

trampoost

MAANDBLAD VAN DE VERENIGING VAN HET TRAMMUSEUM TE SCHEPDAAL

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: AMUTRA
PANNENHUISSTRAAT, 164, 1020 BRUSSEL

ONTWERP TITELBLAD: 

REDAKTIEADRES: ROGER BASTAENS
KERKENDIJK, 1, 2200 BORGERHOUT

NUMMER 49. (5° jaargang nr 1.)

OKTOBER 1971.

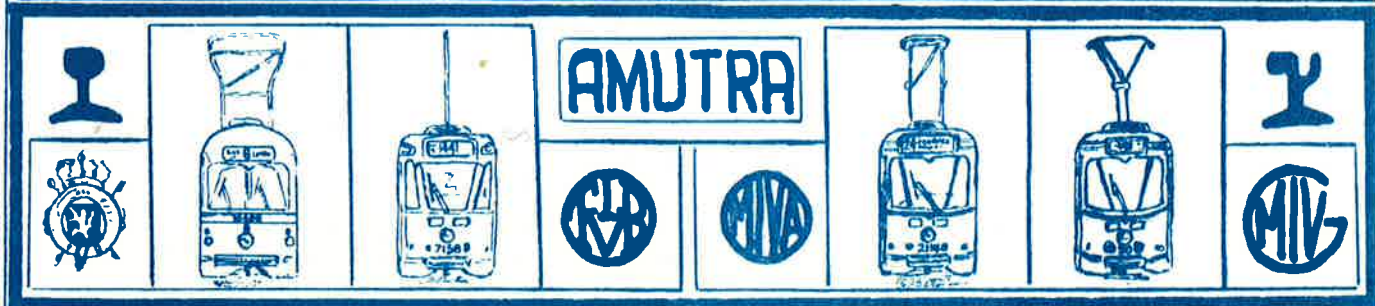
TRAMPOST begint met dit nummer zijn vijfde verschijningsjaar. Als we even terugblikken stellen we toch vast dat er heel wat nieuwsjes door onze tikmachiene zijn gedraaid, en het feit dat bestendig nieuwe abonneés zich aanmelden, zonder dat al te vele lezers ons bedanken, is betekenisvol.

Niettemin zijn er omstandigheden die we graag anders zouden zien, maar waartegen we niet opkunnen. We hopen dat alle lezers ons in de toekomst trouw zullen blijven, wat ten slotte de reden van ons bestaan inhoudt.

In de loop der vier voorbije jaren hebben we steeds in een zeer goede geest van verstandhouding gestaan met "Het Openbaar Vervoer" van de N.V.B.S. in Nederland. Deze vaste basis bestaat nog steeds. Wij brengen inzonderheid berichten uit België, omdat verschillende redenen ons thans weinig of niet toelaten buitenlandse berichten in te lassen. Wij doen dit zeker wel, wanneer het echt interessante zaken betreft, die eenieder aanbelangen. Indien de feiten dit vereisen, zullen wij graag de bron vermelden, indien wij onze gegevens putten uit andere tijdschriften. Dat is een eenvoudige kwestie van objectiviteit en "Fair play" en we brengen graag hulde aan de korrekte werkwijze van "Het Openbaar Vervoer" terzake. In Nederland verschijnen buiten de uitgaven van de NVBS ook andere tijdschriften. Wij vinden het jammer dat daar deze techniek niet wordt toegepast, of althans ten dele niet. Wij noemen geen naam, omdat wij aannemen dat het om achteloosheid gaat.

Dan stellen wij verder vast dat verschillende leden de berichten uit TP vertalen in het Engels o.a. en onder eigen naam verzenden. Zo krijgen wij dan haast woordelijke vertalingen in buitenlandse berichten, van nieuwsjes uit TP. Meen nu vooral niet dat uw dienaar zich gekwetst voelt, want de zaak is eerder vermakelijk, maar we menen toch dat hoe bescheiden TP mag zijn, het bestaan ervan moet echt niet verduisterd worden. Wij komen eerlijk voor onze mening uit. Daarom deze enkele opmerkingen, die geheel te goeder trouw werden gemaakt. De redactie wacht indien nodig, op reactie, maar een oogknip doet ons meer genoeg!

Het Trammuseum werd op zondag 31 okt. officieel gesloten, na een succesrijk seizoen. Wij komen daar later op terug, maar wij verwachten U toch reeds vanaf Pasen '72 in Schepdaal!



