



# TRAMPOST MAANDBLAD-



VAN DE VERENIGING VAN HET TRAMMUSEUM, SCHEPDAAL

Verantwoordelijke uitgever: AMUTRA, Wielemans-Geuppenslaan, 47, BRUSSEL 19  
REDAKTIE: Roger BASTAENS, Kerkezdijk, 1, BORGERHOUT-Antwerpen.



NUMMER 36. (3<sup>o</sup> jaar nr 12)

SEPTEMBER 1970.

## Uitstap Kustlijn.

Nadat wij in ons vorig nummer nog een dringende oproep richtten tot onze leden, kunnen wij U thans mededelen dat de reis ondanks alles, een succes is geworden. Er waren 76 deelnemers, terwijl het weder aanvankelijk goed leek, is het achteraf gaan regenen zonder ophouden. Op de terugreis, en meer bepaald tussen Oostende en Knokke is er zoveel regen gevallen dat aan fotograferen niet meer te denken viel. Het enige, spijtige incident deed zich voor toen een drietal leden van de Vereniging weigerden te betalen, omdat ze niet met de tram meereiden. Twee van hen betaalden, terwijl de derde beloofde het te zullen doen. Wij willen graag nogmaals herhalen dat een reis alleen kan georganiseerd worden als er voldoende gelden zijn om ze te betalen. Op welk vlak U ook geïnteresseerd zijt, en of U nu met de tram meerijdt of niet; vanaf het ogenblik dat U op één of andere manier deelneemt aan de reis, wordt U geacht mede de kosten te delgen. Alléén dan is U moreel in regel! Degenen die meegegaan zijn, zullen beslist een goede indruk bewaren aan deze natte dag. Bij ons vertrek in Knokke werden wij "opgeslokt" door de 9817 met bijwagens 19666 en 19679. In elke badplaats was een fotostop voorzien. Trampost was van de partij met een extra-editie, waarin een speciaal titelblad met twee foto's, een overzicht van het kustmaterieel, zeer beknopt dan; het programmaoverzicht, en de vierde bladzijde was een franse vertaling van dit programma. Er was een bijlage aan toegevoegd door onze Westvlaamse afdeling. De daarop voorkomende foto's waren niet gans gelukt, maar een begeleidend woord verklaarde ons dat wegens tijdsgetrek niet tot een herdruk kon worden overgegaan. Bij een volgende gelegenheid komt ook dat wel in orde. In Oostende werd overgestapt op de 10019 met bw. 19537 en 19534, waarmee we de tocht maakten van het station naar het Marie-Joséplein en terug, daarbij de termini van de lijnen 1 en 2 berijpend. De voorkant van de tram was waarheidsgetrouw getooid met echte lijnplaatjes. Deze lijnplaatjes waren overigens de enige wanklank in de reis, want ze werden geheel ten onrechte op de 9817 geplaatst, waar ze nooit hebben opgegestaan! Gelukkig niet voor lang. Na de middagpauze vertrokken we aan het station met de S 9646+19710+19695. We kregen alzo een zeer mooi homogeen geheel, met rijtuigen die we zelden samen zien, en het deed deugd weer eens met vertrouwde geluiden en rijtuigen contacten te hebben! Vanuit Oostende keerden we naar Knokke terug met de 9817 en bijwagens 19537 en 19534, die ons door de gutsende regen toch veilig in Knokke brachten, en... droog! Als het gehele programma naar wens verlopen is, en de geplande tijden geëerbiedigd, dan is dat zeer zeker te danken aan de rijkunst van het personeel. Heel hartelijk dank jongens, in ons aller naam, en, tot wanneer???

Afscheid van lijnen A, A' en B.

Vrijdag 26 juni 1970 is voor vele vrienden weer een dag van afscheid geworden. Inderdaad, er kwam een einde aan de tramdiensten op de Brusselse lijnen A' - B en A. Sedert het staken der diensten op lijn L (Londerzeel) op 4 oktober 1968, werden er nog trams in dienst gehouden tussen Brussel en Wolvertem met film A. Er reden in de ochtendspits een drietal rijtuigen, en ook in de avondspits. Op woensdagmiddag was er één tram voor scholieren. Alles liet voorzien dat deze regeling niet lang stand zou houden, en na anderhalf jaar reed nu ook de laatste A. Het was de S 10069, die ook de laatste L reed op 4 okt. 68. Tijdens de maanden juli en augustus 1969 waren er ook geen tramdiensten.

