

K.O.S.I.V.A
Afdeling Kultuur.
Geïnteresseerden Openbaar Vervoer.

=====
Maandblad.
Bestuursleden.

Jaargang 1

Voorzitter.& Penningmeester.
E.van de Weyer.
J.Pauwelstr 152
2710 Hoboken
Tel. 28.91.24
-Algemene Informatie.

=====
Sekretaris.
J.Hooyberghs
A.Nobellaan 5 bus 11
2710 Hoboken
Redaktie
Archieven
Foto's
Maandblad
Algemene informatie.

=====
Onder Voorzitter.
Truyens Fe
K.van Manderstraat 4/H13
2050 Antwerpen
tel 19.19.69.
Algemene informatie

=====
Petit J
Ijskelderstraat 62
2710 Hoboken
Algemene informatie
=====

Niets uit deze uitgave mag onder eender welke vorm worden overgenomen
zonder schriftelijke toestemming van de redaktie.

=====
G-O-V

EEN VERENIGING

VOOR U EN

DOOR U
=====

Verantwoordelijk uitgever:E.van de Weyer.

REGLEMENT

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES



TRAMWAYS D'ANVERS

(NAAMLOOZE MAATSCHAPPIJ)



REGLEMENT

V O O R



ONTVANGERS

1 9 0 8

Deze reglementen zijn overgenomen uit een origineel bestaand boekje van Tramway D'Anvers dat in het bezit is van het archief van G.O.V. Een boekje dat dateerde van het jaar 1908 kregen de ontvangers toen voorgeschoteld.

Er zijn trouwens ook een heel deel zaken die nu onmogelijk zouden zijn daar er van verschillende zaken die men toen gebruikten nu niet meer bestaan.

We hebben het boekje volledig origineel overgenomen als ook de schrijfwijze om niets van de nostalgiteit te verliezen.

Het boekje zal in verschillende afleveringen verschijnen.

De Sekretaris.
Hooyberghs Jos (750-Lijn 25)

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES

TRAMWAYS D'ANVERS

(N A A M L O O Z E . . M A A T S C H A P P I J)

REGLEMENT VOOR ONTVANGERS

Om te kunnen in dienst gehouden worden moet de ontvanger:

- 1° Van nauwgezette eerlijkheid zijn,
- 2° Zijne oversten in alle omstandigheden eerbiedigen,
- 3° Behendig zijn in het inzamelen der ontvangst,
- 4° Zijne afrekening juist doen,
- 5° Met het publiek weten overeen te komen.

REKENPLICHTIGHEID.

De ontvanger is verantwoordelijk en rekenplichtig voor de briefjes waarvan hij een ontvangbewijs gegeven heeft. Hij is verzocht geene enkele storting te doen dan tegen kwitantie hem gegeven door den daartoe gemachtigden inkasseerder. Er wordt geene reklaam aangenomen over stortingen van geld die zonder kwitantie zouden gedaan zijn.

ZWARE OVERTREDINGEN.

Worden als dusdanig aanzien:

- 1°) Alle bedrog of poging tot bedrog, in het inzamelen der ontvangst, in het opmaken der rekeningen of dienstbladen (feuilles de route);
- 2°) Het gratis vervoeren van personen die er geen recht toe hebben;
- 3°) Het zich toëigenen van gevonden voorwerpen;
- 4°) Weerspannigheid of onbeleefdheid jegens de oversten;
- 5°) Onbeleefdheid tegenover de reizigers;
- 6°) Dronkenschap, zelfs buiten den dienst;
- 7°) Afwezigheid zonder verwittiging binnen den bepaalden tijd; volgens aanduiding bladz. 25 en 26.

ONREGELMATIGHEID.

Worden daarvoor aanzien:

Alle inbreuken die niet als gewichtige overtredingen aanzien worden en die tegenstrijdig zijn met het tegenwoordig reglement of met de dienstorders.

STRAFFEN.

Berisping, geldboete, dienststopschorsing, afdanking met of zonder voorafgaand bericht.

De straffen mogen aangeplakt worden.

A.- HET UITRIJDEN DER RIJTUIGEN.

De ontvanger, alvorens zijnen dienst te beginnen moet het rijtuig onderzoeken, spiegels, banken, enz.

Hij zal op het boek elk bestatigd gebrek inschrijven. Indien hij zijnen dienst onderwege moet beginnen, zal hij eerst het onderzoek van het rijtuig doen. De afgeloste ontvanger mag het rijtuig niet verlaten dan na dit onderzoek geëindigd is. De bestadigde gebreken (gebroken spiegels enz) moeten op het dienstblad van den afgelosten ontvanger ingeschreven en door de beide ontvangers getekend worden. S'morgens bij het uitrijden zullen de ontvangers ook letten of er geen vet aan het remtoestel of aan den controller gebleven is, en indien er aan is, dit onmiddellijk aan den rijtuigkuischer bekend maken en door hem laten afkuischen.

