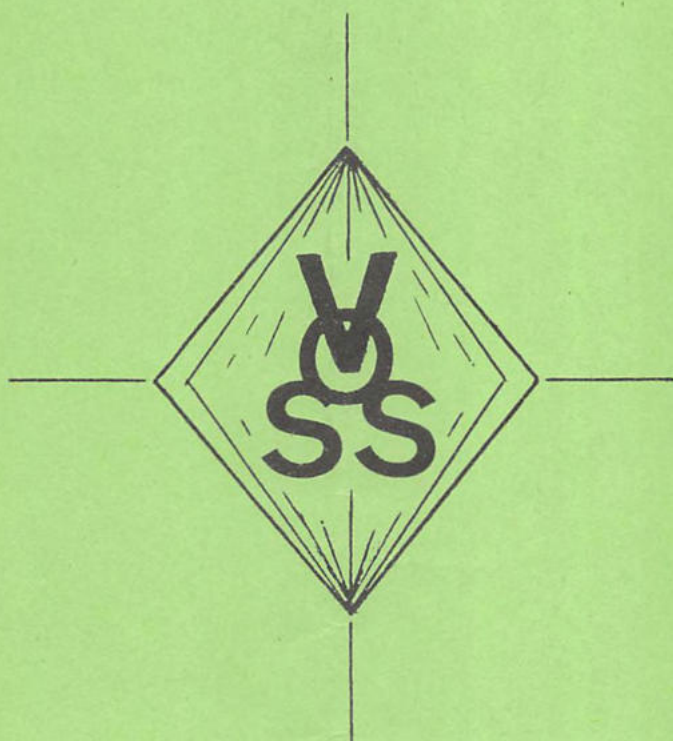




'T

V O S S

KE



Maandblad
V/D O O S S 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 Caulaerde Jac
 Tweelingenstraat 82
 2018 Antwerpen

Secretariaat:
 Gys Mia
 Tweelingenstraat 82
 2018 Antwerpen

Onder voorzitter:
 Poot Raymond
 Mercatorstr 132/14
 2018 Antwerpen

Panningmeester:
 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 Caulaerde 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.

=====

Lijn 29

Autobuslijn 29 reed van 15 sept. 1972 tot 15 maart '73, enkel op werkdagen, tussen Berchem Station en Wilrijk.
 Het was een verbinding tussen Berchem en de universiteiten RUCA en UIA. Door te geringe belangstelling werd de exploitatie weer stopgezet.

///
 Neg:
 Mr R.
 Bas-
 taens

Foto:
 "Ar-
 chief
 Watt-
 man".
 ///
 ///



Foto genomen tijdens een rondrit met belangstellenden in sept. 1975, op de Groenenbergerlaan richting Campus UIA.

VANWEGE HET BESTUUR

Voortaan is het niet meer mogelijk om via het nummer 235.26.77. de voorzitter of het secretariaat te bereiken. Sedert half november hebben wij onze telefoonaansluiting laten verbreken.

VERANDERING VAN REDACTEUR !!!

o=o=o=o=o=o=o=o=o=o=o=o=o=o=o=o

Dit is het laatste nummer dat door de huidige redacteur werd opgesteld !
Vanaf het volgend nummer zal de redactie verzorgd worden door :

- Eric Jeurissen : Nederlandse informatie
- Eric Morbé : vertaling Franst. inf.
- J. De Ceulaerde : vertaling Duitse inform.
- F. Vanhoey : samenstelling en eindredactie.

Dit werd besloten omdat de voorzitter (en huidige redacteur) op doktersadvies kalmer aan moet doen en dus niet meer -alleen- voor de verzorging van ons blad kan zorgen.

Wij wensen de nieuwe samenstellers heel veel succes (en moed) en hopen dat alzo het 't VOSSke nog vele jaren zal blijven verschijnen. Ook hopen we dat ze de traditie van regelmatige verzending zullen in ere houden.

ONTSLAG VOORZITTER EN SECRETARIAAT

Vanaf volgend jaar (april) hadden wij graag een andere voorzitter daar de huidige niet meer verder deze functie kan vervullen. Kandidaturen worden vóór 15 december op het secretariaat verwacht (liefst schriftelijk).

Secretariaat: Mia Gys stelt zich weer verkiesbaar als secretaresse en eventueel ook als voorzitster. Ook hiervoor verwachten wij nog kandidaten.



VERGADERINGEN :

- CAFE CENTRUM - ZURENBORG
- DAGERAADPLAATS 4 ANTWERPEN
- AANVANG 19u30

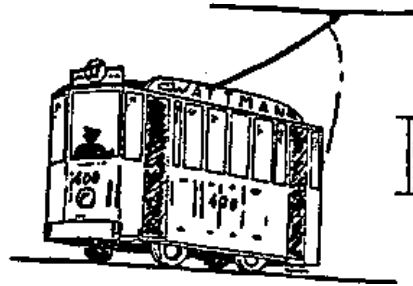


Elke tweede maandag van de maand

Iedere maand worden er dia's per opbod verkocht !

- 12 dec. : "Speurend sporen in Zwitserland" - geluids-dia-reportage door S. Cuyt.
- 9 jan. : Algemene Ledenvergadering met verkiezing nieuwe voorzitter en secretariaat en grote dia-verkoop.
- 13 febr.: Eventuele filmvoorstelling en dia-verkoop

