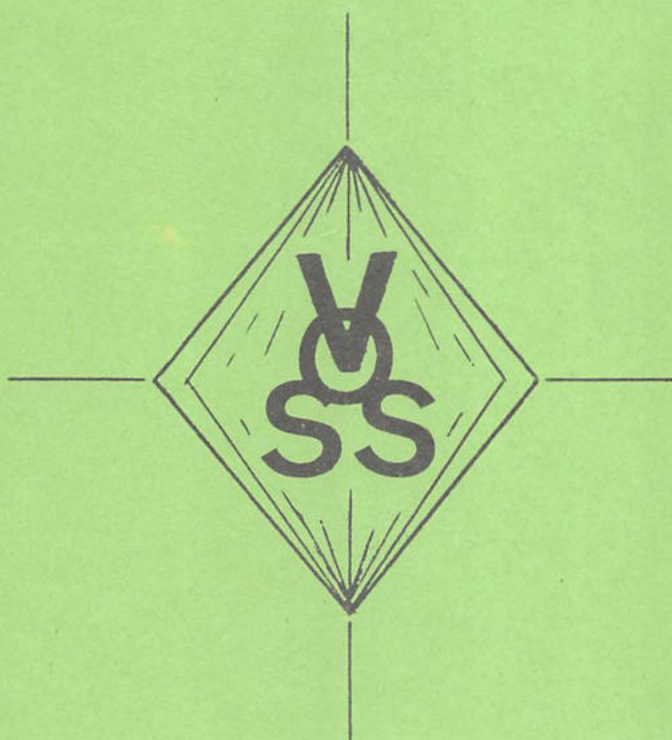




'T VOSS

KE



Maandblad
V/D VOSS vzw

VERANTW. UITG.:
DE CEULAERDE JAC.
TWEELINGENSTR. 82
2000 ANTWERPEN

VZW nr 10.906

ISSN 0770/9080

Maandblad van de "Vrienden v/h Openbaar Stads- en Streekvervoer".
Lidgeld : 150 F voor alle personeel van openbare vervoerbedrijven.
175 F voor alle anderen.

Bankrekening : 220/0493353/47 op naam van MIA GYS.

VAN WEGE HET BESTUUR

Eerst en vooral wensen wij aan al onze leden een gelukkig en voorspoedig nieuwjaar !

Aangezien het deze maand onze eerste -statutaire- algemene ledenvergadering is, verwachten wij zoveel mogelijk aanwezigen. Wegens de belangrijkheid van deze bijeenkomst (stemmen van de agendapunten) zouden wij het zeer op prijs stellen als de leden, welke enigszins kunnen, een inspanning zouden doen om te komen.

Voor de volgende punten hebben wij Uw stem nodig :

- 1) Verkiezing onder-voorzitter
- 2) " penningmeester
- 3) " twee nieuwe leden voor de controle van de boekhouding.
- 4) Bepaling lidprijs voor 1983 - '84.
- 5) Hoe we onze medewerkers, voor hun gemaakte kosten, kunnen vergoeden.
- 6) Programma voor het nieuwe verenigingsjaar.
- 7) Bespreking v/d kastoestand en overzicht van onze activiteiten.

Bent U op sensatie belust ?

Vergeet dan niet dat wij (enkel en alleen op deze vergadering) u iets te koop aanbieden, waar u beslist geen spijt zult van hebben.

NIEUWE LEDEN

't VOSSke groeit langzaam, maar zeker.

De twee volgende heren konden wij weer als nieuw lid verwelkomen :
mr Dieltjes H. en mr R.C. Voogel.

150 JAAR TRAM

Omstreeks 26 nov. vierde de "Vereniging voor het Trammuseum" de 150ste verjaardag van de tram in het algemeen. Deze viering had plaats in het metrostation "Anneessens" te Brussel.

Op 26 nov 1832 reed, op een 1500m lang spoor, in New York 's werelds eerste tram. Het verbond Harlem met het New Yorkse stadscentrum. Als tweede stad was het New Orleans welke met dit nieuwe vervoer kon kennis maken.

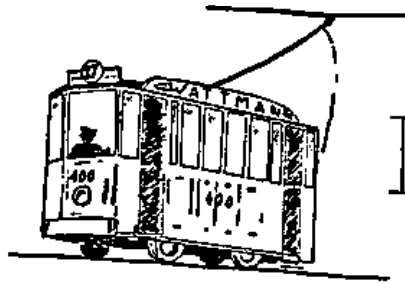
Voor Europa was het Parijs in 1855 gevolgd door Londen in 1859. In Brussel (eerste stad voor België) reed op 1 mei 1869 de tram tussen de Naamse Poort en Terkamerenbos. Deze werd de "Amerikaanse spoorweg" genoemd.

