


# trampost

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 53. (5° jaargang, nr 5.)

FEBRUARI 1972.

### Bijdragen 1972.

Een laatste maal herinneren wij er de achterblijvers aan dat de bijdrage voor 1972 voor einde februari zou moeten overgemaakt zijn om de regelmatige toezending van de tijdschriften te bestendigen. Heel veel leden hebben aan deze oproep gehoor gegeven, en wij zijn hun daar dankbaar voor. Degenen die om één of andere reden de betaling uitstelden, worden vriendelijk verzocht dit nu dringend te doen op postrekening 449.80 van AMUTRA, Pannenhuisstraat 164, 1020-Brussel.

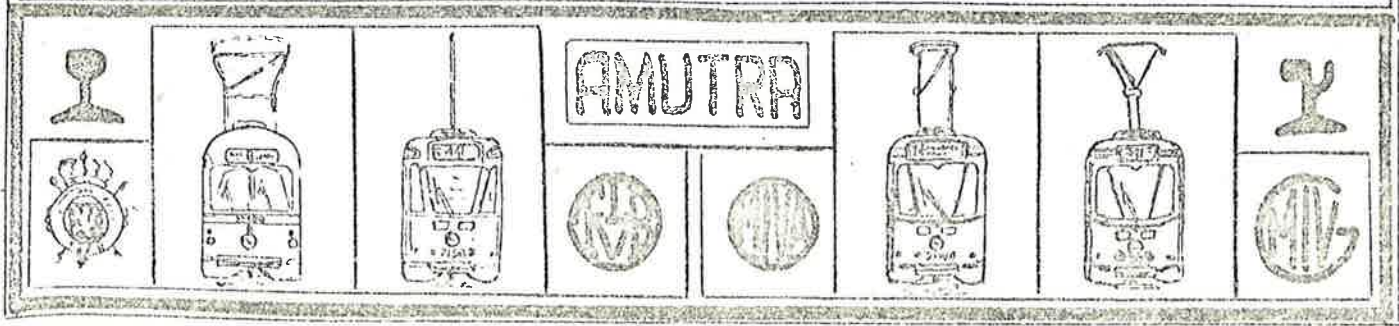
-----  
Een aantal leden hebben boeken besteld, in één van onze vorige nummers besproken. Deze boeken zijn thans allemaal binnengekomen, en voor zover ze nog niet besteld zijn, zullen zij dezer dagen bij U bezorgd worden.

### KALENDER N.V.B.S. 1972.

Er blijven nog enkele kalenders beschikbaar van onze Nederlandse zustervereniging, de NVBS. De geïnteresseerde leden kunnen zich in verbinding stellen met de Redactie, of met het Nederlandstalig Sekretariaat: Lge V. Ruusbroecstr. 44, 2000-Antwerpen. Het is overbodig deze prachtige kalender aan onze leden voor te stellen: goede wijn behoeft geen krans!

### REIS NAAR ROTTERDAM.

De Afdeling Antwerpen heeft de bedoeling een reis naar Rotterdam in te richten op do 11 mei '72. (O.H. Hemelvaart) In principe zal de reis per trein geschieden, en stellen we ons voor in Rotterdam een bezoek te brengen aan de Metro, en indien mogelijk, een stelplaats. Verder een rit op de snellijn 2 en 5, en nog een andere lijn. Om deze reis te organiseren moeten we tenminste vijftien deelnemers hebben. Aan degenen die geïnteresseerd zijn verzoeken wij DRINGEND een kaartje te zenden aan de Redactie van Trampost, Kerkendijk 1, 2200-Borgerhout. Een dergelijke reis instellen vergt heel wat organisatie, en er is dus tijd nodig om de voorbereidingen tot een goed einde te brengen. In eerste plaats moeten wij een idee hebben van het aantal deelnemers. Daarom dit dringende verzoek! Stel dus niet uit, en laat ons weten of U mee wil. De geïnteresseerden worden dan verder afzonderlijk op de hoogte gehouden, en ontvangen tijdig de nodige richtlijnen en prijsopgave.



