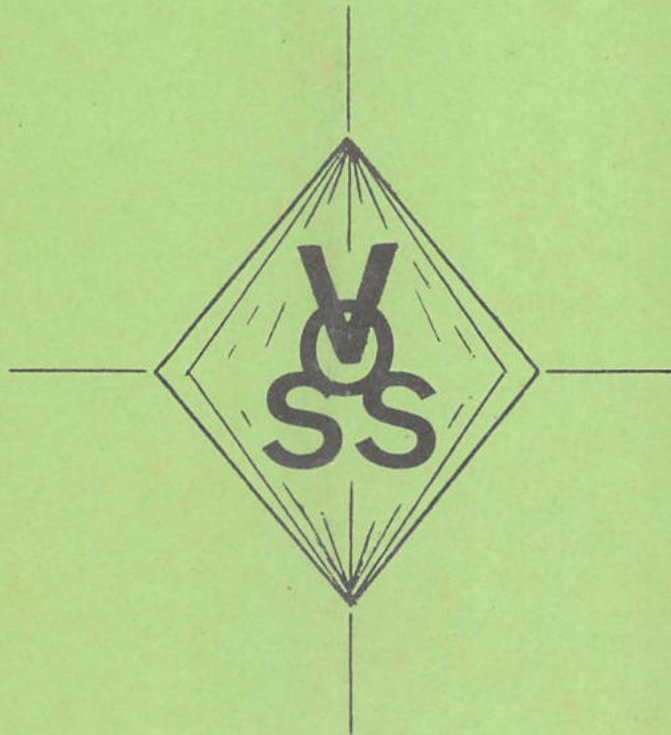




'T VOSS

KE



Maandblad  
V/D VOSS vzw

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

Maandblad van de *V*rienden van het *O*penbaar *S*tads- en *S*treekvervoer, Vereniging Zonder Winst-  
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 Ceulaerde Jac  
Tweelingenstraat 82  
2018 Antwerpen

03 / 285.26.77

Secretariaat:  
Gys Mia  
Tweelingenstraat 82  
2018 Antwerpen.

Onder voorzitter:  
Poot Raymond  
Mercatorstr 132/14  
2018 Antwerpen

Penningmeester:  
Jacobs Leo  
Jan Van Musenel. 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.

VANWEGE HET BESTUUR

Door verlof van de voorzitter - in mei - zal er volgende maand  
geén 't VOSSke verschijnen. De vergaderingen gaan wel gewoon door  
behalve in juli, dan is de zaal niet beschikbaar.

VERLENGING SNELTRAMLIJN IN R'DAM

Op 28 mei zal in Rotterdam de sneltramlijn naar Ommoord in dienst  
komen. Tijdens deze dag worden er in de 7 nieuwe stations een 'o-  
pen dag', met tal van festiviteiten, gehouden. Er zullen verschil-  
lende infostands zijn waar men allerhande met betrekking op het o-  
penbaar vervoer kan kopen. Indien mogelijk zal ook de VOSS hier  
een stand hebben (we weten echter nog niet in welk station).

NIET LID

De heer M. De Herdt konden we als nieuw lid verwelkomen.

TRAMS IN KERK

Ter gelegenheid van het 100 jarig bestaan van de St Norbertus pa-  
rochie, op Zurenborg, wordt in de kerk (tijdens de weekeinden) een  
tentoonstelling gehouden over Zurenborg. Dat de trams hier niet  
ontbreken zal niemand verwonderen. Op twee panelen kan men de stads-  
tram en de buurtspoorwegen zien.

25 J. GELEDEN WERD TRAMLIJN 18 AFGESCH.

Omdat de reisweg van lijn 4 werd gewijzigd (vanaf Montignystr. via  
Brusselstr, Zuidstation en L. de Waelstr naar de Groenpl) stelde men  
- vanaf 1 aug 1926 - een nieuwe tramlijn in dienst. Deze kreeg het  
nr 18 op een blauw/blauw koersbord en reed van Grens Kiel het tra-  
ject dat tegenwoordig lijn 4 volgt naar de Groenplaats. Een lang  
leven was deze nieuwkomer wel niet geschoren want op 1 okt '26 ver-  
dween hij al weer. Lijn 8 kreeg vanaf die datum het stuk Groenpl.  
Grens Kiel toegevoegd en verbond het Boekenberg met het Kiel.  
Onze 18 bleek een doorzetter te zijn, want precies één jaar later  
verscheen hij weer. Nu kwam hij de '8' versterken tussen het Kiel

en de Groenplaats. Toen men zag dat hij zich niet verdringen werd hij vanaf 1 jan 1931 weer als volwaardig beschouwd, en lijn 8 tot de Groenplaats ingekort.

Twintig sept '31 was weer een heuglijke dag voor lijn 18, omdat hij het traject van lijn 19, tussen de Midden-en de Ooststation, er bij kreeg. Nu kon hij - met een blauw/rood koersbord - eens goed door bollen van het Kiel tot het Ooststation. Tijdens de oorlog (sinds 2 sept 1940) verscheen hij plots aan het Schijnpoort. Men liet hem nu rijden langs : Eendrachtstr. - Lange Loobroekstr. - Damstation - L. Dijkstr. - St Janspl. - Italiëlei - Victoriepl. - Gemeentestr. - C.ST. - Leopoldbrug en ten slotte Ooststation.



Foto uit : "Het leven v/d Tramman" v/h coördinatiecomité v/d TAO.

Zevenentwintig mei 1944 was een 'donkere dag' voor lijn 18. Toen een zwaar bombardement de Damwijk trof. Hierbij werd MW 357 volledig vernield. De trammaatschappij was genoodzaakt de lijn in te korten tot de Noorderplaats. La-



ter kon tot aan het Damstation gereden worden. Op 22 juli 1945 kon de lijn weer tot aan het Schijnpoort geëxploiteerd worden.



Het definitief einde was op 23 mei 1958. De laatste dag reden de trams - type 101 - met takjes versierd (oa mw's 165, 167, 200 en 211. Een dag later gingen buslijnen 18

en 19 de dienst verzekeren.

