

# trampost

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 63.

DECEMBER 1972.

## NIEUWJAAR.

De Redactie van Trampost houdt eraan bij gelegenheid van de jaarwisseling, aan al zijn Lezers een voorspoedig en gelukkig nieuwjaar aan te bieden. Een jaar dat naar wij verhopend, U allemaal een sprankelende gezondheid mag brengen naar lichaam en geest, en de vervulling van enkele van uw hartewensen. Ingesloten vindt U een kleine attentie, die wij U graag aanbieden. Dit werd mogelijk dank zij de onbaatzuchtige tussenkomst van één van onze trouwe Lezers. Hartelijk dank voor deze vriendelijke geste, beste vriend.

Wij hopen dat Trampost op deze manier het ganse jaar uw aandacht mag gaande houden, door steeds bij U te zijn.

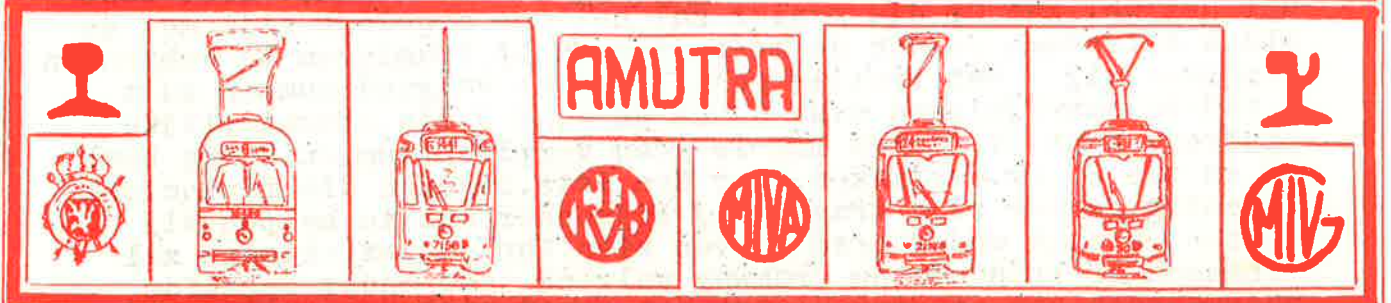
## Lidgeden 1973.

Onze Penningmeester wacht met veel geduld, maar met evenveel ongeduld op uw jaarlijkse bijdrage van 200 fr. Voor degenen die Présence du Tramway ook wensen te ontvangen wordt een supplement van 100 fr. gevraagd.

Ons postrekeningnummer: 449.80 - Amutra, Pannenhuisstraat 164 1020 - Brussel. Stel uw betaling niet uit, maar regel ze dadelijk. Wij zijn er U dankbaar om.

## Tramleven.

Verschillende oorzaken liggen aan de basis van de vertraging die ontstaan is in het verschijnen van Tramleven. Om dit goed te maken verschijnt binnenkort een dubbelnummer op 32 bladzijden, het nr 26-27. Dit nummer wordt dan meteen het laatste nummer, niet alleen van 1972, maar tevens het laatste nummer van Tramleven. De heer Eric Keutgens, die gedurende zeven jaar de redactie van Tramleven waarnam, wensen wij hiermede van harte te danken voor de gedane inspanningen. Zeven jaar een tijdschrift verzorgen is geen kleinigheid, en wie daaraan twijfelt neme de verschenen nummers maar eens ter hand, en overlope maar eens de schat aan voorlichting die ons op die manier ten deel is gevallen. Als U daarbij bedenkt dat de heer Keutgens al die tijd het nederlandstalige sekretariaat heeft verzorgd, kunt U alleen maar tot het besluit komen dat er hard gewerkt werd. Oprechte en hartelijke dank daarvoor betuigen is het minste wat we dan nog kunnen doen. Het wordt echter geen afscheid in de droevige zin van het woord, o neen!



TRAMPOST.

