

**Inhoud:**

Gent: Bouwen aan de Toekomst.

Brussel: Even voorstellen: Lijn 32.

**Foto voerpagina:**

Lijn 22 Gent, zoals ze weldra zal te zien zijn. Martelaarslaan.

**Foto achterpagina:**

Gent. Op 4 dec. '72 werd lijn 2 vernummerd in 21. Rozemarijnbrug.

Niets uit dit blad mag worden overgenomen zonder schriftelijke toelating van de Redactie.

**Nr 64 JANUARI '73**

Tweemaandelijks tijdschrift van AMUTRA,

Vereniging voor het Trammuseum.

Eindredactie, Administratie en Verantwoordelijk Uitgever:

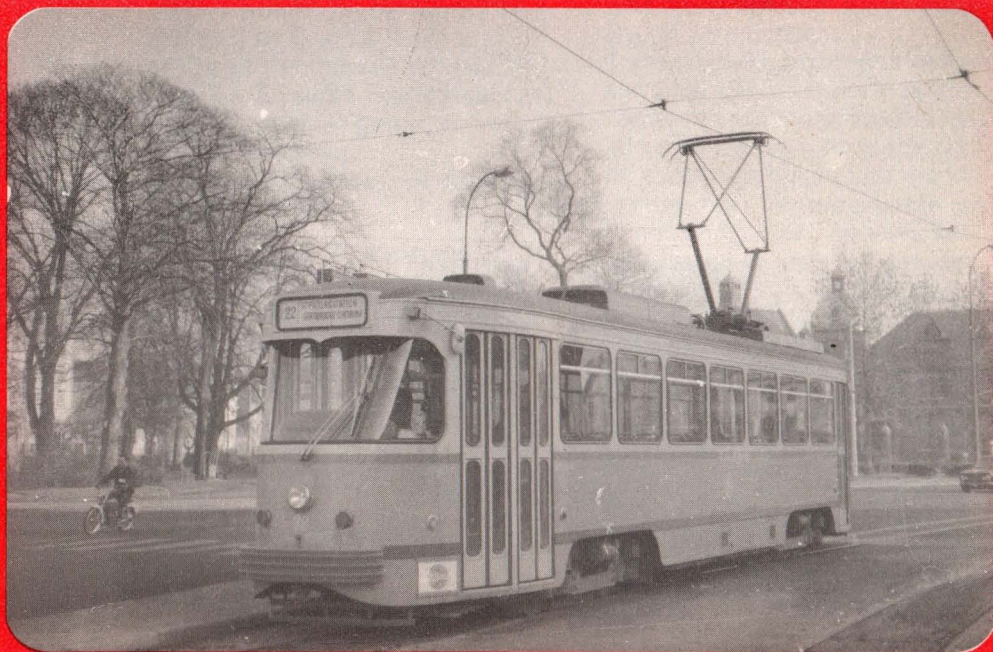
Roger Bastaens. Kerkendijk 1 2200 - Borgerhout.

Stortingen ten gunste van Trampost geschieden op

Postgiro 136.88 van AN-HYP Agentschap Bizet

1070 - Brussel, voor rekening 1.180.235

# TRAMPOST





## TRAMPOST IN HET NIEUW.

Zoals in ons vorig nummer aangekondigd, krijgt U, beste Lezer, vandaag een geheel nieuwe Trampost. Het zal eenieder duidelijk zijn dat wij trachten in een behoefte te voorzien, en daartoe zal geen moeite gespaard worden. Dat ondanks alle inspanningen toch nog verbeteringen mogelijk zijn, is ons bekend. Het zal ons dan ook een bestendige zorg zijn de geboden kansen te benutten.

Vormgeving is een eerste opdracht geweest, en als we daarin geslaagd zijn, danken wij dit aan ons geacht lid, dhr. W. Gielis, die trouwens ook de lay-out van TP verzorgt.

Aan de redaktietafel zitten verder de heren E. Keutgens, W. Gogaert en M. Albrecht.

Korrespondenten staan ter onzer beschikking in Antwerpen, Brussel, Gent en aan de Kust. Graag zullen wij een medewerker in Henegouwen begroeten, om ons van het plaatselijke gebeuren op de hoogte te houden. Op tramweggebied zal in de toekomst aandacht besteed worden

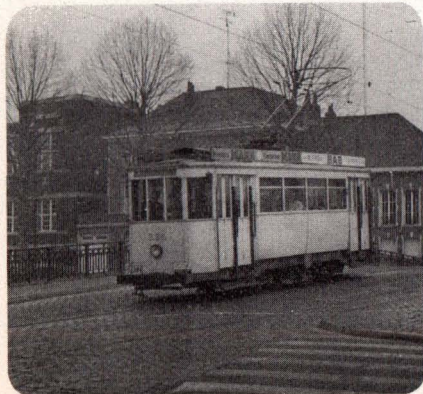
aan de ons omringende landen, terwijl ook aan de NMBS de nodige aandacht zal geschonken worden, vooral de nieuwe verwezenlijkingen.

Ten einde door te dringen tot de buitenlandse belangstelling, wordt aan de gepubliceerde artikels een korte samenvatting toegevoegd in het Frans, het Duits en het Engels. Voor deze vertalingen zorgen de heren J. Cohn en F. Geens.

Van onze kant rekenen wij op de spontane medewerking van onze leden, telkens wanneer daar beroep zal worden op gedaan. Wij verwachten dan ook een gul onthaal van de verjongde Trampost.

Dit jaar bestaat de tram in Antwerpen honderd jaar! Het vaandel van Antwerpen is rood-wit-rood, vandaar ook deze kleur op ons titelblad.

Dit eeuwfeest zal overigens dit jaar verder onze aandacht gaan de houden, zonder daarbij de andere Bedrijven te vergeten. Zo staan wij dan bij een nieuw begin, met een toekomst voor ons, die wij vol vertrouwen tegemoet zien.



