

Tramfan

Magazine

1

Januari-Februari 2001
Eerste Jaargang

290 BEF 15,85 NLG 7,19 €
Tweemaandijks



Trammodelbouw!



Nederland

Haagse Hannoverse tram in Houten
Met de Belgische kusttram naar Terneuzen



België

Gekoppelde gelede PCC's te Brussel
Het Belgische Buurtramnet... van A tot Z

Hét tijdschrift voor de tramliethebber in de Lage Landen!

Stap
met
ons
in !



Beste tramvriend,
De tramhobby
kent vele facetten.
Er is een verschei-
denheid aan boeien-
de en fascinerende
zaken te beleven.
Sommige tram-
liefhebbers
verenigen zich om
een bepaald project

te verwezenlijken: het uitbouwen van een museum en restaureren van rijtuigen, het organiseren van uitstappen, het inventariseren, bestuderen en beschrijven van geschiedenis en actualiteit, het uitgeven van publicaties,... Er gebeurt heel wat. Anderen houden het wat rustiger; de beleving van de tramhobby (of is het een passie ?) blijft uiteindelijk toch iets persoonlijk en zelfs intiem ! Dit tijdschrift is er voor iedereen die van trams houdt. Alle aspecten komen aan bod en worden gebracht vanuit een zuiver hobbygericht standpunt. Waarom iemand van trams houdt is een redelijk mysterieus gegeven ; maar het is een leuk iets, vol emotie ook en dikwijls heel opwindend! Met "Tramfan Magazine" kan het alleen nog maar méér worden... Veel plezier, en stap met ons in !

Het nieuwe tramtijdschrift voor Nederland en België



- Belgische en Nederlandse**
- actualiteit
 - geschiedenis
 - achtergrondartikels
 - trammodelbouw
 - agenda en snuisterijen
- tevens internationale berichten en artikels**



**Even proberen...
Meteen abonneren !**

**1575 BEF of 86 NLG (39,04 €)
voor 6 nummers**



Schrijf over op rekening 001-1374535-24 van
Uitgeverij Ostendis, Postbus 105 - 1930 Zaventem 2



Schrijf over op postgiro (zie acceptgiro) van
Uitgeverij Ostendis, Postbus 4126 - 4900 CC Oosterhout

Meld vanaf welk nummer je Tramfan Magazine wil ontvangen !



Tramfan

Magazine

1

2001

Januari-Februari

Inhoud

- 4 Actueel Nederland
- 15 Actueel België
- 31 Geschiedenis:
Met de Belgische kusttram naar Terneuzen
- 36 Nostalgie
- 38 Buitenland:
Halberstadt, het einde van een sympathiek trambedrijfje ?
- 42 Buitensporig
De sproeimotorwagens van de Stadsreiniging van Amsterdam
- 48 Kennismaking met...
Pro-Tram
- 52 Trammodelbouw
- 54 Het Belgische Buurtramnet... van A tot Z
Aflevering 1 : Aalst--Asse--Brussel
- 60 Tramfan Internationaal
- 63 Agenda & Snuisterijen

Tramfan Magazine
verschijnt 6 maal per jaar

Abonnementen voor België:

Uitgeverij Ostendis
Postbus 105
1930 Zaventem 2
Telefoon: 0498-257924
Abonnementsprijs voor
6 nummers: 1575 BEF / 39,04 €
Abonneren door overschrijving
op bankrekening 001-1374535-24

Abonnementen voor Nederland:

Uitgeverij Ostendis
Postbus 4126
4900 CC Oosterhout
Telefoon: 0032-498-257924
Abonnementsprijs voor
6 nummers: 86 NLG / 39,04 €
Abonneren door overschrijving
op postgiro (zie acceptgiro)

Het abonnement kan op elk moment ingaan
en wordt automatisch verlengd, tenzij
6 weken voor de vervaldatum is opgezegd.

Redactie en Administratie:

Uitgeverij Ostendis
Postbus 105
B-1930 Zaventem 2
België
Telefoon: (0032) (0)498-257924
e-mail: carlosvdostende@pi.be
HR Brussel: 646342 / BTW: BE 727 341 929

Eindredactie en lay-out:

Carlos Van den Ostende

Redactiemedewerkers:

René Platjouw, Stefan Justens,
Dirk Eveleens Maarse,
Wouter van Beek

Druk: Poot Printers N.V.
Groot-Bijgaarden (België)

© Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotocopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Verantwoordelijke uitgever:
Carlos Van den Ostende
Populierenstraat 2
B-1930 Zaventem / België

De ingezonden artikelen worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de respectievelijke auteurs.

Houten

Ha, ha,...hooooo

Sinds 8 januari rijdt te Houten, 8 km zuidwaarts van Utrecht, een Haagse tram, afkomstig uit het Duitse Hannover.

Deze tram, de in 1975 gebouwde 6021, pendelt heen en weer op het eerste klaargekomen stukje van een project dat voorziet in een uitbreiding tot vier sporen van het treintrajec Utrecht-Houten.

De woningbouw te Houten breidt momenteel fors uit en daarom werd 2 km voorbij het station van Houten de nieuwe halte "Castellum" aangelegd.

Met deze tramuitbating kan men niet alleen het afgewerkte stukje treinspoor meteen in dienst stellen, maar eindelijk ook de mogelijkheden van "light rail" op het Nederlandse spoorwegnet uittesten.

De 6021 krijgt 600 V uit de NS-bovenleiding, die werd aangesloten op het mobiele onderstation van de HTM. Binnenkort zou een tweede Hannoverse wagen (6016) naar Houten komen, die werd uitgerust voor de normale NS-1500 V-spanning.



Boven: Houten-Castellum. Alles is hier voorlopig aangelegd, want het definitieve station komt nog een honderdtal meter verderop.

Midden: onder het eerste raam staat het: "HTM - Rent a tram"!

Onder: aan het perron kunnen vooralsnog geen treinen stoppen.

De 3 foto's werden gemaakt op 9 januari 2001. (foto's Wouter van Beek)



Houten



Wagennr.	Doelbestemming	Wagennr.	Doelbestemming
6	10:00 Houten	1	Houten Tram
6	10:15 Houten	1	Houten Tram
6	10:30 Houten	1	Houten Tram
7	10:00 Houten	1	Houten Tram
7	10:15 Houten	1	Houten Tram
7	10:30 Houten	1	Houten Tram
8	10:00 Houten	1	Houten Tram
8	10:15 Houten	1	Houten Tram
8	10:30 Houten	1	Houten Tram
9	10:00 Houten	1	Houten Tram
9	10:15 Houten	1	Houten Tram
9	10:30 Houten	1	Houten Tram
10	10:00 Houten	1	Houten Tram
10	10:15 Houten	1	Houten Tram
10	10:30 Houten	1	Houten Tram
11	10:00 Houten	1	Houten Tram
11	10:15 Houten	1	Houten Tram
11	10:30 Houten	1	Houten Tram
12	10:00 Houten	1	Houten Tram
12	10:15 Houten	1	Houten Tram
12	10:30 Houten	1	Houten Tram
13	10:00 Houten	1	Houten Tram
13	10:15 Houten	1	Houten Tram
13	10:30 Houten	1	Houten Tram



De gemeente Houten breidt uit. De tram nadert op deze foto de halte Castellum, waar de bijkomende woningbouw nog maar net van start ging.



Op het middaguur melden zich toch enkele reizigers voor de rit van Houten naar Castellum. Het rijtuig overnacht hier in openlucht, zodat liefhebbers van een bepaalde kunstvorm al snel de weg vonden naar dit kleinoodje...

Castellum, nu nog een open vlakte, maar binnenkort helemaal volgebouwd.

Het definitieve station komt een honderd meter korter bij de brug over het Amsterdam-Rijkkanaal, zichtbaar op de achtergrond, en het vier-sporige traject zou hier ophouden.

Er bestaat echter een plan om minstens één spoor naar links te laten afbuigen om de verder gelegen delen van de nieuwbouwwijk te kunnen bedienen. Deze 3 foto's werden gemaakt op 25 januari 2001.

(foto's Carlos Van den Ostende)



Amsterdam

2001 : het jaar van de "Combino"



Eind van dit jaar wordt de eerste echte Amsterdamse lagevloertram verwacht: de Combino.

95 wagens waren al besteld in maart 2000; op 18 oktober kreeg het GVB van de gemeenteraad de toestemming om nog eens 60 Combino's te bestellen. Hiermee is het lot bezegeld voor alle oudere tramtypes, gebouwd in de jaren 1959-1975!



Boven. Van de oudste reeksen (3G tot 7G) zullen al snel nog slechts de museumwagens overblijven! Stadionstraat, 17 september 2000. (foto Wouter van Beek)

Midden. De Combino stal reeds de show in september vorig jaar, toen een gloednieuwe wagen voor Potsdam, ter gelegenheid van het eeuwfeest van de elektrische tram in Amsterdam enkele dagen in de hoofdstad toefde. Kamperbrug (C.S.), 18 september 2000. (foto Wouter van Beek)

Beneden. De oudste wagens krijgen in hoog tempo nog wel de nieuwe GVB-huisstijl! Sloten, 3 februari 2001. (foto Karel Hoorn)

Het project voor de Noord-Zuid-metrolijn wordt steeds ernstiger. In verband hiermee zal ook het Weteringcircuit verdwijnen. Op deze plek komt een gewone spoorkruising met wissels naar alle richtingen. Het "poffertjesspoor", waar een vervangingswagen of een museumrijtuig het geschikte moment kon afwachten, zal dan ook tot het verleden behoren.

Boven.
Het Weteringcircuit, ingenomen door AOM-trams! Haagse PCC 1193 verleent voorrang aan de Amsterdamse 869. 19 februari 2000. (foto René Gerhards)



Midden.
Een recente reclametram verlaat het Weteringcircuit. Deze wagen rijdt op lijn 5, die samen met de lijnen 1 en 2 (via een andere route), wordt omgeleid wegens langdurende (spoor-) vernieuwingswerken in de Leidsestraat. 5 februari 2001. (foto Wouter van Beek)



In het noorden van Amsterdam staan op het NDSM-terrein - een oude scheepswerf - een aantal oude (Amsterdamse, Haagse, Rotterdamse, ...) tramrijtuigen te wachten op een ietwat vage museumbestemming. Van links naar rechts merken we de HTM 779 en de GVB 965 en 496. Deze foto geeft slechts een fractie weer van het hier opgestelde (en inmiddels veelal beschadigde en bekladde) materieel. 13 december 2000. (foto Karel Hoorn)

Reclame trams

Amsterdam



Enkele recente reclametrans.

Boven.
 "Alex.nl", alias 830 aan de halte
 Nieuwezijds Kolk, op
 22 januari 2001.
 (foto Wouter van Beek)

Midden.
 Reclamepaneel voor een
 tapijtenwinkel: de 825 aan het
 Surinameplein, op
 5 februari 2001.
 (foto Wouter van Beek)



Beneden.
 Ja hoor, een "Pokémon"-tram!
 De 753 verliet zonet het
 Centraal Station.
 29 januari 2001.
 (foto Wouter van Beek)



Boven.
De 835 rijdt sinds
22 januari voor
"Filippa K".
Nieuwezijds Kolk,
22 januari 2001.
(foto Wouter van Beek)



Midden.
Deze zou wat
verwarming moeten
brengen in de winter:
de 775 brengt je
helemaal naar
Portugal!
Museumplein,
5 februari 2001.
(foto Wouter van Beek)



Beneden.
Vergelijk met Den Haag!
822 aan het Surinameplein,
op 5 februari 2001.
(foto Wouter van Beek)



Beneden.
De Circle-Tram geeft de toeristen een extratip:
een bezoekje aan het Hard-Rock-café.
Prins Hendrikkade, 21 januari 2001.
(foto Wouter van Beek)



Utrecht

Verbouwde en niet-verbouwde trams rijden nu al meer dan een half jaar door elkaar op de sneltramlijn van Utrecht naar Nieuwegein en IJsselstein. Van de 27 wagens zijn er reeds 18 gerenoveerd. Momenteel liggen de verbouwingsactiviteiten echter stil, omdat het Beierse bedrijf dat deze uitvoert in betalingsmoeilijkheden zou verkeren. Alleen de 5019 en de op 8 december laatstleden door een ongeval zwaar beschadigde 5022 bevinden zich nog in Duitsland.

Inmiddels vernieuwt men ook de haltes. Als eerste kwam op 3 november de halte Batau-Noord te Nieuwegein gereed.



Boven, en volgende pagina, boven. De gemoderniseerde 5007 rijdt gekoppeld met de nog niet verbouwde 5023. Halte Batau-Noord, 16 december 2000. (foto Wouter van Beek)

Midden. Er wordt ook met losse wagens gereden. De 5005 bevindt zich aan de halte 5-mei-plein, op 18 september 2000. (foto Karel Hoorn)

Beneden. De vernieuwde wagens krijgen reeds een reclamekleedje. Halte Batau-Noord, 25 januari 2001. (foto Carlos Van den Ostende)





De voorlopige perrons die dienden tijdens de reconstructie van de halte Batau-Noord waren op 16 december nog aanwezig.

(foto Wouter van Beek)

Midden en beneden.
Het 2,5 km nieuwe gedeelte van de sneltramlijn in IJsselstein, geopend op 30 juni 2000, biedt enkele mooie fotoplekjes. Tussen de haltes Binnenstad en IJsselstein-Zuid rijden de trams langs een kanaaltje. 25 januari 2001.
(foto Carlos Van den Ostende)



Den Haag



Enkele recente reclametrams.
 De 3006 van lijn 7 op de Kalvermarkt rijdt sinds 29 januari voor TV West.
 De 3012 bevindt zich in de buurt van het Station Hollands Spoor, op lijn 17, en lokt u sinds 8 januari naar www.legio.nu.
 Ook met de 3132 kan u sinds 29 januari op het Internet terecht. Deze wagen passeert hier ter hoogte van het Rijkswijkplein.
 30 januari 2001.
 (foto's Wouter van Beek)



Sinds 18 november rijden er terug trams in de Grote Marktstraat. Meer hierover in het volgende "Tramfan Magazine" !



Rotterdam

***De bruinen rijden weer !***

Na een afwezigheid van zo'n 3 jaar verschijnen er sinds kort terug bruine (of is het een soort geel ?) Düwag-trams op het Rotterdamse net, wegens een tekort aan rijvaardig materieel. Misschien blijft het probleem duren tot de aankomst van de eerste Citadis-trams die begin volgend jaar worden verwacht.

In afwachting van recent fotomateriaal, hier twee "oude" foto's:

- de 1633 rijdt in juni 2000 op WK-Voetballijn 23 en werd voor die gelegenheid beplakt met reclame. (foto Wouter van Beek)
- twee bruinen aan het Willemsplein. De 606 deed normaal dienst als instructiewagen, maar hier rijdt hij een excursie voor het MSVB (Museum voor het Stedelijk Vervoer te Brussel), op 22 maart 1997! De 1610 reed die dag ook "toevallig" op lijn 5... (foto Luc Duquenne)

Musea



Hemelvaartsdag bij de SHM (Stoomtram Hoorn-Medemblik)

Op donderdag 24 mei is het in Nederland Nationale Stoomtreindag. Ook bij de SHM valt dan iets bijzonders te beleven. Niet alleen rijden er op die dag drie tramstellen, in die trams rijden leden van de "klederdrachtengroep" mee. Zij dragen deels de streekklederdracht en deels een kleding van rond het jaar 1926.

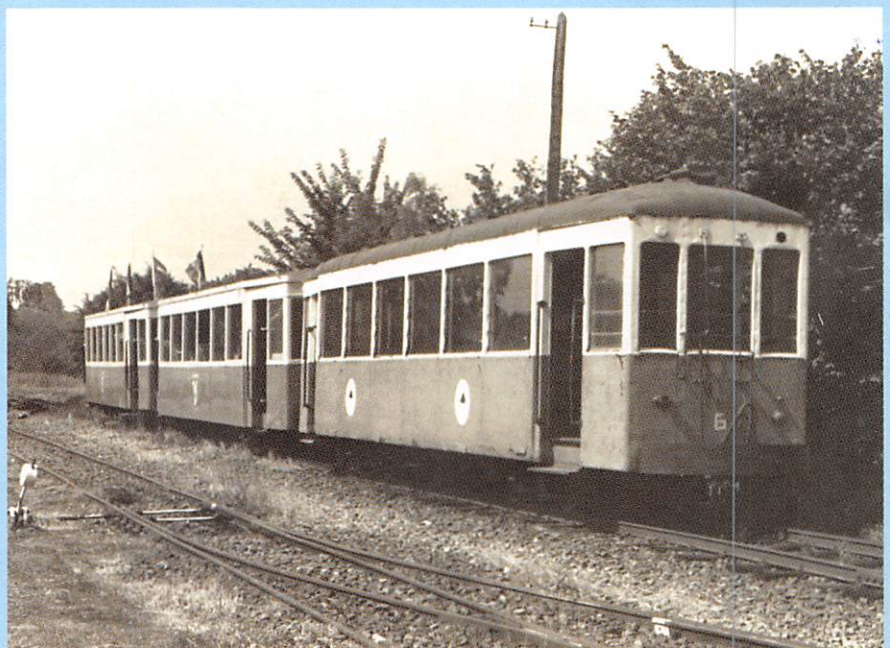
Aan de stations wordt iets langer gestopt, zodat de reiziger er de typische activiteiten van vroeger rustig kan gadeslaan, alsof hij echt in die tijd werd gekatapulteerd. 1926 wordt gebruikt als themajaar door het stoomtrammuseum. Medemblik, 6 juni 1998. (foto Carlos Van den Ostende)

NMVB-bijwagen voor RTM

Het Rijdend TramMuseum te Ouddorp was al een tijdje op zoek naar rijtuigen die identiek zijn aan de 1522-1524 die van 1962 tot 1966 bij de Rotterdamsche Tramweg Maatschappij (RTM) in dienst waren. Het Brusselse tram-museum had zo'n wagen op overschot en schonk recent dit rijtuig (de 19391, gebouwd in 1946) aan de RTM, die slechts de transportkosten diende te betalen. Standaardbijwagen 19391 reed tot 1991 op het toeristisch tramlijntje Warsage-Trembleur, in de buurt van Luik. Na een tragisch ongeluk werd het lijntje opgedoekt en gingen een aantal rijtuigen naar andere museumverenigingen.

Op de foto bevindt de 19391 (als "Li Trimbleu nr. 6") zich te Mortroux, op 12 juli 1990.

(foto Stefan Justens)





ASVi ontdekt NMVB-motorwagen 9385 !

