

Tramfan

Magazine

4

September 2001
Eerste Jaargang

290 BEF 15,85 NLG 7,19 €
Tweemaandelijks



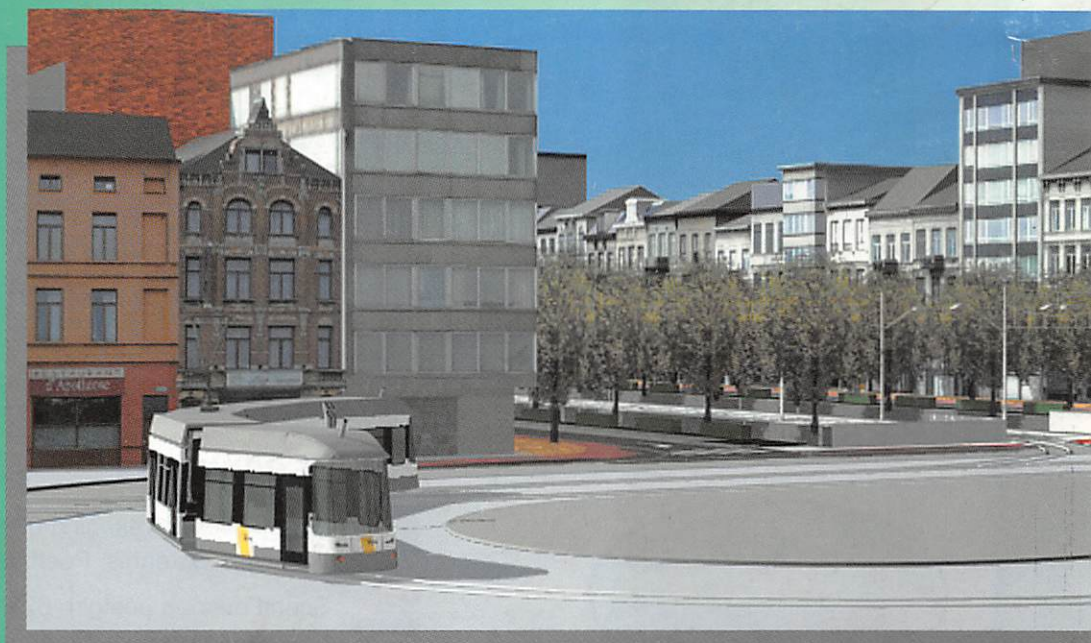
Nederland

Rotterdam :
Weense trams op Zuid
Amsterdam :
Naar "De Aker"



België

Antwerpen :
De nieuwe Leien
Geschiedenis :
Die rare familie uit
Oostende



Hét tijdschrift voor de tramliethebber in de Lage Landen !

Tramfan
Magazine

Zoom 1

is verschenen !



Bestellen :

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".

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.

Fotolegendes Kaft

Boven

Vanuit Wenen kwamen in Rotterdam de eerste tweedehandswagens aan, die tot de komst van de Citadis het tekort aan materieel dienen op te vangen.

De 4758 en 4767 arriveerden als eersten, op 5 juli 2001.

Meer hierover vindt u op bladzijde 8.

(foto Kees Pronk)

Beneden

Grootse plannen in Antwerpen, met een mogelijke terugkeer van de tram op de Bolivarplaats, waar vroeger de tramlijnen 1 en 3 reeds hun eindpunt hadden.

Meer hierover vindt u vanaf bladzijde 24.

(fotorealitatie V.D.A.B)

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

4

2001
September

Inhoud

- 4 Actueel Nederland
- 12 Kennismaking met...
Haagse Tramvrienden
- 16 Actueel België
- 24 Antwerpen :
De nieuwe Leien
- 30 De nieuwe tram voor Rotterdam
- 32 Nostalgie
- 34 Geschiedenis :
*Die rare familie uit Oostende
Deel 1 - Charleroi*
- 42 Buitenland :
*Met de tram naar de ruimte
De Ust-Katav*
- 48 Het Belgische Buurtramnet... van A tot Z
Aflevering 4 : Alleur/Jemeppe/Tilleur-Luik
- 52 Stuurstandpunt :
Museumtrams in België:werk aan de winkel
- 56 Buitenland :
De "Cobra" eindelijk uitgebroed
- 60 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 verveel-
voudigd en/of openbaar gemaakt door
middel van druk, fotocopie, microfilm of op
welke andere wijze ook, zonder voorafgaande
schriftelijke toestemming van de uitgever.

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

De ingezonden artikels worden gepubliceerd
onder de verantwoordelijkheid van de
respectievelijke auteurs.
Mogelijk kon de herkomst van bepaalde foto's niet
met zekerheid achterhaald worden. Mocht iemand
hierover exacte informatie kunnen bieden, dan
vermelden wij die graag in een volgend nummer.



Amsterdam

Naar "De Aker"

In december van dit jaar zal in Amsterdam voor het eerst sinds jaren een belangrijke uitbreiding van het tramnet plaatsvinden. Dan gaat lijn 1 rijden naar het nieuwe eindpunt in de recente Osdorpse wijk "De Aker", die inmiddels reeds zo'n 11000 inwoners telt.

Op het einde van het huidige traject in de Cornelis Lelylaan buigt de nieuwe lijn af naar links. Via de Pieter Calandlaan en de Akersingel bereikt men 2,3 km verder het eindpunt "Osdorp-De Aker", dat officieel "Matterhorn" zal heten. Lijn 17, die nu nog eindigt op het Osdorpplein, neemt het stuk van lijn 1 naar het Dijkgraafplein over.

Aan deze verlenging hangt het aardige prijskaartje van 44 miljoen Euro !

Boven.
De toekomstige halte "Louis Davidstraat" in de Pieter Calandlaan, richting Amsterdam.
31 juli 2001. (foto Martijn Roos)





Op de Pieter Caland-
laan, ter hoogte van de
Baden Powellweg,
diende op 31 juli nog
heel wat te
gebeuren...
De tram krijgt hier een
vrije bedding in het
midden van de straat.



Bij de bocht aan het
Ecuplein lijkt de aanleg
van de nieuwe lijn
minder ingrijpende
gevolgen voor de
omgeving te hebben.
Van hier af zal de tram
een volledige eigen
baan hebben.
31 juli 2001.



De eindpuntlus komt
als laatste aan de
beurt, wanneer het
opgespoten zand
voldoende "gerust"
heeft.
4 augustus 2001.

(foto's Martijn Roos)



IJtram: de snelweg naar IJburg!

Opdrachtgever	Projectbureau IJtram,
Subsidie	diens Infrastructuur Verkeer en Vervoer
Directie	ministerie van Verkeer en Waterstaat
Info	Ingenieursbureau Amsterdam & Gemeente-vervoerbedrijf Amsterdam 020 - 556 54 07, www.ijtram.amsterdam.nl

Uitvoering grondwerken IJtram
Werk gereed 2002

Aannemer:  **Gebr. van Mouwrik & Co. Waardenburg B.V. tel.: 0418-654620**

Boven.
We konden niet weerstaan aan deze mooie foto van de nieuwe IJburgbrug, die op 4 september officieel werd geopend. Op het IJburg wordt nog volop zand gespoten, onder meer aan het toekomstige emplacement waar een aantal trams 's nachts zullen worden opgesteld. 17 juni 2001.
(foto's Martijn Roos)

Rechts. Het traject naar de hoofdwerkplaats "Tram" kreeg enige tijd geleden een bovenleiding maar tractor H80 is nog niet werkloos ! 5 april 2001.
(foto Wouter van Beek)





Recente reclame trams in Amsterdam zijn de 836 met een nieuwe L'Oréal versie, de 792 voor de film Scary Movie 2 en de 906 als "Scharreltram": scharrelen is gezond !

Boven: 19 augustus 2001
(foto Wouter van Beek)

Midden: 1 augustus 2001
(foto René van Lier)

Beneden: 3 juli 2001
(foto Wouter van Beek)





Boven.
Het vierde transport vond plaats op 2 augustus 2001. De 4759 op een Duitse Autobahn nabij Goch, vlakbij de Nederlandse grens.

Midden.
E1-motorwagens 4754 en 4759 pauzeren even aan de Duits-Nederlandse grens, in de buurt van Gennep, op 2 augustus 2001.

(foto's Kees Pronk)

Rotterdam

De tocht van 12 Weense trams (gebouwd in 1971) naar de Maasstad is begonnen op 3 juli met het vertrek uit Wenen van de 4758 en 4767. Ongeveer elke week vond er een transport plaats, waarbij op 13 juli ook de twee plukwagens (4626 en 4629) in Rotterdam aankwamen. Met de 4758 werden vanaf 11 juli proefritten gehouden, voornamelijk op Zuid; de Weense wagens zouden immers gaan rijden op lijn 2.



Wellicht de eerste proefrit "bij dag" van een Weense tram te Rotterdam ! Rotterdam-Zuid, Groeninx van Zoelenlaan, 13 juli 2001. (foto Hans van der Schoor)

Interieur van de 4758, tijdens de eerste nachtelijke proefrit, op 11 juli 2001. (foto Kees Pronk)





Boven.
Düwag 1605, die gedurende enkele jaren te gast was bij het AOM te Amsterdam, kreeg de Tingelingeling-livrei, jaren geleden gedragen door de 362. Stationsplein, 5 juli 2001. (foto Kees Pronk)



Links.
Vierasser 537 rijdt tijdens een proefrit met de beugel voorop, wat sinds 1989 niet meer toegelaten was i.v.m. de bovenleidingscontacten en het ontspringsgevaar voor voorgangers. Inmiddels worden bijna alle wissels elektronisch gestuurd, zodat dit niet zo'n probleem meer vormt ! Rotterdam-Zuid, Randweg, 27 juni 2001. (foto Theo Barten)

Rechts.
Nadat tijdens een driedaags bezoek aan de remise Hillesluis de wielbanden van RET-aanhangrijtuig 1050 weer op het juiste profiel zijn gebracht, verlaat deze Rotterdam via het Varrenoordseviaduct richting Arnhem. De Beneluxtrein heeft een iets verdere bestemming...
23 mei 2001. (foto Theo Barten)





Utrecht

De verbouwing van de Utrechtse sneltrams zal voor het einde van dit jaar zijn afgerond. Op 27 juli vertrok de 5027 naar het Duitse Beieren, waar de firma PFA (Partner für Fahrzeugausstattung) een doorstart kon maken. (foto's Hendrik-Jan Halkes)

Beneden. Afscheid van het oude interieur ! 19 juni 2001. (foto's Martijn Roos)





Bij de Utrechtse sneltram komt reclame nu ook wat vaker voor.
Utrecht, mei 2001. (foto Wouter van Beek)



Houten

Sinds 25 juni vervangt de ex-Hannoverse motorwagen 6016 soortgenoot 6021 op het korte "tramlintje" in Houten.

De tram zou nu beter beschermd zijn tegen ongewenste beschilдерingen, door het plaatsen van een hekwerk op het einde van het traject te Houten-Castellum.

Op deze warme zomerdag mag de 6016 met volle teugen wat frisse lucht inhalen.

Houten-Castellum, juli 2001.

(foto Martijn Roos)



Het interieur bleef vrijwel geheel Hannovers, en toont een wat koele "jaren '80"-inrichting...
(foto Martijn Roos)



Kennismaking met ...

De Haagse Tramvrienden

Op 9 juli 1984 richt een aantal Haagse tramhobbyisten de vereniging "De Haagsche Tram Vrienden" op. In september van dat jaar verschijnt het eerste blad onder de naam "de Tramkoerier". Dit nummer bestaat voornamelijk uit een overzicht van nieuws op datum en wat algemeen nieuws. Ook wordt aandacht besteed aan 80-jarige bestaan van lijn 9. Op 6 augustus 1984 rijdt de 3004 op lijn 9 een viertal ritten, versierd door de HTV, rond om dit feit te herdenken.

Het volgende nummer, wat verschijnt onder de naam "Haags Tram Nieuws", gaat over de GTL8-I in de periode 1981-1984. In de jaren 1985-1987 verschijnt het blad maandelijks.

Op 15 maart 1986 besteed de HTV wederom aandacht aan een tramlijnjubileum. Ditmaal is het lijn 3 die 80 jaar bestaat. Vanuit de remise Lijsterbesstraat wordt de 1001 als extra tram ingezet. Op de kop van de PCC is een tekst geplakt.

Voor onze lezers houden wij op 24 oktober 1987 een excursie met twee pekelwagens. De H1, tijdelijk omgenummerd aan één balkon tot 291, en de H10 rijden dankzij de bereidwillige medewerking van de HTM een rit over het net. Vanuit de remise Lijsterbesstraat wordt via de route van lijn

Tijdens de eerste HTV-excursie werd ook een bezoek gebracht aan de voormalige remise Frans Halstraat. Tussen de H1 en de H10 bevindt zich de 36.

24 oktober 1987.

(foto René Weterings)

3 en 11 Scheveningen Haven bereikt. Vervolgens wordt koers gezet naar Scheveningen Noorderstrand en via de route van lijn 9 wordt het terrein van de voormalige remise Frans Halsstraat aangedaan. Door de medewerkers van de Stichting Haags Tram Museum worden we gastvrij ontvangen en zelfs de 36 wordt naar buiten gereden en tussen de beide pekelwagens gezet voor een line-up.

Aan het einde van 1987 stoppen wij met het uitgeven van Haags Tram Nieuws omdat de redactieleden te weinig tijd hebben om de ontwikkelingen nauwlettend te volgen.

In 1990 besluiten we om toch weer een maandelijks periodiek te gaan uitgeven. Er zijn voldoende ontwikkelingen te melden op het Haagse tramgebied. Er zijn lijnuitbreidingen op komst en natuurlijk de bestelling van 47 nieuwe GTL's.

Op 6 april 1991 organiseren wij een tweede excursie. Ditmaal zijn de 1315 en de H2 de uitverkorene. De HTM heeft plannen om een aantal PCC's te gaan ombouwen tot pekel-instructietram. Hiermee kunnen de oude pekelwagens buiten dienst worden gesteld. Bij de 1315 is het echter gebleven. Er zijn geen PCC's verbouwd en de pekelwagens zijn in de loop van de jaren '90 terzijde gesteld en inmiddels gesloopt of voor andere doeleinden bestemd. De 1315 heeft in 2000 een andere functie gekregen, namelijk meettram.

Te Scheveningen-Haven zien we de H2 met de 1315, tijdens de tweede HTV-excursie, op 6 april 1991.
(foto René Weterings)





In 1993 wordt afscheid genomen van de PCC's. In het weekeinde van 1 en 2 mei 1993 wordt zowel voor de hobbyist als voor het publiek aandacht besteed aan het naderende afscheid. Het is een groot succes geworden, mede dankzij de bereidwillige medewerking van de HTM.

Op 1 mei heeft de HTV tezamen met SHTM, STERN en SHBM voor de hobbyisten een groots afscheid georganiseerd bestaande uit diverse ritten over het net met verschillende PCC's. Er wordt deelgenomen door drie groepen bestaande uit mensen van voornoemde organisaties, de LRTA (Engelse organisatie) en de NVBS. Ook is er een driewagentram van de partij. Op het remiseterrein Zichtenburg wordt een line-up georganiseerd van alle verschillende PCC's die de HTM heeft gekend. Om niets aan het toeval over te laten werd in februari een proef line-up georganiseerd.

Op 2 mei laat SHTM op lijn 11 twee drie wagentrams rijden. Verder rijden er reclame- en thema GTL's op de lijn. Op het remiseterrein is een line-up georganiseerd waarbij de PCC's voor de gelegenheid zijn gekeerd en met hun neus naar buiten steken.

Nu de HTM in 1994 beschikt over 147 GTL's en de PCC's niet meer in de passagiersdienst rijden (de meeste zijn dan al gesloopt of bestemd voor andere doeleinden) brengen wij de frequentie van de uitgave van Haags Tram Nieuws terug tot vier keer per jaar. Aan het einde van het jaar besluiten we om definitief te stoppen.

Met de komst van het internet en de vele mogelijkheden daarvan besluit-



Gedurende het PCC-afscheidsweekeinde werd er gereden met driewagentrams. Op 2 mei 1993 treffen we de 1327+1314+2119 aan de Jacob Catsstraat. (foto S. Kuipers)



ten we in september 1999 een discussielijst te starten bij Onelist. Deze lijst is later overgenomen door egroups en wordt inmiddels beheert door yahoogroups. Het voordeel van de discussielijst is dat iedereen, die een aansluiting op internet heeft, zich kan aansluiten en zodoende berichten kan verzenden via de groep. Zoals u in een eerdere uitgave van Tramfan heeft kunnen lezen bestaan er al verschillende groepen. Twee maanden later vragen we via Xoom homepage ruimte aan op het net en beginnen we met een site. Inmiddels is deze site ondergebracht bij Tripod en hebben we de beschikking over 50Mb.

We streven er naar om, bij voldoende aanbod van nieuws, maandelijks de site bij te

werken. Aandacht wordt o.a. besteed aan het nieuws op datum, reclametrans, infrastructurele veranderingen en bepaalde thema's. Zo hebben we inmiddels webspagina's gemaakt over: de geschiedenis van de 1329 PCC's in hun tweede leven de pekelwagens H1-H10 20 jaar GTL

Oudere pagina's worden tijdelijk bewaard in het statisch archief. Er is eveneens een fotopagina waar vandaan een keuze kan worden gemaakt over bepaalde onderwerpen.

Neem gerust eens een kijkje op de site. Inmiddels is de site al meer dan 9900 keer bezocht.

Het internetadres van de site is <http://haagstramnieuws.tripod.com/hvtv.htm>

René Weterings

Aan het eindpunt "Duindorp" genieten de fraai gerestaureerde PCC's 1101 en 1210 van het lentezonnetje.

1 mei 1993.

(foto S. Kuipers)



Links.

Als voorbereiding op het PCC-afscheidsweekende werd op 14 februari 1993 een proef-line-up georganiseerd, op het remiseterrein Zichtenburg. Hieraan namen volgende PCC's deel: 1152, 1114, 1111, 1122, 1313, 1312, 1314, 1316, 2115 en 2113.

(foto René Weterings)

Brussel

Feest voor de 7000'en !

