


TRAMPOEST

MAANDBLAD VAN DE VERENIGING VAN HET LITRANSMUSEUM TE SCHIEPDAAL

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: AMUTRA
PANNEHUISSTRAAT, 164, 1020 BRUSSEL

ONTWERP TITELBLAD: 

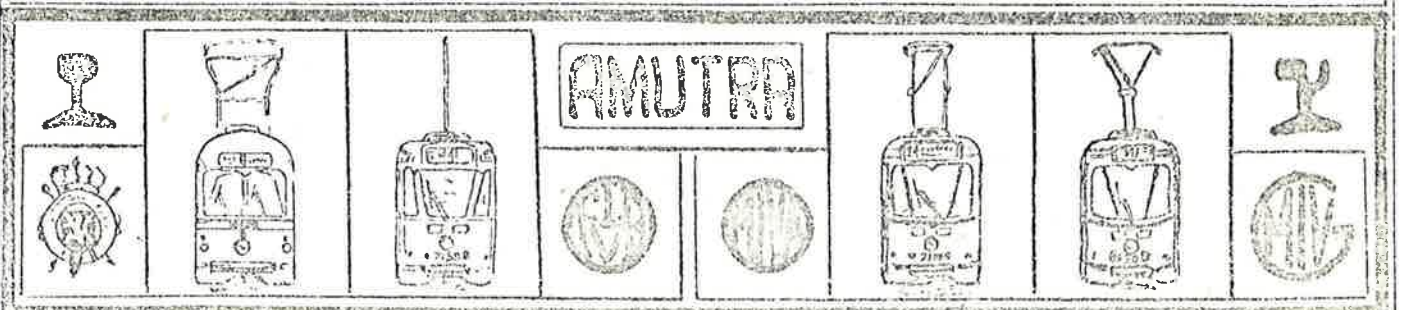
REDAKTIE ADRES: ROGER BASTAÏS
KERKENDIJK, 1, 2200 TONGERLOO

NUMMER 61 - 62. (6^o Jaargang nr 1-2) OKTOBER - NOVEMBER 1972.

VAARWEL LIJN L.

Vrijdag 1 sept. '72 is eens te meer een dag van afscheid geworden, afscheid van een tramlijn die ons dierbaar was! De ganse dag reeds hadden vrienden en geïnteresseerden langsheen de lijn postgevat om hun dokumentatie met de laatste foto's aan te vullen, hun diakoteek op peil te brengen, of om filmisch het voorlopig laatste verlies vast te leggen. Uit alle delen van het land waren ze naar het Pajottenland gekomen om de laatste eer te bewijzen, aan een tramlijn die zoveel schoons, zoveel poëzie en zoveel eigenheid te bieden had. Weinig buurtspoorlijnen konden zich op zoveel schoonheid beroepen als de lijn Brussel - Leerbeek. Zelfs het trajekt langsheen de weg had een specifiek eigen voorkomen en charme. In de vroege namiddag al begon de spontane versiering met bloemen. Overal langs de reisweg vonden we kinderen en ouderen die een ruiker bloemen op de motorwagens aanbrachten telkens de trams stopten. In Leerbeek werden de bloemen weggenomen, maar bij de volgende halte zaten er alweer nieuwe op! Urenlang stonden mensen langs de straat, en blijkbaar kon niemand zich verenigen met de idee dat de tram morgen volstrekt verleden tijd zou zijn! Rozen, anjers en dahlia's waren de laatste geschenken van de omwonenden aan de tram, die hun, jaren geleden, uit hun isolement haalde, en sedertdien dag aan dag, zomer en winter, weer of géén weer hun trouwe dienaar is geweest!

Of dat in de toekomst nog zo zal zijn zal de eerste ijzel of sneeuw ons leren. Wij herinneren ons nog, dat buslijn R, na één dag in dienst te zijn geweest, ingevolge ijzel, op de tweede dag terug door trams werd vervangen, zij het dan ook maar voor één dag. De reactie van de bevolking bewees voldoende de gehechtheid aan de tram, alle uitleg ten spijt! Naarmate de dag vorderde kwam er meer en meer volk opzetten om de gebeurtenissen gade te slaan. Tijdens de laatste spits was er nog een drukte van belang, en haast alle trams sleepten twee bijwagens vol reizigers uit het drukke stadsgewoel weg, naar rustiger oorden. Nog slechts enkele uren, en alles is voorbij. Op een motorfiets volgen twee joernalisten de ritten van de laatste uren, van eid tot eind, op en af, en nog eens en nog eens. Bij het vertrek uit Leerbeek worden telkens enkele overtollige bijwagens mee-



TP.nr 61-62, blz. 2.

genomen naar Het Rad, waar ook de laatste grote drukte van betere dagen wordt beleefd.