Er moest dus worden voorzien in de vervanging van Tramleven. Met ingang van 1973 zal Trampost gedrukt verschijnen, op kwarto formaat. (21x27cm.) De Raad van Beheer drukte hieromtrent zijn akkoord uit op de maandelijkse vergadering van 1 dec.'72. Wij zullen echter niet maar maandelijks, maar tweemaandelijks verschijnen. De omvang van het blad zal acht bladzijden plus omslag zijn. Buiten de gewone aktuele berichtgeving, worden de historishe artikels eveneens door Trampost verzorgd. Deze werkwijze zal toelaten dat de heer Keutgens zich intensiever zal kunnen toeleggen op het sekretariaatswerk en andere opdrachten. Zijn naam zult U trouwens geregeld in Trampost terugvinden.

Deze maatregel komt zeer zeker tegemoet aan de verzuchtingen van vele leden. Maken we ons echter geen begoochelingen! Enkele verduidelijkingen omtrent het nieuwe tijdschrift zijn gewenst, en die geven we hier.

Présence du Tramway.

Het franstalige tijdschrift zal tijdelijk blijven verschijnen zoals het nu is. Het verschijnen van Trampost onder zijn nieuwe vorm zal na een jaar moeten aantonen dat wij het al dan niet aankunnen, en dat wij het financieel kunnen verwerken. Blijkt dit het geval te zijn, dan zal Présence du Tramway waarschijnlijk het spoor volgen, dat door Trampost werd verkend.

Trampost financieel.

Het zal eenieder duidelijk zijn dat de kosten van het nieuwe tijdschrift ver boven de vroegere kosten zullen stijgen. Het lidgeld voor 1973 blijft op 200 fr. behouden, maar zal in 1974 zeer zeker verhoogd worden. Deze verhoging zal niet dienen om de uitgave van ons tijdschrift mogelijk te maken, maar om alle gestegen kosten te dekken, en hierbij denken wij vooral aan postzegels, papier, en alles wat nodig is tot het ontwikkelen van een degelijke administratie. Behoeften voor het muzeum zijn legio. Daarbij treden op het voorplan: hout, plamuur en verf voor het herstellen en het onderhouden van de rijtuigen, en het voorzien in een minimum aan technische uitrusting om die opdracht uit te voeren. Vandaar dat niet moet gerekend worden op een batig saldo, waarvan Trampost kan genieten. We achten het nuttig hier even te memoreren dat het verstrekken van een tijdschrift een DIENST is die GRATIS wordt verstrekt. In het toetredingsbulletijn staat duidelijk vermeld dat U een jaarlijkse bijdrage als ... lid betaald, en nergens is geformuleerd dat daarvoor een bijdrage van Amutra, onder vorm van een tijdschrift moet verstrekt worden. U begrijpt wel dat wij dat onzerzijds zeer graag doen, maar de zaak moet leesbaar zijn. Om nu tot de kern van de zaak te komen doen wij U het volgende voorstel: Ieder lezer neemt het op zich een jaarlijkse, aparte bijdrage over te maken, enkel en alleen bestemd voor het in stand houden van een goed werkend tijdschrift. Bepaal zelf deze som, maar houdt er rekening mee dat een klichee voor de frontpagina alleen al ruim 1000 fr. kost. Als U dan even berekent stelt U vast dat voor de voor- en achteromslag ongeveer 10.000 à 12.000 fr. per jaar vereist is. Wij stellen dus voor dat U rekening zoudt houden met 100 fr. per jaar. Zeg nu a.u.b. niet dat het niet kan, U weet best dat het wél kan. Op die manier zal het ons mogelijk zijn met de aldus ontvangen gelden de mééruitgaven op Tramleven te dekken, en bezorgen wij U een prettig geheel. In ons volgend nummer zult U nadere aanwijzingen vinden HOE en WAAR U die afzonderlijke bijdrage kunt overmaken. Dit is géén verplichting, en U mag best af en toe 20 fr. overmaken, maar doe iets. Degenen die financieel krachtig genoeg zijn vragen wij bijzonder ons te helpen. Wij moeten de zaak onder ogen durven zien. Van ons experiment zal afhangen of Présence du Tramway volgend jaar onder dezelfde voorwaarden kan starten. Slaagt het opzet niet, dan zullen wij

nà een jaar verplicht zijn een stap achteruit te zetten, en dat zou op zijn minst spijtig te noemen zijn!  
Let wel, wij herhalen het, wij doen beroep op uw hulp en wij verwachten, eerlijk gezegd, veel van U.  
Wacht niet om te weten wat anderen doen, wees de eerste!

