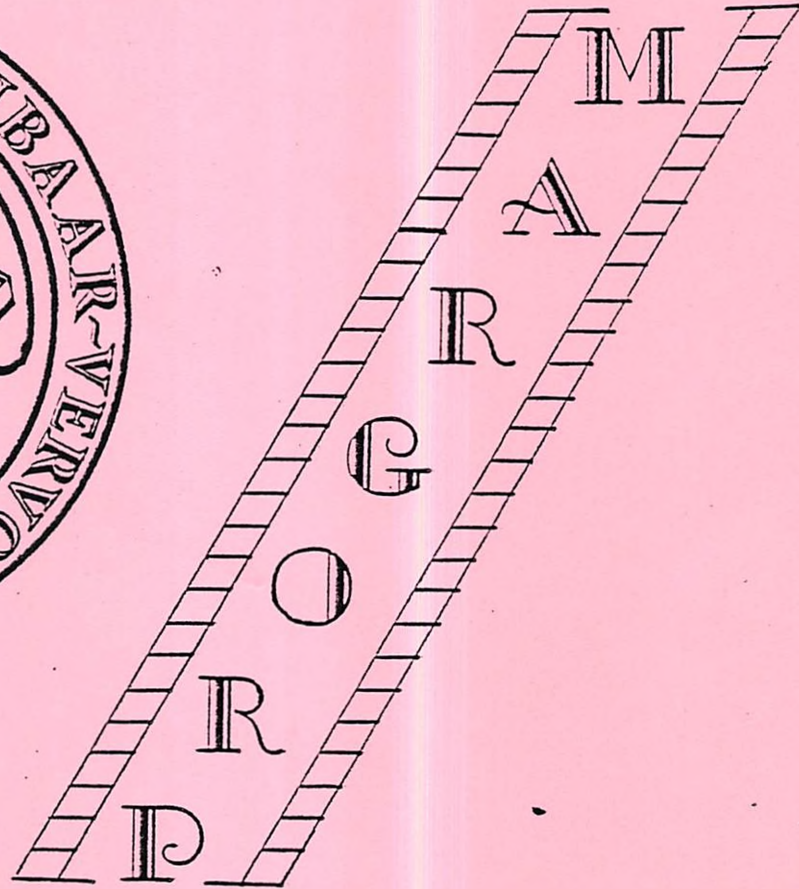
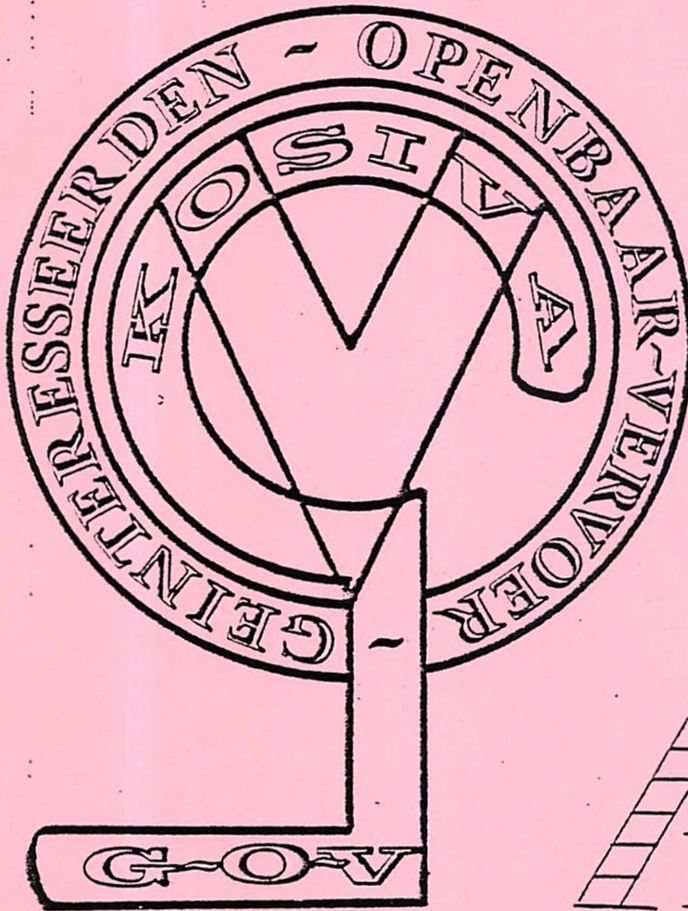
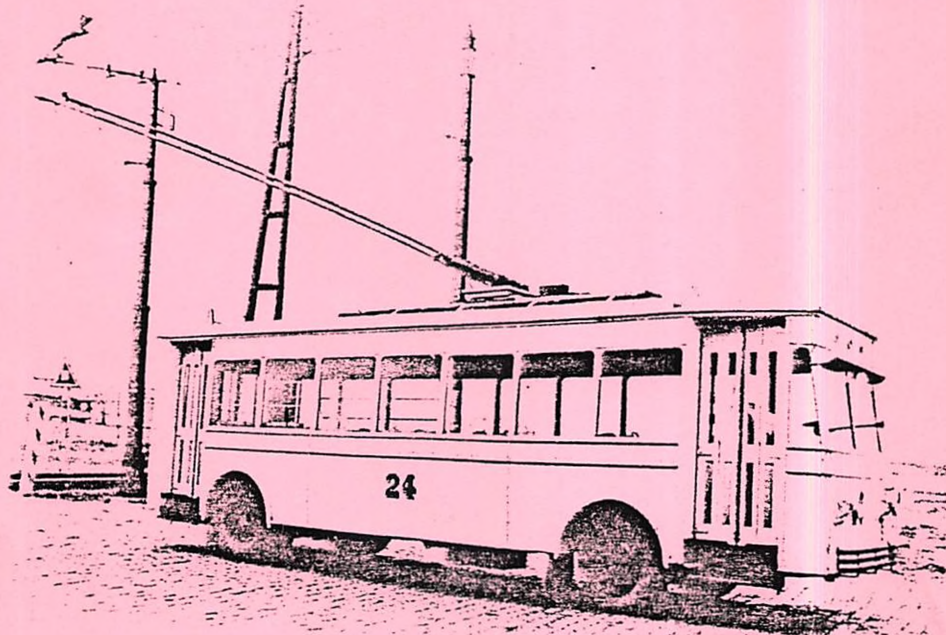


* INFORMATIE * KULTUUR *



* MAANDBLAD MEI JUNI 1982



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.