Ook lijn B, Brussel - Zellik zou er aan geloven. De diensten dezer lijn in de laatste uren werden waargenomen door S 9745 die los reed en de S 9990 (ex Antwerpen). De laatste B was de 9990, in de richting Zellik - Brussel. Toen de 9990 Brussel Noord verliet sleepte hij reeds twee bijwagens, nl. 19307+19350, maar deze kameleon reed als A' naar Hekelgem. Het was toen 17u.00.

De laatste die dag was de lijn naar Hekelgem. De eer van de laatste reis viel te beurt aan de S 9992 (ex Antwerpen). Hij sleepte voor de laatste maal de bw. 19372 en 19302 van Brussel naar Hekelgem, en vetrok in Brussel om 18u.00. Normaal was er dan nog een dienst Brussel-Asse om 18u.55, maar dat vehikel heette die dag reeds BUS.

Voor de laatste maal sliette onze A' langsheen de Brusselse Kleine Ring, en zoomde hij het terrein van de Basiliek af. Voor de laatste maal werd hij op de Keizer Karellaan door het wegverkeer gehinderd(!), voor de laatste maal stond hij voor de verkeerslichten aan de Gentse Steenweg, en voor de laatste maal trok hij zijn last langsheen de oude Gentse Weg naar Zellik, Asse en Hekelgem.

Vele reizigers wensten met deze laatste tram mede te rijden, en deden dat ook. De laatste A' werd uitgeleide gedaan door een folkloristische groep in eigen kledij, met muziek en dansers. Heel dit kleurige vertoon nam plaats op de halte voor het station van Asse, en deed de reis heen en terug naar Hekelgem. In Asse-ter-heide stond een troep mensen verzameld en wuifden anderen de tram toe. In Hekelgem was de ganse buurt samengelopen aan de terminus, en allen waren getuigen van het laatste trolleyzwaaien, de ene op, de andere af. De motorwagen reed omheen zijn bijwagens, iets wat ze allemaal zo vaak hadden zien doen, maar waaraan zij nooit enige aandacht hadden besteed. Vandaag zagen ze het gebeuren, voor de laatste maal. Aan het personeel werden bloemen aangeboden, en nog bloemen, en nog! Haast even vol als hij gekomen was reed de tram terug naar Asse, verder mocht niet. Bij het binnenrijden van Asse-ter-Heide klepten torenklokken in de kerk hun vaarwel... De tram stopte en overal kwamen mensen buiten met bloemen, steeds weer. In papier gewikkeld een hartversterkend middelje dat in dienst niet mag gebruikt worden. Het ging dus mee naar huis. Bij het station van Asse werd afscheid genomen, in roerende bewoordingen, een massa volk stond omheen de tram en niemand week uit, ook niet toen een bus Al zich aankondigde. Die had nog jaren tijd, en moest dus die tijd maar nemen. Het ordewoord was tram! De konkleurs werden zenuwachtig, autobestuurders ook, maar de aanwezigen bleven kalm, want het ging om hun laatste tram! Weer geschenken, en dan kon het niet langer meer, het trampersoneel week voor de "zachte druk" van het controlepersoneel, en besteeg de laatste A', die toeterend de laatste tocht naar Grimbergen aanvatte: alléén! Een laatste maal sliette hij over de spoorwegbrug, gleed langs de populieren de helling af, brusselwaarts.... De grootstad slokte hem op in haar wirwar van voertuigen, en wij stonden er stil bij, want het was er wéér een minder. Wij sloten ons notaboekje. Op de volgende bladzijde van Brussel staat reeds in het zwart een andere L (van Leerbeek) en in potlood: oktober 1971...



BEDRIJVIGHEID EN AKTUALITEIT:

Buurtspoorwegen - Brabant:

Het normaalspoor voor rangeringen tussen de Elooistraat en het Zuidstation is weggebroken, en de 10293 gesloopt.

-Sedert vr 18 sept '70 is het gemengde spoor MIVB-NMVB tussen de G. Mattheusstraat en het Rogierplein in dienst genomen.

