

Tramfan

Magazine

3

Mei-Juni 2001
Eerste Jaargang

290 BEF 15,85 NLG 7,19 €
Tweemaandelijks



Nederland

Amsterdam : GVB bekende kleur
Markante Museumwagens : NZH A327



België

Antwerpen : Museum Groenenhoek open
Modelbouw : NMVB-miniaturparel

Hét tijdschrift voor de tramliehebber in de Lage Landen !

Tramfan
Magazine

Zoom

**Tramfan Zoom :
Extranummers**

In de **Zoom**-extranummers wordt één bepaald thema uitgediept. Zowel historische als actuele onderwerpen, studie's van wagentypes of van een lijn of lijngroep komen aan bod. Deze uitgaven bevatten 100 bladzijden A4-formaat, volledig in kleur.

In voorbereiding

Reclame-trams in België en Nederland

Verschijnt binnenkort !

Bestellen kan nu,
door overschrijving van 19,70 € (795 BEF of 43,40 NLG)
+ 3,25 € verzendingskosten (131 BEF of 7,15 NLG)
op de onderaan deze blz. vermelde bankrekening of postgiro van Ostendis,
met de vermelding "Zoom 1".

Fotolegendes Kaft

Boven.

Het nieuwe trammuseum te Antwerpen, in de voormalige remise "Groenenhoek", is voor het publiek geopend. Tot 1997 was dit een gewone stelpplaats. De PCC's hadden dan ook een vermelding "Groenenhoek" op hun lijnfilm.

Antwerpen, Meirbrug,
24 juni 1988.

(foto René Stevens)

Beneden.

Dit jaar is het 40 jaar geleden dat de laatste NZH-trams reden.

De prachtig gerestaureerde A327 zal dit jaar wel extra in de bloemetjes gezet worden; deze wagen heeft sinds 1981 al een schitterende museum-carrière achter de rug.

(foto René Platjouw)

**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

Tramfan

Magazine

3

2001
Mei – Juni

Inhoud

- 4 Een hete tramzomer...
Naar Blankenberge of Blackpool ?
- 8 Actueel Nederland
- 20 Geschiedenis:
1981 : Charleroi in blijde verwachting
- 24 Actueel België
- 28 Kennismaking met ...
Het VLATAM te Antwerpen
- 32 Nostalgie
- 36 Markante Museumtrams :
De A.327 van de NZH
- 45 Internet :
Nieuwsgroepen
- 46 Buitenland
Orléans, tiende Franse tramstad
- 50 Het Belgische Buurtramnet... van A tot Z
Aflevering 3 : Aarsele--Kortrijk--Wervik
- 54 Trammodelbouw:
Een NMVB-miniatuurparel
- 58 Tramfan Internationaal
- 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)

voor de andere landen
Abonnementsprijs voor
6 nummers : 45 €
(met internationale overschrijving)

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

E-mail: carlosvdostende@pi.be
HR Brussel: 646342 / BTW: BE 727 341 929

Eindredactie en lay-out:
Carlos Van den Ostende

Redactiemedewerkers:
René Platjouw, Stefan Justens,
Dirk Eveleens Maarse,
Wouter van Beek, Alex Krakowsky

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

© Niets uit deze uitgave mag worden vee-
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.

Dagje uit aan zee :

Blankenberge of Blackpool

Tramfan
Magazine



Blackpool, 13 juli 1998 : "Balloon" 712 aan de Promenade, met op de achtergrond de pier. Tram en pier op één foto, daar zal je in Blankenberge helaas vergeefs naar lopen zoeken.

Maar deze watertoren is toch ook al iets. BN-wagen 6048 nadert zijn eindpunt te Blankenberge, op 31 juli 1993. (foto's Alex Krakowsky)

Mochten de nummerplaten van auto's in Groot-Brittannië en België, analoog aan Duitsland, de beginletters dragen van de plaats waar het voertuig ingeschreven werd, dan waren die voor beide steden wellicht identiek. Maar behalve deze beginletters zijn er nog interessante overeenkomsten.

Beide plaatsen zijn badsteden en liggen aan zee. Atlantische stromingen zorgen voor een gelijkaardig wisselvallig klimaat. Mooie, zomerse dagen lokken veel dagjesmensen naar zee, maar uiteraard zijn er voldoende hotels om te overnachten. Het zijn ook twee populaire badsteden: lunaparken, disco's en rijkelijk getapt bier leveren hun reputatie hiertoe. Voor het overige hebben geen van beide steden veel toeristisch te bieden

aan hun bezoekers en richten ze zich vooral op amusement. Historische gebouwen zal men er trouwens bijna niet treffen. Een pier vindt men wel in beide steden. In Blankenberge rijdt over deze pier een toeristisch treintje op banden; in Blackpool is het een echt (diesel-) treintje op sporen !





Wie de files op zomerse dagen wil vermijden, kan zijn toevlucht nemen tot de trein: zowel Blackpool als Blankenberge bezitten een kopstation. Blackpool heeft tevens een vliegveld; voor de bezoeker aan Blankenberge is de luchthaven van Oostende-Middelkerke ook niet veraf gelegen.

Wie zich op het voorgaande baseert, zal zijn keuze niet onmiddellijk kunnen maken: misschien kan een vergelijking van de bediening per tram een handje helpen, want het gaat in beide gevallen om tramsteden.

In Blackpool reed de eerste tram reeds in 1885 en dit is exact hetzelfde jaar als de inhuldiging van de tram tussen Nieuwpoort en Oostende! In Blankenberge kwam de eerste tram overigens een jaartje later, in 1886. Vanuit Blankenberge kan men met de tram twee richtingen uit, maar in Blackpool geraakt men slechts tot het 15 km verder gelegen Fleetwood. Wat de exploitatie betreft, zijn de gelijkenissen ook hier treffend: de meeste reizigers verwachten de exploitanten tijdens de zomerperiode; hiervoor wordt de frequentie op beide plaatsen gevoelig verhoogd.



Boven.
Blankenberge ziet helaas slechts af en toe een oude tram passeren, zoals deze Type-Spm 9123 tijdens een rit georganiseerd door de vereniging T.T.O.-Noordzee, op 21 september 1991.
(foto Alex Krakowsky)

Misschien een leuk ideeetje voor Blankenberge : een dieseltrammetje op de pier. Blackpool, 9 juli 1995.
(foto Alex Krakowsky)

De reizigers moeten wel uitkijken of de tram effectief tot het einde van de lijn rijdt: niet alle trams bedienen immers het hele traject; ook dit geldt voor beide bedrijven. Bij minder goed weer hoort een tramrit(je) alleszins tot de attracties van beide steden, want zoals hierboven beschreven, zijn de toeristische bezienswaardigheden beperkt. En in beide gevallen geven de exploitanten een staartje aan het seizoen: in Blankenberge profiteert men van de Trein-Tram-Bus-dag, in Blackpool laat men in september de "Illuminations-trams" rijden...

Beide trambedrijven gebruikten tot voor kort nog de klassieke Almex-apparaten om tickets uit te reiken en in beide gevallen betaalt men nog steeds naargelang de afstand die men aflegt: in België volgens het aantal "zones", in Groot-Brittannië zijn het "sections". Zowel de Blackpool Tramways Company als "De Lijn" bieden ook dagkaarten aan.

Wat het rollend materieel betreft, zal de persoonlijke smaak misschien de doorslag geven: in Blackpool rijden verschillende types trams rond, terwijl men het in Blankenberge moet stellen met slechts één type... waaraan weliswaar zoveel gesleuteld en verbouwd werd, dat de tramliedhebber de tel zal kwijtspelen aan het aantal varianten dat er rondrijdt...

In de 80er jaren besloten beide trambedrijven te moderniseren: aan de Belgische kust koos men voor een tramfabrikant, aan de Engelse kust diende men vrede te nemen met een busfabrikant ! In 1981 kwam de nieuwe tram in Blankenberge en vier jaar later in Blackpool. Zowel aan de Belgische kust als in Blackpool zijn er een 15-tal wagens nodig voor de basisdienst in de winter.

In Groot-Brittannië werden enkel nieuwe trams aangeschaft voor de basisdienst, terwijl men in België zelfs tijdens de zomerperiode met een ruim overschot zit...



Sinds 1981 rijdt er modern trammaterieel in Blankenberge. Voor de komst van de éénrichtingsrijtuigen van het type "BN", reden er aan de Kust gedurende ongeveer twee jaar de voor Charleroi gebouwde tweerichtingswagens.

Blankenberge Station, juli 1982.

(foto Jean-Claude Michel,
verz. Alex Krakowsky)

De nieuwste generatie trams voor Blackpool, uit 1985, zijn uitgerust met pantografen. Ze kregen de benaming "Centenary", daar in dat jaar het honderdjarig bestaan van het trambedrijf werd gevierd.

Blackpool, Pleasure Beach, 13 juli 1998.

(foto Alex Krakowsky)





Liefhebbers van reclametrans tot slot zullen voor een moeilijke keuze staan, want op beide plaatsen rijden er meer dan voldoende rond.

En toch is er één heel groot verschil: in Blackpool rijdt de tram aan de zeedijk (de Promenade), terwijl hij in

Blankenberge de hoofdweg volgt, die (net) niet de langs de kust ligt.

Uw keuze is gemaakt? "Tramfan Magazine" wenst u in elk geval een prettige vakantie toe, misschien wel in één van beide badplaatsen!

Alex Krakowsky



Boven. Een bijzondere verschijning in Blankenberge: dubbelgeleed rijtuig 6102, klaar voor een pendelrit naar Wenduine, op 30 juli 1982.

(foto J.C. Michel, verz. Alex Krakowsky)

"Badkuip" 604 langs de Promenade nabij de Tower op 4 juni 1989. Veel volk en geen auto's: dat kan toch niet alleen maar voor de trams zijn... (foto Alex Krakowsky)

Amsterdam

IJtram

De aanleg van de IJtram en de nieuwe tramlijn doorheen het Oostelijk Havengebied naar het Java-eiland komt op kruissnelheid.

De eerste rails voor de lijn in het Oostelijk Havengebied verschenen reeds een tijdje geleden op de brug (foto linksboven) van de Verbindingsdam naar het Java-eiland. Begin dit jaar werden de sporen aangelegd in de Van Hengelstraat, gelegen voorbij de Verbindingsdam in de richting van de stad (foto linksmidden).

Op het traject van de toekomstige IJtram begon men in december op de Piet Heinkade aan de verdiepte tramhalte "Rietlandpark" en de ondergrondse verbinding naar de Piet Heintunnel (foto hieronder). Bijna afgewerkt is de nieuwe brug naar het nieuwe, opgespoten eiland (foto beneden).

Mei 2001. (foto's Martijn Roos)





Veel gezichten op deze reclametram: ze nodigen uit voor een vakantie in Maleisië, met de Malaysia Airlines. Apollolaan, 7 mei 2001.
(foto Wouter van Beek)



Dit Weense tramstel rijdt normaal slechts speciale ritten op het stadsnet. Hier was het op bezoek bij de Elektrische Museumtramlijn, in het goede gezelschap van de Amsterdamse gelede museumwagen 586. We zien beide trams hier bij de Poel te Amstelveen (nee, niet in Afrika... zag u het hutje?), op 17 mei 2001.
(foto Wouter van Beek)





Wagen 607 op lijn 2 poseert voor ons in het zonnetje aan de halte Spui op de Nieuwe Zijds Voorburgwal op een zomerse dag in augustus 2000. De serie 602 tot 635 werd afgeleverd in 1959 en vormt momenteel de oudste in dienst zijnde reeks wagens.

Van de serie "luchtwagens" van Linke Hoffman Busch uit Salzgitter uit 1975 is slechts één wagen in de nieuwe kleuren geschilderd. De 767 heeft in deze outfit slechts korte tijd in passagiersdienst gereden. Hier rijdt de 767 vanaf de Westermarkt over de brug van de Keizersgracht de Raadhuisstraat in (mei 1999). Momenteel dient de wagen overdag als cadi-tram aan het eindpunt Plantage Parklaan ten behoeve van bestuurders en conducteurs van lijn 20. Hiertoe zijn wat banken verwijderd en zijn tafels geplaatst. Overigens zijn van deze serie wagens al meerdere wagens gesloopt. Het GVB is er nooit echt gelukkig mee geweest. Door vele kinderziekten werden ze geplaagd na hun aflevering. Talloze grotere en kleinere verbouwingen zijn er aan uitgevoerd en van alle wagens zijn ze er het slechtst aan toe. Ze zullen dan ook als eerste worden afgevoerd na de aflevering van de Combino's.

GVB bekent kleur

Van elke serie tramwagens die bij het GVB rondrijden, zijn er momenteel wel enkele in de nieuwe wit/blauwe kleuren geschilderd.

Deze frisse kleuren moeten het nieuwe gezicht van het GVB aan het publiek voorstellen en zijn een voorbode van het stadsbeeld na de komst van de Combino's in november 2001.

Over de nieuwe kleuren zal in de toekomst géén reclame meer worden aangebracht. De deuren werden blauw geschilderd voor betere herkenbaarheid voor slechtzienden.



De "blokkedozen" van LHB uit 1980 zijn beduidend beter van constructie en zien er in hun nieuwe kleuren bijzonder fraai uit. Staatsieportret van de 806 op lijn 20 in de Paulus Potterstraat nabij het Rijksmuseum in juli 1999. Duidelijk zichtbaar zijn de blauwe deuren.



Van de "trapwagens" (zo genoemd door het personeel vanwege de voetbediening omdat alle andere wagens handbediening hebben) ofwel "hangbuiken" (vanwege hun lagevloermiddenbak) is slechts de 905 in de nieuwe kleuren geschilderd. Hier draait deze wagen de Buitenveldertselaan op in de richting van Amstelveen. Hij komt juist uit het tunneltje rechts op de achtergrond vanaf Station Zuid/WTC. De verschillende kantorenflats bij dit station vormen de achtergrond van dit fraaie lenteplaatje op 23 april 2001.



En tenslotte de Combino ! Eind dit jaar wordt dit beeld écht. Deze fraaie computersimulatie gunt ons nu al een blik op de nieuwe tram voor Amsterdam.

De eerste vier foto's werden gemaakt door René Platjouw. De foto hiernaast is een GVB/Siemens-prentkaart.

Rotterdam

De herindienststelling van de Düwagtrams 1602, 1605 en 1610 blijkt nog niet aan alle nood te voldoen: uit Wenen zouden 12 gelede wagens worden overgenomen, die in de loop van de zomer in Rotterdam moeten aankomen. Vergelijk even de gerenoveerde 1624 met de snel in de nieuwe kleuren gestoken 1602 !

Boven: Heer Bokelweg.

Midden: Mauritsweg

(foto's Wouter van Beek, 22 mei 2001)



Het normale tramverkeer was op lijn 20 tijdens de marathon in Rotterdam niet mogelijk, op 22 april 2001. Daarom werd weer een beroep gedaan op tweerichtings-oldtimer 504, voor pendelritten op de Laan op Zuid, teneinde toch nog vervoer van en naar de metro mogelijk te maken. (foto Theo Barten)



De Madurodamtram op het Hofplein, op 22 mei 2001. (foto Wouter van Beek)

De Mathenesserlaan kent al bijna twintig jaar geen regulier tramverkeer meer. Vroeger reed hier lijn 8. De RET houdt de sporen echter in ere, want het is een uitstekende omleidingsroute bij calamiteiten. Ook de ritten met museumtrams genieten van dit traject. Hier zien we wagen 818 op lijn 1, omgeleid via deze laan vanwege de ombouw van haltes op de eigen route tot "tram-plus"-haltes. Tot 20 juli rijden er over een deel van deze laan nog omgeleide trams van lijn 7. 22 mei 2001. (foto Wouter van Beek)





Den Haag

De nieuwe lijn 15

Er wordt volop gewerkt aan de nieuwe tramlijn 15, die vanaf begin volgend jaar moet gaan rijden tussen Nootdorp, Rijswijk en Den Haag CS. Ter hoogte van de Hoornbrug komt de splitsing van de lijnen 1 en 15.

De Hoornbrug wordt vervangen tussen 31 mei en 2 september; tijdens die periode rijdt lijn 1 niet en neemt lijn 17 het traject naar Scheveningen Noorderstrand over.

(foto's boven en rechtsbeneden: Wouter van Beek, 22 mei 2001)

(foto beneden: Kees Pronk, 20 mei 2001, Ypenburg)





Boven.
Puzzeltram 3128, aan het eindpunt van lijn 9 "Vrederust", op 9 juni 2001.
Beneden.
"Vlaggetjesdag": museumtrams reden in de normale reizigersdienst op lijn 11,
op 2 juni 2001.
(foto's Kees Pronk)



PCC 1329 naar Amerika

Reeds jaren lieper er geruchten dat de Haagse PCC 1329 naar een tram-museum in de Verenigde Staten zou gaan; vorig jaar werd dit een ernstig project. In de lente van 2000 werd de wagen helemaal opgeknapt en vanaf augustus werden er regelmatig ritten mee gehouden op het Haagse net. De 1329 was de laatste PCC die overbleef uit de strategische reserve van de HTM. Op 7 mei 2001 was het dan zover: de wagen werd per dieplader overgebracht naar de Amsterdamse Westhavens. Na te zijn overgeladen op een ander vervoermiddel ging PCC 1329 aan boord van het schip "Hual Trubadour", die op 9 mei de haven van Amsterdam verliet voor een reis van drie weken naar Baltimore.

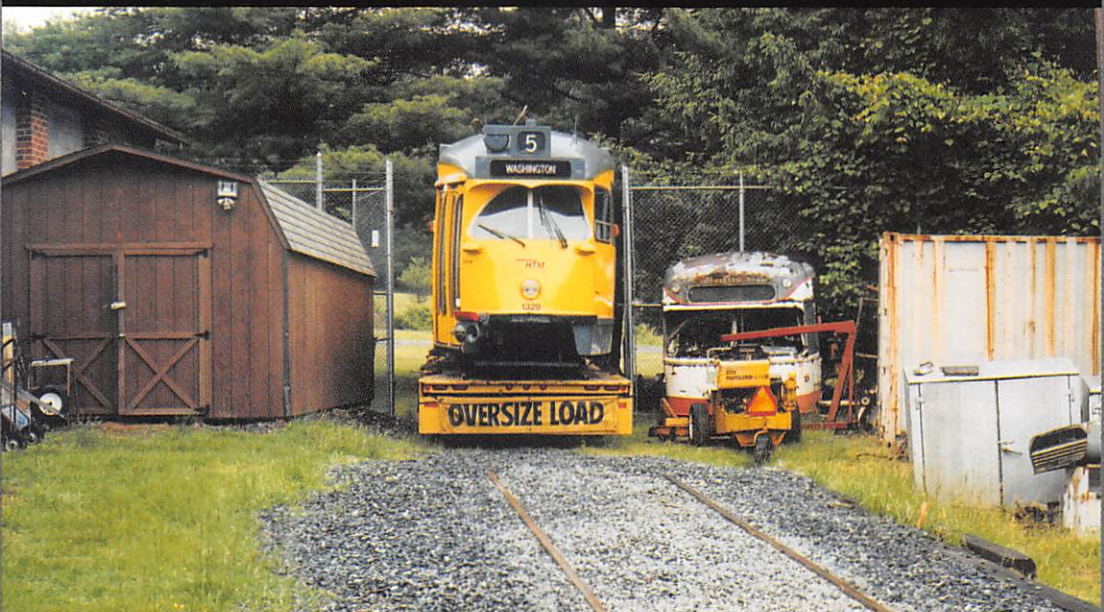
Op 1 juni kwam de 1329 daar aan, werd terug overgeladen op een vrachtwagen en diezelfde dag nog overgebracht naar Wheaton, Maryland. Hier bevindt zich het National Capital Trolley Museum, waar hij één Toronto en twee Washington soortgenoten zal vervoegen. Dit museum heeft trouwens ook reeds trams uit Duitsland en Oostenrijk. Een buitenbeentje is de pre-PCC-wagen 1053, in 1935 gebouwd door St. Louis Car.