Zopas bereiken ons meerdere gegevens omtrent de mogelijkheden van betaling. Neemt U a.u.b. goed nota:

AFZONDERLIJKE BIJDRAGE VOOR TRAMPOST

Uw bijdrage kan overgemaakt worden op postrekening 136.88, ANHYP, Agentschap Bizet, 1070 te Brussel, voor rekening 1.180.235.

U kan ook op een ander agentschap van AN-HYP storten, maar dan moet U wel vermelden: rekening 1.180.235, AGENTSCH. BIZET. Alle stortingen of overschrijvingen op ons rekeningnummer gedaan, komen aan Trampost.

De lidgelden blijven zoals voorheen, over te maken op PCR 449.89 van Amutra, Pannenhuisstraat 164, 1020 Brussel. Neemt U a.u.b. goed nota van deze schikking, en vermits

U thans over alle gegevens beschikt, kunt U overgaan tot de aktie. Nog een vriendelijk verzoek:

OP AL uw stortingen of overschrijvingen, klaar, en duidelijk het doel van uw betaling vermelden!

Nog over de nieuwe Trampost.

Het is normaal dat wij U na deze saaie maar noodzakelijke financiële uiteenzetting, enkele woordjes over uw nieuwe TP. brengen. Op de voorpagina zult U steeds een foto aantreffen, die de aktualiteit, of een verschijnend artikel illustreert. Op de binnenzijde van de omslag, een woord van de Redaktie, blz. 3, 4, 5, 6: artikelen over aktuele of historische onderwerpen, blz. 7 en 8, nieuws uit de verschillende Bedrijven, en indien dat niet zou volstaan, kan daarvoor nog een andere bladzijde worden ingeschakeld. Het derde blad van de kافت is in principiepe voorbehouden voor reclame, terwijl de achter omslag een foto zal brengen, die iets speciaals te bieden heeft, maar waaraan geen gans artikel gewijd kan worden. Hier doen wij dus beroep op medewerking van onze Lezers. Indien U een zeldzame foto bezit, die een gebeurtenis op tramweggebied illustreert, zend ze ons, maar laat U a.u.b. de beoordeling aan ons over. Wij zien best wat kan en niet kan. Dergelijke foto's moeten vergezeld gaan van enkele gegevens omtrent de opname, en indien gekend, de nauwkeurige datum. Dit is de principiële indeling, maar de Redaktie beschikt normaal over het recht daarvan af te wijken. Ideeën van U zijn ons welkom, maar laat het aan ons over een beslissing te nemen, en is er iets wat U meent te moeten aanmerken, zullen wij met belangstelling kennis nemen van uw nota.

Voor alles wat TRAMPOST betreft, neemt U rechtstreeks contact op met de Redaktie, Kerkendijk 1, 2200-Forgerhout. Het heeft geen zin daaromtrent via Brussel te gaan, dat werkt alleen maar vertragend. Het zal ook duidelijk zijn, dat het inzenden van foto's inhoudt dat Amutra deze mag afdrukken, zelfs meermaals, zonder verdere toestemming. Indien een ingezonden foto terugverlangd wordt, moet daarvan uitdrukkelijk melding worden gemaakt. Het is ook nodig dat bij een ingezonden foto vermeld wordt of het om een eigen foto gaat of niet. Is het een foto van een derde, dan kan deze niet gepubliceerd worden, zonder een bijgevoegde schriftelijke verklaring van de auteur. Beste Lezer, wij vonden deze uiteenzetting nodig, omdat we eerlijk tegenover U willen staan. In de toekomst echter zullen wij U deze beslommeringen besparen, maar wij rekenen op uw samenwerking en op uw daadwerkelijke steun. Nog een laatste maal gaan wij over tot berichtgeving in de vertrouwde vorm.

NIEUWS VAN DE VERSCHILLENDE BEDRIJVEN.

