

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 38. (4° jaargang nr 2)

NOVEMBER 1970.

MUZEUM.

Het aantal bezoekers aan ons museum is dit seizoen opgelopen tot ACHTDUIZEND en honderd! Dit is een ruime verhoging, die in vergelijking met vorig jaar, bijna 50% bedraagt!

Zeer hartelijk, en oprecht PROFICIAT aan allen die het hunne hebben bijgedragen tot het verwerven van dit sukses.

Publiciteit is zeker niet vreemd geweest aan deze uitslag, en we denken daarbij in de eerste plaats aan de succesrijke onderneming van publiciteit in de stations van de Brusselse ondergrondse! Heel bijzonder wenssen wij hierbij de ons zeer simpatieke medewerking van de M.I.V.B. te beklemtonen:

het is inderdaad in een sfeer van prettige verstandhouding geweest dat de AMUTRA van het Bestuur van de MIVB bekwan in elk station één of twee affiches op te hangen, om het bestaan van het Museum bekend te maken. Enkele van onze leden hebben beroep gedaan op hun inspiratie en kunde, en ze leverden ons in korte tijd het nodige materiaal. Gedurende verschillende maanden hebben duizende tramreizigers hun werk kunnen zien, en de gevolgen zijn niet uitgebleven. Zeer van harte dankt TRAMPOST de heer Reynaert, Directeur-Generaal van de MIVB, en de ganse Beheerraad, die door hun begrip, ons Museum wat dichterbij tot het volk hebben gebracht.

Onze dank gaat ook naar onze leden - tekenaars, en dezen die zeer veel van hun vrije tijd hebben veïl gehad om in Schepdaal te gaan werken, gewoon maar omdat ze er bij wilden zijn. Ten slotte zijn er nog dezen die vaak uit verre hoeken van het land kwamen om de bewaking te verzekeren. Heren, het sukses van ons Museum is UW sukses!

Ondertussen heeft onze naartstige werkploeg het nodige gedaan om tijdens de winterperiode alle schade tot een minimum te beperken. Het wachten is nu op een nieuwe lente....

REDT EEN RIJTUIG.

De laatste tijd is er een stilstand gekomen in de actie R.E.R. Van onze kant hebben wij even stilte in acht genomen, omdat het niet mogelijk bleek op de hoogte te geraken van de financiële stand van zaken. De heer C. Torlet, verbleef meestal op de TTA, zodat hijzelf niet op de hoogte was... Daarin is nu verandering gekomen, en in ons vorig nummer maakten we daar reeds melding van. Eerlang zullen wij een



AMUTRA



overzicht brengen van de toestand. U weet wel dat in de loop van het voorjaar 1971 twee Gentse rijtuigen worden verwacht. Het zal de Lezer niet ontgaan dat koken geld kost, en we zijn dientengevolge verplicht beroep te doen op uw begrip, uw medewerking, en... op uw vrijwillige bijdrage. Ons adres: PCR 449.80 - AMUTRA - 1020 Brussel. Vermeldt a.u.b. duidelijk op uw stortings- of overschrijvingsformulier "AKTIE R.E.R." Zogauw onze nieuwe penningmeester een overzicht heeft van de toestand brengen wij verslag uit. Het is bijna St Niklaas, en die brengt vreugde. Mogen wij bij die gelegenheid op U rekenen?

NIEUWS UIT DE VERSCHILLENDE BEDRIJVEN...

BUURTSPOORWEGEN - ANTWERPEN.

Nadat de spoorauto's uit Mol vertrokken zijn naar Schepdaal en Brezée, zijn deze rijtuigen in de provincie niet meer te vinden, want de ART 67, die tot op heden in Merkssem was, is verkocht aan de sloper, nadat de bruikbare elementen werden weggenomen voor het herstellen van de nog bestaande wagens. Ook de 21005 (slijpwagen) is verkocht als schroot. In Merkssem staan nu enkel nog de twaalf rijtuigen type S, die er waren bij het staken van de tramdiensten in mei 1968.

