

Tramfan

Magazine

Rosier

Maart-April 2001
Eerste Jaargang

2

290 BEF 15,85 NLG 7,19 €
Tweemaandelijks



Trammodelbouw !



Nederland

Amsterdam : Opgebroken !
Markante Museumwagens : RTM



België

Antwerpen : Trams op de leien
Encyclopaedia Vicinalia : Aardenburg-Brugge

Hét tijdschrift voor de tramliethebber in de Lage Landen !

Tramfan Magazine

Zoom

Tramfan Magazine
Extranummers



In voorbereiding

Reclame trams in België en Nederland



Verschijnt eind juni

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 6221109 (Oosterhout)
Uitgeverij Ostendis, Postbus 4126 - 4900 CC Oosterhout

Meld vanaf welk nummer je Tramfan Magazine wil ontvangen!

Tramfan

Magazine

2

2001
Maart-April

Inhoud

- 4 Actueel Nederland
- 16 Actueel België
- 17 Actueel Achtergrond:
De tram op de Antwerpse leien
- 30 Nostalgie
- 33 Buitenland:
De tramrolleybus van Nancy
- 36 Markante Museumtrams:
De M67 en MD1805 van de RTM
- 42 Buitenland:
De LT-10 en LT-10A van de
Luganskteplovoz Zavod
- 46 Kennismaking met...
De Elektrische Museumtramlijn
te Amsterdam
- 52 Het Belgische Buurtramnet... van A tot Z
Aflevering 2 : Aardenburg--Brugge
- 55 Tramfan Internationaal
- 58 Trammodelbouw
- 62 Agenda & Snuisterijen

Tramfan Magazine
verschijnt 6 maal per jaar

**Abonnementen,
redactie en administratie :**

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

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 6221109 (Oosterhout)

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

E-mail: carlosvdostende@pl.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, Alex Krakowsky

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

© Niets uit deze uitgave mag worden verveel-
voudigd 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 artikels worden gepubliceerd
onder de verantwoordelijkheid van de
respectievelijke auteurs.
Mogelijk kon de herkomst van bepaalde foto's niet
met zekerheid achterhaald worden. Mocht iemand
hierover exacte informatie kunnen bieden, dan
vermelden wij die graag in een volgend nummer.



AMSTERDAM OPGEBROKEN

Vervanging tramsporen Dam en Leidsestraat

De binnenstad van Amsterdam is momenteel één grote chaos. Op meerdere plaatsen tegelijk is men bezig met ofwel rioleringsrenovatie, ofwel nieuwe bestratingen ofwel nieuwe tramsporen-aanleg. De Dam heeft meerdere maanden opengelegen en kreeg nieuwe tramrails en nieuwe keitjes over het gehele plein, waarbij het opstelspoor vóór het Koninklijk Paleis is vervallen. De werken hier naderen nu hun einde, maar zowel de Paleisstraat als de Moses en Aäronstraat naast het Paleis liggen nog steeds open.

De Leidsestraat wordt momenteel ook grondig aangepakt. Behalve grond- en rioleringswerken worden ook daar de tramsporen vervangen. Opnieuw worden dit strengelsporen. De wisselplaatsen op de bruggen werden hierbij langer gemaakt in verband met de komst van de Combino's eind van dit jaar. De lijnen 1, 2 en 5 rijden dan ook tot in augustus een gewijzigde route. Hiervoor verwijzen wij naar het bijgeplaatste kaartje. Dat één en ander met grote vertragingen voor de tramlijnen gepaard ging, zal eenieder duidelijk zijn. Daarom zijn de dienstregelingen van diverse lijnen aangepast, zodat de bestuurders/-sters normaal hun werk kunnen blijven doen, zij het dat een rit wat langer duurt.



Boven.
Aanleg van nieuwe strengelsporen in de Leidsestraat. Men ziet duidelijk de samenkomst van de sporen aan het einde van de verlengde wisselplaats.

Rechts.
Om de stenen makkelijk te kunnen vervoeren in de opgebroken Leidsestraat worden kleine spoorlorries gebruikt, die over de nieuwe sporen geduwd worden.

23 april 2001.

(foto's René Platjouw)



Vorbereiding Metro Noord-Zuidlijn

Er zijn ook grote tram- en metrowerken gepland op het Rokin en op de Vijzelgracht. Vooruitlopend hierop zijn thans rioleringswerken alhier aan de gang. Als deze

gedaan zijn, dan zullen de tramsporen voor de komende jaren tijdelijk opzij geschoven worden in verband met de aanleg van de stations van de Noord-Zuid metrolijn. Naast de huidige brug over de Prinsengracht bij de Vijzelstraat is daartoe zelfs een extra brug geslagen, waar de tram over zal gaan rijden.

Ook het Weteringscircuit ligt helemaal overhoop. Ook hier moeten de tramsporen (tijdelijk?) wijken voor de aanleg van het Noord-Zuid metrostation. De grondwerken hiertoe in de Ferdinand Bolstraat zijn momenteel afgerond.



Overige hindernissen

Op de Overtoom zijn over de gehele lengte ook rioleringswerken aan de gang, hetgeen voor lijn 1 de nodige oponthoud geeft. In de buitenwijken van Amsterdam zien we grote werken langs lijn 13 op de Burgemeester Roëllstraat en op de Burgemeester de Vlughtlaan langs de route van lijn 14. Lijn 14 maakt bovendien bij de kruising met de ringweg ook nog eens een extra slinger. Alle afslagen van de ringweg zullen in de komende maanden worden afgesloten wegens renovatiewerken van de 30 jaar oude ringweg. Dat dit de nodige extra toevloed van verkeer in de stad zal geven, staat bij voorbaat vast.

Aanleg nieuwe lijn

Nieuwe tramsporen worden aangelegd op Meer en Vaart en op de Calandlaan in Osdorp. Deze sporen zullen over niet al te lange tijd lijn 1 naar de nieuwe wijk "de Aker" voeren. Aan het eind van de Lelylaan bij Meer en Vaart is een complete sporendriehoek neergelegd.

René Platjouw



Boven.

LHB 751 van lijn 14 op de Dam. Enkele maanden lang was de Dam een waar doolhof voor voetgangers, die zich tussen allerlei hekken door moesten begeven. 17 april 2001

Rechts.

Wagen 619 van lijn 16 op de Vijzelgracht. Op de voorgrond de rioleringswerken in voorbereiding op de verlegging van de tramsporen ten behoeve van de bouw van het station bij de Weteringschans voor de Noord-Zuid metrolijn.

(foto's René Platjouw)

Rechts.
Een lentefoto, in maart 1997

Midden.
Hier draait een lijn 1 linksaf de
Cornelis Lelylaan op vanaf Meer en
Vaart. Op de voorgrond de sporen
in de richting van de Pieter
Calandlaan.

Beneden.
De bocht van Meer en Vaart naar
de Pieter Calandlaan.,
op 16 april 2001.

(foto's René Platjouw)



Reclame trams

Amsterdam



Nieuwe reclametrans.

28 maart 2001.

(foto's Wouter van Beek)



Den Haag



De tunnel lekt nog steeds, maar er rijden terug trams in de Grote Marktstraat. In het midden van de straat werd een kort stukje (tijdelijk ?) strengelspoor aangelegd, om een werkplaats te ontwijken.

22 februari 2001. (foto Karel Hoorn)



Lijn 17 naar het Wateringse Veld krijgt stilaan wat schutting: de nieuwe bebouwing krijgt vorm.

Wateringen,
28 december 2000.

(foto Jaap van der Noordt)



**Nieuwe reclametrans
in Den Haag**

**Vakantietram 3096,
aan het Rijswijkseplein,
op 8 februari 2001.
(foto Wouter van Beek)**

**"Den Haag maak je
zelf" ... fraai.
28 februari 2001.
(foto René van Lier)**

**Telesietram 3001,
aan het Circusplein,
op 24 februari 2001.
(foto Karel Hoorn)**



Reclame trams

Nederland



De Zuid-Afrika tram

In Amsterdam (de 818, op 1 maart), in Den Haag (de 3046, op 8 februari) en in Utrecht (de 5004, op 14 februari 2001). (foto's Wouter van Beek)



Houten

De tweede Hannoverse tram, de 6016, bestemd voor de NS-pendeldienst te Houten, reed op zondag 22 april 2001 proef op de Hofpleinlijn tussen Den Haag en Rotterdam. Bedoeling was het testen van de chopperuitrusting die de tram toelaat te rijden onder de 1500 V NS-netspanning. De test scheen succesvol te verlopen.

Boven.
Station Rotterdam Kleiweg.
De tram rijdt in de richting van het Rotterdam-Hofplein.

Midden.
Berkel & Rodendrijs.
Laatste slag naar Rotterdam-Hofplein.

Beneden.
Leidscheveen (bij de splitsing met de Zoetermeerlijn).
De tram rijdt in de richting van Rotterdam Kleiweg. Bemerkt de weggenomen beschermingsplaat onder de middelste deur: daar bevindt zich de omvormer.

(alle foto's Kees Pronk)



Rotterdam

De bruine 1602 en 1610 zijn niet meer bruin. De RET blijkt nog een tijdje beroep te zullen moeten doen op haar oude Düwags en schilderde ze bijgevolg in haar nieuwste huisstijl. De 1605 gaat vermoedelijk binnenkort in een reclamekleedje op straat verschijnen. Het lot van museumwagens kan wel eens wispelturig zijn...



Boven.
Düwag 1610 aan het Kruisplein, op 25 april 2001. De tram rijdt in de richting van de Molenlaan.
Beneden.
Düwag 1602, eveneens aan het Kruisplein, op 27 april 2001. Hij rijdt naar het Marconiplein.
(beide foto's Kees Pronk)

Drie recente reclametrams.

**"Chello" 705, op de Weena.
16 maart 2001.**

(foto Jaap van der Noordt)

**"Rotterdam, culturele hoofdstad
van Europa". De 1621 op het
Kruisplein. 10 februari 2001.**

(foto Jaap van der Noordt)

**Internettram 1634, op het Hofplein.
28 februari 2001.**

(foto René van Lier)





Musea

NMVB-rijtuig naar RTM-Ouddorp

Voor de tweede keer in de geschiedenis van de RTM vond er een transport van Belgisch materieel naar Nederland plaats. Op 7 april 2001 werd het voormalige NMVB-rijtuig 19391 van het Brusselse Trammuseum in Woluwe (MSVB) naar het Museum van de Stichting v/h Rotterdamsche Tramwegmaatschappij in Ouddorp vervoerd.



Boven.
NMVB-Standaard-
bijwagen 19391 verlaat
het Brusselse tram-
museum te Woluwe,
voor de lange rit naar
de thuisbasis van de
RTM, Ouddorp.

Links.
Onderweg naar Oud-
dorp, nog steeds in
België, op de E19-
autoweg in de buurt
van Mechelen.

7 april 2001.

(foto's Stefan Justens)

De eerste keer vonden soortgelijke transporten plaats in juni 1962: ter leniging van het tekort aan rijtuigen kocht de maatschappij destijds drie NMVB-rijtuigen, en wel de 19341, 19343 en 19347. Deze rijtuigen waren in 1945-46 door Anglo Franco Belge gebouwd. De RTM nam deze rijtuigen destijds zonder draaistellen over. De NMVB bracht de rijtuigen tot aan de grens in Wuustwezel waar de rijtuigen op een vrachtauto van de RTM geplaatst werden. Bij de Centrale Werkplaats van de RTM werden de rijtuigen op beschikbare zwanenhalsdraaistellen (Pullman) van de gesloopte rijtuigen AB 411-421 geplaatst, en na een schilderbeurt kwamen ze in juli 1962 in dienst met de nummers 1522-1524. Na de opheffing van het trambedrijf van de RTM in 1966 werden de rijtuigen gesloopt.

Sinds die opheffing is een grote hoeveelheid stoomtrammaterieel gekocht. Later is ook enig dieselmaterieel uit de periode van na 1950 van de slopershamer gered. En in 1999 werd het in 1967 door de RTM aan de Oostenrijkse Zillertalbahnhof verkochte tram-stel 'Sperwer' naar Nederland teruggehaald. De hoeveelheid bewaarde stalen rijtuigen is echter erg klein zodat de RTM al langer zoekt naar mogelijkheden om dat aantal uit te breiden. Contacten met de Belgische collega's resulteerden in de schenking van rijtuig 19391. Het rijtuig is naar Nederland gebracht mét draaistellen; de originele draaistellen zullen naar de bij de RTM gebruikte spoorbreedte van 1067mm worden verbouwd.

Peter van Dorp



Boven. Wanneer er bij de RTM een transport plaatsvindt, regent het altijd. De 19391 werd dan ook tijdens een enorme plensbui afgeladen.

Rijtuig 19391 legt zijn eerste meters op Nederlands spoor af: dieselmekanische rangeerlocomotief M1651 brengt het rijtuig van de losplaats naar de remise.

7 april 2001.

(foto's Peter van Dorp)



Antwerpen

Sinds enkele jaren zijn vooral de oudste PCC's met reclame getooid (de reeksen 2000-2038 en 2039-2060). Een aantal van die wagens zullen binnenkort immers een nieuwe schilderbeurt krijgen (ter gelegenheid van een gedeeltelijke modernisering), terwijl andere rijtuigen van deze reeksen nog slechts een korte tijd te rijden hebben, in afwachting van hun buitendienststelling.

Borsbeekse Poort, 11 december 2000. (foto Alex Krakowsky)

Neen, ze rijden niet gekoppeld, deze twee wagens (de 7067 en de 7158) van lijn 24. Dit kruispunt op de Leien ter hoogte van de Nationale Bank, waar de lijnen 7 en 8 oversteken, zou over enige tijd een grondige facelift krijgen, waarbij voor alle tramlijnen die hier passeren een gemeenschappelijke halte in het midden van "den boulevard" zou worden aangelegd. Lees meer hierover in het artikel op de volgende bladzijde! 7 april 2001. (foto Stefan Justens)



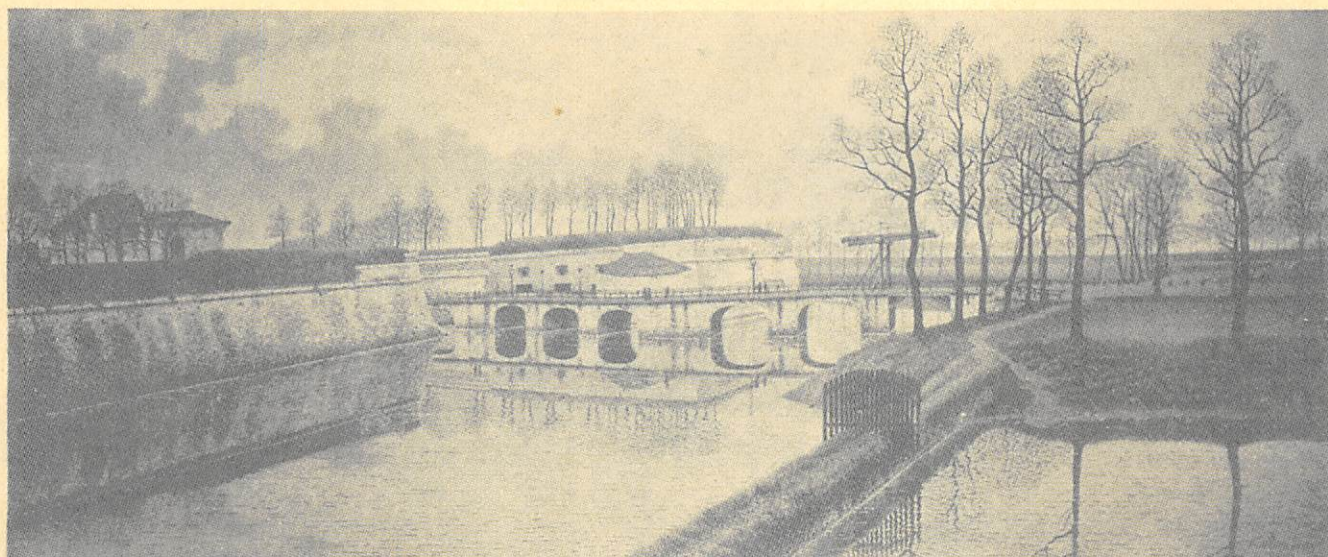
Sinds de derde week van februari verschijnen er regelmatig, niet elke dag, Hermelijnen op lijn 8. De nieuwe trams worden voorlopig slechts aan de stel- en werkplaats "Punt aan de Lijn" geleverd, zodat ze worden ingezet op de lijnen die vanuit deze stelplaats rijden. De lijnen vanuit de remise Hoboken (2,4, 7, 10 en 24) vallen - voorlopig - uit de boot. Gitschotellei, 7 april 2001. (foto Stefan Justens)



Op de foto hierboven zien we de 7222, geleverd in maart 2001. Hiernaast rijdt de 7206 op lijn 8 naar Eksterlaar; deze wagen dateert al van... september 1999! Borsbeekbrug, 1 maart 2001. (foto DECO)



ANVERS EN 1866.



La porte du Kipdorp et remparts Sud. — Actuellement Avenue des Arts.

Een nu onherkenbaar beeld: rechts is nu de Fr. Rooseveltplaats gelegen, links waar het huis staat de straat die aan die brug herinnert: de Kipdorpbrug. Postkaart verzameling Alex Krakowsky

Trams op de Antwerpse Leien

Elke bezoeker aan Antwerpen zal de Leien wel kennen: deze dienen immers ofwel gevolgd, ofwel gedwarst te worden om het stadscentrum te bereiken. Ook de tramgebruiker (en -hobbyist) zal met deze as geconfronteerd worden: alle lijnen kruisen minstens deze straten en 2 lijnen maken er gebruik van. Grootse en ingrijpende werken zijn echter gepland op de Leien. Deze worden in een volgend artikel toegelicht, wanneer de plannen definitief zullen zijn. Eerst bekijken we de boeiende geschiedenis van deze nu drukke verkeersader.

Ontstaan

Antwerpen ontstond rond het Steen, ter hoogte van de Schelde. Om de stad tegen invallen te beschermen, werd in de 17de eeuw door de Spanjaarden een vesting aangelegd rond de stad: het betreft inderdaad de huidige Leien. Sommige straatnamen herinneren nog aan deze tijd: de Sint-Jorispoort, Blauwtorenplein (beide ter hoogte van de Nationale Bank) en Kipdorpbrug verwijzen naar deze vroegere situatie. De grote uitvalswegen begonnen overigens ter hoogte van de vestingen: we denken aan de weg naar Mechelen/Lier, Turnhout/Herentals... Deze situatie is tot op heden onveranderd gebleven en nog steeds staat kilometerpaal 0,01 ter hoogte van de Leien. Maar halverwege de 19de eeuw barstte Antwerpen uit zijn voegen en werd het tijd om aan uitbreiding te denken. Men besloot toen om de Spaanse Vestingen, die dus de huidige Leien vormden, te dempen en af te breken

om aldaar een nieuwe verbindingsweg te maken. Dit geschiedde in de periode 1864 - 1866. Het idee was zeker niet slecht; het eerste Antwerpse spoorwegstation (Antwerpen Oost, later vervangen door het huidige Centraal Station op dezelfde plaats) lag immers nog buiten de stad en van de De Keyserlei was er nog geen sprake! De nieuwe bebouwingen buiten de Leien, de constante groei van de bevolking en de havenactiviteiten, maakten dat deze straten meteen hun nut bewezen.

