

trampost

MAANDBLAD VAN DE VERENIGING VAN HET TRAMMUSEUM TE SCHEPDAAL

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: AMUTRA
PANNENHUISSTRAAT, 164, 1020 BRUSSEL

ONTWERP TITELBLAD: GOSALBT

REDAKTIE ADRES: ROGER BASTAENS
KERKENDIJK, 1, 2200-BORGERHOUT

NUMMER 54. (5° jaargang nr 6.)

MAART 1972.

ROTTERDAM - 11 mei 1972.

Enkele leden hebben een schriftelijke bevestiging gezonden van hun deelneming aan de reis naar Rotterdam. Teneinde iedereen die mee wil gaan tijdig te kunnen bereiken, is het volstrekt nodig dat ieder deelnemer zijn adres laat worden aan de Redactie, ook de Antwerpse leden! In Trampost komen we op deze reis niet meer terug!

Er blijven nog vijf kalenders NVBS over, voor 1972. Belangstellenden kunnen zich in verbinding stellen met de Redactie. (tf. (03)36.04.92

Weerzien in La Louvière.

Zaterdag 18 maart 1972 is voor onze Leden een vriendelijk weerzien geworden met La Louvière. De 65 deelnemers hebben zich de reis beslist niet beklagd! De zon was van de partij, en bleef dit trouwens de ganse dag! In de stralende ochtendzon wachtte de 41010 met bw 19409 de deelnemers op aan de terminus van lijn 36 bij het station. Via lijnen 30/31 en 80/82 spoorden we naar Strépy-Bracquegnies en Maurage. De nieuwe keerdriehoek was slechts één dag in dienst, zodat we deze innovatie bijna inhuldigden. We waren ook getuige van de belangrijke spoorwerken die plaatsvonden tussen Bracquegnies en Maurage. Men zou echt niet zeggen dat deze lijn "ziek" is! Terug naar La Louvière om de ringlijn te berijden: Drapeau-Blanc, Haine St Pierre, Jolimont, Fayt, Manage NMBS, Dayt, La Croyère, Bois d'Haine - La Louvière. Op deze manier bereiden we de lijnen van La Louvière als 32 - 33 - 39 en 35. Aan de Pont de Thiriau beleefden we het spektakel van de dag, toen wij daar aankwamen via lijn 35. Tegenover ons stond de aankomende 33. Die reed toen achteruit om via de wissel van lijn 32 uit te wijken. Van daaruit moest over het haast nooit gebruikte verbindingsstuk van de driehoek worden gereden. Een twintigtal fotografen stond gereed, de gevoelige lenzen in de aanslag! De moeite werd met een vuurwerk beloond! Toen onze 33 terug op het goede spoor gekomen was, en wij onze rit wilden voortzetten, kwam lijn 39 aanstormen, en plaatste zich nonchalant voor onze 41010. Mijn terminus is mijn koninkrijk! Met een boze blik op het legertje fotografen, en een forse ruk aan de stuurknuppel verdween de 39 terug naar La Croyère. Het spoor was vrij en wij konden ook verder. In La Louvière werd een uur vrijaf gegeven voor de middagpauze. Omstreeks 14u. reden we via lijn 36 naar Binche. In Péronnes zagen we ook hoe belangrijke aanpassingswerken waren uitgevoerd aan de weg en waarbij ook belangrijke spoorwerken werden uitgevoerd.



AMUTRA



In Binche kwamen we via de eindlus van 36 en 93(N.M.B.S.) op lijn 90. Via de normale route van lijn 90 reden we naar Bergen. Natuurlijk was er in Bray een stop om lijn 38 (met bw!) op foto vast te leggen. In Bergen was natuurlijk lijn 2 aan de beurt, met een stop in Eugies. Van hier naar Wasmes, en dan terug naar Bergen en La Louvière. In Bray had onze voerder een gids gekregen, want personeel van La Louvière doet normaal deze diensten niet. Grote dorst van alle deelnemers was er de oorzaak van dat vanuit Bergen een latere trein naar Brussel moest worden genomen, maar alles regelde zich ten gunste. Ondertussen vernamen we dat de afschaffing van de lijnen 32-33-35 en 39, en hun vervanging door bussen, uitgesteld werd tot het indient stellen van de zomerregeling, op 28 mei '72. De laatste trams zullen dus normaal op 27 mei rijden, behoudens wijzigingen.

