

tkampost

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 55. (5° jaargang nr 7)

APRIL 1972.

Het is al zo vaak voorgekomen dat buitenstaanders ons de vraag stelden: "Waarom trams verzamelen?"

Deze vraag werkt veelal ontvullend, want de meesten van ons hebben zich deze vraag vaak zelf nooit gesteld. Evenmin stelt bv. de filatelist zich deze vraag. Verzamelen komt nu eenmaal spontaan, en de beslissing wordt nooit meteen genomen. Ze is het gevolg van vele omstandigheden; toeval en bewuste interesse doen hun duit in het zakje. In hoever is het trouwens zinvol zich de vraag te stellen: "Waarom trams verzamelen?"

Dan komt vaak het antwoord: "Filatelisten verzamelen postzegels, numismatici verzamelen munten, waarom zouden wij geen trams verzamelen?"

Eerstens: "Trams" verzamelen is grootspraak. Wij verzamelen geen trams, maar zoeken enkele geschikte exemplaren op, brengen ze in hun oorspronkelijke vorm terug, of behouden de bestaande vorm. Dat is echter muzeümactiviteit, en het is ten minste oneerbiedig dit doel te vereenzelvigen met "trams verzamelen", want verzamelen doet erg denken aan nijverige mieren, die maar stapelen om te stapelen, en muzeümwerking is toch wat anders. Muzeümwerking is voorwerpen, van welke aard dan ook, uit het verleden bewaren, zo nodig herstellen, en ze in het bereik brengen van de buitenstaanders, al of niet geïnteresseerd. De meesten van ons hebben nooit de paardetram gekend, maar wat is het fijn dat we die nog kunnen tonen! En daarenboven gebeurt dat geheel belangeloos: niemand van ons verdient er wat aan, maar velen van ons leggen jaarlijks een aardig duitje toe om het geheel op gang te houden. Tot daar het kollektieve "trams verzamelen".

Individueel is ieder van ons aan een specifiek onderdeel van het geheel geïnteresseerd. "Gespecialiseerd" zou de industrie zeggen. Wij zeggen liever "speciaal geïnteresseerd".

Het is niet mogelijk te zeggen wat ieder van ons nu precies aantrekt in het verschijnsel "tram". Het geheel is veelomvattend, en het is gelukkig voor ons, dat we niet allemaal hetzelfde deel van het geheel willen uitdiepen. Dat zou de aktie alleen maar fel relativeren. Feit is echter dat de vele foto's en dia's die door ons gemaakt worden een schat aan heemkundige dokumentatie bevatten, die door betaalde krachten nimmer zouden kunnen worden vastgelegd, omdat ze het gevoel veelal ontbreken, dat zo nodig is om een bepaald onderwerp in zijn totale omvang tot ons te laten komen. Als een tram 60 jaar tussen ons de stad doorkruist, moet hij meer zijn dan een ding! Als je zo een rijtuig



