

trampost

MAANDBLAD VAN DE VERENIGING VAN HET TRAMMUSEUM TE SCHEPDAAL

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: AMUTRA
PANNENHUISSTRAAT, 164, 1020 BRUSSEL

ONTWERP TITELBLAD:  GOSSELY

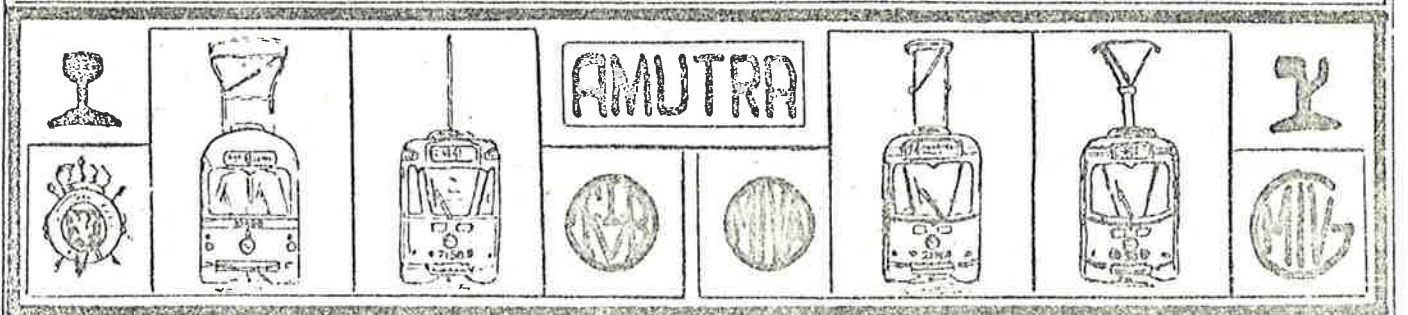
REDAKTIE ADRES: ROGER BASTAENS
KERKENDIJK, 1, 2200 BORGERHOUT

NUMMER 60. (5° Jaargang, nr 12)

SEPTEMBER 1972.

Met het verschijnen van dit nummer sluit Trampost zijn vijfde bestaansjaar af. Wij zullen daar in ons volgend nummer even verder op ingaan. Vandaar ook dat het een dubbelnummer zal worden, dat einde november verschijnt. Het is om deze terugblik wat meer aandacht te gunnen, nodig om over wat meer plaatsruimte te beschikken. De voorbereiding vergt tijd en overleg, maar daar staat tegenover dat de Lezer aan zijn trekken zal komen. Het zou ons dan ook veel genoegen doen van onze Lezers enige reactie te ontvangen, liefst zo vlug mogelijk.

Tot nu toe hebben wij steeds een informatieve rol gespeeld, maar het ligt in de bedoeling in de toekomst ook, meer dan voorheen, enkele standpunten te verdedigen. Het ligt voor de hand dat wij dan wel eens van mening zullen verschillen met bepaalde instanties, maar een zaak van openbaar personenvervoer is een aangelegenheid waarin iedereen aandeel heeft, en dus niet alleen de maatschappijen die het Openbaar Vervoer verzekeren. Wij denken hierbij aan de weldoende invloed die is uitgegaan van het bestaan van Werkgroepen in Nederland. In Nederland echter is het Openbaar Vervoer in de steden een Stads- of Gemeenteaangelegenheid. Van buitenuit is er dus meer medezeggenschap mogelijk dan bij ons. Het moet echter mogelijk zijn voor zijn mening uit te komen, en niemand heeft het recht te veronderstellen dat "zijn" mening de enige juiste is. Konstruktieve en nuchtere overwegingen moeten tot goede resultaten leiden, en geen enkele vervoersonderneming kan oogsten als er vooraf niet gezaaid werd. Dat wordt wel eens vergeten. Zaaïen moet ook kundig gebeuren, en het is wel zeker dat als er gras wordt gezaaid, daar geen graan geoogst zal worden. Er moet dus geïnvesteerd worden in het Openbaar Vervoer. In België is men dat wel gaan inzien, en dat verheugt ons. In Antwerpen, Brussel, Charleroi en Luik wordt aan een ondergronds net gewerkt, en in Gent zijn de plannen gebruiksklaar. Dat zal eenieder van ons verheugen, en de feiten in Brussel bv. tonen aan dat er een beslissende kentering ten gunste is ontstaan. Het onttrekken van de tram aan de verkeershinder in de straten is een zeer belangrijke faktor, die het volk nader tot de tram brengt; het openstellen voor de tram van nieuwe wijken daarentegen is er een die de tram tot het



