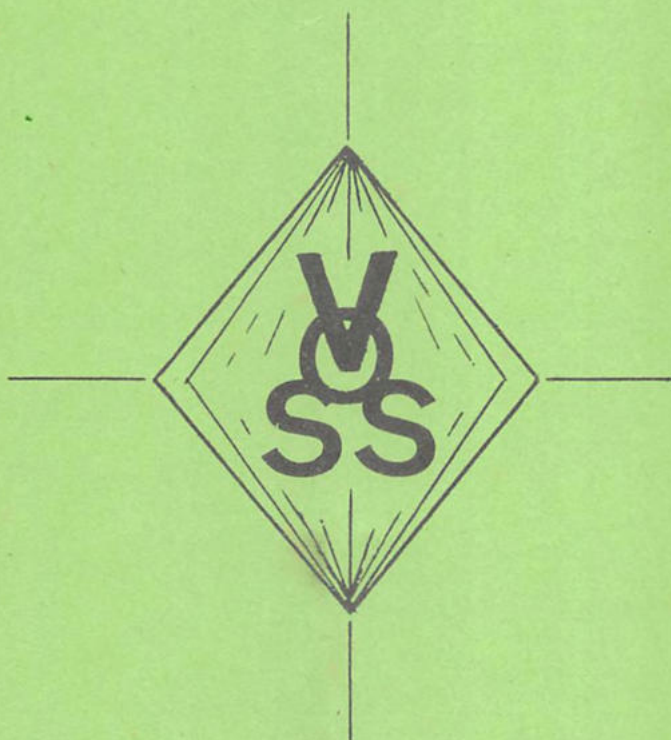




'T

V O S S

KE



Maandblad
V/D UOSS vzw

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

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

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

Samenstelling van het bestuur:

Voorzitter:
De Coulaerde Jac
Tweelingenstraat 82
2018 Antwerpen

03 / 235.26.77

Secretariaat:
Gys Mia
Tweelingenstraat 82
2018 Antwerpen

Onder voorzitter:
Poot Raymond
Mercatorstr 132/14
2018 Antwerpen

Penningsmeester:
Jacobs Leo
Jan Van Musenel. 15
2960 Muizen

Het verenigingsjaar loopt van 1 april tot en met 31 maart.

De lidprijs bedraagt : 200 F (voor het hele gezin). Hiervoor ontvangt men elf maal per jaar het maandblad.

Het lidgeld kan gestort worden op :

Bankrekening:
220-0493353-47
Op naam van
Gys Mia

Postrekening:
000-1417752-97
Op naam van
De Coulaerde Jac

Losse nummers : 30 F

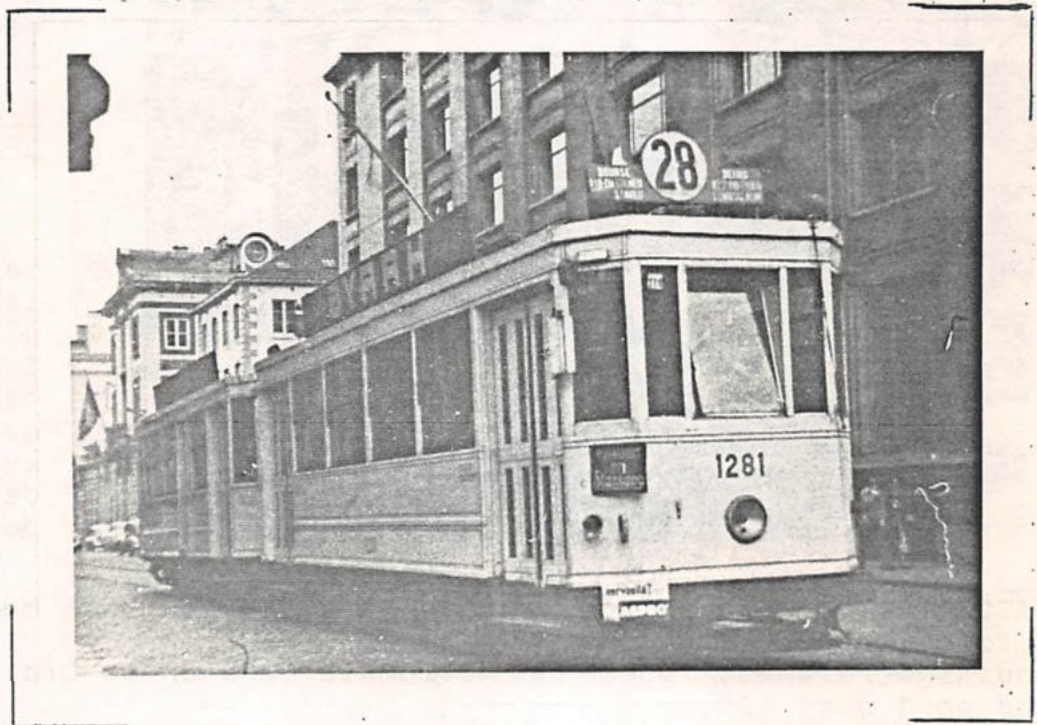
Alle door de leden ingezonden informatie valt onder de verantwoordelijkheid van de inzender. Het bestuur heeft het recht ingezonden stukken in te korten of te wijzigen, zonder de essentie hiervan te schaden.

MIVB-lijn 28 in de Wetstraat, Standard motorwagen nr 1281, in 1958.

Op 16.8.1913 kwam lijn 28 in dienst tussen de Beurs en de Georges Henrilaan.

Lijn 28 reed voor het laatst op 24 nov. 1969.

Negatief:
Mr Roger
Bartho-
lomees.



80 Jaar elektr. tractie op lijn 8

Vóór 9 okt 1903 : op 1 april 1885 startte men met de aanleg van een paardetramlijn tussen de L. Leemstraat/Van Luppenstraat (de "Wandelende Jood") en de Komedielaats.

Deze kwam in dienst op 6 juni 1885 en werd in september 1886 tot

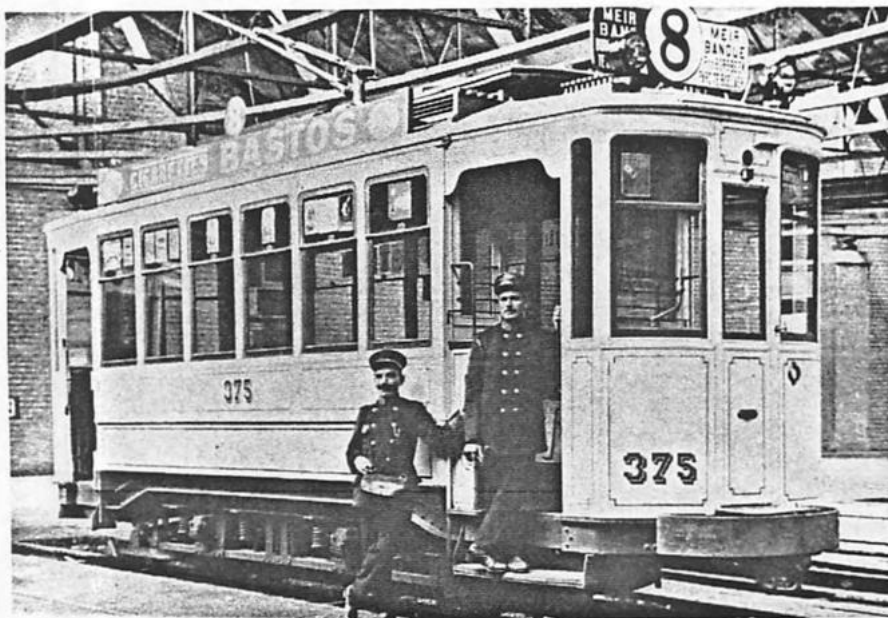
Plaatsbewijzen uit die periode



Gewone rit

Aansluiting (correspond.)

De elektrificatie: De negende okt is het juist 80 jaar geleden dat de eerste elektrische wagens op de "Lijn v/d Lange Leemstraat" werden ingezet. Er werd gereden tussen de "Wandelende Jood" en de Meirbrug, langs de L. Leemstr., Leopoldstr., Leopoldpl., St. Jorispoort, L. Gasthuisstr. en de Huidevettersstraat. De trams droegen een rood koersbord. Ongeveer een jaar later (14.11.'04) werd vanaf de Leopoldplaats via de Leopoldstraat, inplaats van de L. Gasthuisstraat, heen en weer naar de Comedieplaats gereden.



De nog niet omgebouwde VA 375 in loods "Groenenhoek", 1920-1925.

Neg: MIVA
Foto: archief
Wattman.

Een eerste verlenging had plaats op 30.9.1911, toen werd de lijn (met een rood/wit koersbord) tot de "Gitschotel" door getrokken.