AMUTRA



in de straat tegenkomt, dan komt daar meteen 60 jaar leven aanbollen, want het leven van vele mensen is met het bestaan van deze rijtuigen verweven, evengoed als het bestaan van dat rijtuig 60 jaar ons leven vergemakkelijkt heeft, en of Meneer of Mevrouw al jaren met geen tram meer gereden heeft verandert daar niets aan! Wij beschikken over foto's van het huidige rijtuig MIVA 379, omstreeks 1908, toen het als ROODE TRAM in dienst kwam op de Buurtlijnen ten noorden van Antwerpen. In 1920 door de Antwerpse Tramwegen in dienst gesteld op de stadslijnen, zijn ons foto's bekend van dit rijtuig op lijn 1; in 1934, verbouwd naar het model van alle stadstrammateriaal, met koersbord op lijn 4, op de oprit van de brug van het Kiel. Fietsers moesten te voet over de brug, maar de tram mocht er over rijden. Voordien, in 1930, hadden deze rijtuigen duizenden bezoekers naar de Wereldtentoonstelling gebracht, nadat er alle banken werden uitgenomen om het vervoersaanbod te verhogen. Na 1934 kwamen ze terug in dienst op lijn 1, tot in 1944 de Bezetter ze opeiste op lijn 17. Het waren toen nog steeds de enige grote rijtuigen in het stadsnet. Na de bevrijding einde 1944 kwamen ze in dienst op lijn 15. 1945 brengt ze terug op lijn 1, waar ze blijven rijden tot in 1963. Dan verhuizen ze naar lijn 10, en even later zijn ze in dienst op lijn 11-8 en 15, tot ze bij de éénmansdienst op lijn 12, op deze lijn als spitsuurversterking in dienst komen. Een gamma verbouwingen geven ons fotografisch een beeld van de wandel der techniek doorheen al deze jaren, en dan zijn we hier niet in de kleine bijzonderheden getreden! De vele foto's door onze Leden genomen geven een trouw beeld van de evolutie van het stadsbeeld in de laatste twintig jaren. Het ene brengt het andere met zich, juist omdat de dingen een geheel vormen. Ook daarom is de tram van een stad, een groot stuk geschiedenis van deze stad. En daarenboven nog een trouwe geschiedenis ook: Er is geen enkele tram uit België of Nederland in mei 1940 naar Engeland gevlucht! Wel zijn er velen met hun landgenoten door de Bezetter opgeëist en verplicht in Duitsland tewerk gesteld. Velen zijn samen met vele landgenoten nooit teruggekomen. Al is een tram dan geen mens, hij heeft toch vele jaren met de mensen lief en leed gedeeld, en ook dat mag even aangetoond worden. Wellicht is dat een deel van de verklaring waarom iemand van een tram kan "houden". Nadrukkelijk zeggen we hier: "een deel"!, want het gehele waarom is veel omvattender, en dus veel moeilijker te verduidelijken. Daarom doet het ons altijd een beetje nukkig worden als een wijsneuzig penneridder ons vraagt "Waarom trams verzamelen?" Mogelijk zijn er onder ons mensen die de mening van Freud delen, maar we hoeven echt Freud niet te citeren om onze mening te hebben over wat ons boeit. Overigens, met alle respect voor Freud! En de joernalisten die het nog steeds niet begrijpen nodigen we vriendelijk uit een paar jaar lid te worden van onze tramvereniging, en hun kennis omtrent het waarom zal er beslist wel bij varen. En welk joernalist zou durven beweren dat hij genoeg weet? Neen Heren, wij zien de tram met een warm hart, maar wij zijn niet bij machte in een paar woorden te zeggen waarom, maar dat vinden we niet nodig. Hij (of zij) is een vertrouwd beeld uit de stad waarin wij leven, en evengoed als een vertrouwd gebouw dat gesloopt wordt in onze stad, een leemte nalaat, laat ook een gesloopte tram ergens een leemte na. Daarom komen Luikenaars en Luksemburgers naar het Trammuseum: hun tram is er!

Het behoort tot de normale bezigheden van de mens dat hij voorwerpen en inlichtingen verzamelt over allerlei onderwerpen en voorwerpen, en dus evengoed over het bestaan van de tram. De tram is in de loop der jaren een essentieel bestanddeel van een grote stad geworden, hij maakt deel uit van het dagelijkse leven, en dus mag en moet daar evenveel aandacht aan besteed worden dan aan de andere dingen die ons omringen. Sommige van deze dingen behoren tot het aangename, andere tot het nuttige. De tram tot allebei.

OM EN BIJ DE BEDRIJVEN.

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

*Een rechtzetting: In TP 54 blz.3,14° lijn van onderaan, staat .!.00.u.07 op 31 dec.'72.!De aandachtige lezer heeft daar natuurlijk 31 maart'72 van gemaakt...

*Nadat de laatste trams over de De Keyserlei en de Meir waren gereden, werd op 31 maart tijdens de dag op verschillende plaatsen stukken bovenleiding weggenomen. Op de De Keyserlei blijft enkel nog rijdraad boven de vroegere halte. Vermoedelijk is dat om een defekt geraakt rijtuig te kunnen opzij zetten.