De renovatiewerken aan de stelplaats van Schaarbeek zorgden aan het begin en op het einde van de vakantieperiode voor een merkwaardige verrassing. Daar deze stelplaats voor twee maanden werd gesloten, dienden trams en bestuurders gedurende die periode te verhuizen naar de stelplaats van Elsene, die, om plaats te maken voor de Schaarbeekse trams, haar 7000'en (die tijdens de vakantieperiode niet gebruikt worden) naar Schaarbeek liet overbrengen... op een wel heel originele manier: in lijndienst ! Deze PCC's stonden dan gedurende twee maanden geïsoleerd van het net, opgesteld in de remise van Schaarbeek.



Boven.
De 7000'en van Elsene, bestemd voor Schaarbeek, losten aan het kruispunt Buyl (nabij de stelplaats van Elsene) een gelede wagen van Schaarbeek af tijdens diens laatste rit. De wagens van lijn 23/3 reden met lijnfilm 23 tot het Zuidstation, waarna de film op lijn 56-doorstreept "Verboekhoven" werd geplaatst, om binnen te rijden in de remise Schaarbeek.
"Pogge"-plein, 29 juni 2001.
(foto Carlos Van den Ostende)



Midden.
Ter hoogte van de Churchill-rotonde passeert de 7006 het koppelstel 7713+7786, dat op deze 29e juni zijn laatste dienst reed. Het experiment met het koppelstel werd immers beëindigd.
29 juni 2001. (foto Luc Duquenne)



Beneden.
De twee reizigers op de achtergrond zoeken andere manieren om aan boord van de 7058 te geraken...
Zuidstation, 29 juni 2001.
(foto Carlos Van den Ostende)



Rechtsboven.
De 7011 verlaat de noordzuid-premetrotunnel even voorbij het normale eindpunt van lijn 23 aan het Noordstation. 29 juni 2001.
(foto Luc Duquenne)



Midden.
Ook op lijn 94 werden enkele gelede wagens vervangen. De 7000'en bezitten nog een film met de oude lijnkleuren van lijn 94. De 7729 zal zo meteen zijn reizigers afgeven aan de 7157 en binnenrijden in de stelplaats van Elsene. 29 juni 2001. (foto Carlos Van den Ostende)



Op 31 augustus vond de omgekeerde beweging plaats: een aantal Schaarbeekse wagens die 's ochtends vanuit Elsene in dienst kwamen werden 's avonds bij hun laatste rit afgelost door 7000'en, die terug hun thuisbasis konden bereiken. Deze keer werd er niet gereden op lijn 23; de 7000'en reden met lijnfilm 93 naar de stelplaats van Elsene, rechtstreeks of via het Marie-José-eindpunt. In een volgende nummer leest u meer over de renovatiewerken in deze oudste en boeiende, twee verdiepingen tellende remise.
(foto Carlos Van den Ostende)



Boven en midden.
Het is reeds jaren een traditie : op warme zomerdagen wordt het moderne lagevloermaterieel uit de dienst genomen en vervangen door - niet meer helemaal voor de lijnen 91, 92 en 93 uitgeruste - gelede PCC-wagens. Het was wellicht de laatste zomer dat dit gebeurde, vermits het inbouwen van een luchtkoelings-systeem in de bestuurderscabines van de T-2000-trams nu toch ernstig wordt overwogen !
Boven: Ukkel, Stallestraat, 28 juli 2001.
Midden: Schaarbeek, Haachtsteenweg, 4 augustus 2001.
(foto's Geoffrey Grosemans)

De vernieuwingswerken op de Fonsnylaan en het aansluitende kruispunt met de Théodore Verhaegenstraat, de Koningslaan (links op de foto) en de Van Volxemlaan (rechts op de foto), zijn voltooid. De trams kunnen nu ook vanaf het Zuidstation rechtstreeks de remise Koningslaan binnenrijden; hiertoe werd een tweede spoor (zichtbaar achter de uitrukkende 7903) op de Koningslaan aangelegd. Op de Fonsnylaan en het eerste stukje van de Van Volxemlaan rijdt de tram nu in het midden. 16 juli 2001.
(foto Gérard Dufrasne)





Brusselse PCC naar Vlaanderen !

De Oostvlaamse plattelandsgemeente Herzele wordt sinds 3 juli vereerd met de aanwezigheid van de Brusselse PCC 7076. De tram werd aangekocht door een jongerenvereniging die hem zal inrichten als clubhuis.

Op de achtergrond van de onderste foto ziet u inderdaad... een stationnetje ! Hier passeerden immers tussen 1912 en 1955 de NMVB-dieseltrammetjes van de lijn Gent-Geraardsbergen !

18 juli 2001. (foto's Carlos Van den Ostende)



Dieseltrammetjes zoals deze die ooit Herzele aandeden, kan men nog aan het werk zien op het NMVB-museumlijntje van de TTA (Tramway Touristique de l'Aisne) tussen Erezée en Dochamps.

De ART-123 is momenteel het enige exemplaar van zijn soort dat rijdt in de oorspronkelijke crèmekleur. Ter gelegenheid van het jaarlijkse TTA-festival werd een min of meer historisch konvooi samengesteld.

Amonines,
19 augustus 2001.
(foto Stefan Justens)



Gent

Een gezellig onderonsje van (ver-)nieuw(d) materieel te Gent: het geduld van Siemens 6307 wordt even op de proef gesteld... tot de defecte 6219 door PCC 29 zal worden weggesleept ! Een scène, gewoon uit het dagelijkse leven gegrepen...
Maria-Hendrikaplein, 14 juli 2001.
(foto Gérard Dufrasne)



Een vrij ongewoon beeld, in een stad die er toch grotendeels keurig uitziet. De "meer dan Oost-Europese" situatie van deze huizenrij zal op deze plek wellicht niet lang meer tot decor van de Gentse lijn 40 dienen. Wat gaat deze oude huisjes vervangen ?
Hundelgemsesteenweg,
22 augustus 2001.
(foto Alex Krakowsky)

Eerder uitzonderlijk: een Siemenstram op lijn 22. Tijdens de "Gentse Feesten" wordt lijn 1 elke namiddag en avond gesplitst. Het gedeelte tussen het Sint-Pietersstation en de Korenmarkt rijdt dan als lijn 12 (meestal uitsluitend met de nieuwe Siemenstrams); tussen het Gravensteen en Evergem rijden er PCC's op lijn 1, zodat er Siemenstrams overblijven die dan wel eens een keertje op andere plaatsen mogen verschijnen !
Gent-Zuid, 14 juli 2001.
(foto Gérard Dufrasne)





Kusttram

Elk jaar wordt in De Haan "Trammelant" georganiseerd, waarbij in het kustplaatsje van alles te beleven valt, onder meer ritjes met antieke tramstellen (georganiseerd door de kusttrammuseumvereniging TTO). Op de foto boven zien op de lus van De Haan Type-S-motorwagens 9123 met de open bijwagens 8853 en 8816.

4 augustus 2001. (foto Alex Krakowsky)



Links.

Het station van De Panne (Adinkerke) is werkelijk internationaal ! Belgische treinen, Vlaamse trams en Franse bussen verbreederen hier in alle rust !

De reclame op BN-wagen 6021 zou enige tijd later voor wat meer onrust zorgen... (zie foto boven, te Oostende op 25 augustus 2001 - foto Gérard Dufrasne)

13 augustus 2001.
(foto Alex Krakowsky)

Er wordt wat geëxperimenteerd met de koppen van de BN-wagens, als voorbereiding op een definitieve versie die door Bombardier-Brugge wordt bestudeerd: naast een wagen die een stuurpost met air-conditioning kreeg, rijden er verschillende wagens rond met een gewijzigde schildering rond de filmkast.

In het volgende nummer van "Tramfan Magazine" komen we uitgebreid terug op de nieuwe koppen en zullen tevens aandacht besteden aan de volgend jaar te leveren nieuwe tussenbakken.

De Haan, 4 augustus 2001. (foto Alex Krakowsky)



Antwerpen

Een hete Antwerpse zomer

Voor de meeste trambedrijven staat de zomer gelijk aan komkommertijd. In Antwerpen was het deze zomer even anders: op 6 - 7 en 8 juli kwamen voor de 2de maal de grootste zeilschepen ter wereld naar Antwerpen naar aanleiding van de Cutty Sark Race. Overdag speelden vooral autobussen (uit het ganse Vlaamse land) de hoofdrol voor het extra verkeer, terwijl 's avonds werden extra trams ingezet ter gelegenheid van het vuurwerk. De boten maakten plaats voor de wielrenners, want op 9 juli vond op Linkeroever de aankomst van de Ronde van Frankrijk plaats, terwijl de wielrenners de dag nadien Antwerpen opnieuw verlieten. De aankomst omstreeks 17u, met vele tienduizenden kijklustigen, had de inzet van talrijke extra trams en autobussen vanuit Linkeroever tot gevolg. Deze werden gelijkmatig over de lijnen 2, 3 en 15 verdeeld, waarbij enkele extra diensten op lijn 2 tussen Linkeroever en de keerlus van de Jan De Voslei met lagevloertrams werden gereden! Deze inzet leverde voor De Lijn geen extra inkomsten: het was immers net die dag betaalstaking...

Op 10 juli daarentegen werden 8 van de 10 tramlijnen ingekort en/of omgeleid, waarbij sommige lijnen wel heel ver van hun normaal traject te voorschijn kwamen.

Op 15 augustus vond ten slotte de traditionele Rubensmarkt plaats (feestmarkt waarbij de handelaars in middeleeuwse klederdracht gekleed zijn): de capaciteit van de trams wordt vergroot door de inzet van gekoppelde stellen op alle lijnen, inclusief lijn 4, die anders nooit een gekoppeld stel te zien krijgt.

Komkommertijd zei u?

Beneden. De aankomst van de Ronde van Frankrijk op 9 juli 2001 in Antwerpen had o.a. op lijn 2 de inzet van vele extra trams tot gevolg. Links ziet men Siemens tram 7216 op de terugweg naar Linkeroever aan de Jan Van Rijswijcklaan: aangezien de lagevloertrams niet in de stelplaats Hoboken staan, zal deze inzet voorlopig wel als uniek kunnen bestempeld worden. Eveneens op de Jan Van Rijswijcklaan ziet men rechts PCC 7052: het was reeds meer dan 10 jaar geleden dat een wagen zonder koppeling op lijn 2 dienst deed!

(beide foto's Alex Krakowsky)





Het vertrek van de Ronde van Frankrijk op 10 juli 2001 had o.a. tot gevolg dat lijn 15 naar Mortsel in twee delen opgesplitst werd, waarbij het stadsdeel afgeleid werd via de dienstsporen van de Cuperusstraat naar de keerlus Groenenhoek nabij Berchem Station. Op de foto links ziet men de Siemens tram 7215 (met correcte lijnfilm) in de Cuperusstraat, terwijl dezelfde tram (foto boven) even voorbij voormelde keerlus voor de fotografen werd opgesteld. In het peloton bemerkte men Jacques Durand, de drager van de bolletjestrui. (beide foto's DECO)

Boven. De komst van de zeilboten van de Cutty Sark Race bracht een ongeziene drukte aan het eindpunt van lijnen 4 en 7 aan de Sint-Pietersvliet. Op 7 juli 2001 brengt het gekoppeld stel 7107 + 7095 een nieuwe lading kijkklustigen naar de Scheldekaaien. (foto Alex Krakowsky)

Beneden. Gekoppelde trams op lijn 4 worden slechts ter gelegenheid van de Rubensmarkt ingezet. De foto toont PCC's 7122 + 7161 op 15 augustus 2001 op de Antwerpsesteenweg in Hoboken. (foto Alex Krakowsky)





De nieuwe Leien

In Tramfan Magazine 2 werd de geschiedenis van de Antwerpse Leien beschreven. Nu komt de toekomst aan de beurt, want de kogel is door de kerk: de eerste plannen werden op 3 mei 2001 goedgekeurd. Deze plannen zullen, evenals andere projecten, nu toegelicht worden.

Wat vooraf ging

Reeds vele jaren werd er gepraat over de heraanleg van de Leien: tram bovengronds of ondergronds, nieuwe of aangepaste weg-schikking? Aanleg tunnels? Deze en nog vele andere vragen kwamen in de loop der jaren en verdwenen soms al even snel als ze gekomen waren. Bij zijn indiensttreding bij de toenmalige M.I.V.A. herinnert een personeelslid zich dat zijn eerste dossier dat hij moest voorbereiden de vernieuwing van de Leien was... en dit is exact 35 jaar geleden! Ondertussen bleef men discuten, plannen maken en terug opbergen, kortom er gebeurde niets concreet.

De huidige plannen

En toch liggen er nu grootse plannen op tafel, waarvan de kans dat ze uitgevoerd worden zeer reëel is. De oorsprong van deze plannen vindt men in een nieuw gerechtsgebouw. Kritiek op de werking van de rechtbanken, werd beantwoord door de magistraten met kritiek op het beleid, waaronder verouderde infrastructuur. Iedereen was het er over eens dat er in Antwerpen een dringende behoefte

was aan een nieuw gerechtsgebouw. Dit zou ingeplant worden op het Zuid, aan het einde van de Amerikalei, boven de oprit van de autosnelweg. Deze wijze van constructie is bekend in Nederland (wie Den Haag binnenrijdt zal dit zeker beamen), maar voor België blijft dit een primeur. Het gebouw komt te staan op ongeveer dezelfde plaats waar het voormalige zuidstation stond, waarvan er in "Tramfan Magazine 2" een afbeelding stond. Maar het Zuid is ook een wijk dat aan dringende renovatie toe is; bovendien zijn er nog een aantal littekens, daterend van de afbraak van het zuidstation en de aanleg van de ring, die nog verwijderd dienen te worden. De ideale gelegenheid dus. Maar ook andere (soms oudere) wensen kwamen terug boven: het had geen zin een mooi gerechtshof te bouwen in een verouderde wijk... en het had ook geen zin om enkel het meest zuidelijke deel van de Amerikalei te vernieuwen en de rest ongewijzigd te laten. En zo kwam men aan een totaal renovatieplan voor de Leien. In dit artikel zal vooral de rol van de tram in de toekomst toegelicht worden.

Boven.
De Bolivarplaats, omstreeks 1904, met
zicht op de Emiel Banningstraat, waar
zich het toenmalig eindpunt van lijn 3
bevond.
(prentkaart verzameling DECO)

Nieuw Zuid

De bouw van het nieuwe gerechtsgebouw aan de Bolivarplaats is hierboven omschreven; de ligging verantwoordt alleszins de aanleg van een trameindpunt, zoals het vroeger ook al bestond, maar toen met het Zuidstation als decor! Hiertoe zullen oudere verbindingen, die in 1965 opgeheven werden naar aanleiding van de afbraak van het zuidstation en de bouw van de Ring rond Antwerpen en de Kennedytunnel, opnieuw in ere worden hersteld.

De eerste verbinding is uiteraard op de Leien zelf, die tot in 1965 bereden werd door lijn 1 en voorheen occasioneel door een doorstreepte 24. De tweede verbinding is ook een oude bekende: deze start vanaf de Lambermontplaats (huidig eindpunt van lijn 8, voorheen lijn 3) en via de Emiel Banningstraat bereikt men eveneens het nieuwe eindpunt. Hoewel deze verbinding ruim 35 jaar geleden afgeschaft werd, zijn de oude tramsporen nog steeds aanwezig! Oudere inwoners herinneren zich misschien het tijdstip van de laatste wegdekkerstellingen...

Een derde en nieuwe verbinding zit nog maar in de ontwerpfase: hierover is nog niets beslist, aangezien deze verbinding voorzien is tesamen met de verplaatsing van de Singel tussen de Kolonel Silvertoplaan en de Bolivarplaats. Men voorziet immers ook dat de Singel aldaar gaat verdwijnen en ook daar parallel zal liggen aan de Ring. De Brusselstraat wordt eveneens heraangelegd, met een nieuwe trambaan. Zo wordt een verbinding gevormd tussen het nieuwe trameindpunt aan de Bolivarplaats en het huidige eindpunt van lijn 24 (Montignystraat).

Dit laatste plan kadert in het totaalproject "Nieuw Zuid", maar hierover is er nog geen beslissing gevallen, evenmin welke lijnen dit nieuw eindpunt zullen bedienen.



Dezelfde plek als de prentkaart op de vorige bladzijde, deze keer met zicht op de Amerikalei. Ondanks twee wereldoorlogen en de afbraakgolf van de jaren '60, zijn vele oorspronkelijke gebouwen nog aanwezig. De tweeassers maakten echter plaats voor lagevloertrams...
(realisatie V.D.A.B.)

Wat komt er zeker ?

De werken aan het nieuwe gerechtsgebouw zijn ondertussen gestart. Ook werden de nodige bouwvergunningen afgeleverd voor alle werken tussen de Bolivarplaats (Zuid) en de Baeckelmannsstraat (stadspark), met uitzondering van het bovengrondse deel aan de Nationale Bank (Transferium, zie verder); men hoopt dat dit ook snel in orde komt. De Amerikalei, Britselei en Frankrijklei zullen een totaal ander uitzicht krijgen: waar de trams nu de slechtst mogelijke plaats gebruiken op de zijrijbanen (gevaarlijke halteplaatsen, hinder van links afbuigend autoverkeer), zal de tram in de toekomst verhuizen naar het midden van de volledig opnieuw aan te leggen weg. Hierdoor ontstaat er dwars door de stad heen een fantastische eigen bedding, waarvan de commerciële snelheid even hoog zal zijn als een premetroverbinding. Alleen zijn de aanleg en exploitatie veel goedkoper! Het zal, zoals op de Turnhoutsebaan, een gemeenschappelijke bus- en trambedding worden. Een moderne en functionele halteinfrastructuur zal het geheel vervolledigen.

Tunnels

De tijd dat de trams onder de grond verdwijnen en de reizigers in catacomben moeten rondwalen, lijkt nu voorbij te zijn. Om het verkeer in goede banen te kunnen leiden, werden ook nu tunnels gepland, maar dit keer zijn het enkel autotunnels. Volgende tunnels zullen gebouwd worden:

- tussen de Lange Gasthuisstraat / Mechelseplein en Van Eycklei (stadspark), enkel staduitwaarts.
- tussen de Maria-Henriettelei (stadspark) en de Britselei (richting Zuid).

- tussen de Frankrijklei (voorbij Stoopstraat) en de Van Eycklei (stadspark)
Tenslotte komt er ook een ondergrondse parkeergarage aan de Nationale Bank.