1 oktober is voor 76 leden van de Vereniging en anderen een hoogdag geworden. Inderdaad, de treinreis waarvan sprake in ons nummer van juli-augustus, is een succes geworden. In alle vroegte moesten de deelnemers zich naar Ans begeven, maar de beloning voor deze inspanningen is niet vergeefs geweest. Het beschreven traject is van een uitzonderlijk natuurschoon voorzien, en het feit dat deze lijnen normaal niet meer worden uitgbaat, zorgde voor de nodige afwisseling. Zo moest een aantal sluitbomen gesloten worden door een medereizend spoorwegbeamte, die trouwens een goede gids bleek te zijn. De reis werd ondernomen met spoorauto 4906, ex 55329, als SP TA 4007/4008. Het was die dag zeer mooi weer, en de verwarming deed het best, maar ze kon niet worden uitgeschakeld. Gehoopt werd in Malmedy de plaatselijke brouwerijen de eer van een verfrissende drank te gunnen en zelf het genoegen ervan te smaken, maar het reisplan verhinderde dat. Goed, er is niemand uitgedroogd, en plannen werden gesmeed om dit fijne initiatief van de Luikse Amutra afdeling te hernemen!

OM EN BIJ DE BEDRIJVEN.

EMR 378 VAN DE MIVG WERD OP 19 OKTOBER 71 DOOR EMR 317 NAAR DE TERMINUS VAN LIJN 20 IN MELLE GESLEEPT. DAAR WERD DE 378 OPGELADEN EN NAAR HET TRAMMUZEUM VAN SCHEPDAAL OVERGEBRACHT. ONZE WERKPLOEG ZORGDE ERVOOR DAT DE VOETTREDEN EN DE SLEEPBEUGEL TERUG WERDEN GEPLAATST, ZODAT BIJ HET SLUITEN OP ZONDAG 24 OKTOBER EEN WAARDIGE AANWINST TE ZIEN WAS. Het hoeft geen betoog dat wij de Gentse Maatschappij zeer dankbaar zijn voor dit ruime gebaar.

UIT DE METROPOOL: M.I.V.A:

- * Men verwacht omstreeks 1 december 71 de lijnen 7 en 8 in te korten tot het Komodieplein-Lange Gasthuisstraat.
- * De lijnen 10 en 11 rijden sedert vr 6 okt. 71 over het nieuwe spoor op eigen bedding in de Lange Nieuwstraat, tussen de St Katerijnevest en de St Jacobsstraat. Ondertussen is dit nieuwe spoor in dienst genomen tussen de St Jacobsstraat en de Apostelstraat, waar terug op het oude spoor wordt gereden. De hoekhuizen van de Lge Nieuwstraat en de St Jacobsmarkt moeten nog gesloopt worden voordat kan overgegaan worden tot het verder aanleggen van het nieuwe spoor. Het stuk St Jacobsstr.-Apostelstraat, kwam in dienst op 8 nov. 71.
- * Lijn 24 rijdt nu ook over de eigen baan tussen de Morckhovenlaan en de Kollegelaan, richting stad, sedert 22 okt. '71. Tussen het Mestputteke en de Morckhovenlaan moet het nieuwe spoor, op de daar reeds bestaande eigen bedding, nog aangebracht worden.
- * Op 5 nov. 71 kwamen pcc 2086 op lijn 4 en emr 4417 op lijn 8 met elkaar in aanrijding, bij het gezamenlijk verlaten van de naast elkaar liggende terminus op de Groenplaats. Beide trams tilden elkaar wat omhoog, zoals blijkt uit een foto uit De Nieuwe Gazet van za-zo 6-7 nov. 71. Op 12 nov. echter sleepte de 4417 alweer rustig zijn bijwagen over lijn 8. Tijdens de stremming ten gevolge van dit ongeval, werden de lijnen 2, 3, 7 en 8 kollektief naar het Tolhuis geleid!
- * In de Gemeentestraat werd een vluchtheuvel aangelegd, tussen het Kon. Astridplein en de Breydelstraat. Dat is een echte verbetering voor de tramreizigers in deze zeer drukke straat. Als binnenkort zes (!) tramlijnen door deze straat zullen rijden, zal dat best aanvoeld worden. Natuurlijk zijn enkele wegpiraten al te pletter gereden op deze vluchtheuvel, tot op heden gelukkig zonder ongevallen voor wachtende tramreizigers.
- * Op lijn 2 blijken geen oude wagens meer te rijden.

