

tkampost

MAANDBLAD VAN DE VERENIGING VAN HET TRAMMUSEUM TE SCHEPDAAL

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: AMUTRA
PANMENNUISSTRAAT, 164, 1020 BRUSSEL

ONTWERP TITELBLAD: 

REDAKTIE ADRES: ROGER BASTAENS
KERKENDIJK, 1, 2200 BORGERHOUT

NUMMER 56. (5° jaargang nr 8)

MEI 1972.

AMUTRA 10 JAAR.

Dit jaar bestaat onze Vereniging 10 jaar. In de afgelopen jaren van ons bestaan hebben we samen veel aangename ogenblikken gekend en zijn evenzeer spannende ogenblikken ons deel geweest.

Trots mogen we zijn op wat in tien jaar tot stand is gekomen, al moeten we eerlijk toegeven dat niet alle verwachtingen zijn ingelost. Hoopvol evenwel zijn we gestemd ten aanzien van de toekomst, een toekomst die niet van moeilijkheden gespeend zal zijn, en die slechts succesvol kan zijn mits eenieder van ons zich ten volle inspant om ons opzet in gunstige zin te ontwikkelen. Deze inspanningen hebben vooral betrekking op de bewaking in het museum, en vooral voor degenen die niet te ver van Brussel wonen, in het museum ook eens de handen uit de mouwen te steken. Het is echt nodig!

Op 25 maart 11. werd het Trammuseum feestelijk heropend met een tramtrip van Brussel naar Leerbeek, en Leerbeek-Schepdaal v.v. per bus. In de namiddag een overweldigende rondrit door Brussel, overgoten door een stralende zon. Onvergetelijk! Er zijn voor het tienjarig bestaan van de Amutra geen officiële feestelijkheden voorzien. Het zou echter ook niet prettig zijn deze gebeurtenis niet te vieren. Dat doen we dan ook op zaterdag

2 SEPTEMBER 1972 door het inrichten van een STOOMTREINRIT.

Inderdaad, de N.M.B.S. is zo vriendelijk geweest ons deze uitzonderlijke gunst toe te staan!

Deze rit vindt plaats tussen Schaarbeek - Halle - Edingen - Geraardsbergen - Burst - Denderleeuw - Brussel-Zuid - Centraal-Noord en Schaarbeek, over een afstand van 130 km.

De trein zal samengesteld zijn uit lokomotief 29013 en zeven houten coupérijtuigen (GCI) en een pakwagen. Eén rijtuig echter moet onbezet blijven, het zgn. schokrijtuig. In totaal is er plaats voor 480 reizigers. Alle verdere inlichtingen verschijnen eerstdaags in een afzonderlijk rondschrijven. Over deze rondrit wordt geen briefwisseling gevoerd!



AMUTRA



OM EN BIJ DE BEDRIJVEN.

TRAMMUZEÛM:

In de loop der laatste maanden heeft zich een intense verwisseling in verblijfplaats van meerdere rijtuigen voorgedaan. De G 3 en de Parijse bus 3271 die in het muzeüm ondergebracht zijn, werden voor de winterperiode overgebracht naar de verlaten stelplaats van de Diesdelle. Tijdens dit vervoer werd de G 3 ten gevolge van een ongeval ernstig beschadigd. Dit rijtuig is ondertussen door vakkundig personeel van de NMVB geheel hersteld. Dank!

-Daarenboven kwam de ab 970 in de loop van januari '72 in Schepdaal aan. Deze bus die reeds sedert 1953 bestendig dienst heeft gedaan, kwam uit Melreux. Haar toestand is echter zo droevig, dat ze weldra elders zal ondergebracht worden.

-Om op 25 maart de heropening van het Muzeüm meer luister bij te zetten, zijn de MIVB rijtuigen 1969, 1763, 29 en 671 tussen 21 en 24 februari '72 uit Haacht waar ze ondergebracht waren, terug naar Brussel overgebracht. Het vervolg kent U.

-13 en 14 maart '72 brachten ons de STIL 114 en de 500 uit Parijs terug uit de NMBS stelplaats van Vorst-Zuid, waar ze verschillende jaren hadden gestaan. De 114 heeft erg geleden van de "tand des tijds", terwijl de S.T.C.R.P. 500 (° 1925) heel wat minder schade opliep, en bijgevolg sneller te herstellen zal zijn. De ons door de MIVB ter beschikking gestelde sporen zijn nu geheel bezet, zodat er nu enige tijd rust zal komen. Het spreekt vanzelf dat de zwaar op de proef gestelde Amutrakas daar wel zal bij varen. Onze PCR is 449.80 Denkt U daar aan?

-De herstellingswerkzaamheden aan de bw 11620 zijn nu zover gevorderd, dat binnen een redelijke tijd dit rijtuig geheel gerestaureerd zal zijn. Dat de mw 9704 daarbij geen slechte beurt maakt hebt U ondertussen al wel kunnen vaststellen.

-de beerwagen 8054 is ondertussen geheel gereedgekomen.

