


tkamploest

MAANDBLAAD VAN DE VERENIGING VAN HET TRAMMUSEUM TE SCHEPDAAL

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: AMUTRA
PANHUISSTRAAT, 164, 1020 BRUSSEL

ONTWERP TITELBLAD: 

REDAKTIEADRES: ROGER BASTAENS
KERKENDIJK, 1, 2200 BORGENHOUT

NUMMER 58 - 59. (5° jaargang, nr 10-11)

JULI - AUGUSTUS 1972.

STOOMTREINRIT 2 SEPT. 1972.

Zaterdag, 2 september is niet ver meer af, en de trein is geheel bezet. Het zal wel heel lang geleden zijn dat er een trein op Belgische sporen gereden heeft, met dit oude materieel, en die daarenboven geheel volzet was! Goed, de Amutra heeft het voor mekaar gebracht. Wij zeggen wel: voor mekaar gebracht, maar dat betekent nog niet "tot een goed einde gebracht"! Dat is het tweede deel van de opdracht, en dat hangt niet geheel van het Bestuur van uw Vereniging af, maar van ieder der deelnemers afzonderlijk! Te gepaster tijd zult U verdere onderrichtingen ontvangen, maar wij houden er niettemin aan enkele richtlijnen speciaal onder uw aandacht te brengen.

- Sedert het schorsen der stoomdiensten in 1966 is het de eerste maal dat er weer een stoomtrein rijdt die voor iedereen toegankelijk is. Het spreekt vanzelf dat de NMBS grote aandacht zal schenken aan het verloop van deze rit, en zeer zeker de nodige besluiten zal trekken voor de toekomst.

Aan U de nodige besluiten te trekken uit deze overweging!

- Het is volstrekt niet toegestaan onder welk beding dan ook, de stoomlok te betreden. Het personeel heeft in die zin formele onderrichtingen gekregen, en zal zich daar strikt aan houden! Maak het hen niet moeilijk door om gunsten te vragen die toch niet mogen toegestaan worden.

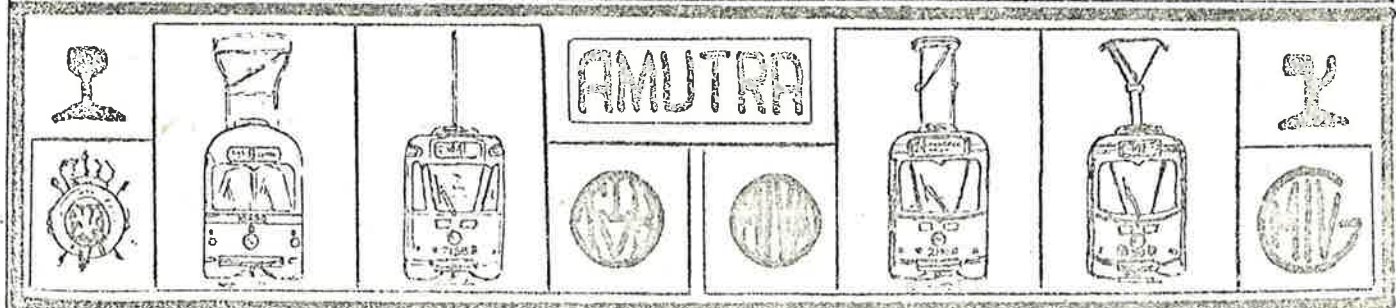
- De filmdienst van de NMBS zal deze rit geheel filmen, en deze filmploeg verricht dus haar werk in opdracht van de N.M.B.S. Wanneer nu deze opdracht vereist dat de filmploeg plaats neemt op de lokomotief, valt dat geheel buiten ONS opzet. NIEMAND van ons heeft toegang tot de lokomotief!

- Het eerste rijtuig is het zogenaamde schokrijtuig, en dat rijtuig hangt juist achter de tender. Dit rijtuig zal gesloten zijn, dat is voorzien in het spoorwegreglement, waar het gaat om treinen die uit houten materieel zijn samengesteld.

De toegang tot dit rijtuig is formeel verboden, en niemand krijgt toelating het te betreden, onder welk beding dan ook! Dat kan zeer spijtig zijn voor filmers, fotografen en geluids-jagers, maar er wordt geen enkele uitzondering toegestaan.

