

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

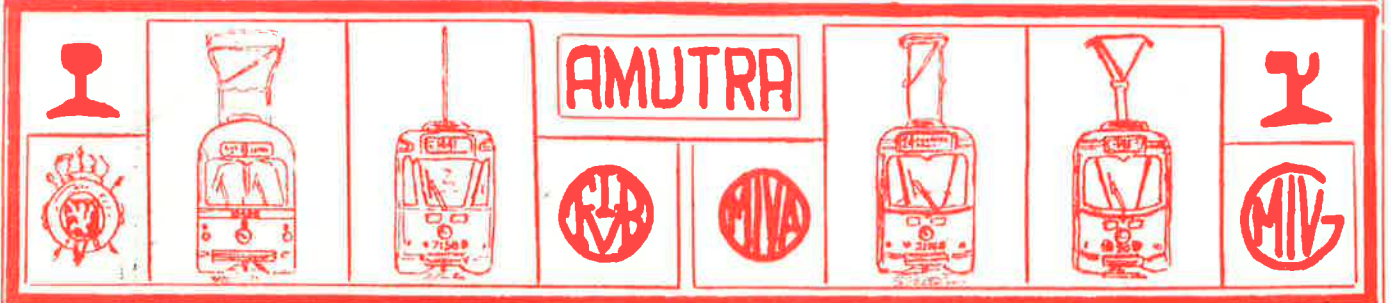
NUMMER 57. (5° Jaargang nr 9)

JUNI 1972.

TRAMWAYS A PONEYS - ANVERS.

Eén onzer Leden is erin geslaagd een belangrijk lot oude tiketten van de Antwerpse Poneytram te achterhalen. Dat is op zichzelf al een flinke prestatie! Deze tiketten echter worden ter beschikking van onze Leden gesteld aan de prijs van 20 fr. per reeks van 4. De opbrengst komt integraal ten goede aan de kas van het Muzeum. Proficiat, en hartelijk dank! Belangstellenden doen als volgt: U adressert een brief aan uzelf, met 4,5 fr. gefrankeerd. Deze omslag plooit U dubbel, en zendt hem samen met een briefje van 20 fr, of de tegenwaarde in ongebruikte, geldige postzegels van de Belgische Posterijen, op aan volgend adres: De heer Marcel ALBRECHT. St Albaansberg 58, 1020 - Brussel. De verzending volgt dan dadelijk. Dit is een enige kans! Elke reeks bestaat uit vier verschillende tiketten.

In TP 55, blz. 6 maakten we melding van een reis per spoorauto van de NMBS, op meerdere lijnen in het Luikse. Bij verschillende leden heeft deze aankondiging kwaad bloed gezet, want zegden zij, wij kregen TP pas na het verstrijken van de inschrijvingsdatum. Wij vinden dat uiteraard zeer vervelend, en een verklaring is dus gewenst. De stencyls van TP 55 waren gereed, toen op 5 mei de mededeling aankwam omtrent deze reis. Wij hebben toen een nieuwe stencyl opgesteld om in te lassen. Op 8 mei, 's avonds waren de stencyls afgetrokken. Op 9 mei de omslagen gezegeld en gestempeld, TP geniet, geplooid en weggeborgen. 10 mei werd alles op Antwerpen 1 afgegeven, 's avonds, met vriendelijk verzoek dadelijk tot verzending over te gaan, om de gekende reden. 11 mei was O.H. Hemelvaart, dus geen postbedeling. 12 mei TP besteld in het Antwerpse en het Brusselse. Als dat niet op alle plaatsen van het land gebeurde, is dat echt onze fout niet. Wij hebben gedaan wat mogelijk was! Daarenboven een pluim voor de postbedienenden van Antwerpen I, die de toestand begrepen. Ingevolge dit incident echter hebben wij besloten GEEN melding meer te maken van gebeurtenissen die plaatsgrijpen binnen de veertien dagen na het POSTEN van uw maandblad. Het verwijt van te laat verzenden nemen wij graag voor onze rekening: de beste stuurder staan aan wal! Overigens is gebleken dat twee personen die zich bekloegen over de gang van zaken, op 1 juni hun lidgeld over 1972 nog niet hadden betaald...