MI V

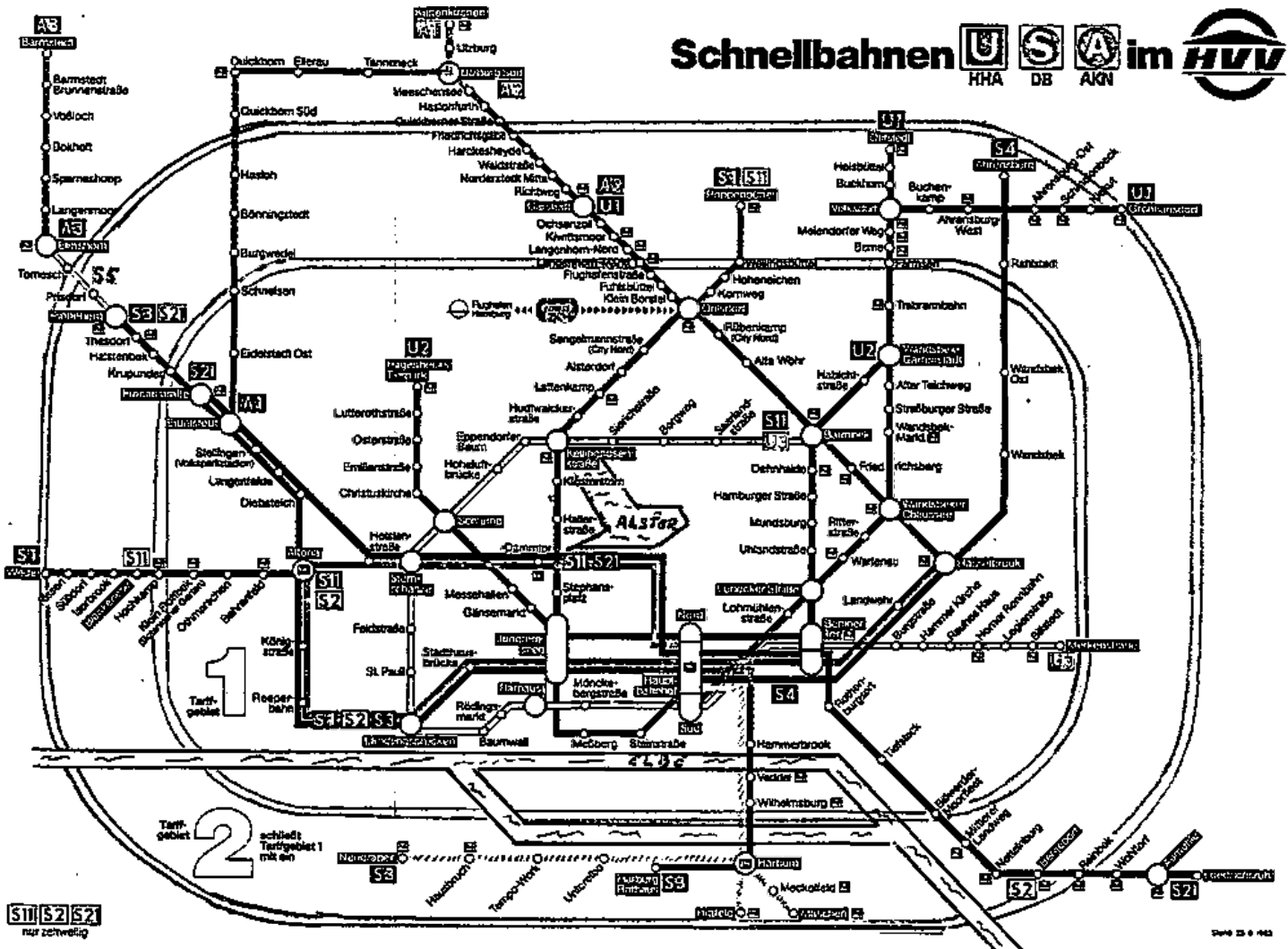


INFO

HAMBURG

Nieuwe voorstadslijn in dienst: op 25.9.'83 kwam de gelijkstroom S-Bahn lijn "Hamburg Hauptbahnhof" - "Harburg" in dienst. Ze loopt langs het traject "Harburg Rathaus" naar "Pinneberg". Hierdoor werd lijn S-2 (welke naar "Pinneberg" reed) tot "Altona" ingekort.

Aan bouw van de 23,5 km lange reisweg werd op 28.8.'73 gestart. De totale kostprijs bedraagt 1,3 miljard DM. Momenteel wordt om de 10 min. gereden, maar vanaf de herfst '84 zal er alle 5 min een vertrek zijn. Er zijn 5 stations, en men schat dat er 40.000 reizigers per dag en per richting zullen vervoerd worden.



Metro-bewaking: bij de "Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft (HHA)" werd een 'Ordnungsgruppe' opgericht. Deze bestaat uit 16 con-

troleurs en 6 hoog gekwalificeerde honden (Duitse schepers). Hun voornaamste taak is de bewaking van de metro. In 1981 werden 4573 personen opgepakt waarvan er 228 het verbod kregen om nog in de metro's te komen, voor 3650 werden boetes uitgeschreven. Er waren ook 159 optredens in samenwerking met de politie.

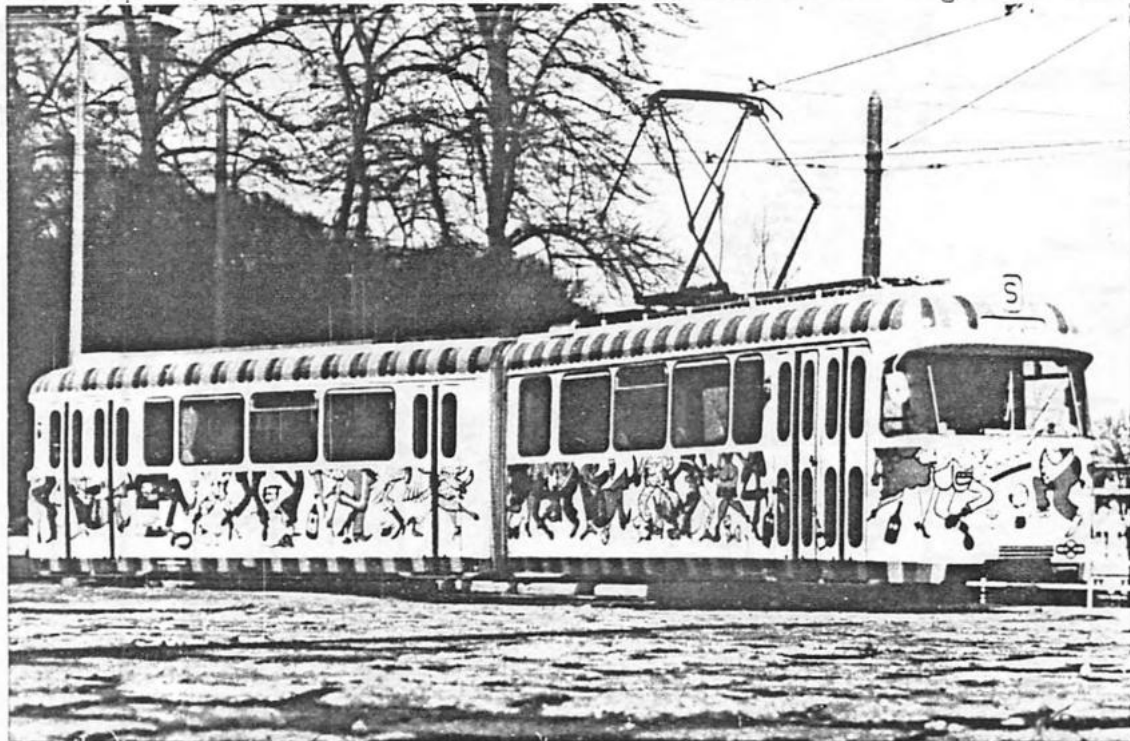
De honden worden door de controleurs bestendig bij zich gehouden, zoals thuis of tijdens hun verlof blijven de dieren bij de controlebeambten. Ze worden ook ingezet als er, in de U-Bahn, ergens rellen zijn of wordt gevochten. De honden - welke ook getraind zijn om op roltrappen te lopen - luisteren naar de namen : Bobo, Max, Falko, Rasko, Ole en Pascha.



(Uit "Fahr mit uns" personeelsbl van de HHA nr 4/82)

BREMEN

"Partywagen" 442: op 17.9. reed deze wagen zijn 500 ste rit. Hij kwam op 4.4.1980 voor het eerst in dienst en legde sindsdien al



Neg:
Tram-
maat-
sch.
v.
Bre-
men.

33.450km af. Hierbij genoten ongeveer 22.150 mensen van enkele prettige uren in deze met een bar, WC en gezellige zitplaatsen uitgeruste Partytram. De wagen kan voor allerlei feestjes afgehuurd worden. De huurders van de zeventiende september kregen een reusachtige fles "Weinbrand" aangeboden wat zeker de stemming nog verhoogde.

Nieuwe gelede bussen: op 7.9. werd de eerste van 96 nieuwe Daimler Benz bussen voorgesteld. Zij zullen 10 à 11 jaar oude wagens gaan vervangen en komen op de lijnen 36 en 40/41 in dienst. Met deze bestelling heeft de BSAG, sedert 1945 reeds 969 bussen aangekocht. De nieuwe wagens hebben een 240PK - 6 cil motor met 3 autom. versnellingen. Doordat deze in de 'Heck*' werd geplaatst kon de

* ACHTERSTEVEN.