TE KOOP

"Fotoarchief FERRAY" stelt een 40-tal fotoreeksen te koop, over binnen- en buitenlandse trams. Elke reeks bestaat uit 6 afdrucken van dia's op 9X13 en kost 175F.

Wie belangstelling heeft kan een lijst bestellen door 2 postzegels van 10F, of vanuit het buitenland een antwoordcoupon van 20F, te sturen aan: mr VAN HOEY F. RICHARDSTR 6 te 2000 ANTWERPEN in België.
Let wel ! Er worden maar, per reeks, 10 series gemaakt, wees er dus vlug bij !

M I V



I N F O

MIVA

Pre Metro: In de nacht van 29 op 30 nov arriveerde de 'metromol' in station 'Elisabeth'. Het boorde op 3 maanden tijd een koker tussen de werf 'Schijnpoort' en station 'Elisabeth'. Op deze 979m werden weer enkele rekords gebroken. De gemiddelde snelheid bedroeg 15m per dag, 105m per week. Voordien was dit 100m per week, zodat men op een winst van 25m per maand kwam.

Sinds men, in april 1978, met deze methode startte zijn al 52 technische verbeteringen aangebracht.

In station Elisabeth werden, voor het eerst de 2 tramkokers op het zelfde niveau gegraven. Deze bevinden zich op amper 1m van elkaar. Intussen begon men aan de voorbereidingswerken voor de nieuwe start, van het schild, in de loop van deze maand.

(Gazet V Antwerpen 2.12.'82).

Nieuwe wasinstallatie voor bussen: sinds vrijdag 3 dec. (in de late namiddag of avond) is de nieuwe wasinstallatie in dienst. Op 2.12 werden met bus 641 proeven gedaan.

Nieuwe reisweg buslijn 26: vanaf 15.12 kreeg lijn 26, in Neerland, het volgende traject : richting Neerland: vanaf de Kl Doornstr., rechts Schuurveldlaan, links Wanninkhovelaan en links Edenlaan met eindpunt.

Naar de Groenplaats: vanaf Edenplein, links Paviljoenlaan, rechts Wanninkhovelaan, rechts Schuurveldlaan, links Kl. Doornstr en verder normale reisweg.

Rood/witte bus 587: kwam op 15.12 uit de CW. Bij wijze van proef werd de bus van een vlakke lichtgrijze (met zwarte spikkeltjes) vloerbekleding voorzien. Hij reed voor het eerst, een dag later, op lijn 25 volgnr 10 van 16u07 tot 19u15.

Bussen buiten dienst: de volgende bussen werden buiten dienst gesteld: 537, 542 (uitgebrande), 549, 559, 567, 572 en 573. Deze bussen zullen worden verkocht.

Nieuwe bussen: Miva had dit jaar graag 50 nieuwe (30 en daarna nog eens 20) bussen besteld. Maar daar het "Bestuur v/h Vervoer" te Brussel weer eens dwars ligt, kan deze bestelling niet doorgaan. Nogthans heeft Antwerpen deze bussen méér dan hard nodig. Dertig van onze voertuigen zijn reeds meer dan 14 jaar oud (normaal is de levensduur 12 jaar). De eerste bus, uit de reeks 531-560, werd op 3.4.'68 geleverd en de laatste op 15.7.'69.

Door deze wringerij moeten wij nu de reizigers maar met tot op de draad versleten en ijskoude bussen (de verwarming is ook alles behalve voldoende) vervoeren.

Alles draait rond de al dan niet vlakke vloer in de voertuigen. Miva wil bussen met een volledig effen vloer binnenin. Brussel wil dat men wagens zou bestellen met een lagere opstap maar met smalle doorgang en, links en rechts, zitplaatsen op 20cm hoger niveau. Maar omdat dit reeds meermaals tot valpartijen, met kwetsuren, heeft gezorgd wil Miva deze bussen niet.

Ringlijn 19/20: wegens te hoge exploitatiekosten zou het mogelijk

zijn dat deze ringlijn, begin 1983, weer wordt afgeschaft.

MIVB

Sloop reeks 4000 en 9000:

In de loop van 1980 werden 32 wagens van de reeks 9000 gesloopt, en nog eens 13 in 1981. Voor '82 stonden nog eens 20 mw's type 9000 en twintig 4000-den op de 'zwarte lijst'. Al deze trams vielen onder de slopershamer nabij de Groendreef te Brussel.