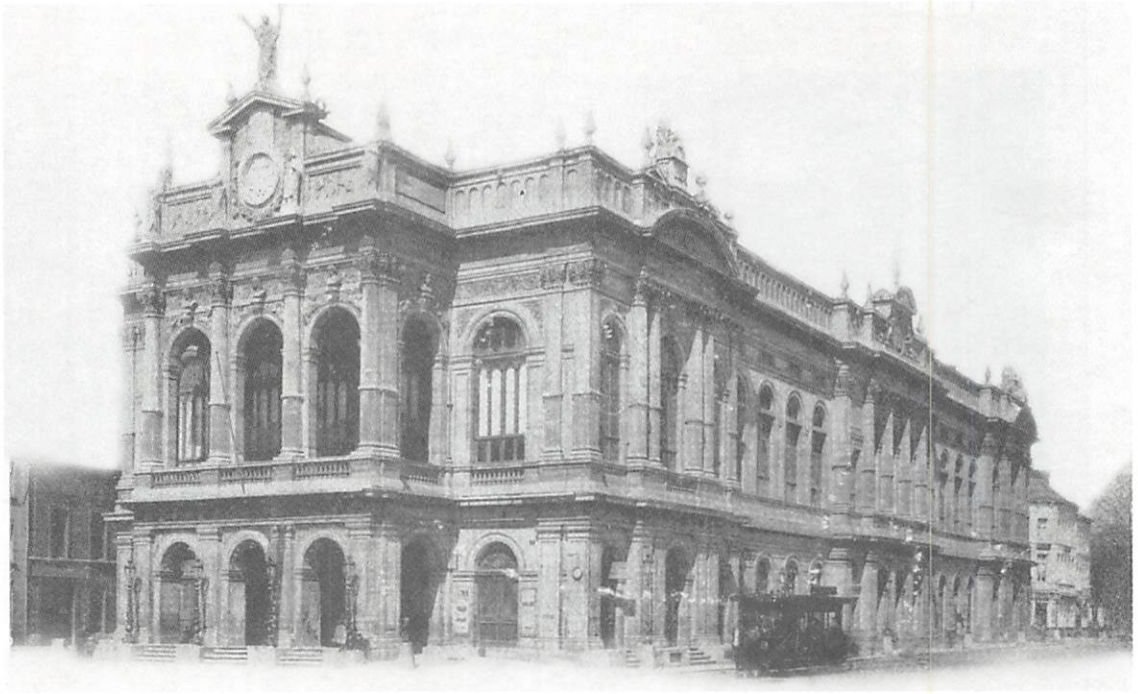
De 20ste eeuw

De huidige verkeersstromen op de Leien zijn in feite amper 30 jaar oud. Als anecdote kan vermeld worden dat de Antwerpse Sinksenfoor (kermis) nog tot in de jaren 60 op de middenrijweg van de Frankrijklei plaatsvond! Voordien was er uiteraard ook autoverkeer, maar het is pas sinds de opening van de Kennedytunnel in 1969 dat

het verkeer zienderogen toenam. Voorheen was er maar één Scheldeverbinding, nl. de Waaslandtunnel, die aan de Italiëlei begon. Verkeer uit de richting Breda verliet de autosnelweg (waar deze trouwens eindigde) ter hoogte van de Groenendaallaan en via de Noorderplaats kwam men zo aan de Waaslandtunnel. De E19 uit Brussel bestond nog niet, zodat automobilisten uit Brussel via de huidige A12 en Temse de andere Scheldeoever konden bereiken.

Paradoxaal is dat net de opening van de ring rond Antwerpen en de Kennedytunnel, de grootste drukte veroorzaakte in de Antwerpse binnenstad: er was een rechtstreekse afrit van de Antwerpse ring die op de Amerikalei uitkwam en meteen voor een nieuwe stroom verkeer zorgde. Maar ook het feit dat het verkeer op die Ring steeds drukker werd, maakte dat de Leien doorgaand verkeer dienden te verwerken. De situatie op de Ring werd jaar

Boven.
Het "Vlaams Theater"
aan het kruispunt
Italiëlei/Kipdorppbrug.
Vergelijk even met het
zicht uit 1866 op de vorige
bladzijde !
Een paardentram rijdt in
de richting van het Zuid.
Rond 1895.
 (verz. Alex Krakowsky)



Beneden.
De Frankrijklei ter hoogte
van de Fr. Rooseveltplaats,
op 16 mei 1963.
Het afbuigend spoor is
voor de lijnen 12 en 24,
richting Deurne.
 (fotograaf niet bekend,
 verz. Alex Krakowsky)

na jaar dramatischer: ongevallen en verkeersopstoppingen allerhande zorgden ervoor dat automobilisten de Leien over hun ganse lengte als alternatieve weg gebruikten tussen Merksem en de Kennedytunnel. Het verkeer werd in de loop der jaren trouwens zeker niet ontmoedigd om dwars door Antwerpen te rijden: de bouw van de *tijdelijke* viaduct over de Fr. Roose-

veltplaats in 1972 en de niet gebruikte autotunnel onder de Teniersplaats (kruispunt Frankrijklei/De Keyserlei), zijn voorbeelden hiervan. Maar hier zal dus verandering in komen: de verkeersstromen naar, door en van Antwerpen zullen gewijzigd worden met het mobiliteitsplan en de heraanleg van de Leien.

Opkomst en bloei van de tram

De oude vestingen waren nog maar amper gedempt, of in 1869 werd reeds een vergunning aangevraagd voor een paardentramverbinding tussen het Kattendijkdok en de Anselmostraat via de Handelslei (nu: Italiëlei), de Kunstlei (nu: Frankrijklei) en de Nijverheidslei (nu: Britselei). De Zuiderlei (nu: Amerikalei) diende nog aangelegd te worden. Uiteindelijk werd in januari 1871 hiervoor toestemming verleend en het is op 25 augustus 1873 dat deze verbinding in gebruik werd genomen. De normaalsporige lijn was enkelsporig (met uitwijkmogelijkheden) en lag aan de stadskant (dus aan de kant waar nu de Nationale Bank gelegen is). Het was dus toen reeds duidelijk dat dit een belangrijke verbinding ging worden, aangezien deze verbinding aangelegd werd vóór de verbinding met het station!

Ter gelegenheid van de wereldtentoonstelling van 1885 werd de lijn verlengd tot aan de hoofdingang ter hoogte van de Belegstraat en tegelijkertijd tot aan het Zuidstation. In 1894 vond alweer op het Zuid de wereldtentoonstelling plaats: ditmaal verwachtte men wel grote opkomst en werd de lijn dubbelsporig heraangelegd, nog steeds aan één zijde van de Leien. Op 6 mei 1902 werd de paardentramdienst tijdelijk opgeheven en "verbust" (omnibusdiensten door paarden getrokken) om elektrificatie mogelijk te maken. De oude sporen werden opgebroken en een nieuw meter- en dubbelsporig tracé werd aangelegd. Ditmaal lagen de sporen niet naast





De rijrichting

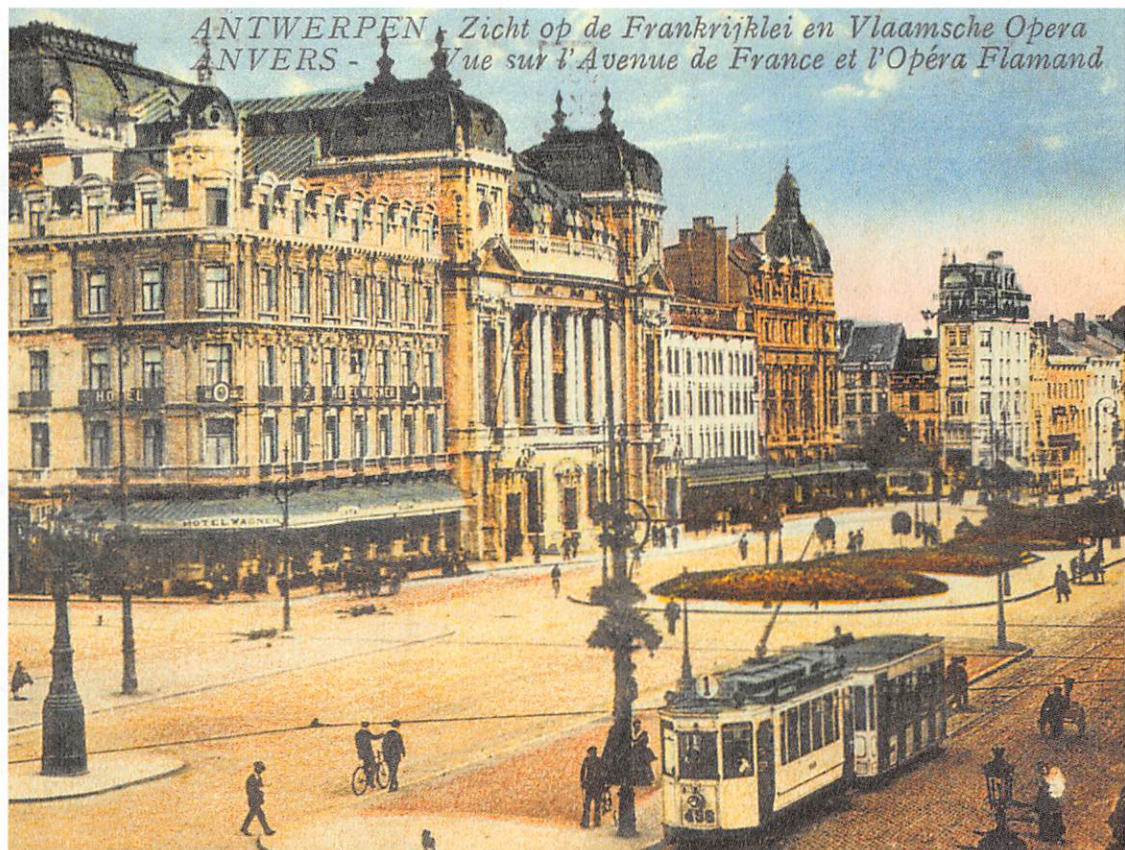
Op oude prentkaarten valt het op dat de tram links reed. Oorspronkelijk werden de Leien over hun ganse lengte als 3 afzonderlijke straten beschouwd, zodat het verkeer op elke baan in de 2 richtingen kon geschieden. Doorgaand verkeer vond plaats op de zijrijbanen; op sommige plaatsen (bv. ter hoogte van de Nationale Bank) was de middenrijweg immers een plantsoen. Het is dan ook logisch dat de tramrails op de zijrijbanen werden aangelegd. Aangezien daar het verkeer in beide richtingen plaatsvond, zijn de sporen uiterst rechts aangelegd en konden de reizigers probleemloos instappen vanaf de haltes gelegen op het huidige fietspad. In- en uitstappen kon alzo op een veilige manier gebeuren. Maar op 5 juli 1934 werd de verkeerssituatie ingrijpend gewijzigd tot de situatie die we tot op heden kennen: de zijrijbanen mochten nog slechts in één richting bereden worden. Voor de trams had dit tot gevolg dat de rijrichting omgedraaid werd en de reizigers midden in de straat dienden in- en uit te stappen. Decennia lang verschenen artikels hierover in de pers over deze onveilige situatie... die tot op heden onveranderd is gebleven!

mekaar, maar werd telkens één zijrijbaan per richting gebruikt. Op 2 september 1902 was het eindelijk zover en werd de dienst op de Leien elektrisch verzekerd. In 1903 werd het lijnnummer 1 toegekend voor deze lijn, die aan de Noorderplaats vertrok en eindigde aan het Zuidstation. De huidige lijn 12 begon op 16 september 1924 haar loopbaan tussen de Sint Michielskaai en het Centraal Station; lijn 24 verscheen pas op 1 augustus 1926 op het toneel tussen het Schoonselhof en het Centraal Station.

Maar er hebben nog tal van andere lijnen gereden: de ringlijnen 22/23 in de periode 1926-1927, lijn 23 tussen de St.-Michielskaai en de Groenendaallaan van 18 december 1944 tot 31 mei 1954 en een lijn 1.4 tussen Hoboken en de Noorderplaats gedurende ongeveer 4 jaar tussen 1946 en 1950. Vóór de Tweede Wereldoorlog bedienden gelegenheidslijnen ook de Leien, zoals lijn 21 (Grens Kiel-Centraal Station) en lijn 25 tijdens de wereldtentoonstelling in 1930 (tussen de Kielse Vest en de Jan Van Rijswijcklaan).

Boven.
Dezelfde plek als de prentkaart bovenaan de vorige bladzijde, maar dan zo'n 60 jaar later... Het kruispunt Italiëlei/Kipdorpbrug onderging meerdere metamorfoses: het Vlaams Theater is gesloopt, het huidige kantorencomplex werd nog niet gebouwd. 25 november 1962.
(foto Karel Hoorn)

Beneden.
De toenmalige verkeersregeling op de Leien blijkt duidelijk uit deze opname, kort na de eerste wereldoorlog gemaakt. Zowel de fietser als de tram rijdt dus rechts! Het stadszicht onderging weinig wijzigingen: enkel het Grand Hotel Metropole en het aanpalend pand (op de hoek van de De Keyserlei, waar net een tram vandaan komt) verdwenen +/- 40 jaar later. De verkeersindeling en -volume daarentegen is echter heden onherkenbaar!
(verz. Alex Krakowsky)



De Buurtspoorwegen

Niet alleen de stadstram, maar ook de N.M.V.B. maakte gebruik van de Leien: de lijnen uit Boom en Mechelen (50 en 52) maakten vanaf 1 november 1935 gebruik van de Amerikalei en Britselei om het eindpunt Comedieplaats te bereiken. Vanaf 15 juli 1940 werden de diensten verlengd tot de huidige Fr. Rooseveltplaats (met eindpunt aan het Sint-Jansplein). Twee maanden later werd het eindpunt nogmaals verlengd tot de Noorderplaats. Dit eindpunt zou behouden blijven tot de afschaffing van deze lijn op 21 mei 1966.

De teruggang

In de jaren 60 van de vorige eeuw, diende het oude Zuidstation te wijken voor de aanleg van de ring rond Antwerpen. Maar ook het toenemend autoverkeer (naar de Waaslandtunnel) en het verhuizen van de havenactiviteiten verder naar het noorden, maakte dat lijn 1 verbust werd op 14 juni 1965: toen werd het zuidelijkst gedeelte van de Amerikalei (tussen de Brederodestraat en de Bolivarplaats) tramvrij, terwijl de Italiëlei nog een jaar bediend werd door de N.M.V.B. trams. Maar nadien was het ook daar definitief afgelopen. Voor het uitbreken van

de sporen had men geen haast: deze zijn op het noordelijk deel nog ruim 20 jaar blijven liggen, terwijl de niet gebruikte sporen op de Amerikalei het nog 30 jaar uithielden! Sindsdien berijden tramlijnen 12 en 24 het resterend deel tussen de Franklin Rooseveltplaats en de Brederodestraat.

Ondergrondse projecten

De oorspronkelijke plannen uit de jaren '60 voorzagen dat het volledige tramverkeer binnen Antwerpen ondergronds zou gebracht worden, dus ook op de Leien. Het tracé van lijnen 12 en 24 op de Leien staat dan ook volledig ondergronds getekend op de plannen van 1974 en bij de bouw van het premetrostation Opera werd tegelijkertijd een verkeerstunnel en het station onder de Frankrijklei gebouwd. Deze laatste 2 kunstwerken werden dus nooit in dienst gesteld!

Verschuivende varianten zagen het daglicht in de loop der jaren: gaande van een open helling ter hoogte van het stadspark (zonder bouw van een bijkomend premetrostation) tot een volledige ondergrondse lijn met 3 stations. Deze hadden moeten komen ter hoogte van de Louiza-Marialei (station Park), de Nationale Bank (station

De stadstrams van lijn 1 en de interlokale trams van NMVB-lijn 50 hadden een gemeenschappelijk eindpunt aan het noordelijke einde van de Leien, op de Noorderplaats. Het afwachten van de vertrektijden gebeurde aan het begin van de Italiëlei, waar een uitwijkspoortje was voorzien opdat de trams van de ene vervoermaatschappij deze van de andere niet zouden hinderen ! 12 augustus 1964.

(foto Karel Hoorn)





151 ANVERS Gare du Sud

De Bolivarplaats met het nu verdwenen Zuidstation: tot 1965 een belangrijk trameindpunt. Mogelijk rijden hier over enkele jaren opnieuw trams, met deze keer een nieuw gerechtsgebouw op de achtergrond (verz. Alex Krakowsky)

Bank) en het Gerechtshof. De open helling zou "ergens" op de Amerikalei gebouwd worden. Het is net de implanting van die open hellingen die steeds een punt van discussie geweest zijn. Verdere budgettaire beperkingen hebben ertoe geleid dat het traject alsmaar korter werd en de in- en uitrijokers ter hoogte van het stadspark gebouwd zouden worden. Aangezien het kruisstation Opera reeds gebouwd was, dienden er geen nieuwe stations voorzien te worden. Op 26 juni 1984 vond nog een electromagnetische grondonderzoek over de ganse lengte van de Leien plaats in verband met de aanleg van de premetro. In 1988 pleitte M.I.V.A. voorzitter Wellens nog voor de aanleg van het traject tot voorbij het Gerechtshof, maar in 1989 gooide voormelde voorzitter (en tevens Schepen van Openbare Werken van de stad Antwerpen) het over een totaal andere boeg en maakte een bocht van 180 graden: de trams zouden op de Leien bovengronds moeten blijven rijden. Of deze woorden het gevolg zijn van budgettaire beperkingen of van realisme, heeft weinig belang: sindsdien is het bijzonder stil geworden over de premetro en men mag het jaar 1989 dan ook beschouwen als het jaar van het definitief opbergen van de premetro-plannen onder de Leien. Wel

sprak voormelde voorzitter en Schepen over de bovengrondse herinrichting van de Leien: zijn wensen zullen dus meer dan een decennia later realiteit worden... maar hierover in een volgend nummer meer!

Alex Krakowsky

Bronnen

- De Antwerpse Tram 1873 - 1979 door E. Keutgens
- Een eeuw mobiel met tram en bus door E. Keutgens
- 25 jaar M.I.V.A. (brochure uitgegeven door de M.I.V.A)
- Documentatie Bijzondere Studiedienst Premetro Antwerpen
- Dienstnota's M.I.V.A.
- Tram 2000 nr. 91
- Eigen notities

Het VLATAM : vanaf 6 mei elk weekend open !

Vanaf 6 mei kan men elk weekend terecht in het Vlaams Tram- en Autobusmuseum, gelegen in de oude stelplaats "Groenenhoek" te Antwerpen (Diksmuidelaan 42 te 2600 Berchem-Antwerpen).

De officiële opening vindt plaats op 5 mei, waarbij de genodigden een rit maken aan boord van dit historisch tramstel. Voor een revisie werden deze rijtuigen op 27 februari 2001 overgebracht naar de werkplaats "Punt aan de Lijn". (foto Alex Krakowsky)



Kustram

De werken in het centrum van Oostende zijn beëindigd: het Marie-José-plein kan herademen, auto's zijn er niet meer toegelaten.

Het oude tramwachthuisje (rechts op de foto) met loket voor info en kaartjes bleef bewaard.

Hier is de kusttram eerder een stadstram (een aantal Oostendse stadslijnen hadden vroeger hier hun eindpunt). Zullen we op deze plek ooit moderne lagevloertrams te zien krijgen?