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

Het verlagen van de rijdraden vindt thans plaats tijdens de nachtelijke uren. Emr 334 dat met een pantograaf is uitgerust om hoogtemetingen uit te voeren, staat nog steeds in de stelplaats, maar zal eerlang toch weer moeten verschijnen.

- We vernemen dat ondertussen bij La Bruggeoise et Nivelles te Brugge, reeds 46 PCC wagens voor Gent zijn besteld. Deze rijtuigen zullen in één reeks, en onafgebroken afgeleverd worden.

- De aflevering van de eerste PCC die op 3 nov. 70 moest geschieden, zal later geschieden, vermoedelijk omstreeks half december 70. Wijzigingen aan de plannen voor de 16 PCC wagens voor Brussel, en het volledige afwerken van de Haagse PCC zullen daar niet vreemd aan zijn. De HTM rijtuigen worden nu in Brugge volledig afgewerkt, ten gevolge het staken der werkzaamheden op dat gebied bij Werkspoor-Amsterdam.

- Met ingang van 14 okt. zijn drie onderrichters van de MIVG voor een veertiendaagse PCC opleiding, te gast geweest bij de MIVB. Zij bereden er alle lijnen, en gaven hun voorkeur aan lijn 44. In de tunnels echter werd door de leermeesters gereden.

- Een zeer ongewone verschijning moet emr 316 met bw 72 wel geweest zijn op lijn 20, einde oktober '70!

- Op 31 okt. 70 werd bij St Jakobskerk een wissel van lijn 3 uitgedrukt, en vervangen door een stuk recht spoor. In principe blijft het spoor dus te berijden.

- Het plan van aanleg van de Ferrerlaan werd andermaal verworpen!

- Met Allerheiligen 1970 waren er op lijn 1 (kerkhoflijn) dertien (!) rijtuigen in dienst. Buiten de regelmatige zeven, reden er zes extra's: 367-379-377-372-368 en 341. De extra's reden tussen Medo en de Eggermontstraat. De dienst verliep aldus: twee rijtuigen Medo-Eggermont, één rijtuig V. Beveren-Mosko. Het vervoersaanbod overtrof ver de vraag, met het gevolg dat het weerschoonlijk de laatste maal is geweest dat op deze dag een zo frekwente dienst zal gereden worden.

- Op 11 nov. 70 was de sporenaanleg op het Maria-Hendrikaplein gereed, met uitzondering van de wissel die nog moest komen tussen het nieuwe spoor van lijn 4 op het plein, en het bestaand spoor van de Kon. Elisabethlaan.

- Op 1 nov. 70 werd emr 330 op lijn 1, vanaf het Kerkplein, via lijn 9 naar het Arsenaal afgeleid, wegens een voetbalwedstrijd op het terrein van La Gantoise, dat daar in de nabijheid gelegen is.

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

-Met ingang op ma 5 okt.70 werd op lijn 3,als laatste lijn, eenmansbediening ingevoerd.Te dezer gelegenheid werden geen foldertjes aan het publiek uitgedeeld.De reizigers werden evenwel verwittigd van deze omschakeling,door middel van in de rijtuigen opgehangen mededelingen.Hieruit leren we echter dat er toch nog enkele rijtuigen met tweemansbediening blijven rijden.Ook voor lijn 11 werden destijds geen foldertjes verstrekt.

-De echte winterdienstregeling in Antwerpen treedt omstreeks 15 november in voege.Bij deze gelegenheid zullen waarschijnlijk toch enkele treinen worden ingezet op lijn 3.Dit waarschijnlijk in verband met de nog gedeeltelijke tweemansbediening.

De eigenlijke winterdienst duurt tot einde februari.Dan komt terug de dienst in voege,gelijk aan deze van 16 okt-15 nov. Deze periode loopt van maart tot omstreeks Pasen.Dan wordt de frekwentie weer verminderd(licht) tot omstreeks half juni, einde juni.Deze dienstuitvoering stemt overeen met die van 1 sept.tot 15 oktober.Vanaf juli tot einde augustus is er dan de zomerdienst.Dit patroon komt nagenoeg ieder jaar terug.