Boven. Remise Lijsterbesstraat, op 23 augustus 2000.

Beneden. Amsterdam Westhavens, op 7 mei 2001. (foto's René Weterings)

Bladzijde rechts. Aankomst van PCC 1329 in Baltimore en overbrenging naar het National Capital Trolley Museum, op 1 juni 2001. De andere PCC op de foto beneden is Shaker Heights 75 die in 1996 werd gekocht voor wisselstukken. (foto's James Hogan)





Houten

Ook in juni werden proefritten gehouden met de tweede Hannoverse tram, bestemd voor Houten. De downchopper zorgde voor nog wat verhittingsproblemen, maar dit werd uiteindelijk verholpen. Op 19 juni kwam de 6016 naar Heerlen, voor drie nachtelijke proefritten.

Zaterdag 23 juni ging de wagen dan naar Houten, om de 6021 af te lossen, die nu ook zal worden uitgerust met een downchopper om de 1500 V van de NS om te zetten naar de 600 V waar de trammotoren op draaien. Ongetwijfeld krijgt hij ook een nieuwe schilderbeurt...



Boven. Proefrit ter hoogte van de splitsing van de Hofplein- en de Zoetermeerlijn. Leidschendam, 13 juni 2001.

Midden. Aankomst van de 6016 op het Emplacement te Utrecht, na de proefritten in Heerlen. 22 juni 2001.

Beneden. Van de NS-werkplaats Leidschendam ging de 6021 per vrachtwagen naar de HTM-werkplaats aan de Lijsterbesstraat. 27 juni 2001.
(foto's Kees Pronk)





De renovatie van de Utrechtse sneltrams zou binnenkort terug worden hervat. Door de lange onderbreking kregen de fotografen wat meer tijd om kruisingen tussen gemoderniseerde en niet-gemoderniseerde wagens te vereeuwigen... Halte Zuilenstein te Nieuwegein, op 26 mei 2001. (foto Wouter van Beek)

De in Ouddorp aangekomen ex-NMVB-bijwagen 19391 is daar tijdelijk geplaatst op de aanwezige draaistellen van het rijtuig RTM AB 414. Dit rijtuig kwam in 1966 in slechte toestand bij het museum en is sindsdien ontmanteld. De draaistellen dragen nog, op de aspotdeksels, de initialen van de oorspronkelijke eigenaar van dit rijtuig, de Maas Buurtspoorweg. Een leuk historisch detail is dat de ex-NMVB-rijtuigen die in 1962 bij de RTM in dienst kwamen als 1522-1524, op dezelfde draaistellen kwamen te staan, afkomstig van destijds juist gesloopte rijtuigen van de serie RTM AB 411-421!



Rechts. Een oorspronkelijk, metersporig draaistel van het NMVB-rijtuig 19391. Het past nog net op het Kaapspoor (1067 mm) van de RTM! Ouddorp, 24 mei 2001. (foto's Carlos Van den Ostende)





1981

Charleroi in Blijde Verwachting



Het NMVB-tramnet rond de Henegouwse stad Charleroi is legendarisch, nog steeds. Langer dan elders in België kon men hier tot het eind van de jaren '80 de "boerentram" meemaken. Even zag het er naar uit dat dit heerlijke net gespaard en zelfs gemoderniseerd zou worden; de aanleg van de "métro léger" was verantwoordelijk voor deze hoopvolle, maar korte periode...

1981 was het laatste jaar van die hoop. De metro was volop in aanleg, en de eerste BN-"light rail"-trams werden geleverd en op 3 november in dienst gesteld op lijn 62 naar Gosselies. Acht hoofdlijnen vertrokken toen nog vanuit Charleroi. Op één na zouden ze op 12 jaar tijd allen verdwijnen. De twee lussen van Jumet (lijnen 65-66 en 85-86) gingen als eerste, in 1982. Eind 1983 was het de beurt aan de lijnen 91-92 naar Thuin. De lijnen 30-31 en 63 moesten er in 1986 aan geloven. Tenslotte kwam het zwarte jaar 1988: eind februari werd lijn 41 opgeheven, na verschillende inkortingen tijdens de drie jaar ervoor en de exploitatie met BN-wagens sinds 1986; op Paasmaandag reden de laatste klassieke NMVB-trams, op hoofdlijn 80 en haar deeldiensten.



Het eindpunt van lijn 31 te Maurage, op 29 juli 1981. (foto Jean-Claude Michel)



Twee Type-S-motorwagens kruisen elkaar te Roux. (foto René Platjouw)

Gosselies-Calvaire, eindpunt van lijn 62. Sommige diensten van deze lijn reden nog door tot Gosselies Faubourg, aan het stelplaatsje. (foto René Platjouw)

Linksboven.
Lijn 92 rijdt onder het bijna afgewerkte metroviaduct van Damprémy; ze zal er nooit over rijden, want bij de inhuldiging ervan in mei 1983 wordt de lijn als lijn 91 beperkt tot het traject Anderlues-Thuin. (foto René Platjouw)

Linksbeneden.
De eerste serie-BN-wagen voor Henegouwen wordt te La Louvière afgeleverd, op 6 augustus 1981. (foto Jean-Claude Michel)





SJ-9174 aan de halte te Souvret. Hier kon worden overgestapt op de trams van lijn 41 (Charleroi-Trazegnies via Roux).

(foto René Platjouw)



De eerste lus van Jumet, met de lijnen 65 en 66. Deze luslijnen reden door een dichtbevolkt gebied en hadden veelal een stedelijk karakter.

(foto Pol Tordeur)



De andere lus van Jumet, met de lijnen 85 en 86. De lijnen van beide lussen vertrokken aan het station Charleroi-Sud ; het lijnnummer hing af van de richting waarin de lus werd bereden: meteen via de Chaussée de Bruxelles naar Jumet, ofwel via Damprémy.

(foto René Platjouw)



Maar zelfs hetgeen in 1981 was gemoderniseerd of als metrotraject in aanbouw, was gedoemd te verdwijnen of gewoon niet in dienst te komen. De sinds 1985 volledig afgewerkte metrolijn naar Centenaire wacht nog steeds op haar opening. En de in 1980-81 volledig gemoderniseerde lijn 90 tussen Anderlues en La Louvière hield het slechts uit tot in 1993...

Genieten we van deze beelden ; toen leek alles nog mogelijk: de 55 moderne gelede trams en een 20-tal vernieuwde S-motorrijtuigen

(type SJ) waren voor jaren toereikend voor het lijnennet in 1981. Een adequate en beter doordachte modernisering van de lijnen had tot efficiënte tramverbindingen kunnen leiden, die zouden aansluiten op het metronet. Indien onder meer een minder zware en dus minder dure bovenleiding op straattrajecten was toegepast, zou meer geld beschikbaar geweest zijn, en was de modernisering sneller een feit... én reden er nu SJ's in TEC-livrei en misschien zelfs al een paar lagevloertrams !

Carlos Van den Ostende

Boven.

Het viaduct van Damprémy is reeds voltooid, maar de trams van de lijnen 80, 89, 90 en 92 rijden nog beneden. Net voor het metroviaduct verlieten de lijnen 85-86 deze hoofdas voor hun lus door Jumet.

(foto René Platjouw)

Beneden.

Vanaf september 1981 begonnen de proefritten met de nieuwe BN-wagens op de gerenoveerde lijn 90, vanuit de stelplaats La Louvière.

Ressaix-Charbonnage.

(foto René Platjouw)



Brussel

50 jaar Belgische PCC's...

Een gouden jubileum zat er voor de 7004 net niet meer in. Zijn actieve carrière liep van 7 januari 1952 tot 5 april 1994. Samen met zeven andere 7000'ers (de 7017, 7026, 7031, 7039, 7041, 7057, en 7118) werd hij eind mei overgeleverd aan het slopersgeweld.

Het behoud van deze wagens, die reeds jaren op non-actief stonden, had geen enkele zin meer; er is immers toch al een overschot aan 7000'ers: van de 52 motorwagens in het actieve park zijn er momenteel slechts 34 nodig tijdens de spitsuren!

Boven. De 7004 wordt in het gezicht gegrepen, toch wel een hartverscheurend tafereel... Van de 7004 en de 7041 werden de draaistellen door de MIVB gerecupeerd.

Midden. Achter de 7118 (met zijn Amerikaanse B-2 draaistellen!) bevindt zich de 7039; het is de eerste tram in de nieuwe MIVB-kleuren die wordt gesloopt.

30 mei 2001.
(foto's Marc Grieten)



Rechts. De 7004 is zich hier nog van geen kwaad bewust. Let even op de lijnfilms, waarvan het lijnnummer in 1985 naar links verschoof. De 7703 moet nog een nieuwe rol krijgen. Legrand, 25 oktober 1985.
(foto Christian Scheemaekers)



Het traject van de vroegere lijn 16, nu in- en uitrukroute van de stelplaats Elsene, wordt geheel vernieuwd. Hiertoe reden de trams op enkelspoor tussen de remise en het Flageyplein. 28 mei 2001. (foto René Stevens)



Twee recente reclametrans. De 7803 bevindt zich aan de vernieuwde halte "Vier Armen", op de grens van het Brusselse en Vlaamse gewest. 6 mei 2001. (foto Gérard Dufrasne)

De 7738 valt in voor een ontbrekende wagen van het type 2000. De lijnfilm van de 7700/7800'en heeft nog slechts één vermelding voor de lijnen 91, 92 en 93: de lijnkleur... Stefaniaplein, 6 juni 2001. (foto René Stevens)





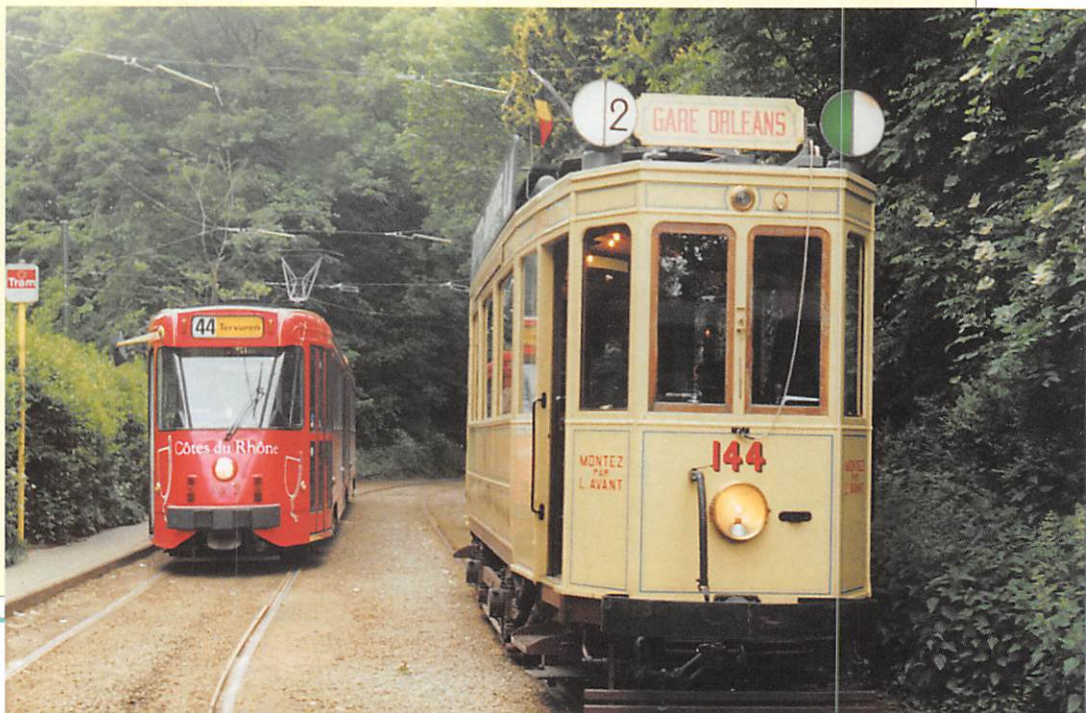
Op lijn 44 zijn nu bijna alle sporen vernieuwd. In februari-maart van dit jaar gebeurde dat op het baanvak door het Zoniënwoud. De nieuwe ballast contrasteert schitterend met de groene tram. 31 maart 2001. (foto Stefan Justens)



Vanuit het zuiden van Frankrijk kwam de door de firma CLBI (Cannes-La Bocca-Industries) gerestaureerde 5008 op 20 april terug in het trammuseum van Woluwe aan, in een volledig gesloten vrachtwagen. (foto Marc Grieten)

Midden rechts. Op Pinkstermaandag 4 juni was de 5008 "star of the day". (foto René Stevens)

Rechts. Langer dan verwacht verblijft de 144 uit Nantes nog steeds in Brussel. 4 juni 2001. (foto René Stevens)





Antwerpen

Op 5 mei openden hoge gasten plechtig het nieuwe Vlaams Tram- en Autobusmuseum (VLATAM) in de oude remise Groenenhoek. De genodigden konden een ritje maken met tweeasser 6451 en bijwagen 1660.

Op de hierna volgende bladzijden volgt een nadere kennismaking met het nieuwe museum.

Eksterlaar, 5 mei 2001.

(foto Alex Krakowsky)



Op de grens van Zwijndrecht met Melsele (tevens provinciegrens) is het eindpunt van de verlenging van de tramlijn op Linkeroever volop in aanbouw. De indienststelling is nu voorzien voor het einde van dit jaar.

9 mei 2001. (foto Stefan Justens)

Voor het vernieuwen van de sporen in de Brederodestraat werden de trams van de lijnen 4, 12 en 24 tijdens het Pinksterweekend omgeleid.

Lijn 12 keerde kant "Hoboken" terug aan het "Zuid"; komende van het Wim Saerensplein reden ze via de Marnixplaats en de Groenplaats terug naar de Nationale Bank. Hoek Geuzenstraat/Volkstraat, 4 juni 2001. (foto Alain Janmart)



Kennismaking met ...



VLATAM: Het Vlaams Tram- en Autobusmuseum

Op 5 mei 2001 vond de officiële opening plaats van het nieuwe trammuseum te Antwerpen, gelegen in de voormalige tramstelplaats "Groenenhoek".

Momenteel worden hier 51 rijtuigen tentoongesteld uit de rijke voorgeschiedenis van de huidige Vlaamse Vervoermaatschappij "De Lijn", voornamelijk afkomstig uit het Antwerpse, maar ook Gent is vertegenwoordigd terwijl de bussen uit zowat alle hoeken van Vlaanderen komen.

Het nieuwe museum is gelegen midden in de stad, aan de tramlijnen 8 en 11. Er kunnen dan ook makkelijk ritten worden georganiseerd met het museummaterieel, nu nog op onregelmatige basis, later hopelijk een echte museumlijndienst !

Trammuseum: een lange traditie

De nieuwe v.z.w. Vlaams Tram- en Autobusmuseum die op 15 januari 1999 werd opgericht, groeide vanuit eerdere initiatieven om oud trammaterieel te bewaren, te restaureren en aan het publiek voor te stellen. Tussen 1982 en 1999 was er in Antwerpen reeds het trammuseum te Edegem, gelegen in een oud fort. Hier bracht men al het bewaarde materieel van het Antwerpse stads- en streekvervoer samen, dat was verzameld door de in 1961 ontstane nationale vereniging voor trambelangstellenden, de VETRAMU/AMUTRA (Vereniging voor het Trammuseum/Association pour le Musée du Tramway). Vanaf 1991 nam de onafhankelijke v.z.w. ATAM (Antwerps Tram- en Autobusmuseum) het beheer van het museum te Edegem over.

De VETRAMU ijverde vanaf de jaren '60 voor het behoud van representatieve oude tramwagens die anders onder de slopershamer zouden verdwijnen. Op die manier werden heel wat rijtuigen van alle Belgische tramnetten (en enkele wagens uit het buitenland) gered en her en der gestald in afwachting van hun restauratie en tentoonstelling. Een beetje in de stijl van het Britse "National Tramway Museum" te Crich werd aanvankelijk gedacht aan één nationaal museum. De keuze voor een locatie was niet eenvoudig, maar uiteindelijk werd geopteerd, in samenwerking met de NMVB (Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen), voor de buurttramstelplaats Schepdaal, gelegen aan de tramlijn Brussel-Ninove. Hier werd voornamelijk oud-NMVB-materieel tentoonge-



steld, maar ook een deel van de bewaarde stadstrams vond er een onderkomen (waaronder de eerste bewaarde Antwerpse stadstram, motorwagen 484). Schepdaal werd echter te klein, vele trams stonden op de binnenkoer te verkommen, zodat voor het stadstrammaterieel naar een andere oplossing werd gezocht.

Het nieuwe trammuseum van Brussel, in de stelpplaats van Woluwe, begon op het eind van de jaren '70 vorm te krijgen; regelmatig werden hier tentoonstellingen gehouden met materieel uit verschillende Belgische steden. Maar ook deze locatie zou in de toekomst te krap worden, zodat Woluwe zich geleidelijk aan ging toespitsen op het Brusselse stads- en streekvervoer. De hervorming van de Belgische Staat in 1990 maakte van België een federaal land, waarbij ook de bestaande structuren van het openbare stads- en streekvervoer werden herschikt. Vooral het "nationale" museum van Schepdaal onderging hiervan de gevolgen, daar vele bewaarde rijtuigen nog eigendom waren van de voormalige NMVB en dienden te worden verdeeld tussen Vlaanderen, Wallonië en Brussel. Ook de nationale vereniging VETRAMU verloor voor een stuk haar bundelende werking. In Vlaanderen tracht men met de oprichting van het VLATAM de museumwerking terug wat structuur te geven. Zo zijn er momenteel drie museumorganisaties: het VLATAM beheert het Antwerpse en Gentse stads- en streekvervoer en het historische busmaterieel van heel Vlaanderen, terwijl de v.z.w. "Buurtspoorwegmuseum" de site te Schepdaal met divers trammaterieel uit Vlaanderen beheert; tenslotte is er de v.z.w. TTO die aan de Kust beschikt over een aantal museumwagens en hiermee regelmatig ritten verzorgt. Deze drie organisaties willen in de toekomst graag gaan samenwerken op het gebied van promotie, subsidiëring, enz.