Transferium: Nationale Bank

De Frankrijklei wordt op deze plaats bediend door tramlijnen 12 en 24 en buslijnen 1 en 23. Hierbij dwarsen uit 3 verschillende straten tramlijnen 7 en 8 en buslijn 9 richting Leopoldplaats. Onnodig te vermelden dat dit een belangrijke overstaphalte is! Helaas zijn de omstandigheden alles behalve optimaal en dienen potentiële reizigers dit druk en onoverzichtelijk kruispunt over te steken. Daarom is het idee geopperd om op de huidige middenrijweg een grote gemeenschappelijke bus- en tramhalte te bouwen, genaamd "Transferium". Om dit te realiseren, zal het reguliere tramverkeer volledig uit de Leopoldstraat dienen te verdwijnen: de lijnen 7 en 8 zullen beiden van de Frankrijklei gebruik maken (ter hoogte van de Nationale Bank) en verder hun traject stadinwaarts vervolgen langs de Bourlastraat. Ook hier gaat het om een voormalig tramtraject, dat vroeger bereiden werd door tramlijn 9! De huidige lus aan de Leopoldplaats zal behouden blijven, evenals het spoor staduitwaarts in de Leopoldstraat, dat echter nog slechts voor dienstredenen, verkorte trajecten... en speciale ritten zal gebruikt worden. Dit Transferium zal een volledig nieuw concept zijn, dat zijn gelijke in Antwerpen tot op heden niet kent. Bezwaarschriften hebben de definitieve bouwvergunning tot op heden kunnen verhinderen, maar men verwacht toch dat dit project gerealiseerd zal kunnen worden.





Andere projecten

Tot op heden zijn enkel de plannen tot de Maria-Theresialei (Stadspark) getekend en goedgekeurd. Het zijn ook enkel deze plannen die in het huidige stadium zullen uitgevoerd worden. Maar het is wel duidelijk dat men nu verder denkt richting Fr. Rooseveltplaats en zelfs Noorderplaats. Wat de Fr. Rooseveltplaats betreft, zit men nu nog steeds verveeld met het zeer functionele maar bijzonder onesthetische viaduct van Nobels-Pelman over dit drukke kruispunt. Dit gehuurde, tijdelijke viaduct, werd in 1972 geplaatst en zal zeker zijn 30-jarig bestaan kunnen vieren. Nobels-Pelman is al jaren failliet en zal dus deze brug niet meer komen opeisen. Buiten het kader van dit artikel, kan vermeld worden dat de grotere broer ooit een deel van de Brusselse Leopold II-laan ontsierde... Het probleem had eerder kunnen opgelost zijn indien de kwaliteit van deze brug niet zo goed was geweest! Er werd hieromtrent dus nog geen beslissing genomen, maar men hoopt uiteraard dat ook het overige deel van de Leien (Frankrijklei en Italiëlei) grondig vernieuwd zal kunnen

worden.

In het begin van deze bijdrage werd de heraanleg van de Singel en de Brusselstraat vermeld; ook de N.M.B.S. houdt dit project in de gaten! Het huidige N.M.B.S.-station Antwerpen Zuid kan niet echt aantrekkelijk genoemd worden; het voldoet niet meer aan de huidige normen en zeker niet wanneer het Nieuw Zuid werkelijkheid zal zijn. Derhalve bestudeert de N.M.B.S. zowel de volledige heropbouw (o.a. met koepels, betere uitgangen enz.) als een betere bediening. En ook voor De Lijn heeft dit verdere gevolgen: het huidige eindpunt van lijn 24 in de Montignystraat wordt wel Zuidstation genoemd, maar weinig treinreizigers vinden hun weg tot deze al evenmin aantrekkelijke en slecht gelegen opstaphalte. Derhalve wordt het idee geopperd om het tram-eindpunt te verleggen aan de andere kant van de brug over de Ring. Dit kadert natuurlijk in het totaalproject, zowel voor de nieuwe tramverbinding via de Brusselstraat als het te opwaarderen N.M.B.S.-station.

Boven.

Deze computersimulatie toont een luchtopname van de Bolivarplaats, waarbij zowel sporen naar en van de Amerikalei zichtbaar zijn als de sporen naar en van de Emiel Banningstraat. Verder zijn links ook sporen zichtbaar naar het "Nieuw Zuid" (richting huidig eindpunt van lijn 24). De aanleg van deze sporen bevindt zich nog in de studiefase. (realisatie V.D.A.B.)

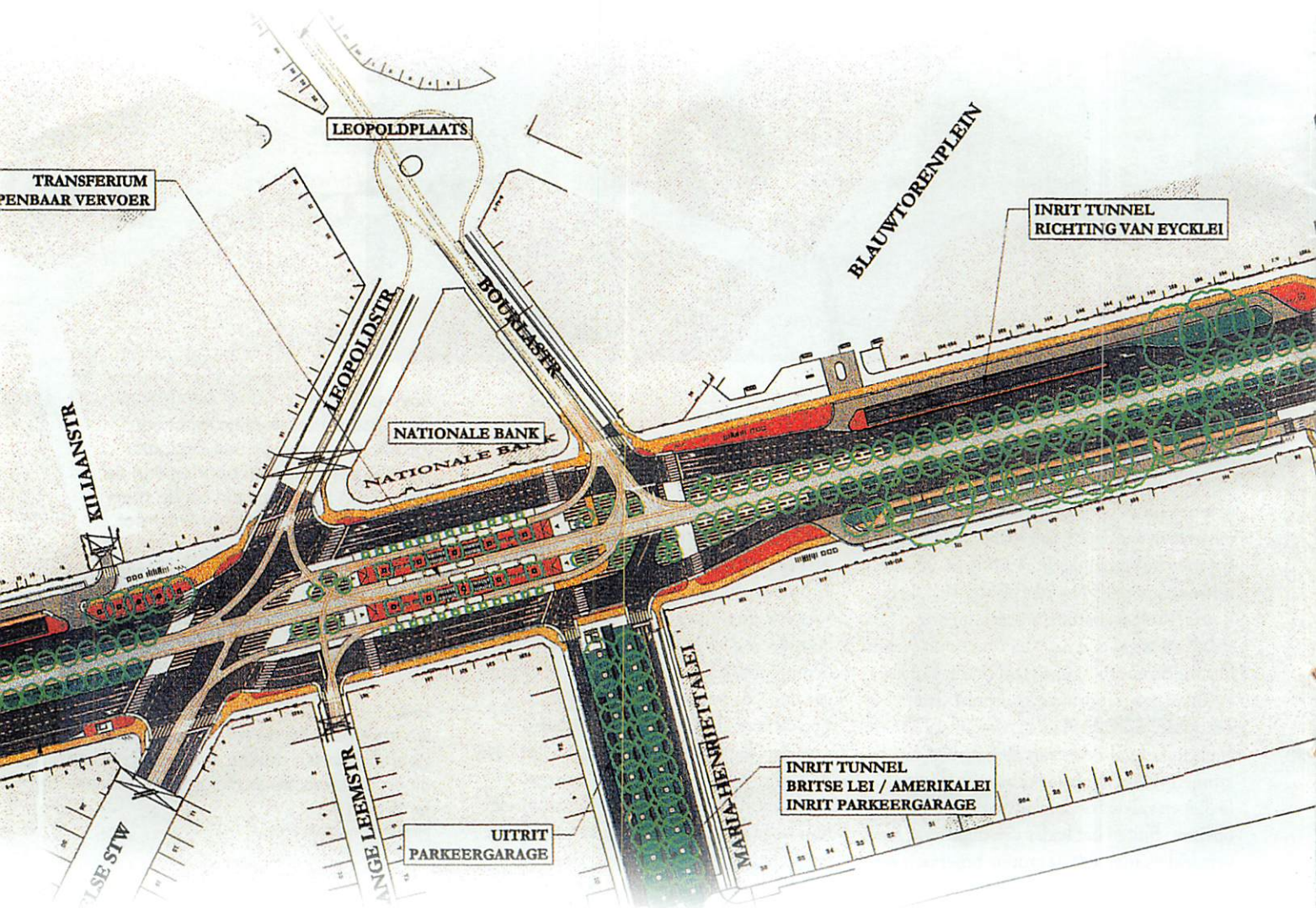
Links.

De tram gaat op de vernieuwde leien gebruik kunnen maken van een volledige eigen bedding, zoals hier op de Amerikalei te zien is. (realisatie V.D.A.B.)

Start en duurtijd van de werken
De hierboven beschreven plannen zijn bijzonder ambitieus. Maar zullen deze ooit (allemaal) gerealiseerd worden? En zo ja, welke en wanneer? Het antwoord is en blijft soms vaag. Het gerechtsgebouw komt er, dat staat vast: het is immers het paradepaard van het Nieuw Zuid. Ook de heraanleg van het zuidelijk deel van de Leien staat vast, evenals de tunnels nabij de Nationale Bank. Het transferium zelf zal er ook wel komen. Men dient er echter rekening mee te houden dat zes totaal verschillende overheidsinstanties hier moeten samenwerken. Op het eerste zicht lijkt dit een onmogelijke opgave (het terrein rond het voormalige Zuidstation is reeds eigendom van drie verschillende instanties!), maar de samenwerking gebeurt opbouwend en in een constructieve sfeer. De aard van de werken is veel meer dan het vervangen van een straatsteen door een andere. Dit heeft verschillende gevolgen,

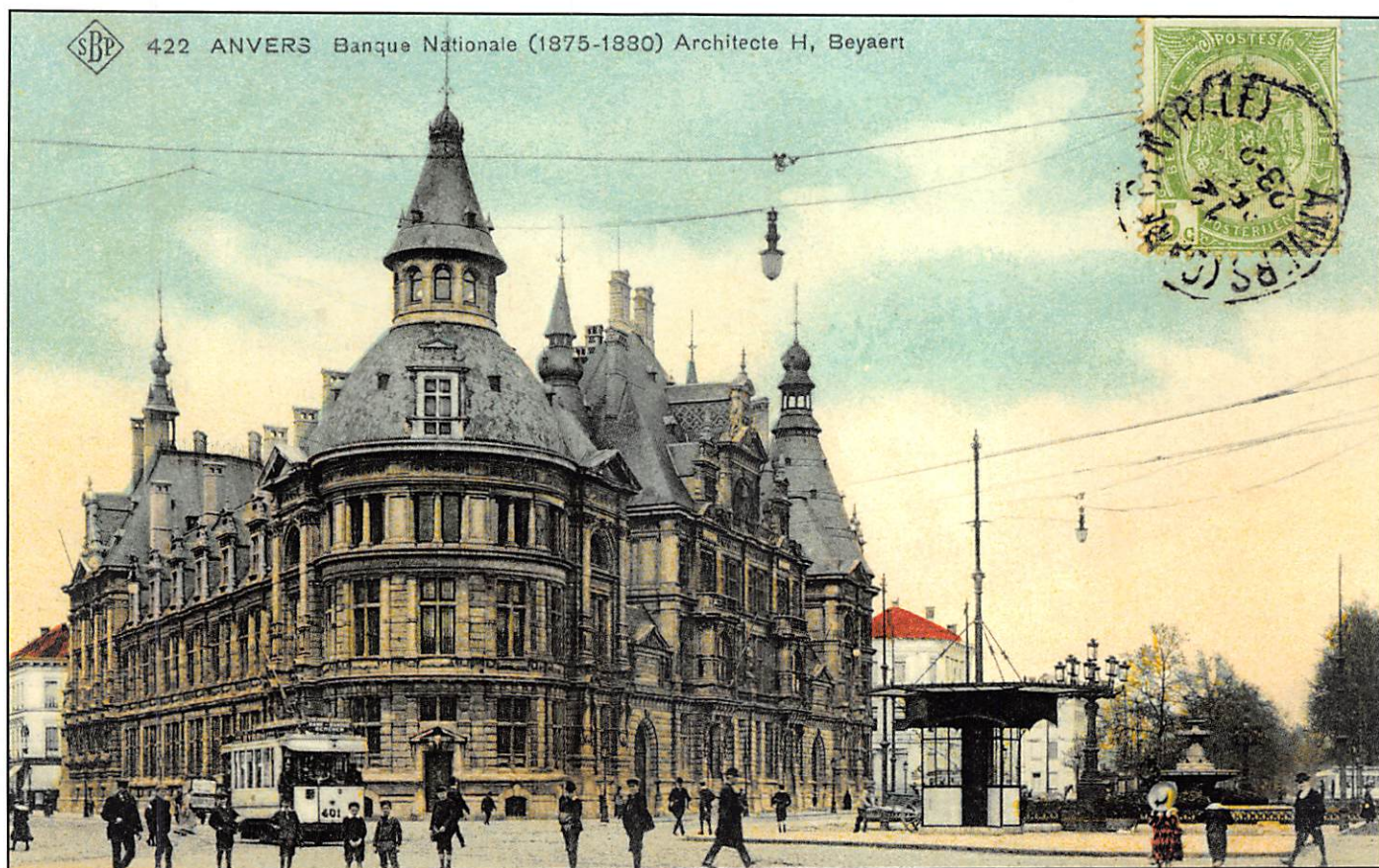
want hoe groter de werken, hoe meer procedures er doorlopen moeten worden. Behalve het indienen van de bouwvergunningen, dient ook een milieueffectenrapport te worden opgemaakt en zelfs een wijziging in het gewestplan. Het behandelen van bezwaarschriften kan tot gevolg hebben dat men een deel van het plan met hertekenen alle procedures opnieuw doorlopen moeten worden!

Net als Nederland, bezat België ooit de traditie om hele wijken op zeer korte tijd uit de grond te stampen. De toenmalige aanleg van de Leien is hier immers een voorbeeld van. Heden ten dage lukt dit blijkbaar ook voor de bouw van een nieuwe wijk in Houten (zie TFM 1). En hier ligt het grote verschil: in België wordt elk huis, elke straat en zondig elke steen afzonderlijk aangepakt en dienen voor elk onderdeel alle procedures doorlopen te worden.



De nieuwe structuur rond de Nationale Bank wordt duidelijker met dit plan: de buitenste sporen op de Frankrijklei zullen voorbehouden zijn voor de lijnen 7 en 8 (die net als vroeger links zullen rijden op deze plaats), terwijl de middelste twee sporen dienst gaan doen voor de lijnen 12 en 24. Het spoor stadinwaarts in de Leopoldstraat zal opgebroken worden; bemerk de nieuwe sporen in de Bourlastraat.

(document "Nieuwsbrief Antwerpen Mobiel" nr. 2, uitgave juni 2001)



De werken aan het nieuwe gerechtsgebouw zijn reeds gestart, terwijl men in september zal starten met de bouw van de tunnels aan de Nationale Bank. De hoofdreden dat men met de tunnels start, is natuurlijk de langere bouwtijd. Maar de put zal ooit gedicht moeten worden... en zo zullen de plannen van het Transferium vroeg of laat toch goedgekeurd dienen te worden! Voor deze fase alleen rekent men op een termijn van 3,5 jaar, zodat de werken toch beëindigd zullen zijn tegen het voorjaar van 2005. Veel meer bouwen kon men waarschijnlijk binnen deze termijn niet meer: de gemeenteraadsverkiezingen van 2006 zijn dan in het vooruitzicht en het is begrijpelijk dat de stad dan minstens een afgewerkt project aan haar kiezers wil aanbieden!

Voor de andere projecten blijft men vrij vaag: de heraanleg van de Singel, het vervolg op de Leien zelf... maar uiteraard houdt "Tramfan Magazine" u op de hoogte van de verdere evolutie!

Alex Krakowsky

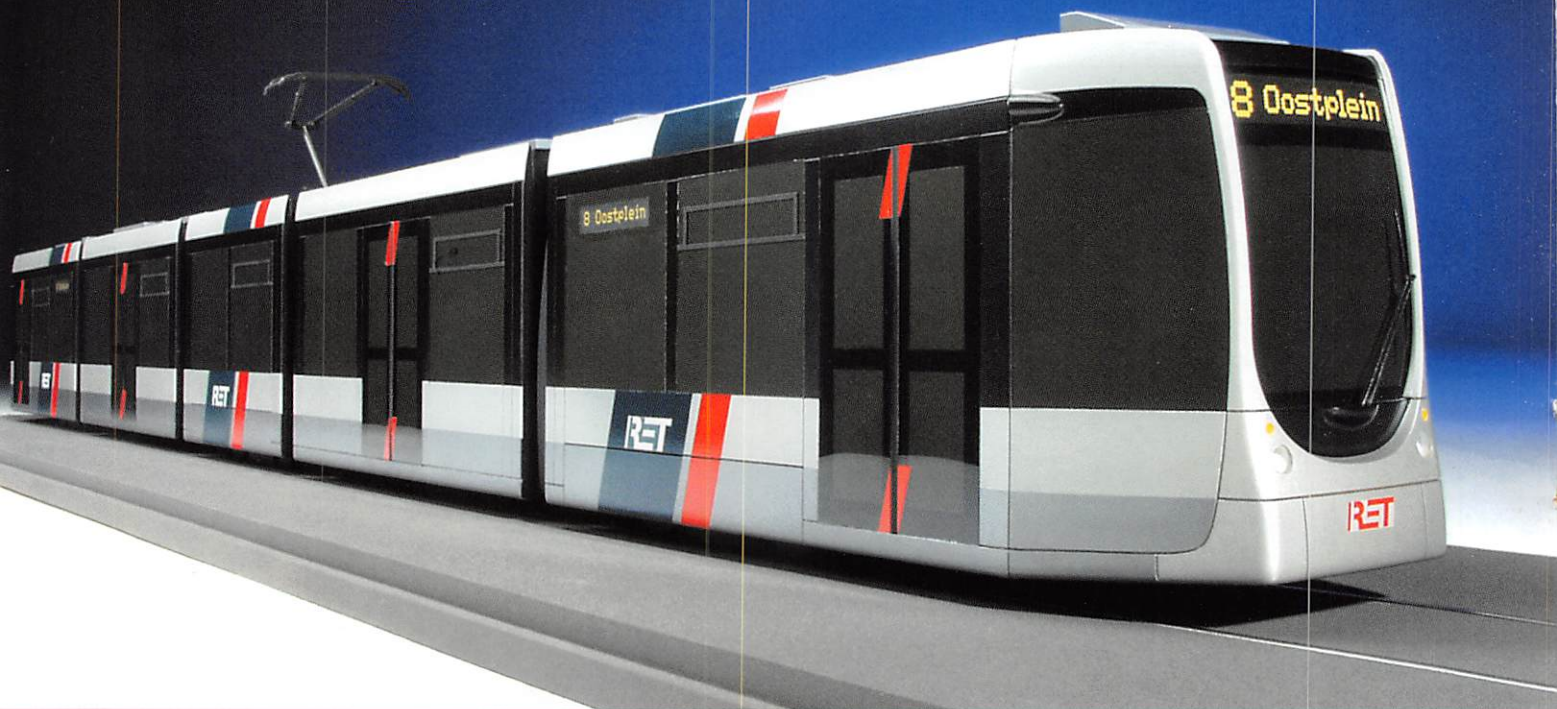
Voor het maken van dit artikel ben ik mevr. Catharina Bamps van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap afdeling Verkeer dankbaar voor de door haar verleende informatie en hulp: het caricaturaal beeld van een ambtenaar is bij haar absoluut niet van toepassing!