B- IN DIENST.

De signalen door den ontvanger te geven zijn:

SIGNALLEN. Vertrek: twee maal bellen of op den hoorn blazen.

Stilstand: éénmaal bellen of blazen:

Alarm: verscheidene malen hevig achtereen bellen of op den hoorn blazen.

De wattman moet alle oogenblikken gehoorzamen aan het stilstand of alarmsignaal gegeven t'zij gelijk door welken ontvanger van den trein.

Het vertrekssignaal moet door den ontvanger gegeven worden staande op het achterbalcon, den rug gekeerd naar den voorkant van het rijtuig en na zich verzekerd te hebben dat iedereen opgestapt is en dat er geene reizigers meer toelopen.

De wattman mag slechts doorrijden nadat het vertrekssignaal gegeven is door den ontvanger der motrice.

UURTABELS.

De uren op de uurtabels aangeduid moeten stipt gevolgd worden behalve in geval van heirkraft. In geen geval mag een ontvanger zonder schriftelijke toelating van een contrôleur, zijn rijtuig doen binnenrijden alvorens het getal reizen op zijne diensttabel aangeduid, gedaan te hebben; zelfs niet bij geval van vertraging in den dienst.

ONTVANGST.

De ontvanger moet beginnen met het inzamelen der ontvangst zoodra het zich in beweging zet. Eerst het achterbalcon, daarna het voorbalcon en eindelijk binnen in het rijtuig, langs achter beginnende.

Niemand mag gratis op de rijtuigen toegelaten worden al ware het slechts voor eenige oogenblikken, zelfs niet op de rijtuigen staande aan het uiteinde der lijn of onderwege voor het voorbijtrekken van een stoet B.V. De ontvangers die dit voorschrift niet zouden nakomen zullen streng gestraft worden.

Tusschen de middenstatie en de tenierplaats, voor de lijnen statie en schijn, en tusschen de teniersplaats en de nationale bank voor de lijn der leien, mag de snelheid der rijtuigen niet grooter zijn dan de stap van een voetganger zoolang de ontvanger met drie maal achtereen te bellen het signaal niet gegeven heeft om de gewone snelheid te hernemen. Aan de statie moeten de ontvangers aanstonds de opgekomen reizigers bedienen, zelfs voor het rijtuig in gang is; daar wordt van 8 tot 22 ure het vertrekssignaal door den aanwezigen controleur gegeven.

VREEMD GELD.

Het is aan de ontvangers toegelaten alle vreemde geldstukken te weigeren uitgenomen degene hieronder aangeduid die aan de volgende waarde moeten aangenomen worden (de inkasseerders zullen ze aan dezelfde waarde in betaling aannemen)

DUITSCHLAND	ENGELAND	HOLLAND
10 Marc Fr.12 1 Marc Fr.1.20	1 Pond Fr.25 1 Schëlling Fr.1.25	10.Gulden Fr. 20 1.Gulden Fr 2

De geldstukken tusschen de boven aangeduide waarden moeten in evenredigheid aangenomen worden.

REISKAARTJES.

De ontvanger zal de briefjes slechts afscheuren onder de oogen van den reiziger en na het geld ontvangen te hebben. Het is aan de ontvangers verboden hunne vingers met speeksel te bevochtigen om de briefjes af te scheuren, zij zullen zich daarvoor bedienen van den caoutchouc waarvan hun rood en blauw potlood moet voorzien zijn.

De ontvanger die in het bezit van afgescheurde briefjes zou bevonden worden, wordt aanzien als plichtig aan poging tot bedrog en als dusdanig gestraft.

Van elk briefje voor eene rechtstreekse reis moet door den ontvanger een hoek afgescheurd worden.

VERBINDINGSKAARTJES.

Vooraleer deze briefjes af te leveren moet de ontvanger den datum er op stempelen, er de uur van afgifte op aantekenen als ook de lijn voor dewelke zij afgeleverd worden. deze briefjes mogen slechts het hoekje afgescheurd worden na het veranderen van rijtuig en alleenlijk door den ontvanger van dit laatste.

Wanneer de ontvanger de verbindingskaartjes afgeeft zal hij aan den reiziger de plaats aanduiden waar er moet overgestapt worden.

Dit moet bijzonder in acht genomen worden wanneer de lijnen elkander op twee plaatsen kruisen, of wanneer zij een gedeelte gezamenlijk met eene andere lijn bereiden.

Bij voorbeeld: vraagt er een reiziger op de linie van het schyn, verbinding naar de leopoldslei zal de ontvanger zeggen wanneer hij de kaartjes afgeeft: "overstappen aan de statie" of "changer à la gare".