Als het al donker is vertrekt uit Leerbeek de S 9983/L met de bijwagens 19493-19308-19302 en 19480. ZO was het vroeger, en nu ook nog een laatste maal.

Om 21.35u. vertrekt uit Leerbeek de laatste reizigerstram naar Brussel. De 9985 sleept de laatste nog aanwezige bijwagens met zich, de 19301 en de 19373. De ganse buurt is komen opzetten, en de drie rijtuigen zitten nokvol. Jongeren met muziekinstrumenten en enkele plaatselijke bekendheden. Deze laatsten willen er blijkbaar een plezierreis van maken. Het lukt hen niet.

Een opdringerige dikkerd tracht zich al lachend en jankend in de balangstelling te werken, maar de wind zit hem niet mee.

In de bijwagen waarin wij zitten wordt wat op een gitaar getokkeld, wat gelachen en wat gezongen, maar het gaat niet.

Dan tracht de dikkerd het heel goed te doen, en imiteert-slecht! - een huilpartij. Weer niks! Dan vat hij het ernstig op en zegt:

"Allei mensje, ge motj allemaal meejzinge zo etj as ge kuntj!"

Een nuchter gebleven Pajot uit de wagen roept: "Awel joeng, wachtj moar tot dat ge monjdag metj de busj motj goan werke, ge zultj gij dan oek ni mier lache!" Daarop lacht iedereen!

Tijdens de rit passeren we enkele bussen van het gekende rood-gele model, met één man in: de bestuurder, maar de tweede is toch met twee man bezet! Hilariteit!

In Anderlecht ontmoeten we de 10024, de laatste tram van het type S die Brussel - Leerbeek rijdt. In Het Rad gekomen, wordt de S 9985 vervangen door de standaardwagen 10284, die de volle tram overneemt en het zwangere gevaarte naar Brussel sleept.

Het Rouppeplein in Brussel. Veel volk, tientallen fotografen laten het niet aan hun hart komen, en de lichtflitsen zijn niet uit de lucht. Met enige vertraging aangekomen moeten we spoedig weer terug vertrekken want om 23.10u. moeten we voorbij het IJzeren Kruis in Anderlecht zijn. Een buitengewoon wegvervoer moet de tramlijn kruisen op de Jozef Bracopslaan, en om de draden te lichten moet de stroom gesneden worden. Dus niet dralen.

Nog enkele reizigers meer werken zich op de tram, en daar gaan we. Vaarwel Brussel, Vaarwel Rouppeplein! De bebloemde 10284 toont zich zoals in zijn beste dagen, en kwijt zich behoorlijk van zijn soak. In Vlezenbeek hebben de bewoners een laarnd vuur aangestoken op het spoor, om de tram tot stoppen te dwingen. Wie zou er niet stoppen als er zo warm om gevraagd wordt? Gezondheid jongens! Ja wat dacht je? Als de innerlijke en uiterlijke brand bedwongen is rijden we verder. Overal lichten langs de deuren, en een vijftiental auto's die de tram volgen, zonder hem te hinderen. Goede wil, voor één keer!

In Sint-Kwintens-Lennik ziet het dorpsplein zwart van het volk! Brandweerwagens met loeiende sirenen en zwaailichten verwelkomen de laatste tram! De schijnwerpers van de Brandweerwagens zetten de tram en de menigte in het licht, terwijl in de kerktoren de doodsklokken hun vaarwel over het Pajottenland uitgalmen. De Burgemeester overhandigt geschenken aan het personeel, er wordt wat gepraat en over en weer gelopen, en dan, onder het licht der schijnwerpers en het geloei der sirenen, verlaat de laatste tram het dorp! Het was stil in de wagens, en tegen dat de gesprekken terug op gang komen, rijden we Leerbeek binnen, na nog een korte stop in het station van Gooik. In de stelplaats van Leerbeek staat wat volk te wachten, en de 10284 voert zijn bijwagens naast de voor ons aangekomen 10024. Het volk ebt weg, en in het nachtelijk duister staan ze trouw naast elkaar, een oudgediende 10284 en de verjongde 10024, voor de laatste nacht in Leerbeek. De volgende dag vertrekken ook zij naar Het Rad, en later naar Grimbergen. Maar er is nog een nacht, één enkele nacht om in Leerbeek te rusten. Vaarwel tram, vaarwel

Pajottenland! Wie zal ons vergezellen?