### AMUTRA.

Vereniging voor het Trammuseum vzw.

Opgericht op 7 maart 1961.

Administratie: L. Fardeau. Pannehuisstr. 164 1020 - Brussel.

Sekretariaat voor Nederlandstalig België:

E. Keutgens. Lge V. Ruusbroeckstraat 44 2000 - Antwerpen.

Lidmaatschap: 200 fr. jaarlijks.  
Postgiro 449.80 Brussel.



## M.I.V.G.: BOUWEN AAN DE TOEKOMST.

Enkele jaren geleden kon niemand nog veronderstellen dat de tram in Gent nog een toekomst voor zich had. Lijn na lijn werd door autobussen vervangen.

Op 19 aug. 1962 begon de aftakeling van het net, en reed de 328 de laatste dienst op lijn 8.

Op 28 dec. 1962 reed emr 378 de laatste rit op lijn 6. Daarop volgde een personeelsconflict, en toen op 4 jan. 1963 de dienst hernomen werd, was lijn 6 een buslijn geworden. Met rijtuig 331 werd op 26 okt. '63 afscheid genomen van lijn 9, terwijl motorwägen 330 op 31 mei 1964 de laatste eer bewees aan lijn 7. Op 31 mei 1965 sluit rijtuig 366 de geschiedenis af van lijn 5, om de zwarte reeks te eindigen met emr 333, die op 30 nov. '69 door Sint Niklaas vaarwel wordt gewuifd op lijn 3.

Hier moeten we echter aan toevoegen dat lijn 3 zal terugkomen als lijn 30 en 31, al kan de datum nog niet worden vooropgesteld. Dat hangt inderdaad af van de vordering van de Pré-Metrowerken in het Centrum van Gent. Daar moet een station gebouwd worden bij het Gerechthof voor de lijnen 1, 4, 21 en 22, en op de Koornmarkt voor de lijnen 1, 4, 30 en 31. Beide stations komen onder de grond, en worden kruisstations.

Te zijner tijd komen we daar op terug.

Op maandag 4 december '72 kwamen PCC rijtuigen in dienst op lijn 2, die bij die gelegenheid werd vernummerd in 21. De diensten werden aangepast aan de nieuwe toestand, met het oog op de toekomst. Die toekomst houdt in dat lijn 21 en 22 beurteelings gaan rijden in het voorjaar 1973.

Met de komst van nieuwe rijtuigen in Gent, ging de MIVG de toekomst binnen, die zich groots aankondigt. De aftakeling die zo

intensief was ingezet, werd bruusk gestopt, door het indienstnemen van nieuwe rijtuigen, en de integrale vernieuwing van het sporen- en luchtleidingsnet.

Momenteel zijn nieuwe rijtuigen in dienst op de lijnen 1, 4 en 21 (22).

Acht rijtuigen zijn besteld (47-54) voor lijn 10, waarvan lijn 20 waarschijnlijk zal mee genieten. Voor de latere lijnen 30 en 31 wordt voorzien in de wagens 55 - 66.

## Bovenleidingsnet.

De bovenleidingen werden vorig jaar (1972) integraal vernieuwd met uitzondering van enkele schakelaars die nog goed waren, of eerlang zullen vernieuwd worden. Nog in 1972, werden drie nieuwe onderstations aan het net toegevoegd, wat het aantal op zeven brengt. Eén van de vier bestaande werd volledig vernieuwd.

## Spoornet.

Grote inspanningen werden gedaan om het totaal versleten sporennet te vernieuwen. Dat was nodig om een goede uitbating te waarborgen.

Toen namelijk algemeen gebleken was, dat buslijnen in de toekomst het vervoerprobleem niet kunnen oplossen, en mede door de stuwende kracht van het Ministerie van Verkeerswezen tot handhaving van spoorverkeer was besloten, was het een eerste vereiste het sporennet te vernieuwen.

Deze vernieuwing is ondertussen grotendeels gebeurd, of in uitvoering. De werken zullen worden voortgezet tot het beoogde resultaat bereikt is.

De toestand van het Gentse net, die weinig benijdenswaardig geworden was, is zodanig geëvolueerd dat men binnen niet al te lange tijd een voorbeeldig net zal kunnen berijden.



Wanneer dan de spreiding in horizontale en verticale richting zal voltooid zijn, word een verplaatsing per tram in Gent een plezierige zaak!

Enmaal de goede weg teruggevonden besliste de MIVG ook in nieuwe behoeften te voorzien, en werd tot een nieuwe spooruitbreiding besloten.

Hiermede zette men de klok een paar jaar vooruit. Het is immers zo, dat de nieuwe wijk waarvan lijn 22 het vervoer moet verzorgen, nog moet gebouwd worden! Van het Administratief Centrum nadert de ruwbouw zijn voltooiing, terwijl het zwembad reeds in dienst genomen is. De stratenaanleg zal binnenkort beginnen. Het strekt de MIVG tot eer reeds vooraf een nieuwe lijn te ontwerpen en in uitbating te stellen! Personenvervoer naar het oude Gemeentehuis en het nieuwe zwembad is alvast verzekerd vanaf de lente '73!

