



'T

V O S S

KE

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

- 1 - 04 - 1983



VRIENDEN v/h
OPENBAAR
STADS- en
STREEKVERVOER

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

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

Samenstelling van het bestuur:

Voorzitter:
De Coulaerde Jac
Tweelingenstraat 82
2018 Antwerpen

03 / 235.26.77

Secretariaat:
Gys Mia
Tweelingenstraat 82
2018 Antwerpen

Onder voorzitter:
Poet Raymond
Marcatorstr 132/14
2018 Antwerpen

Peningmeester:
Jacobs Leo
Jan Van Mussel. 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:
220-0493393-47
Op naam van
Gys Mia

Postrekening:
000-1417752-97
Op naam van
De Coulaerde 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 aansprakelijkheid hiervan te schaden.

VANWEGE HET BESTUUR

Dit is dan weer het eerste nummer van een nieuw verenigingsjaar. Hiermee beginnen we reeds onze derde jaargang en zouden we tevens al de leden die hun lidmaatschap hebben vernieuwd willen bedanken voor hun vertrouwen.

Om de tweede verjaardag van onze vereniging niet onopgemerkt te laten voorbij gaan hebben wij voor u twee verrassingen bedacht. Hierdoor worden de aangekondigde dia's over lijn 1 en 2 een maand uitgesteld.

Wie deze avond niet wil missen raden we aan tijdig op de vergadering aanwezig te zijn (stipt om 20uur vertrekt de bus).

NIEUWE LEDEN

De heren Verbeke R., Harmsen H., Van Looy D., Smet L. en Luyts H. mochten wij als nieuwe leden inschrijven.

KLEINE FOUT IN VORIGE NR

In ons 't VOSSke nr 22 schreven we over de oude netplans van de heer Desart dat deze 600F per stuk kosten, dit is fout. Het is de prijs voor het hele pakket, dus voor de 10 plans samen.

BIJZONDERE DATA

Dertig jaar geleden, op 11 april 1953, werd de buurtspoorweglijn Aarschot-Westerloo verbust. Deze was op 8.7.1911 in dienst gesteld.

Op 14 april 1913 startte men met de aanleg van de Antwerpse tramlijn 14. Deze zou gaan rijden tussen het Zuidstation en de Karel Oomstraat (1.640m). Maar het duurde nog tot 15 febr 1914 voordat het zover was (dus volgend jaar leest u hier meer over).

80 JAAR ELEKTRISCHE TRAMLIJN 6

De 22 ste april is het juist 80 jaar geleden dat de eerste elektrische motorwagens op lijn 6 gingen rijden. Voordien waren het de paardentrams van de "Comp. Tramways Maritimes" die de mensen

vervoerden. Vanaf 26 febr 1881 tussen de Pothoek en de Van Schoonbekeplein en sinds 1887 tot aan het station "Land Van Waas". Na de lijnen 1, 3, 4 en 12 werd lijn 6 ook geëlektrificeerd. Er werd gereden tussen de Pothoek en het Zwemdok, aan de Brusselstr., met een rood koersbord met witte tekst. Op bevel van de Duitse overheid mochten de trams -vanaf 3 okt 1917- nog maar tot aan de St Michielskaai rijden, en verdwenen op de Vlaamse Kaai de tramrails. Twee jaar nadat de 'pinhelmen' de plaat hadden gepoetst kon men met 'de 6' -vanaf 16 aug 1920- weer gaan zwemmen aan de Brusselstraat.

P O T H O E K
W E R F P O R T
Z W E M D O K B A S S I N D E N A T A T I O N

P O T H O E K
W E R F - T U N N E L
Z U I D S T A T I O N

6

P O T H O E K
P O R T - T U N N E L
G A R E D U S U D

Met het Koninklijk Besluit van 15 dec '37 kreeg de TA de toestemming om de trams door trolleybussen te vervangen. Op 24 sept 1938 was het dan zover en waren voor de spoorvoertuigen de laatste dagen geteld. Vanaf die dag werd de tramdienst, van het Zuidstation, tot aan de Brouwersvliet ingekort. Het traject tussen de Brouwersvliet tot de Pothoek werd door de trolleybus overgenomen. Deze laatste reed al in Borgerhout van de Turnhoutsebaan tot aan de Pothoek. De 19e okt 1938 kon men op lijn 6 voor het laatst de trambel horen klinken, en een dag later werd het hele traject door de trolleybussen gereden. In het begin stond op de film van deze tb's steeds één eindpunt aangeduid (in de richting die men reed).

6 ZUIDSTATION

Tijdens de tweede oorlog werd de dienst enkele malen geschorst en ingekort. Na de oorlog kon men weer over de hele lijn rijden. Vanaf 17 maart '64 begon ook het rijk van de trolleybussen te wankelen en werden deze geleidelijk door diesels vervangen. Op 30.3 van dat zelfde jaar, reden dan de twee laatste electro-bussen op deze volkslijn.

6 ZUIDSTATION
BORGERHOUT

Buiten tal van reiswegveranderingen is er tot 1 febr '75 niets bijzonders te melden. Die dag werden de buslijnen 6 en 34, tot een ringlijn, samengevoegd.

Lijn 6 rijdt op zijn oorspronkelijk traject alleen nog van het Zuid naar Borgerhout (in de andere richting werd het lijn 34).

Voornaamste bron: boek "100 Jaar Tram in Antwerpen", van E. Keutgens.

OOK DE BUS HEEFT HAAR FANS

Voor slechts 20 gulden per jaar kunt u donateur worden van de stichting "Haags Bus Museum". Hiervoor ontvangt u 4 maal per jaar het zeer verzorgde blad "De Brommer". Dit boekje van ongeveer 50 blz bevat naast tal van mooie foto's heel veel informatie over bussen (en ook trams) in de Haagse regio in heden en verleden.

Aanmelding door storting op girorekening: 4141521 t.n.v. Stichting "Haags Bus Museum", onder vermelding van: 'nieuwe donateur'.

ZO GING DAT TOEN.

Door mr Theo Barten

(of: 25 jaar geleden bij de R.T.M.)