In een veld te Ursel, een dorp gelegen tussen Brugge en Gent, ontdekte de ASVi (Association pour la Sauvegarde du Vicinal, Thuin) in mei 2000 de kast van de voormalige NMVB-motorwagen 9385. Er worden regelmatig oude bijwagens gevonden (recent nog de B.660, eveneens door de ASVi gered), maar de ontdekking van een motorwagen (evenwel zonder chassis en motoren) is opzienbarend !

De 9385 behoorde tot de reeks A.9377-9391, gebouwd door Franco-Belge, en kwam op 26 januari 1911 bij de NMVB in dienst op de Brusselse voorstadslijnen. De wagen werd ingezet vanuit de stelplaatsen Dilbeek, Het Rad en Grimbergen, en verdween officieel uit de inventaris in november 1952.

Motorrijtuig A.9385 was van het type "Manage", waarvan er ongeveer 300 werden gebouwd. Tot nu toe was slechts één exemplaar bewaard, namelijk de A.9314 in het Buurtspoorwegmuseum te Schepdaal. Het type "Manage" vormde de tweede generatie elektrische motorwagens bij de NMVB en waren de eerste dertig jaar van de vorige eeuw een standaardmodel. Ze kwamen terecht op zowat alle elektrische lijnen van het net, voornamelijk gelegen in stedelijke gebieden.

De gevonden wagen stond jarenlang op het chassis van een boerenwagen en verkeert hierdoor in een goede staat. Binnenin zijn het rijtuignummer en de tweetalige Brusselse opschriften nog leesbaar. Er is ook nog een complete zitbank en de oorspronkelijke raampjes zitter er nog allen in ! Dit alles maakt een restauratie de moeite waard; hiervoor werd het rijtuig op 24 november laatstleden overgebracht naar de Locorem-werkplaatsen te Luik.

Boven:

De teruggevonden kast van NMVB-motorrijtuig A.9385.

Ursel, juli 2000.

(foto Paul De Backer)

Hiernaast:

Zo heeft de 9385 er wellicht uitgezien op het einde van zijn carrière.

Motorwagen 9386 in de stelplaats van Wemmel, op 8 april 1956.

(foto Paul De Backer)



S.O.S. Schepdaal !



Boven. Zicht op de koer van het museum : de trams zijn bedekt met een plastic zeil, dat echter de schilderingen beschadigt door wrijving met de wind.

Beneden. De bevestiging van de dekzeilen is na meer dan één jaar op vele plaatsen losgekomen : sommige trams brengen deze winter in hun blootje door. Ook de betonmolen van de aannemer Goedleven (what's in a name ?) gaat slechte tijden tegemoet...

Na de opsplitsing van de NMVB in 1991 staken regelmatig berichten de kop op over de toekomst van het buurtspoorwegmuseum van Schepdaal, gaande van een ontmanteling van het museum en de verkoop van de gronden tot een overplaatsing van het volledige museum naar Bokrijk. De voertuigencollectie werd opgesplitst in een Vlaams en Waals gedeelte en, zoals geweten, vertrokken enkele waardevolle trams naar Wallonië waar hun bewaring helaas niet altijd even scrupuleus gebeurde. Sindsdien toonde De Lijn slechts matige interesse voor haar museum in Schepdaal, waarvan zij nog steeds eigenaar is. Als paradepaardje (en terecht overigens) heeft zij nu immers haar museum aan de Groenenhoek. De gebouwen en de trams werden echter voor 99 jaar in erfpacht gegeven aan de Stichting Vlaams Erfgoed. Een nieuwe vzw, de vzw Buurtspoorwegmuseum, waarin zowel Momumenten en Landschappen, De Lijn, de Vetramu en andere partijen zetelen, staat in voor het beheer van het trammuseum. De gebouwen en een deel van de collectie werden inmiddels beschermd. Voor enkele andere voertuigen (ook buiten het museum) loopt er nog een beschermingsprocedure. Tevens werd besloten om het museum grondig te renoveren en restaureren en aantrekkelijker te maken voor het publiek. Het museum sloot voorlopig de deuren voor het seizoen 1999 en de werken begonnen in september 1999. Sinds april 2000

liggen de werken echter stil door een betalingsgeschil tussen de aannemer, de Stichting Vlaams Erfgoed en De Lijn. Op dit ogenblik zijn de werken nog steeds niet hervat en dreigt de ganse restauratie op een regelrechte catastrofe uit te draaien ! Het rollend materieel brengt zijn tweede winter in openlucht door met alle nefaste gevolgen vandien. De plasticen zeilen die de trams moesten beschermen hangen los, zijn weggewaaid en beschadigen de schildering van de voertuigen bij elke windstoot. De regen heeft vrij spel en beschadigingen door vochtinsijpeling zijn intussen legio. Om nog maar te zwijgen van de gevolgen wanneer de motorwagens ooit terug onder stroom komen te staan. Vuurwerk verzekerd ! Niet alleen de





Binnenzicht in loods 1 : motorwagen 9727 (onder zeil), bakwagen A 20592 en platte wagen A 3502 (zie foto beneden) staan ten prooi aan weer en wind. De platte wagen is trouwens het oudst bewaarde rijtuig van de NMVB. Anno 2001 zwemmen er kikkers in... Op de bakstenen vloer tiert de fauna welig...
Alle foto's werden gemaakt op 18 februari 2001, door Stefan Justens.

trams maar ook de gebouwen lopen intussen een miljoenschade op. Het dak van de twee grootste loodsen is verwijderd, en de muren, steunmuren en het houten dakgebinte van loods 3 worden onherroepelijk beschadigd door regen en wind nadat ze meer dan een eeuw droog hebben gestaan. Er is niet de minste bescherming aangebracht. Enkel de loods 1 heeft nog een dak, en gelukkig staat het normaalsporig tramstel droog. Ook de tramstellen 9004+1836 en 9314+8947 staan gelukkig onder dak. In loods 1 kwam namelijk één spoor vrij doordat het stoomtramstel momenteel in de werkplaatsen van De Lijn in Kessel-Lo staat voor herschildering.

De situatie lijkt momenteel nog steeds vast te zitten ... een deel buurtspoorwegpatrimonium wordt onherroepelijk beschadigd en de reeds aangerichte schade loopt al in de miljoenen. Dit



soort schandelijke toestanden is blijkbaar nog steeds mogelijk in België. Indien niet snel wordt ingegrepen, blijft van het buurtspoorwegmuseum en zijn trams binnenkort enkel nog een hoop rotzooi over. Deze onverkwikkelijke affaire roept trouwens ook vragen op over het (tram)museumbeleid in het algemeen in Vlaanderen en de bekommernis van De Lijn hierover: het niet-gerestaureerde of niet-tentoongestelde materieel in de stelplaatsen van Kalken, Diksmuide en Knokke moet op korte tot halflange termijn immers plaatsruimen voor meer winstgevendende activiteiten en bedrijfs-efficiëntie. Het nieuwe museum Groenenhoek kan gelukkig nog enkele bijkomende voertuigen uit Kalken herbergen, maar de plaats is er ook niet onbeperkt. Laat staan dat er plaats beschikbaar is om eventueel bepaalde waardevolle trams uit Schepdaal tijdelijk te repatriëren. En wat met de overige voertuigen? Waar moet het historisch materieel in Knokke naartoe? De plannen voor een trammuseum in Oostende zijn immers ook niet voor morgen. Misschien kan het loodsjie van De Panne soelaas bieden wanneer de nieuwe stelplaats van Adinkerke in gebruik is? Zoniet stelt zich voor het museummaterieel aan de kust een gelijkaardig probleem. We doen dan ook een oproep aan alle tramfanaten-in-hart-en-nieren: reageer! Spreek erover! Gebruik contacten en kanalen om een eind te maken aan deze catastrofe! De bescherming van het buurtspoorwegpatrimonium, ooit onze wereldwijde trots, staat op het spel!

Stefan Justens

Kusttram

Einde vorig jaar werd een nieuwe fase gestart in de vernieuwingswerken van de traminfrastructuur in de buurt van het Marie-Joséplein te Oostende, nadat eerst het plein zelf volledig vernieuwd en heraangelegd werd. In de Hendrik Serruyslaan ging de vernieuwing van de tramsporen van start, waarbij de sporen van het midden van de laan worden opgeschoven naar de kant van het park. Tussen



Oostende station en Oostende Marie-Joséplein wordt tijdens de werken op enkelspoor gereden. De overloopwissel ter hoogte van het (oude) postgebouw blijft behouden op nagenoeg dezelfde plaats. Opmerkelijk is wel dat er geen nieuwe wissels werden geplaatst van en naar de keerlus (Hendrik Serruyslaan-Karel Janssenslaan-IJzerstraat-Marie Joséplein). De keerlus is dus buiten dienst en in december waren de bovenleiding en de bovenleidingsmasten reeds volledig verwijderd.

Deze lus kent een lange geschiedenis en was één van de pittoreske stukjes tramlijn in Oostende. De lange enkelsporige lus langsheen het Maria Hendrikapark werd naast de kusttram ook door de stadstrams 3, 4 en 8 gebruikt totdat in 1958 de laatste stadstram (lijn 8 naar de Vismijn) werd opgeheven. Daarna werd de lus gebruikt voor de diensten van tramlijn 1 (die niet rechtstreeks doorreden naar De Panne, maar toch het centrum van Oostende bedienden). Sinds de koppeling van de lijnen 1 en 2 werd de lus enkel nog bereden door speciale diensten, museumritten en door laatste ritten. Fotografen hadden maar weinig kans om bij daglicht een plaatje te maken.

Foto boven: BN-motorwagen 6010 in de Hendrik Serruyslaan, op 5 december 2000.

Foto hieronder: Museum-Type-Sm 9123 op de afgeschafte keerlus aan het Maria Hendrikapark te Oostende, op 21 september 1991.

(foto's en tekst: Stefan Justens)





Antwerpen

Er beweegt duidelijk wat op het Antwerpse tramnet! De nieuwe Siemensstrams zijn een vaste waarde geworden op de lijnen 3 en 15 en met de aankomst van het derde lot van deze reeks, krijgen we de lagevloertrams zeker ook te zien op andere lijnen. En dan zijn er de werken op het net zelf. Een uitbreiding in het zuiden, naar Zwijndrecht, zal wellicht in september klaar zijn.



Ondertussen is men ook in het noorden, te Merksem, aan een lijnverlenging begonnen. Het 1,3 km lange gedeelte naar "Keizershoek" zou in 2003 worden ingebruikgenomen. Ook elders in de stad werkt men aan de modernisering van het sporenet. De enkelsporeexploitatie in de Van Kerckhovenstraat, als gevolg van de vernieuwing van de rails en de renovatie van de straat, is bijna ten einde. Dit jaar zou er nog een belangrijke werf komen op de leien, ter hoogte van de Nationale Bank. In ons volgend nummer komen we hierop uitgebreid terug.

Foto's boven en midden: Merksem, verlenging van lijn 3, gezien in de richting van "Keizershoek" en in de richting stad.

Foto beneden: begin van het enkelspoor naar de Van Kerckhovenstraat, in de Halenstraat. 1 februari 2000.

(foto's Carlos Van den Ostende)



Gent

Verlenging naar Flanders Expo

In oktober 2000 gingen de werken van start voor de aanleg van het nieuwe traject naar de Flanders Expo te Sint-Denijs-Westrem.

Hier moeten in 2005 de lijn 1 gaan rijden.

Voorlopig wordt alleen nog maar gewerkt aan een nieuwe brug over de ringvaart, die wordt gebouwd naast de bestaande Maaltebrug.

De rest van de lijn wordt in verschillende fasen afgewerkt. Er zijn ook onteigeningen gebeurd in de Voskenslaan en de Maaltebruggestraat, waar huizen zullen worden afgebroken.

Eerste foto:

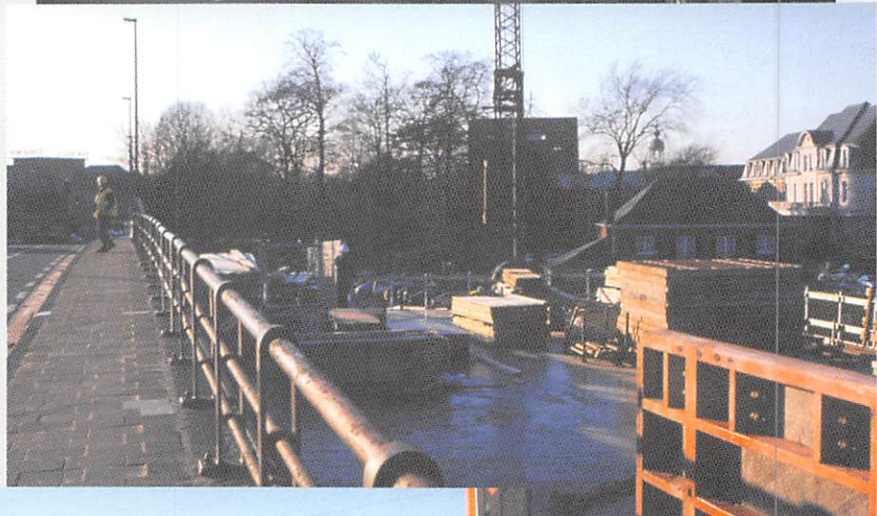
Een bus verlaat zijn halte ter hoogte van het Don Bosco-college. Op de plaats van de halte komt een gemengde tram- en bushalte.

Tweede foto:

De nieuwe tramlijn zal een deel van het park van het Maria-Middelaresziekenhuis inpalmen.

Derde foto:

De nieuwe tram-(en bus-)brug komt pal naast de bestaande Maaltebrug.



Vierde foto:

De (mooie) huizen links op de hoek van de Voskenslaan en de Maaltebruggestraat zullen worden afgebroken; hiertegen werd reeds protest ingediend.

Vijfde foto:

Ook de huizen rechts op de foto (hoek Voskenslaan/Sint-Denijslaan) zijn bedreigd.

12 januari 2001. (foto's Carlos Van den Ostende)





In het kader van de verkeersvrije binnenstad wordt de Groentemarkt heringericht. De klassieke bestrating met "kasseien" verdwijnt, ten voordele van een meer voetgangersgericht plaveisel. Van de gelegenheid wordt gebruik gemaakt om tevens de sporen te vernieuwen. 20 januari 2001.
(foto Carlos Van den Ostende)

De aankomst van de nieuwe Siemenstrams noopt tot uitbreiding van de stelplaats te Gentbrugge. 10 februari 2001.
(foto Gérard Dufasne)



Een recente reclame-tram monstert klanten voor een interim-bureau. 10 februari 2001.
(foto Gérard Dufasne)



Brussel

De gekoppelde 7713-7786 rijden in reizigersdienst!

Welke datum zal het halen in de geschiedenis? 6 december 2000 of 19 februari 2001?

Officieel rijdt het eerste gekoppelde gelede PCC-stel van Brussel sinds die laatste datum. Op 6 december 2000 vond er echter een - totaal onaangekondigde - proefrit plaats, mét (verbaasde) reizigers. Die gedenkwaardige rit begon vanuit de remise Elsene en ging via lijn 23 naar het eindpunt van lijn 52 (Esplanade). Van daar werd de hele lijn 23 bereden tot het Noordstation. Toen hield

men het voor bekeken en reed het stel langs lijn 90 (over het Liedtsplein) terug naar de stelplaats. Merkwaardig is dat deze proefrit ook buiten het traject plaatsvond dat reeds werd aangepast aan de exploitatie met koppelstellen, namelijk tussen de Churchillrotonde en het Noordstation (enkel aangepast voor wat betreft een specifieke signalisatie en bijkomende spiegels; de haltes werden niet gewijzigd, zodat reizigers wel eens tussen de hondenpoep dienen uit te stappen...). Ook op 8 februari 2001 kwam het koppelstel even in de lijndienst, met een heen- en terugrit Buyl-Noordstation.

Maandag 19 februari blijft evenwel de datum van de officiële indienststelling. Koppelstel 7713+7786 reed de eerste twee weken een dagdienst tussen 9 en 15 uur, op lijn 3 (Churchill-Noordstation). Sinds 5 maart wordt er een stukje 's ochtends (7.15-10.41) en 's namiddags (15.18-19.00) gereden ('s woensdags echter de dagdienst). Op maandag en dinsdag kan er instructie zijn; dan wordt niet met reizigers gereden. Aan het Noordstation rijdt het stel het normale eindpunt voorbij om te gaan keren op de overloopwissel in de Vooruitgangstraat. De bestuurder krijgt bij dit manoeuvre assistentie van een tweede personeelslid, dat steeds in de tweede wagen meerijdt.

De MIVB gaat bij dit experiment (want dat is het nog steeds) duidelijk niet over één nacht ijs. Het belooft nog een boeiende zaak te worden, met hopelijk interessante gevolgen!





Foto boven:
Koppelstel 7713+7786 verlaat aan "Buyl" lijn 90 en rijdt naar de remise Elsene. Einde van de tweede proefrit met reizigers, op 8 februari 2001. (foto Carlos Van den Ostende)

Overige foto's:
Eerste dag van de officiële reizigersdiensten op lijn 3 met de gekoppelde gelede PCC-wagens. Churchillrotonde, 19 februari 2001. (foto's Carlos Van den Ostende)



Foto's vorige bladzijde:
Boven: eerste rit met reizigers van het koppelstel 7786+7713, op 6 december 2000. De reis voerde naar het eindpunt van lijn 52 aan "Esplanade".
Beneden: na het vertrek aan "Esplanade" kwam het stel bij de halte "De Wand" terug op lijn 23 en reed door naar het Noordstation.
(foto's Geoffrey Grosemans)



**Lijn 19
terug
in Groot-Bijgaarden**



Sinds 12 december 2000 rijdt lijn 19 terug naar zijn vertrouwde eindpunt te Groot-Bijgaarden. Anderhalf jaar bleven de trams er weg wegens de vernieuwing van de sporen in de Koning Albertlaan en aan het pleintje "Hunderenveld" te Sint-Agatha-Berchem. Het lijkt wel of er een geheel nieuwe lijn werd aangelegd; het traject naar Groot-Bijgaarden wordt evenwel al door trams bediend sinds 2 oktober 1948!