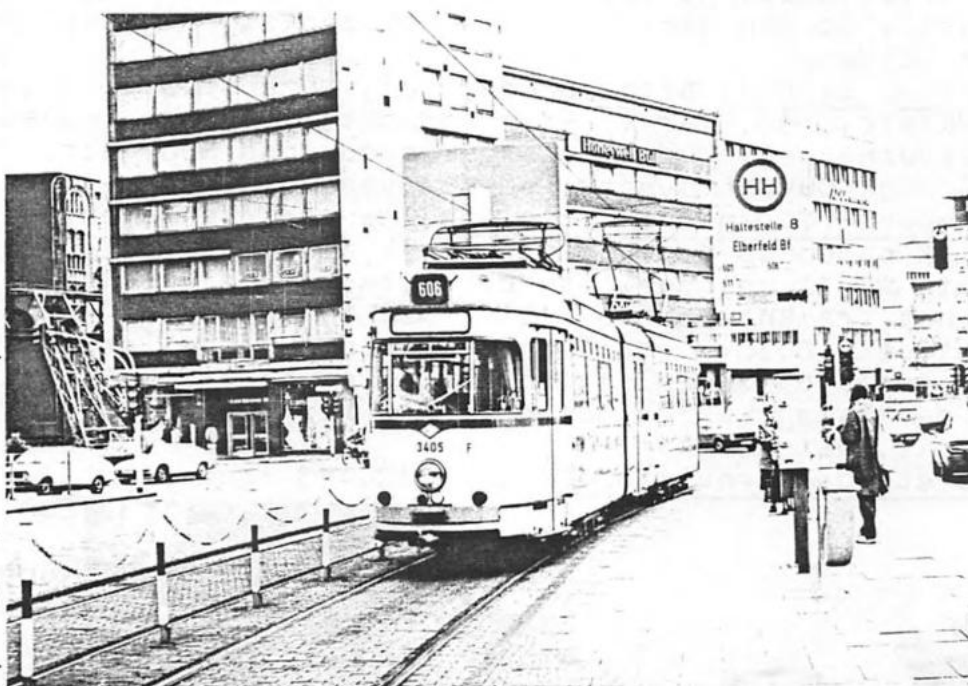
vloerhoogte aanzienlijk verlaagd worden. De motor zit goed geïsoleerd om de geluidshinder te beperken. Voor de bestuurder is het wel een beetje wennen, de wagens gedragen zich namelijk heel anders dan de vorige typen omdat ze een vaste aangedreven achteras hebben. De bestuurderstoel stelt zich automatisch in volgens het lichaamsgewicht van de chauffeur.

WUPPERTAL

Sloop 4-assige gelede wagens: er werd begonnen met de sloop van de wagens 3401 - 3408.

Men is ook van plan stilaan de tramexploitatie te stoppen (volgens gruchten zou het in '84 gedaan zijn met de trams in Wuppertal).

Lijn 606 in Dobbersberg, 4.6. 1981.



Neg: J.D.Ceulaerde.
Archief "Wattman"

FRANKRIJK / GRENOBLE

Nog dit jaar zou men beginnen met de aanleg van een 15km lange tramlijn welke in '87 in dienst zal komen.

ENGELAND / BLACKPOOL

Prototype: wanneer alles volgens plan verlopen is zou in okt '83 de "East Coachworks" aan Blackpool het prototype voor een nieuwe enkeldektram geleverd hebben. De wagen kreeg het nummer 21. (Uit "Het Openbaar Vervoer" nr 304)

NEDERLAND

HTM

Levering 3000-den: 3072 - 18.8 / 3073 - 26.8 / 3074 - 7.9. / 3075 - 28.9 / 3076 - 3.10 en de 3077 op 7.10.

Sloop 1200-den: op 30 aug werd de PCC 1228 naar 's Gravenmade gevoerd waar hij de 5de sept. gesloopt werd.

Sloopt 1100-den: 1176 gesloopt op 4.10 / 1184 op 4 en 5 okt. en de 1145 op 12.10. Dit jaar zouden in totaal 30 wagens moeten gesloopt zijn. De rest van de 1100-den krijgen dan een grote revisie zodat ze nog tot 1990 dienst kunnen doen.

Opening lijn 2: het personeel werd vanaf 29.8. (elke maan-en dinsdag) met de nieuwe tramlijn 2 vertrouwd gemaakt. PCC 1192 reed het eerst als instructiewagen op deze lijn.

Op 1 okt. '83 werd om 12 uur de nieuwe lijn officieel geopend, gevolgd door een optocht van werk- en museumwagens. Deze reden langs Kraayenstein (de Oude Haagweg), Loosduinseweg, Den Haag centrum

naar het Centr. Station. Een dag later kwam lijn 2 normaal in dienst en mocht men de hele dag gratis rijden. De aller eerste dienstwagen was nr 3043, gevolgd door: 3038, 3057, 3047, 3044, 3046, 3049, 3053, 3033, 3028, 3035, 3037, 3039 en 3054 (de onderlijnde nrs waren extra wagens welke werden ingezet voor de toeloop wegens het gratis vervoer). 's Middags werd de 3043 door de 3051 vervangen.

Als dank voor het begrip tijdens de periodes van overlast kregen de mensen welke direct langs de reisweg wonen een uitnodiging in de brievenbus, waarmee max. 4 personen per adres in de week van 2 okt - op een door hen zelf gekozen dag - gratis met lijn 2 mogen rijden.

Reisweg lijn 2: Station Centraal, Muzenstraat, Kalvermarkt, Gr. Marktstr., Gr. Markt, Prinsegracht, Lijnbaan, Loosduinsekade, Loosduinseweg, Oude Haagweg, Loosduinse Hoofdstr., Lippe Biesterfeldweg, Duyvesteynstr. en Kraayensteinlaan.

Eindpunt "Turfmarkt" tramloos: de laatste wagens van de lijnen 1 en 16 namen op 1 okt. feestelijk afscheid van het eindpunt dat begin WO II op bevel van de Duitsers - als tijdelijke oplossing om het tramknooppunt "Plein" wat te ontlasten - was aangelegd. Omstreeks Ou30 vertrok aan dit eindpunt de laatste tram en 2½ uur later was de bovenleiding reeds verwijderd. De rails en wissels op de afslag van de Kalvermarkt, richting C.ST. werden op 11 en 12 okt. uitgebroken.

Laatste dag tramlijn 16: op 1.10.'83 reed lijn 16 voor het laatst



Een dag later werd L 16 met L 12 gekoppeld omdat het eindp. Turf- en Houtmarkt werd opgeheven. Op de laatste dag reden: 1101, 1120, 1106, 1104, 1118, 1106 (2e keer) en 1122. De 1101 was de laatste welke aan de Turfm. vertrok (om Ou30).

PCC 1022 op lijn 16 aan "Den Haag Hollands Spoor", 20.7.'81.

Neg: J.D.Ceulaerde

Buslijn 2 afgeschaft: eveneens op 1.10 reden de laatste bussen op lijn 2.

Lijn 1 voor het laatst met PCC's: op zaterd. 1.10. reden de laatste PCC's op lijn 1. Het waren : 1174, 1173, 1175, 1188 en 1160. De laatste welke aan de Turfmarkt vertrok (0.05) was de 1174.

Vanaf nu ziet men nog alleen 3000-den op lijn 1.

Verlenging lijnen 7 en 1: tramlijn 7 rijdt vanaf 2.10 (op weekdagen) door tot 'station Mariahoeve'. Lijn 1 (Den Haag - Delft) werd tot Scheveningen Centrum verlengd.

UTRECHT

Eerste tram over Paul Krugerbrug: de MW 5018 reed op 29.9. als eerste tram over deze brug. Hij werd door de Unimog naar Utrecht

C.S. gesleept om wissels e.d. te testen. Op 4.10 reed dan voor het eerst een tram op eigen kracht naar Utrecht en een dag later startte men met de proefritten.
("Het Openbaar Vervoer" nr 305)

Vervolg op blz 29-30/8

GVBA

Fietskluizen: om het probleem van de fietsdiefstallen tegen te gaan werden door de gemeente een aantal maatregelen getroffen zoals: het plaatsen van fietsslotpalen bij de metrostations Weesperpl., Duivendrecht, Ganzenhoef, Holendrecht en Bijlmer-NS en sinds kort ook fietskluizen. Bij station Holendrecht zijn er 6 betonnen en aan station Gaasperplas 12 polyester kluizen. Nu gaat men afwachten welk materiaal het meest geschikte is om later ook bij andere stations te plaatsen.

Voor 10 gulden per maand kan men een kluis huren en dus zijn rijwiel veilig stallen als men met de metro de stad in wil.

Ombouw slijpwagen H 54: op 30.8. werd de 2-assige slijpwagen H 54 naar de CW gebracht. Men gaat hem - met dezelfde type draaistellen als de H 55 - tot 4-asser ombouwen.

