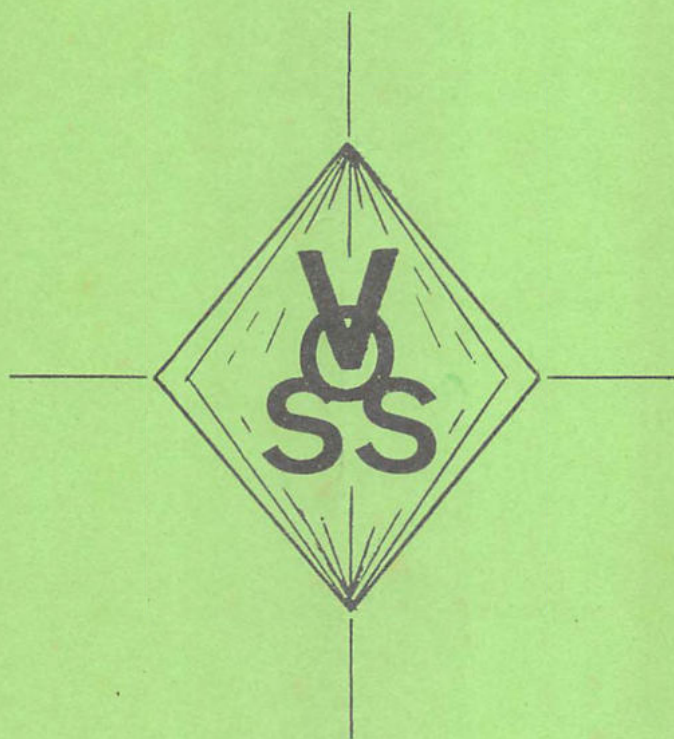




'T

V O S S

KE



Maandblad
V/D UOSS vzw

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

Maandblad van de *Vrienden van het Openbaar Stads- en Streekvervoer*, Vereniging Zonder Winst-oogmerk, afgekort VOSS vzw.

Statuten verschenen in de bijlagen van het 'Belgisch Staatsblad' van 9 september 1982, onder nummer 10905/82.

 Samenstelling van het bestuur:

Voorzitter:
 De Ceulaerde Jac
 Tweelingenstraat 82
 2018 Antwerpen

Secretariaat:
 Gys Mia
 Tweelingenstraat 82
 2018 Antwerpen

Onder voorzitter:
 Poot Raymond
 Mercatorstr 132/14
 2018 Antwerpen

Penningmeester:
 Jacobs Leo
 Jan Van Musanel, 15
 2960 Muizen

Het verenigingsjaar loopt van 1 april tot en met 31 maart.
 De lidprijs bedraagt : **200 F** (voor het hele gezin). Hiervoor ontvangt men elf maal per jaar het maandblad.
Het lidgeld kan gestort worden op :

Bankrekening:
 220-0493353-47
 Op naam van
 Gys Mia

Postrekening:
 000-1417752-97
 Op naam van
 De Ceulaerde Jac

Losse nummers : 30 F

Alle door de leden ingezonden informatie valt onder de verantwoordelijkheid van de inzender. Het bestuur heeft het recht ingezonden stukken in te korten of te wijzigen, zonder de essentie hiervan te schaden.

Beslissing v/d alg. ledenvergadering

Er waren 17 aanwezigen, waarvan er 4 een volmacht (om in de plaats van een medelid te stemmen) hadden.

Met 11 stemmen vóór werd Mon als ondervoorzitter verkozen.

Als penningmeester werd mr Leo Jacobs met eenparigheid van stemmen (21 vóór) aangeduid.

Voor de controle van de boekhouding werd eveneens met 21 voor mevrouw Bartholomees gestemd. Ook mr Eric Jeurissen werd terug verkozen.

Wat de stemming van de nieuwe lidprijs betreft, kunnen we van een volkomen verrassing spreken. Het bestuur had voorgesteld deze op 185F (voor iedereen) te brengen. Maar bijna unaniem -19 stemmen vóór (enkel de voorzitter, welke ook een volmacht had, was er tegen) werd beslist de nieuwe prijs tot 200F te verhogen. Nadat de voorzitter nogmaals voorstelde dat 185F genoeg was, werd door de leden voor de 2e maal eenparig '200F' geroepen, zodat ook hij er zich maar bij neerlegde.

De medewerkers mogen -volgens 21 stemmen- ook in 1983-'84 gratis lid blijven. Hun aantal zal echter tot 15 beperkt worden.

Het programma, voor '83 - '84, en de kastoestand werd ook algemeen goedgekeurd.

Een los nummer zal voortaan 30F kosten.

=====

OPZEGGING LIDMAATSCHAP !

Deze dient schriftelijk - vóór 1 maart - aan het secretariaat te worden gericht.

