
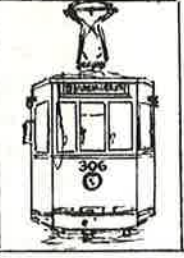

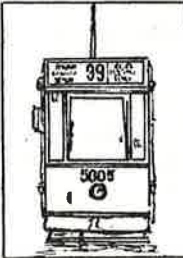


	<h1>TRAMPOST</h1> <h2>MAANDBLAD-</h2> <p>VAN DE VERENIGING VAN HET TRAMMUSEUM, SCHEPDAAL</p> <p>Verantwoordelijke uitgever: AMUTRA, Wielemans-Geuppenlaan, 47, BRUSSEL 19</p> <p>REDAKTIE: Roger BASTAENS, Kerkerzijk, 1, BORGERHOUT-Antwerpen.</p>		
				

NUMMER 25 - 26 (3<sup>o</sup> jaar nr 1 - 2) OKTOBER - NOVEMBER 1969.

Bezoek aan de STIL en STIV.

Op zaterdag 13 sept. 1969 zijn een tachtigtal leden van onze Vereniging te gast geweest bij de stadstrambedrijven van Luik en Verviers. We vertrokken uit Brussel met de trein 708 (zuid V.8.06) die voor de gelegenheid een stilstand had te Montegnée. Aan de rue des Français vertrokken we met de trolleybus 524, die ons naar Ans-Loncin bracht. Hier is de terminus van de lijn 12, die we vervolgens bereden tot de andere terminus: Place St. Lambert. Van hieruit werd lijn 10 geheel bereden tot Fléron. Langs de stelplaats Cornillon terug naar St. Lambert, en van hieruit de weg volgend die de trolleybussen berijden om de werkplaats te bereiken, via de verdwenen tramlijn 1. Van Sainte Foy keerden we terug naar St. Lambert langs de mooie lijn langs de Maasoeveren. Deze lijn wordt slechts gebruikt voor opleiden van personeel op de trolleybussen. We hebben aldus de laatste twee trolleybuslijnen die België nog arm is, bereden. Het stilleggen van de trolleybusdiensten wordt eerlang tegemoetgezonden.

Van 13u. tot 14.10 was er een middagpauze, en om 14.16u. vertrokken we vanuit Luik-Paleis naar Luik Guillemins, waar we overstapten op trein 6331, met bestemming Verviers. Aan het station van Verviers werden we opgewacht door de heer Directeur-Generaal van de STIV en andere prominenten van het bedrijf. Ze hebben met ons de ganse tijd het net van de stadstram rondgereden. Dit gebeurde met de mw 34 en 85, die beiden voor het museum voorbehouden zijn... De 34 reed met kopborden van lijnen 2 en 5, terwijl de 85 lijn 4 filmde. Waar is de tijd....

De reis bracht ons naar de stelplaats Renoupré, waar voor de gelegenheid een bord was opgesteld dat een overzicht bracht van het trammaterieel, ooit bij de STIV (ex T.V) in dienst geweest. Via lijn 1 doorstreept bereikten we de terminus, die sedert geruime tijd is teruggebracht in de rue Gérardchamps, op de hoek van de rue Fern. Houget. Ensival werd dus niet meer bereikt. Terug via lijn 1 tot de Place Verte, om nu via lijnen 3-6 naar Heusy te bollen. (of klimmen!) Tientallen foto's zijn gemaakt aan deze terminus. Vroeger reed hier de NMVB verder naar Spa. Langs de Place Vieuxtemps en de ex NMVB verbinding bereikten we de Pl. de l'Yser en het Centraalstation, waar de expeditie een einde nam. Helaas, dit was tweemaal een Vaarwel! Luik en Verviers. Zeer hartelijk danken wij echter de heren Directeurs-Generaal van beide instellingen, die samen met de heren Ingenieurs en het personeel, van deze dag een "mijlpaal" hebben gemaakt.

MIVA - Onze Gastheer...

Op 4 oktober 69 werd door de Antwerpse afdeling een rondrit ingericht in Antwerpen, en wel over de lijnen 15 en 12.

Aan de basis van dit initiatief lag de bedoeling van de Antwerpenaren, het rijtuig 4550 aan de Vereniging te schenken. Het lag dus voor de hand dat juist de 4550 de uitverkorene was, die ons door de Metropool zou brengen.