-Het muzeümbezoek gaat steeds in stijgende lijn. Tijdens het Pinksterweekeinde bezochten nagenoeg 500 personen ons muzeüm.

-De bewaking laat echter te wensen over. Bedenk even dat ook op U. VOORAL OP U gerekend wordt! Blijf nu eens niet weigerig, maar bied U ook eens aan. De meeste behoefte bestaat nog steeds op zaterdag. Doe nou ook eens iets! Waarom steeds dezelfde? Bedrieg U zelf niet door U te trachten wijs te maken dat U geen tijd hebt! Die hebben wij ook niet, maar de tijd die we MAKEN is zo goed als die we hebben! Of moeten we U erom smeken? Als ieder van ons zijn beurt vervult, dan moeten we slechts éénmaal om de vier jaar komen. Is dat nou zo erg?

-Er zijn weer een paar diefstallen vastgesteld in het Muzeüm. Dat is spijtig, en heel erg. Het zal eenieder duidelijk zijn, dat iemand die betrapt wordt, zonder twijfel gerechterlijk vervolgd zal worden. U ziet: uw aanwezigheid is strikt noodzakelijk!

-Overigens herinneren wij U eraan dat uw hulp ALTIJD welkom is. Schilderen, zagen, kloppen, timmeren, alles wat maar mogelijk is, is er nog te doen. Kom eens helpen. Zelfs voor twee linkerhanden is er werk!

Uit de Metropool - MIVA:

Op 9 mei had de 2003 om 7.45u op het Viktor Roosensplein te Merksem, een aanrijding met een vrachtauto.

-Lijn 3 kreeg drie dw bij: nr 18-19 en 20.

-Op lijn 2 reeds meermaals dw 22 gezien! Op deze lijn reden op 9 mei emr 6331 en 6323, beide zonder bijwagen.

-In de eerste helft van mei zijn de pré-metrowerken op het Groenplein begonnen. Het zuidelijk terminusspoor is buiten gebruik gesteld.

-De bovenleiding op de Schoenmarkt en de Meirbrug werd op 9 mei weggenomen.

-De bovenleiding is nu(!) ook weggenomen in de voormalige stp Merksem van de TAO.

-Op 29 april was er een betoging tegen Vrij en Vrolijk in Brasschaat. De 2010 werd beklad met "Vranckx salaud" en de 2012 met "Vranckx ontslag". Is de zaak nu opgelost?

-Op 1 mei reden de trams als volgt: (we weten niets van 4 en 39) lijn 7 met lijn 15: Mobbtsel - CS; lijn 8: Eksterlaar - Dageraadplein - Merkatorstraat - CS; 2-3-10 en 11: normaal; lijn 12: Antwerpstadion - CS (nochtans één PCC op Belgiëlei gezien); lijn 24: Silsburg - CS - Pelikaanstraat, via lijn 2 naar Zwaantjes en verder Schoonselhof.

-Op 19 mei stond de defekte mw 5453 van lijn 10 uitgezet op de De Keyserlei. De 2077 (lijn 12) stond daar op 25 mei.

Niet tegenstaande het voormalige tramstation De Keyserlei nu geheel is afgezet met bakens, moet de politie toch nog elke dag hardleerse automobilisten tot betere inzichten brengen.

-De MIVA is volop bezig de PCC rijtuigen van een wit licht te voorzien aan de achterzijde. Het gaat om uitgebouwde lichten. Praktisch zal dat wel zijn. Esthetisch kon het beter.

----- *Op 16 mei reed 4425 los op lijn 24!

Uit de Arteveldestad - MIVG:

-De bovenleiding van lijn 3 werd weggenomen op 22 maart '72 tussen de Dampoort en de Dendermondesteenweg.

-Dezelfde dag verloor de 15 bij een testrit zijn panto, tussen de stelplaats en het Arsenaal.

-Een Dame op jaren, heeft het ervaren, een rit op lijn twee, viel haar niet mee.

Toen haar maagje zich keerde, en de inhoud weerde, werd 319 bevuild en prompt omgeruild.

Met zand bestrooid en onverdroten met water bespoten, raakte 319 overstuur en vatte vuur op een nachtelijk uur.

De Brandweer kwam ertussen om 't vuurtje te blussen; maar driewerf helaas, dat bracht geen soelaas!

De schade was groot, en de 319 zag zijdelings rood.

Maar 't einde van 't drama, kwam dagen daarna:

op 12 mei, onverhoopt, werd 319 gesloopt.

Soals U ziet, vriend Lezer, kan het ook eens anders. Het ongeval gebeurde op lijn 2, in de nacht van 22 op 23 maart. Aanvankelijk dacht men eraan de 319 te herstellen, maar de eerstdaags te verwachten levering van de 31-46, besliste er anders over.

Ook de 352 staat voor sloping terzijde.

-352 kwam op 29 mrt te 15.15u. aan het Rabot in botsing met een tankwagen. (lijn 10, dw 3) De voerder werd gekwetst, de voorzijde van het rijtuig volledig weggeslagen, en het chassis geplooid. Geef toe dat zulks op je ouwe dag voldoende is....