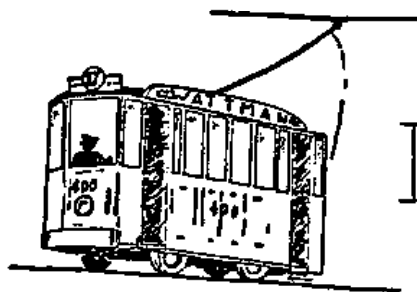
Nu wij een erkende VZW zijn is dit wettelijk verplicht !!

Wie opnieuw lid wenst te worden verzoeken wij dit met het bijgevoegde stortingsbewijs te willen doen.

Voor het buitenland, gelieve via onze postrekening te betalen !

Wij danken U voor het vertrouwen in uw vereniging !

M I V



I N F O

MIVA

Verkoop bussen: de 7 bussen, welke te koop stonden (zie vorig 't VOSSke), werden door de Antwerpse firma 'Keysers' uit de Kersbeekstraat gekocht. Op 4 jan kwam men ze halen om -volgens men ons vertelde- naar Alken te transporteren.

Bus 592: omdat men van deze wagen de lijnaanduiding (met elektro-magnetische plaatjes) wegens reflectie niet goed kon zien, werd de filmruit enkele graden gedraaid. De bus verliet de CW op 18.1.

Rood/witte trams en bussen: uit CW eerste maal in dienst

2108	9.12.82	—	10.12	Lijn 10
2078	2.12.82	—	3.12	" 10
587	15.12.82	—	16.12.	" 25
2109	6.1.83	—	7.01.	" 8
2110	7.01.83	—	8.01.	" 8
596	10.01.83	—	14.01.	" 16
2111	20.01.83.			

De bus 596 heeft nog een oude lijnfilm gekregen. Bij deze werd een nieuwigheidje aangebracht, zolang zij aan de voedingszuil (in de garage) is aangesloten kan men ze niet starten.

Draaistroomtram: begin volgend jaar zal, als primeur voor België, bij Miva een tram met draaistroom rijden. Hij zal uiterlijk niets verschillen met de andere PCC's.

Omdat de Mivb geen belangstelling toonde kwamen de mensen van ACEC naar Miva. Nu is men in Charleroi een PCC-draaistel aan het testen en ombouwen, en men hoopt dit in de herfst naar Antwerpen terug te brengen. In de CW van Hoboken gaat men dan, samen met de ACEC, een PCC tot draaistroomtram verbouwen.

De voornaamste voordelen hiervan zijn: de motoren zijn kleiner en lichter, ze vergen weinig onderhoud en het is mogelijk om bij het remmen stroom aan het net terug te geven.

Deze techniek wordt reeds in het buitenland gebruikt. In Duitsland rijden al in verschillende steden trams en metrostellen met draaistroommotoren. Ook de nieuwe trams (type 700) van de RET is hiermee uitgerust.

(Gazet V Antwerpen 18.1.83)

Tariefwijziging: sinds 17 jan gelden bij Miva de volgende tarieven : Ticket A (rechtstreekse rit 25F / Ticket B (overstap) 30F / 8 rittenkaart (voorverkoop) 113F / 1 rittenkaart 25F / 2 rittenkaart 50F / Toeristenkaart voor 1 dag 70F / voor 24 uren 110F / voor 2 dagen 120F / abonnementen boven de 21 en onder 65 jaar, per maand 690F - per jaar 6900F / onder de 21 en ouder dan 65 jaar, per maand 585F en 5850F per jaar / winkelabonnementen worden niet meer verkocht /

Schoolabonnementen: geldig op het hele net - per jaar 4200F (12 maanden) - per schoolkwartaal 1600F. Geldig op een bepaalde lijn : (enkel voor leerlingen beneden de 18 jaar), dit is geldig op de hele lijn welke op het abonnement is aangeduid, en op de gedeelten van andere lijnen die hier mee samenlopen. Lijnabonnement per jaar (10 maanden, dus een schooljaar) 3500F - en voor een schoolkwartaal 1300F.

Protest tegen deze verhoging: uit protest tegen de opslag, van het openbaar vervoer, werden op maandag 17 jan door Agalev akties gevoerd. Er werden onder andere pralines aan de tram- en busgebruikers uitgedeeld, en in de Gemeentestraat vormde men een mensenhaag om de trams voorrang te verlenen op de auto's.

Openbaar vervoer elk jaar duurder: met een koninklijk besluit, verschenen in het 'Belgisch Staatsblad' van 20 jan., wordt bepaald dat voortaan het openbaar vervoer ieder jaar mag opslaan. Telkens in januari mogen de spoorwegen, stads- en streekvervoersmaatschappijen hun tarieven aanpassen.

MW 4417 met verbrande motoren: naar verluid zou de MW 4417 (welke vaak voor rondritten diende) met verbrande motoren af te rekenen hebben. Men zou echter wel van plan zijn hem te herstellen. Eerst had men gedacht aan de motoren van de MW 4408, welke in het trammuseum staat, hiervoor te gebruiken. Maar dit blijkt onmogelijk wegens te hoge kosten.