Oostende, 2 april 2001.
(foto Carlos Van den Ostende)



Midden. Tijdens de winter zijn er traditioneel weinig nieuwe reclametrans aan de Kust. Vanaf april duiken de nieuwe reclames voor het zomerseizoen op. In ons volgend nummer geven we een overzicht. Oostende, Kaai station, 24 februari 2001.
(Gérard Dufrasne)

Ook te Koksijde werden er sporen vernieuwd. Ter hoogte van een "californische" wissel geven de bestuurders de loodstok van de enkelspoorexploitatie door. 10 februari 2001.
(foto Stefan Justens)



Gent

De Gentse "Hermelijnen" rijden normaal gezien op de lijnen 1 en 10. Het traject van deze lijnen werd grotendeels recent heraangelegd, terwijl het gedeelte tussen het Van Beverenplein en Evergem dateert uit de jaren 1982-89. De Desmetstraat ligt er echter nog bij zoals in de tijd van de drieassers, die hier nu toch ook al 30 jaar geleden plaats ruimden voor de PCC's. Binnenkort wordt ook deze straat "gemoderniseerd". 2 april 2001. (foto Carlos Van den Ostende)

Hiernaast. De recentste "chocoladetrans", aan de Korenmarkt, op 10 maart 2001. (foto Gérard Dufasne)



Charleroi

De TEC-trams van Charleroi rijden grotendeels op redelijk "verborgen" plaatsen... Weinig adverteerders zijn dus geïnteresseerd en reclametrans vormen dan ook een uitzondering!

Momenteel is er toch eentje te bewonderen. Probeer misschien ook eens de website.

BN-motorwagen 44 (u kiest: 6144 of 7444).

Marchienne-au-Pont, station Providence, 14 februari 2001.

(foto Bastien Altdorfer)





Musea

Het trammuseum van de ASVi te Thuin is van juni tot oktober weer elk weekend geopend. Gereden wordt er alleen maar op zondag-namiddag, met de spoorauto ART-300 tussen Thuin en Lobbes. Op 31 maart 2001 organiseerde het TSP (Toeristisch Spoorweg Patrimonium) een rondrit met NMBS-loc 1504, waarbij een bezoekje (met ART-rit) werd gebracht aan het ASVi-museum. (foto's Alex Krakowsky)

Musea

Een buitenbeentje bij het Brusselse Trammuseum te Woluwe is deze 2603. De wagen is afkomstig uit Sint-Petersburg en hoort normaal thuis op Russisch breedspoor (1524 mm). Hij is dan ook nooit buiten te zien, en wanneer dat wel eens gebeurt (bij een verplaatsing en dat was jaren geleden), gaat dat zeker niet onopgemerkt voorbij!

Woluwe, 8 april 2001.
(foto Jaap van der Noordt)



Standaard-werk-wagen 59 werd mooi gerestaureerd en is uitgerust met trolley én pantograaf. De MSVB (het Museum voor het Stedelijk Vervoer te Brussel) organiseerde er op 18 februari 2001 een rit mee.

Op de foto met trolley-stang bevindt de wagen zich op de Meiselaan, even na het verlaten van het eindpunt "Esplanade". Op de foto met pantograaf staat de tram op de lus van het Sint-Denijsplein te Vorst. Deze lus zou in juni eerstkomend worden afgeschaft.

(foto midden: Geoffrey Grosemans)
(foto beneden: foto Luc Duquenne)

Brussel

Een échte boerenbetoging, het was al weer 30 jaar geleden! De chique Tervurenlaan kreeg eens wat anders over de vloer; of dat een goede zaak was voor de klinkers...

PCC 7810 is vastgelopen tussen de tractoren; even uitblazen op de buffer met een pintje kan geen kwaad.



Deze wagens ontsnapten aan het tractorengeweld. De 7784 - laatste enkelgelede in de oude kleuren, behoudens drie met reclame beplakte exemplaren - zal zo meteen keren op de wissel, wat de 7715 reeds deed. Voor het 7000-tje op de achtergrond wordt dat een ander paar mouwen...



Maar dat is geen onoverkomelijk probleem: een andere tram neemt hem toch gewoon even mee op sleeptouw!

20 februari 2001.

(alle foto's: Geoffrey Grosemans)

**Oude en nieuwe
werkwagens**

“Truck” 40, de werk-
wagen die voornamelijk
dienst doet in de
premetrotunnels
(zandbakken vullen en
vuilnisbakken ledigen),
is bijna aan pensioen toe.
Logischerwijze is het nu
de beurt aan de oudste
PCC's om die taak te gaan
waarnemen.

Instructiewagen 7019
onderging hiertoe een
bijkomende verbouwing
(met aan beide zijden een
opening voorzien van
een rolluik).



De “truck” 40 aan de eind-
halte van lijn 90 in het
station “Rogier”,
op 2 maart 2001.

Instructie- en werkwagen
7019 (met erachter de
oude werkwagen 19 !), in
de stelplaats van Elsene,
op 2 maart 2001.

(foto's Geoffrey Grosemans)



De Guldensporenlaan,
gelegen langs de
vijvers van Elsene,
krijgt eindelijk nieuwe
sporen. Reeds jaren
was er hier een
snelheidsbeperking
voor de trams van 18
tot 10 km/u. ! Het is
een diensttraject voor
de in- en uitritten naar
de remise Elsene voor
de lijnen 39, 44, 81, 91
en 92.

28 februari 2001.
(foto René Stevens)

Reclame trams

Brussel



Recente reclame trams in de Belgische hoofdstad.

PCC 7159 aan Ban Eik, op 11 april 2001.
(foto Gérard Dufrasne)

PCC 7823 aan het Flageyplein te Elsene, op 2 maart 2001.
(foto René Stevens)

PCC 7811 aan de halte "de Burbure" te Wezembeek-Oppeem, op 17 maart 2001.
(foto Gérard Dufrasne)





PCC 7738 in de Louizalaan, aan de halte "Legrand", op 13 april 2001. (foto René Stevens)

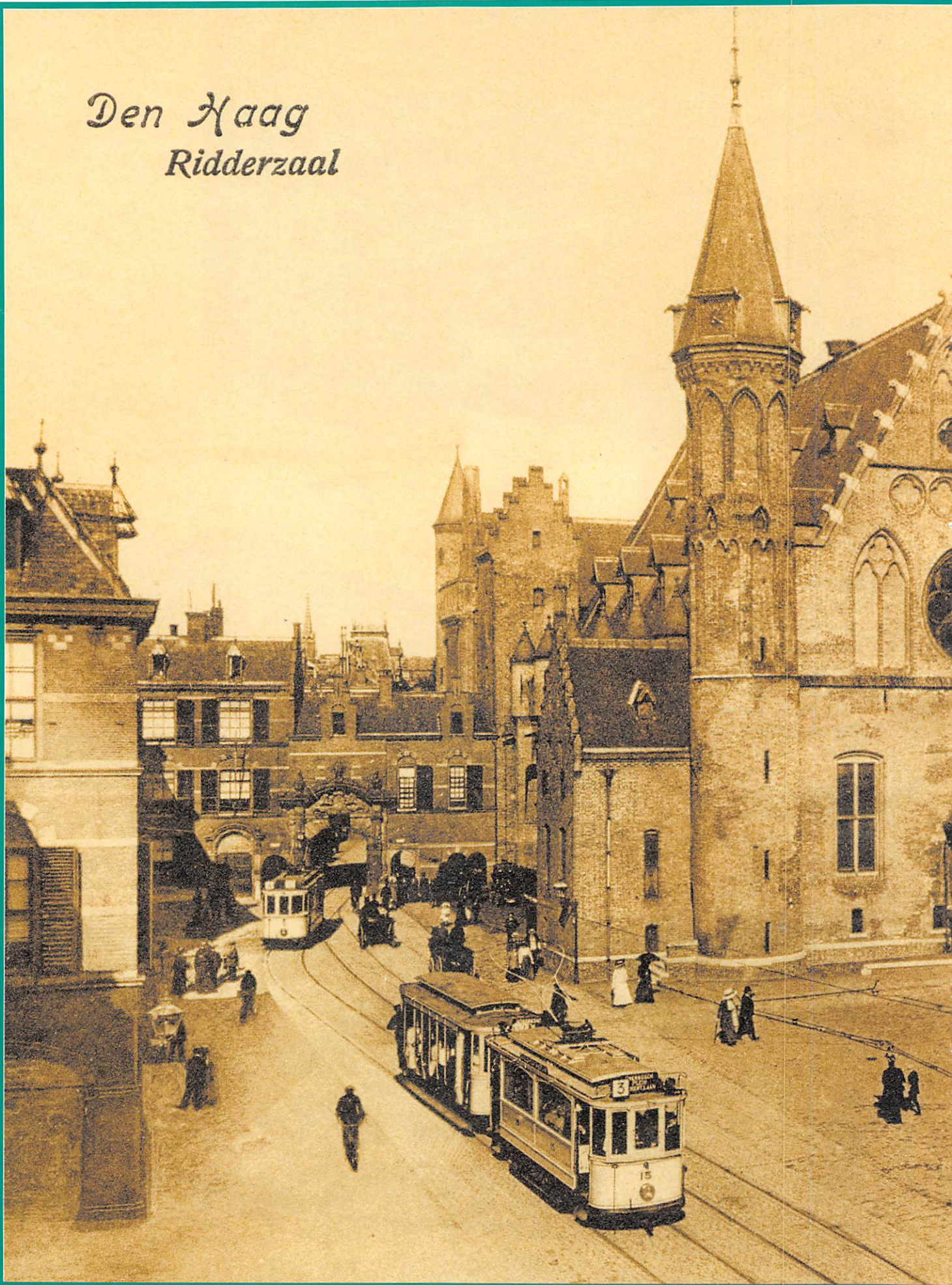
PCC 7781, die recent reeds voor de tweede keer werd herschilderd met de nieuwe (ondertussen al tien jaar oude...) MIVB-kleuren, werd gedeeltelijk overplakt met chocoladestickers. Poelaertplein, 11 februari 2001. (foto René Stevens)



Een heerlijke tram, deze 7955 aan het Sint-Lambertusplein te Laken, op 2 maart 2001. (foto Gérard Dufasne)

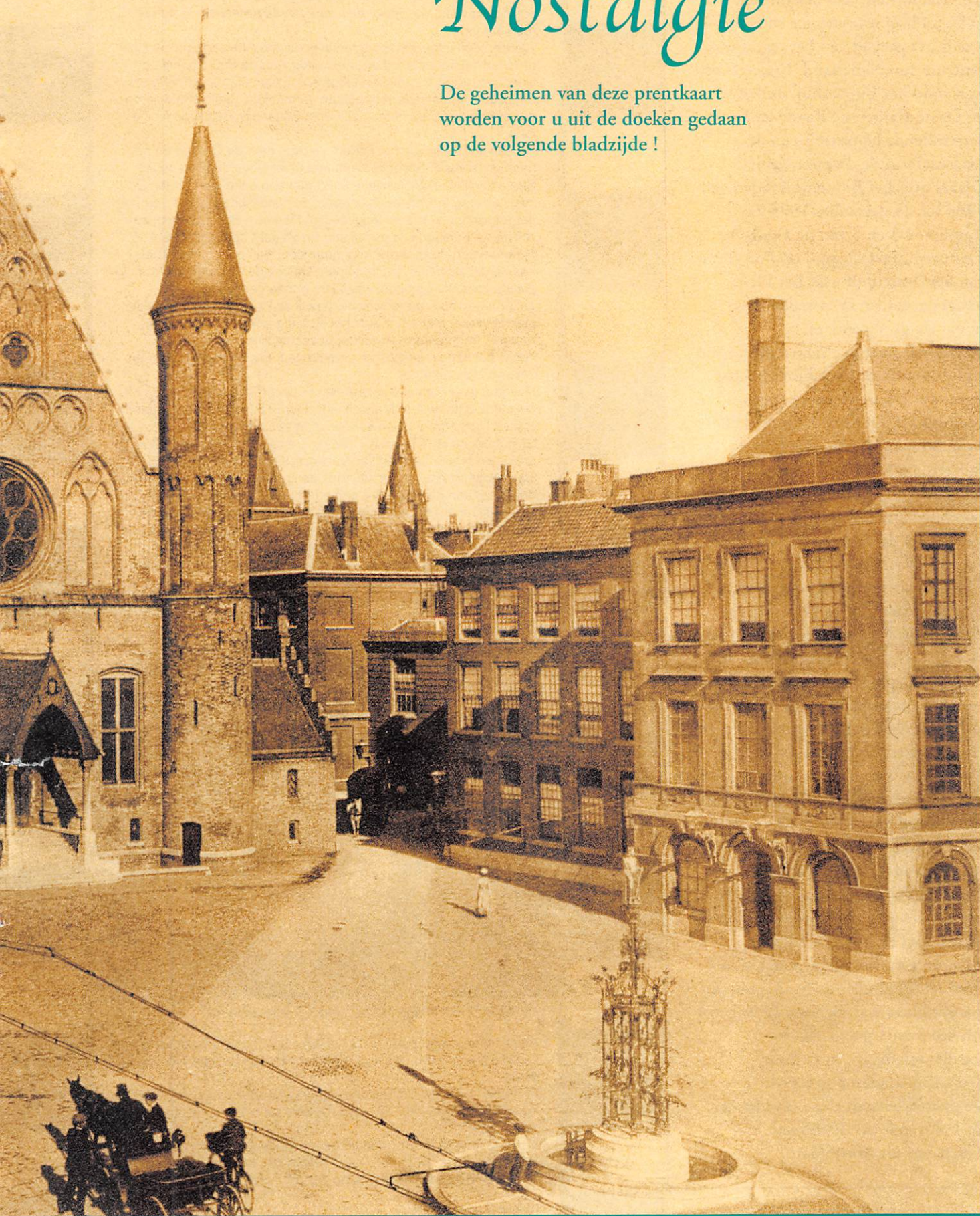


*Den Haag
Ridderzaal*



Nostalgie

De geheimen van deze prentkaart worden voor u uit de doeken gedaan op de volgende bladzijde !



De Ridderzaal

De "Ridderzaal" aan het Binnenhof in Den Haag was vroeger en is nog steeds hét gezicht van het regeringscentrum van Nederland. In de gebouwen rond het Binnenhof vinden we de Eerste Kamer, de Raad van State, verschillende Ministeries en de raadszaal van de Tweede Kamer. Dwars over het Binnenhof reden van 1906 tot 25 december 1924 de tramlijnen 3 en 4 van de Haagsche Tramweg Maatschappij op hun route van het Buitenhof naar het Plein. Vanaf december 1924 reden deze lijnen via de Vijverdam.

Voor lijn 3 naar het Valkenboschplein en lijn 4 naar de Loosduinschebrug waren twee series motorwagens beschikbaar. De serie 1-20 uit 1904 werd gebouwd bij Werkspoor in Amsterdam (1-10) en bij Van Zypen & Charlier in Keulen (11-20). Deze tweeramers waren laag gebouwd met het oog op de beide poortjes van de lijnen over het Binnenhof. De serie 151-168 uit 1907/08 werd speciaal voor deze twee lijnen gebouwd bij Werkspoor. Deze wagens waren zo'n twintig centimeter lager dan de overige Haagse trams en konden derhalve onder de beide poortjes van het Binnenhof door. Hun bijnaam "Laagdakkers" is hiermee verklaard. Op de foto wagen 15 op lijn 3 met een bijwagen van de serie 550-570 uit 1908. Deze bijwagens droegen de fraaie bijnaam "Kippekoaien". Op de achtergrond komt zojuist motorwagen 9 (?) op lijn 4 onder de Grenadiers- ofwel Mauritspoort door. Deze poort leidt naar de Korte Vijverberg en het Plein. Aangezien de bovenleiding onder de beide poortjes spanningloos was, hebben de wagens van lijn 3 en 4 jarenlang een petroleumlantaarn naast hun elektrische koplamp gevoerd. De prentbriefkaart dateert ongeveer uit 1915 en is uit de collectie van Jeroen Kes uit Amsterdam.

Videobespreking

Travels by tram through Belgium, part 1 - Liège, Verviers & Hasselt, door Online Video.

Dit is de eerste band uit een serie van 3 of 4 waarin de tram in België van oost naar west zal worden getoond. De ondertitel dekt ook niet volledig de lading: de lijnen van de Ardennen komen ook ruim aan bod.

We zien een uitgebreide verzameling historische opnames in kleur en zwart/wit, meestal uit de jaren vijftig, van de Buurtspoorweglijnen, de "groene tram" van Liège en de stadstrams van Verviers en Liège. De aftiteling vermeldt de namen van 16 filmers, waaronder enkele bekende namen uit Groot-Brittannië, België en Nederland.

Na een korte flits van het heden, de tram naar de Grotten en het museum Natalis, opent de band met unieke beelden van de lijn Spa—Verviers, Panoramique 9163 met een open aanhanger. De kwaliteit mag te wensen over laten, de historische waarde vergoedt dat ruimschoots. Hierna volgt de lijn Marche—Bastogne met een AR plus aanhangrijtuig ex Namur. En zo gaat het door. Totaal 15 onderwerpen, telkens voorafgegaan door een eenvoudig schetskaartje dat zich snel laat begrijpen. De beelden worden in chronologische volgorde getoond, waardoor er heen en weer wordt gesprongen door de provincies, terwijl de kwaliteit van de beelden steeds verder toeneemt. Aan het slot nog enkele mooie, meer recente, fragmenten van eerder bezochte lijnen.

Het in het engels gesproken commentaar is rustig, informatief en zeker niet indringend.

Het gaat te ver om alle onderdelen te bespreken, dus noemen we enkele hoogtepunten: Maaseik—Tongeren in kleur, een stoomtram tussen Rochefort en Han-sur-Lesse in 1950, de AR.115 op Poix—St-Hubert, de HL 634 en ART.86 op Trembleur—Warsage, uitgebreide en mooie beelden van Verviers, indrukwekkende beelden van talloze Braine-le-Comtes (ook de metalen variant), Standaards en type S aan de Place St-Lambert te Liège, fascinerende stoom (ook hijskranen) te Sprimont en als apotheose nog een tweede prachtige reportage van Trembleur—Warsage, ten tijde van de Charbonages d' Argentaau, wel te verstaan.

Puntjes van kritiek zijn er natuurlijk wel, maar ze doen geen afbreuk aan de unieke kwaliteit van deze band. Storend is dat de spreker zich niet heeft verdiept in de correcte uitspraak van plaatsnamen. Ook zijn de verwijzingen naar de vroegere pachters niet altijd juist en soms verzuimt de commentator te wijzen op enkele opmerkelijke voertuigen, zoals het De Rechter-rijtuig A.1584 en vierasser A.1853 in de stoomtram te Han-sur-Lesse. De ART.86 te Trembleur wordt foutief aangeduid als ART.88.



Verviers, 14 september 1949. (verz. Dirk Eveleens Maarse)

Al met al een videoband die wij de lezers van dit blad van harte aan kunnen aanbevelen. We kijken vol verwachting uit naar het tweede deel!

