



'T

V O S S

KE

MAANDBLAD van de V - O - S - S v.z.w.

- 1 - 12 - 1982



VRRIENDEN v/h
OPENBAAR
STADS- en
STREEKVERVOER

VZW nr 10.906

ISSN 0770/9080

Maandblad van de "Vrienden v/h Openbaar Stads- en Streekvervoer".
Lidgeld : 150 F voor alle personeel van openbare vervoerbedrijven.
175 F voor alle anderen.

Bankrekening : 220/0493353/47 op naam van MIA GYS.

=====

VANWEGE HET BESTUUR

Volgende maand wordt de eerste -statutaire- algemene ledenvergadering gehouden. Hierop worden twee nieuwe bestuursfuncties verkozen. Volgens onze reglementen dient elk bestuurslid om de twee jaar opnieuw te worden verkozen. Daar we in 1983 reeds twee jaar bestaan moeten dus de eerste bestuursleden terug worden gekozen. Dit zijn, dit jaar, de heren Raymond Poot (welke zich herkiesbaar stelt) en Eric Morbé. Deze laatste gaat in 1983 ons vaderland dienen en neemt hierdoor dus zijn ontslag als bestuurslid. Wie graag in aanmerking komt voor de functie van onder-voorzitter of penningmeester, wordt verzocht vóór 25 dec. dit (schriftelijk) aan het secretariaat te melden.

Statutaire algemene ledenvergadering

Deze heeft plaats op 10 jan. in Centrum - Zurenborg te 20 uur stipt.

- Agendapunten:
- 1) verkiezing onder-voorzitter en penningmeester.
 - 2) bespreking van de kastoestand in het voorbije jaar en overzicht van onze activiteiten.
 - 3) bepaling prijs lidgeld voor 1983-'84
 - 4) vaststelling van de wijze hoe we onze medewerkers, voor hun gemaakte kosten, kunnen vergoeden.
 - 5) programma bespreking voor het komende jaar.

Verrassing op deze vergadering: al wie van sensatie houdt kan -enkel en alleen op deze vergadering- iets kopen waar hij geen spijt zal van hebben !

Trammuseum Edegem

Het eerste seizoen van het Antwerps trammuseum was een enorm succes. Op de 5 maanden dat het toegankelijk was (enkel in de weekeinden en op feestdagen) telde men zo maar eventjes 17.051 bezoekers, met een record van 1129 op 24 okt.

Vanaf pasen volgend jaar is het weer toegankelijk voor al wie nog niet is geweest en ook voor hen die er nog eens een bezoekje willen brengen.

De MIVB is begonnen aan de opknapbeurt van MW 4550. Momenteel heeft men de slechte delen -en dat zijn er heel wat na 12 jaar te hebben buiten gestaan- verwijderd.

Modernisering op bussen

Er werd een programmeerbare chip ontworpen welke, van achter, op elke wagen of bus kan worden gemonteerd.

Wanneer de chauffeur in de achterruit schakelt gaat automatisch een stemgeluid, via een luidspreker, werken. Deze verwittigt de mensen, welke zich achter het voertuig bevinden, dat het gaat achteruit rijden.

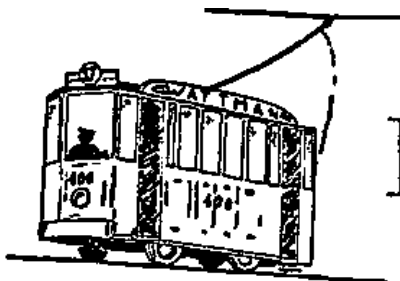
De nieuwigheid kreeg als naam : 'Panasonic Car-Back-Alarm'.
(Uit Openbaar Vervoer nr 5 van mei 1982).

=====

== DENK OM UW KANDIDATUUR VOOR DE VERKIEZING - vóór 25 december !!! ==

=====

M I V



I N F O

MIVB

Op 5 okt had de officiële inhuldiging plaats van -weer eens- een nieuw stuk echte metro in Brussel.

De stellen rijden bovengronds behalve aan de stations. In station 'Beekkant' splitst de lijn in 1A naar Laken, via de stations : Ossegem, Simonis, Belgica, Pannenhuis en Bockstaal. Lijn 1B rijdt naar Anderlecht door de stations : Weststation, Jacques Brel, Aumale en Sint Guido.

Alles samen 6 km en 135 miljoen exploitatie kosten extra per jaar (de NMVB en andere MIV's zullen wel bezuinigen).

Vanaf 6 okt konden de reizigers dan van deze verlenging genieten. Het vak Beekkant - St Guido werd om 13 uur voor het publiek open gesteld en Beekkant - Bockstaal vanaf 17u30.