Om 14 u. werd aan het Centraalstation het startsein gegeven. De aktie Boemerang van de BRT naderde die dag zijn hoogtepunt, en een getekend biljet van de kunstenaarshand van Rozalie, de meid van de pastoor uit "Wij, Heren van Zichem", werd aan de voorruit bevestigd, en deed de tocht mee. O.K. Rozalieke?

De 4550, voor de gelegenheid fris gewassen, bromde er lustig op los, want het rijtuig was barstensvol geladen. In het parkje van de Belgiëlei, U weet wel, Boduognat, werd een eerste fotostop gemaakt, en een tweede volgde aan Berchem-Kerk, op de brug van de Ringlaan. Verder nog even aan het Pulhof, en dan Mortsel, waar tijdens de enkele minuten rust een massa foto's werd gemaakt.

De terugreis verliep langs lijn 15 tot aan de Harmonie, waar de richting Hoboken werd gekozen via lijn 2. We brachten er een kort bezoek aan de stelplaats, en terwijl vele foto's de toch reeds rijke buit aanvulden, werd bijwagen 1629 aan de 4550 toegevoegd, en de kopborden van lijn 15 vervangen door die van lijn 12. Op die manier ook kregen we wat meer ruimte, en werd de reis aangevanen naar het Antwerp Stadion, via lijnen 24 en 12.

Een PCC van de normale dienst op lijn 24 volgde ons, maar aan de nieuwe keerlus van de Montignystraat, gaven we hem hoffelijk de voorrang. Meteen reden we dan die nieuwe keerlus-richting Hoboken - Schoonselhof in. De andere richting werd sedert 1 sept. officieel in gebruik genomen door lijn 24 bis. Aan het Centraalstation kozen we de richting lijn 10, om bij wijze van aangename verrassing de lijn 12 E ofte Antwerpstadion via Deurne Centrum te berijden. In de Leeuwlantstraat versperde enkele minuten een auto de doorgang, maar hinder ontstond er niet door dit euvel.

Vanaf het Antwerpstadion werd via lijn 12 terug naar het Centraalstation gereden, waar de reis eindigde. Het zij hierbij duidelijk dat de rijtuigen 4522-4551 in de huidige gedaante nooit dienst hebben verzekerd op deze twee lijnen, met uitzondering van de namiddag van de inhuldiging van het standbeeld van St. Willibrordus aan Berchem Kerk, en enkele rijtuigen gedurende een drietal dagen, op lijn 15, en dit omstreeks 15 maart 1967, toen ook de 7387 voor het eerst na 1944-45 op deze lijn terugkwam.

Op lijn 12 heeft één rijtuig dienst gedaan, tijdens de avondspits in de nazomer van 1967. Nummers kunnen we niet vermelden, ze werden niet opgetekend, omdat we veronderstelden dat dit wel een tijdlang zou blijven. Voor de ombouwing van 1958-59, en wel in 1929-'30 en nog later, reden deze laatste tweeassige rijtuigen op de lijnen 3 en 12 naar Merksem. Bij het begin van de oorlog vinden we ze terug op lijn 15. Het was dus wel met een bijzonder oogmerk dat juist de lijnen 12 en 15 werden uitgekozen voor deze uitstap.

Wij danken heel in het bijzonder de heer Rits, Directeur-Generaal, en de heren Hoffbauer en Geerts, die ons in alles behulpzaam zijn geweest. Er ligt een spijtige schaduwzijde over deze dag, toe te schrijven aan iemand van onze leden, die de Vereniging schade berokkent. De schuldige zal best weten waarover het gaat, en wie hij ook zij, hij wete hierbij dat te gepasten tijde de maatregelen zullen getroffen worden die zich opdringen.

Ondertussen is ook de 4550 betaald, wat niet wil zeggen dat de betaalde som door ons reeds bijeen werd gebracht. Onze Antwerpse vrienden zetten dus hun aktie voort...

Eerdaags zal de 4550 dus naar zijn bejaardentehuis verhuizen....

De 4550 begon zijn loopbaan als 550 op lijn 3, en eindigde ze ook op deze lijn. Meerdere gegevens eerlang in Tramleven.