≠ERVOLG DEEL 3 ONTVANGERS.

=====

Dit mag slechts gebeuren wanneer het rijtuig GEHEEL STILSTAAT.

Wanneer zij hunnen dienst beginnen moeten de ontvangers genoeg geld op zak hebben om een vijf frankstuk te wisselen.
VASTE STILSTANDEN.

=====

Deze moeten luidop afgeroepen worden; eerst in het Vlaamsch dan in het Fransch.

DEUREN EN SPIEGELS.

=====

De spiegels mogen slechts geopend worden langs eenen kant met de toestemming van al de reizigers.

De voordeur der motricen moet altijd met den daartoe bestenden riem gesloten worden. 'S winters moet de ontvanger zooveel mogelijk de achterdeur gesloten houden zoo een reiziger het verlangt.

DEURKENS, BARREN EN KETTINGEN.

=====

Deze moeten langs den kant van het tusschenspoor door de zorgen van den ontvanger gesloten worden. Het is streng verboden aan de ontvangers op de kettingen te leunen of toe te laten dat er reizigers op leunen.

Het is insgelijk verboden eene ketting los te maken, een deurken te openen of eene bar op te lichten ten einde een reiziger langs den kant van het tusschenspoor te laten opstappen.

TOEZICHT.

=====

De ontvangers hebben het toezicht over hun rijtuig, zij moeten het aangeplakte reglement eerbiedigen, maar zij moeten het doen met beleefdheid.

KLEINE COLIS.

=====

Kleine colis mogen slechts toegelaten worden wanneer zij minder dan 15 kilos wegen en op de kniën van den reiziger kunnen gehouden worden zonder last voor de andere reiziger. Te groote, vuile of slecht riekende colis mogen op het rijtuig niet toegelaten worden.

HONDEN.

=====

Kleine honden die zonder last voor de andere reizigers op de kniën kunnen gehouden worden zijn gratis toegelaten.

KINDEREN.

=====

Kinderen beneden de zes jaar, op de kniën gehouden worden gratis vervoerd.

Twee kinderen beneden de zes jaren samen reizende, betalen slechts ééne plaats voor hun twee.

VOORBEELD: een persoon reizende met zes kinderen beneden de zes jaar betaald vier plaatsen; reizende met 7 kinderen beneden de zes jaar of met drie kinderen boven de zes jaar en vier beneden de zes jaar betaald hij insgelijk 4 plaatsen.

GEVONDEN VOORWERPEN.

=====

Deze moeten op het bureel neergelegd worden. Het is streng verboden een voorwerp af te geven aan een reiziger die het teruggeischen; zelfs hem inlichtingen te geven aangaande het voorwerp, alleenlijk mag er geantwoord worden dat men zich moet wenden op het bureel der Compagnie, Groote Hondstraat 60. Indien de reiziger aandringt zal de ontvanger de tusschenkomst van eenen contrôleur inroepen.

BEZETTE RIJTUIGEN.

=====

Elk rijtuig draagt eene aanwijzing vermeldende het getal reizigers dat het kan bevatten. Indien dit getal bereikt is, moeten de ontvangers, beleefd de reizigers die nog zouden willen opstappen tegen houden; in geval van weerspanning moeten zij den naam en woonplaats dezer reiziger vragen en er verslag van indienen op het middenbureel.

PLAATS VAN DEN ONTVANGER.

=====

Na de ontvangst ingezameld te hebben moet de ontvanger zich in 't midden van het achterbalcon plaatsen. Het is aan de ontvangers verboden te rooken, te spuwen, te drinken of te lezen terwijl zij in dienst zijn. Het is hun toegelaten te eten en te drinken op het uiteinde der liniën, buiten de rijtuigen en op voorwaarde dat den dienst niet verachttert. Zij mogen zich niet op de voetteerde houden. Aan de stilstanden zal de ontvanger zich naar het achterbalcon begeven en opletten dat niemand opstapt alvorens de reizigers, die verlangen het rijtuig te verlaten, afgestapt zijn. Het is aan de ontvangers verboden onderwege in het rijtuig te zitten, dit is hun slechts toegelaten wanneer het rijtuig voorbij de laatste stilstandplaats gereden is, en op voorwaarde dat er geene reizigers meer te bedienen of veiligheidsmaatregelen, bijvoorbeeld de trolleykoord houden te nemen zijn.

VIADUCS.

=====

Bij het bestijgen der viaducs moeten de ontvangers der remorquen zich aan de frein van hun rijtuig plaatsen ten einde het te kunnen tegenhouden indien het zou losgeraken.

TROLLEY.

=====

De ontvanger moet den trolleystaak aan den terminus omkeeren en de doos waarin de trolleykoord draait in handen houden; hij moet de koord houden aan naalden, draaien en kruislijnen.

De trolley moet altijd zoo geplaatst zijn dat hij door het rijtuig wordt voortgetrokken, hij mag nooit vooruitgeduwd worden. Als het rijtuig voorzien is van eenen garde-trolley moet de koord altoos gespannen zijn.

AAN DEN TERMINUS.REMORQUEN.

