



'T

V O S S

KE

MAANDBLAD van de V - O - S - S v.z.w.

- 1 -03- 1983



**V**RIENDEN v/h

**O**PENBAAR

**S**TADS- en

**S**TREEKVERVOER

Máandblad van de *Vrienden van het Openbaar Stads- en Streekvervoer, Vereniging Zonder Winstoogmerk*, afgekort VOSS vzw.

Statuten verschenen in de bijlagen van het 'Belgisch Staatsblad' van 9 september 1982, onder nummer 10906/82.

Samenstelling van het bestuur:

Voorzitter:

De Caulaerde Jac  
Tweelingenstraat 82  
2018 Antwerpen

Onder voorzitter:

Poot Raymond  
Mercatorstr 132/14  
2018 Antwerpen

Secretariaat:

Gys Mia  
Tweelingenstraat 82  
2018 Antwerpen

Penningsmeester:

Jacobs Leo  
Jan Van Muisel, 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:

000-1417792-97  
Op naam van  
De Caulaerde 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.

VANWEGE HET BESTUUR

Op 18, 19 en 20 maart zal de VOSS deelnemen aan een tentoonstelling over het openbaar vervoer (zie elders in dit boekje).

Nu vragen wij onze leden welke de foto's van de vorige tentoonstelling hebben gekocht, of zij deze voor enkele dagen ter beschikking zouden willen stellen. Wegens de hevige koude, en de lage temperatuur van het water, is het ons onmogelijk in de winter foto's te maken. U krijgt uw afbeeldingen gegarandeerd in goede staat terug.

Het VOSS-bestuur zal U hiervoor dankbaar zijn !

KLEINE AANPASSING AAN DE STATUTEN EN H. REGL.

Van de procureur des konings moesten wij ons art. 4 Bis - C aanvullen. Dit moet zijn :

Uitsluiting na beslissing van het bestuur, wegens wangedrag, én mits goedkeuring van de Algemene Ledenvergadering.

In het Huishoudelijk Reglement werd art 16 (taken van het bestuur) een beetje veranderd. Hier komt nu: de boekhouding wordt door de penningmeester gedaan, inplaats van het secretariaat.

TE KOOP BIJ ASVI

Bij ASVI werd een kleuren-postkaarten reeks uitgegeven over de Buurtspoorwegen.

Prijs 140F (voor 9 postkaarten), te storten op rekening nr 034/0195365/69 van ASVI-PUBLICATIONS.

OUDE NETPLANS

De volgende netplans kunnen besteld worden:

Brussel (NMVB en Brusselse Tramwegen 1949), Liège (NMVB en TULE met trolleybussen inbegr. 1949), Liège-Seraing (1949), Antwerpen (NMVB en TAO, centrum, 1949), Antwerpen (TAO en NMVB, buitenlijnen, 1949), Namur (NMVB 1949), Mechelen (NMVB 1949), Knokke (NMVB 1949), Oostende (NMVB 1957) en Verviers (TV en NMVB, 1949). Al deze plans zijn te koop bij: Mr R. Dussart Desart, av Mesens

63 te 1040 Brussel.

Prijs 600F (per plan) op rekening nr 001/1100744/64. Levering duurt minstens twee maanden.

### VOSSEN OP VERKENNING

Rotterdam: Op 22 maart gaan we naar Rotterdam. Vertrek en plaats van bijeenkomst zal op de vergadering besproken worden, en zal aan belangstellenden gezonden worden.

De prijs is afhankelijk van het aantal deelnemers (omdat we met een busje gaan) maar is max. 600F per persoon.

Wie mee wil, gelieve vóór 15 maart 600F op onze postrekening nr 000/1417752/97 op naam van De Ceulaerde te storten. Indien we met méér dan 10 personen zijn wordt het minder dan 600F en krijgt U de rest terug!

Waarom Rotterdam? We gaan naar daar omdat er nog tot april trams met een wandelende ontvanger rijden. Dit is een unicum in Europa, maar tevens ook de allerlaatste maand, vanaf volgende maand worden ze voor goed afgeschaft.

Utrecht: 2 mei.

Hier gaan we kennis maken met de nieuwe - 2,65m breede - trams. Meer informatie hierover in ons volgende nummer.

Wilt U mee? Stort dan 300F op onze rekening vóór 15 april. De prijs is eveneens max. 600F per persoon (berekend aan 10 deelnemers).

### TRAMLIJN 12 - 80 JAAR JONG

Lijn 12 kwam, als kortste tramlijn (966m) in dienst op 17.3.1903 tussen het station "Land van Waes" en het gerechtshof. Men reed met een geel koersbord met als tekst:

GARE DE WAES STATION  
GERECHTSHOF - PALAIS DE JUSTICE

In jan. en febr. 1904 (toen de lijncijfers verschenen) was het eerst lijn 13, maar werd dan later nummer 12.

Met de eerste wereldoorlog werd de exploitatie in nov. 1914 gestopt. Tien jaar later, op 16 sept 1924, kwam onze '12' weer op

opdagen. Nu verbond hij de "Middenstatie" met "Land van Waes". Juist één jaar later (1 sept 1925) werd de

STATION WAES BANK  
MIDDENSTATION

12

GARE DE WAES BANQUE  
GARE CENTRALE

STATION WAES BANK  
MIDDENSTATION  
SCHYNSCHYNT  
MERKSEM

12

GARE DE WAES BANQUE  
GARE CENTRALE  
PT DU SCHYNT  
MERKSEM

lijn vanaf de Middenstatie tot in Merksem-Oude Bareel verlengd, via de huidige reisweg en verder volgde hij de route van 'den 3'.

Op 1 maart '32 verkorte men de lijn tot aan de Lange Loobroekstr en het stuk tot Merksem werd door de nieuwe tramlijn 21 overgenomen.

Twee weken later (15.3.'32) werd lijn 12 de 'Stationlijn', zij reed van het Damstation naar het 'Land van Waes' en nam onderweg nog de reizigers voor de Middenstatie mee.

Vanaf 25 mei '40 nam ze het traject tussen het Antwerp Stadion en de Middenstatie van tramlijn 5 over, en verbond "Den Antwerp" met het Ooststation via de Pelikaanstraat en de Plantin Moretuslei. De tweede sept. '40 werd er nog maar eens een verandering in gebracht. Nu kon men met 'den 12' van het stadion tot het C. Station rijden en vervolgens over de De Keyserlei, de Leien en de



Vriërestr., naar de St Michielskaai. Wegens elektriciteitsgebrek kortte men de lijn in tot aan het Zuidstation (nog maar eens een statie), dit was tussen 1 juni en 8 okt 1944.

Door de bezetters werd op 28 juli '44 verboden tussen de Gallifortlei en het eindpunt 'Antwerp' nog reizigers te vervoeren. Aan de Gallifortlei diende iedereen (behalve de bestuurder en de ontvanger) uit te stappen, waarop de trams leeg - en met gesloten deuren - naar het eindpunt reden om te keren.

Omdat tramlijn 23 het grote reizigersaanbod naar het Kiel niet aankon, werd tram 12 naar Grens Kiel verlengd en kreeg vanaf 20 mei 1946 zijn huidige reisweg (de 23 nam het stuk tussen de Vriërestr en de St Michielskaai over). De reizigers van lijn 12 konden voor het eerst met PCC's rijden op 3.10.1961 en sinds 1 juli '67 werd ook hier de éénmansbediening ingevoerd.