Linksboven.
De oudste Antwerpse stadstram poseert fier voor het nieuwe museum. 2 september 2000.
(foto DECO)

Boven.
In de jaren '70 werden enkele museumwagens - in niet zo optimale omstandigheden - tentoongesteld te Schepdaal.
(foto René Platjouw)

Midden.
Tussen 1982 en 1999 had Antwerpen zijn eerste trammuseum in een oud fort te Edegem.
(foto René Platjouw)

Beneden.
Algemeen zicht op het nieuwe trammuseum "Groenenhoek".
(foto Carlos Van den Ostende)



Groenenhoek in de jaren '70

Boven. Motorwagen 4409 rijdt een rondje op de dienstlus.

Beneden. Alle PCC's zijn uitgerukt; het oudere materieel blijft meer en meer op stal.

(foto's René Platjouw)



Groenenhoek: beschermd monument

Het in gebruik nemen van de nieuwe werken stelplaats "Punt aan de Lijn" had de buitendienststelling van de oude remise "Groenenhoek" als gevolg. De laatste trams verlieten deze stelplaats op 30 november 1997, de officiële buitendienststelling volgde op 16 december.

Wanneer de plannen voor "Punt aan de Lijn" en het verlaten van "Groenenhoek" concreet werden, rijpte het idee om van die oude stelplaats met haar mooie neoklassieke voorgevel een trammuseum te maken.

De remise (in Antwerpen gebruikt men het woord "loods") "Groenenhoek" werd gebouwd in 1912 en vanaf mei 1913 vonden hier 140 tweassers onderdak. Het gebouw heeft overigens een unieke dakconstructie die de oppervlakte van 4600 m² overspant met slechts één steunpaal. Voor een makkelijker exploitatie van de nieuwe enkelrichtings-PCC-wagens, wijzigde men in 1965-66 de sporensituatie zodat het in- en uitrijden in lusvorm kon gebeuren.

Er zijn 21 sporen, waarvan 7 doodlopend. Enkele sporen beschikken nog over nazichtputten voor het onderhoud van de rijtuigen, en ook de oorspronkelijke smidse is nog aanwezig.

Een belangrijke fase in de aanloop naar de vestiging van het museum op deze locatie, was de klassering van het gebouw als beschermd monument, op 19 maart 1996. In 1998-99 voerde men enkele herstellingswerken uit, zodat vanaf eind '99 de eerste rijtuigen konden worden ontvangen en het hele wagenpark van het museum te Edegem naar hier werd overgebracht. In september 2000 werd het nieuwe museum "Groenenhoek" een eerste keer opengesteld voor het grote publiek; een nieuwe, belangrijke aanwinst voor de collectie werd bij die gelegenheid voorgesteld: de eerste Antwerpse PCC-wagen, die in 1960 werd geleverd met het nummer 2000.

Hiernaast.

De Gentse open motorwagen is een museumpronkstuk. Links de Antwerpse NMVB-goederentractor 10298.

Rechtsboven.

Drie Antwerpse stadstrams.

Rechtsonder.

De Antwerpse Buurtspoorwegen, met links stoomloc HL 1000, erachter tweasser 9714 en de spoorautotractor ART 40, en rechts Type-S-bijwagen 19580.

(foto's Carlos Van den Ostende)





Vlaams, maar vooral Antwerps museum

Naast PCC 2000 kunnen er nog 50 andere museumrijtuigen bewonderd worden. In totaal staan er 27 trams, 19 autobussen, een trolleybus, een gyrobus, een vrachtwagen voor het vervoeren van trams (de NMVB AT 553), een bovenleidingswerk-wagen en een Gents asbreukwagentje. Behalve de mooie Gentse open zomer-motorwagen 216 (die voorheen in het Brusselsse trammuseum van Woluwe werd tentoongesteld), zijn alle andere trams afkomstig van het Antwerpse stadsnet of -buurttramnet. Het VLATAM heeft nog 8 tramrijtuigen in de reserve, ondergebracht op diverse locaties; hiervan zou de gerestaureerde Gentse drieasser 328 met bijwagens 55 binnenkort naar Groenenhoek komen.

Een groot aantal rijtuigen is afkomstig uit de collectie van de VETRAMU, die in maart 2000 deze wagens in volle eigendom heeft overgedragen aan het VLATAM.

Het VLATAM heeft niet alleen als doelstelling het beheren van de remise Groenenhoek en de verzameling museumrijtuigen, maar tevens het uitbouwen, inventarise-

ren en exploiteren van de historische archieven met betrekking tot de vroegere NMVB en de vroegere stadstrambedrijven van Antwerpen en Gent. Ook worden alle documenten en voorwerpen verzameld die nuttig kunnen zijn voor het maken van studies over het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer in Vlaanderen. Het museum beschikt hiervoor over een bibliotheekruimte, en de documenten van deze bibliotheek zullen in de toekomst na afspraak kunnen worden geraadpleegd. Zoals elke trammuseumorganisatie heeft het VLATAM een aantal actieve leden, die zich op vrijwillige basis inzetten voor de concrete werking van het museum, zoals het poetsen van de rijtuigen, het onthaal en de rondleiding in het museum, enz. Deze mensen zorgen er voor dat het museum "Groenenhoek" toegankelijk is van 15 april tot en met 15 oktober, op zaterdagen, zondagen en wettelijke feestdagen, telkens van 14 tot 18 uur. Op afspraak zijn er ook het ganse jaar groepsbezoeken mogelijk.

Kinderen tot en met 12 jaar hebben gratis toegang wanneer zij vergezeld zijn;

anderen betalen een toegangsprijs van 100 BEF. Senioren vanaf 60 jaar betalen 50 BEF, alsook groepen bestaande uit minimum 15 betalende personen. Voor deze groepen zijn gidsen beschikbaar.

In het museum treft men ook een winkeltje, waar men prentkaarten, boeken, tijdschriften, enz. over het openbaar vervoer kan kopen.

Rijden met de museumtrams en -bussen kan voorlopig slechts ter gelegenheid van bepaalde evenementen, maar een regelmatige uitbating van een museumlijndienst behoort zeker tot de mogelijkheden; door een ritje met een oude Antwerpse stadstram naar het eindpunt Eksterlaar of door de Cogels-Osylei met haar mooie herenhuizen, zou een bezoek aan het VLATAM dit rijke vervoersverleden echt kunnen herleven!

Carlos Van den Ostende

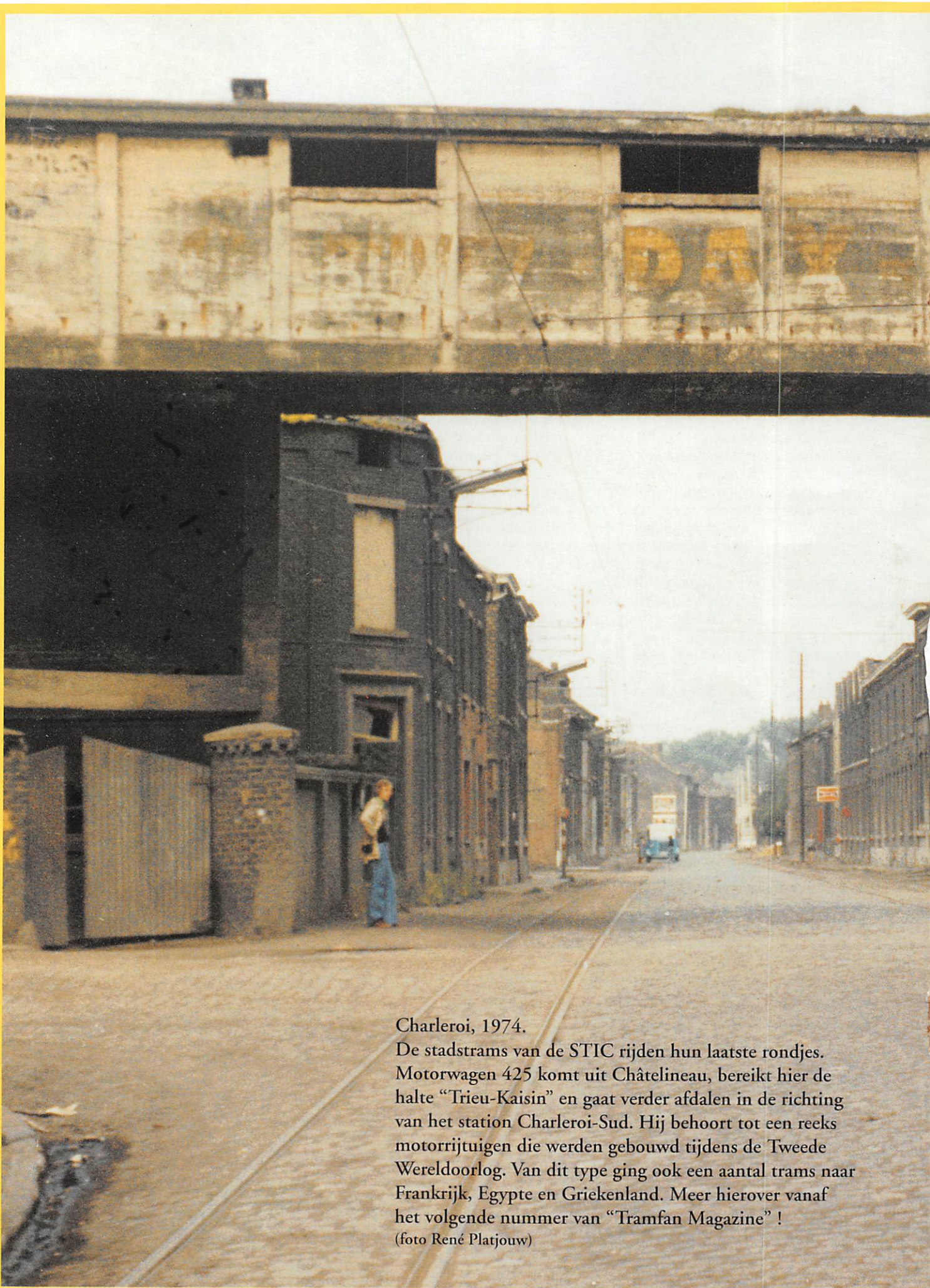
(met dank aan de heer Eric Keutgens, museumcoördinator en ondervoorzitter van het VLATAM, voor zijn sympathieke medewerking bij het tot stand komen van dit artikel.)



VLATAM - Lijst Trammaterieel Reizigers, tentoongesteld in het museum "Groenenhoek" (23 wagens)

Stadstram Antwerpen		Stadstram Gent	
181	1904 (T.A.)	216	1908 (Métallurg.)
200	1900 (Franco-Belge)	Buurttram Provincie Antwerpen (NMVB):	
305	1903 (Métallurg.)	Tractiematerieel (*):	
484	1913 (CGTA)	1000	1915 (J.J. Gilain)
550	1929 (Energie)	9714	1929 (Seneffe)
2000	1960 (BN-Brugge)	9785	1929 (Le Roeulx)
4408 (ex-408)	1904 (CGTA)	10298	1920 (Baume / Marpent)
5351 (ex-351)	1903 (Métall.)	ART 40	1934 (NMVB)
6451 (ex-451)	1905 (CGTA)	Getrokken materieel	
7386 (ex-386)	1908 (CGTA)	A 1209	1907 (Tyberchamps)
8826 (ex-4430)	1906 (CGTA)	19580	1954 (NMVB-Merksem)
8827 (ex-4433)	1906 (CGTA)		
Bijwagens:			
601	1922 (Raghenò)		
919	1905 (Franco-Belge)		
1660	1925 (Raghenò)		

(* Hierbij worden ook de stoomloc, de elektrische tractor en de Dieseltractor opgenomen, daar deze ook ingezet werden voor het trekken van reizigersmaterieel.



Charleroi, 1974.

De stadstrams van de STIC rijden hun laatste rondjes. Motorwagen 425 komt uit Châtelineau, bereikt hier de halte "Trieu-Kaisin" en gaat verder afdalen in de richting van het station Charleroi-Sud. Hij behoort tot een reeks motorrijtuigen die werden gebouwd tijdens de Tweede Wereldoorlog. Van dit type ging ook een aantal trams naar Frankrijk, Egypte en Griekenland. Meer hierover vanaf het volgende nummer van "Tramfan Magazine" !
(foto René Platjouw)

Nostalgie



Charleroi, 1974.
De stadstrams van de STIC rijden hun laatste rondjes.
Motorwagen 425 komt uit Châtelineau, bereikt hier de halte "Trieu-Kaisin" en gaat verder afdalen in de richting van het station Charleroi-Sud. Hij behoort tot een reeks motorrijtuigen die werden gebouwd tijdens de Tweede Wereldoorlog. Van dit type ging ook een aantal trams naar Frankrijk, Egypte en Griekenland. Meer hierover vanaf het volgende nummer van "Tramfan Magazine"!
(foto René Platjouw)

Nostalgie





Kusttram

“De Lijn” bestelde 21 nieuwe tussenbakken bij Bombardier; volgend jaar volgt de laatste bestelling van 11 stuks. Samen met de 16 BN-wagens, die reeds zo’n lagevloermiddendeel kregen in de periode 1993-96, zal vanaf 2003 al het materieel van de kust dubbelgeleed zijn: 48 éénrichtingswagens (de 6020 bestaat niet meer) en tweerichtingswagen 6102, waarvan het middendeel (uit 1981) slechts aan één zijde deuren heeft!

Boven. Nieuwpoort, Monument voor Koning Albert. April 2001. (foto DECO)

Midden. Bont gekleurd: één van de vele nieuwe reclametrans voor dit zomerseizoen. Oostende, 28 april 2001. (foto Gérard Dufrasne)

Beneden. Op enkele plaatsen kregen de bovenleidingsmasten opnieuw het mooi in de zon glinsterende “zeegroen”! Middelkerke, 2 april 2001. (foto Carlos Van den Ostende)



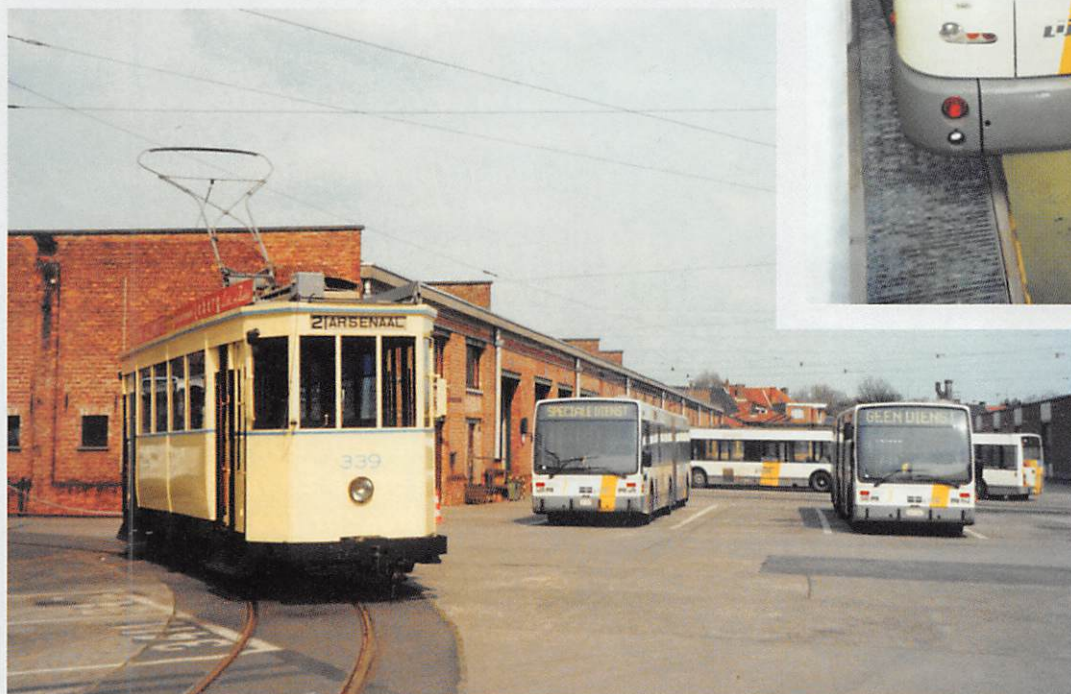
Gent

Ter gelegenheid van de Open Bedrijvendag kon de stelplaats van Gentbrugge nog een keer door het grote publiek bezocht worden. Interessant hierbij was de nieuwe werkplaats voor de Siemens trams (foto rechts).

Ook museumtram 339, die al een hele tijd niet meer op het net is verschenen, werd toch op een ereplaats tentoongesteld.

Gentbrugge, 21 april 2001.

(foto's Vincent Milissen)



Beneden.

De 6202 en 6216 die werden gerenoveerd bij de firma BREC te Lot (in opdracht van ADtranz) zijn samen met de twee andere tot nog toe gemoderniseerde wagens (6214 en 6219) meestal te zien op de lijnen 21 en 22. Daar BREC één jaar nodig had om de 6202 en 6216 te renoveren, werd beslist om de overige 18 te renoveren PCC's door het Duitse Mittenwalde Gerätebau te laten behandelen. Zo vertrokken de 6210 en de 6220 in februari en maart naar Duitsland. Eindpunt Zwijnaardebrug,

2 juni 2001.

(foto Carlos Van den Ostende)



A 327

Een museumwagen met een rijke geschiedenis is de A 327 van de Noord-Zuid Hollandsche Tramweg Maatschappij. De wagen vertegenwoordigt een serie van dertig stadswagens van de NZH, die ooit dienst deden in Leiden en Haarlem op de stadslijnen aldaar. Zij kwamen in dienst bij de elektrificatie van de NZH-tramlijnen en bleven actief bijna tot het einde van het tramtijdperk bij de NZH in 1961. De overgebleven museumwagen A 327 heeft zijn hele leven al zoveel gezworven, dat we in dit artikel zijn levensloop en die van de gehele serie zo nauwkeurig mogelijk beschrijven, waarbij het belangrijke werk van de Tramweg Stichting ook eens wat nader belicht wordt.

In april en mei 1996 was de A327 te gast in het Nederlands Openluchtmuseum. Bij de bezoekers oogste de wagen niets dan bewondering. Hier spiegelt hij zich als een mooie Adonis in het water achter de Zaanse Buurt. (foto René Platjouw)



Rechts zijn we getuige van de geboorte van een A300 in de fabriekshal van Beijnes te Haarlem. (verz. Peter Kalse)

De Leidse en Haarlemse stadswagens

De stadslijn in Leiden was in juli 1911 de eerste geëlektrificeerde tramlijn van de Noord Zuid Hollandsche Tramweg Maatschappij. De lijn voerde van de Hooge Rijn-dijk via de Leidse binnenstad naar het station. Vermeldenswaard is dat de NZH-normaalspoorlijnen werden geëlektrificeerd met 1200 Volt bovenleidings-spanning.