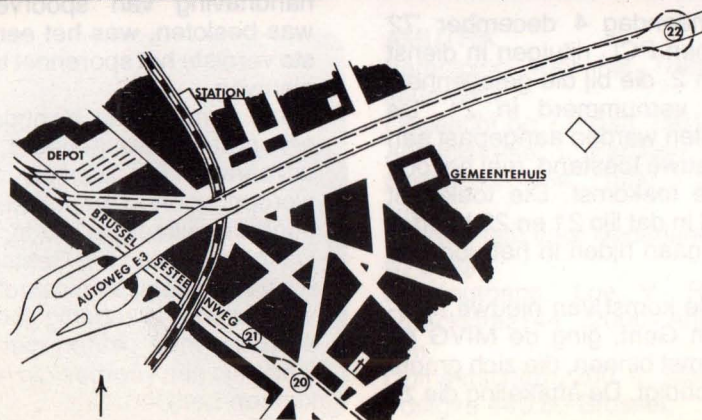
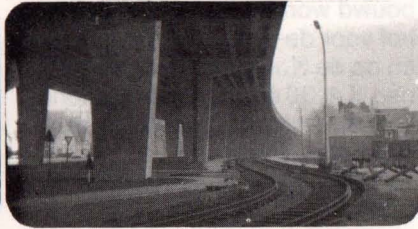
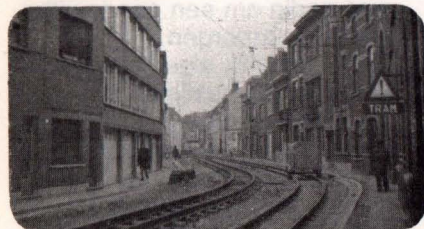
### LIJN 22.

De nieuwe lente brengt Gent zeker een nieuw geluid, waarmee op vervoersgebied de stad en randgemeenten een interessante aanwinst zullen boeken. De

nieuwe lijn vertrekt aan het Sint-Pietersstation en volgt lijn 21 tot aan de Stelplaats.

Hier takt de lijn links af om langs de Gebroeders De Smetlaan naar het E3 viadukt te voeren. Dit viadukt is hier zeer hoog gebouwd, zodat een tweede viadukt eronderdoor loopt. Op dit tweede viadukt loopt de NMBS-lijn 58: Gent-Eeklo en 59: Antwerpen-Centraal - Gent St.-Pieters - Kortrijk. Komende van de Gebr. De Smetlaan, kruist lijn 22 gelijkgronds beide viadukten, om onmiddellijk linksaf te draaien, en onder de hoge en brede overkapping van de E3 naar zijn eindpunt te rijden, 1200 meter verder, en voorlopig in een onbevoord gebied.

Met de aanleg van de sporen werd begonnen op de Gebr. De Smetlaan op 11 sept. 1972. De eindpuntlus kan voorlopig niet worden aangelegd wegens een lopende onteigeningsprocedure. In afwachting daarvan komt er een kopspoor. De sporen zijn klaar, maar de bovenleiding moet nog aangebracht worden. De lijn is dubbelsporig en hoofdzakelijk in veldspoor uitgevoerd.





Enkel in de kruisingen met straten en op de Gebr. De Smetlaan is groefspoor gelegd. Wanneer te zijner tijd lijn 30 in tramuitvoering verschijnt, zal haar terminus in Gentbrugge-Centrum zeer waarschijnlijk dezelfde zijn als lijn 22.

In een vorige TP zegden wij dat het niet alléén tot de opdrachten van de vervoersondernemingen behoort het volk tot de tram te brengen, maar ook, vooral ook, de tram tot het volk.

Door de toepassing daarvan, onafhankelijk van ons geschrijf!, heeft de MIVG blijk gegeven van een klare vizie op de zaken, en meteen getuigenis afgelegd van durf en vertrouwen in haar onderneming. Dat verdient alle waardering, en met een dergelijke aanpak mag men in Gent gerust getuigen dat aan de toekomst wordt gebouwd.

R. Bastaens.

Antwerpen, 26 januari 1973.

A Gand, le tramway constitue à nouveau l'ossature du réseau de transport en commun. 46 nouvelles motrices ont été mises en service, 8 sont en construction et d'autres sont prévues. Les lignes aériennes ont été entièrement renouvelées et le renouvellement des voies est très avancé.

Au cours du printemps 1973, une nouvelle ligne 22 sera mise en service entre la gare Saint-Pierre et le faubourg Gentbrugge-Centre, où un nouveau quartier est en construction. A cet effet, une double voie neuve de 1200 mètres a été construite. Gand a donc pris l'heureuse décision de permettre au tramway de rendre à nouveau au public les mêmes services que par le passé.

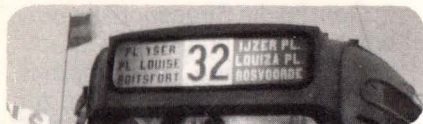
In Gent ist die Strassenbahn erneut der Hauptträger des Stadtverkehrs. 46 neue Tw sind bereits im Einsatz, 8 weitere werden zur Zeit gebaut, und man denkt an einen weiteren Auftrag. Die Oberleitung wurde gänzlich erneuert, und die Erneuerung der Gleise ist weit fortgeschritten. Im Frühjahr 1973 wird eine neue Linie 22 eingerichtet zwischen dem St. Pietersbahnhof und Gentbrugge-Zentrum, wo ein neues Wohnviertel entsteht. Hierzu wurde auf 1200 m Länge ein neues Doppelgleis gebaut. In Gent wurde somit glücklicherweise zugunsten der Strassenbahn entschieden, die nun auch weiterhin ihre bewährten Dienstleistungen unter Beweis stellen wird.

In Gent the tramway again became the basis of the urban transportation system. 46 new cars are in service, 8 are being built, and an afterwards extension of the fleet is foreseen. The overhead wire system has been entirely overhauled and the renewing of the tracks is in a far state of progression.

In the 1973 spring a new route 22 will be opened between St. Pietersstation and Gentbrugge-Centrum, where a new double track extension of about 1200 meters was built. In Gent, thanks to smart decision-making, the modern tramway will be able to provide the population with good services.







## VERNIEUWING IN BRUSSEL.

Op zaterdag 11 nov. '72 werd de reisweg van lijn 32 in Brussel gewijzigd en verlengd. Dat werd dan meteen de aanleiding tot een terugblik op het wel en wee van deze lijn, in de nevel der jaren.