*Tijdens de eerste week van april werden de bovenleidingskontakten weggenomen tussen CS en de De Keyserlei, en ook die voor het Kon. Astridplein, richting Borgerhout (3 en 24) en richting De Keyserlei, zelfde lijnen.

*Op het kruispunt De Keyserlei-Teniersplein/Frankrijklei wordt nu gewerkt aan het dak van het station, want vroeger was dit nog niet mogelijk wegens het verkeer dat op die plaats nog geregeld plaatsvond. Nu echter de ruwbouw van het station zo ver gevorderd is dat het verkeer kon verlegd worden naar deze plaatsen boven het station die gereedgekomen zijn, kon met het laatste stukje dak begonnen worden. De uitgravingswerken zijn in het station ook een flink stuk gevorderd.

*Enkele plannen i.v.m. de uitbreiding van de "moltram" schijnen nu vast te staan: Wanneer de sectie Groenplein-CS in dienst zal genomen worden, zullen de werken terstond worden voortgezet langs de Pelikaanstraat - Simmonsstraat-Merkatorstraat-Belgiëlei.

De lijnen 10 en 24 zullen ondergronds worden gebracht tussen het Operastation/Rooseveltpl. en de Buurtspoorweglei, zodat ze niet meer bovengronds komen in het centrum van Borgerhout.

Lijn 3 zal meteen onder de grond verdwijnen en pas op de Schijnpoortweg op eigen baan terug in het daglicht komen. Dat zijn oplossingen die aan logica niets te wensen overlaten.

De lijn naar Antwerpen-West (Frederik van Eedenplein) zal volgens goed ingelichte bronnen, inderdaad vanaf het Groenplein vertrekken en in een eigen tunnel de stroom kruisen.

Welke lijn deze verbinding zal doen is nog niet uitgemaakt, maar als men spreekt van een Oost-West lijn, dan is lijn 11 in overweging te nemen. Dat is tenminste onze bescheiden mening.

*Voor lijn 3 zijn er nog wel wat moeilijkheden op te ruimen: de NMBS is immers nog niet klaar met zijn plannen voor een ondergrondse zuid-noord verbinding, zodat de MIVA op het Kon. Astridplein nog niet kan beginnen, terwijl anderzijds er geen verbinding voorzien is tussen de Frankrijklei en de Leysstraat, dan met overstappen in het Opera-Teniersstation.

*De 2069 en 2124 worden in de CW van Scharfenbergkoppeling voorzien om gekoppeld te rijden. De nieuwe (te bestellen of pas bestelde) rijtuigen zullen voor BN rechtstreeks van deze koppelingen worden voorzien. Het is de bedoeling dat in 1975 noch slechts enkele rijtuigen van de 7379-7387 zullen overblijven als enige oude trams. Ook zal getracht worden de verlenging van lijn 3 naar de Keizershoek in dienst te hebben tegen de opening van de ondergrondse sectie CS-Groenplein.

*De stad Antwerpen kreeg de toelating een openbare lening van 2 miljard uit te schrijven om de pré-metrowerken te bespoedigen.

*Op 27 dec.'71 reed emr 6403 los op lijn 12!

*Op 25 apr.'72 ontspoorde de 7387/12 in de bocht van de V. Wesenbekestraat-Gemeentestraat. Achter de 7387 stonden dra de 2047 en de 7384 te wachten. Na verschillende pogingen gelukte de 2047 erin de 7387 terug op de vertrouwde weg te trekken. Een geweldige verkeersopstopping was het gevolg van dit ongeval dat zich voordeed tijdens de avondspits. De volgende dag was het

de beurt aan de 7381 om in de ochtendspits en op dezelfde plaats, het goede spoor te verlaten. Tijdens de beide ontsporingen werd lijn 12 afgeleid langs lijn 3.

