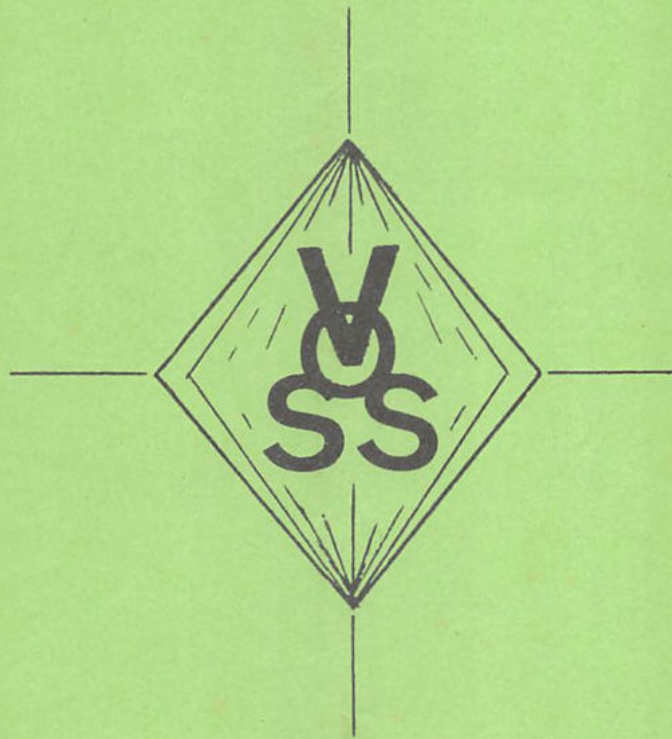




'T VOSS

KE



Maandblad
VID VOSS vzw

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

SEPTEMBER '83

't VOSSke nr 27

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

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

Samenstelling van het bestuur:

Voorzitter:
De Ceulaerde Jac
Tweelingenstraat 82
2018 Antwerpen

03 / 265.26.77

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

Voor het titelblad van onze nummers 28 en 29 vragen we aan de leden wie er foto's bezit van tramlijnen 28 of 29. U krijgt deze in goede staat terug !



Amsterdamse tramlijn 27 op het 'Surinameplein', 24 augustus '71.
Foto: Ab. van Donselaar / Postkaart "Treinenhuis" Amsterdam.
Verzameling Archief Wattman.

80 JAAR ELEKTR. DIENST OP LIJN 7
-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-

Lijn 7 was Antwerpens eerste tramlijn, op 25 mei 1873 had de officiële openingsrit plaats tussen de Meir en Berchem Kerk. Twee maanden later (20.7.1873) konden de paarden de tramwagens tot de Sint Paulusplaats brengen.

BERCHEM
HARMONIE
BANQUE - BANK
PLACE MEIR - MEIR
PLACE ST PAUL-ST PAULUSPL.

WITTE TEKST - DONKERE ACHTERGROND

Dertig september 1903 was weer een grote dag voor deze lijn, dan was de elektrificatie tot Berchem Kerk klaar. Met een blauw koersbord - met witte tekst - reden de motorwagens tussen het Tolhuis (waar nog geen keerlus lag) naar Berchem, tot aan de stadswallen.

BLAUW-WITTE TEKST - ZWART OP WIT

TOLHUIS - DOUANE
Z BERCHEM Z
OUDE GOD - VIEUX DIEU

In augustus 1904 werd gestart met de aanleg van de sporen naar Mortsel. Via de Mechelse Poort wou men tot het Mortselse gemeentehuis gaan rijden, maar men kreeg geen toestemming om de spoorweg te kruisen en dus kwam het

eindpunt maar aan de Luythagen. Dit stuk werd vanaf 1 augustus '05 met een blauw/wit kopbord gereden. Eveneens in 1905 werd de lus rond het Tolhuis aangelegd.

In 1920 besloten de 'spoorwegen' de ringlijn op een verhoogde baan te leggen. Dit was voor de CGTA een hele opluchting omdat men nu toch tot het gemeentehuis van Mortsel zou kunnen gaan rijden, het duurde evenwel nog tot 27 sept. '23.



Motorwagen
329 met een
bijwagen ty-
pe 800, op
een zomerse
dag, aan het
eindpunt
'Tolhuis'.

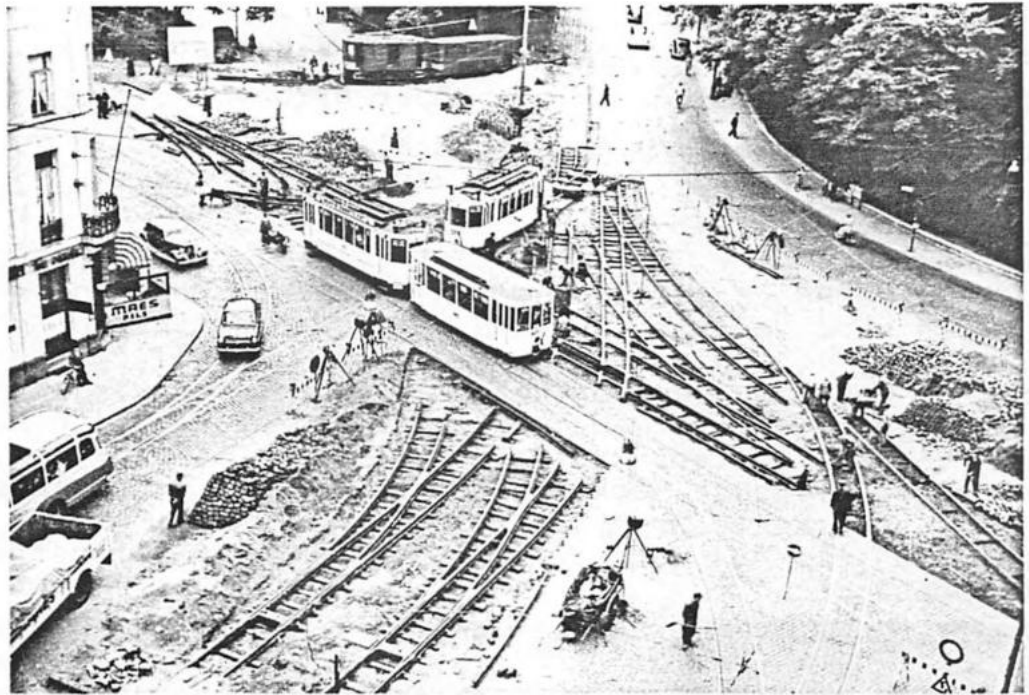
Postkaart
verzameling
'Archief
Wattman'

Deze foto
werd genomen
tussen 1908
en 1920.