Lidgeden 1973.

De bijdrage voor het lidmaatschap voor 1973 blijft, ondanks de stijging van alle kantoorbehoeften, telefoon-en postzegeltaksen, voor 1973 vastgesteld op 200 fr. Voor de leden die geregelde toezending verlangen van het anderstalige tijdschrift dan dat waarop ze geabonneerd zijn, dient dit bedrag met 100 fr. verhoogd. Wij verzoeken onze leden zo vlug mogelijk tot storting of overschrijving van het verschuldigde bedrag over te gaan. Het rekeningnummer 449.80 - AMUTRA, Pannenhuisstraat 164, 1020-Brussel, is in staat veel stortingen per dag te verwerken. Doe het nu!

In het afgelopen seizoen hebben 6157 personen een bezoek gebracht aan het Trammuzeum van Schepdaal. In vergelijking met 1971 is dat een vermeerdering van zowat 800 bezoekers. Als het verzekeren van het toezicht eveneens beter was gestart en op peil gebleven, hadden we alle reden om tevreden te zijn, maar dat is helaas niet het geval geweest! Er zijn dagen geweest dat niemand zich heeft aangeboden, en dat de kasdienst moest worden waargenomen door de heer De Bruyn, de huisbewaarder. Al onze leden hebben nu nog een ganse winter om na te denken, maar bespreek A.U.B. eens met vrienden en/of familie, op welke wijze U kunt tegemoet komen aan één enkele bewakingsbeurt. Dat is echt niet te veel gevraagd. Verwacht niet alleen iets van uw Vereniging, doe er eens iets voor! Telkens en telkens weer moet op dezelfde spijker worden gehamerd. Zoek nu eens niet naar een verontschuldiging wanneer uzelf goed weet dat er geen is! We komen daar te gepaster tijd op terug, maar werkt U a.u.b. mee om dat probleem op te lossen!

Een gevolg van een tekort aan bewaking is geweest dat eens te meer enkele diefstallen werden gepleegd. Deze plaag moet een einde nemen, maar dat kan alleen slagen als er voldoende bewaking is. In ieder geval werd klacht neergelegd bij de B.O.B.

Trampost bestaat vijf jaar.

Vorige maand herinnerden wij eraan dat het zesde jaar van Trampost is begonnen. Wij vroegen naar enkele reacties bij dit gebeuren. Twee brieven bereikten ons uit Nederland en één telefoontje uit Antwerpen. Dat is erg mager, en wij menen daaruit te moeten besluiten dat het velen niet kan schelen hoe wij ons redden. Veralgemenen zou ook fout zijn want indien iemand om één of andere reden een nummer niet ontvangt, is er wél reactie. Terecht zouden wij zo zeggen, maar als we eerlijk zijn, en waarom zou dat niet, moeten we toch zeggen dat een éézijdige belangstelling toch ook niet alles is! Dat onze Nederlandse lezers erg op onze informatie gesteld zijn, strekt hen tot eer, omwille van hun intensieve beleving. Wij zijn dan ook erg dankbaar voor de ontvangen suggesties, en wij zullen daar zeer binnenkort rekening mee houden. Trampost heeft namelijk vooruitstrevende plannen, die naar wij hopen, eerlang werkelijkheid zullen worden. Daarover wellicht in ons volgende nummer meer. Het lag oorspronkelijk in de bedoeling om dit nummer fotografisch te verluchten, maar verschillende redenen zijn oorzaak van het niet verwezenlijken van dit opzet. Dit hoeft echter geen verzaken te zijn, we komen daar op terug. Wij hadden de bedoeling om speciaal een lijn vijf te belichten, en dat idee is niet verlaten. In België bestond een lijn 5 (tramlijn dan) in Antwerpen, Bergen, Brugge, Brussel, Charleroi, Doornik, Gent, La Louvière, Leuven, Luik,