Indien de ontvanger eene missing begaan heeft in het aantekenen der verbinding, mag deze missing verbeterd worden, doch slechts door den ontvanger die ze begaan heeft; hij zal daneene hoekvormige streep met potlood zetten op het vak dat de lijn aanwijst voor dewelke het briefje afgeleverd is, en zal zijnen stempel op het briefje zetten.

Zulke briefjes zullen dan geteekend zijn, met eene rechte streep, op de linie bij missing aangeduid; met eene hoekvormige streep op de linie voor de welke de verbinding geldig moet zijn, en met tweestempels.

Een briefje dat nog niet afgescheurd is van den stam en dat mis zou aangetekend zijn kan door eenen contrôleur geldig gemaakt worden.

Wanneer verbindingskaartjes afgeleverd zijn voor twee lijnen die een gedeelte der lijn gezamenlijk bereiden is de verbinding maar aangenomen aan het einde van dit gemeenzame gedeelte.

De koepons voor de verlengingen die bij eene verbindingskaart afgeleverd worden moeten als volgt afgetekend worden. Met een dwarsstreep van links naar rechts indien de koepon is afgeleverd naar de verlenging. Indien de koepon afgeleverd is naar destad moet hij afgetekend worden met eene streep de statie aanduidende waar de reiziger opgestapt is.

=====

WORDT VERVOLGD.

=====

VESTISCHE STRASSENBAHNEN VOOR HET EINDE

---:---:---:---:---:---:---:---:---:---:---:---:---:---:---:---

Vrij vertaald naar Jürgen Slotta Duisburg (Publikatie Blickpunkt Stassenbahn)

De Vestische Strassenbahn situeerd zich in Het Ruhrgebied met als centraal punt Recklinghausen, dat gelegen is langsheen de E3 en halverwege een ietsje ten noorden de as Essen - Dortmund.

In 1982 zal in Vest voor de laatste maal de tram rijden, ondanks vroegere planningen het jaar 1984 vooropgezet hadden.

Het stadsbestuur van Recklinghausen heeft besloten het gedeelte voor de Stadtbahn Herne-Recklinghausen niet aan te leggen. Als rede wordt opgegeven de te hoge kosten door de stad te dragen, alhoewel de gemeenten slechts 10 % van de kostprijs moeten dragen, de overige kosten worden door het Bund (provincie) en het land (kantons) gedragen.

Reeds de beslissing des Landes, de Stadtbahn Gelsenkirchen Mitte -Gelsenkirchen Horst - Gladbeck niet terug in dienst te stellen heeft tot de omlegging geleid van het gedeelte Gelsenkirchen Horst - Gladbeck en daarna ook Gladbeck - Gelsenkirchen Buer.

Omdat tot het begin der jaren '70 alle "nevenlijnen" met gering verkeer op autobus werden omgeschakeld, werd naar goeddunken van Prof. Lehner ook de rest van het net omgeschakeld op autobus.

Dat goeddunken kwam als volgt : "Het resultaat van een doorgevoerde analyse en vergelijking toont aan, dat geen der invloedbereiken der Vestische Strassenbahn uitgebate tramlijnen vandaag de dag nog "tramrijp" genoemd kunnen worden."

Terwijl dit voor enige vroeger afgeschafte lijnen betrof, kan deze verklaring niet opgaan voor de hoofdlijnen Bottrop - Gladbeck - Gelsenkirchen Buer - Recklinghausen.

Typerend gebeurden nog tot 1976 werken aan deze hoofdlijn. Zo werd een kruissing met de DB spoorweg aan het station Gladbeck Ost door een viaduct vervangen (met een halte die alleen door een voetgangerstunnel te bereiken was, evenwel door het aktuele busbedrijf niet meer te gebruiken is vanwege de geringe breedte), zo werd ook het traject Gladbeck - Gelsenkirchen Buer in eigen bedding gelegd, tenslotte werd het stuk Gelsenkirchen Resse - Herne tweesporig uitgebouwd.

Al deze voorzieningen zijn echter voor het busbedrijf ongeschikt !

Als bedrijfstak der Vestische Strassenbahnen zijn de beide nog voorhanden zijnde lijnen economisch niet meer verdedigbaar en het opheffen van het traject Herten-Gelsenkirchen Buer gebeurd om een breuk der lijn in Herten te vermijden.

Een stopzetting der lijn Recklinghausen - Herne is beslist niet verdedigbaar en zou daarom aan de Bochum - Gelsenkirchener Strassenbahn (Bogestra) overgedragen moeten worden. Bezitsdrang schaadt hier. En wanneer afstand wordt gedaan van de uitbouw op normaalspoor der Stadtbahntraject Bochum Universität - Herne, kon verder een doorlopend traject Recklinghausen - Bochum volgen.