Onze lijn 7 kreeg in 1937 nog versterking van een 7 doorstreept, deze reed tussen het Pulhof en de Comedieplaats (Lilas). In de loop van 1958-'59 verhuisden de tramsporen in de Antwerpse straat te Mortsel naar het midden van de straat. De eerste (twee) PCC's zag men op lijn 7 de 27 ste februari 1961, waarna deze modernere wagens stilaan de oude trammertjes gingen verdringen. De laatste oude motorwagen (MW 7384) reed er op 28.1.1975. Sinds 15.1.'67 konden de reizigers ook zelf hun kaarten ontwaarden op lijn 7 en verdwenen de ontvangers van Antwerpens oudste tramlijn.

Lijn 7 met BW 907 richting Mortsel, en WW 311 aan de Harmonie, tijdens de werken voor de nieuwe spoor situatie. Foto van 9.7. 1955.

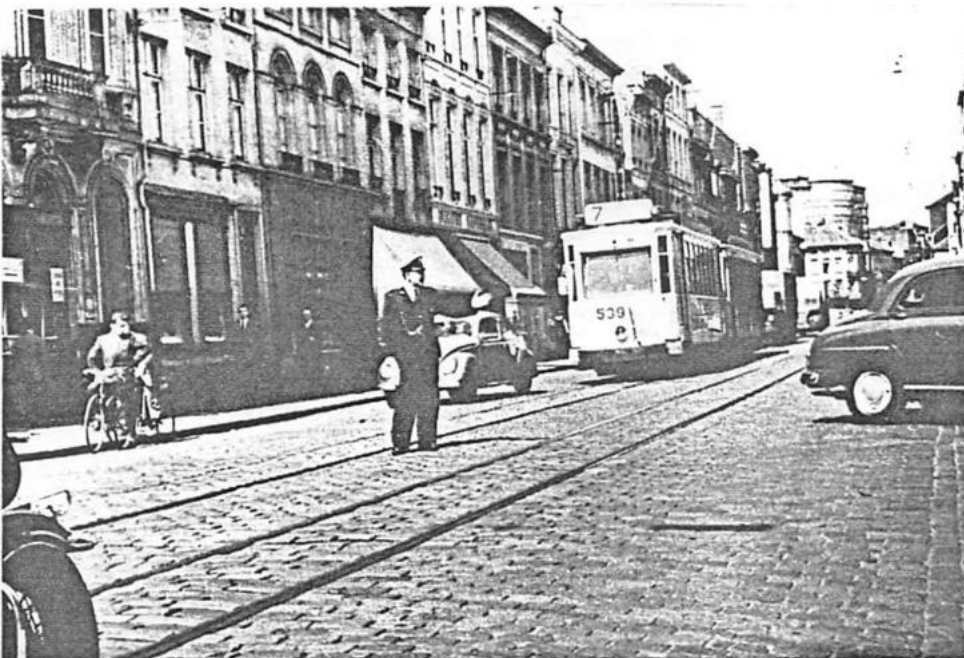
Negatief MIVA. Foto verzameling 'Archief Wattman'.



Wegens de aanleg van de pre-metro werd op 1.12.1971 het traject tot de Comedieplaats ingekort en tot 22.10.'73 reed er een buspendel van de Gasthuisstraat naar het Tolhuis. Drie jaar later (28.6.'74) verschenen de trams met hun blauwe lijnaanduidingen op de Groenplaats waar ze tot 4 september '78 hun eindpunt hadden, nadien reden ze weer naar de St Pietersvliet (Tolhuis). Omdat er 'smorgens nogal veel scholieren van lijn 7 gebruik maken besloot men vanaf 20.10.'75 - in de ochtendspits - met enkele gekoppelde stellen te rijden.

Twee jaar geleden werd het Tolhuis afgebroken. Om deze werken niet te veel te hinderen legde de MIVA op de St Paulusplaats een keerdriehoek aan en werd de lus rond het te slopen gebouw verwijderd. De laatste tram reed rond het Tolhuis op 13 okt. 1981 (PCC 2148) en een dag later gebruikte de PCC 2158 als eerste de keerdriehoek.

Voor lijn 7 werden bijzondere beddingen aangelegd in :
- 1965 het stuk Gr. Steenweg (Elisabethlaan) - grens Berchem/Mortsel.



Motorwagen nr 539, met een bijwagen, op de Mechelsesteenweg vóór de aanleg van de bijzondere bedding.

Foto van: 10 mei 1955.

Negatief Gazet Van Antwerpen Foto verz. 'Archief Wattman'.

27/4

- aug-okt '66 Mechelsesteenweg (Boomgaardstr - Belgiëlei)
- april '67 Mechelsesteenweg (Belgiëlei - Gounodstr)
- 12.4.'77 Mechelspleintje en Lange Gasthuisstr.

Zoals u ziet kan lijn 7 in september drie verjaardagen vieren.

(Voor meer informatie over de geschiedenis van lijn 7, zie het boek: "De Antwerpse Tram 1873 - 1979" van E. Keutgens).

50 JAAR LIJN 33

Op 15 aug. 1948 verscheen buslijn 33 tussen Hoboken en Merksem. In het begin werd de lijn aan de N.V. "Autobusdiensten Antwerpse Randgemeenten" (NV.ADAR) verpacht omdat de TAO zelf niet over bussen beschikte. Men reed van de Cockerill in Hoboken via: Kiospl, Schoonselhof, J.Moretuslei, Oude God-spoorwegbrug, station Mortsel, Vlieghaven, Vosstr, Eksterlaar, Sterckxhoflei, Gallifortlei, Palickstr, Lackborslei, Viaduct Merksem, Deurnebaar, St Franciscuspl, Kroonpl en ten slotte Korte Bremstraat.

De zevende juli '54 werd ze verlengd van de K. Bremstraat tot het Lindeboomplein.

Vanaf 1 januari 1955 nam de TAO de exploitatie voor eigen rekening.

Tot op 1 augustus 1978 werd er op lijn 33 met sectietarief gereden.

(Uit het boek "100 Jaar Tramexploitatie in Antwerpen", door E. Keutgens)

Kleine Brüssel nr 75 aan het "Sterckshof", op 23 april 1960.

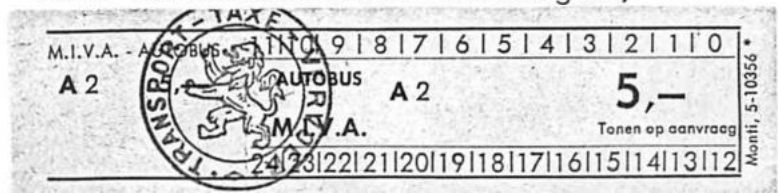
Deze bus werd op 28.4.1969 voor sloop verkocht.

