



'T

V O S S

KE

MAANDBLAD van de V - O - S - S

- 1 - 05 - 1982



VRIENDEN v/h

OPENBAAR

STADS- en

STREEKVERVOER

Wegens verlof van de voorzitter (tussen 23 mei en 12 juni) is het onmogelijk het volgende 't VOSSske tijdig klaar te krijgen.

'-~r zal het nummer van juni niet verschijnen en moet
-~r op wachten.

VANWEGE HET BESTUUR :

Met ingang van ons tweede jaar werd het bestuur van uw klub grondig veranderd.

Onze nieuwe leiding is nu :

Voorzitter : De Caulaerde Jacques

Ondervoorzitter : Raymond Poot (deze is volgens ons hiervoor het meest geschikt omdat hij het beste op de hoogte is van de trambedrijven in binnen en buitenland). Hij zal ook zoveel mogelijk als reis-leider optreden.

Secretariaat en verzending van de boekjes : Mia Gys

Public relations en boekhouding : Eric Morbé

Reserve bestuurslid : Walter Lommaert (wegens te veel werk kan de heer Lommaert niet voldoende tijd vrij maken voor het bestuur van de VOSS en nam de functie van mr R. Poot over. Hij zal echter wel optreden bij afwezigheid van een der andere bestuursleden en ons (en uw klub) met raad en daad bijstaan).

Controle van de boekhouding : Alain Macquet en Eric Jeurissen.

Wij hopen dat dit nieuw bestuur 't VOSSke evengoed, of nog beter als voordien, zal kunnen beheren en tot een goede en gezellige klub kan doen uitgroeien.

KLEINE WIJZIGING VAN HET REGLEMENT :

Op de laatste bestuursvergadering werd besloten art nr 18 uit ons reglement te schrappen.

Deze beslissing werd genomen om discriminatie te vermijden.

Dienstverlening aan de reizigers in Nederland :

Op woensdag 31 maart raakte in de Haagse Walnootstraat een bus defect. Terwijl men op een vervangbus wachtte, kwam er een bovenleidingsmontagewagen voorbij, van de HTM, waarvan de bemanning (spontaan!) de gestrande passagiers een lift aanboden. Dit werd graag aanvaard en zo reed deze "bovenleidingsbus" met 11, tevreden, reizigers in de cabine naar het Centrum en station 'Hollands Spoor'. Hierdoor konden deze mensen zonder al te veel vertraging hun bestemming bereiken.

Dit stukje extra service zal ongetwijfeld het imago van de HTM bij het publiek weer wat hebben verbeterd.

Uit HTM-Journaal nr 9 van 1.4.'82).

TENTOONSTELLING WILRIJK :

Het koersbord, van lijn 5, dat men op deze tentoonstelling kon zien was niet hetgene onze vriend Guy De Coster had gemaakt.

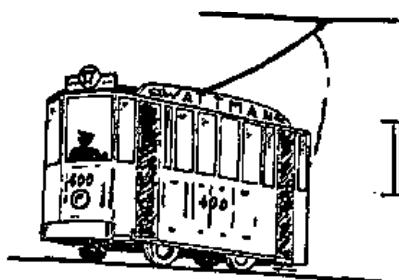
Het was een eigen fabrikaat van de gemeentediensten van Wilrijk.

Ons kopbord -wat de Guy zo prachtig had gemaakt- was nergens te bespeuren.

AKTIE OPENBAAR VERVOER :

De tweede reeks van 'Aktie openbaar vervoer' is weer op de BRT 1 te zien. Nu echter op vrijdag telkens om 18u30. Het zijn 8 gevarieerde programma's waarin korte spots met scheve toestanden zijn opgenomen naast vele aktuele rubrieken.

M I V



I N F O

MIVG :

Verlenging lijn 1: einde maart werd eigen bedding tussen de Botestr in Wondelgem en het geplande eindpunt Liefkensstr uitgegraven.

Lijn 22: van deze tramlijn werden onder het viaduct van de E3 enkele haltes van verhoogde perrons voorzien.