De Rotterdamsche Tramweg Maatschappij werd in 1878 opgericht met het doel paardentramwegen te exploiteren in Rotterdam. Al snel vatte zij deze taakstelling al veel ruimer op. Zo exploiteerde zij ook lange tijd paardetrans in o.a. Dordrecht, Leiden, Zandvoort en Hoorn. De exploitatie van de elektrische trams welke later in R'dam kwamen liet zij over aan de Rotterdamsche Electriche Tramweg Maatschappij welke in 1927 op haar beurt in gemeente handen over ging en R.E.T. werd.

De RTM ging zich vanaf 1898 meer en meer toeleggen op het ontsluiten van de Zuidhollandse en Zeeuwse eilanden door middel van stoomtramlijnen op een spoorwijdte van 1067mm. De RTM opereerde in dit gebied eigenlijk als alleenheerser. Het is één van de weinige gebieden in Nederland waar de Spoorwegen nimmer kwamen. Toch kon ook hier de tram niet blijven, ook al werd zij wel gemoderniseerd. In de na-oorlogse jaren steeg langzaam maar zeker het aantal kilometers, dat met dieseltraktie werd afgelegd, terwijl de stoomtraktie terugliep.

Niettemin, een kwart eeuw geleden had de RTM haar hoogtepunten duidelijk achter de rug. De tramdienst voltrok zich nog slechts in de Groep Voorne en Putten. Hier was de vervoersomvang dan ook het grootst.

Ondergetekende trad op 2.9.'57 in dienst bij de RTM. Aan het eind van dat jaar waren er 14 personeelsleden bij gekomen, zodat er in totaal 425 personeelsleden in dienst waren.

Wat je als nieuweling bij het bedrijf direkt opviel was de grote diversiteit. Niets was eender, niets uniform (zelfs het uniform niet!). Maar vrijwel unaniem werkte het personeel met een bijzondere ijver, welke funktie hij of zij ook had, ook al zat het niet altijd mee en heus; het zat heel vaak niet mee! Een defekte motorwagen kon veel roet in het eten gooien.

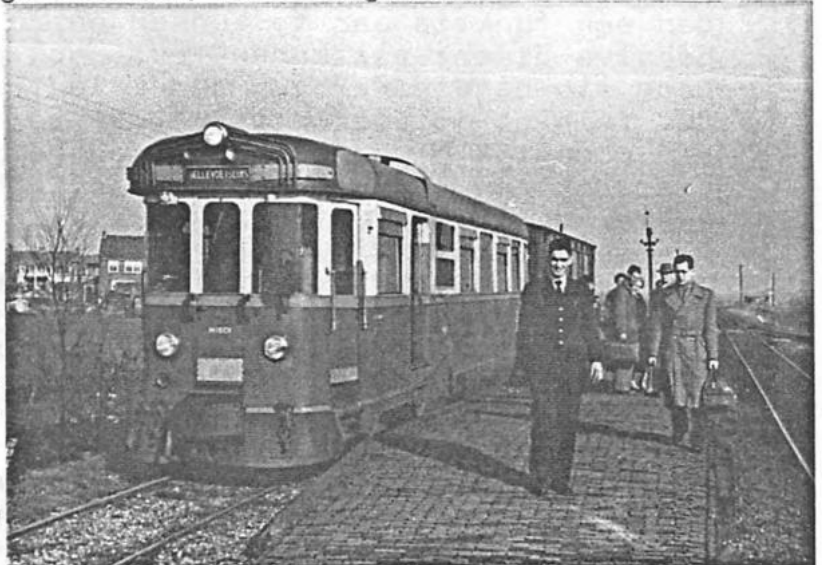
Op zaterd. 19.10.'57 bv vroege dienst, heel ongewoon in Hellevoetsluis beginnen, waar men

met de vroege posttram heen moest welke reeds 4u15 uit R'dam vertrok. Aldaar de dienst aangevangen met MW 1807 en drie rijtuigen. Op naar R'dam maar op het Maas-tunnelpl raakte onze 1807 defekt. Ter vervanging bracht men vanuit het depot Rotterdam het tramstel 66/423-417, een tramstel dat de RTM van de "Maasbuurt Spoorwegen" had overgenomen. Na met het Maasbuurtstel de defekte tram in de Brielselaan te hebben gerangeerd, waar het tenminste geen obstakel voor het verkeer vormde,

maar naar Oostvoorne heen en terug gereden, daarna naar Hellevoetsluis. Daar begaf de 66 het op zijn beurt. Met een gehuurde bus van "Vermaat" vervolgens naar Zuidland. Aldaar stapte de kondukteur weer over in de 1602 met 2 bijwagens terug naar Hellevoetsluis om van daar overvol naar R'dam te rijden.

Twee dagen later stonden er maar liefst 6 mw's buiten dienst; de 66, 1801 t/m 1804 en de 1806. De 1602 presteerde toen ook niet zo veel. Rijden met 2 rijtuigen kon men op die dag 10 min. te laat van Hellevoetsluis vertrekken en maar eventjes 55 min. te laat in R'dam aankomen! De normale rijtijd was 75 minuten. Maar -dit ter verdediging van de 1602- dit motorrijtuig was Driesalok 1805 in Oostwoorde, richting Hellevoetsluis.

Foto van mr. J. Danijls (Archief Valtman)



*Sneltram naar Hellevoetsluis te Nieuwenhoorn. MW 1801
toen ik met "Sperwer".
HANS OERLEMANS maakt deze foto op 1-3-1958.*



in 1950 voor de zoveel zwakkere Zeeuwse lijn verbouwd uit een oud Zeeuws-Vlaamsch motorrijtuig.

Het oudejaar besloten we in 1957 wat donker. Met de 1803 maakten we om 16u35 een slag heen en terug drie onverlichte rijtuigen... Toch doet het je als tramman weer goed als op 22, 23 en 26 jan.58 de busdiensten stuk voor stuk door sneeuwstormen uitvallen. De tram weet zich dapper door deze sneeuwvellingen te slaan!

25 Maart '58 is het een bijzondere dag! Met een tramstel pas uit revisie, de 1805 met rijtuig 1501, samen met wagenvoerder Adri den Tuinder, een rit gemaakt vanaf de Boergoensevliet naar Spijkenisse. In de 1e klasse afdeling -niet roken- van de 1501 hebben plaats genomen... elf tramdirecteuren uit Nederland en België. Gastheer directeur van Zvijlen toont zijn collega's, niet zonder trots, hetgeen met weinig middelen tot stand kon komen. Het dubbelspoor moest helaas beperkt blijven tot enkele trajekten binnen Rotterdam, maar overal werden verende wissels aangebracht. De kondukteur welke ditmaal uitsluitend als treingleider meeging, verbleef gedurende de rit op het balkon van de 1501. Ongebruikelijk, maar zeer sympathiek, was het toen de heer Van Zvijlen te Spijkenisse als laatste uitstapte en de kondukteur een briefje van 10 gulden in de handen stopte; "Samen delen met de bestuurder".