De trams werden verbannen op de De Keyserlei vanaf 7.4.'70 rijdende naar Grens Kiel, en sinds 31.7.'70 ook in de andere richting.

Op 10.11.1978 keurde de gemeenteraad van Deurne de verlenging naar het Wim Saerensplein goed, en de minister gaf op 15.2.1980 zijn zegen. Hierdoor kon men in 1981 met de werken starten. Het uitgraven voor de spooraanleg begon op 19.10.1981 en op 3 sept '82 konden de trams het nieuwe stuk berijden. Hiermee is lijn 12 de eerste tramlijn die sinds 18.12.1944 (toen lijn 23 tot op de Minister Delbeke-en Groenendaallaan werd doorgetrokken) werd verlengd.

**12 SCHOONSELHOF  
WIM SAERENSPL**

Vanaf 13 sept. werd hij tijdelijk (?) -doordat lijn 24 voor twee jaar uit exploitatie is genomen - van Grens Kiel tot aan het Schoonselhof verlengd.

Maar sinds omstreeks 20 jan. '83 kregen de PCC hun nieuwe lijnaanduidingen.

(voornaamste bron: "De Antwerpse tram 1873-1973" van E.Keutgens)

VERVOLG "DE GESCHIEDENIS V/D TRAM"

### De eerste elektrische tractie-systemen

Het idee om de elektr. energie toe te passen als krachtbron voor het voortbewegen van voertuigen door middel van electromotoren bestond reeds, vooraleer de moderne dynamo en het principe van zijn omkeerbaarheid werd uitgevonden (1867).

Inderdaad, in 1834: 1e electro-magnetisch voertuig (met zuilen - batterij) door de Amerikaan Thomas Davenport uitgevonden en in 1835 in dienst gesteld op de ringspoorweg te Boston (Massachusetts, US). In 1838 bouwde de Schot, Robert Davidson, de eerste elektrische lokomotief (met zuilen-batterij) van 5 ton, in dienst gesteld op de spoorlijn Edinburg - Glasgow (Engeland) met een snelheid van 6 km/uur.

In 1850: prof. C.G.Page (Amerikaan): elektr. lokomotief in 1851 in dienst op de spoorlijn Washington - Bladensburg, snelheid 30 km/u. In diezelfde periode: Moses G. Farmer, vervolgens Thomas Hall (Boston) met deze bijzonderheid dat de batterijen niet op de wagen werden medegevoerd, maar vast opgesteld en de stroomlevering langs de rails naar de motor.

In 1840 volgens hetzelfde principe: Henry Pinkus en in 1847 Liley en Colton te Pittsburg (US).

In 1855; Swear (Eng) en Bessolo (Ital) stroomlevering door een geleider van de grond geïsoleerd en opgehangen zoals de telefoondraden.



ROEP MET WITTE TEKST - CUFERS: GROEN OP WIT

In 1864: Casal (Fransman): elektr. motor rechtstreeks aan de as van het voertuig gekoppeld.

Al de voornoemde proefnemingen gaven echter geen praktische resultaten omdat een voldoende sterke elektrische stroombron ontbrak. Industrieel gezien kan de elektromotor niet zonder de dynamo bestaan en het is pas na de uitvinding van de dynamo en van het principe van zijn omkeerbaarheid dat de elektrische tractie praktisch kon worden verwezenlijkt, zoals wij ze nu kennen.

Die eer komt Europa toe, de Italiaanse natuurkundige Antonio Pacinotti (1841-1912) vond in 1864 de gelijkstroommachine met ringanker en ook collector uit, waarvan al de latere elektr machines zijn afgeleid; in 1867 vond hij bovendien het principe van de omkeerbaarheid van de dynamo's.

De werkelijke industriële dynamo's verschenen eerst in 1870 ingevolge de uitvindingen van Zenobe Gramme (Belg) en Werner von Siemens (Duitsler). Zenobe Gramme nam in 1867 (26.2) zijn eerste brevet voor verschillende verbeteringen aan wisselstroommachines.

In 1868 bouwt hij bij Disderi, te Londen, zijn eerste gelijkstroom dynamo. Op 22 nov 1869 neemt hij een nieuw brevet voor verbeteringen aan elektro-magnetische machines.

Op 11 april 1870 neemt hij een ander belangrijk brevet omtrent de gelijkstroommachine en na de oorlog van 1870 vestigt hij zich terug te Parijs, waar hij met een andere oud-schrijnwerker, namelijk Hippolyte Fontaine de "Maatschappij der electro-magnetische Gramme-machines" sticht.

De machine van Gramme werd in 1871 tijdens de zitting van de "Academie der Wetenschappen", te Parijs, voorgesteld en als industriële machine gedemonstreerd op de "Tentoonstelling van Wenen" in 1873 door de medewerker van Gramme, H. Fontaine.

Midderwijl had ook Werner van Siemens de industriële dynamo reeds verwezenlijkt.

Het is echter moeilijk het aandeel van elk der voorlopers van de dynamo t.o.v. elkaar af te wegen, maar een feit staat vast: de uitvinding van de dynamo is het product van de opzoekingen van drie grote mannen: Pacinotti, Siemens en Gramme.

Sinds de uitvinding van de gelijkstroom-dynamo breekt nu een nieuwe periode aan voor de ontwikkeling van de elektr motoren inzonderheid van de elektrische tractie.

#### De eerste elektr tram

Op 16 mei 1881 reed 's werelds eerste werkelijk commerciële tram. Geexploiteerd door Siemens en Halske, op de lijn Groot-Lichterfelde nabij Berlijn. De lengte bedroeg 2,450km, op meterspoor, de rails lagen 0,20m boven het wegdek. De stroomtoevoer gebeurde via de rails, op gewone dwarsliggers en onderling verbonden door koperen lussen. De tram kon 26 mensen vervoeren aan een snelheid van 20km per uur (op vlakke