Nieuwsjes van de verschillende Bedrijven:

Uit de Arteveldestad: M.I.V.G:

Eerst een rechtzetting: TP 22-23 vermeldt op blz 3, § 5, ...wordt voorzien in een eigen bedding voor de tram omheen het plein, en op dubbelspoor....

Het is welverstaan dat het omloopspoor begint aan de Koning Albertlaan, op enkelspoor, naar deze laan terugkeert, langs de uitgang van het station, en met aansluitingen op de Koningin Elisabethlaan voor lijn 4.

De terminushalte vóór het station echter komt op dubbelspoor, zodat de verschillende lijnen elkaar niet meer hinderen.

-Voor de uitvoering van deze werken werden de sporen zowat een maand geleden ter plaatse gebracht. Op dit ogenblik echter vernemen we dat de werken zouden verdaagd zijn tot na de Gentse Floralien van april-mei 1970, omdat deze manifestatie steeds een ongekende drukte teweeg brengt in het Gentse, en men het einde der werken niet voor die tijd voorziet. Gent bewijst zichzelf een slechte dienst!

-Tussen 1 en 15 augustus was de Rijke Klarenstraat zover gereed, dat alléén de dekkingslaag van het asfalt nog moest aangebracht worden. De bocht langsheen het monumantale Pompje werd toen aangelegd. (buigen van de sporen.)

-Nadat 327 op lijn 20 een obtsporing had op 15.7, kwam dit rijtuig op 5 aug. 69 terug in dienst, met nieuwe sleepbeugel.

-8 aug. 69: emr 371 kreeg oververhitte motoren op lijn 3, en werd te 14u.30 binnengesleept door de 368.

341, die als 8° dw van lijn 4 naar de stelplaats inrukte, kwam op die manier uitzonderlijk op lijn 3 terecht om 371 te vervangen.

-De Gentse PCC rijtuigen zullen dus tweerichtingsrijtuigen zijn, deels omdat men voorziet tegen de leveringstijd niet klaar te zijn met de eindlussen, en deels omdat bij een verkeersstagnatie in de binnenstad, de rijtuigen via een overloopwissel terug zouden kunnen keren.

-Op 18.8.69 testte 173 de sporen uit op de Sassekaai. De toestand voor de lijnen 4 en 10 werd weer normaal op 28.8.69.

-Op 23 aug. 69 bij gelegenheid van de lichtstoet in Ledeberg, keerden de rijtuigen van lijn 2 op het Van Arteveldeplein. Het is de laatste maal geweest dat dit plein de terminus werd voor lijn 2.

-Aan het Rondpunt (Vlaanderenstr. Brabantdam) werd tijdens de nacht van 26 op 27 aug. 69, de eerste fase der werken uitgevoerd, waarbij lijn 2 naar de Rijke Klarenstraat zal verlegd worden. De spoorkruising van lijn 1 op lijn 2, voor lijn 1 richting Moskou, werd een halve meter verschoven, naar het tegenspoor. Hierdoor mochten op deze plaats geen twee rijtuigen elkaar kruisen.

-Op 1 sept. 69 ging de schooldienst terug in voege. Die dag verschenen de bijwagens terug in de Gentse straten. Bw 67 werd gekoppeld aan emr 319, (11° dw lijn 2) en 327 reed met de pas geschilderde 72 als 2° dw 20.

-Emr 314 werd op 2 sept. 69 voor sloop verkocht aan Chimefer.

-Op 12 sept. 69 kwamen de eerste Fiat bussen voor de nieuw in te stellen lijnen 30 en 31 in Gent aan. De vervanging van lijn 3 in Gent, door bussen van bovengenoemde lijnen gaat in op 1 dec. 69. Men wil echter te zijner tijd toch terug tramdiensten instellen op lijn 3. Wat zei de blinde ook weer?

-Tijdens de nacht van 2 op 3 sept. 69 werden de werken aan het Rondpunt (officieel Hypoliet Lippensplein) opgevoerd, zodat op 3 sept. te 14.03u. emr 316 als eerste rijtuig van lijn 2 van de Brabantdam de Vlaanderenstraat indraaide over de tijdens de nacht aangebrachte wisselverbinding; werken die in de loop van de dag werden voortgezet, tot 14.03 als

uur der zege sloeg. De laatste tram die de oude reisweg van het station naar St. Annakerk (V. Arteveldeplein) bereed, was mw 321. De voorlaatste was 336.