Dure trams: Onze hoofdstad zal het zonder hun -zo begeerde peperdure-luxe trams moeten stellen. De 81 wagens, van omstr 43 miljoen per stuk, zal Brussel enkel krijgen nadat het bewezen heeft deze nodig te hebben. Naar men vertelde zou er, tijdens een bezoek op 20 nov, bij BN gezegd zijn dat het geld wat hiervoor was uitgeschreven nu gebruikt zou worden voor Antwerpse en Gentse trams (En de zo nodige Antwerpse bussen?).

MIVG

Overloopwissel eindp. Liefkenbrug: op 4.10 werd hier een, reeds gebruikte, wissel geplaatst.

Nieuwe halteplaten: sinds 7.10 is men begonnen de halteborden van buslijnen 9/90 en de lijn 'L' (tot St Denijs-Westrem) door het nieuwe nationale type te vervangen. Nadien zullen de andere lijnen ook volgen.

De oude halteplaten worden bij de MIVG aan 100f per stuk verkocht. Tracé Botestr. - Liefkenbrug onder stroom: op 19.10 werd deze verlenging in Wondelgem, aan het net aangesloten.

Nieuwe signalisatie: op 20.10 heeft de nieuwe overwegsignalisatie van tramlijn 22, enkele uren, op proef gewerkt.

Ze bestaat uit 1 of meer Sint Andrieskruisen (zoals bij de spoorwegen) en rode knipperlichten, voor het wegverkeer. Voor de trams is er een signalisatie met bijgevoegd geel controlelicht, ongeveer 70 meter vóór deze inrichting is, op de palen, een contact geplaatst waardoor de trams ze automatisch kunnen bedienen.

Men vindt ze op lijn 22 aan de Braemkasteelstr en Jozef Wautersstr te Gentbrugge. Op lijn 10 aan Blaisantvest en Opgeëistenlaan (Rabot). Ook lijn 1 heeft ze aan de Roodborstjesstr en de Botestr in Wondelgem.

Eerste proefrit op nieuw stuk: de 22ste okt, rond 9u, reed PCC 05 een proefrit op het nieuwe tracé. Met op de film "Extra dienst" werd tot de Liefkenbrug in Wondelgem gereden.

Overwegsignalisatie: deze kwam in dienst op 25.10 voor de lijnen 1, 10 en 22.

Verlenging tramlijn 1 in dienst: tot de Liefkenbrug (Industrieweg grens Evergem) werd door PCC 31 op 30.10 ingereeden.

Eerste aanrijding op het nieuwe stuk: omstreeks 12u15 deed zich al de eerste zware aanrijding voor. PCC 16, komende van Wondelgem, werd aan de (door signalisatie beveiligde) overweg Botestraat door een 'mini' aangereeden. Hierdoor ontspoorde de tram en kwam een 10 tal meter verder tegen de verhoogde halte tot stilstand. Uit de totaal vernielde auto werd een zwaar gewonde bestuurder gehaald. De lijn diende tot omstr. 14u reeds terug tot de Botestraat ingekort te worden.

STIC (Charleroi)

De Stic zou van de NMVB een 20-tal 6100-den over nemen en groen/grijs schilderen (kleuren van de stadstrams). De type 'S' wagen 9300 is reeds over gekocht en wordt momenteel tot werkwagen omgebouwd. De stadstram van Charleroi zou het oostelijk gedeelte van de semi-metro gaan exploiteren. Het lijngedeelte Beaux-Arts naar Châtelet (Cantenaire) is reeds beschikbaar en het stuk naar Gilly zal worden aangelegd.

TRONDHEIM (Noorwegen)

Met één stem meerderheid besloot de gemeenteraad de twee nog resterende tramlijnen te verbussen. Dit niet tegenstaande nieuwe trams zouden worden besteld.

DETROIT (USA)

In juli begon men met de aanleg van de 4,6 km lange "People Mover" (zie 't VOSSke van okt).

(Uit Het Openbaar Vervoer nr 293).

KEULEN

Net vóór het begin van de voetbalwedstrijd, voor de UEFA-Cup, tussen FC Köln en Glasgow Rangers, kwam een van de Schotse supporters onder een tram terecht. De ongelukkige overleed, waarna vier van zijn vrienden de tram bestormden. De trambestuurder nam de vlucht, achterna gezeten door de woeste supporters. Na het stukslaan van de tramruiten konden de passagiers ook ontkomen aan de woedende Schotten welke hun verongelukte kameraad wilden wreken.

(Uit de Nederlandse krant de "Haagse Courant" 4.11.'82).

BREMEN

Op 11 nov reed, omstr. 7u30, een tram van lijn 10 (MW 809+BW 909) op een stilstaande wagen van lijn 2. De aanrijding had plaats aan de halte "Waller Strasse" en was zo hevig dat de MW en BW van lijn 2 in elkaar gedrukt werden en ontspoorde. Het duurde ongeveer 2½ uur voor alleer het tramverkeer, op dit vak, weer normaal kon rijden.