Verder ben ik dhr. Walter Fransen van de VDA.B. (Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling) zéér dankbaar voor het mogen gebruiken van zijn 3-D beelden van het Nieuw Zuid. De VDA.B.-afdeling Trainingen & Opleidingen afdeling Hasselt organiseert informaticaopleidingen met specialisatie bouwkunde. Door contacten tussen verschillende diensten, werd het idee geopperd om het nieuwe gerechtshof te visualiseren; nadien groeide het idee om het volledige Nieuw Zuid in 3-D model op te bouwen!

Wie meer van deze fraaie toekomstbeelden wil zien, kan dit slechts via het internet: het gaat immers om een informaticaproject. Bijna dagelijks worden nieuwe realisaties gepresenteerd: een bezoekje aan deze site is dan ook een absolute aanrader! Het webadres luidt: www.webopleiding.vdab.be/3dstudioviz

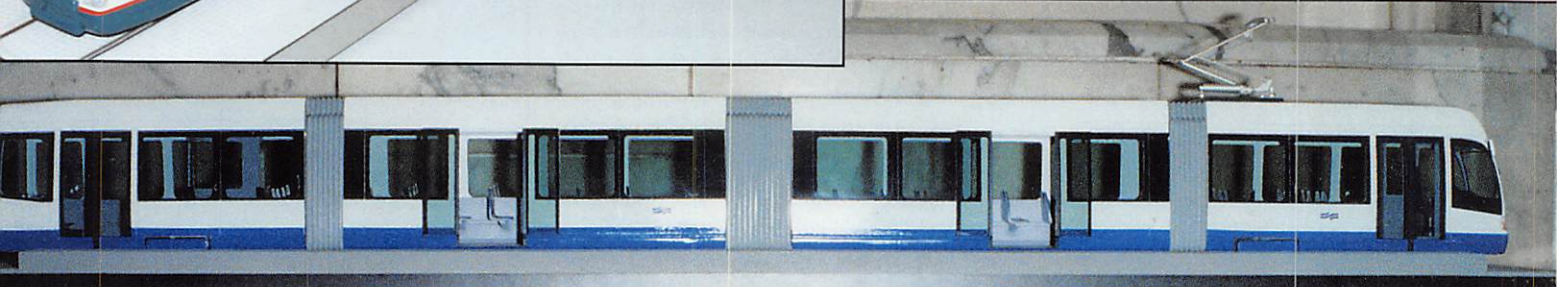
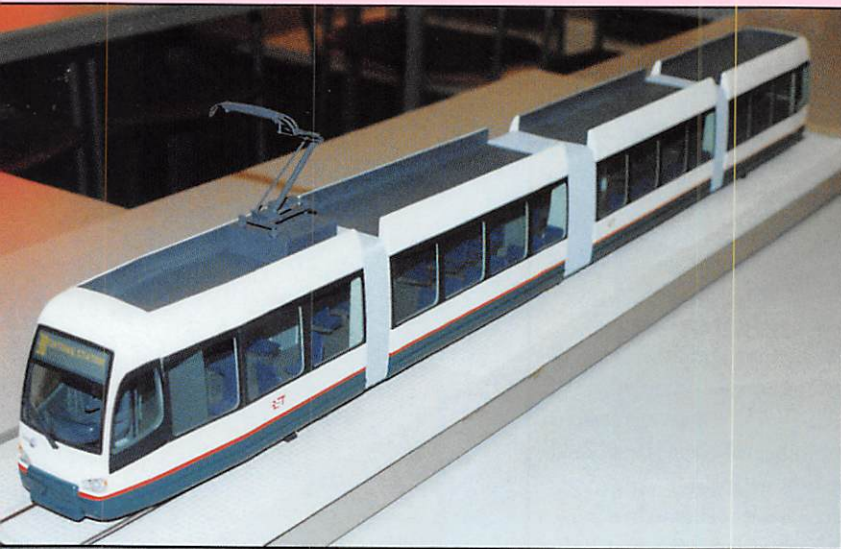
Kinderen en motorwagen 401 van een tot Berchem beperkte rit van lijn 7 poseren voor de fotograaf, aan de Nationale Bank, omstreeks 1908.

Op de achtergrond zijn twee trams van lijn 9 zichtbaar: de eerste uiterst rechts op de kaart, de tweede door het schuilhuisje heen. Dit traject van lijn 9 zal opnieuw in dienst komen, terwijl het tracé waar zich tram 7 bevindt niet meer in de normale dienst zal bediend worden. (prentkaart verzameling Alex Krakowsky)



De nieuwe tram voor Rotterdam... en deze die er helemaal niet kwam

De keuzes zijn gemaakt, de nieuwe trams voor Rotterdam en Amsterdam komen er aan. Amsterdam is in blijde verwachting van de Combino, Rotterdam gaat de zuiderse toer op met de Citadis. In 1999 zag het er even naar uit dat er ook een Nederlandse tram kon ontstaan, met de vloeiende naam "Velocity". Het revolutionaire ontwerp van Fokker, Stork en Traxis, waarbij technieken uit de vliegtuigbouw werden aangewend om tot een zeer laag gewicht en dus kostenbesparing ("velo" duidde onder meer op "very low cost") te komen, heeft het toen niet gehaald. Maar deze Nederlandse tram zag er wel aardig uit, zodat we hem hier toch nog even willen tevoorschijn toveren !



Links.
Computerbeeld van
de Citadistram voor
Rotterdam.
(realisatie RET,
met dank aan
Herman van 'Hoogerhuijs
voor de bemiddeling)



Videobespreking

Jubileumviering 100 jaar elektrische tram in Amsterdam

Van de firma RAIL ART uit Baarn ontvingen wij een VHS-videoband getiteld "Jubileumviering 100 jaar elektrische tram in Amsterdam". Het betreft hier een film van Wim Stroman, die op originele wijze beelden bijeen heeft gebracht van diverse activiteiten in het GVB-jubileumjaar 2000. De speelduur bedraagt op enkele minuten na één uur.

Na enkele historische filmbeelden beleven we iets van de ritten met oud materieel op lijn 10 gedurende de eigenlijke eeuwfeestdag op 14 augustus. Immers, op het traject Leidseplein-Haarlemmerplein begonnen de eerste elektrische trams honderd jaar daarvoor te rijden.

Ook wordt ons iets getoond van de voorbereidingen voor de grote parade van zaterdag 16 september. Deze dag staat bij menig tramvriend in het geheugen gegrift en deze videoband laat u beslist alles nog eens herbeleven. Niet alleen de optocht zelf wordt op verschillende locaties treffend in beeld gebracht, maar ook het uitrijden en weer binnenrijden in de remise Tollensstraat komen aan bod. Vrijwel al het materieel, dat die dag aan de parade meedeed, rijdt over het scherm.

Op zondag 17 september werd lijn 16 grotendeels met oude tramstellen geëxploiteerd om aan het publiek de gelegenheid te geven ook daadwerkelijk even in de tijd terug te stappen. Ook deze dag werd door Wim Stroman en zijn medecameraman Erik Raken uitstekend in beeld gebracht. Het begeleidende commentaar is absoluut niet storend, doch vult het beeld perfect aan.

Wat de nachtelijke rit van partytram 208 op 30 september 2000 met het GVB-jubileum te maken had, ontging mij een beetje. De opnames zijn in ieder geval de moeite van het bekijken waard.

De videoband is te bestellen onder bestelnummer 10.0592 en is een uitgave van RAIL ART Multimedia B.V., Postbus 25, 3740 AA Baarn, telefoon 035-5432760, email: railart@zonnet.nl (René A.M. Platjouw)



Linksboven.
De "Velocity" in de
Rotterdamse kleuren.

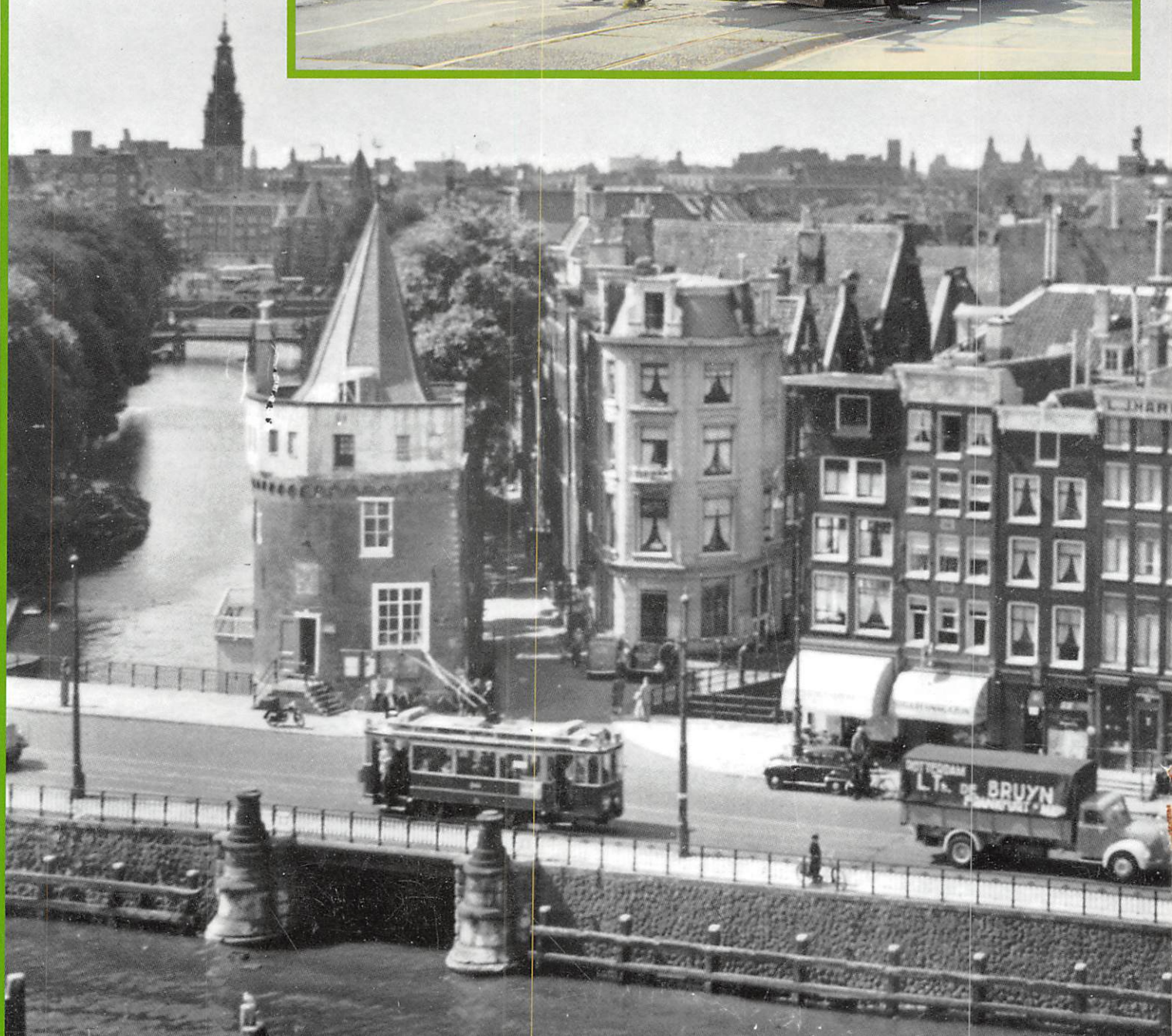
Boven en
linksonder.
De "Velocity" in de
Amsterdamse kleuren.
(foto's Martijn Roos)

De middenpagina

De hoek van de Prins Hendrikkade bij de Kamperbrug omstreeks 1954/55 toont ons de hoog boven de huizen uitstekende Sint Nicolaaskerk, waar tot voor kort de streekbussen in de richting van Noord Holland vertrokken. Links zien we de Gelderse kade met aan het begin ervan de Schreierstoren, een overblijfsel van de middeleeuwse muren. Een lijn 11 met een 'grootbordesser' uit 1913 (de wagens met nrs. 236 tot 390) zal over enkele ogenblikken rechtsover de Kamperbrug rijden om het Stationsplein te bereiken. De stalen ophaalbrug verdween in 1962 om plaats te maken voor een brede vaste brug. De Gelderse kade werd tramloos in 1955, hoewel de rails bij omleidingen nog tot 1960 in gebruik bleven. (Prentbriefkaart uit de collectie van René Platjouw)



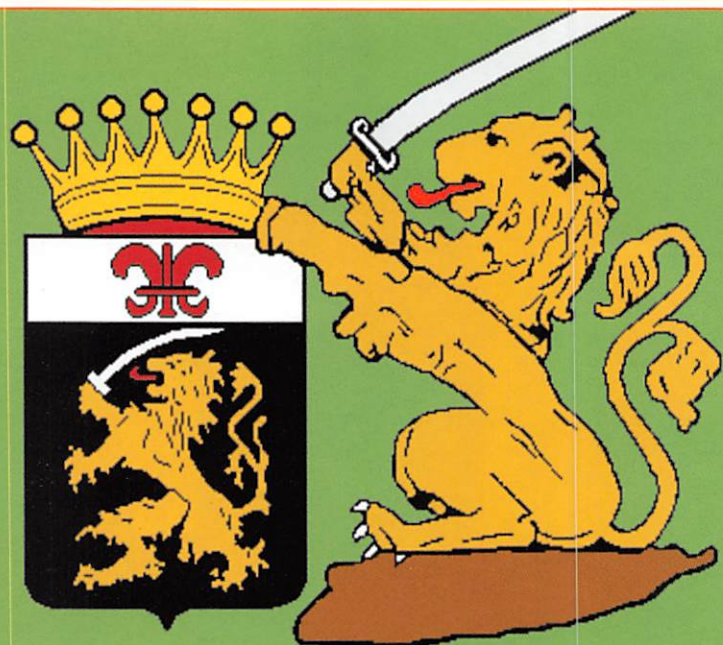
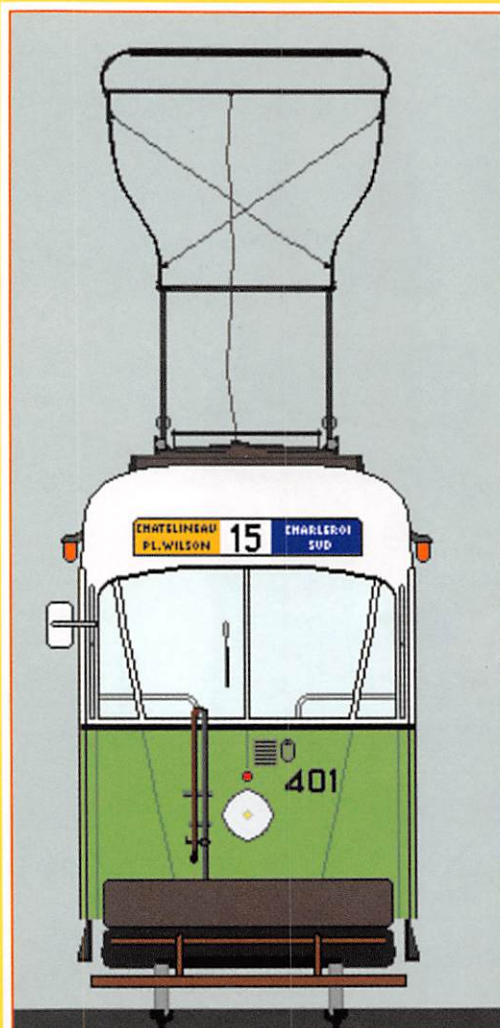
Op de kleurenfoto rijdt pekelwagen H 41 (ex-P 11, ex 329 uit 1918) op ongeveer dezelfde plaats bij de Kamperbrug tijdens een instructierit. Dit is één van de vanaf 1974 bij Werkspoor gemoderniseerde pekelwagens, waarbij de bestuurder een moderne verwarmde cabine met zitplaats kreeg. De H 41 werd in 1995 afgevoerd. (foto René Platjouw)



Amsterdam C. - P. H. Kade







die rare familie uit Oostende

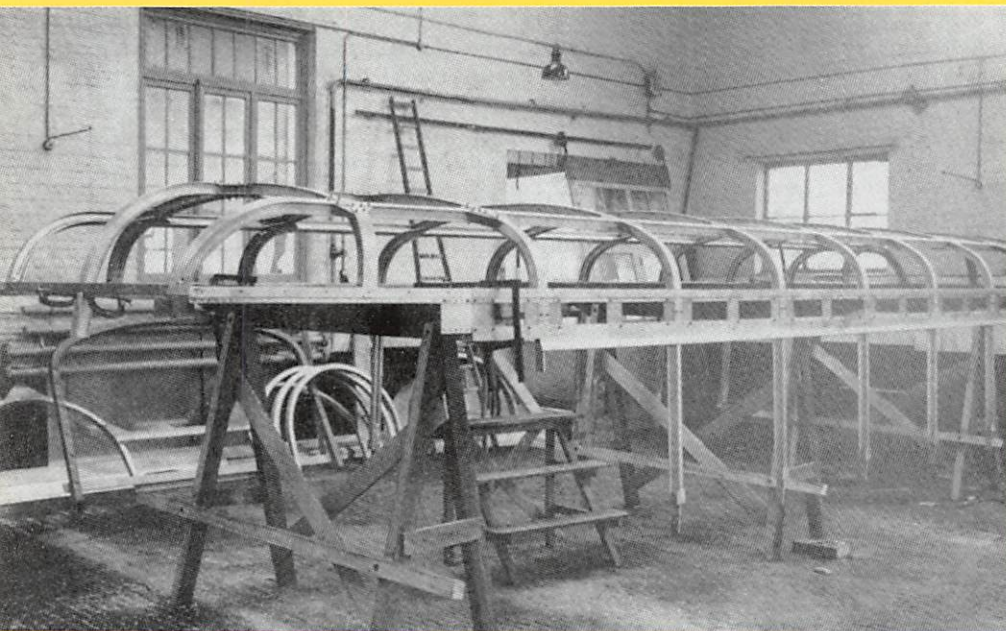
Het gestroomlijnde “type Charleroi”

Deel 1 - Charleroi



Tot een zeer apart type tramwagens behoorde de serie 400 uit Charleroi. Met hun ronde tonnendak en voor het oog aangename “gestroomlijnde” vormen hebben ze voor altijd een gemoedelijke indruk in mijn geest achtergelaten. Mijn eerste kennismaking met hen was in het begin van de jaren zeventig, slechts enkele jaren voor het einde van de tram in Charleroi in 1974.