Een kwart eeuw buslijnen 18 en 19

Als voorloper op de nieuwe buslijnen 18 en 19 werd de tramdienst op lijn 18 aan de beide eindpunten door een buspendel verlengd. Dit gebeurde op 1 juni 1957. Van het Ooststation tot de Arthur Matthijslaan werd lijn 18 gereden. Aan het andere eindpunt kwam lijn 19 van de Eendrachtstraat naar het kruispunt Bisschoppenhoflaan/Merksemsesteenweg.

Op 24 mei 1958 kwamen de volwaardige buslijnen 18 en 19 - ter vervanging van tramlijn 18 - (met éénmansbediening) als volgt in dienst :

- lijn 18 : Te Boelaerpark - C.ST.
- lijn 18 doorstr.: Ooststation - C.ST.
- lijn 19 : Schotensteenweg - C.ST.
- lijn 19 doorstr.: Bisschoppenhofl/Lackborslei - C.ST. (zon-en feestdagen maar tot Schijnpoort).

Sedert 1 mei 1965 is lijn 19 - inplaats van aan de 18 - met de buslijn 20 gekoppeld. Sinds 11 febr '74 worden er enkele ritten naar de industriezone aan de Bisschoppenhoflaan gereden.

Vanaf de verlenging van tramlijn 12, naar het Wim Saerenspl (op 3.9.

1982) werden de lijnen 19 en 20 ook in Deurne-Zuid aan elkaar gekoppeld (maar nog geen echte ringlijnen). Pas op 20 sept '62 werden het ringlijnen. Nu rijdt lijn 19 van Borsbeek via de Fr. Rooseveltpl, Sportpaleis en Deurne-Zuid terug naar Borsbeek. (lijn 20 doet het in tegengestelde richting). Lijn 18 werd op 1 okt 1975 tot aan het Atheneum van Berchem verlengt. Sinds de invoering van de gekleurde lijnfilmen kan men lijn 18 met een lila/zwarte film zien rijden. De 19 kreeg groen met zwart.

### VIJFTIEN JAAR GELEDEN: ADIEU ANTWERPSE "BOERENTRAAI"

Door S.C.

Op 25 mei a.s. zal het inderdaad alweer 15 jaar geleden zijn, dat de laatste rit van een Buurtspoorwegtram in de provincie Antwerpen plaats vond.

Dit gebeurde op de lijn 61 en daar deze lijn toevallig degene was waar ik in mijn jeugd jaren zeer veel op gereden heb, spijt het me tot op de dag van heden, dat ik niet bij deze gedenkwaardige afscheidsrit aanwezig was!

Het is vanzelfsprekend niet mogelijk, in het bestek van een kort artikel als dit, een historiek te schetsen van de Antwerpse Buurtspoorwegen en ik zal me dan ook noodgedwongen beperken tot lijn 61.

Vóórdat in 1885 de eerste Buurtspoorweg-stoomlijn in onze provincie in gebruik werd genomen, was reeds in 1879 de paardetramlijn tussen de Antwerpse Varkensmarkt en de Merksemse Oude Barel van start gegaan, uit-gebaat door de "S. A. Tramways du Nord d'Anvers".

Foto archief E.  
Keutgens.

Deze lijn zou a. h.w. de gezamenlijke stamlijn vormen van de eerste véél later komende Buurtspoorweglijnen 61, 63, 64 en 65, vermits haar tracé nog tot in 1942



werd bereden door de NMVB. De overdracht van de lijn aan de NMVB werd in 1886 overeengekomen, bij welke gelegenheid ook de wijziging van de spoorwijdte werd voorzien van 1500 naar 1067mm. Wanneer deze overname, in 1887, een feit was, verpachtte de NMVB vervolgens de lijn aan de "S.A. Tramway d'Anvers à Merxem", benaming die later werd gewijzigd in "S.A. Tramway du Nord d'Anvers" (waar hebben we dat meer gehoord?!). Tegen eind 1888 was de spoorversmalling voltooid.

In 1907 werd door de NMVB deze verpachting stop gezet en werd de exploitatie van de noordelijke lijnen overgedragen aan de "S.A. Compagnie Générale des Tramways d'Anvers" (de 'overgrootmoeder' van onze MIVA), die voor deze gelegenheid "Les Vicinaux Anversois S.A." oprichtte.

In 1908 verdween de paardetractie en nam het elektrische tijdperk van de mooie 'rode trams' (de V.A.'s) een aanvang.

Het verschil in spoorwijdte tussen de 'gele' en de 'rode' (heeft

niets met politiek te maken) tram resulteerde op de Bredabaan te Merksem wel in twee dubbelsporige tramlijnen, een 'luke' die waarschijnlijk slechts weinig Belgische gemeenten is te beurt gevallen! Nu gaan we ons echter verder bezig houden met lijn 61.

De stoomtramlijn Oude Bareel-Schoten werd in 1899 in dienst genomen, eveneens op een spoorwijdte van 1067mm. zij had toen haar terminus aan de huidige Kasteeldreef, in het centrum van Schoten. Vanaf 1905 de stomers tot Schoten-vaart, waarmee meteen de basis was gelegd van de volledige lijn 61 doorstreept (Antwerpen-Schoten Lindenlei, zoals de film van de laatste rit in 1968 vermeldde).

In de jaren 1907-'08 werd de terminus van de lijn nogmaals verplaatst, ditmaal naar Hotel "Schotenhof" (het huidige "Iepenburg"). Bij deze gelegenheid werd de lijn ook over de ganse lengte onder draad gebracht zodat het in 1908 mogelijk werd vanaf Antwerpen (Klapdorp-Varkensmarkt) zonder overstapje met de V.A. op lijn 'G' (Schoten) door te tramen tot Schotenhof.

Opening van de elektrische traktie op de lijn naar Schoten  
Neg. arch. MIVA.

