

AMUTRA

7/79
T.T.A.

"TRAMPOST"

MEDEDELINGSORGaan

MAANDBLAD VAN DE "VRIENDEN VAN HET TRAMMUZEUM" te Schepdaal.
Verantwoordelijk voor deze uitgave is AMUTRA,
Wielemans-Ceuppenslaan, 47, te Brussel 19. De redactie wordt
waargenomen door Roger Bastaens, Kerkendijk, 1, Borgerhout. (A.)
Berichten in te zenden tegen de 15^o van iedere maand.

1^o Jaargang, nummer 11.

Augustus 1968.

Oorspronkelijk was het onze bedoeling in dit nummer een verslag te brengen van de eerste rit per stoomtram op de Toeristische Tramlijn van het Aisnedal - TTA.

Gezien het gelijktijdig verschijnen van Trampost met Tramleven verwijzen wij graag naar dit orgaan, waarin de lezer meer vindt over dit evenement.

We houden er echter aan diegenen die nog niet bij de TTA op bezoek zijn geweest, er op te wijzen dat ze echt wat hebben gemist. Er is maar één mogelijkheid om dit verzuim goed te maken: GA ER HEEN, ZO SNEL MOGELIJK!

Afstand mag hierbij geen rol spelen, of toch maar een ondergeschikte. Als je éénmaal de stoomfluit hebt horen gillen door het Aisnedal, vergeet je dat nooit meer! Ook de spoorauto's verdienen ten volle uw aandacht, ook zij hebben bijgedragen tot de ontplooiing van onze gewesten en ze hebben een groot deel voor zich genomen in de luister van vele jaren tramgeschiedenis! Ook dit mag even onderlijnd, want het wordt wel eens vergeten.

In ons nummer 6-7 verscheen een gedeelte van de uitslag van de fotoprijskamp. Hierin sloop echter een foutje. De juiste en volledige uitslag verschijnt heden in Tramleven. De winnaars werden ondertussen persoonlijk op de hoogte gesteld van hun bekroning. De publikatie van de bekroonde werken zal eerlang geschieden. Ondertussen nogmaals: Hartelijk dank voor uw vertrouwen en proficiat aan de bekroonden.

Het verschijnen van TP 9-10 was andermaal aanleiding voor vele lezers om enkele vergissingen aan te merken, bedenkingen te maken of hun tevredenheid uit te drukken. Wij danken zeer speciaal deze medewerkers, en waar nodig zullen wij persoonlijk antwoorden. Indien niet noodzakelijk persoonlijk dient geantwoord, vinden onze aandachtige "Ridders van de Pen" een antwoord in dit, of volgend nummer. Zeer hartelijk dank voor uw belangstelling!

**** HET STOND IN DE ***STERREN****Sterren ****StjERren****
.....***)

De vakantie-reizen van de stedelingen en de trek der dorpelingen naar ontspanningsoorden werkt aanstekelijk op een joernalist en zo verplaatst hij vaak zijn aktieterrein buiten de stad. De meeste kranten hebben hun uitgaven in het teken van de vakantie gesteld,overigens met sukses.

Wat wij naar het voorbeeld van de Pers,de komkommertijd noemen, laat zich dan ook gevoelen,in de stad op verkeersgebied,en in de pers heeft een strandfoto voorrang op een stadsgezicht. Het nieuws is dan ook eerder schraal.Ons werden enkele knipsels toegezonden uit franstalige kranten,en dit naar aanleiding van de herinvoering van de stoomtraktie op de lijn Erezée brug - Amonines - Dochamps,nu in TTA beheer.

L'Avenir du Luxembourg bracht op maandag 24 juni '68 een artikel over de inhuldigingsplechtigheid met daarbij twee foto's: één toont ons hoe de jeugdige meter Elise Gillard de fles schuimwijn tegen de lokomotief laat ploffen,en de tweede toont dhr François Finfe,de 79 jarige op rust gestelde machinist van de NMVB die destijds de lijn hielp bouwen.Op de foto heeft hij plaats genomen op de 1076.

***In de Luksemburgse editie van La Meuse,24 juni verscheen een verslag over de gebeurtenissen en een overzicht van de TTA aktiviteiten sedert haar ontstaan in 1966.

***In "Le Scir" van vrijdag 28 juni verscheen eveneens een overzicht van het gebeuren.Daarbij werd een foto gepubliceerd van de stoomtram.....Groenendaal-Overijsse!

De redaktieadressen van deze kranten werden ons niet medege-deeld.Teneinde telkens een herhaling van adressen te voorkomen zullen wij eerlang een lijst van kranteredakties publiceren.Dat spaart in de toekomst plaats uit.

*** ***)

NIEUWS UIT DE BEDRIJVEN....

NMVB West-Vlaanderen:

In sommige exemplaren van ons vorige nummer was de lijst der te slopen rijtuigen (aanhangwagens) in Knokke onduidelijk. Ondertussen zond dhr De Volder uit St.Andries een aanvulling van de ontbrekende oorspronkelijke nummers.Wij geven hier de lijst volledig:Op 13 juni stonden in Knokke voor sloping:
19657 - 19663 - 19672 - 19678 - 19536 - 19543 - 19658 -
19659 - 19661 - 19662 - 19665 - 19667 - 19677 - 19682 .