Nieuwe handstempels: sinds 1 april hebben de Gentse trambestuurders nieuwe handstempels in gebruik. Deze werden van 6, inplaats van 5 cijfers, voorzien zodat nu de volledige lijn kan gestempeld worden.

Gratis vervoer politieagenten: vanaf 5.4 mogen de politieagenten ook in burger, en buiten hun dienst, gratis vervoerd worden.

Lijnonderbreking lijn 1: de onderbreking, welke sinds 26.2.82 op lijn 1 van kracht was is voort. De verzakking aan de Palinghuizen is weer hersteld en zodat de trams kunnen doorrijden. Het zijn echter enkel de trams welke door mogen. Aan de Palinghuizen zijn beweegbare slagbomen geplaatst om de auto's tegen te houden. De eerste tram welke door reed was PCC 46.

Parking personeel: op de stelplaatskoer is sinds half april een parking voor de auto's van het personeel aangebracht. Deze parkeerplaats bevindt zich waar de oude ontvangstgebouwen stonden.

Verlenging lijn 1: op 15.4 werd het uitgegraven traject Botestr - Liefkensstr in Wondelgem van steenslag voorzien.

Nieuw onderstation Wondelgem: op 21.4 werd dit onderstation (voor de verlenging lijn 1) in gebruik genomen. Het moet de sectie Botestr Wondelgem - De Smetstr Gent van stroom voorzien.

NMVB - CHARLEROI :

Tramlijn 90: tussen Anderlues, via Binche, en La Louvière werd tramlijn 90 vernieuwd en sinds 19.4, met de nieuwe gelede wagens (type 6100) in dienst gesteld.

MIVA :

Traject verandering lijnen 25, 25Bis en 26: vanaf 5.4.82, te 13uur, is het traject van de lijnen 25, 25B en 26 veranderd.

De nieuwe reiweg is nu: vanaf kruispunt Kasteelpleinstr/Terninckstr, rechtdoor Kasteelpleinstr, links Kronenburgstr, rechts Nationalestr, rechts Lombardevest en links Geefstr met eindpunt ca 20m vóór de Schoenmarkt.

Richting Wilrijk : bij vertrek aan het eindpunt dient tot aan de stoplijn gereden te worden (detectie verkeerslichten) vervolgens links Schoenmarkt - Groenplaats, links Nationalestr en verder normale reiweg.

Halte verplaatsing lijn 19: vanaf 10.4 werden de beide haltes, richting Van Stralenstr, aan Bisschoppenhoflaan 111/113 (Bevernagelei) en

Bisschoppenhofl. 203/205 (Meyerstr) vervangen door één aan de Bisschoppenhofl 141 (Van Deynstr).

Zoo-Flandriabus: in het paasweekeinde van 10, 11 en 12 april reed de Zoo-Flandriabus weer tussen het Centr station en het "Steen". De dienst werd met Fiat 648 gereden. In tegenstelling met vorig jaar was er nu, niet om het uur maar, om het half uur een vertrek. Men volgde dezelfde reisweg als in de zomer '81 en er werden ook nu geen plaatsbewijzen op de bus verkocht.

Halteverplaatsing lijnen 1, 12, 23 en 24: aan de Frankrijklei/Nationale Bank werd de halte van de lijnen 1, 12, 23 en 24, sinds 15.4, richting Zuid verplaatst tot 35m vóór de verkeerslichten (dwz 14m achteruit).

Rood/witte trams: de 2065 verliet, in de nieuwe kleuren en Scharfenberg, de CW op 13.4 en kwam een dag later in dienst op lijn 2, volgnummer 11. Hij heeft ook een andere vloerbekleding, nl groen.

PCC 2036 reed de CW uit op 28 april.

Verdwenen 'Bloementram' 2064: op 16.4.82 werd de eerste van onze "Bloementrams" van het net gehaald. Omstreeks 13u55 werd de 2064 op lijn 12 uitgewisseld en naar de Centrale Werkplaats te Hoboken gebracht. Op het ogenblik van de publicatie van dit nummer was hij al bijna helemaal afgebroken, om in het rood-wit te worden geschilderd en van Scharfenberg te worden voorzien.