volk moet brengen, en deze faktor is niet minder belangrijk. Wij vernoemen hierbij de tram, omdat die voor de meeste plaatsen geschikt is, meer dan andere middelen tot de mogelijkheden behoort. Deze beschouwingen geven een idee van de standpunten die wij in de toekomst zullen verdedigen. Als nu de verantwoordelijke instanties in de toekomst ook met onze zienswijze rekening zullen houden, hebben we iets bereikt. Als hun rol zich daarentegen beperkt tot het geamuzeerd lezen van onze mening om ze verder ongemoeid te laten, dan zal dat eerder een uiting zijn van zwakheid dan van sterkte. Onze konstruktieve beschouwingen kosten daarenboven geen cent aan de vervoersondernemingen, en er dient helemaal geen budget voorzien voor onze werking. Dat doen we graag als daardoor een gunstig klimaat geschapen wordt, waar we allemaal baat bij hebben.

- r -

In ons vorig nummer van TP hadden we het over nieuwe trams voor de Kustlijn. We vergaten hieraan toe te voegen dat dit nieuwe tramtype ook voor Charleroi bestemd zal zijn, en wel voor de Pré-metrodiensten. Het herbouwen van de type 3 rijtuigen is een voorafgaande maatregel. De nieuwe rijtuigen zullen, als de plannen ten uitvoer worden gebracht, 2.50m. breed zijn. Ons is bekend, dat één van onze leden, bij het lezen van dit bericht, gewapend met ons tijdschrift, de Direktie van de NMVB is gaan opzoeken om daarvan bevestiging te krijgen. In de Wetenschapsstraat beweerde men van niets te weten, en dat ons bericht gans uit de lucht is gegrepen. In de gegeven omstandigheden zouden wij precies hetzelfde hebben geantwoord! Als al onze leden zouden binnenwippen op de Direktiezetel van een Maatschappij om bevestiging van een bericht te krijgen zou het een ware begankenis worden, en dat is echt het doel niet van onze berichtgeving. Ondertussen kunnen wij de twijfelers er op wijzen dat wij dit bericht handhaven, en dat ons reeds meerdere gegevens bekend zijn, waarover we het nu niet zullen hebben. Wij schreven trouwens duidelijk:.....tot het ontwerpen van nieuwe trams voor de Kust.... en dat betekent niet dat ze er al rijden, daarvoor moeten de ontwerpen eerst bekrachtigd worden en dan uitgevoerd. Daartussen liggen nog vaak onbekende hindernissen. Wij weten nu dat we ook controleurs hebben, en wij zullen dus ons best doen - dat deden wij trouwens al - om zo objektief mogelijk te zijn. Kwade trouw staat overigens niet in onze woordenschat.

De stoomrit van 2 september is een sukses geworden, zodanig zelfs dat wij van de NMBS de mededeling kregen dat hl 29013 niet terug naar Leuven gaat, maar in Schaarbeek blijft voor soortgelijke manifestaties. Wij danken in ieder geval de heer Lataire en de ganse staf van Medewerkers voor dit geslaagde evenement. Ook alle deelnemers worden hierbij geluk gewerst voor hun optreden, waarbij wij vooral denken aan de zuivere toestand waarin de trein kon binnenrijden. Wij ontvingen ook een brief van een deelnemer aan deze rondrit die zich had geërgerd aan het betreden van de lokomotief tijdens de stilstanden in de stations, en het betreden van het spoor in Schaarbeek. De NMBS had daar voor een zeer goede ordedienst gezorgd, waarbij het geoorloofd was foto's te maken vanaf het spoor naast de trein. Spoorwegpolitie bewaakte de bereden sporen. Wij kunnen ons alleen verheugen om deze maatregel, en wij zijn er dankbaar voor, dat in de mate van het mogelijke tegemoetkomingen werden gedaan, buiten de afspraak. Het spoor naast de trein was vrijgehouden, om alle gevaar uit te sluiten, en dat is fijn. In ons volgend nummer van Trampost OF Tramleven brengen wij een uitgebreid verslag over deze gebeurtenis.

Trampost bestaat 5 jaar. Laat eens vlug weten wat U over TP denkt!