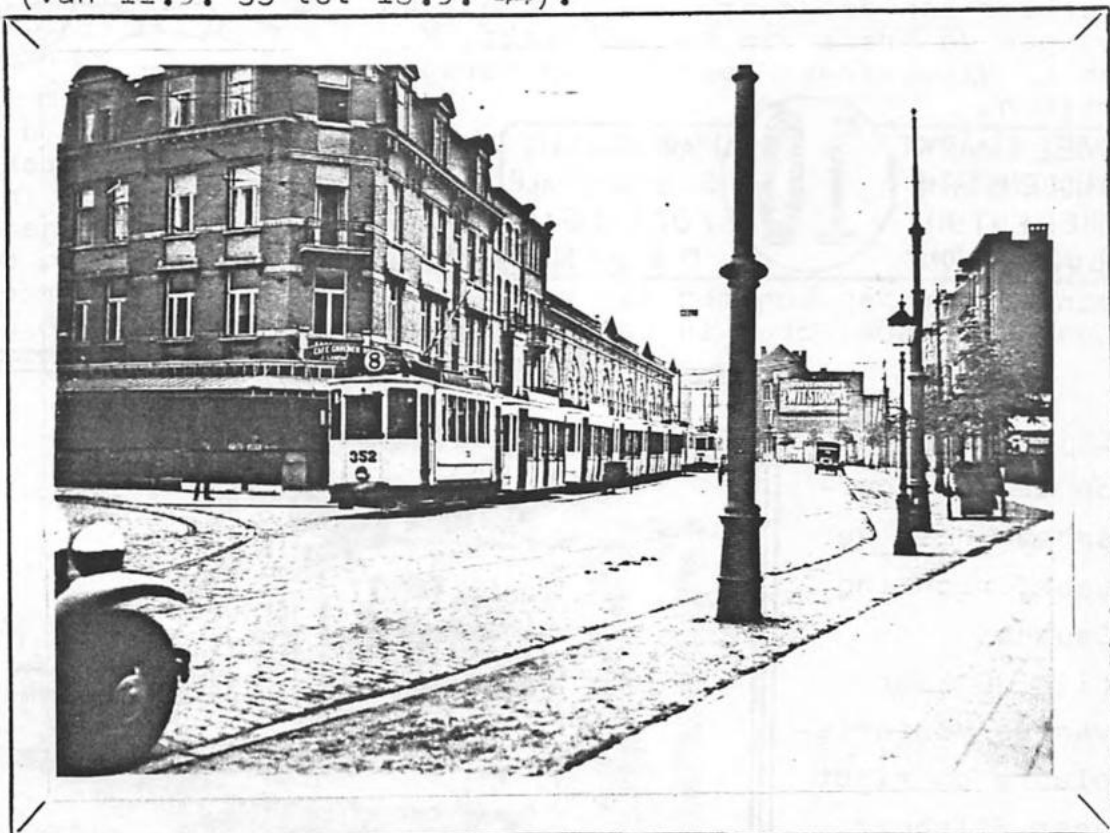
In 1925 (21.8) werd ze nog een stukje groter en kwam het eindpunt op de Groenplaats. De huidige reisweg, tussen de Nationale Bank en de Groenplaats, ontstond op 1 okt. '25. Juist één jaar daarna (1.10.'26) was een belangrijke dag voor onze '8'. Niet alleen aan de kant van de "Gitschotel" werd zij verlengd tot de hoek Cruyslei/Boekenberglei, maar vooral aan de andere zijde van de lijn kwam er een flink stuk bij. Die dag werd namelijk lijn 18 door 'den 8' opgeslorpt en kon men de trams met een blauw | blauw / rood | rood koersbord tot op het Kiel zien rijden. De doorstoot tot het Eksterlaar kwam op 1.1.1931, maar op die dag

werd het vak Groenpl.-Kiel terug door lijn 18 overgenomen. Er verscheen wel een 8 doorstreept tussen de Groenenhoek en de Groenplaats.

Door de openstelling van de voetgangerstunnel kwam het eindpunt op de Suikerrui (van 11.9.'33 tot 16.9.'44).

Motorwagen
352 tijdens
rangeren
aan loods
Groenenhoek,
met maar
liefst 5
bijwagens.
Tussen 1933
en 1937.

Neg: MIVA.
Foto: Arch.
Wattman.



U herinnert zich waarschijnlijk nog wel de lijn 4/8. Deze ontstond toen op 1.12.1957 - aan de Groenplaats - de lijnen 4 en 8 werden samengevoegd. Elke lijn behield echter wel haar eigen lijncijfer en aan de Groenplaats (kant v/d post) diende de bestuurder het cijfer 4 of 8 te draaiën. Dit gebeurde tot 26.11.1963, toen werd de 'rechtscheiding' uitgesproken en ging elk weer hun eigen leven leiden.

Intussen waren op 6.5.'62 ook de eerste PCC's op de 4/8 verschenen.

De éénmansbediening werd op 1.6.'66 ingevoerd, en in april '68 konden de trams gebruik maken van de nieuwe brug over de "Kleine Ring".

Tussen 1.12.'71 en 28.6.'74 werd, ten gevolge de metrowerken, onze '8' tot de Comedieplaats ingekort. In 1973 (mei) werden op de lijn proeven gehouden met gekoppelde PCC's, en vanaf 2.9.'73 in normale dienst. Op 10.1.'75 had de MW 4420 de droevige eer om er als laatste oude wagen te mogen rijden.

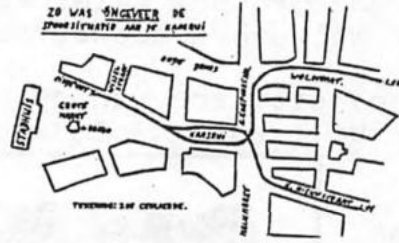
De derde jan. '79 was het PCC 2112 welke als eerste de verlenging tot het Lambermontplein kon inrijden.

Lijn 10 ook 80 jaar elektrisch

Paardetram: Door de "S.A. des Tramways Anversois" werd op 10.7.1873 gestart met een lijn tussen de Turnhoutsepoort en de St. Jacobsmarkt. Ongeveer een maand later (25.8.'73) werd deze tot aan de brandweerkazerne van het Kipdorp verlengd.

De elektrische dienst startte op 31.10.1903 van de Grote Markt tot de Turnhoutsepoort via de Turnhoutsebaan, Carnotstr., Gemeentestr.-en plein, St Jacobsmarkt, Kipdorp, Wolstr., K.Koepoortstr. en de Kaasrui tot aan de Gr Markt (t.h.v. de Wisselstraat).

In de maanden jan. en febr. van 1904 werd als lijn 11 gereden, maar daarna kregen de wagens een groen koersbord en het lijncijfer 10. Ook nog in 1904 (17 maart) werd het eindpunt Grote Markt, wegens het moeilijk verkeer aan de Kaasrui, afgeschaft en gingen de trams via de Melkmarkt, K. en L. Nieuwstraat naar Deurne terug rijden.



**MELKMARKT
MIDDENSTADIE
DIERENTUIN
BORGERHOUT**

10

**MARCHE AUX LAIT
GARE CENTRALE
ZOOLOGIE
DEURNE**

Op 12 juni 1906 werd de verlenging tot de Leeuwplantstraat/Ter Rivierenhof (huidige ingang van het park) in dienst genomen. De motorwagens welke tot dit nieuw eindpunt reden kon men aan hun groen/wit koersbord herkennen. Door de nieuwe bres in de vestingswal reed men vanaf 6 okt 1910.