Per vrachtwagen werden de wagens van het "Eeuwfeestpaleis" naar de Groendreef gebracht. Hun panto's werden aan de Heisel (Eeuwfeest) reeds afgenomen. Vanaf het nr 9081 zouden de onderstellen gerecupereerd en terug naar de Heisel zijn gebracht.

Met het in mootjes snijden van de derde reeks begon men op 7 sept '82

7.9.'82: 9097/9073	8.10.82: 4038 (voorkant)
9.9.'82: 9049/9054	11.10.82: 4016/4004
13.9.82: 9066/9047	12.10.82: 4004 (voorkant)
15.9.82: 9077	13.10.82: 4005 (achterkant)
16.9.82: 9004	14.10.82: 4011
20.9.82: 9100	18.10.82: 9095
21.9.82: 9081	5.11.82: 4001 (achterkant)
22.9.82: 9065	21.11.82: 4003
24.9.82: 9083	2.12.82: 4027
27.9.82: 9091	3.12.82: 4005 (voorkant)

29.9.82: 4004 (achterkant)

4.10.82: 4038 (")

7.10.82: 4038 (middenstuk)

Einde december stond de motorwagen nummer 9051 ook klaar voor de sloop.

De gelede trams (reeks 4000) brandde men, in de stelplaats van Else-
ne, in drie stukken. Nadat eerst de middenstukken werden getrans-
porteerd, bracht men de voor-en achterkanten naar de schroothande-
laar.

Blijven nog te slopen:

Type 9000: 9051 / 9057 / 9070 / 9085 / 9090 / 9094

Type 4000: 4002 / 4006 / 4007 / 4009 / 4010 / 4016 / 4019 / 4020 /
4023 / 4024 / 4040 / 4041 / 4042

Lijn 52: vermoedelijk is dit de laatste winter dat men op tramlijn
52, 's zondags, wagens van de reeksen 7500 en 7000 zal zien. Vanaf
december worden deze stelselmatig door 7700-den (omgebouwde 7500-den)
vervangen.

Metro: in oktober reden er, in het spitsuur, 29 stellen.

7700-den in dienst: stelplaats Koningslaan (bij Zuidstation):

7701 / 7711 / 7720 / 7721 / 7724 / 7758 en 7759.

Stelpl. Elsene: 7703 / 7705 / 7709 / 7717 / 7749 / 7750 / 7752 / 7764
7775 / 7777 / 7783 / 7785 / 7789 / 7791 / 7793 en 7797.

Deze zijn in dienst op tramlijn 90.

Voor scholing: in Schaarbeek: 7778 en 7784, deze reden nog niet in
dienst, maar sinds 11 okt wel als 'leswagens'.

In ombouw: 7771 / 7508 / 7526 / 7539 en 7594.

Voor proeven: 7713 met koppeling B.S.I. en 7786 met Scharfenbergkop-
peling

(Uit het boekje "TRAM 2000").

MIVG

De trams van lijn 1 hebben een nieuwe lijnaanduiding gekregen, deze
is blauw met witte tekst.

1	MOSCOU WONDELGEM
---	---------------------

Andere reisweg lijn 1: De Gentse gemeenteraad, en de regionale com-
missie van Oost-Vlaanderen, hebben het plan van de MIVG om tramlijn

1 aan "Palinghuizen" een betere reisweg te geven goedgekeurd. Richting Wondelgem zou men de tram vanaf de verbindingsbrug, op een recht tracé, over de OCMW-gronden (aan het Guislain-instituut) en via een braakliggend stuk achter de stedelijke peultertuin laten rijden. Hierdoor heeft de tram geen hinder meer van de drie verkeerslichten, welke hij nu op de rijweg naast het kanaal tegenkomt. Hij zou dan een 400m lange eigenbedding krijgen en een tijdwinst van 3 tot 8 minuten (wat heen en terug ongeveer 12 min zou zijn). Door deze winst kan men dan één tramrijtuig uitsparen, en in de spitsuren zelfs twee.

(Uit Rij maar an... van dec '82).

NANCY (Frankrijk)

In nov-dec werd (voor het eerst sinds 1966 in West-Europa) een nieuw trolleybusbedrijf in dienst gesteld. Er komen 48 Renault PER 180 trolleybussen. Deze gaan rijden op de lijnen 4 en 19. (Trolley-Berichten nr 49 van nov '82).