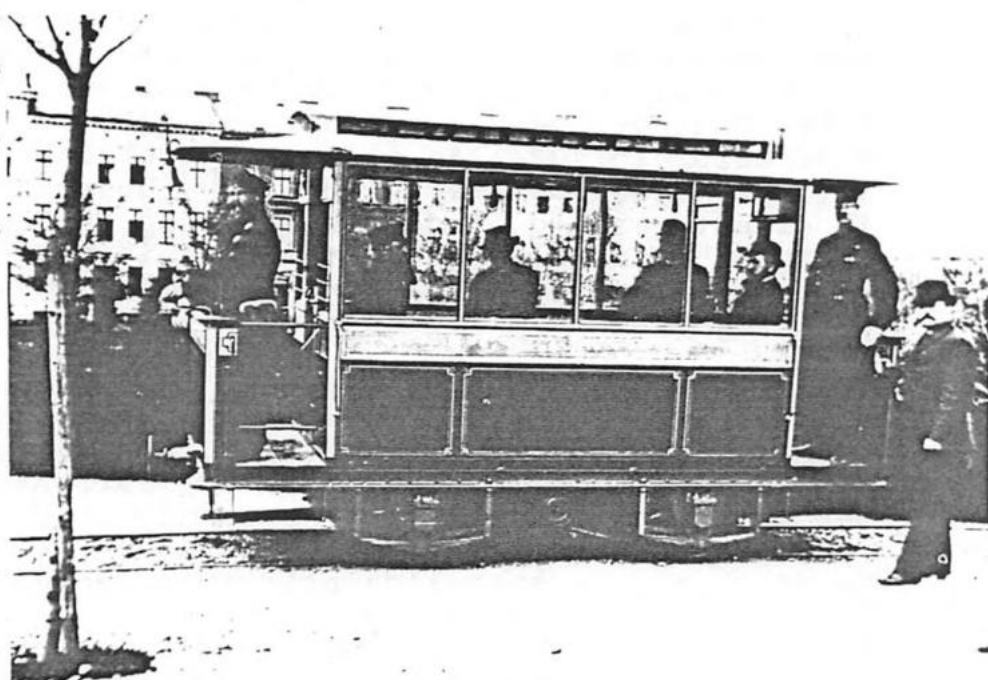
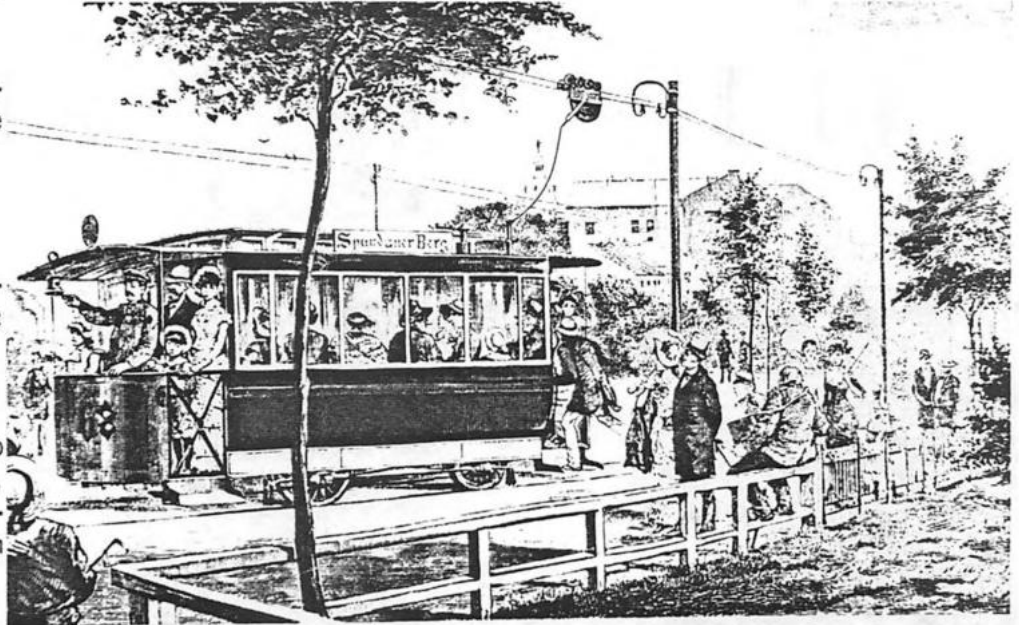


Foto Siemens Museum

baan kon deze tot 40 km/u worden opgevoerd), het totaal gewicht was 4800kg. De tram, met een eigen gewicht van 500kg, ontwikkelde een arbeid van 5,5PK en de elektro-motorische kracht schommelde tussen 90 en 100V.

In 1893 heeft de firma Siemens en Halske de stroomlevering langs de rails - zoals te Lichterfelde - opgegeven en is zij overgegaan tot een bovenleidingsinstallatie: de stroomafnemer bestond uit een wagentje met 4 wielletjes welke op 2 rijdraden reed, deze waren op bepaalde punten aan houten palen opgehangen.



Elektrische Tram van Wenen bij Berlin nab dem Spandauer Berge. Originalafbeelding van J. W. G.

Tien jaar voordien had K. Van de Poele reeds de trolley-stroomafnemer toegepast op de Tentoonstelling van Chicago.

(Foto archief Siemens Museum)

Het mag wel een aardig toeval heten dat Karel Van de Poele, de man die zoveel bijgedragen heeft tot de ontwikkeling van de elektr tram afkomstig was van Lichterfelde (W-Vlaanderen), terwijl de 1e tram exploitatie ontstond in Lichterfelde (Duitsland).

Na de lijn Berlijn-Lichterfelde, bouwde de firma Siemens en Halske verschillende elektr tramlijnen in Portrush in Ierland, Brighton, enz.. (idt was door de afdeling Engeland). Het Duits bedrijf stelde in Wenen de lijn naar Mödling in dienst.

Achtereenvolgens werden in Engeland en op het vasteland meerdere elektrische tramlijnen in dienst genomen, namelijk:

- de lijn v. Bessbrook-Newry (1885) en deze van Ryde (1886) met de stroomlevering langs de rail tussen het spoor geplaatst.
- de lijn v. Blackpool (1886) met ondergrondse stroomtoevoer (stroom-rail in een gespleten kanaal).
- de lijn Vevey-Montreux (1888) in Zwitserland, met een bovenleiding uit buisvormige geleiders.

Hiermee werd echter de verdere ontwikkeling op het vasteland voorlopig gestopt.

De Amerikaanse constructeurs, tot dan toe steeds bezig met allerlei betwistingen omtrent de voorrang van brevetten, gaan nu -zoals we zullen zien- al de verloren tijd inhalen en hun praktische geest volledig ten dienste stellen van het nieuwe procédé.

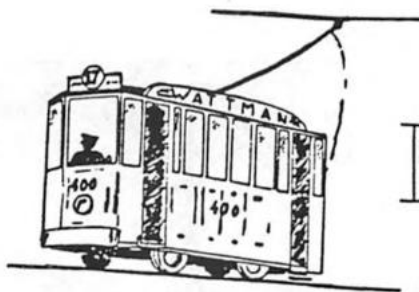
(Volgende maal: Amerikaanse uitvinders (1883-1888)).

Tekst uit TAO-BAND van nov 1956 - Foto's uit het Siemens archief, in bezit van De Ceulaerde J.

Tekening uit :  
"Das Rad" 3/82  
personeelsblad  
v/d Düsseldorf-  
se trammaatsch.



M I V 9



I N F O

NEW YORK



3000 Jaar oud beeld: nadat men bijna een eeuw naar een 3000 jaar oud standbeeld had gezocht, werd het plots in een verlaten tramloods in Chautauqua (New York) terug gevonden.

Het één meter hoge standbeeld dateert uit de tijd van Ramses II, en stelt de wagenmenner Merenptah voor. Ongeveer 100 jaar geleden werd het vanuit Egypte naar het 'British Museum' gebracht. Hoe of wanneer deze wagenmenner zijn uitstap naar de Ver. Staten maakte is nog een raadsel. Nu zal het geveild worden.

Uit de krant "Rotterdams Nieuwsblad" 3/1/83.

ISLA OF MAN (Gr Brit.)

Door de goede zorgen van het trampersoneel werden de MW's 5,6 en 21 vernieuwd. Ook de MW's 1 en 2 ('s werelds oudste nog rijdende trams) uit 1893 kwamen weer in reizigersdienst. De motorwagen 2 werd gebruikt als werktram, hiervoor wordt nu MW 16 gebruikt. Men wil ook de in 1962 gesloten "Groudle Glen Railway" weer in gebruik nemen.

(Uit "Het Openb. Vervoer" nr 296)

OOST DUITSLAND

Halle: In 1982 begon men tussen Halle en Merseburg het goederenvervoer met trams te verzorgen.