Vanaf 1.1.1920 werd de lijn uitsluitend door de NMVB geëxploiteerd, waarbij de 'rode tram', althans wat de kleur betreft, verdween. Het mag als bekend worden verondersteld, dat het wagenpark van 20 stuks V.A.'s met loopstellen werd



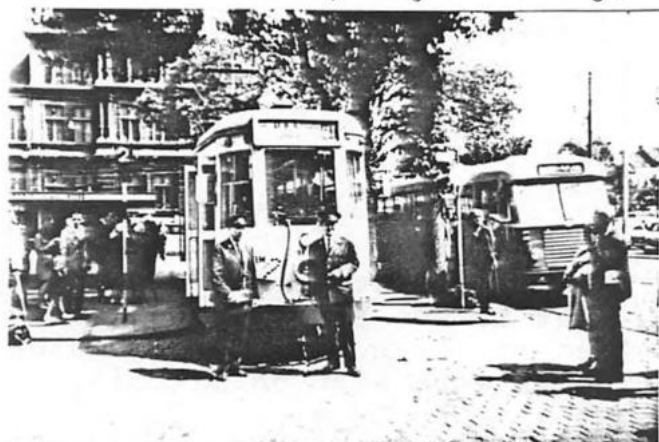
opgedeeld door de NMVB en de "Algemene Maatschappij der Tramwegen van Antwerpen". Deze wagens kenden bij beide maatschappijen vele transformaties en we kunnen ons gelukkig prijzen dat twee exemplaren, in hun allerlaatste MIVA-vormgeving, werden bewaard - waarvan één in het Antwerpse Trammuseum (nr 7306).

Toen de NMVB de omsporing naar meter-spoor, van rijtuigen en lijnen, was voltooid, werd op de Bredabaan te Merksem het baanvak gemeenschappelijk door de stadstram en o.a. lijn 61 bereden. Tot in de tweede wereldoorlog was lijn 61 echter nog enkelsporig vanaf het einde der Oude Bareellei tot aan de terminus op Schotenhof. De lijn werd, omstreeks 1942-'43, dubbelsporig gelegd achter het mooie kasteel "Calixberghe" te Schoten, waarbij zij tevens 'recht' getrokken werd. Toen ook de aanleg van het tweede spoor in de Deuzeld (huidige Deuzeldlaan) een feit was, liepen de trams van lijn 61 dubbelsporig van Antwerpen tot Schoten-centrum. Het overige gedeelte van de lijn is tot op het einde overwegend enkelsporig gebleven.

Nog tijdens de tweede oorlog heb ik op lijn 61, zij het sporadisch, stoomtractie voor goederenvervoer gezien. Daar vrachtvervoer over de weg, bij gebrek aan brandstof, bijna onmogelijk was geworden, nam de NMVB een groot deel van dit transport voor haar rekening, waarbij de oude stomertjes nog lustig meetuften!

Nog in de jaren vijftig werd de terminus van lijn 61 een laatste maal

verplaatst naar de Wezelse Baan, tegen 's-Bravenwezel, doch toen reeds kwam het einde van de 'Doerentram' stilaan in zicht. Hoe goed herinner ik mij de stoomtrammetjes, de Geneffe-wagens, de NMVB-V.A.'s, de houten en metalen standaardrijtuigen, tenslotte de komst van de type 'S' wagens...op 25 mei 1968 was het definitief en onherroepelijk voorbij.



Motorwagen type S nr 9666 reed toen, met bijwagens (eveneens type S) nrs 19578 en 19580, voor de allerlaatste maal - onder grote belangstelling - over en weer tussen Antwerpen en de Lindelei in Schoten.

Foto arch. mr R. Bartholomeus.  
Een van de laatste trams, op de Rooseveltpl., 25 mei 1968.

Toen was het afgelopen met de Buurtspoorwegen in onze provincie.

Motorwagen 9666 werd, met tal van andere, naar Spanje verbannen. Waar hij - naar het schijnt - nu van de zon geniet en nog steeds dienst doet.

Motorwagen S-9666 : ik hoop je nog eenmaal weer te zien !

Bronnen : Jos Meyens : "De Buurtspoorwegen in de Prov. Antw."  
Eric Keutgens : "De Antwerpse Tram 1873-1973".

Met dank aan de Heer Roger Bartholomeus en aan hem opgedragen !

Deze motorwagen (9666) reed ook als laatste tram op de lijnen 65 (Merkssem - Kapellen) op 27 mei 1967 en op 4 mei 1968, de lijn 63, Antwerpen - Brasschaat.

#### 110 JAAR ANTWERPSE TRAM / 25.5

Daar een artikel over schrijven in dit blad zou te veel plaats in beslag nemen. Daarom hebben we hierover (als extra nummer van 't VOSSke) een 'Wattman' gemaakt. Dit extra nummer kan besteld worden aan 125F + 30F verzendkosten.

Er worden enkel zoveel gemaakt als er bestellingen zijn. Wie hier interesse voor heeft wordt verzocht vóór 20 mei te bestellen (na-dien laten we er géén meer bijmaken !!).

#### BIJZONDERE DATA

- 7mei 1928 tramlijn 16 Victoriepl/Diksmuidel, in dienst: voordien (sinds 16.9.'25) reed er ook reeds een tramlijn 16, met bruin/bruin koersbord, tussen de loods Groenenhoek en de Victoriepl. Deze werd op 1.12.'25 een versterking voor lijn 11. Op 7.5.'28 komt dan een nieuwe tramlijn 16 - nu met blauw/blauw koersbord - in gebruik, van de Victoriepl. naar loods Groenenhoek.
- 10mei 1903 tramlijn 4 volledig elektr.: het gedeelte van de Groenplaats tot de Boomse Poort was reeds sedert 15.12.'02 in dienst, vanaf de Boomse Poort werd nog met paardetrans gereden. De 10e mei kwam ook het baanvak van de Boomse Poort tot Hoboken onder stroom en konden de reizigers zonder overstappen de hele lijn berijden.
- 21mei 1923 tramlijn 20: maandag 21.5.'23 werd aan de pers een nieuwe versterking van lijn 10 voorgesteld. Met een groen/groen koersbord zou er op zon-en feestdagen een tramlijn 20 gaan rijden tussen het C.ST. en de ingang v/h Rivierenhof. Deze lijn heeft maar enkele zondagen te zien geweest en werd dan weer afgeschaft.