Foto boven: "Hunderenveld", 9 februari 2001.
(foto Carlos Van den Ostende)

Foto midden: om de indienststelling van het vernieuwde traject te vieren, organiseerden het gemeentebestuur van Berchem, de MIVB en de trammuseumvereniging MSVB op zondag 10 december ritten met museumwagens. Eindpunt Groot-Bijgaarden. (foto Luc Duquenne)



Opstelsporen "Vandermeeren"

De sporenbundel in de Vandermeerenstraat te Molenbeek verloor op 3 november 2000 haar bovenleiding. Hiermee komt een eind aan het 20-jarige bestaan van deze opstelruimte voor werkmaterieel. De rails zullen binnenkort worden opgeruimd en het terrein zal worden gebruikt bij de reconstructie van de busgarage "Vandermeeren", die dan weer kadert in het plan voor de bouw van een tweede metrostelplaats. Deze nieuwe stelplaats zal gelegen zijn aan het in de nabije toekomst aan te leggen gedeelte van metrolijn 2 tussen Clemenceau en het Weststation. Zoals op de foto te zien is, stalde men op deze sporen meestal uitgerangeerd materieel! 11 april 1997. (foto G. Grosemans)





De nieuwe lijnfilmen die sinds 1 september 2000 in voege zijn, lijken slechts met mondjesmaat te worden vervaardigd. Ook de "gebruikelijke" "verstrooidheden" ontbreken dit keer niet...

Foto linksboven:
Een 82-doorstreep rijdt naar de Heizel! Vooruitgangstraat (Noordstation), 20 februari 2001. (foto Stefan Justens)

Foto rechtsboven:
Aan het Kerkhof van Jette vinden we twee trams van lijn 94, met verschillende lijnfilm! 30 november 2000.

(foto Geoffrey Grosemans)
Foto midden:
PCC's 7802 en 7777 zijn al uitgerust met de nieuwe film; de 7952 komt eerder per uitzondering op lijn 23, en moet het daarom nog stellen met de oude versie.

Heizel, 4 januari 2001.
(foto Geoffrey Grosemans)



Eén van de nieuwste reclametrams: de 7775 behoort met de 7724, 7732 en de 7784 tot de laatste nog niet gerenoveerde (en dus normaal in het crème) wagens van de reeks 7701-7799. Ze zijn echter meestal overplakt met reclame!
Kerkhof van Jette, 9 februari 2001.
(foto Gérard Dufresne)

Lijn 3

Een déjà-vu in meerdere opzichten



In het najaar van 2000 verscheen er terug een lijn 3 op het Brusselse tramnet. Verrassend, op het eerste gezicht, daar vanaf de jaren '60, met de ontwikkeling van het metronet, de laagste lijnummers voorbehouden werden aan de metrolijnen, als belangrijkste openbare vervoersassen. Het oude tramnet, met lijnummers die reeds bestonden vanaf 1905, werd hiertoe zelfs in de jaren 1967-68 helemaal gereorganiseerd. Zo verdwenen de tramlijnen 1 en 2 op 19 maart 1968, om later als metrolijnnummer (met een volledig andere reisweg) terug te komen, respectievelijk op 20 september 1976 en 2 oktober 1988.

De metrotrajecten worden in Brussel steeds in fasen afgewerkt, waarbij de eerste kunstwerken tot nu toe gedurende een bepaalde periode met trams werden uitgebaat. Die overgangsfase was voor metrolijn 1 van korte duur (1969-76); bij de tweede metrolijn werd de overgang van tram naar metro al minder evident: mede door economisch minder gunstige omstandigheden werden steeds meer vragen gesteld rond de rentabiliteit van de "zware" metro. En dan, midden deze discussie verschijnt er plots, op 24 november 1981, opnieuw een tramlijn 2, als pendel- en versterkingsdienst tus-

sen het station Rogier (met keren aan de lus "Jacqmain") en het Zuidstation (waar gekeerd wordt op het Baraplein). Voor het eerst werd afgeweken van de filosofie die de laagste lijnummers enkel aan de metrolijnen toekende. Tot dan toe stond de benaming "metroas 2" slechts aangeduid op het netplan, bij de tramtunnels tussen Rogier en Naamse Poort; nu was er een echte lijn 2! Toch een knap staaltje van subtiel psychologisch vernuft! Jarenlang kon het publiek wennen aan de gedachte dat lijn 2 even belangrijk was als lijn 1, en dus een metro waard was. En zeven jaar

later werd tramlijn 2 dan ook vervangen door metrolijn 2..., die als (nog niet voltooide) ringlijn met veel overstapverkeer een groot succes kent!

Premetro-as 3

Op 4 oktober 1976 wordt het premetrovak Noordstation-Lemonnier ingehuldigd: de trams van de centrumlanen (5 lijnen) rijden nu ook ondergronds. Logischerwijze gaat de grootste aandacht echter nog uit naar de uitbreiding van metrolijn 1 en vanaf de jaren '80 ook naar lijn 2. Wanneer op het eind van die jaren '80 deze twee lijnen een bepaalde vorm van voltooiing bereikt hebben, lijkt het erop dat metroas 3 aan de beurt komt: op 3 december 1993 krijgt dit traject er 5 stations bij en is op die manier verlengd tot het Albertplein te Vorst. Het toenmalige politieke beleid laat echter we

1. Standaard-motorwagen 1233 op de oude lijn 3 ter hoogte van de Congresskolom in de Koningstraat, op 1 maart 1960.

(foto Frits van der Gragt)

2. De laatste versie van tramlijn 2, voor de ombouw tot volwaardige metro. Station Luxemburg, op 17 december 1981.

(foto Christian Scheemaekers)

3. Af en toe verscheen er een gelede éénrichtingswagen op lijn 2; de rijtuigen van de reeks 7500 waren slechts een korte tijd uitgerust met het huidige type lijnfilm.
Hallepoort, 22 oktober 1985.

(foto Christian Scheemaekers)



ten dat men de indienstgestelde tunnel als een erfenis van vroeger moet beschouwen en dat er van een verdere metro-aanleg geen sprake meer kan zijn (wegens te duur en niet praktisch). De nummers van de "metroassen" verdwijnen zelfs van het netplan! Men kiest resoluut voor de renovatie en uitbouw van het tramnet: sinds de opkomst van de lagevloerrijtuigen wordt de tram inderdaad over de hele wereld onmiskenbaar beschouwd dé oplossing voor de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek in de steden.

Metro "come-back"

Het Brusselse politieke beleid van de jaren 1989-95 sloot duidelijk aan bij die enkrichting. Maar niets blijkt definitief n de wind kan gauw keren! Na de stembusgang van 1995 komt er een verkeersminister met een heel ander gedachtengoed aan het bewind. De metroplannen uit de jaren '60 worden terug bovengehaald. Voor de lijnen 1 en 2 komt er een verlenging en over de toekomst van metroas 3 wordt een zelfde discussie op gang gebracht als destijds voor lijn 2. Het is duidelijk dat

de huidige exploitatievorm van deze tramtunnel zijn saturatiepunt heeft bereikt; een snelle omvorming tot metro is echter niet mogelijk, daar de infrastructuur aan beide uiteinden van de tunnel hier niet is op voorzien en er ook geen werken hiervoor aan de gang zijn. Maar de uiteindelijke toekomst van lijn 3 is wel degelijk metro. In afwachting van de aanleg van nieuwe kunstwerken wil men echter een ad-interim-oplossing voor het traject, die hoofdzakelijk zou bestaan uit een herschikking van de lijnen en de aanschaf



van nieuw trammaterieel. En het is juist middenin deze studie- en beslissingsperiode dat er terug een tramlijn 3 in Brussel opduikt, uiteraard in de tunnels tussen het Noordstation en het Albertplein!

De nieuwe lijn 3 en haar voorgangers

In tegenstelling tot tramlijn 2 in de jaren 1981-88, die als een zelfstandige (versterkings-)lijn werd uitgebaat, is de nieuwe lijn 3 een afscheiding van lijn 23 en vormt er zelfs nog steeds één geheel mee. De officiële reisweg loopt van het Noordstation tot het Churchillplein, maar daar aangekomen vervolgen de trams gewoon hun weg op lijn 23 naar de Heizel, waarbij de lijnfilm aan het Churchillplein van lijn 3 naar lijn 23 schuift (en omgekeerd in de andere richting)! Een merkwaardige oplossing voor een ernstig probleem: lijn 23 reed in een bijna volle cirkel rond de stad, zodat bepaalde (toevallige) reizigers wel eens het noorden kwijt geraakten (of er toch veel later dan gepland aankwamen...). Het gebeurde dat men een 23 nam aan de Heizel om naar het Noordstation te sporen (of omgekeerd), terwijl dit toch stukken korter is met lijn 81! Er bestonden al langer ideeën voor een opsplitsing van lijn 23, maar de oplossing die uit de bus kwam blijft nog steeds mensen



verbazen. Maar met bovenstaande uitleg in het achterhoofd wordt één en ander toch wel duidelijk.

En helemaal nieuw is het ook niet: tussen 1988 en 1991 hadden alle Brusselse gelede trams een lijnfilm waarop een lijn 3 (met groene lijnkleuren!) voorkwam, bedoeld voor pendelritten tussen het Noordstation en het Zuidstation. Maar voor zover bekend hebben er nooit trams met die lijnfilm in reizigersdienst gereden.

Blikken we tenslotte nog even terug op de oude lijn 3, die verdween op 5 april 1960. De trams van deze lijn reden van

het Terkamerenbos, via de Louizalaan, de Naamse Poort, het Paleizenplein, de Koningsstraat, het Poggeplein en het Verboekhovenplein naar het station van Schaarbeek. Het was, samen met de oude lijnen 1 en 2, één van de oudste tramtrajecten van Brussel en het kennummer 3 was hiervoor in gebruik sinds de invoering van de lijnnummers in 1905.

Van oudste lijnen naar belangrijkste lijnen: de symboliek van nummers is niet altijd even helder...

Carlos Van den Ostende





6

4. Tussen 1988 en 1992 bestond deze lijnfilm, die nooit in reizigersdienst werd gebruikt, maar soms - zoals hier - wel eens per abuis tevoorschijn kwam !
Baraplein, 25 februari 1992. (foto Jean Berger)

6. Tussen de Churchillrotonde en het Noordstation rijdt lijn 23/3 als volwaardige lijn 3 ! Station Horta, 16 december 2000. (foto Carlos Van den Ostende)

5. Hoe belangrijk de nieuwe lijn 3 is, merkt men hier: de eerste rit met reizigers van het gekoppelde gelede PCC-stel vond plaats op deze lijn. Churchillrotonde, 6 december 2000. (foto Geoffrey Grosemans)

7. Een prachtige nachtfoto met trams van de lijnen 3, 5, 20 en 83. Op het nippertje kon nog een stukje glorie tijd worden vastgelegd!
Schaarbeek Station, 2 april 1959. (foto Frits van der Gragt)



7



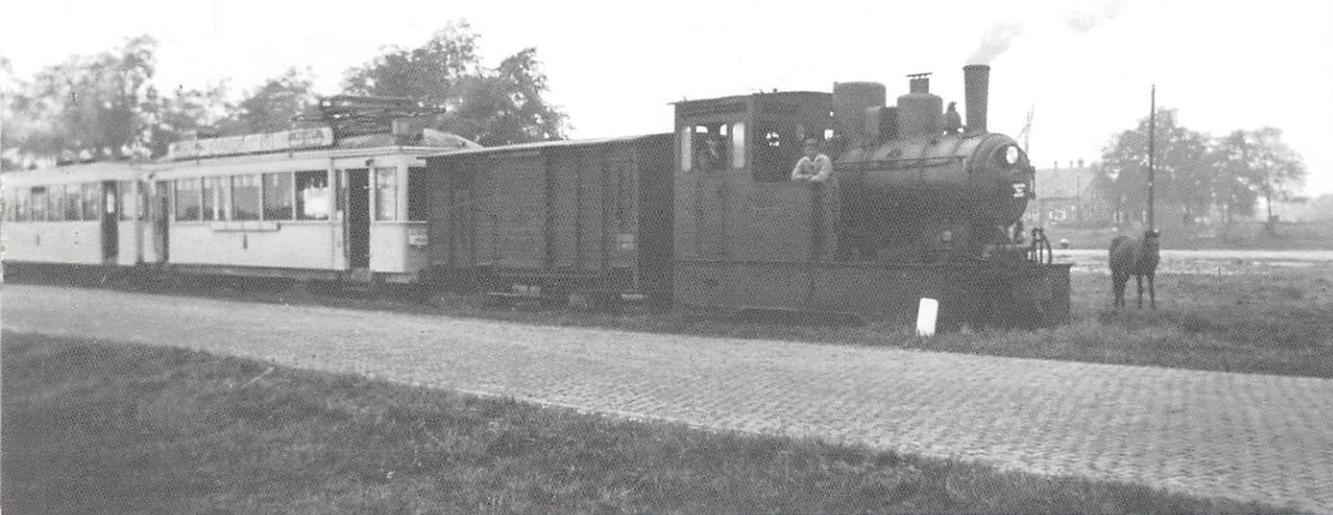
Brussel, Heizel, 31 augustus 2000. (foto Carlos Van den Ostende)

Déjà-vu ?

Oostende, Kaaistation, 24 september 1983. (foto René Stevens)



Met de Belgische kusttram naar... Terneuzen !



Al onmiddellijk na het einde van de Tweede Wereldoorlog was er een groepje voorstanders van het tramvervoer dat zich toelegde op het voeren van propaganda voor het behoud en de modernisatie van de nog bestaande tramlijnen, voor zover dit economisch verantwoord was. Hiermee verzette men zich met name tegen het beleid van de Nederlandsche Spoorwegen, dat er op gericht was alle nog bestaande interlokale trams zo snel mogelijk door bussen te vervangen.

Zij verenigden zich in de Stichting Tram-Archief (S.T.A.), naar het voorbeeld van de al in de jaren dertig in Groot Brittannië opgerichte Light Railway Transport League (L.R.T.L.). De S.T.A. gaf een maandblad uit, "Tramnieuws", organiseerde propagandabijeenkomsten om het publiek kennis te laten maken met de mogelijkheden van de moderne tram en organiseerde plaatselijke activiteiten waar een

tramlijn bedreigd was.

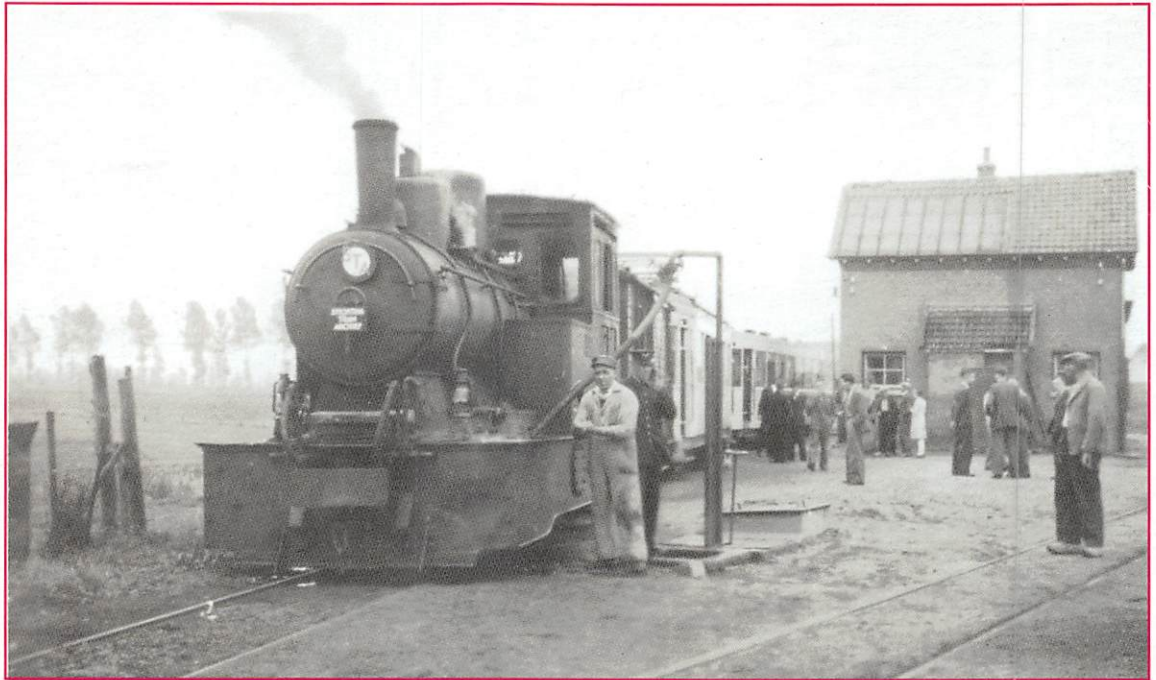
Helaas heeft het allemaal niet mogen baten: met uitzondering van de R.T.M.- en de meeste N.Z.H.-lijnen, verdwenen vrijwel alle overgebleven tramlijnen nog voor het jaar 1950.

Boven.
NMVB-Standaard-motorwagen 9731 en Oran-bijwagen 8960 staan klaar voor de terugreis naar België; ze worden op sleeptouw genomen door ZVTM-loc 11.
Terneuzen-Westsluis, zondag 14 september 1947.
 (foto Jan Voerman)

Hiernaast.
Kaartje van Zeeuws-Vlaanderen. Het traject van de S.T.A.-rit is in het rood weergegeven.



**Splitsingsstation
"Pyramide":
vooralere door te
rijden naar
Schoondijke,
wordt de loc
bijgevuld met
water.**
(verzameling Dirk
Eveleens Maarse)



Voor de oorlog

Na het jaar 1930 begon de toen heersende economische crisis zijn tol te eisen onder de interlokale tramlijnen in Nederland. Lijnen waar modernisatie na de Eerste Wereldoorlog achterwege was gebleven, werden door busdiensten vervangen. Waar er sprake was van een belangrijk goederenvervoer bleef een lijn hiervoor nog wel in gebruik, maar als dat niet zo was, werd de lijn opgebroken.

In een poging het tij te keren werden verschillende plattelandsbedrijven samengevoegd tot grote regionale maat-

schappijen, maar in de meeste gevallen leidde dit slechts tot uitstel van het onherroepelijke einde, niet tot afstel. Tegen het einde van de dertiger jaren begon zelfs de afbraak van enige moderne lijnen, zoals de lijn Amsterdam—Laren van de Gooische Tramweg-Maatschappij, die geheel met moderne dieselmotorrijtuigen werd uitgbaat, en het gedeelte Rhenen—Arnhem van de elektrische lijn Amersfoort—Zeist—Arnhem van de Nederlandsche Buurtspoorweg-Maatschappij.

Dit proces zou zonder enige twijfel zijn doorgezet, ware het niet dat de

Tweede Wereldoorlog over West-Europa kwam. Reeds enkele weken na de Duitse overval op de Lage Landen van 10 mei 1940 werden de eerste beperkingen in de toevoer van olieproducten voelbaar: busdiensten werden beperkt of afgeschaft, de (stoom)tram keerde terug in de reizigersdienst waar dat nog mogelijk was.

