


KRAANBLAD

MAANDBLAD VAN DE VERENIGING VAN HET MUSEUM TE SCHEPDAAL

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: AMUTRA
PAHNENHUISSTRAAT, 164, 1020 BRUSSEL

ONTWERP TITELBLAD: 

REDAKTIE ADRES: ROGER PASTAENS
KERKENDIJK, 1, 2200 BORGERHOUT

NUMMER 52. (5° jaargang, nr 4)

JANUARI 1972.

Lidgeld 1972.

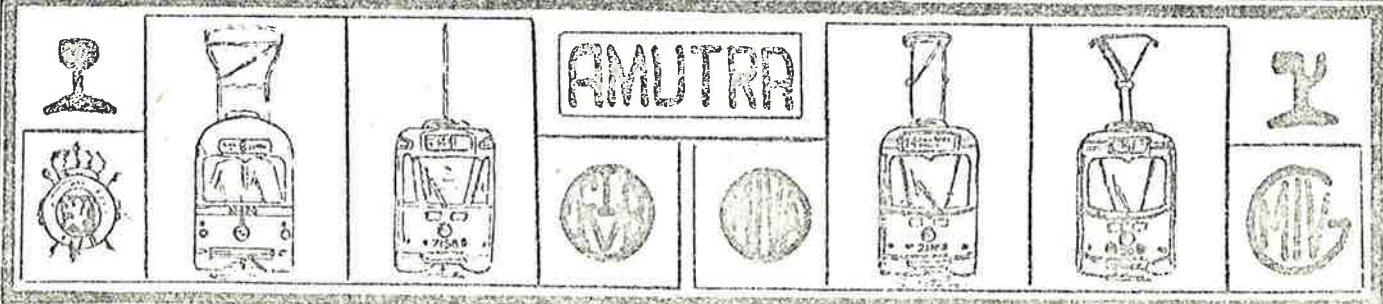
Mogen wij er nogmaals aan herinneren dat het gewenst is, om een vlotte administratie te verzekeren, uw lidgeld voor einde februari te voldoen. Een afzonderlijk schrijven terzake werd verzonden. Stel a.u.b. niet uit, regel onmiddellijk!

Voorjaar.

Het voorjaar 1972 zal gekenmerkt worden door een drukke-activiteit. Op 18 maart e.k. zal de heropeningsrit van het Museum worden gehouden. Het programma terzake is nog niet geheel vastgesteld doordat bepaalde toestemmingen moeten verkregen worden, maar het beloofd iets uitzonderlijks te worden. Een week later, op zaterdag 25 maart, verwachten wij U allemaal in La Louvière, waar we een laatste maal een rondrit zullen houden. Van de NMVB kregen we inderdaad de bevestiging dat omstreeks pasen, de juiste dag is nog niet bekend, de tramlijnen 32 - 33 - 35 en 39 zullen worden stopgezet. Er zullen bussen in de plaats komen, maar ook dat schema hebben we nog niet. La Louvière blijft dan nog bediend door de lijnen 30/31 - 36 - en 80/82. Het is de bedoeling op deze dag ook nog lijnen 36 90 en 2 (Bergen) te berijden. Het programma staat nog niet in detail vast, maar we raden aan deze twee zaterdagen vrij te houden. Sedert de laatste maal dat we dit net bereiden, zijn er veel nieuwe leden bijgekomen, anderen konden de eerste maal niet mee, en voor diegenen die van de partij waren zal het een prettig weerzien zijn. Omtrent deze twee uitstappen wordt eveneens een afzonderlijk rondschrijven aan de leden gericht. Zo nodig komen wij hierop nog terug in ons volgend TP nummer.

Mensen die dagelijks de haven in Antwerpen tot werkterrein hebben, wezen er ons op dat de trams voor Valencia niet door Grote Gust geladen werden, maar door de Vlottende Kraan nr 2. Waarvan akte, en neemt U ons niet kwalijk hé Grote Gust!

Nog een rechtzetting: In TP 51, blz. 3 - § MIVG, schreven we dat beslist was de tram aan de overzijde van de Ferrerlaan terug stadwaarts te laten keren. Ondertussen zijn deze plannen echter nogmaals veranderd, zodat nu besloten is de tram voor beide richtingen te midden van de Ferrerlaan te brengen, zoals dit geschiedde op de Kon. Albertlaan - Groot Brittanjelaan. De toestand zoals die nu is, wordt verder verklaard in ons Gents nieuws, elders in dit blad.



