


TRAMPOEST

MAANDBLAD VAN DE VERENIGING VAN HET TRAMMUSEUM TE SCHEPDAAL

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: AMUTRA
PANNENHUISSTRAAT, 16-4, 1020 BRUSSEL

ONTWERP TITELBLAD: 

REDAKTIE ADRES: ROGER BASTAENS
KERKENDIJK, 1, 2200 BORGERHOUT

NUMMER 44. (4° JAARGANG nr 8)

M E I 1971.

Vakantie.

Enige vertraging is ontstaan bij het tot stand komen van dit nummer, doordat uw dienaar met vakantie is geweest.

Het volgende nummer zal echter tijdig gereed komen, en voor juli-augustus komt er zoals gebruikelijk, een dubbelnummer. In ieder geval wensen wij U graag veel zon, en een heerlijke ontspanning.

Goed Nieuws!

Al enige tijd was ons bekend wat er met het Openbaar Vervoer in Luik zal gebeuren, maar op uitdrukkelijk verzoek van Bevoegden, konden wij daar nog niets over schrijven. De kranten hebben echter in de loop van vorige week (o.a. Le Soir dd. 4 juni) de sluier opgelicht, en we achten het redelijk tegenover onze Lezers daar nu ook een en ander over te vertellen. Wij hopen t.z.t. hierop uitgebreider terug te komen, dan nu het geval is. De heer Lombard, directeur bij het Ministerie van Verkeerswezen is in Luik enige toelichting komen verstrekken omtrent de bedoelingen van dat Ministerie met betrekking tot het stadsvervoer in de Luikse agglomeratie.

Kortgeleden sprak de Regionale Kommissie voor Openbaar Stadsvervoer zich uit ten gunste van een Metro van het gangbare type, op sporen en in Tunnels. De voorgestelde luchtmetro werd niet weerhouden. De Luikse Metro zal een beginnet hebben van 11 km. waarvan 8 ondergronds, op 12 tot 13 meter diepte. Sommige oude mijnschachten zullen hiertoe worden aangewend. Wij beschikken nog niet over juiste gegevens betreffende de lijnenloop, maar volgens het krantebericht zou de eerste lijn lopen van Jemeppe-sur-Meuse naar Herstal, over Val Benoit, Guilleminstation, Bd d'Avroy, Pl. St Paul (Katedraal), Vinave d'île, Pl. de la République Française - Pl. St Lambert, en via het Quartier St George en de Linkermaaskaaien naar Herstal en Vivegnis. Vanaf het Quartier St Georges zou er een aftakking komen naar de wijken Longdoz en Vennes, langs het Beiers Hospitaal. De as Jemeppe s/M. - Herstal zal in de eindfase geheel in tunnel zijn aangelegd, ook de aftakking naar Luik-Vennes, maar vandaar zal de lijn dan verder lopen op een viadukt tot Angleur, waarbij de Ourthe wordt overschreden. Dan wordt in lusvorm de aslijn vervoegd, na de Maas te zijn gekruist bij Val Benoit. Er is in een latere toekomst een verlenging naar Droixhe voorzien. Tot daar dit Metroplan. Volgens de heer Lombard zal jaarlijks 700 à 750 miljoen worden



AMUTRA



ter beschikking gesteld van de Metrobouw. Een eerste sektie (waarop de werken trouwens al begonnen zijn!) is de Quai de Coronmeuse, ter hoogte van de rue Laport, tot de Place St Lambert, met voorlopige uitrit op de Bd de la Sauvenière. Men zal niet overgaan tot het laten rijden van autobussen in de tunnels, zoals men oorspronkelijk had gedacht. De moeilijkheden bij de luchtverversing zijn te kompleks en te kostbaar. Er zullen trams worden benuttigd(!) van het model Frankfurt. (*) Een station van 90 m. lengte zal gebouwd worden onder de Pl. St Lambert, terwijl over vijf jaar de eerste sektie in dienst zal kunnen worden gesteld. Tegen die tijd zal moeten voorzien worden in trambeddingen op de huidige eigen baan voor bussen op de Bd de la Sauvenière en Bd d'Avroy. Vandaaruit zal naar het Guilleminstation worden gereden. België's "Vurige Stede" zal aldus haar tram terug krijgen, waarvan er thans geen enkele nog rijdt.