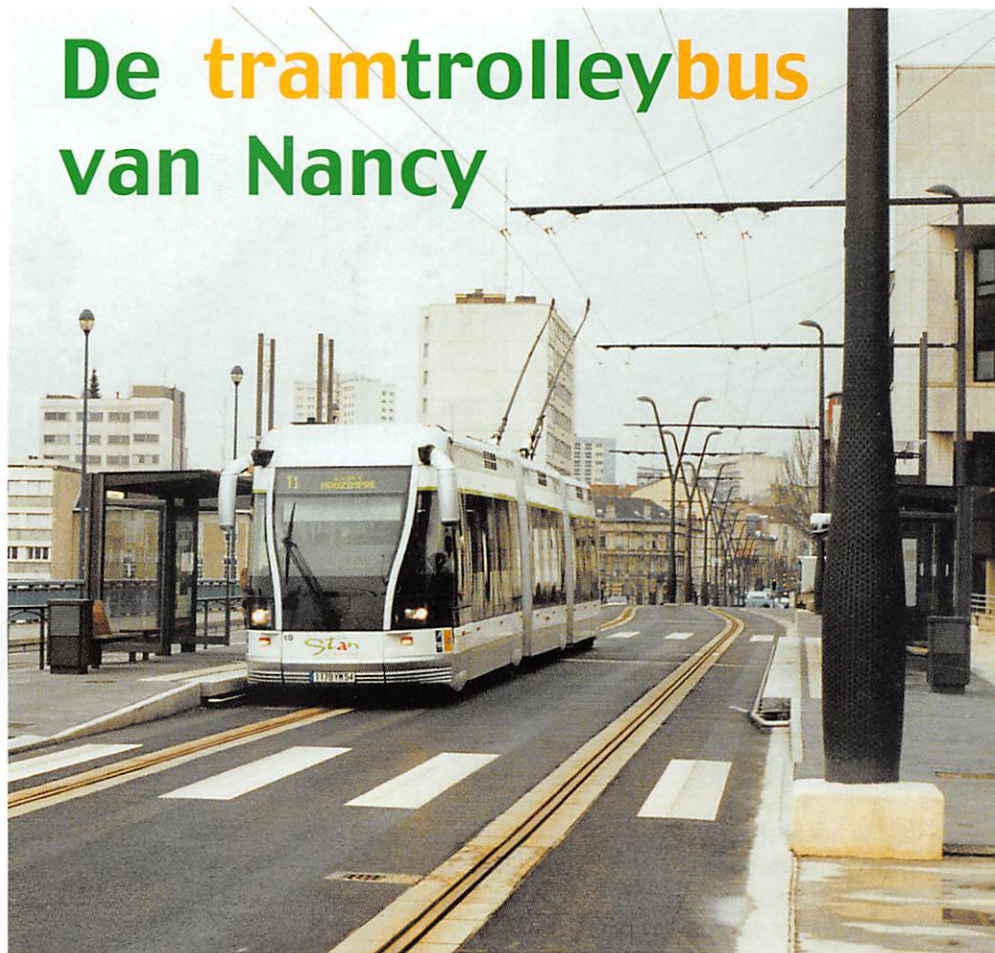
In België is de video te bestellen door overmaken van BEF 1500 op rekening 000-1331917-10 van TRAMANIA onder vermelding van "Video SNCV (1)".

Voor Nederland is ons geen adres meegedeeld, maar voor een Eurocheque van BEF 1746 aan TRAMANIA, Avenue des Lincottes 1, B-1160 Brussel, komt de band per post naar u toe.

Dirk Eveleens Maarse

De tramtrolleybus van Nancy

De Franse stad Nancy heeft terug een "tram"! Hij rijdt evenwel slechts op één spoor (de laatste tweesporige, normale tram reed lang geleden de stelplaats binnen, nl. op 2 december 1958) en heet officieel "TVR" (Transport en Voie Reservée). Door een gehaast stadsbestuur moest de lijn vóór de verkiezingen voltooid zijn – en dus ook rijdend. Achteraf bleek dit fataal - na twee ernstige ongevallen - voor de toekomst van de lijn en ook voor het vervoermiddel. Dit zou wel eens de totale en definitieve flop van de TVR kunnen worden. Wat een goed koopje scheen, is blijkbaar zwaar op de maag gevallen.



Nog net in het "magische" jaar 2000, op vrijdag 8 december, werd het openbare stadsvervoermiddel van de 21ste eeuw officieel ingehuldigd. De gewone reizigers dienden echter nog wat geduld te hebben. Na verschillende niet gehaalde data van indienststelling, begon de TVR eindelijk te rijden op 28 januari, met een beperkte dienst, en vanaf 11 februari 2001 de volledige exploitatie (met de algehele herstructurering van het net).

Alle kinderziekten waren nog niet verholpen: zo kon de TVR bewonderd worden in al zijn variaties, elektrisch geleid (tram), gewoon elektrisch (trolleybus), met dieselmotor geleid (spoorauto...) en met dieselmotor als gewone bus!

Op 6 en 9 maart deden er zich "ontsporingen" voor. Nadat de TVR een gedeelte van de lijn als gewone trolleybus aflegde, diende hij ter hoogte van de halte "Gérard Barrois" zich opnieuw



Boven.

De TVR 10 aan de halte Kennedy. De eigen bedding met de bovenleidingsmasten in het midden doen aan een tramlijn denken.

Links.

Te Essey-lez-Nancy rijdt de TVR een kort stukje op enkelspoor, even voor de eindhalte Essey-Mouzimpré. Het spoor wordt echter tijdelijk slechts in één richting werkelijk gebruikt. In de andere richting rijdt het rijtuig als gewone trolleybus (of dieselbus...).

3 maart 2001. (foto's Luc Duquenne)



Rue Saint-Georges, aan de halte "Cathédrale". Onze TVR rijdt hier (wegens een technisch defect) als dieseltram ! (foto Carlos Van den Ostende)

Beneden. Eén halte verder, "Point Central", een belangrijke overstapplaats. Let even op het rode bordje aan de plantenbak : hier rijdt wel degelijk een tram ! (foto Luc Duquenne)

3 maart 2001.

vast te hechten aan de centrale rail (het "drop"-manoeuvre in het lokale jargon!). Dit gebeurde blijkbaar niet volledig volgens de voorschriften, daar de achterste bak van het rijtuig begon te zwenken en hierbij een paal ramde, waarbij gewonden vielen. Twee van dergelijke ongevallen was iets te veel van het goede, en dus werd besloten om alle TVR-rijtuigen uit de dienst te nemen tot nader order. En zo is de nieuwe "tramlijn" voor onbepaalde tijd opgeheven...

Een merkwaardige openbare vervoeras

De lijn, uitgerust met een dubbele (trolleybus-)bovenleiding, is 10,8 km lang. Hiervan werd 6,8 km voorzien van een centrale rail. In de ene richting wordt één "drop"-manoeuvre uitgevoerd, in de andere richting twee (de tweede keer ter hoogte van de voorlaatste halte, waarna de TVR aan de eindhalte Essey Mouzimpré de lus maakt op het spoor en daarna het spoor loslaat). Het "drop"-manoeuvre is omslachtig en tijdrovend en gebeurt vaak net voor de halte, zodat de reizigers die daar wensen in- of uit te stappen het hele gedoe (tegen 2 tot 5 km/u.) meewarend gadeslaan.

De TVR-wagens rijden zacht als trolleybus, maar zodra er gedropt werd en het vehikel aan het spoor gekluisterd is, zakken de rijkwaliteiten een stuk lager dan bij een traditionele tram (het geleidingslement met de twee

kleine wieljes is te stroef en kan de oneffenheden van het wegoppervlak niet opvangen).

TVR=GLT=Belgisch !

De TVR vindt zijn oorsprong terug in de Belgische GLT (Guided Light Transit). Deze werd in de vroege jaren tachtig ontworpen door enkele Belgische ingenieurs van BN-Bombardier en ACEC, als alternatief voor de tram. In die tijd was de tram in Europa niet zo populair als nu. De tram werd beschouwd als verouderd, duur en

traag. Men zocht naar vervangingsmiddelen zoals light rail en bussen. De GLT zou zijn plaats vinden tussen de lichte metro en de bus. In tunnels en vrije banen zou hij elektrisch en geleid rijden, terwijl op verdere uiteinden hij als een gewone bus zou doorrijden. Er bleken niet meteen geïnteresseerden voor het GLT-systeem, hoewel sommigen van plan waren om het Charleroise metronet om te bouwen tot GLT. Tijdens het UITP-congres van 1985 te Brussel heeft de fabrikant wel van de gelegenheid ge-



bruik gemaakt om zijn product tentoon te stellen en zelfs te laten rijden op een proeftraject (aan de Heizel).

De TVR werd begin jaren '90 ontworpen door Bombardier, als verdere evolutie van de GLT. De nieuwste tramtechnologie maakte het mogelijk het ontwerp te moderniseren: 100 % lagevloer, wielmotoren, ... Hierbij werd ook het design totaal veranderd.

Nancy en zijn TVR

De TVR wordt gepromoot als een goedkoper openbaar vervoermiddel dan de tram, vooral bij de bouw van de lijn. De aanleg is minder ingrijpend en duurt korter (zo'n 16 maanden tegenover 24 voor een tramlijn). Toch zou het minder als concurrentieel beschouwd worden, maar meer als alternatief voor kleinere steden.

Hoe Nancy tot de TVR kwam, is een lang verhaal. Enkele jaren al, heeft de tram op Frans grondgebied een spectaculaire come-back gemaakt. Middellgrote en grote Franse steden hebben de laatste tijd tramnetten gerenoveerd, ingehuldigd en zelfs uitgebreid. De aanwezigheid van de tram in de stad is nu een belangrijk imago voor Frankrijk geworden. Het wordt als een ecologisch, snel, comfortabel en efficiënt vervoermiddel beschouwd. Vandaar ook al die heisa rond de tram voor de verkiezingen. Te Nancy maken smalle straten, scherpe bochten en steile hellingen de bouw van een tramlijn niet evident. Een modern trolleybusnetwerk volstond echter niet. Als laatste alternatief bestond er nog de TVR, een hybride goedje dat ongeveer tussen de trolleybus en de tram zijn plaats vindt. De kennis van dat systeem hadden ze al vernomen bij een voorstelling van de maquette te Caen in 1996.

In Nancy hebben ze voor de TVR-lijn een gedeelte van het bestaande trolleybusnet gebruikt, waardoor deze een geleide trolleybus werd. De investeringen waren kleiner en ze hadden dan toch iets dat op een tram lijkt. Bombardier (de ANF-fabrieken te Crespin, nabij Valenciennes) bouwde in 2000-2001 24 TVR-wagens, genummerd 1-24.

Al dit moois, het moet wél eens goed kunnen werken. Proefkonijn zijn is niet altijd gemakkelijk, vooral als er moeilijkheden opduiken net voor de verkiezingen. Het eeuwige probleem is, iets kopen dat nooit zijn kwaliteiten heeft bewezen...

Luc Duquenne



Boven. Nancy Gare. TVR 17 overwint tegen lage snelheid een zigzag in het spoor.

3 maart 2001. (foto Luc Duquenne)

Midden. Dit is het eerste prototype van de TVR, die heeft proefgereden op het GLT-circuit tussen Jemelle en Rochefort, op een oude spoorwegbedding. Tunnel van Rochefort, 1 maart 1997. (foto Luc Duquenne)

Links. Is dit de toekomst van de TVR? Deze foto toont een archeologisch overblijfsel, daterend uit 1985! Brussel, Heizel, 11 april 2001. (foto Carlos Van den Ostende)

Markante Museumtrams

In deze serie artikelen stellen wij u een aantal interessante museumtrams in Nederland en België voor. Allerlei materieelsoorten komen hierbij aan bod. Het gaat daarbij vooral om de geschiedenis van het voertuig en minder om technische details of een uitgebreide beschrijving van het betrokken museum.

De M 67 en MD 1805 van de RTM

De Maas-Buurtspoorweg tussen Nijmegen en Venlo.

Rond het jaar 1900 ontstonden de plannen voor een stoomtramlijn tussen de steden Nijmegen en Venlo. In 1911 werd hiervoor de Maas-Buurtspoorweg (M.B.S.) opgericht.

De lijn werd aangelegd in meter-spoor en lag vrijwel geheel langs de Rijksweg die, enkele kilometers ten oosten van de Maas, Nijmegen met

Venlo verbond. Na een feestelijke opening enkele dagen eerder, startte op 2 juni 1913 de dienst.

Het jaar 1913 was tamelijk laat voor de aanleg van een tramlijn in Nederland en de lijn was dan ook een van de modernste van het land, met een goede lijnvoering en eigentijds rollend materieel. Hoewel er, vooral door de vele steenfabrieken en zand- en grinderijen langs de Maas, een belangrijk goederenvervoer

was, richtten we onze aandacht op het reizigersvervoer.

Voor de dienst op de bijna 64 km lange lijn beschikte de M.B.S. over 6 locomotieven, 8 vierassige rijtuigen en 4 grote vierassige post- en bagagewagens, "pakwagens" in het spraakgebruik. Later kwamen er nog 2 locomotieven, 6 rijtuigen en 2 pakwagens bij, in alle gevallen vrijwel identiek aan het oorspronkelijke ontwerp.

De eerste postbagagewagens werden gebouwd door Allan & Co's Koninklijke Nederlandsche Fabrieken van Meubelen en Spoorwagematerieel te Rotterdam en waren genummerd LE 101-104. Ze waren van een groot vierassig type dat in die periode door Allan voor verschillende bedrijven werd gebouwd. De indeling bestond uit een bagagecompartiment en een afgescheiden postruimte met een heuse brievenbus in de zijwand en sorteergelegenheid.

In 1916 leverde Allan nog twee identieke wagens met de nummers LE 105-106. De letters werden later gewijzigd van LE in EL.



Nijmegen Station,
juli 1938, beginpunt
van de lijn.
D II (EL 105 met AB 12).
(foto N.V.B.S.,
G.J. de Swart (†),
verz. J.W.A. Jekel)



Nijmegen Station,
op 17 januari 1937.
D III (EL 104 met AB 14).
(foto N.V.B.S.,
F.F.C. Bruining (†),
verz. J.W.A. Jekel)

Dieseltrams

Kort na 1930 besloot de M.B.S. uit te zien naar een efficiëntere exploitatie. Zoals overal elders dwongen de verslechterende economische situatie en de busconcurrentie de maatschappij tot modernisatie. Door de lengte en het landelijke karakter van de lijn was elektrificatie niet aan de orde. Het werd dieseltractie en naar aanleiding van de ervaringen bij de Nederlandsche Spoorwegen werd gekozen voor elektrische aandrijving.

In 1933 werd begonnen met de verbouwing van postbagagewagen EL 106 tot diesel-elektrische motorwagen. Als krachtbron diende een door Stork in Hengelo in licentie gebouwde Ganz dieselmotor van 75 pk welke de stroom leverde voor twee Smit tractiemotoren van 28 pk die beide assen van het achterste draaistel aandreven. De EL 106 kreeg slechts één stuurstand, aan de andere zijde werd de motorwagen kortgekoppeld met het rijtuig AB 14, dat eveneens een stuurstand kreeg. De motorwagen bezat naast de motor nog ruimte voor het vervoer van bagage en fietsen. De overgang tussen de motorwagen en het rijtuig bestond oorspronkelijk uit een vouwbalg-verbinding. Het was immers de bedoeling de tram als eenman-stel te laten rijden zodat de reizigers hun kaartje bij de bestuur-



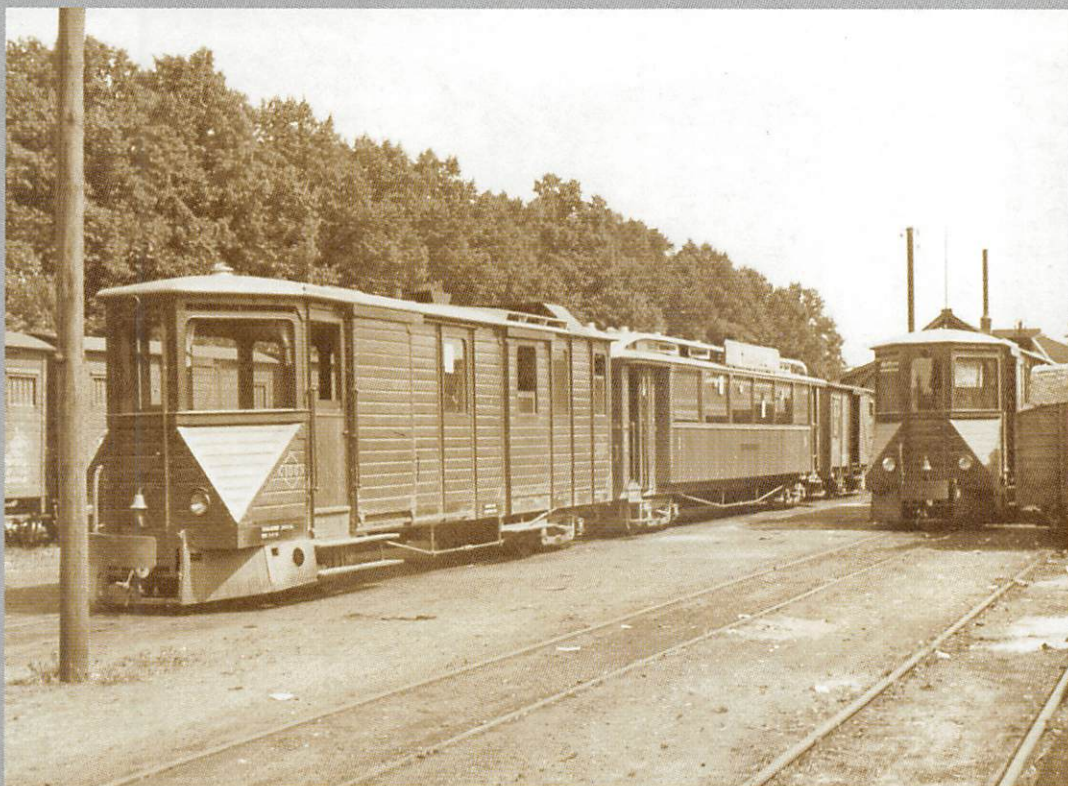
der moesten kopen. Om de bestuurder goed uitzicht te geven werd de voorste kopwand afgeschuind, waarbij het frame rechthoekig bleef, wat leidde tot de typische Maasbuurt-kopvorm.

In 1934 kwamen de EL 106 + AB 14 in dienst, waarbij naast de oorspronkelijke nummers ook het nummer D I aanwezig was. Een jaar later volgde de identieke D II, samengesteld uit de EL 105 + AB 12. Beide tramstellen konden desnoods nog een extra rijtuig trekken.

De gemoderniseerde reizigersdienst was zo succesvol dat besloten werd nog een derde stel te ver-

vaardigen, de D III, samengesteld uit de EL 104 + AB 13. De motorwagen vertoonde enkele uiterlijke verschillen en was bovendien krachtiger dan zijn voorgangers. Er werd nu een Ganz dieselmotor van 108 pk gebruikt die twee Smit tractiemotoren van 38 pk aandreef. Hierdoor werd het mogelijk ook lange reizigerstrams met dieseltractie te rijden, tot vier extra rijtuigen plus een pakwagen. Het vermelden waard is nog dat in 1936 de AB 13 en AB 14 van motorwagen ruilden.