Uit Charleroi - STIC:

-In Charleroi rijdt nog éénmaal per dag een tram op lijn 3, nl. een uitrijdende wagen, die terminus neemt op de Place de la Ville-Haute. (Stadhuis) Vanaf daar wordt dan lijn 2 gefilmd, en wordt de eerste rit gereden naar Sart-Allet. Doorgaans filmen de rijtuigen bij het buitenrijden, Gilly 4 Bras 3 Ville-Haute. Deze lijn is in onbruik geraakt doordat lijnen 2 en 7 het ganse traject van lijn 3 berijden, en lijn 2 daarentegen al een verkorte dienst van lijn 7 is. (L.3 vertr.stp.15u.54)

-Lijn 2, die thans slechts in de morgen- en avondspits rijdt, zal met ingang van 4 januari 1973 de ganse dag rijden, met op de spitsen een versterkte dienst met 2.

De bijwagens zullen dan nog maar zelden voorkomen op lijn 2-7.

-Materieelstoestand van de STIC op 5 nov. 1972:

Onderhouds- en sleepdienstmaterieel; Waaerssig, elektrisch: 2: emr 200 en 201, en enkele lorries zonder nummer voor railvervoer.

Elektrische motorwagens voor personenvervoer: 25,

401 - 425, maar 401 wordt reserve gehouden, terwijl 416 beschadigd is door een ongeval, en voorlopig niet hersteld wordt.

Buiten deze 25 rijtuigen is er ook nog emr 310, die op spoor 17 terzijde staat, om eerlang overgebracht te worden naar Brussel. Dit rijtuig is aangekocht door de Amutra, voor muzeümdoeleinden.

Bijwagens voor personenvervoer: 14:

1-2-3-4-5-6-37-38-39-40-41-42-43-44.

-Tussen 17 en 18u. rijdt er nog elke dag een tram op lijn 1.

Vanaf 4 januari '73 zal dit niet meer gebeuren.

-Door de STIC wordt een studie gemaakt over de wenselijkheid en/of mogelijkheid lijn 9 terug als tramlijn uit te baten in de toekomst.

-emr 414 werd op 5 nov. 72 in zijn nieuwe tooi voorgesteld.

Dit rijtuig is pikfijn geschilderd, iets lichter dan voorheen, en voorzien van groot rijtuignummer, ongeveer 20 cm. Dit nummer staat daarenboven op de linkervoorkant, vanuit de tram gezien.

-Waarschijnlijk zullen over afzienbare tijd de rijtuigen ook een gekleurde richtingsfilm krijgen, met verschillende kleuren. Op de bussen bestaan deze films al: ze werden geschilderd bij de MIVB, wat trouwens duidelijk aan de verzorgde afwerking te zien is.

-Met al dat is het nog steeds niet duidelijk wat er precies met de trams van de STIC gaat gebeuren, behouden of niet.

Indien de tram blijft, is men daar nodig aan nieuwe wagens toe, maar dat zal misschien door de nieuwe regering opgelost worden.

UIT DE NERROPOOL - MIVA:

In de stelplaats van Hoboken staan zeven bijwagens buiten dienst. Zij zullen verkocht worden voor afbraak. Twee ervan gaan naar de TTA. Hier de nummers van de rijtuigen: 1611-1621-1622-1623-1629-1646 en 1650. Het is nog niet geweten welke twee ervan naar de TTA worden overgeheveld.

-Tijdens de voetbalmatch België-Holland, die op zo 19 nov. '72 werd gespeeld, reden op lijn 12 buiten de normale diensten, de volgende extra's: 2059-2037-2019-2120\*-2116\*-2075-2016-2074-2064-2032-2029-2055-2113\*-2033-2061 en 2112\*. De met \* gemerkte rijtuigen zijn van stp. Groenenhoek.

-Tijdens de tweede helft van november reden op lijn 24 enkele oude rijtuigen, o.a. 7385, 5453 en 4415. Ook 7386 was er bij.

-Sedert de eerste week van oktober zijn vernieuwingswerken aan de sporen aan de gang in Deurne, op lijn 10. De spoorbocht aan de Leeuwlantstraat werd vernieuwd, nadat begin okt. daar een reklamewagen uit de sporen reed. Op de Joost Van de Wielelei worden dwarsbalken vervangen (eigen bedding). Begin december werden gelijkaardige werken met spoorvernieuwing op de Belgiëlei begonnen. Hier komen vermoedelijk keien tussen de

sporen, om stofvorming tegen te gaan bij de doortocht der rijtuigen. Deze oplossing werd trouwens met succes aangewend op meerdere plaatsen van het net.