Negatief MIVA

Foto 'Archief Wattman'

BIJZONDERE DATA

- 1.8.'73: Op buslijn 36 werd het autobustarief (sectie's) door het gewone eenheidstarief vervangen,



PLAATSBEWIJZ VAN L.33 TEN TUGE V/H. SECTIETARIEF.

waardoor men dezelfde plaatsbewijzen ging verkopen als op de MIVA-lijnen.

- 29.8.'33: Startte men met de aanleg van de tramsporen in het midden van de Oude Leeuwenrui voor lijn 6. Deze komen vanaf 6.9.'33 in gebruik.
- 5.9.'03: Vanaf die dag kunnen de trams aan de Boomse Poort over de vestingsbruggen rijden, waardoor de reizigers niet meer hoeven over te stappen.
- 11.9.'33: Door de opening van de voetgangerstunnel gaan de tramlijnen 8 en 23 vanaf 11 sept naar de Suikerrui rijden. Lijn 8 tot

1 juni '44 en lijn 23 maar tot 1 okt '36 (toen werd lijn 23 door lijn 5 opgeslorpt waardoor L 5 van Wilrijk naar de Lackbors ging rijden).

GESCHIEDENIS V/D TRAM (vervolg en slot)

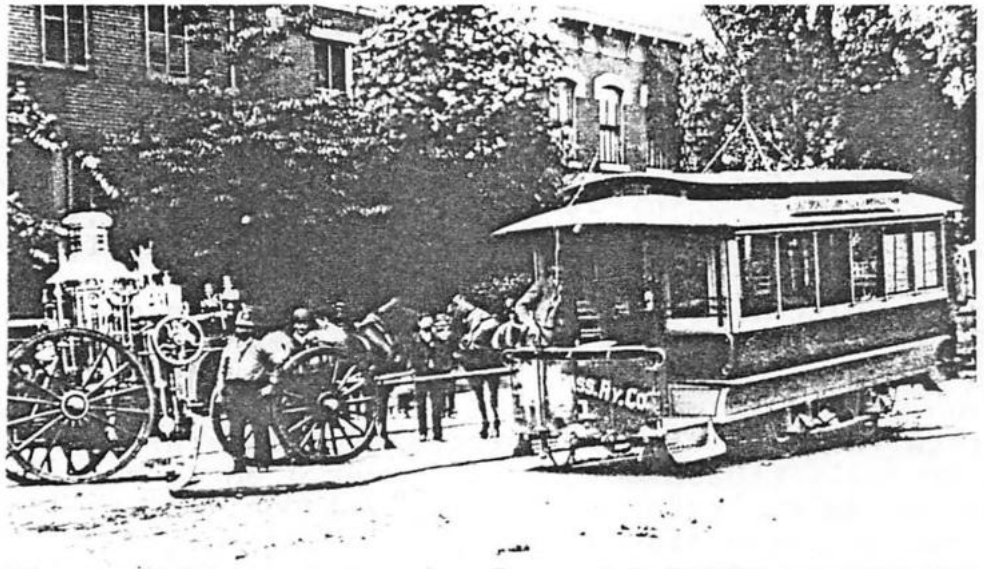
Beide uitvinders worden algemeen beschouwd als de voornaamste promotors van de moderne elektr. tractie.

Het jaar 1888 is dan ook het begin geweest van de reusachtige ontwikkeling van de elektr. tram in Amerika.

Op 2.2.'88 werd door Sprague Cy de eerste belangrijke elektrische tramlijn in de V.S. gebouwd, nl te Richmond (Virginie). Deze tramlijn had een lengte van 19,2 km met een helling van 3 tot 10% en vele bochten. Op de slecht onderhouden wegen kwamen de sporen bij regenweder meestal onder water.

Richmond: MW 21 rijdt over een brandweerslang, door een verhoogje over de slang te zetten kunnen de trams normaal door rijden.

Foto uit; Strassenbahn Magesin Verzameling 'Arch. Wattman'.



De motorwagens (40 stuks) waren allen uitgerust met 2 motoren van

7 PK, maar deze moesten soms 10 à 12 PK leveren; ze waren onder de wagenvloer niet afgeschermd. Bij de eerste proeftocht liet Sprague bij het einde van elke helling de motoren afkoelen en om het langdurig stilstaan te verrechtvaardigen verzocht hij het reizend publiek midderwijl de wagen te bezichtigen! Bij het einde van de laatste helling kon men de wagen niet meer in beweging krijgen en Sprague vertelde dan aan de passagiers dat er een storing in de stroomcentrale moest zijn; hij zond dan een werkmans naar de centrale z.g. om "instrumenten" te halen, en deze man verscheen geruime tijd nadien - voor de onthutste reizigers - met... 4 muilezels om de motorwagen naar de tramloods te slepen! Dat bellette echter niet dat de lijn te Richmond een technisch en financieel succes werd, zodat toen de belangrijkste tramwegmaatsch. in de V.S., nl de "West en Street Railway Cy" te Boston, besloot de eenvoudige trolley algemeen aan te nemen en overging tot het elektrificeren van haar 300 km-net.

Andere Compagnies zoals de Thomson-Houston, de Cy Edison en de Cy Westinghouse stelden nu hun actiemiddelen ter beschikking. Sindsdien ontwikkelden de elektr. tramlijnen zich in Amerika gestadig : In 1888: 33 lijnen met 265 wagens - 1892: 370 lijnen met 8.892 wagens (in 1891 waren reeds 27.000 trekpaarden en muilezels overbodig geworden)

In 1892 werden de compagnies : Van de Poele, Brush, Schuyler, Bentley-Knight door de "Compagnie Thomson-Houston opgeslorpt en de Cy Sprague door de Cy Edison overgenomen. Tenslotte vormden de beide overblijvende grote compagnies; Thomson-Houston en Edison één

enkele machtige firma, nl de General Electric Cy, welke aldus in bezit kwam van het grootste gedeelte van de patenten welke de laatste 13 jaren in de VS werden afgeleverd. Van dan af heeft deze tractie in de VS tov Europa een geweldige voorsprong: in 1894: 12.143 lijnen met 17.128 wagens (in Europa: 305 lijnen en 538 mw's) - in 1898: 25.000 lijnen, 42.000 mw's (Europa: 2.259 lijnen - 4.514 wagens). In Europa stond in 1898 Duitsland aan de spits (1138 km lijnlengte), dan Frankrijk (397km), vervolgens Engeland (135km) en tenslotte Italië (133km). Niettegenstaande de eerste elektr. trams in Duitsland reden kwam de ontwikkeling in Europa maar traag op gang.