Deze rijtuigen werden gebouwd bij S.A.Ateliers de Familleureux. Voor de bediening van de Kustlijnen had men 32 aanhangrijtuigen,genummerd van 19656 tot 19687.Hier volgt de lijst der oorspronkelijke nummers van deze bijwagens,in hun motorwagentijd,dus het eerst genoemde werd later hernummerd in 19656, het tweede in 19657 enz.9944 = 19656,9948 = 19657,
10002 = 19658 en verder: 10003 - 10041 - 10043 - 10045 -
10050 - 10051 - 10052 - 9729 - 9730 - 9731 - 9817 - 9818 -
9819 - 9941 - 9942 - 9943 - 9945 - 9947 - 10001 - 10004 -
10005 - 10042 - 10044 - 10046 - 10047 - 10048 - 10049 -
10053 - 10054.Van de 32 verdwenen motorrijtuignummers werden er 28 herbenuttigd voor ombouw type S0 wagens,nl de28 hoogste nummers.De nummers 9729 - 9730 - 9731 - en 9817,werden niet meer op S rijtuigen overgedragen,maar de STANDAARDrijtuigen 9984 (ex.19165) en 9985 (ex 19166) werden in 1956 hernummerd in resp.9729 en 9817.De nummers 9984 en 9985 verschenen prompt onder S gedaante in Brussel.Emr 9783 te Kortrijk werd hernummerd in 9730,en een S 9783 verscheen in Brussel.Het nummer 9731 werd niet meer herbruikt.

Wij danken zeer hartelijk dhr De Volder voor deze interessante inlichtingen.Zijn reisbevindingen verschijnen in een volgend nummer.

TP nr 11, blz 3. aug. 1968.

NMVB Antwerpen: Op 5 aug. 1968 waren de sporen van de lijn 65, Antw.-Kapellen, opgebroken tussen Kleine Barreel en de kerk van Ekeren-Donk. (Om juist te zijn, komend van Antwerpen, tot de wisselplaats op 100 meter vóór de kerk.) De bovenleiding was toen weggenomen tussen Kl. Barreel en Kapellen. Op 16 aug. was de toestand ongewijzigd. De spoorstaven liggen nog ter plaatse. De sporen van de ex lijnen 63-64 liggen nog zoals vroeger tussen Brasschaat Prins Kavellei en de bocht voor het binnenrijden van Polygoon. Verder tussen het Station Polygoon en de grens met Nederland in Wuustwezel. Op dit laatste gedeelte echter is de bovenleiding weggenomen.

Uit de Hoofdstad - MIVB:

In ons vorig nummer deelden we mede dat het rijtuig 7010 terug in de brusselse straten verscheen nadat het bij een aanrijding op lijn 10 uitbrandde. Deze aanrijding had plaats op 7 januari 1967, maar op lijn 40 doorstreept in stede lijn 10. Dhr Peusens maakte ons terecht deze opmerking, waarvoor onze oprecht gemeente dank. Van onze kant kunnen wij dit bevestigen, want het stond de volgende dag in de sterren, mét foto!

Eveneens in ons vorig nummer deelden we mede dat rijtuigen van de reeks 7000 en 5000 dienst doen op lijn 26, tijdens de maanden juli en augustus. De 5000 rijtuigen zijn deze die kunnen aangewend worden in éénmansbediening, nl de omgebouwde 5006 en 5023. De lijnfilms dragen hierbij de oude teksten ...WETstr. zodat wij veronderstellen dat voor deze gelegenheid een graai werd gedaan in de films van de 4001-4043, nadat deze van nieuwe werden voorzien.

Het nieuw aangelegde spoor van het Queteletplein naar de inrit van de tramtunnel is nog niet ondergronds aangesloten. De bovenleiding eindigt in de tunnelmond, en het spoor werd van stopnoppen voorzien.

Op 20 aug werd gemeld dat een rijtuig van de reeks 5000 een zware aanrijding zou gehad hebben met een autobus. Nadere gegevens ontbreken.

Uit de Metropool - MIVA:

Vanaf 27 aug 1968 wordt lijn 24 met éénmansdiensten uitgebaat. In volgend nummer kunnen we wellicht één en ander mededelen over het benuttigde materieel, nadat op 2 september a.s. de nieuwe herfstuurregeling in voege treedt.

Vanaf 19 aug 68 wordt de terminus Antwerp Stadion van lijn 12 niet meer bediend, totdat de daar aan gang zijnde ophogingswerken zullen gereed zijn. De trams driehoeken nu in de Leeuwlantstraat-Ter Heidelaan.