De Brusselse Tramwegen hebben steeds veel aandacht besteed aan nieuwe behoeften, en men heeft in de Hoofdstad nooit verlegen gezeten "om een lijntje méér". Zo bestonden er in 1910 al 45 stadslijnen, in 1912 waren het er 46, waaronder er enkele nieuwe bijgekomen waren er enkele andere weggevallen.

In dit "Mekka van de tram" kwam op 2 mei 1909, lijn 32 de bestaande verbindingen vervoegen. Haar domein strekte zich uit van de Naamse Poort tot Woluwebrug. Reisweg: Naamse Poort-Marsveldstraat - Esplanadestraat - Troonstraat - Kroonplein - Malibransstraat - H. Kruisplein - Guldensporenlaan - Renbaanlaan - Solboslaan - Waaglaan - Derbylaan - Woudlaan - Ter Hulpenlaan - Vereringslaan - Gemeenteplein Bosvoorde - (L. Wienerpl.) Vorstlaan - Oudergem - Woluwe-brug.

De terminus van de Naamse Poort werd gevormd door een grote lus: Troonstr. - Waverse steenweg - Elsenesteenweg - Marnixlaan - Marsveldstraat - Esplanadestr. - Troonstraat. De

lijnen van de Elsenesteenweg bereiden slechts gedeeltelijk deze lus, en draaiden van de Marsveldstr. in de Napelsstraat, om door de Ern. Solvaystraat terug op de Elsene steenweg te komen.

De terminus aan de brug van Woluwe werd gevormd door een lus die toendertijd voor de stelplaats lag. Het vertrekpunt daàr, lag onder de brug, richting Bosvoorde.

Het kopbord van lijn 32 was geelwit, met als eigenaardigheid, in de lijncirkel een bijkomende tekst: "via AUDERGHEM", die evenals het lijnnummer, in het rood stond.



Naar goede Brusselse gewoonte bestond die lijnaanduiding uit een stel kopborden voor drie lijnen, zodat de rijtuigen, zonder noodzakelijke verandering van kopbordstel, op meerdere lijnen dienst konden doen. Voor lijn 32 bestond dit kopbordenstel uit de lijnen 29, 31 en 32.





Op lijn 32 werd toen gereden met motorwagens 1251-1270, met twee bijwagens. De ritduur was 44 minuten. In 1912 werd er als volgt gereden: van 5.52 u. tot 21.22 u.: om de 30 minuten; verder een dienst om 22.22 u.; 23.22 u. en 23.52 u. Tussen twee diensten in reed ook nog lijn 31 tussen de Naamse Poort en Bosvoorde, wat de frekwentie op 15 minuten bracht tussen de Militaire Lanen en Bosvoorde, en er was ook nog lijn 29 tussen de Naamse Poort en Klein Zwitserland (Bos), die om de 15 minuten reed. Er moest dus nooit lang op een tram gewacht worden tussen de Naamse Poort, Malibransstraat-H. Kruisplein en de Militaire Lanen. Er mag daarbij niet uit het oog worden verloren dat de lijnen 28, 30 en 93 op hun beurt de verbinding onderhielden tussen de Naamse Poort enerzijds en respectievelijk Klein-Zwitserland, Bosvoorde en Boendaal, anderzijds. Deze lijnen reden echter langs de Elsene Steenweg, maar hadden vanaf het H. Kruisplein (nu E. Flageyplein) een gemeenschappelijke reisweg met de lijnen 29, 31 en 32. Men kan dus zeer zeker niet van een slappe dienst gewagen!

Wanneer door omstandigheden, later het vervoer op lijn 32 terugloopt, zal gereden worden met losse motorwagens van de reeks 1748-1799.

1910.

In 1910 werd in Brussel een wereldtentoonstelling gehouden op de terreinen in de omgeving van de huidige Rooseveltlaan. Deze tentoonstelling werd bediend door de lijnen 1, 2, 3, 5, 24, 29, 30, 31, 32, 93, 33, 34, 39, 47 en 49. Bovendien werden er drie lijnen in dienst gesteld met lijnaanduiding X: X - Noordstation-Schaarbeekse Poort-Leuvense Poort - Wetstraat - Militaire Lanen - Tentoonstelling; X - Rondpunt Wetstraat - Oudergemaal - Militaire Laan - Ten

toonstelling.

X - Zuidstation - Louizaplein - Louizalaan - Tentoonstelling. Om al die trambeweging op te vangen, was er op de tentoonstellingsterreinen een tramstation gebouwd. Op 14 aug. '10 echter, omstreeks 20.30 u. brak brand uit in het Groot Paleis van de tentoonstelling, dat groten-deels in de vlammen opging. Vanzelfsprekend heeft dit gebeuren zijn stempel gedrukt op het eindtotaal der vervoerde reizigers.

1914.

Op 16 sept. '14, in volle oorlog, wordt lijn 32 opgeheven op last van de Bezettende Macht, samen met lijn 94. Beide lijnen worden vervangen door lijn 92: Naamse Poort - Klein-Zwitserland.

Lijnen 30 en 31 worden eveneens vervangen door één lijn: 91 Naamse Poort - Klein-Zwitserland;

de ene lijn langs de Malibransstraat, de andere langs de Elsenesteenweg.

Het is haast onbegonnen werk om klaarheid te brengen in deze duistere tijden, maar op 20 dec. 1917 wordt lijn 32 nogmaals afgeschaft.