MW 809 zal heel waarschijnlijk worden gesloopt.

(zie foto op de volgende bladzijde)

NEDERLAND

Utrecht

Nieuwe tram- en busstelplaats: deze werd op 29 okt officieel in gebruik genomen.

Open deur: een dag later kon het publiek met deze nieuwe aanwinst en de tram kennis maken. Er was echter nog geen vergunning om per-

sonen met de tram te vervoeren. Men kon wel de 5004 (welke buiten stond opgesteld) bewonderen.

Levering nieuwe trams: begin okt kwam de 5006. Hiervan ging het ene gedeelte eerst naar Londen. Daar werd het tentoongesteld en kwam op 27 okt naar Utrecht. De 5007 werd eerst, op 30 en 31 okt, op het Utrechtse Stationsplein aan het publiek voorgesteld alvorens te worden afgeleverd. Ook in Bazil, op de Spoorwegvakbeurs, stond tot 7 nov een van deze trams (nr 5005). Op 12 nov kwam de 5008 in Nieuwegein aan. Op 1.10 kwam 5004 en de 5005 op 13.10.

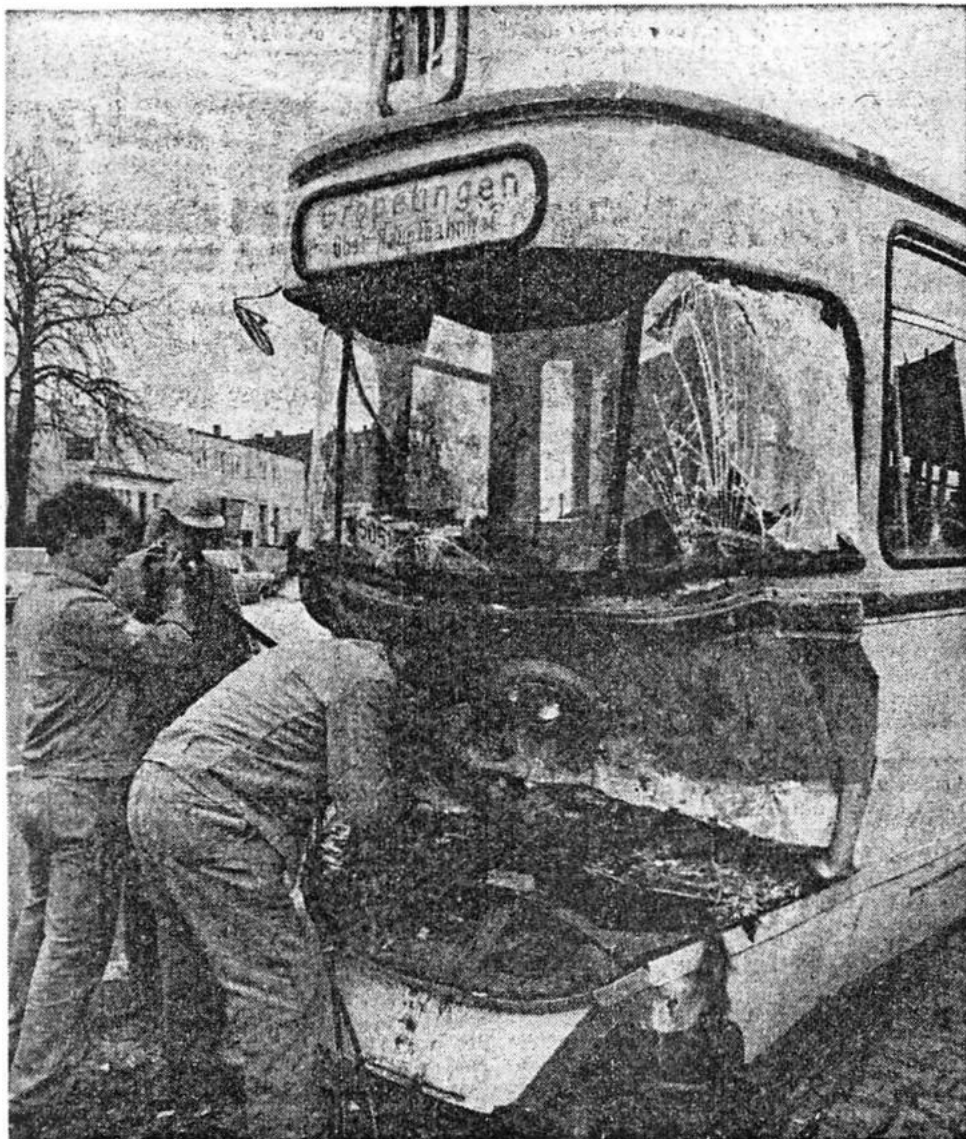


Foto van de zwaar gehaverde MW 809, van lijn 10. Deze zal zeker worden gesloopt.