DUITSLAND

HAMBURG De U-Bahn-wagens uit de reeks DT 1 -welke zouden worden gesloopt- zullen behouden blijven. Ze krijgen een groot nazicht en sommige zelfs een nieuwe oproepinstallatie. Doordat enkele uit de reeks DT 3 als prototype werden verbouwd heeft men de oude wagens weer nodig. Zes stuks (van de DT 3) voor de vol-automatische dienst (zie 't VOSSke 18/4) LZB en twee als draaistroommotorwagens. Bovendien heeft men ook wagens nodig voor de verlenging van lijn U-2 van "Hagenbecks Tierpark" naar "Niendorf Markt", en de geplande uitbreiding van lijn U-3 van Merkenstrasse naar Mümmelmannberg. Omdat er geen geld voor handen is om nieuwe stellen aan te schaffen zullen de oude DT 1's weer in dienst komen.

VESTISCHE: Op 4 okt '82 werd voor de Vestische Strassenbahnen het tramtijdperk afgesloten. Als laatste werd het traject van Recklinghausen naar Herne, dat samen liep met lijn 305 van de Bochum-Gelsenkirchener Strassenbahn, geëxploiteerd. De laatste trams waren MW's 370, 375, 389 en 403 met als aller laatste de 389. Slijpwagen 1002 werd op 28 aug naar Mühlheim gebracht.

BERLIJN (DDR): In deze stad werden twee nachtbuslijnen door trams vervangen. In de nacht van 18 op 19 juli werd buslijn 114 vertramd (een nieuw woord?). Eén nacht later volgde buslijn 103. Berlijn krijgt ook nog 61 nieuwe Tatra KT4D-trams (nrs 219 en van 231 t/m 291).

(Uit "Het Openbaar Vervoer" nr 294 van nov '82).

DÜSSELDORF: Met het doel de nieuwe "Stadtbahn-wagens" geluidsarmer te maken, werden, met de RET 704, tal van metingen gedaan. Er werden op bepaalde plaatsen van het net (vooral in bogen) meetinstrumenten geplaatst. Ook in de tram en op de draaistellen plaatste men mikro's. Zo zag men hem op 14 nov nabij de "Messe" verschillende rondjes rijden.

Sinds 1978, worden in Düsseldorf allerlei proeven gedaan. En vanwege zijn nieuwe techniek in de draaistellen kwam ook de RET 704 hiervoor in aanmerking. Door de industrie werden geluidsabsorberende materialen geleverd waardoor in de bogen het lawaai bijna nihil werd. Nu onderzoekt men om, door verbeteringen aan de draaistellen, de rij-eigenschappen te verbeteren en het geluid nog te verminderen. Hiertoe vertrok de 704 op 1 nov -per spoor- naar Düwag, en later (op 12 nov) naar Düsseldorf. Hij werd in remise "Derendorf" ondergebracht. Tussen 12 en 17 nov werd hij, door de Rhein-Consult, aan allerlei

testen onderworpen. De 18e nov werd hij terug naar Rotterdam gestuurd.

RET 704 naast de, omgebouwde GT8S, nr 3208 aan het station. De Rhein-Consult (dochtermaatschappij v/d Rheinbahn) leende bij de RET een van de nieuwe wagens om geluidsproeven te houden. Aan deze tests nam ook DŰwag en het Bundesforschungsministerium deel.

(Uit een DŰsseldorfse krant van 15.11.)



NEDERLAND

RET

Ombouw 300 en 600-den: van de 310, welke wegens aanrijdingsschade in de CW stond, werd het tussenstuk verwijderd. Dit zal in de 613 geplaatst worden. De 614 kreeg de 'C' bak van MW 305. (zie vervolg blz 20/7).

ARNHEM

Het Gemeente Vervoerbedrijf Arnhem kreeg, van minister Zeevalking, toestemming om buslijn 9 te elektrificeren voor trolleybus-exploitatie. De kosten hiervoor worden op 10 miljoen gulden geraamd (4 milj. aanleg bovenleiding en 6 milj. voor 11 nieuwe trolleybussen). De werken zullen eind 1983 starten.

HTM

1100-den buiten dienst: sinds 20.9 staat de 1189, en de 1144 sinds 10 nov, buiten dienst.

3000-den: van twee beschadigde 3000-den maakte men één goede. De 3032 welke door de 3015 werd aangereden op 28 sept (zie 't VOSSke 18/3), krijgt nu het (nog goede) achterste van de 3015. Hierdoor kan er een 3000 meer in dienst blijven.