-Tijdens de eerste week van december gaf de Directie van de Pré-Metro een rondleiding ten beste aan de Pers, over en in de pré-metrowerken. Van de Amutra werd naar loffelijke gewoonte, niemand uitgenodigd. Wij dragen de tram een goed hart toe, wij propageren hem, onze Leden treden vaak als bemiddelaar op bij vertraging om, als dan de reizigers gaan morren, toch te trachten begrip voor de toestand te doen ontstaan. Maar als de gelegenheid geboden wordt om aan onze Leden wat te vertellen over de stand der werken, dan moeten wij en zij maar de kranten kopen en lezen wat er in staat. Dat doen we tóch, maar dat neemt niet weg dat we graag zelf zien wat er te zien is, en liever zelf zeggen wat er te zeggen valt, maar zover ziet men blijkbaar bij de MIVA niet. Wat een verschil met Brussel! Daar weten ze toch wel dat de uitgevoerde werken er voor de reizigers zijn, en hoe meer de reizigers ervan weten en zien, hoe gemakkelijker er gebruik gemaakt wordt van de geboden kansen en diensten. In Brussel beseft de Directie van de MIVB ook dat elke simpatisant een reiziger is, of kan zijn, en er wordt dan ook terdege rekening gehouden met die mensen. In Brussel ten slotte is men, wat Public Relations betreft, in 1972. Daar kan dat. We zullen al maar bij voorbaat aannemen dat het verzuim op een vergetelheid berust, maar onze misnoegdheid moest ons toch van het hart. Volgende beurt, goede beurt?

UIT DE ARTEVELDESTAD - MIVG.

-Onze betrekkingen met de MIVG zijn uitstekend. Wij zijn daar blij om, en verheugen ons op de komst van emr 328, dat ons door de MIVG werd afgestaan. Dit rijtuig reed zijn laatste diensten in Gent op lijn 2 op vr. 1 december 1972. De volgende dag werd het grondig schoongemaakt. Eén dezer dagen komt de 328 naar Brussel.

-Alle PCC rijtuigen zijn in Gent op het ogenblik dat wij deze regels tikken, met uitzondering van de 46. Er zijn wagens bijbesteld tot en met nr 54. Deze wagens zijn voor lijn 10 bestemd.

-Op zo 3 dec. 72 reed in Gent de laatste 2! De dienst werd verzekerd door emr 337. De 333 die voorbestemd was deze laatste rit te rijden, kreeg in de vroege avond een remdefekt en moest inrukken.

-De volgende dag, ma 4 dec. '72, werden de diensten tussen het Arsenaal en het St Pietersstation door PCC verzekerd, en het was de 26 die als eerste uitreed op de die dag beginnende lijn 21, die lijn 2 integraal vervangt.

-Lijn 22 zal nog enkele dagen of weken op zich laten wachten.  
-Het wisselkompleks Kerkplein in Ledeberg, is geheel vernieuwd tijdens de eerste helft van oktober. Er werden wissels gebruikt die tijdens de winter verwarmd kunnen worden.

-Het gehele luchtlijnnet is nu vrijwel vernieuwd. Er wordt nu verder duchtig aan de sporen gewerkt. Goed zo, MIVG! De noodzaak van deze werken zal wel door niemand betwist worden.

-Begin oktober werden andermaal nieuwe overstapticketten in omloop gebracht: wit met groene puntdruk, en groene opdruk.

-Half oktober 1972 zijn dan eindelijk op de Ferrerlaan de werken gestart, waarbij lijn 1 dubbelspoor krijgt in het midden van de weg. De weg wordt verdubbeld, maar de tram krijgt geen eigen baan. De wagens zullen uiteraard wel in de goede verkeersrichting rijden, naar het voorbeeld op lijn 21, tussen het St Pietersstation en het Bijlokenhof. Eén spoorlijn is vrijwel gemonteerd tussen het Van Beverenplein en Medo.