De "Maasbuurt" was hiermee verreweg het meest moderne Neder-



Boven.
D III (EL 104 met AB 14) ingericht voor houtgas, bij het omlopen te Nijmegen, op 17 mei 1942. Let op de typische bel voor gebruik in de bebouwde kom. (foto Jan Voerman)

Beneden.
Links D I (EL 106 met AB 13), rechts D III (EL 104). Emplacement te Venlo, op 30 juni 1936. Let op het gordijntje tegen de zonneshijf, op de D III. (foto N.V.B.S., L.J. Biezeveld (†), verz. J.W.A. Jekel)



D IV (EL 103), kort na de indienststelling, voor de werkplaats te Genneep, op 19 september 1937. (foto W.D.J. Cramer, verz. J.W.A. Jekel)

landse trambedrijf met motortractie; de stoomlocs waren in principe uit de reizigersdienst verbannen. De motorwagens waren zo betrouwbaar en de besparingen zo groot dat de M.B.S. besloot om ook de goederendienst met diesel-locomotieven uit te voeren. Hiervoor werden achtereenvolgens de EL 103 en EL 102 op analoge manier verbouwd, maar nu voorzien van twee stuurstanden, zodat in 1937 en 1938 twee volwaardige locomotieven ontstonden met de nummers D IV en D V. Bij de M.B.S. sprak men van de "trekkers". Voor de goederendienst was een veel groter vermogen nodig dan bij de D I-D III. Er werden nu Ganz mo-

D IV (EL 103) met de enige onverbouwde postbagagewagen EL 101 en twee rijtuigen serie AB 1-11, onderweg naar Venlo, te Nijmegen op 24 oktober 1937.

(foto N.V.B.S., L.J. Biezeveld (†), verz. J.W.A. Jekel)



RTM M 67, geschilderd als MBS D IV, maar in RTM-uitvoering. Nederlands Spoorweg Museum te Utrecht, 29 juli 1982.

(fotograaf niet bekend, verz. J.W.A. Jekel)

toren van 350 pk gebruikt, met aandrijving van vier assen, elk door een Smit tractiemotor van 38 pk.

Oorlog

De Duitse inval op 10 mei 1940 betekende een abrupt einde van deze moderne exploitatie. Na de onderbreking in de Meidagen leidde het gebrek aan gasolie vrijwel onmiddellijk tot de buitendienststelling van de D I-D V, en werden de oude stoomlocs in allerijl opgeknapt.

Later in de oorlog keerden de D I-D III in de dienst terug, na de plaatsing van houtgas generatoren.

De geallieerde luchtlandingen bij Nijmegen op 17 september 1944 betekenden het einde van het trambedrijf van de M.B.S. De dienst werd gestaakt en tot de Bevrijding lag de M.B.S. in het frontgebied. In mei 1945 was de lijn zwaar beschadigd. Er werd besloten over te gaan op autobusexploitatie en de tramlijn op te heffen. Voor het materieel werden kopers gezocht.



Naar de Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden.

Inmiddels had de Rotterdamsche Tramweg-Maatschappij (R.T.M.) besloten om haar uitgebreide tramnet op de Zeeuwse en Zuid-Hollandse eilanden met alle mogelijke middelen te moderniseren. Gebruikmakend van de na-oorlogse "opheffingsgolf" onder de interlokale tramlijnen kocht zij op de tweedehandsmarkt een groot aantal dieselmotorwagens en rijtuigen om de eigen stoomlocomotieven en rijtuigen, die ten dele nog van voor 1900 waren, te vervangen. Zo kocht de R.T.M. bij de M.B.S. de vijf diesels, de rijtuigen en de pakwagens. Alleen het stuurstandrijtuig AB 12

was tijdens de oorlog geheel vernield, maar het overige materieel was ook in meer of mindere mate beschadigd of zelfs verbrand.

De tramstellen MD 65+AB 422m en MD 66+AB 423m

De D I en D II met de stuurstandrijtuigen AB 13 en AB 14 kwamen in 1947 en 1948 bij de R.T.M. in dienst als MD 65 + AB 422m en MD 66 + AB 423m. In 1951/52 plaatste men nieuwe GMC 96 pk dieselmotoren. Bij die gelegenheid verviel de bagageruimte en werden de nummers M 65 en M 66. Korte tijd later kregen de rijtuigen een postafdeling met de aanduiding ABP 422m - 423m. De tramstellen reden oorspronkelijk op

de lijnen Zijpe—Burgh en Anna Jacoba—Steenbergen. Na de Watersnoodramp van 1953 kwamen ze naar Middelharnis—Ouddorp en Middelharnis—Ooltgensplaat, tot bij de opheffing in 1956. De M 66 ging toen naar de lijnen naar de Hoekse Waard en Voorne-Putten, terwijl de M 65 in gebruik bleef voor de goederenpendeldienst tussen Middelharnis Dorp en de Haven. Twee jaar later nam de M 66 dit over en kwam de M 65 naar Rotterdam. De M 66 moest na korte tijd zijn rijtuig afstaan voor de M 65 omdat de ABP 422m bij een botsing zwaar was beschadigd. In 1960 eindigde de goederendienst in Middelharnis en kwam de M 66 naar Rotterdam waar zij, behoudens enig rangeerwerk bij de Centrale Werkplaats, buiten dienst kwam te staan. Het onderstel diende twee jaar later als basis voor de bouw van de motorwagen MBD 1700, de "Sperwer", maar dat is een ander verhaal.... De M 65 reed nog vanuit Rotterdam, tot in 1962 bij een ongeval de loc in brand raakte en werd afgevoerd.

De locomotieven M 67 - M 69

De viermotorige D IV was in 1946 bij de RTM in dienst gekomen als locomotief M 68 en werd gebruikt voor de goederendienst. Na minder dan een jaar brandde de M 68 ge-

Boven.
Oude Tonge, lijn Middelharnis--Ooltgensplaat, op 12 juni 1948.

De M 66, voorzien van één stuurstand, met rijtuig AB 423 (ook met stuurstand) en ex-NBM-bijwagen BD 402.
(foto Jan Voerman)

Beneden.
Rotterdam, Putselaan, op 2 september 1966. Gloednieuw Düwag-rijtuig 365 ontmoet de M 67 met gesloten goederenwagens bij het opbreken van de RTM-tramlijn door Rotterdam-Zuid.
(fotograaf niet bekend)

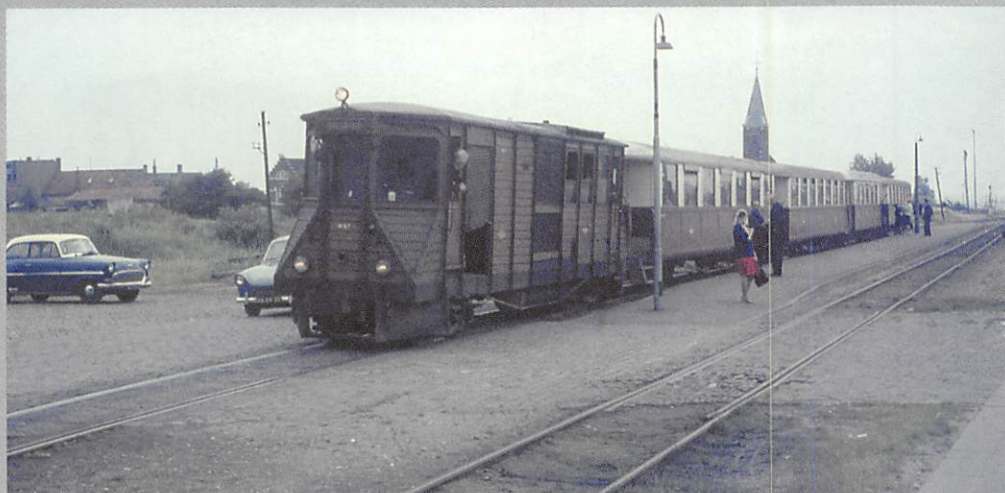


heel uit. Hij werd geheel in de oorspronkelijke stijl herbouwd, waarbij waarschijnlijk de ex-M.B.S. pakwagen EL 101 de materialen leverde. Er werd een nieuwe GMC motor van 150 pk geplaatst en twee van de vier tractiemotoren werden verwijderd, terwijl de loc nu een bagageruimte kreeg. Met het nieuwe nummer M 67 kwam hij in 1949 in dienst op de lijn Zijpe—Burgh. Na de overstromingsramp verbleef de M 67 op Goeree-Overflakkee om ten slotte naar Rotterdam te komen.

De tweede viermotorige "trekker", de D V, kwam in 1948 als M 69 in dienst op de lijn Rotterdam—Oostvoorne. Ook hier sloeg het noodlot toe: kortsluiting veroorzaakte brand in 1951 en er bleef maar weinig van de loc over.

De R.T.M. begon intussen met een omvangrijk moderniseringsprogramma van het materieel en zo werden de resten van de M 69, niet veel meer dan het frame, door de Machinefabriek "Hoogeveen" gebruikt voor de bouw van een nieuwe moderne diesellocomotief, de MD 1805, die in 1952 in dienst kwam.

Als laatste was er de D III. Deze was door een ongeval bij de M.B.S. tijdens de oorlogsjaren zwaar beschadigd terwijl bij dezelfde gelegenheid het stuurstand rijtuig AB 12 geheel vernield was. De R.T.M. herstelde de D III als een volwaardige locomotief met twee stuurstanden, opnieuw



Boven. De M 67 met bijwagens B 1515, AB 1511, BPD 1631 en B 1514, onderweg van Rotterdam naar Spijkenisse, op 22 juli 1965. (foto Karel Hoorn)

Beneden. Rotterdam, Rosestraat. De MD 1805 staat vertrekkenklaar; hij trekt onder meer de 1522 en 1523, beide ex-NMVB-rijtuigen.

14 december 1963. (foto Karel Hoorn)

genummerd M 68. Hij had nu een GMC diesel van maar liefst 286 pk, die dan ook vier tractiemotoren aandreef, waarvan er twee waarschijnlijk van de eerste M 68 afkomstig waren. Dit was de sterkste diesellocomotief van de R.T.M. en hij werd vooral gebruikt op de lijn Rotterdam—Oostvoorne tot in 1953 een botsing in Rotterdam de loc zwaar beschadigde. In plaats van herstel werd tot modernisatie besloten. Hoogeveen bouwde naar het voorbeeld van de MD 1805 nu de geheel nieuwe M 1806.

Intussen deed de M 67 met brullende

motoren onverstoobar dienst vanuit Rotterdam. Ternauwernood ontsnapte hij aan modernisatie: hij was al in de werkplaats voor ontakeling toen een ander tractievoertuig verongelukte en de M 67 halsoverkop weer in dienst moest komen.

Toen na 6 november 1965 de R.T.M.-tramdiensten werden beperkt tot Spijkenisse—Hellevoetsluis, werd de M 67 buiten dienst gesteld. Niet voor lang echter. Doordat de andere overgebleven tractiemiddelen een voor een uitvielen werd opnieuw een beroep gedaan op de M 67. Op 14 februari 1966 reed de M 67 de op een



De M 67 in de museumremise van de RTM-Ouddorp, op 19 juli 1995.

(foto Theo Beerts)

Beneden.

De MD 1805 als museumwagen, voor de remise van de RTM-Ouddorp.

(foto René Platjouw)

na laatste tram van de R.T.M, na 29 zeer bewogen levensjaren.

Er wachtte de M 67 echter nog een derde leven. De directie van de papierfabriek "Page" te Gennepe kocht de loc van de R.T.M. en stelde hem in 1967 in bruikleen ter beschikking aan het Nederlands Spoorwegmuseum te Utrecht. De papierfabriek was destijds zeer bekend door haar televisiereclames voor de "Page patent-luierette" (met plasgootje) en was gevestigd op het terrein naast de vroegere M.B.S. werkplaats waar de D I-D IV ontstonden. Een historisch besef dat vele andere ondernemingen zou sieren... Een beleidswijziging bij het museum was er echter de oorzaak van dat de prioriteiten werden verlegd en de tramcollectie op de achtergrond raakte. Zo kon het gebeuren dat de M 67, intussen in pseudo-Maasbuurt outfit herschilderd, tenslotte in de open lucht stond te verpieteren. Dankzij bemiddeling door enkele geïnteresseerden kon een overeenkomst worden gesloten met de R.T.M.-museumlijn in Ouddorp, waar de M 67 nu geheel nieuw wordt opgebouwd, in afwachting van zijn vierde leven...



De moderne locomotieven MD 1805 en M 1806

Zoals hierboven verteld, was de houten locomotieven M 68 (tweede) en M 69 bij de R.T.M. geen lang leven beschoren. Begin jaren vijftig verongelukten ze. In beide gevallen construeerde de Machinefabriek "Hoogeveen" een stalen bak die in de nieuwe rood-witte R.T.M.-livrei werd geschilderd.

Als eerste kwam in zomer 1952 de MD 1805 in dienst, voorzien van de naam "Meeuw" en ontstaan uit de M 69. Hij had een MAN dieselmotor van 200 pk plus 4 Smit tractiemotoren van 38 pk en was voorzien van een bagageruimte.

In 1954 volgde de M 1806 "Bergeend", uiterlijk vrijwel identiek aan de MD 1805, maar zonder bagageruimte. De M 1806 was uitgerust met twee GMC 120 pk dieselmotoren en

vier Smit tractiemotoren.

De MD 1805 en M 1806 reden vooral op de lijnen van Voorne-Putten en waren vrijwel voortdurend ondergebracht in het depot Hellevoetsluis. Met de M 67 waren ze in februari 1966 de laatste drie dienstvaardige R.T.M.-tractievoertuigen. Ze haalden beide de eindstreep op 14 februari 1966, maar niet zonder kleerscheuren: de MD 1805 had maar twee dienstvaardige tractiemotoren over en de M 1806 reed met een gescheurd frame. De M 67 en M 1806 werden daarna nog ingezet bij de opbraak van de tramlijnen, waarbij de M 1806 na gedane diensten werd gesloopt in Oostvoorne.

De MD 1805 bleef in de loods van Hellevoetsluis staan tot hij in 1967 werd gekocht voor de toen aldaar gevestigde R.T.M.-museumlijn. Na een uitgebreide revisie is de "Meeuw" nu regelmatig in dienst te zien op de museumlijn te Ouddorp.

Dirk Eveleens Maarse



Bronnen:

- P.J.M. Rutten, Maas-Buurtspoorweg, 35 jaar tram en bus in Noord-Limburg 1913-1948, Schuyt & Co, Haarlem, 1991
- A. Dijkers, De Rotterdamsche Tramweg-Maatschappij op de Zuid-Hollandse en Zeeuwse Eilanden, E.J. Brill, Leiden, 1971
- A. Dijkers, De goederenwagens van de Nederlandse Tramwegen, Schuyt & Co, Haarlem, 1996
- A. Dijkers, De rijtuigen van de Nederlandse Stoomtramwegen, N.V.B.S., Leiden, 1987, met Aanvullingen en verbeteringen, 1991
- J.W. Sluiter, Beknopt Overzicht van de Nederlandse Spoor- en Tramwegbedrijven, tweede druk, E.J. Brill, Leiden, 1967
- W.J.M. Leideritz, De Stoomtrams van Noord-Brabant en Limburg, Uitgevers Wyt, Rotterdam, 1972
- H.G. Hesselink, Motortrams, Uitgevers Wyt, Rotterdam, 1977
- Archief van de auteur

De LT-10 en LT-10A-tram van de Luganskteplovoz Zavod



De spoorwegliefhebbers kennen waarschijnlijk wel de Lugansker locomotiefabriek, waar o.a. de reeks 232 van de D.B. (ex 132 van de D.R.) gebouwd werd. Dat deze fabriek, ondertussen ter ziele gegaan, ook trams bouwde, is minder bekend. En dat bovendien de enige lagevloertram van de G.O.S. hier vandaan komt, zullen weinigen weten.

Boven. LT-10-tram 207 van Lugansk aan het eindpunt nabij de locomotiefabriek. Zal deze tram ook ooit op een sokkel prijken? **Hieronder.** Twee LT-10-trams wachten reeds jaren op hun afwerking in de fabriekshal. Lugansk, 19 mei 1998. (foto's Alex Krakowsky)



Vóór 1991 werden de meer dan 100 Russische trambedrijven grotendeels bevoorradad door de CKD fabriek in Praha (Tsjechië), beter bekend onder de naam "Tatra", en de Ust-Kataw fabriek in Ust-Kataw (Rusland). St. Petersburg, waar dagelijks meer dan 1000 trams ingezet worden, had en heeft haar eigen tramfabriek. Tot slot leverde de wagonfabriek van Riga (nu in Letland) ook trams tot in 1988.

Na het uiteenvallen van de U.S.S.R. in 1991, werden de Tatra-trams voor de meeste trambedrijven onbetaalbaar, aangezien deze van dan af in harde valuta dienden betaald te worden.

Voor de 25 trambedrijven van de Oekraïne was de toestand nog schrijnender: wensten zij een tram aan te schaffen, dan moest deze alleszins uit het buitenland geïmporteerd worden; er was immers geen tramfabriek voorhanden!

Het is dan ook niet verwonderlijk dat de ingenieurs van de Lugansker locomotiefabriek een tram gingen ontwerpen.

Boven.

In vergelijking met KTM-5-tram 111 ziet de LT-10 207 er keurig uit ! Voor wat de rijeigenschappen betreft, liggen de zaken eerder omgekeerd...
Leningradskaya Ul., 19 mei 1998.

Beneden.

Yenakiyevo, de tweede stad waar, voor korte duur, LT-10's werden ingezet. Op 20 mei 1998 stonden de vijf geleverde wagens reeds afgesteld op het remise-terrein.

(foto's Alex Krakowsky)



De LT-10

Met uitzondering van hetgeen de fabriek in St. Petersburg aflevert, zijn gelede trams een zeldzaamheid in de voormalige Sovjetunie. Men ontwierp bijgevolg een vrij klassieke vierasser, zij het met een redelijk moderne en naar de lokale tramnormen onbekende techniek. Zo werden o.a. thyristoren gebruikt en zijn de trams uitgerust met 3 soorten remmen: elektrische, met mogelijkheid tot stroomrecuperatie, mechanische en tot slot elektromagnetische. De tram is volledig uit staal gefabriceerd.

In 1994 werd het eerste exemplaar gebouwd en geleverd aan Lugansk: de keuze is vanzelfsprekend, gezien de fabriek in de stad zelf ligt. In plaats van het model grondig te testen, werd met

een een vervolgsérie gebouwd, zonder dat er maar één bestelbon getekend was! Deze manier van werken was gebruikelijk bij de andere tramfabrikanten en trouwens ook in de eigen fabriek. In het Sovjettijdperk was afname immers steeds gegarandeerd! Of en hoeveel het trambedrijf effectief voor deze 6 trams (nummering 201-206) betaalde, is niet te achterhalen, maar de kans is reëel dat deze trams gratis in Lugansk werden afgeleverd, enerzijds om de nodige ervaringen op te doen, anderzijds voor promotiedoeleinden. Vijf exemplaren van deze reeks gingen naar Yenakiyevo (nrs. 101-105), eveneens in de Oekraïne. In 1998 bleek de volledige reeks in Yenakiyevo buiten dienst te staan en weg te roesten in de stelplaats. De

wagens bleken totaal niet te voldoen. Ook hier had het bedrijf deze trams "gekregen", daar men er in Lugansk toch niets van terecht bracht...

De toestand in Lugansk was identiek: van de 8 geleverde trams vanaf 1994, waren er in 1998 nog slechts 3 rijvaardig.