Waarom de snelle ontwikkeling in de VS? De VS hebben zich in die jaren zo snel ontwikkeld, dat er geen tijd overbleef voor een behoorlijke aanleg van straten en wegen zoals dat in Europa toen wel het geval was. De spoorweg (streetrailway) was toen in de VS een onmisbaar iets, zelfs het enige mogelijke vervoermiddel, wegens de slechte bestrating, de lange afstanden en het intens stadsleven. Het is dus vanzelfsprekend dat de 'tramway' in dit land een enorme vooruitgang kende. De welvaart van een stad of streek was afhankelijk van het aantal km spoor en door het spoor verhoogde de waarde van de omliggende bouwgrond, zodat ook de grondspeculanten de vurigste voorstanders werden van de elektr tractie. Voegen we daarbij het eenheidstarief dat van bij het begin in Amerika werd toegepast alsmede de rijnsnelheid welke regelmatig werd opgevoerd, dan zien we dat de straal waarbinnen de bewoners zich konden vestigen ook gestadig kon vergroot worden.

Reden v/d achterstand in Europa: Hier waren de wegen en straten toen veel beter en de tram moest in onze steden zijn plaats nog 'veroveren'. De Europeaan was, en is nu nog, erg conservatief en schrikt terug voor elke nieuwigheid. Er kwam verzet tegen de bovenleidingsnetten (= reden van het ontstaan v/d ondergrondse stroomtoevoer o.a. te Brussel, Londen en Budapest, enz.) en tegen de grote snelheid (!) waaruit de snelheidsbeperkingen volgden. Alleen in Duitsland heeft de elektr. tram sinds 1891 zich snel kunnen ontwikkelen en dat land is op dat gebied dan ook toonaangevend geweest.

Het is vooral dank zij de Amerikaanse Thomson-Houston Cy (General Electric Cy) met haar Europese bijhuizen, dat de elektrische tram ook in Europa enkele jaren nadien tot verdere ontwikkeling is kunnen komen.

Elektrische tractie in België: In ons land heeft deze tractie haar snelle vooruitgang vooral te danken aan de Belgische financier Baron Edouard Empain en de "Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi" (ACEC) welke door Empain gesticht werd.

Vanaf 1891 begon hij met de aanleg van elektr tramlijnen, niet alleen in België maar ook in Nederland (o.a. Rotterdam en Amsterdam), Frankrijk, Spanje, Italië, Egypte, Rusland, China, enz.

In 1900 bouwde E. Empain de metro van Parijs, en in 1905 ging hij over tot de bouw van de stad Heliopolis in Egypte.

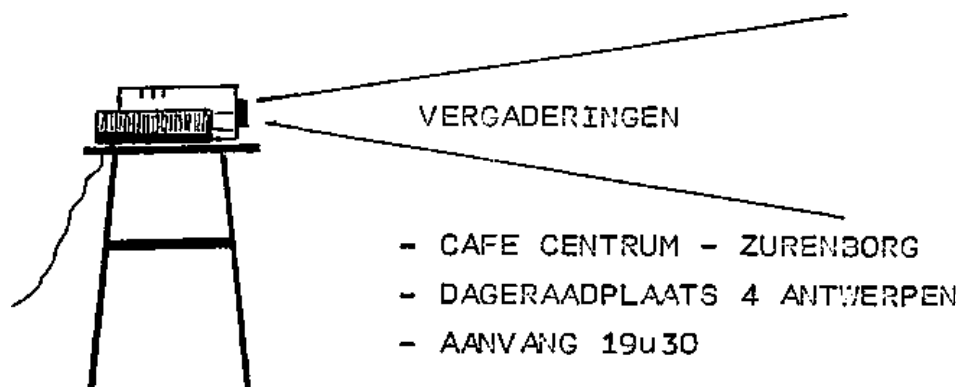
De eerste tramlijnen in Frankrijk kwamen er: 1890 (Clermont-Ferrand) - 1892 lijn Marseille-St.Louis - 1893 Bordeaux-Bouscat en in 1894 in Lyon en Le Havre.

(Uit TAO-Band nr 5/6 - dec '56/jan '57) door mr Van Cant

EVEN LACHEN

Zwijmelmans stapt op de bus en laat zich op een vrije plaats neerkwakken. Wanneer een geüniformeerd persoon voorbij komt, zegt hij:

- 'n Overstapje a.u.b.
- Meneer, zegt de man, ik ben admiraal !
- Verdorie, antwoord Zwijmelmans. Hoe kom ik in godsnaam op een schip ?



Elke maand worden er dia's per opbod verkocht !

- 12.9 : Bremerhaven, Kiel en Hannover, door F. Vanhoey
- 10.10 : Antwerpse tramlijnen 3 en 4, door J. De Ceulaerde
- 14.11 : NMVB-Henegouwen, door J. De Ceulaerde.

ONZE KUSTTRAMLIJN IN PRENTKAARTEN

E.KEUTGENS.

Naar aanleiding van vermeldingen in verschillende verenigings-tijdschriften over het bestaan van een vrij groot aantal prentbriefkaarten met een afbeelding van de tram in onze kustgemeenten, heeft de auteur van deze bijdrage de moeite gedaan om tijdens zijn verlof aan ons Noordzeestrand er eens een dag op uit te trekken, op zoek naar prentkaarten met een tramafbeelding.

In elke kustgemeente werd in de onmiddellijke omgeving van de voornaamste tramhalte in het centrum uitgekeken naar een drie of viertal willekeurige winkels (speelgoedzaken, dagbladwinkels, enz...), die prentbriefkaarten verkochten. Daar er tijdens het seizoen een kwartierdienst met de tram gereden wordt, was het mogelijk tussen twee vertrekken in op zoek te gaan. Na volbrachte "dagtaak" stelden we vast dat de oogst 40 verschillende prentkaarten bedroeg. Ongetwijfeld zullen er nog meer zichtkaarten met een tramafbeelding in omloop zijn, maar de gevonden kaarten waren dus de meest in het oogspringende en onmiddellijk verkrijgbaar. Het zijn allemaal kleuropnamen.

Van vier gemeenten hebben we, zo op het eerste zicht, geen kaarten gevonden, nl. Lombardzijde, Zeebrugge, Duinbergen en Knokke.

We mogen dus wel zeggen dat praktisch elke kustgemeente over één of meer prentkaarten van de tram beschikt.

De tramfiefhebber zal ongetwijfeld wel belangstelling hebben om te vernemen welke kaarten we gevonden hebben, zodat we menen er goed aan te doen een lijst te geven, met de naam van de uitgever met zijn reeksnummer en de categorie waaronder wij de kaarten hebben gerangschikt, alsook of de afbeelding het nieuw trammaterieel (geleed rijtuig - GR) betreft of oud materieel (type SO).

We kunnen de kaarten feitelijk in drie kategoriën verdelen :

kat. A : kaarten met een volledig straatbeeld,

kat. B : kaarten waarop meerdere inzetfoto's (kleinere afbeeldingen) voorkomen met de tekst "Groeten uit ..." (vooraan of op de rug v/d kaart) en

kat. C : kaarten met meerdere afbeeldingen en met een afdruk van het stratenplan van de desbetreffende kustgemeente.