- Ten gevolge van de aankomst en indienststelling van nieuwe rijtuigen, werden de 316 en 327 reeds gesloopt. De ganse reeks 316-330 (met remslurven) wordt gesloopt. Daardoor komen andere wagens op lijn 20, en wel: 331, 332, 335, 336, 337 en 360. De laatste der veteranen op lijn 20 was de 322 op 3 dec. '72. Zoals gezegd, gaat de 328 van de hierboven genoemde reeks naar Brussel, voor het Amutra Tramwazem.
- Op de Afmeelaan zijn nu alle transporen weggenomen. (2° helft van oktober)
- Als protest tegen de regeling op zondagmorgen op het Van Beverenplein, waarbij marktcramen gewoon op het tramspoor worden gezet, reden de trams van lijn 1 op 22 okt. '72, slechts tot Medo.
- Bij de werken op de Ferrerlaan, die omvangrijk zijn, komen behoeften naar voren voor het werkpersoneel. Daardoor kwamen de 393, 404 en 386 terug naar Gent, maar ze staan op rubberwielen! Inderdaad, de aannemer uit Brugge, die de werken uitvoert kocht destijds deze rijtuigen aan als bouwverhuishuisjes. Ze zijn er nu getuige van de diensten van hun opvolgers.
- Over lijn 22 vertelden we haast niets in dit nummer, omdat we daar in ons volgend nummer uitgebreid wensen op terug te komen!

-----  
BUURTSPOORWEGEN-BRABANT.

- Toestand van het materieel op 15 nov. 1972:
- Stoomlokomotieven: 1, nl HL 808 (bij NMBS Leuven)
  - Spoorauto's: 1, nl. ART 90.
  - Elektrisch reizigersmaterieel, op vier assen.
  - Standaardwagens, metalen koetswerk, 2: 10284 en 10292.
  - De 10292 is echter niet meer rijvaardig.
  - Motorwagens type N, 23:  
10433-10436-10438-10441-10446-10459-10460-10463-10467-10470-  
10472-10473-10474-10475-10476-10477-10478-10479-10480-10481-  
10482-10483-10485.
  - Motorwagens type S, 28:  
9669-9671-9735-9736-9737-9738-9740-9753-9762-9771-9783-9785-  
9974-9977-9980-9981-9983-9984-9985-10023-10024-10057-10061-  
10064-10069-10075-10222 en 41011.
  - Bijwagens op draaistellen, metalen koetswerk, 12:  
19292-19293-19296-19301-19302-19306-19307-19308-19349-  
19372-19373-19391.
  - Bijwagens op draaistellen, houten koetswerk, 21: 19418-  
19421-19424-19433-19444-19445- 19446-19449-19480-19481-19482-  
19484-19492-19493-19494-19496-19498-19594-19596-19597-19595.
  - Goederenmaterieel.
  - Tweeassige pakwagens, 1, nl. 2337.
  - Bakwagens (HH), 45:  
4829-4831-4906-5073-5086-C5100 (NMBS Leuven) 5462-5463-5668-  
5714-5855-6364-6381-6427-6432-6600-6636-6653-6659-AX 6659-  
6680-6915-6994-14163-14266-15214-15523-15763-15952-15960-  
16279-16515-16827-16866-17059-17144-17145-17155-17198-  
17209-17421-17748-20779-20780-20791.
  - Platte wagens (HP) 23:  
3554-3559-7079-7087-7127-7150-7156-7177-7276-7317-7342-7375-  
7376-7481-8154-8156-8157-8158-8172-8174-8175-17431-59763.
  - Gesloten wagens (HF) 21:  
4033-4034-C 7502 (NMBS Flv) 7526-7871-17611-17823-17870-17988-18076-  
18084-18115-18117-18121-18227-18228-18253-18328-18509-18511-18522.
  - Ketelwagens, 6: nrs 1807-51709-51710-51761-51762-51763.
  - Sneeuwruimers, 4: nrs CN 00001-8183-51532- (Amutra) en 51533.
  - Ladderwagens op sporen, tweeassig, 2: nrs 51559 en 51560.
  - Schaafwagen, 1: nr RV 00001
  - Truck voor vervoer van rails, 2: nrs 00003 en 00004
  - Truck voor diensten van Wegen en werken, 1, nl. nr 51853.
-

UIT DE HOOFDSTAD - MIVB.

