



'T

V O S S

KE

MAANDBLAD van de V - O - S - S

- 1 -07- 1982



VRIENDEN v/h

OPENBAAR

STADS- en

STREEKVERVOER

VANWEGE HET BESTUUR :

Het bestuur wenst allen, die nog niet in verlof zijn geweest, een prettige en zonnige vakantie toe. Wij hopen U allen heelhuids op de vergaderingen te mogen weerzien.

Wilt U weten waar er trams of trolleybussen rijden ? Bel dan even naar het secretariaat, waar een lijst van bijna alle tram-en trolleybusbedrijven ligt.

Nieuwe leden :

De heren Vanhoej F., Wellner Fr. en Diegenant W.

Trammuseum - Fort V :

Op 17 febr. '82, omstreeks 10.00uur, werd met de MIVB baantraktor de eerste wagen voor het trammuseum gebracht.

Foto uit De Nieuwe Gazet van 18 februari '82.

BENT U

REEDS

NAAR

FORT V

GEWEEST

???



Op 17 mei arriveerde te Edegem, vanuit Brussel, de BW 1660. Na het afladen hiervan werd omstr. 11u in de CW te Hoboken de MW 4408 opgeladen. Nadat om 11u45 de panto was verwijderd kon de wagen op de Mivb-baantraktor gereden worden. Om 11u55 was dit in orde, te 12u 15 vertrok men dan vanuit Hoboken naar Fort V waar men te 12u40 toe kwam. De MW 4408 stond omstreeks 13u40 op zijn plaats in het museum. De NMVB-bus nr 1216 (Gr Brossel) bracht men op 4.6 en op 7.6 kwam de MIVA-bus 530, als laatste wagen, het trammuseum verrijken. Met de komst van deze bus is voorlopig (tot einde 1983 begin '84) het wagenpark volledig.

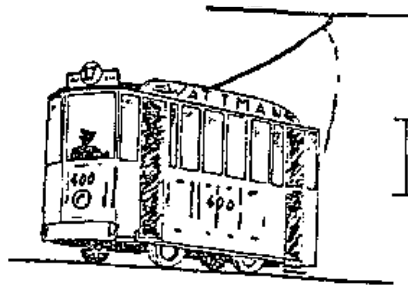
De opening van het museum gebeurde op 12 juni door mevr Tindemans en de heren Bertels (kabinetschef van minister De Croo) en J. Van Den Kerkhof (burgemeester van Edegem).

Dat er wel degelijk belangstelling voor de oude wagens bestaat, bewijzen de volgende cijfers : op zaterd. 12.6, in de namiddag, telde men ong. 400 bezoekers. De zond. 13.6 brachten 860 mensen een bezoek aan het museum. Het tweede weekeinde was al niet veel minder, op zaterd 19.6 (bij zeer slecht weer) kwamen 110 geïnteresseerden en op 20 juni waren dit er 850.

Aan al onze leden, welke nog niet zijn gaan kijken, kunnen wij een bezoek warm aanbevelen, het is werkelijk de moeite waard. Ook het karrenmuseum mag men niet voorbij lopen.

Verder hopen wij dat het 'Antwerpse Trammuseum' op zoveel belangstelling kan blijven rekenen.

M I V



I N F O

MIVA :

Zoo-Flandriabus: reed weer op 8 en 9 mei, het was de bus 584 welke de dienst verzekerde.

Nieuwe controlewagens: op 19 mei, vanaf 11.30, kwam de eerste nieuwe controlewagen (VW Golf) in dienst. Hij werd voor het eerst op post 'Hoboken' gebruikt door controleur nr 86.

Op 22/5 waren er 3 van deze wagens binnen.

Bus 592 met nieuwe lijnaanduidingen: op 25.5 verliet de Fiat 592 de Centr. Werkpl. in het rood/wit. Deze bus werd ook uitgerust met elektronische richtingsfilms. Het zijn kleine plaatjes, aan de ene kant zwart en aan de andere kant geel, welke draaiën volgens de code die wordt ingesteld. Door deze nieuwigheid kan praktisch alles op de richtingsfilms vermeld worden. De bus is echter nog niet in reizigersdienst geweest.

Halteverplaatsing lijn 16: sinds 26.5 is er in de Wouwstraat 85, richting Station, een halte bijgekomen.

