

EEN UTOPISCHE WENSDROOM ?... OF EEN STILLE WENK VOOR EEN TOEKOMSTGERICHT VERVOER ???

FOTO M. BRODDIN

Afdeling : KULTUUR

Tak : GOV.

Geïnteresseerden Openbaar Vervoer.

Verantwoordelijken:

Voorzitter & Penningmeester

E. van de WEYER

J. Pauwelstraat, 152

2710 HOBOKEN Tel. 828.91.24

HOOYBERGHS Jos.

D. Hereynslaan, 56 Bus 1 archief en foto's

2610 WILRIJK Tel. 827.93.07

TRUYENS Fred.

C.V. Manderstraat, 4 H/13 Redactie Maandblad

2050 ANTWERPEN Tel. 219.19.69

PETIT Jos.

IJskelderstraat, 62

2710 HOBOKEN

Voor algemene informatie staan bovenstaandenter beschikking
om U zoveel mogelijk te helpen

G-O-V

EEN VERENIGING**VOOR U EN****DOOR U**

Niets uit deze uitgave mag onder welke vorm ook worden over-
genomen zonder toelating van de redactie.

Verantwoordelijk uitgever : E. van de WEYER.



MEI 1983

A F D E L I N G N I E U W S.

Wegens sluiting van de burelen bij MIVA tijdens de periode van 12 t/m 15 mei moest de geplande dia-avond voor 13 mei noodgedwongen verschoven worden naar een andere datum. Deze zal nu doorgaan op : **VRIJDAG, 17 JUNI te 20 uur.**

Ter herinnering vermelden we nog dat deze in het teken staat van het Openbaar Vervoer in OOSTENRIJK.

Gevolg gevende aan de meerderheid van de leden die, zoals gevraagd in ons vorig maandblad de vragenlijst hebben ingestuurd; voorzien we een uitstap in gezinsverband naar het pretpark te CAMBRON, en dit op ZATERDAG, 11 JUNI 1983.

We voorzien 2 instapplaatsen: Remise HOBOKEN	te 8.00 uur
Autobusgarage	te 8.15 uur
Terugkeer uit CAMBRON rond	18.30 uur

Deelname in de onkosten (vervoer en inkom pretpark)

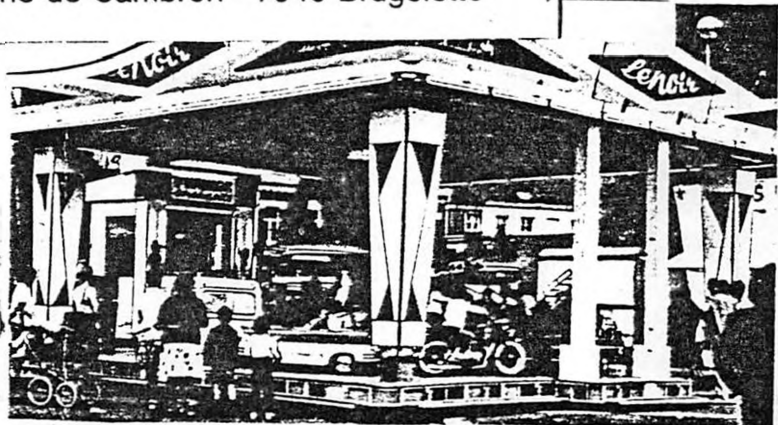
Volwassenen	200.- fr.
Van 3 t/m 15 jaar	100.- fr.
Onder de 3 jaar	gratis.

Inschrijvingen, samen met de verschuldigde som, worden ingewacht tot 5 juni e.k. door één der verantwoordelijken die vermeld staan op de binnenzijde van het omslagblad.

Cambron Parc

Domaine de Cambron - 7940 Brugelette

**TIENTALLEN
FOOR
ATTRAKTIES**



MEDEDELINGEN.

Vanwege AMUTRA ontvingen we een bericht over de uitgifte van
2 REEKSEN POSTKAARTEN

Een reeks handelt over Buurtspoorwegtrams en de reeks 1983/2
geeft een beeld van kleurrijk Antwerps rollend materiaal.

Voor de geïnteresseerden kunnen we nog vermelden dat ze verkocht
worden aan 75.-fr. per reeks.

Zijn uitsluitend te verkrijgen in het Antwerps Tram- en Autobus-
museum en in het Buurtspoorwegmuseum te Schepdaal, tijdens de
openingsuren.

In het Antwerps Tram- en Autobusmuseum kan men ook nog steeds
terecht voor de 5 verschillende reeksen van kopborden, de nieuwe
sticker met tram en autobus, alsook oude filmen van kopborden
der autobussen.