UIT DE ARTEVELDESTAD: M.I.V.G:

*Op 20 sept.71 reed de 06 met een te grote snelheid de bocht van de Schouwburgstraat in. De pantograaf haakte achter de spandraden en trok deze los. De stroomafnemer was onklaar, en de 06 moest inrukken. De trams moesten tot laat in de avond de pantografen strijken bij het inrijden van de straat. De volgende dag werd de bovenleiding mét spankabels vernieuwd tussen de Ketelbrug - Schouwburgstraat-Kouter.

*Van 27 sept. tot 26 okt.71 werden wegeniswerken uitgevoerd op de Botermarkt. Lijn 1 pendelde met één wagen tussen de Botermarkt en Moskou, terwijl de andere diensten tussen het Kerkplein en de Botermarkt op enkel spoor rijden. De trams komende van de stad rijden dus normaal tot de Botermarkt, en keren dan op hetzelfde spoor terug tot het Kerkplein. De dienst tussen de Botermarkt en Moskou rijdt eveneens op tegenspoor, nl tegenspoor richting stad. Nieuwe sporen Botermt.

*PCC 17 kwam op 1 okt. in dienst als dw 5, lijn 4.

*In de stelplaats worden verhardingen aangebracht voor opstel terreinen voor bussen. Sporen 5, 6, 7 en 8 zullen terug door de trams benomen worden.

*Emr 349 werd gesloopt op 11. OKT. 71, terwijl het de beurt was aan 353 op 18.10.71 en 344 volgde op 21 okt.71.

Vr. 29 okt.71 had emr 350 een aanrijding waarbij het ernstige schade opliep. Het rijtuig staat terzijde, in afwachting van sloping, wanneer de verzekering met de zaak klaar is.

*Wegens onvoldoende stroomsterkte op het net overweegt de MIVG het oprichten van een nieuw onderstation in de Blankenbergestraat.

*Ten behoeve van de aanstaande nieuwe lijn 2 naar de zwemkom van Gentbrugge, werd een dubbelsporige afbuiging van de Brusselse Steenweg naar de De Smetlaan aangebracht in het wegdek Brusselse Steenweg, richting stad, in aanbouw.

*Overwogen wordt lijn 1 om beutten te laten rijden tussen Kerkplein-Moskou en Kerkplein Arsenaal.

Daardoor zou de Hovenierstraat terug een geregeld bereden tramstraat worden.

*Op 29 okt.71 werden langs lijn 1 nieuwe halteplaten gezet.

*Aangekomen PCC wagens:

21: op 6 okt. Het rijtuig werd sedert 11.10 gebruikt voor opleiding personeel lijn 1, maar kwam voor 16 okt. niet in dienst.

20: op 19 okt.

25: op 28 okt.71

10: op 25 okt,

23: op 20 okt.71

*Sedert 2 nov.71 wordt lijn 1 met PCC bediend.

*Op 1 nov.71, laatste dag van uitbating lijn 1 met oude wagens, reden op deze lijn: emr 338-325-339-357-337-360 en als extra kerkhofdiensten(?) 356-333-340-323-351.

UIT DE HOOFDSTAD: M.I.V.B.

*Naar verluidt zou de MIVB zinnens zijn alle rijtuigen 9000-9100 met pantograaf uit te rusten om in pré-metro dienst te kunnen komen. Wij hebben geen bevestiging.

*Op heden zijn in Brussel de volgende gelede PCC toegekomen:

7501 - 7511. Van enkele hebben we de aankomstdatum.

7502 kwam aan op 29 mei 71; 7503 op 14.9.71; 7504 op 25 sept.71; maar werd pas op 27 sept. gelost; 7505 op 5 okt.71.

Bij aankomst worden de nieuwe rijtuigen gesleept door de KRUPP traktor van de MIVB, terwijl de depannagewagen 1 het konvooi volgt. (sedert kort is de 1 veranderd in 8)

Ieder voertuig draagt platen "Convoi Exceptionnel long.50m"
"Uitzonderlijk Vervoer: lengte 50 m."