Museumtramlijn: omstreeks 20.8. kwamen 3 trams de museumlijn verkrijken: de MW 218 uit Kassel en de Rotterdamse MW 2507 en Allan MW 130.

Huisje van tramdienstleider C.S.: dit gebouwtje met de bijnaam "de duiventil" werd in de nacht van 23 op 24 aug. van het opgespoten "Havenfront" verwijderd. Met een aanhangwagen, daarna per schip en vervolgens weer per opligger werd het naar de Havenstr. gebracht. Daar zal het in de toekomst als mobilfoonpost van de museumtramdienstleiding dienst gaan doen.
("d'Amsterdamse Tram" nrs 834 t/m 837).

RET

Overbrenging 700-den: door de firma "Tieleman" werden de wagens op de volgende data overgebracht : 717 - 18.8 / 715 - 22.8 / 718 25.8 / 723 - 26.8 / 711 - 12.9 / 716 - 13.9 / 714 - 14.9 / 719 - 21.9 / 721 - 22.9 / 722 - 23.9 / 720 - 26.9 / 712 - 27.9 en de 710 op 28.9 naar de Linker Maasoever.

In omgekeerde richting gingen : MW 372 op 27.9, 374 de 29ste en de 383 volgde op 30 september.

Weer Kl. Schindlers in dienst: materieelgebrek heeft er toe geleid dat, tegen de verwachting in, lijn 3 van maand. t/m vrijd. weer geheel met kleine Schindlers rijdt.

Ombouw 300 en 600-den: eind sept. was reeds 2/3 van de reeks 301 - 324 ingekort en als 1300-den vernummerd. Momenteel zijn in dienst: 1303, 1304, 1306 t/m 1310, 1312 t/m 1314 en 1320 t/m 1324. De mws 1305 en 1318 zullen niet komen. De A-bak van de 305 werd reeds in jan.'83 afgevoerd, nadat deze aan het C.Station met de 714 een aanrijding heeft gehad. Op precies dezelfde plaats werd de 313 door een container-auto (op 26.9) in de prak gereden en ook afgevoerd. De 1600-serie bestaat nu uit : 1601 t/m 1605, 1609 t/m 1616, 1618, 1624 en 1635; De 1618 en 1624 waren begin okt. nog in revisie.

Lijnaanpassingen vanaf 3.10: lijn 2 werd verlengd tot eindpunt "Limbrechthoek" via Groeninx van Zoelen/Rhijnauwensingel/Schinnenbaan en Beverwaardseweg. Op 28.9 reed MW 711 als eerste naar Beverwaard, een dag later verschenen de 712 en 713 aan eindpunt Limbrichthoek. Op 1.10 reden de 714, 722 en 718, met een krans versierd, de 3,211km lange verlenging officieel in. Hierdoor kregen de buslijnen 48, 49, 72, 75 en 76 een andere reisweg en verscheen er ook een nieuwe lijn 71.

Lijnen 1 en 8 naar Schiedam-Stadserf: op 4.9. werden de lijnen 1

29-30/8

en 8 ongeveer 400m langer en rijden nu naar "Stadsarf". Hierdoor verviel het eindpunt "Koemarkt". Op deze plaats hadden meer dan 100 jaar trams hun eindpunt. Van 1882 tot 1906 kwam de RTM-stoomtram naar "de Koemarkt". Na elektrifikatie nam de RSTM de exploitatie over met tramlijn 8. Pas in 1929 kwam er een tweede - namelijk lijn 4 - bij. Sedert '67 rijden de lijnen 1 en 8 naar Schiedam.

De verlenging is de eerste fase van een uitbreiding van 5km welke in '35 gerealiseerd wordt. Officieel werd het nieuwe stuk pas op 17.9. met een muziekkorps en majorettes geopend.

Verlenging tramlijnen 7 en 9: als alles normaal is verlopen werden de lijnen 7 en 9 op 1.11. verlengd tot de Burgemeester Oudlaan, nabij de Erasmus Universiteit. Vanaf de "Oude Dijk" rijden de trams dan via de 's Gravenweg de Burg. Oudlaan op om alzo het nieuwe eindpunt, ten zuiden van de Universiteit, te bereiken.

NOORD-ZUID-HOLLAND

Laatste verbinding Den Haag - A'dam: op 9.9. reed de laatste bus van lijn 89, dit was eigenlijk een NS-buslijn met NS-spoortarief. Als aanvulling op het treinverkeer werd in de jaren '50 de lijn geopend, maar de nieuwe "Schiphollijn" maakte ze overbodig. Er werd nog enkel spitsuur-ritten gereden maar bij gebrek aan voldoende reizigers werd nu ook dit gestaakt.
(Uit "Het Openbaar Vervoer" nr 304)

WEST-NEDERLAND/UTRECHT (vervolg)

Levering trams: de 5026 werd op 13.8. geleverd, gevolgd door de 5027 op 16.9. De 5027 kwam als laatste tram toe in loods "Nieuwegein" op 19 september.

BELGIE

NMVB-KUST

6027 met afwijkende achterlichten: deze wagen werd hersteld na een aanrijding. Men heeft er echter achterlichten en richtingsaanwijzers met een ander model als de rest van de 6000-den op aangebracht.

6138 met Stenmann: de 6138 kreeg een nieuwe panto, het is een type 'Stenmann'.

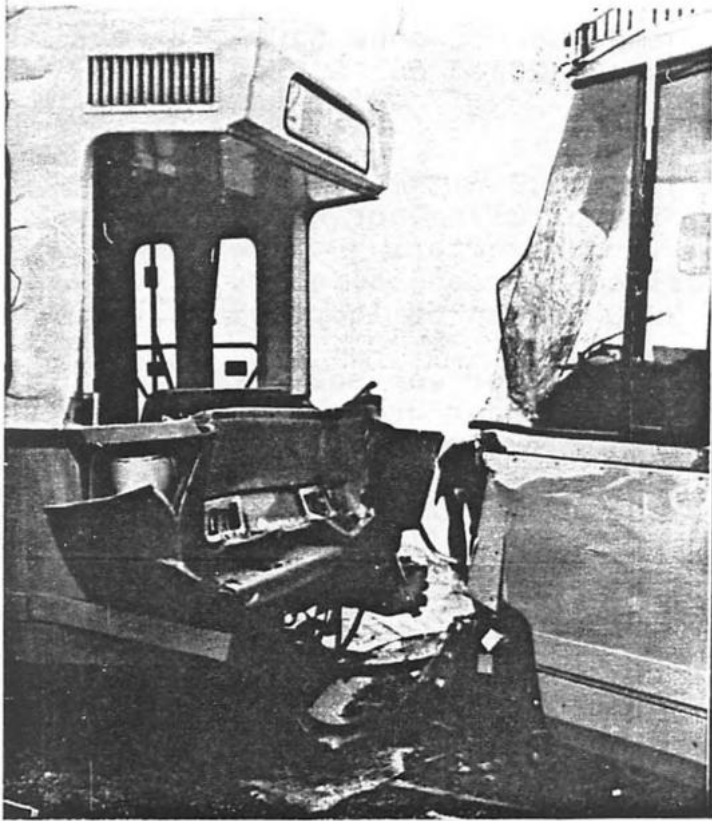
Bijkomende rails in Zeebrugge: aan de brug - kant Knokke - is men sporen aan het aanbrengen in de richting van een andere brug. Dit voor in geval de eerste zou gesloten zijn (zelfde systeem als aan de kant van Oostende waar een uitwijkspoor is voorzien langs de brug naast het NMBS station).

Werken op lijn 2: eind okt. was tramlijn 2 tot Westende beperkt wegens spoorwerken. De rest van het traject werd met autobussen gereden.