Halte lijnen 1, 20 en 23: vanaf 28.5 is de halte op de Frankrijklei 15/17, richting Noord, ca 37m achteruit geplaatst.

Keerlus Barnkrachtstr.: vanaf 8 juni kan de lus aan de Barnkrachtstr. en Deurnebaun, te Merksem, niet meer gebruikt worden. De rijdraad van deze lus wordt afgebroken.

Actie De Croo: sinds 11.6 rijden alle trams en bussen met een gele affiche waarop in zwarte tekst te lezen staat: "Stop afbouw tram en bus". Er hangt ook een witte met in blauwe letters: "Stop De Croo" en "Geen afbraak".

Bus 542 uitgebrand: op zaterd. 12.6 omstreeks 7u30 brandde de bus 542 volledig uit. Deze bus was op weg om de dienst op lijn 26, volgnr 2, te gaan verzekeren. Op de "Singel", tussen Berchem Station en de kerk, zou door een ongekende oorzaak plots brand zijn uitgebroken, waardoor deze bus totaal is uitgebrand.

Halteverplaatsing buslijnen 1 en 23: vanaf 14.6 is de halte op de Britselei, richting Zuid, ca 12m achteruit gebracht. Deze is nu aan de huisnr 80/82.

Tramlijn 11 weer in de Ommeganckstr: sinds 22.6 rijden de trams van lijn 11 weer hun normaal traject.

De laatste wagens welke op 21.6 in station Groenplaats vertrokken zijn : R3 om 23.37 - PCC 2121, om 23.52 vertrok R5 wagen 2124 en als laatst kwam PCC 2097, volgnr 10 om 0.08.

De eerst welke in de Melkmarkt vertrok was PCC 2073, R 10, om 6u40.

Rood/witte trams: De 2037 verliet op 17.5 de CW en kwam in dienst op 18.5 op lijn 2. PCC 2079 reed de CW uit op 7.6, men zag hem op lijn 8 de 8st juni. Op 11.5 verliet de 2098 de CW en de reizigers mochten er met meerijden vanaf 12.5 op lijn 11. De 2099 bolde de CW uit op 1.6 en reed voor het eerst in reizigersdienst op lijn 8 een dag later.

Zoo-Flandria bus: tussen 1 juli en 31 september zal deze bus tussen "Het Steen" en de dierentuin weer dagelijks gaan rijden. De reisweg

is dezelfde als verleden jaar, en er zullen evenals in 1981 ook enkele ritten naar Kaai 13 gereden worden. De vertrektijden zijn anders dan vorig jaar. Er wordt nu om het halfuur inplaats van om het uur gereden. Vertrek aan het C. Station is op het uur en het half uur (eerste vertrek om 9.00 en het laatste om 17.30). Aan het Steenplein op het uur 15 en 45 (eerste 9.15 en laatste om 17.45). Er worden evenals vorig jaar geen plaatsbewijzen op de bus verkocht. De Camp-en Poortman-apparaten worden op lijn 29, en de radio op lijn 37 ingesteld.

Pre-metro

 Donderdag 6.5 kwam het 4e metroschild, per schip, toe in de Antwerpse haven. In de nacht van 6 op 7 werd het van het Kattendijkdok, naar de werfput aan het Schijnpoort gebracht. Dit schild moet de onderste en bovenste koker, tussen de stations Elisabeth en Schijnpoort, graven plus ook het bovenste traject van 'Schijnpoort' naar 'Willibrordus'. Vanuit de werfput zal naar 'Elisabeth' (onderste) geboord worden. Hier keert men de mol en kan men deze, vanop het zelfde niveau, laten graven (en stilaan stijgen) naar de bovenste pijp 'Elisabeth - Schijnpoort'. Dan wordt nogmaals gekeerd om zo de bovenste tunnel naar 'Willibrordus' te boren.
 (GVA 7.5.'82)

Op 10.6 werd dit schild in de 25m diepe werfput, aan het Schijnpoort, neergelaten. Het zal in werking worden gezet in september. Intussen kwam op 1.6 het derde metroschild aan zijn einddoel toe, in station St Willibrordus. In 69 werkdagen heeft men met deze 'mol' 1.008m tunnel gebouwd. Er werd een gemiddelde van 14,56m per dag gehaald. Het hoogtepunt was 23,10m op één dag. De beste prestatie in één week (een week van 5 dagen) was 96,80m. Er was ook een maand bij van 378,40m.
 (GVA 11.6.82).