1217 bij brandweer: zoals we reeds schreven in ons vorige nummer werd de PCC 1217 "Ieswagen" bij de brandweer. Niet om te leren rijden of blussen, maar om trams te leren hersporen. Op een terrein achter de brandweerkazerne ligt een stuk rail. Hier oefent men om ontspoorde tramwagens weer in het 'rechte spoor' te krijgen.

Waarom 1210 inplaats van 1217 behouden ?: in ons vorige 't VOSSke stelden wij ons deze vraag. Wel ; De PCC 1210 zou géén verbrande motoren hebben, enkel de bedrading is verbrand terwijl de 1217 met een gescheurde karrosserie heeft af te rekenen.

1006 en 1228 terug naar België: Volgens men ons vertelde zou BN (La Brugeoise) de PCC's 1006 en 1228 hebben gekocht. Nu wacht men op de toelating, van de douane, om ze naar Brugge te transporteren.

1210 naar TS: Op 11 dec werd de 1210, per dieplader naar de 'Tramweg Stichting' gebracht.

Aankomst 3000-den: 3056 - 24.11 / 3057 - 10.12 / 3058 - 17.11 / 3059 - 3.12 en de 3060 op 17 dec.

Nieuwe loods 'Zichtenburg': Hiervan was de ruwbouw klaar en werd op 1 dec aan de HTM overgedragen, welke voor de afwerking zal zorgen. De deuren zijn geschilderd in de kleuren van de nieuwe trams. In de stelplaats liggen 13 sporen, waarop ca 50 GTL-8 trams kunnen staan. Vanop een bordes, op dakhoogte, kan men de panto's van de binnenrijdende trams controleren. Op het 1e spoor staan 4 half-automatische stofzuigpunten, zodat de wagens op 4 plaatsen te gelijk kunnen worden gestofzuigd. Verder door staan ook half-automatische zandbakvullers. Na deze behandelingen komt de tram in een volautomatische wasinrichting zodat hij blinkend weer buiten rijdt om op een van de 13 andere sporen te worden gezet (nadat hij weer is binnen gereden natuurlijk).

'Zichtenburg' is een doorrijremise, dat wil zeggen dat de trams er aan de voorkant inrijden en er langs achter weer uit kunnen, met automatische deuren. In de werkplaats bevinden zich 10 sporen en een 4-delige wielslijpinstallatie, om alle wielen van een draaistel tegelijk te behandelen. Er zijn ook platforms om op dakhoogte te kunnen werken, en een apparaat om de draaistellen 180° te keren. Voor de gevel, welke evenwijdig loopt met de Moppelweg, en voor de kop van het vervoersgebouw komen terrasjes met wat bankjes. (Uit 'Wiel' nr 4 van nov '82).

Ook tram-en buspersoneel viert nieuwjaar: In Den Haag vertrekken, op 31 dec, aan alle eindpunten omstreeks 20u30 de laatste trams en bussen. Hierdoor worden de bestuurders ook in de gelegenheid gesteld om, met hun vrienden en kennissen, oudejaarsavond te vieren. Er rijden dan ook geen nachtbussen.

UTRECHT

Levering nieuwe trams: in de nacht van 26 op 27 nov werd de 5009 geleverd, aan het station van Utrecht. De tiende dec bracht men de 5010.

AMSTERDAM (GVBA)

Bij gebrek aan fietsers -door het slechte weer- zal de proef met de 'fietsbus' (lijn 36F) tot een later tijdstip gestaakt worden. In een gunstiger jaargetijde wordt dan weer voor drie maanden proef gereden.

Voorziening voor blinden: in A'dam werd ook een tramhalte met een speciale voorziening voor blinden uitgerust. Aan de halte 'Egstraat' (van lijn 9) heeft men via geluidssignalen de plaats waar de tram stopt afgebakend.

Sloop MW 887 : de wagen 887, welke op 11 nov '81 door vandalen werd in brand gestoken (zie 't VOSSke 9/2), wordt op het achterterrein van loods 'Havenstraat' gesloopt.

Computer gaat tramdienst regelen: Vanaf begin 1983 zal de dienst van tramlijn 1 (Centr. Station - Osdorp) door een computer geregeld worden. Hiertoe werd besloten omdat de regelmaat nu veel te wensen over laat.

Op het traject van lijn 1 komen verschillende detectielussen, welke via een zender een signaal sturen aan de centrale computer. Deze laatste berekent dan -volgens de dienstregeling- de vertraging dat de tram heeft opgelopen. Dit wordt door de dienstleider op een beeldscherm afgelezen, zodat hij de bestuurders een rij-advies kan geven.

