

te kampaost

MAANDBLAD VAN DE VERENIGING VAN HET TRAMMUSEUM TE SCHEPDAAL

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: AMUTRA
PANNENHUISSTRAAT, 164, 1020 BRUSSEL

ONTWERP TITELBLAD: 

REDAKTIE ADRES: ROGER BASTAENS
KERKENDIJK, 1, 2200 BORGERHOUT

NUMMER 51. (5° jaargang nr 3.)

DECEMBER 1971.

1972.

Wanneer de postbode uw TP in de bus stopt, zullen de nieuwjaarsgeluiden verstomd zijn. Dus precies de tijd om rustig uw maandblad door te nemen. Wij houden er dan ook aan vooreerst onze oprechte wensen aan te bieden voor een voorspoedig, gelukkig en vredevol 1972. Uiteraard wensen wij dat er, wat de tram betreft, geen afschaffingen zouden zijn. Dat zal echter wel een sterke wens blijven. Wij zijn verder benieuwd welk bedrijf de eerste verlenging of nieuwe lijn zal aankondigen. Op dat gebied is 1971 voor Den Haag niet zonder betekenis geweest; daarbij denken we dan in eerste plaats aan twee verlengingen van lijn 6, in totaal zowat 5 km!

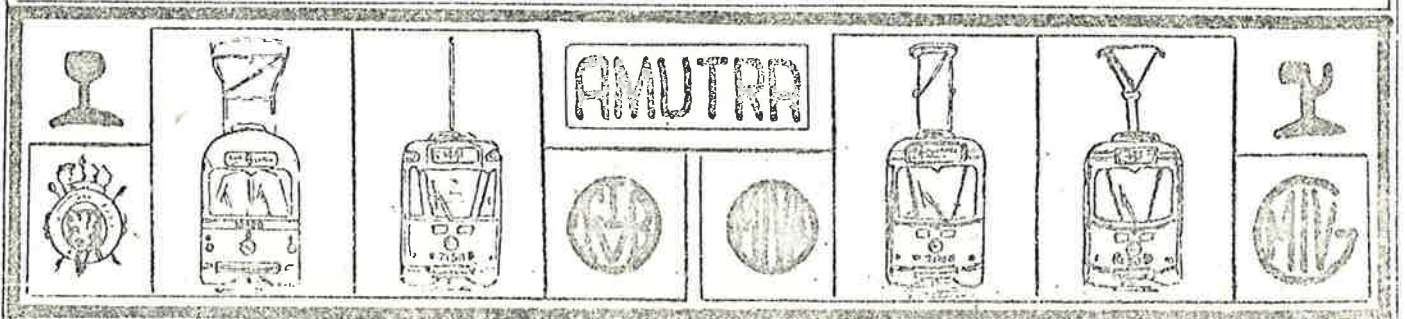
De vooropgestelde afschaffing van lijn 10: Statenkwartier-Voorburg-Station vond te elfder uur geen doorgang, na een krachtig "neen" van de bevoegde Minister. Voor 1972 wordt in Den Haag het bouwen van een NIEUWE lijn 5 vooropgesteld. Terwijl de nieuwe trams reeds gedeeltelijk in dienst zijn gesteld, wordt de aankomst van de laatste van de reeks 1301-1340, begin 1972 tegemoet gezien. De HTM kent nochtans ook de moeilijkheden van alle andere vervoersmaatschappijen. Wij onderstrepen dan ook graag de levenskracht van de onderneming, om 1972 vertrouwensvol tegemoet te zien. Graag wensen wij ook aan maatschappijen als NMVB-MIVB-MIVA-MIVG-STIC-STIL-STIV-RET en last but not least, het GVB, dat het hun in 1972 goed moge gaan.

Lidgelden:

Wij herinneren er aan dat de lidmaatschapsbijdrage voor 1972 op 200 fr. blijft behouden. Storting of overschrijving op postrekening 449.80 van AMUTRA, Pannenhuisstraat 164, 1020 Brussel wordt verwacht vóór 28 februari 1972. Doe dit a.u.b. dadelijk, en vergeet de reden van de storting niet te vermelden. 100 fr. supplement wordt gevraagd voor het ontvangen van het franstalige tijdschrift "Présence du Tramway".

Rondrit in Brussel.