(*) Note van de Redaktie: "Trams naar het model Frankfurt" betekent nog niet dat deze rijtuigen in Duitsland zullen worden gebouwd, evenmin dat de technische uitrusting op deze leest geschoeid zal zijn. Over deze zaak beschikken wij nog over geen gegevens.-----

Omdat wij over te weinig details beschikken gaan wij daar nu niet verder op in, maar we menen dat het voor velen een blijde verrassing zal zijn te lezen dat Luik terug trams zal krijgen.

----- EN CHARLEROI ???

Ook in de Karelstede heeft men de handen uit de mouwen gestoken en is men ijverig aan de arbeid gegaan. Ook hier is voor verschillende dingen nog geen klaarheid vrijgegeven, maar wat betreft de werken voor het aanleggen van een geheel vrije trambedding zijn de werken gestart bij het Zuidstation. Het geheel omvat een Ring over of onder de volgende straten: Zuidstation-Ecluse-Pont Neuf-Bd Audent-Bd Defontaine-Bd Joseph II- Bd Dewandre-Gare du Nord-Bd G. Rouillier-Bd Solvay-Palais des Beaux Arts-Palais des Expositions-spoorwegbedding tot Charleroi-West - en verder op viadukt achter de stelplaats van de NMVB, over de Samber en achter de Tolstapelhuizen door naar het Zuidstation.

Achter het Paleis van Schone Kunsten komt een aftakking die aansluiting brengt met de tramlijnen van de Brusselse Weg en de Bergense Weg. Tussen het Palais des Expositions en de Gare de l'Ouest loop de lijn naast de NMBS lijn Charleroi - Ottignies, op de spoorwegbedding. Voor het Zuidstation is een eigen bedding met station voorzien, terwijl ook op de Bd Defontaine een eigen bedding komt. De lijn loopt in tunnel vanaf de Bd Joseph II, via Charleroi-Noord naar het Tentoonstellingspaleis. Ook onder de Bd G. Rouillier en Bd Solvay blijft alles in Tunnel. De overige gedeelten zijn op viadukt voorzien. Het geheel wordt een gesloten kring met aansluitingen voor ALLE tramlijnen, want ze zullen allemaal langs het zuidstation komen. Naar verluidt zou er in Charleroi gedokterd worden naar één enkele vervoersmaatschappij, maar we weten niet welke op dat gebied de stand van zaken is. Wel bestaan er plannen om de lijn naar Nalannes terug als tram aan te leggen, terwijl ook Marcinelle-Point du Jour genoemd wordt. Wij verheugen ons uiteraard over dergelijke maatregelen, maar we onderlijnen dat we alles slechts officieus weten, en dat wijzigingen steeds mogelijk blijven. Het ziet er in ieder geval naar uit dat de tram in Charleroi gered is, ook al weten we nog niet onder welke voorwaarden, en weten we maar weinig over het nieuwe net. Maak van uw vakantie gebruik om in Henegouwen nog veel te zien, en maak foto's voor alles door elkaar wordt gehaald!

OM EN BIJ DE BEDRIJVEN.

Uit de Metropool - MIVA:

* PCC 2040 die half maart in de flank van een bus reed, en daarbij ernstige schade opliep, is einde mei terug in de straten van de Scheldestad verschenen.