Foto uit de Duitse krant "Weser Kurier" van 12.11.

Tram 10 rijdt met duizelingwekkende vaart door de stad. Natuurlijk overbevolkt. Een jongeman staat plotseling op en geeft zijn plaats aan een heer die rechtop stond.

Als hij een minuut gezeten is, zegt de meneer in kwestie: — Die jeugd van vandaag, die jeugd van vandaag! 't Is verschrikkelijk. Beleefdheid zit daar voor geen vijf centiem meer in.

— Maar meneer, zegt een andere reiziger, daar hebt u toch niet van te klagen. Kijk eens aan, u krijgt juist een zitplaats.

— Ja, zegt de aangesprokene, maar mijn vrouw moet nog steeds buiten op het balkon blijven staan.

AMSTERDAM

Fietsabonnement: sinds 11.10 heeft men in Amsterdam een fietsabonnement (om de fiets op de metro en buslijn 36F mee te nemen). Dat is een reductie-abonnement dat bij het normaal wordt gevoegd.

Beveiliging voor nachtbuschauffeurs: eind november werd begonnen met het plaatsen van een 'geldkluis' op de nachtbussen. Voor de veiligheid van de bestuurders hebben deze geen sleutel om ze te openen. Door middel van stickers maakt men het publiek er attent op dat deze sleutel niet op de bussen aanwezig is. De reizigers worden ook verzocht om met gepast geld te betalen. Deze maatregel werd getroffen nadat enige chauffeurs waren overvallen.

(Uit Het Openbaar Vervoer nr 294 /nov '82).

HTM

Reizigersstijging: in de ochtendspits zou, op de trams, het vervoer met 12% zijn gestegen en 's avonds plus 6%.

Sloop 1200-den: van de 1224 werd de kop afgebrand, om later op de 1210 te worden geplaatst. De 1220 werd op 22.9 gesloopt / 1208 op 27 en 28.9 / 1218 op 28.9 / 1214 de 11 de okt / 1202 op 14.10 en de 1224 op 12 okt.

De 1217 wordt door de brandweer als proefwagen gebruikt.

Van de vier resterende wagens (1210, 17, 27 en 28) kan men de 1227 en 1228 nog regelmatig, als leswagen, zien rijden.

De 1207 werd tot de oranje slijpwagen nr H 23 omgebouwd. Nummer 1227 gaat naar de Amsterdamse museumlijn en de 1228 wordt door, zijn bouwer, BN (La Brugeoise) gekocht. PCC 1210 zal, dank zij het 'Haags Bus Museum' en de STERN (Nederlandse vereniging voor belangstellenden in het openbaar vervoer), als museumwagen bewaard blijven. Naar men ons vertelde zou de 1210 doorgebrande motoren hebben, en -zoals be- wezen tijdens de afscheidsrit op 14.8 - is de 1217 nog geheel rij- vaardig. Daarom lijkt het ons een beetje eigenaardig dat de 1210 in- plaats van PCC 1217 blijft behouden.

Sloop 1000-den: het is wel reeds heelwat geleden dat de 1015 werd ge- sloopt, maar we vernamen het pas nu. De wagen viel onder de slopers- hamer op 22 en 23 dec. '81.

Reeks 1300: nu de wagens uit de 2100-serie stelselmatig buiten dienst worden gesteld, komen de 1300-den ook 'los' in dienst. Ook op de lijnen 1 en 10 (waar ze anders zeer zelden te zien zijn) wordt nu met losse 1300-den gereden.

Buiten dienst stelling van de 2100-den: de reeks 2101-2130, gebouwd in 1974 (de eerste nr 2101 werd op 12.2.'74 geleverd en de laatste nr 2130 op 15.11.'74) bij La Brugeoise, worden nu uit de reizigers- dienst genomen. Hiervan zullen de onderstellen en motoren naar BN gebracht worden, waar men er een nieuwe carrosserie van het type 3000 zal op zetten (zie 't VOSSke nr 10 blz 7).

Levering 3000-den: 3051-22.9 / 3053-4.10 / 3052-13.10 / 3054-27.10 / 3055-5.11 / 3056-17.11 en de 3056 op 24 nov.

Haagse trambestuurders als 'boksbal': op 18.10 werd, aan de halte 'Grote Marktstr' van lijn 6, zonder aanleiding een trambestuurder in zijn gelaat geslagen. De dader (een 18 jarige) kon door de politie worden gegrepen. (Nederl. krant "Binnenhof" 19.10.).

Zaterdag 6 nov -in de late avond- hebben 4 jongens, tussen 15 en 17 jaar, een trambestuurder wat rake klappen in het gezicht gegeven. Omdat ze (op lijn 10) tijdens de rit zich nogal iritant gedroegen, verzocht de bestuurder hen t.h.v. de lijnbaan af te stappen. Hierop begonnen ze hem met z'n vieren als 'boksbal' te gebruiken. Ook bleek dat het viertal, dat door de politie kon worden ingerekend, de bekle- ding van een stoel en een bank hadden vernield. (Nederl. krant "Sie- gel" 8.11.).