-Vanaf dinsdag 10 nov.70 rijden de lijnen 12 en 24 op de Frankrijklei in de richting Zuid en Kiel,terug over de oorspronkelijke sporen van lijn 1.(In dit spoor werd destijds een "pastoorshoed" aangelegd tussen de K.V.O. en de zaal Odeon. Zie TP nr 30-31 blz 6) Het feit dat in het bestaande spoor destijds een pastoorshoed werd aangelegd,dus met wissels,wijst er op dat wellicht nog meer verwisselingen van spoor te verwachten zĳjn.

-Met ingang van de zomerdienst 1970,bleef lijn 24 bis, Silsburg-Montignystraat,achterwege.Tot op heden hebben we deze dienst niet teruggezien.We nemen inlichtingen.

-Vijftien nieuwe Fiat-Van Hool bussen,nrs 561-575 zijn onder-tussen afgeleverd en in dienst gesteld.Het model is gelijk aan dit van de Gentse Fiat's,maar de deuren in Antwerpen,hebben een ruit uit één stuk,waar deze van Gent in de helft gedeeld zijn.Na het indĳnenstellen van deze reeks,zijn de Brossel's A 95 DAR uit de dienst genomen,en ook enkele rijtuigen van de Büssing's.

-Op 16 nov.70 had de aanbesteding plaats van de tunnel onder de Leysstraat en de Meir,tussen de stations Meir en Opera. De kosten belopen zowat 220 miljoen,en de bouwtijd omvat 22 maanden,te rekenen vanaf begin 1971.Waar men aanvankelijk de bedoeling had twee stations te voorzien op de Meir,nl.ter hoogte van de Rubensstraat en de Boerentoren,blijkt nu dat er slechts één station komt, en wel op de brede plein van de Meir,ter hoogte van het St Jan Berchmanskollege.De aanbesteding van dit station is voorzien voer de lente 1971.Half 1971 wordt dan gedacht aan de eindlus onder de Groenplaats.Vanaf de inrit op de De Keyserlei tot onder de Groenplaats hoopt men met de ruwbouw klaar te zijn in 1972.1973 wordt dan het jaar van de afwerking,en de eerste "moltram" zal de antwerpse ondergrond doorkruisen in het begin van 1974.

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

-PCC 7015 had onlangs op lijn 103 een zware aanrijding,op de kanaalbrug in Anderlecht.Het rijtuig diende door een takelkamion van de MIVB te worden weggesleept.

-Omstreeks half oktober 70 werd de halte Rogierplein,richting Zuid,voor alle MIVB en NMVplijnen verplaatst naar de Vooruitgangstraat,hoek Rogierplein.

-Men ziet nu terug 5000en op lijn 62 verschijnen.Dit was het geval o.m.op ma 2 nov.70(5011-5019-5020)en op za 7 nov.(5014)
-Sedert 10 nov.70 zijn de lijnen 101-102 en 103 vrijwel geheel met PCC wagens uitgerust, precies een jaar na lijnen 23 en 25(11 nov.69) en 24,op 12 nov.69.Tijdens de avonduren rijden de PCC's van lijn 102 nu op lijn 62!De 1502-1515 staan binnen.

-Ook op zondag wordt lijn 62 thans uitgebaat met PCC. De 1500en zien we nu niet meer op deze lijn. Een enkele maal nog loopt er eentje op lijn 102, terwijl sedert het indienststellen van PCC op 101 en 102, toch nog wel eens een 9000 verschijnt op 101. Een zeldzaamheid, die volgende maand verleden tijd zal zijn.

-Lijn 23 is sedert enkele weken op éénmansdienst ingesteld. Bij deze gelegenheid werd het voorbeeld van Antwerpen nagevolgd, waarbij langs de voordeur wordt ingestapt, en langs de achter- EN MIDDENDEUR wordt uitgestapt. (sedert di 13.10.70) Vanaf 24 nov.70 wordt ook éénmansdienst ingevoerd op lijnen 39 en 44, alle dagen, en wordt het hierboven genoemde systeem toegepast.