Eenmaal ingeburgerd in het bedrijf, werd van je verwacht, meer dan één functie aan te kunnen en zo deed ik in die eerste jaren behalve dienst als kondukteur, ook nog dienst als rangeerder of werd als begeleider van een kolentram ingezet. Tevoren moest dan de trein op juiste wijze worden samengesteld, zodat onderweg zo min mogelijk behoefde te worden gerangeerd. Als trekkracht werd hiervoor nog een stoomlokomotief gebruikt, terwijl één rijtuig achter de lokomotief voor beremming werd meegenomen.

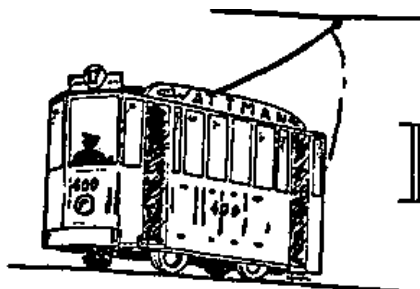
Als de loketjuffrouw ziek was, moest loketdienst gedaan worden. Doorgaande plaatsbewijzen verkopen naar Goeree Overflakkee en Zeeland. Bij de telefoniste moest de telefooncentrale geleerd worden. Zij riep op zaterdagmiddag bv steevast door de luidsprekers van st. Rosestraat om; "Dames en Heren: Voor het perron staat gereed een sneltram naar Hellevoetsluis. Deze tram stopt niet onderweg. Na het vertrek van deze tram zal langs het perron worden voorgezet een stoptram, eveneens met bestemming Hellevoetsluis. De stoptram naar Oostvoorne komt vóór in de Rosestraat".

Het was als kondukteur uiteraard niet toegestaan een tramstel te besturen, maar het was wel een uitkomst als je het toch kon! Als 's morgens de bestuurder eens wat laat was kon toch de motorwagen vast gestart worden, 'lucht draaiën' en de mw al voor de trein gerangeerd worden. Toen ik eenmaal bestuurder zou worden, wist de inspekteur van het vervoer, de heer Delst (nu directeur), maar al te goed, dat ik reeds heel wat kilometers had gereden. Daar werd bij de opleiding terdege rekening mee gehouden. Kreeg een nieuwe wagenvoerder een opleiding van ruim 2 maanden, bij mij volstond men met anderhalve dag! De examenrit werd bovendien afgelegd door de chef van traktie, terwijl we beiden dienst hadden op tram 88, vertrek uit Oostvoorne 19uur met mw 1804 en 3 rijtuigen. Let wel vanwege personeelsgebrek deed hij zelf dienst als bestuurder, terwijl ik kondukteur was. Toch moest ik af en toe even naar achter om reizigers van plaatsbewijzen te voorzien...

Wat de tarieven betreft; tussen 1957 en '63 werden deze in het geheel niet gewijzigd. Kom daar nu eens om, nu de tarieven zelfs 2 maal per jaar verhoogd worden... Per 1 april zelfs met 13%.

Denk eraan op 11 april - wees vóór 20uur in cafe Centrum - Zurenborg (normale plaats van vergaderen) !!!

M I V '9



I N F O

NEW YORK

Al zuigend 'zwart rijden'

In New York kost een ritje met de metro ongeveer 35F waardoor men op alle mogelijke wijzen 'zwart' poogt te rijden. Betalen gebeurt via automatische hekken. Na speciale muntstukken in een gleuf te hebben geworpen opent zich het hek dat onmiddellijk achter de reiziger weer sluit.

Nu heeft de New Yorkse jeugd daar iets op gevonden. Men heeft namelijk ontdekt dat het muntstuk op max 5cm in de gleuf blijft stecken totdat het hekje weer dicht is, dan pas valt het in de geldla. Als men nu de mond over de sleuf zet, en krachtig zuigt, kan men het (samen met enkele milj. bacillen) weer boven halen.

Sommige jongeren halen op deze manier 10 tot 12 muntstukjes per dag uit de automaten. Er zijn zelfs gevallen bekend van kinderen die 50 tot 100 dollar per etmaal 'opzuigen'. Bij enkele hekken staan agenten welke wel eens iemand op heterdaad betrappen, maar dit is maar een heel klein deel van het totale verlies. Ook onbemande camera's helpen soms bij het opsporen van de daders.

In het station op de hoek van Broadway en de 103e street werd door een personeelslid een grote hoeveelheid peper-poeder in de gleuf gestrooid. Maar toen hij - na enkele uren - kwam zien of dit soms resultaat had stelde hij vast dat de hele automaat zorgvuldig was schoongespoeld. Zelfs de emmer, waarmee dit was gedaan, stond er nog.

De politie is machteloos tegen deze vorm van vandalisme en de New Yorkse metro-directie kan niet anders dan zich te laten 'uitzuigen' (Nederlandse krant "Alg. Dagblad" van 19.2.'83).

ADELAIDE/AUSTRALIE

In april wordt het eerste stuk van de "Mercedes-0-Bahn" in dienst gesteld. Begin dit jaar kwam er reeds een testbaan in gebruik. Het nieuwe gedeelte zal ook de Torrensstroom overbruggen. Men hoopt in 1986, met ongeveer 90 spoorgeleide Mercedes-Benz-bussen, de 12 km afgelegen noordelijke voorsteden van Adelaide met het stadscentrum te kunnen verbinden. De bussen kunnen ook gewoon in het stadsverkeer rijden. Met deze vorm van openbaar vervoer, die veel goedkoper is als de geplande spoorverbinding, kunnen 80% van de reizigers zonder overstappen hun bestemming bereiken. Met de spoorvoertuigen zou dit maar 13% zijn. (Duitse krant "West Deutsche Zeitung" 19.2.'83).

HIROSHIMA/JAPAN

Nadat men er enkele veranderingen heeft aangebracht kwamen de ex Dortmundse trams 76 en 77 op 18 nov '82 feestelijk in dienst. De wagens bollen nu door de Japanse straten met zowel van binnen als langs buiten hun oorspronkelijke Duitse teksten en reclames.

