

TRAMTOEST

MAANDLAD VERENIGING VAN HET LITRANSMUSEUM TE SCHEPDAAL

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: ANDRÉ A.
PAHREHUISSTRAAT, 164, 1020 BRUSSEL

ONTWERP TITELBLAD: G. 504

REDAKTIEADRES: ROGER BASTAENS
KERKENBIJK, 4, 2700 BORGEMOND

NUMMER 41. (4° jaargang nr 5)

FEBRUARI 1971.

HEROPENING MUZEUM.

De jaarlijkse heropening van het museum zal dit jaar plaatsvinden op zaterdag 3 april. Het programma voorziet een tramrit met 10363, één van de drie nog bestaande standaardwagens type Eugies. De rit wordt gehouden tussen Brussel-Zd en Leerbeek. In Leerbeek wordt overgestapt op ART 300 met bijwagen, om één rit te maken op de lijn Leerbeek-stortplaats. Bij terugkeer in Leerbeek rijden we per bus naar Schepdaal. Deze rit duurt ongeveer 10 minuten. Na de heropening van het Museum terug per bus naar Leerbeek, en dan weer per tram naar Brussel. We houden eraan uw aandacht te vestigen op het feit dat dit wellicht het laatste jaar is dat we per tram zelfs in de richting van Schepdaal kunnen gaan. Daarenboven wordt waarschijnlijk in oktober e.k. de lijn naar Leerbeek verbust, zodat het beslist de laatste maal is dat we een tocht op deze lijn maken in groepsverband. Verdere inlichtingen worden per omzendbrief verstrekt. Voor dit jaar voorzien we verder een bezoek aan de STIC ofte "Groene Tram" van Charleroi (mei); een tocht op de lijn van de grotten van Han, met daaraan gekoppeld een bezoek aan de TTA (juni); en in september een rit op de lijn van de kolenmijnen van Trembleur-Warsage, OF Rijsel (SNEELRT). Mogelijk volgt dan in Oktober nog een uitstap op een stadslijn. Buiten de vakantiemaanden is er dus elke maand wat te doen. Wij dringen er graag op aan om tijdens deze manifestaties nader met uw Vereniging kennis te maken indien dat nog niet gebeurd is, en wéér eens van de partij te zijn voor diegenen die doorgaans wél deel uitmaken van de groep van getrouwen. Hoe meer zielen, hoe meer vreugd' zouden we zeggen! We weten heel goed dat een aantal leden nog nooit aan een uitstap hebben deelgenomen/Laat het dan dit jaar de eerste keer zijn. Afgesproken?

R.E.R.

Onze aktie "Redt een Rijtuig" wordt nog steeds voortgezet. We stellen vast dat er gelukkig (!) veel personen zijn die geregeld een som (metje) overschrijven of storten op onze PCR 449.80, Amutra, 1020-Brussel. Wij zijn daar dankbaar voor, en brengen eerlang daarover verslag uit. Wij herhalen dat rijtuigen redden geld kost, en dat weet iedereen van ons. Helaas, iedereen doet niet mee! Mogen wij U daaraan herinneren?



AMUTRA



Om en bij de Maatschappijen.

Uit West-Vlaanderen: NMVB:

Een paar lezers uit West-Vlaanderen zonden ons in juni van vorig jaar, de hieronderstaande mededelingen over de kustlijn. Door een vergissing bij het klassement raakten we het spoor bijster, maar we herstellen graag dit euvel, waarbij wij ook onze verontschuldigen aanbieden.

Begin juni '70 werden de sporen en dwarsliggers vernieuwd tussen de Renbaan en de Sportstraat. Bij deze gelegenheid werden ook de bovenleidingsmasten vernieuwd. Omdat de uit te voeren werken op een drukke verkeersweg geschieden, werd veel materieel ter plaatse gebracht. Op een lijnsektie van zowat 100 meter zag men: twee standaardwagens WW, vier platte wagens, twee gesloten- en twee bakwagens, de ladderwagen en een vrachtauto. Deze auto bracht de oude dwarsliggers weg. Tussen de Sportstraat en het Palace Hotel wordt op tegenspoor gereden voor de trams die uit Oostende komen. Het linkerspoor (gezien in de richting Middelkerke) was reeds klaar op 11 juni.