Dus voor foto's van de 2067 niet te lang meer wachten !

Wachthuisje Groenplaats: omstreeks de middag van 28.4 werd het wachthuisje, van de buslijnen 25, 25Bis en 26, aan de Groenplaats afgebroken.

Bovenleidingsbagguette onder brug Mercatorstr.: in de nacht van 28 op 29 april werd de bovenleiding door een vaste bagguette vervangen. Hierdoor verdwijnen de hinderlijke schokken, welke de trams ondervonden wanneer ze onder deze brug reden.

Lijn 11: door de Miva-direktie en het stadsbestuur zou overeengekomen zijn dat tramlijn 11 (voorlopig ?) voor nog enkele maanden door de metro zou blijven rijden. Men wil tot na de werken in de Wolstraat (waar de tramsporen naar het midden van de straat dienen te verhuizen) en Korte Nieuwstraat lijn 11 uit deze straat houden.
(Uit Gaz. Van Antw. 28.4.82).

M6torwagen 4417: wordt bijna dagelijks als 'Leswagen', voor het loods-personeel, gebruikt.

NEDERLAND :

=====

AMSTERDAM GVBA :

In de loop van de maand maart werd BW 999 tot open werkwagen, nr H11, omgebouwd. Hiervoor werd het dak en ramenpartij afgezaagd.

DEN HAAG HTM :

Aflevering 3000-den: op 19.3 kwam de 3035 aan en op 26.3 de 3036, gevolgd door de 3037 op 17.4.

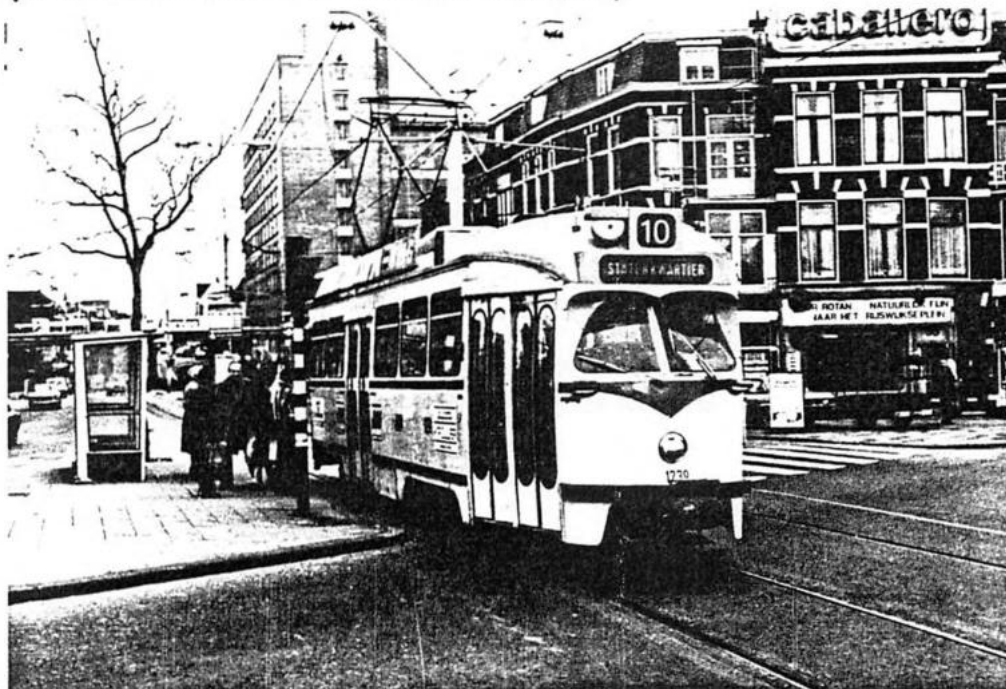
Sloop 1200-den: sinds 30 maart staan op het terrein, van loods Scheveningen, de volgende PCC's : 1206, 1208, 1212, 1214, 1218, 1220, 1222, 1224, 1226 en 1232 met dichtgeklonken voordeuren (de achterdeuren kunnen nog geopend worden).