POLEN

In de volgende steden wil men de trams weer invoeren: Kielce, Lub-

lin, Radom, Tarnow (had tot ongev 1942 trams), Walbrzyck (tot '66) en Bialystok (ooit eens een paardetram). Ook 10 nieuwe trolleybussteden zullen de reeds 3 huidige komen vervoegen. (Uit "Het Openbaar Vervoer" nr 297)

NANCY/FRANKRIJK

In deze stad groeit het trolleybusnet nog steeds. De eerste tb's kwamen in dienst op 25.11.'82. Op 20.12 werd de tweede lijn (14) in gebruik genomen en in febr '83 volgde waarschijnlijk lijn 3. Hiermee werd het net nu 30 km lang.

HANNOVER/DUITSLAND

Nieuwe boordcomputer bij Ustra: Door de firma's AEG, SEL en Siemens werd een computer ontwikkeld, "BON" genoemd (van het Franse woord 'goed'). Momenteel worden bij de Ustra, op lijn 8, drie prototypes getest. Men verwacht dat "Bon" de reizigers een betere service en meer comfort zal bieden, maar vooral ook een vlottere dienstregeling. Als alles naar wens verloopt zullen - nog dit jaar - 90 "Stadtbahnwagens" en 60 bussen hiermee uitgerust worden. Nadat de bestuurder, bij het begin van de dienst, de lijn heeft ingesteld kan men van de volgende voordelen genieten:

- De computer duidt aan hoeveel vertraging de wagen heeft opgelopen.
- Bij aansluitingen, van de lijnen onderling, meldt hij dat men moet wachten als de andere niet tijdig zal arriveren (bv 19=3" betekent lijn 19 heeft 3 min vertraging, aub wachten). Hij berekend zelfs of het wel loont te wachten, en of het soms geen grotere schade aan de dienstregeling in het algemeen zal veroorzaken.
- Lijnen welke achter zijn op hun tijdschema kunnen aan de verkeerslichten een extra groenfaze aanvragen.
- Aan de eindpunten kunnen monitorschermen aangesloten worden, deze melden - aan de reizigers - het lijn nr en reisweg, welk peron en wanneer de wagen zal vertrekken.

Maar het voornaamste voordeel is een betere dienstregeling waardoor ook kan bespaard worden. Door kortere reistijden heeft men minder wagens nodig. Dit maakt niet alleen de dagelijkse exploitatie goedkoper maar men hoeft ook minder aan te schaffen (één Stadtbahnwagen kost immers ongev 2 miljoen DM).

De totale ontwikkelingskosten bedragen ongev 11 miljoen DM, daarvan neemt het ministerie 75% voor haar rekening. Van de ervaringen welke men bij de Ustra opdoet zullen later ook nog andere bedrijven kunnen profiteren. Er zijn nu reeds aanvragen van binnen- en buitenlandse maatschappijen toe gekomen.

Bij de Ustra noemt men het nieuwe systeem "IBIS", dit staat voor "Integriertes Bordinformationssystem".

(NHP 12.2.1983).

WUPPERTAL

Op 12 jan kocht Wuppertal (voor ongeveer 1 miljoen DM) 8 gelede twee-richtingswagens bij de Dortmunder Stadtwerke AG. Daar deze 10 cm breder zijn dan de Wuppertalse trams diende men op sommige plaatsen, van het net, enkele aanpassingen te doen.

NEDERLAND

AMSTERDAM (GVBA)

Oude kraanwagens: de GVBA zal binnenkort zijn oude kraanwagen, MACK 76 welke in 1945 van het Canadese leger was overgenomen, buiten dienst stellen. Er komt een nieuwe DAF 2800.

Tram uitgebrand: omdat ze de banken niet mochten kapot snijden, hebben een stelletje jeugdige nietsnutten een tram in brand gestoken. Dit is de zoveelste tram die door brandstichting vernield wordt. Deze feiten gebeurden op 8 febr in de late avond op het Lambertus Zijlplein (lijn 13).
(Het Openbaar Vervoer nr 297).

ROTTERDAM (RET)

Ombouw trams: de middenbak van MW 303 werd in de 635 geplaatst. De 303 is reeds onder nr 1303 weer in dienst.

Lijnveranderingen: in de loop van het najaar zullen de volgende wijzigingen gebeuren: lijnen 1 en 8 worden in Schiedam naar het "Stadserf" verlengd. Lijnen 7 en 9 in Kralingen tot de Burgem. Oudlaan (nabij het Erasmus Universiteitscomplex). Ook de lijn 2 op de Linker Maasoever zal langer worden (naar de wijk "Beverwaard").

Verlenging metro-sneltramlijn: als alles meevalt zal op 28 mei de metro-sneltram tot "Ommoord" kunnen rijden.

Historische tramlijnen 20 en 21: waarschijnlijk zullen deze zomer de historische tramlijnen 20 en 21 niet meer rijden. Reeds eerder had de "Rotterdamse Museumtram Exploitatie" laten verstaan - wegens verminderde publieke belangstelling - niet meer te gaan rijden op lijn 20 (tussen dierentuin "Blijdorp" en het Willempl). Op deze lijn reed een mw uit 1931. Lijn 21 (Blijdorp - Schiekade) waarop de mw nr 1 uit 1905 te zien was, wordt gestaakt omdat men van de gemeente R'dam geen subsidie meer ontvangt. Vooral omdat vorige zomer meestal de mw 556, in vervanging van mw 1 welke op 8 juli door mw 616 van lijn 9 zwaar werd beschadigd, op lijn 21 reed. Dit werd echter door het publiek niet zo gewaardeerd. Gedurende zes zomers (vanaf 1977) kon men met oude wagens op deze lijntjes bollen.

Kleine Schindlers: in febr verdwenen deze wagens van lijn 3; waarna men ze op lijn 8 kon zien. Nadat de lijn 6 op 8 maart, tot de Spanjaardstr, werd ingekort kreeg lijn 8 echter zo'n groot reizigersaanbod dat de Schindlers te klein bleken. Hierdoor gingen ze weer naar lijn 3 waar ze hun laatste maanden slijten alvorens buiten dienst te worden gesteld. Ze worden zo weinig mogelijk nog gebruikt (als het enigzins kan blijven ze in de stelplaats).