Door de fabrikant Van Zypen & Charlier uit Keulen werden acht tweeassers met motoren van 30 PK gebouwd: de C1 - C8. Vijftien personen konden een zitplaats vinden, terwijl er staruimte was voor nog eens 33 passagiers. De wagens waren zeer luxe ingericht en hadden fraaie gordijntjes voor als de zon al te fel scheen. Aanvankelijk waren er geen balkondeuren. Slechts een hekje kon worden neergelaten.

Waarom was deze serie genummerd in de 'C'-klasse...? Wel, de 'A' was gereserveerd voor de motorwagens van de in diezelfde dagen gebouwde tramlijn tussen Leiden en Katwijk, terwijl de 'B' voor de bijwagens van die lijn bedoeld was. De 'C' was toegekend aan de wagens van de stadsdiensten.

Op 10 mei 1913 werd ook in Haarlem een normaalsporige elektrische stadslijn in dienst genomen tussen Schoten, via het station en de binnenstad naar Den Hout. Deze elektrificatie verliep zeer moeizaam, niet zozeer vanwege technische problemen als wel door het vele dwarsliggen van de gemeente Haarlem, die telkens weer iets nieuws wist te bedenken, waaraan de NZH moest voldoen. Dit gesteggel van de gemeente Haarlem was er onder meer de oorzaak van, dat de NZH haar remise in de naburige gemeente Schoten bouwde aan het Soendaplein en niet in de gemeente Haarlem.

Het was te begrijpen, dat door de directie van de NZH een zelfde soort tramwagens werd besteld, deze keer echter bij de firma Beijnes uit Haarlem zelf. De vijftien wagens van deze serie kregen de nummers C13 - C27. Door alle tegenwerking van Haarlem moesten de nieuwe trams aanvankelijk korte tijd in de remises te Leiden en Rijnsburg en zelfs bij de ZHESM (Zuid Hollandse Elektrische Spoorweg Maatschappij) worden ondergebracht, omdat de sporen naar de remise Soendaplein nog niet gereed waren.

De tussenliggende nummers C9 - C12 werden in 1914 geschilderd op vier vrijwel identieke bij Allan in Rotterdam gebouwde wagens, bedoeld voor de versterking van de stadsdienst van Leiden. Toen deze werden afgeleverd, keerden de C26 en C27 van Leiden terug naar Haarlem. Zij hadden zolang de diensten aldaar versterkt. Hun terugkeer was ook nodig, want tussen juni 1914 en januari 1917 werd een tweede stadslijn van het Verwulft naar Overveen aangelegd en in etappes geopend. De lange bouwtijd van dit nog geen 3 kilometer lange lijntje kan verklaard wor-



Een haarscherpe Beijens-fabrieksfoto van wagen C 18. Duidelijk zichtbaar is, dat de wagens oorspronkelijk geen deuren hadden en slechts één koplamp. Let op de fraaie afwerking met gordijntjes in het interieur. De hoofdkleur was crème. De biezen waren vermoedelijk in donkerder geel. Vergelijk de truck eens met die op een foto van latere datum, dan valt op dat de afwerking later verbeterd is.

(verz. Jur Deijls)

den door de al eerder genoemde tegenwerkingen van de gemeente, maar ook door de toen heersende oorlogsomstandigheden en materialenschaarste.

In 1918 werden alle tramwagens van de NZH in een nieuw nummerschema ondergebracht, waarbij de letter 'A' werd toegekend aan de motorwagens en de letter 'B' aan alle bijwagens. Zo werden de stadswagens van de 'C'-serie omgenummerd in A301 - A327. Een jaar later, in 1919, le-

verde Beijnes nog eens drie wagens van hetzelfde type voor de Haarlemse stadslijnen, zodat de serie uiteindelijk tot A330 liep.

Beijnes leverde in 1918 acht achter de A300'en passende bijwagens, de B301 - B308, waarover meer in een komend nummer van "Tramfan Magazine". Overigens valt nog te vermelden, dat de Haarlemse wagens al heel vroeg bijwagens te trekken kregen. In Leiden hebben de A300'en daarentegen bijna altijd "los" gereden.

Drukte bij de opening van de tramlijn naar Den Hout in 1913. Met enige moeite banen de beide met groene guirlandes versierde wagens zich een weg door de menigte. Let op het eveneens van slingers voorziene ex-stoomtramrijtuigje, dat bij de voorste wagen is aangehaakt. (verz. Jur Deijls)





Van 10 mei 1913 tot 7 juli 1917 was de Haarlemmerhout het zuidelijke eindpunt van de eerste normaal-sporige stadslijn te Haarlem. Het bordje 'Haarlem' links in beeld op de kaart maakt overduidelijk, dat hier de gemeentegrens was. We zien ook het einde der twee kopsoren en achter de tram is het overloopwissel zichtbaar. Een degelijk wachthuisje zorgt voor een beschutte plek tegen regen of andere neerslag, van vogels afkomstig, als er net even geen tram is. De foto is waarschijnlijk in de eerste exploitatie-zomer van 1913 genomen, getuige de bewonderende blikken, die men op de tram werpt. De dame rechts op de voorgrond draait zelfs haar hoofd nog eens om. Of lonkt ze soms naar de conducteur bij de tramwagen...?

(verz. René Platjouw)

Tussen de series motorwagens onderling waren er kleine verschillen, aangezien elke fabrikant wel een eigen inbreng had op de oorspronkelijke tekening. De eerste acht wagens zijn herkenbaar aan andere loopplanken op het dak en een brede sierlijst onder de ramen. De balkons van deze serie hadden afgesloten bovenlichtraampjes van 'margrietjesglas', bij de overige wagens konden ze van boven scharnieren en van onderen openklappen. De klapraampjes in het passagierscompartiment daarentegen konden juist stekend in de rijrichting worden opengezet. De wagens C13 - C27 en A328 - A330 hadden een afschuining van de bufferbalken. Later in Leiden zijn de meeste afschuiningen weer verdwenen.

Bij de laatste drie wagens vielen vooral de reeds in de fabriek aangebrachte dubbele

koplampen op, een vereiste voor interlokale tramlijnen. Alle overige wagens van de serie werden eveneens hiermee uitgerust, omdat door verlengingen van de stadslijnen, bijvoorbeeld van Den Hout naar Heemstede (op 5 juli 1917) en van het station van Leiden naar Oegstgeest (op 6 januari 1919), deze lijnen een interlokaal karakter hadden gekregen.

Na een proefneming met schuifdeuren bij wagen A313 en de bij aflevering reeds ingebouwde schuifdeuren bij de A328 - A330, werden vanaf omstreeks 1920 bij alle wagens beter functionerende klapdeurtjes aangebracht. Het middelste bestuurdersraam stond oorspronkelijk vlak, maar werd later in een iets schuine stand geplaatst, teneinde lichtreflecties te voorkomen.

De stroomafname geschiedde met een sleepbeugel, die aan de eindpunten kon

omzwikken. Uit foto's blijkt, dat de Leidse beugels iets smaller van opbouw waren dan de Haarlemse.

Op het dak stond ook aan beide zijden een vijfkantige richtingstrommel waarin metalen bestemmingsplaten geplaatst konden worden. Foto's van de eerste serie tonen een nog onbeschermde trommel, maar later werden alle trommels van een beschermende halfronde kap voorzien. De richtingstrommels zijn alleen gebruikt op de A300'en en de A100'en, die eveneens in 1911 geleverd werden voor dienst op de lijnen van Leiden naar Katwijk en Noordwijk.

In Leiden stonden in de loop der jaren onder andere de volgende bestemmingen in de trommels: STATION - NOORDWIJK - RIJNDIJK - KATWIJK - LEIDEN - TRAM (in groene letters) - OEGstGEest. Opvallend bij de laatste tekst waren de in kleine

Beneden. Wat een sfeerplaatje van de A306 omstreeks 1924 in de Breestraat te Leiden. De wagen heeft inmiddels dubbele koplampen, maar nog steeds de crèmekleur. Men kan nog veilig over straat lopen, zonder omver gereden te worden. Gezien de dracht van de dames is het een warme dag. Er stapt net iemand in op het achterbalkon rechts. Aan de linkerkant doet de fietser zeer gevaarlijk; het ziet ernaar uit dat hij zich door de tram wil laten voorttrekken. (verz. Jur Deijls)





Hier draait wagen A318 vanaf de Gedempte Oude Gracht linksaf de straat luisterend naar de naam 'Raaks' in. De tram rijdt in de richting van Overveen en het is ongeveer 1925. Het in 1922 door architect J. Crouwel gebouwde Hoofdstaatskantoor van Haarlem is nog maar net in gebruik genomen. De tramlijn naar Overveen kreeg in 1929 het lijncijfer 5 en werd in 1933 opgeheven. (verz. René Platjouw)

letters aangebrachte 'st', hetgeen volgens overleveringen gedaan was vanwege ruimtegebrek. Ook kon een rood vlak getoond worden. Frapant is een prentkaart die een proefrit van motorwagen C1 in 1911 te Leiden toont, waarbij de bestemming "HAARLEM" wordt getoond.

In Haarlem waren het onder andere: SCHOTEN - HAARLEM - DEN HOUT - HEEMSTEDEN - HAARLEM N - BLOEMENDAAL - OVERVEEN - VERWULFT (niet allemaal tegelijk in een vijfhoekige trommel). Ook in de tekst "BLOEMENDAAL" was een bijzonderheid. De 'BL' en de 'D' waren wat groter uitgevoerd en 'oemen' stond daardoor als het ware iets kleiner in de 'L' geschreven.

In Haarlem kregen de lijnen van Schoten naar Heemstede en van het Verwulft naar Overveen in 1929 ook nog een klein lijncijferbordje boven het voorraam, met respectievelijk het cijfer 1 en 5.

De oorspronkelijke geel/crème kleur moest na 1924 plaats maken voor de bekende grijs/blauwe NZH-kleuren. Jarenlang reden de robuuste A300'en zonder noemenswaardige problemen hun ritjes in Leiden en Haarlem. Na de elektrificatie van de tramlijn via de 'bollenstreek' van Haarlem naar Leiden in 1932 werden de Haarlemse 300'en ook wel eens ingezet op versterkingsdiensten tot aan Hillegom. Zeer incidenteel maakte een wagen een uitstapje elders op het NZH-net. Zo reed bij de inzegening van het huwelijk van ZKH Prinses Juliana op 7 januari 1937 te Den

Haag de A327 met bijwagen B307 enkele versterkingsdiensten vanuit Haarlem naar het Malieveld in Den Haag. De A319 trok op 19 april 1944 met rails beladen lorries via HTM-sporen van Scheveningen naar Wassenaar en Leiden, omdat de eigen NZH-rails gedeeltelijk waren opgebroken op last van de bezetter.

Pas tussen 1947 en 1952 werden de bij Van Zypen & Charlier en de bij Allan geconstrueerde wagens afgevoerd, evenals de laatste drie door Beijnes gebouwde A328 - A 330. De overblijvende A313 - A327 hadden omstreeks 1935 namelijk sterkere motoren van 53 PK gekregen, bij welke aanpassing deze wagens ook werden voorzien van pantografen en een zwaardere afwerking van de truck. Na opheffing van de stadsdiensten in Haarlem op 31 oktober 1948 werden deze sterkere A300'en naar het Leidse net overgebracht. De B300'en verhuisden niet mee. Aangezien vanaf 1957 richtingaanwijzers bij het wegverkeer verplicht werden, moesten in hun laatste jaren de stadswagens nog hiervan worden voorzien. Van de A324 werd één van de balkons bij een aanrijding in oktober 1959 totaal verwoest en als eerste van de overgebleven wagens werd deze wagen afgevoerd. Degelijk en betrouwbaar als ze waren, hield rest van de stadswagens het zonder mankementen uit tot de opheffing van de stadsdienst in de 'sleutelstad' op 7 oktober 1960. Nog in datzelfde jaar werden bijna alle wagens gesloopt.

Motorwagen A327

Als een van de weinige NZH trams ont kwam de A327 aan de slopershamer. In 1960 werd het rijtuig A327 door de NZH directie geschonken aan de NVBS, de Nederlandse Vereniging Voor Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen. Deze bracht de wagen een jaar later op 7 december 1961 onder in een oude NS-loods te Hoorn in afwachting van beter tijden. Aangezien de loods ook door de NS zelf nog af en toe werd benut, kwam de A327 's winters ook wel eens buiten te staan, hetgeen uiteindelijk resulteerde in veel roestvorming en rotting in de wagen. De motoren waren door de NZH uit de truck gehaald en het was de vraag of de tram ooit nog wel zou rijden.

De NVBS beijverde zich om historisch belangrijke wagens uit verschillende steden te behouden voor het nageslacht. Het redden en bewaren van materieel werd op 11 augustus 1965 overgedragen aan de die dag opgerichte Tramweg Stichting, die de A327 op 20 mei 1968 veilig onder dak wist te brengen in de remise Delfshaven van de RET (Rotterdamse Elektrische Tram), samen met andere museumwagens van de TS.

Door de "NZH-werkgroep-Delfshaven" van de Tramweg Stichting werd de A327 in de jaren 1968 tot 1981 grondig gerestaureerd. De wagen werd geheel onttakeld en weer opgebouwd. Van het bakframe werden de balkonbalken vervangen, nieuwe bedrading werd getrokken en nieuwe beplating werd aangebracht.



Een zomerse 'actiefoto' uit eind jaren vijftig toont ons de A317 op de Turfmarkt vlak voordat hij het Rapenburg oprijdt. Op de achtergrond staat de molen "de Valk", en die staat er heden nog. Een Budapestse tramstel berijdt de Blauwpoortsbrug. Via een "S"-bocht loopt het spoor verder in de straat midden in beeld aan de overkant van het Galgewater. De stadstram en de lange interlokale stellen van Leiden naar Den Haag zijn helaas sedert 1961 verleden tijd. Let even op de groenteman, die met zijn gemotoriseerde bakfiets heel wat houten kistjes weet te vervoeren. Omaatje heeft zich warm gekleed met een hoedje op en houdt zich stevig vast aan de haltepaal, terwijl de jeugdige personen ernaast luchtig gekleed gaan. De automobiel is in opkomst en achter de stadstram zien we een fraaie Volvo 'kattenrug' een stoet auto's aanvoeren. (verz. Jur Deijls)



Hier wordt de A 324 in de lus achter de remise Leiden omvergetrokken om daarna in kleine stukjes te worden gehakt. Het koperwerk is zo te zien al uit de wagen verwijderd. De koplampen zijn eraf en de ventilatieraampjes hangen wijd open, dus de koperen handgrepen van deze raampjes zitten er niet meer in. De foto dateert van eind 1959. (Hans van Engelen)



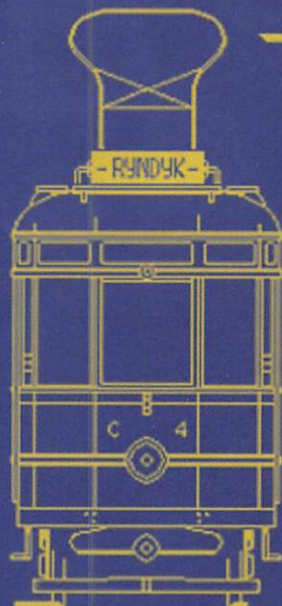
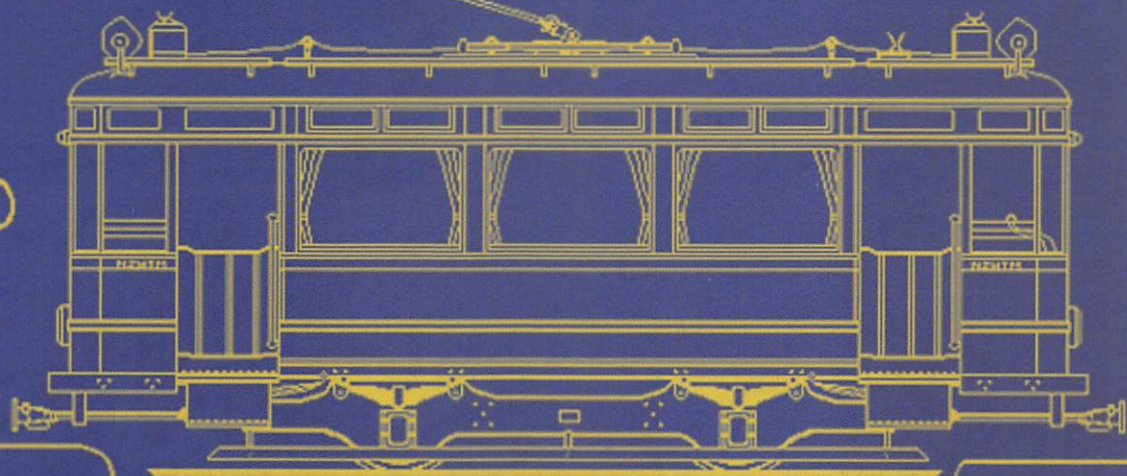
Op 10 oktober 1960 fotografeerde Jur Deijls in Leiden deze rij stadswagens, die terzijde stond te wachten op de slopershamers.

Door het ontbreken van motoren en praktische onmogelijkheid de bestaande assen van andere motoren te voorzien, werd door velen gedacht aan de A327 als een statisch museumobject, maar de werkgroep was vastbesloten er weer mee te rijden. Er moesten vooral technische concessies gedaan worden om hem weer rijvaardig te krijgen. Zoals in het begin al geschreven, waren de wagens oorspronkelijk ingericht voor 1200 Volt gelijkstroom, hetgeen op de overgebleven tramnetten in Nederland niet meer wordt toegepast.

De RET bood uiteindelijk een oplossing. In de truck werden RET assen en 600 V motoren gehangen, waarbij de vierkante aspotten het veld moesten ruimen voor ronde. De oude sleepingschakelkasten werden vervangen door Rotterdamse schakelkasten en op het dak werden nieuwe aangepaste weerstandsrekken geplaatst. Door deze ombouw ging de elektrische rem voortaan als bedrijfsrem dienen. In de NZH tijd was de handrem de bedrijfsrem en mocht alleen in noodgevalen elektrisch worden geremd, hetgeen in 1960 toch een anachronisme was in tramtechniek. Door het doen van deze vooral technologische concessies kon de A327 op 6 mei 1981 zijn eerste proefrit doen. Na goedkeuring voor het RET-net werden verschillende ritten in de Maasstad gereden. Het zal eenieder duidelijk zijn, dat aan de RET grote dank verschuldigd is voor de door haar verleende hulp bij de restauratie.