-Wegens werken aan de Rozemarijnbrug kon op lijn 10 geen PCC in de zondagavonddienst komen op 23 apr. Emr 333 sprong in.

Op 24 april, vanaf 20u. werd deze brug voor de trams buiten dienst gesteld. De rijtuigen van de avonddienst bleven allen in dienst, maar keerden bij de Rozemarijnbrug. Lijn 10 reed daarbij op tegenspoor tussen Begijnhoflaan (Ghislain) en de brug. De volgende ochtend kon de dienst normaal hernomen worden. De tegenrichting

werd op wo 26.4 op dezelfde manier afgewerkt. Tussen de brug en het station pendelae een bus.

Uit de Hoofdstad - M.I.V.B:

-In TP 53 blz.4 gaven we een overzicht van het MIVB materiaal dat tijdens de laatste oorlog door de bezettende Macht werd opgevorderd om in Duitsland dienst te gaan doen.

Men verzekerde ons echter dat dit overzicht niet geheel juist was en voegde er het volgende overzicht bij:

14 motorwagens: nrs 1785 - 1798;

14 bijwagens : nrs 837 - 850;

30 open bijwagens: nrs 71 - 100.

Dortmund: 10 mw: 1785 - 1794, en bw 837 - 846. Dit materieel voldeed niet en werd overgebracht naar Duisburg.

Keulen: 4 mw, nrs 1795 - 1798, en 4 bw: 847 - 850.

Hannover: 20 zomerbijwagens, nrs: 71-75; 78; 80-82; 86-93, 95, 97, 98.

Maagdenburg: 10 zomerbw, nrs 76, 77, 79, 83-85; 94, 96, 99, 100.

- Op 28 feb.72, is een rijtuig van lijn 35(9094) even voor de terminushalte van Transvaal, op hol geslagen terwijl de bestuurder naast het rijtuig stond. Het rijtuig bolde de Jozef Chaudronlaan af, uit de richting vanwaar het kwam. Een taxivoerder die het gevaar bemerkte, sprong in zijn wagen, en reed de spooktram achterna, met zijn wagenlichten knipperend. Het heeft gehoplen wat de auto's betreft, naar de 7049 van lijn 25 die kwam aanrijden, ontsprong de dans niet! De bestuurder had echter toch de tijd gevonden de meeste reizigers te laten uitstappen alvorens de 9094 op de 7049 botste. Er bleven drie gekwetsten, terwijl de rijtuigen zeer ernstige schade opliepen.

--Begin maart '72 werden de eerste Metrorijtuigen in aanbesteding gegeven. In beginsel zullen de stellen uit vier rijtuigen bestaan, en de langte wordt 73m. over de buffers. Capaciteit: 840 reizigers.

-Bij de indienststelling van deze rijtuigen moeten de perrons van de Oost-West lijn verhoogd worden, daàr waar ze nu voor trams zijn aangepast. Men voorziet de uitvoering van deze werken op één enkel weekeinde omstreeks Pasen '75.

-In maart 72 heeft de MIVB metalen barreeltjes, type metro, gaplaatst tussen de beide sporen van de halte Rogierplein. Op deze manier wordt het gevaarlijke overlopen achter een stilstaande tram voorkomen.

--Sedert 17 mrt 72 is het nieuwe spoor in de Vooruitganstraat, richting Rogierpl. naar Noordstation, in dienst genomen. Het spoor ligt vlak naast de stoep van de straat.

-Sedert maart 72 is de MIVB overgegaan tot het verwijderen van het " T " kenteken op de rijtuigen. Bij sommige rijtuigen gebeurt dat bij een herschildering, bij andere wordt gewoon de T overschilderd, en het blauwe biesje getrokken.

--Het rijtuig 1271 is het laatste dat nog grote cijfers heeft op de vier wanden.

--Op 10 apr.72 had een botsing plaats tussen twee trams in de tunnel onder het Grondwetplein. Emr 4006 komende van de Beurs op lijn 58, kwam in aanrijding met 7171/101 komende van't Zuid.

Op 11 apr.72, kwam de 9100 op lijn 35 in aanrijding met een vrachtwagen op het kruispunt Vorstlaan-Herman Debrouxlaan.

De tram kreeg zulk een denderende klap dat het niet meer mogelijk was hem naar de stelplaats te rijden, zonder de tegenliggende rijtuigen te raken. De 9100 werd dan op de terminus van lijn 25 doorstreept gezet, waar hij de ganse tijd bleef staan tot einde dienst. Alle rijtuigen van lijn 25 doorstreept reden uiteraard ook voort tot Transvaal.

-Sedert 29 apr.72 rijden de GPCC's nu ook in éénmansdienst op lijn 103 tijdens de avonduren.

-Op 10 april 72 begonnen de pré-metrowerken op het Beursplein.

-Gezien op 10 apr. 4015 en 1610(los) op lijn 81.