

**AMUTRA**

**T.T.A.**

## "TRAMPOST"

### MEDEDELINGSORGaan

M A A N D B L A D van de "Vrienden van het Trammuzeüm".  
Verantwoordelijk voor deze uitgave is AMUTRA,  
Wielemans-Ceuppenslaan, 47, te Brussel 19. De redactie wordt  
waargenomen door Roger Bastaens, Kerkendijk, 1, Borgerhout. (A.)

1° Jaargang, nummer 9 en 10

Juni en Juli 1968.

Bij het verschijnen van dit nummer houden wij eraan onze leden van harte een prettig, ontspannend en aangenaam verlof toe te wensen. Een gans jaar in de bres staan, in de dagelijkse moeilijkheden en vermoeiende, soms vervelende gewoonten en geplogenheden, geeft een mens ruim recht op ontspanning. We hopen dan ook dat eenieder van U, waar hij mag gaan, een flinke dosis nieuwe krachten mag opdoen, met daarbij natuurlijk ook een paar interessante aanwinsten voor de verzameling.

=====

#### NIEUWS UIT DE VERSCHILLENDE BEDRIJVEN...

NMVB - Brabant - Brussel:

Op vrijdag 28 juni 1968 reed de laatste NMVB tram naar Ninove. Elk rijtuig breekt bij de terugrit naar Brussel een aantal rijtuigen mede naar Dilbeek. Op die manier was de stoptplaats Meerbeke 's avonds leeg. De 41011 reed de ganse namiddag met een sober bosje rozen aan vóór- en achterzijde terwijl de trieste eer van de laatste rit te beurt viel aan de 9771. Dit rijtuig was helemaal niet opgesmukt. Tijdens de vakantiemaanden rijden er op de spitsuren slechts twee trams tussen Brussel en Eizeringen. Vanaf september zal dit aantal wellicht opgevoerd worden tot vier. De trams rijden onder de film D, met bijplaatje "Eizeringen". De omschakeling van de lijn geeft een materieeloverschot, zodat de ex Antwerpen rijtuigen op de spitsuurlijn D werden ingezet, en het vroegere NI materieel werd naar Grimbergen overgeheveld, en gedeeltelijk ook naar Asse, zodat eerlang de standaardrijtuigen (Type Eugies) op de lijn A, door type S rijtuigen zullen worden vervangen. Wellicht zal dit ook voor Ionderseel het geval zijn. Met het verdwijnen van de Ni uit Ninove, is het laatste stukje tramlijn uit Oost-Vlaanderen verdwenen.

Op 29 juni '68 werden tevens de laatste diensten geschorst op de lijn Grimbergen-Meuse, die tot nu toe nog slechts met twee diensten 's morgens in stand gehouden werd. Sedert vorig jaar reeds was de lijn ingekort tot aan de nieuwe wegsektie in aanbouw op de weg 1, Bis, Brussel.-Antw.

TP 9-10, blz 2. Juni-juli 1968.

Op 10 juli werd het goederenverkeer gestaakt op de normaalspoorlijn MVB tussen het NMBB Suidstation en de Centrale Werkplaatsen MVB in de Elooistraat te Brussel.

Het Ringspoor te Halle van de ex lijn H, werd opgebroken. De bovenleiding werd verwijderd tussen Halle en Leerbeek.

#### Groep Antwerpen.

De sporen en bovenleidingen werden over de ganse lengte van de ex lijn 50 verwijderd, begin juni. De masten zijn eveneens geheel verdwenen. Enkel de doortocht van boom draagt nog "sporen" als herinnering aan betere dagen.

Eveneens tijdens de eerste twee weken van juni werd de bovenleiding van de lijn 65, (Antw. Kapellen) verwijderd. Sporen en palen zijn nog ter plaatse. Voor de geïnteresseerden nog dit: de laatste 65 werd gereden door .... 9668. Die heeft dus wellicht in Antwerpen zijn "sporen" verdiend.

Als aanvulling op ons bericht in de vorige uitgave blz. 3, 2° §, kunnen we precizeren dat de sporen en bovenleiding met masten, voor ruim de helft verdwenen waren op 25 mei '68, dag van grote droefheid omwille de laatste 6½, en dat thans sedert half juli het ganse sporenkompleks is opgedoekt.