Hoewel ik aanvankelijk slechts de “400’en” in Charleroi kende, leerde ik op latere leeftijd uit boeken en tijdschriften, dat ook in Luik in België, Lille in Frankrijk, en Caïro en Heliopolis in Egypte vrijwel analoge wagens gereden hebben. Ook in Athene zouden er verwante wagens gereden hebben, maar daar kan ik nergens iets over terugvinden. Al met al was er voor mij reden genoeg om eens in de tramgeschiedenis te duiken en deze familie tramwagens voor het voetlicht te plaatsen.

**Linksbeneden.**

Langs de route van lijn 7 naar Fleurus lag het depot en de werkplaats van de STIC. Hier draait motorwagen 404 het remiseterrein op.

Hiernaast.

De Charloise wagens werden tijdens de Tweede Wereldoorlog gebouwd in de SELVOP-werkplaats van Oostende.
(verz. AMUTRA)

Hieronder.

Motorrijtuig 412 in de oorspronkelijke uitvoering, met een livrei bestaande uit twee tinten groen en schuifdeuren.
(foto verz. Georges Mortier)

De R.E.L.S.E.

De sterke gelijkenis van deze trams in de genoemde steden valt heel simpel te verklaren. De S.A. des Railways Économiques de Liège - Seraing et Extensions, kortweg RELSE, was als pachter actief op vele buurtspoorlijnen van de NMVB en exploiteerde ook meerdere stadstrams in Belgische steden. Zo startte de RELSE in Gent al in 1899 met de exploitatie van elektrische trams, terwijl men vanaf 1904 onder de naam TEPCE ook in Charleroi elektrische trams liet rijden. 'TEPCE' staat voor Société des Tramways Électriques du Pays de Charleroi et Extensions.

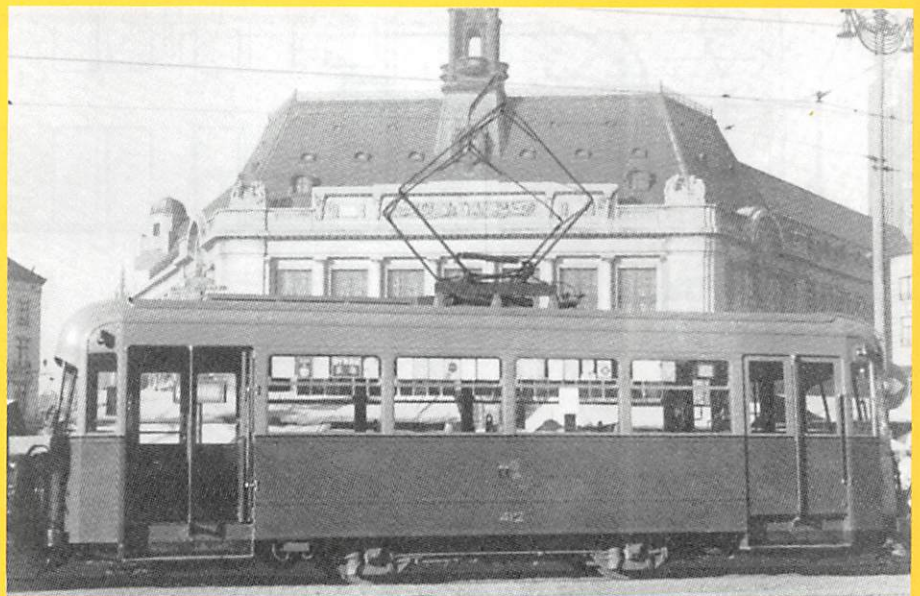
In mei 1905 werden ook in Luik zelf de eerste twee elektrische tramlijnen geopend. Zowel in Luik als in Charleroi verschenen door Nivelles gebouwde sterk op elkaar lijkende tramrijtuigen op straat, zij het bij de eerste op normaalspoor en bij de tweede op smalspoor.

De RELSE was in 1905 medeoprichter van de exploitatiemaatschappij van de elektrische tramlijn langs de Belgische kust. Dat duurde zelfs tot in 1956, toen de NMVB pas zelf het beheer over deze tramlijn op zich nam. Tot ver na de Tweede Wereldoorlog hield de RELSE bij vele bedrijven achter de schermen de touwtjes in handen.

Charleroi, België

Het uitbreken van de oorlog in mei 1940 had de TEPCE volkomen verrast bij haar moderniserings- en uitbreidingsplannen voor het trambedrijf. Vele zaken moesten terzijde worden geschoven. Dringender zaken moesten eerst geregeld worden om het hoofd boven water te kunnen houden. De oorlog betekende uiteindelijk dat er geen netuitbreidingen kwamen, maar wél werd in die oorlogsjaren gewerkt aan de vernieuwing van het rollend materieel.

Voor Charleroi werden vijftienvijftig tweeaasige motorwagens gebouwd in de werkhuizen van de Société pour l'Exploitation des lignes Vicinales d'Ostende et Plages belges, kortweg de SELVOP. Zoals in het begin al gezegd, was de kustlijn toen nog onder beheer van de RELSE. Ook de werkplaatsen vielen daaronder. De bouw van deze wagens voor Charleroi was eigenlijk een soort werkverschaffing voor het personeel om ze uit handen van de Duitsers te houden.



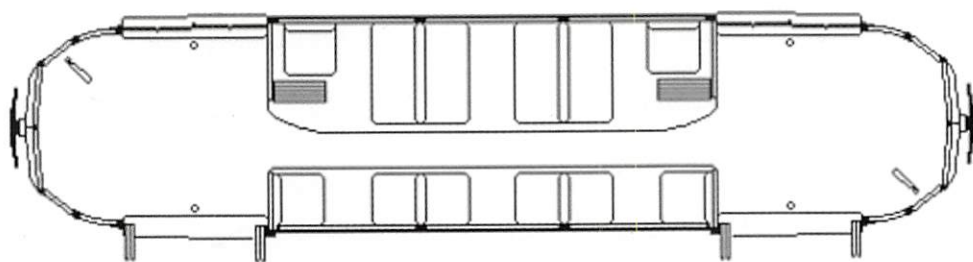
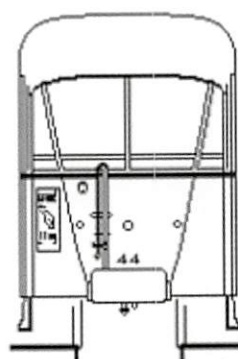
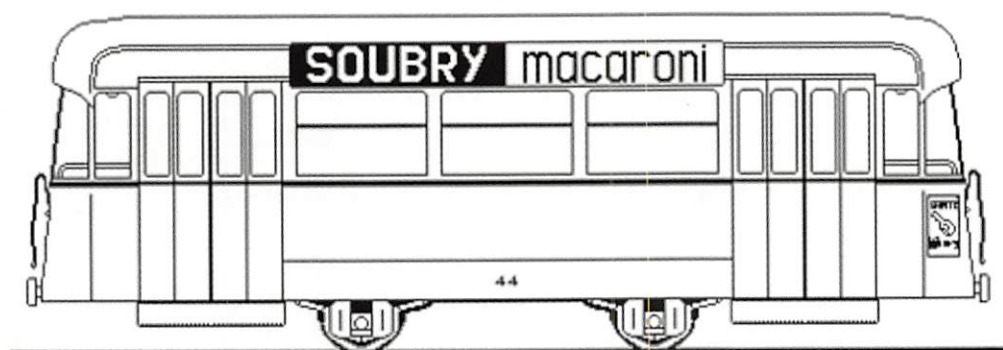
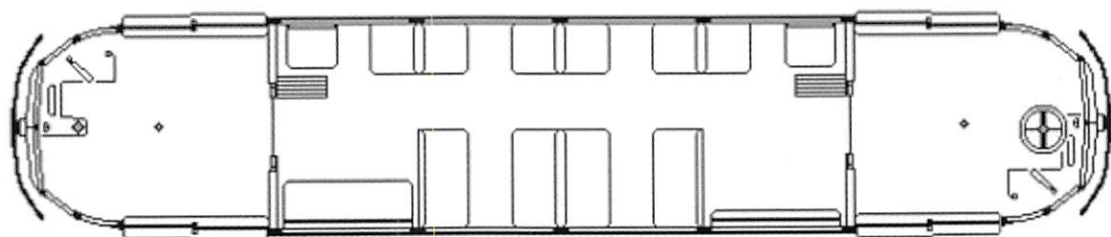
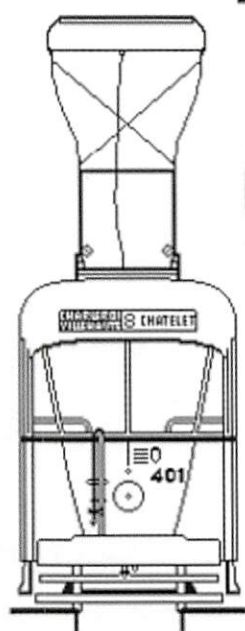
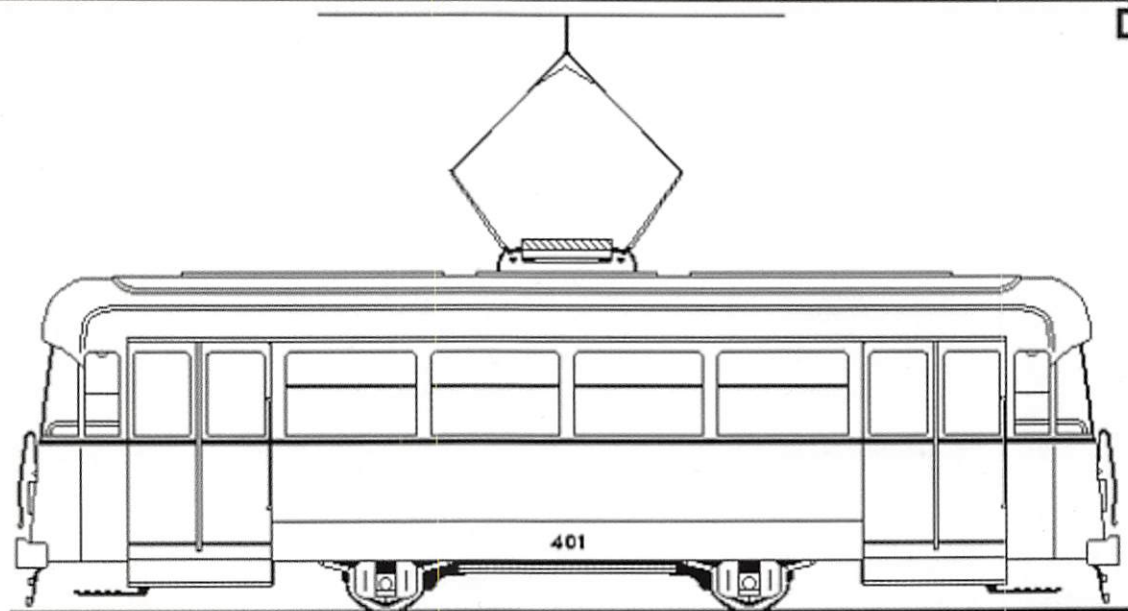
In mei 1940 kende de Kustlijn korte tijd een uitzonderlijk groot vervoer. Velen vluchtten in de richting van Frankrijk. Na de capitulatie van België was het echter eensklaps bijzonder rustig, want vele kustbewoners waren (tijdelijk) vertrokken. De trams reden bijna leeg rond. Dat was zelfs zodanig, dat de directeur van de maatschappij besloot om alle werknemers om de dag werkeloos naar huis te sturen. Omdat door deze maatregel de Duitsers maar al te makkelijk mensen konden "ronselen" voor arbeid in hun eigen land, werd aan de directeur voorgesteld om ander werk voor zijn personeel te zoeken om hen "onmisbaar in hun beroep" te maken.

Zo ontstond het idee om zelf tramwagens te gaan bouwen en een eerste schets van een "type 400" ontstond op de tekentafel. Het is niet genoteerd wie nu eigenlijk verantwoordelijk is voor het uiterlijk van deze trams. Uit een boekje van de AMUTRA meen ik op te maken, dat ingenieur A.J. Debot er de hand in gehad heeft, maar zekerheid hierover heb ik niet. Omdat ze in de werkplaatsen nog nooit zelf een tram gebouwd hadden, is het begrijpelijk, dat de werkplaatschef zijn bedenkingen had. Het werk was niet alleen totaal vreemd, maar moest ook nog eens

gedaan worden met onervaren mensen. Immers, de "overtollige" trambestuurders, ontvangers, buschauffeurs, rijtuigpoetsers en baanwerkers werden aan de 'trambouw' toegewezen. Het belangrijkste was om het personeel in België te behouden.

Het was een extra handicap dat het Studiecentrum van de maatschappij, bekend onder de naam "Electrorail", in Brussel gevestigd was en de werkplaats aan de kust. En dat terwijl in die dagen het vervoer ernstig gehinderd werd. Toen de directeur van het Studiebureau enige tijd later naar de kust kwam, kon men hem met enige trots de eerste plantekeningen voorleggen, die verder konden worden uitgewerkt.

Omdat het vervoer langzamerhand weer enigszins naar een normaal niveau terugkeerde en daardoor een deel van het personeel weer in zijn eigen functie aan de slag kon gaan, vorderde het werk aan de tramwagens slechts langzaam. Er waren weliswaar technische problemen op te lossen, maar niet meer dan bij een heuse wagonbouw fabriek zouden zijn opgetreden. Ondanks de hindernissen kregen de wagens hun bijzondere vorm.



Omdat de directeur van de Kustlijn vreesde voor bombardementen, werden de wagens in onvoltooide staat in verschillende remise gestald, die wat verder van de kust aflagen. Hoewel het risico van vordering door de Duitsers bestond, werden de wagens in konvoien van drie stuks naar Charleroi gesleept. Ze waren als bijwagens "gecamoufleerd" en waren nog niet voorzien van motoren en zitplaatsen in de wagen. Volgens mijn gegevens gingen deze transporten via Knokke, Brugge, Zwevezele, Kortrijk, Peck, Doornik, Mainvault, Tertre en Mons. Hieruit blijkt wel hoezeer het België van toen nog door transporen werd doorkruist.

Uiteindelijk werd in 1945 de afgewerkte serie 401 - 425 aan de TEPCE geleverd.

Het type "400"

De 401 - 425 waren de laatste tweeassers, die in België werden gebouwd en hun uiterlijk en techniek was zo origineel, dat het nog steeds unieke tramwagens genoemd mogen worden. De semi-gestroomlijnde wagenbak was geheel van staal gemaakt, óók het ronde dak, maar de wagens waren van binnen afgewerkt met fraai houtwerk.

De wagenbak was 10 meter lang en 2,2 meter breed. In het éne grote reizigerscompartiment konden 24 passagiers een zitplaats vinden. Twee schuifdeuren gaven toegang naar de beide ruime balkons. Die balkons leken zo ruim, omdat er géén schakelkasten in stonden. Hoewel het type 400 in twee richtingen kon rijden, bezat het namelijk slechts één schakelkast, welke midden in de wagen plat onder de dubbele zitbank lag.

De bestuurder draaide een wiel, dat op een kolom bevestigd was. Via onder de wagen lopende conische tandwielen, assen en cardans werd de schakelkast bediend. Afhankelijk van de rijrichting moest de bestuurder het wiel overzetten op de kolom op het andere balkon. Ook de rijrichtingschakelaar op de schakelkast werd via tandwielen en assen bediend. Het is me uit de beschikbare gegevens niet duidelijk geworden, of deze constructie uit nood is bedacht door de materialenschaarste tijdens de oorlogsjaren, zodat men bezuinigde op een tweede schakelkast met vele koperen onderdelen daarin, of dat het een zo bedoelde uitvinding was van de ontwerper.