Ter herinnering : Het museum is tot einde oktober open van
14 tot 18 uur iedere zater- en zondag, alsook op de feestdagen.



S N E L T R A M

STUDIE PROTOTYPE

Het begrip "sneltram" is, alhoewel nog vrij jong, reeds het onderwerp geweest van zeer lange discussies en controversen. Eén van de redenen ligt hier in het woord zelf besloten doordat men de klemtoon legt op "snel" en niet op "tram".

Als basis moet gesteld worden dat het "snelle" van een dergelijk rijtuig slaat op de verhoging van de commerciële snelheid, d.w.z. de gemiddelde snelheid die men in de uitbating kan bereiken rekening houdende met de beperkende factoren : wachttijden aan de haltes, oponthouden aan kruispunten en verkeerslichten, versnelling en vertraging van het rijtuig, en in laatste instantie de maximale bereikbare snelheid.

Een aantal van deze elementen, en niet de minste, vallen onder de problematiek van de doorstroming en kaderen dus niet in de studie voor de ontwikkeling van het nieuwe rijtuig.

De wachttijden aan de haltes kunnen verminderd worden door betere op- en afstapfaciliteiten. Vooreerst worden 3 brede deuren van 1.500 mm. en aan beide uiteinden een enkele deur van 850 mm. breedte voorzien, die bovendien worden gebanaliseerd. Een breed gehouden gang over een groot gedeelte van het rijtuig laat een vlotte circulatie toe. Wil men meer zitplaatsen dan kunnen een aantal enkele zetels door dubbele worden vervangen. Hierdoor vermindert echter de totale capaciteit.

Het aanleggen van verhoogde opstapplaatsen en de perrons in de stations maken het mogelijk het aantal vaste treden in het rijtuig te verminderen.



Anderzijds maken de haltes in de rijbaan of naast het voetpad, die bij een sneltramexploitatie nog steeds mogelijk blijven, de installatie van uitklapbare treden noodzakelijk.

De hoogte van de vloer is een tweede factor : vermindering ervan verkleint de opstaphoogte der treden en vergemakkelijkt dus de toegang.

De noodzakelijkheid, omwille van de auto-depannage, over 4 gemotoriseerde draaistellen te beschikken en het scheppen van de nodige ruimte om de elektrische apparatuur onder te brengen vormen echter belangrijke beperkingen.

De versnelling en vertraging van het rijtuig, en de maximale snelheid, worden hoofdzakelijk bepaald door het geïnstalleerde motorvermogen.

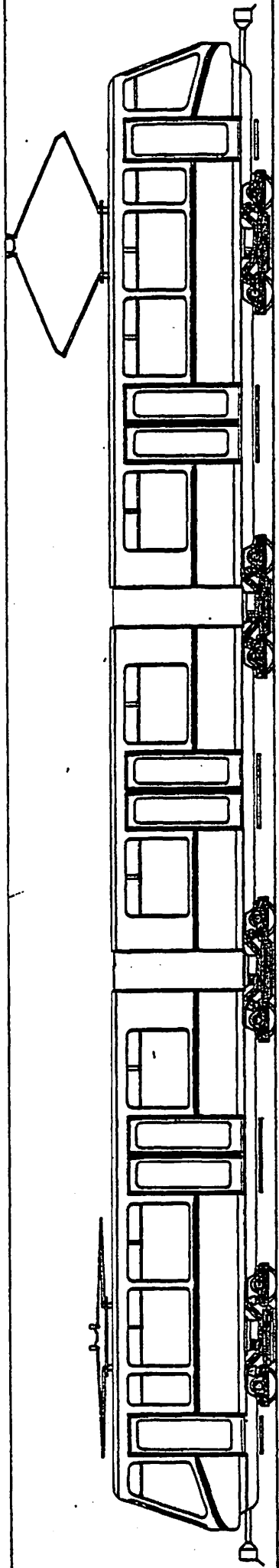
Omwille van de veiligheid van de reizigers en de adhesie tussen wielen en rails, worden de versnellingen en vertragingen beperkt, terwijl het beheersen van de schokken bij de overschakelingen leidt tot een verhoogd comfort voor de reizigers. Het verhogen van de maximale snelheid van het rijtuig beïnvloedt slechts in geringere mate de commerciële snelheid tenzij men over lange trajecten zonder haltes beschikt bijvoorbeeld bij uitbreiding naar de randgemeenten. Deze mogelijkheid dient dus te worden voorzien voor de toekomst.