Trams botsten: tijdens de grote promotiedag (treintrambusdag), kwamen in de late namiddag twee trams (waarvan een de 6036) met elkaar in botsing. Tussen Mariakerke en Middelkerke reed één van de trams achter op de andere. Er waren 16 gewonden, meestal door glasscheren. De beide wagens liepen zware schade op.

Vijf 6100-den blijven aan Zee: er zullen vermoedelijk 5 dubbelrichtingswagens aan de kust blijven voor de versterkingsdiensten naar de 'Renbaan', of op het traject Oostende-Bredene.

Laatste drie 6000-den: als laatste worden de wagens 6047, 6048 en 6049 bij BN afgewerkt.



De twee zwaar be-
schadigde kusttrams,
links zien we de
6036.

Neg: Persagentschap
"BELGA"

Foto: "Archief Watt-
man".

NMVB-HENEGOUWEN

MW 9094 werd controlewagen voor de bovenleiding: ex MW 9094 werd omgebouwd tot 'type S-Jumet'. Hij zal niet in reizigersdienst komen maar (met Siemens-uitrusting) voor de controle van de bovenleiding gebruikt worden. De nieuwe kleuren zijn : onder de ramen donkerblauw en boven de ramen wit, deze twee kleuren worden door een oranje band gescheiden.

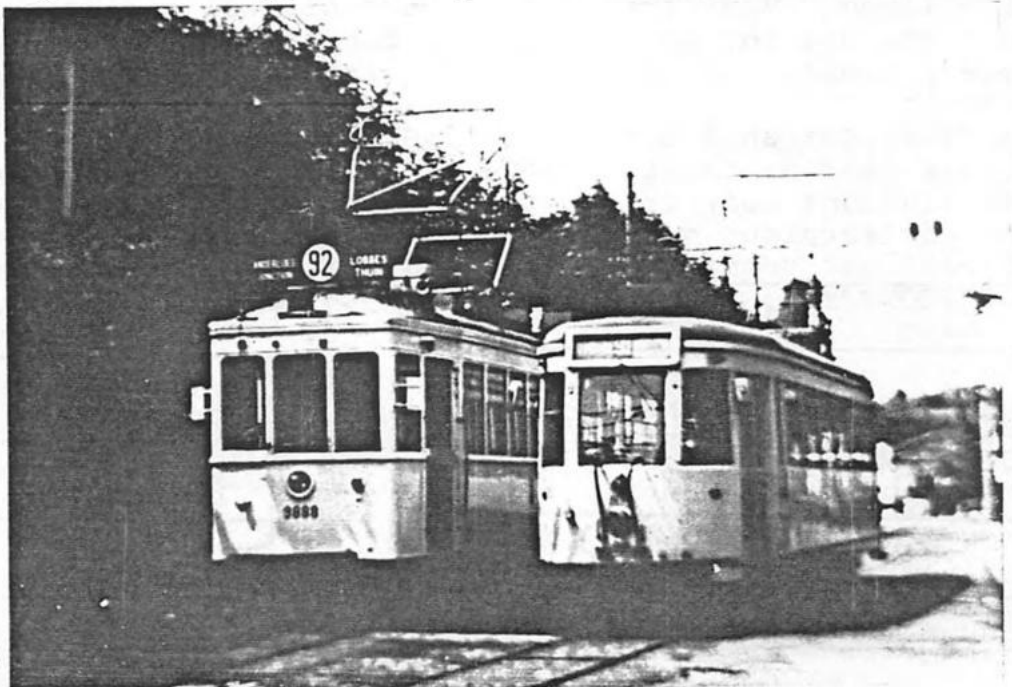
Het nummer dat de wagen zal krijgen is nog niet bekend.

Tramlijn 91 wordt afgeschaft:

vanaf 1.1.1984 zal lijn 91 worden opgeheven. Deze lijn rijdt van Anderlues naar Thuin ook de museumwagens van ASVI maken gebruik van een deel van L 91.

Lijn 92, MW 9888 en lijn 91 met MW 9059 in de Rue de La Baya, op 10.7.1983.

Neg: J.D.Ceulaerde



29-30/10

Ombouw tot type Jumet: de volgende MW's zijn in ombouw: 9121 wordt 9181 / 9135 zal 9182 en de 9045 de 9183 worden.

(Uit "Tram 2000")

Aankomst nieuwe wagens: eind okt kwamen de volgende 6100-den naar Henegouwen : 6128, 6124, 6105, 6119 en 6120 en ook 6126.

MIVG

Lijn 1 naar Evergem: een verlenging van 1,5 à 2km van tramlijn 1 naar Evergem (thv de Industrieweg) is voorzien voor het einde van het jaar. De datum is afhankelijk van de vordering der werken aan de brug thv de eindhalte "Wondelgem" (Vroonstallestr.). Langs dit nieuwe traject wonen ongeveer 8000 mensen op loopafstand van de haltes.

Met al deze verlengingen en aanpassingen voor een snellere dienst dringt zich de nood aan gelede trams op. Door grotere wagens zouden een aantal Buurtspoorweglijnen uit het Gentse stadscentrum kunnen worden geweerd.

Trajectwijziging lijn 1: omstreeks jan. '84 zal de nieuwe reisweg aan "de Palinghuizen" in dienst komen. Dan zullen voor de trams een aantal verkeersopstoppingen opgelost zijn, omdat de trams dan gebruik kunnen maken van een onbebouwd terrein én eigen bedding.

Lijn 10 nog niet afgeschaft: tramlijn 10 wordt vooralsnog niet afgeschaft. Men overweegt de lijn met trolleybussen uit te baten. Deze keuze wordt definitief na de proeven omstreeks 1985 met trolleybussen in de stad.

Lijn 21 verlengd ?: men bestudeert bij de Mivg de verlenging van tramlijn 21 vanaf het "Arsenaal" tot het kruispunt "De Leeuw" (Brusselse steenweg).

Bezwaar tegen ondergronds eindp. St.Pieters: tegen de plannen om de eindpunthaltes aan het St.Pietersstation ondergronds te brengen is veel protest gekomen. (Uit "Tram 2000")

MIVB

Spoorwijziging aan Zuidstation: op 12.9 reden de laatste trams door de Argonnestraat en vanaf 24.9 kwam het traject in de "Overdekte straat" weer in dienst (tussen de twee data werd er gestaakt) Op het Baraplein kunnen de trams nu ook weer geheel rondrijden. De rails in de Argonnestr. zijn ook reeds uitgebroken.

Nieuwe film voor lijn 81: PCC reeksen 7500 en 7800 kregen nieuwe lijnfilmen. Voor tramlijn 81 werd dit wel een hele reeks. Enkel de trams die tot de "Grote Paleizen" (Heizel) rijden én van Montgomery komen, filmen lijn 81; de andere diensten filmen 81 doorstreept.

De films duiden 2 eindpunten aan: bovenaan (in grote letters) de plaats waar de trams naartoe rijden; onderaan (in kleine letters) het eindpunt waar zij vandaan komen.

Aan een terminus gekomen moet de bestuurder de film verdraaiën.