=====

Gekomen aan den terminus moet de ontvanger de remorquen langs beide kanten sluiten en slechts langs eenen kant openen wanneer het rijtuig zich op de vertrekplaats bevindt en aan de motrice is vastgemaakt. Tijdens de maneuvres mogen er geene reizigers op het rijtuig toegelaten worden. Wanneer de remorque achteruit geduwd wordt moet de ontvanger ze voorafgaan om er de voorbijgangers van verwijderd te houden. Hij zal zijnen hoorn in de hand hebben om alarm te kunnen blazen indien iemand zich niet van de baan zou verwijderen. De bediende gelast met het aan en losmaken der rijtuigen moet zich aan de frein of op het voorbalcon plaatsen om de rem te kunnen sluiten indien er iets moest voorvallen. Hij moet ook eenen hoorn hebben om de signalen voor vertrek of stilstand aan den wattman te kunnen geven. De ontvanger moet zien of de remorquen goed aangespannen zijn; de kettingen (tendeurs) moeten goed gespannen zijn; indien er geene bediende is om de remorquen aan te spannen moet de ontvanger zelve dit doen. Op de remorquen type 900 moet altijd een der twee remmen geplaatst zijn om in nood te kunnen gebruikt worden.

BANKEN.

=====

Wanneer aan het einde der lijn de banken worden omgekeerd moeten de ontvangers dit doen op zulke wijze dat er geene ongevallen zouden kunnen veroorzaakt worden aan de reizigers die zich nog in het rijtuig zouden bevinden. Het gebeurde reeds dat personen gekwetst werden aan de voeten omdat de banken met te veel hevigheid omgedraaid werden. Bij het binnenkomen der rijtuigen worden de banken opgenomen en de vloeren geopend door de bedienden der depots welke de moteurs moeten nazien. Dit zal niet gebeuren zoolang er nog reizigers in de rijtuigen zijn; de ontvangers zullen moeten opletten dat dit voorschrift nageleefd wordt door de depotbedienden.

BINNENKOMST DER RIJTUIGEN.

- =====
- A) ONDER DEN DIENST. Wanneer onder de dienst een gebrek aan rijtuig bevonden wordt, moet dit rijtuig binnen gebracht worden; de ontvanger zal de terugkomst naar den depot door telephone doen kennen, opdat er door depotbedienden een ander rijtuig zou kunnen aangebracht worden zonder hindernis aan den dienst te veroorzaken. Indien het mogelijk is zal de verwisseling op de lijn zelf gebeuren.
- B) 'S avonds zal elk rijtuig dat om binnen te rijden geheele lijn niet meer zal doorloopen dit moeten aankondigen met het licht dat van voor en van achter boven in het midden van het rijtuig staat (rood of blauw volgens den depot waar zij moeten binnenrijden).

Indien dit niet gedaan werd en reizigers dus niet verwittigd zijn dat het rijtuig binnen gaat zal het de geheele lijn moeten doorlopen. Wanneer zij binnen rijden moeten de rijtuigen stoppen aan alle vaste stilstanden en op alle stilstanden op aanvraag, even als in den dag. Mer zij de reizigers laten opstappen zullen de ontvangers deze verwittigen dat de rijtuigen binnen rijden. Aan de reizigers die dan toch zouden opstappen zullen er de briefjes afgeleverd worden voor het gedeelte dat doorlopen wordt, alsook zullen er verbindingen gegeven worden met de lijnen welke door de rijtuigen gekruist worden.

De ontvanger moet op het boek, al de onregelmatigheden of gebreken die hij zou bestatigd hebben aantekenen.

VOLSKOPIOOP.

=====
Bij het doorrijden van eenen volksoploop moet de ontvanger het rijtuig voorafgaan om de voorbijgangers te verwittigen en van de baan te verwijderen.

ONGEVALLLEN.

=====
De ontvangers zullen zonder verwijl een verslag naar het bureel zenden van elk ongeval, van een reiziger, botsing, dienstonderbreking, die zich zouden voordoen; is volstrekt noodzakelijk den naam op te nemen van het grootste getal getuigen bij voorkeur onder de reizigers. Zoo hij een gebrek bemerkt aan het spoor of aan de luchtdraden moet hij dit bekend maken. De verslagen zullen door den ontvanger en den wattman geteekend worden. Indien er zich moeilijkheden zouden voordoen bij het regelmatig rijden der rijtuigen, dan moeten de bedienden trachten deze moeilijkheden zoodra mogelijk te verhelpen. Indien er een geschil zou zijn tusschen twee ontvangers moet de ontvanger die het minst jaren dienst heeft, toegeven.

PERSOONLIJKE ONGEVALLLEN.

=====
De ontvanger moet aanstonds na ieder ongeval het rijtuig doen stilhouden (alarm). Om een persoon, die onder het rijtuig zou gevat zijn, op te nemen moet men het rijtuig oplichten, het is aan de bedienden toegelaten desnoods, een gedeelte van het rijtuig af te breken. In geen enkel geval mag het rijtuig bij middel van den stroom voor of achteruit gereden worden. Tijdens de reddingswerken moeten al de sleutels van de controllers van het rijtuig weggenomen en den stroom afgesneden worden. Indien een reiziger valt mag hij nooit zonder hulp gelaten worden, de bedienden moeten hem rechthelpen en zich verzekeren of hij niet gekwetst is indien hij gekwetst is moeten zij den gekwetsten zooveel mogelijk aan de politie overhandigen of ten minste in een apotheek, bij eenen dokter, of op een politiebureel binnen brengen.

Wordt vervolgd.

=====

<p>GESCHIEDENIS</p> <p>VAN DE</p> <p>TRAMS VAN ST.-ETIENNE</p>
--

De stad van St. Etienne is gelegen op ongeveer 60 km te zuidwesten van Lyon, op een as van 35 km van Firminy tot Rive de Gier. Op deze as hebben zich tal van gemeenten en industrie volgens een oost-west lijn langs de Gier-rivier ontwikkeld.

De stad van St. Etienne zelf heeft zich langs de Furens, een zijrivier van de Loire ontwikkeld en dit volgens een N-Z as over een lengte van ongeveer 6 km. De stad telde :

in 1920 ongeveer	150.000	inwoners
1950	200.000	
1972	400.000	

De topografische stadsvorm heeft zijn invloed gehad op de konstruktie van het openbaar vervoersnet, eerst in de valleien waar veel verkeer was, en dan geleidelijk uitgebreid naar de hoger gelegen residentie-en woonwijken.