Namen, Oostende, en ten slotte Verviers. Van al deze plaatsen is alleen Charleroi nog overgebleven, en ook daaraan komt waarschijnlijk in 1974 een einde. Er is dus mogelijkheid te over om bij gelegenheid van ons vijfjarig bestaan speciale aandacht te besteden aan een lijn 5, wat wij dan ook zullen doen. In de toekomst zal meermaals beroep worden gedaan op onze Lezers voor het leveren van bepaalde inlichtingen en foto's, en wij hopen dat daaraan ruim gevolg zal worden gegeven. In ons nr 58-59, onderaan blz. 3 verzochten wij om foto's van de lijnen NMVB Antwerpen, A-B-D-R-50(51)-52-53-54 op de lijnsekties Boom - Rumst-Vosberg - Duffel-Lier, Rumst-Vosberg - Walem - Mechelen, en Rumst-Station - Reet - Aartselaar. Ook stoomtramfoto's. Deze moeten dienen om een reeks artikelen over deze lijnen te illustreren. Er kwamen enkele inzendingen binnen, maar er bestaat zeer zeker meer over deze lijnen. Wij denken hierbij aan een tram in Reet, in Aartselaar-Dorp, op de Netebrug te Walem, of aan het fort van Walem; verder is er weinig te vinden over de lijn D, later 53, Rumst-Duffel-Lier. Er bestaan echter foto's van. Wie helpt?

Als we dan verder even terugbladeren in de reeks TP tussen oktober 1967 en september 1972, stellen we toch vast dat ondanks alles Trampost vooruitgang heeft geboekt inzake berichtgeving en voorkomen. Op dat gebied is steeds verbetering mogelijk, en wij zullen daar in de toekomst ook alle aandacht aan besteden. Ondanks de beste bedoelingen zijn er vergissingen ingeslopen, maar wij hebben deze steeds eerlijk rechtgezet, soms wat vroeger, soms wat later. Het vergt nauwgezetheid om vergissingen op te sporen, en recht te zetten. We besteden daar dan ook alle aandacht aan. We staan er echter op om onze opdracht consequent uit te voeren, en niets is daarvoor te veel, ook al werkt het wel eens vervelend. De grootste moeilijkheden ondervinden we inzake de berichtgeving uit Henegouwen, waar wij géén korrespondenten hebben. Hopelijk komt daar verandering in. Vanzelfsprekend mogen onze Waalse lezers ons in het Frans hun mededelingen toezenden.

Wij hebben de loftrompet niet bespeeld omdat wij ons bewust zijn van bepaalde tekorten, en juist daarom legden wij U eerlijk enkele moeilijkheden voor, in de overtuiging dat eraan verholpen zal worden indien dat in de mogelijkheid van onze Lezers ligt. Met goede voornemens en vertrouwen in onze onderneming starten wij dan het zesde Trampostjaar, en wij rekenen daarbij voor 100% op de blijvende belangstelling van onze Lezers!

- r -

Een vriendelijke Lezer uit Den Haag vroeg ons om een overzicht van alle lijnen die in België nog rijden. We menen dat meerdere Leden dat niet weten, en daarom geven wij hier per bedrijf de nog in uitbating zijnde lijnen. (Beginpunt LIJN Eindpunt.)

Buurtspoorwegen: Kust:

Knokke 1 Oostende en Oostende 2 De Panne.
Henegouwen - Bergen: Mons 2 Wasmes en Mons 2 Frameries.
Henegouwen - Charleroi, La Louvière en Anderlues:
Anderlues 30 Bracquegnies; Charleroi 31 Bracquegnies;
La Louvière 36 Binche; Charleroi 41 Trazegnies; en schooldienst
Charleroi 43 Souvret (Trazegnies); Charl. Lodolinsart 44 Charleroi;
Charleroi 45 Gohyssart; Charleroi 57 Courcelles en terug als 58;
Fontaine l'Eveque 59 Charleroi; Charleroi-Gosselies 61 Souvret-
Charleroi; Charleroi 62 Gosselies; 63 is terugrit van lijn 59;
64 is terugrit van lijn 61; Charleroi-Jumet 65 Lodolinsart-
Charleroi; 66 is terugrit van lijn 65; Fontaine 78 Trazegnies;
Charleroi - Mariemont 80 La Louvière Braquegnies-Maurage.
82 idem als 80, maar met aansluiting bus 17 naar Bergen in Maurage.
Souvret 84 Charleroi, één rit!; Charleroi-Heigne-Jumet-85-Lodolin-
sart-Charleroi; 86 is terugrit van 85; Charleroi 90 Bergen;
Charleroi 92 Thuin; Anderlues-91 Thuin; en Charleroi 93 Binche.
44, 45 en 62 rijden slechts enkele malen per dag. (spitsen).