Toen de oorlog na vijf jaar ten einde was, was het droevig gesteld met het openbare personenvervoer in Nederland. Het spoorwegnet was onberijdbaar en het materieel grotendeels geroofd of vernield, de bussen waren verdwenen en ook veel tramlijnen hadden onder de oorlogsfeiten geleden. In het gunstigste geval was er een zwaar verwaarloosd materieelpark, soms was het vele malen erger gesteld met een trambedrijf.

De meeste trambedrijven stonden voor de keus: ofwel de tramlijnen opheffen en vervangen door busdiensten, ofwel overgaan tot de lang uitgestelde modernisatie. De tijd zou aantonen dat binnen ongeveer 5 jaar alle bedrijven, uitgezonderd de Rotterdamsche Tramweg-Maatschappij (R.T.M.), al dan niet vrijwillig ten onder gingen.

Aankomst te Schoondijke: eindpunt van de ZVTM-lijn. Hier blijft loc 11 achter, en zal de reis worden verdergezet met een SBM-loc. (foto Jan Voerman)





De zondagsrust was voor één keer niet heilig te Schoondijke. Het waren nog onzekere tijden, zo vlak na de oorlog, en ook de toekomst van de tram was voor velen onduidelijk. Een steeds groter aantal mensen vond het vervoer over rails verouderd en zelfs niet-efficiënt. Het was ongetwijfeld met gemengde gevoelens van verwondering en verbazing dat de plaatselijke bevolking naar dit schouwspel keek. Het bracht de gemoederen duidelijk, al was het maar eventjes, in beroering!

(verzameling Dirk Eveleens Maarse)

SBM-locomotief 13 werd aangekoppeld. De historische rit kan worden verdergezet. Wat een avontuur, voor het kusttramstel én voor de deelnemers!

(foto Jan Voerman)



De jaren '40

Een van de streken waar in 1945 nog tramverkeer plaatsvond was Zeeuws-Vlaanderen. In het westelijke deel, langs de Noordzeekust, was sinds 1887 de Stoomtram-Maatschappij Breskens—Maldeghem (S.B.M.) actief, waarbij zij een belangrijke rol speelde in de verbinding tussen de West-Vlaamse steden en Walcheren, via Breskens.

De tweede maatschappij, de Zeeuwsch-Vlaamsche Tramweg-Maatschappij (Z.V.T.M.), werd pas in 1912 opgericht en diende vooral de landbouw. Nadat zij al in 1912 de bestaande IJzendijksche Stoomtramweg-Maatschappij had overgenomen, opende de Z.V.T.M. in 1914 de eerste eigen lijn. Het jaarlijkse vervoer van suikerbieten overtrof verre het belang van het reizigersvervoer. Enkele van de Z.V.T.M. lijnen hebben dan ook nooit reizigersvervoer gekend.

Terwijl de S.B.M. nog een omvangrijk reizigersvervoer kende, vooral wegens het kusttoerisme, was het reizigersvervoer van de Z.V.T.M. reeds in de jaren dertig zodanig teruggelopen dat men de gehele dienst kon uitvoeren met vijf uit stoomtramrijtuigen ver-

Hetzelfde tramstel van de vorige foto, maar er zijn verschillen ! Er werd ergens kop gemaakt, want de Standaardmotorwagen is gedraaid (let op de panto-graaf). Mogelijk zijn we hier in Draaibrug, waar de werkplaats van de SBM was gevestigd. Hier begon ook de lijn naar Maldegem.

(verzameling Dirk Eveleens Maarse)



bouwde dieseltrams. Ook het vervoer van suikerbieten had tijdens de economische crisis ernstig te lijden. De noodgedwongen verwaarlozing tijdens de oorlog en de op sommige plaatsen ernstige schade veroorzaakt door de gevechten tijdens de bevrijding van de Scheldemond, maakten dat beide maatschappijen in een zeer slechte toestand verkeerden toen de gevechten einde 1944 voorbij waren.

Zoals elders zou het voortbestaan van de tram ook hier een grote investering vergen, geld dat zo kort na het einde van de oorlog niet beschikbaar was. De reizigersdiensten van de S.B.M. en de Z.V.T.M. werden dan ook in 1948 bijna volledig opgeheven; de laatste tram reed in maart 1949.

Staking van het goederenvervoer was minder vanzelfsprekend. De directies van de suikerfabrieken waren bereid financieel bij te dragen aan het herstel van de belangrijkste lijnen en ook de betrokken gemeentebesturen waren geïnteresseerd in een voortbestaan van de tram.

Sluis, SBM-tramstation, 14 september 1947. De NMVB-tram komt terug uit Oostende en zal straks opnieuw op sleeptouw worden genomen door een SBM-stoomloc.

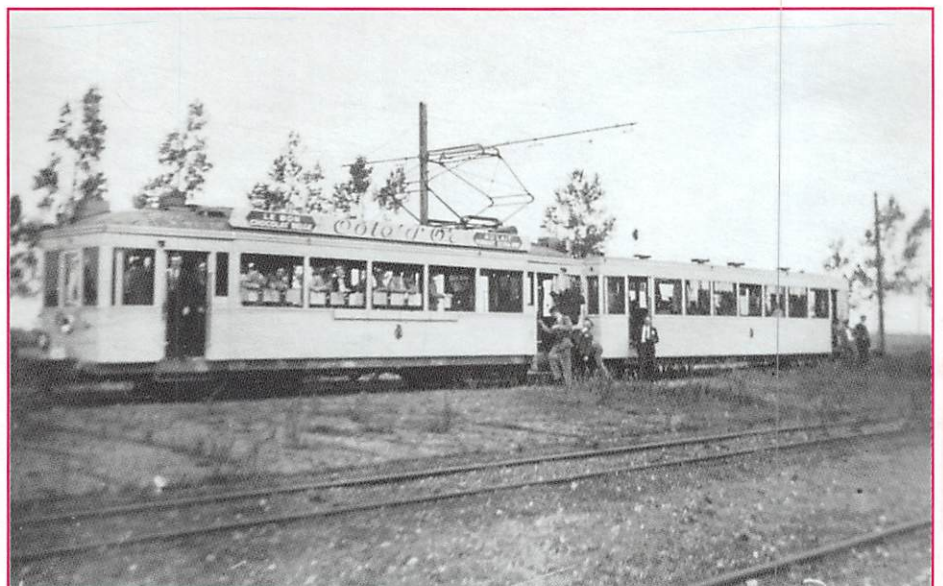
(verzameling Dirk Eveleens Maarse)

Een uitzonderlijke tramrit

Het was in deze "schemerperiode" — de reizigerstrams stonden op het punt te verdwijnen, maar het goederenvervoer had nog een overlevingskans — dat de S.T.A. haar meest spectaculaire propaganda-actie ondernam. Zij propageerde niets minder dan de elektrificatie van de verbinding Knokke—Breskens !

Om de bestuurders en inwoners van de streek te laten zien wat zij zich bij een moderne elektrische tram moesten voorstellen, werd een tramstel gebruikt van de "kustlijn" van de Belgische Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (N.M.V.B.).

Op zaterdag 13 september 1947 rond 7 uur 's avonds verzamelde het gezelschap Nederlandse en Britse tram-liefhebbers zich te Breskens, nadat de Hollanders per boot uit Vlissingen waren aangekomen. Rond dit uur arriveerde een gezelschap Antwerpse N.M.V.B.-agenten met een door een S.B.M.-locomotief getrokken elektrische kusttram uit België, onderweg naar Walcheren. Dankzij bemiddeling van N.M.V.B.-beambte en tramvriend Frans Keutgens had de N.M.V.B. het materieel gratis ter beschikking gesteld. Ook de Nederlandse maatschappijen S.B.M. en Z.V.T.M. brachten geen kosten in rekening !



De tram bestond uit het vierassige Standaard-motorrijtuig 9731, van de reeks 9729-9731 uit 1930, en het grote vierassige aanhangrijtuig 8960 van het type "Oran", reeks 8955-8963. De vier rijtuigen van deze reeks die op de Kustlijn reden waren hier de eerste moderne vierassige aanhangrijtuigen. Ze waren in 1940/41 in het N.M.V.B.-werkhuys te Kuregem bij Brussel verbouwd uit open aanhangrijtuigen met dezelfde nummers, die stamden uit 1924.

Getrokken door een stoomloc van de Z.V.T.M. begon deze unieke tram in het avondlicht aan de tocht van Breskens langs Biervliet, Pyramide en Philippine, dwars door Zeeuws-Vlaanderen naar Terneuzen, waar de organisatoren alle hotelbedden hadden gereserveerd!

De volgende dag, zondag, begon de propagandatocht pas echt. Een groot aantal autoriteiten sloot zich bij het gezelschap aan: de burgemeesters van alle tien Zeeuws-Vlaamse gemeenten, een lid van de provinciale Staten, de directies van de S.B.M. en de Z.V.T.M. en vertegenwoordigers

van de pers. Rond 9 uur vertrok loc 11 van de Z.V.T.M. (Jung, 1916) met de tram van Terneuzen langs Philippine, Pyramide en IJzendijke naar Schoondijke. Overal kreeg de tram zeer veel bekijks van de toegestroomde dorpsbewoners.

Vanaf Schoondijke werd gereden over het S.B.M.-net en nu was het S.B.M.-loc 13 (Hanomag, 1913) die de tram trok. Langs Oostburg en Draaibrug kwam men in Sluis. Hier bevond de tram zich weer op vertrouwd N.M.V.B.-terrein, al was de lijn op Nederlands gebied eigendom van de S.B.M. De propagandatocht was hier in feite ten einde, maar het gezelschap had nog een interessante tocht voor de boeg! Zonder stoomloc werd er nu verder gereden van Sluis via Westkapelle en Knokke naar Oostende.

In de namiddag werd de terugreis aangevaard; de 9731 en 8960 reden terug naar Sluis, waar de S.B.M.-loc de tractie weer op zich nam. Langs Cadzand werden de reizigers naar Breskens gebracht, waar het Ant-

werpse gezelschap weer opstapte voor de terugreis naar België.

Het was een alleszins gedenkwaardige tocht, maar de elektrische tramlijn Knokke—Breskens is er nooit gekomen. Het reizigersvervoer over de S.B.M.-lijnen werd korte tijd later opgeheven en de reeds bestaande elektrische verbinding Oosthoek—Retranchement die in 1939 voor het laatst was gebruikt, werd niet hersteld. Rond 1950 werden alle tramsporen in Zeeuws-Vlaanderen opgebroken.

Dirk Eveleens Maarse

Bronnen:

H.G. Hesselink, Geschiedenis der Tramwegen in Zeeuws-Vlaanderen 1887-1949, J. Duerick-Krachten, Kloosterzande, 1984

A. Dijkers en H.G. Hesselink, De Stoomtrams op de Zuid-Hollandse Eilanden en in Zeeland, Uitgevers Wyt, Rotterdam, 1973

J.W. Sluiter, Beknopt Overzicht van de Nederlandse Spoor- en Tramwegbedrijven, tweede druk, E.J. Brill, Leiden, 1967

S. Overbosch, De Stoomlocomotieven der Nederlandse Tramwegen, tweede druk, Technische Uitgeverij H. Stam, Culemborg, 1966

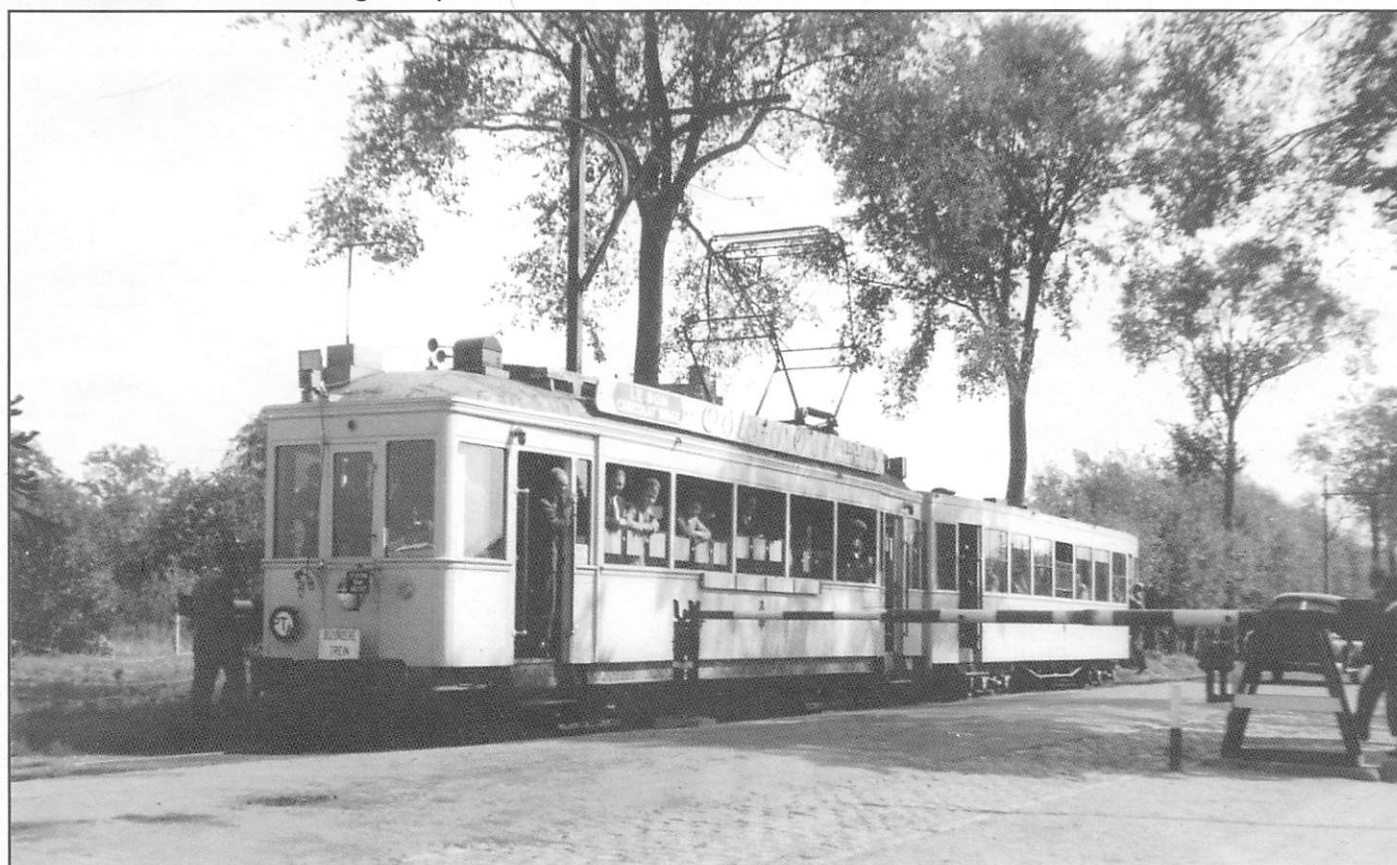
D.W. Eveleens Maarse, Het Openbaar Vervoer aan de Belgische Kust Deel 1, Elektrische Trams aan de Belgische Kust, TTO-Noordzee, Oostende, 1996

Tramnieuws, Propagandablad voor de Nederlandsche Tram- en Lokaalspoorwegen, Tweede jaargang, Den Haag, 1947

J. Voerman, Rotterdam

Archief van de auteur

**Nederlands-Belgische grens: na een kort oponthoud kan het stel opnieuw richting Breskens rijden !
Sint-Anna-ter-Muiden, zondag 14 september 1947. (verzameling Dirk Eveleens Maarse)**





Stap met ons in !
Er is plaats voor iedereen...
Onze tram, de eerste wagen van de Brusselse
reeks 7000 die dit jaar haar 50ste verjaardag
viert, blijft hier nog wel even staan.
Woluwe Stelplaats, 17 september 1961.
(Robert Temmerman)

Nostalgie



Halberstadt

het einde van een sympathiek trambedrijfje ?



Samen met nog enkele andere, kleine trambedrijfjes die Duitsland erfde uit het DDR-tijdperk, hangt in Halberstadt het voortbestaan van de tram sinds jaren aan een zijden draadje. Het voorbije jaar werd terug een discussie op gang gebracht over de al dan niet verantwoorde voortzetting van de tramdienst. Een besluit werd nog niet genomen, maar ook de positieve beslissingen die in het verleden werden aanvaard, kregen nooit een definitieve geldigheid.

Het kleine stadje in de Duitse deelstaat Sachsen-Anhalt, hoofdplaats van het "kreis Vorharz", staat nochtans niet negatief tegenover de tram. De inwoners willen graag hun tram behouden, maar ze maken er toch niet massaal gebruik van. Het is dan ook een zeer klein net, uitgebaut met drie lijnen die elkaar deels overlappen, en een totale lengte van slechts 12 km. Het wagenpark bestaat uit 15 motorwagens, grotendeels in het begin van de jaren '90 tweedehands overgenomen uit Stuttgart en Freiburg. Voor het uitlooptje naar Klusberge staat nog één tweeassertje van het type "Reko" ter beschikking, dat de hele dag over en

weer pendelt, overdag in een 20-minutendienst, 's ochtends en 's avonds om de 30 minuten. De andere lijnen rijden overdag om de 10 en daarbuiten om de 20 à 30 minuten; 's zondags wordt er op het hele net een 30-minutendienst gereden. Merkwaardig is ook dat de tramdienst elke dag om 20 uur stopt; er rijden dan alleen nog bussen naar de buitenwijken. Het lijkt dus helemaal niet op wat we van een modern tramnet zouden kunnen verwachten... maar op de Charleroise metro in België rijden er ook geen trams meer na 8 uur 's avonds !

Vernieuwing, en toch...

De HVG, uitbater van het Halberstadtse trambedrijf, is altijd een voorstander van de tram geweest. Tot voor een aantal jaren kon men dan ook genieten van een aantal financiële gunstmaatregelen die het oosten van Duitsland wat meer wind in de rug dienden te geven i.v.m. de vanzelfsprekende economische achterstand. Zo werden de reeds vermelde tweedehandse rytuigen aangekocht, vernieuwde men 70 % van de sporeninfrastructuur en opende men op 4 augustus 1993 een verlenging van 700 meter. Het aantal reizigers daalde echter van 9 miljoen in de DDR-tijd naar

1. Gelede motorwagen 162 in de Dominikanerstrasse. Dit rijtuig reed tot 1994 in Freiburg.
2. Deze wagen is afkomstig uit Stuttgart en is in Halberstadt sinds 1992.
3. Reko-tweeasser aan het eindpunt Klusberge.
4. Een ouderwetse tramsituatie; het tramrijtuig is echter het recentste van het hele Halberstadtse wagenpark !