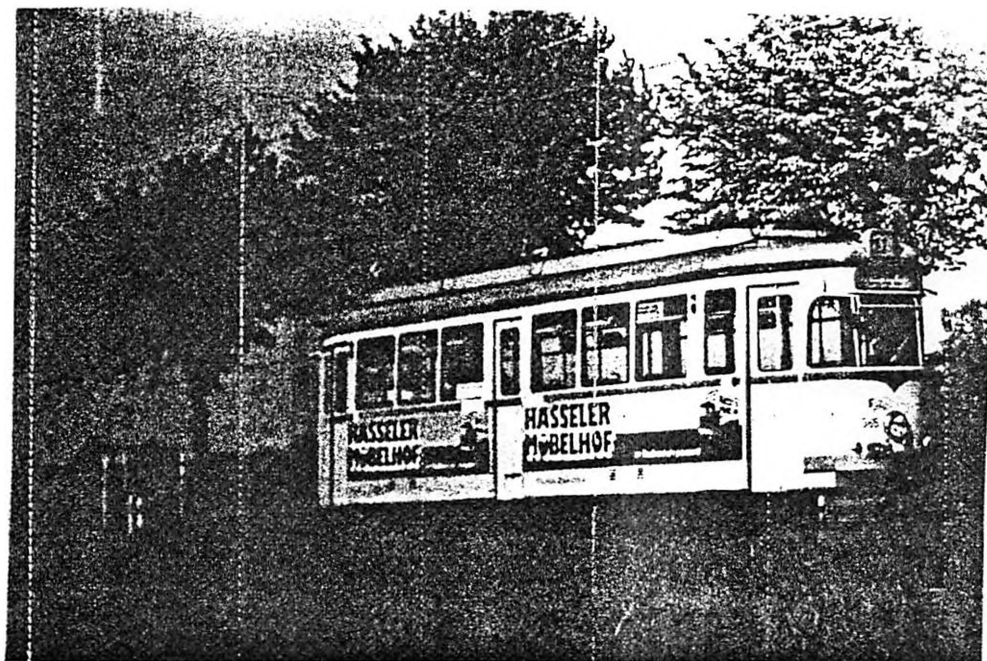
Vandaag rijden op de lijnen enkel nog gelede zesassers. In het raam der omschakeling der tramtrajecten volgde na elkaar het uitmonsteren der oudere wagens en tot einde 1970 waren ook alle twee assers verdwenen. Tot dit tijdstip waren volgende wagens in bedrijf :

340 - 351	Dřiwag	1952	4 as tweerichtingswagen zonder middendeur
352 - 361	Dřiwag	1954	4 as tweerichtingswagen met middendeur
362 - 368	Dřiwag	1955	4 as tweerichtingswagen met middendeur
369 - 383	Dřiwag	1957	6 as gelede tweerichtingswagen
384 - 391	Dřiwag	1958	6 as gelede tweerichtingswagen
392 - 399	Dřiwag	1959	4 as gelede tweerichtingswagen met zwevend middendeel omgebouwd uit 2 as motorwagen (1949) en 2 as bijwagen (1955)
400 - 402	Dřiwag	1958	6 as gelede tweerichtingswagen ex Mönchengladbach (1969)
403	Dřiwag	1960	6 as gelede tweerichtingswagen ex Mönchengladbach (1970)

Hierbij twee foto's van de lijn 210 en 305 waarvan sprake in het artikel.

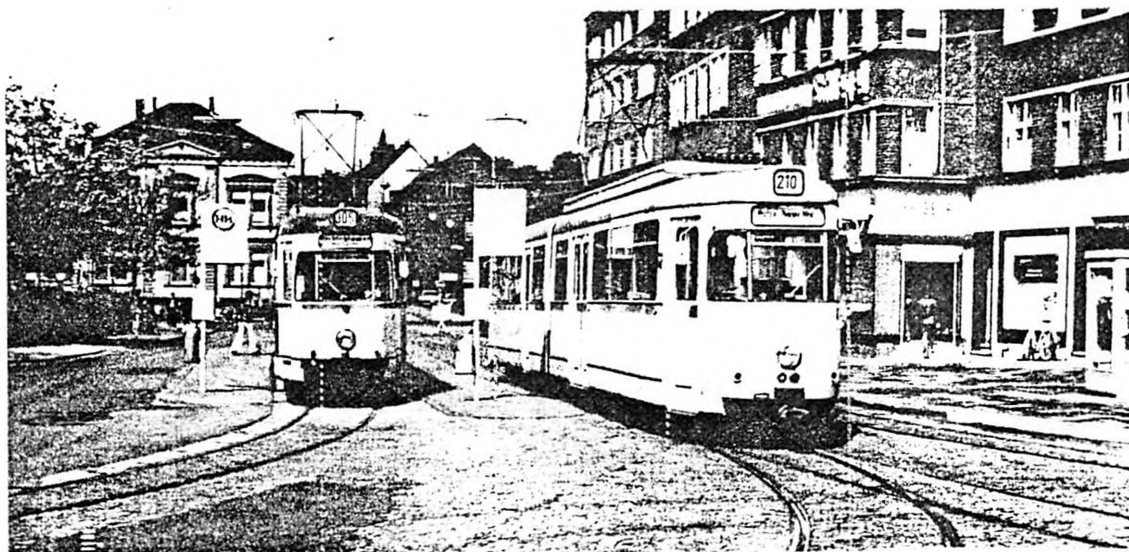
Vestische Straben-
bannen.