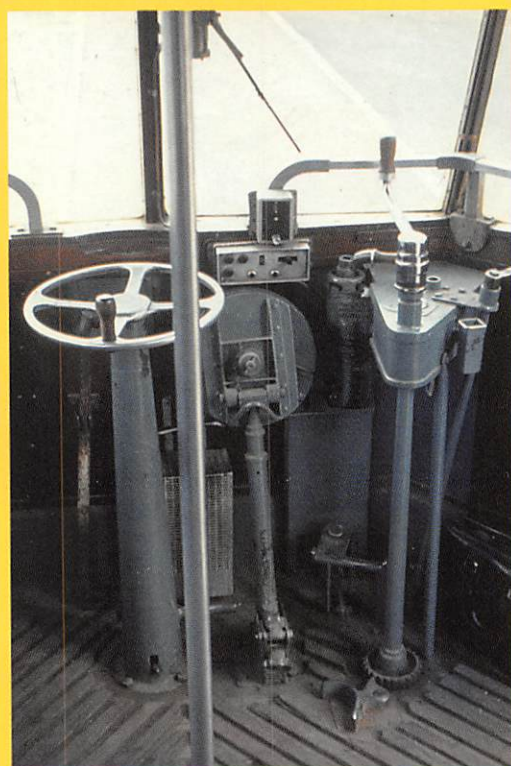
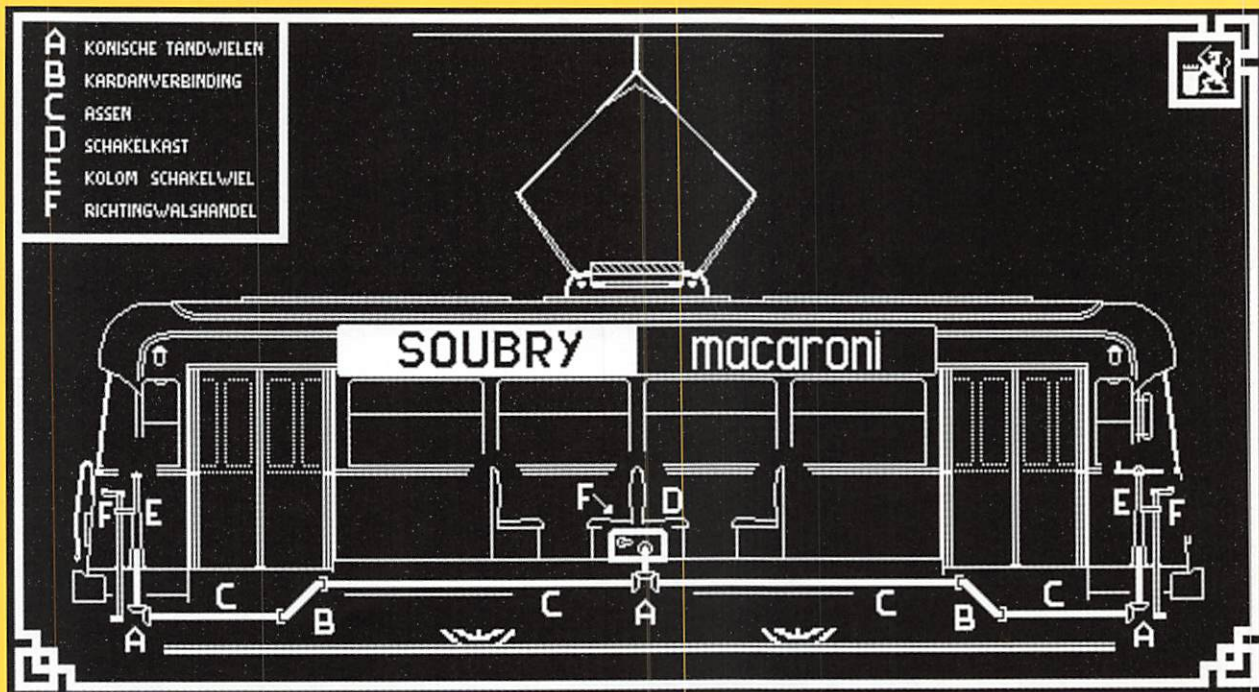
Behalve de ruimtewinst op de balkons waren er ook andere voordelen van het hebben van slechts één schakelkast. De onderhoudskosten waren goedkoper, het gewicht van de balkonuutenden van de wagens



Te Montigny-sur-Sambre slingerde de tram van de STIC met een scherpe S-bocht onder een spoorlijn door een zeer klein viaductje. Hier zien we motorwagen 422 vanaf de spoorwegtallud.

Het depot Genson in 1971, met op de voorgrond de rij bijwagens die vlak voor de spits telkens bij het passeren van een lijn 7 naar buiten zal geduwd worden om een bijwagen aan te haken.





Links.
 De stuurpost van het type 400. Links is de kolom duidelijk zichtbaar met daarop het afneembare bedieningswiel. Rechts ervan een opgeklapt klapstoeltje voor de bestuurder met daarboven een bedieningskastje voor de richtingaanwijzers. Rechts zien we de luchtremkraan met daarvoor de handremzwenkel. Helemaal rechts een stukje van het "pepermolentje" waarmee zand gestrooid kon worden.

Rechts.
 Het interieur van een 400, voorzien van houtwerk en zachte lederen bankjes. Onder de middelste dubbele bank rechts zien we de ombouw van de liggende schakelkast iets uitsteken.

Hiernaast.
 Een fraai staatsieportret van een in eigen beheer gebouwde bijwagen, op het remise-terrein van het depot Genson, in 1971.

Volgende bladzijde, boven.
 Een typisch traject langs oude, verlaten fabrieken tussen Montigny en Châtelineau, voerde door deze troosteloze straat. De lifftoren van de mijn achter de huizen staat er verloren bij als herinnering aan betere tijden.



was vele malen minder door het ontbreken van een zware kast aldaar en de schakelkast lag beschermd midden in de wagen in geval van een aanrijding. Bovendien was er beduidend minder elektrische bekabeling nodig, omdat motoren en schakelkast dicht bij elkaar lagen.

De schakelkast had 23 rijstanden en 18 remstanden en was ontwikkeld door ACEC (Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi). Om de wagen tot stilstand te brengen was een Westinghouse luchtrem aangebracht. Slechts in noodgevallen werd elektrisch geremd. Voor wat meer grip bij een snelremming of in het gladde jaargetijde, zoals bijvoorbeeld de herfst, was bij het kleine bedieningspaneeltje ook nog een soort "pepermolentje" aangebracht, waarmee zand op de rails kon worden gestrooid.

Die schakelkast onder de banken bezorgde nietsvermoedende passagiers wel eens schrikreacties, wanneer er - door speling in de assen en tandwielen - vonken in de kast ontstonden, die al sissend en knalend in een vonkenschot doofden.

Het gewicht van een lege wagen was 14,3 ton. De radstand van het speciaal ontworpen onderstel was drie meter en door het gunstig verdeelde gewicht bezat het type 400 uitstekende rijeigenschappen. Twee motoren van 75 PK en de schakelkasten met de vele contacten zorgden voor een soepele en snelle acceleratie.



De wagens hebben altijd uitstekend voldaan en bleven het gezicht van de trams in Charleroi bepalen tot het einde van het trambedrijf in 1974. Tot het laatst toe werden de wagens goed onderhouden en zagen ze er zeer toonbaar en schoon uit. Zij waren op het traject van de laatste tramlijn 15 naar Place Wilson zelfs vaak het schoonste vervoermiddel op straat.

De directie en het rijdend personeel van de TEPCE waren zeer tevreden over deze wagens en zeker over de soepele loopeigenschappen van hun trucks. Daarom werden in 1950-51 nog eens twaalf onderstellen besteld in Oostende. Deze werden vervolgens

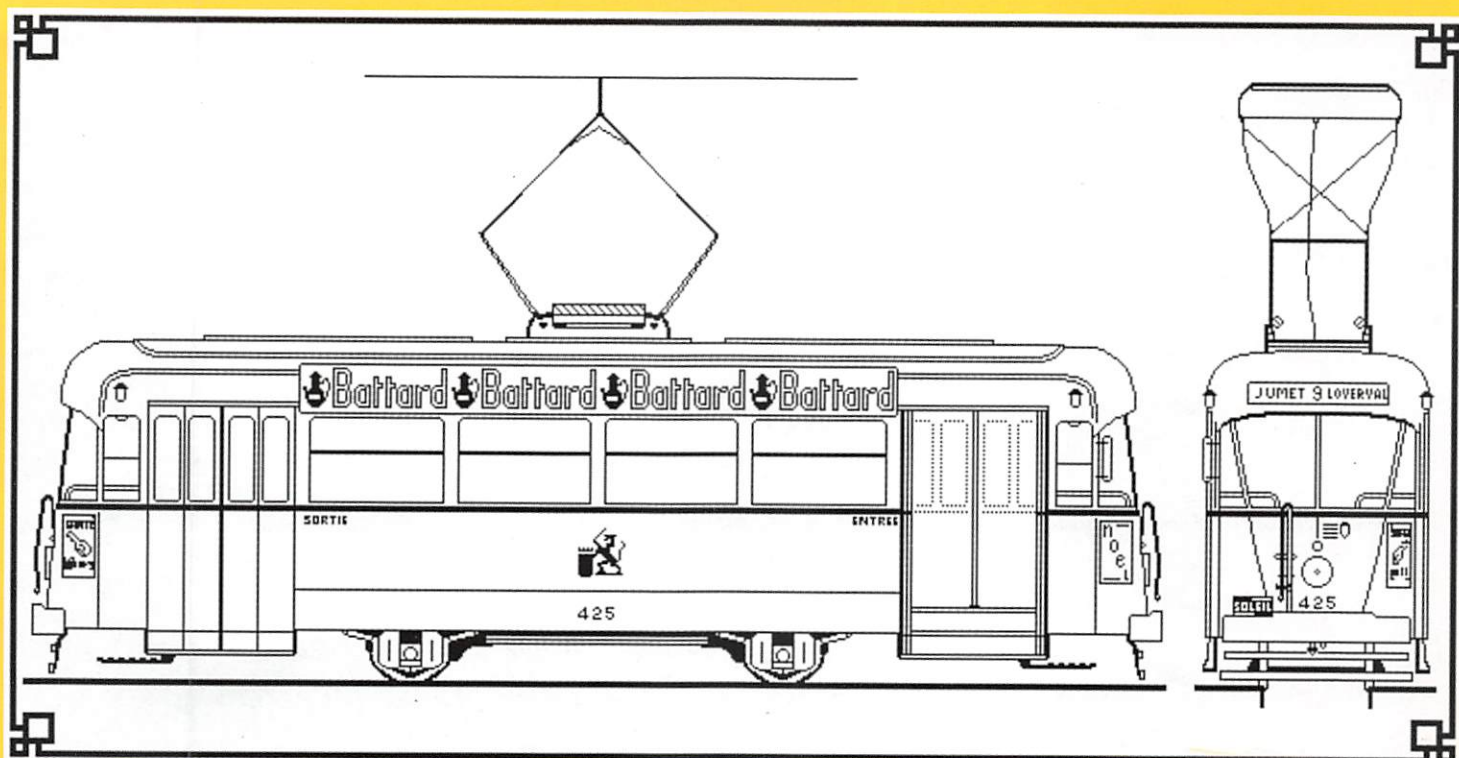
onder de wagenbakken van een twaalfstal wagens van de serie '300' geplaatst. Het type '300' behield wel zijn twee conventionele schakelkasten.

Zoals gezegd was de TEPCE na de oorlog actief bezig met een moderniseringsprogramma. In 1953 werden in eigen beheer in het depot van Genson acht bijwagens gebouwd met eenzelfde "gestroomlijnde" wagenbak, maar op oude onderstellen. Dit was de serie 37 - 44. Zij waren iets korter en hadden slechts drie zijramen.

Oorspronkelijk waren de in- en uitgangen voorzien van brede klapdeuren. In een ongelijke strijd tegen het toenemende autoverkeer kregen alle tramwagens in het begin van de jaren vijftig vouwdeuren, ofwel

in het Vlaams "ploideurtjes". De tussenschotten met schuifdeuren tussen de balkons en het passagiersgedeelte in het type '400' werden bij deze modernisering verwijderd, zodat één grote ruimte in de wagen ontstond.

Zelf heb ik de "400-en" alleen meegemaakt in hun laatste levensjaren 1971 tot 1974. Lijn 2 en 7 reden dat eerste jaar al op hun laatste wielen, maar lijn 5 en 15 bleven tot het eind op 29 juni 1974 in dienst. Het traject naar Place Wilson in Chatelineau (lijn 15) en dat vanaf Montignies Place (lijn 5) naar Charleroi Sud was zeer opmerkelijk. In het centrum hadden de groene trammetjes van de STIC (Société des





Links.
Motorwagen 407 stond jarenlang naast de NMVB-stelplaats te Trazegnies opgesteld. Een aanrijding en jeugdige elementen tonen hun uitwerking aan zowel uiterlijk als interieur.

Beneden.
We staan hier op Montigny Place. Links zien we een wagen van lijn 15, die zal doorrijden naar Châtelineau, Place Wilson. Rechts staat een wagen van lijn 5 klaar voor de retourrit naar Charleroi-Sud, na zojuist over het overloopwissel vanaf het andere spoor te zijn gereden.

Tenzij anders vermeld, werden alle foto's gemaakt door René Platjouw in 1971-74.

Transports Intercommunaux de Charleroi) de nodige last van zeer druk verkeer in smalle straten, maar eenmaal voorbij Montignies Place was er slechts een grauwe fabrieksstraat, waarbij auto's niet alleen in het midden van de straat reden, maar ook daar moesten (!) parkeren, omdat de trams links en rechts hun eigen vrije baan hadden in een soort bedding van kolenafvalgruis.

Na het beëindigen van de tramdiensten werd het overgrote deel van het STIC-materieel gesloopt. Slechts enkele wagens ontsnapten aan de sloper. Wagen 407 werd aanvankelijk weggezet en kwam terecht bij depot Trazegnies van de NMVB. Daar stond hij jarenlang tot een onzachte aanrijding met een andere tram tijdens een rangeermanoeuvre de wagen ernstig beschadigde. Lokale jeugdige vanden lieten verder weinig heel van het buiten in weer en wind staande voertuig. De bijgevoegde foto's tonen de wagenrestanten omstreeks 1980. Helaas was de wagen niet meer te redden. Motorwagen 423 was verdwenen naar de Chemin de Fer de la Baie de Somme, maar keerde in maart 1984 terug naar België. Deze tram bevindt zich nu in het stoffige Providencemuseum te Marchienne-au-Pont. Beter verging het een drietal door de TEPCE zelf gebouwde bijwagens van het "Oostende-type". De wagens 38, 41 en 42 werden

omstreeks 1973 verkocht aan een Engels museumlijntje bij Cotswold Marina. Dit weinig bekende lijntje in de buurt van South Cerney, tussen Cirencester en Swindon was slechts een mijl lang en bediende een watersportcomplex met deze naam. Een uit Gibraltar afkomstig diesellokje trok de bijwagentjes. Wanneer deze drie bijwagentjes op een later tijdstip naar Ierland verhuisden is mij niet bekend, maar bij een museumlijntje in Fintown, Donegal schijnen ze momenteel in een wit/rode kleur dienst te doen.

Indien iemand nadere informatie en/of een foto over/van dit lijntje en haar materieel heeft, laat het de redactie van "Tramfan Magazine" dan a.u.b. weten.

De bijwagens 40 en 44 verhuisden naar Normandië, waar ze voor personeelsvervoer gebruikt zouden worden op het terrein van een dagbouwmine. Ook

over deze twee wagens heb ik geen nadere informatie teruggevonden.

In een volgend nummer van "Tramfan Magazine" kijken we naar de verwante wagens in Lille, Luik, Cairo en Heliopolis.

Indien iemand iets weet over een verwant type in Athene, dan vernemen wij dit graag.

René A.M. Platjouw

De tekeningen bij dit artikel zijn niet op schaal en vervaardigd door R.A.M. Platjouw

Bronnen
- artikelen in: Op de Rails, Modern Tramway, Rail-Revue
- Les Tramways urbains de Charleroi (uitgave AMUTRA)





Met de tram naar de ruimte:

De Ust-Katavskiy Vagonostroitelnyy Zavod, Ruslands beroemde tramfabriek

Menige lezer zal verbaasd zijn over de titel, maar dit is slechts het topje van de ijsberg. Dankzij het bezoek van een groep tramliefhebbers aan de fabriek in 1995 en de krachtige zoekroboten van het internet, is het nu mogelijk om de Ust-Katavfabriek voor te stellen. Maar wie zich de tramfabriek als een soort Russische Bombardier inbeeldt, slaat de bal mis. Zelfs een vergelijking met de Lugansker Lofabriek (zie TFM 2) gaat in de verste verte niet op.

De Ust-Katav fabriek is de grootste tramproducent van de voormalige U.S.S.R. Helaas zijn er relatief weinig gegevens over bekend. Wel kon via het internet het volledig verslag teruggevonden worden van het gesprek tussen de tramliefhebbers en een verantwoordelijke van de fabriek. Tot verbazing van de groep, was een bezoek aan de fabriek niet mogelijk. De reden zal hierna wel duidelijk worden. Een deel van de geschiedenis werd toen openbaar gemaakt, maar het ging enkel om de tramgeschiedenis! Immers, de fabriek ontstond reeds in 1758 als staalfabriek. 140 jaar later, in 1898, werden spoorwegwagens gebouwd, door toedoen van

Belgische ondernemers. Het is slechts in 1937 dat de eerste trams gebouwd werden: het waren de types Kh (motorwagen; "X" in het Russisch) en M (bijwagen), de toenmalige vooroorlogse standaardtrams uit de U.S.S.R., die sinds 1925 gebouwd werden door 3 andere fabrieken; de fabriek in Ust-Katav sloot zich hierbij aan. De trams werden in alle gangbare spoorbreedtes en met verschillende wagenkastbreedtes afgeleverd. Het feest heeft echter niet lang geduurd, want na de treinwagens en de trams volgden in 1941 de T34-tanks. Dit was uiteraard een rechtstreeks gevolg van de Tweede Wereldoorlog. Minder voor de hand liggend is dat de

Van het vooroorlogse type-Kh is minstens één exemplaar bewaard gebleven: de foto toont museumtram Z-1 in de Ulitsa Gorkogo te Krasnodar, op 7 april 2000. Dergelijke trams werden in de periode tussen 1937 en 1941 ook door de Ust-Katav fabriek gebouwd.
(foto Alex Krakowsky)

productie van deze tanks tot in 1947 duurde. Vermoedelijk waren de oorlogsverliezen toch groter dan iemand ooit (toen) durfde vermoeden? Of was het in voorbereiding van een eventueel nieuw conflict (koude oorlog!)?

Hierna nam men de draad terug op en werden de KTM-1/KTP-1-trams gebouwd. Het waren de eerste trams van eigen ontwerp. De afkorting "KTM" staat voor Kirouski Tramvay Motorny. De bijwagens kregen de afkorting "KTP".

In deze naoorlogse periode begint voor de fabriek echter nog een nieuw hoofdstuk. De locatie werd uitgekozen voor het ontwikkelen en het produceren van... ruimtevaaertmotoren. Hierbij ging het niet om een of ander bijproduct, dat de fabriek als onderleverancier moest leveren, maar wel om de hoofdactiviteit! In 1965 werd de fabriek zelfs de tweede administratieve zetel in hetgeen in 1994 hernoemd werd als Russische Ruimtevaartorganisatie. Ondertussen evolueerde de hoofdactiviteit van het vervaardigen van raketmotoren na de oorlog tot de bouw van satellieten (heden).

Uiteraard zijn productielijsten geheim - en vallen ze buiten de interessesfeer van dit tijdschrift - maar voor de anecdote kan vermeld worden dat in de periode 1960 - 1970 de 11D56 (KVD-1) motor voor de N-1M raket hier succesvol werd gebouwd...