Nieuwe lijnaanduiding op lijn 12: ten behoeve van tramlijn 12, welke nu tijdelijk een deel van lijn 24 rijdt, heeft men de lijnfilmen aangepast. Sinds ongeveer 20 jan is men in loods Hoboken begonnen op de filmen een sticker te kleven met :

12	SCHOONSELHOF
	WIM SAERENSLEIN

rood met witte tekst.

Nieuwe wasinstallatie voor bussen. Bij deze blijft de bus staan en gaan de borstels heen en weer.

Lijn 25 met nieuwe film (zwart met witte leetters). Foto van 16.12.82.

Negatief archief Wattman.



MIVA-METRO

Linkeroever: begin maart is het eindelijk zover, dan zullen de werken aan deze verbinding starten. Minister De Croo heeft de aanbesteding (welke in november plaats had), voor de bouw van station "Frederik Van Eden" goedgekeurd. De werken zullen - als alles normaal verloopt - 40 kalendermaanden duren.

Er kwamen 20 biedingen binnen. De laagste kwam van de firma CEI met 380 miljoen, met 376,7 en 378,5 als varianten. Als hoogste werd een prijs van 693 miljoen aan geboden. Nu moet ook nog de aanbesteding voor de dubbele koker onder de Schelde gebeuren.

Reeds in 1897 stelde de Luikse ingenieur Müllender een tramtunnel onder de Schelde voor. Zijn ontwerp voorzag in 3 tunnels: één voor voetgangers en paardengerij, een tweede voor de elektrische tram en

de derde voor de trein. Nu 86 jaar later is het reeds zover dat de tram al een oeververbinding gaat krijgen.

MIVB

Nieuwe tarieven: een enkele rit (met overstap mogelijkheid) kost voortaan 30F, een 10-rittenkaart (in voorverkoop) kost 170F en het MTB-abonnement werd 760F.

Sloop 4000-en 9000-den: bij de lijst in ons vorige 't VOSSke kunnen de volgende sloopdata nog worden gevoegd : 4002 (voorste deel) 27.10 / 4002 (achterste deel) 16.11 / 4011 (voorste) 3.11 / 4001 (voorste) 18.11 / 4016 op 29.11.82 / 4003 (voorste) 22.11 / 4003 (achterste) 23.11 / 4027 (achterste) 29.11 / 4027 (voorste) 2.12 en de voorste wagenbak van de 4041 werd op 13.12.82 gesloopt.

NMVB

In St Niklaas werd op 31 aug '82 (om 19 uur) een nieuwe stelplaats ingehuldigd. Het gebouw biedt plaats aan : een dienstgebouw voor de verkeersdienst, een onderhoudscentrum voor bussen, een was-en pompstation, een parking voor 26 gewone en 12 gelede bussen en een woning voor 2 gezinnen (de loodsverantwoordelijken).

(Uit "Onze Buurtspoorwegen" nr 221 van nov - dec 82).

Tarief aanpassing sinds 17.1: de minimumprijs werd 23F, het abonnement werd 11 à 12% verhoogd. In de kleine steden is de prijs van een 8-rittenkaart van 90 naar 100F gebracht. Het zonetarief (aan de kust, het Gentse en Charleroi sinds 1.9.81 op proef): de biljetprijs werd 15% duurder en naar 20F, op de strippenkaart is de eenheidsprijs van 7,20F naar 8,625F gestegen. In sept '81 bedroeg de biljetprijs 8F.

Sinds het werd ingevoerd is het zonetarief zo maar eventjes met 43,5 procent opgetrokken.

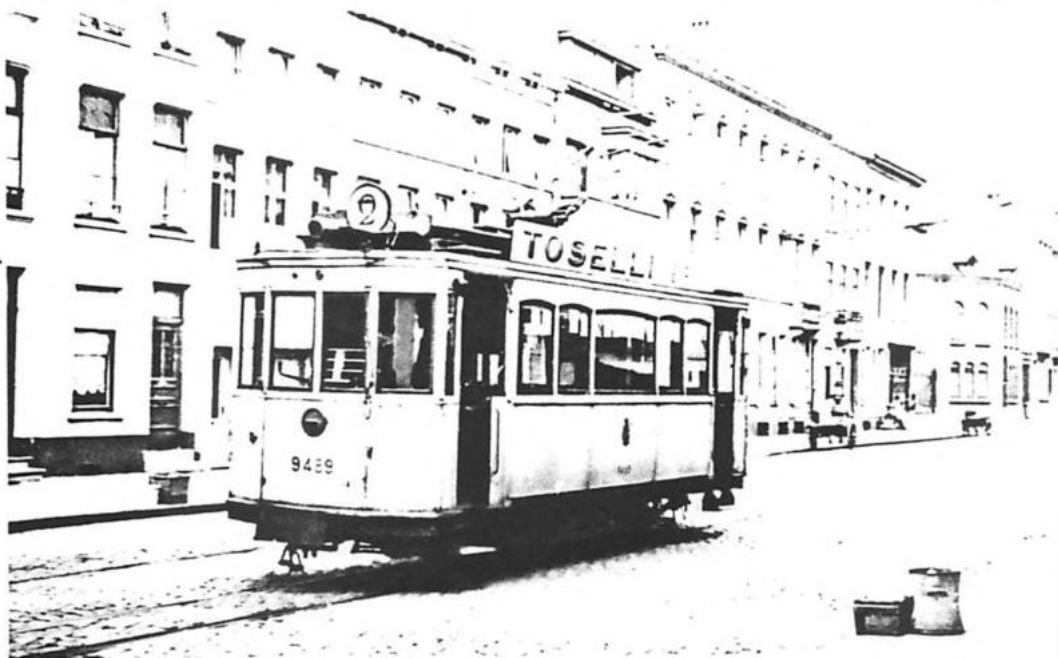
(Gaz V Antwerpen)