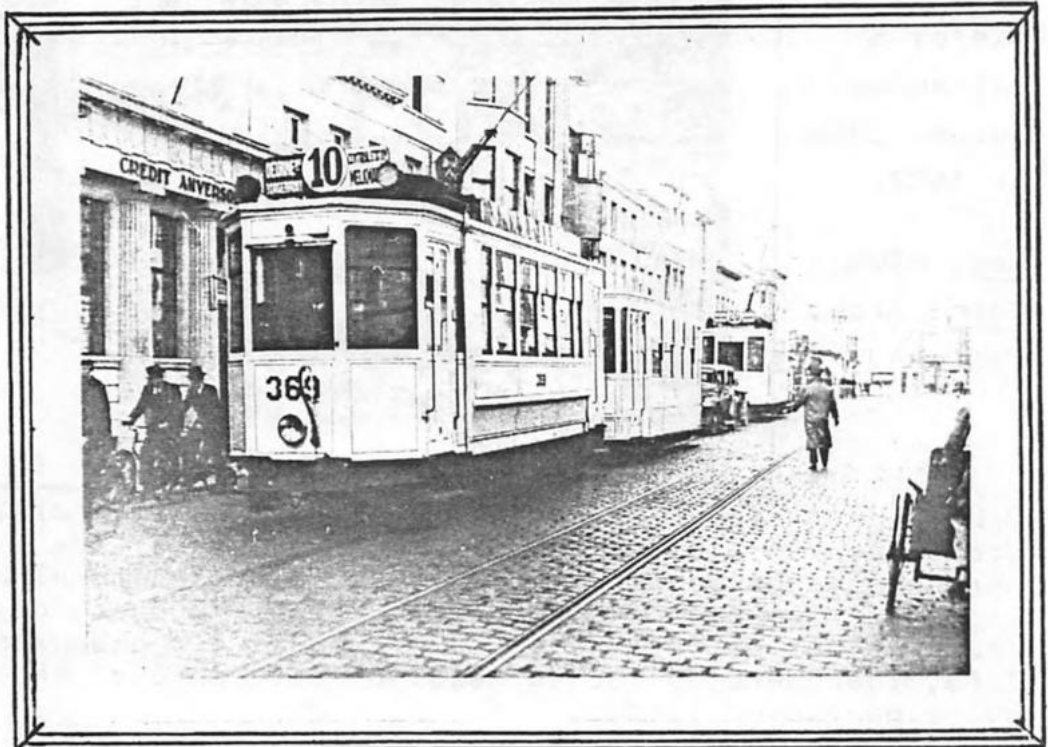
Lijnen 10 en 20 op de Turnhoutsebaan, aan het Laar, richting Deurne.

Lijn 20 komt van de Victorieplaats en rijdt naar Silsburg. Omstreeks sept. 1937.

Neg: MIVA

Foto: Arch.

Wattman



In 1926 (22maart) kreeg lijn 10 versterking, van toen af verscheen er in de spitsuren een lijn 20 van de "Nederl. Schouwburg" tot de Turnhoutsepoort. Vanaf dat jaar ook diende de lijn haar sporen in Deurne met de NMVB te delen. Lijn 20 werd op 2.6.'35 weer afgeschaft (de lijn op de foto reed van 10.1.'36 tot 14.2.'39). Het eindpunt "Schotensteenweg" kwam in dienst op 8 november 1931. De eerste drie PCC's verschenen op lijn 10 de 23ste maart 1966, en op 1.9.'67 werd de éénmansbediening ingevoerd. Vanaf november 1968 moet 'den 10' de brug over de "Kleine Ring" beklimmen om in Deurne te kunnen geraken. Sinds 31 maart 1972 is de rijrichting tussen Kipdorpbrug en de Wolstraat omgekeerd, die dag werd ook het eindpunt van de Wolstr. naar de Korte Nieuwstraat gebracht. Lijn 10 mocht het langst met oude trammetjes rijden, de laatste reed er op 1.4.1975, het was MW 4417 (dit was tevens de aller laatste in normale reizigersdienst op het Miva-net).

Ook op lijn 11 rijden reeds 80 jaar elektrische trams

Vóór 31.10.1903 reden er eerst omnibussen, maar vanaf 6 mei 1902 werden deze door paardetrans vervangen tussen de Dageraadplaats en

de St Katelijnevest. Op 9.7.1902 werd de lijn tot de Grote Markt verlengd en kon van de Dageraadplaats via de Kl. Beerstr., Rolwagenstr., Provinciestr., Ommeganckstr., Carnotstr., Gemeentestr.-en plein, Kipdorpbrug, Lange en Korte Nieuwstr., Melkmarkt, K. Koepoortstr., en Kaasrui naar de Gr. Markt trammen.

In 1903 begon men met de elektrificatie en sedert 31 okt.1903 wordt er met stroomtractie gereden.

Zoals U bij lijn 10 hebt kunnen lezen reed in jan. en febr. 1904 deze met lijncijfer 11, die periode droeg de "lijn van de Dageraadplaats" het nummer 12. Daarna kreeg zij een rood koersbord en haar huidige lijnummer. Evenals voor lijn 10 werd ook het eindpunt van lijn 11 op de Grote Markt afgeschaft en gingen de 2 lijnen vanaf de Carnotstraat een gezamenlijke reisweg volgen. De verlenging naar de Gitschotellei/K.De Preterlei kwam op 1.12.1925 in dienst, en sinds 1.7.'29 wordt naar het Eksterlaar gebold. De 15e april 1939 werd er in de spitsuren een nieuwe dienst ingesteld, n.l. lijn 11 doorsteept van het Eksterlaar tot de Victorieplaats.

Lijn ~~11~~ ter hoogte van de Gitschotellei / Karel De Preterlei, omstreeks '39.

Negatief :

MIVA

Foto : arch.

Wattman.



Kort voor het uitbreken (in ons land) van de WO II werd onze '11' op 9.3.1940 tot de Victorieplaats ingekort. Het eindpunt kwam aan de Zuidelijke kant van de Geuzenhofkes, met rondrit: Astridplein, De Keyserlei, Frankrijklei en Victorieplaats.

In juli 1950 kwamen éénrichtingswagens in dienst op lijn 11. Vanaf nieuwjaar 1965 mocht 'den 11' weer tot aan de Melkmarkt rijden. De eerste PCC's kwamen in dienst op lijn 11 de 17e maart '66 en de éénmansbediening kwam op 1 december 1969 in voege. De huidige reisweg aan de St Jacobsmarkt en Nieuwstraat dateert van 31.3.'72. Op 19 februari 1975 reed de motorwagen nr 4416 als laatste oude wagen in dienst op lijn 11.

Bron: "De Antwerpse Tram 1873 - 1973" door E. Keutgens.

BIEZONDERE DATA

- 1 okt 1973 : daar de 'spoorwegen' dit hadden gevraagd werden er op lijn 23 zeventien ritten per werkdag tot de

- nieuwe stopplaats "Antwerpen Noorderdokken" verlengd
- 1 okt 1973 : vanaf die datum rijden de bussen van lijn 27 tot aan de hoofdingang van het Middelheim Ziekenhuis (eerst een 4-tal)
 - 22 okt 1973 : verlenging buslijn 9 van Berchem Station tot de Fruithoflaan.
 - 19 okt 1953 : tramlijn 9 verbust (in ons volgend nummer hierover meer, dan bestaat lijn 9 ook 80 jaar elektrisch).
- Eind okt-begin nov 1913: verplaatsing van de tramsporen naar het midden van de straat op de De Keyserlei en de Tenierspl.



Lijn 11 op de Tramplaats, richting Eksterlaar, op 30.3.1961. Let ook eens op de tekst : "Voorbehouden voor den tram" - "Reserve au tram". Bij regenachtig weer is deze nog te zien.

Negatief: mr Bouwman.

Verzameling: archief Wattman.

Biezonere data bij de NMVB

W.Vlaanderen: elektrif.

Oostende - Blankenberge en

Oostende - Den Haan 1.10.'08

Brabant: opening Lier-Putte op

5.10.1908

Wolvertem-Londerzeel afgesch.

4.10.1968

O.Vlaanderen: opening Merelbeke

-Gent (De Ster) 11.10.1913

KENNISMAKING MET DE HVV

De "Hamburger Verkehrs Verbund"

bedient niet allén Hamburg, maar ook het omliggende landsdeel Schleswig - Holstein en Niedersachsen. In dit gebied van ca 3000 km² worden dagelijks ongeveer 1,5 miljoen reizigers vervoerd.

In de HVV vinden we de volgende maatschappijen:

- 1- HHA - Hamburger Hochbahn AG
- 2- DB - Deutsche Bundesbahn
- 3- VHH - Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein
- 4-HADAG- Hafen Dampfschiffahrtsgesellschaft
- 5- AKN - Altona-Kaltenkirchner-Neumunster Eisenbahn AG
- 6- KVG - Kraftverkehr GmbH
- 7- PVG - Pinneberger Verkehrsgesellschaft mbH
- 8- SN - Stadtwerke Norderstedt

De KVG kwam pas op 29.5.'83 bij de HVV en verzorgt enkele nieuwe buslijnen in de omgeving van Hittfeld en de lijnen welke voordien door de "Deutsche Bundespost" werden gereden.

Beschrijving van de verkeersmiddelen:

1) SCHNELLBAHNEN: hierin vinden we: U-Bahn (HHA), S-Bahn (DB) en de voorstadslijnen van de AKN (sinds 29.5 A-lijnen genoemd - voordien was dit AKN-A1, ANB-A2 en EBO-A3)

a) U-Bahn lijnen: U-1: Garstedt-Jungfernstieg-Hauptbahnhof-Volks -

dorf-Ohlstedt.

U-2: Wandbek Gartenstadt - Barmbek - Hauptbahnhof - Jungfernstieg - Hagenbeks Tierpark, met een verlenging naar Niendorf in uitvoering.

U-3: Barmbek - Landungsbrücken - Rathaus - Hauptbahnhof - Merkenstrasse, verlenging naar Mummelmannsberg is gepland.