WEST DUITSLAND

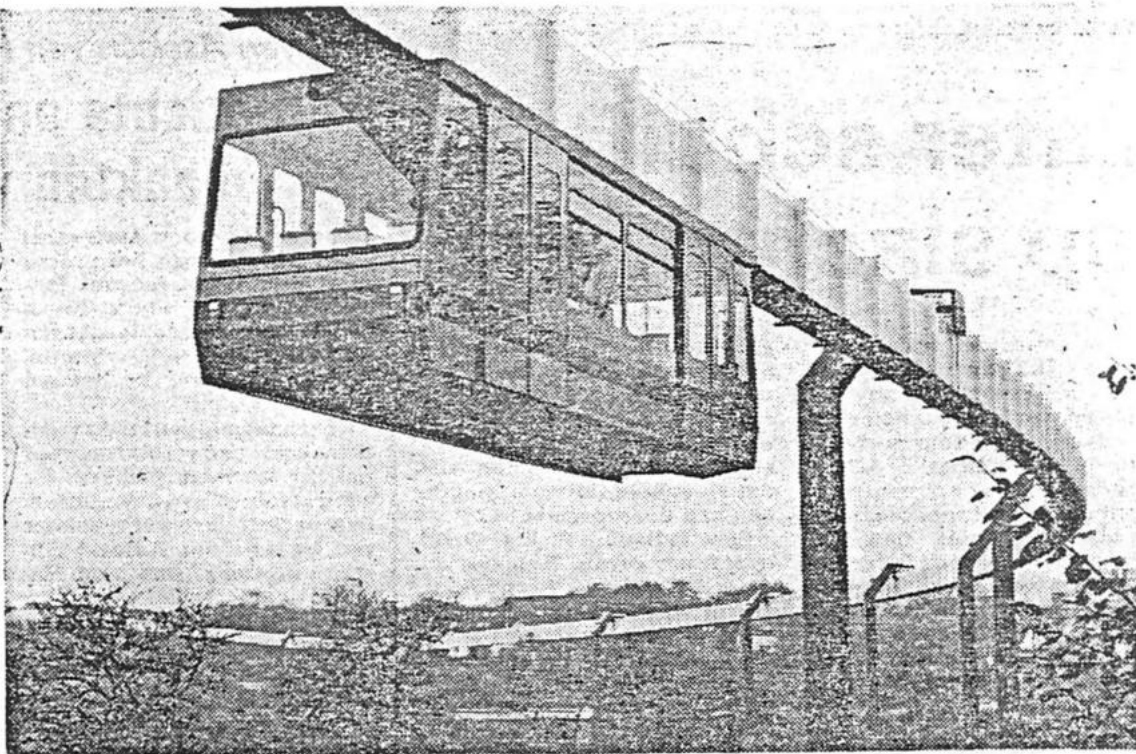
BREMEN : In 1982 werden voor 438.958 DM (dat is 110.000DM méér als in '81) beschadigingen aan materiaal van de "Bremer Strassenbahn A G (BSAG) toegebracht door vandalen. Hiervan konden maar 2.299DM terug gevorderd worden van personen welke op heterdaad werden betrapt.

Ongeveer 11.665DM gaat naar herstellingen van vernielde wachthuisjes en dergelijke. Zes werklieden zijn konstant bezig om beschadigde zitplaatsen te herstellen.

Volgens de BSAG zou men voor de som, welke nu door vandalisme verloren gaat, 2 standaardbussen of 1 gelede bus ofwel 63 nieuwe schuilhuisjes kunnen aanschaffen.

#### DORTMUND :

Nog dit jaar zal men in Dortmund een computergestuurde H-Bahn (hang- of hoogbaan) in reizigersdienst nemen. Op het 1,1km lange traject, dat 2 ver uit elkaar gelegen delen van de universiteit verbindt, zullen (op enkelspoor) twee kabinen de dienst verzekeren.



Tijdens de spitsuren is er om de 3,5 min een vertrek, in de daluren is er geen dienstregeling en wordt volgens de noodwendigheid gereden (of gezweefd). Elke kabine biedt 22 zit- en 20 staanplaatsen en heeft een max snelheid van 50KM/u. Men verwacht dat er ongeveer 4000 reizigers per dag zullen vervoerd worden.

De H-Bahn werd door de firma Siemens en Deuweg ontwikkeld. In Erlangen heeft Siemens, gedurende 4 jaar, deze volledig automatische vorm van openbaar vervoer getest. Er werden zowat 300.000km afgelegd.

De besturing geschiedt door 2 procescomputers welke zorgen voor het vertrek, de snelheid en de juiste wisselinstelling aan de eindpunten. Voor de uitvoering hiervan had men rond de 23 miljoen DM nodig.

(Uit "Gaz. V. Antwerpen" van 10.1.83).

#### DUISBURG

In de nacht van 16 febr werd een deel van de tramloods "Grünerwald" door brand verwoest. Kort na 3 uur ontstond brand in het middelste deel van de loods. Het dak, dat instortte, en de volgende trams werden vernield: MW's 1018, 1086, 1234, 3211 (Rheinbahn Düsseldorf) en de 'pop-tram' MW 1176 + BW 2269. De schade wordt op ongeveer 20 miljoen DM geschat.

#### DUSSELDORF

Op 27.2 werd in Düsseldorf, op de lijn naar Krefeld, een rit gehouden met een nieuwe tramwagen voor de SMLT in Tunis (hoofdstad van Tunesië). Omstreeks 10 uur werd vertrokken aan de Frans Wellemplatz. We reden tot aan de halte "Diessem" in Krefeld. Er werden verschillende foto-stops gehouden, waar we zeer mooie opnamen konden maken (soms samen met een tramwagen van de normale

dienst).

Enkele kenmerken:

Er zijn reeds 2 van de 79 wagens gebouwd (reeks 1-79), de bak 'A' en 'C' door Düwag en het tussenstuk door MAN. Het zijn dubbelgelede twee-richtingswagens / groen - wit van kleur / rijspanning 750 V (de lijn naar Krefeld is 660V - de rest van het Düsseldorfse net is 600V) / snelheid ong 70 km per uur / lengte 30m / breedte 2,50m / de panto bevindt zich boven de achterste geleiding / ze kunnen bogen met een radius van 20m berijden /

Interieur:

Licht grijs met een effen vloerbekleding / de zitplaat zijn donker blauw (met het aangezicht naar elkaar) - meestal enkele bankjes, alleen in de 2 kopeinden staan 5 dubbele banken / hier bevindt zich ook de zitplaats voor de ontvanger / de wagens hebben 11 luidsprekers in de wagen en enkele op het dak / de draaischijf is in 4 verdeeld / het bovenste deel van de ramen zijn schuifraampjes / er zijn 3 grote ventilatoren, maar géén verwarming (niet nodig) / enkel aan de deuren zijn belknoppen / de 5 dubbele deuren (aan elke kant) zijn niet beveiligd, ze zijn langs binnen ook groen / aan de haltes kan een uitschuifbare trede gebruikt worden.

NEDERLAND

-----

Tariefverhoging: per 1 april gaat in Nederland de prijs van het openbaar vervoer weer eens omhoog. Tussen 1984 en '87 moet de prijs - buiten de 'normale' verhoging - met 10% per jaar omhoog. Men wil dit realiseren met de volgende maatregelen: verhoging van de prijzen der abonnementen en de strippenkaarten, verkleinen van de zones en vermindering van de reductie voor tien-tot achttien-jarigen.