-Op 9 juni omstreeks 20.30 deed zich een aanrijding voor tussen twee trams van lijn 1.S.O.9948 reed in de richting Knokke. De andere tram kwam uit Knokke en sleepte bijwagen 19703.

Deze tram kwam over de brug die het verst landinwaarts ligt. De 9948 moet dan ook over die brug rijden, maar de wissel lag in de richting van de brug-zee kant. Vermoedelijk heeft de bestuurder dat niet gezien. De tram komende uit Knokke kruiste het spoor waarop de andere tram (9948) reed. De 9948 botste op bijwagen 19703, waarbij een paar reizigers licht gewond werden.

Het tramverkeer was een tijdlang gestremd en werd door bussen vervangen tot de dienst terug mogelijk werd per tram.

In principe wordt op de De Meybruggen enkel richtingsverkeer toegepast, maar wanneer één van beide bruggen openstaat voor de scheepvaart, gebeurt het verkeer dubbelrichtings.

Destijds werden de wissels met de hand in de goede richting gedraaid door het brugpersoneel, maar om bezuinigingsredenen werd daarvan afgezien, en nu moeten de tramgeleiders zelf de wissels bedienen.

Hiermede hebben we dan rechtgezet wat we verzuimden.

NMVB -- Henegouwen: Bergen:

Op dinsdag 15 feb. 71 had mw 10496 op lijn 2 een aanrijding met een vrachtwagen aan de Parkpoort in Bergen. De schade was niet omvangrijk, zodat het rijtuig vermoedelijk wel hersteld zal worden. Er waren lichtgekwetsten.

Uit de Metropool - MIVA:

Op lijn 3 rijden nog steeds twee treinen, gesleept door mw 6000 en de bijwagens zijn natuurlijk van de reeks 1600.

Lijn 7 heeft in de ochtendspits doorgaans bijdiensten met 7000en en in de avondspits 6000en. Lijn 15 heeft één mw 5000 in ochtend- en avondspits. Lijn 10 geeft twee treinen te zien, uit reeks 4000 met bw 1600. Lijn 4 één trein 6000+1600. Lijn 12 doet het nog steeds met 7000en.

-Als gevolg van het onderschatten der kosten van de tunnel Teniersplein - Meir, wordt thans naar een andere oplossing gezocht bij het graven van deze tunnel. Daarbij wordt de mogelijkheid onderzocht de lijnen 2 en 3 tijdelijk om te leggen. Er werd nog geen beslissing genomen, maar het is niet uitgesloten dat er dan een spoor komt tussen de Melkmarkt en de Groenplaats. Hoe de terugrit moet geschieden is nog niet uitgemaakt, maar het is zeker niet mogelijk van de Melkmarkt in de Korte Nieuwstraat te draaien. Misschien zien we eerlang weer een tram op de Grote Markt? Een oplossing zonder al te veel kosten zou zeker

zijn, lijn 2 gewoon naar de Melkmarkt en terug via lijnen 10 en 11. Lijn 3 via lijnen 12 en 24 naar de Nationale Bank, en via lijnen 9, 7 en 8 naar de Groenplaats en verder. Dan zou echter een pendeldienst-bus moeten rijden om de reizigers van de Meir te bedienen. Wij houden U over de gekozen oplossing op de hoogte. Het is echter vrijwel zeker, dat indien lijnen 2 en 3 van de Meir verdwijnen, zij er niet meer OP terugkomen, wél eronder.

-Als de timing bij de pre-metrowerken kan gevolgd worden op de werf van het station Teniers-Opera, zal op 14 mrt '71 het spoor aan de zijkant van de Frankrijklei, richting Zuid, terug bereden worden door lijnen 12 en 24.

Deze lijnen blijven in de andere richting nog te midden van de laan rijden tot 8 aug. '71. Op 9 aug. komt het oude spoor kant K.V.O. terug in dienst. De lijnen 2 en 3 kunnen, indien ze niet worden omgelegd, (zie vroeger) terug de sporen te midden van het Teniersplein berijden op 21 oktober '71, en dit dan in beide richtingen. Op die dag of iets vroeger uiteraard, zullen de werken op het Teniersplein zich dan ondergronds verplaatsen.