316 reeds dus als eerste de weg Brabantdam-Vlaanderenstraat-Stationsstraat - V. Arteveldeplein, en verder normale reisweg. De terugweg geschiedde nog zoals voorheen, V. Arteveldeplein-Brabantdam... De zeer drukke Stationsstraat kon de bijkomende drukte moeilijk aan. De reizigers op de hoek Brabantdam-V. Arteveldeplein moesten nu op de tram wachten op een op de straatstenen geschilderde vluchtheuvel.

-Op 6 sept. 69 reed mw 327 op lijn 4. Wel ongewoon!

-Op 9 sept. 69 reed . . . op één en dezelfde dag: mw 322: 11°dw lijn 2, 2°dw lijn 20, 8°dw lijn 10 en tenslotte 4°dw lijn 1.

-In de nacht van 9 op 10 sept. 1969 werd het tweede spoor van lijn 2, richting Arsenaal-Station, op de lijn 1 in de Vlaanderenstraat aangesloten. De werkzaamheden, die om 20u.30 begonnen, duurden tot 5 uur in de morgen. Vanaf dat ogenblik reed lijn 2 ook in de richting van het station langs de Stationsstraat. Het eerste rijtuig dat over de nieuwe weg naar het St. Pietersstation reed, was 331, de 3° dw. van lijn 4. Daarop volgde de 357, 1° dw. lijn 10. De eerste mw van lijn 2 was de 358.

-Op 10 sept. reed 329 uitzonderlijk als 2°dw op lijn 20!

-Op 13 sept. 69 kwam de 339(II) ofte ex 362 terug in dienst.

-Nadat op 10 sept. uitzonderlijk op lijn 20 in dienst kwam, werd dit rijtuig na grondige revizie toegewezen voor de dienst op deze lijn. OP 19 sept. zien we dan, na twaalf jaar(!) mw 324 twee slagen maken op lijn 20. Toen werd hij vervangen door 329. Op 13-9-69 kwamen 315 en 324 met elkaar in aanrijding op het Rondpunt, waar niet mocht gekruist worden. Er waren gekwetsten. Het kruisingsverbod dateerde van 29 aug. 69, en werd ingetrokken op 16 sept. 69. 315 en 324 waren die dag reeds hersteld.

-Op 17 sept. 69 werd in de Brusselsepoortstraat een voorlopige bocht in de luchtlijn van lijn 2 aangebracht, in het vooruitzicht van het leggen van een voorlopige spoorbocht op dezelfde plaats (nl. bij de pomp temidden van de straatsplitsing met de St. Lievenspoortstraat.) Deze voorlopige bocht moet het mogelijk maken de aansluiting te verwezenlijken met de Rijke Klarenstraat. De voorlopige spoorbocht werd in dienst genomen op 23 sept. en tot 29 sept. 69. Deze spoorbocht bestond slechts op het spoor richting stad, en het eerste rijtuig dat erover reed was 328.

-Het schuilhuisje aan het Bijlokeziekenhuis was gereed op 18.9.69

-18 sept. 69 betekende het einde van een lange loopbaan voor mw. 305, die te 10.30u. een aanrijding had met een tankwagen, op lijn 3 aan de Dampoort. Platform ingedeukt, ruiten verbrijzeld en onderstel vervrongen betekenden voor 305 het gewisse einde.

-De MIVG maakt gebruik van plastic-elementen voor de ophanging van haar bovenleidingen.

29 sept 69 was de laatste dag dat de rijtuigen van lijn 2 de Stationsstraat-V. Arteveldeplein bedienden. De laatste tram naar het station was 326, en dit rijtuig verzorgde dus ook de laatste reis naar de stelplaats. Tijdens de terugrit zorgde het wijk-komitee voor een feestelijk afscheid, en talrijke simpatisanten maakten de reis naar de stelplaats mee. Voor de gelegenheid werd niet STELPLAATS, maar 2 ARSENAAL gefilmd. Mw 364 reed als proef-wagen te 3 u. op 30 sept. 69 als eerste rijtuig onder normale omstandigheden in de Rijke Klarenstraat, de straat doorheen tot op de Frère Orbanlaan, keren en terug naar de stelplaats.