Een stel van lijn U - 3 kort na de halte "Rödingsmarkt", op 24 juni 1979.

Negatief:

Mr Jens Perbandt/Hamburg

Foto: verz.

"Archief - Wattman".

- 2) S-BAHNEN: S-1: Wedel - Altona - Landungsbrücken - Hauptbahnhof - Barmbek - Poppenbüttel.
 S-11: Altona - Dammtor - Hauptbahnhof - Barmbek, in het spitsuur wordt de lijn van Altona tot Blankenese en van Barmbek tot Poppenbüttel gereden.
 S-2: Pinneberg - Altona - Landungsbrücken - Hauptbahnhof, in spits tot Bergedorf.
 S-21: Elbgaustrasse - Dammtor - Hauptbahnhof - Aumühle - Friedrichsruhe. Dit traject wordt met de gelijkstroomwagens, met uitzondering van de aftakking Aumühle - Friedrichsruhe welke met diesels wordt gereden, bediend.
 S-3: Hauptbahnhof - Harburg - Neugraben event. Harburg - Maschen. Sinds 29.5 ook Harburg - Hittfeld. Deze wordt met E-loks gereden. Het vak Hauptbahnhof - Harburg zou in sept op een nieuw beloop komen, waar men met gelijkstroomwagens kan rijden.

3) VOORSTADSLIJNEN :

A-1: (voorheen AKN) Eidelstedt - Ulzburg Süd - Kaltenkirchen.

A-2: (ANB) Garstedt - Ulzburg Süd.

A-3: (EBO) Elmshorn - Barmstedt.

- 4) BUSLIJNEN : Deze worden onderverdeeld in : Schnellbuslijnen, Eilbuslijnen, Stadt- und Regionalbuslijnen en Nachtbuslijnen.

a) Schnellbuslijnen : 9 lijnen verbinden de stadsdelen met elkaar onderling en hebben grotere halte-afstanden dan de stadsbussen.

b) Eilbuslijnen : verbinden nieuwbouwwijken met de Schnellbahn-haltes zonder onderweg te stoppen, er

zijn 5 lijnen.

c) Stadt-und Regionalbuslinien : daarvan zijn in totaal 153 lijnen.

d) Nachtbuslinien : 16 lijnen rijden tussen 0.00 en 5.00 uur.

Voorstads-lijn
A-2 van de "Alsternordbahn"
(ANB), tussen de halten "Richtweg" en "Norderstedt Mitte"rijdende naar Garstedt, 4.4.1979.



Negatief: mr Jens Perbandt.

Foto: verzameling "Archief Wattman"

5) SCHEPEN : 11 havenlijnen en 2 Alsterlijnen staan in voor het personenvervoer in de haven.

Door mr Jens Perbandt uit Hamburg.

TRAMMUSEUM EDEGEM

Nieuwste aanwinst: op 13.8.'83 kon men de verzameling autobussen met een nieuw exemplaar aanvullen. Het betreft de in 1963 gebouwde bus

nr 155 van "Autobus Kruger" uit Lier.

"De Kruger", welke sinds '24 reeds verschillende buslijnen heeft rijden, is een van de oudste autobusexploitanten in de provincie Antwerpen.

Deze bus werd door: "Autobus Kruger", DAF Trucks en enkele vrijwilli-



gers volledig gerestaureerd en rijvaardig gemaakt.

Het koetswerk komt van "Carrosserie Bostovo" uit Lier en de motor evenals het chassis zijn van DAF (type TB 162 DS 605).

De bus heeft nog de groene kleur van de Belg. Spoorwegen welke sedert 1977 geleidelijk verdween omdat de NMVB alle, aan de NMBS toegewezen, buslijnen overnam.

Lengte: 11,80m / Capaciteit: 48 zit-en 32 staanplaatsen.

25.000ste bezoeker: op 21.7.'83 kon men reeds de 25000ste bezoeker, sinds de opening op 12.6.'82, noteren. Tussen pasen en 'hemelvaart' kwamen 9.303 mensen een kijkje nemen.

BORST GEVEN OPTRAM OF BUS

Nadat in Gent een vrouw was verzocht de bus te verlaten omdat zij haar kind, tijdens de rit, de borst had gegeven. Vroeg een volksvertegenwoordiger aan onze Verkeersminister wat een vrouw in dergelijk geval moet doen. Hierop antwoordde deze dat er géén enkel reglementair verbod bestaat om een vrouw te beletten haar kind de borst te geven, voor zover dit op een diskrete wijze geschiedt. (Uit "Gazet V. Antwerpen" 24.8.'83)

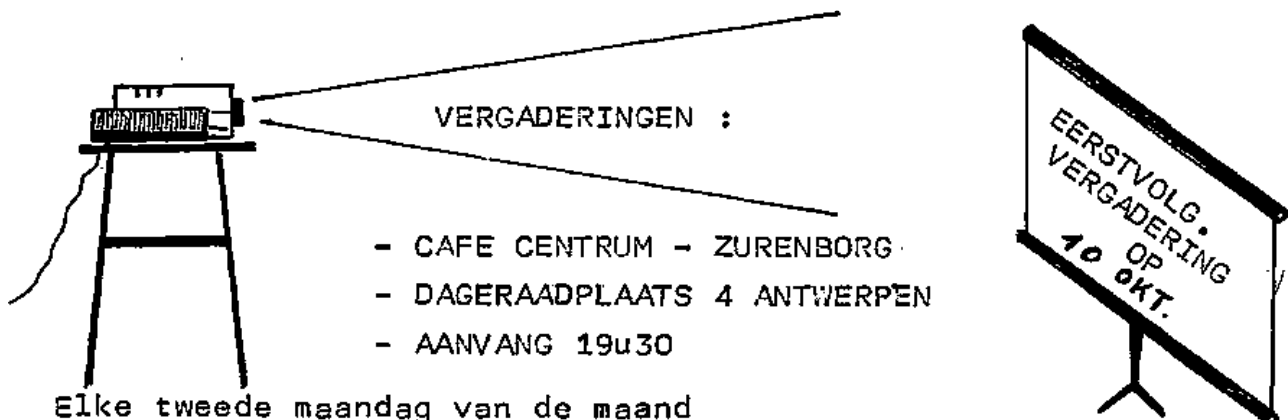
WAT EEN TRAMREIZIGER LIJDEN KAN

Op de Haagse tramlijn 1 raakte PCC 1176, op de Broeksloot, defekt. Met de achterop komende tram wou men het defecte voertuig wel opduwen naar een uitwijkspoor maar.... daar dit een 3000 was en het koppelstuk ontbrak bleek zulks onmogelijk.

Wat nu? De bestuurder van de 3000 kreeg plots een inval en hij vroeg de reizigers: "U wilt toch nog naar Delft?"

Nadat deze laatste bevestigend hadden geantwoord verzocht hij hen uit (de 1176) te stappen. Even later zag men ze gezamenlijk de defecte tram duwen. Met de intussen aangekomen verkeerswagen op kop, en al toeterend en bellend werd met vereende krachten de tram naar de Herenstraat geduwd, waarna men met de volgende tram de rit kon voortzetten.

(Uit "Het Openbaar Vervoer" nr 303).



Elke tweede maandag van de maand

Iedere maand worden er dia's per opbod verkocht !

- 10.10 : Antwerpse tramlijnen 3 en 4, door J. De Ceulaerde
- 14.11 : NMVB-Henegouwen, door J. De Ceulaerde
- 12.12 : "Speurend sporen in Zwitserland" - geluids-dia-reportage door S. Cuyt

TE KOOP BIJ VOSS

Aankomst MW 200 in Antwerpen: hiervan hebben we 5 fotoreeksen laten maken. Het zijn kleurfoto's formaat 10x15, prijs 150F+22F event. verzendkosten. Er werden slechts 5 reeksen gemaakt (en ver-

28/10

der géén meer !!), wacht dus niet te lang maar bestel vandaag nog
Via onze postrekening !!!