Stadstram van Mechelen

Op 28 febr is het juist 30 jaar geleden dat in Mechelen de stadstram, welke door de NMVB werd geëxploiteerd, verdween. De laatste trams reden op lijn 2, van het station naar Pasbrug. Op 21 dec 1952 werden de lijnen 1 (station-Waterloö), 2 (station-Oude Lierse baan) en lijn 3 door bussen vervangen (lijn 3 reed van het station naar de Elzestr).

Een in 1913, door Energie, gebouwde MW uit de reeks 9489-9498 op lijn 2 in Mechelen. De foto werd tijdens de oorlog genomen (let op de verduisterde koplamp).

Foto archief Wattman - negatief mr KJ Harder.



MIVG

Telling op alle lijnen: om de juiste bezettingsgraad te bepalen werden door studenten van de RUG (Rijks Universiteit Gent), van 27.11 tot en met 9.12, op alle lijnen tellingen gehouden.

Trams en bussen op 24 en 31 dec.: men zegt dat het voor het personeel is, maar het zal wel om te besparen zijn, dat op 24 en 31 dec. na ongeveer 20u30 alle rijtuigen zijn ingerukt. Omstreeks 20 uur vertrokken alle trams en bussen voor hun laatste rit aan het eindpunt.

Rijkswachtauto in spoorwerken: op 8.12 werden de tramlijnen 1 en 21-22 ongeveer 20min onderbroken nadat een wagen van de rijkswacht in de spoorwerken op de Frère Orbanlaan was gereden. Deze was opgeroepen voor een vechtpartij in het centrum. Hij kwam eerst met 2 geparkeerde auto's in aanrijding, vernielde het wachthuisje aan de halte en knalde ten slotte ongeveer 50 m verder frontaal tegen een boom.

Nieuwe tarieven: sinds 17.1 kost een enkeltje 24F, een 8-rittenkaart -in voorverkoop- 110 en een algemeen abonnement 635F.

DUITSLAND
 OLDENBURG

Vanuit de bus een taxi bestellen: dat kan bij de Oldenburger Nahverkehrsunternehmens, Pekol. Door een samenwerking tussen de bus- en taximaatschappijen, kan de busbestuurder (op aanvraag van de reizigers) via zijn mobilfoon en zijn centrale een taxi bestellen. Hierdoor kunnen de busgebruikers aan hun uitstaphalte onmiddellijk in de taxi overstappen. Het initiatief ging uit van de taximaatschappij, maar de kosten voor het oproepen van de taxi draagt Pekol. (Uit de Duitse krant "Weser Kurier" van 28.12.'82).

BREMEN

Eén plaatsbewijs voor meerdere steden: sinds nieuwjaar werd in Bremen het "Städte-Ticket" ingevoerd. Dit is een 24 uren kaart die in de volgende steden ook geldig is: Hamburg, Frankfurt, München, Rhein Rur, Stuttgart (in al deze steden reeds sinds 1981), ook nog in Berlin, Bonn, Hannover, Köln, Mannheim/Ludwigshafen en Nürnberg/Fürth. Het is vooral voor reizenden geschikt, omdat deze mensen hiermee geen tijd verlies meer hebben met informatie over de tarieven en aanschaf van plaatsbewijzen. Men koop, voor 9,50DM (enkel in voorverkoop), een "Städt-Ticket" en vult zelf in op welke datum en waar men het wil gebruiken. Bv een bewoner van Bremen wil naar Hamburg reizen op 20 febr., dan vult hij dit in en hij mag -binnen de 24 uur- dit gebruiken in Bremen én Hamburg. Hierdoor is zijn rit van huis naar het station, in Bremen, en in Hamburg van het station naar zijn bestemming reeds betaald.

(Weser Kurier 29.12.82).

Nieuwe bussen: Bremen heeft toestemming bekomen om bij Daimler-Benz en MAN, 96 bussen, van het type 'SG' te bestellen. Deze zullen in de herfst van dit jaar geleverd worden, ter vervanging van 9 à 11 jaar oude wagens.