Buiten dit gemeenschappelijk spoor is in Brussel ook nog een gemengd traject in dienst in de Onderwijsstraat en de Rrankrijkstraat voor de lijnen L en 102.

-Eén onzer leden merkte in april 11 op dat bw 19498 wegens een lichte beschadiging aan de zijkant een nieuwe verflaag had gekregen. Bij die gelegenheid werd het wagennummer ook herschilderd als... 10498!

-In mei '70 werd bw 19495 hernummerd in 19439(II)

De 19439(I) werd 19495(II) en aldus gesloopt.

Buurtspoorwegen-Antwerpen:

Tijdens de week van 14 tot 20 september werd de bovenleiding weggenomen in de Vondelstraat-St. Jansplein, Lange Dijkstraat; Tussen 21 en 27 sept. was dit het geval in de Ellermanstraat, de Viadukt-Dam, en de Bredastraat. Op 29 sept. werd gewerkt aan het afnemen der bovenleiding op de Noorderplaats en de Noorderlaan, tussen de Noorderplaats en de IJzerlaan.

De Van Maerlantstraat en het Rooseveltplein kregen hun heurt eveneens tijdens de eerstgenoemde week.

Buurtspoorwegen-Henegouwen:(Charleroi)

Buiten de reeds lang genoemde rijtuigen "buiten dienst" in Jumet (TP nr 24, blz.3) stonden daar ook op 19 sept. '70:

type Eugies: 10343

Standaard - groen, ex WW:10254 en 10258.

Type S: 9788 - 9979(II)=ex 9751 - 10077 - 9789 - 10283--10251  
9674(ex Antw)

Nog uit NMVB Antwerpen: De goederendienst Mol NMBS-Mol Donk, is officieel geëindigd op vr. 26 juni '70.

De Maatschappij Sibelco verzorgt sedert 29 jun. '70 haar eigen vervoer. De traktor-spoorauto 40 verzorgde het laatste vervoer!

De NMVB heeft nu geen goederendiensten meer. De Art 40 is ondertussen in Het Rad aangekomen, vanwaar hij eerlang naar Schepdaal zal worden overgebracht.

De Art. 41 en 69 gaan naar de TTA, terwijl de 50 daar ook zal worden heengebracht voor wisselstukken. Dit lot is ook de Art 67 uit Merksem beschoren.

=====

Uit de Wolstad: STIV:

De mw 94, die de laatste tram was die Verviers doorkruiste en alzo afscheid nam van de Wolstad, was toen reeds aangekocht door een partikulier. Uiteindelijk werd Amutra cm bewaring verzocht, en het Beheerskomitee stemde hiermee in, zodat de 94 thans aan de goede zorgen van onze Vereniging werd toevertrouwd.

=====

Uit de Metropool - MIVA:

Per 1 sept. '70 kwamen er weer enkele oude rijtuigen in dienst wegens het hervatten der lessen in alle scholen. Op lijn 11 ziet men dagelijks 4441-4415-4422, terwijl op lijn 15 één of twee 5000en in dienst zijn, en op lijn 12 een vijftal 7000en. Begin oktober komt dan de winterdienst in voege, waarbij op negenog alle lijnen oude rijtuigen zullen komen. Lijnen 2 en 3, en waarschijnlijk ook 7 zullen enkel PCC krijgen.

-Het Stadsbestuur heeft de MIVA voorgesteld lijn 7 in 1971 op de Groenplaats haar eindpunt te geven. De MIVA onderzoekt het voor en tegen van dit voorstel. Er is nog geen beslissing genomen. 35% der reizigers van lijn 7 stapt op tussen Tolhuis en Meerbrug.

-Tijdens een Betoging voor de leefbaarheid van onze steden, en het scheppen en uitbreiden van groenzones, tegen de lucht- en waterverontreiniging trok een groep manifestanten op za 12 sept.70 door de stad. Op grote spandoeken gaven zij uiting aan hun wens. Een krantefoto toont ons een groep betogers voor een PCC van lijn 2 op het Groenplein. Ervoor een spandoek waarop: "MIVA geeft uw BUSSEN als schuilplaats aan de mussen" en ".....Weg met de auto's - Leve de TRAM" - "Zuivere lucht a.u.b." en aan de zijde van de bushalte een plaat met: "Leve de frisse lucht, Ha Hoe voor deze bucht..." De tramgeleider werd een pot met bloemen aangeboden. De Gazet Van Antwerpen waaruit we de foto lichtten schrijft als commentaar o.a. "...De trams droegen hun goedkeuring wgomdat ze zo'n zuiver vervoermiddel zijn. De MIVA werd dan ook aanbevolen haar mazoetbussen op stal te zetten. Wat wel enigszins ingaat tegen de aktuele tendens in het openbaar vervoer....." (einde van het citaat)