RET

Levering ZGT (Zwevende Gelede Tram): 720-30.9 / 721-14.10 / 722-29.10 en de 723 op 11 nov.

Eerste zware aanrijding met een ZGT: op 18.10 (om 8u15) botste de 714 van lijn 1 frontaal op de 305 van lijn 5. Dit gebeurde, aan een wis- sel, bij het Stationsplein. Beide bestuurders werden licht gewond en er was grote materiële schade. Het voorste deel (A-bak) van de MW 305 zal vermoedelijk worden gesloopt en de 714 waarschijnlijk terug naar Dúwag voor herstelling.

Moelijkheden met de ZGT (700-den): sedert 5 okt staat de 701, met zware schade, in de centrale werkplaats. Deze liep hij op nadat, op

lijn 1 aan de Honingerdijk, de tandwielbak van het achterste draaistel was losgeslagen. Hierdoor ontstond ernstige schade aan de karrosserie.

Op lijn 1 (welke intussen volledig met de 700-den was uitgerust) begon het klachten te regenen. Zo meldde men storingen aan: radio, TV zend- en ontvangapparatuur, telefoon, gehoorapparaten en zelfs pace makers. Dit gaf hen al vlug de naam van 'Zeer Grote Teleurstelling' (ZGT). Op 25 okt werden alle nieuwe trams onmiddellijk uit de dienst genomen. Hierdoor moesten weer de oude wagens de straat op. Zo zag men de 'Kleine Schindlers' welke reeds grotendeels buiten dienst stonden en zelfs de MW 15 (met zittende ontvanger) weer rijden. Vanaf 1 nov kon men de eerste 700-den (709, 711, 715 en 717) weer zien rijden op lijn 1.

De oorzaak lag in de terugvoering van de stroom aan het net. Voorlopig - tot men een oplossing heeft gevonden - heeft men deze recuperatie, door het aanbrengen van condensatoren, onderbroken.

Wagen 704 in Düsseldorf: op 1 nov werd deze naar de Reinbahn gevoerd, welke op haar net de stuurbare assen wil testen en geluidsmetingen nemen. Men was van plan deze in de week van 15 nov te houden.

Allan-trams: buiten dienst staan reeds de stellen: MW's 128 en 134 en BW's 1024 en 1029. De volgende kan men dit jaar nog (voor het laatst) in de winterdienst zien: 109+1040, 115+1033, 130+1050 en 131+1042.

Een unicum, bij deze wagens, is dat men op de balkons en in de bijwagens mag roken. Ook dat hier nog een wandelende ontvanger dienst doet is, in deze tijd, iets uniek.

Men kan ze op de lijnen 2 en 12 nog gaan fotograferen op de volgende uren: 's morgens als dienstwagens 10, 14 en 15

Vertrek uit remise Hilledijk 6u48, 6u58 en 7u 28.

" van Charlois : 7u15

" " Maashaven : 7.37/ 8.09/ 8.17/ 8.25/ 8.57/ 9.05 en 9u12

" " Tuinenhoven: 7.15/ 7.47/ 7.55/ 8.03/ 8.35/ 8.43 en 8u50

In de namiddag als dienstw. 2, 10 en 14.

Vanuit remise Hilledijk 13u33, 14u36 en 15u31.

Vertrek van Charlois : 13.50/ 14.53/ 15.07/ 16.04/ 16.16 en 17u21

" " Maashaven : 15.40/ 16.29/ 17.01 en 17u17

" " Tuinenhoven: 14.23/ 15.26/ 15.40/ 16.05/ 16.37/ 16.49/
16.53/ 17.23 en 17u41.

's Middags kan men de 2e dienstw. als lijn 2 zien rijden. Om 16u49 kan men aan het eindpunt Tuinenhoven twee Allan-stellen zien staan.

Proefritten op de sneltramlijn: tussen Capelsebrug en de President Rooseveltweg, te Ommoord, worden sinds 1 nov al testritten gereden.

Aan de overwegen staan (door de tram beïnvloede) verkeerslichten.

Experiment haltes voor blinden: op 25 nov is men in R'dam gestart met een lovenswaardige proef. In de wijk Kralingen heeft men een halte uitgerust met, aan het begin en einde hiervan, dwars in het voetpad geplaatste witte geribbelde tegels. De stoeprand en de instapplaats zijn voorzien van rubbertegels. Hierdoor kunnen blinden en slechtzienden voelen waar de bus of tram stopt.

Als dit experiment meevalt worden vanaf volgend jaar alle haltes in Rotterdam hiermee uitgerust.