SUURTSPOORWEGENOpening elektrische diensten:

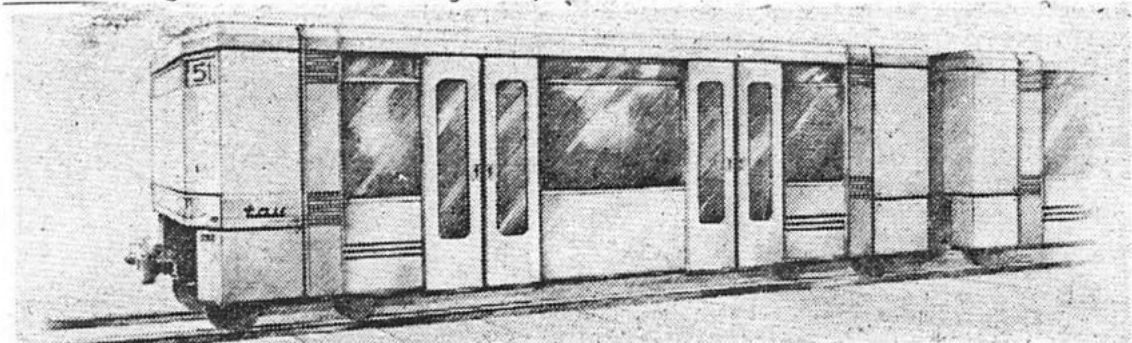
- 1mei 1893 : lijn Turnhout - Arendonk
- 7mei 1933 : baanvak St Mariakerke - Schaarbaek (Dwarsstr.)
- 17.5.1953 : vak O.L.V. Tielt - Diest (Leuvense Poort)

Afschaffingen:

- 4mei 1968: baanvak Antw. - Brasschaat (Prins Kavellei)
- 16mei 1953: vakken Aarschot - Tienen en Haacht - Aarschot
- 25mei 1968: Antw. - Schoten
- 27mei 1967: Merksem - Kapellen
- 31mei 1958: Haacht (Station) - Keerbergen

OOK BELGIE HEEFT EEN AUTOMATISCHE METRO

In Jumet (bij Charleroi) rijdt de TAU (Transport Automatisé Urbain) op een 2,5km lange metersporige testbaan. Het is een prototype van een automatische stadsmetro welke door de "Centre de Recherches Technologiques du Hainaut" (CRTH) voor middelgrote steden werd ontwikkeld. De bouw hiervan werd gezamenlijk gedaan tussen: Acec, BN en de "Dienst voor Nijverheidsbevordering". Men zegt dat deze vorm van vervoer veel goedkoper is dan een normale metro-of tramtunnel, welke 1 à 2 miljard kost per km (1 km TAU-tunnel zou maar 500 miljoen kosten). Deze tunnels kunnen onder smalle kronkelige straten gegraven worden. De stations, welke juist onder het wegdek liggen, zijn ongeveer 50m lang. Aan de kant van het spoor worden perrondeuren aangebracht. Deze gaan automatisch met die van de treinstellen open (zoals we hebben kunnen zien bij de VAL in Rijsel).



*Een deel van een TAU-eenheid zoals die in serie zal gebouwd worden.*

De wagentjes zijn ontworpen voor tunnels met beperkte afmetingen, krappe bogen (min 10m) en steile hellingen (max 6%). Een TAU-eenheid is 17m lang en bestaat uit 2 rijtuigen

die 20 zittende en 48 staande (4 per m<sup>2</sup>) personen kunnen vervoeren. Ze hebben 4 deuren en een lage vloer (42cm van de grond). Er kunnen max. 3 eenheden gekoppeld worden.

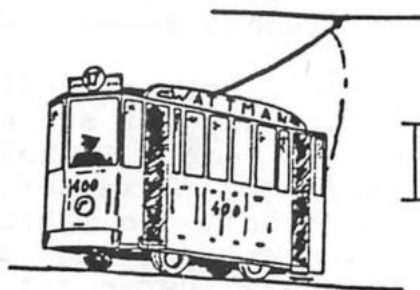
BN ontwierp een draaistel met 4 autonome wielen waarvan 2 met een diameter van 60cm en 2 met 27cm doorsnee. De grote wielen worden aangedreven door een ACEC draaistroommotor van 950V (door een 3e rail gevoed). Deze is in de wielnaven ingebouwd. Tijdens de testritten hadden de wagens een snelheid van 80 km/h maar in normale dienst zal niet harder dan 65km/h gereden worden. Op de computergestuurde centrale post kan men de positie van de treinen volgen en de max. snelheid regelen. Bij overschreiding hiervan wordt het voertuig door een noodremming gestopt. Ten behoeve van de reizigers werden ze uitgerust met audio-video-interfoons, en via TV-camera's kan men op de CP zien wat er in de wagens gebeurt.

Tijdens het spitsuur komt er elke minuut, en in de daluren om de 3min., een trein in de stations.

In 1976-'77 werd onderzocht of de TAU technisch en economisch haalbaar zou zijn. In 1979 begon men met de aanleg van de baan en de bouw van het prototype. Binnen 2 jaar zal men zien of het in de praktijk te verwezelijken is. Luik heeft hier zeker al interesse voor, de STIL

(stadsdienst van Luik) zou dan de buslijnen 1, 4 en 18 hiermee gaan vervangen. (G.V.Antw. 25.3.83)

M I V



I N F O

## NEDERLAND

### AMSTERDAM (GVBA)

Oude kraanwagen: waarover we in ons 't VOSSke nr 23 schreven, zal door de vereniging "Keep them rolling" worden overgenomen en weer in zijn originele staat brengen.