LOSSE FOTO'S

Nr 3: "Kindertram" 2126 (niet deurenkant) op L 2, J.V.Rijswijkkl.
16.8.1978

5: PCC 2000 op L2 aan "Zwaantjes", 30.10.'81

6: "Striptram" 2121 eindp. L2 Hoboken, 12.11.'83 (deurenkant)

7: " " " " " " (achter-en blind-
dekant)

8: PCC 2002 met afsluiting voor spoorwerken op L3, 24.5.'82

11: L3Pendel PCC 2022 en L8 PCC 2125 eindp. Groenpl. 1.5.'77

12: Gezicht op pas gelegde sporen op de Groenpl (kant Post) met
trams L4 2050, L8 2124 en L3Pendel, 18.8.'74

13: MW 5348 L4 aan (gesloopte) gebouwen van Sarma en Bon Marche,
11.1.'75

15: PCC 2032 L7 aan eindp Tolhuis (oude plaats) 17.9.'71

20: Gekoppelde PCC's 2100+2121 L8 Leopoldspl 24.5.'82

28: L15 "Bloementram" 2085 (nog met alle bloempjes) aan Harmonie
9.9.'78

29: L15 MW 4424 en een groene bus van een verpachte lijn op de
Gr. Steenweg, 11.9.1974

35: L11 PCC 2072 (groene) Eksterlaar, 21.9.'79

38: L11 PCC 2095 en L6 bus 556 samen met NMBS-lok 2602 op de
Tramplaats, 10.6.1982

41: PCC 2165 aan lus "Antwerp Stadion", 23.5.1982

47: Gezicht op MW's 7386 en 6451, kort na de levering in het mu-
seum van Edegem, 3.4.1982

169: MW 4408+BW 1660 op lus aan Montignystr., 7.12.1974

MIVB

158: MW 9091 L22 aan "De Kazernen", richt. Naamse Poort 8.7.'77

163: PCC 7011 (achterkant met trolley) aan het Noordstation (rij-
den nu ondergronds) 4.10.1976

165: MW 1291 L40 en MW 1348 L2 voor loods Woluwe, 13.9.1980

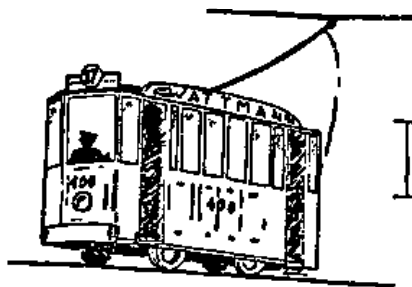
166: MW 346 (plaats onbekend) omstr 1975.

EX NMVB-PCC's in Belgrado:

63: PCC 104 in de НЕМАЊИНА (voorkant en deuren) 28.5.1982

64: PCC 125, achterzijde (waar men duidelijk de bûgeplaatste ach-
terste uitstapdeuren ziet), 28.5.1982

M I V B



I N F O

PARIJS

Laatste oude metrotrein: zoals u in 't VOSSke 24/9 hebt kunnen le-
zen werd op 16.4.'83 officieel afscheid genomen (tussen "Marie de
Montreuil" en "Pont de Sèvres") van de laatste oude metrostellen.
De dag voordien werden zij voor het laatst in reizigersdienst ge-
bruikt tot omstreeks 16u35. Normaal zouden de wagens reeds in ju-
ni '82 zijn uitgerangeerd, maar de natuurelementen staken hier een
'stokje in de wielen'. Zondag 6.6.'82 brak boven N.O.Parijs name-
lijk een hevig onweer los, met een wolkbreuk. In het centrum liep
het water als watervallen de metro in. Ook de in aanbouw zijnde
tunnels, voor de verlenging van lijn 5, bij "Eglise de Pantin",
bleven niet gespaard. Hier begaf de scheidingsmuur - onder de wa-

terdruk - waardoor het daarachterliggende tunneleindpunt in enkele seconden tijd onder water stond.

Aan dit eindpunt staan 's zondags altijd zeer veel metrotreinen op de opstelsporen. Door het opkomende water begonnen 18 stellen te drijven waardoor ze tegen de wanden of elkaar botsten. Hierdoor ontstond zeer veel schade aan de treinen en de elektrische toestellen. Lijn 5 werd gedurende 3 weken tot eindpunt "Porte de Pantin" ingekort. Men diende zes stellen type MF67F en drie MF67D van andere lijnen naar lijn 5 over te brengen. Tengevolge dit materieeltekort werd het onmogelijk de oude treinen af te voeren waardoor ze nog bijna een jaar in dienst konden blijven.

("Het Openbaar Vervoer" nr 303).

Kort overzicht v/d gesch. v deze wagens: tussen 1906 en '38 werden bij Sprague-Thompson ettelijke duizenden stellen gebouwd, men noemde ze "Sprague". Ze kwamen in dienst op lijn 1 (Porte Maillot - Porte de Vincennes). Meerdere decennia stonden ze aan de spits met hun veiligheid en betrouwbaarheid. Hun stevigheid kwam tijdens WO II goed van pas om een gedeeltelijke of volledige lamlegging van de Parijse metro te vermijden. In 1956 kwamen op de lijnen 11, en later lijnen 1 en 4, de eerste metrostellen op banden in dienst. Dit zou het einde voor de "Spragues" betekenen. Vanaf '75 begon de afvoer van deze stellen, er werden meer dan 1500 van de hand gedaan (meestal gesloopt). In februari '82 beschikte men over voldoende nieuw materieel om de oude wagens te vervangen. Er zullen 4 metrostellen behouden blijven voor eventuele filmopnamen over het Parijs uit de dertiger jaren.

(Uit "Info-Mivb" nr 22).

TUNIS

Eeste trams verscheept: op 1.6.'83 werden in Bremen de eerste wagens naar Tunis (Tunesië) verzonden.

WUPPERTAL

MW 45 van Dortmund: werd ook door Wuppertal overgekocht.

MAGDEBURG (DDR)

Buslijn door trams vervangen: op 15.5.'83 werd buslijn 67 vertramd. Deze nieuwe tramlijn (lijn 6) rijdt: Hbf - Karl Marx str - Rathausstr - Wilhelmstr - Pieck Brücke - Herrenkrugstr en tenslotte Herrenkrug. Daar er hier tot ongeveer 10 jaar geleden trams reden, diende men enkel aan de eindpunten rails te leggen.

("Het Openbaar Vervoer" nr 303)

NEDERLAND

UTRECHT

Levering trams: op 26.7 bracht men de 5025 naar Utrecht.

GVBA

Beveiliging nachtbusbestuurders: in ons nr 27 schreven we reeds dat op bus 281 een speciale beveiliging bestuurderscabine voor nachtbussen wordt aangebracht. Deze bestaat er in dat de bestuurdersplaats door middel van een plastic schot (tussen bestuurderscabine en middenhandgreep der voordeuren) wordt afgesloten zodat er twee sluisen ontstaan: één voor de chauffeur en één voor de reizigers. De passagiers wordt -tijdens de nachtritten- enkel toegang verschaft door de linkerhelft van de voordeuren. Een soort brievenbus in dit schot maakt kaartenverkoop mogelijk. Voor de garages "West" en "Zuid" gaat men elk 1 standaardbus, en voor "Noord" een gelede

28/12

bus, zodanig verbouwen.
("Het Openbaar Vervoer" nr 303)

HTM

Wijzigingen bij de tramlijnen: vanaf begin okt '83, als lijn 2 gaat rijden, zullen de volgende reismogelijkheden veranderen:

L1: verlengd over L9 naar Scheveningen, via het Centr. Station

L2: komt in dienst van het C.ST. naar Kraayenstein

L7: wordt (in de weekdienst) naar Mariahoeve verlengd

L9: zal via het C.ST. verlengd worden en 's avonds van Vrederust tot Tournooiveld ingekort worden.

L12: krijgt het traject van L16 er bij.

L16: zal vermoedelijk door lijn 12 worden opgeslorpt

20 Nieuwe controleurs: de HTM mag 20 controleurs meer in dienst nemen waardoor het aantal op 95 komt. In de loop van 1984-'87 kan de uitbreiding tot max. 300 oplopen.

RET

Proef met reclame: half aug. startte bij de RET een proef met publiciteit op 1 tram, 1 metrostel en 10 bussen. *

Allan-trams naar GR.Brittanië: door de "Yorkshire County Council" werden - voor 2700 gulden - de Allan-MW's 109 en 115 plus BW 1033 gekocht. Deze zullen op een 7km lange museumlijn in Wakefield gaan rijden. Op 14.8. werden de wagens in Rotterdam "Europoort" verscheept en met de "Norland", van de "Sea Ferries", naar Engeland gebracht.

Allans naar A'dam: ook de MW 130 en BW 1040 werden naar Amsterdam gevoerd voor de museumlijn. Er blijven géén Allans in "Zuid" meer als reserve.

Ombouw 300-en 600den: de middenbak van MW 313 werd in de 624 geplaatst.

'Borrelbussen': op 8 en 9 sept werd in ongeveer 40 cafés (vanaf 21 uur) live jazz-muziek gegeven. Hiervoor legde de RET 2 gratis "Borrelbussen" in. Deze onderhielden het vervoer tussen de cafés waar men de optredens kon bijwonen.

*bussen 901-910, MW 716 en sneltram 5225 kregen grote "Mc Donald" reclame.