De klachten in beide steden waren gelijkaardig: erbarmelijk slechte rijeigenschappen, zwakke motoren, veel te zware tram (deze vierasser weegt ruim 23 ton, tegenover 16,4 ton van een Antwerpse P.C.C.) en te ingewikkelde en vooral storingsgevoelige techniek, zeker in verhouding met de robuuste Tatra's en de KTM-trams. Bovendien hebben deze trams de onhebbelijke gewoonte aan de meeste wissels te ontsporen...



Rond 1996 besloot men een tweede versie te bouwen, die - om het eenvoudig te houden - eveneens als LT-10 werd gecatalogeerd. Het grootste verschil kan men aan de kop bemenken: bij de eerste versie was er op het dak een vierkante kast gebouwd, waar het lijnnummer in paste. Bij de tweede versie werd de (nu rechthoekige) ruimte voor een lijnnummer in het front achter de voorruit ingebouwd. Tesaamen met het toepassen van een frisser uitzienend kleurenschema, komt deze tweede versie al moderner over dan de voorgaande, maar gezien er technisch niets gewijzigd werd, bleven de rijeigenschappen uiteraard even pover. Van deze vervolgreeks werden er twee geleverd in Lugansk (207-208) en zelfs één in Moskou (nr. 2300). Tot een vervolgorde is het ook daar niet gekomen.



De allereerste LT-10 rijdt nog steeds in reizigersdienst te Lugansk. We zien de wagen hier op lijn 6 aan de Autovokzal, op 19 mei 1998. (foto Alex Krakowsky)

Van de tweede versie ging in januari 1999 één rijtuig naar Moskou. De wagen wordt hier getest samen met de nieuwe tramtypes KTM-16 en KTM-19 van de Ust-Kataw-fabriek. Moskou, 20 oktober 2000. (foto Dmitriy Kasatkin, verz. Alex Krakowsky)



De LT-10A

Ondertussen ontdekten de fabrieksingenieurs dat er in Europa een nieuwe trend was ingezet: de lagevloertram. Ondanks het feit dat de LT-10-trams een fiasco waren en de fabriek reeds zo goed als failliet was, ontwierpen ze ongeveer tegelijkertijd met de 2e versie van de LT-10 een lagevloertram, zij het natuurlijk volgens hun eigen normen en met beperkte middelen. Hiervoor baseerden zij zich op de enige tram die zij kenden, namelijk de LT-10. In feite gaat het om slechts een verlaagd middendeel: in de tram dienen 2 steile treden overbrugd te worden om de voor- of achterkant te bereiken. Behalve het lagevloerdeel, was er nog één groot verschil: het onderstel bestond nog steeds uit staal, maar de kast werd deze keer uit aluminium vervaardigd, zodat het totale gewicht toch met een ton kon worden verlaagd. Voor het overige zijn de trams identiek aan de 2e reeks van de LT-10 trams. Ter verduidelijking: enkel de LT-10A-tram werd uit aluminium vervaardigd. Deze unieke lagevloertram had geen afnemers en staat nog steeds te koop.

En de toekomst ?

De locfabriek is ondertussen failliet: na het uiteenvallen van de Sovjetunie, hadden noch de Russische, noch de eigen Oekraïense spoorwegen de nodige dollars om nieuw materiaal aan te schaffen. Bestellingen bleven uit en de productie viel langzaam maar zeker stil; getuigen hiervan zijn een aantal half afgewerkte locomotieven her en der in en rond de fabriek verspreid. Hetzelfde geldt voor de trams: de combinatie van het ontbreken van financiële middelen bij de meeste trambedrijven en de reputatie van deze



trams, zorgde ervoor dat er geen afnemers kwamen opdagen voor de reeds gebouwde exemplaren. Het resultaat hiervan is te zien in en buiten de fabriek: in verschillende stadia van afwerking staan meerdere exemplaren (van de 3 types !) te wachten op gegadigden, afwerking of sloop.

Hoewel de fabriek failliet is, blijken deze trams (incl. de LT-10A) te koop te staan op het internet (!) door "FTF Contact". Dit staat voor "Foreign Trade Firm Contact" en maakt(e) deel uit van de Luganskteplovov holding. Vermoedelijk gaat het hier om de (voormalige) verkoopafdeling en hebben zij de bestaande stock overgenomen en mits het betalen van harde valuta, kan men zich dus nog steeds een relikwie aanschaffen... in de toestand gekend door de koper en zonder waarborg...

Alex Krakowsky

Technische gegevens	LT-10	LT-10A
Maximum snelheid in km/h	75	75
Vermogen van de tractiemotoren in KW	4 x 65	4 x 65
Spoorbreedte in mm	1524	1524
Aantal zitplaatsen	34	30
Aantal staanplaatsen (*)	90 -> 180	110 -> 190
Wieldiameter in mm	710	710
Lengte over koppeling in mm	16500	15830
Breedte in mm	2520	2600
Hoogte in mm	3100	3100
Hoogte in mm, incl. electr. uitrusting	3700	3700
Gewicht (leeg) in ton	23,5	22,5

(*) hoe en waar bijna 200 reizigers staand vervoerd moeten worden, is niet duidelijk.

Bronnen:

- Strassenbahnatlas ehem. Sowjetunion (uitgave: Blickpunkt Strassenbahn 1996)
- Website Luganskteplovov: <http://www.contact-teplovov.lugansk.ua/>
- Eigen notities

Boven.

De enige lagevloertram in het "Gemenebest van Onafhankelijke Staten", in 1998 gebouwd door de Luganskteplovov Zavod in Oekraïne.

Beneden.

Op het fabrieksterrein van de Luganskteplovov Zavod staat op 19 mei 1998 half afgewerkt materieel te verkommeren, waaronder een aantal LT-10-trams van beide versies.
(foto's Alex Krakowsky)



Kennismaking met ... De Elektrische Museumtramlijn in Amsterdam



Met ingang van de juist achter ons liggende Paasdagen 15 en 16 april 2001 is de Elektrische Museumtramlijn Amsterdam achter het Haarlemmermeerstation weer in exploitatie genomen. Op zon- en feestdagen tot en met 28 oktober 2001 kan men weer genieten van een rit in een oude tram langs de rand van het Amsterdamse Bos, dwars door de oude kern van Amstelveen naar Bovenkerk.

Uit de dienstregeling blijkt dat er per rijdag zo'n zes verschillende dienstwagens op de baan verschijnen. De eerste twee uren in een halfuur frequentie en tussen één en zes uur in de middag zelfs om de twintig minuten.

Van 11 juli tot en met 15 augustus wordt ook op woensdagen met een tram in de middaguren een tweetal ritten gereden.

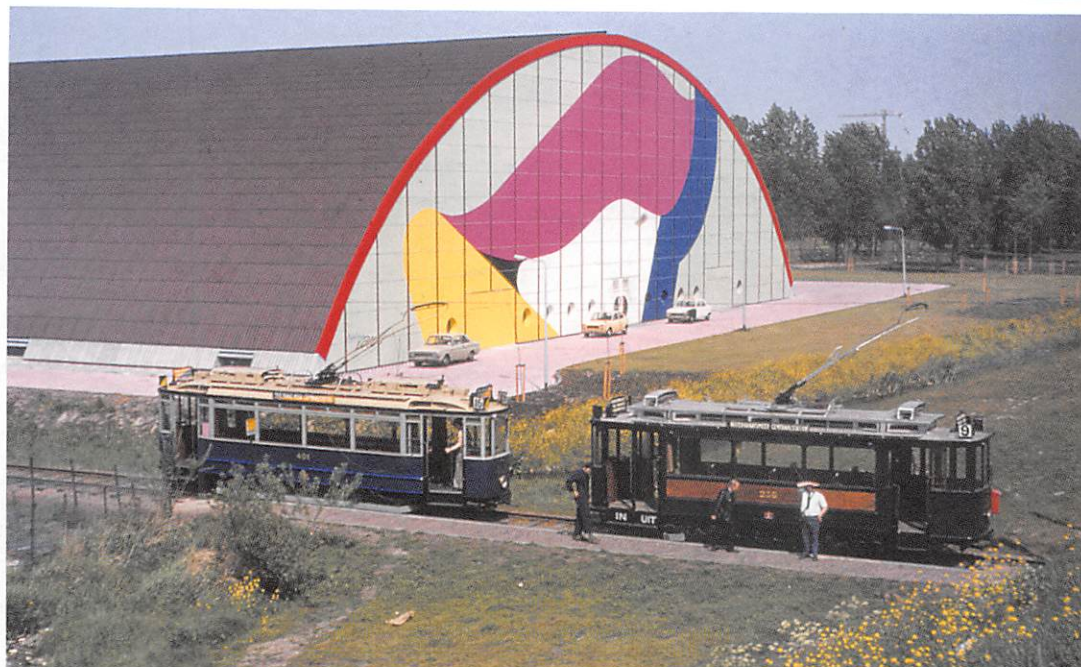
Boven.

GVB 454 staat gereed voor een rit naar Amstelveen, in de lente van 1997.

Beneden.

Openingsrit op 20 september 1975. Aan het gangwiel van de 454 staat de heer Wieder, toenmalig voorzitter van de Tramweg Stichting.





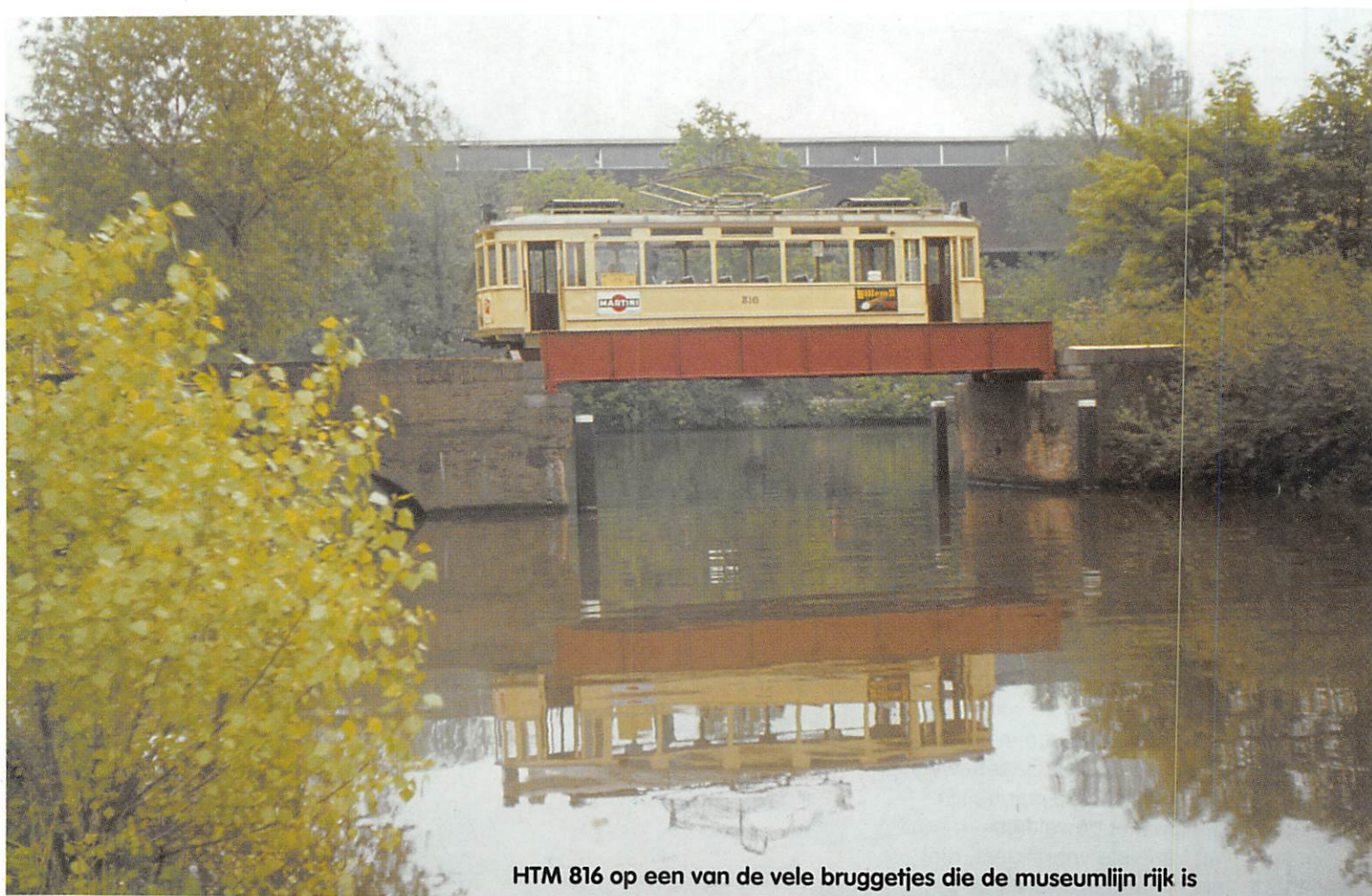
De eerste jaren was het eindpunt gelegen bij de dijk van de snelweg naar Den Haag. Motorwagens 236 en 401.

De museumtramlijn in Amsterdam werd op 20 september 1975 geopend op het traject van de voormalige spoorlijn naar plaatsen in de Haarlemmermeerpolder. Gaandeweg werd in de afgelopen 26 jaar de lijn verlengd, alles met geweldige inspanning van vele vrijwilligers, die er hun vrije tijd aan opofferen en op die manier hun plezier in de hobby beleven. Het mag overigens wel eens gezegd worden, dat dankzij al die vrijwilligers bij alle museumlijnen - of dat nu spoor- of trammusea zijn - voor het grote publiek, jong en oud, plezierige uurtjes mogelijk zijn door even terug te stappen in de tijd. Hierbij dus een pluim aan al die medewerkers.

In de afgelopen jaren werd een aanzienlijke collectie tramwagens bijeengebracht. Amsterdamse, Rotterdamse en Haagse tramwagens staan zij aan zij met wagens uit Wenen, Kassel, Boedapest en Bonn. Het zou te ver voeren om hier een complete materieellijst te publiceren. Bijzonder is tramwagen 41 uit Groningen, die 1980-82 als "replica" ontstond uit de vrijwel identieke Haagse pekewagen H 16, ex HTM 267. Vrijwilligers van het Gemeente Vervoer Bedrijf Groningen brachten de tram uiterlijk weer in historische staat. Medewerkers van de Haagse werkgroep van de Tramweg Stichting en enkele eigen mensen van de museumlijn zorgden ervoor, dat de 41 ook technisch weer in orde kwam.

Het "blauwe" stel 401 en 916 uit 1929. Hier gezien langs de rand van het Amsterdamse Bos bij de Van Nijenrodeweg





HTM 816 op een van de vele bruggetjes die de museumlijn rijk is

Op zomerse dagen is een rit in de open bijwagen GVB 600 een waar genot, wanneer de warme zomerwind door je haren waait. Deze wagen is overigens een echte replica. Alles aan deze wagen is nieuw.

Het rangeren bij de remise Karperweg gebeurt met een dieseltram. In motorwagen 330 van het GVB werd een krachtige dieselmotor ingebouwd, die

de stroom opwekt voor de elektromotoren. De 330 kan ook zijn pantograaf omhoog doen en normaal met bovenleidingspanning worden gereden. Tot een aantal jaren geleden werd dit rangeren gedaan met de RET 542, voorheen in gebruik bij Railbouw Leerdam en daar al voorzien van een dieselmotor.

Een rit met een museumtram voert ons van het "industrieterrein" achter het Haarlemmermeerstation tussen de remise Karperweg van de EMA en de remise Havenstraat van het GVB door om achter het uit de twintiger jaren daterende Olympisch Stadion de rand van het Amsterdamse Bos te bereiken. Dit bos, ook wel "Bosplan" genoemd, werd in de crisisjaren als werkverschaffingsproject door werklozen aangelegd in de Buitendijksche Buitenveldersche polder en de Rietwijkerorder polder en behoort al jaren tot een geliefde uitgaansplek van vele Amsterdammers (en anderen natuurlijk). De tramlijn brengt ons langs dit bos en bij de verschillende ingangen zijn haltes gelegen. Het is dus zonder bezwaar mogelijk om bij een van deze haltes uit te stappen en een fijne boswandeling te maken. Vervolgens kan men dan bij een andere halte weer instappen om de rit af te maken of om terug te keren naar het startpunt. Bij een groot aantal van de overwegen moet de conducteur uitstappen om met een rode vlag het wegverkeer te laten stoppen.



"Replica" open bijwagen GTA 600



Links.
HTM-“buitenlijner” 58 achter het Haarlemmermeerstation.

RET 507 (Rotterdam) en GTG 41 (Groningen) aan het beginpunt van de lijn achter het stationsgebouw.



Zon- en feestdagen

15 april t/m 28 oktober en 16 april en 4 juni

Dienstregeling 2001

Halte	dienstwagen	1	5	1	2	3	4	2	3	4	5	6
Haarlemmermeerstation		11.00	12.30	13.00	13.20	13.40	14.00	15.20	15.40	16.00	16.35	17.05
Kalfjeslaan	iedere	11.14	12.44	13.14	13.34	13.54	14.15	15.35	15.55	16.15	16.49	17.19
Station Amstelveen		11.23	12.53	13.23	13.43	14.03	14.27	15.47	16.07	16.27	16.58	17.28
Station Bovenkerk	30	11.30	13.00	13.30	13.50	14.10	14.34	15.54	16.14	16.34	17.05	17.35
Station Bovenkerk	minuten	11.45	13.15	13.50	14.20	14.40	15.00	16.20	16.35	16.50	17.20	17.50
Station Amstelveen		11.51	13.21	14.01	14.25	14.45	15.05	16.25	16.41	16.57	17.26	17.56
Kalfjeslaan		12.00	13.36	14.16	14.38	14.58	15.18	16.35	16.51	17.06	17.35	18.05
Haarlemmermeerstation		12.15	13.54	14.34	14.54	15.14	15.34	16.50	17.05	17.20	17.50	18.20

Woensdagen: 11 juli t/m 15 augustus

Halte	Dienstwagen	1	1
Haarlemmermeerstation		13.45	15.15
Kalfjeslaan		13.59	15.29
Station Amstelveen		14.08	15.38
Station Bovenkerk		14.15	15.45
Station Bovenkerk		14.30	16.00
Station Amstelveen		14.35	16.05
Kalfjeslaan		14.46	16.16
Haarlemmermeerstation		15.00	16.30

Tarieven 2001

Kaartsoort	volwassenen		kinderen/65+	
	gulden	Euro	gulden	Euro
Retour heel traject	6,60	3,00	3,30	1,50
Retour heel traject korting*	5,50	2,50	2,20	1,00
Retour half traject	4,00	1,80	2,00	0,90
Enkele reis heel traject	4,00	1,80	2,00	0,90
Enkele reis half traject	2,20	1,00	1,10	0,50

* korting wordt verleend op vertoon van vertoon van Museumjaarkaart, CJP of tegen inlevering van een kortingsbon

Langs het Amsterdamse Bos komen we zo in Amstelveen en hier zijn de haltes gepland bij de oude stationsgebouwtjes, die langs deze ex-spoorlijn bewaard zijn gebleven en thans als woonhuis bewoond worden. Zo noem ik bijvoorbeeld de haltes Kalfjeslaan, Karselaan en natuurlijk het stationnetje van Amstelveen zelf. Enkele jaren geleden kwam de verlenging naar Bovenkerk gereed. Dit traject kruist kort na het station Amstelveen eerst een drukke autoweg, die met automatische overwegbomen beveiligd is, en voert vervolgens langs "de Poel", een grote waterplas, waarop in de zomer vele zeilen gebold staan. Het eindpunt in Bovenkerk heeft een keerdriehoek en het oude stationsgebouwtje staat er middenin.