Het experiment komt van de werkgroep 'Centrale Beheersing Tramver-

keer'. Hier werken aan mee: het Gemeente Vervoer Bedrijf Amsterdam (GVBA), het 'Ministerie van Verkeer en Waterstaat', de TH in Delft en een ingenieursbedrijf in Hattum. Ook de HTM, in Den Haag, heeft plannen om de dienst van tramlijn 9 met een computer te gaan regelen. Wie van de twee trambedrijven zal als eerste dit wereld primeur krijgen ?

RET (vervolg blz 20/5)

Metro/sneltramlijn: op 1 nov werd het gedeelte Capelsebrug - Graskruid ingereden, door wagens 5210 en 5211. De aanwezige politiefunctionarissen stelden onderweg de verkeerslichtinstallatie (aan de overwegen) in werking.

De 704 in Düsseldorf: (foto van mr Theo Barten, de 704 naast een in '67 gebouwde Düwag wagen, in loods Derendorf).

Nadat hij de 12e-11, op eigen kracht naar loods Derendorf was gereden, werd hij (de 14, 15 en 16e) getest op een proeftraject van lijn 76 tussen Messe/Rheinstadion en Krefeld. Volgens de meting was het geluid (in de bogen) bij de 704 5dB lager dan de Rheinbahn-wagens. Op 16.11 had de 704 een aanrijding op een plein in Düsseldorf met een links afbuigende personenwagen, waardoor hij enkele diepe krassen -rechts vóór- in de beplating opliep.



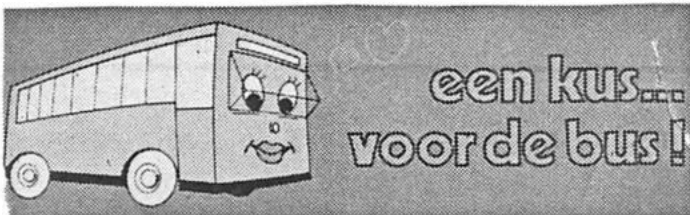
De 24e nov arriveerde de wagen, op een spoorwegwagon, terug in Rotterdam.

Bus 841: werd feloranje, met op de zij-en achterkant regenboogkleurige strepen, geschilderd. Op de flanken staat de tekst: "Vernielen is geen kunst!". De bus werd op 3 dec door Sinterklaas ingereden op de Coolsingel. Intussen deelden enkele zwarte pietten snoepgoed en dergelijke uit. Deze actie kwam tot stand door het Rotterdams Studenten Gezelschap (voor de zwarte pieten) en de RET.

Levering 700-den: op 6.12 kwam de 724 (met als eerste geluidsarmere tredematten), en op 15.12 de 725 in R'dam toe.

Nieuwe trams op lijn 7: als eerste verscheen op 13.12 de 711 op lijn 7, inmiddels rijden er al vier 700-den op deze lijn.

Zandmotorwagen 2403 werd op 8.12 aan de Tramweg Stichting overgedragen. Daar zal men trachten -voor zover mogelijk- hem in de toestand van in 1921-'30 te brengen. Dit is crème-kleurig met koersborden en een sleepbeugel.



Eind nov. werden deze zelfklevers achter op de trams en stads-en streekbussen (in Nederland) gekleefd. Er zijn ook nog met: "Mag ik wat ruimte?" en "Dààg, file".

Als het meevalt zal er een tweede reeks komen.

Betalen in Japan

Op de Japanse trams hoeft men niet te betalen bij het instappen. Dit geschiedt bij het uitstappen. Voor men de tram verlaat deponeert men zijn kaartje (dat de sectienummer van de instaphalte vermeldt) en het verschuldigde bedrag, in een transparante bak. Nadat de bestuurder alles heeft gecontroleerd laat hij, door een valklep of band, het hele zaakje verdwijnen. Naast de wattman staat soms ook een wisselautomaat voor bankbiljetten.

Eigenaardigheidje in Nagasaki

In Nagasaki heeft men op de dienstpet van de trambestuurders een microfoon gemonteerd. Hiermee kan hij de haltes afroepen. Maar ook zijn zuchten, hoesten of niezen klinkt door heel de tram. (Uit Het Openbaar Vervoer van aug/sept '82).