Nadat in 1981 ter gelegenheid van het 100-jarig bestaan van de NZH reeds enige ritten in Den Haag waren gemaakt, bracht de TS op 20 juli '83 de A327 definitief over naar de Residentie, alwaar het rijtuig verbleef in het TS-depot te Scheveningen en

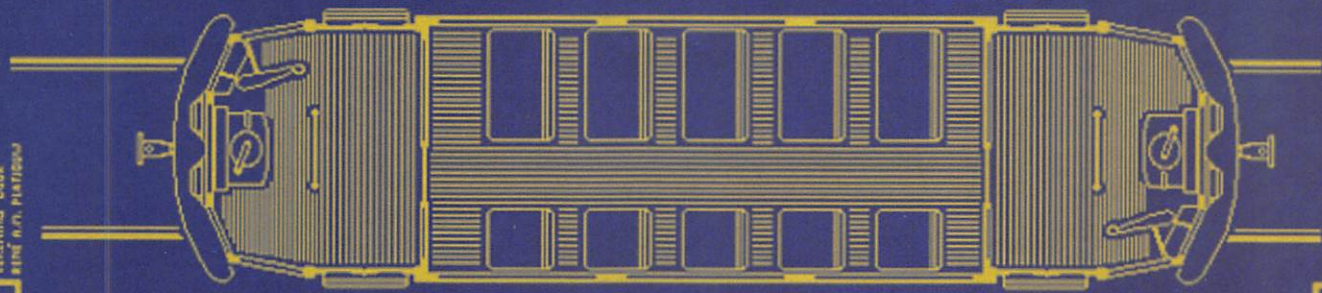
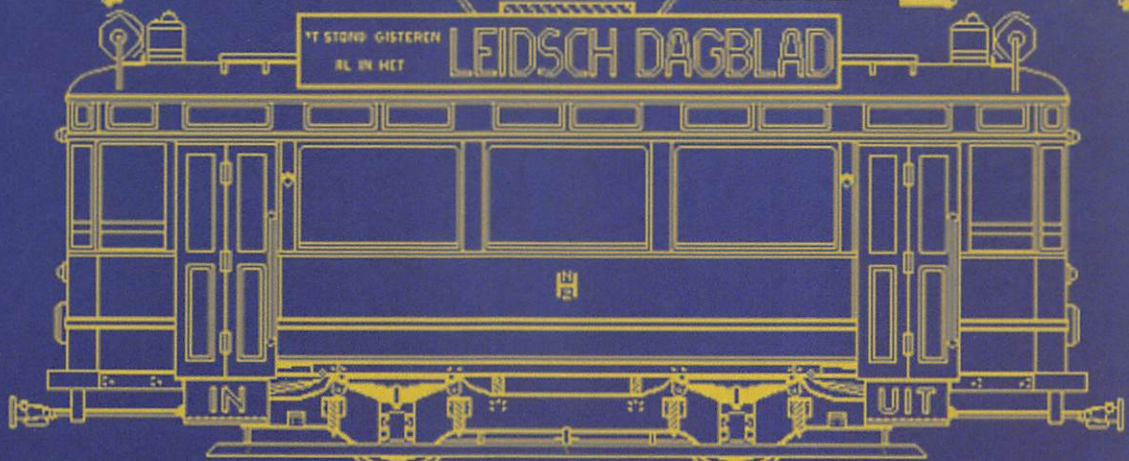
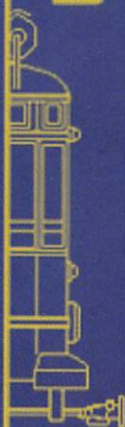
1200 VOLT



- STATION -
- BEG²¹ GEE²¹ -
- NOORDWIJK -
- KATWIJK -
- LEIDEN -



- DEN-HOUT -
- SCHOTEN -
- SOENDAPLEN -
- HAARLEM-N -
- BLOEMENDARE -
- OOVERVEEN -
- VERWULFT -
- HAARLEM -

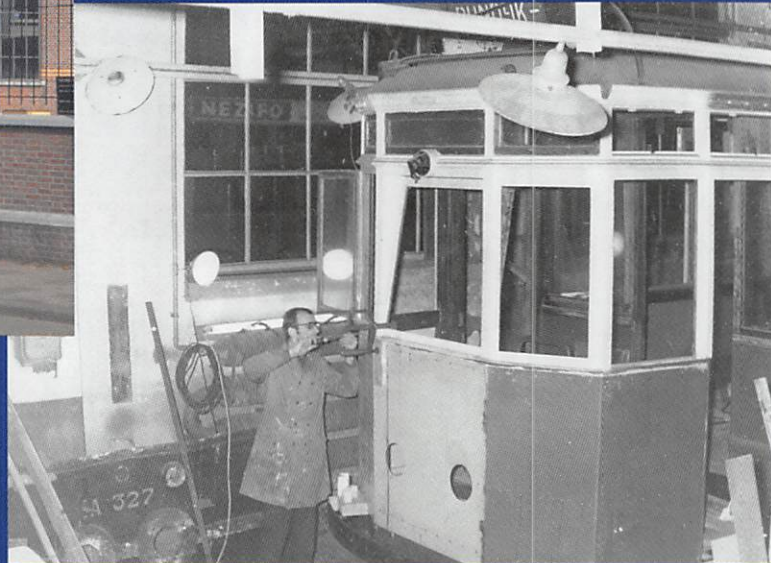


TEKENING DOOR
SINE N.O. PLATONOV





In maart 1970 wordt de nieuwe beplating weer nauwkeuring
aangebracht tijdens de restauratie in de RET-remise Delfshaven.
Links tegen de muur staat het oude balkonscherm.
(foto Tramweg Stichting)



Boven. Tijdens de open Monumentendagen in september rijdt de A327 meestal een eigen route dwars door de Hofstad. Hier draait de tram juist door de toegangspoort van de remise Frans Halsstraat langs de Parallelweg. (foto René Platjouw)

Beneden. Het opstelspoor op de Korte Voorhout is met een sporen-driehoek aan de HTM-spooren verbonden. Tijdens de Monumentendagen in september is dit meestal het begin- en eindpunt van een rit met het stel A327 + B37. Hier ziet U de grote toeloop in 1999. (Foto René Platjouw)

in de museumremise Frans Halsstraat. Momenteel staat het NZH-materieel onder dak op HTM-spooren in de remise Scheveningen, waar een TS-depot gevestigd is.

Enkele malen per jaar is het mogelijk er in de Hofstad een rondrit mee te maken. Tijdens "Open Monumentendagen" rijdt de A327 vaak een route van Den Haag naar Scheveningen, terwijl de museumtrams van het Haags Tram Museum hun eigen rondjes draaien vanuit de remise Frans Halsstraat.

Aangezien de vraag om mee te rijden steeds zeer groot is, werd besloten om een Amsterdamse grootbordesserbijwagen van de serie 701 - 880 uit 1914/21 aan te passen voor dienst achter de A327. Van deze grote serie beschikt de TS over meerdere rijtuigen.

In het verleden reden in Haarlem al Amsterdamse bijwagens achter de A300'en, maar van een kleiner type, de B31 - B36, die in 1940 op reeds 28 jarige leeftijd van de Gemeente Tram Amsterdam werden overgenomen, waar ze de nummers 662 - 667 droegen. Toevallig is één van die wagens de B32, ex-GTA 663, ook bewaard, momenteel echter nog in een armoedige te restaureren staat. Bij de NZH kregen ze de bijnaam "Amsterdammertjes".

De grootbordesser 766 (gebouwd door Werkspoor in 1916) werd in december 1983 overgebracht naar het TS-depot in Scheveningen (opgeheven eind 1992) en kreeg als nieuw nummer 'B37', volgend op de hierboven genoemde serie Amsterdamse bijwagens. Gedurende zijn meta-

morfose tussen 1983 en 1988 werd de wagen voorzien van NZH-uiteerlijkheden: onder meer donkerdere blauwe en grijze kleuren met fraaie gouden biezen, een donkerder soort vernis voor het houtwerk, het verwijderen van de jaloezieën bij de bovenraampjes en een bredere bufferbalk.

De A327 werd in 1987 ook naar Scheveningen overgebracht om daar te worden voorzien van vooral elektrische aanpassingen voor het trekken van de bijwagens. Bij deze revisie/ombouw werd ook de zo gewaardeerde rattan bekleding aangebracht. Aanvankelijk waren de banken

bekleed geworden met groen leder. Het ontstane tramstel A327 + B37 werd in 1989 voor het eerst ingezet en oogste alom lof. Het stel is een geliefde bekendheid bij menig tramliefhebber.

In 1981, 1991 en 1995 kwam deze fraaie blauwe tram ook naar Amsterdam. Er werden hier dan wel geen rondritten voor het gewone publiek mee gereden, maar de wagen reed wel kriskras door de stad tijdens de tramoptochten ter gelegenheid van de 50- en 60-jarige NVBS-jubilea in '81 en '91. NVBS'ers konden bij deze gelegenheden weer even in een NZH tram

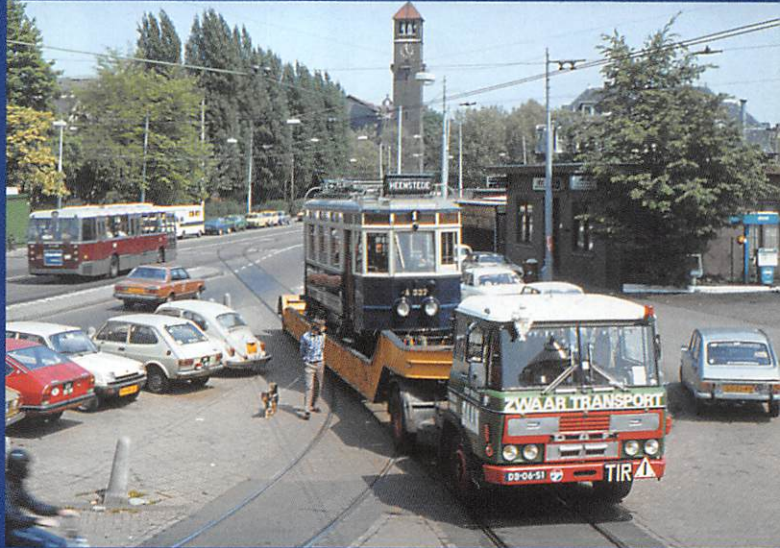


In 1981 bestond de NVBS 50 jaar: hiervoor werd een grote tramparade gehouden tussen het Hoofddorpplein en het eindpunt van lijn 2 in Slotervaart. Ook een rondrit van al het materieel, waaronder museumwagens uit andere steden, dwars door de stad stond op het programma. De A327 wordt afgeleverd bij de remise Havenstraat. (foto René Platjouw)

Tijdens "Tram '81" waren er pendelritten tussen het Hoofddorpplein en Slotervaart. Hier kruisen de Amsterdamse blauwe wagen 467 en de A327 elkaar op de Plesmanlaan. (foto René Platjouw)

Vijftien jaar museumtramlijn te Amsterdam: de A327 kruist op 5 augustus 1990 de Weense motorwagen 2614, terwijl een tram uit Graz op het punt staat de wisselplaats aan de Kalfjeslaan op te rijden. (Jur Deijis)

De Admiraal de Ruyterweg te Amsterdam ontstond dankzij een voorloper van de NZH, de ESM (Elektrische Spoorweg Maatschappij) die in 1904 een tramlijn opende tussen Amsterdam en Haarlem. De smalsporige NZH-trams verdwenen er in 1957. Momenteel rijdt GVB-tramlijn 12 via deze straat, maar in 1991 was het weer even mogelijk om tijdens de manifestatie "Tram '91" (60 jaar NVBS) in een NZH-tram op 'gewijde' rails te rijden. De A327 had inmiddels bijwagen B37 te trekken. Deze ex-Amsterdammer voelde zich thuis. (foto René Platjouw)



in Amsterdam rijden, hetgeen vooral in 1991 op de Admiraal de Ruyterweg een speciaal gevoel gaf. Tussen 1903 en 1957 reden hier immers NZH-trams op de drukste tramlijn van Europa, de lijn Amsterdam - Haarlem - Zandvoort.

In 1981 reed de A327 nog los, tien jaar later trok hij de B37. Een ander werktein voor het tramstel was in 1990, 1991 en 2000 op de museumlijn tussen het Haarlemmermeerstation en Amstelveen. Het eerste jaar bestond deze lijn vijftien jaar, het laatste was het 25-jarig jubileum. In 1991 kwam de A327 na de manifestatie "Tram '91" van de NVBS nog korte tijd op de museumsporen, de wagen was toch in de buurt. Menigeen liet zich toen even terugvoeren naar de interlokale tramtijd van de NZH, zacht achterover geleund in de rattan klappbanken van de A327 tijdens een ritje langs het Amsterdamse Bos. Eerder dat jaar was de A327 in juli en augustus even terug in Haarlem, waar dat jaar het 750-jarig bestaan van de stad werd gevierd. Bij het hoofdkantoor van de NZH aan de Leidsevaart vertegenwoordigde de wagen samen met de gerestaureerde Budapestse B412 (Ganz-Mavag uit 1924) en de nog van de ENET (Eerste Nederlandse Elektrische Tram) stammende A37 (Beijnes uit 1899) het zo roemruchte tramtijperk van de NZH in het in 1986 geopende bedrijfsmuseum.

Op 2 april 1996 arriveerde de A327 op een trailer in het Nederlands Openluchtmuseum te Arnhem. Toen in de avonden van 4 april 1996 de elektrische tramlijn in het Nederlands Openluchtmuseum in dienst werd genomen, vormde de A327 met zijn bijwagen B37 de feestelijke openingstram met meester Pieter Van Vollenhove aan boord, op korte afstand gevolgd door de even feestelijk versierde Haagse 274, een wagen die een verhaal op zich waard is. Op de wegwijding bij de Grote Weide had een stel boeren met fakkels zich verzameld om het die eerste tram met een blokkade moeilijk te maken. Iets wat tegenwoordig "in" is, maar wat ten tijde van menige tramlijn-opening omstreeks de vorige eeuwwisseling juist andersom was. Toen juist verwelkomde men de tram.

Een deel van het seizoen 1996 deed de A327 als losse motorwagen in bruikleen van de TS dienst in het Openluchtmuseum. De bijwagen was namelijk kort na het eerste weekend tijdens een lege rit naar de remise ontspoord en beschadigd geraakt. In de eigen werkplaats van het trambedrijf in het Openluchtmuseum werd de B37 overigens weer geheel hersteld alvorens beide wagens na een drietal maanden dagelijks dienst weer terugkeerden naar hun "standplaats" in Den Haag. Bij een nachtelijke stalling in de HTM-remise Zichtenburg tijdens de verhuizing van de NZH-werkgroep van remise de Frans Halsstraat naar een nieuwe werkplaats in de HTM-remise Scheveningen werd in de A327 ingebroken, waarbij een tweetal kostbare van geslepen glas voorziene koperen plafonniers werden ontvreemd. Ze zijn nooit meer boven water gekomen.



Links. Op 9 november 1986 staan de NZH-stadswagen A327 en de Budapest B412 naast elkaar in het in dat jaar geopende Bedrijfsmuseum aan de Leidsevaart te Haarlem. (foto Jur Deijs)

Midden. Een plaatje van het fraaie interieur met de rattan bankjes mocht niet ontbreken! (foto René Platjouw)

Beneden. De scène met een Ford vrachtwagentje van het Openluchtmuseum voert ons in mei 1996 even terug naar de jaren '30. (foto René Platjouw)

Op 3 oktober 1997 zagen de Leidenaars voor slechts enkele uren tijdens een optocht door de binnenstad weer een blauwe tram rijden, zij het dan op een dieplader. Het was bijna op de dag af 37 jaar daarvoor, dat deze vroegere stadswagen er te zien was. Uit het toegestroomde publiek waren kreten te horen als: "Blauwe, kom terug" en "Leiden wil een tram" en de wagen oogste eenieder bewondering. In 1999 stelde de TS na alle ritten in en buiten Den Haag een uitgebreid onderzoek in naar de technische staat van de A327. Er werd besloten om de truck onder de wagen uit te halen en de motoren te reviseren. Bovendien werden de wielbanden afgedraaid, zodat ze weer aan het geldende profiel zouden voldoen. Kreeg de A327 in de eerste maanden van 1999 van de 'Stichting Service- en Adviesbureau Industrieel Erfgoed Nederland' al een A-status erkenning, halverwege dat jaar werd van het Mondriaan Fonds een behoudsubsidie ontvangen voor de A327. De wagen werd inmiddels ook met een A-status ingeschreven in het Register Railgebonden Historische Objecten.

De HTM stelt sinds enkele jaren een keuring verplicht voor al het museummaterieel dat in Den Haag op straat verschijnt. Deze keuring wordt gedaan door HTM-keurmeesters in de centrale werkplaats aan de Lijsterbesstraat en is vergelijkbaar met de jaarlijkse keuring bij auto's. Zodoende is de HTM én de TS verzekerd van het rijden met veilige trams. Als U de "blauwe tram" ooit ziet rijden of er een ritje mee kunt maken, bedenk dan ook eens dankzij welke grote inspanningen van vele vrijwilligers dit mogelijk is geworden.

A300'en in model

Van de NZH A300'en bestaat een fraai modelletje op H0-schaal. Het werd in het begin van de jaren zeventig op de markt gebracht door Fairfield Models Europe. Deze firma leverde trammodellen, de meeste van messing, in een beperkte op-



lage. Het NZH-stadswagentje was alleen als witmetalen bouwpakket te verkrijgen en kostte toen 175,- gulden. Het is inmiddels een veel duurder collectors-item.

René Platjouw

Met dank aan :
Peter Kalse, Jur Deijs

Bronvermelding

- diverse nummers "Op oude Rails" van de Tramweg Stichting
- diverse nummers "Op de Rails" van de NVBS
- "Tussen Spaarnestad en Residentie", door J.C. de Wilde
- "NZH Railatlas", door D. van der Spek
- "Tussen Strand en Waterland", door L.J.P. Albers
- "De Blauwe Tram 1924-1961", door L.J.P. Albers
- "De geschiedenis van de Blauwe Tram", door J.F. Smit
- "Voorlopers van de Blauwe Tram", door J. van Helden, J. de Graaf en J.C. de Wilde



Nieuwsgroepen

een nieuw fenomeen in onze hobby

Het internet, e-mail, web sites, ze zijn al bijna niet meer weg te denken uit onze samenleving. Dit artikel wil de aandacht vestigen op het verschijnsel van de Newsgroups, dat zich sinds ruim een jaar in ons hobbywereldje manifesteert.

Met Newsgroups, oftewel Nieuwsgroepen, verstaan we de faciliteiten die door grote internet providers worden gegeven om op een geautomatiseerde manier berichten te verspreiden als een soort elektronische krant. Ze moeten niet worden verward met de al langer bestaande "Notice boards" of "prikborden" en de "Communities" of "Clubs".

Nieuwsgroepen in de vorm die binnen onze hobby toepassing heeft gevonden zijn een faciliteit van Yahoo!. Er zullen zonder twijfel ook andere bestaan, maar die heeft de schrijver nog niet ontdekt.

Wie van deze faciliteiten gebruik wil maken meldt zich aan met een nickname (bijnaam of schuilnaam), een daarbij behorend password (wachtwoord) en een geldig e-mail adres. Daarna ligt de wereld open. Op de dag dat dit artikeltje ontstaat bestaan 845.441 Yahoo! nieuwsgroepen over de meest uiteenlopende onderwerpen. Door het ingeven van trefwoorden is het mogelijk te zoeken naar groepen die interessant zijn. Wie besluit om zich bij een bepaalde groep aan te sluiten meldt zich aan, wat soms tot een goedkeuringsprocedure leidt, maar meestal een formaliteit is.