NEW YORK

 Rond de bestelling van nieuwe New Yorkse bussen is een felle strijd aan de gang. Vier fabrieken zouden graag de order in de wacht slepen. Dit zijn: de Japanse autoconcern "Hino motors", het Franse staatsbedrijf Renault en de Amerikaanse firma's Grumman en General Motors. Vooral het voorstel van Japan is zeer aantrekkelijk. Hino zou namelijk (voor 100.000 dollar) een te koop staand fabrieksterrein

willen kopen, in het noorden van New York. Hier zouden dan 1000 mensen werk vinden, op voorwaarde dat de stad 1300 Hino-bussen aanschaft. In dit geval zal de carrosserie in Japan worden gebouwd, de motor in de Amerikaanse stad Indiana, de versnellingsbak in Michigan, de remmen in New York waar ook de assemblage zal plaats vinden.

(Uit het Nederlands dagblad "Alg. Dagblad" van 4.12.82).

Bus-reizen op z'n Amerikaans

In het plaatsje Gretna (Louisiana) werd een busbestuurder door een boze reiziger dood geschoten. Nadat de 26-jarige Suzie Stewart -welke met haar dochterje was opgestapt- vaststelde dat zij een verkeerde bus had genomen, begon ze met de chauffeur ruzie te maken. De diskusie liep zo hevig op dat de vrouw tenslotte de 'driver' met een pistool dood schoot.

Na de moord nam ze haar dochttertje bij de hand en stapte gewoon van de bus, alsof er niets gebeurd was. Een eindje verder kon ze worden ingerekend.

(Gazet V. Antwerpen 19.1.'83).

SAN FRANCISCO

Tekst en foto uit de Nederlandse krant "Het binnenhof" van 24 dec '82

MANILA

Eind nov werden de machines, voor het vervaardigen van betonnen dwarsliggers (zie 't VOSSke 17 en 18) verscheept. Het betreft een bi-blok welke door de Vlaamse firma "Betonkonstruktie-Machinebouw V.D." uit Hemiksem werd vervaardigd (Gaz V. Antw 2.12.82). Naar verluid zouden de bovenleidingsmasten, voor Manila, door de Haagse Tram Maatschappij ontworpen zijn.

MARSEILLE

Wegens de ombouw van het stadseindpunt, om in 3-wagentreinen te kunnen rijden, werd de tramexploitatie voorlopig gestaakt. Ook moeten de 16 PCC's worden verbouwd.

Eind nov '82 stonden hiervoor de PCC's 2010, 2012 en 2015 bij BN te Brugge. Deze wagens worden van een koppeling voorzien en krijgen, buiten een nieuwe vloer en gewijzigde deursystemen, ook afgesloten bestuurderscabines en een andere indeling van de zitplaatsen. Er moeten ook 3 nieuwe PCC's gebouwd worden (misschien wel de laatste ter wereld).

("Het Openbaar Vervoer" nr 295).

---- VERGEET A.U.B. UW LIDMAATSCHAP NIET TE VERNIEUWEN !! ----



Bus in huis

In een voorstad van San Francisco heeft een stadsbus, waarvan de chauffeur de macht over het stuur was kwijtgeraakt, gisteren voor een enorme ravage gezorgd. De bus ramde eerst drie geparkeerde auto's - waarna hij midden in een huis tot stilstand kwam. De houten woning stortte vrijwel direct in. Wonder boven wonder bleef het bij materiële schade. In het huis was niemand aanwezig en alle inzittenden van de bus kwamen met de schrik vrij.

NEDERLAND

Amsterdam (GVBA)

Metro-trein uitgebrand: op 15 jan werd een metrostel (nr 18) volledig vernield, ook de overkapping van station 'Gein' werd niet gespaard. Kort nadat het stel was aangekomen, en alle reizigers waren uitgestapt, zou in de laatste wagen brand ontstaan zijn. Door de bestuurder en een stationsbeambte werd nog geprobeerd het vuur te blussen. Maar zij werden door de rook bevangen en dienden naar het ziekenhuis te worden gebracht.

Zondag avond liet een onbekende (telefonisch) weten dat het "Militant Autonomen Front", afgekort MAF zou verantwoordelijk zijn. De brandstichting werd gepleegd uit protest tegen de tariefverhoging, welke per 1 april in gaat. Men dreigt met nog meer aanslagen als deze verhoging niet wordt opgeheven.

Bij de GVBA schat de schade, aan het metrostel, op ongeveer 30 à 40 miljoen BFR.

(In Antwerpen is men heel wat vrede-lievender, daar deelt men pralines uit aan de reizigers).

RET

Levering 700-den: 726 op 28 dec en de 727 op 11 jan 83.

Ombouw 600-den: Begin jan stonden de 613 en 614, reeds van een tussenstuk voorzien, in de CW

Pop-en reklametrans: de volgende rijtuigen werden beschilderd: 301/ 302/ 311/ 319/ 358/ 359/ 360/ 362/ 363/ 368 en de 623.

Op de foto: mw 358 is de centimeter-tram. Hij is volledig wit en elk deeltje dat er op de tram te zien is staat in centimeters aangeduid (bv de koplamp is 25,3 cm enz...)