Ook in de pakwagens worden geen reizigers toegelaten!

- Onze trein rijdt over lijnen die normaal voor het reizigers-verkeer open zijn, en al deze lijnen zijn druk bereden. Het is dan ook volstrekt noodzakelijk dat de deuren tijdens de rit



gesloten blijven. Denk niet erg snugger te zijn door op tegenspoor uit te stappen. Dat kan U het leven kosten! Er wordt niet op tegenspoor uitgestapt, ook niet in de stations! Daarop zal toezicht zijn. Er is voldoende tijd om opnamen van welke aard dan ook te maken. Maak het elkaar niet moeilijk, door steeds vlakbij de lokomotief te staan, ze te strelen of te zoenen! Een lokomotief houdt daar niet van, en dient daar niet voor! Een schilfertje verf brengt geen geluk, pluk het er dan ook niet af! Als je een lokomotief kriebelt of streelt, lacht ze niet! Laat het dus maar! Zet U allen op een behoorlijke afstand om foto's te maken, en zorg ervoor dat 2 september een fijne dag wordt, waaraan je met genoegen terugdenkt.

Al deze dingen, deze spijtige vaststellingen, beste Vrienden, hebben wij gedaan tijdens soortgelijke rondritten. De meesten onder ons hebben deze opmerkingen echt niet nodig, maar zij weten best, dat niet iedereen er zo over denkt. Wij achtten het dan ook niet overbodig daar even de aandacht op te vestigen.

-De trein vertrekt niet, vooraleer ieder opgestapt is. Als U daartoe wordt uitgenodigd, gehoorzaam dan dadelijk, en stap ordelijk in!

Néem gemakkelijkshalve uw plaats steeds terug in!

-Ten slotte nog dit: In Brussel Noord is er een stilstand van slechts twee minuten voorzien, om sommigen onder ons toe te laten een vlotte verbinding met het Binnen- of Buitenland te waarborgen. Als U daar toch een foto wil maken, stap dan uit en blijf uit de trein! U zult wel begrijpen dat het echt niet mogelijk is dat 380 à 450 reizigers uitstappen, naar voor hollen, foto's maken en veilig terug instappen, alles op twee minuten. Als die laatste foto uw dag moet goed maken, dan hebt U nog niet zo heel veel megedragen van de geboden gelegenheden! Indien U dus een foto wil, blijf dan in Brussel Noord, en rijd dan niet verder mee naar Schaarbeek!

Rest ons enkel nog U een goede reis te wensen, en denk erom:
DEZE EERSTE STOOMRIT ZAL BEPALEND ZIJN VOOR DE TOEKOMST!

BIJeenKOMSTEN VOOR AMUTRA-LEDEN.

In Brussel worden de bijeenkomsten gehouden elke tweede vrijdag van de maand, om 20 u. in "Aux Armes des Brasseurs" op de eerste verdieping. Anspachlaan 56 - 1000 Brussel.

-In Antwerpen worden deze vergaderingen gehouden op de derde woensdag van elke maand, om maar niet in juli en augustus.

In Antwerpen hernemen de bijeenkomsten op wo 20 sept. '72, in het OSBA huis, Italiëlei 189, op de eerste verdieping, om 19.30u.

Er is een dia-avond voorzien. Voor de volgende maanden zal eerlang een programma worden bezorgd. De bijeenkomsten in Antwerpen kennen steeds een zeer gezellig verloop.

Het programma voor West-Vlaanderen brengen wij later.

VANDALENSTREKEN.

Het MIVarijtuig 4550 dat door bijdragen van de sekte Antwerpen kon gekocht worden en aan de verzameling van het muzeüm werd toegevoegd, werd vorige maand ernstig beschadigd, eens te meer door onbekenden! Het ziet er naar uit dat bepaalde personen alles wat niet naar hun zin is, willen vernietigen of tenminste beschadigen. We weten niet of de geleden schade zal kunnen geheeld worden. Nu zullen velen van ons zich afvragen:

"Hoe is dat mogelijk?" Wij laten het antwoord aan U over, maar we herinneren er eens te meer aan dat U, indien U zichzelf ter beschikking stelt vooreen bewakingsronde in het muzeüm, U dit slechts éénmaal om de vier jaar hoeft te doen, als ieder van ons eerlijk zijn beurt behartigt! Als ieder van ons zijn plicht doet kunnen dergelijke dingen niet meer gebeuren. Klagen helpt niet!