Op zijn minst is het woord "aktuele" in deze tekst niet op zijn plaats, en dat zouden de reporters van één der grootste bladen uit Vlaanderen stilaan moeten weten. Die tendens is inderdaad verouderd, en tijdens tal van gelegenheden hebben HH. Ministers van Verkeerswezen en Openbare Werken zich anders uitgelaten. In binnen- en buitenland werden bussen door trams vervangen (1.64 in Brussel grotendeels door tramlijn 102; terwijl in Rotterdam lijn 2 als modeltramlijn spoedig werd opgevolgd door tramlijn 5, die een belangrijke verlenging onderging naar de nieuwe oostelijke stadswijken; Amsterdam kreeg in enkele jaren een nieuwe tramlijn 17 naar Osdorp, temidden van een stadssnelweg aangelegd, terwijl lijn 13 even vroeger belangrijk werd verlangd. Den Haag verlengt op dit ogenblik zijn tramlijn 6 van het station Mariahoeve naar Leidsendam, verschillende kilometer verder, terwijl aan de andere terminus van dezelfde lijn 6 eerlang een gelijkaardige verlenging tot stand zal worden gebracht. In de loop van volgend jaar zal buslijn 5 aldaar worden omgevormd in een geheel nieuw aan te leggen TRAMlijn. Keulen heeft een tramnet om van te dromen, om van Dusseldorf niet te spreken. We moeten echt niet ver gaan om sprekende voorbeelden te vinden. Bij ons gaat Gent zijn buslijnen 30 en 31 "vertrammen" terwijl Antwerpen plannen bouwt voor tram verbindingen met Ekeren-Schoonbroek en Antwerpen-West (Linkeroever) Zou het niet normaal zijn dat Schoten en Wijegem binnen het bereik kwamen van de Antwerpse tram? Om niet te praten over Wilrijk en Borsbeek! Neen Frutje, echt waar, de komkommertijd is voorbij, en een commentaar onder een foto mag niet verwaarloosd worden, want er is altijd wel iemand die hem leest en ontleed!

=====

Uit de Arteveldestad - MIVG:

-Op 2 juli 70 was emr 321 als dw 2 van lijn 1 te 13.15 betrokken in een verkeersongeval. Het rijtuig werd in de flank gegrepen door een vrachtwagen, die een reiziger verwondde en schade, erge nog wel, toebracht aan het onderstel van de tram. De 320 staat sedertdien buiten dienst, en zal waarschijnlijk niet meer hersteld worden.

-Op 23 juli 70 reden twee speciale 4doorstreepers tussen het Station en de Koornmarkt. Er waren die dag (tot 1 aug.) grote feestelijkheden op het Maria-Hendrikaplein. De trams werden tijdelijk terzijde gesteld op de Afsneelaan. Het waren de emr 337 en 351. Het was trouwens die dag dat 351 als laatste tram een wiel op de Afsneelaan zette. Deze uitwijkingsmogelijkheid is sedert 5 aug. 70 geschorst. Tijdens de nacht tussen 3 aug. en 5/6 aug. werden werken uitgevoerd op het Maria Hendrikaplein (TP nr 34-35) die uiteindelijk resulteerden in het schorsen van de Afsneelaan voor tramverkeer, maar daarentegen de eindlus van het St. Pietersstation verdubbelden ten bate van lijn 4. Omheen het plein zal trouwens door het plaatsen van stenen berm, het tramnet een eigen baan bekomen.



-Het nieuwe spoor van de eindlus werd in verschillende fasen aangelegd tussen 10 aug. en begin oktober. De bovenleiding op de Afsneelaan werd verwijderd op 12 en 14 aug.70.

De bovenleiding boven het nieuwe spoor werd gespannen tijdens de nacht van 16 op 17 sept.70.