#### Groep Henegouwen:

Charleroi: de laatste rit op lijn 75, Charleroi Eden-Thuillies, werd gereden door de ex gentenaar 9750. Het rijtuig was binnen en buiten met bloemen gesierd. Er was muziek bij de "uitvaart".

Mons: Een rijtuig van de lijn 90 had op vrijdag 5 juli 68, een aanrijding met de opligger van een kamion. Het was deze opligger die de weg verliet en de tram aanreed. Er vielen 9 gewonden te betreuren, en de linker kant van het rijtuig werd geheel vernield. Het nummer van dit rijtuig is ons nog niet bekend, maar wij sporen het voor U op.

De bovenleiding van de ex lijnen 19-50-52 is gedeeltelijk verwijderd. Wij komen hier voortdurend op terug om de juiste stand van zaken weer te geven.

De goederendienst te Bandour werd met ingang van 29 juni geschorst. De bovenleiding werd verwijderd op de niet meer bediende sekties van de vroegere lijnen 1 en 2.

#### Groep West-Vlaanderen.

Op 13 juni werden ex Knokke onder de sloperafvoer, de volgende bijwagens: 19657 (= ex 9943), 19663, 19672 (= ex 9911), 19678 (= ex 10004), 19656, 19653, 19650 (= ex 10002), 19651 (= ex 10003), 19661, 19662, 19665, 19667 (= ex 9730), 19677 (= ex 10001) en 19682.

Ze werden gebouwd in Daillicureur.

In een Franse of Nederlandse talige krant verscheen een artikel op de frontpagina, waarin gemeld werd dat verschillende gemeentebesturen van de kust, krachtig stelling nemen tegen het behoud van de tram aldaar. Ze dringen aan op een zo spoedig mogelijke vervanging door bussen. Bevestiging van dit bericht konden we echter nog niet krijgen. We zijn echter niet gerust in de zaak, want nieuwe aanhangwagens is nog geen waarborg. Maar van toeristische lijnen gesproken, is dat er geen? En hoeveel plaatsen in Europa zouden jubelen met zulk een eigen bedding? Het laatste woord in deze kwestie is zeker nog niet gevallen!

Verder nieuws van de Buurtspoorwegen:

Antwerpen:

In tegenstelling met sommige berichten als zouden sporen en rijdraad verwijderd zijn tussen Merksem Kleine Barreel en Merksem Oude Barreel, houden wij eraan duidelijk te stellen dat de toestand zoals we hem schetsten in ons vorig nummer en ook nu, de juiste is: nl. Tussen Kleine Barreel en Brasschaat is alles verdwenen, en tussen Kleine Barreel en Kapellen is de bovenleiding weg, alsmede een honderdtal meter spoor, juist voorbij de vertakking Kleine Barreel. Ter verduidelijking aan alle niet-Antwerpse leden nog dit: De Kleine Barreel is de wegsplitsing Antwerpen-Kapellen enerzijds en Antwerpen-Brasschaat-Breda, anderzijds. De Oude Barreel is de splitsing Schoten-Brasschaat, even vóór de terminus van lijn 3 te Merksem.

Het NMVB materieel is nog allemaal in Merksem Oude Barreellei, op het ogenblik dat deze regels geschreven worden, met uitzondering echter van de 10298, die op vrijdag 5 juli 68, naar Het Rad ging, om vandaaruit naar Schepdaal te gaan.

Henegouwen:

Toestand materieelspark te La Louvière op 1 feb. 1968:  
10304, wegen en werken, groen geschilderde standaardwagens.  
37 emr, type S: 9651-9652-9672-9673-9674-9743-9744-9749-  
9764-9766-9774-9775-9776-9949-9972-9975-9978-9979-9987-  
9988-9989-9996-10066-10181-10260-10261-10264-10268-10269-  
10270-10271-10273-41003-41004-41006-41007-41010.

Standaardbijwagens: 19337 - 19338 - 19339 - 19398.  
Bijwagens S.U. 19344 - 19399  
BLC bijwagens: (Braine le Comte) 19457 - 19458 - 19459 -  
19462 - 19463 - 19464 - 19469 - 19472 - 19475 - 19476 -  
19478 - 19479. (medegedeeld door dhr Waider.)