-De ab Brossel A 95 DAR, zijn officieel buiten dienst gesteld op 11 dec. '70, maar in werkelijkheid, deden deze voertuigen al geen dienst meer in de normale dienstuitvoering sedert de herfst.

Een nieuwe reeks van 15 Fiat's Van Hool wordt eerlang verwacht om Büssings te vervangen.

Enkele weken geleden had PCC 2047 op lijn 12 een onprettige ontmoeting met een politiewagen die door het rode licht reed aan de Express Bar op het K. Astridplein. Twee agenten moesten ter verzorging naar het Stuivenbergziekenhuis worden gebracht.

-De waterafvoerbuisjes die bij groot nazicht worden aangebracht op de PCC rijtuigen, werden reeds geplaatst op de rijtuigen 2000 - 2051.

Rechtzetting: In ons vorig nummer gaven we de diensten tijdens de nieuwjaarsnacht. Wij bekeken het door de optimistische bril van die nacht. Lijnen 2 en 24 waren goed gezien, maar de andere lijnen niet.

Lijn 3: om de 60 min.; lijn 11 om de 50 min.; lijn 12 om de 45'; lijn 15 om het uur, lijn 10: om de 40', lijnen 17 en 32 om het uur. Wij hadden de uurrooster verkeerd gelezen, maar dat blijft onder ons natuurlijk!

-Op 19 feb. '71 is begonnen met het wegnemen van de beplantingen op de middenberm van de Stenenbrug te Borgerhout. Lijn 24 wordt op deze middenberm een eigen baan gegeven, terwijl ook het wegdek wordt aangepast. De eigen baan wordt doorgetrokken tot het "Mestputteken"

----- Uit de Arteveldestad - MIVG:

-Op Nieuwjaar rukten 28 defekte rijtuigen binnen! Het grote aantal defektes wordt verklaard door de inwerking van de stroommiddelen tegen de sneeuw, op de blootliggende kabels. Er ontstaat dan kortsluiting. Herstelling is tamelijk eenvoudig: een andere kabel.

-Op 2 jan. '71 rukte de sneeuwruimer uit op lijnen 10 en 20.

-Emr 320 werd op 2 jan. '71 naar Golgotha gevoerd en op 4 jan. begon de sloping. De restanten werden op 11 jan. '71 naar Adegem gebracht.

-De heer Van den Daele, burgemeester van Gent, verklaarde in zijn nieuwjaarstoespraak dat dit jaar de eerste spadesteek voor de Gentse ondergrondse tram zal plaatshebben.

-Op 18 jan. '71 werden twee halteplaten bevestigd aan de paal met het lijnenplan aan St Pietersstation. Deze halteplaten zijn van het model van de bussen, en meteen de eerste die voor de tram zijn aangewend.

-Emr 378 zal als eerste Gentse wagen, eerlang naar Schepdaal worden overgebracht. Van de MIVG bezitten wij reeds bw 55. Wij komen nader terug op emr 378 in een volgend nummer van Tramleven, om dat rijtuig van nabij te leren kennen.

-De 378 wordt zoveel als mogelijk in de stelplaats gehouden om zo weinig als nodig, risico te nemen voor beschadiging.

-De 1° dw. van lijn 20 rukt in de vroege uit naar Melle, en doet een paar slagen op en om. Om 7.45u. rijdt dit rijtuig over de barreel en wordt aldus de 11° dw van lijn 2, mét bijwag. Om 7.42u. rijdt de 11° dw. van lijn 2 buiten, rijdt over de spoorweg, en wordt 1° dw. lijn 20, wat hij de ganse dag blijft. Er heeft hier dus een rijtuigverwisseling plaats tussen beide lijnen.