-De nieuwe PCC wagens 7156-7157-7158-7159 en 7160 zijn in dienst. Ze verschillen van hun voorgangers door een anti-reflexruit, (die trouwens stelselmatig op alle rijtuigen zal komen) maar wat dadelijk opvalt is, dat de ruiten allemaal in rubberbanden zijn gevat, zoals in Antwerpen werd toegepast vanaf pcc 2061. De ruiten zijn daarenboven naar buiten uitgebouwd, waar het glas vroeger 4 à 5 cm. binnenwaarts lag.

-Tegenover het grootwarenhuis Bon Marché, werd het noordelijke tramspoor van lijnen 18, 19, 101, 102 en 103 ongeveer 50 cm. naar omhoog gebracht, wegens tunnelwerken van de Kl. Ring.

-De sporen worden weggenomen in de volgende straten: Tombergstr., ex lijn 28; Willemsstr., ex 63 en 76; Kortenberglaan, ex 28, 39, 44; de spoorbocht van ex lijn 9 aan de Anderlechtse Poort, en de kruising van de sporen Brouckèreplein-Wolvengracht.

-Sedert 1 sept.70 werd lijn 28 (bus) verlegd tot het Fallonstadion, terwijl lijn 36 (bus) sedert 29 sept.70 tot de Julius Cesarlaan werd doorgetrokken. Beide lijnfilms bleven onveranderd.

-Als gevolg van de pré-metrowerken aan het Rogierpl. werden daar volgende wijzigingen doorgevoerd:

Halte van trams: verschoven naar Vooruitgangstr., voor richting zuid. De andere richting bleef tot op heden ongemoeid.

-Buslijnen 37 en 38 benuttigen nu de Ginestestraat, in de richting van de Kruidtuin, ook de NMVB buslijnen, Buslijnen 37 en 38 rijden niet meer langs het Rogierpl., maar nemen terminus op het Noorderplein, waarbij in twee richtingen door de "Kooldragers" tunnel wordt gereden;

-MIVB en NMVB lijnen berijden sedert sept.70 een gemeenschappelijk spoor, terwijl speciale seinlampen werden aangebracht om de doortocht van de trams op het Rogierpl. te vergemakkelijken.

-Op de nieuwe films van lijn 103 staat in de nederlandse tekst niet meer C.O.O.V.B, maar C.O.O.V.I, wat sedert lang reeds op de tiketten voorkwam. TP 37 in die zin verbeteren.

We weten nog steeds niet waarvan C.O.O.V.I. de afkorting is.

-Sedert za 17 okt.70, worden op zaterdag, de lijnen 101 en 102 de ganse dag als EMW uitgebaat.

-25 okt.70 was sloopdag voor emr1233 en bw 930 in stp Woluwe.

-Wegens wegeniswerken op het Kardinaal Mercierplein in Jette, werd de terminus van lijn 94 verplaatst naar het kruispunt van de De Smet de Naeyerlaan en de Julius Lahayestraat. (okt.70)

Er was slechts één van de twee sporen bij de kerk ter beschikking, en daar moest lijn 103 doorgang hebben.

***- De MIVB zou de bedoeling hebben, als volgend jaar lijn 32 over de nieuwe, nog aan te leggen sporen op de Regentlaan zal rijden, lijn 94 om te leggen langs de Regentschapsstraat en Koningsplein. Daar rijdt nu lijn 92, die bij deze gelegenheid zou worden afgeschaft. Lijn 94 zou dan een transitobvoegdheid krijgen op lijn 18 en v.v. Lijn 93 zou dan blijven rijden, maar niet meer op zondag. Dit bericht is niet definitief, maar geïnteresseerden kunnen er rekening mee houden. Het is logisch dat de MIVB deze plannen kan wijzigen indien nieuwe elementen naar voren treden.

-Er zijn nu af en toe weer PCC wagens te zien op lijn 92.