Uiteindelijk, de juiste datum konden we niet terugvinden, maar die ligt vóór 1919, wordt de dan toch teruggekomen lijn 32 omgelegd langs de Elsenesteenweg. Bij deze gelegenheid worden de lijnkleuren wit en rood, mét behoud van het rode lijnnummer en "via AUDERGHEM", eveneens in het rood. De lijnaanduiding bestaat nu uit een stel voor de lijnen 30, 32 en 93. Deze toestand blijft behouden tot op 31 dec. 1923

1 januari 1924 brengt ons een grote verandering. De lijn Bosvoorde - Woluwe-Brug wordt vanaf die dag uitgebaat onder het regime van het stadstarief. Het lijnnummer wordt zwart, met behoud van de lijnkleuren wit en rood voor lijn 32.



Er is echter meer. De lijnsectie Bosvoorde-Woluwe wordt een afzonderlijke lijn, onafhankelijk van de sectie Naamse Poort - Bosvoorde, met een heel nieuwe dienstregeling.

Tijdens de week rijdt lijn 32 niet meer, maar wordt vervangen door 32 doorstreept op de lijn Bosvoorde - Woluwe-Brug, om de 30 minuten, met losse rijtuigen. De lijnkleuren van de 32 doorstreept zijn wit-wit, naar de toen heersende gewoonte bij de Brusselse tram àlle doorstreepte lijnen wit-wit toe te kennen.

De echte lijn 32 behoudt haar lijnkleuren, wit-rood, maar zoals gezegd, met zwart lijnnummer. Deze lijn rijdt nu nog enkel op zon- en feestdagen in de namiddag.

Op 11 september 1928 ontstaat er een nieuwe lijn 31 van de Beurs via de Wetstraat en Woluwe naar Bosvoorde. De lijnen 32 en 32-doorstreept worden nu overbodig en houden op te bestaan.

Het zal veertig jaar duren eer lijn 32 terugkomt...



Tussen 31 oktober '67 en 16 april '68 voert de MIVB grote veranderingen in op haar net, wellicht de grootste die ooit in zo korte tijd werden uitgevoerd. De ganse omschakeling gebeurt in zes fasen: 31 okt. '67, 28 nov. '67, 12 dec. '67, 9 jan. '68, 19 maart '68 en 16 april '68.

Met de uitvoering van de vijfde fase verschijnt lijn 32 op dinsdag 19 maart '68 terug op het toneel, in vervanging van lijn 4 en de bijzonder succesrijke lijn 16.

Reisweg: Beurs (H. Mausstr.) - Zuidstr. - Lombardstr. - Gasthuisstr. - Lebeustr. - Zavelplein - Zavelstr. - Regentschapstr. - Koningsplein - Paleizenplein - Hertogstr. - Troonplein - Marnixlaan - Naamse Poort - Elsenesteenweg - E. Flageyplein - Guldensporenlaan - Gedachtenisplantsoen - Renbaanlaan - A. Buyllaan - A. Devèzeplantsoen - A. Buyllaan - Solbosplantsoen - Waaglaan - Marie-Joseplein (Boendaal) Derbylaan - Woudlaan - Ter Hulpenlaan - Delleurlaan - Bisschoffsheimplein. De terugrit is dezelfde tot de Lombardstraat, vanwaar een lus gereden wordt langs de Plattestein en Anspachlaan, naar de Beurs. Tegelijkertijd ontstaat lijn 32 doorstreept tussen de Beurs, de Naamse Poort en Boendaal.

Voor beide lijnen zijn de lijnkleuren groen-blauw. In dienst zijn: standaardwagens, los of met bijwagen, PCC, 9000-en, en een enkele maal een gelede vierasser. De eerste dag reed GPCC 7501 (nu 7500) op lijn 32, maar die ging de volgende dag al op lijn 18. De diensten werden met ontvanger én bestuurder uitgevoerd overdag van maandag tot vrijdag, en in éénmansdienst vanaf omstreeks 20 u.

Vanaf 29 juni '68 wordt ook op zaterdagavond op éénmansdienst overgeschakeld en op zondag de ganse dag.



Op 20 juni 1970 komen emr 5020 en 5021 in dienst op lijn 32, echter voor korte tijd, terwijl uitzonderlijk op 14 nov. '70 de 7501 weer op het toneel verschijnt, wéér voor één dag

Vanaf 23 juni '71 komt eveneens het gemodernizeerde standaardmaterieel 1600 + 600 in dienst op lijn 32. Dit materieel blijft lijn 32 trouw, samen met 7000en, 9000en en gewone standaardwagens tot ten slotte op 11 nov. '72 wordt overgeschakeld op Pré-Metrodienst en alléén nog maar PCC en GPCC in dienst mag komen, omwille van het ondergrondse traject.

Deze nieuwigheid brengt weer een grote verandering met zich. Inderdaad, het oertraject Naamse Poort, Elsenesteenweg - Flageyplein - Guldensporenlaan - Renbaanlaan wordt verlaten en overgegeven aan buslijn 71. Komende van Bosvoorde wordt de 32 omgelegd langs de Generaal Jacqueslaan, Ter Kamerenlaan, Louizalaan, Louizaplein en ondergronds door de Kleine Ring geleid naar de Galiléalaan, Kruidtuinlaan, Rogierplein, Bolwerklaan, Antwerpsepoort, Antwerpselaan, IJzerplein, om te eindigen op het Sainteletteplein. De terugrit is gans aan de heenrit gelijk.

Bij deze gelegenheid werden de lijnkleuren nogmaals gewijzigd in geel-blauw, evenals deze van de doorstreepte 32, die dezelfde dag in dienst kwam. Deze dienst rijdt IJzerplein, Louizaplein, Boendaal. Sedert 16 jan. '73 is lijn 32 geheel in éénmansdienst uitgbaat op alle dagen en uren. Tussen 11 nov. '72 en 21 dec. '72 reden PCC wagens samen GPCC op lijn 32. Vanaf 22 dec. '72 alleen nog maar de PCC 7000-7171. Immers op die dag kwamen twee GPCC in dienst op lijn 25, en er zijn er voorlopig niet genoeg om op alle lijnen te rijden. Er is dus een ultieme poging gedaan om Bosvoorde terug te verbinden met een rechtstreek-

se lijn naar het Rogierplein, zij het dan met een aderlating: het Flageyplein kwam inderdaad niet meer aan bod, tenzij met een omweg via lijn 81.