De nieuwe 11° dw. lijn 2, dus mét bw, rijdt via lijn 2 naar het St Pietersstation, wordt daar 4, rijdt tot Koornmarkt, en langs Klein Turkije op lijn 1 komende, rijdt deze trein langs de lijnen 1 en 9 naar de Stelplaats. 's Middags rukt deze 11° dw lijn 2 terug uit, rijdt tot het St Pietersstation en komt vandaar als 2° dw lijn 20 terug naar Melle. Deze keer echter zien we hem zonder bw. In de avondspits, want hij maakt slechts één reis, rukt hij nogmaals uit mét bijwag, rijdt van de stp naar St Pieters, en terug naar Melle. Alléén op de dagen dat er in de scholen les gegeven wordt rijdt 2.11 - 20.2 met bijwag.

-Aan de St Lievenspoort werkt men koortsachtig voort aan de trambrug. De sporen liggen gereed aan de kant Ledeberg, terwijl aan de staatskant ook begonnen werd met het plaatsen van de reëls. Op de brug zelf zullen de sporen in het brugdek worden verankerd, zoals dat vroeger reeds gebeurde op de bruggen over de Ringlaan in Antwerpen.

-Op de Brusselse Steenweg zijn alle huizen gesloopt tussen de Hoveniersstraat en de Schooldreef. Het station Gentbrugge-Zd staat gans alleen temidden van slopingsresten. Eerlang wordt ook dit station gesloopt.

-Op 3 feb. 71 werd de normale dienst op lijn 2 onderbroken tussen de Rijke Klarenstraat en de Hoveniersstraat. Aan de Brusselse Poort moesten betonnen dwarsbalken op de pijlers van een nieuwe brug worden geplaatst. Deze brug overspant de Brusselse Poort. De bovenleiding werd tijdelijk opgeruimd. De volgende dag reed lijn 2 onder de brug door, terwijl de bovenleiding tijdens de nacht in het brugdek was verankerd. Drie rijtuigen die de avonddienst verzekerden nl. 323, 348 en 360, reden vanaf de Rijke Klarenstraat via lijn 1 en ex 9 naar het Arsenaal. Op 4 feb. was het emr 326 die het eerst onder de brug van de Keizerspoort (cf. Brusselsepoort) doorreed.

-De aanpassingswerken van de sporensituatie in de Eggermontstraat werd enige tijd uitgesteld, vanwege het dringende karakter der werken op de Brusselse Steenweg. De sporen van de nieuwe trambrug zullen dus voorlopig worden aangesloten op de oude in de Eggermontstraat, dit voor lijn 1.

-De buffer van het B platform van emr 340 wordt aangepast om zo nodig een FCC te kunnen slepen. Dit bij wijze van proef.

-Enkele ongewone materieelsbenuttingen - op 25 jan. 71: 1° dw lijn 20 = 11° dw lijn 2 was 323 met bw 72; 11° dw ln 2 = 1° dw lijn 20 werd 330! De 2° dw van lijn 20 was 316 + bw 67. In de namiddag werd 323 door 322 afgelost en 316 door 317.

Tot half 10 's morgens reed op lijn 10 emr 377 en 378! Op 6 jan 71 was 327 in dienst op lijn 2, en 's avonds werd emr 329 op lijn 20, wegens averij aan de sleepbeugel, vervangen door emr 325!

Uit de Hoofdstad - MIVB:

Een onzer lezers heeft op 19 februari 71 aan de stelplaats van de Antwerpse Steenweg zien aankomen: de 5007 die een zware aanrijding heeft gehad; de 1501 die gans hersteld is!, en een nieuwe WW, uit een standaardwagen gebouwd, maar nog zonder nummer.

In nov. 70 reeds deden op de lijnen 24-25 nieuwe tiketten hun intrede, van het gewone type, maar CENTRE-CENTRUM werd vervangen door SAINTE CATHERINE - ST KATELIJNE.

-In dezelfde maand kreeg de 7032 een anti-reflexruit.

-Begin januari 71 waren van de vier stations van de tweede Pré-Metrolijn, slechts twee uitgerust met tikettenzuilen en tourniquetten: nl. station Kunst, sedert dec. 69, en station Naamse Poort. In dit laatste station zijn de geknipte gaatjes kleiner dan in het eerste, terwijl tevens de datum in droogdruk naast het knipmerk verschijnt.