BELGIE

MIVG

Reclame op bussen: in de week van 27.6/1.7.'83 werden de bussen 77 - 115, op de niet-deurzijde, van een aluminiumpaneel voorzien. Hierop is sinds het weekeinde 2 en 3 juli publiciteit te zien. Ook de bussen 1 tot 76 werden hiervoor uitgerust. Daar deze panelen het MIVG embleem bedekken, diende men - op de schakelkast onder de bestuurdersruit - een nieuw aan te brengen.

NMVB-HENEGOUWEN

Spoorwerken Mariemont - La Louvière: hier werden de trams door bussen vervangen.

- L30: 1 tram tussen Anderlues en Morlanwelz

- L80: 3 trams van Charleroi tot Mariemont (station)

- L30: 1 bus Morlanwelz - La Louvière (Drapeau Blanc)

- L80: 1 bus Mariemont (station) - La Louvière (Dr. Blanc)

De bussen reden met witte film en een bord achter de voorruit: blauw 30 blauw en rose 80 rose. Deze borden hadden geen tekst.

- L31 en 80: La Louv. - Maurage en L.Louv. - Bracquegnies werd door 3 trams afwisselend: L.L. - Maurage 31 en terug

La Louvière - Bracquegnies 30, heen en weer
 " - Maurage 31 enz

De meesten reden met als voorfilm L31 en op de achterfilm L80.
Nieuwe halteborden op L90: op tramlijn 90 verschenen nieuwe halte-
 borden, van het 'nationale' type.

Verdeling gelede wagens type 6100: eind augustus zag deze er als
 volgt uit:

6100 Heneg.	6114 Heneg.	6128 Kust	6142 Heneg.
6101 Kust	6115 "	6129 Heneg.	6143 "
6102 "	6116 "	6130 "	6144 "
6103 BN	6117 BN	6131 Kust	6145 "
6104 Heneg.	6118 Heneg.	6132 Heneg.	6146 "
6105 Kust	6119 Kust	6133 "	6147 "
6106 "	6120 "	6134 "	6148 "
6107 BN	6121 Heneg.	6135 "	6149 Kust
6108 Heneg.	6122 "	6136 "	6150 Heneg.
6109 Kust	6123 "	6137 Kust	6151 "
6110 Heneg.	6124 Kust	6138 "	6152 "
6111 Kust	6125 "	6139 Heneg.	6153 "
6112 Heneg.	6126 "	6140 "	6154 "
6113 "	6127 Heneg.	6141 "	

De 6100 stond op 18.8 in Jumet / wagen 6115 in stelpl Charleroi
 in verdachte staat / 6116 stond op 18.8 ook in Jumet / de 6139
 staat in Jumet als 'plukwagen' na een ongeval / de 6141 en 6142
 bevonden zich ook in Jumet / buiten dienst in Anderlues zag men
 de 6152.

In Henegouwen waren op dat moment 36 rijtuigen en 16 aan de kust.

NMVB - KUST

Eindpuntaanduiding in de trams: sommige 6000-den hebben in het
 rijtuig een eindpuntaanduiding gekregen. Op 15.8. werd de 6018
 hiermee opgemerkt.

"Vakantietram" zonder koppeling: na de aanrijding op 20.8 (waar-
 bij de 6030 de 6023 ramde) verscheen de "Vakantietram" kort na-
 dien weer in dienst, maar nu wel zonder koppeling.

Groot aantal 6100-den in dienst: op 28.8.'83 was het waarschijn-
 lijk de laatste dag dat er aan de kust zoveel 6100-den in dienst
 werden gesteld. De laatste zondag van augustus is het in Blan-
 kenberge nl 'bloemencorso'.

Vanuit Oostende reden vanaf 14u reeds 6100-den op lijn 1 naar
 Blankenberge park, waar ze door bussen werden vervangen. De vol-
 gende wagens kon men die dag zien: 6101, 6102, 6125, 6106, 6109,
 6111, 6120, 6126, 6138, 6124 en 6137. Nadien kwamen daar (verm.
 uit Knokke) nog bij: de 6149 en 6131. Hierdoor hebben op drie na
 alle aanwezige 6100-den van de kust gereden. In totaal werden er
 35 gelede trams ingezet.

Blijven er 6100-den aan de kust?: volgens men ons vertelde zouden
 er 5 dubbelrichtingswagens in West Vlaanderen blijven.

Oude wagens in Oostende: naast de 9534 staat nu ook de MW 9097
 aan de kaai te Oostende.

Spoorvernieuwing: op 19.9. zouden de werken voor het vernieuwen
 der sporen in Koksijde gestart zijn.

De 3e okt zal de baan in Oostduinkerke gemoderniseerd worden.

Geplande werken: tegen 1985 zijn de volgende werken gepland:

- doortrekking naar Adinkerke
- aanleggen keerlussen (o.a. in Blankenberge)
- vernieuwing "Oostende station"
- verhuis 'tramstation' naar de plaats van het 'busstation' en
 omgekeerd
- tramerm richting Bredene rechtdoor trekken

28/14

- bouw stelplaats aan de Brandariskaai
- ombouw deel stelplaats 'Nieuwpoortsesteenweg' tot werkhuis
- vernieuwen sporen in Middelkerke

Winst voor de kusttram: de maand juli bracht 29,8 miljoen F op voor de kusttram. Dit is 21,50% meer dan in dezelfde maand van vorig jaar. Er waren 25% meer mensen die de tram namen dan in 1982. De kostendekking (zonder afschrijvingen voor infrastructuur) kwam die maand op 106%.

(Gaz. V. Antw. 6.9.'83)

MIVB

Verbetering in 't VOSSke 26: bij de in ombouw zijnde wagens moet nr 7546 nr 7516 zijn. (Uit "Tram 2000")

Ombouw 7500-den: in ombouw zijn: 7714, 7516, 7515 en 7530.

Waarschijnlijk zal MW 7830 na zijn ombouw als nr 7729 weer in dienst komen.

In dienst: kwamen reeds de wagens: 7712 en 7719

Spoorwerken: niet alleen aan het "Zuid" worden de sporen herlegd, ook aan de "Kleine Ring" zijn kortelings spoorwijzigingen te verwachten.

Verklaring schema:

- de rails zullen nabij de gevels van de Citroëngebouwen worden gelegd.
- over het kanaal zullen de trams gebruik maken van de nieuwe brug.
- nabij de Citroën komt een driehoek, om de trams uit de Riboucourtstr. te houden. Rijtuigen welke in-en uitrukken van stelplaats "Molenbeek" zullen dit dan via lijn 10 (en waarschijnlijk ook over lijn 62) doen.

Tekening: J.D.C.
Informatie : A.D.P.

Wagens type 7700 op L55: sedert begin september verschenen ook op lijn 55 7700-den, echter niet in 'self-service' en met films van het oude model.

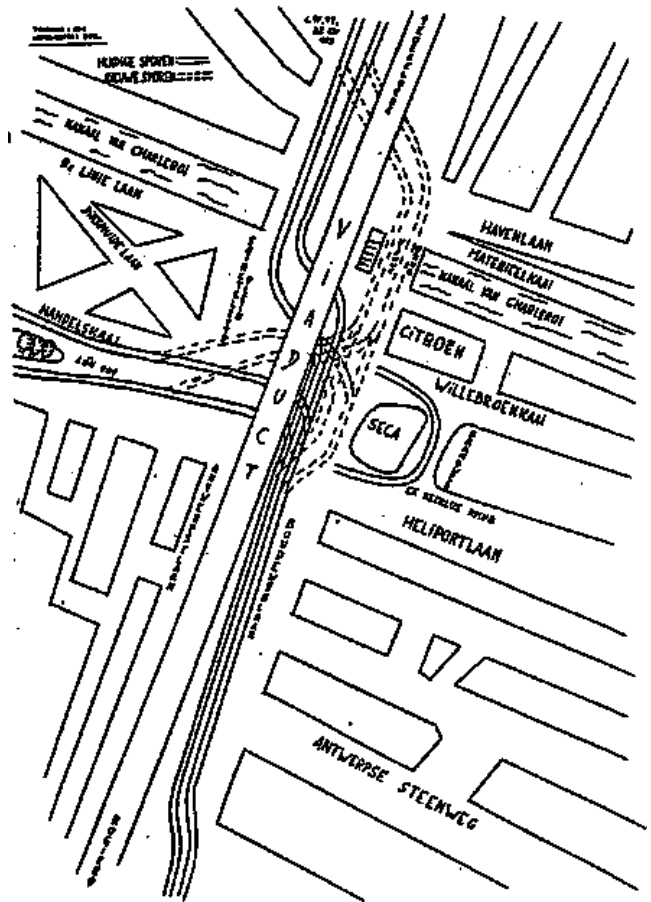
7716 ook op L55: begin sept. zag men deze wagen ook op lijn 55.