's Morgens waren de halteplaten in de Lge Vloettenstr, V. Arteveldeplein en Brabantdam tot aan de Vlaanderenstraat weggenomen en vervangen door blauwe platen met witte letters: Halte afgeschaft. De 351, 3°dw lijn 4 reed het eerst over de nieuwe reisweg. Het eerste rijtuig van lijn 2 melden we volgende maal. Hier valt dan het doek over het tramgebeuren op het Van Arteveldeplein, want hier wordt een lange geschiedenis afgesloten.



-De nieuwe Fiat bussen die in Gent in dienst gekomen zijn en die vansi' 1 dec.69 de trams op lijn 3 zullen vervangen, hebben ook gekleurde richtingsfilms aan de achterzijde. Dat is normaal, want een film is geen luxe, maar een uiting van dienstbetoon aan de reiziger, om niet het woord noodzaak te gebruiken. Waarom schenken zovele direkties en groepsdirektie's hier helemaal geen aandacht aan? Proficiat voor de MIVG.

-Gent heeft, als gevolg van de komst der Fiat's, nu zijn Mack's op rust gesteld. De laatste in dienst was ab 261 op lijn 80, en wel op za 4 okt.69.

-In de Veldstraat (lijn 4) zal men de feeder bovengronds aanbrengen tussen de schakelaar Veldstraat en Gerechtshof. Hiertoe werd een dubbele spanner aangebracht.

-emr 323 kreeg een nieuw onderstel van een rijtuig van de reeks 393-395. Op 19 nov.69 stond het rijtuig op de koer, gereed voor de dienst, maar het was nog niet uitgerukt.

-emr 332 werd op 16 nov. aangereden door een kamion. Dit gebeurde op lijn 4, aan de H. Kerstkerk. Er is enkel blikshade.

-De bovenleiding op de Brabantdan en in de lange Violettenstraat werd weggenomen op 22 en 23 okt.69, op het niet meer bereden traject van lijn 2. (tot Rijke Klarenstr.)

-De aanleg van de E 3 begint zich in het Gentse fel te tonen. De St. Lievensbrug, waarover lijn 1 rijdt, zal worden gesloopt, en vervangen door een veel omvangrijker kunstwerk, dat het verkeer vertikaal zal splitsen. Hiertoe wordt eerlang een noodbrug aangelegd t.b.v. lijn 1, en ook voor voetgangers.

- Op 31 okt.69 werd lijn 1 versterkt met drie rijtuigen: 344-341 en 339\*. Dezelfde dag kwan emr 320 na schildering terug in dienst op lijn 1. De versterking gebeurde n.a.v de kerkhoftoeloop op en omstreeks Allerheiligen.

\* 339 is uiteraard de tweede 339 (ex 362) Dit zal verder niet meer herhaald worden.

=====

#### Uit de Metropool - MIVA:

Een rechtzetting: Bij het materieelsoverzicht in dienst op de verschillende lijnen, en vermeld in ons vorig nummer op blz 4, is sprake van lijn 26. Hier dient gelezen: lijn 24.

-Wat lijn 24 betreft: sedert het in dienst komen van lijn 24 bis, zijn op lijn 24 géén kopbordwagens meer te zien.

Deze zijn echter in groten getale teruggekomen op lijn 2. Tijdens de week van 9 tot 15 nov.69 zijn in de stp Hoboken de volgende rijtuigen gesloopt: 4407-4421-4423-4530-4539

en ook 4534 en 4537! Verder de in vorig nummer genoemde bijwagens: 1609-1635-1636-1657 en ook 1613, reeds lang verkocht.

-De wagens van lijn 24 bis filmen 24 op het traject Montignystraat-Silsburg. Er is dus geen doorstreepte dienst in de richting van het normale eindpunt van de lijn.

Dit systeem wordt sedert vele jaren in Brussel toegepast.

-Aan de Borsbeekse Poort in Berchem werden twee vlucht-  
heuvels aangelegd voor lijnen 8 en 11, die daar in de richting stad naast elkaar een halte hebben zoals ook de lijnen 32 en 18-19-94-101-102bis-103 aan de Naamsepoort in Brussel. De halte van de Cogels-Osylaan en de Gulden-Vliesstraat, resp. 11 en 8, werden hier overgebracht.