Laat ons in De Panne vertrekken !

1. De Panne : avm D 41 / Kat. B/GR
2. De Panne : avm D 51 / Kat. B/GR
3. De Panne : avm D 39 / Kat. C/GR
4. St.-Idesbald : avm S 25 / Kat. C/GR
5. Koksijde "Koninklijkebaan" : avm C 56 / Kat. A/GR + autobus NMVB - 1ste kwaliteit

6. Koksijde : foto Marc Bosseret - ref.nr 18 : Kat. A/SO 9026
- 1ste kwaliteit
7. Koksijde : avm C 50 / kat. C/GR
8. Oostduinkerke : avm O 26 / Kat. B/SO
9. Nieuwpoort "Albert I-laan" : avm N 30 / Kat. A/SO
10. Nieuwpoort : avm N 45 - 8450 / Kat. B/SO
11. Nieuwpoort : avm N 57 / Kat. C/GR
12. Westende - St.-Theresiakapel : avm G 35 / Kat. A/gekoppelde GR
- 1ste kwaliteit. Zeer mooi !
13. Westende : avm G 37 / Kat. B/GR
14. Westende : avm G 20 / Kat. B/SO
15. Westende : avm G 33 / Kat. C/GR
16. Middelkerke : J.V.d.B 111-16 / Kat. A/SO + 2 Sijwagens in Leopoldl.
17. Middelkerke : avm 249 / Kat. A/SO + 2 BW's in Leopoldlaan
18. Middelkerke : avm M 46 / Kat. C/GR
19. Oostende : avm A 161 / Kat. A/gekoppelde GR + museumschip "Mercator" en Yachthaven. 1ste kwaliteit
20. Oostende : avm A 179 / Kat. A/gekoppelde GR ter hoogte van de Hippodroom "Wellington"
21. Kusttram : avm Z 185 / Kat. A/ gekoppelde GR gefotografeerd te Bredene. Deze kaart is in alle badgemeenten te verkrijgen. Te Bredene zelf te bekomen met opdruk "Groeten uit Bredene". 1ste kwaliteit.
22. Bredene : avm E 158 / Kat. B/GR
23. Bredene : avm E 33 / Kat. B/SO
24. De Haan : avm F 34 / Kat. B/GR
25. De Haan : MB - foto Marc Bosseret nr 30 / Kat. B/SO
26. De Haan : Uitg. Thill, N.V. - Brussel / Kat. A/Zicht op achterkant bijwagen rijdende richting Oostende
27. De Haan : Panorama : Zicht genomen van de watertoren: Uitg. Nels M 19 / Kat. A/Tracé tramlijn met SO + BW rijdende richting Oostende
28. Wenduine-Leopold II-laan : J.V.d.B 118-11 / Kat. A/SO+2 BW's rijdende richting Knokke
29. Wenduine : avm W 66 / Kat. B/GR
30. Wenduine : avm W55 / Kat. B/SO
31. Wenduine : avm W 54 / Kat. B/SO
32. Wenduine : avm W 47 / Kat. B/SO
33. Wenduine : avm W 63 / Kat. C/GR
34. Blankenberge - Koning Leopold III-plein : avm B 180 / Kat. A/gekoppelde GR rijdende richting Knokke. 1ste kwaliteit
35. Blankenberge - Koning Leopold III-plein : avm B 179 / Kat. A/GR enkel front en eerste zijraam afgebeeld
36. Heist "Koninklijke baan" - Tramstation : avm R 24 / Kat. A/gekoppelde GR rijdende richting Oostende. 1ste kwaliteit.
37. Heist "Heldensquare" : avm R 26 / Kat. A/front van GR, dat echter gestoord wordt door een rood verbodsteken.
38. Heist : avm 730 / Kat. B/SO. De opname van SO (10052) met bijwagens is niet gefotografeerd te Heist aan Zee
39. Heist : avm R 22 / Kat. C/GR
40. Kaart avm Z 82 met de namen van al de kustgemeenten, onderling verbonden met een stippellijn en met 2 verbindingslijnen vanuit Oostende en Zeebrugge naar Brugge, alsook een afbeelding van hengelaar, reddingsschip en gekoppelde gelede rijtuigen.

Zoals u hebt kunnen merken, zijn 34 kaarten van de 40 uitgegeven door avm, dat staat voor A. Van Mieghem, Pater Pirelaan 6, 8400 Oostende.

Bij de kaarten van de kategoriën B en C moeten we echter vaststellen dat de ingezette afbeelding van de tram niet altijd in de bewuste ge-

meente gefotografeerd is, dit is voornamelijk het geval bij de afbeelding van de nieuwe tram. De ingezette foto's werden genomen te Oostende - Tramstation. De kaarten 1, 5, 7, 15, 22, 33 en 39 maken hierop een uitzondering en werden wel ter plaatse opgenomen.

Verder zijn de kaarten met de afbeelding van de gelede tram vrij nauwkeurig te dateren, daar al het afgebeelde materieel gelede rijtuigen zijn van de reeks 6100 (Charleroi - dubbel richting), die in dienst gesteld werden op de kustlijn vanaf einde mei 1981, zodat de opnamen overwegend dateren van 1981 en '82.

Het is verheugend vast te stellen dat zo vlug na het indienststellen van het nieuwe trammaterieel er reeds heel wat prentkaarten met het nieuwe trammaterieel beschikbaar zijn, waarvan naar onze smaak de kaarten 12, 19, 21, 34 en 36 van bovenvermelde lijst, echte mooie en waardevolle kaarten zijn voor de tramliever.

Door het weer verschijnen van talrijke kaarten met een tramafbeelding knoopt men terug aan met de aloude traditie van de vele tramprentkaarten uit de glorieperiode 1910 - 1960. Na '60 waren er aan de kust weinig of geen tramprentkaarten meer te vinden.

Wij hopen dat de betrokken uitgever in de toekomst de tram zal blijven betrekken in het vervaardigen van nieuwe zichtkaarten.

De tram, en zeker de nu gans vernieuwde kusttramlijn, is een wezenlijk onderdeel geworden voor de leefbaarheid van de Kust en voor het kusttoerisme.

Tot slot melden wij nog dat de AMUTRA, de hoger vermeldde kaarten nrs 1, 3, 5, 12, 19, 21, 24, 29, 34 en 36 per reeks te koop stelt voor de prijs van 100F (verzending inbegrepen). Het bedrag kan gestort worden op rekening 068 - 0528040 - 96 van AMUTRA - Brussel, met de vermelding "Reeks kustlijn".