AMSTERDAM

-----

Maatregel tegen brandstichtingen: in de toekomst zullen de Amsterdammers, op de trams, hun vertrouwde zachte zitbanken moeten missen. Om de toenemende brandstichtingen, in de trams, te beperken gaat de GVBA in 211 tramwagens de schuimrubber zittingen door harde plastic banken vervangen.

STREEKBUSSEN

-----

In Nederland gaat men nu ook op de streekbussen reclame aanbrengen. Tot nu toe reden deze bussen nog steeds zonder publiciteit. Als proef worden eerst 400 wagens, over het hele land verspreid, hiervan voorzien. Wanneer deze voldoening schenken zullen alle 4000 streekbussen reclame gaan voeren. Men schat de opbrengst hiervan op 6 miljoen gulden per jaar. (Nederl. krant "Alg. Dagblad" 15.2.'83).

HTM

---

Reeks 1200: op 29 jan werd de 1227 naar de Electriche Museumlijn Amsterdam gebracht.

Levering 3000-den: 3061 - 14.1 / 3062 - 2.2 en de 3063 op 11 febr.

RET

---

Nieuwe buslijn 58: sinds 24.1.'83 rijdt in R'dam een nieuwe buslijn. Lijn 58 verbindt het NS-station "Schiedam-Rotterdam West" en de Schiedamse wijk "Woudhoek".

De reisweg is als volgt: Stationsplein, Horvathweg, Brandersburg, Burg. V. Haarenlaan, Plein 1940-'45, 's Gravelandseweg, Broersvest, Koemarkt, Gerrit Verboonstraat, Oranjeestr., Nieuwe Haven,

Nieuwe Damlaan, Churchillweg, Laan van Boll 'Es, Eduard van Beinumlaan, Vivaldilaan, Borodinl., Mozartl., Van Dalsuml., Scheepvaartweg, Schiedam Woudhoek (Scheepvaartweg bij "Buis").  
Op lijn 58 wordt om het half uur gereden met een spitsuurfrequentie van 20 à 25 min. De dienstregeling van buslijn 53 werd aan deze van de nieuwe lijn aangepast zodat er elke 10 min aan het station een bus vertrekt.

Nieuwe eindpunthalte tramlijnen 7 en 9: in de wijk Kralingen is men begonnen aan de verlenging van de lijnen 7 en 9 naar de Burgemeester Oudlaan. Op de plaats waar nu de lus, op de Willem Ruyslaan, ligt komt een groenstrook. Via de W. Ruysl, Oude Dijk, 's Gravenweg zal naar de Burgemeester Oudlaan (met eindpunt voor de ingang van de Erasmus Universiteit) worden gereden.

(Uit Nieuwsk-RET-en)

Lichtafhankelijke verlichtingsbesturing: in garage "Sluisjesdijk" en garage "Waalhaven" werd een apparaat ingebouwd om de verlichting te regelen, volgens de hoeveelheid binnenvallend daglicht. Hiermee denkt men 8500 gulden per jaar te besparen.  
(Rond de Ret 83/1).

#### FRANKRIJK - LILLE

-----  
Deze stad heeft ook de laatste vier gelede Vestische trams (400-403) gekocht. Nu zijn in Rijsel 25 gelede-en 6 vierassige trams van de Vestische beschikbaar.

Verslag bezoek tramnet Lille, op 19/2/83 - door Fr Coussens

Na de zomer van '82 is de naam S.N.E.L.R.T. veranderd in T.T.C.; de stelplaats die zich aan halte 'Brossolette' bevindt kreeg grote platen op de gebouwen met de nieuwe naam. Ook op de zijflanken en frontplaten van de rijtuigen komt deze voor. Het personeel kreeg volledig nieuwe uniformen met als hoofdkleur grijs met rood (vroeger donkerblauw).

Er werden ook vrouwen in dienst genomen (een 20-tal). Destijds werden er eens 10 in een tijdsspanne van slechts enkele weken aangeworven.

Sinds 1.1.83 gelden nieuwe zonetarieven waarvoor nieuwe, oranje-kleurige stempelautom. met ingebouwd uur- en minutenmechanisme; het komt er thans op neer dat men voor 5FF een kaartje bij de bestuurder kan kopen dat men zelf dient af te stempelen wat recht geeft op 1 uur rijden in gelijk welke richting, terugkeren mag ook. In voorverkoop zijn 10 kaartjes voor 38FF verkrijgbaar.

Per 16.4 a.s. zal het ondergrons gedeelte van de lijn, op het stadsgebied Rijsel, in gebruik genomen worden, echter pas vanaf 26.4 zal er met passagiers gereden worden, de sporen op het te vervangen deel zijn in slechte staat.

De vroegere keerkus van het eindpunt Tourcoing (lijn T), rond de kerk, is volledig opgebroken; niets herinnert er nog aan de tram.

Trams: de mw's type 500 zijn vernummerd, het eerste cijfer '5' is weggelaten (501 werd 01). De oude nrs zitten onder de vermelde platen met de nieuwe naam. De nieuwe nrs zijn nu wit en veel kleiner en staan op het linker voorpaneel van elke stuurpost, van buitenaf gezien. De reden van deze vernummering is het in dienst nemen van een centrale post voor trams én bussen waaronder ook een reeks 500 bestaat.

Een deel van de wagens heeft een éénbenige panto met aan de uiteinden samengelaste sleepstukken, geschikt voor tunnelexploitatie. De MW's 07, 10, 11, 15 t/m 18 en 26 rijden met een stroomafnemer van het oude type en zullen vanaf 16/4 buiten dienst zijn. In afbraak staat thans mw 509, eerder gesloopt werden: 501, 513, 522. De reeds omgebouwde Duitse trams zijn in dienst op de lijnen R en T.

nog geen enkel rijtuig van het 2-motorige type 400 werd omgebouwd. MW's 374 en 376 staan met zware - in Duitsland opgelopen - aanrijdingschade in de loods opgesteld en zullen later hersteld worden. Museumrijtuig nr 211 (qua uitzicht lijkend op trams type 500, maar iets korter) is naar een museumvereniging overgebracht. Door het nu groot aantal aanwezige gelede trams is er plaatsgebrek in de stelplaats en daarom wil men zo vlug als mogelijk de buitendienst gestelde of nog te stellen wagens slopen. Dit gebeurt met snijbranders ter plaatse.

BELGIE

-----  
NMVB

Kostendekking: naar verluid zou in de groep Antwerpen van de NMVB de kostendekking (dit is wat men uit de inkomsten terugwint) de volgende zijn: in het westen van de provincie Antwerpen 56,44% en in het oosten 47,49%.

NMVB-KUST: volgens men ons vertelde zouden er 2 à 3 motorwagens, type 'S' of 'SO', naar Gent zijn getransporteerd. Ook zouden er een 2-tal naar Diksmuide zijn gebracht, voor de toekomstige museumlijn. De blauwe, dubbelgelede MW nr 6102, staat ook nog steeds in Oostende.

NMVB-CHARLEROI: Veranderingen: Sinds 1 jan.'83 zijn de ringlijnen 65/66 verbust. De buitenste ring werd door lijn 66, en de binnenste door de 65, bereden. Van deze lijnen was de baan nog in goede staat, tegenover de lijnen 85/86 welke op 23 mei 1982 werden opgeheven.