Zaterdag 18 dec. '71 bracht ons een rondrit met de pas herschilderde 1407 met 769. De MIVB had gezorgd voor de nodige kopborden zodat we voorzien waren voor lijnen 15, 40 en 60. Buiten de fotostops werd gereden met het kopbord: geel wit geel: SERVICE SPECIAL S BIJZONDERE DIENST, voor de eerste maal



als kopbord, maar als film bestaat deze aanduiding al lang op de bussen, terwijl ze ook op trams niet vreemd is. De rit verliep als lijn 8 vanaf de Naamse Poort, langs de Kroonlaan en het Plageyplein, naar de terminus van lijn 93 op het Brugmannplein. Van daar terug naar het Plageyplein, en langs de lijnen 32 en 24 naar de Louisalaan, om zo op de Kleine Ring te komen. Aan de Naamse Poort was er een stop voor foto-opnamen van lijn 15. Op het Madouplein was het lijn 40. Via de Schaarbeekse Poort, Paleizenstraat, Liedtsplein en Brabantstraat, kwamen we op het Voorplein van het Noordstation. Dan werd verder gereden langs lijn 60 naar de Menapiërsstraat, met foto-stop op het Armand Steursplein en aan de terminus. Weer lijn 8 en dan naar Tervuren. In het bos werd gestopt bij de halte Duifenschot, voor foto-opnamen, en verder naar Tervuren toe nogmaals. Na verschillende jaren kwam er weer een 40 in Tervuren! Althoewel niet uitstekend, was het weer vrij goed, en er zijn die dag weer aardig wat opnamen gemaakt. Zoals steeds, hadden de afwezigen ongelijk! Er waren 80 deelnemers. Er dient gezegd dat tijdens de fotostops een inspanning werd gedaan om elkaar niet te hinderen, en degenen die geen foto's maakten bleven IN de tram. Zo moet het zijn, jongens!

Herinnering:

De boeken in ons vorig nummer van TP besproken, kunnen besteld worden tot 10 januari '72. Om laatkomers de gelegenheid te geven toch nog te bestellen, zullen wij wachten tot vier dagen na het bestellen door de postbode, van dit TP nummer.

Afscheid.

De voor Spanje (Valencia) bestemde rijtuigen van de NMVB (TP 50) hebben zee gekozen! De rijtuigen 9742-9648-9666 en 9650 werden op ma 27 dec. 71 bij afdak 10 van de Schelde, in het ruim van MS Pieter Winsemius geladen. Dit schip, waarvan de thuishaven Paramaribo is, vaart onder Nederlandse vlag. Even later werd het MS naar afdak 19a gesleept, waar het voor anker bleef tot di 28 dec. Daar werden de overige rijtuigen op het dek naast elkaar geplaatst in rijen van 5 - 5 - 4. De lading begon om 8 u. en was geëindigd om 14 u. De eerste vier, aan afdak 10, werden geladen door een ter plaatse zijnde kraan van 50 t. hefvermogen. Voor afdak 19 werd een beroep gedaan op de grootste vlottende kraan uit de haven: Grote Gust. Het laatste rijtuig dat aan boord gehesen werd, was de 9786. Tien minuten later zwenkte Grote Gust reeds in de bocht bij het Noorkasteel. Dezelfde avond is de Pieter Winsemius afgevaren. Voor "onze" trams begint weldra een nieuwe toekomst, wellicht vol zonneschijn. In Spanje kan dat best! Ondertussen werd de 9658 (I) vernummerd in 10058 (II) en de 9653 (I) in 10074 (II). De nummers op deze rijtuigen werden enkel aan de zijanten aangebracht. Voor en achter zijn de oude nummers verwijderd. Het laatste rijtuig (buiten de twee beschadigde) dat Merksem verliet, was de 9650. Op 29 dec. 71 brachten de Gazet van Antwerpen en de Nieuwe Gazet elk een reportage over het vertrek van de trams naar Spanje. DNG bracht op de voorpagina een foto van 23 x 18 cm, van de in de ruimte zwevende 9991, terwijl de GVA binnenin twee foto's bracht, waarvan de één de 41005 in zwevende toestand weergeeft. De begeleidende tekst in de GVA is erg misleidend (1967 i.p.v. 1968; NMBS i.p.v. NMVB; alle 18 trams komen niet uit het Antwerpse, TIEN ervan hebben hun dienst volbracht in Brussel...; 9960 i.p.v. 9666.....) Op kaai 19 zijn de laatste veertien dagen wellicht meer foto's gemaakt dan alle jaren voordien, en onze trams hebben bij de pers wellicht nooit zo in de belangstelling gestaan als bij hun heengaan. Spijtig! Ten slotte een rechtzetting: Een "n" te kort verandert jaren in ezels (TP 50 blz. 2, midden) Daarom graag onze wens herhalen: 18 rijtuigen...