MIVB :

 Op 7 of 8 mei werd de "echte" metro weer 2,2km langer. Vanaf station "Tomberg" werd de lijn verlengd, richting UCL. Door deze verlenging is St Lambrechts-Woluwe de eerste Brusselse gemeente die over de ganse lengte van haar grondgebied, door de metro wordt doorsneden.

De nieuwe stations zijn: Roodebeek, Vandervelde en Alma. Er werd 6 jaar gebouwd aan deze verlenging. Het station Roodebeek -alléén- heeft zo maar eventjes 900 (negen honderd) miljoen gekost, en dan maar over besparen spreken. Door de slechte kwaliteit van de bodem en aanzienlijke hoeveelheid grondwater (men diende onder de Woluwevallei door te graven) heeft men een aparte techniek toegepast, voor het eerst in België, nl dakplaten in gewapend beton met een overspanning van 28 voorgespannen balken.
 (GVA 4.5.82)

MIVG :

 Sinds 2.6 worden, als de andere werkzaamheden het toelaten, lijnaanduidingen voor de verlenging van lijn 1 op de films geschilderd. Op de blanco strook komt :

1	MOSCOU
	WONDELGEM

 De kleur is volledig blauw en enkel de tekst en cijfer is wit gelaten. Op lijn 22 wordt sinds 7.6 het deel te Gentbrugge (onder de E-3) beveiligd met signalisatie, bestaande uit overweglichten en bellen.

Deze zijn op de bovenleidingsmasten bevestigd.

Op 10.6 reed de PCC 28 een rit met genodigden op de berijdbare delen van de verlenging van lijn 1. Er werd teruggekeerd op de overloopwissel Botestraat. Aan boord bevonden zich afgevaardigden van Miva, Mivb, Stil, Htm en Gvba.

PCC 28 werd voorzien van een nieuw bedieningspaneel op beide stuurposten. Onder elk lampje of knop werd tekst aangebracht. Sinds 14.6 werd voor de lijnen 21/22 en 10, op het Maria Hendrikaplein naast de verkeerslichten, een plaat met de tekst "Opletten tram" waartussen een grote afbeelding van een mensenoog, aangebracht. Op lijn 4 werden vanaf 16.6 nieuwe halteplaten, van het nationale type, geplaatst. Ook langs lijn 10 tussen Muide en de Rozemarijnbrug, waar de lijnen 21, 22 en 10 samen rijden, zijn deze borden te zien.

DUITSLAND:

Bochum: In Bochum werd de laatste der 22 nieuwe M6C wagens uit de reeks 334-355 geleverd.

Tot op de dienstverandering, op 23 mei, reden de oude éénrichtingswagens (reeks 250-255) en MW 216 nog in dienst. De MW 251 werd al in jan. uit de dienst genomen nadat; de week voor kerstmis, brand was uitgebroken in deze wagen. Einde april volgden de wagens 252 t/m 255. In de week van 23 mei volgden dan de MW's 250 en 216. Zij waren tot die dag nog dagelijks op lijn 301 te zien. De MW 216 was aan de binnenkant nog volledig uit hout.

Op 28.5 waren bijna alle wagens, door een privé firma, gesloopt.

Hamburg: In de CW is men begonnen een metro stel (type DT1) tot werkwagen nr AT5 om te bouwen. Deze DT1 is de oudste nog in dienst zijnde motorwagen.

De AT5 wordt een spoorproeiwagen die hoofdzakelijk in de lente en de herfst de rails met een onder druk staande water-zand-chemische oplossing moet reinigen. De wagen zal meestal voor dag en dauw zijn werk doen, voor het begin van de normale dienst. De huidige werkwagen AT3 zal dan overbodig worden.

Op 4 mei '82 werd ook in Hamburg een automatische metro, officieel in dienst genomen, op het stuk "Grosshansdorf-Volksdorf". Voorlopig wordt nog zonder passagiers gereden, de wagens bollen gewoon tussen de normale dienstwagens in.