N.M.V.B. Trams in Valencia.

Van verschillende zijde werd ons gevraagd om eens wat te vertellen over "onze" trams in Valencia. Spijtig genoeg hebben wij geen korrespondent in Valencia, en wij wachten nog steeds af of één van onze leden dit jaar zijn vakantie in die omgeving doorbrengt om ons van de laatste ontwikkelingen aldaar op de hoogte te brengen. Uit het blad "Valentia-fruits" n° 501-Año XI-30.1.'71, vertaalde één onzer leden voor U het volgende:

..... "Hun opdracht in Valencia.

In Valencia blijven er inderdaad van het tramwegennet nog slechts enkele op te breken sporen én de sentimentele herinnering over.

Wij gingen zien naar het station Valencia-Centraal (in de volksmond: het stationnetje), nabij de verdwenen houten brug, en vernamen dat de rijtuigen zullen ingezet worden in de zone Noord, waarschijnlijk op de lijn Valencia-Rafelbuñol, na een volledig nazicht te hebben ondergaan. Wij vernamen ook dat de 18 voertuigen thans wachten op invoertoelating, en binnen de drie maanden in dienst moeten kunnen genomen worden.

Toen wij vroegen naar de voordelen van deze Belgische wagens antwoordde men ons dat deze wagens veel sneller zijn dan de huidige (die tot 50 km/u. voortsukkelen) en dat ze bovendien zeer comfortabel zijn: verwarmd, TL verlichting, met rubber tapijt belegd en automatische deuren. Nochtans verklaarde men ons dat deze wagens niet bestemd zijn om onmiddellijk de andere te vervangen, maar wel om de dienst voorlopig en snel te verbeteren. Het betreft materiaal dat aan gunstige voorwaarden werd aangeschaft en dat eerst de bestaande wagens zal aanvullen en later enkele oude wagens zal vervangen, die dan op andere, korte trajekten zullen worden ingezet.

De FEVE.

De zone bestreken door de FEVE (sinds 1966 onder de bevoegdheid van hoofdingenieur Evelio Portillo Hernández) bezit twee stations: het station Jezus en het hogervernoemde "stationnetje". Het Jezus-station bedient de noordelijke zone met één enkele lijn: Villanueva de Castellón, terwijl het station Valencia-Centraal de zuidelijke zone bedient met vier lijnen: Liria, Bétera, Rafelbuñol en Grao. In november 1965 werd de dienst door de toenmalige uitbaters overgegeven aan de Regering, die hem toevertrouwde aan de FEVE. (Spaanse Smalspoorwegen)

Er zijn er die beweren dat de twee genoemde stations samen het grootste aantal reizigers vervoeren van heel Europa. Wij gaan niet in discussie treden over dit Europees leiderschap, maar met hun gemiddeld 30 miljoen reizigers per jaar moeten ze toch ongetwijfeld tot de grootste in hun aard gerekend worden. In 1970 noteerde men volgende cijfers:

- lijn Villanueva, DAGELIJKS: 133 treinen, 2757 km. en 16507 reizigers.
 - lijn Liria, Dagelijks: 178 treinen, 2180 km, 21199 reizigers!
 - lijn Bétera, dagelijks: 104 treinen, 1432 km, 18.354 reizigers.
 - ln Rafelbuñol dagelijks: 137 treinen, 1470 km, 17613 reizigers.
 - lijn Grao: dagelijks: 136 treinen, 816 km, 9181 reizigers.
- Aantal reizigers per jaar: 30.242.583!
Aantal reizigers per dag: 82.856!

Er dient ook gezegd dat de ritprijs behouden bleef op 2 ptas, voor een rit tot 3 km., t.t.z. tot Benicalap, tot Benimaclet of tot Alboraya. Het duurste ticket kost 32 pesetas, nl een rit van 53 km. tussen Valencia en Villanueva de Castellón.

Merkwaardig is dat de drukste maanden zijn: maart, feesten van St Jozefsvuur, en juli, strandperiode. Vorige maand juli werden er niet minder dan drie miljoen reizigers vervoerd.