Alle foto's werden gemaakt op 7 juli 2000.

(foto's Luc Duquenne)



zo'n 2 miljoen in de voorbije jaren. De stad dient jaarlijks voor 3,5 miljoen DM bij te springen en daar ook zij in de toekomst minder staatsinkomsten krijgt, begint het schoentje stilaan echt te wringen. Het was dan ook de verantwoordelijke van het stedelijk holdingbedrijf die in november 1999 aan de alarmbel trok.

Sindsdien onderzoeken (voornamelijk) de politici en het trambedrijf de mogelijkheden voor een verderzetting van de tramdienst of een alternatief. De aanschaf van nieuw, modern lagevloertrammaterieel, waarop men hoopte, is hierdoor op de lange baan geschoven. Kenschetsend is de indienststelling van een Combino-tram (een mini-versie) in dat andere kleine stadje in de buurt: Nordhausen. De bestelling van Combino's zou oorspronkelijk gemeenschappelijk met Halberstadt plaatsvinden...

... een patsituatie

Volgens sommige berichten vergt het voortbestaan van de tram in Halberstadt in eerste instantie slechts een investering van 4 miljoen DM, terwijl de afschaffing van het net zo maar eventjes 42 miljoen DM zou kosten!



Dat lijkt eigenaardig, maar heeft alles te maken met geld dat door de staat in dat geval zou teruggevorderd worden. Het is immers contractueel bepaald dat de financiële tegemoetkomingen die de stad in de jaren '90 heeft ontvangen voor de renovatie van het tramnet zouden moeten worden terugbetaald wanneer het tramnet ophoudt te bestaan! Een patsituatie, inderdaad,

en meteen de reden voor de aansleepende besluiteloosheid.

Sympathiek tramnetje

Klein maar fijn, dat is de tram in Halberstadt zeker! De tramlijnen slingeren door het hart van dit historische stadje, dikwijls op enkel spoor. Op enkele plaatsen rijden de trams door een sprookjesachtig decor met typische



vakwerkhuisen; je moet alleen wel een tijdstip zoeken waarop het autoverkeer je plaatjes niet kan verpesten! En waar vind je nog een tweeasser in normale reizigersdienst op zo'n 500 km van de lage landen? Een ritje met de "Reko" bezorgt ongetwijfeld elke tram-liefhebber een nostalgische roes, en aan het rustige eindpunt met de romantische naam "Klusberge" kan je je makkelijk éven in andere (betere?) tijden wanen... Maar misschien niet zo heel lang meer: bepaalde vormen van rationeel denken mogen van sommigen best een aardig prijskaartje hebben, opgeruimd staat immers netjes, dat hebben we al meer gezien. Maar wie weet ... winnen de positieve tramkrachten het hier toch eens; dan kan er over 2 jaar "100 jaar elektrische tram" gevierd worden!

Carlos Van den Ostende

5. De tram kreeg niet echt een optimale plaats middenin het verkeer!

6. Eén van de twee spoorwegkruisingen.

7. Momenteel bewaart de HVG vier historische motorrijtuigen. De 31 dateert uit 1939. 2 oktober 1991.

(Carlos Van den Ostende)

8. De remise met binnenin nog een gele Stuttgarter, die dient als onderdelenleverancier.

Foto's 5, 6 en 8: 7 juli 2000.

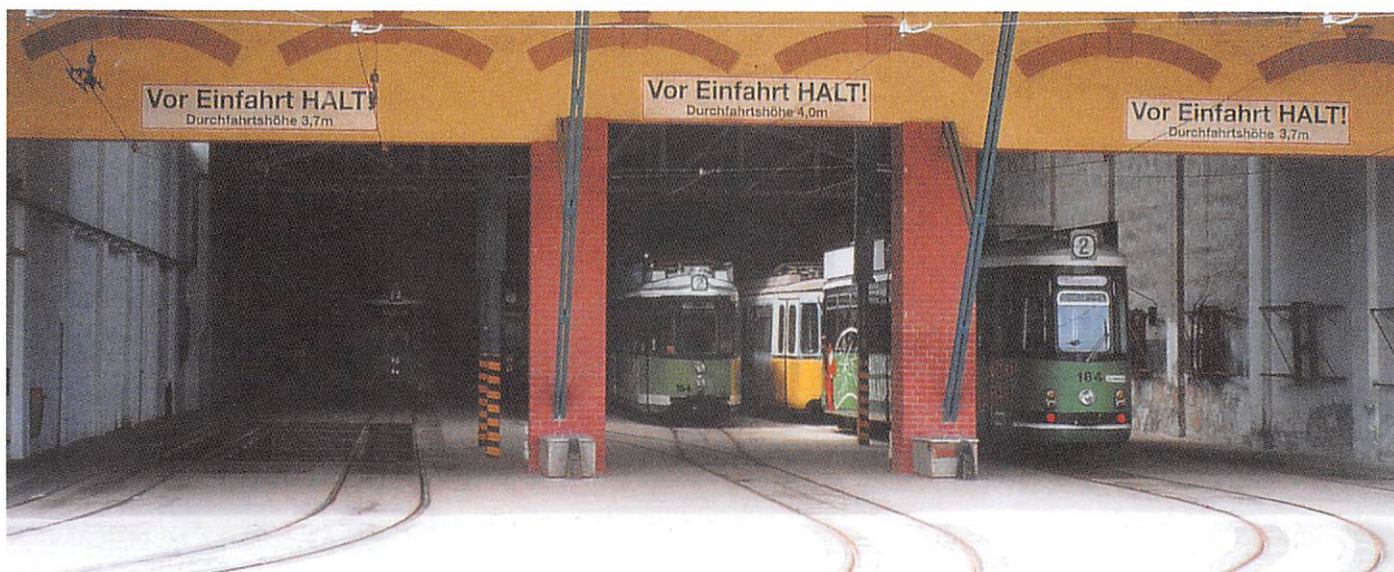
(Luc Duquenne)



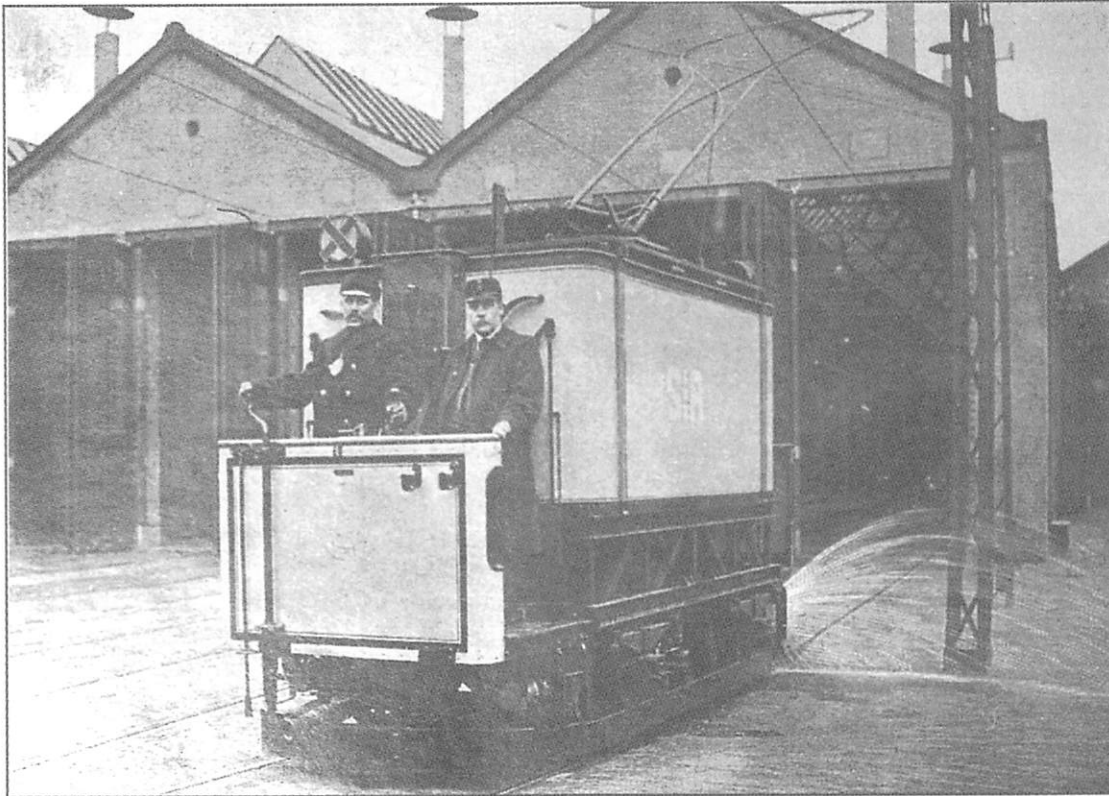
Trammaterieel Halberstadt (herfst 2000)

29 (II) Reko	(RAW Berlin-Schöneeweide 1975)	
152 GT4	(Esslingen 1964)	1992 ex Stuttgart 727 (II)
153 GT4	(Esslingen 1962)	1992 ex Stuttgart 648
154 GT4	(Esslingen 1962)	1992 ex Stuttgart 547 (II)
155 GT4	(Esslingen 1962)	1992 ex Stuttgart 551 (II)
156 GT4	(Esslingen 1962)	1992 ex Stuttgart 550 (II)
157 GT4	(Esslingen 1962)	1993 ex Stuttgart 549 (II)
159 GT4	(Esslingen 1960)	1994 ex Stuttgart 564
160 GT4	(Esslingen 1960)	1994 ex Stuttgart 560
161 GT4ZR	(Esslingen 1962)	1994 ex Freiburg 105
162 GT4ZR	(Esslingen 1965)	1994 ex Freiburg 113
163 GT4ZR	(Rastatt 1967)	1994 ex Freiburg 115
164 GT4ZR	(Esslingen 1962)	1994 ex Freiburg 106
165 GT4ZR	(Esslingen 1963)	1994 ex Freiburg 108
166 GT4ZR	(Esslingen 1962)	1997 ex Freiburg 104
167 GT4	(Esslingen 1960)	1994 ex-Stuttgart 586, party-wagen

ZR = tweerichtingswagen



De sproeimotorwagens van de Stadsreiniging van Amsterdam



Tot de komst van de elektrische trams in de steden was het snelste vervoermiddel in de stad waarschijnlijk het door paarden voortbewogen rijtuig. Tussen de straatstenen lag zand, stof en uitwerpselen van de toen nog vele paarden op straat. In sommige steden waren de straten nog zelfs nauwelijks geplaveid. Dat was vooral het geval in de Verenigde Staten van Amerika, waar de tramwegen na de succesvolle opening door Frank Julian Sprague in 1887/88 van de tramlijn in Richmond, Virginia als paddestoelen uit de grond schoten. Maar ook in veel steden dichterbij huis hier in Europa was het wegdek in het begin van de 20e eeuw nog van dien aard, dat door de hoge snelheid (wel 35 km/uur) van de in die jaren overal nieuw in dienst komende elektrische tramwagens vaak veel van dat stof werd opgewerveld. Sommige trambedrijven kenden daarom in hun materieelpark een zogenaamde "sproeiwagen". Vaak wordt hierbij tegenwoordig gedacht aan een speciale wagen bestemd voor het besproeien van onkruid tussen en langs het spoor, maar de wagens waar we hier over schrijven, waren alleen bedoeld voor het bestrijden van het opwarrelend stof in de straten van de stad.

Wat is eigenlijk een sproeiwagen ?

In zijn eenvoudigste vorm heeft een sproeiwagen een waterreservoir, waaruit het water simpelweg door de zwaartekracht wegstroomt via sproeiers. De sproeiwijdte is hierbij afhankelijk van de zwaartekrachtdruk en zal dus afnemen naarmate de tank leegloopt. De sproeiers werden daarom ook wel geplaatst in buizen van enkele meters lang, die buiten de tramwagen uitstaken.

Om de sproeiwijdte zonder buizen te gebruiken ook constant te houden werden verschillende druksystemen uitgedacht. Eén van die manieren was om het water via luchtdruk naar buiten te persen. Op het sproeivoertuig moest dan een luchtcompressor worden aangebracht. Dit systeem bleek tamelijk kostbaar, omdat het veel lucht verbruikte en het waterreservoir een verhoogde druk van minstens 2 atmosfeer moest kunnen weerstaan en dus een duurdere constructie had.

Boven:

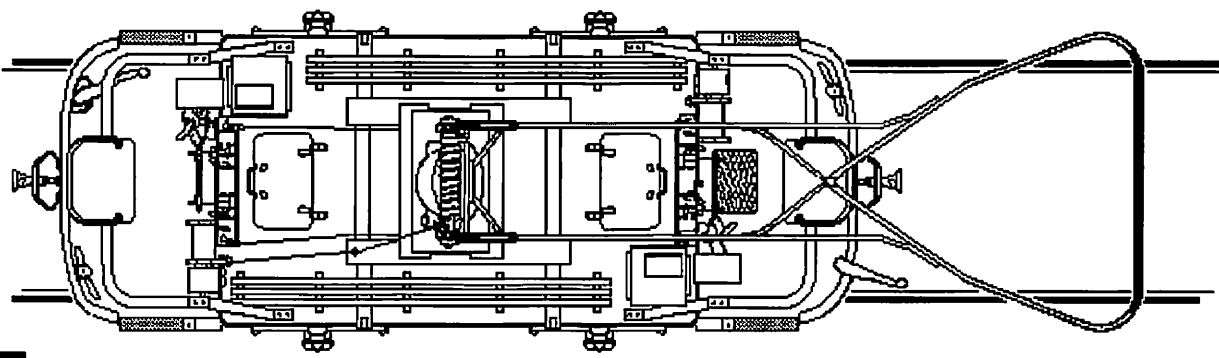
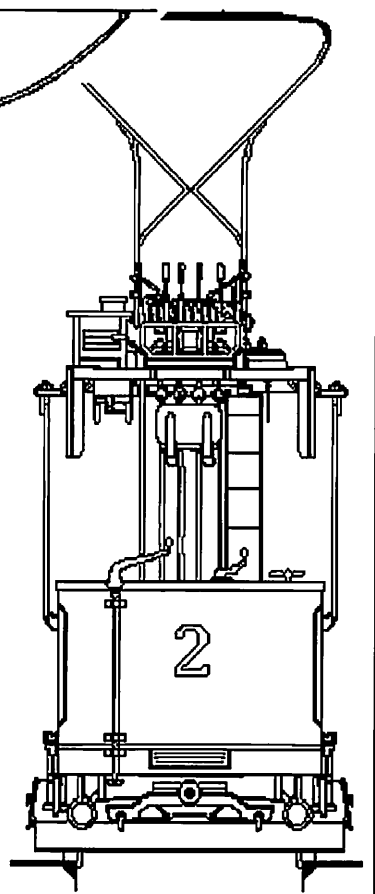
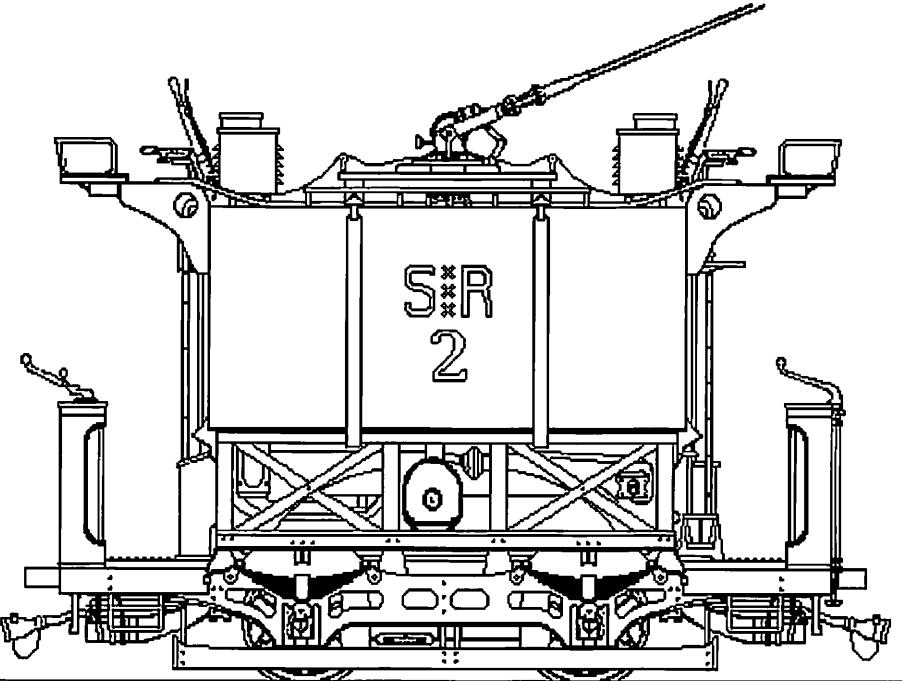
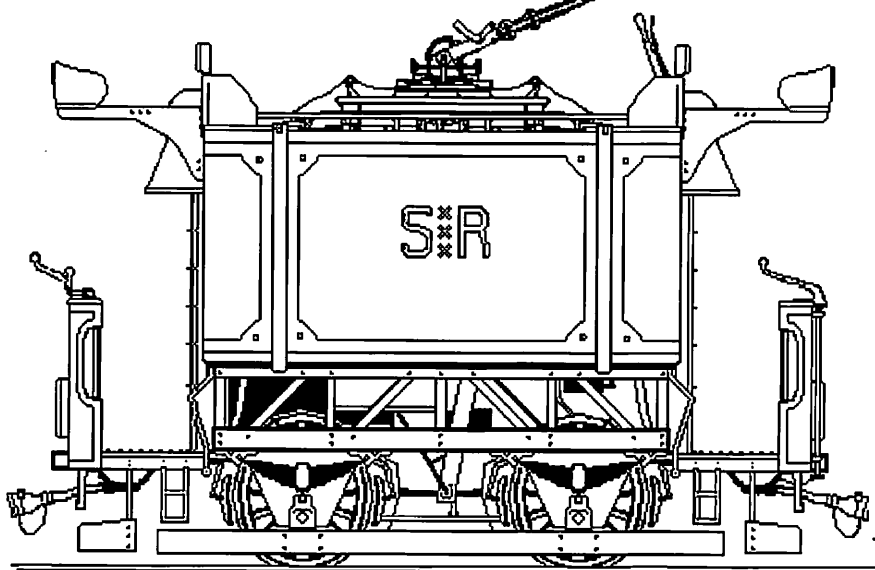
Afleveringsfoto voor de remise Tol-lensstraat in 1905. Let op het ontbreken van een koplamp en sierlijnen. De letters "SR" zijn nog licht van kleur. Aan het voorbalkon hangt een wisselijzer. Voor de foto laat men de achterste sproeiers werken.