Heropening Trammuseum - 25 maart 1972.

Een week later was verzamelen geblazen in Brussel. De goeie ouwe 10284 met bw 19307 bracht ons naar Het Rad, korf nà 9 u. Daar wachtte de ART 300, met bw 19445. Een aantal leden gaf er natuurlijk de voorkeur aan om met de spoorauto mee te rijden. De 10284 reed echter voorop, om in geval van defekt, de ART 300 te kunnen wegslepen. Dat was echter niet nodig: de ouwe rakker kweet zich behoorlijk van zijn taak, zij het dan met veel gekreun en asthmageluiden. In Leerbeek werd overgestapt in bussen, die ons zoals vorig jaar, naar Schepdaal brachten voor het traditionele openingsbezoek. Het prachtige weer trad in al zijn gulheid tegemoet aan de verzuchtingen van de muzeümploeg, die vele rijtuigen had buitengezet, zodat vele foto's konden gemaakt worden van trams die normaal binnen staan. De 10112 heeft nog steeds vele aanhangers, maar de blikvanger van de dag was waarschijnlijk toch wel de 9704, die degelijk hersteld, zijn vroeger glorieus kopbord KLAPDORP C CAPPELLEN torste! (voorloper van lijn 65) Het is de bedoeling de 9704 terug in zijn oorspronkelijke toestand te brengen, zodat dit rijtuig, dat vele jaren Mechelen doorkruiste, een tip van de Mechelse sier kan tonen in de toekomst. Voor we echter tot die toestand komen, zal er in Mechelen echter nog wel wat water in de straten staan... De terugrit naar Brussel gebeurde op dezelfde wijze als we gekomen waren. In de namiddag echter was er een 150 man sterke groep verzameld aan de Marsveldstraat. Omstreeks kwart voor drie kwamen twee muzeümmstellen van de MIVB aanrijden, voor de gelegenheid uit Haacht overgekomen: de motorwagens 1969 en 1763, met resp. de bijwagens 29 (open zomerrijtuig!) en 671. Het instappen verliep nogal vlot, want iedereen wenste zich een plaatsje te verzekeren. De motorwagens waren voorzien van de volgende kopborden, de 1969: TRAM MUSEE en de 1763: MUSEE TRAM
MUSEUM M DU TRAM DU TRAM M MUSEUM

De kopborden waren rood - geel - rood, met witte letters en zwarte M. Deze rit, die als propagandatocht voor het museum bedoeld was, is in dat opzet volkomen geslaagd! Pers en TV waren van de partij, en velen kregen de indruk dat we de volgende krantenedities allemaal moesten kopen. De verslagen echter waren aan de matige kant: de deelnemingsprijs van 160 fr. was een zware dobber vonden enkelen. (Gelukkig moesten wij daar niet lang over denken, en even gelukkig mocht de pers gratis mee) De stad werd in alle richtingen doorkruist, en alle wandelaars zullen wel iets ongewoons gemerkt hebben. Dat bleek althans uit de vele vriendelijke gebaren die ons werden toegewuifd. Onze rijtuigen deden het bepaald goed, en hun motorengeluid klonk als muziek in de oren. Veel hebben we te danken aan de vlotte medewerking van de MIVB, in alle rangen, zonder wiens steun, deze dag niet zou geweest zijn wat hij nu wél geworden is: Onvergetelijk!

Wij zijn de MIVB daar zeer erkentelijk voor!

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

* Op 29 maart 72 had FCC 2036, in dienst op lijn 24, ter hoogte van de Muggenberglei een pantograafsbreuk. (richting stad) Het duurde even vooraleer de opstopping ontbonden kon worden. Achter de 2036 stonden de 2122 (leswagen), de 2110 en de 2111. De 2036 werd ten slotte opgeduwd door de 2122 tot aan de lus van de Stenenbrug, waar de 2036 werd uitgezet, en de leswagen zijn plaats innam. Dit gebeurde omstreeks 10 u.