BOEKBEPREKING.

H.J.A.DUPARC - De Elektrische Stadstrams op Java.
Uitg.WYT - Rotterdam, in de reeks "Trams en Tramlijnen".

Professor DUPARC stelde een boekje samen over de elektrische stadstrams op Java, en wel over de bedrijven van Djakarta, het vroegere Batavia, en Soerabaja. Ik hoor U al zeggen: "Dat is ver van hier" en dat is waar. Misschien juist daarom is dit werkje juist hier op zijn plaats, want wie van ons zal ooit Indonesië en Java bezoeken? En als wij er komen, zullen we genoeg moeten nemen met andere, minder populaire vervoermiddelen, want de tramgeschiedenis op Java is sedert januari '68 verleden tijd, althans de elektrische tram. De laatste foto uit het boekje leert ons echter dat in April '69 nog stoomtrams reden in Soerabaja. Juist de vele foto's voeren ons door de veelheid van uitheemse pracht, die ons echt kan bekoren. De in dit werk openbaar gemaakte geschiedenis is af, en voor slechts enkele franken verrijkt U uw tramboekertij met het volledige wel en wee van een ver afgelegene en toch erg Westers getint trambedrijf. Het is een dokument!

W.I.ENGEL - De Gooische Stoomtram en andere lijnen in het Gooi.
Uitg.WYT - Rotterdam, in de reeks Trams en Tramlijnen.

Nederland is een echt tramland geweest, maar dit grote net van tramlijnen is teruggebracht tot de drie grote steden. Onze tijdsgenoten zijn gans vertrouwd met het beeld van aanstormende gelede en dubbelgelede wagens. De ene vindt ze mooi, de andere niet. Grasduinend in het verleden achter stellen we vast dat precies de verdwenen lijnen in staat zijn ons te boeien door het lezen van wat niet meer is. Om in een reeks als Trams en Tramlijnen, steeds de gepaste bewoordingen te vinden om op een beperkte plaatsruimte de lezer voor te lichten is een opgave! Het is daarom niet minder waar dat de Gooische Stoomtram een boeiende geschiedenis achter zich heeft, en de weinig vleiende bewoordingen waarmee de Amsterdammers en de bewoners van de lijn hun tram omschreven, kunnen dat slechts beklemtonen. De hele geschiedenis voert ons mee langs de lijn, met een pracht van lanen en Landouwen, en eens het boekje gelezen, bekruipt U de lust om op verkenning uit te gaan. Helaas, de tram kan U daar niet meer helpen. Alle rijtuigtypes komen vrijwel in beeld, en de teksten volstaan om U een flink begrip te geven van hoe het allemaal geweest moet zijn. Een bescheiden werk dat in deze opgave slaagt is waard bewaard te zijn. Die mogelijkheid bestaat, en uitstellen is uzelf schade berokkenen.

Beide besproken werken zijn te bekomen à 8,90 Hfl.
Uitg.WYT. Pieter de Hoochweg 111 - NL - 3006-ROTTERDAM.

Hoewel onze rubriek "Het stond in de Sterren" al geruime tijd niet meer verschijnt, is het toch wel interessant melding te maken van het verschijnen van een reeks artikels over de tram in Knokke. Deze artikels verschenen in het Brugs Handelsblad (Eekhoutstraat 8 - 8000 Brugge) op za 8 en 15 april en za 6 mei 1972. De gegevens werden verstrekt door ons lid de heer Daniel De Volder. Twaalf foto's illustreren de geschiedenis.

Om een artikkelreeks te illustreren zoeken wij dringend foto's van de tram in Lier, Duffel en tussem Rumst-Vosberg en Mechelen. Verder: stoomtram tussen Rumst en Boom, en stoom en elektr. tussen Rumst - Reet en Aartselaar. Briefwisseling aan Redactie a.u.b.

OM EN BIJ DE BEDRIJVEN.

Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

WEST-VLAANDEREN:

-De S 9746 en 10323 die tijdens de meimaand van vorig jaar naar de kust zijn overgebracht, zijn nu in de rangeerdiensten opgenomen. De enkele zitplaatsen werden verwijderd, en twee ruiten aan de kant van de pantograaf zijn witgeschilderd. Daarachter werd een ladder gehangen. De rode film vermeldt in het wit DIENST. Sedert januari '72 doet één wagen bestendig dienst aan het station van Oostende.