Streepjescode: van de "Commissie Automatisering Openbaar Vervoer" kreeg de GVBA toelating om op alle trams een lasercodering aan te brengen. Een laserstraal welke de streepjescode 'afleest' geeft de gegevens door aan een computer. De voornaamste voordelen

zijn: in de wagens hoeven geen zenders of andere storingsgevoelige apparatuur meer gebouwd te worden. Ook in het wegdek moet men geen 'lussen' meer aanbrengen. De code wordt gewoon door een lichtbundel - op de zijkant van de tram gericht - en een laser afgelezen. Bij het binnenrijden in de loods biedt het systeem tal van mogelijkheden. In de code kan men verwerken waar de wagen dient te worden opgesteld, een onderhoudsbeurt hoeft te krijgen of dergelijke. In de nacht van 31 maart (en avond) zou men op alle trams deze streepjescode hebben aangebracht.

Testritten op toekomstig treintraject: tot 1 mei worden er nog testritten -met trams- gehouden op de NS Heemspoorlijn. Deze hebben plaats op het baanvak tussen de stations "Sloterdijk-Noord" en "Zaandam". Om ervaringen op te doen met het rijden door 'diepe' tunnels, tegen de tijd dat de sneltramlijn naar Zaandam in gebruik komt, houdt men deze ritten. Na 1 mei gaat de NS hier zelf proefritten houden. (Uit "Contact" person. bl. GVBA v. maart)

### DEN HAAG (HTM)

3022 terug in Den Haag: op 16.3 kwam deze wagen weer in Den Haag toe. Hij werd zonder nummers, maar met de tekst: "Hier ben ik weer" geleverd. Men plaatste de kop van de 3065 op deze tram, zodat men wat langer op de 3065 zal moeten wachten.

Bussen: de reeks 401-430 (nieuwe bussen) is afgeleverd en reeds in dienst gesteld.

Aktie tegen prijsverhoging: op 20 maart, (in Den Haag en R'dam) liet men de hele dag de reizigers gratis rijden.

### ROTTERDAM (RET)

Succes nieuwe metro-lijn: per dag worden op deze lijn ongev. 50.000 mensen vervoerd. Station "Kralingen" alleen verwerkt er ± 15.000. Men verwacht een nog veel groter aantal als de lijn ook als sneltram zal gaan rijden.

Testritten sneltramlijn: op 27 april begon tussen de halte "Capelsebrug" en "Binnenhof" een z.g. 'proefbedrijf'. Men rijdt hier nu een normale dienstregeling, zoals na de offic. opening zal gelden.

Foto's: P. H. L'Ecluse

743



Tot "Capelsebrug" wordt met reizigers gereden en dan rijden de wagens leeg verder, en aan iedere halte wordt gestopt. De overwegen zijn met een speciaal licht, met knipperende tram, uitgerust. Wanneer dit licht knippert en tikt (voor slechtzienden) betekent het dat er een tram op komst is.

Opening sneltramlijn: op 27 mei wordt het traject officieel geopend, en op 28 mei is er een open deur dag met aan elke halte tal van festiviteiten (mogelijk doet ook VOSS mee). Er zullen 7 haltes bij komen: Schenkel, Prinsenlaan, Oosterflank, Alexander, Graskruid, Romeynshof en als voorlopig eindpunt Binnenhof. Gelijktijdig zal NS station "Alexander" een intercity-station worden. Ook zal dit station voorzien worden van parkeer- en reismogelijkheden met gratis parking voor auto of fiets.

(Uit Nieuwsk-RET-en).

Ombouw 300-en 600 den: voor verbouwing staan de volgende wagens in de CW: 606, 608 en 609.

Weer ontvangers: de RET wil nogmaals (voor de 3e maal) bij het ministerie gaan aankloppen om weer ontvangers in dienst te mogen nemen. Als men de toestemming krijgt zullen op bepaalde lijnen en uren weer ontvangers op de trams te zien zijn. Ongeveer een 150 tal jonge werklozen zouden hiervoor in aanmerking komen. Ze zouden hun uitkering behouden en van de RET een 'onregelmatigheidstoeslag' van 150 gulden per maand bekomen.

## UTRECHT

Levering: de 5015 werd op 18.2 en de 5016 op 7.3 geleverd.  
(Uit "Het Openb. Vervoer").

## NIEUWE TARIEVEN

Nieuwe tarieven per 1 april 1983.

15-strippenkaart (alleen in voorverkoop verkrijgbaar): vol tarief f 7,10 (was f 6,30) gereduceerd tarief f 3,55 (was f 3,15) t.b.v. houders van PAS 65, kinderen van 4 t/m 9 jaar en bovendien honden.

6- en 10-strippenkaart (alleen op de wagens verkrijgbaar): 6-strippenkaart f 4,50 (was f 4,-) 10-strippenkaart f 7,40 (was f 6,50).

Abonnementtarieven landelijk assortiment

soort abonnement	weekkaart		maandkaart		jaarkaart		Geldig in gestempelde zone en
	vol	reductie*	vol	reductie*	vol	reductie*	
1-ster	10,75	5,50	33,-	16,50	330,-	165,-	1 volgende zone
2-ster	16,50	8,25	51,-	25,50	510,-	255,-	2 volgende zones
3-ster	24,50	12,25	77,-	38,50	770,-	385,-	3 volgende zones
4-ster	33,-	16,50	102,-	51,-	1.020,-	510,-	4 volgende zones
5-ster	40,-	20,-	128,-	64,-	1.280,-	640,-	5 volgende zones
6-ster	48,50	24,25	154,-	77,-	1.540,-	770,-	6 volgende zones
7-ster	56,50	28,25	179,-	89,50	1.790,-	895,-	7 volgende zones
8-ster	65,50	32,75	204,-	102,-	2.040,-	1.020,-	7 volgende zones
N-ster	73,-	36,50	230,-	115,-	2.235,-	1.117,50	geldig in geheel Nederland

\* reductietarief geldt voor: jongeren t/m 18 jaar en houders "Pas 65"

Uitzonderingstarieven tot en met 30 september 1983.

uitsluitend geldig in de stadsvervoergebieden Amsterdam, Groningen, Den Haag en Rotterdam.

soort abonnement	weekkaart								maandkaart								Geldig in gestempelde zone en
	Amsterdam		Groningen		Den Haag		Rotterdam		Amsterdam		Groningen		Den Haag		Rotterdam		
	vol	red.	vol	red.	vol	red.	vol	red.	vol	red.	vol	red.	vol	red.	vol	red.	
2-ster	14,-	7,-	11,50	6,75	14,50	7,25	14,-	7,-	48,-	24,-	42,-	21,-	48,50	24,25	48,-	24,-	1 volgende zone stadsvervoergebied
3-ster	-	-	-	-	-	-	21,-	10,50	-	-	-	-	-	-	72,50	36,25	2 volgende zones stadsvervoergebied

\* Prijs jaarkaart is 10 maal de prijs van een maandkaart.