4x Mw 365 (duag 1955)
op eigen bedding
tussen Buer en
Polsum.



Onder: 2.5.1981. Recklinghausen/HBF, links tweerichtings geledewagen 29 der Bogestra, Düwag/bouwjaar 1962 van lijn 305.
Rechts: De grote lijn 10 van de Vestischen in zijn laatste dagen op lijn 210. Vestra drijfwagen 401, Düwag/bouwjaar 1958 (ex Mönchengladbach 37). Ondertussen is lijn 210 nog in gebruik. Afgebeelde drijfwagen is verkocht aan de Zugspitzbahn in Grainau.

(Foto's A. Halwer.)

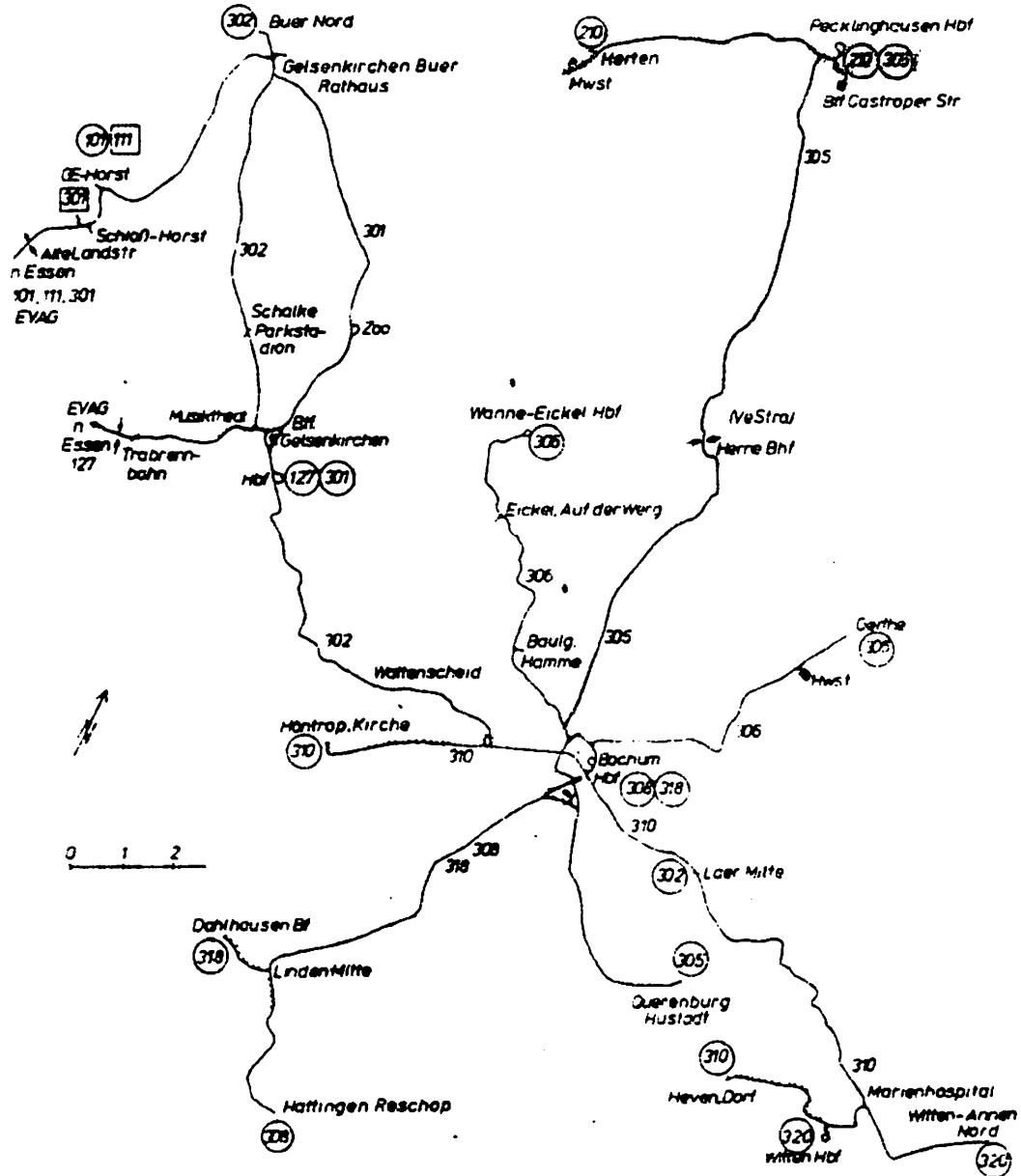


9 1

Einde 1975 werden dan de ombouw gelede wagens uitgerangeerd en de eerste Grossraumwagens verkocht of afgesteld. Na stopzetting der trajecten naar Gelsenkirchen Horst en Gladbeck werden ook de laatste Grobraumwagens uitgerangeerd. Enkel en alleen de tot scholingswagen gebruikte motorwagen 348 reed nog op de trajecten. Het rijtuig is echter na ongeval buiten gebruik en de vraag is of het nog zal hersteld worden.

Van de overgebleven gelede zesassers zijn reeds de eersten na ongevallen (334 en 338) uitgerangeerd. Na stopzetting der lijnen naar Herten worden de resterende wagens in Bochum Gerthe (hoofdwerkplaats der Bogestra) onderhouden, de werk- en trusting der werkplaats Herten zal daartoe overgebracht worden.

BOCHUM-GELSENKIRCHEN VESTISCHE



Als lijn 210 en 305 dit jaar verdwenen zijn is het dus voorgoed gedaan met de Vestische Strassenbahn.

Vanhoey Fernand

REGLEMENT NR 5

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES



TRAMWAYS D'ANVERS

(NAAM LOOZE MAATSCHAPPIJ)



ONDERRICHTINGEN

VOOR DE



WATTMEN

1912

Deze reglementen zijn overgenomen uit een origineel bestaand boekje van Tramway D'anvers dat in het bezit is van het archief van G.O.V.. Een boekje dat dateerde van 1912 kregen de wattmannen toen voorgeschoteld gelijk de ontvangers ook hun reglementen hebben. Hier zijn trouwens ook een heel deel zaken die nu onmogelijk zijn, daar er van verschillende zaken die men toen gebruikten (zoals een trolley enz) nu niet meer bestaan. We hebben het boekje volledig origineel overgenomen als ook de schrijfwijze om niets van de nostalgiteit te verliezen. Het boekje zal in verschillende afleveringen verschijnen.

De Sekretaris.
Hooyberghs Jos (750-lijn 25)

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES

TRAMWAYS D'ANVERS

NAAMLooZE. MAATSCHIJ)

ONDERRICHTINGEN

VOOR DE

WATTMEN

TECHNIEK