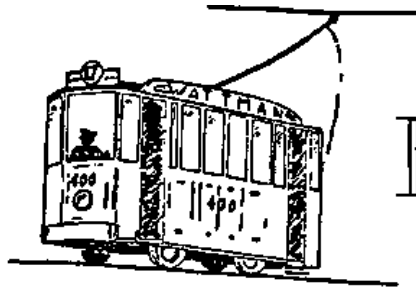
Dezelfde reeks kan men ook bekomen aan 70F tijdens de openingsuren van het Buurtspoorwegmuseum te Schepdaal en het Antwerps Tram - en Autobusmuseum te Edegem (Fort V).



Ook in de farmaceutische wereld is de TAO geen onbekende.

Regelmatig kan men deze kip aan de bushalte zien wachten op haar bazinnetje.

M I V



I N F O

NEDERLAND

RET

Werkloze jongeren bij de RET: in sept. zullen de eerste werkloze jongeren kunnen worden ingeschakeld. Hun taak bestaat er in om informatie te verstrekken aan de reizigers en de controleurs te helpen. Er zullen in totaal ongeveer 150 in dienst komen. Ze behouden hun uitkering en ontvangen van de RET een vergoeding van 150 gulden. Negen zullen een leidende functie krijgen en één als coördinator optreden. Na een jaar mogen ze solliciteren voor de vacante plaatsen bij de RET.

MW 2505 werd 509: op 15.7 kreeg de werkwagen 2505 zijn oude nummer terug en ging als MW 509 naar de "Tramweg Stichting".

Werkwagen 2508 terug nr 525: deze ging op 21.7 naar de museumlijn in Amsterdam (eerst reed hij nog met BW 1042 door Rotterdam).

R'damse wagens naar A'damse museumlijn: op 21.7 werd de BW 1050 naar Amsterdam gebracht, daar reed hij met MW 525 een rit naar Amstelveen ('s morgens reed de 525+BW1042 in R'dam en 's avonds de 525+1050 in Amsterdam). Deze wagens wil men vanaf 31.7 mee inzetten.

Ook de MW 2507 (oud nr 522) en Allan-MW 130 gaan naar A'dam. De 2507 zal daar als 'plukwagen' voor de aldaar staande 507 gaan dienen.

Bierwagen in R'dam: in de MW 504 werd een tapkast gebouwd, waardoor hij als reclamewagen voor 'Heineken' zal gaan rijden op 5,8,9 en 10 september.

Verlenging tramlijnen 1 en 8: op 5 sept zullen de Schiedamse lijnen 1 en 8 vanaf de Koemarkt tot het Stadserf verlengd worden.

Maar de officiële vertoning heeft pas op 17 september plaats.

UTRECHT

Levering trams: de 5023 kwam op 25 juni en de 5024 op 9 juli te Utrecht toe.

Opening sneltramlijn: de officiële opening van de sneltramlijn tussen Utrecht en Nieuwegein is voorzien op zaterdag 17 dec '83. Die dag komen ook twee haltes van de aftakking in gebruik.

Paul Krugerbrug: de eerste ritten over deze brug zullen vermoedelijk op 3 oktober kunnen plaats hebben.

Verkeersleiding: op 18.7 kwam in Nieuwegein de verkeersleiding in gebruik. Vanaf de centrale post kan men alle wissels en seinen op de stelplaatskoer en de aansluiting naar de vrije baan bedienen en beheert men also een gebied van ongeveer 1700m. Hiervoor zijn 12 controleurs opgeleid welke in continue-dienst de verkeersleidingspost zullen bemannen. De rest van het traject wordt door 'Vetag' met verkeerslichten geregeld.

GVSA

Nieuwe bussen: de eerste bussen van de nieuwe reeks 258-305 werden

begin juli geleverd (met als eerste de 281 op 7.7.). Deze 281 wordt nu voorzien van een deur aan de bestuurderscabine voor betere bescherming van de bestuurder tijdens de nachtdienst. (Uit "d'Amsterdamse Tram" Nrs 829 en 831).

Enkele kleine verbeteringen in vorige 'tVCS3ke:

- Op blz 25/7 schreven we dat de 'Artotheekbus' 313 voornamelijk op de 'Noorderlijnen' zou gaan rijden. Dit blijkt niet juist te zijn, de bus rijdt op alle lijnen.
- Bij de lijst af te voeren bussen staat dat de gasbussen 163 - 169 ook naar de sloper gingen. Ook dit is fout, de bussen staan wel buiten dienst maar worden nog niet gesloopt.

HTM

In dienststelling nieuwe tramlijn : op 1 okt '83 zal in Den Haag een nieuwe tramlijn verschijnen, dan komt namelijk lijn 2 in dienst. Hierdoor zullen de tramlijnen 1, 9, 12 en 16 een aanzienlijke routewijziging ondergaan.

Lijn 12 zal dan (volgens plan) van Duindorp naar het Centraal Station rijden als nr 12. Daarna rijdt hij als lijn 16 van het C.ST naar de Moerwijk en terug, waarna hij aan het C.ST. weer lijn 12 wordt. Nu gaan er geruchten de ronde als zou het gehele traject met lijncijfer 12 worden bereden. Hierdoor zal dan het cijfer 16 uit het tramnet verdwijnen.

Open-deur-dagen in remise "Fr. Halsstr" : Op 11 en 25 sept. kan men in deze stelplaatsen bezoek aan het museummaterieel brengen. De loods is toegankelijk tussen 13.00 en 17.00 uur.

NZH wagen 327 terug in Den Haag: op 20.7 werd deze MW, via de weg, naar Den Haag teruggebracht. Hierbij liep de stroomafnemer aanzienlijke schade op, hij schoot los en sloeg tegen een lichtmast.

Levering 3000-den: 3069 - 1.7 / 3070 - 11.7 / 3071 - 3.8 en de 3072 op 18.8.

Sloop 1100-den: 1130 - 9.8 / 1131 - 28.7 / 1132 - 8.8 / 1133 - 7.8 / 1143 - 25.7 / 1144 - 6.7 / 1169 - 20.6 / 1189 - 14.7 / 1191 - 14.7 / 1194 ook op 14 juli.

1006 naar België: op zaterdag 13 augustus werd de PCC 1006 opgeladen en de 15 de naar België gevoerd.

BELGIE

NMVB - ANTWERPEN

Nieuw type bus: op de lijn van de Noorderkempen (65) en alle lijnen in de '70' rijdt regelmatig een nieuw bustype. Het betreft nr 5945 welke door Van Hool, met een M.A.N.-motor, werd gebouwd. Dit is ook de eerste bus met schijfremmen.

Open-deur-dagen: op 11 en 12 november zal in stelplaats "Oude Barel" een open-deur-dag gehouden worden (hierover meer in het volgende nummer).

KUST

Vakantietram: in de MW 6030 werd het achterste balkon met een tapkast uitgerust. Bij de tonen van een 3-tal muzikanten kan men zich door liefvallige hostessen van een pilsje laten voorzien.