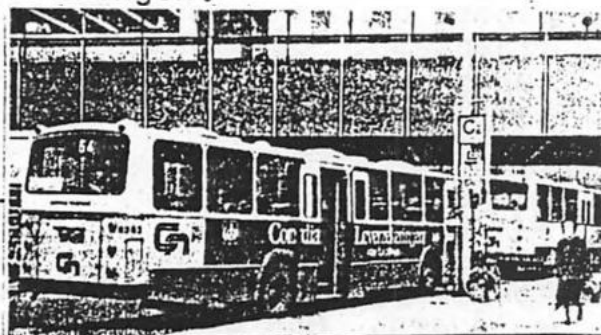
## SNELDIENST HULST-ST NIKLAAS

Zuid-West-Nederland zou op 3 juni - van volgend jaar - een snelbusdienst willen inleggen tussen Hulst en Sint Niklaas. Hiervoor moet eerst nog een overeenkomst gesloten worden met onze Buurtspoorwegen, omdat deze hier ook een buslijn hebben bollen.

Door meer reclame dienstverl. op peil  
----- houden.

In Nederland gaat men door meer reclame op trams en bussen het openbaar vervoer, ondanks besparen, op peil trachten te houden. Er bestaan zelfs plannen om via geluid en TV in de bussen reclame te brengen.

Een streekbus met reclame. Foto uit RET Knipselkrant nr 53.



Ook haltepalen en wachthuisjes gaat men met publiciteit 'sieren'. Zoals we reeds in 't VOSSke nr 22 meldde is er momenteel een proef aan de gang om ook op de streekbussen grote reclame te schilderen.

## LILLE

-----

Begin mei zal vermoedelijk de opening van de metro-en tramtunnel in het centrum van Rijsel plaats hebben.

Werkmaterieel reeks 900: al deze wagens kunnen niet meer gebruikt worden als de tunnel in dienst is en staan reeds buiten dienst.

MW's REEKS 500: uit deze reeks gaan 3 wagens naar "Weg en Werken".

Buiten deze 3, en een twee-tal voor museumdoeleinden, zullen alle andere mw's uit deze serie gesloopt worden. Begin april kon men de mw's 505, 508, 513 en 521 nog (in het wit) in dienst zien.

Postkaarten met trams in Lille: een paar huizen voorbij de tramloods in Rijsel (opgepast bij het oversteken !), in een cafe aan halte "Brossolette", kan men voor 10Fr/F een reeks van 5 postkaarten kopen met trams.

## PARIJS

-----

Afscheid laatste oude metrowagen: op 16 april werd met veel vertoon de laatste oude metrowagen op de lijn Mairie de Montreuil-Pont de Sèvres uit de dienst genomen. het stel dateert uit 1933, dit type wagens werd tussen 1906 en '34 bij Sprague-Thomson gebouwd. Het waren sierlijke 5 coupé-wagens met houten banken met krullerige koperen handgrepen en fraaie lambrizing. Ze waren groen en rood geschilderd en werden "Sprangues" genoemd. Vanaf 1956 werden ze geleidelijk uitgerangeerd. De automatische deuren sloten zo snel dat het wel op een guillotine leek. Tussen de moderne chroom en plastic metrostellen staken ze wel zeer fel af.

## BELGIE

-----

## MIVA

-----

Rood/witte trams: de volgende trams kregen hun nieuwe kleuren : 2000 op 2.3 uit de CW / 2001 - 15.3 / 2002 29.3 / 2113 7.4 en de 2114 verliet op 19.4 de CW.

Zoo-Flandria: bus 592 reed tijdens het paasweekende als Zoo-Flandria pendelbus.

Nieuwe trams: Miva zou graag zo snel mogelijk een proefserie van 10 dubbelgelede trams bestellen. Reeds eind mei '82 heeft men een aanvraag ingediend voor de zogenaamde 'strategische schijf', welke voor ontwikkelen van spitstechnologie op de begroting van het ministerie is uitgetrokken, te mogen bestellen. Voor de studie en de bouw van 10 sneltrams met draaistroommotoren zou een bedrag van 450 miljoen gemoeid zijn. In ons 't VOSSke nr 21/2 schreven we reeds over de PCC met draaistroommotoren welke volgend jaar zal gaan proefrijden.

Eerst wil men een jaar deze 10 trams in reizigersdienst testen, om zogenaamde 'kinderziekten' en fouten te voorkomen bij een grotere reeks. Deze volgreeds kan dan tegen 1988, als het premetronet voltooid is, geleverd worden.

(Is er geen strategische schijf voor versleten bussen ?)

(Gaz. V.Antw. 31.3.83)

Trams en bus met nieuwe apparaten: sedert 11.4 rijden de bus 624 en PCC's 2077 en 2078 in normale dienst. Gedurende twee maanden gaat men de nieuwe stempelautomaten (zie 't VOSSke 23) testen, om te zien of ze tegen de schokken tijdens de normale exploitatie bestand zijn. De reizigers dienen evenwel nog steeds de oude apparaten te gebruiken. Als de test bevredigend is, wordt bij de Belgische dochterfirma van het Zwitserse Hasler gestart met seriebouw. In totaal zullen er -voor MIVA- 900 gebouwd worden. Er komen ook nieuwe (witte) 10 rittenkaarten waarvan aan beide kanten een hoekje wordt afgesneden. Deze zullen echter ten vroegste in de zomer van '84 verkocht worden.

In de overgangperiode zullen dan de grijze én nieuwe oranje apparaten samen gebruikt worden. Om de kosten te drukken doet men de test gezamenlijk met Gent.