De controller is het tuig dat de electrieke drijfkracht regelt welke aan de rijtuigen wordt medegedeeld. Het bevat twee afzonderende cylinders, bezet met banden welke over metalen borstels wrijven; deze borstels zijn verbonden aan de verschillende te ver enigen gedeelten, inducteurs, enz... Deze cylinders worden verplaatst bij middel van twee handvatten (sleutels); de kleine cylinder (kleine sleutel) dient om de richting van het rijden te veranderen en de eene of andere der moteurs af te zonderen. De groote cylinder (groote sleutel) dient om de snelheid van den gang te regelen; de motor **in** in série (kleine snelheid) op 1, 2, 3, en 4, hij is in parallèle (groote snelheid) op 5, 6, en 7 of in remming.

De Wattman moet de drijfkracht regelen; het is verboden om de strengste straffen dat te doen verrichten door eenen ontvanger of iemand anders; als het niet anders kan zal de Wattman zijn rijtuig door een ander laten voortduwen of trekken, en het denot dat het dichtst gelegen is verwittigen. De Wattman moet altijd bij den controller staan met de linkerhand aan den grooten sleutel en met de rechterhand aan den frein (remtoestel). Onder geen enkel voorwendsel mag de Wattman voor een oogenblik, zelfs nie om eene deur te openen, van den controller weggaan, zonder de twee sleutels af te nemen. Hij moet die bij zich houden alsof ze met eene koord of ketting aan zijn knoopsgat waren vastgemaakt.

De overtreding van dit voorschrift zou de ergste gevolgen kunnen hebben eene eerste maal zou de Wattman daarvoor gestraft worden met de grootste strengheid, de tweede maal kan hij daarvoor weggezonden worden.

DE STROOMBREKERS VAN DE LIJN zijn gesloten in kastjes, vastgehecht aan palen der trolleys of tegen de gevels van de huizen op omtrent 5 meters afstand van elkander.

Om een deel der lijn af te scheiden moet men al de kastjes openen, die geplaatst zijn onmiddellijk voor of achter het punt dat men wil afzonderen; (zie bijzondere voorschriften in het aansingsel).

Deze bewerking moet gebeuren als een trolley, een bescherm of telefoon-draad breekt, om alzoo elektrische schokken te verrijden indien een van de draden voorbijgangers moest raken. Na herstelling van de lijn mogen de interrupteurs alleen door de werklieden gesloten worden, nooit door den Wattman of den Ontvanger, uitgenomen wanneer het hun bevolen wordt door de werklieden der lijn.