Buurtspoorwegen-Brussel:

Brussel Nd G Grimbergen; Brussel Nd S Strombeek Het Voor;
Brussel Nd W Wemmel;

MIVB Stadslijnen van Brussel:

Ukkel Fort Jaco 18 Eeuwfeestpaleizen;
Groot-Bijgaarden 19 Vorst ; Ste Katelijnepl.23 Schaarbeek
Ste Katelijnepl 24 Bos, eerlang verlengd tot Churchillpl.
Ste Katelijnepl.25 Oudergem-Transvaal; Bosvoorde 32 IJzerpl.
Naamsepoort 35 Oudergem-Transvaal; Ste Katelijnepl.39 Stokkel;
Naamsepoort 41 Stokkel; Ste Katelijnepl.44 Tervuren;
Naamsepoort 45 Tervuren; Drogenbos 52 Meiselaan;
Evere-Vredepl.55 Ukkel; Ukkel-C. 58 Vilvoorde;
Tervuurenpoost 62 St Agata-Berchem; Eeuwfeest 81 Meudonpl;
Noord-Schaarbeek 90 St Gilles-ZUID; Meiselaan 92 Ukkel C.;
Brugmannpl.93 Schaarbeek; Jette 94 Boendaal;
Zuid Naamsepoort 101 Ninoofsepoort Zuid;
Zuid Naamsepoort 102 Hertoginneplein;
Anderlecht-Zuid-Rogierpl.103 Jette Brugmannziekenhuis.

MIVA Stadslijnen van Antwerpen:

Hoboken 2 Groenplein; Melkmarkt 3 Merksem en Groenplein 3
Lambermontplein(Pendeldienst met overstap naar Malkmarkt)
Hoboken 4 Zwemdok-Groenplein; Mortsel 7 Komediéplein;
Eksterlaar 8 Komediéplein; Deurne 10 Melkmarkt;
Eksterlaar 11 Melkmarkt; Grens-Kiel 12 Antwerpstadion;
Mortsel 15 Centraalstation; Silsburg 24 Schoonselhof.

Stadslijnen van Gent:MIVG;

Moskou 1 Van Beverenplein; Melle 20 Arsenaal;
St Pietersstation 21 Arsenaal; St Pietersstation 22 Gentbrugge-
Centrum, vanaf begin 1973; St Pietersstation 4 Muidebrug via
Koornmarkt en St Pietersstation 10 Muidebrug via Rabot.

Stadslijnen van Charleroi--STIC:

Zuidstation 2 Sart Allet; Zuidstation 7 Fleurus;
Zuidstation 5 Place Albert I, en Zuidstation 15 Couillet.

Nieuws uit de verschillende Bedrijven.

Buurtspoorwegen - West-Vlaanderen.

Op de Henri Serruyslaan in Oostende zijn grootscheepse weg-
werken in uitvoering, waarbij de sporen naar het midden
worden verplaatst. Op het Marie-Joséplein worden de palen
van de bovenleiding vervangen door andere. Eén paal vond
genade en mocht blijven staan, omdat hij blijkbaar sterk
genoeg was om de jaren te trotseren. Dat wel, maar toen op
23 oktober de hulpkabels werden gelost om de luchtleiding
aan zichzelf en de tram vrij te geven was er één paal die
zijn nieuwe last niet trotserde: onze veteraan! Het gevolg
laat zich raden: De paal knikkerde door zijn knie, en zoende
de grond, en heel de bovenleiding volgde zijn voorbeeld.
Honni soit qui mal y pense!