Afgevoerd materieel in Henegouwen:

Standaardwagens: 10355-10360-10367-10368-10301-10309-10354.  
Standaardbijwagens: 19326-19329-19364-19402-19319.  
emr BLC: 10375-10378-10374-10380-10381-10383-10385-10386  
en 10388, allen vierassig.  
Verder nog emr 9923 en pakwagens 2243, beiden tweeassig. (J.Cohn)

Brabant:

In Brussel werden volgende rijtuigen afgevoerd:

Twee-assers: 9531-9533-9610-9717-9728-9919, en vierasser 9733.  
hle: 9967 en 10295.

Vierassige bijwagens: 19204-19440-19593-8962-19420-19488.

Standaardbijwagens: 19352-19372-19394-19297-19299-19305.

Twee assige bijwagens: 1831-1837-1834-1915-11557-19007

19010-826-1848. Pakwagens: 2219 - 2298 - 2356 - 2540

emr Standaard: 10143 - 10369 - 10220 - 10084 - 10090.

Sneeuwruimer 51351 ex Mont St. Jean.

Verder nog verschillende goederenwagens.

De stelplaats Van Der Meerenstraat zal worden ontruimd door de NMVB en ter beschikking worden gesteld van de MIVB, die er vermoedelijk uitbreiding zal geven aan de reeds bestaande garage voor bussen.

Het brusselse tramkerkhof zal daardoor naar Grimbergen verhuizen.

HET STOND IN DE STERREN \* \*\*\* \* \*\* \* \* \*\* \* \* \*\* \* \*

\*\*\*\*\*

\*\*\* De STANDAARD, Het NIEUWSBLAD en HET HANDELSBLAD brachten in hun uitgaven van 11, 12 en 13 juni 1968 een reportage over de tram in de Antwerpse Polder, opgefrist met drie interessante foto's. De eerste geeft een blik op de paardetram van de lijn Ekeren-Station naar Mariaburg. De tweede een stoomtram in Wilmarsdonk, het polderdorp dat op de kerktoren na, geheel verdwenen is. De derde foto is een elektrisch rijtuig Odessa in de oorspronkelijke staat, met aanhangrijtuig 19041, rijdend op lijn KLAPDORP E EECKEREN. \* \* \* \* \*

De auteur tekent het artikel met K.K. Wij vermoeden dat dit de befaamde Ekerse heemkundige Karel Kanora is. Van zijn hand verschenen verschillende zeer interessante en hoogstaande werken over de geschiedenis van de Polder en de Poldergemeenten. Persoonlijk bezitten we meerdere werken van hem, en die hebben veel aangename uren verschaft. Het is er des te spijtiger om dat in de artikels over de tram enkele echte fouten voorkomen, die deels wellicht aan verkeerde woordinterpretatie te wijten zijn. Zo heeft er tussen Zandvliet en Antwerpen wel een postkoetsdienst bestaan, maar GEEN paardetram! \* \* \* \* \*

We zien niet in waarom men moet spreken van een tramMEKE. Een tram is als het ware een verkleinwoord van trein, en aangezien de trams in de Polder even groot waren dan elders, is er geen reden om hem -onbewust- kleiner te maken. Dé fout van deze, overigens interessante, reportage is wel in de inleiding van de derde aflevering te vinden: de kleur van deze (Odessa) tram zou boven geel en onder rood geweest zijn. Dat is niet waar. Er hebben wel verschillende kleuren voorgekomen op de NMVB trams in het Antwerpse, maar deze niet. De term "Rode tram" is gemeenschappelijk aan "Chokolatten tram" uitdrukking die eigen was aan de rijtuigen die in 1908 in dienst kwamen op de lijn naar Schoten, en later naar Brasschaat en Mariaburg. (Hoogboom-Kapellen) Op deze zeer interessante onderwerpen komen wij trouwens te gepaste tijde terug. \* \* \* \* \*

De geciteerde uitdrukkingen hebben natuurlijk betrekking op de kleur van de trams die bruinachtig-rood was. (dus niet rood!) De trams die in Ekeren kwamen hebben nooit die kleur gehad, zodat terzake elke vergissing uitgesloten is.