-Emr 333 reed op 6 aug.70 een bejaarde man dood op de Koornmarkt(als 8°dw lijn 4) terwijl 361 op 13.8 bij een zware aanrijding betrokken was aan het Rabot, op lijn 10. Dit rijtuig is evenwel reeds hersteld.

-Op de Ferrerlaan zal ten behoeve van lijn 1, zeer waarschijnlijk dezelfde regeling worden getroffen voor de sporenaanleg als op de Groot Brittanjelaan en de Albertlaan voor lijnen 2 en 10 is gebeurd. Vermoedelijk zullen dit jaar nog de werken een aanvang nemen voor de herprofilering van de Brusselseweg. Lijn 2 zal dan in eigen bedding komen en verlangd worden tot aan de Schooldreef.

-Onze duitse zustervereniging bezocht op 21 aug.70 het net van Gent. Zij werden vervoerd met de 329 en bw 70

-Op 26.8.70 reed emr 325 uitzonderlijk op lijn 10.(dw 1)

-Tussen 3 en 15 september spitsten de werken zich toe aan de St Lievenspoort waar de nieuwe spoorbochten moesten aangesloten worden. Na voorbereidende werken werd op 9 sept. de richting Moskou aangesloten, door emr 372 als eerste bereden.(8°dw.l.1) Op 15 sept.70 werd de richting stad aangesloten, nadat 379 als laatste de oude sporen had bereden. Om 13.58u. kon emr 376 als eerste over het nieuwe spoor. 376 filmde 1-Gasmeterlaan.

In deze nieuwe bocht is ook een vluchtheuvel en halte lijn 1 in de richting stad. De huidige toestand zal enkele maanden duren, om uiteindelijk te eindigen met de definitieve fase waarbij lijn 1 een eigen brug over de Schelde krijgt.

=====

#### Uit de Hoofdstad - MIVB:

Er is eindelijk een einde gekomen aan lijn"102-doorstreept-zonder-lijn-102-normaal."

Inderdaad, op 4 sept.70 kregen we een nieuwe 102 doorstreept  
MIDI ZUID

P.NAMUR-PL.ROGIER 102 NAAMSE P.-ROGIER PL.

PL.YSER IJZERPL

terwijl op 11 sept.70 de nieuwe 102 verscheen, op de reisweg van de vorige 102 doorstreept, of:

MIDI ZUID  
P.NAMUR-PL.ROGIER 102 NAAMSE P.-ROGIERPL.

PL.DUCHESSE HERTOGINPL.

De lijnkleuren zijn ongewijzigd rood-geel-rood gebleven.

-PCC 7156 is in dienst gekomen op lijn 103.

-emr 4020 werd van een pantograaf voorzien voor proefritten!

-Voor dienst in de Tunnels werden volgende rijtuigen aangepast:

7005-7006-7013-7014-7031-7033-7034-7036-7040-7051-7054-7060-  
7003-7019-7035-7059-7061-7062-7063-7064-7053-7055-7056-7057-  
7058-7052-7039.

-WW 38 is van een pantograaf voorzien voor tunneldienst.

--Enkele PCC rijtuigen die vroeger voorzien waren van het

"M" insigne hebben bij het verwijderen van de M GEEN "T" in de plaats gekregen. Enkele pas omgebouwde rijtuigen hebben ook die "T" nog niet gekregen.

-Bij het indienststellen van de reeks 1601-1611 en de bijwagens 601-601 was het regel dat de 1604 bv steeds de bw 604 trok.

Daar is nu van afgeweken en zo kan men nu bv. de 1604 de 609 zien slepen. De bw 601-609 blijven echter nog steeds aan de motorwagenreeks 1601-1611 verbonden.

-Een kleine zelfklevende rode cirkel, aangebracht op de rechter voorruit van sommige "T" wagens betekent dat deze rijtuigen algeheel voor tunneldiensten geschikt zijn.

De motorwagens 5018 en 5020 die in 1967 een elektronische uitrusting kregen, zijn terug in hun vroegere toestand gebracht. Herinneren wij eraan dat de 5018 een elektronische uitrusting had SIMATIC-SIEMENS met Duwag draaistellen, terwijl de 5020 een KIEPE uitrusting bezat met WESTWAGGON draaistellen. De 5020 is sedert mei 1970 terug een "gewoon" rijtuig geworden, en is vaak op lijn 81 te zien. Aan het koetswerk (model PCC) van beide rijtuigen is niets veranderd.