DE STOOMTRAMS

Een eerste dekreet, van 4 september 1879, verleende een vergunning aan M. MUNDEL & Cie voor de aanleg van 2 lijnen met paardentraktie, de één van Rive de Gier naar St. Etienne, de andere van Firminy naar St. Etienne. Een tweede dekreet van 27 oktober 1880 vervolledigde de eerste vergunning voor de uitbouw van een net in de stad en zijn buitenwijken. De eerste vergunningshouder werd in 1883 opgevolgd door de "Compagnie de Chemins de Fer à Voie étroite de St. Etienne, Firminy, Rive de Gier et Extensions" (CFVE), met andere woorden "Smalspoormaatschappij van St. Etienne, Firminy, Rive de Gier en uitbreidingen". De paardentraktie voorzien in het dekreet zou echter nooit toegepast worden. Van bij het begin werden de lijnen gebouwd voor stoomtraktie in meterspoor, met sporen van het type

"Demerbe" van 30 kg per lopende meter, welke in staat zijn de stoomloks te dragen. De stadslijn Bellevue-Terrasse, 5,5 km in rechte lijn, werd het eerst in gebruik gesteld op 4 december 1881, op 20 maart 1882 van een korte verlenging Bellevue-La Digoonnière (0,7 km) gevolgd. Op 23 februari 1882 wordt in de voorstad de eerste lijn opengesteld van St. Etienne (Bellevue) naar Firminy met een lengte van 9,5 km en op 1 juli 1882 met de lijn naar Rive de Gier. In het begin was het vertrekpunt van deze lijn de Place Foyrneyron, (stadcentrum) naar St. Chamond, op 16 november 1882 tot Rive de Gier verlengd. Al deze lijnen werden op enkelspoor aangelegd met uitwijksporen. De uitbating werd door stoomtrams gedaan met 3 à 4 rijtuigen. In 1884 was het materiaalsbestand 34 stoomloks met 2 stuurposten (te vergelijken met NMVB loks), 97 rijtuigen en 12 bagagewagens. De eerste loks van het Type Brown met 2 gekoppelde assen, gebouwd door Winterthur, hadden een balans overbrenging. Zij werden samen gebruikt met loks Type Tubize met 3 gekoppelde assen (gebouwd te Tubeke, België). Na enkele maanden werd het bestand loks uitgebreid met lokomotieven van het Type Carels (gebouwd te Gent) eveneens met gekoppelde assen. De rijtuigen hadden 2 open platforms aan de uiteinden en boden 22 zitplaatsen met omkeerbare rugleuningen. De CFVE bezat 3 stelplaatsen :

- 1) Bellevue
- 2) St. Chamond
- 3) Rive de Gier

De stelplaats van Bellevue, gelegen aan het einde van de stadslijn telde 50 opstelsporen aan weerszijden van een rolbrug. Deze werd 's nachts, elektrisch verlicht wat een uitzondering was voor die tijd. Van in het begin telde de stadslijn 6 trams per uur, 3 op de verlenging naar La Digoonnière, 2 naar Firminy en 1 naar Rive de Gier. De snelheid was ongeveer 12 km/uur. In 1883 werden 7,4 miljoen reizigers vervoerd waarvan 57% op de stadslijn. Deze eerste uitbating schijnt voldoening te hebben gegeven want het is slechts in 1905 dat er nieuwe vergunningen worden aangevraagd en toegestaan welke de uitbreiding van het net tot gevolg hebben. Op 14 september 1907 wordt de lijn naar Rive de Gier met 2 km verlengd tot La Madeleine en krijgt een aftakking van 2,2 km tot St.-Jean-Bonneds op 4 december 1907. De lijn van Firminy wordt uitgebreid over 4 km naar^{1/2} Pertuiset op 18 juni 1907. Nog hetzelfde jaar worden 2 nieuwe lijnen in gebruik genomen. Eén in het noorden langs de vallei van de Furens op 7 km naar la Fouillouse (1 december 1907), de tweede, met een lengte van 10 km vertrekt van het stadhuis in westelijke richting naar Côte-Chaude (12 april 1907) en verder Saint-Genest-Lerpt op 4 december 1907, met een aftakking naar Roche-la-Molière op 15 april 1908. Maar ondertussen waren de elektrische trams in de stad verschenen.

DE ELEKTRISCHE TRAMS

Terwijl de CFVE zich goed in de stad hadden ingeplant verleende de provincie aan het gemeentebestuur een vergunning voor een nieuw net, in het zuid-oosten en de randstad van St. Etienne. Dit nieuwe net van openbaar nut verklaard per dekreet van 18 maart 1896, werd afgestaan aan M.M. Grammont en Faye, Industriëlen te Pont-des-Chéruy, die verschillende andere netten hadden uitgebouwd, met zelfgemaakt materiaal. Aan deze vergunninghouders volgde de Compagnie des Tramways Electriques de St. Etienne (T.E.) (Elektrische Trammaatschappij van St. Etienne).

Het T.E. net bedroeg hoofdzakelijk 2 lijnen in meterspoor aangelegd die Bellevue en Rivière verbonden met het station van Châteaucreux (hoofdstation van St. Etienne) en het Rond-Point au Marais. Deze lijnen volgden voor een groot deel de lijnen van de CFVE in parallellopende straten. Daaruit volgt een lange concurrentie. De uitbating van de T.E. begon op 17 april 1897. De motorwagens waren van zeer eenvoudige konstruktie, ze waren 2-assig, men moest langs een frontdeur instappen, en ze hadden slechts een breedte van 1,87 meter om in de zeer smalle straten te kunnen rijden. De stelplaats bevond zich in de Rue Thollière. In april 1906 kwam er een korte lijn bij tussen het stadhuis en het station van Châteaucreux. Op dat ogenblik bedroeg het net van de T.E. 11 km. Intussentijd was er nog een maatschappij ontstaan in St. Chamond, de Société des Tramways Electriques de Saint-Chamond, die op 1 juli 1906 een lijn van 2 km lang in dienst stelde tussen Izieux en St. Chamond. Dit was in feite een zijlijn van de CFVE lijn van Rive de Gier.