*In Het Nieuwsblad van 7 juni verscheen een pittig artikel onder de titel "Lijn 10 op de Hit-Parade". Hierin wordt de bedoeling te kennen gegeven nu ook op de muziektrams een permanente ten toonstelling te houden van kunstvoorwerpen die vervaardigd werden uit tramonderdelen. Men blijkt echter nog naar de juiste plaats te moeten zoeken, want de reizigers mogen niet (lichamelijk) gehinderd worden. Andere stadsmaatschappijen blijken nu ook geïnteresseerd te zijn aan de muziektram. In ieder geval brengt de tram in Antwerpen wel zo af en toe een nieuw initiatief ten berde, waarover wordt gepraat, zoals bv. de muziektrams, bloemuitdeling op St Valentijn, snoepgoedbedeling omstreeks Sinterklaas, en zo af en toe helpen de Goochelaars het reizen per tram aangenamer maken.

*Tijdens de jaarlijkse 1 mei optocht werden de volgende tramomleggingen genoteerd: Lijnen 2, 7 en 15 eindigden op het K. Astridplein; lijn 12 eveneens, komende van het Stadion. Lijn 4 eindigde, komende uit Hoboken, bij Marnix.

Lijn 8: van het Eksterlaar via de Cogels-Osylei, en via ex lijn 9 naar de Belgiëlei, verder naar het CS, om via lijn 11 terug naar het Eksterlaar te rijden.

Lijn 11: hetzelfde als lijn 8, maar in omgekeerde richting.

Lijn 24: Silsburg-CS-Belgiëlei-J. Van Rijswijcklaan-Zwaantjes-Schoonselhof.

Lijnen 3 en 10: Merksem, resp. Deurne, -CS-Pelikaanstraat-lijn 9 tot Groenenhoek, met lus in stp Groenenhoek.

*De Metrowerkzaamheden lopen enige vertraging op, tegenover de oorspronkelijke planning. Tegen het jaareinde verwacht men dat de lijnen 2 en 3 naar de Melkmarkt zullen worden afgeleid. Lijnen 7 en 8 zullen eindigen op het Komediëplein, met terugrit langs Lange Gasthuisstraat-St Jorispoort. Schepen Posson drukte op een vergadering Handelsverweer Pré-Metrowerken de wens uit dat er tussen het Lambermontplein en het Groenplein een tramdienst zou worden behouden. Hieromtrent is nog geen beslissing genomen. Wanneer lijnen 2 en 3 naar de Melkmarkt zullen worden geleid, zal er in de oude stadswijk ten westen van de Italiëlei-Frankrijklei op de spitsuren een zeer intens tramverkeer ontstaan, waarbij elke 90 sec. een tram zal rijden. Om opstoppingen te voorkomen zal men nu een brug bouwen in de as van de Frankrijklei-Italiëlei, naar het model van deze op het Montgomeryplantsoen-Tervurenlaan in Brussel. De trams die nu via de St Jakobsmarkt - Kipdorp naar de Melkmarkt rijden, en langs de Lange Nieuwstraat terugkeren, zullen dit vanaf het jaareinde in tegengestelde richting gaan doen. Daarbij wordt in de Lange-en Korte Nieuwstraten, Kipdorp en St Jakobsmarkt in een eigen baan voorzien voor de trams, op een ietwat opgehoogde berm. De richtingswijziging houdt verband met het uitrukken van de Brandweerwagens op het Kipdorp.

*Wanneer de Antwerpse "Moltram" in dienst zal komen tussen het CS en de terminus op het Groenplein, zullen ook lijnen 11 en 15 daar hun terminus krijgen.

*Op 11 mei '71 werd de bovenleiding gespannen op de Stenen-Brug tussen de Lippenslaan en de Joe Englishstraat, in de richting CS-Silsburg. Op 18 mei gebeurde dit in de andere richting, en die dag werd begonnen met het leggen van de sporen op dezelfde sekte, richting Silsburg. Dit alles voor het op eigen bedding brengen van lijn 24 tot Mestputteke.

TP nr 44 blz. 4.