(foto verzameling P.H. Kiers)

Hiernaast:

Tekening, niet op schaal, vervaardigd door R.A.M. Platjouw

S×R



Beter voldeed het systeem, waarbij het water al uitstromende via een centrifugaalpomp onder druk werd gebracht. De sproeiwijdte was hierbij zelfs naar believen op te voeren. Het waterreservoir behoefde bij dit systeem niet versterkt te worden. Bij wijze van voorbeeld: de sproeiwagen in Den Haag kon de straten maar liefst tot 22 meter breed bevochtigen, dat wil dus zeggen tien meter naar elke zijde van de ongeveer twee meter brede wagen. De pomp kon vaak ook worden gebruikt om bij een vulpunt water in de tank te pompen als deze leeg raakte. In sommige steden waren voor dat doel waterkolommen geplaatst, vergelijkbaar met die voor een stoomlocomotief op een station. Ook korte waterkolommen van ongeveer een meter hoogte werden gebruikt. Middels een slang kon de tank dan weer worden volgepompt. Het waterreservoir kon gemonteerd worden op een eenvoudig bijwagen-

onderstel dat getrokken werd door een normale tramwagen, maar kon ook geplaatst worden op een onderstel voorzien van electromotoren voor eigen voortbeweging. In het laatste geval waren schakelkasten, weerstanden en een trolley, sleepbeugel of pantograaf noodzakelijk. De waterreservoirs varieerden in grootte en vorm. Het meest werd een liggende ronde ketel gebruikt, maar ook vierkante waterkisten of op zeer grote wijnvaten lijkende houten tonnen kwamen voor.

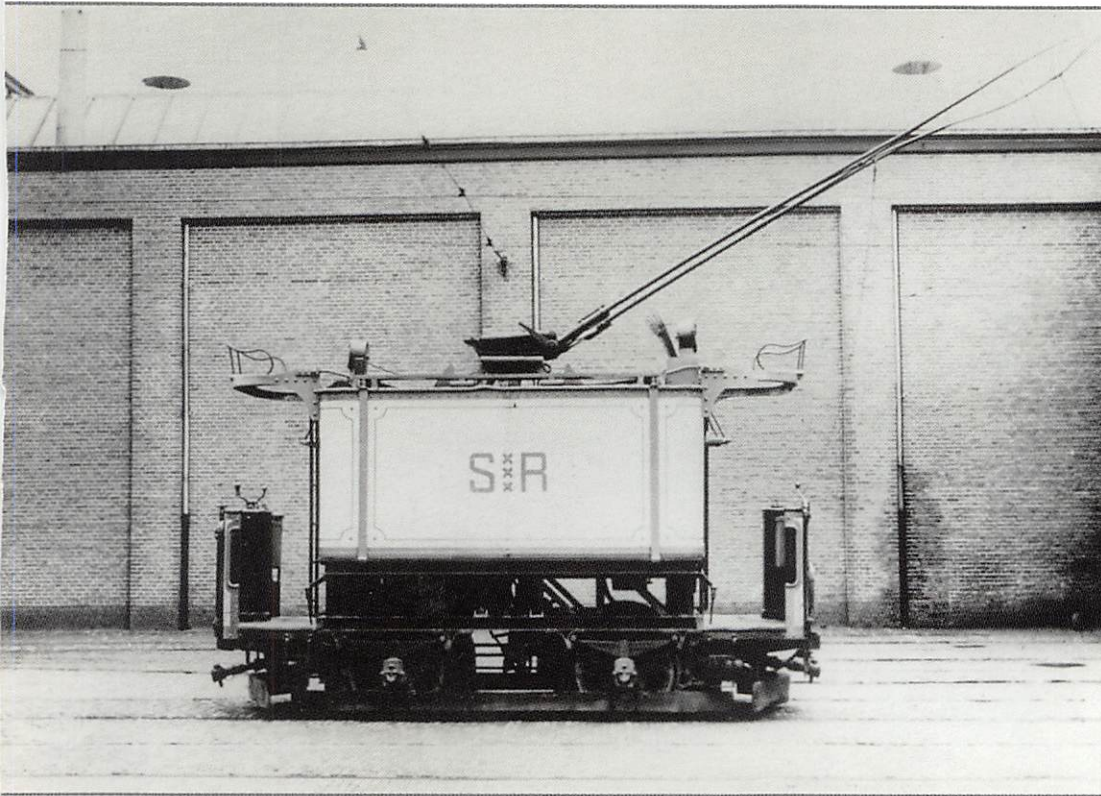
Sproeiwagens werden gebruikt op tramnetten verspreid over de gehele wereld. In Amerika en Australië reden naast de gebruikelijke twee-assige trucks ook zeer grote vierassige exemplaren, bij vele Europese bedrijven deed men het over het algemeen met kleine twee-assige wagens, maar er zijn hier ook vierassers bekend, bijvoorbeeld te Den Haag in Nederland,

te Mühlheim a/d Ruhr in Duitsland en te Thun in Zwitserland. Hoezeer het stofprobleem in begin 1900 speelde, toont wel het feit, dat in Worcester, Massachussets (USA) de "American Car Sprinkler Company" gevestigd was, die een hele vloot sproeiwagens beheerde, welke gedurende de zomermaanden verhuurd werden aan verschillende trambedrijven in New England.

Het rijden met een sproeiwagen is geen sinecure, want vooral als de watertank half vol raakt, zal de inhoud meer en meer gaan klotsen. En reken maar, dat een paar duizend liter water bij een remming nog even doorduwt. Hetzelfde is het geval met pekelwagens, die bij meerdere bedrijven nog steeds in dienst zijn in de wintermaanden. Ook hierbij is een voorzichtige rijstijl geboden. Meestal waren er dan ook enkele bestuurders speciaal geïnstrueerd voor deze taak.



Nogmaals de sproeiwagen op het voorterrein van de remise Tollensstraat een jaar later. Ditmaal zijn de grijze sierlijnen en de koplamp aangebracht. De letters "SR" zijn donkergrijs geworden. Heel duidelijk zichtbaar is de werkplek van de "sproeibaas" bovenop de tank vlak onder de beugel.
 (foto archief Gemeentetram, verzameling H.J.A. Duparc)



**Zijaanzicht van sproei-
wagen "SR1".**

(foto Gemeentetram,
verzameling Karel Hoorn)

De railsproeiwagens van de Stads- reiniging van Amsterdam

Tot de taak van de SR (=de Gemeentelijke Stadsreiniging) in Amsterdam behoorde niet alleen het ophalen van huisvuil, maar ook de verwijdering van straatvuil en het wassen van de straten. In de wintermaanden diende de sneeuw geruimd te worden, terwijl in de zomer juist de straten gesproeid dienden te worden. Ook het onderhoud aan de riolering en het schoonbaggeren van de grachten was een taak van de SR. Daarom had men omstreeks 1900 meerdere voertuigen aangeschaft om de straten schoon te houden. Het overgrote deel van deze voertuigen was niet railgebonden. Deze reinigingswagens reden gewoon op straat, aangedreven door elektrische motoren (gevoed door accu's) of door (vaak nog primitieve) benzinemotoren. De banden waren veelal nog massief. Ook door paarden getrokken veegkarren behoorden tot het wagenpark van de Stadsreiniging. Met grote roterende borstels en watersproeiers reinigde men zo de straten en goten.

Voor ons als trambelangstellenden interessant zijn de twee elektrische sproeimotorwagens van de Stadsreiniging, die door hun speciale vormgeving meteen in het oog springen.

In 1905 schafte de SR de eerste van deze beide sproeiwagens aan. De wagen was gebouwd door de firma O. Türski (uit ...?). Op een simpel onderstel was een watertank gebouwd. Uit deze tank stroomde het water dan door de zwaartekracht uit de sproeiers. Zover bekend was de wagen in de kleuren licht- en donkergrijs van de Stadsreiniging geschilderd. De wagen had

aanvankelijk geen koplamp en droeg ook geen nummer, maar was wel gesierd met de grote witte letters 'S' en 'R' op de zijwanden van de watertank, met daar tussenin de drie Amsterdamse Andreaskruisen. Ter extra verfraaiing werden de beide balkons en de watertank kort na aflevering van een extra sierlijn voorzien. De letters en de Andreaskruisen werden toen



**Krantenfoto uit "De
Courant" van 11
december 1909.**

**Op de foto wordt de
sproeiwagen gevuld.
De wagen bevindt
zich waarschijnlijk in
de Kwakerstraat
nabij de remise
Tollensstraat.**

(krantenknipsel uit de
verzameling van P.H.
Kiers)



Nogmaals het vullen van de sproeiwagen omstreeks 1909. Ditmaal staat de wagen bij het Concertgebouw, links op de foto. Op de achtergrond zien we het gebouw van de Amsterdamse IJclub, waar thans het Stedelijk Museum staat. (foto verzameling H.J.A. Duparc)

donkergrijs. Foto's vanaf 1906 tonen ook een zeer grote koplamp. De wagen werd volgens beschikbare gegevens aangedreven door slechts één AEG elektromotor.

De firma Allan uit Rotterdam leverde in 1911 een tweede sproeiwagen aan de Stadsreiniging, welke het nummer SR 2 kreeg. De eerste wagen kreeg toen het nummer SR 1. Het onderstel van deze tweede wagen was beduidend zwaarder uitgevoerd. De balkon-schermen waren iets groter en de beschildering was soberder zonder sierlijnen. Voor de aandrijving waren twee motoren van 23 pk van Siemens-Schuckert ingebouwd. Om meer waterdruk op de sproeiers te verkrijgen, was de watertank van de tweede wagen hoger geplaatst. SR2 was ook uitgerust met de hierboven al genoemde centrifugaalpomp om de waterdruk constant te houden. Hoewel andere bekende sproeiwagens in Europese steden meestal voorzien waren van een ronde ketel, hadden de beide Amsterdamse sproeiwagens een vierkante water'kist'. Van SR 2 is bekend, dat de tankinhoud 6000 liter was.

Beide wagens waren eigendom van de Stadsreiniging, welke gemeentetak ook voor de exploitatie verantwoording had. Een werknemer van de Stadsreiniging was het bemanningslid, die de sproei-installatie bediende. De bedieningshandels daarvan waren bovenop de tank aangebracht. Hij moest daartoe een trappetje opklimmen en op een hooggeplaatst zitje plaatsnemen vlak onder de beugel. Een voetplatformpje voor de 'sproei-baas' was bij de SR 1 vast aangebracht. Bij de SR 2 was dit opklapbaar, zodat de bestuurder van de wagen zijn hoofd niet hoefde te stoten. Heden ten dage zou zo'n werkomgeving ondenkbaar zijn door allerlei veiligheidsvoorschriften.

De Gemeentetram van Amsterdam, de GTA, leverde een wagenbestuurder en zorgde voor het onderhoud aan de beide tramwagens. Op verschillende punten in de stad was het mogelijk om de waterreservoirs opnieuw te vullen uit een van de vele kleine waterkolommen van de Stadsreiniging. Aangezien de wagens alleen gedurende de droge warme zomermaanden werden ingezet, zijn ze nooit voor-

zien van een afgeschermd balkon voor de bestuurder, noch van enige bescherming voor de "sproei-baas". Deze zal aan het eind van een werkdag wel aardig gekleurd zijn geweest door de zon.

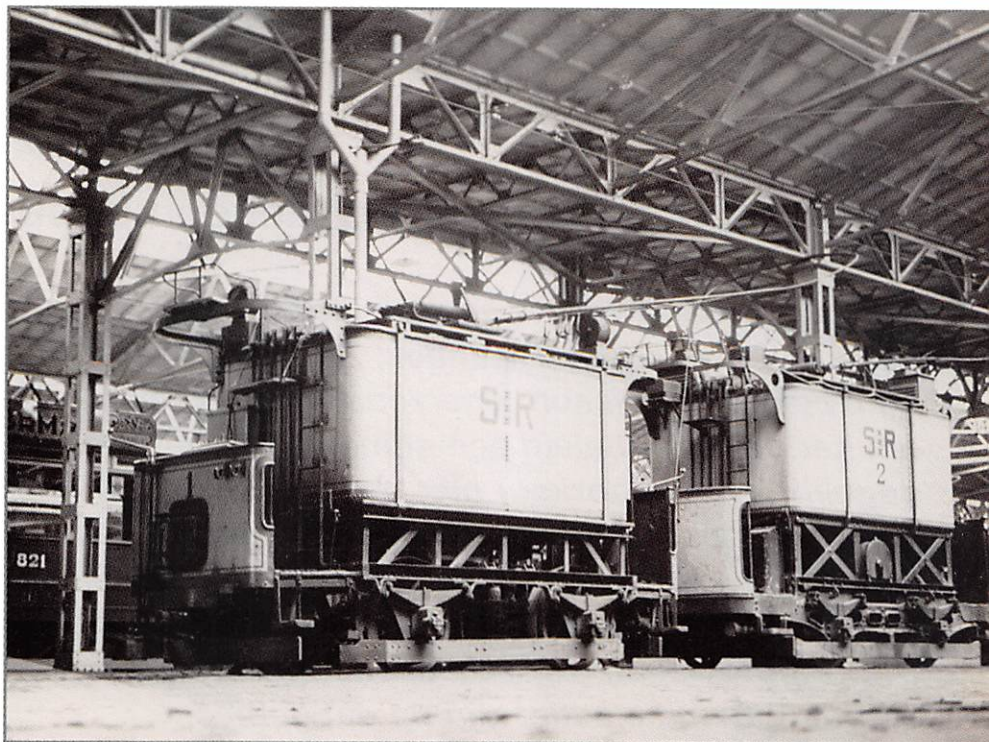
Beide wagens werden geëxploiteerd tot ongeveer 1932/35. Verschillende bronnen geven hierover variërende informatie. Deze jaartallen komen overeen met de voortschrijdende asfalteringswerkzaamheden van de gemeente Amsterdam. De straten werden dus gewoon minder stoffig, hoopte men. Dat dat niet het geval is, weten we maar al te goed.

In de bekende sleepbeugel, die men in Amsterdam op alle tramwagens gemonteerd had, werd bij de sproei-motorwagens een "V" gehangen. Deze "V" betekende, dat alle overige tramwagens voorrang dienden te verlenen aan de sproeiwagen. Eenzelfde "V" hing in de twee sneeuwveegmotorwagens, die de Gemeentetram rijk was. De bemanningen van deze werk-wagens hadden al hun aandacht nodig bij hun werk.

De beide sproeiwagens werden pas in 1951 van de materieellijst afgevoerd en gesloopt. De beide sneeuwvegers daarentegen bestaan nog steeds. Zij leiden in Amsterdam een museaal bestaan.

Voor zover mij bekend, zijn sproeiwagens nog niet geheel uitgestorven. In meerdere steden achter het oude IJzeren Gordijn zijn ze nog steeds aanwezig en actief in droge zomers.

René A.M. Platjouw
Amsterdam



Een interessante foto, genomen op 24 september 1933 in de remise Kromme Mijdrechtstraat, ook wel bekend als de remise Lekstraat.

Beide sproeiwagens staan hier aan het eind van hun werkzame leven. De zwaardere truck en de hoger geplaatste tank van wagen SR 2 zijn duidelijk zichtbaar.

Ook goed te zien zijn de zitjes voor de "sproeibaas".
(foto dhr. Bruijning)



Speciale actie !

Tot 31 mei 2001

Publicaties van RAIL-MEMORIES

Te verkrijgen bij : Ostendis

- door overschrijving op rekening 001-1374535-24 met codevermelding (bv. RM-4)
bedrag vermeerderen met verzendingskosten:

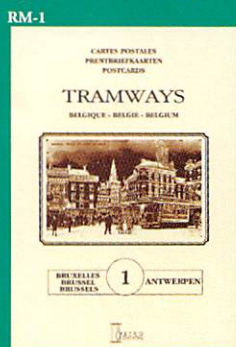
RM-1 / RM-2: 150 BEF; RM-3: 100 BEF; RM-4: 70 BEF

- door overschrijving op postgiro (zie blz. 3) met codevermelding (bv. RM-4)
bedrag vermeerderen met verzendingskosten:

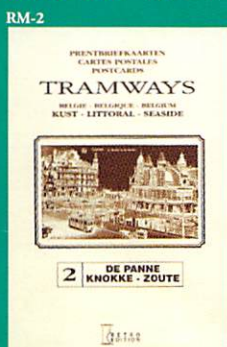
RM-1 / RM-2: 8 NLG; RM-3: 5,50 NLG; RM-4: 4 NLG

RM-1 + RM-2 : 1450 BEF / 79 NLG (35,94 eur)

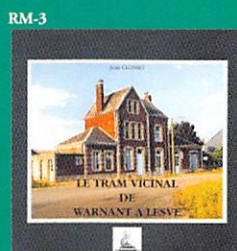
RM-1 + RM-2 + RM-3 : 1750 BEF / 95 NLG (43,38 eur)



Normale prijs: 1095 BEF
Actieprijs: 750 BEF/40 NLG
(18,59 eur)

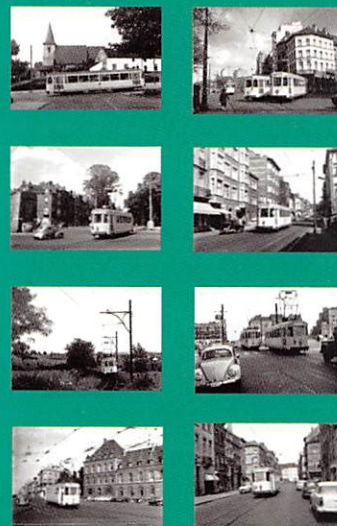


Normale prijs: 1195 BEF
Actieprijs: 795 BEF/43 NLG
(19,71 eur)



Normale prijs: 495 BEF
Actieprijs: 350 BEF/19 NLG
(8,68 eur)

RM-4



Eerste kolom:

1. Kraainem (3 aug. 1960)
2. Leuven (21 aug. 1960)
3. Vossem (9 aug. 1960)
4. Schaarbeek (23 aug. 1960)

Tweede kolom:

1. Brussel (27 apr. 1960)
2. Schaarbeek (2 juli 1960)
3. Schaarbeek (29 apr. 1961)
4. Schaarbeek (29 apr. 1961)

Reeks van 8 prentkaarten. Normale prijs: 160 BEF
Actieprijs: 130 BEF/7 NLG (3,22 eur)

Kennismaking met ...