Vanaf de bestuurdersplaats kan men de volgende gegevens aflezen: lijn, volgnr, zone, datum, uur (zomer-of wintertijd) en stand van de tellers. Elk defekt toestel wordt automatisch gemeld.

Op de rittenkaart komt (na afstempeling) van links naar rechts: nr van het apparaat - lijn - richting (heen of terug) - zonenr - dag en maand en het uur met de minuten.

De bus 624 rijdt steeds op lijn 6 als volgnummer 3 en de PCC's gekoppeld op lijn 2. In Hoboken dient bij elke rit ontkoppeld te worden. PCC's 2077 en 2078 zijn normaal van loods Groenenhoek en dus een zeldzaamheid op lijn 2. Ze reden op 11.4 enkel in de voormiddag en stonden dan ongeveer een week in de CW.

Bussen met nieuwe film voor L 24F: op 21.4 hadden de volgende bussen deze nieuwe aanduiding: 534/38/41/48/63/71/74/76/77/80/84/93/95/98/99/603/12/15/17/19/20/36/41/42/49/54 en 658. Buiten deze bussen zullen alle andere de witte film ook krijgen.

#### MIVG

-----  
Speciale bumper op PCC 27: aan de 'B' kant (achter) kreeg deze PCC een afwijkende bumper. Het lijkt een geplooid stuk metaal in het grijs geschilderd.

#### NMVB-KUST

-----  
Plaatje 'éénmansbediening': alle trams rijden nu met achter de voorruit een plaatje 'éénmansbediening'.

Nieuwe postkaarten met trams: verschillende gemeenten hebben nieuwe zichtkaarten met gelede trams op.

Tramverbinding naar Adinkerke: als alles normaal verloopt zal men vanaf begin juni in station Adinkerke een directe aansluiting hebben met de kust-tram.

Reizigerssteiging: sedert begin 1983 is het aantal reizigers met 30 % gestegen en de opbrengsten met 50 %.

Gemoderniseerde tramlijn De Panne-Knokke: werd op 31.3 officieel, door minister De Croo, in dienst genomen.

Kwartierdienst: volgens de heer Sreyne (ondervoorz. v/d raad v. beheer) zal tijdens het komende zomerseizoen een kwartierdienst gereden worden.

Enkele toekomstplannen: in de toekomst wil men aan de Brandariskaai in Oostende een nieuwe tram-busstelplaats gaan bouwen. Ook een nieuw administratief en technisch centrum aan "De Bolle", en de installatie van strippenkaartenautomaten aan de belangrijkste haltes staan op het verlanglijstje van de NMVB. Eveneens elektronische informatieborden (zoals in Antwerpen) waarop men kan zien hoe lang de trams nog weg blijven zou men willen aanbrengen.

Werken: In Oostende zijn deze voltooid. Ook het nieuwe baanvak Zeebrugge is klaar. Hier wordt op enkelspoor Noord (zeezijde) gereden met de 'doorgangstok'. Dit is een goedkope maar doeltreffende methode (dus enkel de bestuurder welke de stok heeft mag doorrijden, aan de wisselplaatsen wordt deze dan aan de volgende bestuurder gegeven). Het Zuidspoor (landinwaarts) heeft nog geen bovenleiding.

Hoogste 6000 aan zee: met pasen werd de 6029 opgemerkt (in de stelpl.). De 6143 stond klaar om naar Charleroi te worden gezonden.

MW 9028 in Schepdaal: deze mw kan men voortaan in het trammuseum van Schepdaal zien staan.

Klaar voor sloop: Aan de Brandariskaai: 9534/9445/9027/9022/9007/9465/9540/9115/9464/9113/9012/9532/9026/9009/9539/9449

In stelpl Knokke staan nog: 9014/9517/9538/9093/9114.

In stelpl Oostende: 9097/9541/9524/9454 en een onderstel van een type N.

## NMVB-CHARLEROI

Laatste trams op L 85/86: op 26.2 reden, tijdens een rondrit van ASVI, de laatste trams op het eerder opgeheven traject van de lijn 85/86 in Jumet. Er werd met de museumwagens MW 9888 (2-asser), MW 10284 (standaard) en 2-assige BW 2121 gereden.

De 8ste maart werden de laatste stukken bovenleiding van lijn 85/86 weggenomen tussen Dampremy en Gohissart.

Bus-halteborden op lijn 41: door een van onze leden werd op 29/3 opgemerkt dat op lijn 41 de haltebordjes "Arret SNCV" zijn doorgehaald en vervangen door nieuwe borden "Autobus". Dit zou zijn omdat de L41 tijdelijk (?) wordt verbust om de sporen te vernieuwen.

L80 terug op oorspronkelijke reisweg: sedert 18.4 tijdt tramlijn 80 weer van Trazegnies via Courcelles Trieux en Roux Plomcot naar Charleroi. Op deze lijn wordt ook nog (beh op woensdagen) in de week met een bijwagen gereden. Ook op lijn 30, tussen Bracquignies St Anne of La Louvière naar Anderlues Junction, kan men al eens een bijwagen zien rijden (dit is echter wel zéér zelden).

Opening metro: is gepland op 29.5 voor de lijnen 80, 89, 90 en 92, 2 weken later ook L41. Er komen 2 nieuwe stations, nl "Beaux-Arts" en "Dampremy". Als dan alle lijnen via Beaux-Arts zullen rijden, en hun eindpunt aan het station "Charleroi-Sud" nemen, vervalt het huidige eindpunt Eden.

## MIVB

Tramlijn 58 blijft: in de Stallestr (Ukkel) zullen herstellingswerken worden uitgevoerd. Voor de tram komt er een afzonderlijke bedding in het midden van de straat. Lijn 58 zou zelfs de volgende lijn zijn waar men (na L52 waar men op 2.5 de 'zelfbediening' wil invoeren) met de wagens type 7700 zou willen gaan rijden.