'Vakantietram' beschadigd: zaterdag 20.8 (omstreeks 19uur) reed deze achterop een gewone dienstwagen. Het ongeval gebeurde op de Albert I-laan in Nieuwpoort-Bad. Hierbij waren 11 gewonden, waarvan er 5 naar de kliniek van Oostende werden gebracht. Naar verluid zou de MW 6030 zwaar beschadigd naar de stelplaats zijn geslept.

(Gazet V.Antwerpen 22.8.83)

27/12

Reklame op trams: naast de eerder vermelde publiciteit is er nu ook voor 'Van De Ven' (meubels, lusters, enz) gekleefd.

MW 6000 als plukwagen: deze staat ergens achteraan in de stelplaats Oostende en wordt regelmatig van stukken beroofd voor andere beschadigde soortgenoten.

Gekoppelde 6000-den: ziet men soms voor extra diensten.

Sukses van kwartierdienst: naar verluid zou in juli het aantal reizigers met maar liefst 25% zijn gestegen, hierdoor besloot de directie van de NMVB om ook volgend jaar om het kwartier een tram te laten vertrekken.

MIVB

Stonden klaar voor sloop: op 11 aug. zag men de MW's 9076 en 9080 op het sloopterrein staan.

MW 9068 per ongeluk gesloopt: deze MW was de laatste waar nog een ontvangersplaats in stond en was eigenlijk bestemd voor het trammuseum van Woluwe. Maar op 26 juni werd hij gesloopt.

MTB-abonnement voor honden: bij de MIVB kan men - nu er ook grote honden mee mogen - ook voor deze dieren een abonnement kopen. Hierop moet een foto (van de hond) en de handtekening (van de baas) staan, naam en adres hoeven niet vermeld te worden.

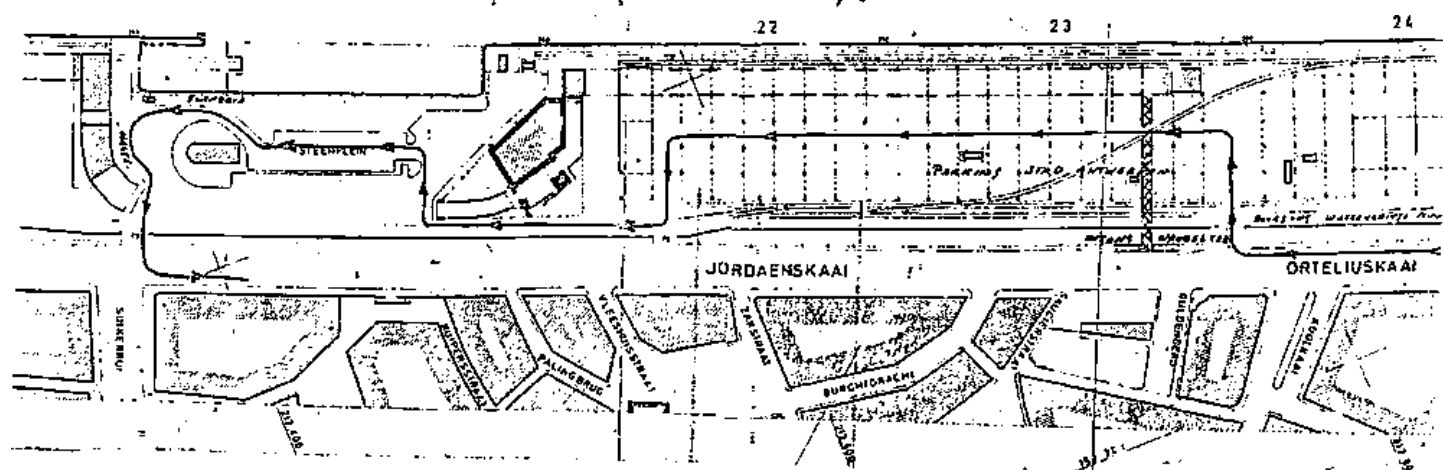
Trams weer door de 'Overdekte straat': vanaf 14.9 zullen de trams aan het Zuidstation niet meer door de Argonnestraat rijden, maar terug door de 'Overdekte straat' bollen. (lijnen 2, 52, 55, 58, 81, 90 101 en 103).

MIVA

Buspendel Flandria : van 1.7 t/m 3.9 rijdt er weer een pendelbus tussen Kaai 13 en het Steenplein. De reisweg is dit jaar :

Richting Kaai 13: vanaf Steenplein, links E. Van Dijckkaai, Jordaenskaai, Orteliuskaai, Van Meterenkaai, Tavernierskaai, Rijnkaai, dan rechts Amsterdamstr., weer rechts Nassaustr., links St Laureyskaai en ten slotte links Kaai 13.

Richting Steenplein: Kaai 13, links A'damstr., links Rijnkaai, Tavernierkaai, Van Meterenkaai, Orteliuskaai, Jordaenskaai, rechts stadsparking Hangar 23, links over de middenbaan van de parking, links aan het Steen, rechts vóór de waterkeringsmuur, rechts achter het Steen naar Steenplein (zie schets).



Op deze pendel worden ook geen plaatsbewijzen verkocht, men kan enkel mee met: a) een kaartje van de Flandria of waardebon "vrijvervoer" (afgeleverd door Flandria) - b) een kaartje door de spoorwegen afgeleverd (en geldig op de betreffende dag).

De bussen mogen enkel vertrekken nadat ze van het Flandria-personeel de toelating hebben gekregen.

De bus rijdt op de volgende uren: van 9 tot 11.00, dan tussen 12u30

en 15.00 uur en van 16u15 tot 18u15, per dag zijn er drie verschillende chauffeurs en men rijdt telkens van en terug naar de garage.

Bouwjaren van het buspark: voor de dagelijkse dienst beschikt MIVA momenteel nog over slechts 119 bussen. Voor de winterdienst heeft men er 130 nodig. Het wagenpark kan als volgt verdeeld worden : 22 van 1968 / 11 van 1970 / 15 uit 1971 en 20 werden in '72 geleverd.

Grote honden op trams en bussen: sedert dinsdag 26 juni '83 (verschijning koninklijk besluit in "het Staatsblad") mogen nu ook grote honden officieel met de trams, bussen en metro mee genomen worden. Dit KB is een aanpassing van twee artikels in het KB van 15 sept. '76 waarin, door politievoorschriften, het personenvervoer wordt geregeld.

Rood/witte trams: de 2005 verliet op 22.6 de centrale werkplaats, de 2006 op 7.7 en de 2047 volgde op 13.7.