Het bestaan van deze elektrische tramlijnen naast de zware stoomtrams van de CFVE hadden voor gevolg dat deze laatsten overgingen tot de modernisering van hun net. Zij begonnen met de elektrifikatie van de lijn Bellevue-La Digoñnière op 1 augustus 1907, gevolgd op 1 oktober met de lijn Bellevue-Terrasse en op 11 november met de lijn naar Firminy.

Voor de 2 andere lijnen wordt eerst het stads- en voorstadsgedeelte onder draad gebracht en op 4 december 1907 het baanvak Stadhuis-Côte Chaude, op 15 april 1908 Stadhuis-Terrenoire en tot St. Jean-Bonnefonds op 31 juli 1909. Deze werken laten een betere uitbating toe vooral voor de lijnen die de stijle hellingen rondom de stad bedienen.

De stoomtraktie die nog overblijft zal echter ook in de volgende jaren vervangen worden door elektrische trams. Op 15 juni 1911 komt de lijn naar St. Genest-Lerpt en La Molière aan de beurt, gevolgd in januari 1912 door de lijn van La Fouillouse en de pendelijn Firminy-Pertuiset in juli 1912. Uiteindelijk bereiken de elektrische trams St. Chamond (oktober 1912) en Rive de Gier (juni 1914).

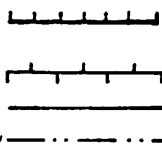
De eerste motorwagens waren lage rijtuigen, die niet erg esthetisch waren en hadden een vrij grote wielbasis met radiaalassen. Ze werden uitgerust met luchttremmen, doch de motorwagens hadden geen kompressoren en vulden hun luchttanks aan elke terminus, aan een op het voetpad geplaatste luchttoevoer. De bijwagens waren deze van de stoomdiensten en waren voorzien van luchttremmen. Vele diensten werden verzekerd met 1 motorwagen en 2 bijwagens.

In 1912 telde het materialenpark :

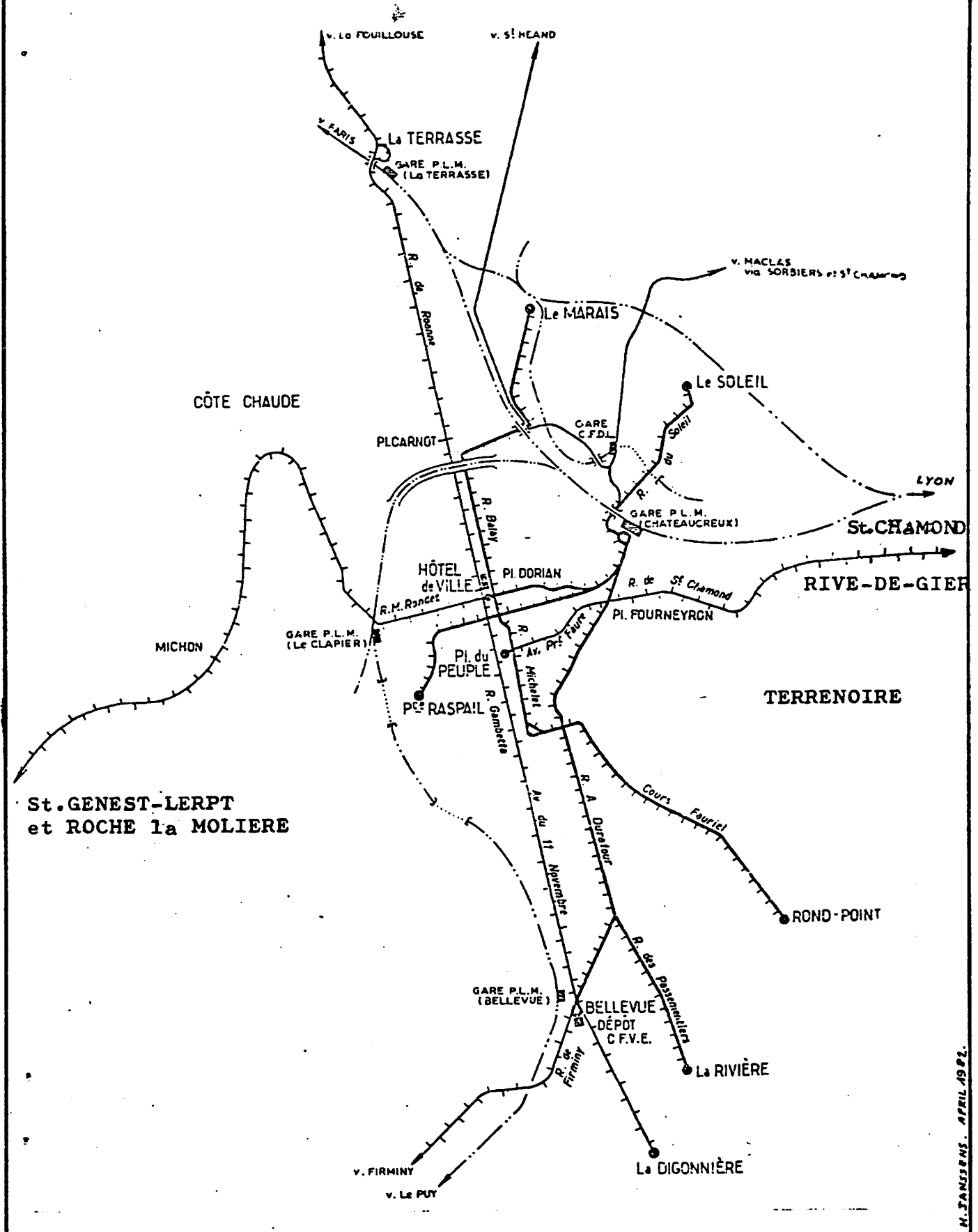
	CFVE	T.E.
motorwagens	38	27
bijwagens	119	3
bagagewagens	12	--
stoomloks	35	--
vervoerde reizigers	21 miljoen	4,6 miljoen

WORDT VERVOLGD.