ENHABO

De volgende bussen werden van een trekhaak voorzien: 105, 106, 110, 114 en 118. De aanhangwagens voor fietsen (zie 't VOGGke 18 blz 3) kregen de nummers 14 tot en met 13.

ARNHEM

De eerste nieuwe trolleybussen (reeks 135-142* kwamen in dienst, dit

was de 135 op 22.9 en de 136 op 14.10.
(Uit Het Openbaar Vervoer nr 293 - okt '82).

MIVA - PRE-METRO

Offertes Station Fr.V.Eden: op 16.11 had, op de zetel van de 'Bijzondere Studiedienst' van de pre-metro, de aanbesteding plaats voor de bouw van het metrostation 'Frederik Van Eden (op Linker Oever) en de dubbele koker onder de Blancefloerlaan, eveneens voor de open helling aan de Waterhoenlaan.

De volgende prijzen kwamen binnen: Deze offertes zijn inclusief BTW. Het station zal 2 niveaus krijgen. Het bovenste wordt lokethal en techn. ruimte op -12m. Daar onder komen de perrons. Vanuit dit station wordt een koker (met open helling) gebouwd van 420m, richting Zwijndrecht.

De prijzen tussen haakjes is deze van een variant. Alle kostprijzen zijn in miljoenen uitgedrukt.

Dit is dan de eerste stap naar de -zo lang verwachte- metro onder de Schelde.

(Gaz. V. Antw. 17.11.'82).

Bouw koker Ten Eeckhovelei: op 1 dec start men met de bouw van de koker, en open helling, aan de Ten Eeckhovelei in Deurne. Deze situatie zich volledig tussen het Schijn en de Ten Eeckhovelei (achter de huizen). Het is het eerste vak van de sectie ten westen van de Schijnpoortbrug. De koker wordt 105m lang en de helling 94m.

Het stukje is een verlenging van het deel dat uit station Astrid via de stations Elisabeth, Handel en Schijnpoort tot de Schijnpoortbrug loopt. Hier zal het tracé zich splitsen. Eén deel gaat richting Ten Eeckhovelei en het andere langs station 'Sport' noordwaarts en krijgt, even voorbij het Sportpaleis, een ondergrondse keerlus.

De werken worden niet met het metroschild gebouwd. Door de bodemgesteldheid en ligging kan men de ruwbouw volledig bovengronds uitvoeren. De N.V. Algemene Onderneming Van Laere zal trachten deze klus in 20 maanden te klaren.

(Gazet Van Antwerpen 23.11.'82).

MIVA

Nieuwe wasinstallatie: in de week van 27 okt werd begonnen met het bouwen (vermoedelijk) voor de bediening van de wasinstallatie te bouwen. Omstreeks 9.11 werden de borstels geplaatst.

Tramlijn 24 wordt misschien 360m langer: Nu men toch met de werken aan de Herentalsebaan bezig is, heeft de WEVA (Werkgroep Verkeer Antwerpen) voorgesteld om lijn 24 -in Deurne- tot aan de Planebruggestr te verlengen. Deze werken zijn hiervoor een goede gelegenheid. Miva zou hiermee akkoord gaan, nu is het wachten op wat het bestuur van 'Groot Antwerpen' hierop zal zeggen. Door deze verlenging zal lijn 24 dan weer wat dichterbij de wijken Deurne-Zuid, Borsbeek en Wommelgem komen.

Als het lukt zullen eind 1983-begin '84 de trams 360m voorbij het huidige eindpunt een nieuwe keerlus krijgen.

(Gaz.V.Antw. 28.10.'82).

'Strip-tram' PCC 2121: Omdat op de Boekenbeurs de stripverhalen -dit jaar- in het zoeklicht stonden, zocht men naar leuke initiatieven.

1. CEI	380,2	(378,7 en 378,5)
2. Antw. Bouwwerken Verbeeck	392,8	(381,3)
3. Van Laere	413,2	(401,3)
4. BWW	415,8	(409,6 en 413,1)
5. Franki	431,2	(420,1 en 559,9)
6. SBBM	435,1	
7. Van Rijmenant	450,0	(440 en 448,1)
8. Strabag Bau	451,4	(439,5 en 418,5)
9. EGTA	454,2	(444)
10. De Meyer	454,9	
11. MBG	462,4	(436,5)
12. Cité Biaton	466,8	
13. J. Denuil	469,3	
14. Sotrah	478,7	(477,4)
15. Van Riel & Van den Berg	483,9	(490,9)
16. P. Rogiers	485,3	
17. Betonac	508,2	
18. Ballast en Nedam	531,8	
19. Bulfinger & Berger	677,9	
20. Heitkamp	893,0	

Zo kwam men op het idee van een 'Strip-tram'. Eerst werden 10-tallen papieren trams getekend en beplakt om tot de uiteindelijke creatie te komen. Nadat iedereen te vreden was, over het resultaat, kon mr Leo Loedts met tekenen beginnen. Met behulp van dia-projecties (net als de bloemen- en kindertrams) en minuskule borsteltjes klaarde hij deze karwei in slechts 3 weken.