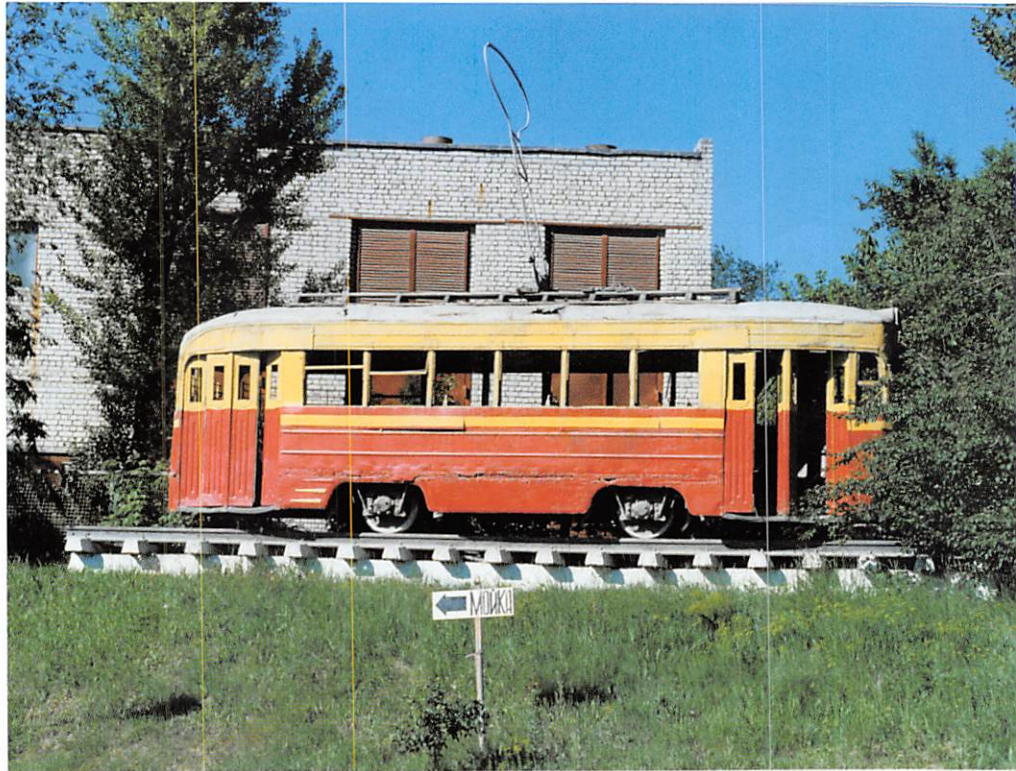
Er zijn geen gegevens die er op wijzen dat de fabriek nu geprivatiseerd (verkocht) is: derhalve valt deze nog steeds onder het Ministerie van Ruimtevaart. Deze gegevens werden trouwens gevonden bij de website van de Russische ruimtevaartorganisatie!

De KTM-5 en zijn opvolgers

De fabriek behield haar naam als wagonfabriek en dus dienden er verder trams gebouwd te worden. Na de KTM-1, volgden in 1960 de KTM-2/KTP-2 trams. Net als zijn voorganger, werden deze trams aan verschillende steden geleverd. De KTM-3/KTP-3 was een verbeterde versie van de KTM-2/KTP-2, maar werd buiten het prototype nooit gebouwd. Hetzelfde lot verging de KTM-4: men baseerde zich op de vorige tram om in 1962 een gelede wagen te bouwen. Het bleef bij een prototype.

In 1963 werd in Chelyabinsk de KTM-5 met ronde kop voorgesteld. Vanaf 1965 was deze tram, nu met hoekige kop, verkrijgbaar. Men had een totaal andere wagenkast ontworpen, maar het onderstel en de draaistellen van het prototype waren behouden. In 1971 werd het design gemoderniseerd: de draaistellen waren nu zichtbaar, in tegenstelling tot de vorige twee types KTM-5.

Deze KTM-5 werd ononderbroken gebouwd tot in 1990. In totaal rolden er niet minder dan +/- 14 400 exemplaren van de band! Enkele varianten zagen al dan niet het daglicht, waarvan



Als denkmak staat voor de stelplaats 1 in Dneprodzerhinsk een KTM-1 tram opgesteld. 25 mei 1998. (foto Alex Krakowsky)

Een mooi beeld van een KTM-2+KTP-2-stel op de Prospekt Budennovski in Rostov-Na-Don omstreeks 1975-1976. Aan het dak merkt men onder andere het verschil met zijn voorganger. (Prentkaart verzameling Alex Krakowsky)

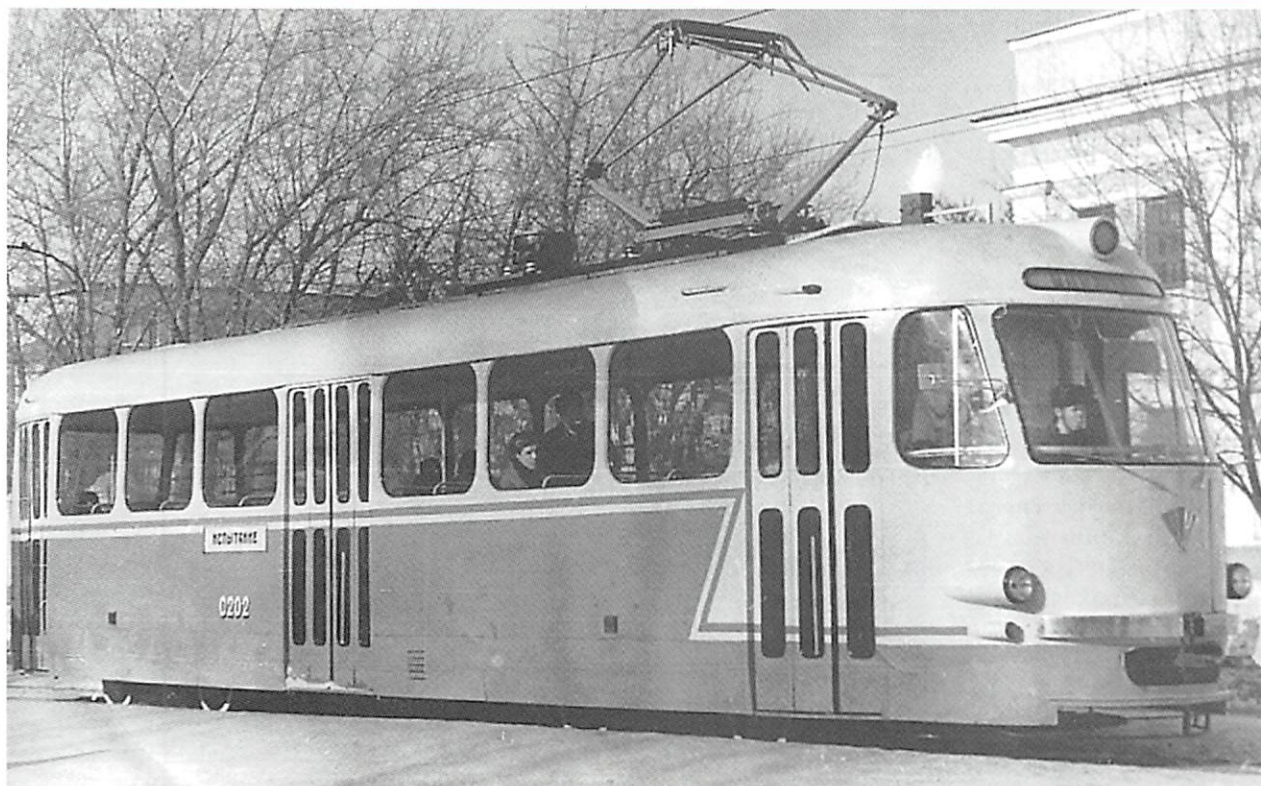


de bekendste de normaalsporige variant voor Rostov-Na-Don is. In Moskou besloot men dat het tramtype een nationaal nummer diende te krijgen, zodat het vanaf 1973 officieel om het type 71-605 ging

Reeds in 1976 dacht men aan een opvolger (type 71-606, KTM-6): het ging om een KTM-5 met gewijzigd front en hiervan werden vermoedelijk slechts 2 exemplaren gebouwd, waarvan

er één in Moskou op een tentoonstelling terecht kwam. In Chelyabinsk kwam minstens één van deze trams onder het nummer 2150 in dienst. Hoe lang het voertuig daar effectief gereden heeft, is niet geweten. Seriebouw volgde nooit en hiermee eindigt dan ook het verhaal van dit type.

De KTM-7 verging het nog slechter: het project geraakte niet verder dan de tekening. Het had



Boven.
Een uitzonderlijk document: het prototype uit 1963 van de KTM-5, in Chelyabinsk.
(verzameling Aare Olander)



Midden.
Een beeld van de eerste reeks KTM-5 met bedekte onderstellen: op deze opname staat wagen 011 (bouwjaar 1970) in Chelyabinsk. (verzameling Aare Olander)

Beneden.
Twee massaproducten op één opname: het beeld van Lenin en de KTM-5, waarvan de typische enkele schuifdeuren goed zichtbaar zijn. Druzhkovka, Ulitsa Lenina 17mei 1998.
(foto Alex Krakowsky)



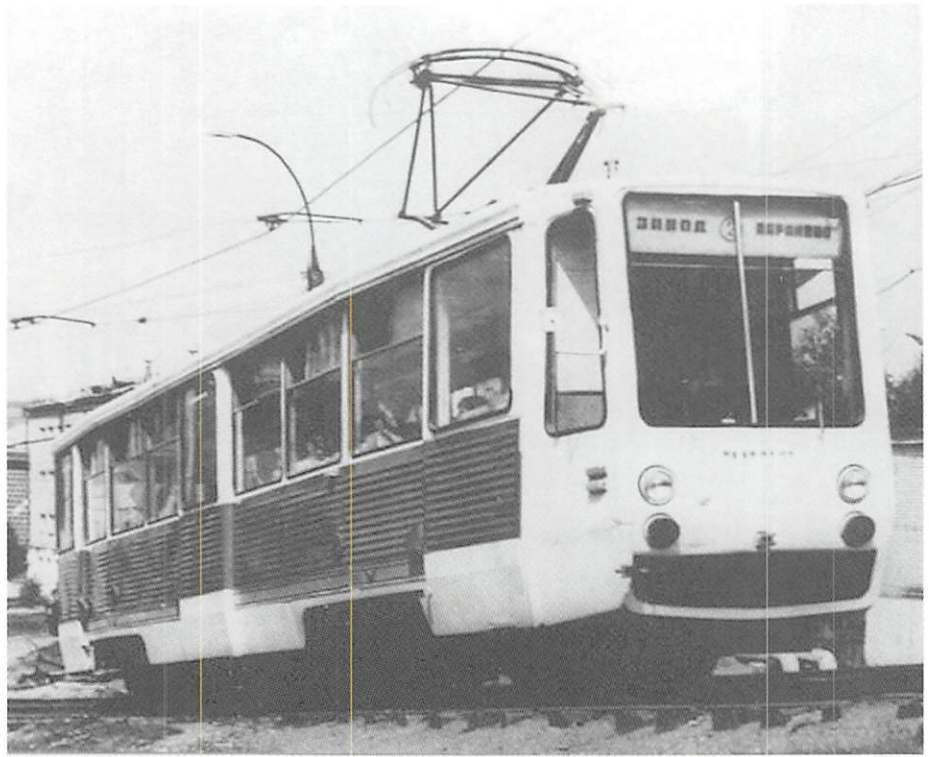
een soort KTM-5 met dubbele middendeuren moeten worden.

In 1990 verscheen het type 71-608 (KTM-8) op het toneel; deze werd wel in reeks gebouwd en het allereerste exemplaar ging - alweer - naar Chelyabinsk. Het idee van de dubbele middendeuren werd hier uitgevoerd. Van deze KTM-8 werden er +/- 900 gebouwd, waarvan 175 voor Moskou. Tussendoor werden er contactoren aangebracht en werd het type hervormd tot KTM-8K (71-608K). Moskou was, als grootste klant, niet helemaal tevreden en wenste smallere trams. Aangezien Moskou de hoofdstad is, werd dit niet geweigerd en in 1994 verscheen het type 71-608KM op het toneel, beter bekend als de KTM-8M. Uiterlijk waren er enkele verschillen en van toen af was nog enkel deze versmalde tram verkrijgbaar! De KTM-8M kostte in 1995 85 000 \$ (+/- 100 000 Euro) en werd gebouwd voor een voorziene levensduur van 18 jaar.

Ondertussen was de U.S.S.R. uiteengevallen en was er weinig geld beschikbaar voor de aanschaf van nieuwe trams, zodat het orderboekje van de fabriek steeds dunner werd. De eventuele opvolgers waren geen succes: de bouw van een KTM-9 strandde reeds bij de draaistellen en de KTM-10 (een gelede tram) geraakte zelfs niet verder dan de tekentafel.

Het type 71-611 (KTM-11) werd wel gebouwd en in beperkte aantallen geleverd in Volgograd en Krivoy Rog voor de sneltramlijnen aldaar, waar men behoefte had aan trams met deuren aan beide zijden. Voor Krivoy Rog werden drie passende tussenwagens (bijwagens) gebouwd: deze kregen het typeaanduiding 71-611P (KTP-11) mee. Ze worden daar echter slechts zeer sporadisch ingezet.

De KTM-12 (71-612) had een enkelgelede lagevloertram moeten worden, maar ook hier bleef het bij plannen.



Het type 71-613 is een bijwagen met stuurpost (stuurstandrijtuig), horend bij de KTM-11. Het werd evenmin gebouwd.

Hetzelfde verhaal geldt voor het type 71-614: het was de bedoeling om een KTM-8M (71-608KM) zonder stuurpost te bouwen. In vele steden rijdt men inderdaad met koppelstellen en is de tweede stuurpost overbodig. Het project werd echter nooit uitgevoerd.

Het type 71-615 (KTM-15) werd ditmaal wel in reeks gebouwd: het betreft de metersporige versie van de KTM-8M, waarvan een twaalftal exemplaren geleverd werden aan Pyatigorsk.

Een ongenummerd KTM-6 is hier te zien op het testspoor van de fabriek in Ust-Katav. Dit uniek tijdsdocument toont dat de flank gelijk is aan deze van zijn voorganger, maar dat er een volledig nieuw front ontworpen werd.

Opname uit 1976.
(verzameling Aare Olander)

Een nog nieuwe KTM-8 in Zlatoust, op 3 april 1994.

(foto Aare Olander, verz. Alex Krakowsky)





Samenwerking met het Westen

Het verhaal van het type 71-616 is bijzonder: het ging om een joint-venture tussen Siemens/Duewag (Duitsland) en de Ust-Katav fabriek en AEK Dynamo Moskou. Voor beide partners moest het een win-win operatie worden: in de post-communistische periode was Siemens immers Rusland aan het veroveren: zowel op het gebied van telecommunicatie (heraanleg telefoonlijnen), als computers, medische apparatuur enz. was Siemens bijzonder actief; ook de tramafdeling van Siemens diende te volgen. Het is in die context dat Siemens contact opnam met de Ust-Katav fabriek. Bovendien konden ze op deze wijze misschien ook wel (goedkopere) trams leveren aan andere landen uit Oost-Europa. Rusland zag de samenwerking wel zitten: de producten die ze afleverden, waren bijna niet geëvolueerd en know-how uit Duitsland kwam als een zegen uit de hemel gevallen. Het uiteindelijk resultaat, de KTM-16, was een tochtvrije en moderne tram! Hij werd op 13 juli 1999 feestelijk geleverd aan... Chelyabinsk en kwam daar in dienst onder het nummer 2001. In een krantenknipsel wordt de prijs vermeld van 3 000 000 Roebels (+/- 115 000 Euro).

Intussen bouwde de fabriek o.a. voor Moskou trams van de types 71-617K en 71-617KM. Deze zijn identiek aan de eerder geleverde trams van het type 71-608K en 71-608KM, maar een licht gewijzigde besturingsinstallatie in functie van instructiedoeleinden zijn de aanleiding geweest om deze trams onder een ander type-nummer te catalogeren. Ze werden tegelijkertijd geleverd met de respectievelijke types 71-608K en nadien 71-608KM.

Het metersporig bedrijf van Kaliningrad had

dringend behoefte aan trams: het had het type 71-618 moeten worden, maar de stad kocht tweedehands trams aan in Halle (Duitsland) en in Ust-Katav verdween dit project naar de prullenmand. Het had een smallere variant van het type 71-615 moeten worden.

Na de voorstelling van de KTM-16 werd Siemens bedankt voor de bewezen diensten. De seriebouw, waaronder de bestelling voor Moskou (naargelang de bronnen 60 of 80 stuks), kreeg de typeaanduiding 71-619 en men spreekt bijgevolg van de KTM-19. De allereerste

Tijdens een bezoek aan de Ust-Katav-fabriek konden tramliefebbers op 13 juni 1995 een rit maken op het ca. 4 km lange testspoor dat de fabriek met de stad verbindt en waarop ook personeelsvervoer plaatsvond. Het is niet bekend waar deze fonkelnieuwe KTM-8M met fabrieksnummer 00072 uiteindelijk terecht kwam. Merk de afwezigheid van de koplampen.

Het type KTM-11 werd geen succes: we zien hier een gekoppeld stel in Volgograd op 6 september 1997.

(foto's Aare Olander, verz. Alex Krakowsky)



Boven.
Enkel Pyatigorsk
ontving trams van
het type KTM-15:
hier bevindt wagen
212 zich aan de
Prospekt Kirova,
op 5 april 2000.
(foto Alex Krakowsky)

Beneden.
De unieke KTM-16
werd in Chelyabinsk
geleverd: hier staat
de tram aan het
eindpunt TschMK,
op 30 mei 2001.
Het groot wiel op
het dak is overigens
de radioantenne.
(foto Alex Krakowsky)



tram werd wederom in Chelyabinsk geleverd en rijdt daar rond met het nummer 2006. Enkele verschillen (o.a. de ramen, motorisering, aandrijving) maken dat de voorloper een unicum gebleven is. Siemens leerde de fabriek wel flexibeler werken dan voorheen, want er verschenen meteen twee varianten (in Moskou en Ufa), de types 71-619K en 71-619M. Zo zijn er nu drie fabrieksbordjes in omloop met het nummer 00001... en drie fiere burgemeesters die te horen kregen dat zij de eerste tram uit de reeks kregen!

Deze fraaie tram is momenteel het enige verkrijgbare model bij de Ust-Katav fabriek. Over de samenwerking met Siemens wordt niet meer gesproken en de website van Siemens Railvoertuigen Rusland is ondertussen ook niet meer in gebruik.