OM EN BIJ DE BEDRIJVEN;

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

De nieuwe reisweg van de lijnen 10 en 11 (binnenkort ook 2 - 3) op de St Jakobsmarkt is door deze lijnen bereiden vanaf do 10 feb. '72. maar nog in de oude richting. De huizen in de Lange Nieuwstr. welke in de weg stonden om de nieuwe toestand te voltooien, worden thans gesloopt. Deze slopingswerken waren half volbracht omstreeks half februari '72.

-De brug die voorlopig wordt gebouwd over het kruispunt van de Leien met het Rooseveltplein, zou klaar moeten zijn tijdens de nacht van 7 op 8 maart. De Melkmarktlijnen zullen daar dus een tijdlang onder een brug rijden.

-Op di 15 feb. '72, vanaf begin dienst om 5 u. werd het heraan-gelegd spoor van de vroegere lijn 1, tussen de De Keyserlei en de K.V.O. terug in gebruik genomen door lijnen 12 en 24. Zd - Nd.

-Tijdens de Nieuwjaarsnacht werden alleen op lijn 24 nog trams ingezet, die de ganse nacht in dienst bleven, om de 45'. Alle andere diensten werden met versterkte nachtdienstbussen gereden. De meeste Antwerpenaars weten van het bestaan van deze nachtdiensten niets af. Ze worden gereden onder de film EXTRA DIENST en geen mens weet vanwaar ze komen of waarheen ze rijden. In Amsterdam hebben deze diensten een lijnnummer en een gekende reisweg. Ook de halteborden dragen de nodige aanduidingen. Als de Sinjoren een film EXTRA DIENST voor zich zien verschijnen, denken ze direkt: "Pas oep, das nie veur ongs"! Hier kan echt nog wel wat verbeterd worden. Wij hopen maar dat de MIVA ons deze bemerking niet kwalijk zal nemen, ze is enkel konstruktief bedoeld, meer niet. We menen ten slotte dat wij als gebruikers van hare diensten ook onze mening mogen hebben en daar voor uitkomen.

-De blauwe ruit aan de voorzijde van de eenmanswagens werd op de rijtuigen met muziekinstallatie vervangen door een fluoreserend rood ovaal embleem met solsleutel. Zo kan men op en muziektram wachten of hem negeren. Goed zo.

-Op de hoek van de Belgiëlei - Mercatorstr. - Brialmontlei wordt een nieuw gebouw opgetrokken. De tunnelmuren voor de pré-metro worden meteen gebouwd. De ruwbouw van tunnel-elementen voor de pré-metro is op die manier al voltocid onder het gebouw Theater Puiliding (Rooseveltplein), en onder het kruispunt Amerikalei-Montignystraat.

-In de tentoonstellingsruimte Pré-Metro in het stadspark kan men zien dat er een tramlijn naar de Linkeroever gepland is, die de twee Scheldeoevers met elkaar zou verbinden juist naast de Waaslandtunnel. Bepaalde instanties staan een verbinding voor, vertrekkende vanaf de lus Groenplaats naar het Frederik Van Eedenplein, in Antwerpen-West.

-Deze week lazen we in de kranten dat de stad Antwerpen bezwaren maakte tegen het oprichten van een toegang tot het ondergrondse station op de Groenplaats. Er komen daar drie toegangen, waarvan twee IN grootwarenhuizen, die echter ook buiten de openingsuren van deze warenhuizen open blijven. De derde toegang, achter de rug van P.P. stuitte op verzet van de vroege Vadersen. Die zou nu het plein gaan ontsieren! Hoe is het mogelijk, onze Architecten voor zo onhandig te beschouwen, dat ze niet eens een passend werk zouden kunnen ontwerpen, dat de sfeer niet vertroebelt! De Handelaarsvereniging van de Groenplaats vond dit verzet wat al te gortig en tekende protest aan tegen de bevoordeling op die manier van de grootwarenhuizen. Toen werd meteen een bevredigende oplossing gevonden en mocht de toegang behouden blijven. Arm, arm Antwerpen! In andere landen neemt de stad zelf de leiding in handen van de Metrobouw. Hier beperkt de rol van de logge administratie zich ertoe roet in het eten te gooien op een weinig elegante manier. Foei!