De stations Madou en Luxemburg waren voorlopig uitgerust met Camptoestellen type 500 (voor autobussen) en distributietoestellen voor transitotiketten type 6000, eveneens voor ab. Als toelichting nog dit: De toestellen, een jaar geleden geplaatst op de eerste lijn, drukten 99 als lijnnummer op de tiketten, wat nu nog voorkomt op met de hand gestempelde tiketten in geval van storing der automaten.

Op de tweede lijn wordt met het lijnnummer 97 gestempeld, behalve het gemeenschappelijk station "Kunst" waar het lijnnummer 98 wordt gebruikt.

-In geval van storing bij de automaten wordt daarenboven nu gebruik gemaakt van de purperkleurige transitotiketten welke algemeen in dienst zijn. Daarop wordt gewoon het woord TRANSIT gestempeld, zonder verdere aanduiding.

-Op dit ogenblik is in het station "Kunst" een nieuw distributietoestel in dienst voor rechtstreekse-en overstaptiketten. Dit elektronisch toestel gelijkt fel op deze welke in dienst zijn bij de VBZ. (Verkehrsbetriebe Zürich)

-Het hulprijtuig 5 (ex 1751) is uitgerust voor tunneldienst.

-Volgens bepaalde geruchten (!!!) zouden de rijtuigen type 9000, over enkele jaren bij hun buitendienststelling verkocht worden aan een niet nader omschreven Oostenrijks bedrijf. Wij vermelden dit met het nodige voorbehoud.

-Wat de tweede Pré-Metrolijn betreft: men voorziet de vordering in de aanleg als volgt:

1975: tussen het Louisaplein (Riddersstraat) en de Marktstraat, dus even voorbij het Rogierplein, in pré-metro.

1978: pré-metro tussen de Riddersstraat en het Philippe Werriep. (6km) enerzijds en het Meirrondpunt en de Kuregembrug (2km) anderzijds.

1981: pré-metro tussen de Riddersstraat en het Werriep. (6km) en het Meirrondpunt en het Zuidstation (3km)

1983: overgang naar Metro op de dan in dienst zijnde lijn van 12 km tussen het E. Bockstaelplein en het Meirrondpunt.

1988: algehele indienststelling over 17 km tussen de Eeuwfeestpaleizen en Het Rad.

-Wij ontvingen de film van de tweede Pré-Metrolijn voor het Muzeum. Daaruit blijkt dat de kleuren, evenals die van de openingsfilm van de eerste lijn, zwart-geel-rood zijn.

-In jan. 71 kwamen de PCC 7003 en 7077 in dienst, omgebouwd tot "1 agent" en "T" wagen. Alle PCC wagens zijn nu omgebouwd.

-Metalen platen werden geplaatst aan de zonegrenzen van het MTB abonnement. Ze stellen een hand voor die een MTB abonnement uit een vestzak neemt. Dit teken is het publiciteits-ken teken van dit MTB abonnement. Bij het buitenrijden van de MTB zone komt hetzelfde teken voor, maar met een rode streep erdoor gehaald.

-De 7500 is eveneens aangepast aan Tunnelexploitatie, maar heeft nog geen pantograaf.

-De 4020 is terug in dienst gekomen in het gewone verkeer, maar heeft geen pantograaf meer. Er zou thans een andere 4000 uitgerust zijn met die nieuwe stroomafnemer, maar we weten nog niet dewelke.

-Op 14 jan. 71 nam lijn 94 terminus op het Pr. Leopoldplantsoen (lijn 81) omstreeks 7u.'s ochtends. Wij weten niet waarom.

Het traject E. Delvastraat en Jette werd niet bediend.

-De buslijnen 13 en 38 kregen een nieuwe dienstregeling op 19.1.

-Sedert de nieuwe sektieindeling op de buitenstedelijke lijnen 47-57-58, dec.70, zijn deze drie lijnen gegroepeerd op een enkel biljet, daar waar voorheen 47 en 57 (bus) samenstonden, en lijn 58 tram, een eigen biljet had.

--Op zat.16 jan.71 reed pcc 7076 door de tunnel van de tweede lijn, binnenin gans met bloemen getooid. De reizigers: een pas gehuwd paar met de feestvierders! Origineel idee!