Aflevering 700-den: de 728 werd op 21.1 geleverd, 729 op 4.2, 730 18.2, 731 - 4.3 en de 732 op 18.3. De 733 wordt als voorlopig laatste nieuwe wagen op 1 april verwacht.

Sloop eerste DŰwag: nadat het voorste deel van MW 305, bij een trambotsing, ernstig was beschadigd werd dit op 25 jan naar de sloper gebracht.

Eerste ZGT (reeks 700) naar R'dam Zuid: als alles naar wens verloopt zal op 13 april de eerste ZGT van R'dam Noord naar Zuid worden gebracht. Omdat er tussen de twee Maas-oeveren (sinds de opening van de metro op 9 febr '68) géén spoorverbinding meer bestaat zal dit met het wegvervoer geschieden.

Er zullen, door de firma "Tieleman", in totaal 14 700-den worden overgebracht en 5 dubbelgelede Duewags (reeks 300) in omgekeerde richting. Dan blijven er nog 9 mw's 300 - voor de spitsuurlijn 12 - in Rotterdam Zuid.

Allan-stellen: door de komst van de ZGT's, op R'dam-Zuid, zullen vermoedelijk eind mei of begin juni de Allan-trams buiten dienst gaan. Verschillende wagens verhuizen dan naar museumbedrijven in binnen-en buitenland, waaronder ook één naar Engeland.

DEN HAAG (HTM)

Levering 3000-den: 3064 verscheen in Den Haag op 2 maart.

De 3015 kreeg, als proef, de onderstellen van een 1200.
Loods "Frans Halsstr." buiten dienst: vanaf het ingaan van de zomerdienst zal loods Frans Halsstraat gesloten worden. Hierdoor krijgen de lijnen 3, 6, 12 en 16 een nieuw onderdak. Lijn 6 verhuist naar de nieuwe stelplaats "Zichtenburg" en de andere drie lijnen komen in de "Lijsterbesstraat".

UTRECHT

Levering: 5013 op 21 en 22 jan. en de 5014 op 4 en 5 febr.
Proefritten: normaal rijden elke dag vier trams voor instructie, en kruispuntenregelingen. Bovendien worden de nieuw geleverde wagens nog getest. Vooral op het $8\frac{1}{2}$ km lange stuk tussen het Europaplein (Utrecht) en Nieuwegein-Zuid kan men de trams zien toeren.
Afwerking: nadat ze in Nieuwegein zijn geleverd worden de mobilofoons en de Vetag (voor wissels en verkeerslichtenbeïnvloeding) in de nieuwe trams gemonteerd. Dan test men het rijden, remmen en het koppelen van de wagens. Als dit alles storingsvrij functioneert wordt de tram officieel van de fabriek overgenomen. De 5001 dient nog steeds als prototype voor tal van proeven, terwijl de 5002 wordt gebruikt voor metingen van de electro-dynamische remmen.
 (Het Openbaar Vervoer nr 297).

TARIEFVERHOGINGEN IN NL

Op 1 april wordt in Nederland het openbaar vervoer weer eens 13% duurder. Een normale "strippenkaart" van 15 strippen kost dan 7,10 gulden (voordien was dit 6,30), en gereduceerd tarief wordt 3,55 guld. De prijzen van de 6 en de 10 strippenkaarten (welke enkel op de wagen te koop is) worden dan resp 4,50 en 7,40 gulden.

BELGIE

MIVG

Verbussing lijn 10: om te besparen zou de MIVG van plan zijn, na uitgebreide wegeniswerken aan het "Rabot", tramlijn 10 te verbussen.

Zonetarief definitief: daar de proef met het zonetarief, welke sinds 1.9.'81 werd gehouden, voldoening schenkt is dit op 1 jan'83 definitief geworden.

Nieuwe stempelautomaten: sinds ongeveer 11 maart kreeg PCC 02 twee nieuwe stempelautomaten. Het zijn dezelfde als in Antwerpen (type HASLER), op PCC's 2077 en 2078 en bus 624. De instelling en aflezen van de tellers gebeurt -evenals bij Miva- vanaf de bestuurdersplaats. Er zullen vermoedelijk ook nieuwe rittenkaarten voor gebruikt worden. Op de kaarten komt -na het stempelen- een H of een T voor, dit staat voor "Heen" of "Terug". De automaten zijn nog niet in dienst zodat men nog de "Camp-automaat" moet gebruiken. PCC 02 kreeg ook aan de buitenkant drukknoppen zodat deze door de reizigers zelf zullen kunnen geopend worden.

MIVB

Museumwagens: de PCC's 4032 en 9068 zullen evenals de 9079 voor het museum worden bewaard.

Transitobiljet: sinds de opslag van 17 jan werd dit biljet afgeschaft. De gewone reiskaartjes zijn nu van een handstempel voorzien.

Lijn 102 nog eens in dienst: op 17 dec kwam er nog eens een lijn 102 op straat. Deze dag reed de PCC 7510 een gecombineerde dienst op lijn 32/2. Maar deze wagen heeft geen film voor lijn 2, daarom

liet men hem als lijn 102 rijden.

Ombouw 7500 naar 7700: na lijn 90 wordt nu ook stilaan lijn 52 met wagens van het type 7700 uitgebaat. Op 8 dec kwam als eerste de 7708 op deze lijn in dienst. Nadien volgden: 7702/7703/7713/7739/7771/7778/7782/7784/7786/7788/7790 en 7794.

Nu staan nog de 7507, 7565 en 7551 in de centrale werkplaats voor ombouwing tot type 7700.

Weer proeven met koppeling: de PCC's 7713 en 7786 worden terug gebruikt om testen met de koppelingen te doen. Deze gebeuren meestal 's avonds aan het Dancoplein en Verbroeckhoven, omdat het hier heuvelachtig is.

Veranderingen aan MIVB-lijnen

Buslijn 89: welke op 26 okt (in vervanging van de lijnen 21 en 76) van het metrostation "Graaf Van Vlaanderen" tot "Peterbos" werd verlengd, zou vanaf 29 maart weer een stukje langer worden. Gedurende de openingsuren van het "Westland Shopping Center" in Anderlecht, zal men met de bus tot aan het WSC kunnen rijden.

Tramlijn 55: volgens geruchten zou men van plan zijn deze lijn tot Brussel-Noord in te korten.