USA :

San Diego: Vorig jaar werd in deze stad de tram ingevoerd. De eerste lijn, welke van het centrum naar de Mexicaanse grens loopt, is een groot succes gebleken. Per werkdag worden ongeveer 13.000 reizigers vervoerd. En op zondagen zelfs 18.000. Deze lijn is winstgevend en het gemeentebestuur overweegt nu een tweede lijn aan te leggen, naar El Cajon. Maar hiertegen is veel verzet gerezen omdat sommige kringen de verbetering van het busnet willen. De bus heeft echter geen aantrek. Los Angeles en San Diego hebben reeds herhaalde reclame campagnes gevoerd voor hun bussen. Zelfs Santa Barbara, dat over een voortreffelijk busnet beschikt moest advertenties in de kranten plaatsen om reizigers aan te lokken.

(GVA 14.5.82)

HTM :

Ontsporing 3000: op 3.5 ontspoorde een 3000 op "Het Buitenhof" (lijn 3). De kraanwagen van de brandweer had ruim anderhalf uur nodig om het gevaarte weer op het goede spoor te krijgen.

PCC's uit Rotterdam terug : op 25 en 26 kwamen de twee PCC's uit R'dam

in Den Haag terug.

Nieuwe trekker voor trammaterieel: Sinds kort werd bij de HTM een nieuwe Mercedes-trekker in gebruik genomen. Hij dient voor het verplaatsen van trams in de werkplaats en op het voorterrein van het complex "Lijsterbesstr".

Door verbouwing in de Lijsterbesstraat zullen verschillende sporen tijdelijk geen bovenleiding hebben en deze trekker dus hard nodig zijn. De wagen kan zowel op de weg als op de rails rijden en kan gemakkelijk een dubbelgelede 3000 verplaatsen.

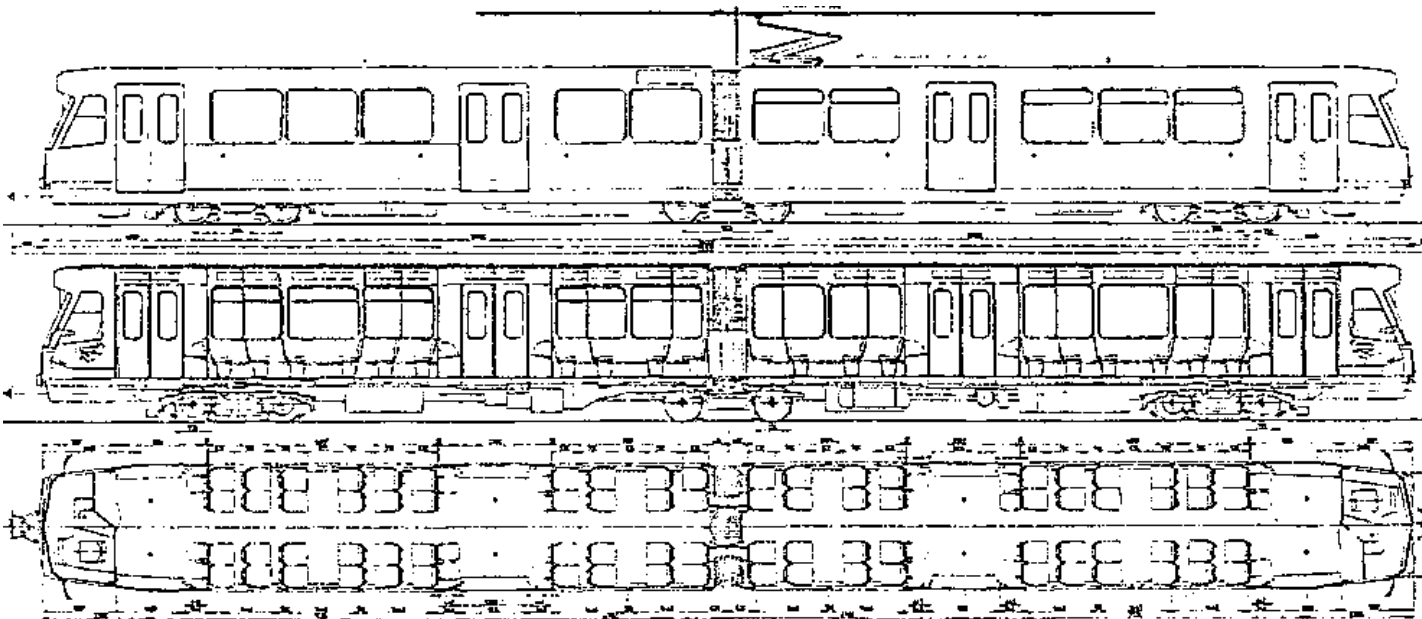
(Uit "Het Wiel" jan/febr 82).