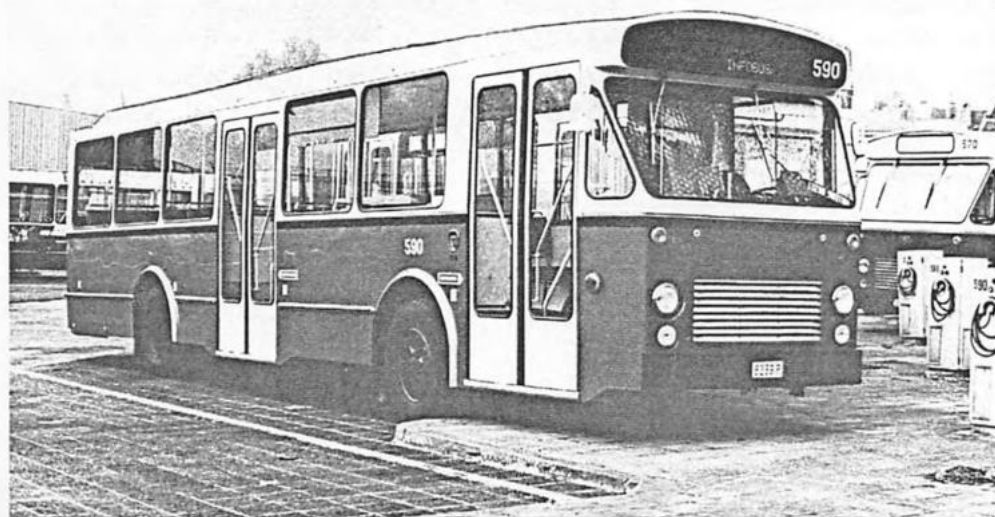
Doorgangstijden ook aan bushaltes: vanaf de nieuwe winterdienst kan men aan de haltes van de buslijnen : 9, 18, 26, 28 en 31 nu ook de passeertijden zien hangen (enkel aan die haltes met een schuilhuisje). Voorlopig blijft het bij deze 5 lijnen, maar volgend jaar hoopt men weer enkele lijnen meer te kunnen doen.

MW 200 terug naar Antwerpen: omstreeks 14 sept zal het prototype van de Antwerpse elektrische tram (MW 200) in de oorspronkelijke staat uit 1900 weer naar de Scheldestad komen. Op 17 en 18 sept. kan men hem in de Kleine Hondstraat bewonderen, waarna hij tot eind dit jaar in de centrale werkplaats te Hoboken zal worden gezet. Vanaf volgend jaar krijgt hij dan een ereplaats in het museum van Edegem, waar dan ook de MW 550 en BW 601 zal te zien zijn.

Gaan de 'Bloementrams' verdwijnen ?: zeer waarschijnlijk zullen nog deze maand, of begin september, de twee overgebleven 'Bloementrams' ook rood worden geschilderd.

Bloementrams weer met één Camp-toestel: eind augustus reed de PCC 2085 weer met één, inplaats van drie, ontwaardingstoestellen rond.

MIVA-Infobus: op 25.8 (omstr. 9uur) werd de 'Infobus' aan de leden van de ondernemingsraad en het VGV voorgesteld. Het betreft bus 590 waarin men een tafel en een stoeltje, een bakje met vakjes voor informatiefolders en aan de bestuurdersplaats een groene kunststoffen gordijn heeft aangebracht. De bus werd ook voorzien



'Info-bus' 590 in de busgarage, op 25 aug. '83. Men ziet duidelijk dat er geen lijnaanduiding op de zijkant voorkomt.

Negatief :
"Archief Wattman", foto JDC

van elektronische lijnaanduidingen (smaller dan van de 592). Ook aan de binnenzijde is op de zijfilmkast de lijn zichtbaar. De bus zal wanneer men ze niet - als 'Infobus'-nodig heeft, ook voor de normale dienst gebruikt worden. ** Op deze zijnaanduiding is aan de buitenkant geen lijn te zien*

Testritten PCC 2049: begin aug. plaatste men op het dak van de 2049 een zware last om na te gaan hoe een PCC zich hiermee bv. in de bochten en tijdens het rijden gedraagt. Deze testen hield men omdat in de toekomst een deel van de apparatuur voor de draai-stroomaandrijving op het dak van de PCC 2050 zal worden geplaatst. (VeBov-koerier 71)

TE KOOP BIJ VOSS

De volgende kleurenfoto's :

- Nr 45 - VW 8821 (kipbakwagen) aan de Draakplaats - 22.2.'82
 25 - PCC 2107 met witte Scharfenberg - eindpunt lijn 10 - 1.4.82
 52 - PCC 2090 in oude 'Schildering' (loods Draakplaats) 17.5.74
 167 - Gekopp. stel 2102+2085, Boekenberglei - 4.6.'82
 21 - Gekopp. stel 2099+2096, Boekenberglei - 4.6.82
 168 - Gekopp. stel 2077+2078 lijn 2, Belgiëlei - 4.5.'83
 27 - MW 5348 lijn 15, lus Berchem Kerk - 11.1.'75
 39 - MW 6349 lijn 12, 'Drie Torentjes' - 28.4.'74
 1 - MW 4408+BW lijn 2, J.V.Rijswijcklaan - 7.12.'74
 10 - MW 6403 lijn 3 Pendel, 'Museum' - 11.1.'75
 30 - MW 6403 lijn 24, Schoonselhof - 8.2.'75
 40 - Lijn 12 afscheidsrit oude wagens (7384 en 7387) 15.3.'75
 42 - WW 8822 en MW 4429 aan loods I - 25.5.'74
 43 - WW 8823 in loods III - 2.5.'80
 44 - WW 8826 (oude kleur) helling De Keyserlei - 7.3.'80
 46 - MW 484 (voor herstel) in loods III - 4.8.'76
 48 - levering BW 919 in trammuseum - 17.5.82
 50 - levering MW 4408 in trammuseum - 17.5.'82
 51 - MW 4417 (lijn 9) Cogels Osylei - 15.11.'81
 54 - MW 4424 * paardetramwagen A 8947, Silsburg (met oud wacht-huisje) - 8.9.'74
 55 - MW's 6350 en 7381 en 7382 op terrein van sloper -10.4.'75
 2 - PCC 2069 lijn 2 in Pelikaanstraat - 14.11.'78
 24 - MW 7387 lijn 10 aan Stenenbrug - 15.3.'75
 49 - Aflevering BW 1660 in trammuseum - 17.5.'82

STIC:

- 175 - MW 401, lijn 15 op 17.5.'74
 177 - BW 4, lijn 5 of 15 op 17.5.'74

NMVB KUST

- 140 - Lijn 1, motorwagen met twee bijwagens in Zeebrugge, 3.8.'77
 141 - Lijn 2, motorwagen met twee bijwagens in Middelkerke, 5.6.77
- Prijs per foto : 30F / formaat 9x13 / te bestellen op onze post-rekening / verzendkosten : 11F per 5 foto's / levering eind sept.