De volgende verbussingen zouden ook nog op stapel staan (misschien reeds dit jaar):

Lijn 30 Maurage - Strépy / lijn 30 Mariemont - Anderlues en lijn 41 Trazegnies - Charleroi.

Ook zal (in april ?), als het pre-metrostation "Beaux-Arts", in dienst komt, het eindpunt "Eden" van de lijnen 41, 43, 80, 89, 90 en 92 verdwijnen. Lijn 80 zal dan langs lijn 63 Charleroi uit rijden en via Jumet, Gosselies en Courcelles-Trieu naar het vernieuwde stuk naar Trazegnies bollen. Het baanvak tussen Marchienne (spoorwegstation)-Roux-Courcelles/Trieu wordt dan ook door de bus overgenomen.

Het toekomstige station "Beaux-Arts" krijgt een ondergrondse eindlus voor de buurtspoorwegen, en doorgaande sporen voor - later als er weer trams van de stadsdienst gaan rijden - de STIC (stadstram van Charleroi).

MIVB

Trams uit de Argonnestr: in de loop van dit jaar wil men de tramlijnen 2, 52, 55, 58, 81, 90, 101 en 103 uit de Argonnestraat weg hebben. Ze zouden dan via de "Overdekte straat" en de tramtunnel gaan rijden.

7700-den: de 7784 kwam in dienst. Voor de ombouw staan de volgende wagens klaar: 7794, 7702, 7590, 7582, 7560 en 7830.

(Uit "Het Openb. Vervoer" nr 296).

Valse tramkaarten: door de Korrektionele Rechtbank te Brussel werd op 15.2 een persoon veroordeeld tot 3000F. boete. Deze werd beschuldigd van oplichting voor ongeveer 14.000F ten nadele van de MIVB. Uit protest tegen de jongste tariefverhoging liet hij, tussen 15.1 en 15.3 in Parijs, een 200-tal tramkaarten drukken. Hier van verdeelde hij het grootste gedeelte en de rest behield hij voor zich zelf. Nu dient hij aan de MIVB een schadevergoeding van 14 duizend frank te betalen.

(Gaz.V.Antw. 15.2.'83).



het Centraal Station plaats. Acht firma's stuurden hun prijzen binnen. Het laagste was van de NV BWW met 25.507.007F. De firma NV Ondernemingen SBBM kwam met de hoogste prijs van 54.053.925F (en zeggen dat een deel van de trap reeds klaar is maar door bepaalde groepen niet werd aanvaard). Tijdens de bouw van het metrostation was een trap voorzien vanuit de grote hal van het C Station. Maar omdat het C ST geklaseerd is mocht dit niet, het is deze welke gedeeltelijk klaar is, maar dus niet mocht worden afgewerkt (zie foto).

Dan werd gedacht om hem onder de monumentale trap van en naar de perrons in het C Station te laten uitkomen. Dit verwierp de Belgische Spoorwegen.

Het derde voorstel kreeg tenslotte de algemene goedkeuring waarvan misschien nog dit jaar de werken zullen starten.

Er zal in 3 fazen worden gebouwd. Het 1e is de trap welke reeds gedeeltelijk klaar is in de hal van het C ST te laten uitkomen. De 2e faze bestaat uit de bouw van de definitieve trap vóór de ingang van het spoorwegstation in de Pelikaansstraat. Hier

komt een trappencomplex met een vaste trap van 2,10m breed en één stijgende roltrap van 1,68m breedte. Een tweede stijgende roltrap is voorzien in de gang aan de Pelikaansstraat.

Tenslotte faze 3: is het weer dicht leggen van de voorlopige trap in de hal van het Centraal Station.

De werken zouden in 240 werkdagen kunnen geschieden.

#### Metro naar Linkeroever:

Op 21 febr begon men met de bouw van de metroverbinding tussen de beide Schelde-oeveren. Er zal in 3 fazen worden gewerkt.

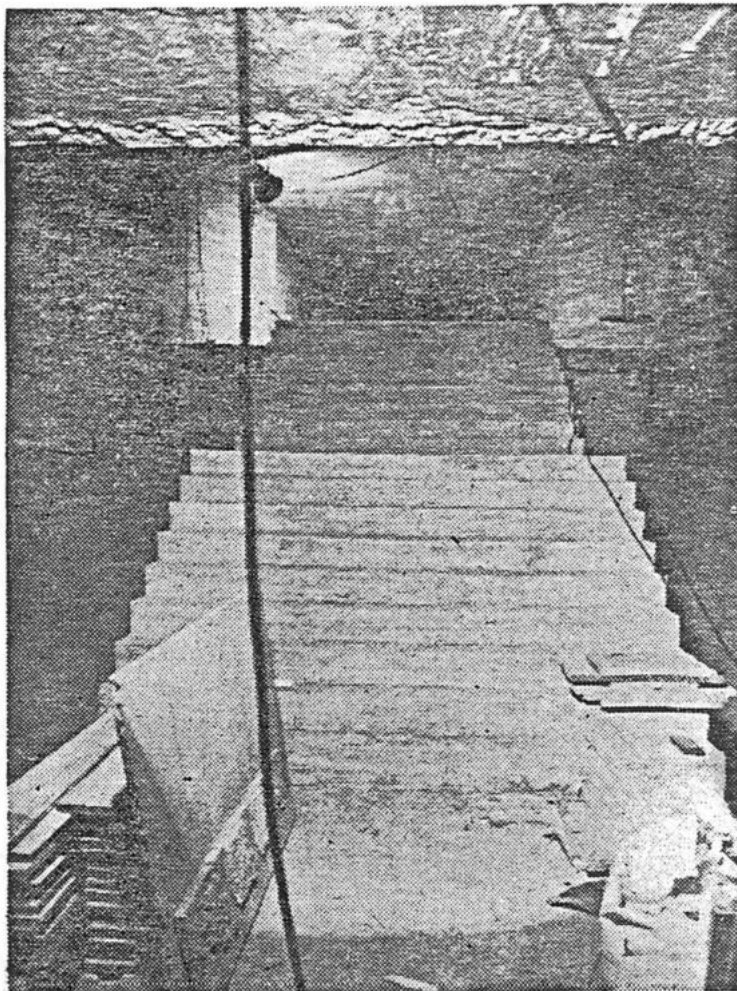
De eerste is de bouw van het station "Frederik Van Eden" en de koker (325m) metopenhelling (120m) op de Blancefloerlaan even voorbij de Waterhoenlaan.

Dan volgt de tweede faze, dit is een dubbele pijp onder de Schelde. Deze wordt met het schild gegraven en gaat de stations "Fr.V.Eden" en "Groenplaats" verbinden.

Als derde komt dan de ombouw van station Groenplaats.

Het station Fr.V.Eden wordt ingeplant aan de zuidkant van het gelijknamige plein.