-Studenten van het RUCA lieten naar aanleiding van een studentendoop een Extradienst inleggen op lijn 7, op 23 okt. De trein bestond uit emr 425/E.D.+1623+1632.

-De officiële "Eerste spadesteek" voor de werken aan de Pré-Metro in Antwerpen, zou naar verluidt gebeuren op 5 jan.70.

-Op vr.21 okt.69 kwam PCC 2101 in Antwerpen aan.Het vervoer geschiedt met de baantraktor van de NMVB, en de trams worden aangevoerd langs de oude weg Brugge-Gent en dan Rijksweg 14 tot Zwijndrecht.Hier wordt via de weg naar Burcht-Kruikeke naar de E 3 gereden,an langs de Kennedytunnel wordt Antwerpen bereikt.De Ring wordt verlaten aan de afrit Antwerpen-Zuid, en langs de Amerikalei - Kasteelstraat-Lambermontplein naar de Emiel Banningstraat gereden,waar de tram van de traktor gesleept wordt door een Miva kamion.Deze manoeuvres geschieden op de oude lijn 3 die niet meer gebruikt wordt.De 2101 stond niet gedraaid,zodat achteruit gereden werd op tegenspoor tot op het Lambermontplein.Vandaaruit langs de lijnen 3-en 2 tot het Centraalstation, en van hieruit langs de Pelikaanstraat-Mercatorstraat-Arendstraat(ex lijn 9)naar de CW Zurenborg. De rijtuigen moeten <sup>op</sup>gedraaid toekomen,want het spoor VAN het Zuidstation NAAR de stad is niet meer aangesloten op het Lambermontplein en de bovenleiding is boven dit spoor weggenomen. Op het Lambermontplein is geen lusspoor aan de kant Volkstraat. Het gevolg hiervan is dat de trams,indien ze niet goed op de traktor staan,niet kunnen keren op het Lambermontplein, en dan zouden ze in achterste-voor stand naar de stelplaats moeten rijden.

De voorfilm van 2101 was: 1 ZUIDSTATTON  
NOORDERPLAATS ....  
De achterzijde droeg lijn 10,met een lichtere schakering van groen.Héél mooi overigens.

De bedoeling is twee rijtuigen per week in ontvangst te nemen,tussen dinsdag en vrijdag.Omstreeks einde februari zouden alle rijtuigen geleverd zijn.

Er is geen merkbaar verschil tussen de 2101 en de reeks 2061-2100. Waarschijnlijk zullen alle nieuwe rijtuigen naar stp Groenenhoek gaan, en zullen de 2069-2080 naar Hoboken worden overgeheveld.

-Als gevolg van de levering der eerste rijtuigen van de reeks 2101-2125,wil men op 8 dec.69 éénmansbediening instellen op lijn 11.Liefhebbers van oud materieel,op lijn 11 is het vijf voor twaalf!Een laatste gelegenheid om 4433 te zien!

-Na vele weken inaktiviteit vanwege een defekte ruitenwisser, is 4404 terug op lijn 2 verschenen.

=====

#### BUURTSPOORWEGEN:

Brabant:Met.ingang van 19 december zullen de nog bestaande tramdiensten op lijn R door bussen vervangen worden.De lijn V blijft gedeeltelijk nog met trams rijden in de weekdienst.

-----

Tegen einde mei 70,voorziet men ook de lijn V gans door bussen te vervangen.Tegelijk hiermede zal dat ook het geval zijn op de lijn Al doorstreept.(Asse)

-----

De NMVB bussen in Brussel zullen allemaal nieuwe films krijgen, en bij die gelegenheid zal de Ni , "N" worden.

-----

#### Henegouwen:

Bergen:De in ons vorig nummer vermelde verbussingen,zijn in laatste instantie niet doorgedaan,wegens tekort aan bussen. Alles laat nu voorzien dat de vervanging van lijnen 1-7-9 door bussen,slechts in mei zal doorgaan.We weten niet of lijn 2 dan al dan niet mee verbust zal worden.

=====

#### Uit de Wolstad - STIV:

De waarschijnlijke datum voor stopzetting van het trambedrijf van de STIV is 27 dec.69.Op zondag zijn er géén trams;op zaterdag de ganse dag op lijnen 3 en 6, en op lijn 1 tot 14u. Men acht het mogelijk dat de stopzetting met een week zou worden verdaagd.