- Van de 43 in aanbouw zijnde Metrorijtuigen zullen er 29 in de blauwe -, en 14 in de oranje tint worden geschilderd.
- Twee nieuwe informatiecentra zullen worden opgericht: één in het Zuidstation, en het tweede in het Rogierstation. (Noord)
- Op 20 sept. '72 ontspoorde emr 9016 op lijn 93, op het Luksemburgplein. De tram kwam tot stilstand tegen het stationsgebouw. Het ongeval gebeurde als gevolg van een storing in de kompressoren, waarbij het rijtuig zonder remmen viel.
- GPCC 7520 ontspoorde op het Hertoginplein op 21 sept. 72. Het middendraaistel stond uit de sporen.
- Sedert begin oktober 1972 is de middendeur van emr 5001 buiten dienst gesteld. Binnenin hangt een rood plaatje waarop staat: "Deur buiten dienst - Hors service" Deze middendeur is ruim twintig jaar in dienst geweest. De andere rijtuigen van deze reeks hebben nooit een derde deur gehad.
- Op 11 nov. 72 kwam de nieuwe lijn 32 in dienst tussen Bosvoorde en het IJzerplein. Vanaf die dag draaien er dus geen trams meer aan de Beurs. Lijn 32 verliet definitief die terminus, maar, wegens plechtigheden bij de Kongreskolom, dezelfde dag, moesten de lijnen 93 en 94 worden onderbroken. (92 rijdt die dag niet) Toen kon men beleven dat lijnen 93 en 94, komende uit het zuiden, vanaf het Koninklijk Paleis (93) en de Grote Zavel (94) naar de Beurs werden afgeleid, terwijl, komende van het Noorden, de 93 driehoekte aan de St Mariakerk, en de 94 vanaf het Liedtsplein de lijn 52 volgde tot het Verboeckhovenplein, en dan via 92-93 naar de St Mariakerk reed, om vandaar uit terug naar Jette te rijden.
- Op 14 nov. had er weer eens een studentenbetoging plaats. Bij die gelegenheid werden de lijnen 41 en 45 vanaf het Montgomeryplantsoen afgeleid naar de stp Elsenesteeweg, waar ze driehoekten. Lijn 93 nam Terminus bij het Luksemburgstation, en lijnen 92 en 94 werden vanaf het Louisaplein naar het Zuidstation omgelegd. Dit alles voor het verkeer komende uit het oosten en het zuiden. Uit het noorden komende, was de omlegging gelijk aan de 93, wat 92 betreft, en 94 reed zoals op 11 nov, hierboven vermeld.
- Op 11 nov. nog, toen lijn 32 in zijn nieuwe vorm slechts enkele uren oud was, reed de 7095/32 in op de voor hem rijdende 7534 van lijn 18. Dit gebeurde bij het verlaten van de tunnel op het Louisaplein.
- PCC 7049, die op 28 feb. 72 werd aangereden door de op hol geslagen 9094 van lijn 35 in Oudergem-Transvaal, is half nov. 72 terug in dienst gekomen. Bij deze gelegenheid werd de 7049 voorzien van een automatische koppeling aan de achterzijde. Deze automaat zal voorkomen dat bij het bevestigen van de sleepstang, het personeel zich de vingers plettert.
- De 4029 heeft de eerste vereisten ontvangen om te worden opgenomen in de rij van de éénmanswagens, nl. onder de handel van de handrem zijn knoppen aangebracht voor het sluiten van de midden- en achterdeuren, en er is tevens een knop voorzien voor het distributietoestel voor Transitotiketten.
- Het blijkt dat de 1600-600 stellen in dienst zijn gekomen op de lijnen 55 en 58. De juiste datum kennen we nog niet. Een gedeelte van deze rijtuigen zijn in stp. Koningslaan, maar het grotteste deel is ondergebracht op de Haachtse steenweg.
- In Woluwe werden gesloopt: 1353 en bw 2142 op 13 nov. 72; 1432 en bw 2177 op 1 nov. 72; het blijkt verder dat er slechts 46 standaardwagens meer overblijven, en een veertigtal bijwagens. Zo vlug als mogelijk brengen wij een materieelsoverzicht van de MIVB. Feit is dat er dagelijks rijtuigen worden gesloopt.
- Lijn 24 zal vanaf 26 dec. 72 terminus nemen aan het Churchill-rondpunt. De werken daar zijn in uitvoering.
- De MIVB blijkt aan "designer" in dienst te hebben genomen, die een nieuwe kleur voor de rijtuigen moet ontwerpen....