In ongeveer 40 kalendermaanden hoopt men de eerste faze te klaren. Daar de ondergrond uit kwartaire niet homogene veenhoudend zand (Joost mag weten wat dit allemaal is) bestaat, kan uit veiligheidsoverwegingen het bentoniet schild niet worden gebruikt. Voor het schild is een drastische grondwaterverlaging nodig, en dit zou zettingen van de gebouwen veroorzaken. Daarom heeft men besloten het systeem van diepwanden toe te passen. Deze reiken tot in de, zo



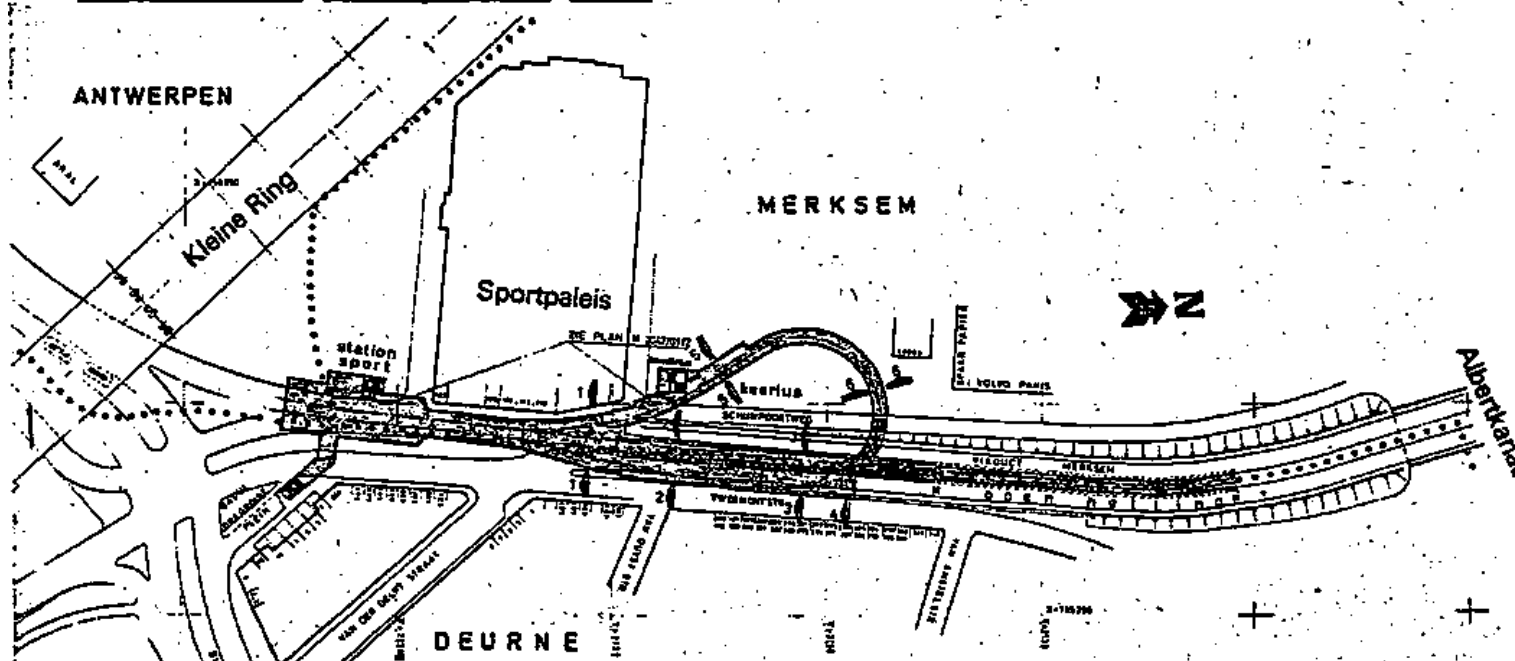
*De aanzet van de verbindingskoker langs de kant van het pre-metrostation Diamant, die nu toch verder doorgetrokken zou kunnen worden tot in de monumentale hal van het Centraal Station.*

*Foto: DE NIEUWE GAZET.*

goed als ondoorlaatbare, klei waardoor een waterdichte kuip ontstaat. Hierin kan dan zonder grondwaterverlaging - aan de buiten kant- bemaald worden. Na het aanbrengen van de dakplaat zal zo vlug mogelijk de bestrating en beplanting weer worden aangebracht. Enkel de parkeerzone op het Fr V. Edenplein zal als werf worden gebruikt. Voor de aanleg van de koker en de openhelling volstaat de middenberm op de Blancefloerlaan zodat het verkeer er niet veel hinder zal ondervinden.

Als er voldoende kredieten zijn zullen we in 1988 naar Linker Oever kunnen trammen.

#### Aanbesteding station "Sport"



*Schets van de geplande werken met links het station Metro. Verder in de richting van het Albertkanaal de keerlus, koker en open helling, die op de viadukt over het Albertkanaal uitmond.*

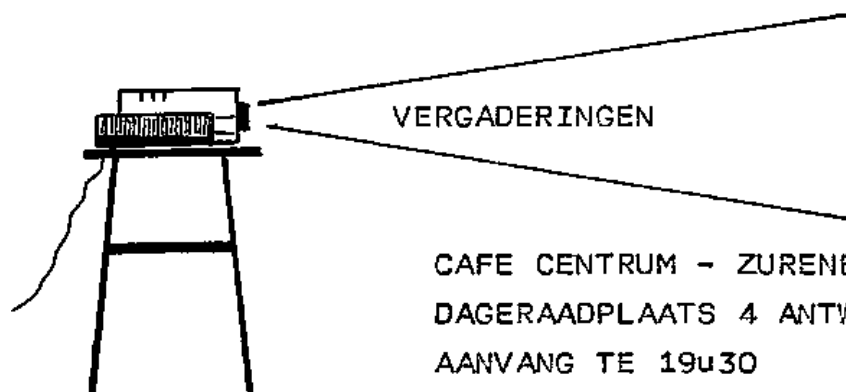
Op de zetel van de "Bijzondere Studiedienst Premetro Antwerpen" had donderdag 24 febr de aanbesteding plaats voor de bouw van station "Sport". Er kwamen 13 biedingen binnen, met als laagste 439,4 miljoen van de firma "Algemene Aannemingen Van Hout en Zoon" uit Vosselaar. De hoogste kwam uit Brussel, van de SBBM, met 635,2 milj.. Er werden ook prijzen voor varianten ingediend. Hier was ook Van Hout & Z de goedkoopste met 227,8 milj..

De werken bestaan uit drie delen:

Het station Sport: komt aan het Sportpaleis, op een 3 gemeentepunt (Antw.-Merksem-Deurne). Het krijgt 2 in-en uitgangen en 2 niveaus, het eerste niv is de lokethal en op het tweede komen 60m lange perrons. Omdat ook hier geen drastische grondwaterverlaging kan toegepast worden zal - inplaats van het buizensysteem - ook met diepwanden worden gewerkt.

De keerlus: ten behoeve van lijn 3 wordt er een 404m lange keerlus gebouwd, waar de trams eventueel een verkorte rit kunnen maken. Ook zullen er trams kunnen gesteld worden bij manifestaties in het Sportpaleis, daarom krijgt de lus ook een perron.

De koker en helling: vanuit station Sport vertrekt een 380m lange dubbelsporige tramtunnel in oostelijke richting naar de Kleine Ring. Thv de snelweg splitst deze zich in twee, één richting Ten Eeckhovelei en een tweede naar het Albertkanaal toe. De openhelling, welke 145m lang wordt, komt uit op de viadukt naar Merksem. Het verkeer zal er geen al te grote hinder ondervinden. Voor lijn 3 wordt een voorlopige stalen viadukt gebouwd. Deze komt in de verlenging van de Tweemontstr en is in de prijs van de aanbesteding inbegrepen.