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

- Tijdens de markturen(7 - 12) op zondagmorgen blijft de terminus van lijn 1 gehandhaafd ten einde de Ferrerlaan. Een plaatje met toelichting omtrent dit feit, licht de reiziger in, aan de nieuwe terminus op het Van Beverenplein.
- Verschillende schuilhuisjes werden aan de tramhalten opgericht in de stad: Albertlaan, Aaigemstr., Bijlokenhof, St Jakobs, Stadhuis.
- PCC 23 ontspoorde op 7 feb.72 aan de St. Niklaasstraat. Het rijtuig diende door een kraanwagen terug in de sporen geplaatst.
- Op de Brusselsesteenweg zijn de sporen gans vernieuwd tot bij de Keizerspoort.
- De MIVG kocht twee nieuwe onderstations bij Siemens. Ze moeten gereed zijn voor de komst van nieuwe rijtuigen.
- PCC 26 staat nog steeds buiten dienst...
- Met de opleiding van het personeel voor FCC rijtuigen op lijn 2 is begonnen op 14 feb.72.
- Op lijn 20 worden spoorwerken uitgevoerd even voorbij de Heusdenbaan, richting Melle.

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

- In ons vorig nummer spraken we er reeds over de werken op de Waverse Steenweg. Inderdaad, hier moet de bestaande spoorwegbrug worden gesloopt en vernieuwd. Te dien einde werden lijnen 25 en 35 over voorlopige sporen geleid, vanaf wo 5 jan.72 in de richting stad, en vanaf vr 7 jan.72 in de richting Transvaal.
- Aankomst van GPCC in Ukkel:  
7528 kwam aan op 8 jan.72; 7529 op 15 jan.72; 7530 op 21 jan.72; 7531:26 jan.72 ; 7532:28 jan.72; 7534 op 3 feb.72; 7535:8 feb.72; 7536 en 7537 op 16 feb.'72, maar de 7537 werd slechts op 17 feb. gelost en naar de stelplaats gesleept.
  - Nieuwe sporen op eigen baan voor lijn 90 kwamen gereed op de St Michiels- en Louis Schmidtlanen, tussen de Boileaulaan en de Vlieger Thieffrylaan. Indienstname: za 8 jan.72 richting Montgomerypl. en wo 12 jan.72, richting Kazernen.
  - Het nieuwe spoor langsheen het voetpad op de Tervurenlaan, tussen de G. en J. Martinstraat en het Montgomeryplantsoen, werd in gebruik genomen in richting stad, op di 15 feb.72.
  - Sedert 18 jan.72 is de 7500 in de morgenspits en in de avondspits in dienst op lijn 81. (resp. dienstnr 423 en 425) Tijdens de stille uren is dit rijtuig niet in dienst.
  - Sedert 9 dec.'71 zijn nieuwe transitoticketten in dienst op alle lijnen van het net. Ze zijn blauw van kleur met zwarte opdruk, (TRANSIT gratis - kosteloos) en vervangen alle andere transitoticketten op de trams.
  - Op 12 okt.71 had de aanbesteding plaats van de pré-metrowerken tussen de Schaarbeekse Poort en het Rogierplein, onder de Kruidtuin. Het laagste bod bedroeg 364.052.574 fr. De werken zouden in februari 72 beginnen, en 22 maanden duren.
  - Het tramstation onder de overdekte straat van het Zuidstation zal tot metrostation worden omgebouwd. Daartoe zal een volledig gesloten station worden opgetrokken, zodat het lawaai van de auto's niet meer zal hinderen. De sporen zullen tot twee worden teruggebracht, en bij de ingangen zullen knipautomaten worden aangebracht. Het trampersoneel zal in dit station dan niet meer voor de inning van de vervoersprijs dienen in te staan.
  - Omstreeks mei 1972 zal het station Diamant in dienst worden genomen. (Lijnen 23 en 90) Voorlopig echter zullen geen knipautomaten in dienst komen, en zal dus de bediening door het trampersoneel blijven gebeuren in afwachting dat de ondergrondse lijn verlengd wordt. Eveneens in mei 1972 hoopt de MIVB het busstation Schuman in dienst te nemen voor de lijnen 27, 28 en 30.
  - Het jaar 1975 belooft belangrijk te worden voor de MIVB:

Inderdaad, lijn 1 zal verlengd worden van het Schumanplein naar het Montgomeryplantsoen enerzijds, en naar Oudergem anderzijds. Er zal dan met echte metrostellen gereden worden! Verder zal lijn 2 verlengd worden van het station Madou tot de Marktstraat, met indienstname van de stations Kruidtuin en Rogier. Lijn 3 zal in dienst komen tussen Noord- en Zuidstation en lijn 5 zal in dienst genomen worden tussen het Meiserplein en het St Michielskollege, even voorbij het Montgomeryplantsoen.