Tijdens dezelfde werken was er ook nog S 10054, die op
12 sept.72 de rekening van ab 3731 vereffende. 'n oude vete
kan het niet geweest zijn, want daarvoor is ab 3731 te jong!
Hoe dan ook, de 10054 stormde op de bus af, drukte haar tegen
een paal van de bovenleiding, zette haar onder stroom, en
ging zelf naast het spoor staan. Zijn bw 19694 kon alzo even
op adem komen. Het duel werd uitgevochten op dezelfde
Serruyslaan, maar dichtbij de "Mercator." De strijd om het
dagelijks bestaan is niet alleen een menselijke aangelegenheid!
-De S 9746 doet dagelijks dienst als rangeerwagen bij het
station, terwijl de 10323 in de stelplaats klaar staat om
indien nodig, als St Bernardustram op te treden: hulp in nood.

Onder tussen kwam begin november '72 één nieuw spoor in dienst op de Serruyslaan, dat in beide richtingen wordt bereden. De veiligheid wordt in ere gehouden door overhandiging van "de stok", zoals dat bij de NMVB gebruikelijk is. De oude sporen zijn nu weggenomen, en met het leggen van het tweede spoor kan begonnen worden. Tussen Blandenbenge-Bennis en Wenduine-Manitoba wordt enkelsporig gereden, over het spoor zee kant. De opbraak van het meest landwaarts gelegen spoor is reeds begonnen voor zover het op eigen baan gelegen is. Rond de Spalkom is het meest landwaarts gelegen spoor aan beide zijden reeds aangesloten, en dienstwagens rijden er reeds over. Wanneer de gehele omlegging in orde is zal de kustlijn 300 meter langer geworden zijn. Hier is rekening gehouden met het opbreken van 700 meter spoor, en het in dienst nemen van 1000m. nieuw spoor.

-INVENTARIS MATERIEEL KUSTLIJN. Toestand op 15 november 1972.

Platte goederenwagens (hvp) 14

3502-3504-3502-3631-3632-3633-3705-7040-7049-7205-7206-7269-7273 en 7277.

Open goederenwagens, of bakwagens. (HH) 11:

4833-4850-5970-6257-6271-14436-14926-14928-15734-15790-15858.

Gesloten goederenwagens (HF) 10.

7651-7930-7686-17689-17691-17693-17906-18116-20143-20184.

Elektrische Motorrijtuigen type Standaard: 3:

9729 (II) 9818 (II) en 9994.

Elektrische motorrijtuigen type S, 5:

9646-9647-9746-10261 en 10323.

Elektrische goederentraktoren: 2, nl. 10020 en 10021.

Elektrische motorrijtuigen type SO. (type S Oostende): 27:

9818-9819-9941-9942-9943-9944-9945-9947-9948-10001-10002-10004-10005-10041-10042 t/m 10054.

Elektrische motorschaafwagens, 1, nl. 21006

Elektrische motorladderwagens, 1, nl. 44604 (LW 3)

Bijwagens standaardtype, met houten kast, 25:

19533-19534-19537-19538-19541-19542-19544-19545-19547-19548-19656-19660-19664-19666-19668-19669-19673-19674-19676-19679-19685-19688-19689-19691-19692.

Bijwagens type S (ex. emr type N Brussel): 21:

19693-tot en met 19713.

NOTA: De standaardmotorwagen 9778 die in het voorjaar '72 een zware aanrijding had, en de el. traktor 10019 die in de zomer van 1971 aan het station Oostende zwaar beschadigd werd, zijn beide opgebrand op 5 sept. 1972.

Materieelsbestand NMVB Antwerpen, op 15 nov. '72.

Al dit materieel wordt thans verkocht. In tegenstelling met de oorspronkelijke bedoeling gaan de type S rijtuigen NIET naar Spanje, maar worden ze mede verkocht als schroot.

10074 (ex. 9653) en 9736 (II) (ex. 9658) type S;

bijwagen standaardtype met houten kast: 19633;

Ketelwagen B 8314; Verplaatsbaar onderstation 89702;

en twee tussenlopers B 8401 en B 8402.

Materieelsbestand NMVB Namen, Grotten van Han, op 15 nov. 1972:

Spoorauto's: 4: nrs 145, 159, 168 en 266

Open bijwagens, 8: nrs 8798-8812-8820-8821-8861-8893-8895-8896.

Gesloten bijwagen, 1, nl. 19220

Platte goederenwagen (hvp) 3518

NMVB HENEGOUWEN:

Op za 14 okt. '72 had in Marchienne-au-Pont een ernstige aanrijding plaats tussen een tram van lijn 82 en een goederentrein, die tijdens fabrieksrangeringen, de straatweg kruiste. De schok was zo hevig dat een spoorwegwagon met 25 ton thomas-slakken geladen, alsmede emr 9787 beide kantelden.