Ziehier het gamma van lijn 81 (!)

| | | |
|------------------------|---------------|--------------------------|
| MONTGOMERY expo | 81 | MONTGOMERY expo |
| E X P O Montgomery | 81 | E X P O Montgomery |
| ST.-LAMBERT Montgomery | 81 | ST.-LAMBERTUS Montgomery |
| MONTGOMERY St-Lambert | 81 | MONTGOMERY St-Lambertus |

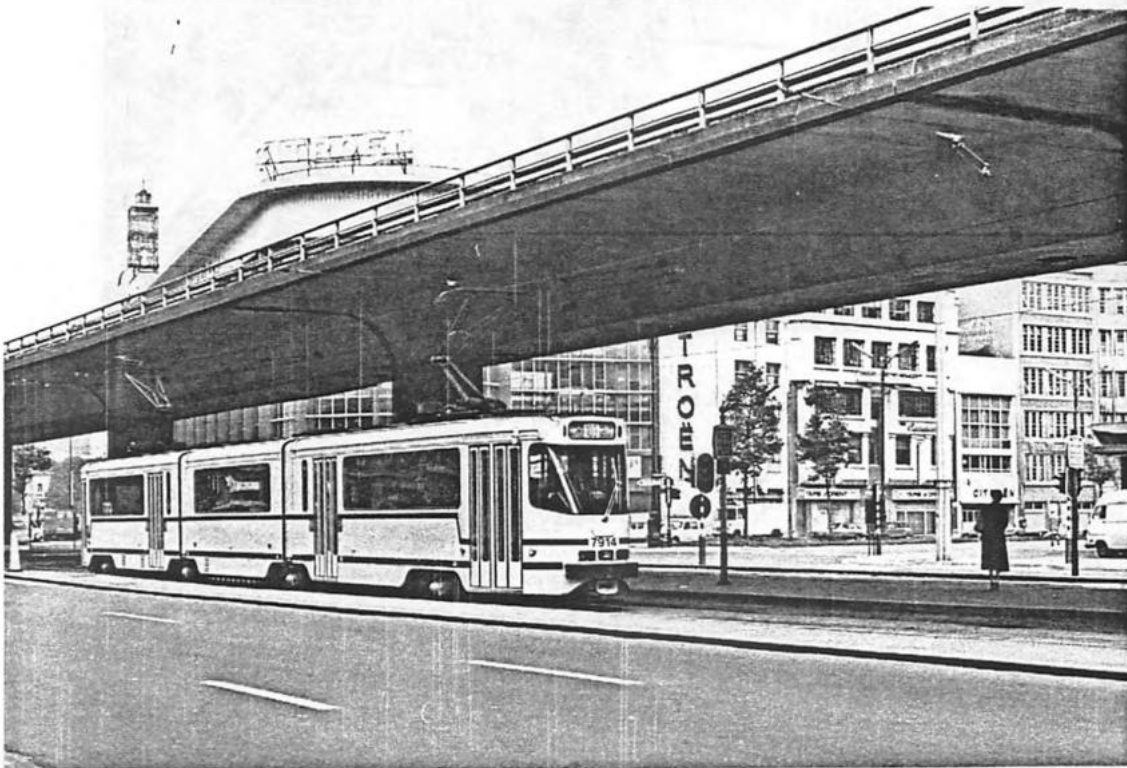
| | | |
|--------------------|---------------|--------------------|
| FLAGEY Expo | 81 | FLAGEY Expo |
| CHASSE Montgomery | 81 | JACHT Montgomery |
| M I D I Montgomery | 81 | Z U I D Montgomery |
| M I D I E X P O | 81 | Z U I D E X P O |

Nieuwe (groene strepen) 7700-den: 7707, 7712, 7716, 7719, 7739,

7782, 7784, 7788, 7790 en 7794.

PCC 7097: die van 2.4. t/m 5.6. in de kleuren van de "20km van Brussel" gereden heeft, staat weer in stelplaats "Schaarbeek" als INACTIEVE RESERVE. Hij is nog niet herschilderd en zal vermoedelijk pas terug op straat verschijnen met de volgende "20km" in 1984. (Uit "Tram 2000")

Spoorvernieuwing Leopold II-laan: het stuk Havenlaan-IJzerlaan kwam sinds begin okt. in dienst. De lijnen 18, 19, 32 en 103 rijden nu via de nieuwe brug en de overkant van de laan (zie schets in 't VOSSke 28/14). Lijn 101 gebruikt nu ook de nieuwe boog aan het kruispunt IJzerplein.



Motorwagen 7914 van lijn 103 op de Leopold II-laan, op 30 juni 1978.

Neg: J. De Ceulaerde.

Afschaffing lijn 93: deze tramlijn zal waarschijnlijk pas volgend jaar afgeschaft worden.

MIVA

Bus 636 met reclamepaneel: sedert eind aug. of begin sept. is bus 636, als eerste, aan de niet deurenzijde van een kader voorzien waar men grote reclamepanelen in kan schuiven.

Lijn 12 ook met gekoppelde trams: sinds 1 sept rijden er in de ochtendspits ook op lijn 12 gekoppelde PCC's. Het zijn vanaf Wim Saerensplein volgnrs 7+8 (7u29), 9+10 (7u35) en 11+12 vertrek om 7u41. Gekoppeld wordt aan de laatste halte vóór het eindpunt Wim Saerensplein op de Ruggeveldlaan. Aan de bloemenwinkel op de St. Bernardsesteenweg (laatste halte vóór eindp. Schoonselhof) ontkoppelen de wagens weer.

Laatste 'Bloementram' uit dienst: PCC 2067 reed het laatst als 'Bloementram' op 27.9. tussen 7u46 en 9u07 als volgnr 4 op lijn 2. Nadien reed hij de centrale werkplaats in om in de nieuwe kleuren te worden geschilderd.

Rood-witte trams en bus: de ex 'Bloementram' 2065 verscheen in de nieuwe kleuren op 29 sept. in vervanging van defecte PCC 2070 om 11u28 op lijn 8.

De 2008 zag men voor het eerst in dienst op 6.10 (lijn 3), de 11de okt kwam PCC 2009 op lijn 12 (in vervanging van 2069) en de 2010 volgde op 27.10 (lijn 24). Bus 607 verscheen in het rood op 5.10

29-30/12

als lijn 17 op straat.

PCC 2067 op de helling "De Keyserlei", op de laatste dag dat de trams hier weer boven kwamen. (7.3.1980).

Neg: J. De Ceulaerde.



Lijn 11 weer door de Ommeganckstr.: vanaf 8 okt. rijdt tramlijn 11 weer over haar normale reisweg, inplaats van door de pre-metro.

Netplan: voor het eerst sedert vele jaren is er bij Miva weer een netplan te koop. Voor 20F kan men het zeer fraaië en goed uitgewerkte plan aanschaffen.

Bijkomende halte op lijn 4: vanaf 17.10 werd er in de Vriërestr. (nr 31/33), richting Groenplaats, een bijkomende halte geplaatst.

Halteverplaatsing lijnen 23 en 31: de bushalte voor lijnen 23 en 31 op de Groenendaallaan 9/11 (richt. C.ST.) werd naar huisnummer 35/37 verplaatst.

Weer 2 bussen buiten dienst: de bussen 546 en 548 werden sedert 14.10 voor de dienst afgekeurd en staan nu ook voor sloop terzijde.

Wissel Frankrijk/Nat. Bank elektrisch: sinds 4.11 is de wissel aan de Nat. Bank, waarmee men rechts de Mechelsesteenweg kan oprijden tot elektrische wissel omgebouwd. Dit is waarschijnlijk met het oog op de in dienst stelling van tramlijn 24, half december.

Bussen 591 en 648 ook nieuwe films: deze twee bussen welke voor de "Zoo-Flandria" dienden hadden tot omstreeks 23 nov. nog oude lijnfilmen. Omdat er op de nieuwe (gekleurde) lijnaanduidingen geen Zoo-Flandria vermeld stond heeft men tijdelijk weer oude aangebracht. Nu werd ook hieraan verholpen en konden de bussen met gekleurde filmen worden uitgerust.

Bushalte in de Quellinstr.: volgens een krantenbericht zou het stadsbestuur akkoord zijn met het inrichten van een halte voor de buslijnen 16, 17, 20, 27 en 32 in de Quellinstraat. Zodra Miva een schriftelijke bevestiging hiervan heeft zal men de halte plaatsen.

Tramlijn 24 weer in dienst: vermoedelijk zal half dec. lijn 24 weer met trams kunnen gereden worden. Van de verlenging (aan de kant van Silsburg) is echter nog geen sprake. Inplaats dat lijn 24 wordt verlengd, heeft men haar ingekort. Aan het Schoonselhof zal men geen 24 meer moeten verwachten want deze gaat maar tot aan de Nationale Bank rijden. De trams zullen gebruik maken van de lus op de Leopoldplaats of anders de Comedieplaats om naar

Silsburg weer te keren.