OM EN BIJ DE BEDRIJVEN.

Uit de Metropool - M.I.V.A:

- Op 27 jan. '72 omstreeks 14.15u. viel 4420 op lijn 11 in panne. Dit gebeurde op het kruispunt Italiëlei-Kipdorpbrug. Het duurde even voordat de 2100 van lijn 10 de 4420 onder zijn bescherming nam, en hem opduwde tot op de keerlus van de Stenenbrug(!), waar de 4420 later werd opgehaald door de takelwagen-Groenenhoek. Even later raakte ook de 2057 in moeilijkheden en moest opgedrukt worden, maar we weten niet waarheen zijn wegen leidden.
- Op wo 26 jan. 72 omstreeks 8.10u. viel de stroom uit zodat de lijnen 2-4-7-8-12-15 en 24 nagenoeg 35 min. stilstonden.
- Op de Frankrijklei, kruispunt De Keyserlei-Leysstraat vorderen de werken flink. De bovenleiding voor de lijnen 12 en 24 is reeds gespannen op het nieuwe traject in de richting van de Bank naar het Rooseveltplein. Eerlang zal de tram dus het midden van de Frankrijklei verlaten.
- Op het Rooseveltplein, tegenover de vroegere terminushalte van de NMVB lijnen 40-41-42 (e.a.) werd een vluchtheuvel aangelegd in de zijweg van de Frankrijklei, ten behoeve van de lijnen 12 en 24. Dit is zowat 50 meter ten zuiden van de vroegere terminushalte van lijn 11. Op deze manier is hier terug een tramhalte ontstaan, die zijn nut niet zal moeten bewijzen. Immers teveel reizigers zaten op deze halte te wachten!
- Op het Rooseveltplein en Kipdorpbrug zijn de tramsporen voor de eerlang in voege te treden nieuwe toestand gereedgekomen, met uitzondering van de aansluitingen op de bestaande sporen van het Rooseveltplein, en de kruising met aansluiting aan de kant St Jakobsmarkt - Lange Nieuwstraat. De bovenleiding is aan de noorderzijde aangebracht, maar aan de andere zijde nog niet.
- Op de St Jakobsmarkt worden de sporen aan de zuidzijde thans afgewerkt. Dit zijn de laatste spoorverlaggingen voor de nieuwe omloop, buiten de hierboven genoemde aansluitingen. Om deze aansluitingen te kunnen verwezenlijken moeten echter nog een paar huizen gesloopt worden.
- Op vele plaatsen in de stad worden schuilhuisjes bij de tram- en bushaltes geplaatst, naar Brussels model. (wanden in glas). Dit is ondermeer het geval op de Stenenbrug en Herentalse Baan, voor lijn 24.
- De terminus van de lijnen 7 en 8 in de Lge Gasthuisstraat is in het wegdek verhoogd, zodat daar een autovrije terminus is ontstaan. Dit geldt alleen maar de ruimte nodig voor opstellen van twee trams. Onmiddellijk na het vertrek komen de trams terug in het verkeer terecht.

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

- PCC 30 is in Gent aangekomen op 4 jan. '72.
- Daarmee zijn voorlopig alle rijtuigen binnen. De tweede reeks, 31-46 zal nog dit jaar geleverd worden.
- Ten behoeve van onze Lezers gaan we even verder in op een brief van een lid, dat om enkele verduidelijkingen verzocht omtrent enkele Gentse problemen.
- Vooreerst dient gesteld dat ALLE inlichtingen over ALLE tram-bedrijven in België, door enkele leden van de Vereniging worden opgetekend, veelal na persoonlijke vaststelling, door de medewerkers van Trampost, en dat wij tot op heden, op één enkel schrijven na, NOOIT inlichtingen hebben bekomen van de Bedrijven zelf. Wij kunnen dus niet meer schrijven dan wat wij zelf hebben gezien en vastgesteld. Toekomstplannen kennen we enkel uit de kranten, en als die dan later veranderen, kunnen wij daar niets aan verhelpen. Als wij dan later vaststellen dat deze plannen geen uitvoering krijgen, moet men ons dus niet verwijten dat we te zijner tijd vaak als eersten deze plannen hebben aangekondigd. Wij trachten onze Lezers voor te lichten, meer niet.