Tramlijn 58: in de Stallestraat te Ukkel zijn de tramrails in zo'n erbarmelijke staat dat er max 10 km/h mag gereden worden. De MIVB wil hier wel nieuwe sporen leggen, maar dit zou verloren moeite zijn daar men de straat later wil asfalteren. Daarom is het niet uitgesloten dat lijn 58 tussen Brussel-Zuid en het Dancoplein zou verbust worden. Van Vilvoorde naar Brussel zou de tram blijven rijden.

NMVB-HENEGOUWEN

Gelede wagens type 6100: in Henegouwen (Charleroi) kan men de volgende nieuwe trams fotograferen: 6108/ 6147/ 6150 t-m 6154 en de 6113. Al deze trams hebben eerst aan de kust gereden.

Tramlijn 80: zodra de spooraanleg in Courcelles Trieux klaar is zal lijn 80 weer via zijn oorspronkelijke route bollen, nu rijdt hij langs Souvret.

Tramlijn 41: zou naar verluid niet worden afgeschaft. Men meldde ons dat terzijde het station "Dampremy" sporen klaar liggen, welke zouden kunnen dienen voor de aansluiting op de semi-metro. Deze verbinding zou voorzien zijn voor half juni.

Opening semi-metro: de opening van het nieuwe stuk semi-metro is voorzien tegen einde mei.

NMVB-KUST

Oud tramstel in Knokke: half maart stond in de stelplaats van Knokke nog één oud tramstel, nr mw 9014+bw 9517 en 9538.

Overzicht oud materieel:

type motorw. oud nr

SO	9000	9818	gesloopt
SO	9001	9819	gesloopt juli '82
SO	9002	9941	gesloopt juni '82
SO	9003	9942	gesloopt nov '80 na ongeval Zeebrugge 1.12.79
SO	9005	9943	gesloopt
SO	9006	9944	gesloopt
SO	9007	9945	Oostende Brandariskaai, zonder panto of film
SO	9008	9947	gesloopt
SO	9009	9948	Oostende Brandarisk. zonder panto of film
SO	9010	10001	gesloopt
SO	9011	10002	gesloopt juni '81
SO	9012	10004	Oostende Brandarisk zonder panto of film
SO	9013	10005	DINI

SO	9014	10041	Knokke stp met panto maar zonder film
SO	9015	10042	uitgebrand en gesloopt
SO	9016	10043	gesloopt mei '81
SO	9017	10044	gesloopt
SO	9018	10045	gesloopt
SO	9020	10046	gesloopt juni '82
SO	9021	10047	gesloopt juni '82
SO	9022	10048	Oostende Brandarisk. zonder panto of film
SO	9023	10049	gesloopt juni '82
SO	9024	10050	gesloopt juni '81
SO	9025	10051	gesl.(?) maart/apr '82 als hij gesloopt is!
SO	9026	10052	Oostende Brandarisk zonder panto of film
SO	9027	10053	Oostende Brandarisk zonder panto of film
SO	9028	10054	voorbeh voor trammuseum Schepdaal
SE	9093	9738	Knokke stp zonder film
SE	9095	9753	gesloopt febr '81
S	9097	9785	Oostende stp, voor trammuseum Edegem
SE	9098	9974	DINI
SE	9101	9981	DINI
SE	9102	9983	DINI
SE	9104	10023	DINI
SE	9105	10024	verkocht
S	9111	9646	gesloopt mei '81
S	9112	9647	gesloopt nov '81
S	9113	9657	Oostende Brandarisk zonder panto
S	9114	9746	Knokke stp met panto
S	9115	10261	Oostende Brandarisk met panto
S	9116	10323	gesloopt nov '81
N	9272	10446	gesloopt jan '81
N	9273	10463	gesloopt jan '81

Dit was de toestand op 27 maart 1983.

De 9018 werd (voorlopig) als laatste op 26.3 gesloopt. Vóór einde april zullen er geen trams meer worden afgebroken. Buiten de motorwagens 9013, 9014, 9028 en 9097 zullen ze allemaal op de schroothoop eindigen.

Spoorwerken

Zeebrugge: Enkelspoor zuid (landspoor) tussen het begin van de werken kant Knokke en Zeebrugge Vaart (einde van de werken). Het zeespoor (noord) is reeds aangesloten op het nieuwe traject aan de kant Knokke.

Overall staan reeds nieuwe bovenleidingspalen, maar slechts een heel klein stukje, kant Knokke, heeft bovenleiding. De bovenleiding boven het gewoon spoor is doorgeknipt (kant Oostende) en de beide sporen zijn reeds zo goed als aangesloten.

De rijtuigen van lijn 1 volgen dus een merkwaardige weg in Zeebrugge. Komende uit Oostende wisselen níét van spoor, maar nemen het bruggetje naast de spoorweg (NMBS), verder vervolgen ze gewoon hun reisweg.

Komende uit Knokke wisselen dus van spoor juist vóór de werken, die kant Knokke beginnen, rijden op tegenspoor tot aan de wissels thv Zeebrugge-vaart. Daar rijden ze ook over het bruggetje en na de werken komen ze via de wissel terug op hun normaal spoor. Mogelijk kan het nieuwe traject, te Zeebrugge, begin april in gebruik genomen worden.

Oostende: spoorwerken brug richting Oostende zijn klaar, nu wordt de brug richting Bredene vernieuwd. Er rijden géén bussen meer op lijn 1 omdat de werken aan de wissels thv de Brandariskaai voltooid zijn.

Er rijden nog steeds 6100-en op lijn 1, waarschijnlijk omdat de werken in De Panne nog niet klaar zijn: terimus De Panne, en vernieuwing bovenleiding tussen Koksijde en De Panne, (op 30.1 maak-

ten de wagens 'kop' te Sint Idesbald).

Overzicht oude trams aan Oostende Kaai:

Sporen van links naar rechts en trams van voor naar achter:

spoor 1: 9534 helemaal achteraan

spoor 2: 9464/ 9445/ 9027/ 9022/ 9007/ 9465 en 9540

spoor 3: 9115/ 9113/ 9012/ 9532/ 9026/ 9009/ 9539 en 9449

DINI-Diksmuide

Volgende wagens staan nog steeds ongewijzigd opgesteld te Diksmuide thv het station.