Tussen 22 en 24 maart werd de 1204 gesloopt en de 1223 zal hetzelfde ondergaan.

Laatste 1200-den op lijn 10: op 30 maart reden de laatste 1200-den op lijn 10. Dit waren de nummers 1227, 1228, 1230 t/m 1232, 1239 en 1240. Nu kan men ze nog alleen op lijn 1 en 11 zien.

Nieuwe Unimog voor busmaterieel: op 5.4.82 werd de nieuwe Unimog in gebruik genomen. De wagen heeft een automatische versnellingsbak. De opbouw achter de cabine is geheel afsluitbaar en bevat een grote

schroefcompressor welke door een aparte twee-cylinder dieselmotor wordt aangedreven. Deze compressor zal dienen om het vastzetten van wielmoeren en om bussen, waarvan de luchtdruk is weggefallen, tijdelijk van lucht te voorzien zodat deze kunnen geslept worden zonder de achterremveercylinders los te zetten. In de opbouw is ook een lift om reservewielen te tillen en voorzieningen om water, motorolie en dieselolie over te pompen.
(HTM-Journaal nr 11 van 5.4.82)



Laatste dag dat er 1200-den op lijn 10 reden. PCC 1239 steekt het Rijswijkseplein over.

30 maart 1982.

Foto Frans Wellner uit Baarn Nederland

Deze wagens worden nu buiten dienst gesteld. De reeks 1201 - 1240 werd in 1963 bij La Brugeoise, te Brugge, gebouwd

ROTTERDAM RET :

In maart kreeg de RET, van minister Zeevalking, de toestemming om nog 15 trams aan te schaffen. Dit zou als beloning zijn voor het beleid van de RET, dat erop gericht is het autogebruik in de binnenstad te beperken door het openbaar vervoer te stimuleren. Tussen 1973 en '80 steeg het reizigersaantal met maar liefst 24 %.

Haagse PCC in Rotterdam: op donderdag 15.4.82 reden de PCC's 1182 en 1185 een proefrit op lijn 2, tussen Maashaven (metrostation) en Tuinenhoven. Omstreeks 14uur werd de rit aangevangen en duurde tot omstreeks 14u50, waarna de rijtuigen onmiddellijk inrukten.

Het publiek reageerde in het algemeen nogal enthousiast over hun 'nieuwe trams', vooral de met kussens voorziene zetels waren voor hen buitengewoon. De Ret gebruikt nl, in verband met vandalisme, al jarenlang harde kunststoffen banken.

(informatie van een onzer korrespondenten).

Opening Oost-West/Metro-Sneltramlijn:

Deze opening zal een dag vroeger plaats hebben, namelijk op 6 mei in plaats van 7 mei. Sinds 5 april rijdt men op deze lijn reeds volgens dienstregeling maar zonder passagiers.

Ter kennismaking kan het publiek op 8 en 9 mei gratis op de nieuwe lijn rijden. Op alle stations zal zaterdag 8.5 de een of andere activiteit gehouden worden. Er zal ook, tussen 10.00 en 17.00u, een museumtramlijn rijden van het Centraal Station naar het metrostation "Coolhaven". De dienst wordt verzekerd met trams van de RET en de "Tramweg Stichting".

(Uit Het Openbaar Vervoer nr 287)

Levering nieuwe wagens: de 707 werd in Rotterdam afgeleverd op 17.3.

Door de aflevering van deze nieuwe wagens ontstond plaatsgebrek. Hiervoor is men, op het terrein van de CW, aan de Kleiweg extra opstelsporen aan het leggen. Op deze sporen zal materieel in open lucht worden gestald.