*Tijdens de laatste weken van 1971 werd lijn 12 in Deurne terdege onder de handen genomen. Inderdaad, de sporen op de Ter Heydelaan waren dringend aan vernieuwing toe, zodat op zeker ogenblik de borden "Langzaam rijden" eraan te pas kwamen. Vanaf de Palinckstraat tot de Gallifortlei werden de oude sporen nu vervangen door nieuwe, van het type Vignol, cf. Herentalsebaan Deurne. Ook de dwarsliggers zijn door nieuwe vervangen, terwijl het geheel op een bed van keien werd gelegd. De lus aan het Antwerp-stadion werd reeds een tijd geleden vernieuwd, maar met groefrails. De rijtuigen van lijn 12 namen toen terminus op de driehoek Gallifortlei.

Tijdens de eerste helft van maart '72 werden dan de nieuwe sporen bedekt met een laag steenslag, zoals ook elders op het net gebeurde. Alléén de rails zijn bloot gebleven. Op deze manier zal er bij droog weer geen stof meer door de rijtuigen worden opgeworpen, zoals dit destijds vaak gebeurde. Deze werken vinden nu hun voltooiing op het laatste stuk, nl. tussen de Gallifortlei en de halte voor de terminus.

*Nieuwe schuilhuisjes met glazen wanden werden aangebracht langsheen lijngedeelten van lijnen 3 - 10 - 12, o.a. Schijnpoort Turnhoutsebaan, Ten Eeckhovelei, Ter Heydelaan. Langsheen meerdere buslijnen komen nu ook deze schuilhuisjes.

*De autobrug tegenover de K.V.O. is op ma 13 maart 72 officieel aan het verkeer vrijgegeven; ze zal enkele jaren in gebruik blijven. Op vr 17 maart 72 werd dan in de Lange Nieuwstraat het laatste stuk nieuw spoor ingereden door de lijnen 10 en 11. Deze sporen waren gereedgekomen nadat de huizen in het begin van de straat gedeeltelijk werden gesloopt, om plaats te maken voord deze sporen. De lijnen 10 en 11 bereden deze nieuwe sporen nog in de oude richting, tot het uur 0 aanbrak.

*Dat uur 0 kwam dan op de 30 maart 1972, om enkele minuten voor 23 uur. Op lijn 10 reden in late dienst de 2089 en 2103. Op lijn 11, de 2106 en 2104. De laatste wagen van lijn 11 die de lus St Jakobsmarkt-Kipdorp-Wolstraat-Melkmarkt-Kte - en Lange Nieuwstraat bereed, was de 2104, om 22u.37. De laatste 10 en tevens laatste tram was de 2089, om 22.47u. Vanaf dat ogenblik werden lijn 10 en 11 langs de De Keyserlei-Meir naar de Groenplaats afgeleid. Ook voor de laatste maal! De laatste 10 vertrok op de Groenplaats om 00.u.00 op 31 maart. Het was de 2103. De laatste 11 op de Groenplaats was de 2104, om 00u.07 op 31 dec.72. Op lijn 2 reden die laatste avond: 2032-2037-2039 en 2071. De laatste 2 vertrok op de Groenplaats om 00u.15 en was de 2037. De laatste 2 op de Groenplaats en op de Meir... en de De Keyserlei...

Ten slotte was er de laatste 3 die het traject Lambermontpl. Nationalestraat - Groenplaats-Meir-De Keyserlei bereed. Dit laatste vertrek had plaats op vr. 31 maart 72 te 00u.14 aan het Lambermontplein, en werd verzekerd door de 2017. Dit rijtuig was tevens het laatste dat de dienst Groenplaats-CS bereed, juist na de 2037 van lijn 2. Vanaf begin diensten op 31 maart 72 te 4u30 ongeveer, reden lijnen 2, 3, 10 en 11 allen naar de Melkmarkt, maar langs de Lange Nieuwstr-Kte Nieuwstr enz. Deze verbinding werd tijdens de nacht verwezenlijkt, en de eerste die er doorreed was de WW 8826 met de bovenleidingswagen 8861. Zij stonden

reeds op de Kipdorpbrug terzijde sedert 22u., op de dan nog niet in gebruik genomen sporen tegenover het Theatre-Building. Ten slotte nog dit: Aan de geleider van de 2037, laatste 2, werd door een reiziger een roos aangeboden... Meer MIVANieuws in ons volgend nummer.