Reeks 1200: op 21.4 werd de 1231 uit de dienst genomen.

Levering 3000-den: op 23.4 arriveerde de 3038 en op 7.5 de 3039 in Den Haag. De 3038 reed niet, zoals de 3001 tot 3037 wél deden, op eigen kracht van de wagen maar werden door de Unimog er af gesleept.

UTRECHT :

Op 17.6 arriveerde in Utrecht (waarschijnlijk) de eerste wagen van de in aanleg zijnde sneltramlijn Utrecht - Nieuwegein. Het rijtuig, met nummer 5001 is een enkelgelede tram van 29m lang, 2,65m breed en 3,25m hoog. Er zijn 80 zitplaatsen, bovendien nog 18 klapstoeltjes en zeer veel staanplaatsen. In de spitsuren kunnen met een gekoppeld stel alzo ongeveer 372 mensen vervoerd worden.



De wagens beschikken over een motorvermogen van 456 kW, dit is ongeveer 15% meer dan een gemiddelde moderne stadstram. Zij kunnen een topsnelheid van 80km/uur halen. Om bij deze snelheid behoorlijk te kunnen stoppen beschikken ze over: een elektrische rem, pneumatische schijfremmen op de assen en railremmen. De reminstallatie is ook voorzien van een antislip-en antiblokeerinrichting. Ze hebben drie 'luchtgeveerde' draaistellen en zijn als tweerichtingswagens uitgevoerd.

De bouwer is SIG Neuhausen am Rheinflall in Zwitserland. Er zullen 27 stellen geleverd worden. Deze komen in dienst op een totaal nieuwe lijn daar in Utrecht geen trams meer rijden.

RET :

De 708 bracht men op 31.3, en de 709 op 15.4, op 29.4 kwam de 710 in Rotterdam toe.

MW 321: kwam eind april als enkel gelede wagen in dienst, ook de 320 is zonder tussenstuk in gebruik.

Werkwagens: de 2203 is in de CW voor sloop, de 2302 ging op 16.4 naar de "Tramweg Stichting" voor museumdoeleinden.

(Uit Het Openbaar Vervoer van mei '82)

Op 28.5 reed in Rotterdam, op de Zuidelijke Maasoever (tramlijn 2), voor het laatst een oude 4 asser in dienst. Dezelfde dag reed ook op de Noordelijke oever, vermoedelijk voor het laatst, op lijn 6 een 'Allan-tram'. Deze reed tot 14 mei in de ochtendspits in normale dienst, maar op 28.5 hadden enkele hobby-isten het gedaan gekregen dat hij nog eens in dienst kwam.

Nieuwe trams in dienst: vanaf 31.5 rijden ook de nieuwe ZGT wagens (reeks 700) in dienst, en dit op lijn 1.

Nieuw openbaar vervoersysteem bij Mercedes.



Dit zijn bussen welke geleid worden tussen twee betonnen sporen, en op sommige plaatsen zelfs met een panto kunnen rijden. Deze bussen kunnen snelheden tot 100km/uur halen. Op de testbaan in Rastatt (Baden-Baden) rijdt een, met panto, aangedreven elektrische dubbelgelede bus. Deze is 24,08m lang en biedt plaats aan 220 reizigers. Er wordt een tweede dubbelgeleed voertuig gebouwd om testen in treinschakeling te kunnen uitvoeren.

Er zijn ook drie wisselsystemen welke in Rastatt duchtig worden beproefd. Mercedes werkt nauw samen met: ZÜblin voor de rijweg, SEL voor de verkeersleiding en AEG voor de elektrische uitrusting.

Er wordt ook geëxperimenteert met elektronische spoorgeleiding om de bussen volledig automatisch te laten rijden.

Op de verkeerstentoonstelling, in Hamburg in 1977, konden op een kort traject reeds 300.000 mensen met één gelede en 5 standaardbussen (mechanische spoorgeleiding) kennis maken.

In Essen rijden sinds sept. '80 al 21 gelede en 3 standaardbussen op een 1,3km lang spoorgeleid traject. Zij legden reeds 2,7 miljoen km af zonder al te grote problemen.