*Tijdens de nacht van 19/20 april 72 werd op het Rooseveltplein de wissel weggenomen die destijds lijnen 72 en 75 (en ook 70-77) toelieten van de Italiëlei, de zuiderterminus te nemen bij de K.V.O. De wissel die de lijnen 40-41-42 naar dezelfde terminus bracht maar vanuit de Gemeentestraat, werd de week voordien reeds weggenomen. Nu er vier lijnen van het CS naar de Melkmarkt rijden, is er op deze sekte geen enkele keermogelijkheid meer... De laatste maal dat deze lus bereden werd in de richting west-oost-zuid-west-noord was tijdens de brand van het Kon. Atheneum. Lijn 1 naar de Noorderpleets was toen nog te berijden, en lijnen 63 en 61 pas verbust.

*Asfaltvernieuwingen met de daarbij behorende spoorverankeringen zijn op 25 april 72 begonnen op de Turnhoutsebaan in Borgerhout, ter hoogte van Cinema Roma.

*Volgens bepaalde geruchten zou de standaardwagen van lijn 3 tussen het Groenplein en het Lambermontplein vervangen zijn door een PCC, vanaf 2 mei.

*Het terug op peil komen van het personeelsbestand brengt met zich dat op verschillende lijnen terug meer rijtuigen in dienst komen tijdens de spitsuren. Lijn 4 kreeg er o.a. twee 5000en bij!

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

*Dat de tram in Gent niet dood is, weten we nu stilaan wel. Uit eerste bron weten we nu dat Verkeerswezen de bedoeling heeft lijn 4 vanaf het Maria-Hendrikaplein onder het St Pietersstation door, te verlengen naar het Akademisch Ziekenhuis (AZ). Dat komt dus neer op een posthume herstelling van lijn 8, maar dan door lijn 4 overgenomen. De lijn kan later nog verlengd worden naar een plan dat nog ter studie ligt.

Lijn 8 eindigde destijds aan de Sterre, maar lijn 4 zal terminus nemen in een ondergronds station waar de Galglaan en de De Pintelaan elkaar raken. Dit is vlakbij de Universiteitsgebouwen en het Akademisch Ziekenhuis. Beter kan het al niet. Hopelijk wordt nu vlug uitvoering gegeven aan dit zeer interessante ontwerp.

*De Rozemarijnbrug wordt van een nieuw brugdek voorzien en er worden nieuwe wissels geplaatst. De werken vorderen goed.

*Op 11 april 72 kwamen weer nieuwe tickets in dienst. Het MIVG embleem vervangt de vroegere T of A. Tram en bus krijgen nu dus dezelfde tickets.

*Begin april zijn in de Vlaanderenstraat de aanpassingswerken(?) gestart. Van de eigen baan voor de tram komt niets in huis.

De winkeliers zijn schuw van zulke dingen. Ieder zijn waarheid! Merkwaardigerwijze wordt nu een asfaltlaag aangebracht op de parkeerstroken, terwijl de tramsporen in kasseien gekluisterd blijven. De auto's wordt enkele richting opgelegd van buiten naar binnen de stad, en blijven dus over kasseien rijden.

*De spoorwerken in de Burgstraat en in de stp duren voort. Vanaf 17 april is PCC 17 uitgerust met een tickettenautomaat bij de bestuurder, en door hem bediend. De rechtstreekse tickets (A) zijn dezelfde als de overstaptickets (B), maar de A of B staan natuurlijk wel opgedrukt. Deze tickets zijn geel van kleur met aan beide zijden een 3mm brede groene strook.

*Het aanbrengen van waterafvoerbuisjes op de PCC wagens gaat voort.

*Op 24 april kwam bij wijze van proef op de Koornmarkt een tickettenautomaat in dienst, die door de reiziger bediend wordt. De tickets zijn nagenoeg dezelfde als de eerste dagtickets van de Brusselse Pré-metro, maar ze zijn geel met groene opdruk. Men zal nagaan of beide ticketdistributoren voldoening geven, en hiervan zal afhangen of er uitbreiding komt van dit opzet.

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

*Aankomsten van GPC in Ukkel-Kalevoet:

7546 op 30 mrt 72; 7548 en 7547 op 4 april 72, maar de 7547 werd slechts op 5 april gelost; 7549 op 12 apr. 72, 7550 op 14 apr; 7551 op 21 apr; 7553 op 22 apr; en ten slotte de 7552 op 28 april 1972. Naar verluidt zou de tweede reeks van 50 onmiddellijk volgen.