- In oktober '70 werd PCC 7038 omgebouwd tot "T"wagen, 1 agent.
- De SAIT Electronics radiouitrusting werd eveneens aangebracht.
- Met ingang van dinsdag 2 nov.70 wordt lijn 103 in éénmansdienst uitgebaut, elke avond vanaf 20 uur, en op zondag de ganse dag.
- Op 8 nov 70 stond emr 1341 in de stp Woluwe terzijde, met op de voorruit een met de hand geschreven melding: "déclassée"...
- Op 15 oktober 70 deed zich een aanrijding voor tussen twee trams, aan de Hallepoort. Emr 1423 van lijn 55 reed van de Barreel van St Gillis naar het Zuidstation, en emr 1502 op lijn 102, eveneens richting Zuid. De 55 draaide van de Steenweg op Waterloo naar de Hallepoort. Hij werd bij het opdraaien van de Hallepoortlaan langs achter aangereden door de 102. Er was één lichtgewonde reiziger. Het ongeval gebeurde op de grens van St Gillis en Brussel. Wie moest optreden??? Het gevolg was dat twee ambulancewagens zich ter plaatse begaven....
- Emr 4004 in dienst op lijn 55, kreeg "drift in de wielen" op 17 okt.70. Hij reed de Waterloosteenweg (weer eens!) af in de richting van de Hallepoort, in een dolle rit, waarbij het gelede gevaarte slechts ter hoogte van de Engelandstraat tot stilstand kwam. Blijkbaar haperden de remmen. Het rijtuig ontspoorde niet, maar een tiental reizigers werden door elkaar geschud en tussen de banken geslingerd.
- De nieuwe halte in de Vooruitgangstraat, waarvan eerder sprake, kwam in dienst op ma 26 okt.70.
- Het betrokken Ministerie heeft toelating verleend tot het invoeren van één enkel abonnement op alle lijnen van de MIVB, NMVB en NMBS van de Brusselse agglomeratie geldig. Op 16 nov.70 treden de weekabbonnementen in voege (125 fr) terwijl de maandabbonnementen (500 fr) en de jaarabbonnementen (5500 fr) per 1 december worden ingevoerd.

ENKELE BOEKBESPREKINGEN.

Ter gelegenheid van het twintigjarig bestaan van het Nederlands Tram Museum-Weert, werd een gedenkschrift uitgegeven, dat ter grootte van Tramleven, op 24 bladzijden verschenen is. Wij treffen er een overzicht in aan van de groei van deze enige partikuliere verzameling van de heer B.Kühne. Verschillende foto's illustreren het werk, dat beslist een kennismaking is, voor iemand die Weert en zijn NTM nog niet bezocht. Voor wie dat wel deed, is het een aangename herinnering. Het werk is te verkrijgen mits storting of overschrijving van 35 fr. (voor Nederland 2,5 fl.) op Giro 10.59849 van dhr B.Kühne, Kruisstraat, 6, Weert - Nederland.

TRAMS EN TRAMLIJNEN.

Als nummer 3 in deze reeks, verschijnt thans bij de Uitgeverij WYT, Pieter de Hoochweg, 111, NL-3006 - Rotterdam, giro 58.458, "DE ELEKTRISCHE TRAM IN EN OM UTRECHT" geschreven door Jan Reeskamp. Vlot geschreven en aangenaam geïllustreerd is ook dit werk een aanwinst voor uw boekenkast. De inleiding brengt ons een geschiedkundig overzicht van dit voor velen van ons onbekende bedrijf. Op 30 sept. 1938 reed hier de laatste tram in stadsdienst, terwijl de NEM tot in 1949 toch nog voor railverkeer instond. Overzichtstabellen van lijnen en rijtuigen stellen de lezer in staat zich een idee te vormen van wat het tramverkeer in het Utrechtse betekend heeft. Vele foto's leiden ons langs straten en pleinen van Nederland's vierde stad, en openbaren ons hoe het allemaal is geweest. Aan het einde wordt een tipje opgelicht van Utrecht's toekomstplannen want ook hier blijkt de autobus niet de redding te brengen die velen ervan verwachten. Krijgen die plannen uitvoering, dan mag Utrecht ons vlug verwachten, in groten getale! Dit boekje vergaart uw tramkennis, en U zoudt ongelijk hebben het niet te bestellen!