ST.-ETIENNE OMSTREEKS 1925



T.E. Tramways Urbains
 C.F.V.E. Ch. de fer de la Loire
 Réseau P.L.M. (S.N.C.F.)



H. JANSSENS. AVRIL 1925.

Vervolg Wattman deel 3

DE LANTAARNS.

EEN PETROOLLANTAARN. *

Met wit licht van voor aan elk rijtuig aangestoken worden.

- 1° 'S morgens voor zonsopgang;
- 2° 'S avonds bij zonsondergang;
- 3° In geval van mistachtig weder;

Een petroollantaarn met rood licht moet aangestoken worden achter elk afzonderlijk rijtuig of aan elken trein in dienst buiten de stad.

De lantaarns zullen op tijd aan de motrice (drijfrijuig) aangehaakt worden; de wattman moet zich verzekeren of zij in voldoende staat zijn; op het uiteinde eener lijn of onderwegen wanneer het rijtuig moet terugkeeren, moet hij ze verplaatsen en hij moet het licht regelen. Het is hem verboden met den lantaarn binnen door het rijtuig te komen of hem van op het balcon aan het rijtuig te hangen, hij moet dit doen van op de straat ten einde de schildering niet te beschadigen en de spiegels niet breken.

De groote lantaarn moet altijd van voor aan het rijtuig hangen, zelfs wanneer hij niet brand mag hij niet van achter aangehaakt blijven. De lantaarn met rood licht moet altijd van achter aan de rijtuigen die buiten de stad rijden.

UITRIJDEN VAN HET RIJTUIG.

De wattman is verantwoordelijk voor den goeden staat van het rijtuig; voor dat hij wegrijdt moet hij dus nauwkeurig onderzoeken in welken staat het zich bevindt.

- 1° Hij moet de twee controllers onderzoeken door met de sleutels al de bewegingen te doen die kunnen nodig zijn
- 2° Hij zal de twee freinen beproeven en zich verzekeren of met den toegedraaiden frein de blokken wel tegen de wielen sluiten. Bij het uitrijden zal hij zich een tweede maal verzekeren of de freinen goed werken.
- 3° Hij zal nazien of zandbakken met droog zand gevuld zijn.
- 4° Hij zal onderzoeken of het gereedschap hem afgeleverd in regel is;
- 5° Hij zal de twee voetbellen doen klinken;
- 6° Hij zal zien of er geen vet meer aan het remtoestel hangt opdat de reizigers zich niet zouden bevuilden.

Nadat hij zijn rijtuig onderzocht en in regel bevonden heeft, zal de wattman het register van het matriëel teekenen, dat in het depot berust. Indien hij aan zijn rijtuig een gebrek, hoe onbeduidend het ook zij, heeft aangewezen en men daarvan geen rekening houdt, zal hij het register niet teekenen dan nadat zijne bemerkingen opgeschreven door den depot overste. Indien deze weigert het bezwaar op te teekenen, mag de wattman niet wegrijden; hij mag ook geen rijtuig dienst houden waarvan hij onderweg een gebrek zou bevonden hebben.

Het zelfde register wordt 's avonds na den dienst door den wattman geteekend en iedere keer als hij in den dag met een rijtuig terugkomt of wegrijdt; indien hij een bezwaar voor te brengen heeft, zal hij het doen inschrijven op het register en daar nevens zijn handteeken zetten. Het niet inschrijven van een bezwaar wordt streng gestraft.

VAN DEN WATTMAN TIJDENS ZIJNEN DIENST.

Zoolang de wattman in dienst is moet hij zich uitsluitend beeiveren om zijn rijtuig te bestieren; het is hem bijzonderlijk verboden:

- 1° Met reizigers of bedienden te spreken:
 - 2° 'T is gelijk wie of wat te groeten:
 - 3° Zich om te keeren onder geen enkel voorwendsel:
 - 4° Zijne aandacht af te wenden van zijnen dienst door b.v. te eten, te drinken, zingen, te fluiten, rooken of te lezen
- Alle overtredingen zal streng gestraft worden. Bij hervaling kan de wattman afgezet worden.

AAN DE STILSTANDEN.

Zal de wattman, zonder zijne plaats te verlaten, duidelijk maar zonder te schreeuwen, den naam der statie in 't vlaamsch en in 't fransch afroepen. Hij moet zorgen dat er op het plate-forme niet meer dan elf personen staan. Alvorens te vertrekken zal hij rond zich wel opletten of er niemand meer wil opstijgen.

DIENSTSIGNALEN.

SIGNALEN TUSSCHEN DE BEDIENDEN.

De bedienden van een zelfde rijtuig of van eenen zelfden trein, moeten met elkander onafgebroken betrekkingen, hebben bij middel der signalen. De ontvanger van het voertuig geeft de signalen bij middel van de bel. De ontvanger of de ontvangers der aangehaakte rijtuigen geven signalen bij middel van den hoorn of van de bel. De wattman moet met de voetbel al de signalen herhalen die hij ontvangt om aan te kondigen dat hij ze zal uitvoeren. Zie hier de signalen.

VERTREKKSIGNAAL: Twee keeren bellen.

De wattman mag niet vertrekken dan op het signaal gegeven met de bel door den ontvanger van de motrice, als hij vertrekt zal hij nog letten of er niemand meer aanloopt.

STILSTANDSIGNAAL: Eenmaal bellen of eenmaal op den hoorn blazen.

Op dit signaal gegeven door een der ontvangers, zal de wattman stil houden aan de eerste statie. De wattman moet gehoorzamen zoowel aan het signaal van den ontvanger der motrice als van den ontvanger der remorque zelfs wanneer dit signaal niet herhaald wordt door den ontvanger der motrice.

NOODSIGNAAL: Verschillende keeren achtereen rap bellen of
 ===== blazen.

Op dit signaal, dat elk ontvanger geven mag, moet de wattman onmiddellijk ophouden bij middel der twee freinen, zelfs buiten de gewone standplaatsen. Op dit signaal moet hij niet antwoorden: hij moet enkel al het mogelijke doen om eenen plotselingen stilstand te bekomen.