OM EN BIJ DE BEDRIJVEN.UIT DE METROPOOL - M.I.V.A.:

-Op 2 oktober is er een nieuwe dienstregeling van kracht geworden, waarbij weer oude wagens rijden op alle lijnen met uitzondering van lijn 24. De materieelsbenutting is nagenoeg analoog aan deze van vorige winter.

-In de nacht van 4 op 5 sept. '72 werden de eerste proefritten gehouden met de gekoppelde wagens 2069 en 2124. Deze rijtuigen zijn af en toe wel afzonderlijk op de straat te zien. Achteraan hangt een witte plaat met daarop "OPGELET - REMPROEVEN" De proeven worden gereden op lijn 8.

- Op 15 sept. 72 om 16u.55 had PCC 2096(1.10 dw 3) een aanrijding met een auto op het kruispunt van de Wolstraat/Kipdorp en de Minderbroedersrui/St Patelijnevest. De auto was door het rode licht gereden. De bestuurder van de auto werd gewond. De hindernis voor lijnen 2-3-10 en 11 werd opgeheven om 17u.26. Dat is een half uur. Op deze tijd stonden er echter in de Lange - en Korte Nieuwstraat liefst 38(!) rijtuigen stil! De 39° wagen werd vanaf het CS. afgeleid naar de Pelikaanstraat - Merkatorstraat-Arendstr.-Dageraadplein, om via lijn 11 te gaan keren in de stelplaats van de Groenenhoek. Om even bij stil te staan!

38 stilstaande trams in het Centrum van de stad, tijdens de spitsuren, tramlijnen die kilometers ver uit de richting moeten om te keren, en vier lijnen overhoop. Dat is nu een schoolvoorbeeld van hoe het niet moet! Wat wij in dergelijke moeilijke situaties zouden hebben gedaan? Precies hetzelfde! Wij zouden er alleen voor gezorgd hebben dat die situatie zich NIET KON VOORDOEN! Wij weten niet bij wie de fout ligt; wij stellen alleen maar vast dat het een echte fout is geweest de keerlus van het Rooseveltplein af te schaffen, en dat het een even grote fout is geweest het traject van de Italiëlei - Noorderplaats buiten dienst te stellen. Bij een eventuele stremming van de Melkmarktlijnen kon aldus gedraaid worden op het Rooseveltplein, en bij storing op lijn 12 en 24 had men een uitweg gehad naar het Noorderplein. Die infrastructuur bestond!

-Tijdens de septemberfeesten met braderij en ommeegang in Borgerhout, werden de tramlijnen 10 en 24 tussen 14 en 18u. via lijn 3 afgeleid naar de keerlus van het Sportpaleis. Dit gebeurde op za 9 en zo 10 sept. Op 16 en 17 sept. was dezelfde regeling van kracht. Daarenboven eindigde lijn 12 op 9 en 10 sept. eveneens bij het Sportpaleis, wegens een braderij op de Ten Eeckhovelei. Eén bus verving op het niet bediende traject lijn 12. Wie mee kon was gelukkig, wie aan het Sportpaleis aankwam als de bus juist weg was, niet!

UIT DE ARTEVELDESTAD - M.I.V.G.

-Op 14 juli werd de aansluitingsweg Gent-Centrum - E 3 voor het verkeer in dienst genomen tussen de E 3 en de St Lievenspoort. Daarbij werd de nieuwe St Lievensbrug over de Schelde eveneens in gebruik genomen. Vanaf dat ogenblik heeft de ernaastliggende trambrug haar eigen domein alléén in bezit genomen.

-De laatste vier bijwagens die Gent nog arm was, nl. 60, 67, 70 en 72 zijn naar de TTA overgebracht, waar ze in dienst zijn.

-De laatste in dienst was de 72 die door emr 321 werd gesleept als 11°dw op lijn 2, en aldus op lijn 20 kwam.

-emr 357 die op 11 juli '72 uitbrandde is gesloopt op 12.7.

-In de tweede helft van juli kwamen de beide sporen gereed op het Graaf van Vlaanderenplein. PCC 20 reed als eerste wagen over de nieuwe sporen in de stadsrichting.