Anderzijds weten we heel goed dat verschillende van onze Leden er als gewoonte op nahouden, brieven te richten aan de Maatschappijen omtrent zaken die in TP al lang verschenen zijn, of om dingen te vragen waar de Maatschappijen geen antwoord wensen te geven. Wij vinden, dat U als lid van Amutra, best uw vragen kunt stellen aan uw Vereniging. In de mate van het mogelijke zullen wij daar dan op antwoorden. Vergeet echter niet dat uw lidmaatschap bij Amutra, U GEEN ENKEL voorrecht geeft bij de Maatschappijen. Het tonen van uw lidkaart verschaft U nergens toegang! Deze toelichting heeft geen verband met de brief van onze Lezer, maar we achtten die nodig om onze positie te verklaren tegenover de inlichtingen die we U verstreken, en om de positie van onze Leden tegenover de Maatschappijen te bepalen.

Nu de brief: We schreven reeds vroeger dat in principe de buslijnen 30 en 31 zouden vertramd worden tegen 1 april 1972. Dat daar voorals nog niets van komt zal eenieder duidelijk zijn. In TP 38 schreven we dat een wissel op lijn 3 werd weggenomen en vervangen door een recht stuk spoor, zodat lijn 3 in principe te berijden bleef. Hier ging het om een overloopwissel tussen de twee sporen van lijn 3. Om nog duidelijker te zijn, de overloopwissel bij de St. Jakobskerk waar destijds sommige rijtuigen van lijn 3 doorstreept, hun eindpunt hadden. Het wegnemen van deze wissel en vervangen door rechte stukken spoor, veranderde dus niets aan de berijdbaarheid van lijn 3. Om nu lijn 3 als tramlijnen 30 en 31 terug in dienst te stellen is het nodig dat in Mariakerke een omloopspoor wordt aangelegd, dat overeenstemt met (of toch ongeveer) de huidige eindpuntlus van ab lijnen 30 en 31. Daarenboven moet vanaf de vijfhoek in Sint Amandsberg een omloopspoor worden gebouwd in de Prinses Elisabethstr, Prins Albertstraat, Maria-Hendrikastraat, Leopold II straat en terug Prins Albertstraat. Weer eens, voor zover deze plannen bij de uitvoering ervan gehandhaafd blijven. Voor lijn 30 moeten sporen gelegd worden vanaf Gentbrugge-brug naar het Koning Albertplein, of het Heldenplein, al naargelang de terminus die op dat ogenblik door de MIVG zal bepaald worden. Het staat tevens als een paal boven water dat slechts op vertramming zal overgeschakeld worden op het ogenblik dat de uitbating met PCC kan geschieden. Daarenboven is het waarschijnlijk dat eerst (logischerwijze!) de bestaande lijnen met aangepast materieel zullen worden uitgerust. Als nu een dezer dagen zal begonnen worden met het wegnemen van de bovenleiding van lijn 3, hoeft dit geen alarmkreet te zijn! Het is normaal dat de MIVG de lijn gans in orde wil hebben vooraleer terug met trams te beginnen. Even normaal is dat deze bovenleiding niet zal herspannen worden voordat er vooruitzichten zijn tot een spoedige overschakeling!

Aan het Belfort is een vluchtheuvel over de sporen van lijn 3 gegoten, als gevolg van het verplicht rondgaand verkeer bij dit gebouw. Als nu te zijner tijd lijn 3 echter als tram terug komt, zal moeten uitgemaakt worden of de tram eveneens zal rondrijden ofwel de vroegere toestand zal hersteld worden. Dat zijn zorgen voor de stad en de MIVG, en dat zij zich daar slechts zullen over bekommeren als het ogenblik gekomen is, lijkt ons toch normaal. Naar mijn bescheiden mening zullen wij lijn 3 NIET binnen twee jaar terugzien. Dat moet gezien worden als het geheel van het Gentse net. Officieel heet het dat lijn 3 terugkomt als tram 30 en 31. Wanneer nu bij de uitvoering blijkt dat de lijnen 3 en 13 zullen heten, dan is er ten slotte niets aan de plannen veranderd, dat in wezen het opzet veranderd. Laten we dus maar rustig afwachten en vanaf het ogenblik dat wij iets konkreets weten, worden onze lezers ingelicht. Meer kunnen we echt niet doen!