Door de wagen een hedendaagse design te verlenen, het zitcomfort te verbeteren door het vergroten van de beenruimte, plaats te scheppen voor het wegleggen van pakjes of tassen en voor kinderwagens, samen met de hoger aangehaalde verbeteringen, moet de wagen kunnen beantwoorden aan de eisen voor modern openbaar vervoer.

ANTWERPEN, 16/3/1983

Tekst en schema, bereidwillig ter beschikking gesteld door :

P. R. M.I.V.A.



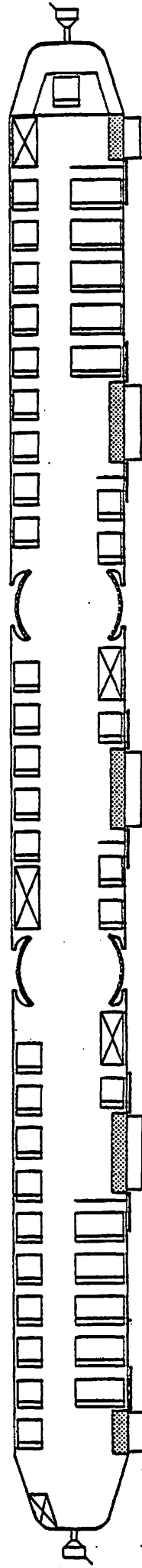
Zitplaatsen: 50

Staanplaatsen: 110 (4 / m²)

165 (6 / m²)



SNELTRAM
STUDIE PROTOTYPE



De striptram is het resultaat van twee volkomen onafhankelijk voortgaande evoluties.

Het stripverhaal is reeds lang een vaste rubriek in elke krant. Een krant zonder stripverhaal kan men zich niet meer voorstellen, integendeel groeide met de jaren het aantal vervolgh verhalen in de meeste dag- en weekbladen.

Wat weinigen misschien vermoeden is wel, dat het stripverhaal al meer dan een eeuw bestaat. De wieg van het stripverhaal stond in Duitsland. Daar publiceerde Wilhelm Busch, tekenaar-schilder-dichter, zijn eerste bijdrage in het weekblad "Fliegende Blätter" in 1859. Van begin af waren de beeldverhalen bestemd voor volwassenen, wegens de satirische aard der tekeningen en de kritische verzen op menselijke gebreken. Een van de beeldverhalen stond zelfs lange tijd op de kerkelijke index. Het meest populaire verhaal was "Max und Moritz", over fratsen en ondergang van twee deugnieten.

En toch duurde het meer dan een eeuw vooraleer de stripverhalen uit hun taboe losgeraakten, uit de sfeer van de kinderwereld. Stripverhalen werden volwassen en overal aanvaard, kortom: zij krijgen nu de waardering die ze verdienen.

In het boekwezen worden ze als een apart volwaardig genre behandeld. In dat kader rees de idee om tijdens de Antwerpse Boekenbeurs 1982 een speciale dag te organiseren voor de strip, in samenwerking met de Vereniging van Vlaamse stripauteurs "Het Stripgilde".

De laatste decennia werden gekenmerkt door een enorme evolutie in de sektor van het Openbaar Vervoer. De zeventiger jaren brachten voor M.I.V.A. allerlei ontwikkelingen: opening van pre-metro-tunnels, aanschaffing van nieuw rollend materieel, een nieuwe centrale werkplaats met loods te Hoboken, allerlei vernieuwingen van de technische uitrusting en dienstwagens.

Het beleid is in vergelijking met vroeger meer expansief gericht:



vele lijnen worden aangepast en verlengd, en de diensten zijn aanzienlijk versterkt en bieden aantrekkelijke frequenties. Ook was er ruimte om deel te nemen aan acties die niet specifiek op het gebied van openbaar vervoer lagen, bv. Valentijnsakties, muziektrams, trams met goochelaars enz.....

Naar aanleiding van het 150 jarig bestaan van de Koninklijke Tuinen Landbouwmaatschappij van Antwerpen en in samenwerking met de Gazet van Antwerpen, werden in 1978 drie PCC-wagens letterlijk in de bloemetjes gezet. Het jaar daarop werden drie trams en 1 bus beschilderd volgens bekroonde tekeningen, uit een wedstrijd die M.I.V.A. organiseerde in het kader van het "Jaar van het Kind".

Geen wonder dat er al eens stemmen opgingen om de trams een andere kleur te geven. Het eerste experiment volgde nog in 1979 met een groene tram; kort daarna kreeg een bus dezelfde crème-groene kleurcombinatie. In 1980 werden de eerste trams voorgesteld met de nieuwe huisstijlkleuren rood-wit.