De Louizalaan herwint aldus een stuk van haar vroegere tramglorie, na het ernstige verval dat ontstaan was na de afschaffing van de lijnen 1 - 2 - 3 en 4. De lijnen 32 en 94 moeten dit nu goedmaken. Om de Louizalaan terug de luisterrijke laan van weeer te maken, is er echter méér nodig dan de tram.

Dit artikel dragen wij volgaarne op aan de Voorzitter van AMUTRA en alle bewoners langsheen lijn 32. Het kwam tot stand dank zij de loyale medewerking van de heer Ray Nuyts, die wij hiervoor onze oprechte dank betuigen. Antwerpen, 24 januari 1973. R. Bastaens.

La première ligne 32 de Bruxelles fut mise en service le 2 mai 1909 comme ligne de banlieue, entre la Porte de Namur, la Place Ste-Croix, Boitsfort et le Pont de Woluwé.

Elle circulait à la cadence de 30 minutes, mais comme d'autres lignes empruntaient la majeure partie de son itinéraire, la fréquence était en fait plus importante. On y vit circuler les motrices 1251-1270 avec deux remorques, et plus tard, les motrices 1748-1799 seules.

A partir du 1er janvier 1924, le tarif urbain fut appliqué à la lignes 32, et celle-ci fût réduite en semaine au trajet Boitsfort - Pont de Woluwé sous la plaque 32 barré. Les dimanches et les jours de fête après 12h. le 32 continuait à circuler normalement entre la Porte de Namur et le Pont de Woluwé.



Lors de la création, le 11.9.1928, de la nouvelle ligne 31 entre la Bourse, le Pont de Woluwé et Boitsfort, la ligne 32 fût supprimée.

Une nouvelle ligne 32 fut créée le 19.3.'68 entre la Bourse, la Porte de Namur et Boitsfort, par la place E. Flagey.

Afin de rétablir une communication directe entre Boitsfort et le nord de la Ville, (Place Rogier) la ligne 32 fût détournée à partir du 11.11.1972, depuis le boulevard Général Jacques, par l'avenue Louise et la Petite Ceinture, et prolongée par la Place Rogier jusqu'à la Place de l'Yser. En raison du fait que la ligne emprunte le tunnel du Pré-Métro de la Petite ceinture, tous les services furent assurés par motrice PCC à un agent.

Die ertse Linie 32 wurde in Brüssel als Vorstadtlinie am 2.5.'09 eingerichtet, und zwar zwischen Porte de Namur, Place Ste-Croix, Boitsfort und Woluwe-Brücke. Die Frequenz war 30 Minuten, und diese wurde durch das Befahren des grössten Teils der Strecke durch andere Linien noch verdichtet. Auf der Linie 32 verkehrten die Tw der Reihe 1251-1270, mit 2 Bw behängt, und später die Tw der Reihe 1748-1799 solo.

Ab 1.1.'24 wurde aus der Vorstadtlinie eine Linie zum normalen Stadttarif, und wurde gleichzeitig in der Woche unter Nummer 32 barré auf den Streckenteil Boitsfort - Woluwe-Brücke beschränkt. An Sonn- und Feiertagen verkehrte die Linie 32 auch weiterhin ab 12 Uhr auf der gesamten Strecke Porte de Namur - Woluwe-Brücke.

Am 11.9.'28 wurde eine neue Linie 31 zwischen Börse, Woluwe-Brücke und Boitsfort eingerichtet, so dass die Linie 32 eingestellt werden konnte.

Eine neue Linie 32 erschien am 19.3.'68 auf der Bildfläche, und zwar zwischen Börse, Porte de Namur, Place E. Flagey und Boitsfort. Um erneut eine Direktverbindung zwischen Boitsfort und dem nördlichen Teil der Stadt (Rogierplatz) einzurichten, wurde diese Linie 32 ab 11.11.72 umgeleitet, und zwar ab bd. Général Jacques, über Avenue Louise, den kleinen Ring, den Rogierplatz zum Yserplatz. Die Linie verkehrt ausschliesslich mit Einmann-PCC-Wagen, da sie durch den Tunnel des kleinen Ringes geführt wird.

In Brussels, route 32 was opened on May 2 1909, to serve as a suburban route between the Naamse Poort, H. Kruisplein, Bosvoorde and Woluwe-Brug. An half hour service was run, but most of the line was covered by other routes. Cars 1251-1270 with two trailers were at first used, later single trams 1748-1799 took over.

Starting January 1 1924, route 32 comes under the urban tariffication system. During weekdays it is only in service as a route 32 barré, between Bosvoorde and Woluwe-Brug. On Su,- and feastdays the normal route between Naamse Poort and Woluwe-Brug is run from 12 o'clock.

On September 11 1928 a new route 31 was introduced, between Beurs, Woluwe-Brug and Bosvoorde, which caused the abolition of route 32.

A new route 32 was opened on March 19 1968 between Beurs, Naamse Poort, Flageyplein and Bosvoorde.

In order to create again a direct link between Bosvoorde and the northern part of the city, (Rogierpl.) route 32 was diverted on November 11 1972. It now runs from Bosvoorde to the Generaal



Jacqueslaan, along the Louisa-  
laan, and is extended via the  
Kleine Ring along the Rogier-  
plein to the IJzerplein. Services  
are in one-man operation, run  
only bij PCC-cars in result of the  
driving through the pré-Metro  
tunnel.