In Adelaide (Australië) bouwd men momenteel een 12km lange spoorgeleide baan tussen het centrum en de noordelijke voorsteden. Hierop gaan Mercedes bussen aan een snelheid van 100km/uur rijden.

In Regensburg, eveneens in Australië, bestudeert men de aanleg van een 1,6km lange tunnel voor spoorgeleide bussen.

(GVA 18.6.'82).

Met de open-deurdagen wordt er met 4 stellen gereden (van maart 82 tot 28 febr 83), over een 3km traject met 4 stations, van Villeneuve-d'Ascq in de richting van Lille tot Hôtel de Ville.

Tickets voor de open-deur-dagen kunnen aangevraagd worden bij:
Epale service métro Immeuble Péricentre Rue Van Gogh F-59650 Villeneuve d'Ascq France.

De metrolijn wordt uitgebaat door Coméli (Compagnie du métro de Lille).

Een uitgebreide uitleg over de 18 voorziene stations, der eerste metrolijn, zal in een latere bijdrage (of misschien een "Wattman" verschijnen). Er mag nu reeds aangestipt worden dat volgend jaar in maart de effectieve reizigersdienst zal aangevat worden, wanneer de lijn tot station 'République' (centrum van Lille) verlengd zal zijn. In 1984 tenslotte zal heel de lijn klaar zijn tot station CHRB Calmette, dit is een ziekenhuis.

Moge nog vermeld worden dat de treintjes een snelheid van 80km halen. In reizigersdienst zal deze evenwel niet hoger zijn dan 60km.

Enkele technische gegevens : lengte van een stel 26m
breedte : 2,06m / hoogte : 3,25m / capaciteit : 124 plaatsen,
waarvan 68 zitplaatsen / gewicht 29,5 ton leeg.

C. Amitram:

Deze vereniging heeft in het verleden verschillende oude trams opgekocht. Wij vermelden : MIVA (VA) 7387 in mei 1976 / ELRT 638 Neuchâtel 74 (deze wagen staat nu onder een groen zeil in het Bois de Boulogne).

Amitram hoopte vorig jaar op de 900m lange spoorlijn naast het kanaal in Bois de Boulogne met de oude trams te bollen. Geldgebrek, om met bovenleiding i.p.v. een generator te rijden, zorgt echter voor problemen.

Zaken door mr Fr Coussens opgemerkt: (eveneens in Lille)

MW's 501 en 522 staan voor sloop buiten dienst, de eerste sinds nov. '81 en de andere sinds febr '82.

MW 321 heeft een éénbenige, nieuwe, panto.

Duitse trams per 1 juni '82 afgeleverd: 372, 379, 381 en 387. De 387 is volledig gemoderniseerd, hij heeft een oranjekleurig interieur en is in het rood geschilderd. Er werd ook een éénbenige panto (zoals de nieuwe Buurtspoorwegtrams) op geplaatst. Hij zal pas begin 1983 in dienst komen, als de ondertunneling in Lille centrum klaar is.

Alle Duitse trams zullen op deze wijze gemoderniseerd worden. Vanaf de halte Saint-Maur wordt over een afstand van enkele honderden meters op enkel spoor gereden, wegens grootscheepse spoorvervangingswerken.

Momenteel zijn bij Cotrali 4 vrouwelijke trambestuurders in dienst, de eerste sinds september 1981.

Goudhamster in plaatsbewijzenautomaat:

In Stuttgart werd de technische ploeg opgeroepen voor een zéér bijzondere opdracht, nl het bevrijden van een "Goudhamster". Men dacht eerst dat het een grap was. Maar toen men aan het 'Hauptbahnhof' arriveerde zag men een groep kinderen rond een kaartenautomaat staan. Deze wilden beletten dat er iemand reiskaartjes uit de automaat haalde, er zat namelijk hun lievelingsdiertje in.

De bengels wilden de gebruikers van deze automaat doen schrikken door in het geldbakje een 'Goudhamster' te zetten. Het beestje, dat een uitweg had gevonden, was in de automaat gekropen en kwam alzo klem te zitten.

Na het openen van het geldbakje kon het diertje uit zijn netelige positie bevrijd worden.

Verantwoordelijke uitgever: DE CEULAERDE JACQUES
TWEELINGENSTRAAT 82 031 / 35.00.77
2000 ANTWERPEN

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

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