MW 359 (spokentram) is hoofdzakelijk zwart met wit (dan zegt men bij ons dat de bloementrams 's avonds gevaarlijk zijn, omdat ze te donker zijn).

Postkaart van de RET nr 823 (in Rotterdam te koop aan één gulden per stuk) van nov 1977. 15 jarig bestaan van de metro: op 15 febr wordt, met een open dag, het 15 jarig bestaan van de metro gevierd.

WADDINXVEEN (Utrecht)

Levering nieuwe trams: 5011 op 23 dec en de 5012 kwam op 7.1. in Utrecht toe.

Aanrijding met tram: de trams rijden nog niet officieel in Utrecht, maar er is reed een ongeval gebeurd. Een jeugdige fietsster zou de snelheid van dit voertuig hebben onderschat en kwam met de tram in aanrijding. Zij zelf kwam er met een valpartij van af, maar de fiets werd zwaar gehavert van onder het spoorvoertuig gehaald.



ARNHEM

Op 1dec werd trolleybus nr 101 (Arnhems eerste trolleybus), van de Kemperbergerweg (waar de bus 10 jaar stond) naar de garage van de Arnhemse trolleybusmaatschappij overgebracht. Hier zal zij weer rijvaardig worden gemaakt.
(Het Openbaar Vervoer nr 296).

HTM

PCC 1227 weer rijvaardig: nadat hij reeds klaar stond voor sloop, heeft men hem plotseling weer rijvaardig gemaakt (de reden is nog onbekend).



'Een kaartje naar de halte waar die dames uitstappen, alstublieft!'

Een heer die op de bus staat te wachten ziet een mooie jonge vrouw aankomen met een heel lief klein hondje aan de lijn. Zij blijven bij de halte staan.

Als de bus aankomt neemt zij het beestje op en stopt het onder haar bloes. Het lukt haar voorbij de chauffeur te komen en ze zoekt een plaatsje. De heer gaat belangstellend naast haar zitten. Na een paar minuten wordt het onrustig onder haar bloes.

- Heeft de kleine de boel

bevuild? vraagt de heer met wrange ironie.
- Neen hoor, ik ben hem nu aan het voeren.

Twee grote busfabrikanten sloegen samen:

Sinds 1 januari '83 is de leiding van de Zwitserse - Saurer bedrijfsvoertuigen door Daimler-Benz overgenomen. Hierdoor werd Mercedes, op gebied van bedrijfsvoertuigen, in Zwitserland nummer één.

Dit jaar stopt Saurer met de produktie van vrachtwagens. Na eind 1985 zullen er ook geen bussen of militaire voertuigen meer worden gebouwd. Enkel de carrosserie-afdeling, de produktie van vervangstukken en de reparatiewerkplaatsen te Sion, Visp en Arbon zullen nog volledig door Saurer beheerd worden.

(Gaz. V. Antwerp. 5.1.83).

GESCHIEDENIS VAN DE TRAM

Uit TAO-band nr 4-1956.

De elektrische tram heeft gedurende meer dan 3/4 eeuw overal ter wereld het stedelijk vervoer tot ieders tevredenheid verzekerd en hij heeft, bij stadsontwikkeling, stellig een zeer belangrijke rol gespeeld.

Bij alle dingen kan men echter niet genoeg op de oorsprong letten en zo komen we dan tot de vraag;

Hoe zijn eigenlijk de rails ontstaan?

Om de geschiedenis van de tram te vertellen, moeten we dus teruggaan naar het ontstaan van de spoorwegen zelf.

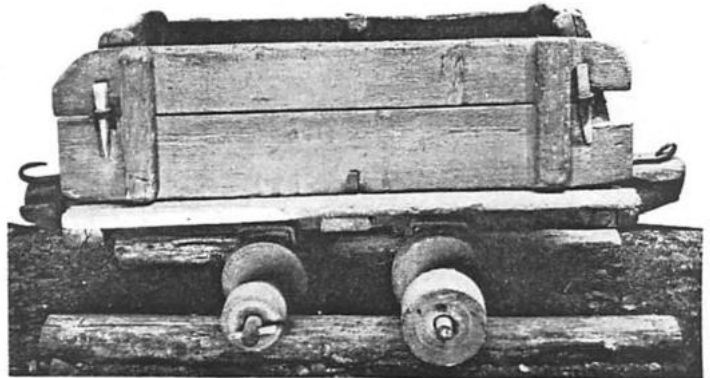
Eerst ontstaat het spoor om aan de wagen een betere loopweg te geven, later komt de wagen achtereenvolgens: mijnkar, paardentram, locomotief en tenslotte elektrische tram. Spoor en wagen, beide ontwikke-

len zich gestadig.

De huidige spoorwegen vinden hun oorsprong bij de mijnsporen, nu ongeveer meer dan 4 eeuwen geleden, n.l. in de Duitse koolmijnen van de Hartz (Duitse middelgebergten op de grens van Neder- en Opper-Saksen) later in Engeland in het zuiden van Wales (Z.W. van Engeland) en in het Newcastle-bekken (N.O. van Engeland).