Uit de Metropool - M.I.V.A.:

- Wat wij eerder al hadden gevreesd is gebeurd: de bovenleiding van lijn 7 tussen de Heir en het Tolhuis werd weggenomen. De laatste tram die met een brede zwaai het Tolhuis omarmde was dus de 2031. Tijdens de nacht van 16-17 dec. 71 werden de nieuwe sporen op het Kipdorp, tussen St Jakobsmarkt en St Katelijnevest aangesloten, en op 17 dec. dus in dienst genomen door de lijnen 10 en 11. Daarbij werd met lijn 7 GEEN kruising meer gelegd, maar werd lijn 7 opgebroken om de nieuwe sporen van 10-11 doorgang te verlenen. Lijn 7 heeft in 1973 haar eeuwfeest aan het Tolhuis niet mogen vieren. Jammer!
- De kranten hebben aan het verdwijnen van lijn 7 de nodige aandacht besteed, en er werden nieuwe plannen uit de doeken gedaan; o.a. dat lijnen 7 en 8 in augustus terug naar de Groenplaats zullen worden verlengd. Wij zijn benieuwd HOE?
- Tijdens de tweede helft van december '71 werd ook de vluchtheuvel richting stad, in de Gemeentestraat aangebracht.
- Tijdens de nacht van 14-15 december 71 werd het nieuwe spoor van lijn 24, richting stad aangesloten tussen de Muggenberglei en de Lt Lippenslaan. We hebben er ons bed niet bij gemaakt, maar we menen te weten dat de eerste wagen van lijn 24 niet kon doorrijden tot Silsburg, maar aan de Stenenbrug moest rangeren. Vanuit Zurenborg moest een bus komen, maar toen die er was, kon de tram eveneens rijden. Het was dus een kwestie van minuten. Nu blijft enkel nog aan te passen, het spoorgedeelte tussen het Westputteke en de Muggenberglei.
- De MIVA biedt aan haar cliënteel een zakagenda te koop aan voor 5 fr. Voorin staan de tram- en buslijnen met de eerste- en laatste vertrekken. 'n Gunstig initiatief; fijn zo!

Uit de Arteveldestad - M.I.V.G.

- Op 9 dec. 71 werd het gemeenschappelijk traject van lijnen 1 en 2 voorzien van nieuwe halteplaten.
- Op ma 13 dec. 71 begonnen dan eindelijk de werken aan het Van Beverenplein, waarbij de tramlijn 1 van een lus omheen het plein zal voorzien worden. Het heeft lang geduurd vooraleer de MIVG kon beginnen met deze zo noodzakelijke werken, maar Gebuurtekringen en Marskramersbonden gooiden roet in de pap. Eindelijk heeft het stadsbestuur dan toch beslist de werken te laten beginnen. Er komt nu een lus rond het plein, maar aan de kant Rijnhovelaan OVER het plein. Op de Ferrerlaan wordt gereden zoals thans, maar de richting stad komt aan de overkant van de straat, met de rijweg dus in het midden. Temidden het bestaande spoor op de Ferrerlaan ligt een korte bocht in het spoor. Op deze plaats is een halte, en die spoorkromming diende om de reizigers, richting stad, opstapmogelijkheid te geven, buiten het wegverkeer. Deze kronkel gaat nu ook verdwijnen. Een dergelijke spoorkronkel bestond ook aan de terminus bij het Van Beverenplein, om dezelfde reden. Ook hier wordt het spoor rechtgetrokken.
- De sporen over het Wilsonplein (1.1 en 2) werden vernieuwd. Eerlang zullen de werken in de Vlaanderenstraat beginnen, waarbij de tram op eigen baan komt, richting buiten, en in de bestrating richting stad, maar aan de buitenkant van de weg. De Vlaanderenstraat wordt dan enkelrichtingsstraat, naar de stad toe.
- De meeste wissels zijn thans elektrisch verwarmd.
- De PCC rijtuigen zijn nu op de filmkast, binnenin de wagens voorzien van een plaatje: "Verboden toegang tot de stuurpost" Dit bleek een noodzaak te zijn, want groot en klein zette zich maar al te graag op de bestuurdersplaats, om "tram te spelen"
- emr 350 werd thans eveneens gesloopt.
- PCC 29 kwam op 28 dec. 71 in Gent aan. Er rest nu nog de 30.