Hoe werkt zoiets nu in de praktijk. Stel, een deelnemer heeft een vraag. Hij stuurt hiervoor een e-mail naar de nieuwsgroep of hij logt in bij de nieuwsgroep en maakt gebruik van de functie "Post". Alle deelnemers ontvangen vrijwel onmiddellijk deze e-mail en kunnen er eventueel op reageren, ofwel rechtstreeks naar de vragensteller, ofwel naar de nieuwsgroep, waardoor iedereen dit antwoord kan lezen. Op deze wijze ontstaan boeiende discussies. Wie niet ondergesneeuwd wil raken kan er voor kiezen om dagelijks een bundel van alle berichten te krijgen — een elektronische krant — of daar zelfs vanaf te zien. Het is mogelijk, en gemakkelijk, om bij de nieuwsgroep aan te loggen en zelf alle "nieuwe post" te openen, voor zover het onderwerp hem interesseert.

De Nieuwsgroepen hebben ook een prikbord waarop gescande foto's, enz. kunnen worden geplaatst die voor iedereen te bekijken zijn. Vaak is het mogelijk de ledenlijst met e-mail adressen te raadplegen.

De persoon die een Nieuwsgroep sticht is automatisch Owner(eigenaar) en Moderator. Hij kan mede-moderatoren benoemen. Deze houden toezicht op een goed verloop van de discussies. Niet ter zake doende of "ontspoorde" discussies worden door hen beëindigd, personen die de fatsoensnormen overschrijden kunnen worden geschorst of uitgesloten.

Op het gebied van onze hobby is er wel het een en ander te vinden bij Yahoo!, Amsterdam, Rotterdam en Den Haag zijn vertegenwoordigd (GVBA.ret.,Haagsetram), voor de Nederlandse Spoorwegen is er OVL. Ook zijn er Duitse, Oostenrijkse, Franse en Britse groepen. Ze zijn te vinden onder <http://groups.yahoo.com>.

België is helaas slecht vertegenwoordigd. Uw auteur heeft onlangs een nog prille NMVB/SNCV/VVM De Lijn/SRWT TEC groep opgericht (Buurtspoorweg), maar de stadstrams schitteren nog door afwezigheid. Lezer, ga eens kijken wat er zoal te vinden is en sluit je ergens bij aan, het is de moeite zeker waard.

Dirk Eveleens Maarse
dwem@bart.nl

Frankrijk : het mekka van de modernste stadstram !

1 Orléans, tiende Franse tramstad



Sinds in 1985 de eerste moderne tram in Frankrijk op de sporen kwam - bij de creatie van het nieuwe trambedrijf te Nantes -, bleef dit land verbazing opwekken : nieuwe tramnetten schieten er als paddestoelen uit de grond, en de manier waarop deze worden aangelegd (voornamelijk hun schitterende integratie in een - veelal historische - stedelijke omgeving) en het rollend materieel wordt vormgegeven, is nog steeds zonder meer toonaangevend.

De tram als "elitevoertuig"

Het jaar 2000 betekende zowel een nieuwe mijlpaal als een bewuste doorzetting van de reeds ingeslagen weg. De Franse firma Alstom ontwikkelde het nieuwe tramtype Citadis dat in dienst kwam bij de drie nieuwe trambedrijven die dat jaar werden opgestart, Montpellier, Orléans en Lyon. Deze Citadis wordt zowat de tegenspeler van de Duitse Combino : beide hebben een duidelijk herkenbaar imago en beginnen op verschillende plaatsen in Europa op te duiken. Een aantal bestellingen komen zelfs van verder : in het Australische Melbourne bijvoorbeeld werd het tramnet recent opgesplitst en aan twee concessionarissen toegelikt; de ene bestelde Combino's, de andere hield liever van de Citadis... De tramnetten die de voorbije 15 jaar in Frankrijk onstonden, en dat zijn - naast Nantes - Grenoble (1987), Parijs (1992), Rouen (1994) en Straatsburg (1994) kenden, op Rouen na, allen een behoorlijke uitbreiding. In 2000 kreeg Nantes nog een derde lijn en een nieuwe generatie trammaterieel (het type Incentro van de firma

Adtranz) en ook in Straatsburg opende men dat jaar een tweede lijn en breidde men het wagenpark uit.

Het is duidelijk dat de tram in Frankrijk een heel concept betekent, waarachter een weldeordachte filosofie schuilgaat. Een tramlijn of -net geeft een ruggengraat aan de stad, waardoor de vervoersstromen voor iedereen overzichtelijker worden. Als basisprincipe geldt het hoge percentage aan eigen bedding : hierdoor wordt de tram een soort elitevoertuig, dat zich rustig door voetgangerszones kan begeven,

Boven.

Het stationsplein te Orléans, met op de achtergrond de torens van de kathedraal.

Een gewaagde lijnvoering : na de halte "Gares" volgt een bocht van 180 graden en meteen daarna terug een bocht van 90 graden, waarna de trams het historische hart van de stad binnengerijden.

(foto Carlos Van den Ostende)



maar daarbuiten ook hoge snelheden kan ontwikkelen. In het hart van de stad krijgt de tram een prominente plaats, opvallend en toch niet storend. Een tram heeft immers geen zware infrastructuur nodig; rails en bovenleiding kunnen op een esthetisch verantwoorde manier worden aangelegd, waarbij deze discrete aanwezigheid door zijn lineaire vorm toch de nodige aandacht trekt. Bij de aanleg van een nieuw tramnet in Frankrijk zien we steeds vaker het fenomeen dat de doorkruiste binnenstad volledig wordt geheroriënteerd op de tramlijn(en). Het gebied waar de tram door heen rijdt, wordt altijd grotendeels afgesloten voor het overige gemotoriseerde verkeer. Dit geeft het "nieuwe vervoermiddel tram" alle kansen, en bezorgt de stad een aangename, broodnodige ademruimte. De drie nieuwe Franse tramnetten (en ook

het in Tramfan Magazine nr. 2 besproken TVR-project te Nancy) ontstonden allen vanuit deze moderne visie op stads-mobiliteit. Het is dan ook boeiend om eens te gaan kijken hoe men dat in deze drie steden heeft gerealiseerd. We beginnen in het noorden, te Orléans, en zakken in de volgende twee afleveringen verder af naar het zuiden!

De tram en de republiek

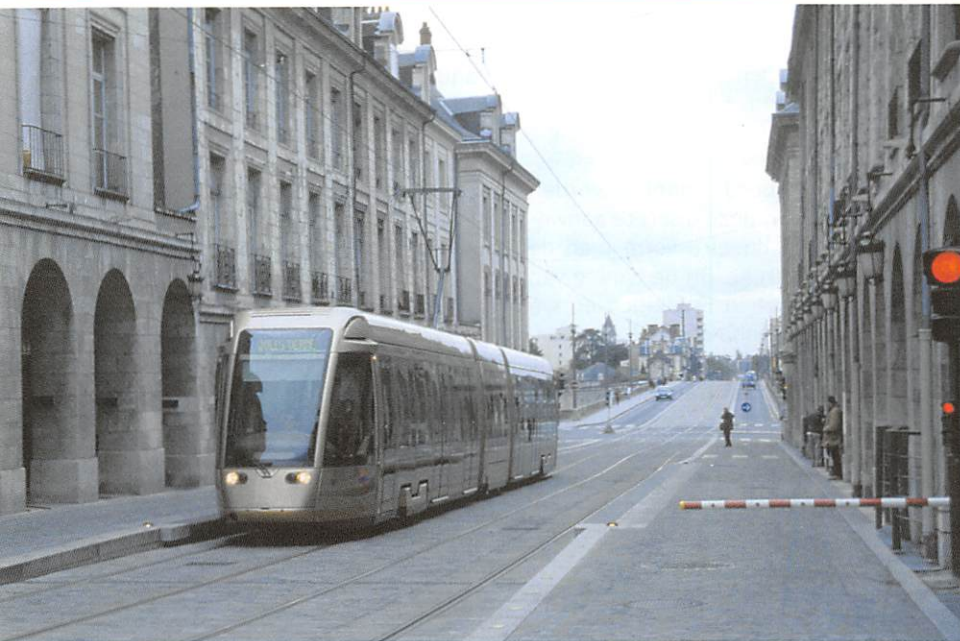
Orléans is een middelgrote stad, op zo'n 150 km ten zuiden van Parijs. De 20 deelgemeenten die samen de agglomeratie vormen, tellen 265.000 inwoners. Bij het genieten van het panorama vanop de brug over de brede Loire, voel je je echt in hartje Frankrijk: de zandbanken en de met slechts een paar bomen begroeide eilandjes in de rivier, de statige brug, de strakke, classicistische gebouwen die de

Op 10 km van het centrum bevindt zich het stadsdeel "La Source", met een grote universiteitscampus. In het midden van deze wijk worden de auto's omgeleid en werd het pleintje volledig in functie van tram heraanlegd.

Stuurpost van de Orléanse Citadis 301: naast het scherm van de storingmelder, zien we ook de beeldschermpjes die de buitenspiegels vervangen. (foto's Carlos Van den Ostende)



tijd van de revolutie oproepen, en daarboven, de middeleeuwse kathedraal die boven dit alles uit torent. Het is een oude stad, met hier en daar nog houten vakwerkhuisen; een moderne tramlijn hier doorheen leiden, lijkt op het eerste gezicht niet zo evident, ook al reden er tot 1938 normaalsporige tweeaassertjes. In februari 1990 gaf het stadsbestuur opdracht tot de uitvoering van studies voor de herinvoering van de tram, en in november 1995 besloot men tot de aanleg van de eerste lijn. Eerst diende men nog de "Déclaration d'Utilité Publique" te verkrijgen, een typische werkwijze in de Franse republiek! Aan deze "Déclaration" hangt een aardige subsidie vast van het nationaal ministerie, dat het project dan ook nauwkeurig onderzoekt en mogelijk bezwaren uit. Orléans kreeg twee bezwaren en had een jaar nodig om ze te bekampen. Enerzijds vond het ministerie dat de tram niet paste op de historische brug en dat er maar een nieuwe brug



Boven.
Aan de halte "Royale Châtelet" rijdt het plaatselijke verkeer over de tramperrons, maar wordt bij de aankomst van een tram tegengehouden.

Hieronder.
Interieur van de Citadistram ; onderaan merkt men nog een stukje van het verhoogde vloergedeelte.
(foto's Carlos Van den Ostende)



moest gebouwd worden (met oude stenen!) voor de tramlijn; anderzijds loopt de tramlijn in het zuiden kilometers door onbewoond gebied, temidden van boomgaarden, wat natuurlijk wel mooie, buurtspoorwegachtige plaatjes oplevert voor de tramliefhebber, maar slechts een zeer klein gehalte aan "Utilité Publique" bevat... De stad kreeg echter toch zijn tram op de oude brug (het meest logische en trouwens prima geslaagd), terwijl de boomgaarden in het zuiden zijn gedoemd om te plaats te ruimen voor woningbouw. Eens een tramlijn is uitgeroepen tot "Utilité Publique" gaat het in Frankrijk meestal snel; in Orléans ging het nog sneller. De "Déclaration" kwam er op 28 juli 1998 en drie dagen later reeds werd de bestelling voor 22 Citadis-wagens geplaatst bij Alstom. Een maand later startten de werken voor de aanleg ! Een goede organisatie en samenwerking vanuit een eensgezind enthousiasme zorgde ervoor dat de lijn slechts met een paar weken vertraging (in twee jaar tijd in plaats van de voorziene drie) door Eerste Minister Jospin, aan boord van motorwagen 50, op 20 november 2000 plechtig kon worden geopend.

Een traject dat niet verveelt

De Orléanse tramlijn 1 dwarsde de stad van noord naar zuid, en doorkruist slechts drie van de twintig deelgemeenten. Op de lange lengte van 18 km, waarvan 8 km met gazonbedding, treffen we slechts 24 haltes. Vijftien haltes geven aansluiting met het busnet, en zes werden uitgerust met een P+R-parking.

De lijn passeert 65 kruispunten, waar de trams absolute voorrang hebben; hierdoor bedraagt de reistijd van het ene eindpunt naar het andere slechts 46 minuten. Vanaf het eindpunt Jules Verne, in de gemeente Fleury-les-Aubrais, loopt de lijn door een voorstedelijk gebied, met hier

en daar hoogbouw. Voorbij het station van Orléans dringen de trams het centrum binnen. Enkele minuten later wordt de Loire overgestoken en komt men in de zuidelijke buitenwijken, waar de resterende tweederden van de lijn doorheen lopen. Hier zijn de afstanden tussen de haltes vaak zeer groot, daar de bebouwing dikwijls nog geheel ontbreekt. De Citadistrans rijden hier tussen nog enkele overgebleven boerderijen en hun boomgaarden. Helemaal in het zuiden, in de gemeente Olivet, bevindt zich de universiteitscampus met 17.000 studenten, en even voor de eindhalte, aan het grote ziekenhuis van "La Source", bevindt zich de stel- en werkplaats. De stelplaats is in openlucht, telt acht sporen en kan 24 motorwagens stallen; de overdekte werkplaats heeft 6 sporen en werd berekend voor het onderhoud van 50 trams-tellen. De studies voor een 16 km lange tweede, oostwest-lijn werden inderdaad reeds aangevat.

In totaal kostte de aanleg van deze eerste lijn 1,8 miljard FF, waarvan slechts 232 miljoen FF voor het rollend materieel.

De Citadis 301 : een aangename verschijning

Een nieuw trambedrijf is pas echt geslaagd wanneer een goed geïntegreerde lijn wordt bereid door aantrekkelijke en efficiënte rijtuigen. De moderne stadstram moet dus per definitie over een lage, vlot toegankelijke vloer beschikken en mag zeker geen lompe uitstraling hebben (maak even de vergelijking met de recente trams in de Britse stad Manchester). De elegante Citadis 301 is dan ook een schot in de roos: zijn elegantie is uitnodigend en dwingt respect af; deze tram wordt als een aangenaam element in de stad ervaren. Tussen haakjes kan nog vermeld worden dat de wagenbak werd getekend door de Kortrijkse designer Philippe Neerman,



Rechts.
Orléans La Source,
met op de achter-
grond de remise en
werkplaats.

Beneden.
Nu nog boomgaar-
den, binnenkort
bebouwd met
woonblokken...

(foto's Carlos Van den Ostende,
17 april 2001)



die destijds ook deze van Grenoble en Straatsburg ontwierp.

De nautheid van sommige straten in het oude centrum noopte de exploitant tot de aanschaf van rijtuigen met een wagenbreedte van 2,32 m. De Citadis werd modulair ontworpen, zodat verschillende breedtes en lengtes zonder bijkomende kosten kunnen. In Orléans is er met een lengte van 28,8 m. plaats voor 174 reizigers, waarvan 44 zittend. Het grootste gedeelte (75 %) van de Citadis 301 heeft een lage vloer op een hoogte van 350 mm boven het spoor, terwijl de vloerhoogte aan de uiteinden (waar de gemotoriseerde draaistellen zich bevinden) op 600 mm ligt. Binnen plaatste men ter hoogte van de middenbak een deur, die tijdens de avonduren een deel van de tram voor het publiek afsluit. Net zoals in Den Haag wordt hiermee gepoogd vandalisme en criminaliteit in te dijken.

De 22 wagens kregen een sobere en tegelijk chique schildering: het is een soort

gemetaliseerde champagnekleur, die men in Orléans "Sable de Loire" is gaan noemen. De nummering loopt van 39 tot 60 en sluit aan bij deze van de tweeassers die hier tot 1938 dienst deden.

De eerste Citadis kwam in Orléans aan op 16 maart 2000. Zes dagen later volgde reeds de eerste proefrit vanaf de stelplaats tot de 2,5 km verder gelegen halte "Cheques Postaux".

Twintig motorwagens gingen de naam krijgen van een gemeente uit de agglomeratie van Orléans, terwijl de voorlaatste de naam kreeg van de gehele agglomeratie en de laatste van de wijk "La Source", waar de stel- en werkplaats is gelegen. Op 24 maart vond een eerste "doopplechtigheid" plaats: motorwagen 39 kreeg de naam "Combleux", de kleinste deelgemeente van Orléans. Dat de tram vol ongeduld werd verwacht blijkt uit het feit dat er nog eens twee ceremonies plaatsvonden voor de opening van de lijn: op 27 juni en op 18 september werden

respectievelijk de wagens 40-44 en 45-48 "gedoopt", waarbij op de eerste datum de plaatselijke prominenten een eerste officiële rit reden en op 18 september de stel- en werkplaats plechtig werd ingewijd! Nieuw voor Frankrijk is dat de trams in deze werkplaats onderhouden worden door de fabrikant (voor een termijn van 30 jaar) en niet door het personeel van het trambedrijf. Dit zou de bedrijfszekerheid van het materieel ten goede moeten komen.

Een geslaagde indienststelling

Wegens de instabiliteit van de zanderige ondergrond op een deel van het traject door de gemeente Olivet, kon het grootste deel van de afgewerkte lijn nog niet bereikt worden en bracht men begin augustus de motorwagens 41, 42 en 43 over naar het noordelijke eindpunt Jules Verne, om van daaruit te kunnen gaan proefrijden. Pas begin oktober raakte de gehele lijn klaar. Zestig bestuurders werden opgeleid tegen de openingsdatum, nog eens veertig volgden achteraf.

Na de officiële opening op maandag 20 november, begonnen de trams voor het publiek te rijden vanaf 24 november. De eerste drie dagen was er gratis vervoer op het hele net.

Op maandag 27 november begon dan de normale dienst, de eerste week met een frequentie van 15 minuten, de tweede week om de 12 minuten en vanaf 26 december (dag waarop het hele net werd herstructureerd) om de 10 minuten. De eerste weken werd er slechts gereden tussen 7 en 19 uur, maar vanaf januari startte een normale dienstregeling (van 5.30 u. tot 0.30 u.). Wanneer eind januari alle wagens waren geleverd, kon men overgaan tot een frequentie van 6 minuten tijdens de spitsuren.

Carlos Van den Ostende

Bronnen:

- Tram 2000, maandblad
- La Vie du Rail, weekblad





Het Belgische Buurtramnet ... van A tot Z

Deel 3 : Aarsele - Kortrijk - Wervik / Menen

Cuerne — Tramstatie - Dorp.



(verz. Paul De Backer)

In deze aflevering komen twee buurtramlijnen uit het Kortrijkse aan bod :

- * Aarsele -- Wakken -- Kortrijk
- * Kortrijk -- Moorsele -- Geluwe -- Wervik / Menen

Beide lijnen werden nooit geëlektrificeerd, behalve het korte stukje vanuit Geluwe naar Menen en het gedeelte Kortrijk-Bissegem van de directe lijn Kortrijk-Menen die in 1933 ontstond. Het traject Geluwe-Menen behoorde van dan af tot de lijn Moeskroen-Menen.