PRO-TRAM

Een Belgische vereniging met een dubbele roeping

De vzw PRO-TRAM is een iets minder bekende tramvereniging, maar heeft een heel eigen dynamiek. Ze treedt naar buiten vanuit twee belangrijke bekommernissen: enerzijds wil ze als neutrale actiegroep optreden om het politieke beleid een stimulans te geven voor het creëren van een degelijk (en bij voorkeur met trams uitgebaat !) openbaar vervoersnet in de provincies Vlaams- en Waals-Brabant en vanuit die provincies naar Brussel. Anderzijds wil PRO-TRAM zich inzetten voor het behoud van het historisch patrimonium van de vroegere Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (NMVB), in samenwerking met de andere tramverenigingen die actief zijn op dat gebied.

Actieve Brabantse jaren '70

PRO-TRAM werd als vzw pas opgericht in oktober 1991, maar haar wortels vinden we terug in het begin van de jaren '70. Te Strombeek-Bever, vlakbij Brussel en gelegen aan de vroegere NMVB-tramlijnen G naar Grimbergen en G-doorstreept naar Vilvoorde (Het Voor), ontstond een dorpsraad waar een aantal bewoners samenkwamen om te bepalen hoe ze enkele zaken in hun gemeente konden verbeterd krijgen. Naarmate de opheffingsplannen van de tramlijn naar Brussel (die sinds 1973 was afgesneden van de werkplaats Eloystraat te Kuregem, en volgens sommigen te veel Franstalige Brusselaars naar de Vlaamse rand lokte !) ernstiger werden, raakten hun acties (met pamfletten, affiches, vergaderingen,...) ook meer en meer op die tram toegespitst. En gelijk hadden ze, want toen de laatste drie tramlijnen van Brabant op 31 juli 1978 uiteindelijk toch werden afgeschaft (met een parate rijksmacht die vreesde voor acties!), stelde men vast dat de rit van de bussen op dezelfde lijn met 25 minuten was toegenomen... Een strijd leek verloren, en het actiecomité verdween langzaam (nadat de tram mede door hen bijna terugkwam als een Brusselse stadstramlijn van de MIVB) uit de actualiteit. Maar de positieve ideeën van de toen nog jonge actievoerders bleven verder rijpen, en resulteerden na een

stilte van 10 jaar in de oprichting van de feitelijke vereniging PRO-TRAM.

Een andere tijd, een nieuwe start

1990 was een belangrijk jaar voor het openbaar vervoer in België. Een nieuwe staats hervorming zorgde voor de regionalisering van alle openbare vervoerbedrijven, met uitzondering van de Nationale Maatschappij van de Belgische Spoorwegen (NMBS). De NMVB

werd ontbonden en haar activiteiten gingen over naar de Vlaamse Vervoer Maatschappij (VVM) en de Société Régionale Wallonne des Transports (SRWT). Deze twee bedrijven kregen een duidelijk afgebakend werkterrein, alsook de Maatschappij voor het Intercommuniaal Vervoer te Brussel (MIVB). Het historisch patrimonium werd eveneens herverdeeld tussen de Vlaamse, Waalse en Brusselse

Type-SE-motorwagen 9104 (ex-10023), in 1958 gebouwd voor het Brusselse net, werd aangekocht door PRO-TRAM en verbleef een tijdje in een dancing te Waver, vooraleer te worden overgebracht naar Knokke. Knokke, stelplaats "De Lijn", 21 mei 1993. (foto Paul De Backer)



museumverenigingen. Deze regionalisering creëerde echter een soort lethargie ten opzichte van het interlokale openbare vervoer vanuit het Brabantse achterland richting Brussel. De nieuwe gewestgrens tussen Brussel en Vlaanderen vormt een soort (Berlijnse) muur die een hoogstnoodzakelijke en degelijke modernisering lijkt tegen te houden. Prachtige concepten, zoals de efficiënte treintram (een tram die in de stad op straatniveau rijdt en daarbuiten gebruik maakt van spoorlijnen) te Karlsruhe en Saarbrücken (waar Duitse trams tot in Frankrijk rijden ! Op initiatief van PRO-TRAM maakte de VRT een reportage over Saarbrücken voor haar actualiteitenmagazine "Terzake"), of de aanleg van een goed uitgebouwd sneltramnet zoals bv. te Amsterdam, worden hierdoor bijna zelfs niet in beschouwing genomen! En dus blijft het net van "De Lijn" (VVM) in het Brusselse grotendeels verstoken van vernieuwing. (Potentiële) reizigers verkiezen meer en meer met hun auto naar Brussel te rijden, hetgeen nog langere files oplevert, en nog minder gunstige rijtijden voor het openbare (bus)vervoer. Een vicieuze cirkel, waar PRO-TRAM, met haar verleden als actiegroep, duidelijk gevoelig voor is; ze wil dan ook op haar beurt andere mensen, en dan vooral bewindsmensen, voor deze zaak gevoelig maken !



Motorwagen-Spm 9120 (ex-9667), die voor het laatst actief werd ingezet op de (premetro)-lijnen van Charleroi, op het terrein van de firma Sarens te Londerzeel. 7 september 1991. (foto Paul De Backer)

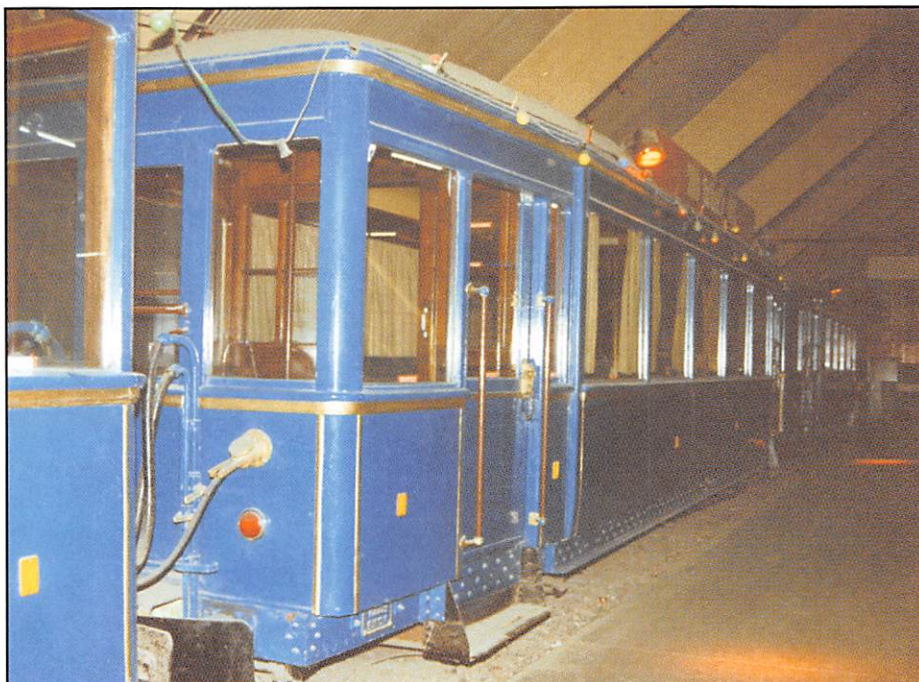
Geen toekomst zonder verleden

In de nasleep van de regionalisering verdween ook de 105-jaar oude NMVB van het toneel. PRO-TRAM wil echter de herinnering aan dat wereldberoemde trambedrijf, dat ook in het Brusselse een uitgebreid tramnet heeft gekend, niet willekeurig in de vergetelheid laten belanden. Als tweede grote opdracht die de vereniging zich heeft gesteld, wil men die goede, oude buurttram bij het grote (Brabantse) publiek levendig houden. Dit probeert men vooral door middel van publicaties en tentoonstellingen, waarvoor dan ook allerlei materiaal wordt verzameld: van kleine prentkaarten en foto's tot heuse, authentieke tramwagens!

Hierbij wordt tevens samengewerkt met de verschillende trammuseumverenigingen, in zowel het Vlaamse, het Waalse als het Brusselse landsdeel. PRO-TRAM stelt zich dan ook resoluut tweetalig op, wat bijvoorbeeld tot uiting komt in het uitgeven van boeken in het Nederlands én in het Frans; deze tweetaligheid schijnt echter voor een identiteitsprobleem te zorgen bij het aanvragen van subsidies. Het door PRO-TRAM van de vernietiging geredde materiaal en materieel wil zij ter beschikking stellen voor mogelijke projecten van andere verenigingen of zelfs bedrijven. Zo verbleven vier rijtuigen een tijdje in een dancing te Waver (Wallonië),



De voor de Waverse dancing "Tram Fou" in het blauw geschilderde 9104 met erachter twee Standaardbijwagens van de kust (breedte 2,40 m), de 9521 en de 9523. Knokke, stelplaats "De Lijn", 21 mei 1993. (foto Paul De Backer)



Brede Standaardbijwagen 9521 in de dancing "Tram Fou" te Waver, op 13 januari 1991. (foto Paul De Backer)



Dezelfde bijwagen, even voor zijn vertrek vanuit Waver naar Knokke, op 8 maart 1993. (foto Paul De Backer)



NO-bijwagen 9461 (ex-19709) van de kust, ex-type-N-motorrijtuig 10448 uit Brussel, op een privé-terrein te Elverdinge. 8 april 1995. (foto Paul De Backer)

waar ze gebruikt werden als cafeteria en klankstudio. Toen "De Lijn" voorstelde om deze rijtuigen aan de kust in te zetten als "fietstrams", stemde PRO-TRAM in met de overbrenging naar Knokke. Iets later bleef "De Lijn" het project echter af. De vier PRO-TRAM-wagens staan nu al jaren opgesteld in openlucht op het remiseterrein te Knokke, blootgesteld aan alle mogelijke vormen van verval. Samenwerking valt dus niet altijd mee...

Recent werkt men aan een akkoord met de Nederlandse museumvereniging "Rijdend Tram Museum" (RTM, Ouddorp, nabij Rotterdam) voor een exclusieve overname van drie metalen Standaard-bijwagens, die nog dienst hebben gedaan bij "Li Trimbleu", het toeristische lijntje Warsage-Trembleur dat in 1991 na een tragisch ongeval zijn activiteiten heeft stopgezet. Exclusief: mocht de RTM ophouden te bestaan, dan kunnen deze rijtuigen enkel teruggaan naar PRO-TRAM.

Ook in de brandende actualiteit rond onder meer de gestaakte en half-afgewerkte restauratiewerk van het Buurtspoorwegmuseum te Schepdaal en de vraag van "De Lijn - West-Vlaanderen" aan alle eigenaars van historische trams om deze uit de stelplaats van Knokke te verwijderen, wil de vereniging een neutrale actierol spelen. Hiervoor heeft ze eind december 2000 alle Belgische tramverenigingen en andere betrokken organisaties opgeroepen tot een rondetafelconferentie.

Het verleden levendig houden maakt integraal deel uit van de wel-doordachte visie over regionaal openbaar vervoer die PRO-TRAM propageert. Vele mensen kennen de interlokale buurtspoorwegtram nog uit hun kindertijd; het koppelen van deze herinnering aan het laten zien hoe een modern trambedrijf functioneert ("light rail", "lagevloertram" en "treintram" verschijnen in meer en meer landen), maakt PRO-TRAM in het openbare vervoer (-musea)-landschap zo uniek !

Carlos Van den Ostende

(met dank aan de heren Philippe Meert en Paul De Backer, voor hun sympathieke medewerking)

Boven:

Twee metalen Standaardbijwagens (19373 en 19307) die tot 1991 reden op het toeristische lijntje van "Li Trimbleu".

Beneden:

Een "Kuregem"-bijwagen, eveneens afkomstig van "Li Trimbleu".

Beide documenten werden gemaakt te Steenhuffel, in januari 2000.

(foto's Paul De Backer)



Materieel PRO-TRAM

9120 (ex-9667)	Type-S-metro (Charleroi)	Stelplaats VVM Ukkel
9104 (ex-10023)	Type SE (Expo '58)	Stelplaats VVM Knokke
9283 (ex-10480)	Type-N	Stelplaats SRWT Thuillies
19307	Metalen Standaardbw	Steenhuffel (privé)
19308	Metalen Standaardbw	Steenhuffel (privé)
19373	Metalen Standaardbw	Steenhuffel (privé)
19433	Kuregembijwagen	Steenhuffel (privé)
19446	Kuregembijwagen	Steenhuffel (privé)
9521 (ex-19660)	Houten Standaardbw	Stelplaats VVM Knokke
9523 (ex-19666)	Houten Standaardbw	Stelplaats VVM Knokke
9529 (ex-19679)	Houten Standaardbw	Stelplaats VVM Diksmuide
9461 (ex-19709)	NO-bijwagen (ex-Type-N)	Steenhuffel (privé)

Publicaties:

- Met de tram naar de Kleine Hut (1994)
- Van Eigenbrakel naar Waver in de tijd van de buurtspoorwegtram (1999)
- in voorbereiding: andere boeken over de buurttram rond Brussel

Contactadres:

Dhr. Philippe Meert
 Dokter Hemerijckxlaan 1
 1850 Grimbergen
 Tel./Fax: (0032) (0)2 269.02.74
 e-mail: pro_tram@hotmail.com



Trammodelbouw



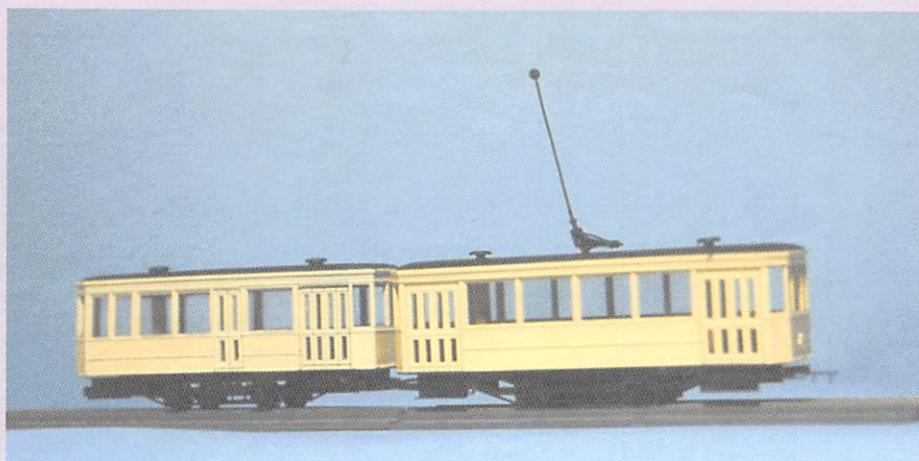
Twee Brusselse tramwagens

De Belgische firma Ferivan (zie bladzijde 62) stelt twee nieuwe schaalmodellen voor. Leverbaar is reeds het model van de Brusselse PCC 7001, gebouwd in 1951. Het model, in schaal 0 geeft de wagen weer in de toestand van 1968 (reclame op dakafronding, nog geen pantograaf). Deze PCC wordt vervaardigd in Rusland, voorlopig met een oplage van 50 exemplaren.

Een motorisatie wordt bestudeerd. We komen hierop terug in het volgende "Tramfan Magazine".

Binnenkort leverbaar is een Brussels Standaardstel, in een naoorlogse versie (met deuren). Het model is in schaal H0 en gemotoriseerd.

In België exclusief te verkrijgen bij de modelspoorwinkel Brandt op de Grasmarkt te Brussel. Nederlanders kunnen ook terecht bij Ferivan (zie blz. 62).





Siemenstrams

De firma Jocadis uit Edingen (zie blz. 64) bracht eind vorig jaar de Siemenstram van "De Lijn" op de markt. Zowel de Antwerpse als de Gentse versie (twee-richtingstrams) zijn verkrijgbaar. Een motorisatie wordt bestudeerd.

De Combino van Nordhausen

Deze mini-Combino, speciaal gebouwd voor het Oostduitse stadje Nordhausen, is sedert kort ook in model te verkrijgen, naast de reeds bestaande modellen van o.a. Potsdam. Een Amsterdammer zal wellicht niet lang op zich laten wachten...

Sinds juni vorig jaar rijdt één exemplaar van deze mini-Combino rond in Nordhausen. 7 juli 2000.

(foto Luc Duquenne)





Het Belgische Buurtramnet ... van A tot Z

Deel 1 : Aalst - Asse - Brussel

Ongeveer halverwege zijn traject langs de Dender te Aalst, houdt deze stoomtram even halt ter hoogte van een uitwijkspoor. Hij zal zo meteen zijn reis naar Asse verderzetten. Sommige trams bereiden de gehele lijn Oordegem-Aalst-Asse, andere waren beperkt tot het gedeelte Aalst-Asse.
(verzameling Paul De Backer)



Geschiedkundig profiel van de lijn:

1 februari 1905	opening Aalst-Asse, met stoomtractie (deel van Oordegem-Aalst-Asse)	
3 september 1935	opening Zellik (Driekoningen) - Brussel, elektrisch (*)	
9 mei 1936	opening Asse - Zellik (Molen), met dieselmotorwagens (*)	
1 oktober 1936	opening Zellik (Molen) - Zellik (Driekoningen), elektrisch (*)	
25 juli 1937	elektrificatie Aalst-Asse-Zellik (Molen) (*)	
12 oktober 1962	algemene sluiting Aalst-Hekelgem	
26 juni 1970	algemene sluiting Hekelgem-Brussel	(*) Locaties in Zellik niet zeker gekend



Het eigenlijke eindpunt van de lijn bestond sinds 1955 uit een lus; een gedeelte hiervan werd tot dan bereiden door de spoorauto's van de lijn Oordegem-Aalst. Vanaf de plek waar de Standaard-motorwagen zich bevindt, liep een spoortje recht door (in de richting van Oordegem) naar de brug, waarvan een stukje leuning zichtbaar is, onderaan links.