Kerst-en oudejaarsavond geen bussen ?: op 24 en 31 dec. zullen vermoedelijk na 21 uur geen bussen meer rijden. Verwacht wordt dat omstreeks 20 à 21 uur alle bussen van de normale dienst zullen inrukken. De trams zouden wel later blijven rijden.

Lijn 19/20 weer ringlijn ?: volgens geruchten zal lijn 19/20 vanaf nieuwjaar weer een ringlijn worden. Dit zou echter enkel tijdens de daguren zijn, dus niet 's avonds.

Tariefverhoging: volgend jaar gaan de prijzen met ongeveer 7% omhoog. De nieuwe tarieven worden dan: een gewone rit 27F, een overstap 33F, de 8-rittenkaart komt op 120F. Voor de abonnementen zullen de volgende prijzen gevraagd worden: een jaarabonnement 7400F, een maandabonn. 740F, voor junioren en 65 plus 6250F en 625 per maand. Het schoolabonn. wordt: per jaar 4480F en 1710 per kwartaal. De toeristenkaarten komen op 75F voor één dag.

MIVA-PRE METRO

Trap C.ST - st. Diamant: sedert 16.11 kan men vanuit de grote lokethal in het Centraal Station - zonder de straat over te steken - rechtstreeks in station 'Diamant' geraken. In de hal van het C. Station heeft men een voorlopige trap aangebracht. Deze bestaat uit 9 treden, een overloop van 1,5m en weer 9 treden. Na een gele gang van ongeveer 25m herhaalt zich deze situatie. De grijze, met anti-sliplaag voorziene, treden zijn wel wat smal uitgevallen (25cm) zodat men er niet met de hele voet kan op steunen. Met deze trap moet men 40m overbruggen en hij kan ook dienen om veilig(?) de De Keyserlei te bereiken.

De trap zal ongeveer 1 ½ jaar in gebruik zijn tot de nog te bouwen definitieve thv de uitgang Pelikaanstraat klaar zal zijn. Hiermee gaat men beginnen na de winter en zullen 155 dagen gemoeid zijn.

TRAMMUSEUM EDEGEM

Tijdens het afgelopen seizoen brachten 13.806 mensen een bezoek aan het museum, hierdoor kwam het totaal (van de 2 seizoenen) op 31.432.

Volgend jaar zullen de volgende aanwinsten het museum komen verrijken: MW 200, MW 550, SW 601, NMVB-baantraktor AT 553, NMVB-MW S-9097 (ex 9785) en autobus 55 van "De Polder".

TREINTRAMBUS-DAG

Deze dag (uniek in de wereld) werd een overrompelend feest voor het Belgische openbaar vervoer in het algemeen. Op zond. 2.10.83 kon men namelijk met één enkel kaartje van 200F (of 500F voor een groepskaartje voor max 4 personen) de ganse dag gebruik maken van alle openbaar vervoer in het hele land, en zoveel men wou. Vooral de kust trok veel dagjestoeristen. Zo telde men in de stations: Oostende 20.000 afstappende reizigers, Blankenberge 8.000 en De Panne trok ongeveer 1500 mensen. De kusttram vervoerde de ganse dag gemiddeld 1000 reizigers per uur vanuit Oostende naar Westende en Blankenberge. Hierdoor moest men de frekwentie van 2 naar 4 trams per uur verhogen, zodat alle beschikbare trams (en inderhaast opgeroepen personeel) in dienst kwamen.

De buurspoorweglijnen Turnhout-Antwerpen en Hoogstraten-Antwerpen zaten 's voormiddags eivol. Ook Miva was van de partij met de 'Infobus'. Deze stond aan het Bouwcentrum zodat heel wat mensen - welke het radio-en tevesalon bezochten - hier met allerlei vragen en problemen terecht konden. Ook werd voor het eerst weer een Miva-netplan te koop aangeboden.

Uit eerste peilingen kon worden opgemaakt dat in een 25-tal mid-

29-30/14

del grote stations ongeveer 38.000 reizigers een TreinTramBus kaartje hebben gekocht.

ONZE KUSTTRAMLIJN IN PRENTKAARTEN (2)

N.Harders

Na het voortreffelijke artikel van E.Keutgens in 't VOSSke 27 had ik het gevoel dat e.e.a. enige aanvulling behoeft. Hieronder op dezelfde wijze als het eerste art. de prentkaarten die ik deze zomer ook tegenkwam in de kustgemeenten. Deze kaarten zijn ook nog altijd verkrijgbaar (soms na wat zoeken).

1. De Panne : avm 480 / Kat. B-SO 9014
2. De Panne : avm D 52/ Kat. B-GR 6117
3. De Panne : avm 8470-482 / Kat.A-NMVB bus 1e kwaliteit (Zeel.)
4. De Panne : avm D 10/Kat. A NMVB bus achterzijde 2e kwal.
(Zeelaan)
5. De Panne : jvdb 103-17 Kat. B-SO 10...
6. De Panne : avm 8470-484 Kat.B-SO
7. De Panne : avm 8470-485 Kat.B-SO
8. Nieuwpoort : avm N.30 Kat.A-SO+1bw 1e kwal. (Albert I laan)
9. Koksijde : avm 362 Kat.B-SO 10052+1 bw (Kon. Baan)
10. Koksijde : jvdb 106/2 Kat.A-SO 9948 1e kwal. (zeer fraai)
11. Koksijde : avm 345 Kat.A-SO 10052+1 bw 1e kwal. (zeer fraai)
12. Koksijde : avm 368 Kat.B-SO + 2bw. (Kon.baan)
13. Nieuwpoort:jvdb 113/17 Kat.A-zicht op achterzijde bw (Albert I-laan)
14. Westende : avm G35 Kat.A-GR 6105 (St.Theresiakapel) 1e kwal.
15. Westende : avm G22 Kat.B-GR
16. Westende : avm 650 Kat.B-SO
17. Westende : avm 8440-654 Kat.B-SO
18. Middelk. : avm 251 Kat.B-SO
19. Middelk. : avm 246 Kat.B-SO 10052+bw
20. Bredene : jvdb 104/2 Kat.A-SO + 1 bw 1e kwaliteit
21. Bredene : avm 156 Kat.B-SO + 1 bw
22. Bredene : jvdb 104/18 Kat.B-SO + 2 bw
23. Bredene : avm 8401-169 Kat.B-SO + 2 bw
24. De Haan : avm F 22 Kat.B-GR (detail)
25. De Haan : avm F 13 Kat.B-SO + 2 bw (niet geheel afgebeeld)
26. De Haan : avm 8420-550 Kat.B-SO + 2 bw (zie 25, maar vollediger)
27. De Haan : Thill tramstatie Kat.B doch alle op tram betrekking hebbende waarbij 1x toeristische tram en 1x SO + bw; 2 andere: statie
28. De Haan : avm 547 Kat.B-SO (zie 25 maar nu front volledig)
29. De Haan : avm 8420-552 Kat.B-SO alle 4 afbeeldingen hebben betrekking op de tram: 2x statie, 1x SO frontaal, 1x bijwagen
30. Wenduine : avm 8410-W46 Kat.B-SO + 2 bw
31. Wenduine : avm W29 Kat.B-SO 10052 + 1 bw
32. Wenduine : avm W39 Kat.B-bw van achteren gezien
33. Wenduine : jvdb 118-11 Kat.A-SO + 2 bw 1e kwaliteit
34. Wenduine : avm W37 Kat.B.SO + 2 bw
35. Blankenb.: jvdb 101/33 Kat.A-SO + 2 bw van achteren
36. Blankenb.: avm B118 Kat.A-SO + 2 bw
37. Blankenb.: avm B119 Kat.B-SO + 2 bw

TRAMS TERUG IN LONDEN

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

Na 35 jaar krijgt Londen weer een tramlijn, zij het dan dat het geen zwierige dubbeldekker wordt die in het midden van de straat

zal rijden. De "Docklands Tramway" wordt een lijn van ongeveer 10 km lengte van Tower Hill naar Cubitt Town die een groot deel over ten dele niet meer gebruikte viaducten van de "British Rail" zal lopen. Dat betekend een redelijk investeringsbedrag van 65 milj. pond, dat in elk geval beduidend lager ligt dan de 450 milj. Pond die een doortrek van de ondergrondse "Jubilee-line" zou gekost hebben. Goedkoopste openbaarvervoer-systeem zou een expressbusdienst zijn (5 milj.), een tussenweg qua investeringshoogte zou een 'people-mover' - in de geest van de VAL te Lille - zijn: 120 milj. pond. Maar het "Greater London Council" heeft de beslissing genomen: het wordt een "Light Rail", met materieel naar het voorbeeld van "Tyne & Wear" (Newcastle), al waren ingenieurs ook reeds in Nederland en Duitsland, en al stond de halve 5006 van de Nieuwegein-lijn enige tijd op een tentoonstelling in Londen om te tonen wat de Zwitserse Industrie kan maken.