Aan het eindpunt bij het Haarlemmermeerstation is een keerlus, waardoor ook éénrichtingswagens op de lijn probleemloos kunnen worden ingezet.

De hele lijn is enkelsporig uitgevoerd en op meerdere plaatsen zijn wisselplaatsen. De lijn valt onder de spoorwegwet en de beveiliging is daarom zeer professioneel opgezet. In de beginjaren via portofoons, tegenwoordig met telefoons, wordt de tramdienstleider ingeseind, dat men een bepaalde wisselplaats heeft bereikt. Deze geeft toestemming voor het berijden van een volgend "blok". Ontvangen meldingen moeten altijd worden herhaald, zodat duidelijk wordt, dat men goed begrepen heeft, wat de opdracht is. Op deze manier kunnen heel wat trams tegelijk op de baan zijn. Alle trambewegingen worden ook nog eens in een grafiek vastgelegd.



In de wagens komt de conducteur als vanouds langs om uw kaartje te knippen

GVB motorwagen 1 (ofwel 301 / ex Utrecht GTU 75) bij de halte Karselaan



De tramdienstleiding is gevestigd in de "duiventil" bij het Haarlemmermeerstation. Dit GVB-gebouwtje stond tot 1982 op het Stationsplein van Amsterdam. Vanuit deze "toren" hield de TDL (= tramdienstleider) dit plein in de gaten om eventueel regelend op te treden en omroepberichten aan het publiek te geven. Het gebouwtje zelf moest bij een herinrichting van het plein worden verwijderd. Omdat het een architectuur-betomprijs had gekregen, werd het niet zomaar gesloopt, maar kreeg het bij de museumtramlijn een nieuwe bestemming.

Het oude gebouw van "Station Willemspark" uit 1915, beter bekend als "Haarlemmermeerstation", werd in 1950 door de Nederlandse Spoorwegen gesloten. Na een aantal jaren door diverse kleine ondernemingen benut te zijn geweest, verwierf de museumlijn het gebruiksrecht van het fraaie gebouw. Diverse restauraties waren er nodig, maar het mag thans gezien worden. De hal herbergt een tentoonstellingsruimte en een "boekwinkel". In deze winkel vindt men veel meer dan nieuwe en tweedehands boeken. Modellen van trams in verschillende prijsklassen, nieuw en tweedehands, pins, prentbriefkaarten, tijdschriften, videobanden en nog veel meer. Het is moeilijk om er zonder kleine of grote aankoop weer naar buiten te gaan. Het spreekt vanzelf, dat de opbrengst ten goede komt aan de restauratie van de tramcollectie en aan de exploitatie van de lijn. Tot zover dit verhaaltje over de museumtramlijn van Amsterdam. Het is een bezoek meer dan waard.

René A.M. Platjouw
Amsterdam

Boven.

Af en toe wordt een complete driewagen-"Garnitur" uit Wenen op de lijn ingezet. Hier enkele jaren geleden op het Jollenpad, dat thans drastisch van aanblik veranderde in verband met de bouw van een kantorenwijk

Alle foto's werden gemaakt door René Platjouw.



Elektrische Museumtramlijn Amsterdam (EMA)

Rijgend Elektrisch Tram Museum (RETM)

Reizigersmaterieel van beide organisaties

Amsterdam - motorwagens:

401	1929	Werkspoor
454	1929	Beijnes
465	1929	Beijnes
533	1950	Werkspoor

Amsterdam - Bijwagens:

600		
663		
731		
754		
778		toek. NBM-bw
822	1918	Werkspoor
987	1950	Werkspoor

Den Haag

58	1923	Linke Hofmann
816	1927	Allan
824	1929	La Brugeoise
1024	1952	La Brugeoise

Rotterdam

130	1951	Allan
507	1931	Allan
2507	1931	Werkspoor
1040	1949	Allan-bijwagen

Nederland

12	1919	HAWA	NBM
20	1910	Allan	Utrecht-Zeist
43	1915	V.d.Zyphen	id. (bijw.)
41	1921	HAWA	Groningen

Buitenland

28	1927	Graz	Wien-Baden
33	1928	Graz	Wien-Baden
224	1940	Credé	Kassel
319B	1950	SGP Graz	Graz (bijw.)
323			Lissabon
352	1915	Ringhoffer	Praag
437			Bonn
1628	1957	Gräf & Stift	Wenen (bijw.)
2614	1921	Graz	Wenen
2624	1959	FVV	Boedapest
2964	1912	Schlick	Boedapest
3434			Berlijn
3600	1953	Falkenried	Hamburg
4037	1928	Graz	Wenen
4143	1929	Simmering	Wenen
5290	1928	Simmering	Wenen (bijw.)
5312	1929	Simmering	Wenen (bijw.)

Op de Elektrische Museumtramlijn zijn vaak trams van andere museumorganisaties (zoals bijvoorbeeld het Amsterdamse AOM - Amsterdams Openbaar Vervoer Museum) te gast.

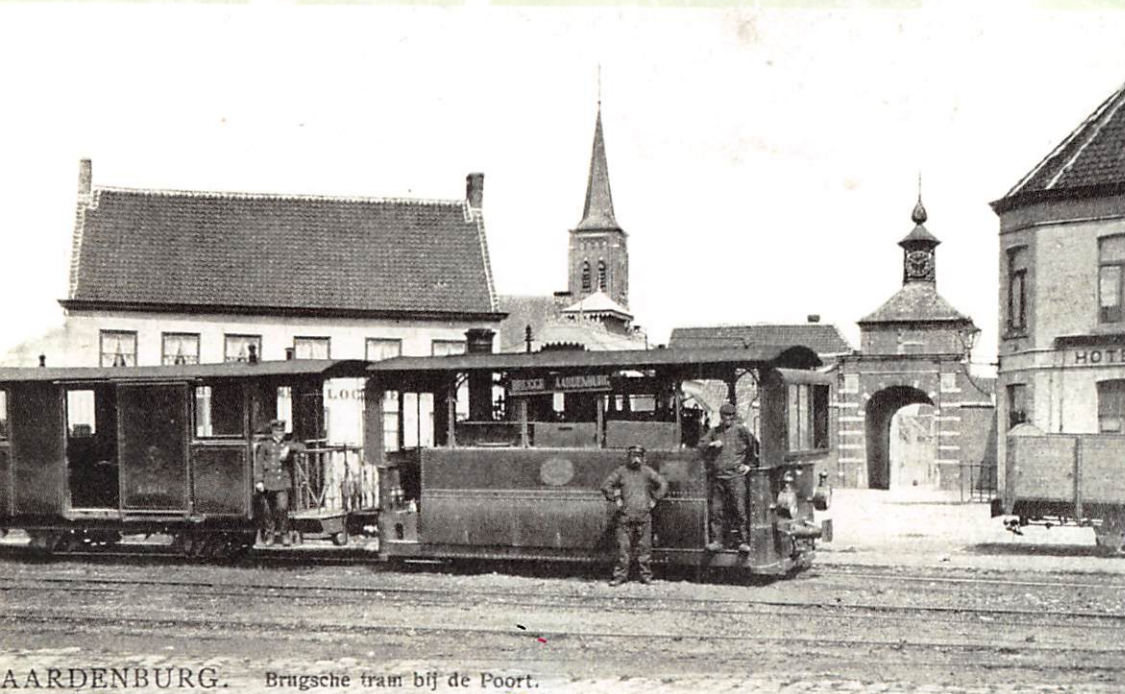
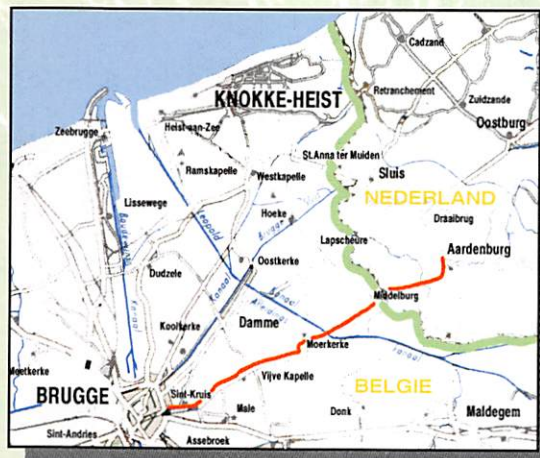


Het Belgische Buurtramnet ... van A tot Z

Deel 2 : Aardenburg - Brugge

Geschiedkundig profiel van de lijn:

4 mei 1904	opening Brugge - St.Kruis - Middelburg
4 september 1904	opening Middelburg - Aardenburg
22 februari 1914	elektrificatie Brugge Kruispoort - St.Kruis (Doornhut), als stadslijn 6
18 maart 1943	sluiting St.Kruis (Doornhut) - Aardenburg (door de bezetter)
23 mei 1950	algemene sluiting Brugge - St.Kruis (Doornhut), als stadslijn 6



Aardenburg, Nederland. In 1904 kwam hier de eerste NMVB-tram aan. Dit kleine stadje kende echter reeds een tramlijn sinds 1887: toen opende de Stoomtrammaatschappij Breskens-Maldegem haar eerste lijn tussen Breskens en Maldegem. De Nederlandse trams kregen van de NMVB toestemming om op Belgisch grondgebied door te rijden tot Maldegem. In ruil mocht de NMVB jaren later vanuit Brugge op Nederlands grondgebied doorrijden tot Aardenburg. (verzameling Paul De Backer)

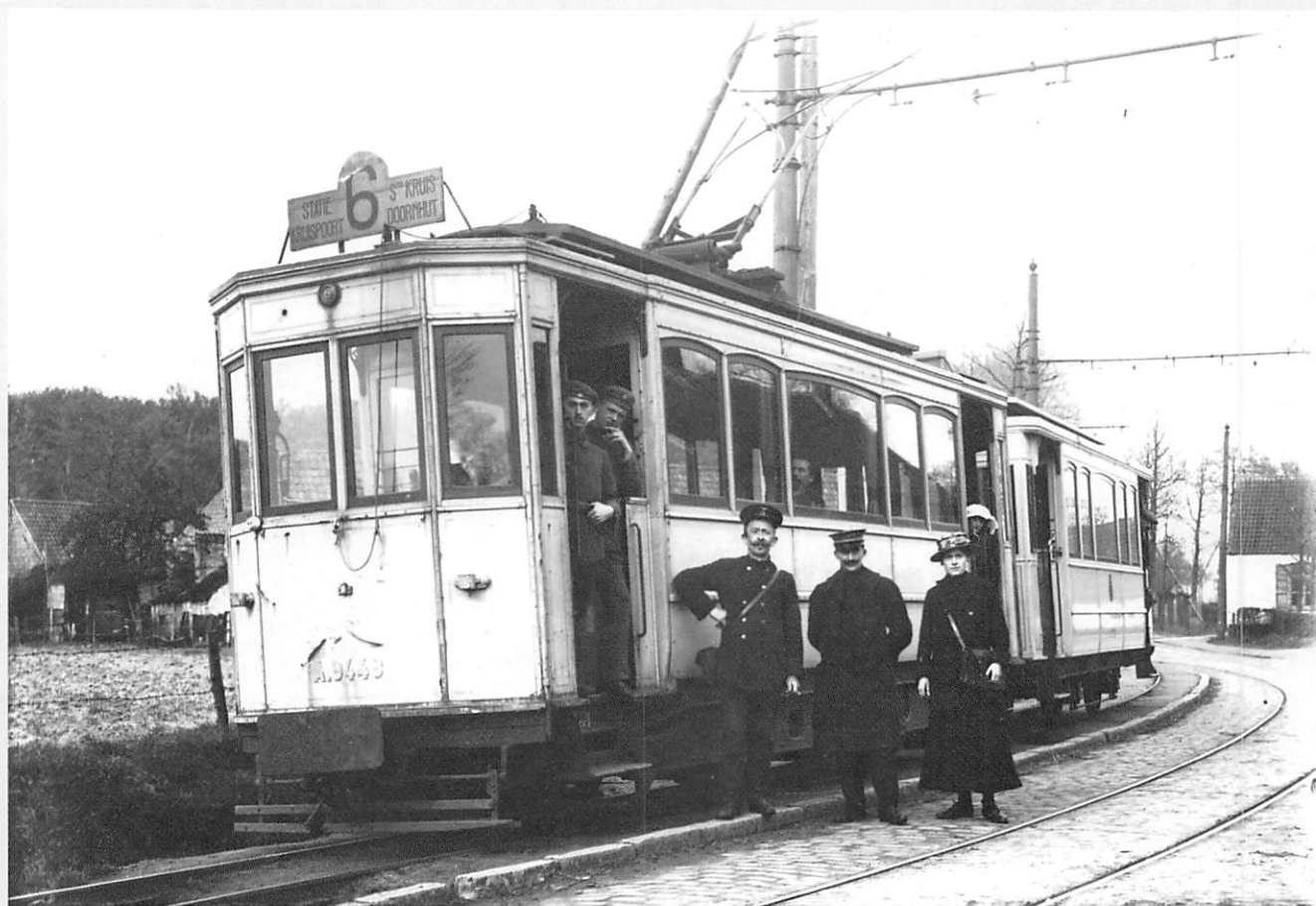
AARDENBURG. Brugsche tram bij de Poort.



Vanaf 29 december 1935 vervingen de spoorauto's de stoomtramstellen tussen Brugge en Aardenburg. Het eindpunt te Aardenburg was gelegen aan een gemeenschappelijk goederenemplacement van de NMVB met de SBM (Stoomtram Breskens-Maldegem). De lijn van de SBM voerde door de stadspoort, zichtbaar op de prentkaart onderaan de vorige bladzijde. De goederenwagon met kolen rechts op de foto behoorde tot de Nederlandse maatschappij. Aardenburg, 16 oktober 1936. (foto W.D.J. Cramer, verz. Paul De Backer)



Middelburg, Belgisch-Nederlands grensstation. Hier vonden toen nog uitgebreide douane-activiteiten plaats. Het smokkelen van bepaalde waren was blijkbaar een interessante bezigheid! (verz. Paul De Backer)



Na Middelburg ging de lijn via Moerkerke, over twee naast elkaar gelegen kanalen (het Leopoldkanaal en het Schipdonkkanaal) en het dorp Vijve-Kapelle naar Sint-Kruis, waar de Brugse agglomeratie werd binnengereden. Vanaf Sint-Kruis (Doornhut) deelden de trams vanuit Aardenburg sinds 1914 het traject met de elektrische trams van de Brugse stadslijn 6.

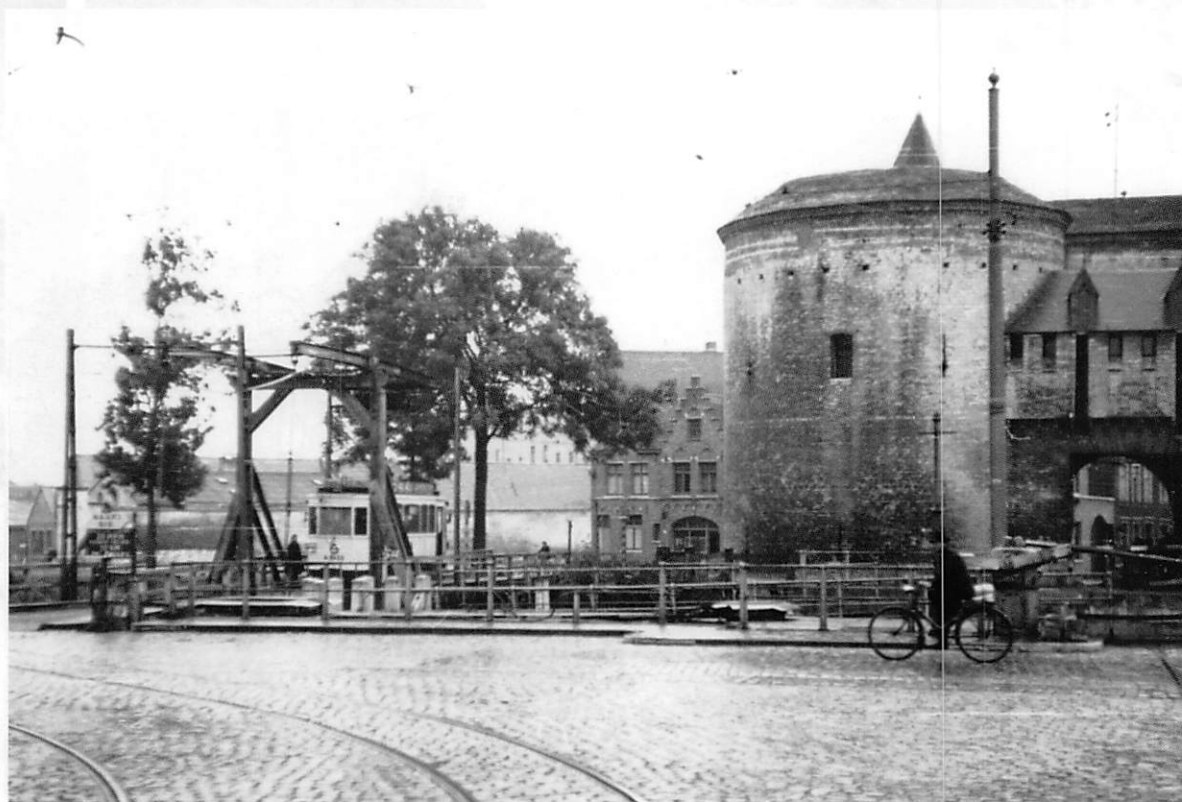
Motorwagen 9449 met een bijwagen van de reeks 19000-19004, te Sint-Kruis (Doornhut), 1917.

(cliché Karel Vandendorpe, verz. Paul De Backer)

Na de rit door het centrum van Sint-Kruis kwamen de trams aan de Kruispoort te Brugge. De stadstrams reden via deze stadspoort de stad binnen.

De interlokale trams vanuit Aardenburg reden via het ringspoor en de Gentpoort naar de Grote Markt; vanaf 29 december 1935 reden de spoorauto's verder door naar het station van Brugge.

Kruispoort, 17 juni 1946.
(foto Ministerie van Openbare Werken, verzameling Paul De Backer)



Internationaal



Boekarest

De werkplaatsen van het trambedrijf in de Roemeense hoofdstad zijn nooit schuw geweest voor grootse ombouwingen, en de laatste telg is deze gelede tram. Weinigen zullen hierin een Tatra herkennen, maar deze realisatie is wel degelijk het resultaat van een quasi nieuwbouw op basis van twee oude Tatra T4 trams. We zien het prototype 3001 aan het eindpunt Depoul Militari, op 13 november 2000. Het resultaat lijkt bevredigend, zodat verdere exemplaren zullen volgen.