Snelheidssignaal: Drij keeren langzaam en duidelijk bellen
 =====

Dit signaal wordt maar gegeven als de wattman zal moeten vertragen omdat er veel volk is. Dit signaal zal herhaald worden als de ontvangst gedaan zal zijn, het zal betekenen dat de gewoone snelheid mag hernomen worden.

Wanneer een groot getal reizigers op het rijtuig stappen zal den wattman zorgen dat al de reizigers kunnen bediend worden, het is niet voldoende op vier te rijden hij moet zelfs zooveel mogelijk zonder stroom rijden, ten einde den ontvanger den tijd te geven de ontvangst te doen bij al de reizigers.

SIGNALEN OP DE BAAN:
 =====

Wanneer op of tegen het spoor lantaarns met rood licht of vlaggen geplaatst zij, beteekent zulks dat de doorgang gevaarlijk is. De wattman moet daar zeer langzaam nevens rijden en zich gereedmaken om aan zulken doorgang stil te houden indien noodig is.

SIGNAAL VAN DEN WATTMAN:
 =====

Wanneer de wattman denkt dat de ontvanger vergeten heeft het signaal tot vertrek te geven, zal hij dat vragen bij middel der voetklok; want in geen enkel geval mag hij vertrekken zonder dat signaal gegeven werd. Wanneer den wattman bemerkt dat een of meer reizigers niet bediend werden, zal hij den eersten stilstand den ontvanger verwtigen bij middel der bovenbel; maar dit signaal mag nooit gegeven worden onder het voortrijden. Wanneer de wattman bemerkt dat de remmen niet werken zal hij het noodsein geven met de bel die boven hem hangt opdat de ontvangers de remmen onmiddellijk zouden kunnen dicht draaien. (zie bladz 10).

SIGNALEN AAN DE DERDE PERSOON.
 =====

De wattman moet de voetklok gebruiken en zich gereedmaken om trager te rijden en zelfs te stoppen met den stroom te verbreken:

- A) Iederen keer dat zijn voertuig met een ander kruist; ten einde te vermijden dat personen die achter het rijtuig zouden doorgaan, zouden verongelukken.
- B) Iederen keer dat een persoon; een gerij, een ruiter enz te dicht bij het spoor komt.
- C) Bij het voorbijrijden van alle zijstraten:
- D) Als hij door samenscholingen van volk moet rijden, voornamelijk bij het in en uitgaan van scholen, schouwburgen, concerten, kerken enz.

- E) Bij het rijden in volkrijke straten.
- F) Bij het rijden onder de stadspoorten en onder de bruggen van den ijzeren weg.
- G) Als hij gaat aankomen op plaatsen waar volk aan of dicht bij het spoor werkt.

FASTE STILSTANDEN. STILSTAND OP AANVRAAG.

STILSTANDEN.

A. GEWONE STILSTANDEN.

1° ALGEMEENE REGELS.

De rijtuigen mogen alleen aan vaste stilstanden op aanvraag stoppen, zelfs wanneer zij binnen rijden moet die regel onderhouden worden. De rijtuigen moeten geheel stil gezet worden en mogen slechts in gang gebracht worden nadat de ontvanger met de bel het vertreksignaal gegeven heeft. Het is streng verboden buiten de vaste stilstanden of stilstanden op aanvraag den gang van het rijtuig te vertragen om er reizigers te laten op of af stappen, zoowel agenten der maatschapij, briefdragers enz, als gewone reizigers. Het is eene zware fout voor eenen wattman te weigeren stil te houden wanneer een of meer reizigers zulks vragen aan eenen stilstand. Nochtans wanneer een rijtuig volzet is mag de wttman, op bevel van den ontvanger een of meer stilstanden op aanvraag overslaan, behalve wanneer er reizigers moeten afstappen, maar nooit mag hij zulks doen uit eigen beweging en nooit mag er eenen vasten stilstand voorbij gereden worden. Niettegenstaande vorig artikel is de stilstand verplichtend wanneer de bel of de hoorn in buitengewone gevallen zulks vraagt. Wanneer twee rijtuigen of treinen te zamen aankomen aan eenen stilstand of wissel moeten zij zoo stoppen, dat het achterbalcon van eene motrice nevens het achterbalcon van de andere motrice of trein sta. Wanneer er in de baan aan eenen stilstand witte kasseien geplaatst zijn, moet de wattman zoo stoppen dat het voorste van het rijtuig zich boven deze kasseien bevindt. Wanneer een rijtuig stilstaat voor een wachthuisje zal de wattman zorgen dat het achterplatform voor den ingang van het wachthuisje sta. Op de wissels moeten de voertuigen altijd stoppen op zulke wijze dat er bij het in gang zetten geen gevaar bestaat dat twee rijtuigen botsen op het smalle gedeelte van het tusschenspoor. Het kan gebeuren dat de plaats waar men stoppen moet belemmerd is door herstellingswerken, waterplassen of andere bezwaren en dat het moeilijk of gevaarlijk wordt de rijtuigen daar te laten stilstaan, in dit geval mag de wattman op een andere plaats stilhouden maar bij voorkeur zal dat gebeuren voor de gewone standplaats.

Wordt vervolgd

NIEUWSBRIEF

We beginnen onze nieuwsbrief met het belangrijkste nieuws in dit geval het trammuseum zoals de meesten onder ons zullen weten is dat in oprichting in Edegem. Wel het is bijna zover dat het museum zijn deuren gaat openen en dit op zaterdag 12 Juni. In de voormiddag gaan het College van Burgermeester en Schepenen en andere prominenten de officiële opening doen. Nadat het officiële voorbij is zal het museum geopend zijn voor het publiek elk week-end en feestdagen van 14 u tot 18u. De uitbating van het museum gebeurt door drie verenigingen waaronder die van ons, de G.O.V.. Om die reden hebben we ook de verplichting op ons moeten nemen om op bepaalde data het museum open te houden. Nu is er de moeilijkheid dat het bestuur op bepaalde data niet vrij is en moet werken. Daarom een oproep om enkele vrijwilligers die één of twee dagen per jaar willen opofferen om die taak van ons over te nemen.