Dat alles neemt niet weg dat we onze lezers deze reportage warm aanbevelen. Let wel: ze verscheen enkel in de ANTWERPSE uitgave van de genoemde bladen. \* \* \* \* \*

Redactie-adres: Het Handelsblad: Lombaardvest, 36, Antwerpen 1. De Standaard: Huidevettersstraat 57, Antwerpen 1, en ook Emiel Jacquainlaan, 127, Brussel 1. \* \* \* \* \*

#### UIT DE METROPOOL - MIVA.

Sedert vorige zomer zijn in Hoboken werken in uitvoering op de Antwerpse Steenweg. De straat wordt verdubbeld, met afzonderlijke bedding voor de tramlijnen 2 en 4. De werken vorderen.

De zomerdienst die op 1 juli in dienst trad heeft een flinke inkrimping van het aantal rijtuigen met zich gebracht. De dienst op alle lijnen wordt nagenoeg met PCC rijtuigen gereden. Oud materieel komt echter nog wel voor, maar zeer beperkt, want we stelden dagen vast waarop op lijn 4, 2, 8 en 15 geen enkel oud rijtuig voorkwam.

Op zondag 21 juli reed lijn 8 in de voormiddag vanaf de Borsbeekse Poort, via Cogels-Osylei-Draakstraat-Dageraadpl. - Arendstraat-Mercatorstr. (ex lijn 9!) en Simmonsstr, Pelikaanstr. De Keyserlei-Meir naar de Groenplaats. Dit ingevolge plechtigheden aan het monument van Leopold I, aan de Nationale Bank.

In onze vorige uitgave meldden we dat de rijtuigen PCC 2008-2014 werden herschilderd en voorzien van waterafvoerpijpjes aan de achterste filmkast. Beter zou geweest zijn PCC 2008-2011 en 2014. Inderdaad, op 8-7-'68 waren de 2012 en de 2013 nog in de Centrale Werkplaats Zurenborg voor het uitvoeren van deze werkzaamheden. De 2014 werd ingevolge een ongeluk vroeger "verzorgd".

Op die dag stonden in de schildering de emr 6353 en 6323, na te zijn voorzien van spoorremmen en een platte kop. De 6353 was reeds eenmaal gelakt, de 6323 nog niet. Op te merken dat deze rijtuigen hun ontvangerszetel behielden! De 2051 stond die dag binnen na een aanrijding. We weten hierover nog niets meer.

Nadat men vroeger wel eens beweerd had dat de lijn 16 zou terugkomen als tram, eenmaal het vliegveld van Deurne opgedoekt, schijnt men na 42 maanden alle hoop te laten varen. Inderdaad, begin juli werd de bovenleiding verwijderd tussen het vliegveld en de stp Groenenhoek.

De gemeente Borgerhout zag zijn financiële middelen van staatswege zodanig beknot, dat de verdubbeling van de Gitschotellet met het daarbijhorende verplaatsen van de tramlijnen 8 en 11 naar de middenberm, voor ten minste een jaar moeten worden uitgesteld.

In het najaar zal begonnen worden met het bouwen van een tunnel onder de Amerikalaan-Montignystraat, ten behoeve van de Metro. Eenmaal deze tunnel in gebruik zal lijn 4 door de Volksstraat-L. De Waelplein-Montignystr. rijden in stede via Geuzenstraat-Marnixplein. De lijnen 12 en 24 zullen dan via de ex lijn 1 verlengd worden tot dit kruispunt bereikt wordt, om dan ondergronds de Amerikalaan te kruisen, en via Montignystraat naar het Kiel te rijden. Kortelings echter werd de bovenleiding van lijn 1 verwijderd tussen het voormalige Bolivarplein (Zuidst.) en de Brederodestraat.

Tijdens de tweede helft van juni deed in de avondspits één of meerdere rijtuigen van de reeks 7000, dienst op lijn 7!

-----  
UIT DE ARTEVELDESTAD: MIVG:

De aansluiting tussen de oude, behouden sporen van lijn 4 en de nieuw aangelegde, (Kortrijkseweg) gebeurde voor de richting station - Centrum, in de nacht van 14 op 15 maart 11.