-In ons volgend nummer brengen wij de aankomstdata van de gelede PCC wagens van Brussel.

-De Gemeenteraden van St. Joost ten Node en Elsene hebben hun akkoord betuigd met het plan van ombouw van lijnen 32 en 94. De gemeenteraad van Bosvoorde daarentegen is niet akkoord. Hier wil men de tram wag van de Delleurlaan, en doortrekking van ab lijn 71 tot Bosvoorde, en lijn 42 verlengen van Bosvoorde tot Boendaal. Lijn 32 zou tot Boendaal beperkt moeten blijven. De MIVB wil op de Delleurlaan de tram op eigen baan brengen, maar aan één zijde van de straat zou dan een rij boompjes moeten gerooid worden. Wij wensen de gemeenteraad van Bosvoorde een flinke dosis gezond verstand voor 1972.

-Op 18 dec. '71, juist voordat de 1407 de stelplaats verliet om de AMUTRA leden rond te rijden, verliet de 7021 eveneens de stelplaats van Woluwe, voor proefrit naar Tervuren. De 7021 was betrokken bij een zwaar ongeval op lijn 23, 19 juli '71, op de Lambermontlaan. (TP nr 46-47 blz 6)

-De trambaan onder het Manhattancenter te St. Joost werd buiten dienst gesteld tijdens de week van 27-31 dec. '71. Toen kwamen ook de nieuwe sporen gereed, nagenoeg op de vroegere bedding van de Bolwerklaan. De NMVB rijdt echter gestrengeld-in de nieuwe situatie, met de MIVB.

Slopingen:

Tijdens de week van 6 - 10 dec. '71 werden in Woluwe de volgende rijtuigen gesloopt: 1013-1446-931-2003-2183, en tijdens de week van 13-17 dec.: 1198-1234-143-926 en gedeeltelijk de 2054.

-De nieuwe sporen op eigen baan op de Jettelaan en Lakenlaan, kwamen op 15 dec. '71 in dienst. (lijn 103) Tussen de L. Théodorstr. en de Lakenlaan is de tram door een speciaal sein beveiligd. (°°°°°)
-Het programma der buitendienststellingen van stelplaatsen van de MIVB ziet er als volgt uit:

Frontispicestraat: 1972 ; Elsene-Renbaanlaan, voor AB: 1972 ;
Leuvense steenweg: 1972 ; Molenbeek-Edingenstraat: 1974 ;
Brogniezstraat (ab) 1981 ; Haachtsesteenweg: 1983 ;
Elsene-Renbaanlaan, (tram) 1986 ; Schilderswerkpl. Antw. stwg: 1974 ;
werkhuizen Belgradostraat: 1987 ; montagewerkhuizen voor bussen van de Frontispicestr: 1974 ; Karosserie Kuregemstraat: 1987.

Al de werkhuizen zullen vervangen worden door één Centrale Werkplaats in de Birminghamstraat, waar sedert 1932 de materialen worden opgeslagen, en waar een montagewerkplaats voor spoortoe- stellen gevestigd is. Deze werkplaats bezit een aansluitingsspoor met de NMBS. Men wil dit projekt verwezenlijken in 1974, maar daar zal wel wat achterstand bijkomen.

-De werkhuizen van de Rubensstraat in Schaarbeek, en deze van de Froissartstraat, zouden eveneens in 1974 gesloten worden.

-Sedert half november rijden dagelijks GPCC op lijn 103, maar doorgaans was dat slechts één rijtuig, in de spits twee.

Op 4 januari echter waren in dienst: 7520-7502-7514-7515-7517-7518-7521 en 7522!

-PCC 7124, die tijdens de boerenbetoging in het voorjaar '71 in brand werd gestoken, (23 mrt '71) kwam in oktober terug in dienst. Dat de MIVB ook een bekwame rijtuigbouwer is, blijkt voldoende uit de feiten!

-Tijdens het week-eind van vrijdagavond 29 okt. '71 tot 31 okt. werd de voorlopige brug tussen de Emiel Jacquainlaan en de Zennebedding gebouwd, over de Bolwerklaan. De NMVB trams namen Terminus op de lus van het IJzerplein (ex Helihaven) en een bus pendelde van daar naar het Noordstation. Telkens een ijzere balk van de overspanning werd gelegd, schakelde de MIVB op de sectie 304 de stroom uit voor telkens 4 minuten. De trams stonden dan in de duisternis. Op zaterdagmorgen was voor het tramverkeer de toestand terug normaal.