In de gangen van de koolmijnen werden de houten wagentjes, door paarden getrokken, voortbewogen over een houten spoor. In 1620 werden ze in Engeland bovengronds aangetroffen.

(Foto uit het Düsseldorfs personeelsblad "Das Rad" 4/82). Dit houten wagentje staat in het 'Deutsches Museum' in Munchen.



De eerste Engelse koolmijnen bevonden zich langs heuvelhellingen en rivieren op enkele kilometers van hun oevers. De kolen werden op karren geladen -die door paarden tot aan de oevers werden gevoerd - om dan in de schepen te worden gestort; deze wagentjes gingen steeds over dezelfde wegen, zodat spoedig diepe sporen ontstonden. Ter verbetering van de loopweg werden zij harder en vlak gemaakt (1620) door houten planken op platte balken in de karresporen te leggen, en aangezien de wrijving tussen wielen en loopweg hierdoor verminderde (dus geringere trekkracht nodig) konden de karren groter worden. Men bekwam aldus een 'wagen'. Later nagelde men op het bovenzvlak van de platte houten rails, slijtvaste gietijzeren platen en in 1738 bevestigde men aan de houten rail een opstaande buitenrand die belette dat de wielen het spoor zouden verlaten. In 1767 plaatste men U-vormige gietijzeren rails op de houten rails en deze laatsten op houten dwarsliggers; de U-vormige platte rails hadden echter het bezwaar dat er kolen in vielen en de beweging stoorden.

Vervolgens nagelde men platte gietijzeren, met opstaande rand aan de binnenzijde, op de houten rails en deze laatsten op dwarsliggers of op stenen teerlingen, teneinde de platgevelgde wielen op het spoor te houden.

Tenslotte gaf men een opstaande rand (flens) aan het wiel i.p.v. aan de rail welke dan boven de straatweg uitstak. Het spoor was nu een speciale weg geworden die onbruikbaar was voor de gewone voertuigen met platte velgen. Hierdoor ontstond dus de eigenlijke 'spoorweg', onafhankelijk van de gewone rijweg en de IJzerenweg - Maatschappijen zijn in die richting voortgegaan met een spoorwijdte van 1,435m (normaal spoor genoemd) = 4 voet 8½ duim, d.i. de breedte van de plaatselijke voertuigen zowel op de gewone weg als toen op de spoorweg gebruikt.

Deze speciale wegen hadden zich in de 18e eeuw in Engeland verder uitgebreid tussen de mijnen en de aanlegplaatsen der schepen en bereikten soms een lengte van 18km, alleen voor goederenvervoer aangevend.

De allereerste 'spoorwegen met paardentractie' ontstonden in België in de koolmijnen van Quaregnon (1830) en vanuit de mijngangen gingen deze naar de oppervlakte. Sinds 1830 werden dan ook enkele koolmijnen uit het Walenland met de hoogovens en de kanalen verbonden door middel van ijzerenwegen met paardentractie.

Vóór 1825 werden de spoorwegen met paardentractie overal alleen toegepast in de mijnen en nadien kwamen ze aan de oppervlakte voor goederenvervoer.

Wat de 'tramwegen' betreft, hiervoor werden de sporen, vooral met

Het oog op de paardentractie, in de bestrating gelegd. Het waren breedvoetgroefrails. Bij de opkomst van de elektrische trams moesten de bestaande paardentramwegen versterkt worden, omdat de elektrische wagens veel sneller en zwaarder waren dan de paardentrams. Elke verbetering aan het rollend materieel eiste dus een aanpassing van het spoor: het gewicht der spoorstaven per stekkende meter steeg dan ook van 15 à 30kg tot 40 à 50kg en meer.

De spoorwijdte was meestal 1,435m, terwijl vele tramexploitaties echter het smal spoor (1 meter) aannamen, teneinde - zo meende men - het doorrijden van bogen met kleine straal te vergemakkelijken; de echte reden was echter: geringer aanlegkosten en kleiher onderhoudskosten van het kasseiwerk tussen de sporen.

Oorsprong van het woord 'TRAM'

In 1776 werden in Engeland te Sheffield (bakermat van het degelijke Engels staal: messen en dgl.) ijzeren rails gemaakt.

In 1793 goot Outram spoorstaven van 3 voet lengte (1 voet = 0,3048 meter) dus ca 0,90m met vlakke bovenzijde en van onder met visbuik - dus hoger in het midden dan aan de uiteinden - welke op vierkante stenen blokken werden vastgehecht. Het loopvlak van de rail stak boven de bestrating uit, zodat het buiten het bereik van slijk en straatvuil lag.

Deze rails werden aanvankelijk door Outram in een mijn te Sheffield toegepast en achteraf ook bovengronds op vele plaatsen in Engeland. Deze ijzeren wegen noemde men 'Outramways' (de wegen van Outram) en later afgekort tot "Tramways".