Uit de Hoofdstad - MIVB:

-Op dinsdag 28 okt.69 reed voor de eerste maal een PCC rijtuig door de Brusselse Pré-Metrotunnel. Het blijkt de 7103 te zijn geweest. Sedertdien worden dagelijks ritten ingelegd met een vijftal rijtuigen. Ze rijden op en neer tussen het Schumannplein en de Oude Vischmarkt, waar de tunnel een bovengrondse keerlus krijgt. Als gevolg van die trafiek in de tunnels konden we tijdens ons bezoek aan de werken op 8 nov.69 niet meer in de tunnels komen. Op 15 nov. echter was er een korte middagpauze die toeliet in de tunnel te gaan tussen het Park- en het Centraalstation. Onze lezers gelieven hierbij te bedenken dat NIETS, maar dan absoluut niets kan verweten worden aan het Bestuur van de Vereniging, dat twee minuten voor het betreden van de tunnel op 15 nov. nog geheel onwetend was over deze mogelijkheid. Twee van onze leden verlieten trouwens na een ontkenning de groep, toen enkele seconden later onverwachts de toegang werd opengesteld. Wij hopen op een weinig begrip voor deze toestanden, en het zou weinig sportief zijn, degenen die de tunnels hebben kunnen zien, deze buitenkans te benijden.

-Ons werd gezegd dat de Pré-Metro door de Koning zal worden opengesteld op wo 17 dec 69. Op do 18 en vr 19 zou het publiek gratis in de trams worden toegelaten, en vanaf 20 dec.69 zal dan een normale uitbating worden tegemoet gezien.

-Als gevolg van deze stand van zaken, werden sedert di 11 nov.69 PCC rijtuigen ingezet op de lijnen 23 en 25, en dat gebeurde tevens op lijn 24 !! maar dan op 12 nov.69. In België is 11 nov. een officiële feestdag, en dan rijdt lijn 24 niet.

Sedertdien komt toch in de spitsuren nog wel eens één of meer standaardrijtuigen op lijn 25, terwijl 1610 of 1611 nog wel eens op lijn 24 te zien zijn. Eenmaal de tunnel in gebruik wordt dit uitgesloten.

Een gevolg hierop is dan weer dat op lijnen 39-41-44-45 een groot aantal Standaardrijtuigen te zien zijn.

Voor 44-39 is dat zeker van korte duur, want men voorziet het indienst nemen van de Pré-Métro als volgt:

Eerst en vooral twee of drie lijnen, 23-24-25 of 44-39.

Wanneer dat goed vlot, dus een dag, of een paar dagen later, de andere twee of drie lijnen. Men weet nog niet zeker welke groep het eerst aan de beurt komt.

De tijd waarop de tweede groep de tunnels in gebruik zal nemen, kan schommelen van twee dagen tot drie weken.

-Op 25 nov.69 werd voor de eerste maal met bussen gereden op lijn 28. De laatste tram reed op 24 nov. Het nummer van dit rijtuig delen we een volgende maal mede.

-Het is ons nog niet bekend of lijn 26 zal worden afgeschaft, maar geruchten blijven hardnekkig de ronde doen, dat dit zou gebeuren op 15 dec.69, rekening houdend met de Brusselse gewoonte een tramlijn steeds op een dinsdag af te schaffen. De laatste ritten gebeuren dus uiteraard steeds op maandagavond. Lijn 24, die met PCC rijtuigen werd uitgerust, blijkt dus terug een normale lijn te zullen worden. Meerdere gegevens hierover hebben we niet.

-Eveneens op 11 nov.11. kwamen op lijn 55 rijtuigen van de reeks 4001-4043 in dienst, terwijl de PCC van deze lijn naar andere lijnen gingen. Lijn 81 kreeg de 5001-5025.

Lijn 52 kreeg eveneens 4001-4043; de lijnen 18-19-103 kregen veel standaardrijtuigen met bijwagens, en lijn 35 rijdt nu met standaard.4000en zijn er niet meer op deze lijn. De zondagdiensten evenwel geven een andere materiele-

bezetting te zien, met o.a. 4000 op lijn 62, PCC op 18-19-103, 52-55 en 81. Lijn 90 krijgt ook meer en meer PCC, terwijl de 5001-5025 geen zeldzaamheid meer zijn op deze lijn.