Wij menen dat met een trafiek van dergelijke omvang, het nodig is de typische stations met hun Valencianse tegels en hun sfeer uit vervlogen tijden, te hervormen en aan te passen aan de hedendaagse behoeften. Men verzekerde ons dat deze stations het voorwerp zullen uitmaken van grootse projecten in het kader van de komende metrowerken in Valencia.

In de Grao.

Wij zijn ook naar de haven gegaan om de wagens met eigen ogen te zien. Wij hebben ze gevonden in het elektrisch station van de Grao, waar ze wachten op vertolling. De Douane was zo vriendelijk toelating te verlenen de trams onder te brengen in dit station, teneinde de havenkosten te beperken. We vernamen ook de prijs van de wagens: 5.389.791 pesetas, wat overeenstent met de ontvangst van januari.

Nu we alles weten over het waarom en het hoe, het waar en het hoeveel van dit geschenk van de Wijze Koningen, nu we de worm van onze nieuwsgierigheid hebben gedood, nu we "geloven" omdat we hebben "gezien", is het tijd om met de kinderen te spelen van "In Valencia kwam een schip aan, geladen met ... trams": als zij ons vragen stellen, en kinderen stellen altijd vragen, zullen wij kunnen antwoorden. Want, wijze Lezer, de kinderen van vandaag zullen geen verhaaltje slikken over trams die ons juist op 5 januari uit Antwerpen toekomen als een geschenk van de Wijze Koningen...

Tot hier de vertaling van het ontvangen bericht.

Op 21 december 71 ontvingen wij van de heer Bouwman uit Arnhem (NL) een schrijven waarin hij enkele bijzonderheden verschafte over zijn vermoedens van de aanwending van het NMVB Materiaal in Spanje, dus een hele tijd vóór het verschijnen van het bovenstaande bericht. Test U zelf maar zijn vermoedens: In het verleden heb ik de gelegenheid gehad deze tramlijnen te kunnen berijden. Aan de noordzijde van de stad blijft een buurtlijnenet in stand van ongeveer 125 km., elektrisch bereden en op meterspoor. Dit nadat in 1969 de stadstram van Valencia zijn resterende vier lijnen door bussen had vervangen. Ten noorden van de stad bereiken wij de oever van de Turia, en via een voetbrug het station Puente de Madera, van de CTFV. (CTFV = Compania de Tranvias y Ferrocarriles de Valencia, oude benaming FEVE) Van hieruit vertrekken de elektrische lijnen als volgt: (Tussen haakjes is de frekwentie vermeld) Valencia - Benimaclet (15 min.) - Grao (30 min.) = 6 km. rijtijd is 21 min. Pendeldienst met losse mw tot Benimaclet, en starre halfuurdienst naar Grao met tramstellen, met naar behoefte één tot drie bijwagens.

Valencia - Meliana (15 min.) Rafelbuñol (30 min.) 13 km. = 35 min. Pendeldienst tot Meliana met losse motorwagens, halfuurdienst naar Rafelbuñol met 3 tramstellen van elk 2 bw.

Valencia-Moncada (20 min.) Betera (60 min.) = 19 km. in 45 min. De aanvullende dienst tot Moncada rijdt met bijwagens.

Valencia-Paterna (15 min.) - Liria (60 min.) = 28 km. in 67 min.

Tot Paterna: aanvullende diensten met bijwagens. Tot Liria, uurdienst met drie tramstellen met drie bijwagens.

De trambaan ligt niet in de straat, doch geheel vrij met overwegbeveiliging. De maximumsnelheid van het oudere materiaal ligt tussen de 30 en 50 km/u. De elektrifikatie van dit zeer goede tramnet dateert uit 1925-1929. De lijnen naar Grao en Rafelbuñol verlopen afhankelijk vanuit het station in Valencia, enkelsporig met wisselplaatsen. De lijn naar Moncada is dubbelsporig en daarna enkelspoor tot Betera. De lijn naar Liria is dubbelsporig tot Paterna. Er wordt nog verder gewerkt aan het tot stand brengen van dubbelsporige vakken.