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

*Het Brusselse Design Centre richt in samenwerking met het Ministerie van Verkeerswezen een tentoonstelling in over de metro van Brussel, van 6 mei tot 21 juni, onder de titel "Nivo 1". Op de ons ter hand gestelde tekst is niet gezegd waar nu de tentoonstelling gehouden wordt, maar voor zover wij uit de tekst opmaken zou dit zijn in de Ravensteingalerij 51.

*Museumrijtuig 1969 kwam op 21 februari '72 van Haacht naar Woluwe. De 1763 volgde op 22 feb; de bw 29 op 23.2 en de 671 op 24.2. Op 25 maart 72 werd met deze rijtuigen de openingsrit in Brussel gehouden, naar aanleiding van de jaarlijkse heropening van het Tramuseum van Schepdaal. Zie elders in dit blad.

*Aankomst GPCC in Brussel. (Ukkel-Kalevoet)

De GPCC 7539 kwam aan op 23 feb. 72, en werd dezelfde dag gelost. Voor zover niet verder vermeld, gebeurde het lossen telkens op de dag van aankomst. 7538 - 25 feb. 72; 7540 - 29.2; 7533 - 9 mrt; 7541 - 10. mrt; 7542 - 15 mrt; 7543 - 17 mrt; 7544 op 21 maart, en 7545 op 25 maart 72. De 7545 werd echter pas op 27 maart gelost en naar de stelplaats overgebracht.

*Sedert di 21 maart rijdt een GPCC op lijn 18 in normale dienst. Die eerste dag was dat de 7527, maar die werd vervangen door de GPCC 7515, die op zijn beurt vervangen werd door PCC 7171. Op 22 maart was het de 7512, op 23 mrt de 7515, maar die werd uitgewisseld tegen de 7514;

Op 24 mrt dan reden de 7517(dw 558) en 7509(dw 562) op lijn 18

*Naar alle waarschijnlijkheid zal lijn 90 nog voor lijn 25 met GPCC worden gereden, en men overweegt de invoering van éénmansdienst op deze lijn, echter eerst met PCC.

*Vr 17 mrt '72 werd het nieuwe spoor langsheen het Internat. Rogiercentrum, richting voorsteden, in dienst genomen door lijnen 52-55-58-62 en 81. Dat liet toe in de Vooruitgangstr. ook de tegenrichting gedeeltelijk te verleggen in de richting van het stadscentrum, bij het oprijden van het Rogierplein.

*Einde maart was het aanleggen van het tweede spoor in de Reyerstunnel in uitvoering. De ballast werd aangebracht door middel van wegtraktor 20, die tot spoorvoertuig omgebouwd is, en door transportwagen WW 128. (bak)

*Het tweede spoor (richting Tervuren) op de Tervurenlaan, tussen het Montgomeryplantsoen en de G. & J. Martinstraat wordt nu ook aangelegd. (einde maart)

*Binnenkort zullen de PCC 1339 en 1340 van Den Haag, die nog in Brugge zijn, naar Brussel worden overgebracht, waar ze zullen proefrijden. Dit werd ons al medegedeeld in Brugge bij ons bezoek aldaar op za 24 apr. '71. Wat toen nog niet vaststond, blijkt zich thans te voltrekken, althans volgens een bericht in D'Amsterdamse Tram, nr 239 van 25 maart 72.

*Op 17 jan. 72 reed de laatste 19 bovengronds. Deze rit werd gereden door de PCC 7141 van Groot-Bijgaarden naar Vorst. Enkele Amutra-leden waren van de partij, en hadden een bordje op het rijtuig gehangen met de tekst:

17 - 1 - 1972
DERNIER 19 METRO
LAATSTE UIT

Van zodra de 7141 voorbijgereden was, knipte de MIVB de bovenleiding door, vergrendelde de wissels en

werd begonnen met de aanleg van een uitwijkspoor: Frickplantsoen. Einde maart waren de sporen van lijn 19 boven de tunnel grotendeels reeds opgebroken, terwijl de bovenleiding al vroeger over het ganse traject verwijderd was. MIVG NIEUWS IN ONS VOLGEND NUMMER.