Het raakpunt van de twee geschetste evoluties wordt gevormd door de vergaderingen in voorbereiding van de stripdag tijdens de Boekenbeurs. Daar opperde iemand de idee om in navolging van de bloementrams en andere speciale trams, aan de MIVA te vragen om eveneens de idee te overwegen een striptram in dienst te stellen.

Het principiële ja-woord kon snel volgen. Dan werden uitgevers gekontakteerd, potentiële uitvoerders werden tekentechnisch getest, fondsen werden verzameld. Vervolgens begon het ontwerp-werk: tientallen papieren trams werden getekend en beplakt tot iedereen akkoord was.

En dan kon Leo Loedts aan het werk, met projectie-apparatuur, meters-hoge kalkvormen, minuskule bordtels, perfect ~~na~~ te volgen kleurenstalen; drie weken gekoncentreerd schilderwerk om tram 2121 om te toveren tot een striptram. Een primeur voor Europa, misschien zelfs voor de wereld.

De PCC 2121 behoort tot de 4de reeks PCC-trams, die de maatschappij bestelde; de tram werd geleverd op 2 maart 1970 en heeft sedertdien al meer dan 600.000 km. gereden.



In het totaal staan er 45 figuren op de tram: de meeste tekenaars en uitgeverijen zijn aldus vertegenwoordigd.

De tram werd op 5.11.1982 voorgesteld aan pers en publiek. Hij zal dienst doen op alle tramlijnen.

Bijgaande detailfoto's geven een idee van het uitzicht.

TER INLICHTING.

Zo pas bereikte ons het bericht van (RET) Rotterdamse Elektrische Tram, dat daar ter gelegenheid van de doortrekking van de metro/sneltramlijn naar Ommoord; een open dag zal georganiseerd worden.

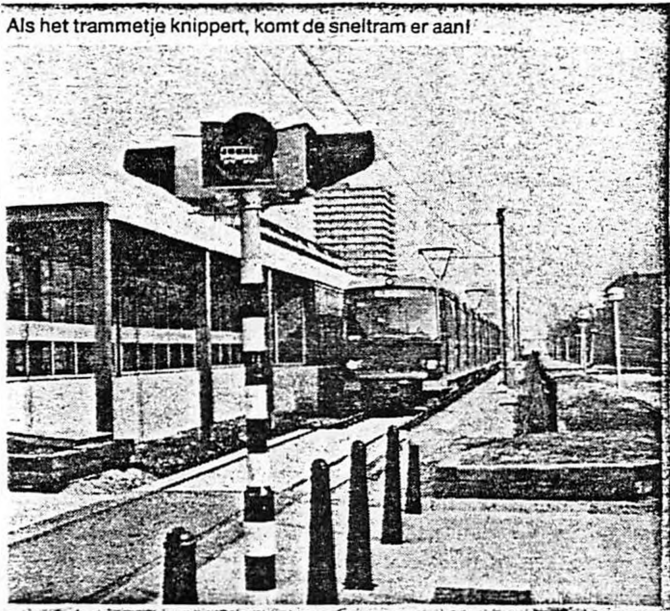
De festiviteiten beginnen op Capelsebrug (nu nog tijdelijk eindstation), waar volop parkeergelegenheid is. Op dit station en de 7 nieuwe sneltramhaltes zullen infostands staan omlijst met muziek dans, hapjes en drankjes. Bovendien heeft ieder station/halte aantrekkelijke evenementen.