Ombouw van type 7500 naar 7700: staan in de CW: 7707/7751/7528/7569/7527/7598 en 7830 (deze zal vermoedelijk een nieuw nr krijgen). Na een brand in '74 werd PCC 7529 gesloopt waardoor dit nr vrij is, eveneens de nrs 7599 en 7800 staan nog open.

Nieuwe films op de 7700-den: op de lijnen 90 en 52 zullen de 7700-den met nieuwe lijnfilms gaan rijden. Er staat meer één bestemming op zodat aan elk eindpunt (vanaf de bestuurderplaats elektr.) de bestemming dient te worden veranderd.

Proeven met koppelingen: werden gehouden op 23.3 (zie 't VOSSke nr 23) Deze koppelingen werden door een Duitse firma geplaatst.

PCC 7713 reeds zonder koppel. weer in dienst: op 19.4 heeft men hem op lijn 52 zien rijden.

Reserve-wagen 7097: is sinds kort weer in dienst. Hij rijdt met aan beide zijden, reclame voor de "20km door Brussel" welke op 5.6 zal plaats hebben. Men zal hem op alle lijnen van het net te zien krijgen, behalve op 19, 32, 90 en 103.

Verdwenen sporen: op het Flageyplein te Elsene werden enkele dienstsporen uitgedoken. Het betreft deze voor lijn 81 om van stelplaats "Renbeanlaan" richting Montgomery te rijden.

## VOSSEN OP WANDEL

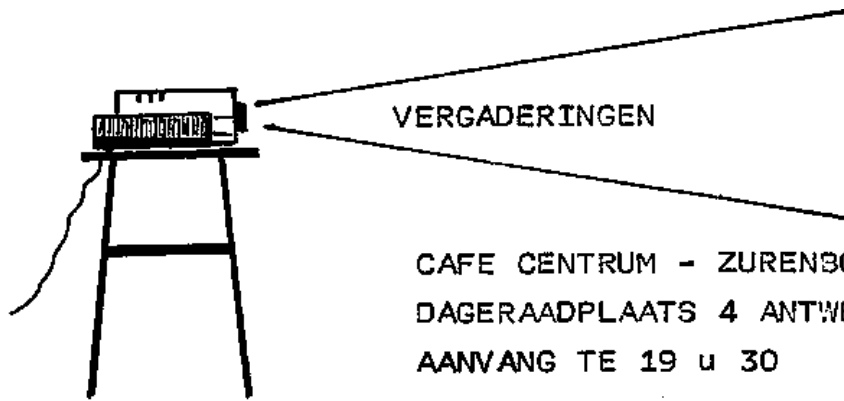
-----

Essen/Duitsland : 20 juni

Denk U nog aan onze uitstap naar dit mooie stadje met zijn eigenaardige bussen (met een pantograaf)? In deze stad rijden ook nog veel verschillende trams. Er wordt zelfs op twee verschillende spoorwijdtes gereden.

Prijs: max. 800F -als er méér dan tien zijn verminderd deze. Voorschot van 500F te storten vóór 20 mei. Vertrek omstreeks 7uur en rond 21uur zijn we terug.





VERGADERINGEN

CAFE CENTRUM - ZURENBORG  
 DAGERAADPLAATS 4 ANTWERPEN  
 AANVANG TE 19 u 30



9 mei : dia's 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 Den Haag (RET en GVBA komen een latere datum), door J. De Ceulaerde.

In juli is het géén vergadering !!

### TE KOOP

Lootjes voor de dia's - aan 10 F per lootje - te bekomen door overschrijving op onze postnr (indien ze dienen te worden opgestuurd, gelieve 11F verzendkosten bij te voegen). Alle dia's van vóór 1973 worden in één lot verloot.

Wattman over 110J tram in Antw.: - een korte samenvatting (40blz) van de geschiedenis van onze tram. Prijs 125F + 30F verzendkosten. Te bestellen vóór 20 mei (nadien worden geen bestellingen meer aangenomen) door overschrijving op onze postrekening. Levering op 13 juni.

### Bij ASVI:

Een fotoreeks van 9 kleurfoto's 9X13cm van de rondrit op 26.2, met oude wagens in Charleroi, op de afgeschafte lijnen 65/66 en 85/86. Bij de foto's ontvangt men ook een plan met vermelding van de plaatsen waar ze werden gemaakt. Prijs: 285F, te bestellen bij: ASVI-PUBLICATIONS nr 034.0195365.69 met vermelding foto's dern. trams des Boucles de Jumet. Reis naar R'dam met ASVI: op 4 juni brengt de ASVI een bezoek aan R'dam. Prijs 885 (445 voor kinderen van 4 tot 10J.). Hierin zijn begrepen: reis vanuit Brussel en een rondrit met een oude mw in R'dam. Te betalen vóór 19.5 op reken. nr 001.0538478.10. Ook vraagt men om een gefrankeerde omslag, aan u zelf gericht, op te sturen naar ASVI, Rue Belliard 91 te 1040 Brussel voor de plaatsbew en uurregeling.

### POSTKAARTEN

Bij de PTA is een reeks van 8 getekende postkaarten verschenen. Het zijn dezelfde als op de kalender welke door PTA begin dit jaar werd uitgegeven. Prijs: slechts 50F (+25F event. verzendkosten), te bestellen bij VOSS of PTA tav Mr D. Van Looy, Draaiboomstr 110 te 2710 Hoboken, rekening nr 789.5271537.90.

### TENTOONSTELLING WOLUWE

Vanaf 1.5 houdt men in de MIVB-stelpl WOLUWE een tentoonstelling Antw./Brussel.

### TRAMS - LOBBES/THUIN

Van 15.6 tot 15.9 kan men in de streek van Charleroi weer met oude trammetjes, op de mooie lijn, tussen Lobbes en Thuin rijden. Voor meer informatie bel even naar het secretariaat van VOSS.

### BELEEFDE JONGE MAN

In een overvolle tram biedt een jonge man zijn plaats aan een dame aan. Welke zeer dankbaar is.

"Niks te danken mevrouwetje, dat is toch normaal. Alhoewel de meeste mannen enkel voor mooie dames rechtstaan. Ik maak geen onderscheid..."