Ook aan de bovenleiding wordt gewerkt: ze krijgt een draagkabel. De reiskaartjes moeten in de stations gekocht worden. Het voertuigenpark uit de jaren 1925 - 1929 ziet eruit als volgt: mw 4 - 16 (de oudste en niet meer volledig) mw 501 - 510; en voor de lijn naar Liria mw 51 - 55. Daarenboven zijn er nog een tachtigtal wijwagens waarvan er enkele nog dateren uit de stoomtramperiode. (1886?) Alle mw en bw zijn vierassig. De motorwagens hebben allemaal houten banken, die 64 zitplaatsen omvatten. Naar mijn vermoeden zullen de NMVB wagens worden ingezet op de lijnen naar Grao en Rafelbuñol. De aanwezige bijwagens passen niet achter de NMVB trams in verband met hun visbekkoppeling. Ik hoop dat men bij gelegenheid nog een twintigtal N trams kan overdoen aan Granada.....

Dat hopen wij dan ook, maar we zien ze toch liever in Brussel rijden.

Meteen is er dus enige klaarheid gekomen in de bestemming van de NMVB rijtuigen in Spanje. Onze dank gaat dan ook uit naar de Heren Geens en Bouwman die ons hierbij flink hebben geholpen.

In aansluiting met het voorgaande, geven wij hier de data van overbrenging van deze rijtuigen naar Antwerpen, in 1971: 9992 van Het Rad naar Antwerpen op 30 november. Alle hiervolgende rijtuigen werden overgebracht in december, en we vermelden tussen haakjes de dag.

- Van Grimbergen naar Antwerpen:

9990 (2) - 10067(3) - 41005 (6) - 9688(7) - 10072 (8) - 9991 (9) - 9658(10)(*) - 9653(13)(*) - 9745 (14)

- Van Merksem naar Antwerpen:

9993 (14) - 9665 (15) - 9655(17) - 9786 (17) - 9742 (22) - 9648 (22) - 9666 (23) - 9650(23)

(*) 9658 en 9653 is hier de tweede nummering. Zie verder hieromtrent TP 50 blz 2, waar de vernummeringen aangegeven zijn.

OM EN BIJ DE BEDRIJVEN.

Uit de Metropool - MIVA:

Op 1 juni 72 zijn nieuwe dienstregelingen ingegaan op de tramlijnen, behalve lijn 24. De eigenlijke zomerdienst begint pas einde juni, wanneer de scholen sluiten voor het jaarlijks verlof. Op dit ogenblik rijden met uitzondering van lijn 24, nog oude wagens op alle andere lijnen.

-De "Grote werken" zijn nu overal aangevat behalve op de De Keyserlei. De Meir is al grotendeels ondergraven, en bulldozers rijden onder het voorlopige wegdek af en aan. Tegenover het St Jan Berchmanskollege ligt de riolering geheel bloot en is daaruit het dak weggenomen, zodat vrachtwagens, grijpers en allerhande tuig op wielen er door kunnen rijden. Heel mooi was te zien hoe onze voorouders de ondergrondse waterwegen tot een mooi geheel hebben afgewerkt. Vorig jaar nog werd daar met platte boten doorgevaren, met twaalf toeristen bemand.

-Hopelijk zal het Stadsbestuur erin slagen de De Keyserlei na de werken tot een mooi en aantrekkelijk geheel uit te bouwen, want iemand die nu over deze straat wandelt, herkant Antwerpen niet meer. Het is daar herleid tot een saaie, dode en uitzichtloze boel. Daaruit blijkt eens te meer dat de trams uit een stad wegnemen, gelijk staat met een levende stad herleiden tot een provincieplaatsje-met-een-grote-markt-en-wat-drukte. Kijk zelf maar.