- In TP 37 schreven we over een wit plaatje dat op de bijwagen van lijn 20 werd gezet met de tekst "Alleen abonnementen". Als dat plaatje er nu niet opstaat, beste lezer, is dat niet onze fout. Wij hebben het gezien, en het vermeld. Dat was onze taak.
- Wat lijn 2 betreft, geven wij graag de volgende toelichting: Om over enkele weken of maanden niet de Brusselse Steenweg te moeten openbreken bij het aanleggen van de tramlijn naar de Zwemkom van Gentbrugge, werden tijdens de straatwerken een dubbel afbuigend spoor op de De Smetlaan aangebracht, dat voorlopig slechts de Brusselse Steenweg kruist: meer niet. Men legt een tramspoor niet van vandaag op morgen aan. Wij meldden reeds dat de Gemeenteraad van Gentbrugge zijn akkoord gaf. Dat moet nu ook nog van het Ministerie bekomen worden. Als dat gebeurd is moeten de werkploegen kunnen gereedstaan om te beginnen, en gelet op de huidige activiteiten kan dat nog wel even duren. Kom ons nu in 's hemelsnaam niet verwijten als de volgende week toch al begonnen wordt! De MIVG is ons geen enkele uitleg verschuldigd! De werkploegen hebben thans werken uit te voeren in de Vlaanderenstraat, de Ferrerlaan, Moskou en het lopende onderhoud elders. Eens die ^{nieuwe} sporen gereed, wil de MIVG de volgende diensten uitvoeren, WEER EENS, als deze plannen niet veranderen,:
- lijn 1 afwisselend vanaf het Kerkplein naar Moskou én Arsenaal;
 - lijn 2 afwisselend vanaf stelplaats naar Arsenaal en Zwemkom.
- Waarschijnlijk (!!!!!) zal dit nog in 1972 geschieden.
- Ten slotte, beste Lezer, is er uw vraag omtrent het voorval van de 7501 op 18 dec. 71. Plaatsgebrek noopte ons dit bericht samen met nog zoveel andere feiten, voor publikatie naar deze maand te verschuiven. Wij hopen hiermede naar wens op uw vragen geantwoord te hebben.
- PCC 29 kwam op 1 jan. 72 in dienst als dw 1 op lijn 1.
 - PCC 30, die zoals vroeger gezegd, op 4 jan. 72 aankwam, is pas op 15 jan. 72 in reizigersdienst. Voordien reed hij al wel als leswagen.
 - Wegens het veranderen der plannen voor de Ferrerlaan, werd de lus rond het Van Beverenplein op het bestaande enkelspoor van de Ferrerlaan aangesloten, in afwachting dat de nieuwe situatie haar bekroning zal vinden in het aanleggen van nieuwe sporen op de Ferrerlaan. De aansluiting van de lus op het enkelspoor gebeurde op vr. 21 jan. 72. Dan moesten nog allerlei zaken geregeld worden, o.a. het snoeien van de bomen, zodat de 13 als eerste rond het plein reed op di 25 jan. 1972. De 13 werd gevolgd door de 06-30-18-09-20-01-15 en 29.
 - Voor lijn 20 wordt een afgescheiden baan aangelegd tussen de Schooldreef en de Voetbalstraat.
 - Kortelings zullen de werken aangevat worden op Moskou, waar voor lijn 1 eveneens een lus gebouwd wordt.
 - De MIVG beschikt nu ook over enkele reservedraaistellen PCC.
 - Op de plaats van de vroegere tramsporen 5, 6, 7 en 8, waar lange tijd bussen gestald stonden, zijn nu nieuwe sporen aangebracht voor de trams.
 - 10 jan. '72 was een zwarte dag voor de nieuwe trams: Op de Koornmarkt werd de 22 door een ander rijtuig gevolgd. Toen de 22 optrok overschreed de volgende tram de wisselkontakten, zodat tussen de wielgroepen van de 22 de wissel veranderde, met gevolg dat de 22 uit de sporen ging, tegen een verlichtingspaal aanreed, die afknakte en omviel, gelukkig zonder verdere gevolgen. De 22 was slechts licht beschadigd. Om 16.15u kwam een Nederlandse vrachtwagen met opligger in aanrijding met de 26. De 26 werd een meter buiten de sporen gezet, maar kon later op eigen kracht binnenrijden. Einde januari was dit rijtuig nog steeds buiten dienst.
 - Alle PCC wagens worden voorzien van verchroomde waterlijsten, die het dakwater bij regenval, naar de achterzijde van de wagen afvoeren. De 07 kreeg een proefmodel, dat op de andere wagens nog werd aangepast, waarvan de 12 de eerste uitgave was.

N.M.V.B. - HENEGOUWEN EN WEST-VLAANDEREN.

Op do 13 januari 1972 werd emr S 10.261 van Jumet naar Oostende overgebracht. Het is ons nog niet bekend wat er precies met dit rijtuig gaat gebeuren.