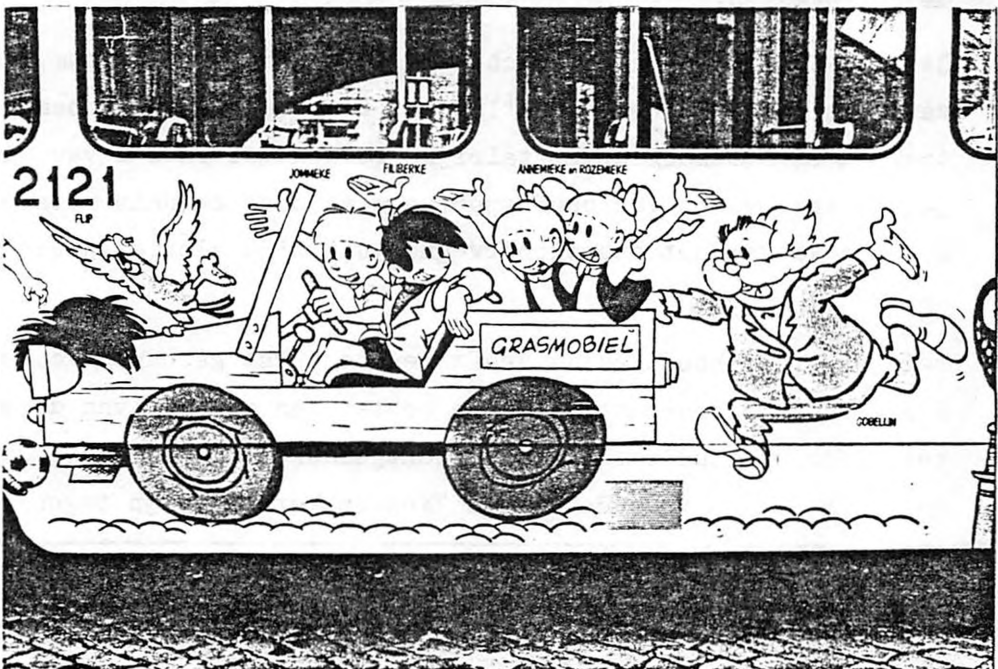
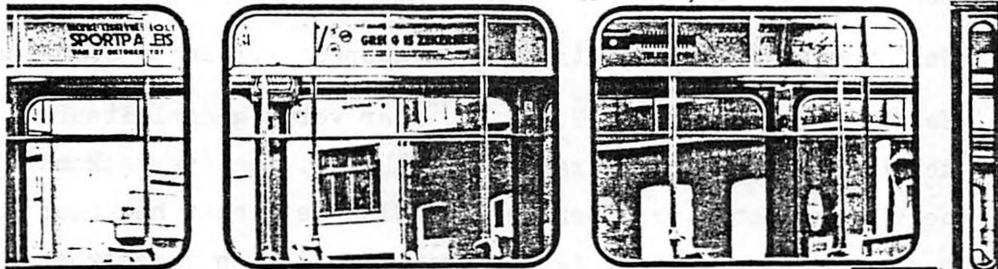
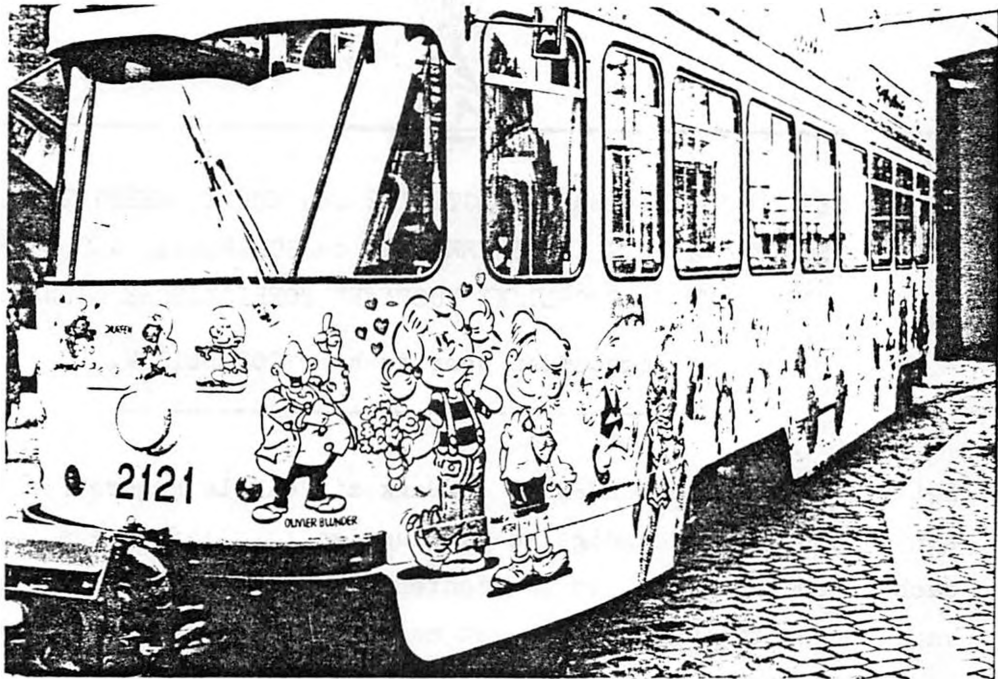
Volgende nieuwe sneltramhalten worden voor het publiek geopend:

SCHENKEL, PRINSENLAAN, OOSTERFLANK, ALEXANDER, GRASKRUID, ROMELIJNSHOF, BINNENHOF; deze feestelijkheden gaan door op :

ZATERDAG, 28 MEI 1983.

Als het trammetje knippert, komt de sneltram er aan!