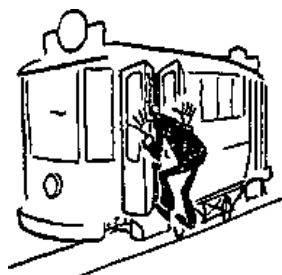
Deze tramways met paardentractie dienden uitsluitend voor goederenvervoer.

De eerste paardentram

De eerste paardentram voor het vervoer van reizigers werd (zoals we reeds vorige maand schreven) op 26 nov 1825 in New York gebruikt; in Engeland ontstond hij eerst in 1825.

Terloops weze gemeld: de eerste spoorweg met stoomtractie werd in 1825 tussen Stockton en Darlington in Engeland geopend en in 1830 de lijn Liverpool - Manchester. Op 5 mei 1835 werd (als eerste op het vaste land) de spoorlijn Brussel - Mechelen officieel ingewijd.

Volgende maand : De eerste elektrische tractie-systemen.



TRAMBESTUURDERS !

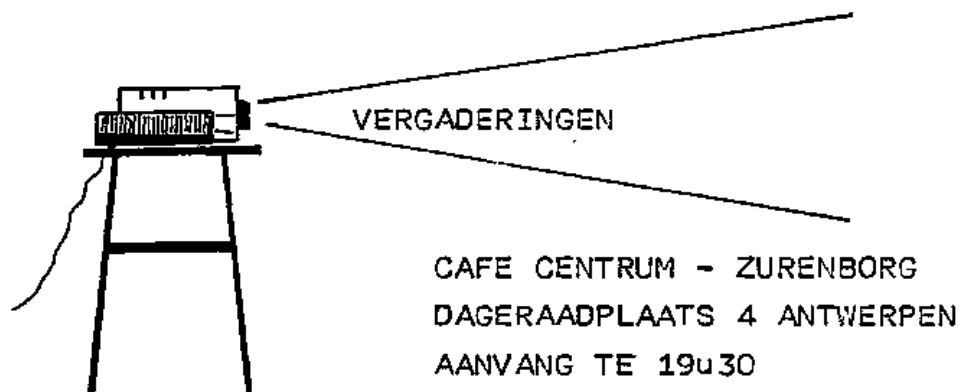
Kijkt in uw spieglenspiegel alvorens uw rijtuig in beweging te zetten...

**VERTREKT NOOIT MET
GEOPENDE DEUREN !**

Zó alleen vermijdt U ongelukken !

Een jongen zit in de tram. Hij draagt een zeshoekige bril. De man welke tegenover hem zit vraagt pienter; "U ziet zeker iets speciaals door die bril?" antwoordt de knaap, "Ja een ezel!" "Oh, is het spiegelglas?" vraagt de heer lachend.

(Uit het maandblad van de CATSA-Vrienden).



- 14 febr : 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 Vanhoej Fernand - Ook trekking voor de dia's van 14.2.
 11 april : Viering van onze tweede verjaardag en dia's over de geschiedenis van lijnen 1 en 2, door J.De Ceulaerde.

Aankoop lootjes voor de dia's over de geschiedenis v/d Antwerpse tram. Deze kunnen ook via onze bank-of postrekening besteld worden, zodat ook de leden welke niet naar de vergadering kunnen komen eveneens de kans krijgen om de dia's te winnen.

De prijs is 10F per lootje. Wanneer u er wilt bestellen, hadden we wel graag vóór 10 maart het verschuldigde bedrag op onze rekening. De trekking gebeurt op de vergadering van 14 maart.

Trams op postzegels

Omstreeks 14 febr geeft de Regie der Posterijen 3 zegels uit met trams. Twee zegels i.v.m. de geschiedenis v/d tram, en 1 zegel gewijd aan de uitvinder van de trolleybus (K.Van de Poele). Ze hebben een waarde van: 7,5, 10 en 50F.



Een eerste maal dat het openbaar vervoer op postzegels voor kwam was in 1976, bij de inhuldiging van Belgisch eerste (echte) metro.

RET-tram als TV vedette

De 20ste febr zal op Nederland een filmpje uitgezonden worden waarin de RET-'Tingelingtram' (MW 362) een hoofdrol speelt. Onder de titel "Mensen zoals jij en ik" speelt Kees Busse voor trambestuurder van laatste tram, waar een meisje opstapt die na een tijdje vaststelt dat ze de verkeerde heeft genomen.

Trammuseum Edegem

Op 22, 23, 28 en 29 dec werd door Miva, in het museum, een bovenleiding gespannen. Deze werd zo opgevat dat men een goed beeld krijgt van de evolutie hiervan.

Het trammuseum zal weer geopend worden op 3 april. Voordien wordt, (in de loop van maart) op twee zaterdagen, het museum en de wagens opgekuisd. Wie hieraan wil mee werken kan steeds op het secretariaat, van VOSS, terecht.

* Ongeveer 90 dia's.