(foto Alex Krakowsky)

Jena

Tijdens het weekend van 6-7-8 april vierde het trambedrijf van Jena haar honderdste verjaardag. Op vrijdag en zaterdag reed er telkens een "Korso", waaraan een tiental rijtuigen deelnamen. Blikvanger was de historische tweeasser uit Zwickau die als oudste wagen meereed. Op de foto zien we op de achtergrond ook nog "Lowa" 27 en een lagevloertram. In Jena rijden trouwens nog steeds de beroemde "Gotha"-tweeassers in de normale reizigersdienst. Jena, Burgau, 7 april 2001. (foto Alex Krakowsky)





Bremen
Op 24 maart 2001 werd een nieuw tramtraject geopend (voor de lijnen 5 en 8) door de Weststrasse, in het centrum van Bremen. (foto Karel Hoorn)



Braunschweig
Bij het vernieuwen van sporen wordt systematisch het 1100 mm spoor aangevuld met een derde rail, zodat in de (verre ?) toekomst zal kunnen worden overgegaan op normaalspoor (1435 mm). Hauptbahnhof, 16 maart 2000. (foto Jaap van der Noordt)



Erfurt
Als zesde (van de inmiddels elf trambedrijven) bestelde Erfurt een reeks Combino's, waarvan de eerste vorig jaar werd geleverd. 6 juli 2000. (foto Jaap van der Noordt)



Leipzig
Eén van de nieuwe lagevloerbijwagens (een reeks van 38, gebouwd door Bombardier/DWA te Bautzen), die sinds oktober 2000 worden ingezet achter Tatra-PCC's! Hans Driesch Strasse, 7 april 2001. (foto Karel Hoorn)

Nieuwe Duitse trams

Op 24 maart 2001 had een opendeur-dag plaats in de Siemensfabriek te Krefeld Uerdingen. Hierbij kon men kennismaken met een aantal in aanbouw zijnde trams.



Bursa. Voor deze Turkse stad worden 48 Stadtbahnwagens van het type B80D (zoals de laatste reeks van Keulen) gebouwd. De eerste twee wagens werden reeds per schip naar Turkije gebracht. (foto Martijn Roos)



Karlsruhe. De laatste wagen van de recentste reeks tweesysteem-Stadtbahnwagens (868-877) die vorig jaar werd geleverd, stond tentoongesteld. Eind 2001 volgen nog eens tien stuks. Let even op de dakramen in de middenbak. (foto Martijn Roos)



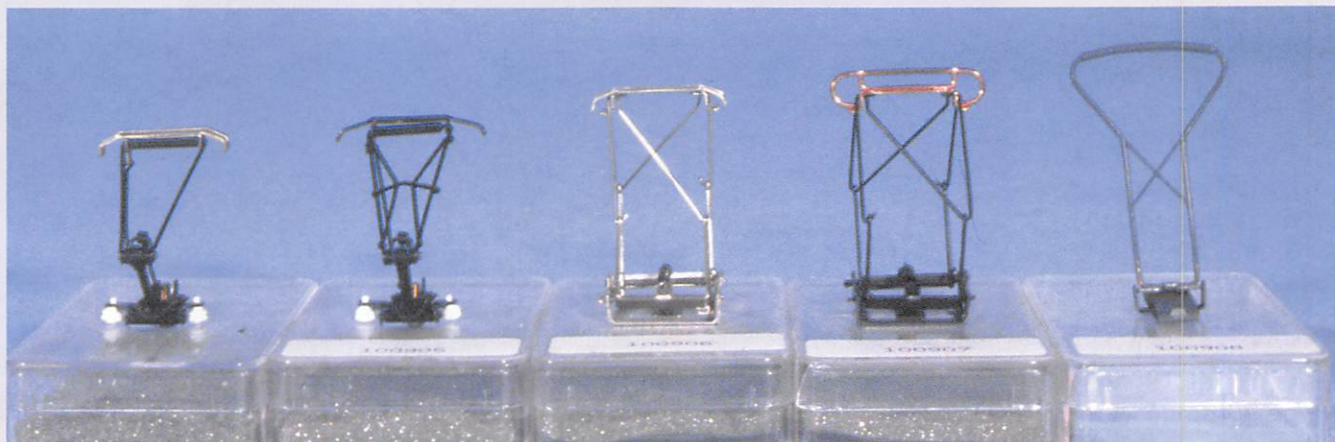
Bazel. De zevendelige Combino's (reeks 301-328) staan volop in de steigers; de eerste wagen werd reeds geleverd. (foto Martijn Roos)



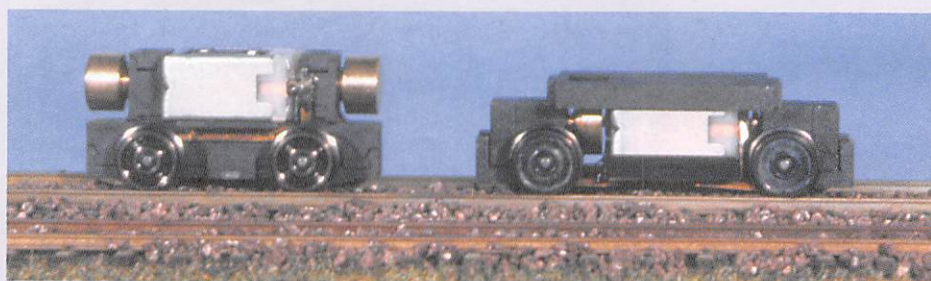
Orléans. De drie nieuwe tram-bedrijven van Frankrijk bestelden hun rollend materieel bij dezelfde fabrikant: Alstom. Montpellier en Orléans kozen voor de Citadis 301, Lyon voor de Citadis 302 (met 100% lagevloer). Vanaf het volgende nummer van Tramfan Magazine kan u nader kennis maken met deze drie bedrijven.

17 april 2001.
(foto Carlos Van den Ostende)

Trammodelbouw



Onderdelen voor realistische trammodellen



Voor trammodellen komen steeds meer onderdelen op de markt die een fijne, gedetailleerde afwerking toelaten.

Eénbenige pantografen, schaar- en sleepbeugels, trolley-stangen: er zijn diverse soorten te vinden. Ook de motorisaties worden optimaler.

Hiernaast ziet u vier motorisaties voor tweeassige trams.

De twee motorisaties op de bovenste foto hebben verstelbare aswielen, zodat ze kunnen rijden op HO, HOm en HOe-rails.

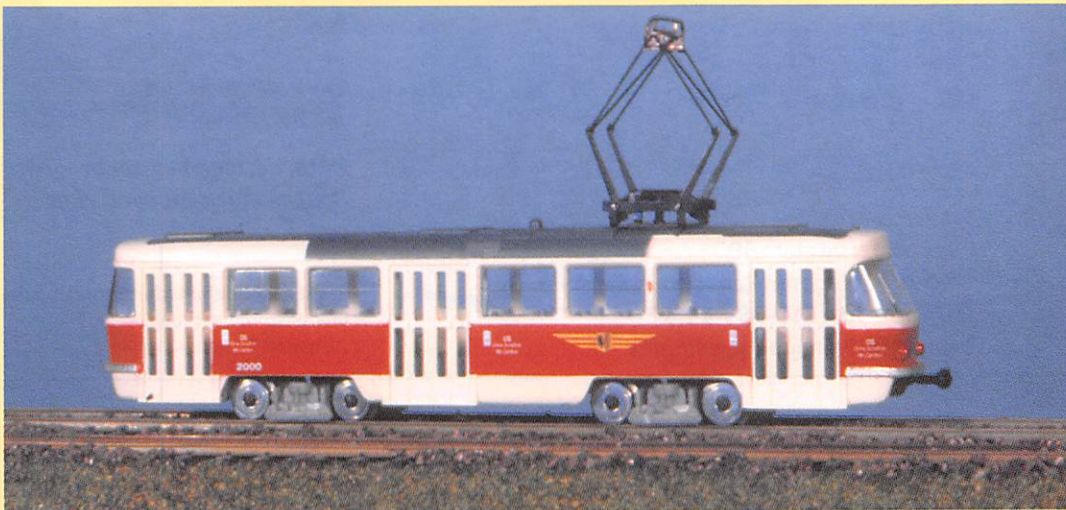
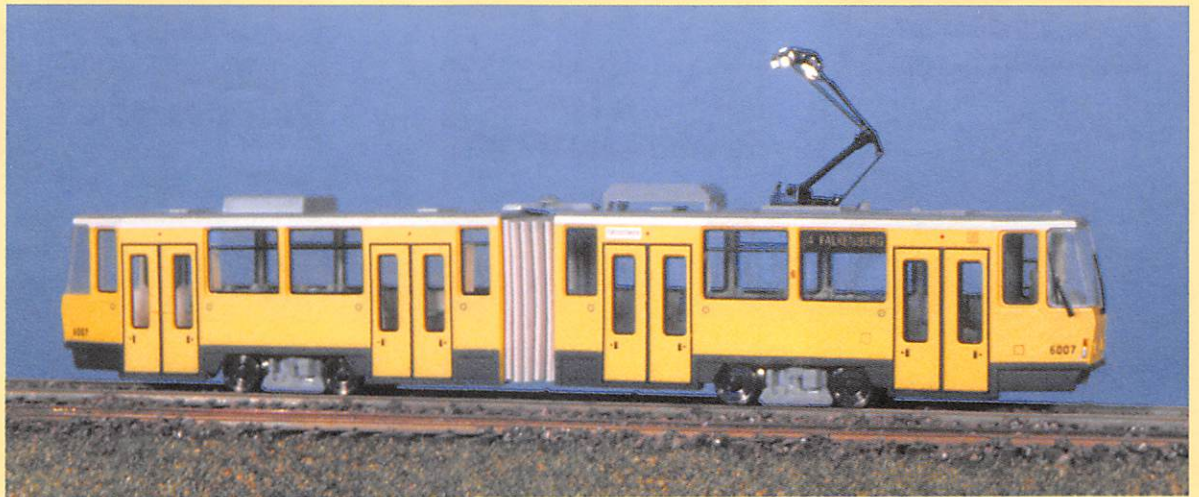
Deze onderdelen zijn onder meer verkrijgbaar bij Ferivan.

NIEUW ! De NMVB Braine-le-Comte vierassige motor- en bijwagen

In 1949 bouwden de "Ateliers de Braine-le-Comte" 21 lichtgewicht motorwagens en 24 bijhorende bijwagens voor de NMVB. Ze kregen daar respectievelijk de nummers 10374-394 en 19456-479. Deze aparte, doch fraaie rijtuigen waren éénrichtingswagens en reden hoofdzakelijk op het elektrische net van Henegouwen.

In samenwerking met Ferivan brengt de firma Jocadis dit mooie model uit. Het is enkel verkrijgbaar bij Jocadis. Deze NMVB-klassieker zal u zeker bekoren !





Leuke TATRA - modellen

De typische "Oostblok"-tram is de TATRA. De voorbije tien jaar werden heel wat van die tramwagens gemoderniseerd; waren vroeger alle TATRA's ongeveer gelijk, dan zien we nu een bonte verscheidenheid.

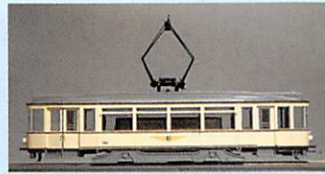
Op de foto helemaal boven prijkt een gemoderniseerde KT4D uit Berlijn. In de jaren 1994-98 verlieten 160 van deze verbouwde wagens de werkplaats. Sinds 1999 rijden geen oude KT4D meer in Berlijn; een groot aantal emigreerde verder naar het oosten !

De foto hierboven toont de T4 2000 van Dresden. Dit was de allereerste T4 voor Oost-Duitsland en is sinds twee jaar museumwagen.

Onder meer verkrijgbaar bij Ferivan (zie de volgende bladzijde).



Werktrammetjes :
er bestaan er een heleboel in schaalmodel, en het zijn dikwijls sympathieke verschijningen. Zoals dit stel uit Keulen, met een wagonnetje voor zand of ballast.



FERIVAN

TRAMMODELBOUW



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

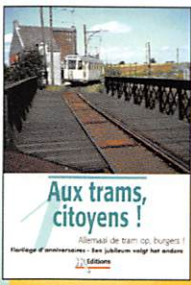
Nieuw adres !
Oudstrijdersstraat 50
B-2520 Oelegem (Ranst)
Tel/fax: +32-(0)3-383 11 17
E-mail: ferivan@belgacom.net

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

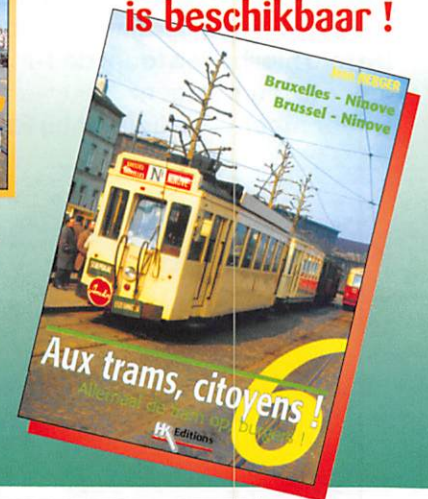
Bezoek na telefonische afspraak.
Ook postorderverkoop.
(prijslijst op aanvraag)

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 !



**Het nummer 6
Brussel - Ninove
is beschikbaar !**



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 - Nalinnes

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

Bent u geïnteresseerd in het plaatsen van een advertentie ?

Contacteer "Tramfan Magazine",

vanuit Nederland :
0032-498-257924

vanuit België :
0498-257924

Het **MEKKA** voor alle model**TRAM**liefhebbers
Zeer veel Nederlandse trams in HO- en N-schaal in onderdelen, bouw pakket of kant-en-klaar.

W.E. SCHOENMAKERS

technisch speelgoed specialist

Nieuw adres !
Molenlaan 89
2251 CD Voorschoten

Telefoon & fax :
071-561 47 06



Technisch Speelgoed

Alleen te bezoeken na telefonische afspraak.
Voor gratis tram-info, zend uw envelop met 80 cent postzegel !



Speciale actie !

Verlengd tot 30 juni 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

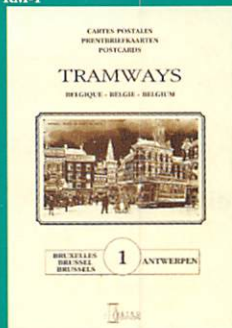
- door overschrijving op postgiro (zie blz. 3) met codevermelding (bv. RM-4)
bedrag vermeerderen met verzendingskosten:

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)

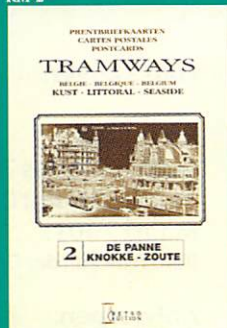
RM-1 + RM-2 + RM-3 : 1750 BEF / 95 NLG (43,38 eur)

RM-1



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

RM-2



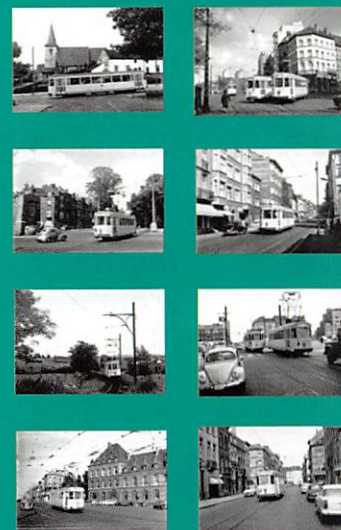
Normale prijs: 1195 BEF
Actieprijs: 795 BEF/43 NLG
(19,71 eur)

RM-3



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)

Agenda

Juni

- 2 Den Haag:
Vlaggetjesdag
museumtrams als
lijndienst op lijn 11
van 10 tot 18 u.
- 16-17 Plauen (D):
"25 jaar KT4D", met
tramoptocht en
stelplaatsbezigting
vanaf 13 uur
- 27-2 juli Isle of Man (GB)
"Enthusiast Weekend"

Juli

- 7-8 Brentford (GB):
Festival of Model
Tramways
Kew Bridge Steam
Museum
van 11 tot 17 u.
(www.tramways.freeserve.co.uk)

Augustus

- 25-26 Darmstadt (D):
Stoomtramritten
- 26 Den Haag:
Trammuseum
PCC-dag



Dienst of geen dienst

Shakespeare is
zelfs in de tram-
wereld niet
veraf...
Antwerpen, Stel-
en werkplaats
"Punt aan de
Lijn",
4 juni 1999.
(foto Karel Hoorn)



Foto's cover:

Rotterdam:
motorwagens 724 en
1605 voor het Centraal Station.
Maart 2001.
(foto Frits van der Gragt)

Antwerpen:
motorwagen 7222 op lijn 8 kruist de
Leien, ter hoogte van de Nationale Bank.
7 april 2001.
(foto Stefan Justens)



Trammusea

RTM Ouddorp

Ritten op:

24-26 mei, 4, 9, 27 en 30 juni.

In juli en augustus elke woensdag (met stoom) en zaterdag (met dieseltractie).

Tevens ritten op 26 juli en 2, 9 en 16 augustus.

(www.homepages.hetnet.nl/~mvos-rtm)

Den Haag

Haags Openbaar Vervoer Museum
Parelweg 224 (remise Frans Halstraat)

Open elke zondag van 13 tot 17 u.
van april tot en met oktober.

(www.hovm.nl)

Amsterdam

Elektrische Museumtramlijn:

15 april - 28 oktober: zon- en feestdagen
van 11 tot 18.30 u.

Van 11 juli tot en met 15 augustus:

Elke woensdag ritten!

Haarlemmermeerstation vertrek: 13.45 en 15.45

Bovenkerk vertrek: 14.30 en 16.00

(www.trammuseum.demon.nl)

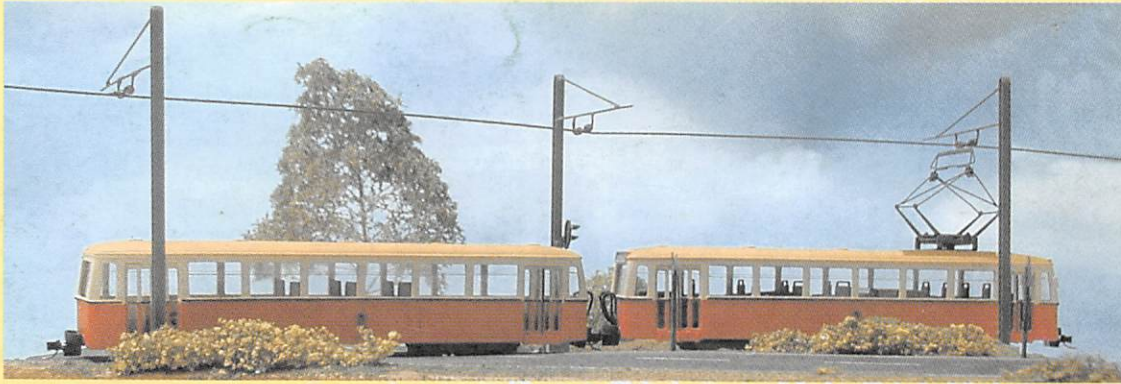
Brussel

MSVB (Museum voor het Stedelijk Vervoer te
Brussel)

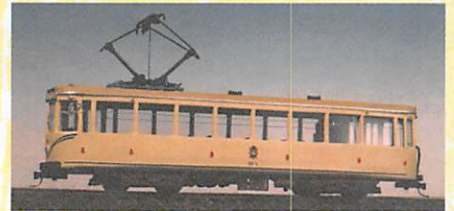
Tervurenlaan 364b - 1150 Brussel

Seizoen: 31 maart - 7 oktober 2001

(www.msvb.yucom.be)



NIEUW !
NMVB Braine-le-comte
Motorwagen !



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