Nu, welk materiaal is er te zien in het museum? Er zijn reeds 5 motorwagens en twee bijwagens en ook een trolleybus ter plaatse. De trolleybus is de nr 45 (F.N.) die een plaats heeft gekregen eerst in Woluwe en die nu overgebracht is naar ons museum. Hetzelfde geldt voor de M.W. 484 met B.W. 919 die eveneens overgebracht werd van het museum in Woluwe. Verder is er de M.W. 4408 met B.W. 1660 en dan nog twee M.W. met het nummer 5351 en 6451 en M.W. typ V.A. nr 7386. Het museum zal nog verder aangevuld worden maar met het bezit dat we nu hebben is het toch een mooi begin. Nu een verslag van ons bestuurslid dat aanwezig was bij het transport van mw en bw uit Hoboken naar Edegem. Maandag 17/5/82.

Weer een heuglijke dag voor onze Vereniging. Het Trammuseum te Edegem dat op 12 Juni zijn poorten openzet, zou met twee eenheden verrijkt worden, nl bw nr 1660 en mw nr 4408. Om 9.30 u had ik postgevat voor de poorten van Museum. In afwachting had ik binnen al een paar kiekjes genomen van de rijtuigen die al ter plaatse stonden, netjes opgepoetst. Ge zoudt denken dat het nieuwe zijn.

Het werd't 10 u. Nog niets in 't zicht. Ik begon al te wanhopen maar geduld wordt beloond. Om 10.25u kwam een gele mastodont van M.I.V.B. het voorerf opgereden met bw 1660. Het manoeuvreren verliep als gesmeerd en om 11u stond het rijtuig op zijn plaats, niets op aan te merken. Knap werk alsook van de mannen van de garage en de vorkliftman. Die had daar zo een beestje bij om 21500 kg te heffen (moet er geen zand zijn). Dan de auto in en naar Loods 3 voor de tweede karwei en daar waren ze met de M.I.V.B. wagen al om 11.17u om mw 4408 naar zijn laatste terminus te brengen. Eerst hebben ze de pantho nog moeten demonteren want anders

had hij niet onder de poort gekunnen in 't museum. Er was nog maar 15cm over. Zo als in Edegem was het karwei vlug geklaard en om 12.15u vertrokken wij terug naar Fort V nagestaard op de Antwerpsesteenweg door vele nieuwsgierigen en om 12.44u arriveerden wij daar. Het afladen aldaar had geen enkele problemen met zich en om 13.37u stond mw 4408 netjes tussen de rij bij zijn broers en zusters. Een pluimpje voor al degenen die hieraan hun medewerking verleend hebben.

Petit Jos (592 lijn 25)

Onze uitstap naar Keulen is bijzonder goed meegevallen op uitzondering dan van het weder dat vrij koud was, maar we hebben toch een stukje kunnen bijleren.

Er waren daar verschillende leden die gevraagd hadden de volgende maal de werkhuizen in Brugge te bezoeken, we hebben daar gevolg aangegeven en in verbinding getreden met Brugge, hetgevolg daarvan is dat we een afspraak gemaakt hebben op 29 Juni.

Het juiste programma is nog niet in mijn bezit maar het zou ongeveer op deze wijze verlopen dat we verwelkomt worden met een tas koffie, dan een dia reeks, een rondleiding door de werkhuizen maar dan wel het gedeelte dat de tram aangaat en als laatste een proefrit met een geleede tram op de testbaan.

Spijtig genoeg is de deelname ook deze keer beperkt tot 25 man .Die beperking gaat van Brugge uit en derhalve kan het bestuur van G.O.V. daar niets aan verhelpen.

Dus wilt u meegaan moet u op tijd laten inschrijven bij de bestuursleden. De uitstap zal per bus geschieden maar daar hebben we nog geen enkele prijs van, maar zoals gewoonlijk wordt die zou laag mogelijk gehouden.

De Secretaris
Hooyberghs Jos (750 L25°)

~~toezicht en verkoop~~ : toezicht en verkoop documenten in het Antwerps Trammuseum - Fort V te Edegem.

OPENING - Za 12 juni 1982 = AMUTRA
Zo 13 juni 1982 = AMUTRA

Za 19 juni = VeBOV
Zo 20 juni = VeBOV

Za 26 juni = G.O.V.
Zo 27 juni = G.O.V.

Za 4 september = AMUTRA
Zo 5 september = AMUTRA

Za 11 september = VeBOV
Zo 12 september = VeBOV

Za 18 september = G.O.V.
Zo 19 september = G.O.V.

Za 3 juli = AMUTRA
Zo 4 juli = AMUTRA

Za 25 september = VeBOV
Zo 26 september = G.O.V.

Za 10 juli = VeBOV
Zo 11 juli = VeBOV

Za 2 oktober = AMUTRA
Zo 3 oktober = AMUTRA

Woe 21 juli = AMUTRA

Za 9 oktober = VeBOV
Zo 10 oktober = VeBOV

Za 24 juli = G.O.V.
Zo 25 juli = G.O.V.

Za 16 oktober = G.O.V.
Zo 17 oktober = G.O.V.

Za 31 juli = AMUTRA
Zo 1 augustus = AMUTRA

Za 23 oktober = VeBOV
Zo 24 oktober = G.O.V.

Za 7 augustus = VeBOV
Zo 8 augustus = VeBOV

Za 30 oktober = AMUTRA
Zo 31 oktober = AMUTRA

Za 14 augustus = G.O.V.
Zo 15 augustus = G.O.V.

Aantal prestaties:

Za 21 augustus = AMUTRA
Zo 22 augustus = AMUTRA

AMUTRA = 15
VeBOV = 13
G.O.V. = 13

Za 28 augustus = VeBOV
Zo 29 augustus = G.O.V.

OPEN VAN 1400 TOT 1800 uur.