#### **Uit de Metropool - MIVA:**

Met het oog op de diensten in  
de in 1974 in gebruik te nemen  
ondergrondse tramtunnel heeft  
de MIVA 40 nieuwe PCC rijtui-  
gen besteld bij La Brugeoise et  
Nivelles te Brugge. De rijtuigen  
zullen vrijwel gelijk zijn aan de  
bestaande, maar ze zullen voor-  
zien zijn van Scharfenbergkop-  
pelingen, waardoor ze dan met-  
een gekoppeld kunnen rijden.  
De eerste twaalf rijtuigen moeten  
geleverd worden in september  
1974. De overige volgen tussen  
september '74 en maart '75. Het  
lijdt geen twijfel dat deze uitbrei-  
ding het einde betekent van het  
nog resterende twee-assig ma-  
terieel. Ook de vierassers zullen  
uit de normale diensten geno-  
men worden.

Emr 5115 die verbouwd werd tot  
slijpmotorwagen is als dusdanig  
nog niet op de straat gekomen.



#### **Uit de Arteveldestad - MIVG:**

De door de MIVG geschonken  
328 werd op wo 3 jan. '73 van  
Gent naar Brussel gebracht,  
waar hij een onderkomen heeft  
gevonden tot de dag dat hij kan  
tentoongesteld worden.

Toestand van het materieels-  
park op 15 dec. 1972. TCM 80:  
331\* - 332 - 333 - 335\* - 336  
- 337\* - 338 - 339\* - 340 - 341  
- 343\* - 345 - 346 - 347 - 358  
- 360\* - 361 - 354. (18 stuks)  
De \*gemarkeerde rijtuigen hebben  
vier achteruitkijkspiegels voor  
dienst op lijn 20. Deze opgave  
verbetert onze vorige opgave  
voor wat de rijtuigen van lijn 20  
betreft.

PCC: 01 tot en met 45. De 46  
is aangekomen op 2.1.'73.  
Spoordiensten: emr 173 en 216  
- 2 lorries zonder nr. Sneeuwru-  
imer 1

De volgende rijtuigen werden af-  
gevoerd: (tussen haakjes de da-  
tum waarop dit gebeurde.)

327 (27 nov. 72) - 316 (29.11.72)  
- 317 (4.12.72) - 329 (5.12.72)  
- 330 (6.12.72) - 322 (7.12.72)  
- 321 (8.12.72)

Op 3 dec. 72 reed de 322 de  
laatste dienst op lijn 20. De vol-  
gende dag kwamen andere rijtui-  
gen op lijn 20, en wel 331, 335  
en 339.

Onze 328 reed zijn laatste dienst  
op lijn 2 (dw 7) op 2 dec. 72,  
en dus niet een dag vroeger zo-  
als foutief gemeld in TP 63.

Op zo 3 dec. 72 reed ook lijn  
2 voor de laatste maal. De rijtui-  
gen die deze dag in dienst waren  
op lijn 2 waren: 332 - 341 - 343  
- 337 - 336 - 361 - 360 en 333.  
Op de 05 werd een mobilfoon-  
radiopost geïnstalleerd analoog  
aan ab 66.

De tweede wissel, (richting stad),  
van lijn 22, van de Gebr. De  
Smetlaan naar de Brusselse  
steenweg werd geplaatst op 12  
jan. 73.

Op het Van Beverenplein wor-  
den de tramsporen nu toch vrij-  
gehouden tijdens de markt op  
zondagmorgen.





### **Uit de Hoofdstad - MIVB:**

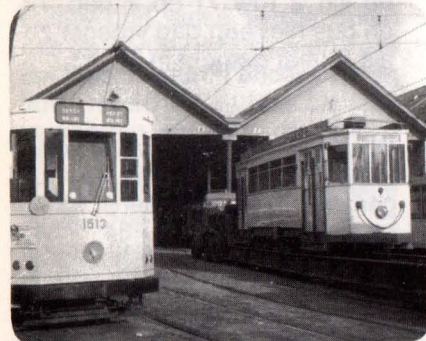
— De tramstellen 1600 + 600 zijn sedert 24 nov. '72 in dienst gekomen op lijnen 55 en 58. Het stel 1603 + 603 echter is in de stp Woluwe en rijdt op de lijnen 62 en 81.

— Op 21 dec. '72 reden op lijn 25 de GPCC 7528 en 7556. Dit was tevens de laatste dag - voorlopig? - dat GPCC reden op lijn 32. Zie hierover in onze bijdrage over deze lijn, elders in dit blad. De daaropvolgende dagen kwamen steeds twee GPCC in dienst op lijn 25. Het blijkt dat de technische uitrusting van deze lijn moet worden aangepast, vooraleer meerdere rijtuigen van deze reeks in dienst kunnen komen.



— Op lijn 35 rijden af en toe PCC rijtuigen, terwijl op 18 dec. 1972 de PCC 7068 in dienst kwam op lijn 93!

— In tegenstelling met wat wij in TP 61-62 schreven is lijn 44 nog niet geheel berijdbaar met pantograaf. Tussen de Parmentierlaan en de Renaissancelaan kan dat voorlopig nog niet. Wel worden geregeld proefritten gereden tussen stp Woluwe en Tervuren.



— De nieuwe tramreeks werd inderdaad genummerd 7801 en verder. De 7801 kwam in Ukkel aan op 9.12.72, 7802 op 19.12.72; 7803 op 21.12; 7805 op 27.12 en 7804 eveneens op 27 dec. 72, maar werd slechts op 28 dec. gelost.

— De 7801 werd tijdens de nacht van 13/14 dec. 72 overgebracht van stp Koningslaan naar stp Woluwe. Op 14 en 15 dec. 72 werden de eerste proefritten gehouden met dit rijtuig op lijn 44, maar daartoe moet een rijtuig van de depaneerdienst de tram uit de stp slepen naar de Tervurenlaan, omdat het zoals hoger gezegd, slechts mogelijk is vanaf de Parmentierlaan met panto te rijden.