Op 14 maart waren de spoorwerken op de Groot Brittaniëlaan voltooid, en werd het spoor dat kwam te vervallen, opgebroken in de richting St. Pieterstation.

Op 19 februari had emr 341 op lijn 4 een aanrijding met een vrachtwagen. Dit gebeurde bij het Sas.

Vanaf 8 april 1968 werd de eindhalte van lijn 1 Moskou verplaatst naar Van Ooteghemstraat, wegens E 3 werken. Dit betekent een voorlopige inkorting met 100 meter.

De rijtuigen 331-361 zullen van nieuwe ruitenwissers worden voorzien. Het betreft toestellen die met de hand moeten worden bediend.

Op lijn 20 werden op 11 april nieuwe halteplaten opgehangen. Dit gebeurde ook aan de halte St. Niklaasstraat, van lijn 4. Op deze halteplaat komt als enige op de lijn, ook de aanduiding  $\#$  voor.

Op 16 april had er een botsing plaats tussen emr 337 op lijn 10 en een vrachtwagen, op de brug van de Kon. Albertlaan. Het tramverkeer was hierbij onderbroken voor één uur. De dienst werd door twee autobussen gependeld. Schade tram: voorplatform links geheel ingedrukt.

Op vrijdag 26 april maakte de raad van Beheer van de MIVG bekend dat lijn 3 zal verbust worden, uiterlijk op 1 maart '69.

Op dinsdag 7 mei reed emr 324 als eerste tram over de nieuwe sporen naar terminus Moskou; lijn 1. Dit gebeurde om 14.30u.

Op 11 juni 68 waren de oude sporen op de Gr. Brittanjelaan en de Kon. Albertlaan, richting station, verwijderd. Die dag begon men het buigen der sporen voor de nieuwe bocht aan het Bijlokehof. Op 14.6 werd de halte P. Claeysstraat op de Albertlaan, verplaatst naar de nieuwe vluchtheuvel Aaigemstraat. Op 24.6 begon men de sleuf te delven voor de nieuwe trambedding Bijlokehof. Op 1 juli begon men de sporen op te breken op de K. Albertlaan, richting stad. Dit duurde tot 3 juli.

#### Werken aan het Arsenaal:

Temidden de oude weg, naast de brug over de spoorweg, moet één steunpilaar komen voor het E 3 viadukt. Deze pijler valt binnen het rijprofiel van lijn 2. Te dien einde werd ter hoogte van de Magerstraat een wissel geplaatst, wat het versporen en rijden op tegenspoor mogelijk maakt. Dit werk begon op 17 juni. Op 24 juni werd deze wissel aangesloten, en 361 reed er het eerst over. Tot 1 juli reed men op tegenspoor tussen de terminus en de nieuwe wissel, richting stad. Die dag werd de eindhalte bij de nieuwe wissel gebracht, en werden drie rijtuigen, - 330, 317 en 327- naar het zopas verlaten eindpunt gebracht voor de dienst op lijn 20. In de stelplaats werd 322 (terug hersteld!) in reserve gehouden. De doortocht langs de werken bleef mogelijk, maar er was gevaar voor verzakking. Daarom besloot men tot deze maatregel. Op 5 juli stond men de regelmatige dienst terug toe, maar toen blijkens feiten van verzakking en verschillende kortsluitingen de veiligheid onvoldoende bleek, besloot men tot een nieuwe isolatie van lijn 20. Deze eindigde op 12 juli, waarna de toestand van voor 1 juli werd hernomen. Van 5 tot 8 juli waren enkel de emr 317 en 330 voor lijn 20 afgezonderd. Op 9 juli echter kwam 327 er bij. Tijdens deze afzondering konden er geen rijtuigen van lijn 20 naar het St. Pietersstation doorrijden. Om daaraan tegemoet te komen moesten de dienstrijtuigen 7 en 3 van lijn 2, vertrek resp. 11.57 en 16u.20 aan het station, hun film op 20 MELLE plaatsen.

Wegens grote hitte op maandag 1 juli zijn de sporen uitgezet in de Hoogstraat. Daardoor ontstond een onderbreking op lijn 3. Ook de sporen op de Muidebrug bleken last van de warmte te hebben. Mens de brug geopend, kreeg men ze niet meer dicht. Het gestremde verkeer hinderde de dienst op de lijnen 4 en 10.