-Sedert 29 april 72 zijn de dienstregelingen van alle tramlijnen gewijzigd. Bij deze gelegenheid werd lijn 90 voorzien van PCC rijtuigen en uitsluitend van maandag tot maandag met éénmansdiensten bediend. Nochtans reed, wegens een defekt van een PCC op zondag 30 april 72, nog een laatste maal de 9036 op deze lijn. Op vrijdag 28 april reden dus officieel voor de laatste maal op lijn 90, 4000en, 9000en en standaardwagens, maar ook 5000en. In de avondspits noteerden wij op lijn 90 de volgende rijtuigen voor U: 1387 los, in vervanging van een defekte 4000, en 1435 met 2062. Verder 4021, 4015, 4029, 4022, 4024, 4026, 4023, 4018, 4035, 4020, 4039, 4019, 5004, 5003, en de laatste 4000 die aan het Noordstation vertrok was de 4014.

Na de avondspits kwamen de 9066 en de 9049 in dienst, maar de 9066 werd omstreeks 20.15u. op de Fonsnylaan uitgewisseld tegen de 9054. Zoals gezegd hierboven, was het echter de 9036 die de laatste 9000 op lijn 90 was, op 30 april '72.

* De 4000en van lijn 90 zijn nu in de stp bvan de Haachtsestwg ondergebracht en doen dienst op lijn 52, waar haast geen standaardds meer te zien zijn.

*Sedert 3 mei 72 is het station Diamant voor de trams van lijnen 23 en 90 opengesteld. Dit station is voorlopig nog niet uitgerust zoals de andere stations. De reizigers zijn hier nog verplicht vooraan in te stappen, en op de tram hun kaartje te kopen of af te stempelen. Dit station is overigens met enig vertoon in dienst gesteld. Op di 2 mei werd de openingsrit voor de Minister van Verkeerswezen en de Genodigden gehouden door zes GPC's, nl: 7503, 7508, 7521, 7526, 7533 en als reserve de 7516. De trams reden in deze volgorde, en waren voorzien van een groene film met witte letters DIAMANT, met daaronder zeer in het klein de datum. Het konvooi reed verder langs de St Michielslaan, Bos, Louisalaan, tunnel Kleine Ring tot aan de Schaarbeekse Poort, en dan naar de stp Haachtsestwg. Op het gemeentehuis van Schaarbeek had een ontvangst plaats. Diamant is immers op Schaarbeeks grondgebied gelegen.

*Omstreeks half april is de terminus van lijn 52 in Drogenbos licht gewijzigd: het wachtpoor werd op eigen baan in het grasveld gebracht. Door de tram bediende seinen beveiligen bovendien het achteruitrijden van de driehoek naar het grasveld.

*Een Lezer schreef ons dat hij op de elektronische film van een PCC, de lijnaanduiding 104 heeft gezien. Wij weten nog niet wat dat betekent, maar trachten klaarheid te krijgen. (De elektronische film is dat geheimzinnige bakje achter de zitplaats van de ontvanger, met rode, blauwe en grijze streepjes, die door een elektronisch oog worden ontcijferd en doorgezonden naar de aankondigingskastjes in de stations.)

*De eerste 5000 die door de MIVB buitendienst is gesteld is de 5022. Op de onderstellen zal een werkwagen worden gebouwd.

*De werken voor het oprichten van een nieuwe stelplaats in Oudergem (Drie Bruggen) voor metro en bus, zullen starten begin mei 1972.

*Tijdens de week van 10 tot 15 april '72, is de NMIVB overgegaan tot het uitbreken van de sporen van de ex lijn 74, aan het goederenstation Klein-Eiland van de NMBS. De week van 17-21 april bracht ons het wegnemen van de sporen in de Twee Stationsstraat, en vervolgens de Barastraat.

*Op 17 april 72 reed emr 4017 op lijn 81.

TP nr 55, blz.6.

Wegens de hiernavolgende mededeling moest veel nieuws van de MIVG, MIVB en NMVB naar volgend nummer worden verschoven.