- 14 maart: Trams in Innsbruck, Wenen, Salzburg en Graz, door Vanhoej Fern - Ook trekking voor de dia's van 14 feb. (Gesch. v/d Antwerpse tram, 100 dia's)
- 11 april: Viering van onze tweede verjaardag en dia's over de geschiedenis van de Antwerpse lijnen 1 en 2, door J. De Ceulaerde (deze zullen ook weer verloot worden).
- 9 mei : Trams in Nederland (HTM - RET - GVBA) door J. De Ceulaerde.

#### TENTOONSTELLING

Het "Vormingswerk" houdt op 18, 19 en 20 maart een grootse tentoonstelling over het openbaar vervoer in het algemeen. Hieraan nemen deel: de spoorwegen, buurtspoorwegen, Miva en nog tal van verenigingen voor openbaar vervoersgeïnteresseerden. Ook de VOSS zal er niet ontbreken. Daarom vragen wij of al de leden welke foto's hebben deze ter beschikking zouden willen stellen. De tentoonstelling wordt gehouden in het "Cultureel Centrum" in de De Grijspeerdstraat te Deurne (aan tramlijn 12). Er worden ook gratis film en dia-voorstellingen gehouden. Openingsuren; 18.3 van 19 tot 22uur / 18.3 van 10 tot 19uur en op 20 maart van 10 tot 18uur.

#### BELGISCHE TRAMS IN MINIATUUR

Naast tal van Nederlandse, Duitse, Engelse en Amerikaanse trams in schaal HO zijn er ook de volgende Belgische wagens te koop: Brusselse MMS type 5000 (2 motoren - 4 assen - witmetaal), prijs in bouw pakket : 139,50 gulden en 225 gulden geheel afgewerkt. Brusselse PCC type 7000 (2 motoren - 4 assen - witmetaal), zelfde prijzen als de type 5000. Belgische Kusttram (4 assen - 1 motor - witmetaal), prijs 210 gulden in bouw pakket en afgewerkt 315 gulden. Hierbij komt later nog een bijwagen. Te bestellen bij : FA. W.E. SCHOENMAKERS, v.d. VENNESTR. 19, 2525 CA DEN HAAG. Rekening: postgironr 544220 of ABN bankreknr 5193/27977.

Voor meer inlichtingen kunt U terecht op ons secretariaat.

#### Joske vraagt helpers

Op zaterdag 19 en 26 maart gaat ons Joske, samen met nog enkele tramliefhebbers, de museumwagens in Fort V oppoetsen. Nu begrijpt ge wel dat ons Joske - en een paar mensen - niet àl deze voertuigen alleen kunnen doen. Daarom vraagt hij of er onder de leden geen vrijwilligers zijn welke, niet bevreesd zijn voor wat water, en de handen uit de mouwen durven steken. Ons Joske is niet erg groot, en zo'n tram is hoog, dus zou hij graag hebben dat er ook enkele opgeschoten jongens (of meisjes)

zouden komen helpen. Begrijp hem nu niet verkeerd, maar er is slechts één ladder voor tien voertuigen. Wie op een van deze twee dagen niets te doen heeft, en zich nuttig wenst te maken (en thuis weg wil zijn) wordt met open armen ontvangen tussen 10 en 17 uur in het trammuseum. Als ge komt vergeet dan aub ook geen poetsgerief mee te brengen !

#### TRAMMUSEUM

-----

De Antwerpse MW 4550, welke door de MIVB, werd opgeknapt is reeds voor meer dan 95% klaar. Terwijl U dit leest is men vermoedelijk reeds begonnen aan de bijwagen 601. Deze twee wagens zullen eerst in Woluwe tentoongesteld worden en in 1984 naar Edegem komen.

#### BIJZONDERE DATA

-----

Op 14 maart is het juist 80 jaar geleden dat de buurtspoorwegen de lijn Brasschaat - Brecht, via Wechelderzande tot Herentals verlengden.

De 15e maart 1953 kwam in Mechelen buslijn 5 in dienst. Deze reed van het station naar Muizen.

Sinds 15 maart 1933 rijdt lijn 10 onder de huidige spoorwegbrug, voordien reed deze tramlijn langs de Statielei en dan onder de oude brug.

#### 50 JAAR LIJN 31

-----

Sinds 15 febr. bestaat lijn 31 vijftig jaar. Daarom geven we hier een korte geschiedenis.

Op 15 februari 1933 werd tussen de Mexicobrug en kaai 204 een trolleybuslijn in dienst gesteld. Men reed langs het eerste, tweede en derde havendok (pare kaainummers). Tussen de Londenstraat en de Mexicobrug kwam een pendeldienst met dieselbussen in gebruik.



Omgebouwde trolleybus nummer 5 aan het eindpunt Noorderplaats, omstr. 1949 - '56.

Foto archief Wattman, neg JDC.

Twee jaar later, op 2 juni 1935, kon men het volledige traject van de Londenstraat tot kaai 204 met de trolleybus rijden.

In de oorlog mochten de trolleybussen niet meer in het havengebied komen, omdat dit verboden terrein was, en in de loop van mei '43 werd door de TA de bovenleiding afgebroken. Na de bevrijding werd deze terug gehangen zodat op 19 december '44 een gedeelte weer in dienst kon genomen worden (tussen de kaaiën 110 en 192). Het was

ook vanaf die periode dat het lijncijfer '31' op de wagens verscheen. Een paar weken later is het hele traject weer in exploitatie.

De laatste trolleybussen - van lijn 31 - reden op 30 september 1955. Een dag later kwamen de diesels de taak overnemen. Die zelfde dag werd ook de éénmansbediening ingevoerd en tot aan het Centraal Station gereden.

Op 1 maart 1965 werd de lijn nog een stukje verlengd tot aan de OMB (kaai 214).

Vanaf 1 maart 1968 kregen de bussen hun stempelautomaten en konden de reizigers zelf hun tramkaarten (buskaarten) ontwaarderen.

Suiten het feit dat er in mei 1973 eens een 'vreemde vogel' op de lijn te zien was, is er niets bijzonders gebeurd.



Een gele Volvo als proef op lijn 31.

Tijdens het draaiën aan de Fort fabrieken, op 22 mei 1973.

Foto archief Wattman.  
Neg mr E. Keutgens.

De informatie werd gevonden in het boek "100 Jaar tramexploitatie in Antwerpen" door E. Keutgens.

### Even glimlachen

Twee meisjes komen elkaar tegen.

"Stel je voor" zegt de ene opgewonden, "gisteren heb ik in de tram een schat van een jongen ontmoet. Toen we in het Vondelpark gingen wandelen, werd hij meteen handtastelijk!".

"Heb je toen niet direct om hulp geroepen?"

"Nee, hoor, hij kon het makkelijk alleen af".

Dikke Louis komt vergenoegd naar huis en zegt tot z'n vrouw:

"Ik ben toch een echte gentleman. Daarnet op de bus ben ik opgestaan en heb ik mijn plaats gegeven aan drie dames".

Als U wenst ons 't VOSSke verder te blijven ontvangen, stort dan nu meteen uw bijdragen! Wacht niet tot morgen anders wordt het misschien vergeten! Dit is het laatste maandblad, vanaf volgende maand beginnen we weer een nieuw verenigingsjaar.

Tevens willen wij hier afscheid nemen van deze leden welke hun lidmaatschap hebben opgezegd.

Verantwoordelijke uitgever: DE CEULAERDE JACQUES  
TWEELINGENSTRAAT 82 03 / 235.26.77  
2000 ANTWERPEN

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**