-Op 4 aug. stonden in de stp voor herstelling: S.O. 10041, 9947 en 10043. In de hal ernaast stond de 10261 (ex Jumet) nog onaan-geroerd. De 9818 heeft in Zeebrugge een ongewilde ontmoeting gehad met een vrachtwagen, en stond op spoor 15 van de schrik te bekomen en op genezing zijner wonden te wachten. De 19705 (ex N 10449) heeft een ingedeukte neus, en wacht ook een deskundig ingrijpen af. De 10021 staat op spoor 14 met een zinkplaatje waarop: "Buiten Dienst". De 10019 staat op spoor 8 totaal vernietigd na de aanrijding van vorige zomer ('71, want '72 was slechts een zachte winter, dat wéét U!) bij het station van Oostende. (TP 46-47 blz. 7)

De 10047 en de 10005 hebben gedueleerd op 24 juli '72. Deze 19^o eeuwse bezigheid-van-mensen-die-toen-al-naar-de-kust-met-vakantie-gingen past niet voor 20^o eeuwse trams. Ze staan er nu allebei met geschonden gelaat bij, en wachten op herstelling. Het duel had plaats bij het buitenrijden van de stp voor extra diensten voor de wedrennen. De S 9646 en 9647 (beide ex Antwerpen) onderhouden tijdens het schooljaar geregelde diensten tussen Oostende en Middelkerke. Deze tweerichtingstrams (Jumbo heten ze aan de Kust) zijn slechts voor schoolabonnementen toegankelijk. Tijdens de vakantiemaanden doen ze dienst tussen Oostende en Bredere, voor de wedrennen, en op de donderdag (marktdag) tussen Blankenberge en Wenduine.

-Tijdens de vakantiemaanden nemen de trams geen rust en slepen ze bestendig twee bijwagens. Daardoor komt een verbrande motor wel eens voor.

Indien U, vriend Lezer, tijdens het lezen van TP een kopje koffie of iets anders drinkt, verzoeken wij U vriendelijk nu even niet te drinken en te gaan zitten, want goed nieuws bekomt U beter als U zit. En wij hebben Goed Nieuws:

Op last van het Ministerie van Verkeerswezen is de N.M.V.B. overgegaan tot het ontwerpen van nieuw materieel voor de kust. De opdracht is een dubbelgelede wagen met vier draaistellen! Als het enigszins met de mogelijkheden in overeenstemming te brengen is, zouden deze nieuwe wagens hun opwachting maken in de zomer 1974. Over kleur, voorkomen en nummering weten we nog niets, evenmin als over de Firma die voor de konstruktie zal instaan, alhoewel de weg hiernaartoe niet moeilijk is. Alsof dat nog niet genoeg is, hebben we ook nog goed nieuws uit HFNEGOUWEN:

Het staat nu vast dat de NMVB het railvervoer in Charleroi zal verzorgen. Aan de ring wordt flink gewerkt, en de werken vorderen dan ook bestendig. Om klaar te zijn is talmen dus niet aangeraden, en dat gebeurt dan ook niet. OP 1 sept. 72 zal de 10282 de laatste L naar Leerbeek slepen, en het van deze lijn vrijkomende materieel wordt naar Charleroi overgebracht, waar het de diensten op de Ringlijn zal verzekeren. De rijtuigen zullen een up to date revizie krijgen, en fris terug in dienst komen. Dit plastische ingrijpen zal gebeuren in Kuregem of Jumet, dat is nog niet beslist. Bij deze bewerking krijgen deze wagens allemaal de Scharfenbergkoppeling, om gekoppeld, nieuwe diensten te kunnen bewijzen. Charleroi blijft dus een tramstad, en dat is dan, so menen we toch, een borreltje waard! Gezondheid!

Nog uit Henegouwen....

Zoals wij reeds berichtten in onze vorige uitgave, zijn de zgn. stadslijnen van La Louvière, sedert 27 mei 1972 opgeheven. 27 mei was een zaterdag en de volgende dag trad de nieuwe dienstregeling in werking, maar niet meer voor tramlijnen 32-33-35-39. Door een misverstand zijn wij niet van de partij geweest om afscheid te nemen van deze vertrouwde lijnen.