Ombouw tot dubbelgelede trams: de RET wil 24 van de 33 wagens uit de 600-reeks, dubbelgeleed maken. Hiervoor zou het tussenstuk van de serie 301-324 worden gebruikt. De 321 en 602 zijn reeds in ombouw, waardoor de 321 enkelgeleed en de 602 dubbelgeleed gaat worden.

Verbouwing werkwagen H55: de laatst overgebleven transportwagen, bakwagen nr H55, wordt in de CW tot kleine kraanwagen omgebouwd. In augustus 1960 werd van de MW 25 de bovenbouw afgezaagd en zo ontstond de H 55.

(Uit Railnieuws van april '82).

DUITSLAND :

=====

BOCHUM :

BoGeStra: sinds 29.3 zijn de eerste "Stadtbahnwagens" type M6C in dienst op lijn 308/318.



Een van de Stadtbahnwagens der BoGeStra. Deze zijn 20,44 Meter lang, 2,30m breed en 3,306m hoog. Snelh.: 80km/u Gewicht:27,8ton Capaciteit : 36 zit-en 130 staanplaatsen. Het zijn 6as-sige tweerichtingswagens.

(Foto archief WATTMAN)

Op de openingsdag deden de wagens 336 en 334 dienst. In de loop der week konden ook de 335, 337, 338 en 339 voor reizigersdienst worden ingezet.

Wegens plaatsgebrek bij de BoGeStra werd de levering van de 4 laatste nieuwe trams (nr 352 t/m 355) een maand verschoven.

KREFELD:

Op 3.4.82 werd het nieuwe stuk naar Elfrath in gebruik genomen. Met de historische MW 93 werden de genodigden naar Elfrath gebracht.

ZWITSERLAND :

=====

In Genève is de aflevering van 27 nieuwe gelede trolleybussen aan de gang. Zij worden door Saurer/Hess/BBC-Sécheron gebouwd.

SPANJE :

=====

De FEVE, in Valencia, heeft de ex Buurtspoorwegtrams van de lijn Gijon naar Aviles overgebracht naar de noordelijke voorstadslijnen van Valencia.

(Uit Het Openbaar Vervoer nr 287).

=====

WERP MIJ NIET WEG ! MAAR GEEF MIJ DOOR AAN ANDERE GEINTERESSEERDEN!


=====

Op 19.4 kwam de MW 5351, uit Brussel, te Edegem aan. Woensdag 28.4 was voor het trammuseum van Edegem een drukke dag. Toen bracht men de BW 919, omstreeks 11uur, gevolgd door de MW 484, tussen 15 en 16uur, vanuit Woluwe naar Fort V. Nadat door Miva enkele rails waren gelegd kon men de MW 7386 (ex VA), MW 6451 en 5351 op hun definitieve plaats zetten. Ook de trolleybus 45 staat reeds op zijn vast plaatsje in het museum. De officiële opening is voorzien op 12 juni, vanaf 14uur -die dag- kan men de Antwerpse wagens, welke prachtig gerestaureerd zijn, bewonderen. De tentoonstellingsruimte zal geopend zijn : elke zaterdag, zondag tussen 14 en 18uur (ook op feestdagen).

TE KOOP BIJ DE NMVB:

Een poster op basis van een tekening (formaat 70x50cm) met één van de prachtige nieuwe gelede trams, welke momenteel aan de kust en in Charleroi in dienst zijn. Deze poster kan rechtstreeks bekomen worden in het kantoor van de NMVB aan de prijs van 80F. De normale prijs, per post, is 100F te bestellen op PR. 000.0003227.26 van de NMVB - 1040 Brussel met vermelding "Poster". Wegens te hoge incasseringkosten worden cheques vanuit het buitenland niet aanvaard.

TE KOOP BIJ VOSS:

Het eerste "WATTMAN" nummertje is aan de prijs van 125F+ verzendkosten te koop. Hierin staan een vijftiental zéér interessante berichten en dienstorders van de TA "Tramways d'Anvers", tussen 1907 en 1926 in. Onder andere waar de naam "de Groene" vandaan kwam en wat men op het stuk enkelspoor in Merxem in 1907 diende te doen. Ook van in de eerste wereldoorlog staan er een paar berichten in vermeld.  Wie deze "Wattman" wil mag niet te lang wachten, ER ZIJN MAAR EEN TIEN-TAL te koop. Dit om te beletten dat deze belangrijke dienstorders te veel worden verspreid.