Op eene plaats waar zich stroombrekers bevinden moeten de rijtuigen voorbijrijden zonder stroom.

DE STROOMBREKERS DER RIJTUIGEN. Er zijn drie soorten stroombrekers in de rijtuigen: 1° De stroombrekers van licht;

2° De automatieke (zelfwerkende) stroombrekers;

3° De bijzondere stroombrekers.

Zij zijn geplaatst in dozen tegen het bovendek van het rijtuig, boven elke plate-forme.

DE STROOMBREKERS VAN LICHT. Er zijn drie stroombrekers van licht die elk in verband staan met eene reeks lampen en waar van er twee dienen voor de motrice en een voor de aangehaakte rijtuigen.

DE AUTOMATIEKE ZELFWERKENDE STROOMBREKERS. Zoals de naam het zegt werkt de stroombreker van zelf. Indien deze automatiek afslaat, moet men hem herstellen. Indien hij geen stand houdt en zoo het licht uitgaat, moet de Wattman zijn voertuig terug brengen naar het depot doot het te laten voortstooten of voorttrekken door een ander. Indien het tegendeel het licht blijft branden, zal de Wattman trachten te weten, wat er aan het rijtuig ontbreekt; hij zal vooral onderzoeken of de achter- en de voorfreien wel losgedraaid zijn, of de freinblokken niet tegen de wielen hangen; en trachten het rijtuig in gang te zetten door een der motoren afzonderlijk te gebruiken. Indien hij niet gelukt zal hij de hulp vragen van een ander rijtuig om terug naar het depot te rijden.

DE BIJZONDERE STROOMBREKER dient om de motoren af te zonderen en daarom zal de Wattman deze eerst openen, vooraleer hij boogergemeld onderzoek zal doen. Gedurende den dag zal de Wattman voorzichtigheids-halve de trolley door den Ontvanger doen neerhalen alvorens den motor aan te raken, maar deze voorzorg is niet doelmatig wanneer het donker is want daardoor zou de Wattman ter zelfder tijd het licht uitdooven; wat het geval niet is, wanneer hij enkel den bijzonderen stroombreker opent. De automatieke en de bijzondere stroombreker werken te gelijk (in reeks), zoodat men willekeurig dan eenen of den anderen kan gebruiken volgens dat men ze onder de hand heeft.

DE FREIN (REMTOESTELLEN).

De Wattman mag met zijn rijtuig niet aanleggen zonder zich verzekerd te hebben of al de freinen goed werken: het is hem verboden een rijtuig in dienst te houden dat slecht freint (stopt); wanneer hij het bemerkt, zal hij het onmiddellijk moeten terugvoeren en intusschen zal hij den staat van den frein doen statigen en aantekenen door den ontvanger van het rijtuig. Indien de depot overste hem zou verplichten het rijtuig in dienst te houden, zal het zijne bemerkungen doen optekenen in een register waartoe bestemd. De Wattman die deze voorschriften niet nauwkeurig navolgt, zal, indien er een ongeval gebeurt, dat niet kunnen toeschrijven aan slechte werking van den frein, zooals het gewoonlijk gaat. Hij zal streng gestraft worden omdat hij een rijtuig in dienst heeft gehouden dat slecht freint (stopt) en daardoor de oorzaak is van het ongeval. Bij hervalling zal hij kunnen afgezet worden.

=====

Wordt vervolgd

=====

★ INFORMATIE * INFORMATIE ★

Met G.O.V. naar de ondergrondse om de mol in werking te zien.
Op 18 maart kunnen de leden die het wensen mee gaan om een bezoek te brengen aan het nieuwe gedeelte ondergrondse om de mol in gravende werking te zien.

Een enige gelegenheid om foto's te maken.

Het betreft de as van het Sportpaleis naar de Kerkstraat.

Bijeenkomst te 14 uur in het lokethal "Diamant", bij voorkeur botten en geen zondagspak aan doen.

Aangaande de klachten van de leden over het ontvangen van het maandblad, zullen we ze voorlopig toezenden via de post tot er een andere oplossing gevonden is.

Onze volgende dia avond zal doorgaan op donderdag 30 April, het onderwerp is nog in voorbereiding meer daarover in ons volgende nummer.

In ons vorig nummer hebben we kopij gevraagd voor ons maandblad, de eerste reactie is reeds binnen gekomen en kan u reeds lezen in dit nummer, het is afkomstig van ons lid F. van Hoey, waarvoor onze beste dank.

We hopen dat het een grote navolging zal hebben.

Het is dank zij onze leden dat het een maandblad zal worden dat ook in het buitenland gelezen kan worden.