Uit de Arteveldestad - MIVG:

- De bovenleidingsmasten op het Graaf van Vlaanderenplein werden geschilderd. Eerlang zal hier worden overgegaan tot aanpassing en vernieuwing van de sporen. De sporen van lijnen 1 en 2 worden hier verlengd, meer naar de huizen toe. De bovenleiding is reeds opgehangen en de nieuwe sporensituatie is met verf aangetekend.
- Op 16 mei '72 is de Rozemarijnbrug terug opengesteld voor alle verkeer.
- In afwachting dat de verlenging van lijn 4 naar het AZ een feit wordt, wil men een busdienst instellen tussen het station Gent St Pieters en het AZ. Frakwentie: 20 minuten.
- Op 14 mei had pcc 11 een aanrijding met twee auto's, in de Sleepstraat, lijn 4. De tram kwam er ongeschonden tussenuit.
- De tikettenautomaat op de Koornmarkt is defekt geraakt, en weggenomen.
- De nieuwe sporen in de stelplaats werden op 27 mei voor het eerst in dienst genomen. Lijn 2 staat nu gestald op spoor 1, lijn 1 op sporen 5 en 6 en lijn 4 op sporen 7 en 8.
- De betrekkingen tussen de MIVG enerzijds en de Rijksuniversiteit Gent anderzijds hebben geleid tot een geregeld contact tussen beide instellingen, met het oog op de te bouwen pré-metrolijn 4. Op een vergadering (9 mei '72) werd virtueel besloten tot een splitsing van de lijn. De tweede tak zou in de richting Zwijnaarde lopen. Er is dus heel wat te doen omtrent dit projekt, en de vitaliteit van de R.U.G. staat borg voor de toekomst.

NMVB - Henegouwen;

In La Louvière werden de tramlijnen 32, 33, 35 en 39 met ingang van zondag 28 mei 1972 vervangen door autobussen.

Op een nota van de Direktie Bergen, dd. 24 sept. '71, vonden we dat de vervanging van tramlijn 32 door bussen, tussen de Pont du Thiriau en Familleureux is ingegaan op 27 sept. '71.

-In Onze Buurtspoorwegen nr 155, blz. 16 vinden we twee foto's, over deze laatste rit. Daar wordt gezegd dat emr 9870 de eer te beurt viel. Was dat maar mogelijk geweest! 9870 hoorde thuis in groep Luik, en stond op 27 jan. 57, gekoppeld aan 9871, in de stelplaats van Oerle. De laatste 32 tussen Pont du Thiriau(!) en Familleureux was natuurlijk een S wagen. Op de tweede foto is duidelijk het nummer 978- te zien, en dat kan dus alleen maar 9780, 81 of -87 zijn. Wie kent het juiste nummer?

Vermelden we nog: van de reeks 9800-9899 (die natuurlijk uit meerdere reeksen bestond) zijn alléén de 9818 en 9819 als type S(Oostende) uitgevoerd.

NMVB-Brabant.

Het staat nu vast dat lijn L (Leerbeek) op vr 1 sept. '72 voor het laatst haar vertrouwd parcours zal berijden. Vanaf za 2 sept. 72 zullen bussen de dienst overnemen.

UIT DE HOOFDSTAD - MIVB:

- In TP 55, blz.5 staat een tikfout: 7548 en 7547 zijn aangekomen op 5 april '72, maar de 7547 is slechts op 6 april gelost geworden. Even verbeteren in TP 55 a.u.b.
- Verdere aankomsten van GPCC in Ukkel-Kalevoet:
7554 en 7555 op 4 mei '72, maar 7555 werd pas op 5 mei gelost.
7556=9 mei '72; 7557 = 19.5.72; 7558 = 24.5.72; 7560+7559=26.5.72, maar 7559 werd slechts op 29 mei '72; 7561+7562= 3 juni '72, 7561 werd gelost op 5 juni, en 7562 op 6 juni 1972.
- Op de nieuwe plannen van het net komt lijn 32 nog steeds voor, zodat het lijncijfer blijkbaar behouden blijft. Over het lijncijfer 104, waarover in TP 55 gesproken werd, kregen wij volgende verklaring:

Op de elektronische film, waarvan de gebruikelijke benaming KAR-TRAK blijkt te zijn, zijn vermeld: het rijtuignummer, het dienstnummer, het lijnnummer en een controlecijfer. Het elektronisch cijferbord bestaat dus uit vaste en verwisselbare elementen. Vast zijn: rijtuignummer en controlecijfer; veranderbaar zijn lijn- en dienstnummer. De verwisselbare elementen vindt men onder vorm van losse plaatjes van twee of drie banden (optische banden) met op de achterzijde in het wit, het nummer dat ze vertegenwoordigen. Waarschijnlijk is het nummer 104 dat onze Lezer heeft gezien dus een dienstnummer van lijn 103, verzekerd door stelplaats Koninglaan. Het KAR-TRAK systeem blijkt toegepast te worden in Kanada en in Brussel. De kodecijfers zijn samengesteld uit bandjes in rode, blauwe, zwarte en witte kleuren, of en mengeling van deze kleuren. 0 = blauw-wit; 1 = wit-wit; 2 = wit-rood; 3 = rood-zwart; 4 rood-rood; 5 = blauw-zwart; 6 = wit-blauw; 7 = rood-wit; 8 = wit-zwart; 9 = blauw-blauw. Start = rood-blauw; stop = blauw en rood. Er worden geen combinaties gebruikt die met zwart beginnen. Het elektronisch cijferbord meet 50 X 25 cm. Het wordt van onder naar boven gelezen. De snelheid bij het aflezen loopt tot 150 km/u.

Onderaan het bord krijgt men dus de "start", dan de vier cijfers van het rijtuignummer, een nul, dienstnummer (3 cijfers), het lijnnummer, een "stop" en het controlecijfer.

Voor de geïnteresseerden weer een loggemaakte knoop!

-PCC 7086, die op 29 juni 71 in aanrijding kwam met pcc 7120 op het IJzerplein, is sedert 16 apr. 72 terug in dienst.

-In april '72 werd een beweegbare achteruitkijkspiegel geplaatst op emr 5018, 5020 en 5021. Dit waren de enige gemoderniseerde oude rijtuigen die geen achteruitkijkspiegel hadden.

-Ter gelegenheid van de Internationale Jaarbeurs van Brussel, stelde de MIVB toegangskaarten ter beschikking aan 20 fr, waarin een tramticket heen en terug was voorzien. Deze ticketten waren ook geldig op de buslijnen, en in beide gevallen was de transit naar andere lijnen mogelijk.

Wijziging uurregeling.

Op 29 april 72 veranderde de dienstregeling op alle tramlijnen, en buslijn 13. Op 6 mei was dat het geval voor de andere buslijnen, behalve lijn 43 en 50, die bleven zoals vroeger.

Als gevolg van deze veranderingen trad meteen een heel ander uitbatingspatroon naar voor:

29.4.72: lijn 90: uitsluitend PCC met éénmansbediening;

29.4.72: lijn 103: gans door GPCC bediend, ook de éénmansdiensten 's avonds en op zondagen. Daardoor rijden er 29 rijtuigen op deze lijn in de spitsuren.

-Vanaf 2 mei '72 zijn er bestendig 12 GPCC in dienst zijn op lijn 18, te leveren door stp Molenbeek en Elsene.

-De 4000en van Woluwe zijn overgebracht naar de Haachtse stwg, waar ze in dienst kwamen op lijnen 52 en 58. Standaard komen nu op deze lijnen weinig voor. Op zaterdagmiddag zijn er toch twee in dienst op lijn 58.

-Stp Elsene verzekert slechts één dienst meer op lijn 81: in de week, deze door GPCC 7500 (ex 7501) gereden, en op zondag zijn er enkele PCC van Elsene behouden.

-In principe zullen de GPCC op lijn 25 verschijnen, begin juni, terwijl de wijzigingen op lijn 32 en het indienststellen van ab lijn 71, blijken verschoven te zijn naar september.

-De GPCC werden in dienst genomen (1° dag normale dienst) als volgt: 7545 op 25.4.72; 7547 op 26.4.72; 7548 op 1 mei 72; 7550 op 4 mei 72; 7551 op 9 mei 72.

Zoals gebruikelijk verschijnt TP 58-59 als vakantienummer in augustus. Wij verwachten uw berichten tot 31 juli.

Rest ons nog U van harte een zonnig, prettig succesvol en leerrijk verlof toe te wensen. Vergeet vooral niet eens uit te rusten!