De laatste 39 vertrok in Manage om 19u.37, en reed de gewone weg langs Baume, tot La Louvière, en dan naar de stelplaats.

Deze laatste 39 werd verzekerd door S 10269. De voorlaatste 39 was S 9767, die om 19u.35 vanuit La Croyère rechtstreeks naar stp La Louvière reed.

Lijn 33 was de terugrit van lijn 35; ze reden van Manage dezelfde weg tot Fayt le Franc, waar de 35 afboog naar La Croyère, terwijl de 33 rechtdoor reed langs Haine St Pierre.

De voorlaatste 33 werd gereden door S 10076, met vertrek uit Manage om 20.22u. terwijl de laatste 33 op dezelfde plaats vertrok om 21u.22. Via Jolimont en Haine St Pierre reed onze laatste 33 naar stp La Louvière.

De laatste 35, en tevens de laatste tram van dit net, reed vanuit Manage via Fayt en La Croyère naar La Louvière stp. Hij vertrok om 22u.17 en werd gereden door S 10271. De rit duurde merkkelijk langer dan normaal, maar bleef toch normaal voor een laatste rit. Het noorden van La Louvière is er stil bij geworden. Daar rijden nu geen trams meer. Bussen namen de dienst over vanaf 28 mei '72, onder lijnnummers 33-34-35-36. Vroeger was er tram 39 en bus 39 tesamen, nu tram en bus 36. La Louvière is echter niet geheel tramloos geworden, want er resten nog de lijnen 36 - La Louvière-Binche; 30 - Anderlues-La Louvière-Bracquegnies; 31 - Charleroi-La Louvière-Bracquegnies, en 80 & 82 - Charleroi-Roux - Trazeegnies - Mariemont-La Louvière - Bracquegnies - Maurage. Lijn 82 geeft in Maurage aansluiting met buslijn 17 naar Bergen.

Uit de Metropool - MIVA:

-Op 26 juli 72 kreeg PCC 2015, op lijn 3, omstreeks 8.15u. een defekt aan een draaistel. Dit gebeurde ter hoogte van de vluchtheuvel in de Gemeentestraat. De tram kon zich niet meer verplaatsen en zorgde er voor dat zeven lijnen vast zaten, lijn 15 inbegrepen. Om de knoop te ontwarren reed lijn 12 een stukje achteruit in de Van Wezenbekestraat, gooide de wissel om en reed op vroeger vertrouwde banen, het Astridplein op. De lijnen uit de Carnotstraat volgden, maar enkele rijtuigen van lijn 3 stonden achter lijn 12. Via lijn 12 reden ze samen naar de Schijnpoort. De lijnen 2-10-11-15 en 24 reden de Pelikaanstraat in!

-Snelheidsmeters werden opgemerkt op PCC 2014 en 2101.

-Op vrijdag 18 aug. 72 lagen op de Groenplaats de sporen van de nieuwe, voorlopige lus achter het standbeeld van PÉPÉ, over het stuk tunnel dat al gereedgekomen is. De aansluitingen zijn voorzien voor de week van 21-26 aug.

-Ondertussen is de Groenplaats een echte bouwwerf geworden. De Schoenmarkt, de Meir, de Leysstraat, Teniersplaats en de De Keyserlei zijn nu één werf geworden. Er wordt nu met grof geschut gewerkt.

-In Hoboken is de openluchtstelplaats gereed. Tijdens de duur der werken aan de nieuwe Centrale Werkplaats, zal een groot aantal trams in openlucht overnachten. Om de verschillende opstelsporen heen is een lus aangelegd.

-Op verschillende plaatsen in de stad wordt een verhoogde vluchtheuvel aangelegd aan tramhalten. Het is een feit dat de meeste reizigers daarmee gebaat zijn. Zo is er eindelijk ook een einde gekomen aan de slijkerige halte van de Schijnpoort. Een verhoogde stoep zorgt hier voor een flinke verbetering.