Nog eens een belevenis van 'Joske' van 't VOSSke

Op een -reeds goed bezette- bus van lijn 6 (in volle morgenspits) stapten nog aan elke halte drummen schoolkinderen op. Ondanks herhaald aandringen van Joske bleven deze maar van voor in de bus "hangen".

Ons Joske dacht tenslotte met een grap het pleit te kunnen winnen en riep : "Wie het eerst vanachter is, die krijgt van mij een schone penneendoos. Zo een met bloemekes op !" In een mum van tijd stormde als een wervelwind heel de 'bende' naar achter.

De chauffeur, eerlijk ervan overtuigd dat hij eidelijk het beroemde ei van Colombus had gevonden, reed zelfvoldaan naar het Zuid. Daar klonk onverwacht een piepstemmetje : "Hé, Menheer..." en een dreumes trok aan zijn hemdsmouw. "Wat is er, manneke, moest jij er al lang niet af zijn ?", vroeg onze busman.

"Inderdaad, Menheer" antwoorde het baaske, "al van aan het Frans pleintje. Maar ik ben er op gebleven voor die penneendoos, Mijnheer... ik was de eerste van achter Menheer !".

(Uit TAO-Band 4e trimester 1960).

TRAMS MET GEPERSTE LUCHT

In Bern werd in 1890 gestart met tramexploitatie. De eerste lijn reed van Bärengraben, via Bahnhof naar Friedhof (begraafplaats), en werd uitgebaat door de Berner Tramway Gesellschaft. Deze trams werden niet door paarden, stoom of elektriciteit - maar door samengeperste lucht aangedreven.

Aan het eindpunt 'Bärengraben' (aan de berenkuil) had men een pompstation gebouwd om de wagens -na elke rit- weer met lucht te vullen. Het grote voordeel van deze aandrijving was dat de trams wel zeer geluidsarm en comfortabel reden. Maar bedrijfszeker waren ze beslist niet. Het gebeurde wel eens dat de lucht te vlug opgebruikt was, en de tram het eindpunt niet meer haalde waardoor dus ook niet kon worden bijgepompt. Dan dienden de reizigers, inplaats van knus te worden vervoerd, zelf de tram te duwen. In de winter bevroren ook de leidingen in het pomphuis. Hierdoor bleef het maar bij één lijn. Voor de tweede lijn werd dan naar elektrische tractie uitgekeken. Maar hier hadden de bewoners van Bern dan weer geen vertrouwen in. Dus werd in 1894 maar de stoomtram in huis gehaald. Deze ging rijden op de lijn Länggasse-Bahnhof-Wabern.

Voor de derde lijn in 1901 (tussen Surgenziel en Breitenrain) nam men wél elektrische trams. Intussen werd de 'Berner Tramway Gesellschaft' door de stad Bern overgenomen. De stoomtram zal zeker ook wel geen al te groot succes zijn geweest, want de eerste twee lijnen werden ook geëlectriceerd.

Het tramnet werd nog een paar maal uitgebreid, zodat er in 1912 vier lijnen reden : lijn A Bärengraben-Brengartenfriedhof, lijn B Weissenbühl-Breitenrain, lijn C Burgernziel-Länggasse en lijn D Brückfeld-Wabern.

Tenslotte komt er nog (als laatste tramlijn) in 1923 de lijn naar Fischermätteli bij. Nadien werden (vanaf 1924) nog alleen buslijnen opgericht.

Op 3 dec 1939 besloot men om trolleybussen aan te schaffen. Nadat men de bovenleiding had aangebracht, en 12 trolleybussen besteld, kon de dienst op 29 okt 1940 starten. Het was lijn 'S' welke 1,1 km lang was, en het trameindpunt Bärengraben met Schosshalde verbond. Vanaf 22.1.'41 verdrong de trolleybus de tram van de lijn Bahnhof Bärengraben, zodat de lijn 'S' 2,7 km lang werd.

Door brandstof gebrek -in de oorlog- werden 14 autobussen met houtgasgeneratoren uitgerust. Eveneens werd lijn B, naar Bümpliz door de trolleybus overgenomen.

Naar het einde van de oorlog toe werden de luchtbanden zo schaars, dat men de autobus- en trolleybusdiensten drastisch diende te beperken. Men kon nog maar enkele wagens (welke dan ook volkomen overladen waren) laten bollen, de rest stond in de loodsen.

Na het einde van de oorlog werden de diensten geleidelijk weer normaal gereden en het trolleybusnet uitgebreid.

(Uit 'Trolley-Berichten' nr 48 van sept '82).