-Begin 1972 stelde de MIVB een systeem in dienst in het station St Katelijne, waarbij de uit de tunnel komende trams automatisch de buslijnen 63-76-85-87 en 89 voor een rood licht doen wachten. Op die manier is de aansluiting van de trams op de vertrekkende bussen verzekerd, zodat het niet meer mogelijk is dat de bussen wegschieten voor de neus van de aankomende reizigers. Dat is fijn gezien vanwege de MIVB!

-De volgende rijtuigen zijn sedert einde vorig jaar omgebouwd tot dienstrijtuigen: 1280 werd wagon 128; 1290 werd WW 34 (na brand omgebouwd); 1325 werd wagon 142; 1364 werd WW 1. 1404 werd WW 16; 1411 werd WW 7; en 1808 werd WW 18.

Van de volgende hernummering hebben we nog geen volstrekte zekerheid: 1425 = wagon 130; 1314 = WW 17; 1205 = WW 62. (Dit is het tweede rijtuig dat dit nummer draagt.)

-Lijst der Brusselse rijtuigen die tijdens de tweede Wereldoorlog naar Duitsland werden gevoerd:

Motorwagens 1784 - 1798;	} hebben gereden in Keulen en Dortmund,
Bijwagens : 836 - 850;	

daar benuttigde rijtuigen naar Duisburg overgebracht.

Zomerbijwagens 71 - 100 deden dienst in Hannover en Magdeburg. Uit Duitsland zijn nimmer teruggekomen: 1785, 1789, 1791, 1798, 838, 839, 840, 843 en 850.

-In principe zijn op 14 dec. 71 transitotoestellen CAMP in dienst genomen op de lijnen 23 39 en 44, maar in werkelijkheid was dat enkele dagen vroeger al het geval.

Lijn 23 kreeg in die periode ook nieuwe, verticale halteplaten langs haar reisweg op de Lambertmontlaan.

- Op 7 jan. 72 reed lop lijn 90, uitzonderlijk emr 1610!

-De MIVB overweegt het vervangen op de halteplaten van de woorden "TRAMS" en "AUTOBUS" door de voorstelling van een tram of bus, zoals die thans worden voorgesteld in de stations.

-Deze platen zullen van het verticale type zijn.

-PCC 7124 is wel een rijtuig met een "verleden". Inderdaad, na de Boerenbetoging van 23 maart '71, waarbij dit rijtuig in de vlammen opging, raakte het op 30 nov. 71 betrokken bij een ernstige aanrijding met een rijtuig van lijn 19 op het IJzerplein.

Op 3 jan. 72 een nieuw avontuur op de Brugmannlaan: Een op drift geslagen auto stormt op de 7124 aan, na een vluchtheuvel bij een halte te hebben bestormd, en "randt hem aan". Gelukkig vielen er geen slachtoffers op de vluchtheuvel, maar de bestuurder van de auto kan het niet meer voortvertellen. De trambestuurder werd ernstig gekwetst.

-Einde januari '72 werd emr 1247 naar het Brugmannziekenhuis overgebracht. Het rijtuig dat daar in de tuin geplaatst werd, zal dienst doen als onderrichtrijtuig voor gehandicapten, om aan deze mensen te leren hoe ze zich op de tram kunnen behelpen.

-Nog enkele bijzonderheden over het avontuur van Bachus-de-zoveelste op za 15 jan. 72: Zijn auto voor tram nemend, of de tunnel voor parking, stormde onze vriend de metropijp in, bij het Louisaplein, richting Noord. Toen onze "vriend Bacchus" zich realiseerde dat er iets niet in orde was, stond hij in het station Luxemburg. We schreven toen 6u. in de ochtend... Tot 8 u. moesten de lijnen 18, 101, 102 en 103 terug bovengronds het Noorden bereiken. De andere richting reed normaal door de tunnel. Wat baten kaars en bril, als de uil niet zien wil?