BOEKBESPREKING.

De Uitgeverij WYT, Pieter de Hoochweg 111, NL-3006-Rotterdam, gaat verder met het verzorgen van de reeks "Trams en Tramlijnen" Dat is op zichzelf een getuigschrift van degelijkheid! Het is voor de tramliedhebber die de ganse reeks bezit, een investering geweest, die ruimschoots de gedane inspanningen vergoedt. In de lopende reeks komt thans een werkje te verschijnen van de hand van W.J.M. Leideritz:

De Stoomtrams van Noord-Brabant en Limburg. Als er één boekje in de reeks verschenen is, dat elk Belgische tramliedhebber niet mag missen, dan is het dit! Noord-Brabant en Limburg zijn twee Nederlandse provincies die gemeenschappelijke grenzen hebben met de Belgische provincies Antwerpen en Limburg. Het ligt dus voor de hand dat de grensoverschrijdende lijnen hier aan hun trekken komen, en dat de Lezer een keure van gegevens bekomt, die hem rechtstreeks interesseren. Het boekje brengt ons met "onze" trams over de grens, iets wat de meesten van ons niet meer gekend hebben. Het wordt beslist een prettige ervaring het boek te lezen, daar staat overigens de vlotte schrijftrant van de auteur borg voor. Talrijke foto's verlichten het werk, zodat zonder te lezen de sfeer naar buiten treedt, die zo kenmerkend is geweest voor het reizen in die dagen. Twee kaarten verduidelijken het geheel, dat ten slotte een overzichtstabel brengt van het rollend materieel van de Noordbrabantse en Limburgse stoomtrambedrijven. Niet uitstellen, BEstellen!

-----  
R.F. DE BOCK vergast ons op zijn werk: "De stoomtrams in en om Den Haag en Gouda".

De titel is voldoende duidelijk om meteen te weten waarover het gaat. Dan neem je het boek, en je gaat benieuwd kijken naar wat er zoal allemaal instaat. Als je de prentjes gezien hebt, weet je al veel, en toch begin je dan te lezen, want je wil toch meer weten? En dat is dan ook het resultaat! Het is klaar dat het aanleggen en uitbaten van tramlijnen in Nederland dezelfde problemen heeft gekend als bij ons, en dat het reizen per tram dezelfde perikelen met zich bracht als bij ons. Wij kunnen dus best mee met het wel en wee van de tramlijnen die ons worden voorgesteld. Doorgaans valt het op dat de meeste tramlijnen in Nederland al zo vroeg hebben opgehouden te bestaan, in vergelijking met België. Daar zit dan voor de Nederlanders misschien weer stof in voor een mop op de Belgen, maar voor de Belgen is er wat uit te leren, tenminste voor diegenen die belangstelling hebben voor trams, ook als die voorbij onze grenzen rijden.

-----  
Van dezelfde uitgeverij ligt het eerste deeltje voor ons, van een nieuwe reeks "SPOORWEGEN IN NEDERLAND" Het eerste deel: "Stoomlokomotieven van de Nederlandse Spoorwegen" door N.J. Van Wijck-Jurriaanse, behandelt de stoomlokomotieven van het jongste Nederlandse spoorwegbedrijf, de N.V. NEDERLANDSE SPOORWEGEN. In een vloeiende beschrijving van de verschillende types die het bedrijf groot maakten, hangt de auteur ons een beeld op van de grote verscheidenheid in voorkomen en hoedanigheid van elke reeks van lokomotieven. De talrijke foto's die het werk tot een rijk bezit maken, doen bij de Lezer de vraag opkomen, Waar heeft dat allemaal gereden in Nederland? Het antwoord staat in het werk! Het is haast niet mogelijk in weinige woorden zovél samen te vatten om een juiste indruk te geven van de waarde van het werk. Iemand die het gelezen heeft, wacht met ongeduld op het volgende boek, en dat kan niet altijd worden gezegd van alles wat op dat gebied verschijnt. Warm aanbevolen! Alle besproken werken kosten 8,90 gulden.