TEN BEHOEVE VAN ONZE LEDEN VOLGT HIER EEN KORTE SAMENVATTING VAN WAT ER TE ZIEN VALT IN HET TRAMMUSEUM te SCHEPDAAL, ALSOOK ENKELE NUTTIGE TIPS OVER SOORTGELIJKE MUSEA EN TOERISTISCHE LIJNEN.

Ingezonden door de heer CORNELIS W.

Het trammuseum van SCHEPDAAL : Dank zij enkele hogere funktionarissen en een groep jeugdige en werklustige tramliedhebbers is de gedachte, om een museum op te richten waardoor een groot gedeelte van de oude tramwagens voor het nageslacht kon bewaard blijven; een feit geworden.

Op 26 mei 1962 kon het trammuseum geopend worden te Schepdaal.

Het is eigendom van de N.M.V.B., maar wordt geëxploiteerd door de vereniging van het trammuseum (AMUTRA). Een overeenkomst tussen beide voornoemde partijen geeft AMUTRA het recht het buurtspoorwagmuseum te exploiteren, maar op eigen risico en verantwoordelijkheid.

Het werd ondergebracht in de vroegere stelplaats (remise) van Schepdaal, gelegen op de buurtspoorweglijn BRUSSEL-NINOVE. Het baanvak BRUSSEL-SCHEPDAAL werd in dienst genomen op 8 september 1887 terwijl het hoofdgebouw - in rode baksteen en met één verdieping - het jaar daarop gebruiksklaar was.

Buiten de woning van de "chef" omvat dit gebouw nog een wachtzaal, een zaal voor het personeel en een bureel voor de afrekening van de ontvangsten.

Deze lokalen zijn nu ingericht als loket voor het museum, vergaderzaal, bibliotheek en ontvangstlokaal. De muren van voornoemde vertrekken zijn behangen met talrijke borden vol foto's van oud rollend materieel en van buurtspoorwegstations, evenals verschillende kaarten waarop het buurtspoorwegnet uit zijn glorie tijd is uitgebeeld.

Tegenover het hoofdgebouw heeft men de eerst gebouwde loods met 2 sporen en schouwputten (zijn echter ten behoeve van de veiligheid voor eventuele bezoekers dichtgemaakt). Een klein gebouw en een magazijn voor de dienst "Weg en Werken" zijn tegen de loods



aan gebouwd, maar behoren niet tot het museum. Links van de uitgang der loods heeft men nog een depot en fietsenbergplaats.

Verder kan men nog een watertoren met een tweecilinder zuig- en perspomp bewonderen, waarvan de metalen waterbak volledig omkleed is met metselwerk. Het peilglas is aan de buitenzijde en de hydraulische kraan alsmede haar overloop is nog in zijn oorspronkelijke staat. Naast de toren bevindt zich de zandoven voor het drogen van het zand, gebruikt voor het remmen bij vettige sporen.

Expositiezaal met rijke kollektie :

Door drie sporen van het kompleks (watertoren-zandoven) gescheiden bevindt zich rechts een gebouw zonder verdieping, dat vroeger gebruikt werd als magazijn. Het is voorzien van verhoogde roldeuren om het lossen en laden van de goederenwagens te vergemakkelijken. Heden is deze ruimte ingericht als tentoonstellingszaal en kan men er een zeer leerzame verzameling bewonderen o.a; foto's, oude documenten, reiskaartjes allerhande en eertijds gebruikt gereedschap. Een fraai gekleurd muurschema geeft de dwarsdoorsnede weer van een stoomlokomotief type 18. Men beschikt er eveneens over een volledig elektrische stuurinrichting en een gedeeltelijk opengewerkte elektrische motor, terwijl getoond wordt hoe de mechanische overbrenging op de wielen tot stand gebracht wordt.

Verder bevat dit gebouw nog een kleedkamer, een projektiekamer en een vergaderzaal. Deze laatste kan ook dienst doen als filmzaal.

Het sporenkompleks is al even interessant; beginnende bij de ingang met één spoor komt er een uitbreiding tot drie sporen omnog verder te komen tot zeven sporen en waarvan er vier uitmonden in loods II (gebouwd in 1908) en drie in loods III (gebouwd in 1888).

Op de binnenplaats van het rangeerterrein annex remise, de stelplaats liggen, naast een wissel met drie standen ook twee Engelse en vijf enkelvoudige wissels. De binnenplaats is "geplaveid" met gemalen rode baksteen sinds de inrichting van het museum.

Naast het inrijspoor staat een éénarmig signaal met verlichting, dat geheel is teruggebracht in zijn oorspronkelijke staat, en is afkomstig van één der weinige normaalsporige buurtspoorweglijnen nml.;



de lijn GROENENDAAL - OVERIJSE.