HET BUDAPESTER-MATERIEEL VAN DE N.Z.H.V.M.

deel 1

Dit jaar zal het zo'n 20 jaar geleden zijn geweest, dat men de befaamde Budapesters voor het laatst op de lijnen van de Noord-Zuid-Hollandsche Vervoers Maatschappij N.V. (hierna kortweg als NZH aangeduid) kon zien rijden, zowel op de normaalspoorlijnen als op de smalspoorlijnen. Dit materieel, waarvan we in dit deel de normaalspoor-Budapesters behandelen (het smalspoor-materieel wordt in een volgende 't VOSSke besproken!), werd in het begin gebruikt op de lijn Leiden-Den Haag-Scheveningen. In 1919 bepaalde de toenmalige direktie wat voor materieel op deze lijn zou komen rijden: zeer krachtige motorrijtuigen op twee-assige draaistellen die, rijdende met maximaal 3 BW's, nog een snelheid van 60km/u moesten kunnen ontwikkelen.

Door Ganz & Co. - Danubius in Boedapest (Hongarije) werden 50 normaalspoorrijtuigen met een groot middenbalkon gebouwd. Deze 50 rijtuigen waren onderverdeeld in 11 MW's met een vermogen van 4x140PK en een 12 tal bijhorende BW's. Deze 23 wagens zouden in dienst worden gesteld op de lokaaltramweg Leiden-Den Haag. De 23 rijtuigen werden onderverdeeld in de serie A401-411 (motorwagens -zie foto) en B401-412 (bijwagens). De MW's hadden een 'A' voor hun nummer en de BW's een 'B'. Verder werden 12 soortgelijke MW's van 4x55PK gebouwd (A501-512) en 15 bijpassende BW's (B501-515). Deze 27 wagens waren bestemd voor de lijn Voorburg-Den Haag-Scheveningen.

De beide reeksen kwamen in dienst in 1924. Het waren de eerste rijtuigseries welke voor het eerst het Pruisisch blauw en zilvergrijs als 'huisstijl'-kleuren kregen. Ook kregen zij als eerste de (Amerikaanse) automatische Tomlinson-koppeling. De 400-en verwierven als Budapesters

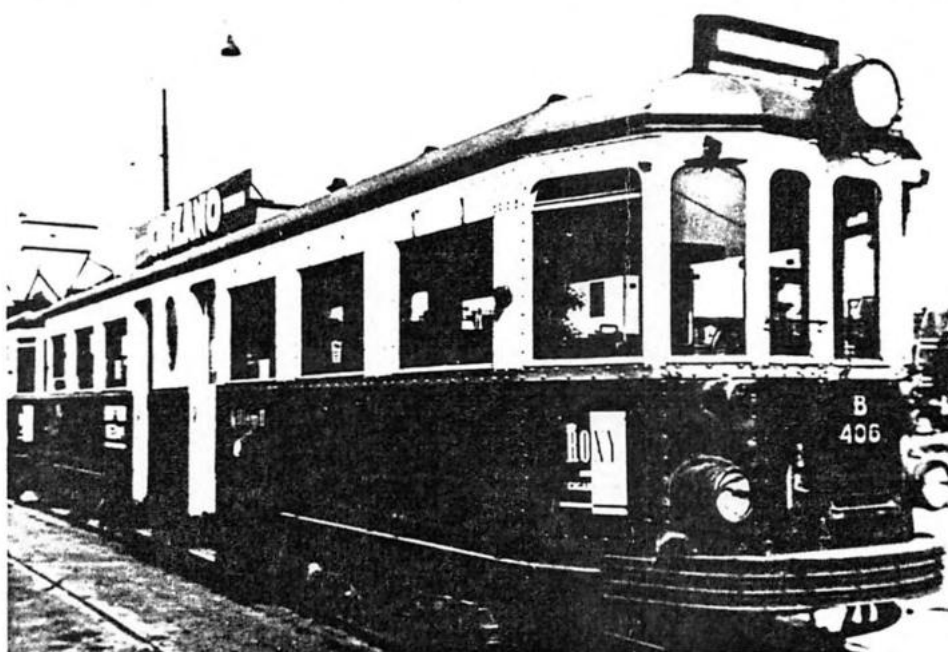
bekendheid, vanwege het ruime en gerieflijke interieur. Ook waren zij befaamd vanwege hun grote rijkwaliteiten.