R.F.De Bock brengt ons een vervolg op zijn eersteling over Den Haag.(TP nr 32, blz 1) Inderdaad, waar "65 JAAR ELEKTRISCHE TRAM IN DEN HAAG" ons een algemene kijk bracht op de groei van het bedrijf, krijgen we nu een vervolg hierop, waarvan de titel de lading dekt: Van 1 tot 37, KORTE GESCHIEDENIS VAN 50 HAAGSE TRAMLIJNEN.

De schrijver voert ons, zeer terecht, terug naar de beginperiode, om ons met de jaren mee, naar 1970 te voeren. Lijn per lijn wordt het blaadje gelicht van het lijvige boek van de RHM. Onbekend is onbemand, maar wie dit werk doorloopt, en de nodige aandacht besteed aan het lezen ervan, is geen vreemde meer in Den Haag, wanneer hij het laatste blad heeft omgedraaid. Men zegt wel eens dat ik zoveel Hagenaar ben als Antwerpenaar, maar dat is dan zeker de schuld van Den Haag! En als iemand door de ruime-maar drukke-lanen van Den Haag wandelt, en hij stelt er het intense leven vast dat de tram er bijbrengt, dan zegt dat wel iets. Onwillekeurig blik je dan terug naar vroeger. Dat kan niet altijd even ver, maar als dan een vlot geschreven boek zoals het zopas verschenen "Van 1 tot 37..." daarbij komt helpen, dan is men een flinke stap vooruit. Talloze foto's vullen de tekst aan, al zijn ze niet alle even goed, maar dat is ook niet mogelijk. Den Haag is een boeiende stad, en nergens rijdt de tram zo zacht als hier. De geschiedenis van de tram kennen is intenser beleven. Daarbij helpt U zeker de "KORTE GESCHIEDENIS VAN 50 HAAGSE TRAMLIJNEN"

Ten slotte is er van de hand van C.VAN MECHELEN, als nr 5 in deze boeiende reeks: "70 JAAR ELEKTRISCHE TRAM IN AMSTERDAM" Het ziet er naar uit dat op tramweggebied, de reeks Trams en Tramlijnen encyclopedische allures aanneemt. Vele foto's en aangepaste teksten maken het geheel tot een waardevol naslagwerk, dat ten allen tijde op dit gebied zijn verdienste zal hebben. Zeer zeker zijn er bij Verenigingen voor Tramenthousiaster zeer interessante en uitgebreide werken verschenen. Denken we hierbij aan de verdiensten op dat gebied van de NVBS. Dat neemt niet weg dat kleinere werken zeer zeker hun waarde bevestigen, als ze maar overzichtelijk en vlot geschreven zijn. Ons inziens is dit het geval voor de genoemde reeks. Voor ons ligt zeker niet het eerste werk over het "zijn" van de Amsterdamse tram, en ook wel niet het laatste, en dat is maar goed zo. Er valt nu eenmaal veel te vertellen over de tram, temeer daar die sedert zowat een eeuw de stimulans vormt van het leven in onze grote steden. In deze optiek gesteld is 70 jaar Elektrische tram in Amsterdam dan ook een brok leven uit de Amstelstad. Wij wachten belangstellend de volgende nummers af...

De prijs van de besproken boekjes is 7,90fl per stuk.

ADVERTENTIES.

Ik zoek foto's en documenten over de trams van de stadsdiensten van Mechelen, en de lijnen T (Tremelo) H (Heist C.D. Berg) M (Mechelen-Brussel, vooral Keerbergen) 52 (Antw.-Mechelen) 53 (Rumst-Duffel-Lier) 54 (Aartselaar-Mechelen)
Offerten aan R. Bartholomees, Hortentialei, 5, 2540-HOVE.

In het bezit zijnde van een aanzienlijke verzameling foto's van de R.R.T. wens ik in contact te komen met geïnteresseerden voor het ruilen van foto's enz. tegen foto's en documenten van de M.I.V.G. en N.M.V.B.
Belangstellenden gelieven te schrijven naar Jan Walraven, Schildstraat 52, NL - 3025 - ROTTERDAM.

NOTA: Na het verschijnen van het Extranummer van TP op 12 sept. dat voorbehouden was aan de deelnemers van de Kustreis, ontvingen wij enkele toelichtingen daarop. Deze komen aan bod in TP 39.