(foto Robert Temmerman, 7 juni 1961, verzameling Paul De Backer)



Twee tramstellen, bestaande uit Standaardmaterieel, kruisen elkaar op 10 oktober 1962. De lijn volgde in Aalst een heel eind de Dender. Langs die rivier lagen op dat ogenblik drie wijkplaatsen, één bij het binnenrijden van Aalst, één bij het eindpunt, en één ter hoogte van het spoorwegviaduct. (foto Paul De Backer)

Hekelgem, tramstation, 7 oktober 1962. Type-S-motorrijtuig 10074 rijdt naar Aalst en kruist een wagen van het Type N die gaat doorrijden naar Brussel. Op het derde spoor rechts bevindt zich een goed gevulde goederenwagon. (foto Paul De Backer)



Tussen Hekelgem en Asse reed de tram langs de steenweg; de spoorbedding lag ter hoogte van Asse (Ter Heide) iets van de weg verwijderd. Let even op het bumperplaatje: dit tramstel rijdt in de richting van Hekelgem. 2 juni 1970. (foto René Stevens)





Te Asse reed de tram een kort stukje door een nauwe straat. In de stoomtramtijd niet echt een probleem, maar in de jaren '60 hopeloos geknoei ! Voor Engelse automobilisten misschien toch niet zo erg... De tijdgeest van die jaren had voor een dergelijke situatie geen oplossing, behalve de tram te laten verdwijnen.
2 juni 1970.
 (foto René Stevens)

ASSCHE Gemeenteplaats



Een prentkaart, genomen vanaf het gemeentehuis. Op de achtergrond, links, ligt het nauwe straatje, dat zo'n 60 jaar na het nemen van deze foto, het chaotische autoverkeer amper nog kon verwerken; wanneer er ook nog eens een tram door moest...
 (verzameling Paul De Backer)

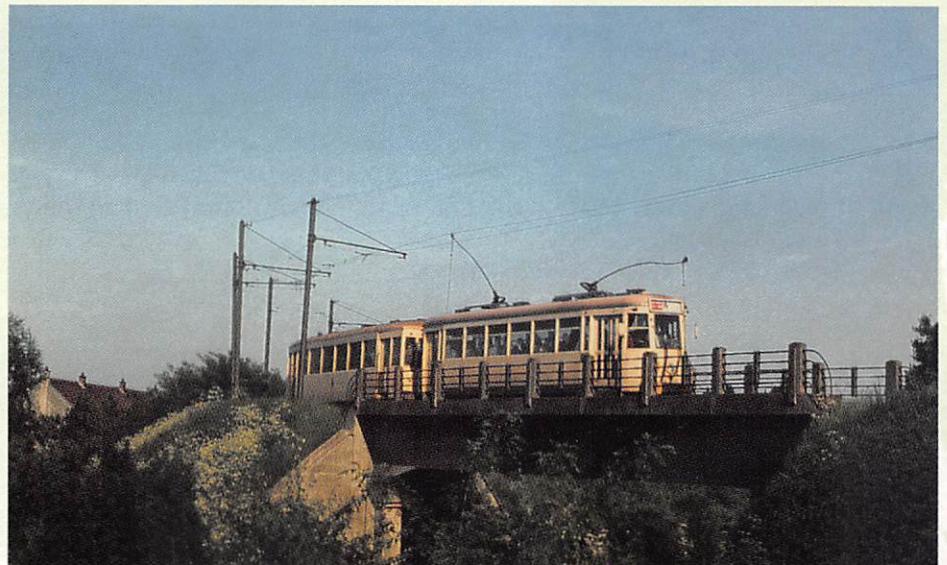


Asse, Gemeentehuis, 2 juni 1970. Er kwam hier nog slechts een aantal trams tijdens de spitsuren. Daarbuiten namen autobussen reeds het werk over. Deze tram rijdt door tot Hekelgem; andere "Al-doorstreep" waren beperkt tot Asse (Station), Asse (Kalkhoven), Asse (Wijndruif) of Asse (Ter Heiden).
 (foto René Stevens)



Een "Eugies"- en S-motorwagen kruisen elkaar ter hoogte van de stelplaats (rechts van de foto), aan het spoorwegstation van Asse. De foto werd genomen circa 1967. (foto Pol Tordeur, verzameling Paul De Backer)

Vorbij het station van Asse volgde de tramlijn een tijdje de spoorlijn Brussel-Dendermonde, en reed er dan overheen. Deze tram komt uit Brussel. 2 juni 1970. (foto René Stevens)



Tussen Aalst en Brussel reden de trams met de lijnfilm "A1"; tussen Asse en Brussel met de lijnfilm "A1-doorstreept". Er reed echter ook een lijn "B" tussen Zellik ("Driekoningen", later "Dorp") en Brussel. Zellik ("Dorp"), 6 september 1965. (foto Paul De Backer)



Lijn "B" was een voorstadslijn, en had zijn eindpunt aan de halte Zellik "Dorp".

Tot de gehele afschaffing van de lijnen "Al-doorstreep" en "B" was er tijdens de spitsuren toch nog een indrukwekkend tramverkeer. Er werd gereden tot Zellik, vier verschillende eindpunten te Asse en enkele trams kwamen nog tot in Hekelgem.

Zellik, "Dorp", 23 juni 1970. (foto Paul De Backer)



Diensttrams !

Een zeldzaam zicht: een "Eugies"-motorwagen uit de reizigersdienst (maar hier zonder reizigers) trekt twee goederenwagonnetjes. Voor dit soort vervoer bestond er wellicht een meer toepasselijke lijnfilm, maar juist die "Al" maakt dit plaatje zo leuk !

Basiliek van Koekelberg, april 1969.

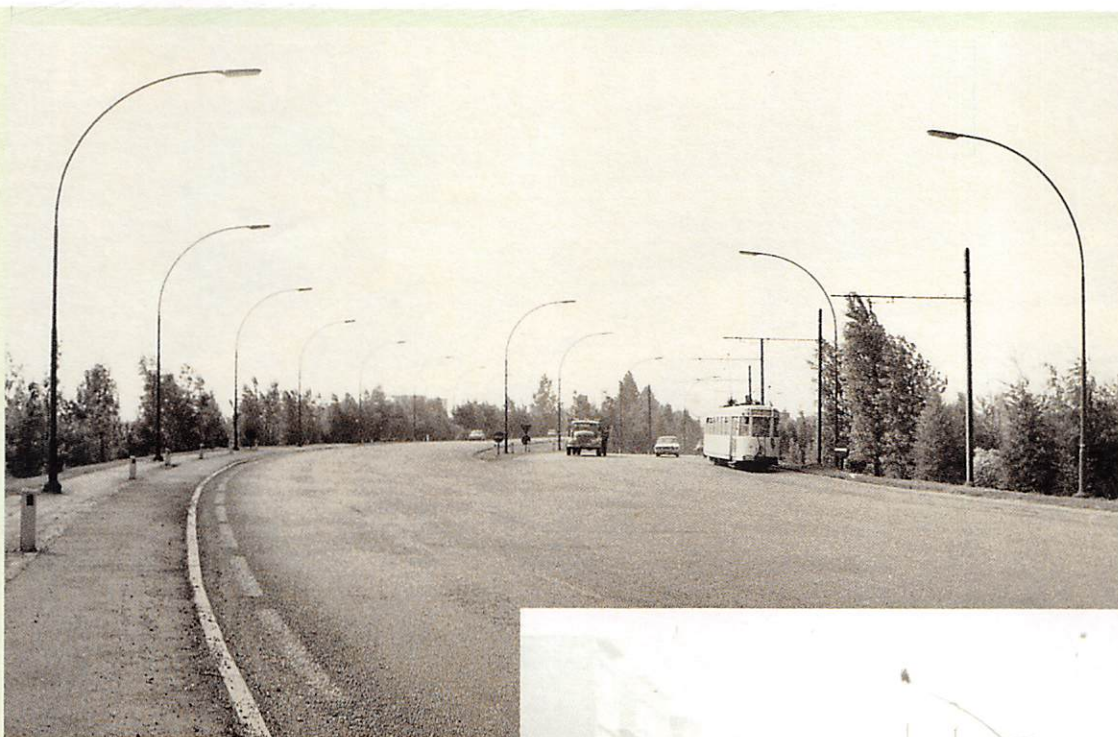
(foto Paul De Backer)



Dit is al wat gewoner: een echte werktram (Braine-le-Compte tweewasser 9719) is op de Keizer Karellaan te Ganshoren onderweg met een platte wagon op draaistellen. Helemaal links doemt het silhouet van de basiliek op. Voor wie vroeger vanuit Oost- of West-Vlaanderen Brussel binnenreed, was dit de eerste kennismaking met "Brusselse" trams; wanneer iets verder de derde rail van de échte Brusselse trams zich bij het meterspoor voegde, kon het "dagje Brussel" voor de tramliedhebber (in spe) niet meer stuk...

Ganshoren, 28 oktober 1965.

(foto Paul De Backer)



Op de plaats waar de autoweg Oostende-Brussel eindigt, kreeg de tram een nieuwe bedding om met de verkeersstroom gelijk te komen. Juni 1970.
(foto Paul De Backer)

Sommige diensten van voorstadslijn "B" reden als lijn "B-doorstreept" niet verder dan Ganshoren (Gemeentehuis), waar in de Keizer Karellaan kon worden gekeerd op een overloopwissel. 12 oktober 1962.
(foto Paul De Backer)



Laatste rechte lijn voor lijn "A1-doorstreept" (de eindlus aan het Rogierplein even niet meegerekend). Het tramstel reed rond de basiliek van Koekelberg en draait nu de lange Leopold-II-laan op. De bus op de achtergrond rijdt op lijn "A1" en komt uit Aalst ! Rechts, een PCC-wagen op de Brusselse stadstramlijn 103. 22 juni 1970. (foto René Stevens)



Tramfan Internationaal



Boston.

De nieuwe Breda-lagevloer-trams komen maar met mondjesmaat in dienst. Problemen met de remming en een gevoeligheid voor ontsporing houden deze trams nogal eens binnen. En over hun uiterlijk hebben we het dan nog niet eens gehad...
(foto Christian Scheemaekers)



Duisburg.

De Duisburgse trams die momenteel in Amsterdam rijden, hebben deze wagen zo'n beetje als stamvader. Het is een Düwag die dateert uit 1966 en werd verbouwd tot tweerichtingswagen met nieuwe koppen. Eind 1995 kreeg hij als eerste een lagevloertussenbak.
Weselerstrasse, 4 november 1998.
(foto Christian Scheemaekers)



Hannover.

Uit deze stad komen de twee trams die nu in het Nederlandse Houten dienst doen. Links staat Stadtbahn-wagen 6026, rechts nog de oude Düwag 507.
Rathaus, 23 juli 1990.
(foto Christian Scheemaekers)

Rome.

De kleuren van de nieuwe lagevloertrams van de reeksen 9100 en 9200 werken blijkbaar aanstekelijk. Enkele oude gelede Stangatrams kregen ook deze livrei, die zeer goed lijkt op de kleuren die deze trams droegen bij hun indienststelling in de jaren '40 !
Piazza La Bicano,
7 december 2000.
(foto Christian Scheemaekers)



Nancy.

Het jaar 2000 was een goed tramjaar voor Frankrijk. Nieuwe bedrijven openden in Montpellier, Orléans en Lyon. Ook in Nancy hebben ze nu iets dat ze "tram" noemen. Meer over dit bijzondere vehikel in het volgende "Tramfan Magazine". Hier alvast een voorproefje, toen het prototype van de "TVR" proefreed in Parijs.
Trans Val de Marne,
21 november 1998.
(foto Luc Duquenne)



Lente in Rusland

Een KTM-8-motorwagen, aan de Lendvoretz te Rostov a/d Don, op 9 april 2000.

Een foto om gewoon van te genieten...

(foto Karel Hoorn)

FERIVAN

TRAMMODELBOUW

Verdeler van de merken:
Beka, Deak Modell, Navemo,
Herrmann & Partner, PMT,
Wiener Linien,
Hödl-Linie 8

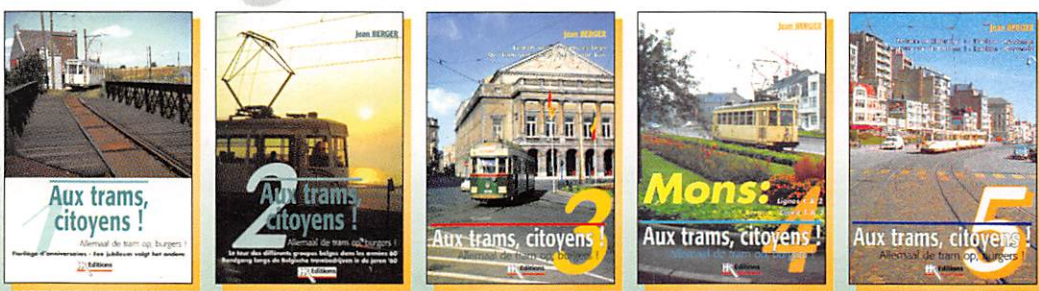
Nieuw adres !
Oudstrijdersstraat 50
B-2520 Oelegem (Ranst)
Tel/fax: +32-(0)3-383 11 17
E-mail: ferivan@belgacom.net

*Motorisering en toebehoren.
Nieuwe eigen producties in
voorbereiding !*

Bezoek na telefonische afspraak.
Ook postorderverkoop.
(prijslijst op aanvraag)

Een prachtige reeks tramboeken: **“Allemaal de tram op, burgers !”**

De trams in België, 30 jaar geleden, volledig in kleur, met groot formaat foto's 20 x 20 cm !



De brochures „Allemaal de tram op, burgers!“ maken deel uit van een reeks uitgaven die driemaal per jaar verschijnen (+/- om de drie tot vijf maanden) en die gewijd zijn aan de Belgische stads- of buurtspoorweglijnen.

Prijs / Abonnement

De prijs per exemplaar is vastgesteld op 790 BEF + 100 BEF verzendingskosten indien u bestelt bij de uitgeverij. Ten einde als gevolg van de wisselende verschijning toch geen enkel nummer te missen raden wij u echter aan een abonnement te nemen. U moet zich dan ook niet extra verplaatsen wanneer het nieuwe nummer is verschenen en u bent verzekerd van uw exemplaar van deze gelimiteerde oplage.



50 jaar Belgische PCC's
Deel 1: In België en Nederland
Deel 2: In België en Europa

In april verschijnt nummer 7:
Charleroi - Point du Jour / Charleroi - Nalines

50 jaar geleden deed de eerste PCC zijn optreden in België. Een opportune gelegenheid om de geschiedenis van alle Belgische PCC's nog eens revue te laten passeren. De prijs voor nr. 1 (100 pagina's) is vastgesteld op 790 BEF + 100 BEF verzendingskosten, de prijs voor deel 2 (116 pagina's) bedraagt 890 BEF + 100 BEF.

Per briefkaart te bestellen op onderstaand adres :
H.K. Luxembourg S.A.
Daefelter Boesch Résidence 8
L-9761 Lentzweiler / Fax. (00352) 99 43 49



Snuisterijtje

In het Brempark te Vorst, aan de Neerstallesteenweg, kan je deze miniatuurspoorweg vinden. Het tractiepark bestaat grotendeels uit stoomlocjes, maar ze hebben er ook een paar buitenbeentjes! Te zien: elke zondag, van april tot oktober.

(foto Gérard Dufrasne)

Agenda

April

- 6-7 Jena: 100 jaar tram: Historische tram optocht
- 15-16 Amsterdam: Paashazentrams! Elektrische museumtramlijn
- 16 Museumritten in het centrum van Den Haag naar aanleiding van de jaar markt op de Lange Voorhout en de Lange Vijverberg

Mei

- 6 Brussel: Feest Tervurenlaan (grote frequentie museumtrams, boeken- en fotoverkoop,...)
- 20 Amsterdamsche Nostalgische Vervoersdag
- 24 Stoomtram Hoorn-Medemblik met klederdracht
- 24-26 RTM-viering 35 jaar museum en 35 jaar geleden laatste echte RTM-trams
- 24-27 Blankenberge: 3e Internationale Modelspoor tentoonstelling in het Casino

Trammusea

Amsterdam

Elektrische Museumtramlijn:
15 april: eerste rijdag
juni, juli, augustus, september: elke dag ritten!
Haarlemmermeerstation vertrek: 13.45 en 15.45
Bovenkerk vertrek: 14.30 en 16.00

Brussel

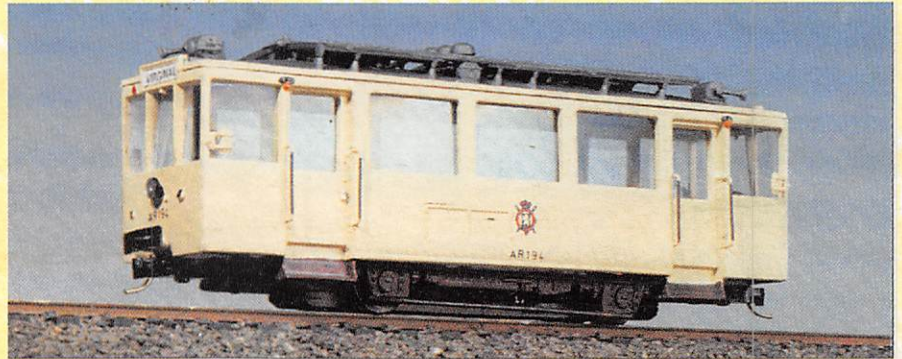
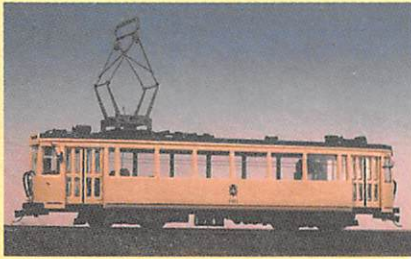
MSVB (Museum voor het Stedelijk Vervoer te Brussel)
Tervurenlaan 364b - 1150 Brussel
Seizoen: 31 maart - 7 oktober 2001
Feest Tervurenlaan: 6 mei 200

RTM Ouddorp

16 april: eerste rijdag.
Verder ritten op:
2, 5, 24-26 mei,
4 en 9 juni.

Foto's voorkaft:

Brussel: 7713+7786 even voorbij de halte "Braambosjes", op 6 december 2000.
(foto Geoffrey Grosemans)
Houten: 9 januari 2001.
(foto Wouter van Beek)



Trams, bussen en treinen in miniatuur

Jocadis b.v.b.a.

**De specialist van de
Belgische Buurtspoorwegen**

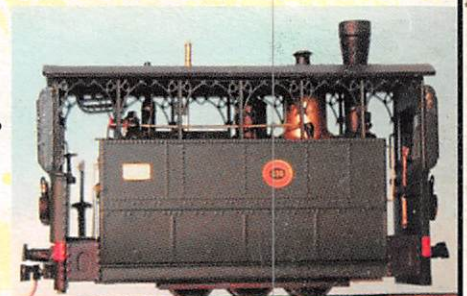
**Brusselstraat 53
B-7850 Edingen**

Tel. (0032) (0)2 395 71 05

Fax. (0032) (0)2 395 61 41

E-mail: webmaster@jocadis.com

www.jocadis.com



**Binnenkort :
NMVB Braine-le-comte
Motorwagen !**