-Over ruim 1000 meter worden dwarsbalken vernieuwd op het linkerspoor vanuit Oostende gezien, tussen Mariakerke Dorpsstr. en Raversijde. Een Standaardrijtuig (9817??) sleept hiertoe enkele platte wagens, met dwarsbalken beladen, en één gesloten goederenwagen met allerlei gereedschap. Het tramverkeer verloopt op deze sectie op enkelspoor, maar er is geen vertraging. De beveiliging geschiedt door de overhandiging van de "stok". Op 12 jan.72 had een aanrijding plaats tussen een tram en een auto, op het kruispunt Raversijdestraat-Troonstraat, in Mariakerke. Na twintig minuten oponthoud kon de tram verder, met wat krassen voorop.

UIT DE HOOFDSTAD - M.I.V.B./

-Een vriendelijke lezer schrijft ons dat de lijnen 25 en 35 eerlang de brug van de Waverse Steenweg, over de spoorlijn zullen verlaten. Er blijkt inderdaad een spoorverlegging op komst te zijn, waarbij de trams over de pas gebouwde metrotunnel zullen rijden. Zoals men weet is deze metrotunnel boven de NMBS lijn gebouwd. De bovenleiding over deze versporing is reeds aangebracht.

-Op za 15 jan.72 is een dronkelap met een auto de metrotunnel ingereden aan het Louisaplein. Hij reed ongehinderd verder tot in het station Luksemburg, zowat één km. ver. Er was beschadiging aan de spoortoestellen en het tramverkeer bleef geruime tijd onmogelijk, waarbij alle lijnen voor de duur der storing weer bovengronds gingen rijden.

-Op za 18 dec.71 kreeg GPCC 7501(II) moeilijkheden bij het inrijden van de tunnel-Louisaplein. Het bleek niet mogelijk de pantograaf te gebruiken. Na wat op en af gereden te hebben, werd de 7501 door een PCC van lijn 101 opgedrukt naar het Fricqplantsoen. Van daaruit werd de tram naar de stp. Koningslaan gebracht. De storing duurde ruim een half uur, en vele Amutraleden die de aankomst van de speciale tram 1407 afwachtten, hebben de feiten vastgesteld.

-Een tikfout in TP gaf een onjuist beeld van ons tramstel van 18 dec.71. Dit stel bestond nl. uit emr 1407 met bw.967. dit bijwagennummer staat verkeerd in TP 51!

-Op di 18 jan.72 heeft tramlijn 19 haar activiteiten naar de ondergrond verlegd tussen het Louisaplein en het Fricqplantsoen. Enkele standaardwagens van de laatste "bovengrondse dag" (17.1) zijn: 1602+602; 1603+605; 1606+606; 1271+2177; 1318+2004.

-Lijn 19 wordt nu bediend door de van lijn 103 vrijgekomen PCC rijtuigen. Hier volgen in volgorde van opgave, de lijnen zoals zij worden uitgerust met GPCC wagens (Tussen haakjes de streefdatum voor de uitvoering)

Lijn 103 - 18 jan.72; lijn 25 (februari 1972) lijn 18, (einde april 1972); lijn 19 (einde juni 1972.)

In principe zal de Reyerstunnel op 29 april in gebruik genomen worden, en de dan vrijgekomen PCC's van lijnen 25 en 18 worden dan ingezet op lijn 90. Als dan omstreeks einde juni lijn 19 GPCC's krijgt, gaan de PCC's van deze lijn naar lijn 32, die dan eveneens tunnelliijn wordt tussen Bosvoorde-Boendaal-Bos - Louisalaan-Kleine Ring - Rogierpl - IJzerplein.

Zou het niet interessant zijn bij deze gelegenheid deze lijn terug in dienst te stellen als lijn 17? Dat zou voor de bewoners van Bosvoorde en Ukkel geen vreemde verschijning zijn, en de tunnelreizigers zouden veel gemakkelijker onthouden dat de lijnen 17-18-19 en 101-102-103 de tunnel bedienen! De kosten van filmaanpassing zijn uiteraard dezelfde.