Uit de Arteveldestad - MIVG:

- Op de agenda van de Spoordiensten voor 1973 komt de integrale spoorvernieuwing voor van lijn 3 met uitbreidingen. Het ganse bovenleidingsnet in Gent wordt vernieuwd door Fabricom. Er wordt nu overwogen om ook de spoorwerken uit te geven aan een private firma.
- In de stp werden sporen gelegd door de wasinstallatie, die echter nog niet in gebruik is.
- De PCC 31-46 laten op zich wachten. Het kan wel oktober worden.
- Ondertussen zijn ook voor lijn 10 acht wagens bijbesteld.
- Op 11 juni '72 brandde emr 357 geheel uit, na het binnenrijden in de stelplaats. De Brandweer kwam te laat om nog iets bruikbaar van de 357 over te houden.
- De meeste PCC krijgen een schilderbeurt. Bij die gelegenheid wordt het dak donkergrijs, zoals de buffers van het rijtuig. Voor meer nieuws over de MIVG verwijzen wij naar ons volgend nr.

UIT DE HOOFDSTAD - MIVB:

De vakantieperiode bracht op de meeste lijnen PCCwagens in dienst. 18 - 19 en 103 volledig GPCC. Lijnen 23-24-25-32-39-44-81-90-101 en 102 enkel PCC; lijnen 35-41-45-92-93-94 met 9000, maar in de spits ook één of twee 1500 op lijn 41 en/of 45. Lijnen 52 en 58 met 4000en, terwijl lijn 55 PCC en 4000en, en lijn 62 PCC en 5000en ten tonele bracht.

- Lijn 41 en 45 blijven in éénmansdienst uitgebaat na de vakantie.
- Van de nieuwe bussen zijn er een dertigtal teruggeroepen naar de karosserie, wegens een konstruktiefout. Daardoor is er een uitstel ontstaan in de verbussing van sommige lijnen of lijngedeelten. Die verbussing heeft betrekking op lijn 81 tussen Meudon en Zuidstation; lijn 58 tussen zuid en Ukkel, en lijnen 62 en 93 geheel. Tijdens de spoorwerken op de Brand Witlocklaan waarbij de sporen verplaatst worden om de metrobouw toe te laten voor lijnen 23 en 90, is geen aftakking meer voorzien voor lijn 81. Daar zit dus spoed achter. Na deze werken en het in gebruik nemen van de Metro in 1975, is er geen mogelijkheid meer voor lijn 23 af te buigen naar de Tervurenpoort. Bij het indienststellen van de Metro vervallen lijnen 24 en 25, zodat waarschijnlijk lijn 35 ook van de Waverse steenweg zal geweerd worden en verdwijnen. De lijnen van Stokkel en Tervuren zullen dan eindigen onder het Montgomeryplantsoen, zodat mag aangenomen worden dat van de 39-41-44-45 er slechts twee zullen overblijven: 39 en 44.
- Voor het echter zover is zal de terminus van lijn 24 aan het Bos verlaten worden. De 24 wordt dan verlengd naar het RP Churchill, waar de terminus van ex lijn 34 terug zal aangelegd worden. Als dan in 1975 lijn 24 en 25 verdwijnen, en 23 niet meer kan afbuigen naar het Centrum, zal lijn 23 verlegd worden naar de dan in dienst zijnde terminus R.P. Churchill.
- De 30 dubbelrichtings PCC zullen in dienst worden gesteld op lijn 90. Deze lijn krijgt immers op de eerste ondergrondse van het Rogierplein een kopeindpunt. De doorlopende lijnen komen op de tweede ondergrondse. Lijn 90 geeft bij die gelegenheid, waarschijnlijk nog in volle winter, zijn PCC af aan lijn 55. Binnenkort krijgt lijn 25 GPCC, en de daar vrijkomende PCC gaan naar lijn 32. Rest dan nog de afschaffing van lijn 62 en alle oude, niet gemoderniseerde rijtuigen zijn verdwenen. Er is trouwens voorzien dat de laatste standaardwagen officieel zal binnenrijden de laatste schooldag van juni 1973. Dit zou met enige luister geschieden.
- In oktober '72 wordt lijn 32 verlegd langs de Louisalaan, en vanaf de Beurs vervangen door lijn 71 ab, die echter niet zal eindigen in Boendaal, maar bij de Drie Bruggen, wegens te verwachten studentenvervoer. Lijn 71 komt niet in Boendaal, en daardoor zal dan de terminus van lijn 94 op het Marie-Joséplein behouden blijven.-----