Boven. De stoomtram van de lijn Aarsele-Kortrijk te Kuerne.
(verz. Paul De Backer)

Station	Kortrijk (Stationsplein)	Cuerne (Dorp en Dorp)	Cuerne (Station)	Muliste	Bavicheve	Oyghem (F. West)	Oyghem (Stad)	Oyghem (Markt)	Wielonne (Station en Dorp)	Vijve St. Baete	Wakken (Oude Markt)	Wakken (Plaats-Station)	Monteghem (Markt)	Monteghem (Station)	Aarsele (Stationsplein)
1	0,00														
2	0,10														
3	0,20														
4	0,30														
5	0,40														
6	0,50														
7	0,60														
8	0,70														
9	0,80														
10	0,90														
11	1,00														
12	1,10														
13	1,20														
14	1,30														
15	1,40														
16	1,50														
17	1,60														

Enkel bijjet. 2^{de} Klasse. Heele Plaats. II 00500

Geschiedkundig profiel van de lijn:

1892	8 december	opening Ledegem - Geluwe - Menen
1893	13 februari	opening Kortrijk - Moorsele - Ledegem
	13 februari	opening Geluwe - Wervik
1900	1 mei	opening Wakken - Kortrijk
1906	14 mei	opening Aarsele - Wakken
1932	2 oktober	elektrificatie Geluwe - Menen
1933	16 april	elektrificatie Kortrijk - Bissegem (deel van de directe lijn naar Menen)
1942	16 december	sluiting Geluwe - Wervik
1949	16 september	sluiting Geluwe - Moorsele
1954	22 mei	sluiting Geluwe - Menen
1955	13 januari	sluiting Aarsele - Kortrijk
	21 mei	sluiting Kortrijk - Moorsele (goederenvervoer tot 29 augustus 1955)

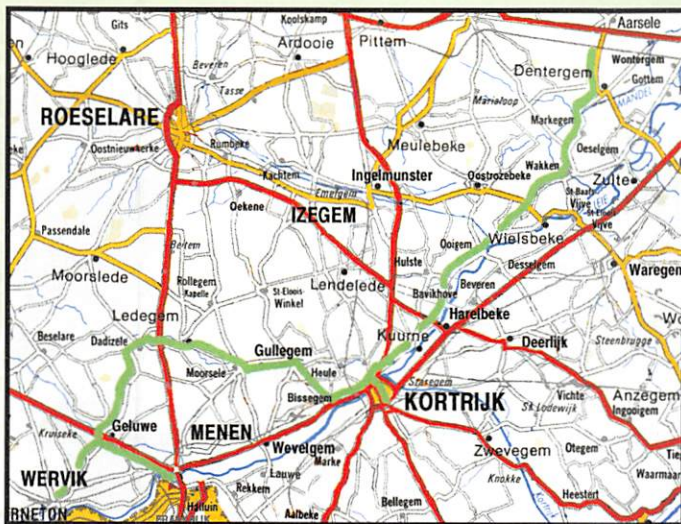
ZIJN LAATSTE RIT



De tramlijn Kortrijk—Aarsele werd vervangen door een autobusdienst. Voor zijn laatste rit werd het tramrijtuig door het personeel van buurtspoorwegen versierd. De bestuurder en begeleider, samen met de laatste reizigers

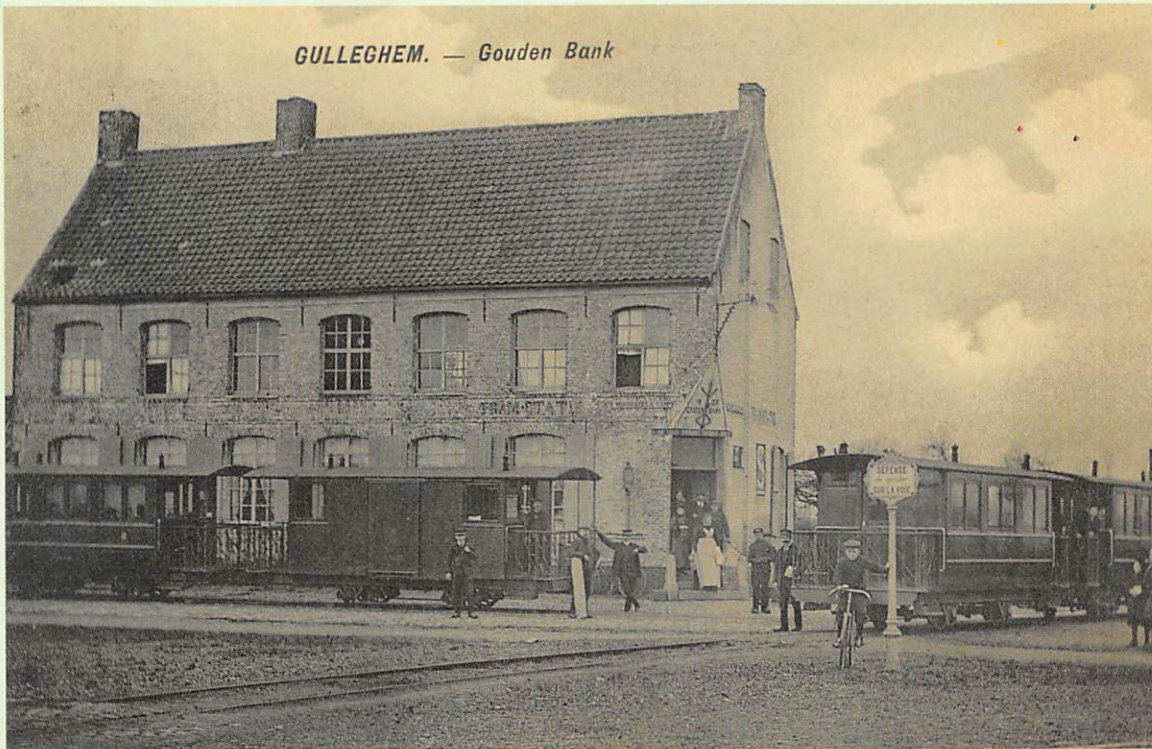


De trams naar Aarsele en Menen/Wervik vertrokken aan het station van Kortrijk en doorkruisten de stad via de Vismarkt. In 1933 werd een tweede route door het centrum aangelegd (via de Grote Markt), waardoor een soort stadslus ontstond die in één enkele richting werd bereiden. Op deze prentkaart uit de jaren '30 komt een spoorauto aan op de Grote Markt en gaat zo meteen doorrijden naar het platteland. (verz. Paul De Backer)



Te Bissegem, op de steenweg naar Menen, rijdt op 11 april 1955 een spoorauto van de lijn naar Moorsele. Het traject vanaf Moorsele naar Geluwe en Wervik was reeds enkele jaren opgeheven. Enkele spoorauto's in het Kortrijkse waren uitgerust met een pantograaf, voor het contacteren (via de bovenleiding) van de seinen op enkelsporige, elektrische trajecten. (foto G. Desbarax, verz. Paul De Backer)





De lijn van Kortrijk naar Wervik/Menen verliet in Bissegem de hoofdweg en leidde via Heule naar Gullegem, waar de lijn Izegem-Wevelgem werd gekruist. De prentkaart toont trams van beide lijnen. (verz. Paul De Backer)



Gullegem-Dorp, 11 mei 1955. Een spoorauto met de typische pantograaf houdt even halt. Hier had de pantograaf geen enkele functie; hij werd slechts gebruikt op de elektrische baanvakken tussen het station van Kortrijk en Bissegem, voor het bedienen van de seincontacten in de bovenleiding. Alleen in Kortrijk koos men voor deze oplossing; op andere plaatsen met een gemengd elektrisch- en dieselverkeer diende het personeel van de spoorauto's de seinen manueel met de driehoeksleutel te bedienen. De spoorauto's van de lijn Tongeren-Maaseik waren uitgerust met een soort "antenne", waarmee contacten aan speciaal hiervoor geplaatste palen konden worden bediend.

(foto Maurits van Witsem, verz. Paul De Backer)



Boven. Moorsele, 11 mei 1955, tien dagen voor de opheffing van de reizigerstrams op deze lijn. Sinds 1949 was dit het normale eindpunt van de lijn. Naar Dadizele, Geluwe en Wervik reed al een bus.
(foto Maurits van Witsem, verz. Paul De Backer)



Midden. Geluwe, stelplaats. Vanuit dit dorp gingen trams in vier richtingen: naar Ieper, Kortrijk, Wervik en Menen.
(verz. Paul De Backer)

Beneden. Tussen Geluwe en Menen reden tot 1954 elektrische trams, komende uit Moeskroen als lijn "MM".
(foto Carlier, verz. Paul De Backer)





Een NMVB-miniatuurparel



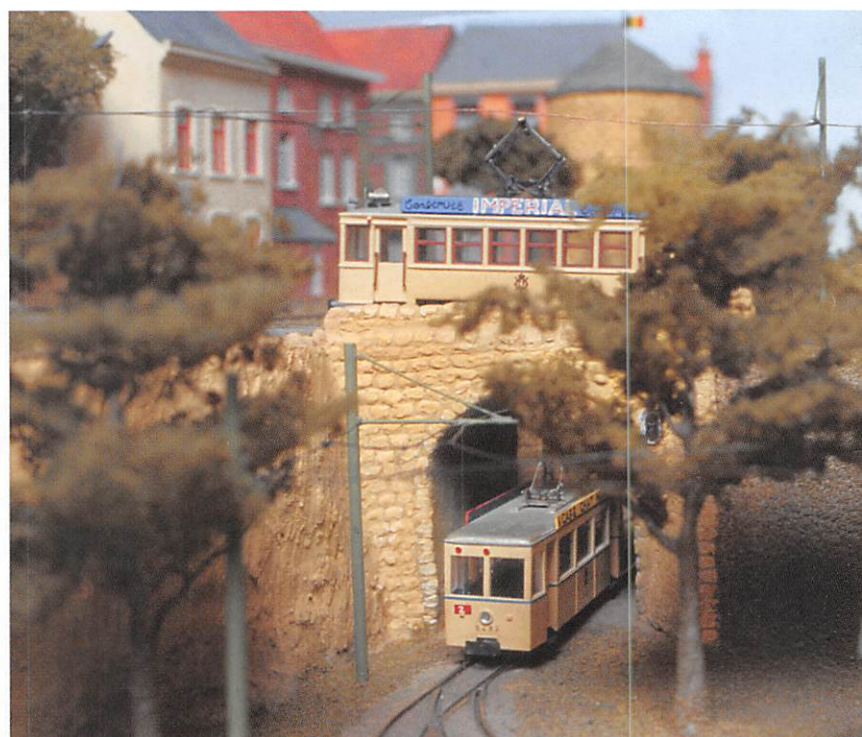
Boven.
Vogelperspectief op de NMVB-modelbaan van Don Sibley. Er werd geen bepaalde site nagebouwd, maar er werd gestreefd om zoveel mogelijk typische buurtspoorwegelementen weer te geven.

Midden.
Op een aparte module bevindt zich een karakteristieke buurttramsituatie: Type-S-motorwagen 9785 rijdt op een eigen baan die tussen de huizen door een straat dwarst.

Hiernaast.
Tegen de achtergrond van een Waals stadje rijdt tweeasser 9834 het brugje over waar juist de Oostendse stadswagen 9482 onderdoor komt; voor deze laatste is dit wel een niet-alledaags decor !

Het Belgische buurttramnet van de vroegere Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (NMVB) blijft tot de verbeelding spreken. De manier waarop bij dit trambedrijf de lijnen waren aangelegd, met een haast perfecte integratie in het landschap, door de velden en dorpen slingerend, gaf bij menig liefhebber aanleiding tot een soort "ah-ah-erlebnis" ! Eens kennis gemaakt met dit tramnet, kwam men zijn verwondering haast niet meer te boven.

Helaas, het mocht niet langer meer duren. Op een paar flauwe restanten na (een sporadisch hoorgeschal van een BN-wagen door de duinen aan de Kust en de enkelsporige doortocht van de lijnen 88 en 89 te Anderlues) én de spoorautobelevissen in de Ardennen en museumlijnactiviteiten rond Thuin, kan men helemaal geen rijdende buurttram meer meemaken.



Deze fascinerende tramwereld leent zich echter uitermate om te worden weergegeven in miniatuur. Verschillende modelbouwers lieten zich inspireren door de NMVB, en we hopen u af en toe iets van hen te mogen voorstellen. Als eerste kozen we een klassieker in het genre : de beroemde "Vicinal"-trambaan van de Brit Don Sibley.

Don Sibley kwam sinds het midden van de jaren '60 regelmatig naar België: sinds zijn eerste kennismaking met de Buurtspoorwegen kon hij hier niet meer weg blijven! Hij bezocht alles wat nog overbleef van het eens zo uitgestrekte NMVB-net, in het Antwerpse, het Brusselse en natuurlijk in Henegouwen. Zozeer ging hij van dit land houden, dat hij er 25 jaar later kwam wonen! Zover was het nog niet gekomen, toen hij ter gelegenheid van het 100-jarig bestaan van de NMVB in 1985 besloot een miniatuurbaan van dit bedrijf te bouwen. Het werd een meesterwerkje, dat op zijn compacte oppervlakte (60 bij 120 cm) zowat alle aspecten van de Belgische buurttram in zich verenigt. De trammetjes dwarsen een veld met koeien, passeren een tramstationnetje met stelplaats, vervolgen hun weg op de zijberm van een straat, duiken onder een bruggetje en denderen tenslotte door de smalle straatjes van een typisch dorpje, waar ze elkaar op het wijkspoor kunnen kruisen.



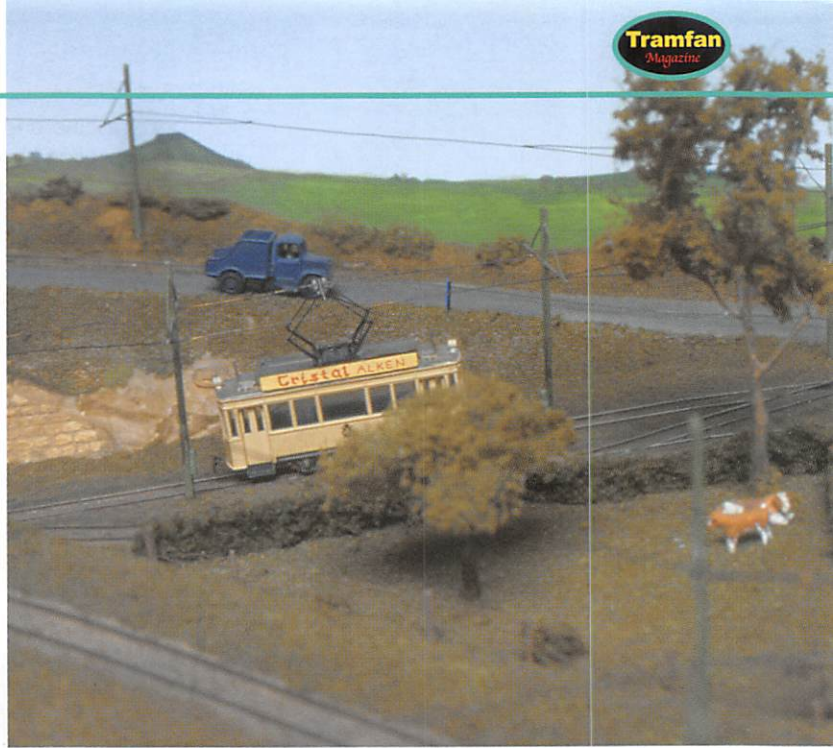
Boven.

De Luikse tweeasser 10112 gaat zo dadelijk vertrekken uit een NMVB-tramstationnetje. Eerst contacteert de ontvanger bij de seinkast op de voorgrond de lichtseinen.

Beneden.

De tweede module heeft ook een leuk cafeetje, tegenover de wijkplaats waar Standaard-motorwagen 10308 en Type-S 9785 elkaar kunnen kruisen.

Deze miniwereld bevindt zich in een koffer met uitklapbare poten en afneembaar deksel. Op die manier kan de modelbaan makkelijk getransporteerd worden, want Don deelt zijn werk graag met anderen en neemt vaak deel aan manifestaties en tentoonstellingen. De toegepaste schaal van 1/100 is dan ook perfect om op deze beperkte ruimte toch een hele wereld te creëren. De spoorbreedte van 9 mm, als model voor het NMVB-meterspoor, liet het gebruik van op de markt verkrijgbare N-schaal-onderstellen toe; vaak bouwde Don echter zelf de onderstellen en uiteraard ook alle wagenbakken (vervaardigd uit Plasticard). Op de baan rijden onder meer de 9482 (verbouwde Oostendse tweeasser), de 9485 (ladderwagen), de 9511 (stadstweeasser, waarvan de 9515 bewaard wordt bij de ASVi), de 9834 en de 10112 (zware tweeassers die ook op buitenlijnen reden en waarvan de laatste in het echt te zien is in het "Natalis"-museum te Luik), de 9642 (vierasser van het type Vicinaux Anversois), de 9785 (Type-S-wagen, waarvan de echte kan bewonderd worden in het VLATAM te Antwerpen) en



de 10308 (Standaardmotorwagen, eveneens een museumrijtuig van de ASVi). Ook de bovenleiding werd zelf gebouwd en is zelfs functioneel; het spoor werd verdeeld in verschillende secties, zodat meerdere trams op het net kunnen rijden en op bepaalde plaatsen halt houden.

Met veel zorg en verfijning werd aandacht besteed aan de omgevingselementen. Het landschap is Belgisch, met hier en daar bomen en door heggen en afspanningen omzoomde weiden. In de bocht van een plattelandsweg door een gehucht treffen we een frietkraam, terwijl in het dorpje, met zijn oude vestingtoren, de winkeltjes en het café zo uit het echte leven werden geplukt. Enkele gebouwen zijn dan ook getrouwe kopieën van bestaande huizen in Edingen, Anderlues en Rebecq.

Op deze heerlijke modelbaan van Don Sibley raak je maar niet uitgekeken. Je wordt volledig opgenomen in deze tramwereld, zodat de herinnering aan die helaas vervlogen tijden op een ongelofelijk heldere wijze zeer levendig wordt...

Carlos Van den Ostende

(met dank aan Don Sibley voor de warme ontvangst en de boeiende voorstelling van zijn baan.)

Boven.
Plattelandsscène met de 9511 en ladderwagen 9485.

Midden.
Ladderwagen 9485 rijdt de wijkplaats van het kleine stadje op.