Dus nogmaals alle foto's, kopij's, allerhande matrieel over tram of bus kan u afgeven op de redaktie of in de loodsen aan de bestuursleden.

Iedere kopij of foto's die afgedrukt worden in ons maandblad zal de inzender of eigenaar van vermeld worden.

Alle suggesties die u zou hebben in verband met ons maandblad of uitstappen zijn welkom op het redaktie adres.

De foto dienst.

Het archief heeft reeds de beschikking over ongeveer 350 verschillende foto's en enkele reeksen die men zeer goedkoop kan bekomen.

Zwart & wit foto's formaat 10 x 15 aan 15fr,

Kleur foto's formaat 10x 15 aan 22 fr

Kleur foto's formaat 30 x 40 aan 250 fr en op blok 350 fr

De leden die op pré pensioen gaan kunnen nog steeds een foto reportage laten maken aan de prijs van 500 fr inhoudende 6 kleine foto's en een grote van 30 x 40 alle in kleur.

De leden die wensen kopborden of stickers te kopen kunnen dat nog steeds doen bij de bestuursleden of bij gebrek aan een van deze kan men ook 100fr in een envelop doen en laten afgeven op naam van E. van de Weyer loods 3 Hoboken, men bekomt dan de kopborden op de zelfde wijze toegezonden.

Onze beste dank voor de Heer Jansens 516 (L3) die zich ingezet heeft om er een geslaagde dia avond van te maken over St Etiénné in het zuiden van Frankrijk. De gesproken tekst zal in ons volgende maandblad verschijnen.

KEULEN.

Onze uitstap naar keulen is vastgelegd op 29 April, de reis zal per bus gaan. Meer daarover in ons maandblad van april. De uitstap geldt voor het hele gezin.

WERELDNIEWS

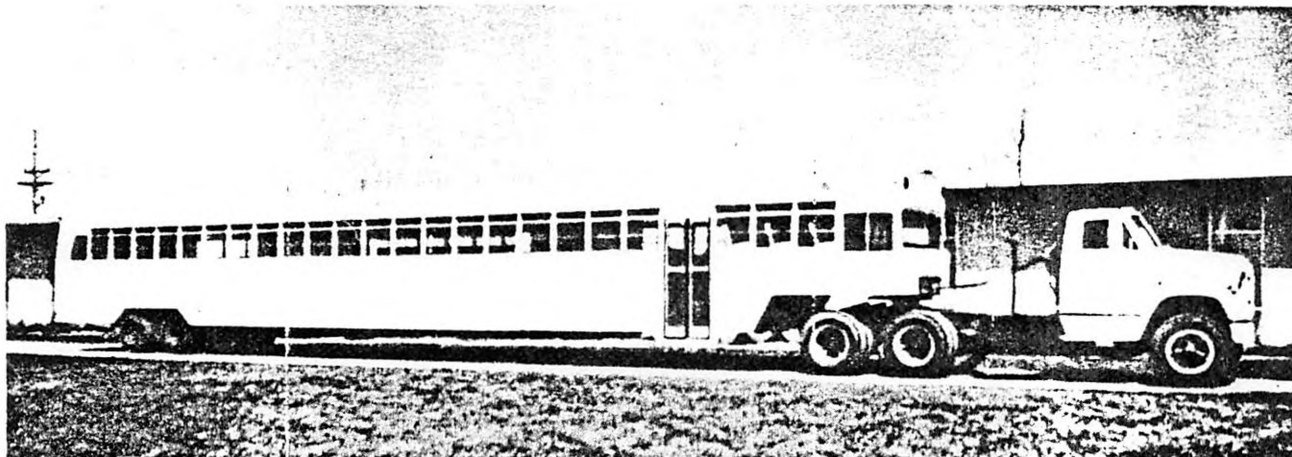


Foto George E. Toles.

Tekst overgenomen uit het Guinness Record boek van 1976.

Bussen.

=====
Vroegste: De eerste gemeentelijke autobusdienst ter wereld werd geopend op 12 april 1903 tussen het station van Eastbourne en Meads in East Sussex, Engeland.

Langste: De langste bussen ter wereld zijn de 23.16 m lange gelede bussen met 121 zitplaatsen, gebouwd door de Wayne Corporation in Indiana Verenigde Staten, voor gebruik in het midden oosten.
 Zie bijgaande foto.

Langste traject: Het langste traject in een geregelde busdienst is dat van de Greyhound 'Supercruiser' van Miami in Florida naar San Francisco in Californië.
 Het traject wordt gereden in 81 u en 50 min (gemiddelde reissnelheid 63.71 km/u). De Greyhound-busmaatschappij bezit 5500 bussen.

Trams

=====
Langste tramtraject=
 =====

De langste tramreis die men op het ogenblik kan maken is de rit van Dinslaken naar Krefeld in het Duitse Ruhrgebied, een afstand van 64km.