De MW's werden in 1923-'24 gebouwd. Bij de indienststelling hadden de MW's 2 panto's, maar vanwege de hoge stroomspanning werd de tweede panto als overbodig zijnde verwijderd.

Behalve op de lijn Leiden-Den Haag reden de Budapesters ook op de doorgaande diensten Scheveningen/Den Haag - Katwijk/Noordwijk.

Tot 1938 hield men de volgende samenstelling: A-B-B, waarbij de MW voorop reed. Begin '38 hadden de Budapester-tramtreinen de samenstelling B-A-B. Deze trek/duwcombinatie bleef permanent. Op de eindbalkons van de BW's werden hulpstuurstanden aangebracht en werden de BW's van de nodige leidingen voorzien. Het voordeel van een dergelijke combinatie was dat een MW bij het eindpunt niet meer om hoefde te rijden om aan de andere zijde van de BW's aan te koppelen. Bij de NZH kende men geen eindpuntlussen, vandaar !

In 1930-'32 konden enkele 400-en worden gemist, daar op de normaalspoorlijnen nieuw materieel in dienst werd gesteld, weshalve in 1931 de A411 en in 1932 de A410, A412 en B411 geschikt werden gemaakt voor diensten op de smalspoorlijn Amsterdam-Zandvoort. De B410 volgde in 1949.



Noord-Zuid-Holland
bijwagen nr B 406 op
de lijn naar Katwijk.

Foto van mijnheer
J. Deys - Amsterdam

(verzameling archief
Wattman).

Men reed in de samen-
stelling : Bijwagen/
motorwagen/bijwagen.

In 1952 reden de normaalspoor-Budapesters hun laatste diensten op Katwijk en Noordwijk. In dat jaar werden zij gesloopt, met uitzondering van de B405, die in '61 de prooi van de vlammen werd. Dit uitstel van executie had hij te danken aan een botsing met een vrachtwagen in Voorburg, jan 1959. Het heeft lange tijd geduurd eer de kwestie rond de verzekering tot volle tevredenheid van de NZH was afgewikkeld.

Hoofdgegevens normaalspoorrijt. A401-409 en B401-409, 411 en 412:

Gewicht motorwagens	:	36.610 kg
Motoren	:	4 EEC-motoren à 140 PK
Maximum snelheid	:	ca 80 km/uur
Gewicht bijwagens	:	20.500 kg
breedte	:	2,346 meter
Lengte over de buffers	:	15,100 meter

Bronvermelding:

J.F. Smit "De gesch. v. de Blauwe Tram; een eeuw streekverv. v. Scheveningen tot Volendam" en L.J.P. Albers: "De Blauwe Tram; 1924-'61"

Bewerkt door mr Frans Wellner - Baarn/Nederland.

(wordt vervolgd).

Verantwoordelijke uitgever: DE CEULAERDE JACQUES
TWEELINGENSTRAAT 82
2000 ANTWERPEN

031 / 35.26.77

Maandblad van de "Vrienden v/h Openbaar Stads- en Streekvervoer" ofwel de VOSS.

Niets uit dit blad mag worden overgenomen zonder schriftelijke toestemming van het bestuur.

Alle, door de leden, ingezonden informatie valt onder de verantwoordelijkheid van de inzender.



**typo - offset
drukkerij frank rypens**