Wetenswaard is dat op deze lijn de stoomtraktie het heeft uitgehouden tot 1957. Dan is men overgestapt op de busexploitatie.

Dergelijke seinpalen werden zelden gebruikt bij de N.M.V.B., maar waren wel algemeen in gebruik bij de spoorwegen ter beveiliging van onbewaakte overwegen en beweegbare bruggen.

Wat verder van de loods staat nog een grote weegschaal, afkomstig van de stelplaats PALISEUL en geschonken door de NMVB, groep Luxemburg. Verder is er een waterkraan, uitgerust met een petroleumlantaarn en afkomstig van het NMVB station te MAISSIN.

Men beschikt in het museum zelfs over de zes eerste petroleumlantaarns welke vroeger de NMVB stations verlichtten. Vier zijn nog origineel en komen uit de stelplaats van DIKSMUIDE, wijl de twee overige zijn gekopieerd. Er staan ook een aantal borden opgesteld die vroeger gebruikt werden w.o. "Tramstatie" en "Verboden op de sporen te gaan". Ook kan men zich vergewissen van de verschillende soorten spoorstaven door de NMVB in de loop der tijden gebruikt. Zelfs het paardentramspoor is er te zien.

Vijftig voer- en rijtuigen :

Het museum beschikt momenteel over : vier stoomlokomotieven, een spoorauto-traktor (is een verzwaarde, versterkte of van ballast voorziene spoorauto voor het trekken van goederentreinen), een spoorauto-reizigers, een elektrische motorwagen met metalen koetswerk, een elektrische motorwagen met twee enkelvoudige assen, vijf tweeassige elektrische motorwagens met houten koetswerk, een motorladderwagen, drie pakwagen-traktors (is een gekombineerde bagage- en goederenwagon), een aanhangwagen met schamelstellen (wielonderstel van vier wielen en op zichzelf draaiende assen) met houten koetswerk, veertien twee-assige aanhangwagens, drie rijtuigen-pakwagens, een pakwagen, vier bakwagens, drie platte wagons, drie gesloten wagons, een tankwagen en een tussenloper of een wagon uitgerust met niet alleen een buffer voor spoorwagens (1,435 mt.), maar ook met middenbuffer voor tramwagens (I,-mt.spoor)

Een rijke en fleurige plantengroei geeft het museum een fleurig en landelijk karakter en is geopend zoals te EDEGEM.

NOG ENKELE TIPS VOOR SOORTGELIJKE MUSEA.

UTRECHT / In het oude Maliebaanstation is een belangwekkend Spoorwegmuseum dat enigszins vergelijkbaar is met Schepdaal.

AMSTERDAM/ Aan de achterzijde van het voormalig Haarlemmermeerstation is een rijdend elektrisch trammuseum, en waar men tijdens de week-ends ritten kan meemaken met oude trams uit Nederland en Wenen.

ROTTERDAM / Het rijdend Trammuseum Hellevoetsluis(enkelsmalspoor en stoom).

GOES / Mogelijkheid om rit door de Nederlandse Polders met de stoomtram tussen GOES - BORSELE.

Aan de Duitse grens opereert de Museumbuurtspoorweg tussen HAAKSBERGEN EN BOEKELO.

Als laatste maar zeker niet de minst belangrijke, kan ik nog vermelden dat we hier in België nog beschikken over de Toeristische Tramlijn van de AISNE, met vertrekpunt te PONT d'EREZEE in de Ardennen.

Tot hier een beknopt overzicht van de Trammusea in ons land en in Nederland. De opsteller van deze wenst U allen veel kijk- en rijgenot.

NA DEZE DROGE, MAAR WETENSWAARDIGE LEKTUUR EVEN ONTSPANNEN.

Een meisje van ongeveer 7 à 8 jaar zat op zekere dag zo hartverscheurend in mijn autobus te wenen dat ik , door medelijden bewogen aan de eerstvolgende halte naar haar toe ging en haar vroeg waarom ze toch zulk verdriet mocht hebben. "Ik ben mijn balletje kwijt" snikte het arme kind. Ik denk "och kom" en begin overal onder de zitplaatsen te zoeken maar zonder resultaat. Er was geen balletje te vinden, zodat ik terug naar het kind ga en haar vertel dat er niets te vinden is. Het kind echter zegt heel nonchalant terwijl ze in haar neus zit te peuteren:" Wel dat geeft niets Mijnheer, ik ben er al een ander aan het maken".

Ingezonden door PETIT J.

VERVOLG WATTMAN deel 9 (slot)

9.- LINIE VAN HET PARK.