Op 16 aug. had PCC 2060 op lijn 2 een aanrijding met met een tankauto met stookolie geladen. Het ongeval had plaats op het kruispunt Krugerstraat-Antwerpse steenweg aan de Zwaantjes. Volgens de krant (zonder foto) was het de tankwagen die de tram aanreed, en bij de botsing ontstond er een lek in de tankwagen waarbij de stookolie hoog opschoot en op de straatstenen vloeiende. Drie tramreizigers werden hierbij licht gewond, en een dame per fiets kreeg de volle olielaag op zich. Ze werd ook naar het ziekenhuis gebracht. Gedurende anderhalf uur namen de lijnen 2 en 4 (en ook 24?) hun terminus op de lus van de Voetbalstraat.

De werken op de Antwerpse Steenweg in Hoboken (eigen bedding voor lijnen 2 en 4) zijn nog niet gereedgekomen.

Op 30 juli '68 begon men met het aanleggen van de nieuwe bocht aan het Bijlokehof, dit in aansluiting met de reeds in dienst genomen nieuwe sporen op de Groot-Brittanjelaan. De sporen die vroeger aan weerszijden van een middenberm lag^{en} werden nu naast elkaar geplaatst op de plaats waar vroeger de middenberm lag. De wegen werden hierbij verbreed, zodat de tram die helaas niet op een echt eigen wegdek ligt, wellicht niet veel hinder zal ondervinden van het overige verkeer.

De uitgebroken sporen werden overgebracht naar de Rijke Klarenstraat, waar eerlang een dubbele tramlijn zal worden aangelegd voor de lijn 2 en alle stelplaatsritten, wanneer kortelings de E 3 werken aan de St. Lievenspoort een hinderpaal zullen gaan vormen.

Op 12 aug. werd het laatste stukje oud spoor van lijn 4 aan de Kortrijkse Poort verwijderd.

Op 12 juli 1968 werd de vroegere toestand aan het Arsenaal hersteld. De tijdelijk aangelegde wissel blijft voorlopig liggen, in het spoor richting Melle. Het spoor richting stad werd terug rechtgetrokken, en de wissel in kwestie vormt dus geen verbinding meer tussen de beide sporen.

In het Gentse Centrum werden proefboringen verricht door het Instituut voor Grondmechanika van de Gentse Universiteit, en wel op 15 en 20 juli. De proefneming had betrekking op onderzoek van de ondergrond met het oog op de werken aan de Pré-Metro.

- Emr 355 had op lijn 2 een zware aanrijding op de Ankerslaan met een vrachtwagen. Voorplatform volledig verbrijzeld. 13.7.68.

--OP 1. aug. '68 ging de heer Van Hoecke, eerste toezichter met pensioen. Hij loodste ons veilig doorheen Gent op 16 maart 11. Wij wensen hem nog vele vreugdevolle jaren in goede gezondheid toe!

Strukturele hervormingen op het net van de MIVB: (vervolg)

Op dinsdag 9 januari 1968 wordt de reeks hervormingen verder gezet: De lijn 103 treedt in voege over het ganse traject, nl COOVB - JETTE - DIELEGEM. De tekst van film en kopborden werd reeds medegedeeld op blz 4 van TP nr. 2. Aan te merken valt dat de rijtuigen van lijn 103 die tot Dielegem rijden, op de voorzijde van het rijtuig een plaatje "Dielegem" dragen.

Volgende tramlijnen worden afgeschaft: 7 - 9 - 13 - 14 - 56
60 - 86 en 88, en lijn 35 wordt ingekort: P NAMUR NAAMSE P.
terwijl de lijnkleuren wit-geel CASERNES 35 KAZERNEN
geëerbiedigd worden. TRANSVAAL TRANSVAAL

Er ontstaan enkele nieuwe lijnen, die de afgeschafte doorgaans voor een gedeelte opslorpen en mét een gedeelte van een eveneens afgeschafte lijn verlengen. Zo slorpt de nieuwe lijn 19 de oude lijn 14 op en een groot stuk van lijn 7, en wel a.v.
GR. BIJGAARDEN GR. BIJGAARDEN De lijnkleuren
PL ROGIER P. NAMUR 19 ROGIER PL. NAAMSE P worden vastgesteld
PL. ST. DENIS ST. DENIJS PL. blauw - geel (ex 14)
en

BASILIQUE BASILIEK met dezelfde kleu-
PL. ROGIER P. NAMUR 19 ROGIER PL. NAAMSE P. ren als de hoofd-
WIELEMANS--CEUPP. PL WIELEMANS--CEUPP. PL lijn, hierboven.

Lijn 60 verlaat de Karreveldlaan, het Bastenakenplein en de Vredelaan. Dit gedeelte wordt overgenomen door buslijn 87, die ook lijn 86 opslorpt. De tramlijn 13 wordt door 19 en 103 bediend, maar tussen de terminus Ganshoren en de Kerk van de Lakenlaan wordt een autobuslijn 13 in stand gehouden met de kleuren van de tram 13, nl. blauw-rood, en als tekst op de film:
SQ DU CENTENAIRE 13 EEUWFEEST SQ Dit pendellijntje is slechts
AV. DE LAEKEN 13 LAKENLAAN 1,1 km lang maar wordt
bestendig door twee, en vaak

door drie bussen bediend. Toch moest de tram hier weg! (vervolgt)