Lijn 49 reeds door 'Overdekte straat': sinds omstreeks 5 sept '83 rijdt lijn 49 (lijn 20 nog niet) reeds door de 'Overdekte straat'.
Staking: van 13 tot en met 23 werd er bij de MIVB gestaakt, er reden enkel af en toe metrostellen op lijn 1.

MIVA

Flandria-pendel: de pendelbus tussen Steenplein en Kaai 13 reed tot 25.8. volgens het plannetje in ons vorige maandblad. Daarna reed hij via de Grote Markt terug naar Kaai 13 (met eindpunt aan de halte van de Zoo-Flandriabus). Aan Erabo kon men hem zien tot 31 aug., daarna keerde hij op Steenplein.

Nieuw eindpunt 19/20: sedert 1.9. werd het eindpunt van lijn 19/20 - in Borsbeek - nog maar eens veranderd. Van het De Villegasplein



werd dit nu nabij de hoek Wenigerstr./Floris Prinslei gebracht. Hierdoor werd het vorige eindpunt (De Villegaspl.) nu een gewone halte. Het rittenblad inschrijven en het verdraaiën van de film dient te geschieden aan de halte A.Van Putlei/hoek Sprinkhaanlei. De reizigers voor L 19, richting Schotensteenweg, mogen reeds vanaf de halte De Villegasplein instappen.

Bijkomende halte L 25bis en 27: vanaf 1.9.'83 werd er op de Groenenborglaan (15m voorbij de voetgangersoverweg v.d. P.Coeckelaan) richting stadscentrum een nieuwe halte ingelegd.

Halteverplaatsing: de halte in de Floraliënlaan van de lijnen 25B, 27 (richting stad) en L 32 naar Edegem werd op 1.9. honderd meter verplaatst naar de Pr. Boudewijnl op.

Nieuwe halte buslijn 23: richting Luchtbal kwam op 15.9. op de Minister Delbekelaan 43 een bijkomende halte in gebruik.

Bus 590 (infobus): kwam sedert 13.9. in reizigersdienst. De eerste dag reed ze op L 23 volgnr 7 van 6.46 tot 9.20.

Zijfilmkast normaal gezet op bus 590: deze stond in het begin naar binnen gekeerd.

2e "Bloementram" uit dienst: de 2085 werd (als tweede van de drie bloementrams) op 29.8. naar de CW gebracht. Hij reed voor het laatst als "Bloementram" op 27 aug., lijn 11 volgnr 5 van 6.32 tot hij om 12.58 door de 2112 - wegens defecte deuren - werd uitgewisseld. De 2067 is voorlopig nog steeds in dienst.

MW 200 weer in Antwerpen: op dinsd. 13 sept '83 kwam de MW 200 terug naar Antwerpen. Omstreeks 10u30 vertrok men vanuit Woluwe en om 11u45 verscheen hij aan de "Groenenhoek". Wegens staking bij de MIVB werd het transport 45 min. opgehouden, maar uiteindelijk kon men dan toch vertrekken.

Het afladen van de wagen geschiedde - niet zoals voorzien aan de Groenenhoek maar - in de loods zelf.

Aankomst van de gerestaureerde motorwagen nr 200 aan loods "Groenenhoek" op 13 sept. 1983.

Foto: Arch.
Wattman
Neg.: J.De
Ceulaerde



Normaal zou hij op 17 en 18 sept, tijdens de eeuwfeesten van de St Norbertus-parochie, in de Kleine Hondstr. worden tentoongesteld. Maar toen hij op 17.9. (om 10.00) vanuit loods I naar daar zou worden gebracht, kon dit niet wegens vakbondsakties en staking bij MIVA-personeel. Het gevolg was dat er op de feesten geen tram 200 te zien was, wat samen met de slechte weersomstandigheden voor de inrichters een grote 'strop' betekende.

Staking: van 15 tot en met 22 sept. werd er bij Miva gestaakt. In de namiddag van 22.9. kwamen de eerste trams weer op straat, echter nog geen bussen. Op 23.9. werd er in Antwerpen en Gent weer zogoed als normaal gereden. Lijn 11 reed voor alle veiligheid (?) door de metro, dit gebeurde toen we dit boekje verstuurden (op 2 okt.) nog steeds.

In de nacht van 22 op 23 sept werden een 17-tal trams in de metro gestald, en 6 op de Groenplaats. De volgende bussen hebben op de Boomsesteenweg (aan de rijkswachtkazerne) gestaan: 531, 532, 533, 534, 536, 539, 541, 543, 544, 545, 547, 553, 555, 558, 560, 562, 564, 568, 569 en 570.

PCC's 2077 en 2078 weer in loods I: deze twee wagens kwamen voor het eerst (na hun verblijf in Hoboken) weer op een lijn van de "Groenenhoek" in dienst op 12.8.'83 : lijn 10 resp. volgnrs 1 en 4.

Rood/witte trams: de 2007 verliet op 24.8. de CW en kwam de 27ste aug. op L 12 in dienst. PCC 2066 reed de CW uit op 26.8. en drie dagen later zag men hem met zijn nieuwe Scharfenberg en rood/wit jasje op lijn 3 in dienst.

Miva-infobus: ter gelegenheid van de "treintrambusdag" werd de 'Infobus' voor het eerst gebruikt. De 590 stond die dag aan het Bouwcentrum om reclame te maken voor 'den tram'.

Treintrambusdag: voor deze 'promotiedag van het openbaar vervoer' heeft MIVA een speciale "ééndagskaart" uitgegeven. Met deze blauwe kaart - met in zwarte tekst : MIVA EENDAGSKAART, geldig op zondag 2 oktober 1983 - kon men voor 50F onbepikt gebruik maken van alle MIVA-lijnen.

Met een treinkaartje van 200F (2e klasse en 300F voor 3e kl.) kon men die dag door gans België reizen en bovendien gebruik maken van de netten van de MMVB, MIVA, MIVB, MIVG, STIC, STIL en STV.

Reiswegverandering L 34: sedert 1.10.'83 rijdt buslijn 34 aan het De Coninckpl. als volgt: vanaf de St Elisabethstr., rechts Dambruggestr., links Spoorstraat, rechts Rotterdamstr. en verder normale reisweg. De halte in de Rotterdamstraat vervalft hierdoor.

Wordt lijn 24 ingekort ?: volgens geruchten zou men van plan zijn tramlijn 24 vanaf Silsburg maar tot de "Nationale Bank" te laten rijden. Hier zouden de trams dan gebruik maken van de keerlus op de Frankrijklei. Later zou men zelfs reeds aan de Rooseveltplaats keren.

(Gaz. V. Antw. 28.9.'83).



EVEN LACHEN

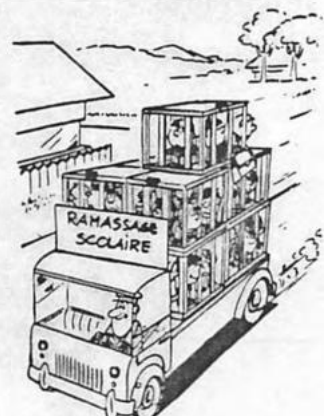
- o-o-o-o-o-o-
- Hebt U de tram gemist ? vraagt een dame aan de man, die hijgend de tram in de verte ziet verdwijnen.
 - Neen, antwoordt de ander bits ik heb hem op de vlucht gejaagd !

Op de bus zit Joske naast een vrouw, die juist een landkaart van Nieuw-Zeeland raadpleegt. Na een poosje vraagt hij haar :

- Pardon, madam, maar bent U wel zeker dat ge op de juiste bus zit ?

FOTO's TE KOOP BIJ MR BAZIN

De volgende reeksen zijn weer te koop bij de heer Bazin, ze zijn te bestellen vóór 20 okt om naam van mr J. Renard, Quai des Carmes 59 4220 Jemeppe postnr 000.0737637.49.



Schoolbus.

Série B-98.-S.N.C.V.-Einsout - Lignes 80 et 81 (Prix 320 FB):

- | | |
|--|---|
| 1.-Le 80-Motr.Braine le C.10376 et les 74 & 90 -Motr.stand. 10357 & 10372 à Charleroi (Eden)(12/8/1951). | 6.-Le 80-Mot.Braine Le C.10387- Mourage (Place)(25/5/1962). |
| 2.-Le 80-Mot.Braine le C. & rem.-Marchienne (R.Docherke)(7/7/56) | 7.-Le 81-Mot.S.10769 arrivant à Charleroi (Sud)(20/8/1957). |
| 3.-Le 80-Mot.S & rem.-Courcelles-Trieux (18/9/1959). | 8.-Le 81-Mot.stand.10287-Marchienne (R.Docherke)(7/7/1956). |
| 4.-Le 80-Mot.Braine Le C.10385 & rem.-Morlanwelz (16/8/1957) | 9.-Le 81-Motr.S à Marchienne au Pont (Station)(18/9/1959). |
| 5.-Le 80- " " " " -Strépy (21/1/1956). | 10.-Le 81-Motr.stand.10289 -Goutroux (7/7/1956). |

N.B.-Le Ligne 82 dont le trajet reprend entièrement celui de la ligne 80 fera l'objet d'une série avec des vues en d'autres points du parcours dans le prochaine circulaire.