Ons nummer 53 was pas gereed, toen wij een interessante brief ontvingen van onze afdeling LUIK, met een treinreis in april als onderwerp. Voldoende interessant voor onze Leden, beslisten wij dan een bijlage in te laten, die U hier vindt.

REIS PER SPOORAUTO N.M.B.S.

In 1971 organiseerden we een uitstap op de NMBS lijnen van Oost-België. Talrijke personen verzochten ons om een heruitvoering van deze prachtige trip. Wij hebben dan ook het genoegen U uit te nodigen op een uitstap op de oostelijke NMBS Lijnen op ZATERDAG 8 APRIL 1972.

Uiteraard werd het programma licht gewijzigd: wij doorkruisen nu ook het traject van Sankt Vith, en de verbinding Kinkempois-Voroux, vanwaar men een prachtig uitzicht heeft op de Maas.

Bij vertrek uit WELKENRAEDT, volgen wij per spoorauto type 49, (ex 553) de volgende reisweg:

WELKENRAEDT-Raeren-Monschau-Wevercé-Waismes-Sankt-Vith - Waismes-Stavelot-Trois Ponts - Rivage-Angleur-Voroux - Luik. (Guill.)

Ons "Panoramisch rijtuig" heeft echter een beperkt plaatsaanbod. Indien nu het aantal deelnemers het plaatsaanbod overschrijdt, zal het overschot overgeboekt worden naar dezelfde reis op zaterdag 22 april '72, dus veertien dagen later.

Wij raden U dus aan zo spoedig mogelijk in te schrijven, indien U zeker wilt zijn van een plaats. De tweede reis gaat uiteraard slechts door, bij voldoende belangstelling.

Het is wel verstaan dat de overtollige deelnemers automatisch worden overgeschreven naar de tweede zaterdag (22 april.), en geen aanleiding mag zijn tot afzeggen van de reis!

Het gestorte bedrag wordt niet terugbetaald, tenzij de tweede reis niet zou doorgaan bij onvoldoende belangstelling.

Geïnteresseerden worden dus verzocht contact op te nemen met dhr Jean RENARD, Quai des Carmes 59 - 4220 Jemeppe-Liège.

Dan volgt toezending van het rondschrĳven met programma.

Talrijke foto-stops zijn voorzien op de lijnen die voor het reizigersverkeer gesloten zijn. Dat is de reden waarom we geen gesleepte trein benuttigen. Het traject Luik-Welkenraedt wordt met de gewone treinen afgelegd. Om de kosten te drukken werd een groepsreis ingericht vanuit Brussel Nd. Deelnemers vanuit Antwerpen en Gent bv. kunnen dus vanuit Brussel in groepsverband deelnemen. In de regelmatige treinen worden plaatsen voorbehouden.

Verzameling: WELKENRAEDT NMBS 8.15u. (Brussel Nd 6.35u - Luik 7u30, beiden trein 317.

Diner: We stellen een gemeenschappelijk middagmaal voor (U is daar natuurlijk vrij in!) in een restaurant à 150 fr, dienst en BTW inbegrepen, dranken niet inbegrepen.

Terugreis: Aankomst in Luik om 19.30u., aansluiting naar Brussel.

Prijs: deze omvat het vervoer met de speciale spoorauto, organisatiekosten, en de kosten verder omschreven:

bij vertrek uit Welkenraedt: 500 fr.

bij vertrek uit Luik G. 540 fr (reis Luik-Welkenraedt per gewone trein inbegrepen)

bij vertrek uit Brussel Nd: 630 fr (reis Brussel-Welkenraedt en Luik-Brussel Nd inbegrepen,)

Kinderen tot 7 jaar rijden gratis mee in de spoorauto;

kinderen van 7 tot 10 jaar betalen 250 fr. voor de spoorauto.

In beide gevallen is GEEN afzonderlijke zitplaats voorzien, en moeten de verplaatsingen met de gewone treinen afzonderlijk betaald worden. Het is wel nuttig te weten dat de prijzen

gevoelig verhoogd moesten worden doordat de reis op een zaterdag doorgaat en de NMBS dus personeel moest in dienst stellen.

Inschrijving: UITERLIJK op 20 maart 72 door overschrijving van de nodige som op FR 7376.37 van J.H. Renard, 4220 Jemeppe.

Het nodige inschrijvingsformulier op bovenstaand adres aanvragen!