- Er is geen sprake van lijn 103 naar de Heizel te verlengen vanaf het Brugmannziekenhuis. De bovenleiding op die sekte werd aangepast om als proefbaan te dienen voor test van panto's.
- De eerste tramlijn die met pantograaf zal gereden worden, zal lijn 90 zijn, vanaf het ogenblik dat de bestelde 25 tweerichtings-GPCC zullen geleverd zijn, in 1973.
- In 1972 zal de 7500(ex 7501)(I) verbouwd worden zoals de huidige GPCC's. (3 traktie draaistellen)
- Op dit ogenblik wordt geen enkel rijtuig type 9000 voorzien van pantograaf. Dit zal wellicht nooit gebeuren.
- Pantografen op de rijtuigen 4001-4043 zullen er pas komen vanaf 1975, op het ogenblik dat deze rijtuigen dienst zullen gaan doen op de lijnen 39 en 44. Deze lijnen zullen op dat ogenblik enkel nog rijden tussen het Montgomeryplantsoen en Stokkel, resp. Tervuren. De Metro zal dan in dienst zijn tussen Tomberg en Vismarkt.
- Met het oog op de bediening van de Universitaire Uitbreidingen in St Lambrechts Woluwe, zal lijn 39 verlengd worden tussen Stokkel-Dumonplein en Stokkel-Station(ex Brussel-Tervuren). Indien alles naar wens verloopt zal nog dit jaar met deze verlenging begonnen worden.
- De spoorverlegging op de Tervurenlaan bij het Montgomerypl. houdt verband met het aanleggen van een ondergrondse keerlus voor lijnen 39 en 44, waarbij deze lijnen naast de Metro zullen stoppen. Deze lus is thans in aanbouw onder de de Broquevillelaan - Hertogstraat - G. en J. Martinstraat.
- Het verlengen van de Metrolijn tussen de Vismarkt(St Katelijnepl) en de stelplaats van de Birminghamstraat zal eerlang worden aangevangen. De tunnel zal dan bij de Vlaamse Poort het Kanaal kruisen, en ongeveer langs de Mariemontkaai en Demetskaai, de stelplaats bereiken. Er komt een station onder de Ninoofse Steenweg. Reizigers zullen waarschijnlijk vanaf het begin tot dit station worden toegelaten. Tussen het station en de stp zal geen reizigersvervoer plaatsvinden.
- Aankomst van de GPCC's in het station Ukkel-Kalevoet.
7506, 9 okt. 1971; 7507, 16 okt. ; 7508, 21 okt. ; 7509, 28 okt.;
7501, 28 okt, maar pas gelost op 29 okt. ; 7512, 9 nov. '71 ;
7510, 9 nov. maar gelost op 10 nov. '71 ; 7513, 19 nov. '71 ;
7511, 19 nov. '71, maar gelost op 20 nov. ; 7517, op 25 nov. ;
7514 op 30 nov. ; 7518 op 2 dec. '71 ; 7515 op 7 dec; 7519, 8 dec. ;
7520 op 11 dec, maar gelost op 13 dec. ; 7516 op 14 dec. '71;
7521 op 16 dec; 7522 op 16 dec, maar gelost op 17 dec;
7523 op 21 dec; 7524 op 22 dec ; 7525 op 22 dec, maar afgeladen
op 23 dec ; 7526 op 29 dec; en 7527 op 5 jan. 1972.
- Op ma 3 jan. '72 reed een auto in op PCC 7124 (pas hersteld na brand Boerenbetoging!) in dienst op lijn 18. Het ongeval gebeurde ter hoogte van de Darwinstraat.
- De nieuwe sporen op de Bolwerklaan voor lijnen 18-19-101-102 en 103 werden in dienst genomen op wo 22 dec '71 in de richting Schaarbeekse Poort, en op do 23 dec. in de richting Antwerpse Poort. De NMVB sporen werden slechts op 24 dec. aangesloten, zodat deze lijnen op 23 dec. alleen onder het Manhattan Center doorreden.
- Einde oktober-begin november 1971 werden de sporen van de ex lijnen 9-63-76 opgebroken in de Van Arteveldestraat, en de Anderlechtstraat, tussen de Beurs en de Anderlechtse Poort.
- Sedert oktober '71 worden nieuwe, blauwe, transitotiketten verbruikt, die gemeenschappelijk zijn voor 101, 102 en 103.
- In de Vooruitgangstraat worden nieuwe sporen gelegd, één aan elke kant van de straat. Het westelijke spoor ligt gestrengeld MIVB - NMVB. Waarschijnlijk voor bouwen tunnelmonding Rogierpl.
- Op het Vergoteplantsoen zijn wissels aangebracht tussen de bestaande sporen van lijnen 23 en 90, en de inrit van de tunnel onder het Montgomeryplantsoen. Er zijn nog geen sporen in de tunnel aangebracht.