WG. Gent.

Tijdens de tweede helft van juli, Gentse feesten, wordt op alle lijnen de zondagsdienst in acht genomen. (frekwentie 15')

Geruchten doen de ronde als zou men vanaf volgende zomer op de zondagen op alle lijnen autobussen in dienst stellen. Hierover echter kon tot op heden geen overeenkomst worden bereikt. Het zou spijtig zijn, want Gent dat tijdens de week zindert van leven, zou op de toch al rustige zondagen alleen nog maar wat doodser worden. Verviers bv. is een dorp op zondagen!

UIT DE HOOFDSTAD: MIVB:

Er zijn sedert de laatste netswijzigingen in Brussel allerhande dingen gebeurd, die we voordien niet gekend hebben. Een stad die leeft, evolueert. Nu de verlofperiode is aangebroken zijn weer enkele ongewone materieelsverdelingen waar te nemen.

Allereerst is er de 7010 die sedert enige tijd terug in het stadsbeeld verscheen, maar voorlopig niet in reizigersdienst. Men zal zich het ongeval herinneren aan het IJzerplein, begin 1967, een waarbij dit rijtuig op lijn 10 geheel uitbrandde. Men heeft dit rijtuig nu van een Faivelypantograaf voorzien, en aan de terminus Meiselaan worden af en toe proefritten gehouden. Men overweegt in Brussel nl. het invoeren van de pantograaf in de Metro-tunnels. Het rijtuig is gestald in stp Koningslaan.

Tussen de Alfred Madoulaan (Stokkel) en het Bos (Oudergem) wordt een eigen bedding aangelegd, tussen de bomen. Dit voor de lijnen 44 en 45. Sedert 29 juni rijdt lijn 102 en 102 bis, vanaf het Saincteletteplein via lijn 101 naar de Ninoofsepoort. Vandaaruit wordt via 63-76 naar het Hertogin van Brabantplein gereden, vanwaar verder normale reisweg. Dit ingevolge rioleringswerken in de omgeving van de Ribaucourtstraat. De tåestand zal nagenoeg twee maand duren. Ondertussen werd voor het niet bereden gedeelte van 102, een autobusdienst 102 in dienst gesteld! Op 28 juni deed zich een stroomonderbreking voor die ruim drie uur duurde! Het gebeurde kort na de morgenspits. Er groeiden trams in Brussel....

Sedert 1 juli rijden in de stille avonduren de vrijgekomen rijtuigen van lijn 102 op de lijnen 63 en 76. Het gaat hier om emr 1501-1515!

OP 29 juni verschenen op lijn 26 (!) PCC en 5001-5025 rijtuigen. Oorspronkelijk hadden ze slechts een film aan de voorzijde. Men ziet ze enkel op zaterdag in dienst op de lijn 26. Er gaan trouwens geruchten dat bij het afschaffen van lijn 28, de lijn 26 zou worden verlengd van het Montgommeryplantsoen naar St. Lambrechts Woluwe.

Aan het Queteletteplein werd één spoor met de Metrotunnel verbonden. Vermoedelijk voor proefritten.

Lijn 90 wordt wel eens meer met PCC rijtuigen bediend. Dit gebeurde voor het eerst op 6 mei '68. Tijdens de avonduren worden de lijnen 52 en 55 nu ook met 9000 gereden. Voor 52 was dit reeds langer het geval. Wanneer tot voor enkele weken het rijtuig 4043 dienst moest doen op lijn 90, gebeurde dit nog steeds met de rood-blauwe film. Thans is ook dit rijtuig van een nieuwe film voorzien.

Naar verluidt zou er onderhandeld worden tussen de MIVB en de Trammaatschappij van Kopenhagen, betreffende het overnemen van de Kopenhaagse gelede trams door de MIVB. Van dit bericht hebben we geen bevestiging, maar we achten het zeker niet uitgesloten.

De laatste bladzijde van dit nummer wijden we dan gans aan het recente verleden. Een verslag over het inhuldigen van de stoomtraktie op de TTA brengen we U dan in ons nummer 11, dat einde augustus verschijnt.