Série B-99.-S.N.C.V.-Lignes du Littoral avec l'ancien matériel (3ème.série) (Prix 320 FB):

- | | |
|--|--|
| 1.-Le 10 arrivant à Brugge (Station)(27/8/1951)- | 6.-Le 2 - Motr. & 3 rem.-Oostende (E. Feysplein)(8/1952). |
| 2.-Le 1- Motr.10049 - Knokke-Zoute (22/8/1951)- | 7.-Tract.9951 & 3 rem.-Oostende (E.Feysplein)(22/8/1951)- |
| 3.-Le 1-Motr. & 3 rem. à Zeebrugge-Chenal (18/8/1952). | 8.-"Bijzondere Trein"-Mot.9817 & 3 rem.-Middelkerke-Post(8/5) |
| 4.-Le 1 à Blankenberge (Station)(22/8/1951). | 9.-Train direct-Motr.& 3 rem.-Nieuwpoort (17/8/1952). |
| 5.-Le 1 - Motr. & 3 rem. à Dam Eben (Le Coq)(18/8/1952). | 10.-Le 21-Mot.9475 & 3 rem.-Adinkerke-de Fenne (SNCB)(22/8/51) |

Série B-100.-Traction vapeur sur les Chemins de fer Belges (7ème.série)(Prix 320 FB):

- | | |
|---|--|
| 1.-29100 & voyag. arrivent à Liège-Guillemins (13/7/1957). | 6.-29184.et vieilles voitures à Mons (21/1/1956). |
| 2.-64096 et autres 64000 au dépôt de T.ois-Ponts (14/7/1957). | 7.-40009 & omnibus,(2 voits) arriv. à St.Ghislain-Hornu (9/57) |
| 3.-29100 et voyageurs à Libramont (11/11/1955). | 8.-29136 & voyag. à Gérardsborgen (13/5/1961). |
| 4.-64021 et voyag. arrivent à Bouvay-Mardennes (11/11/1955). | 9.-29121 & voyag. à Oudenaarde (13/5/1961). |
| 5.-97032 à Tubize (17/9/1959). | 10.-64051 & voyag. au départ d'Oostende (19/9/1959). |

Série BRUX.50.-TRAMWAYS de BRUXELLES - Lignes 96 & 98 (Prix 320 FB):

- | | |
|---|--|
| 1.-Le 96-Motr.stand.1829-Porte de Namur (8/1951). | 6.-Le 98-Mot.stand.1364-Bourse (Ave. H. Maus)(12/7/1957). |
| 2.-Le 96-Motr.stand.4020-Bd.Général Jacques (5/10/1958). | 7.-Le 98-Mot.stand.1373 & rem.-Place Royale (14/7/1960). |
| 3.-Le 96-Motr.stand.4022-Pl.E.Keyn (5/10/1958). | 8.-Le 98-Mot.stand.1401 & rem.-Gare du Gu.Léopold (3/2/1960) |
| 4.-Le 96-Motr.stand.4022-Sq.des Archiducs (5/10/1958). | 9.-Le 98-Mot.stand.1372-& rem.-Boisfort (1/7/1951). |
| 5.-Le 98-Motr.stand.1007 arr.à La Bourse (Bd. Anspech)(6/7/56). | 10.-Le 98-Mot.stand.1387 - Boisfort. (19/8/1952). |

Autres nouvelles séries:

- | | |
|--|--|
| F-135.-Tramways de Marseille (Lig.12-15-18-19) (Prix 320 FB). | Série REPR.68.-C.F.VICINAUX-Lignes du Jura (vapeur |
| S-49.-Lignes SNCF du Grèu du Roi à Nîmes et de Nîmes au Vigan (Prix 320 FB). | at électrique) (Prix 340 FB). |

Levering na 15 november.

HTM-REMISE "ZICHTENBURG"

door: F.J. Wellner

-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-

Op zaterdag, 28.5.'83 is er een eind gekomen aan 77 jaren van exploitatie van de HTM-loods "Fr. Halsstr.". Deze stelplaats -ook wel genaamd Parallelweg-remise- maakte vanaf 1970 deel uit van een 3-tal remises, nadat in datzelfde jaar de laatste van een 2-tal buitenlijn-stelpl. werd gesloten. De andere 2 reeds bestaande remises zijn die aan de Lijsterbesstr., en in Scheveningen gelegen aan het Harstenhoekpl.

Met de buiten dienststelling van de FR. Halsstr. is tevens een aanvang gemaakt met de in bedrijfstelling van de nieuwe remise "Zichtenburg". Ofschoon op 29.5 voor het eerst trams in de normale dienst werden geëxploiteerd vanuit deze loods, vond de officiële opening pas op donderd. 18.8.'83 plaats.

Momenteel wordt vanuit deze remise sinds de zomerdienst '83 (ingangende 29.5.'83) alleen nog Gtl-8 (3000-den) stellen op lijn 6 geëxploiteerd. M.i.v. 1.10 komen de lijnen 2 en 10 daarbij. L2 wordt op die datum voor het eerst met trams gereden; deze lijn was eerst buslijn. Het is één der weinige voorbeelden in de Haagse historie van het openbaar vervoer dat een buslijn wordt omgezet in een tramlijn! Maar laten wij op al deze zaken niet vooruit lopen -in een volgend artikel wil ik wat uitgebreider ingaan op lijn 2 en de overige wijzigingen van het HTM-net - en bij het begin beginnen.

Reeds in de jaren '60 bestaan er al plannen om een nieuwe tramremise te bouwen. Zo wilde men wegens de snelle groei van L6 een remisegebouw neerzetten in de wijk Mariahoeve, nabij het toenmalige eindpunt van lijn 6 aan de Hofzichtlaan. De reden waarom deze plannen niet zijn verwezenlijkt is mij onbekend.

In '77 werd aan het Minist. van Verk.& Waterstaat toestemming aangevraagd voor de bouw van de 1e fase van een nieuw remisecomplex in het industrieterrein Zichtenburg. Het beoogde terrein lag gesitueerd tussen de volgende straten: Meppelweg, Nikkel- en Tinwerf en De Werf, t.h.v. eindp. Berestein van lijn 6.

Door deze loods kon men in een stallingsruimte voorzien van de nieuwe lijn 2, en tevens wilde men daar ook een C.Werkpl. bouwen, zodat onderhoud van trams in de toekomst niet meer gecentraliseerd behoefde te worden uitgevoerd.

Bij de aanvragen van de benodigde vergunningen bij het ministerie had men de gedachte het complex reeds in 1980 in dienst te kunnen nemen. Doch doordat van ministeriële zijde echter geen toestemming kwam om de loods volgens HTM-inzichten te bouwen, ontstond zoveel vertraging dat er niet voldoende stallingsruimte beschikbaar was, als de 3000-den zouden worden afgeleverd. De tijd heeft inmiddels geleerd dat men dit oploste door o.a. sloop van PCC-reeksen 1000, 1200, 1100 (15 stuks in '83) en de openluchtstalling van een aantal koppelwagens serie 2100 !

De oorspronkelijke opzet was een zogeheten doorrijremise: aan de ene kant kan een tram er in rijden, en aan de andere zijde er weer uit. Het complex zou bestaan uit een 2-tal loodsgebouwen en daarnaast een onoverdekte stallingsruimte. Later zou men -al naar - behoefte een derde ruimte kunnen bouwen. Ook zou er een werkplaats deel uitmaken van het totale complex.

Na allerlei besprekingen tussen GBHTM, Gemeente 's Gravenhage en het ministerie van Verk.&Waterst kon de Wethouder (in België Schepen) van Verv. en Openbare Werken, de heer Nyqvist, al op 20.2.81 de eerste paal de grond in slaan. De heer Nyqvist is tevens voorzitter van de Raad v. Beheer van het GBHTM. Bouwtechnisch gezien werden de gebouwen op 1.12.'82 opgeleverd, waarna het de beurt was aan de HTM zelf die de inrichting moest verzorgen: sporen, spoorbeveiligingsinstallaties, inrichting depot-werkplaats en allerhande technische faciliteiten. Bredero Bouwbedrijven was de hoofdaannemer bij de bouw van het complex.

(wordt vervolgd)

WEGENS ZIEKTE EN

DAAROM ZAL HET

HERSTELVERLOF

IN
NOV. GEEN
'T VOSSKE

DECEMBER NR.

VAN DE

EEN

VOORZITTER

DUBBEL NR.

ZIJN