Stilstand op de Meirplaats. - (zie linie n° 7).

Schouwburg. - (zie linie n° 8)

Snelheid in de Leopoldstraat. - (zie linie n° 8).

Park, Weg voor ruiters. - De Wattmen moeten vermijden zonder noodzakelijkheid te bellen wanneer zij bereden paarden voorbij rijden of tegenkomen op de weg voor ruiters, ten einde de dieren niet te verschrikken en ongevallen te vermijden. Indien het paard door den ruiter niet kan bemeesterd worden moeten de Wattmen hun rijtuig geheel stilzetten.

School Anna BYNS. - Voorzichtig rijden bij het uitkomen der school.

10.- LINIE VAN BORGERHOUT-DEURNE.

Snelheid in de Carnotstraat.- In de Carnotstraat, tusschen de Loos- en Kerkstraten, moet er langzaam en bijna zonder stroom gereden worden, zoowel in het op- als in het afrijden, om desnoods ogenblikkelijk te kunnen stoppen.

Kazerne der Pompiers. - Wanneer het rood licht aan de Kazerne der Pompiers brandt, beteekent dit dat de brandspuit uitrijdt; dan moeten de rijtuigen onmiddellijk stilhouden ten einde de doorgang van het materiaal niet te hinderen. In de dag zal dit teken gegeven worden door een roode vlag.

Stilstand aan de statie van den Buurtspoorweg, Deurne. - Het is aan de Wattmen komende van Deurne verboden nevens de treinen van de Buurtspoorweg te rijden wanneer deze aan de statie te Deurne staan, gezien het gevaar dat er bestaat voor de reizigers die op of af de treinen stappen.

Buurtspoorweg. - De Wattmen moeten altijd hun rijtuig geheel stilhouden eer zij over de sporen van de Buurtspoorweg rijden (vaste stilstanden) (gele plaat) en hun rijtuig maar in beweging brengen nadat zij zich verzekerd hebben dat er geen trein of locomotief



van de Buurtspoorweg nadert ten einde alle mogelijkheid van botsing te vermijden. Indien er een trein of locomotief nadert moeten de Wattmen wachten tot hij voorbij is.

Aan de plaatsen door een wit en rood geschilderde plaat aangeduid moet de Wattman zo langzaam rijden dat hij oogenblikkelijk ter plaats kan stilhouden indien er een trein nadert.

Komende van de Stad. - onder de brug van den IJzerenweg (vaste stilstand, gele plaat); voorbij de statie van de Stoomtram (vaste stilstand, gele plaat); waar de stoomtram de steenweg verlaat, (vaste stilstand, gele plaat); waar hij terug op de steenweg komt, (vaste stilstand, gele plaat).

Komende van Deurne : aan de statie van de Stoomtram, (vaste stilstand, gele plaat); waar de stoomtram de steenweg verlaat (vaste stilstand, gele plaat); waar hij terug op de steenweg komt (vaste stilstand, gele plaat); onder de Poort, vertraging, (roode en witte plaat); voorbij de statie van de Stoomtram, (vaste stilstand, gele plaat).

11. LINIE DER OMEGANCKSTRAAT.

Snelheid in de Carnotstraat (zie linie n^o 10).

Kazerne der pompiers (zie linie n^o 10).

School Rolwagenstraat.

" Kindertuin, Provinciestraat.

Voorzichtig rijden bij het uitkomen der school.

13. LINIE DER ZUIDKAAIEN.

Sporen van den IJzeren weg.- De wattmen moeten altijd hun rijtuig geheel stilhouden eer zij over de sporen van de IJzerenweg rijden, zij mogen het terug in gang zetten nadat zij gezien hebben dat er geen trein in de nabijheid is.

Het is hun streng verboden vóór een aankomende trein door te rijden.

Ook nadat een voorbijrijdende trein het tramspoor verlaten heeft



mogen de wattmen niet onmiddellijk doorrijden; wanneer de trein stopt, komen gewoonlijk de laatste wagons achteruit, zij zouden also met het tramrijtuig in aanraking kunnen komen.

N.B. - De Wattmen moeten de bijzondere voorschriften kennen die de lijnen betreffen waarop zij dienst doen.

De kandidaten, eer zij de dienst beginnen op een lijn moeten kennis nemen der bijzondere voorschriften die deze lijn betreffen.



BIJ MISTIG EN VETTIG WEER, MET VEEL VOORZICHTIGHEID RIJDEN.

N.V.D.R. Deze laatste raadgeving is nog steeds, na vele jaren, van bijzonder groot belang.

Bij toepassing van deze gouden stelregel zal er U veel leed bespaard blijven.