Zend U ook eens een berichtje uit uw vakantieplaats????

Op 31 oktober 1967 brak te Brussel een periode van grote hervormingen op het tramnet aan. Die dag, -een dinsdag, want in Brussel gaan bijna alle veranderingen in op een dinsdag- werd de nieuwe lijn 90 in dienst gesteld, alsmede een autobuslijn 78. (zie reisweg blz 3 van TP nr 2.) Bovendien kwam er een einde aan de uitbating van tramlijnen 74, 90, 90/91, 91 en 91/90. Zeer korte tijd na haar ontstaan werd de ab lijn 78 beperkt tot uitbating op wekdagen ma-vr, en neemt de dienst omstreeks 20 u een einde. (30.11.'67)

De lijn is trouwens slechts 1,3 km lang, maar toch zijn er vaak twee bussen in dienst!

De lijn 90 vervangt de samengestelde lijn 90/91, maar de sectie Zuid-Noord wordt niet meer door de nieuwe lijn bediend. Waar vroeger veelal gereden werd met standaardmaterieel, treft men nu haast uitsluitend de 4001-4043 aan. De jongste tijd echter ziet men op de morgenuren wel eens meer een PCC rijtuig verschijnen, terwijl de avondpits meer standaardmaterieel te zien geeft.

28 november 1967.

De tweede fase treedt in werking, en brengt met zich, het verdwijnen van de zo vertrouwde lijn 15 Zuid-Zuid, via Naamse Poort, Noord, Klein Kasteeltje. De ab 64 beleefde de nacht daarvoor haar verdwijnen uit het stadsbeeld. Lijn 15 wordt vervangen door 101, maar via de ondergrondse straat van het Zuidstation, en lijn 102 ontstaat op het traject Zuid-Zuid via Naamse Poort, Noord - IJzerplein, de Ribaucourtstraat-Hertogin van Brabantplein-Van der Meerenstraat. Een belangrijk gedeelte van de ab lijn 64 wordt weer door een tram bediend!

De tekst en kleuren van deze nieuwe lijnen werden medegedeeld in TP nr 2, blz 3.

Dinsdag 12 december 1967.

Vandaag treedt een nieuwe lijn in dienst, nl 103 bis. Het is slechts een begin, later zal de eigenlijke 103 volgen. Tekst film en bopbord, zie TP nr 2 blz 4.

Dit heeft als gevolg dat lijnen worden ingekort als volgt:

P. NAAMUR	NAAMSE P.	Kleuren
PONT WOLUWE 45	WOLUWE BRUG	groen-rood
TERVUREN	TERVUREN	lijnnr:rood.

Lijn 56 gaat rijden tussen Evere en het Zuidstation als lijn 56 doorstreept, en in omgekeerde richting met het vroegere kopbord 56.

Lijn 76 verliest de sectie Meirrondepunt-COOVE. de nieuwe aanduidingen verschenen in TP 3 blz.3

De ab lijnen 20 en 22 worden versmolten tot één lijn: 20 De reisweg wordt de vroegere lijn 20 vanaf de Baziliek tot de P.Devroyestraat, en vanaf daar verlengd naar het Verheylewegherplein. Dit betekent het einde van lijn 22.

De autobuslijn 76, die een gedeelte was van de vroegere tramlijn 76, nl. Meiserplein-Kerkhof van Brussel, en die ook dezelfde lijnkleuren droeg, wordt vernummerd in 77, met dezelfde kleuren en bestemmingen.

Ten slotte ontstaat op die dag ook de tramlijn 75, die een deel van de lijn 56 bedient, nl. RP Meir-Neerpede.

Voor de tekst en kleuren: zie TP nr 3 blz 1.

Voordien bestond er in Brussel geen 75, en haar bestaan was van korte duur. Inderdaad, op 4 jan '68 reeds wordt de tram vervangen door ab 103 groen-geel-groen, met dezelfde bestemmingen. De diensten van lijn 75 werden alléén verzekerd met rijtuigen 9076-9078-9079. Mogelijk nog één of twee méér, maar dat vermelden we dan later, wanneer we dat met zekerheid kunnen zeggen. (wordt vervolgd)