Op 5 nov (vanaf 9u30) werd de tram aan de pers voorgesteld. Na een receptie, in de refter van de nieuwe Niva-gebouwen, werd hij door 'Jerommeke, Robbedoes en Lucky Luck' uit de papieren coulissen gestript en door de aanwezige strip-tekenaars geïnsigneerd. In totaal staan er 50 stripfiguren op de tram. Deze werden in volgende volgorde getekend :

Aan de deurenzijde (te beginnen links naast de voordeur): Sammy, Kattamarin, Asterix, Adhemar, Nero, Snolleke, Snoe, Robbedoes (midden-deur), Guus Flater, Bertrand, Robert, Wiske, Suske, Franka, Billie en Bollen, Sloeber en links naast de achterdeur Yoko Tsuno.

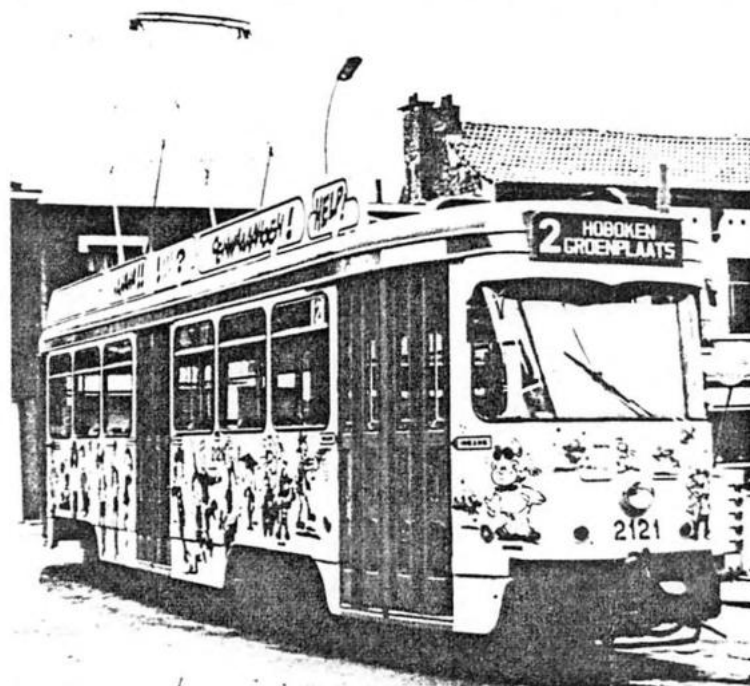


Foto: PCC 2121 aan het eindpunt van lijn 2, te Hoboken, op 12 november '82. (Archief Wattman).

Figuurtjes aan de niet-deurenkant :

(Van voor naar achter) Annie en Peter, Opa, Rode Ridder, Natasja, Lucky Luke, Donald Duck, Rob v/d rovers, Jommeke en Flip, Filiberke, Annemieke en Rozemieke, Gobelijn, Storm, Conan, Alex, Yakari, Koene Ridder, Kuifje en Bobbie, Corto Maltese en tot slot de Blauwe Bloezen.

Op de kop: links Kramikske, boven de lamp 2 Smurfen en de Smurfin, rechts staat Olivier Blunder.

Achterkant: rechts Kale en Baard en links Lowietje.

Al deze 'kindervriendjes' staan op een lichtgrijze achtergrond. De volgende uitgeverij verleenden hun medewerking: Dupuis, Dargaud, Oberon, Het Volk, Casterman, Standaard en De Dageraad.

Striptram in dienst: op 5 nov kwam hij vanaf omstreeks 11u50 in dienst. Dit was op lijn 2 waar hij, voor de verdere duur van de Boekenbeurs, in dienst bleef. Sinds 18.11 staat hij weer in zijn normale stelplaats nl loods Groenenhoek. Hij kwam op 18 nov op lijn 15, (men kan hem nu vinden op de lijnen 8, 10, 11 en 15).

Vrijdag 26.11 had hij een aanrijding en werd naar de Centrale Werkpl. gebracht.

Rood/witte trams en bus: bus 591 kwam op 29.10 uit de CW. De PCC 2106 verliet de CW op 4 nov gevolgd door de 2107 op 18.11.

Vervolg overzicht "HET BUDAPESTER-MATERIEEL" V/D N.Z.H.V.N.

Voor het eerste deel zie 't VOSSke van mei 1982 nr 13 blz 7.

In dit deel zou ik graag wat meer vertellen over de smalspoorserie MW A 451-459 en de BW 451-456.