Er waren bij dit ongeval 17 gekwetsten, waarvan twee ernstig.

-Einde sept, of begin okt. '72, de juiste datum is ons niet bekend, is de S 9996 in botsing gekomen met emr 10345, de enige standaardwagen van Henegouwen, die als WW de platte wagen A 3579 sleepte. Vermoedelijk reden beiden op lijn 36.
-De bijwagen 19276 kreeg automatische deuren, zoals de 19355 vroeger al gekregen heeft. 19276 is in dienst in La Louvière.

Wagenpark van Henegouwen, op 15 nov. 1972.

Spoorauto's: 2, nrs 46 en 89.

Platte goederenwagens: (hvp) 9:

3614-3630-3740-8141-8142-8176-8177-8185-10763.

Opengoederenwagens (HH) 23: 4149-4268-4483-4692-4808-5865-5930-6755-14133-14153-14502-14663-14849-15719-16173-17491-17492-17850-20434-20539-20768-20769-20771.

Gesloten goederenwagens, (HF) 6: 7801-17520-17688-18426-18429-18488.

Tussenloper, 1, nl.nr 8409.

Elektrische motorschaafwagens, 2: 21001-21002

Ketelwagens, 3 : 597-51702-51703.

Ladderwagens, 2: 51555-51564.

Schaafwagens, 1: 89600.

Verplaatsbare onderstations, 2 : A 89704 en B 89704.

Rijtuigen voor personenvervoer:

Tweeassige motorwagens, 2 : 9888 - 9924.

deze rijtuigen zijn nu in dienst voor wegen en werken, evenals het volgende:

Vierassig motorrijtuig op draaistellen en metalen kast: 10345.

Elektrische motorwagens type S: 96:

9652-9657-9667-9670-9674-9743-9748-9749-9750-9759-9764-9766-9767-9769-9774-9776-9780-9781-9787-9789-9975-9978-9979-9987-9989-9996-10000-10063-10065-10076-10093-10150-10164-10166-10167-10168-10169-10171-10172-10174-10175-10177-10178-10180-10183-10184-10185-10186-10187-10202-10211-10224-10226-10227-10228-10230-10231-10232-10234-10236-10239-10240-10242-10243-10246-10251-10252-10257-10264-10268-10269-10270-10271-10272-10273-10274-10275-10278-10279-10281-10283-10287-10290-10490-10491-10492-10493-10494-10495-10496-10497-41003-41004-41006-41010.

Bijwagens type S, 3 : 19578-19579-19580.

Bijwagens type Standaard met metalen kast, 32:

19274-19276-19313-19314-19318-19320-19321-19322-19323-19324-19333-19336-19339-19340-19342-19344-19354-19355-19357-19362-19374-19375-19376-19377-19381-19396-19398-19399-19401-19405-19406-19409.

Bijwagens type Braine le Comte, 15:

19457-19458-19459-19462-19463-19464-19467-19469-19470-19471-19472-19473-19475-19478-19479.

Even uw aandacht...

Op blz.1 van TP nr 54 schreven wij dat de nieuwe keerdriehoek in Maurage op 17 maart '72 was in gebruik genomen. Een trouwe lezer maakte er ons opmerkzaam op dat op 11 maart reeds op de nieuwe sporen werd gedriehoekt. Ondertussen zijn wij er nog niet in geslaagd de juiste datum te achterhalen. Kan iemand ons helpen? Degenen onder U, die Trampost bewaren, kunnen in ieder geval al deze korrektie aanbrenge, om later niet foutief te schrijven.

Wegens dit wel zeer uitgebreide hoofdstuk van de NMVB zien wij ons genoodzaakt het nieuws uit Antwerpen en Gent naar ons volgend nummer te verschuiven. In dat volgende nummer geven we dan ook een overzicht van het materieel NMVB Brabant.

JIT DE HOOFDSTAD - MIVB:

In ons vorig nummer stond een blunder van formaat! Wij schreven dat het metroviadukt reeds bestaat aan weerszijden van de Vorstlaan. Bij nader toezien blijkt dit de penetratieweg te zijn van de snelweg Brussel-Namen. Gelieve ons voor deze fout te verontschuldigen!