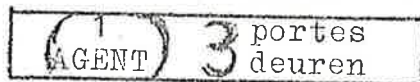
-Bij die gelegenheid werd vastgesteld dat de 7076 (maar dan heel wat minder feestelijk!) de eerste tram met zelfklevende reklameteksten was, tussen de voor- en middendeur. Meerdere bussen hadden deze ontsierende spullen al eerder. De reklameteksten hebben betrekking op bepaalde groentekonserven, wasmachines, en sterke dranken. Bij de tram werd met kaas geëxperimenteerd. Om eerlijk te zijn, wij hebben er nog geen stuk kaas meer voor gegeten! In Den Haag zagen we een tram rijden die reclameborden meevoerde voor een bepaald automerk.....

-Op 21 jan.71 werd de 7171 in dienst gezien op lijn 101, zodat nu alle nieuwe rijtuigen in dienst zijn. (7170 gezien: 2.2.71) Op dezelfde dag reed 1611 met bw 604 op lijn 19.

-Buiten de hierboven genoemde 7076 is er nu ook kaas en mayonaisse "gesmeerd" op de rijtuigen: 7116, 7135, 7099, 7060, 7070, 7087, 1350, 1164, 1401, 1329 en 9031. We besparen U in de toekomst de verdere opsomming van de rijtuigen die met allerhande smakelijke en onsmakelijke teksten ontsierd worden; de hierboven aangehaalde wagens zijn voldoende om aan te tonen dat het systeem wordt uitgebreid.

-De toegangszuilen met ingebouwde tikettenautomaten en tourniquetten in de stations Madou en Luxemburg werden geplaatst in de week van 1 tot 7 feb.71, en tijdens de week daaropvolgend beproefd. Ze kwamen in dienst op do 11 feb.71.

-De PCC wagens die in éénmansbediening de drie deuren kunnen openen, werden voorzien van een oranje etiket met tekst:



Dit teken is ten dienste van de bestuurder aangebracht op de ruit, rechts van hem.

-Bij de Middenstandsbetoging tegen de BTW provisie, die aan de Beurs gehouden werd, werden op 18 feb.71 de lijnen 55, 62 en 81 omgelegd langs lijn 102 in westelijke richting, t.t.z: Rogierpl. Bolwerklaan-Boudewijnlaan-IJzerplein, de Ribeaucourtstr. Schoolstraat-Paalstraat-Oliefantstraat-DELAUNOYSTRAAT-Ninoofsepoort en verder naar Zuidstation. Ook lijn 101 volgde vanaf het Rogierplein deze reisweg, terwijl lijnen 52 en 58 vanaf het Liedtsplein via 94/93 naar het Troonplein reden, en dan via de Ringlaan naar het Zuidstation. Trams in de Delaunoystraat zijn een grote zeldzaamheid!

-In verband met de plannen voor de lijn 32 is een nieuw voorstel geformuleerd, dat indien het wordt aangenomen, binnen de zes maanden zal worden uitgevoerd. Dit plan omvat:
 lijn 32: tram tussen Bosvoorde-Boendaal-Bos-Louisalaan-Poelaertpl. Koningsplein-en via lijn 94 tot E. Bockstaelplein;
 lijn 81: tram tussen de Eeuwfeestpaleizen en het Noordstation;
 lijn 94: tramdiensten opgeheven en vervangen door lijn 32-tram en 46 bus;

lijn 103: tram tussen het Brugmannziekenhuis en Zuidstation;

lijn 102: tram tussen het Hertoginneplein en C.O.O.V.I via Nd;

lijn 71: bus tussen Beurs of Munt en Boendaal, langs huidige 32;

lijn 80: bus tussen Zuid en Meudonplein, via huidige 81;

lijn 46: bus, verlengd van Sockataspl. tot Brugmann, de ganse dag, langs huidige lijn 94, en ex 9 Jette-H. Hartlaan-Brugmann.

De Eleenesteenweg zou dus bediend worden door buslijn 71, en lijn 81 zou niet vervangen worden tussen Noord- en Zuidstation.