Deze MW's en BW's waren op het smalspoornet v/d NZHM in de provincie Noord-Holland in feite de 1ste 'Blauwe Trams'. Al het andere smalspoormaterieel had bij de indienststelling andere kleuren. De smal-

spoor-Budapesters werden in 1924 in dienst gesteld. De enigste 2 zichtbare verschillen tussen de normaal- en de smalspoor-Budapesters waren de draaistellen en de panto's. In het eerste deel memoreerde ik al dat van het normaalspoormaterieel één van de 2 panto's werd verwijderd; dit vanwege het hoge stroomverbruik. Daarentegen bleven de smalspoor-Budapester-mw's de twee pantograven behouden.

Bij het begin van de indienststelling reed het smalspoor-Budapester-materieel in de formatie A-B-S (A voorop) en soms wel A-B-B-S. In de jaren dertig reden de tramtreinen in de samenstelling B-A-S. Bij het rijden in deze formatie waren alle bw's voorzien van een stuurstand in één van de kopeinden. Als enigste bw had de B 463 echter aan beide kopeinden een stuurstand.

In 1931 kwam de normaalsporige A411 naar het smalspoornet en werd daar in dienst gesteld als A459. De A410 kwam in '33 als A458 in gebruik op de lijn Amsterdam-Zandvoort. (In 't VOSSke 13 noemde ik per abuis ook de A412. Ik bedoelde echter de B412!). De bijwagens B410 en B411 kwamen op het smalspoornet in dienst als bw B465 en B466. Tot op zaterd. 30.3.'57 reden de smalspoor-Budapesters op de lijn Amsterdam-Zandvoort, daarna nam de autobus het van hen over. Bijna alle Budapester-rijtuigen werden gesloopt. Gelukkig is een bw van dit materieel bewaard gebleven. Het is de B464, die thans wordt geres- taureerd. Waren de smalspoor-Budapesters niet alleen als eersten in dienst gesteld met de bekende NZH-kleuren, zij waren tevens ook de laatste aangeschafte rijtuigen voor het smalspoornet.

Hoofdgegevens smalspoorrijtuigen A 451 - 459, B 451 - 466:

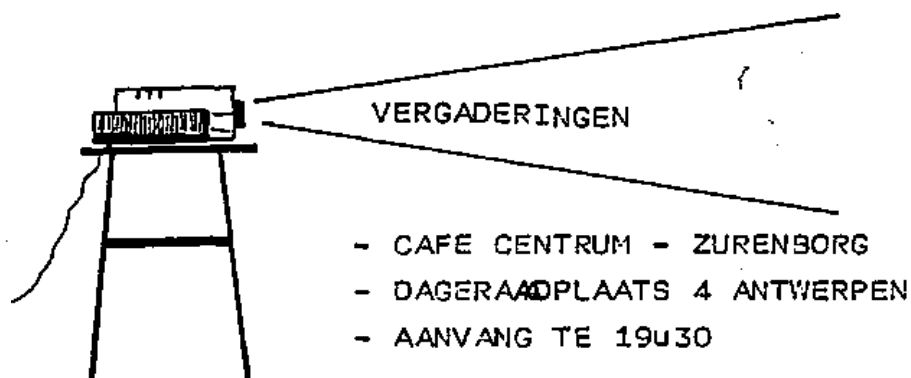
Gewicht motorwagens	: 34.500 kg
Motoren	: 4 EEC-motoren à 140pk omgebouwd
Maximum snelheid	: ca 80 km/uur
Gewicht bijwagens	: 20.200 kg
Breedte	: 2,346 meter
Lengte over de buffers	: 15,100 meter.

Bronvermelding:

J.F. Smit "De geschiedenis v/d Blauwe Tram; een eeuw streekvervoer van Scheveningen tot Volendam";

L.J.P. Albers: "De Blauwe Tram; 1924-'61".

Bewerkt door: mr Frans Wellner - Baarn/Nederland.



13 dec: Eiland Man en Slackpool, door R. Poot

10 jan: Statutaire Algem. Ledenverg. met dia's over mooie hoekjes, om te fotograferen, op het Antwerpse tramnet (meestal PCC's), door J. De Ceulaerde.

14 feb: Geschiedenis v/d Antwerpse tram + verkoop van de meeste van deze dia's (door loting), door J. De Ceulaerde.

 - Tot slot wensen wij nog aan al onze leden een vrolijk kerstfeest en
 - voorspoedig nieuwjaar !!

Verantwoordelijke uitgever: DE CEULAERDE JACQUES
TWEELINGENSTRAAT 82
2000 ANTWERPEN

03 / 235.26.77

Maandblad van de "Vrienden v/h Openbaar Stads- en Streekvervoer" ofwel de VOSS.

Niets uit dit blad mag worden overgenomen zonder schriftelijke toestemming van het bestuur.

Alle, door de leden, ingezonden informatie valt onder de verantwoordelijkheid van de inzender.



**typo - offset
drukkerij frank rypens**