-emr 3407 is buiten de reizigersdienst gesteld.

- Tijdens de vakantiemaanden (22 juni - 31 aug.) hebben de lijnen 23-24-25-35-39-41-44 en 45 de ganse dag, en alle dagen, met éénmannendiensten gereden. Voor de lijnen 24 en 41 is dit de eerste maal geweest van die dienstuitvoering.

-Nadat op 25 juni een tijdelijk spoor voor lijn 90 in dienst genomen werd op de St. Michielslaan, wordt thans gewerkt aan een nieuwe omlegging, geheel aan de overzijde van de straat.

-Op het St Jcostplein zijn de sporen van de vroegere lijnen 63 en 76 verwijderd. Dit gebeurde ook aan de terminus van Meiserpl.

-Op het Montgomeryplantsoen is het niet meer mogelijk voor de lijnen 23 en 81 in de richting der voorsteden te rijden. Deze lijnen benuttigen sinds enkele weken de nieuwe sporen in de Hertoginstraat.

-Als het Ministerie zijn toelating geeft zal vanaf 1 nov.70 in Brussel een abonnement te koop worden gesteld voor een week, een maand of een jaar op ALLE trein, tram- en buslijnen van de NMBS, de NMVB en de MIVB, aan de prijs van 125fr per week, 500 fr per maand of 5500 fr per jaar. DAT is vervoerspolitiek!

-Op 10 juli omstreeks 7.30u. had in de Koningsstraat een wagen van lijn 94 asbreuk. (richting Naamse Poort) Een uur lang reden lijnen 92-93 en 94 toen langs het Madouplein-Schaarbeekse Poort.

-Nadat ten behoeve van de lijnen 18-19-101-102-103 de tunnel van de kleine Ring in dienst zal worden gesteld, zal voor lijn 32, tussen de Naamse Poort en het Troonplein, een nieuw spoor worden aangelegd op de Regentlaan, d.i. de overzijde van de laan waar thans de trams rijden, nl. de Marnixlaan. Lijn 94 zal dan worden omgelegd met lijn 92 in de Koningsstraat - Louisapoort. Dat de 94 de Naamse Poort niet meer zal bedienen komt ons als een verliespunt voor.

-emr 3394 werd afgevoerd.

-Op het kruispunt Reyerslaan - Rodebeeklaan rijden de lijnen 23 en 90 over ongeveer 100m. op een nieuw stuk spoor, ingevolge wegenwerken. De sporen zijn naar de kant van de huizen gebracht.

-Op 9 september 70 om 7.25u. reed een rijtuig van lijn 92 in, op een rijtuig van lijn 52 dat aan de halte Vuurkruisenlaan - Araukarialaan stond. Het gebeurde in de richting stad, en er hing een dichte mist. De halte is bovendien in de bocht van de laan gelegen. De acht volgende wagens reden allen op de verongelukte rijtuigen in, terwijl bovendien het geval verergerd werd door het ontsporen van de negende wagen! Er waren 46 gewonden. Tussen de Berenkuil en de Meiselaan pendelden bussen, terwijl de lijnen 52 en 92 naar het station van Schaarbeek werden afgeleid.

-Enkele ongewone materieelsbenuttingen:

27.7: 4039 op lijn 103; 9.9: 9055 op lijn 103; 25.9: 7072 op 1.55.  
19.6: 4011 op lijn 81; 29.6: 5020 op lijn 32!

-Tijdens de vakantiedienst werden de diensten op lijn 35 verzekerd met wagens van de reeks 9000 - 9100.

-Op de omgebouwde PCC rijtuigen tussen de nrs 7019 en 7065 werd een nieuw systeem voor pantograafsvergrendeling toegepast. Ogenschijnlijk is het een drukknop (groen) die geplaatst werd op de raamstijl waardoorheen de kabel van de panto loopt, links van de voerder. Deze groene drukknop is wat voorkomen en grootte betreft, identiek aan deze van de alarmbel.

-Op 21 juni 70 reed de mw 3471 met plaat "DEPANNAGE"

-Op de Jettelaan is nog steeds niet begonnen met het op eigen baan brengen van lijn 103, nadat daar reeds voor een jaar aanleiding toe was.