-De afschaffing van lijnen 63 en 76 en hun vervanging door bussen, blijkt verschoven te zijn naar begin februari. We kregen geruchten te horen, (geruchten!!!) als zou bij de afschaffing van lijn 63 een nieuwe 102 in dienst komen tussen Scheut - Hertoginneplein - Noord - Naamse Poort - Zuid - en KLEIN EILAND. Hier dient gezegd dat de bovenleiding op de sectie Onderwijsstraat-Klein Eiland, verwijderd is sedert vorig jaar.

-De aangebrachte kleine nummers op de rijtuigen vinden grote tegenkanting vanwege het controlepersoneel. Als gevolg hiervan worden de grote nummers op de voor- en achterzijde behouden, en de kleine nummers op de zijwanden. De rijtuigen die voor en achter reeds kleine nummers hadden, worden stelselmating weer van de normale cijfers voorzien.

Het heeft dus weinig nut nog verder in te gaan op de aanbrengring van kleine cijfers op de zijwanden, vermits die voor fotografen over het algemeen van weinig nut zijn, als de voorste maar voldoende groot zijn. kleine cijfers kwamen nog voor aan vier zijden, op 1063-1317, en bijwagens 2047-2060-2054 en 2104.

-Sedert 2 sept. 69 kent lijn 62 éénmansbediening in de week vanaf omstreeks 20 uur. Op zaterdag en zondag de ganse dag. De dienst wordt dan verzekerd door 9000 van stp Haachtse stwg, en 1501-1515. Er blijken toch afwijkingen te bestaan, want we zagen sedertdien meerdere malen 4001-4043 op deze lijn in dienst op zaterdag.

-Tot M dienst werden aangepast PCC 7089-7099-7146-7147-7148-7149-7150-7151-7152-7153-7154-7155. Hierdoor is de ganse reeks 7089-7155 aangepast. Verder kwamen nog aan de beurt: 7021-! - 7082-7084-7085-7087-7088-7083-7086-7079-7080-7081. De 7153-7154 en 7155 hebben resp. het Camptoestel 194-191 en 189. De nummers hierboven, vanaf nr 7021 tot 7081 hebben een achteruitkijkspiegel, maar nog geen Camptoestel. (10 okt. 69) Nieuwigheden: Sedert begin oktober hebben sommige rijtuigen een blusapparaat gekregen, dat zich op het voorplatform bevindt, links van de bestuurder. Rijtuigen die dat toestel reeds meevoeren zijn: 7082-7084-7089-7104-7107-7108 en 7118.

Omstreeks 9 oktober zijn de eerste rijtuigen buitengereden, voorzien van een eenbenige schaarbeugel. ("zgn halve pantograaf") Deze schaarbeugel is geplaatst met de elleboog naar achter, zoals dit voorkomt op sommige lokomotieven van de NMBS en SNCF. De eerste rijtuigen die werden opgemerkt waren 7082 en 7118.

-Van 4 tot 19 okt. 69 werd in de Eeuwfeestpaleizen het jaarlijks voedingssalon gehouden. Bij deze gelegenheid rijden de trams van de lijnen 18 en 81 door naar deze paleizen. Vaak komen dan 4001-4043 mw op deze lijnen voor, vooral op de weekends. Op zondagen rijdt lijn 81 met één agent, en bij deze gelegenheid stond aan de terminus van de Paleizen een controleur die tiketten vooruit afleverde. Deze tiketten waren voorzien van een rode opdruk "SPEC", terwijl de kaarten genknipt werden met een kniptang van twee "gaatjesmakers" voorzien: een kleine perforatie boven de normale.

-Nog enkele rijtuigen die een schaarbeugel kregen: 7076-7078-7120-7123-7133-7134-7107-7108-7117-7129-7143-7144-7151-7153 en 7154. De trolleystang blijft behouden want de schaarbeugels worden voorlopig enkel in de tunnels gebruikt. De overschakeling gebeurt automatisch bij het in- of uitrijden van de tunnels.

-Op Allerheiligen reed een busdienst 63 bis: Beurs-Meiserpl.