-Wij blijken verkeerd te zijn ingelicht waar we in ons vorig nummer schreven dat de spoorvernieuwingen van lijn 3 in 1973 zouden starten. De plannen voor de pré-metrolijn 4 zijn in zoverre gevorderd dat aan werken kan gedacht worden. Voor lijn 4 is een groot ondergronds traject voorzien. Onder de Koornmarkt komt een station, maar bij het bouwen van tunnel en station worden dan eveneens voorzieningen getroffen voor de lijnen 2 en 3. Daaruit vloeit dan weer voort dat de herstructurering van lijn 3 in de nieuwe toestand moet gezien worden. Vermits lijn 4 als eerste pré-metrolijn voorkeur krijgt, zal lijn 3(30-31) dus nog wel enkele jaren busbediend blijven.

-De nieuwe PCC beginnen binnen te komen. 31-32 en 33 zijn er al. Men hoopt in december lijn 2 te kunnen omschakelen. Lijn 2 wordt dan lijn 21 en de diensten naar het nieuwe zwemdok krijgen 22.

-Met het leggen van de sporen naar deze zwemgelegenheid is trouwens gestart op 11 september '72. Op de De Smetlaan ligt het spoor richting zwemdok al tot bij de E 3.

-Op 4 september heropenden de scholen. De tweede motorwagen van lijn 20, die vroeger een bijwagen sleepte rijdt nu los, maar wordt gevolgd door een derde motorwagen. De eerste dienstwagen wisselt samen met de tweede en de derde, op de enige wisselplaats die deze lijn arm is.

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

Wegens plaatsgebrek geven wij slechts enkele berichten uit Brussel, maar ons volgende nummer geeft ons zonder twijfel meer ruimte, zodat wij dan uitgebreider nieuws kunnen verzorgen.

-Op 11 nov. '72 zal lijn 32 tunnellijs worden, en vanaf de Renbaanlaan komend, afgeleid worden naar de Louisalaan, en door de tunnels van de Kleine Ring naar het IJzerplein.

Bij die gelegenheid worden de lijnkleuren GEEL 32 BLAUW.

Op dezelfde dag komt buslijn 71 in dienst tussen de Beurs en de Verminktenlaan. Deze lijn vervangt grotendeels lijn 32 op het verlaten traject, en bedient grotendeels de vroegere tramlijn 17. De lijnkleuren worden groen 71 rood.

-In de volgende orde kwamen de GPCC aan in Ukkel-Kalevoet.

(indien gelost op een andere dag is deze aangegeven tussen haakjes)

7563-6.6.72 ; 7564-9.6.72 ; 7565-13.6.72 ; 7566-20.6.72 ;

7567-17.6.72 ; 7568-22.6.72 ; 7569-27.6.72 ; 7570-28.6.72 ;

7571-29.6.72 ; 7572-1.7.72(3.7.72) ; 7573-5.7.72 ; 7574-8.7.72 ;

7575-13.7.72 ; 7576-13.7.72(15.7.72) ; 7577-15.7.72(18.7.72)

7578-20.7.72 ; 7580-25.7.72 ; 7579-28.7.72 ; 7581-1.8.72 ;

7582-30.8.72 ; 7583-5.9.72 ; 7584-12.9.72 ; 7585-13.9.72 ;

7586-20.9.72 ; 7587-22.9.72 ; 7588-23.9.72 ; 7590-29.9.72 ;

7589-27.9.72. De 7563 werd slechts gelost op 7.6.72 en de 7567 op 19.6.72. Deze reeks zal lopen tot 7598. Dan komen de dubbelrichtingswagens aan de beurt met nummer 7601. Deze zijn bestemd voor lijn 90.

-Aan het Rondpunt Churcill is het tracé van de nieuwe terminus voor lijn 24 op de straat uitgetekend.

-Op 5 okt. gezien dat de metroviadukt aan weerszijden van de Vorstlaan reeds bestaat. De overbrugging van de laan moest toen nog gebeuren.

-Op de Tervurenlaan worden de takken van de bomen weggenomen om de doorgang vrij te maken voor rijtuigen met pantograaf. Te zijner tijd zullen hier de 4001-4043 dienst gaan doen.

-De spoorverleggingen op de spoorbrug van de Waversesteenweg werden terug door sporen op het vroegere tracé vervangen, dus in rechte lijn, op 31 22 aug. 72 in de richting stad, en op 4 juli was dat reeds het geval in de richting voorsteden.

-Het GVB Amsterdam heeft een aantal verwarmingstoestellen van gesloopte Brusselse trams aangekocht. Deze verwarming zal worden aangebracht in de Amsterdamse drieassers.

-De brug aan de stelplaats van Woluwe(ex Brussel-Tervuren is weg.