*Op de Jettelaan wordt nu flink doorgewerkt aan het tot stand brengen van een eigen baan voor lijn 103. De bovenleiding is gespannen en het leggen van de sporen is tot bij de Lakenlaan gevorderd. Hier moeten de aansluitingen komen,

met de bestaande lijn op de Lakenlaan.

*Op de Tervurenlaan, tussen de Plantsoenen Leopold II en Montgomery, zal de tram zijn eigen bedding verlaten en langsheen de voorhofjes van de huizen worden gelegd. De palen voor de bovenleiding stonden er reeds op 29 okt.

*De wegwakruising van de lijnen 25 en 35 op de Vorstlaan, ter hoogte van de Herm. Debrouxlaan, werd verplaatst op de vrijgemaakte terreinen, waar bebouwing was. Dit houdt verband met de aanleg van de metrolijn naar Transvaal.

UIT DE VURIGE STEDE: S.T.I.L:

De rijtuigen uit Luik kwamen in deze volgorde in Brussel aan:
30 aug.71: tankwagen;

31 aug.71: emr 51, breedte: 2,39 m.

1 sept.71: bw 114, id

2 sept.71: emr 45, breedte: 2,23 m. +

3 sept.71: emr 301 (zgn. Metrowagen), breedte: 2,39m.

BUURTSPORWEGEN--HENEGOUWEN:

Op 27 sept.71 werd lijn 32 ingekort: inderdaad, het stuk van de lijn tussen de Pont du Thiiau en Familleureux werd van die dag af met bussen bereden. De laatste tram kwam daar dus op 26 sept. De reden daarvan is dat een nieuwe brug in dienst werd genomen in Familleureux-Ecoles, waarop geen tramsporen voorzien zijn... Het ziet er droevig uit voor La Louvière, want men verwacht dat in de Paasvakantie de lijnen 32, 33, 35, 39 en mogelijk zelfs lijn 36 zullen worden verbust. Wij komen daar op terug zo gauw wij over meer precieze gegevens beschikken. Lijn 80/82 zou ingekort worden tot Bracquegnies, wat dus uiteraard neerkomt op verdwijning van één van deze lijnnummers.

Boekbespreking:

Bij de Uitgerij WYT & Zonen N.V. Pieter de Hoochweg 111, NL-3006-Rotterdam, verschenen volgende boekdeeltjes in de reeds vaker besproken reeks "Trams en Tramlijnen":
L.J.P. Albers: De Blauwe Tram van 1924 - 1961. Vrijwel ieder tramliefhebber heeft zeker gehoord over de Noord-Zuid-Hollandse Vervoersmaatschappij N.V. kortweg N.Z.H. genoemd. Deze maatschappij reed in 1961 haar laatste tram de stelplaats in, zodat velen van ons er niet bijster veel weten over te vertellen. U even wegwijs maken met het verleden van deze maatschappij, U even tonen hoe het materieel er uitzag, U vertellen dat er meter- en normaalsporige lijnen bestonden, en nog veel meer, is wat dit boekje U te bieden heeft. De NZH bestreek met haar trams een gebied dat enkele gelijkenispunten heeft met onze NMVB, zij het dan dat de NMVB de alleenheerschappij voerde. Hoe vlak Nederland ook mag zijn, aan afwisselende landschappen ontbreekt het niet. Enkele foto's onderstrepen dat zeer goed. Een groot aantal foto's belicht speciaal de rijtuigtypes, terwijl de teksten ruim voldoende zijn om ten minste kennis te maken met dit boeiende trambedrijf. Beslist interessant!

Het nummer 10 uit de reeks "Elektrische trams in Twente, Zuid-Limburg en Zeeland" van Rob. Stamkot - R.F. De Bock en Ir C.A. Van der Eyk, brengt ons een overzicht van tramvervoer in die gebieden van Nederland, die nu precies niet tot de best door ons gekende moeten worden genoemd. Dat alléén al spoort tot het lezen ervan aan! Naar het gekende patroon der vorige deeltjes wordt ook hier door de verschillende auteurs, aan de hand van degelijk fotomateriaal met begeleidende teksten aangetoond hoe het allemaal is geweest. Helaas kunt U het niet allemaal meer gaan zien, maar het trachten te beleven van een tramrit in deze gebieden, is mogelijk bij het inzien van dit werk. De geringe prijs van 8,9 Fl (124 fr) per deel mag U dit genoeg niet ontzeggen. Wij bestellen ze graag voor U!