9521	9518	9013
9101	9529	9458
9446	9461	9523
9102	9098	9104

MIVA

Boete voor 'zwartrijden': bij het overzicht van de nieuwe tarieven in 't VOSSke nr 21 dient het volgende nog gevoegd te worden: 'Al wie niet in het bezit wordt bevonden van een geldig plaatsbewijs zal onmiddellijk 700f toeslag moeten betalen. Bij latere betaling wordt dit 1400F. Voor het reizen met een vervalst vervoerbewijs wordt een boete van 7000F gevraagd.

Halteverplaatsing lijn 25: ingevolge de aanpassing van de wegkode werd sinds 8.3 de halte aan de Vuurmolenstraat, richting Groenpl. 15m achteruit gebracht.

Nieuwe ontwaardingstoestellen: PCC's 2077 en 2078 hebben drie nieuwe ontwaardingstoestellen gekregen. Ook bus 624 kreeg twee van deze apparaten. Het zijn elektronische toestellen van het merk Hasler, met een ingebouwde klok welke automatisch het uur op de kaarten vermeld. Er kunnen ook 10-rittenkaarten in gebruikt worden. Vanaf de bestuurdersplaats kunnen ze, met een bedieningseenheid op het instrumentenbord, bediend worden.

Tegen het einde van dit jaar zouden deze algemeen moeten worden.

Nieuwe lijnaanduiding op pendellijn 24: sinds 10 of 11 maart kan men de bussen van de pendellijn 24 met een nieuwe lijnaanduiding zien rijden. Dit is vermoedelijk om de verwarring met de, gedeeltelijk gelijklopende, buslijn 18 te vermijden. Deze nieuwe lijnaanduiding ziet er als volgt uit: wit veld met zwarte tekst en getal.

24 PENDEL

Ze werden reeds aangebracht op de bussen 531, 532 en 645. Tegen het volgende 't VOSSke zullen er zeker nog een deel bussen met deze film bijkomen.

Nieuwe reizigersbegeleiding: aan de halte "Charlottalei" (komende van van de Groenplaats) werd op 14 maart een scherm geplaatst waarop de reizigers kunnen zien waar de tram zich bevindt. Door middel van zes lampjes merkt men - voor lijn 2 en 15 afzonderlijk - de vorderingen van de trams. Elk metrostation, tussen de Groenplaats en de Belgiëlei, is door een lampje aangeduid. Zodra een tramwagen in één van deze stations komt gaat het betreffende lichtje branden. Er staat ook vermeld hoeveel minuten het normaal nog duurt voordat de tram vanuit station Groenpl, Meir, enz nog nodig heeft om de halte - waar men staat - te bereiken. Hierdoor lijkt het wachten minder lang.

De signalen worden door middel van detektielussen (geen radioverbindingen) in het wegdek doorgegeven. In het scherm zitten geen bewegende delen waardoor storingen zogoed als uitgesloten zijn. Dit volledig Belgisch fabrikaat is een prototype - en een primeur voor België. Tegen het einde van dit jaar hoopt men alle haltes van lijn 15 van dergelijke schermen te voorzien. Eind '84 zal ook

lijn 2 hiermee uitgerust zijn. Als de proef voldoening schenkt (en genoeg kredieten beschikbaar zijn) zal men op het hele net - buslijnen inbegrepen - zo'n scherm kunnen vinden. Op de centrale post zal men dan alle bewegingen van de trams en bussen kunnen volgen.

(Gazet V Antwerpen 15.3.) Deze nieuwigheid wordt de "Infotram" genoemd. Wij vragen ons echter af of het niet beter "Traminfo" zou zijn, daar een infotram toch iets heel anders is. Interventiewagens: over de nieuwe interventiewagens, waarover we reeds in ons vorige blad schreven, hebben we nog geen nadere informatie gekregen. Enkel het volgende: nr 54 zal naar loods Groenenhoek gaan en de 55 blijft in Hoboken. Trams van loods I op lijn 12: uitzonderlijk zag men op 18, 19 en 20, tijdens de tentoonstelling over het openbaar vervoer in Deurne, de "Strip-tram" 2121 en de "Bloemekens-tram" 2085 op lijn 12. Deze twee wagens komen anders nooit op lijn 12 omdat hier enkel trams van loods Hoboken rijden.

Rood/witte trams: welke trams er allemaal hun nieuwe kleur kregen deze maand weten we niet, maar dat de 2000 en 2001 geschilderd werden kunnen we wel melden. Volgende maand krijgt u de data waarop ze de CW verlieten.

METRO

Roltrappen stilgevallen: op 10 maart zijn, in de loop van de namiddag, haast alle roltrappen plots stilgevallen. Wegens een technisch defekt zijn in al de stations de trappen buiten werking geraakt.

Officiële start naar Linkeroever: op 21 maart werden door minister De Croo, van Verkeerdwezen, officieel de werken op Linkeroever gestart.

TRAMMUSEA

=====

EDEGEM

Vanaf pasen tot en met 30 okt kan men weer elk week-end en op feestdagen tussen 14 en 18 uur het museum, in Fort V te Edegem, bezoeken. Dit jaar kan men naast de reeds tentoongestelde wagens nog een nieuwe aanwinst bekijken, er in een groene bus van een privé maatschappij welke voor de NMVB reed bijgekomen. Ook de evolutie van de bovenleidingsophanging kan men nu zien.



Het scherm van de infotram aan de halte Charlottalei. Zowel lijn 2 als 15 staan afgebeeld met hun volledig traject tussen Groenplaats en Belgiëlei. Waar de lampjes branden, bevindt zich op dat moment een tram.

WOLUWE

 Dit jaar zullen in Woluwe de volgende 3 Antwerpse wagens te zien zijn: mw 200 (prototype van de Antwerpse elektrische motorwagens) in originele toestand, de mw 4550 en bw 601. Naast deze wagens zijn er natuurlijk ook weer tal van Brusselse, Gentse, Luikse en vele andere trams te bewonderen.

Het museum is open van pasen tot en met 30 okt, op woensdag van 13 tot 18uur - zaterdag, zon-en feestdag van 11 tot 18uur. 's Zaterdag, tussen 14 en 19uur, rijdt er een museumwagen op de mooie lijn 44 tussen het museum en Tervuren. Hier zijn drie wagens ter beschikking: de 'chokolatte-tram', de 'groene tram' en een 'standaardwagen'.