Aangezien al onze Nederlandstalige leden TP ontvangen, wordt over deze rondrit geen schrijven meer verzonden!

Rondrit met een panoramische spoorauto van de NMBS op lijnen o.a. die voor het normale reizigersverkeer gesloten zijn.

De TTA, afdeling Luik organiseert op zaterdag 27 mei 72 een rondrit per spoorauto, zoals hieronder beschreven.

Vertrek Luik Guill. 8u.30, per spoorauto via lijn 43:

Luik-Rivage-Melreux (aank. 9.15u.) Overbrenging per bus naar Erezée-Brug, en stoomrit op de lijn van de TTA. De stoomtram zal worden voorafgereden door een spoorauto met platte wagen, zodat fotografen en filmers de gelegenheid hebben de stoomtram in volle aktie te filmen. Bezoek aan de stelplaats. Op de terugrit zal de restauratiewagen worden aangehangen, en zal aan de deelnemers een koude schotel worden aangeboden.

Omstreeks 12u.35 overbrenging naar Melreux, waar terug op de spoorauto wordt overgestapt.

Deze brengt ons dan naar Marche en Famenne en Jemelle. Verder naar de lijn Rochefort - Hour-Havenne, normaal voor reizigersverkeer gesloten. Terug naar Jemelle om via lijn 162 Ciney te bereiken, waar via lijn 128 naar Spontin wordt gereden.

Geïnteresseerden krijgen hier de kans om het prachtige slot van Spontin te bezichtigen. De terugreis loopt over Ciney, Namen, Hoei (nieuwe tunnel) en Jemeppe (langs nieuwe lijnsektie) naar Luik-Guill. Talrijke fotostops zijn voorzien.

Vanuit Brussel wordt een groepsreis naar Luik georganiseerd met de gewone treinen. Degenen die van verder dan Brussel komen kunnen zich in Brussel Nd bij de groep voegen, en dus zich belangrijk goedkoper verplaatsen.

Bijeenkomst: Brussel Nd, onder de elektrische uurtabel van de tunnel tot de perrons, om 7u10 - tfein E 707)

Luik-Guill. vertrekperron om 8u.15.

Prijs: Van Luik tot Luik, inbegrepen de reis per spoorauto, bus, stoomtram EN KOUDE SCHOTEL, dranken niet inbegrepen:

voor leden TTA: 500 fr, voor niet-leden TTA: 560 fr.

Prijs voor het HT ticket Brussel-Nd - Luik: 115 fr, met ten minste 20 personen.

Kinderen beneden de 7 jaar reizen gratis mee, maar betalen 70 fr voor de maaltijd. Kinderen van 7 tot 12 jaar: 270 fr met maaltijd.

De prijs Brussel-Luik-Brussel (115 fr) blijft in voorkomend geval afzonderlijk te betalen vóór het vertrek in Brussel Nd.

Bij plaatsgebrek moeten de kinderen de zitplaatsen vrijmaken voor de volwassenen.

Inschrijving: DIT IS BELANGRIJK!

De inschrijving geschiedt VOOR 15 MEI door storting of overschrijving van het verschuldigde bedrag op PCR 7376.37 van J.H. Renard, Quai des Carmes, 59, 4220-Jemeppe-Luik.

Op het stortings- of overschrijvingsformulier het aantal personen en de plaats van vertrek vermelden!

Door gewone inschrijving zien de deelnemers af van elke aansprekelijkheid tegenover de inrichter, wanneer zich enig ongeval, van welke aard dan ook, tijdens deze reis zou voordoen.

Het is ten slotte interessant erop te wijzen dat deze reis zeer is aangewezen op deelname van ouders, kennissen vrienden, burens en anderen: ze biedt wat van alles, vooral veel, zeer veel natuurschoon en verpozing. Spreek er eens over met uw omgeving, voor U vertrekt. Dat is eerlijker dan hen nà de reis in geuren en kleuren de schoonheid te verhalen, die ze zelf hadden kunnen beleven. Gun Uzelf en anderen deze heerlijke dag!

Bij ontvangst van uw TP, DADELIIJK inschrijven: vóór 15 mei!