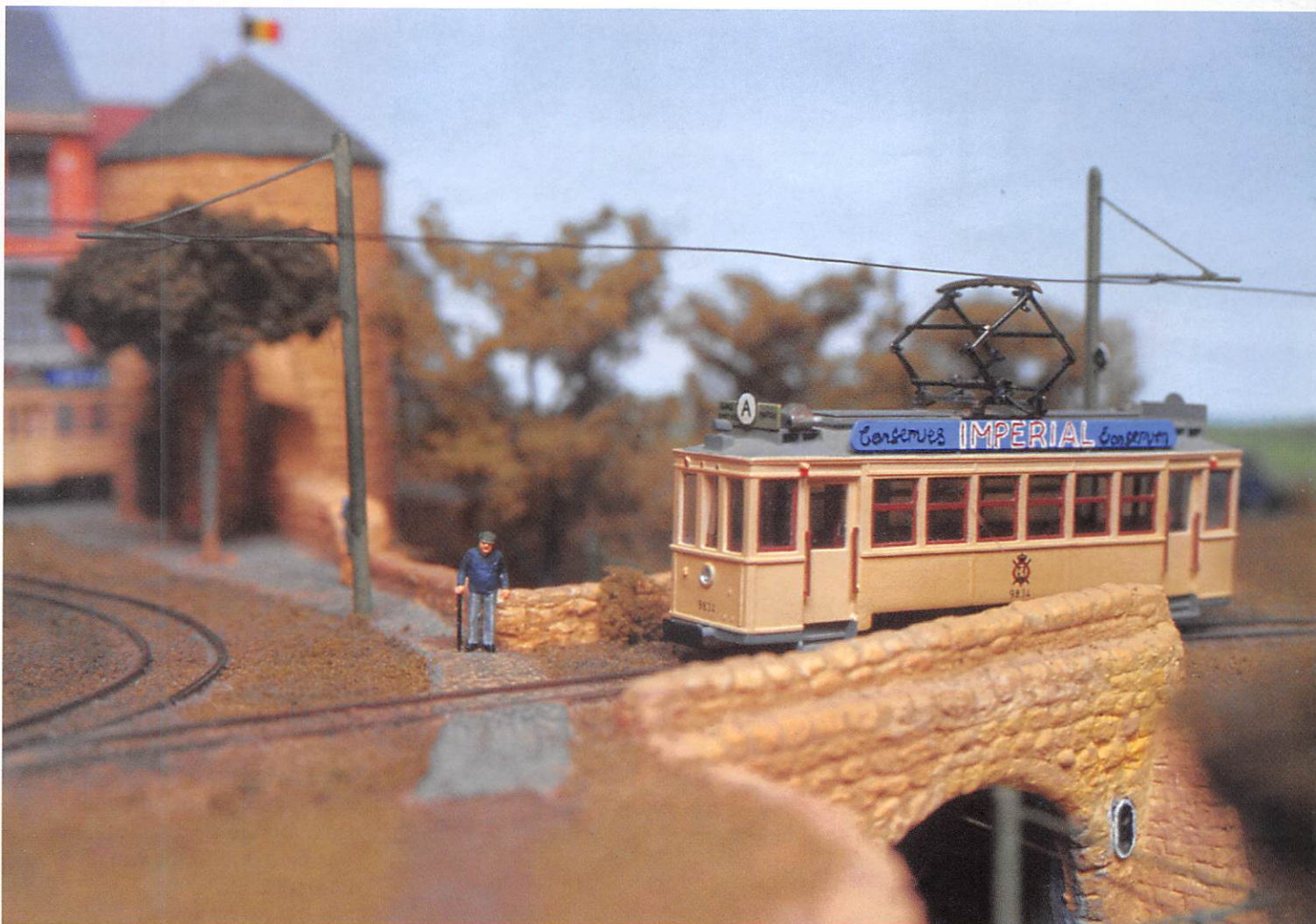
Beneden.
De Antwerpse 9642 past hier mooi in dit Vlaamse, vlakke hoekje van de tweede module.





Hieronder.
Eveneens uit Antwerpen afkomstig is de Type-S-motorwagen 9785.

Beneden.
Bijna echt ! Een wandelaar laat tweeasser 9834 voorbijrijden en zal zo meteen de sporen oversteken op een typisch geplaveid oversteekje.
(alle foto's Carlos Van den Ostende)



Hiroshima heeft nog een groot aantal oude vierassers. De 582 is de oudste; hij werd in 1926 gebouwd voor Kobe, daar gemoderniseerd in 1959 en aan Hiroshima verkocht in 1971.
20 april 2001.
(foto Frits van der Gragt)



Internationaal



Japan

In Hiroshima, het grootste Japanse tramnet, rijden sinds vorig jaar Combino's! Ze rijden op de langste lijn, naar het eilandje Miyajima, een populaire badplaats en Boedhistisch bedevaartsoord. De lijn vertrekt aan het station (foto links, op 20 april 2001, van Frits van der Gragt) en passeert in het centrum de plaats waar in 1945 de eerste atombom viel. Het trambedrijf heeft een 100-tal wagens, waarvan een groot deel tweedehands werd aangekocht (o.a. in Osaka en Kobe). Dertig oude wagens kregen in de jaren '80 een moderne bak.



Ook Kumamoto, een stad op het zuidelijke eiland, heeft sinds vorig jaar vijf lagevloertrams. Deze enkelgelede tweerichtingswagens zijn van het Bremense type, werden gebouwd in Duitsland maar afgewerkt in Japan. Evenals in Hiroshima is er een conducteur/-trice aan boord. De naburige stad Kagoshima bestelde drie trams van dit type.
24 april 2001.
(foto Frits van der Gragt)



Augsburg. Ook deze Duitse stad kreeg in 2000 een reeks van 16 Combino's. De zeventalige éénrichtingsrijtuigen zijn 42 meter lang en kunnen ruim 250 reizigers vervoeren. Königsplatz, 2 juni 2001. (foto Wouter van Beek)



Mainz.

Links. De trams rijden in het historische hart van deze stad door enkele nauwe straten. In de Gaustrasse gebeurt dit zelfs op strengelspoor met beveiliging door verkeerslichten, zowel voor de trams als voor het overige verkeer. Links op de foto werden reeds huizen gesloopt, hetgeen een verbreding van deze straat moet toelaten, en de aanleg van dubbelspoor.

Beneden. De in 1997 te Lodz (Polen) gerestaureerde museumwagen 93 (uit 1929) berijdt hier de eveneens in 1997 in dienst gestelde lus van Dornheim Bürgerhaus. 12 mei 2001. (foto's Carlos Van den Ostende)





Innsbruck.

Motorwagen 85 van de Stubaitalbahn kreeg vorig jaar een nieuw kleurtje. Mogelijk worden er binnenkort 23 nieuwe trams besteld, voor de Stubaitalbahn en de stadslijnen. Op die manier zou het hele materieelpark, dat voor een groot deel bestaat uit Duitse tweedehandse trams die een leeftijd van rond de 40 jaar hebben, in één keer vervangen worden.

Kreith, 4 juni 2001.
(foto Wouter van Beek)

Wenen.

Vorig jaar werden door Bombardier Transportation zes nieuwe lagevloertrams geleverd aan de Wiener Lokalbahnen. Inmiddels krijgen ook de andere wagens het kleurenschema van de nieuwe trams. Midden. WLB 116 kruist in de Wiedner Hauptstrasse een Ulf-lagevloertram van het Weense stadstrambedrijf, op 11 juni 2001. Beneden. WLB 402 aan het vertrekpunt op de Karlsplatz, op 10 juni 2001.
(foto's Wouter van Beek)



Warschau.

De Konstalfabriek, overgenomen door het Franse Alstom, bouwde de reeks 3002-3030 van het type 116N. Het trambedrijf van Warschau wil een groot aantal nieuwe wagens, maar van welk type werd nog niet beslist. Mogelijk wordt gekozen voor de Citadis 100, een gezamenlijk project van Alstom en Konstal. Zeran Wschodni, 27 januari 2001. (foto Bastien Altdorfer)



Krakau.

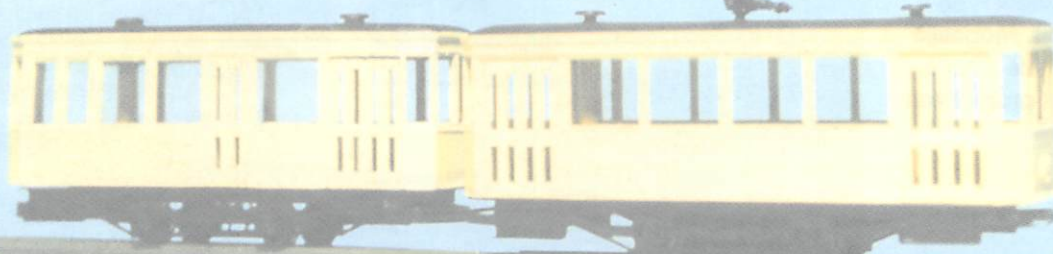
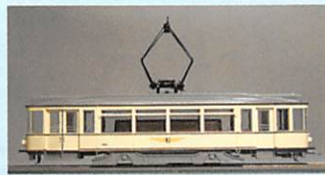
Dit Poolse trambedrijf bestelde als eerste nieuwe lagevloertrams bij een Westerse fabriek; DWA Bautzen levert hier hetzelfde type als voor Essen. Door de komst van deze nieuwe trams is het afgelopen met deze uit het begin van de jaren '70 daterende gelede Konstals. De 203 blijft alvast als museumwagen bewaard! Mistrzejowice, 24 juli 1997. (foto Jaap van der Noordt)



Poznan.

De grote aantallen Düwagtrams die werden overgenomen uit Düsseldorf (op de achtergrond op de foto) en Frankfurt/Main, verdringen toch nog niet alle ex-Amsterdammers; deze zijn nu wel bijna allen voorzien van reclame. Ulica Franklina Roosevelta, 27 april 2001. (foto René van Lier)





FERIVAN

TRAMMODELBOUW

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 !*

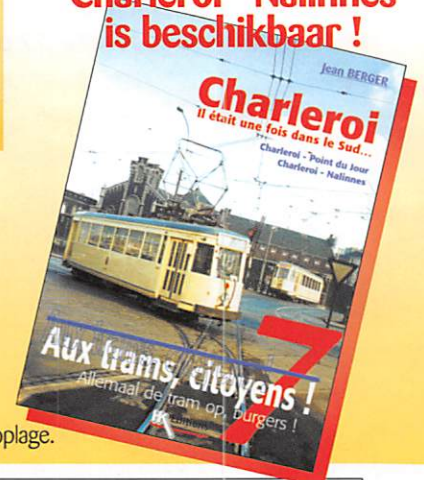
Bezoek na telefonische afspraak.
Ook postorderverkoop.
(prijslijst op aanvraag)

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

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 7
Charleroi - Point du jour
Charleroi - Nalinnes
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: **Prijs voor Benelux landen 2190 Bf. incl. portokosten.** 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.



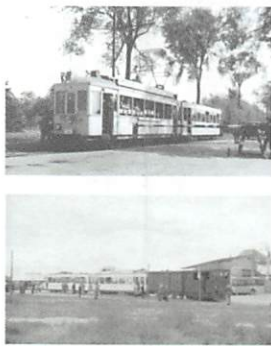
50 jaar Belgische PCC's
Deel 1: In België en Nederland
Deel 2: In België en Europa

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 + 120 BEF.**

In augustus verschijnt nummer 8:
Speciale uitgave: Luik in kleur

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

TFM - 1



Een lezer meldde dat op de foto onderaan blz. 35, de tram in de richting van Knokke rijdt. Aan de hand van oude landkaarten is vast te stellen aan welke kant van de weg het NMVB-spoor lag.

Er is derhalve geen twijfel mogelijk: de tram rijdt België binnen!

Gezien de stand van de pantograaf achter op het rijtuig toont de foto op blz. 34, onder, eveneens de tram, rijdend naar Oostende!

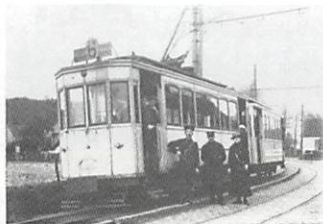
De foto op blz. 34, boven, zou mogelijk niet in Draaibrug, maar in Oostburg genomen zijn.

Dirk Eveleens Maarse

TFM - 2



Lezer Alain Janmart schrijft de foto onderaan blz. 18 toe aan Roger Bastaens.



Dirk Eveleens Maarse heeft nog enkele bijzondere details bij de bovenste foto op blz. 54: de Duitse soldaten op de tram (1917!), de vrouwelijke ontvangster, een typische oorlogsmaatregel en de glanzende, want dat jaar gloednieuwe aanhangert die contrasteert met de oorlogsverwaarlozing van de A.9449.

Agenda

Juli

21 **Brussel: ritten met museumtrams door de Koningsstraat, van 10 tot 21 uur.**

Augustus

4 **De Haan: Trammelant**
Museumtrams van de kustlijn en Gent rijden ritten in de buurt van het Belle-Epoquestationnetje

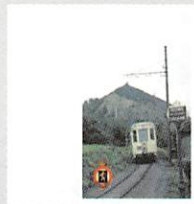
7 **Douglas, Isle of Man (GB):**
125 jaar paardentrams tramoptocht op de Promenade.

25-26 **Darmstadt (D): stoomtramritten**

26 **Den Haag: Trammuseum PCC-dag**

NIEUW !

**CHARLEROI - MARCINELLE
NALINNES**



Een geschiedkundig werk over de NMVB-lijn **Charleroi-Nalines** 96 blz. A4, 100 foto's, prentkaarten en plannen (franstalig)

Te bestellen via Ostendis:
895 BEF of 48,90 NLG (22,19 EUR)
+ 131 BEF of 7,15 NLG (3,25 EUR)
verzendingskosten
door overschrijving op bankrekening of postgiro,
vermeld op blz. 2, onderaan.

Het **MEKKA** voor alle modelTRAM-liefhebbers
Zeer veel Nederlandse trams in HO- en N-schaal in onderdelen, bouwpakket of kant-en-klaar.

W.E. SCHOENMAKERS
technisch speelgoed specialist

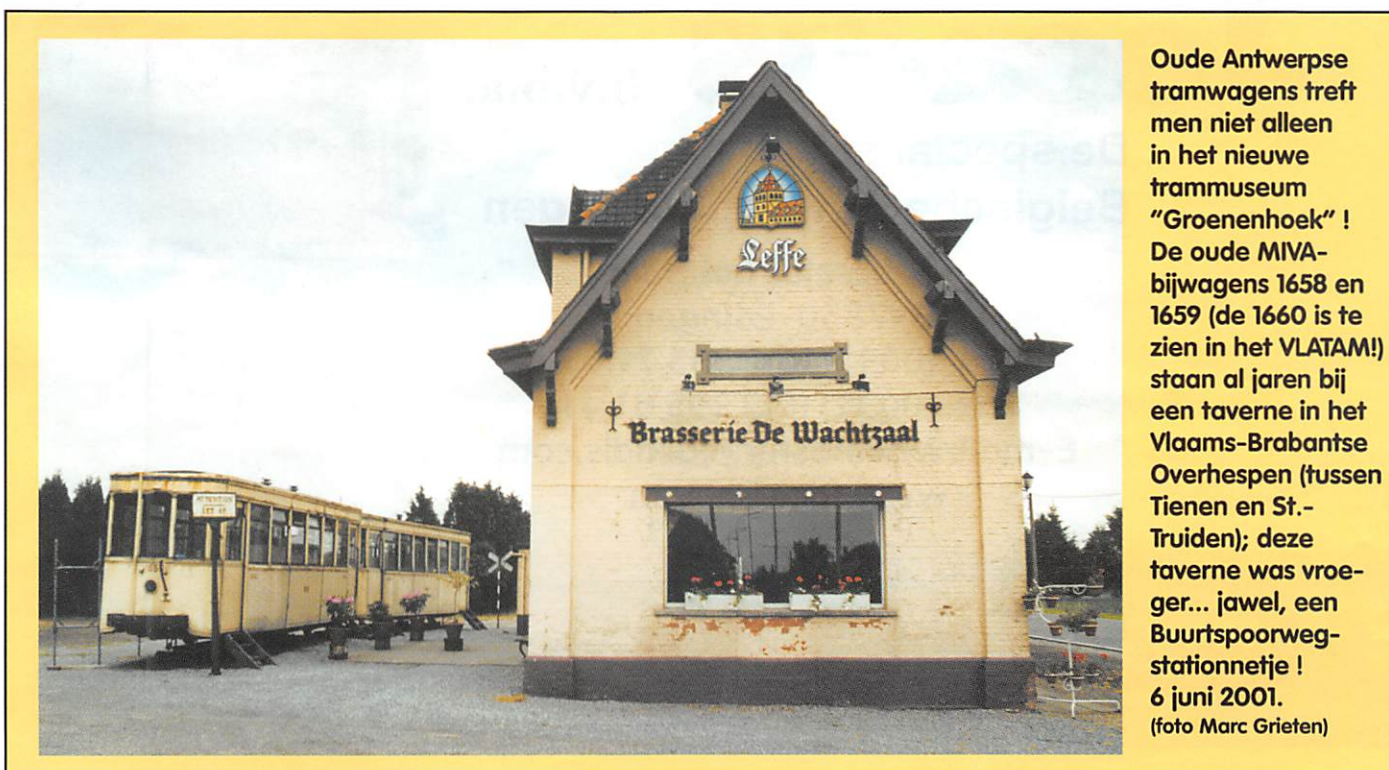
Nieuw adres !
Molenlaan 89
2251 CD Voorschoten

Telefoon & fax :
071-561 47 06

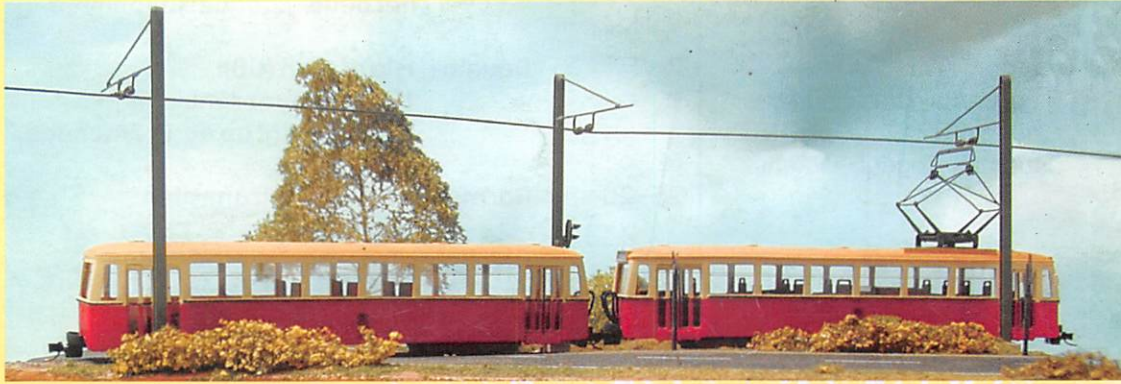


Technisch Speelgoed

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



Oude Antwerpse tramwagens treft men niet alleen in het nieuwe trammuseum "Groenenhoek" ! De oude MIVA-bijwagens 1658 en 1659 (de 1660 is te zien in het VLATAM!) staan al jaren bij een taverne in het Vlaams-Brabantse Overhespen (tussen Tienen en St.-Truiden); deze taverne was vroeger... jawel, een Buurtspoorwegstationnetje ! 6 juni 2001. (foto Marc Grieten)



**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