Voor meer informatie kan men - gratis - een folder aanvragen bij: MIVB Gulden Vlieslaan 20 te 1050 Brussel.

SCHEPDAAL

 Het buurtspoorwegmuseum van Schepdaal is toegankelijk in de maanden juli en augustus, elk weekend van 14 tot 18uur.

Als men dit museum wil bezoeken is het raadzaam met eigen vervoer te gaan omdat het anders zeer moeilijk te bereiken is.

MUSEUMWAGENS

 Op 3 maart werd de bijwagen 601, van het museum in Schepdaal, naar de werkplaats van de MIVB gebracht voor een verjongingkuur. De Gentse mw 328 verhuisde op 7 maart van Woluwe naar Kalken.

MOTORWAGEN 200 IN ANTWERPEN

 Ter gelegenheid van het eeuwfeest van de parochie(Zurenborg) zal de gerestaureerde mw 200 op 17 en 18 september in de Kleine Hondstraat te bewonderen zijn. Tussen 10 en 18uur zal hij daar opgesteld staan. Er zal ook een speciale afstempeling zijn voor de postzegelverzamelaars. Nadien gaat de 200 naar Edegem waar men hem nog in het museum kan zien.

VOSSen weer op stap

Utrecht: 2 mei - Men heeft ons gevraagd het bezoek aan de sneltram enkele maanden uit te stellen.

Essen/Duitsland: 20 juni: Bezoek aan de tram-en busmaatschappij van Essen. Hier rijden bussen met een pantograaf (zoals op de trams). We schreven hierover in ons 't VOSSke nr 14, blz 6.

De prijs: voor deze reis is ongeveer 800F (max.) -als we met méér dan tien zijn vermindert deze natuurlijk. Voorschot van 500F te storten vóór 20 mei. We vertrekken om 7uur en hopen rond 21uur terug te zijn zodat iedereen op een behoorlijk uur kan gaan slapen om 's anderen daags weer te gaan werken.

Eéndagsreizen naar tramsteden met PTA

De "Public Transport Advancement" (PTA) organiseert de volgende uitstappen :

8/4 bezoek aan de MIVB / 6/5 Aken en Mönchengladbach / 8/5 Krefeld (100 jarig bestaan van de tram in deze stad) hier kan men dan tal van feestelijkheden bijwonen, waar ook veel oude trams en treinen zullen te zien zijn. / 10/6 Den Haag. / 9/9 Wuppertal. Voor meer inlichtingen kunt u bellen naar mr Louis Smet, tel :

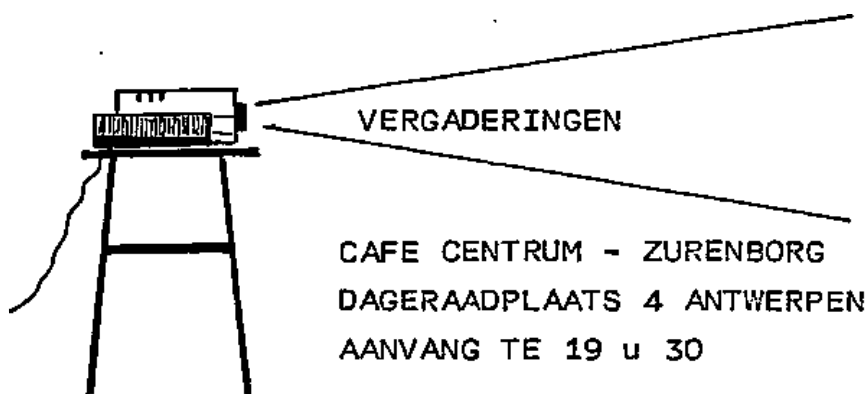
828.13.77. De reis naar Krefeld - waaraan ook een 4-tal VOSS leden (waaronder Mia en Jac) deelnemen is warm aan te bevelen.

EEN WEEK MET PTA NAAR DUITSLAND

Van 21 aug tot 28 aug kan men met de PTA het volgende reisprogramma beleven:

- de heenreis en de terugreis met de trein (Antwerpen - Brussel - Keulen - Mannheim, en terug)
- bezoeken aan verschillende maatschappijen: Mannheim, Darmstadt, Ludwigshafen, Heidelberg, Karlsruhe en de Albtalbahn (met rondritten)
- ritten met de Albtalbahn (buurttramlijnen door het noorden van het Zwarte Woud)
- ritten met de bergbanen van Heidelberg en Durlach
- ritten met de Rhein-Haardtbahn en de Oberrheinische Eisenbahn (buurttramlijnen)
- bezoek aan het tram- en treinmuseum te Viernheim
- rijlessen op een tram van het type Duewag (te Mannheim)
- * i.v.m. bezienswaardigheden:
 - bezoeken aan de steden Mannheim, Ludwigshafen, Darmstadt, Karlsruhe en Heidelberg
 - bezoeken aan enkele typische Duitse stadjes zoals Bad Dürkheim, Bad Herrenalb, Durlach en Weinheim
 - bezoeken aan verschillende kastelen en ruines
 - bezoeken aan verschillende parken en tuinen (o.a. aan het Luisenpark te Mannheim)
 - een wijnkelder bezoeken
 - een boottocht (in Uw vrije tijd)

Als u wenst deel te nemen, talm dan niet - het aantal deelnemers is beperkt !!! Voor inlichtingen belt u best ook naar mr Smet. Inschrijvingen liefst vóór 12 april.



- 11 april: viering van onze tweede verjaardag met twee verrassingen waaronder een ritje per bus.
- 9 mei : dia' over de geschiedenis van de Antwerpse tramlijnen 1 en 2, door J. De Ceulaerde (deze zullen voor een groot deel weer verloot worden).
- 13 juni : trams in Nederland (HTM - RET - GVBA), door J. De Ceulaerde.

Voor de vergadering van 11 april verwachten wij u tijdig in cafe Centrum - om 20uur stipt vertrekken we !!!

WINNEND NR VORIGE LOTING

513 was het winnend nummer van onze vorige verloting, voor de dia's over de geschiedenis van de Antwerpse tram.

Verantwoordelijke uitgever: DE CEULAERDE JACQUES
TWEELINGENSTRAAT 82
2000 ANTWERPEN

03 / 235.26.77

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

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

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



**typo - offset
drukkerij frank rypens**