De terminus van het bos is sedert 26 dec. '72 buiten dienst gesteld, waarbij de bovenleiding onmiddellijk werd verwijderd. De laatste rijtuigen die deze terminus bereiden waren: 9028 op lijn 94 doorstreept op 22.12.72 en de laatste 24 was 7111 op 22.12.'72.

De laatste 90 doorstreept en meteen de laatste tram op de terminus van het Bos was de 7058 op 23 dec. '72. Meteen werd hier een tramhoofdstuk van tientallen jaren afgesloten, en verdwijnt één der oudste termini van de Brusselse tram.

Op 23 dec. '72 om 12.07 u. werd een punt gezet achter een tramgeschiedenis van vele generaties. Inderdaad, op zondag 24 en maandag 25 dec. word deze terminus niet gebruikt en op 26 dec. 72 is de nieuwe terminus R.P. Churchill voor lijn 24 in gebruik genomen, en daar wordt dan meteen een stuk geschiedenis terug opgelegd voor het tramverkeer! Op 3 jan. 72 maakten we de ingelaste foto van het Koninklijk rijtuig - weet U wel! - op de nieuwe terminus, maar nog met oude film BOS! Dat is echt geen vergrijp, want de man met de eeuwige sigaar rookt hier ook niet! De andere in dienst zijnde wagens hadden trouwens een aangepaste film.

— De laatste tram van lijn 32 die aan de Beurs vertrok was PCC 7076.

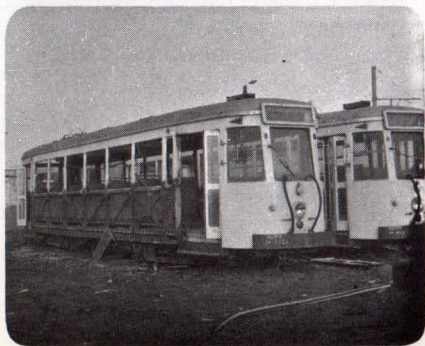
### Buurtspoorwegen Brabant:

De richtingsfilms van de trams op de lijnen G, S en W zijn op 11 en 12 januari '73 door nieuwe vervangen. De nieuwe films zijn identiek aan de busfilms, en bijgevolg rijdt er geen S meer, maar een G doorstreept. De films werden gemaakt op het raster van de busfilmen, die kleiner zijn dan deze van de tram. Daaruit volgt dat tussen twee verschillende lijnen steeds een witte strook bleef, en men op de trams dus nu een film aantreft die in een wit raampje zit. Mooier is het zeker niet. De bedoeling is dat de reizigers vertrouwd worden gemaakt met de filmen die ze binnen niet al te lange tijd op de bussen zullen aantreffen, die hen zullen "vervoeren".

### Antwerpen.

De laatste twee motorrijtuigen van de NMVB die nog beschadigd in Antwerpen achterbleven, werden op 18 dec. '72 naar de sloperij Heuvelmans overgebracht, waar reeds de volgende dag met het slopen begonnen werd. Het gaat hier om de rijtuigen S 10074 (II) ex 9653 en 10058 (II) ex 9658.

In TP 61-62 staat een foutieve opgave! De hierbovenstaande is juist. Gelieve te verbeteren a.u.b. Deze twee ruituigen zijn nooit in dienst geweest onder de nummers waaronder ze gesloopt zijn!





### **Boekbespreking.**

Bij de Uitgeverij WYT in Rotterdam verscheen het langverwachte boek "Moderne Trams" door F. Van der Gragt. Over 288 bladzijden tekst en foto's voert de auteur ons mee naar alle bedrijven in België, Bulgarije, Denemarken, West- en Oost Duitsland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Groot-Brittanje, Noorwegen, Hongarije, Italië, Joegoslavië, Luxemburg, Nederland, Noorwegen, Oostenrijk, Polen, Portugal, Roemenië, Spanje, Tsjecko-Slowakije, Zweden en Zwitserland.

Wat in de laatste 40 jaar aan modern elektrisch materieel door de straten bolde, wordt ons uitvoerig voorgesteld. De afmetingen van het boek zijn 20,5 cm x 22,5 cm. De tekst is in drie kolommen over de bladzijden verdeeld, wat een prettig lezen waarborgt.

Wat België betreft, worden de bedrijven van Antwerpen, Brussel, Charleroi, Gent, Luik en de NMBV besproken. Het werk geeft een schat aan gegevens en kenmerken bloot, die de

vrucht is van jarenlange studie en talloze reizen. Een afzonderlijk hoofdstuk is aan de NMVB voorbehouden. Talrijke tabellen vatten materieelstoestanden bij vele bedrijven samen, om een zo groot mogelijk overzicht te geven. Ruim 200 foto's illustreren dit standaardwerk. Uit de inhoud: Register van Tramsteden - Twee-assige trams met moderne kenmerken - Gelede tramwagens op vaste onderstellen - Drie-assige trams - Britse Dubbeldektrams - Duitse vierassige Grossraumwagens na 1945 - De PCC-car en zijn Europese toepassingen - De Tatra-trams - en nog veel meer. Bestellingen van dit boek kunnen gedaan worden tot 31 maart '73 door storting of overmaking van 455 fr. op postgiro 148.69 van Kredietbank N.V. Stenenbrug 117-A Borgerhout, ten gunste van rekening 407-3011531-58.

Het ziet er naar uit dat dit boek een zeer gegeerde bron van inlichtingen zal worden, en ook in het buitenland een grote afname zal vinden.

Een goede raad: niet uitstellen maar dadelijk BEstellen!