*Op 8 juni '71 werd het nieuwe spoor terug aangelegd op de Frankrijklei, voor lijnen 12 en 24. Dit spoor was al vroeger aangelegd en bereden (TP30-31 blz. 6 § 6 en 7). Het is voorzien dat deze "pastoorshoed" in dienst komt in de week van 14-18 juni 1971. Er kon dus niet terug over dit deel van de lijn gereden worden zoals oorspronkelijk voorzien was voor 14 mrt '71. (TP 41 blz. 3 § 2.)

NMVB Antwerpen:

Zoals in ons vorig nummer gezegd, werden de 9746 en 10323 naar de kust overgeheveld. De S 10323 werd op di 11 mei '71 overgebracht van Antwerpen naar Costende, en de S 9746 op 12 mei.

NMVB Brabant: - Brussel.

Vanaf 2 juni '71 zijn de ritten van de twee diensttrams tussen Dilbeek en Grimbergen vervallen. De twee rijtuigen reden voor het laatst in de ochtend van 2 juni van Dilbeek naar Grimbergen, maar keren er nooit meer terug... De sporan van lijn Ni worden opgebroken ter hoogte van de Bracopslaan. Er blijft nu nog één dienstrijtuig over tussen Grimbergen en het IJzerplein (ex Helihaven) waar het rijtuig op de lus wordt uitgeweken en er blijft tot de volgende morgen. Uiteraard worden alle veiligheidsmaatregelen getroffen die nodig zijn voor het immobilizeren van het rijtuig.

Uit de Arteveldestad - MIVG:

*Met het graven van de nieuwe trambedding werd begonnen op 16 apr. '71 tussen de NMBS lijn 59 en de Magerstraat, als verlenging van sectie NMBS - Schooldreef, waarbij lijnen 2 en 20 een eigen Baan krijgen. Als wij deze nieuwsjes schrijven is de stand der werken a.v. de sporen liggen er al tussen de Magerstraat en de Hoveniersstraat en de bovenleidingsmasten staan er ook. De bovenleiding is echter nog niet opgehangen. Met de aanleg van de sporen werd begonnen op 17 mei, en wel met het aanbrengen van de wissels ter hoogte van de stelplaats. Nu blijkt dat de uitrit van de werkwagen 173 vervalst, terwijl deze van de De Smetlaan behouden blijft. (één spoor) Aan de hoofdingang van de stelplaats ligt een dubbel spoor, dat vanuit de stelplaats afbuigt in de richting stad, voor beide richtingen.

*De staking bij ACEG is geëindigd, en onmiddellijk werd de levering van PCC wagens hervat. In de week van 7-12 juni zijn twee wagens aangekomen, maar we kennen de nummers nog niet.

*Op za 17 apr. '71 was 316 uitzonderlijk in bazisdienst op ln 4.

*emr 334 werd van pantograaf en alle uiterlijkheid beroofd. Zijn ingewanden-banken gingen naar bw 60, die aldus zijn lengsbanken kwijtraakt. De 334 werd op 24 mei '71 weggebracht om gesloopt te worden.

*Op 13 mei omstreeks 19 u. kwam de 330 op lijn 2 in aanrijding met een vrachtwagen. De 330 werd ernstig beschadigd, maar er is kans dat hij hersteld wordt. Op 19.4.71 was de 330 nog de 8° dw van lijn 4.

*Op 26.4 was 328 de 10° dw lijn 4, terwijl 316 in de vroege uurtjes bw 70 naar Melle sleepte als 20, 1° dw, die zoals U weet, nadien de 11° dw van lijn 2 wordt, en na één slag Arsenaal-St Pietersstation, terug binnerijdt. Dit laatste echter op 23.4! Op 27.4.71 was de 318 met bw 67 de 11° dw lijn 2.

* Op 21 april was de 367 bevordert tot Boemerangtram!

* De wissel aan het Belfort zal geautomatiseerd worden. Aldus zal de toegang tot Klein Turkije soepeler worden.

MIVB: Wegens plaatsgebrek wordt ons Brussels nieuws verschoven naar ons volgend nummer, dat U kortelings zal toekomen.