-Aankomsten van GPC in Ukkel-Kalevoet. Tussen haakjes de data van indienststelling, voor zover bekend.

7591,4 okt.'72; 7592,6 okt.'72; 7593,11 okt.'72; 7594,17 okt.'72;

7595,24 okt.'72; 7596,27 okt.'72; 7597 en 7598,31 okt.'72.

(indienststellingen: 7582(28 sept.'72)- 7583(2 okt.'72)

7584(6 okt.'72)- 7585(13 okt.'72)- 7586(19 okt.'72)-7588(24 okt.'72)

7589(30 okt.'72)-7587(6 nov.'72)7590(7 nov.'72)

-Ter gelegenheid van het Voedingssalon op de Heizel reden op lijn 81: 7562 en 7568 op 14 okt.'72;

7557,7584,7549,7574 en 7583 op 15 okt.'72; 7564 en 7544 op 21 okt.;

7571,7544,7566,7549,7568,7583 en 7575 op 22 oktober 1972.

-Tijdens de week van 9 tot 13 okt.'72 werden de overloopsporen op de Van Volxemlaan in Vost verwijderd.

-Van 24 tot 27 okt.'72 werd gewerkt aan het tot stand brengen van een verbinding tussen de twee centrale sporen op de esplanade van het Noordstation. Kortelings zal dat de terminus van lijn 90 worden, wanneer deze lijn met dubbelrichtingswagens zal gaan rijden. Bij die gelegenheid zal de Kooldragerstunnel geheel tramvrij worden. Lijn 62 heeft deze onderbrugging van het Noordstation trouwens verlaten op 24 okt.'62, en rijdt nu als volgt: richting Tervurenpoort: Vooruitgangstraat-Noordplein, Kwatrechtstraat, Brabantstraat, Rivierstraat en verder als vroeger; richting Centrum: Weidestraat (waar een bocht werd gelegd naar de Brabantstraat) Brabantstraat, Kwatrechtstraat, Noordplein, Vooruitgangstraat en verder als voorheen. Deze omlegging houdt verband met de tunnelwerken in de Vooruitgangstraat, tussen het Rogierplein en het Noordstation. Daarbij kwamen de tramsporen links en rechts van de straat te liggen, en bracht het afbuigen naar de onderbrugging moeilijkheden mee.

-Tijdens de week van 30 okt./3 nov.'72 en 6 nov./10 nov.'72 werden de sporen op het IJzerplein aan de nieuwe behoeften aangepast. Vanaf 11 nov.'72 kreeg de nieuwe lijn 32 daar haar terminus. We zien de sporen met het gezicht naar de Basiliek van Koekelberg. Vroegere toestand: de twee sporen, komende van het Noordstation splitsen zich tot drie, waarbij het rechterspoor voorbij de wissel nog een twintigtal meter rechtdoor loopt, om dan naar de Havenlaan af te buigen. (ex 40) Op de wissel buigt het wijkspoor naar links af, loopt ongeveer 100m. naast het afwijk-en opstelspoor van lijn 40, om dan in de verlenging daarvan, verder naar de basiliek te lopen. Het spoor richting Noordstation volgt dezelfde kronkel. Nog voor het spoor naar de Basiliek zijn plaats in rechte lijn herneemt, buigt naar links het terminusspoor van het IJzerplein af, kruist het tegenspoor, om een lus te vormen op het IJzerplein.

Huidige toestand: Het spoor van ex lijn 40 wordt gewoon rechtdoor getrokken, terwijl het middenste spoor nu uitwijkspoor naar het IJzerplein wordt. Het spoor Basiliek - Rogierplein blijft zoals het was.

-Ongevallen.

Op 19 okt.'72, een aanrijding tussen de 1057 en een autocar op de Helmetse steenweg/Hubertstraat.

-Op 20 okt.'72, Vorstlaan (Grand-Bazar) tussen 7098/25 en 9045/35.

20 okt.'72, Tervurenlaan (Groene Hond) 7040/44 en 9037/41.

20 okt.'72, Meiselaan: 9059/92 en 4.../52.

-Lijn 44 is geheel berijdbaar met pantograaf. Waarschijnlijk zullen daarop de proefritten worden gehouden met de dubbelrichtingswagens, die misschien 7800 in plaats van 7600 genummerd zullen worden. Verder nieuws in ons decembernummer.