Tram helpt brandweer

Op het Eiland Man (Gr. Br) brandde, in de nacht van 5 op 6 aug, het historische "Snaefell Hotel" af.

Wegens de moeilijke bereikbaarheid, en gebrek aan water, werden de trams van de Snaefell Mountain Railway ter hulp geroepen. Met de trams voerde men containers met water naar boven, voor de brandweer.

(Uit Het Openbaar Vervoer nr 294 van nov '82).

Nieuwe naam voor de trams op het Eiland Man

Nadat de elektrische tram, stoomtram, het busbedrijf en de Snaefell tram zijn genationaliseerd, komt op de wagens de nieuwe naam te staan. De 'Manx Electric Railway' MW 6 heeft reeds de nieuwe benaming : 'Isle of Man Passenger Transport'. Eveneens op de Snaefell MW nr 1 staat deze reeds, in kleine letters, naast het opschrift 'Snaefell Mountain Railway'.

(Uit 'Het Openbaar Vervoer' nr 292 - sept '82).

Echt gebeurd

Aan het Kon. Astridplein vraagt mr Slum aan de bestuurder van een bus op 23, een plaatsbewijs voor de Luchtbal. Wantrouwend en zeer scherp keurt Slum het ontvangen briefje.

"Het is toch wel degelijk voor de Luchtbal ?", vraagt hij.

"Natuurlijk, waarom niet ?"

"Omdat ik gisteren een voor Wilrijk had genomen en dat was juist dezelfde kleur", antwoordt mr Slum.

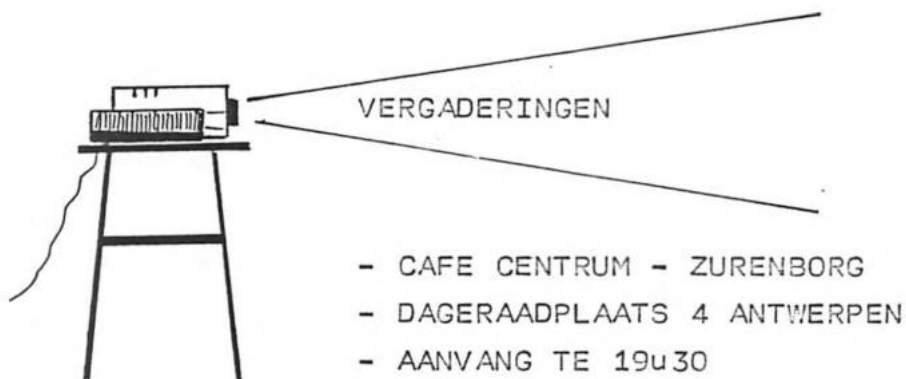
(TAO-Band 4e trim. 1960).

Wie niet op de algemene ledenvergadering kan aanwezig zijn mag ook met onderstaand strookje een ander persoon volmacht geven.

NAAM.....LIDNR.....

Verleent volmacht aan :

Handtekening :



10 jan : Algemene ledenvergadering, met dia's over de mooiste hoekjes -om te fotograferen- op het Antwerpse tramnet, door J. De Ceulaerde.

14 feb : Geschiedenis v/d Antwerpse tram + verkoop van de meeste van deze dia's (door loting), door J. De Ceulaerde.

14 maart: Trams in Innsbruck, Wenen, Salzburg en Graz, door Van Hoey Fernand.

TRAM IN HUISKAMER

Dat er vele tram-fans zijn is u al wel bekend, de een al wat meer dan de ander. Maar wat de heer Johan Blok, uit Dieren/Nederland, doet is toch wel uitzonderlijk. Deze is namelijk, uit verschillende delen, in zijn huiskamer een échte HTM-motorwagen aan het bouwen.



Zo worden onze Haagse (mannelijke) collega's er attent op gemaakt, dat men wegens vallende bladeren met verdubbelde aandacht moet rijden.

(en wat doet men voor de vrouwelijke trambestuurders?).

Uit het personeelsblad van de HTM, "HET WIEL".

Engeland zorgt ook voor mensen met communicatiestoornissen:

Op zeer eenvoudige, doch doeltreffende wijze, komt een Engelse busmaatschappij tegemoet aan de behoeften van een grote groep gehandicapten. Men heeft namelijk voor mensen met communicatiestoornissen zoals doven, zeer slechthorenden, geestelijk gehandicapten en bejaarden blocnotes laten drukken. De boekjes, in pocketformaat, bevatten voorgedrukte blaadjes waarop deze mensen hun wensen voor het plaatsbewijs, enz kunnen schrijven.