De expressbusdienst zou ook de enige zijn geweest met een klein 'return of investment', maar een busdienst werd niet van voldoende kwaliteit geacht om het betrokken verwaarloosde gebied van de Docklands een aantrekkelijk nieuw leven in te blazen.

De "Dockland Tramway" (of Railway) kan op het gedeelte naar Cubitt town in 1987 in dienst komen. Nog op te lossen zijn enkele voor-rangsproblemen waar de tram de openbare weg gebruikt, alsmede de vervolgfianciering van de voorziene antennes naar "Mibe End" en "Woolwich".

(Uit "Openbaar Vervoer")

HET VASTSTELLEN VAN DE OPNAME DATUM VAN FOTO's

=o

Volgens het koersbord: aan de evolutie hiervan kan men volgende periodes afleiden :

- Tot 1903 :koersborden zonder lijncijfer.
 19.1.1904 :de lijnen werden met een lijncijfer aangeduid, eerst een rond plaatje onder de voorruit, dan ergens tussen de tekst op het koersbord en daarna met een plaatje bovenop het koersbord.
- Na 1908 :Lijncijfer in een cirkel (met smal cijfer) links Nederlands en rechts Frans.
 1920 :Lijncijfer in de cirkel, maar nu werden het dikke cijfers.
 1935 :Sommige motorwagens krijgen een filmkast
 1937 :Frans verdwijnt (geleidelijk) -boven links: komt het vertrekpunt in het groot, daar onder in een kleiner lettertype een belangrijk tussenpunt -rechts boven: in 't klein de tussenpunten met vanonder in een groter type het eindpunt.
 1940 :Lange smalle letters (links begin - rechts eindpunt)
 1949 :Cirkel vervalt stelselmatig - links komt het cijfer en rechts 3/4 van het totale koersbord de reisweg en lijnkleuren.

Volgens het uiterlijk van de MW's en SW's:

- In 1902 werden 51 MW's zonder regenkap geleverd, deze reden zo tot in 1904-'05.
- De bijwagens kregen een trekbel in 1910-'11.
- In 1924 begon men met het plaatsen van de elektrische koplamp. Tegen mei 1928 waren alle MW's hiervan voorzien.
- De bijwagengereeks 831-860 werd in 1926 omgebouwd tot gesloten wagens met een middendeur.
- De hekken in de deuropeningen van de MW's werden in de tweede helft van 1929 geplaatst.
- In de tweede helft van 1930 begon men met het aanbrengen van de buitenspiegel op de motorwagens.

29-30/16

- De eerste wagens met pneumatische deuren verschenen in nov. '34.
- In nov. 1936 kwam de eerste MW met een filmkast in dienst.
- Rond 1936-'37 werden de daklantaarns (welke eerst met de grote schijf naar voor stonden) gedraaid. Dit was bij alle wagens gedaan vóór 1940.
- In 1937 ging men stelselmatig ruitenwissers aanbrengen.
- 1938 tot okt. '39 gebruikte men om de richtingsaanwijzers te plaatsen.
- Het vierde cijfer voor het wagennummer kwam er in 1953.
- Tussen 1955 en '66 kregen de MW's allen een pantograaf.

JOSKE VAN 't VOSSke
--*-*-*

Onder de brug van Zurenborg stonden een achttal reizigers die Joske vlug bediende. De deur klapte dicht. De richtingsaanwijzer aan, terwijl Joske links in zijn spioenspiegel kijkt, verliet de bus zachtjes de boordsteen. Daar kwam echter, rechts uit de Al-taarstraat, een dame aangelopen (?) Zodra ons Joske haar zag, remde hij af, want zij deed werkelijk haar best. Terwijl het vrouwtje dichterbij pufte, bekeek Joske haar en kon de gedachte niet onderdrukken dat zij bijna even breed als hoog was.

Eens aan de bus geraakte ons moederke niet op de treden, omdat de bus niet meer tegen de boordsteen stond. Overzijn betaaltafel heen, reikte Joske's hand haar uitnodigend ter hulp. Zij wou die echter niet nemen. Enigszins verlegen, verontschuldigde zij zich dat ze 93 woog en niet meer van de jongste was.

Zijn zetel verlatend om haar beter te kunnen helpen, dacht Joske: "Hier is mijn kans, tijdens de week voor ouden van dagen", "precies of dit voor mij er op aan komt, bah". Haar nu beide handen biedend, hielp Joske zijn problemenreizigster, voetje voor voetje de twee trapjes op.

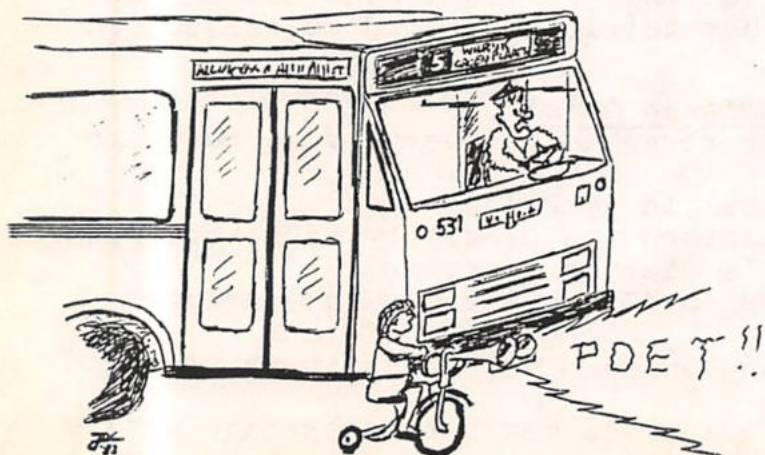
Zwaar hijgend, maar met een dankbare glimlach naar Joske, ging ze zitten op de eerste stoel achter de bestuurder. Terwijl Joske in zijn zetel klom, nam zij haar geldbeugel. Zodra hij zat, stond zij terug op en vroeg terwijl ze naar het betaaltafeltje kwam aan onze voerder, welke juist zijn halterem loste: "Zeg, Menheer, U rijdt toch naar Borgerhout, hé ? ? ?".

Eén seconde zat Joske verslagen en toen zijn halterem terug optrekkende stond hij op. "Kom, madammeke", zei hij, "want ge zult er alleen toch ook niet afgeraken".

Meditierend, na afloop van dit kleine voorvalletje, en zijn weg op lijn 9 voort zettend besloot Joske: "Beter één slechte dag, dan een slecht jaar".

Een vertroosting die Joske overigens aan al zijn trouwe lezers wil toezenden, hen bovendien van harte "het beste" wensens voor 1984 !!

(Uit "T.A.O. band" 4e trimester 1960 - geschreven door WENBACHER)



UIT
TEVE-
BLAD

— Vooruit, Wout, sta je plaats af aan die dame!