De toekomst

Hiermee is het dan ook duidelijk hoe de fabriek haar tramactiviteiten heeft kunnen verderzetten. In de periode na 1990 verdwenen een aantal grote locomotief- en tramfabrieken, zoals bijvoorbeeld de Lugansker locfabriek en de Tatrafabriek in Praag. Na de flop in Ust-Katav maakte Siemens intussen bekend dat zij de tramfabriek uit Praag overnemen, zodat ze toch langs deze weg hopen om in Oost-Europa trams te kunnen leveren. Maar de oorzaak dat de tramproductie desondanks voortduurde is enkel en alleen te danken aan het feit dat dit als dekmantel diende voor de werkelijke activiteiten van de fabriek, namelijk het bouwen van ruimtevaartapparatuur! Want nog steeds is de hoofdactiviteit van de fabriek ruimtevaart, en bijkomend worden prefabricaten (...), instru-

menten (...) en trams gebouwd.

Met dit gegeven in het achterhoofd, wordt het duidelijk waarom de fabriek in de periode 1947-1990 slechts drie verschillende tramtypes heeft gebouwd, waarvan er slechts één tegelijkertijd leverbaar was. Extras of afwijkingen was een onbestaand woord: zelfs de kleur werd door de fabriek bepaald! Zo werden alle KTM-5 wagens in het rood afgeleverd, de enige verkrijgbare kleur...

Over de toekomst van de fabriek kan men kort zijn: zolang de behoefte voor raketten en satellieten bestaat, zullen er trams gebouwd worden. Nu nog met de tram naar de ruimte!

Alex Krakowsky

Russische trams zijn in modelbouw een zeldzaamheid: naoorlogse trams van de Ust-Katav fabriek werden nog niet in schaal H0 uitgebracht. Wel is een vooroorlogse Kh(X)+M-stel in bouwkit o.a. verkrijgbaar bij Ferivan Trammodelbouw voor de prijs van +/- 20 euro. Motorisering is afzonderlijk op vraag verkrijgbaar.

Bronnen:

Vele gegevens in dit artikel zijn afkomstig van het internet. De volgende sites werden onder meer geraadpleegd:

<http://www.fas.org/spp/civil/russia/ust-kata.htm>
<http://www.chel.su/eng/art/photography/kaulin/news/archives/rep13j199.htm>
http://www.rosaviakosmos.ru/ORG/ukvz_e.html
http://w4.siemens.com/de2/assets/pdfs/countries/europe/russia_de.pdf
http://www.oubeck.com/reports/russia/russia_1995.htm
http://www.mibas.ru/eng/informat/mosbus/number/66_7.htm

Verder werd de "Strassenbahn ehem. Sowjetunion" (uitgave: Blickpunkt Strassenbahn 1996) en de volledige wagenparklijst van Moskou, gemaakt door een tramliedhebber aldaar en mij bezorgd door dhr. Aare Olander, voor het maken van dit artikel geraadpleegd. Dhr. Aare Olander maakte mij eveneens bijkomende inlichtingen en de hiervoor gepubliceerde en soms unieke foto's over: hiervoor ben ik hem uitermate dankbaar. Tot slot ben ik dhr. Luc Koenot dankbaar voor verstrekte informatie over de in Rusland gebouwde tramtypes, die hij in 1996 in een lijst verwerkte.





In Moskou passeert KTM-19-wagen 2001 langs het reusachtige beeld van de arbeider en de kolchozeboerin (let even op de geparkeerde wagens) aan de Prospekt Mira op 2 juni 2001. Met uitzondering van de ramen, gaat het om een exacte kopie van de KTM-16: hetzelfde kleurenschema werd gehanteerd en toevalligerwijze draagt deze tram hetzelfde nummer als in Chelyabinsk! (foto Alex Krakowsky)

Aan het eindpunt Strotelnaya in Ufa staat op 1 juni 2001 de laatste aanwinst en voorlopige eenling te wachten op zijn vertrektijd. Het gaat hier overigens om een KTM-19K, waarbij andere deuren gebruikt werden. (foto Alex Krakowsky)





Het Belgische Buurtramnet ... van A tot Z

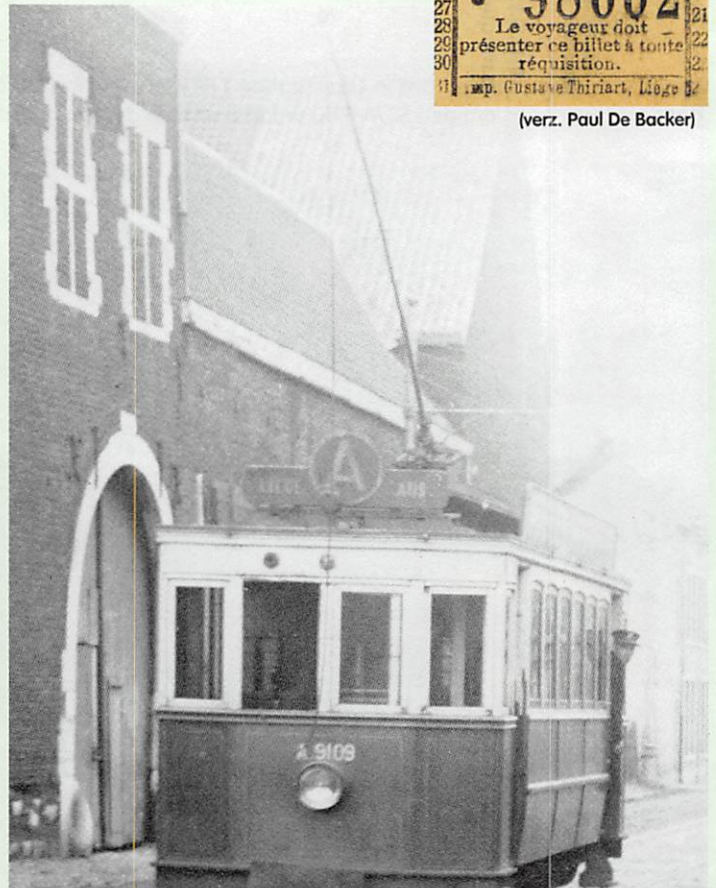
Deel 4 : Alleur / Jemeppe / Tilleur - Luik



Eindpunt van de lijn Ans-Luik (tussen 1910 en 1920 uitgebaat als lijn 44, met een lengte van 8 km) op de Rue de l'Yser (de weg van Luik naar St.-Truiden). (verz. Paul De Backer)

Rechts. Op dezelfde weg rijdt motorwagen 9109 met een crème-groene livrei (jaren '20), ter hoogte van de "Ferme Wauters", in de richting van Luik. (fotograaf onbekend, verz. Paul De Backer)

Beneden. De stadslijn naar Ans kreeg in 1930 na de verdere elektrificatie (op het traject van de lijn Ans-Oreya) haar eindpunt te Alleur. Hier zien we lijn 58 te Saint-Gilles in 1953. (foto Robert Temmerman, verz. Paul De Backer)



(verz. Paul De Backer)

Liège Basilique St. Martin.



Geschiedkundig profiel van de lijn:

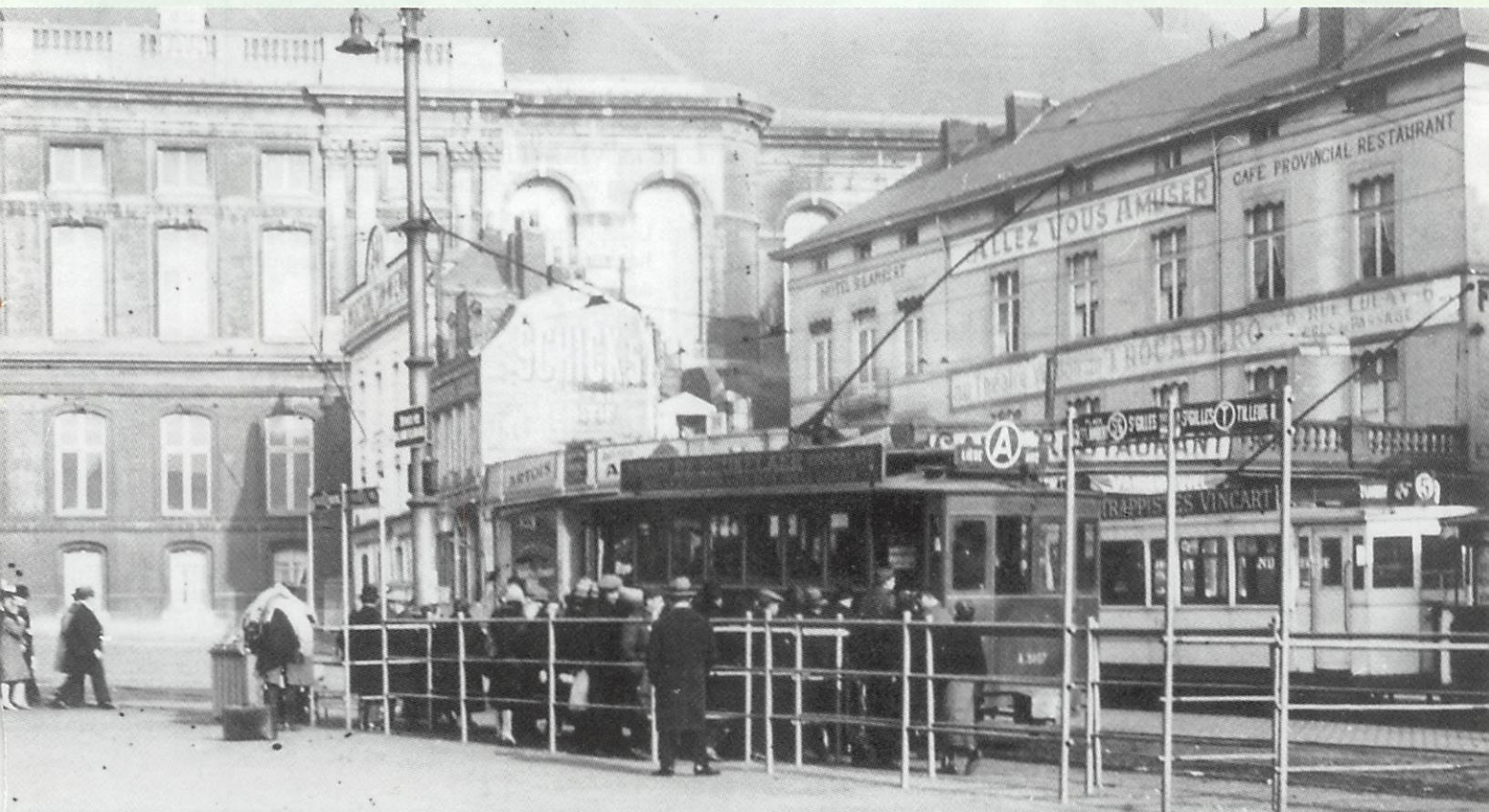
1890	1 juni	opening Ans--Alleur--Oreye (stoom)
1901	9 mei	opening Luik--Grâce-Berleur (Pérou) (*)
	6 juli	opening Luik--Tilleur (*)
1903	16 mei	opening Grâce-Berleur (Pérou)-- Hollogne-aux-Pierres (*)
1905	12 december	opening Montegnée (Bons-Buveurs)-- Ans (Bolzée) (*)
1907	11 juli	opening Ans (Bolzée)-- Ans (Rue de la Station) (*)
	16 juli	opening eindpunt Luik Place Saint-Lambert (*)
1908	21 juli	opening Hollogne-aux-Pierres-- Jemeppe-sur-Meuse (Station) (stoom)
1930	1 december	elektrificatie Ans--Alleur (Lamby) (*)
1933	7 mei	elektrificatie Hollogne-aux-Pierres-- Jemeppe-sur-Meuse (Station)(*)
1956	7 oktober	sluiting Alleur--Montegnée (lijn 58)
1960	31 juli	sluiting Jemeppe--Grâce-Berleur-- Saint-Gilles (lijnen 53 en 56)
1961	3 augustus	sluiting Tilleur--St-Gilles--Luik (lijn 61)
	23 december	buitendienststelling sporen St-Gilles--Luik (na de opheffing van de lijn Luik--Tongeren)

(*) : elektrisch van bij de opening

Prentkaart uit de jaren '30, met een tweassige motorwagen op lijn 58, in de Rue Saint-Laurent, nabij het stadscentrum van Luik. De tram rijdt naar zijn Luikse eindpunt. Op de achtergrond zien we de basiliek Saint-Martin.

(verzameling Paul De Backer)

Luik, Place Saint-Lambert, 1928. Tweeasser 9107 van de reeks 9086-9113 (in 1901 gekocht van de Brusselse "Chemin de fer à voie étroite de Bruxelles à Ixelles-Boendael) doet dienst op lijn A naar Ans. Bemerkt het andere soort windscherm in vergelijking met motorwagen 9102 op de prentkaart te Ans. (verzameling Paul De Backer)





Eindpunt van lijn 53 te Jemeppe-sur-Meuse, in 1953. In de jaren '20 hadden deze lijnen kenletters; vanaf 1931 kregen ze opnieuw een lijncijfer.

(foto Robert Temmerman, verz. Paul De Backer)



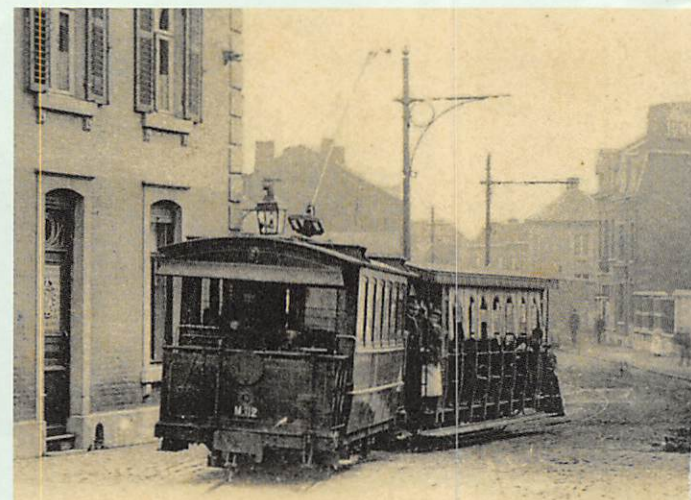
Tussen Jemeppe en Hologne-aux-Pierres reed lijn 53 gemeenschappelijk met de lijn "Jemeppe-Verlaine", die een onderdeel vormde van de lange lijn Jemeppe-Hannuit. Links zien we Standaard 10148, komende van Verlaine, die zo meteen door zal rijden naar Jemeppe, op het spoor dat S-wagen 9769 van lijn 53 (rechts) heeft vrijgemaakt om verder te rijden naar Luik.

(foto Grol, verz. Frits van der Gragt)



Links. Eindpunt te Tilleur, in de Rue F. Nicolay, nabij het spoorwegstation (achter de fotograaf).

(fotograaf onbekend, verz. Paul De Backer)



Rechts.

Type-S-motorrijtuig 9765 van lijn 61 in de Rue Ferdinand Nicolay, tussen Saint-Nicolas en Tilleur, in 1960.

(foto de Jongh, verz. Frits van der Gragt)



Midden.

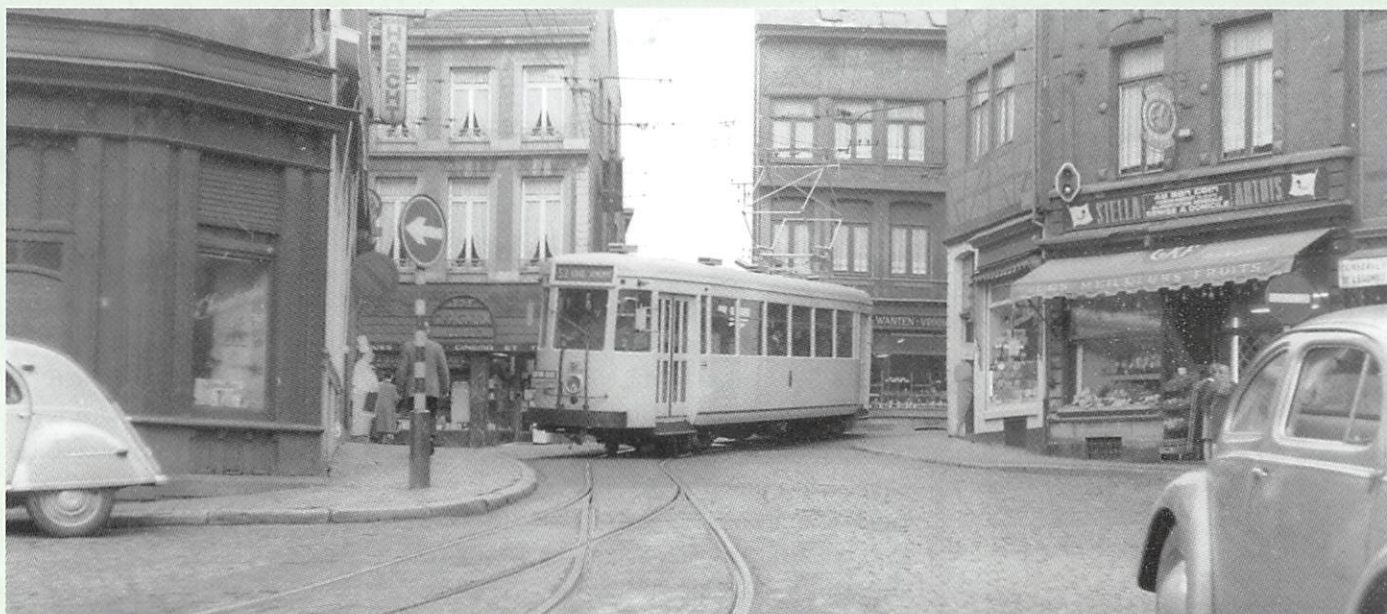
Een Type-S van lijn 61 verlaat de Rue du Mont Saint-Martin en rijdt de Place des Bons-Enfants op, in het centrum van Luik, richting Place Saint-Lambert.

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

Beneden.

Type-S-motorrijtuig 41004 van lijn 53, aan de Place Saint-Lambert te Luik. Op de achtergrond volgt een Luikse stadstram.

(foto P. Boehm, verz. Paul De Backer)



Links.

Aan de Rue des Bons-Buveurs te Saint-Nicolas bevindt zich motorwagen M.112 (later 9112) van de lijn naar Ans of Hollogne.

(verz. Paul De Backer)





Museumtrams in België : werk aan de winkel !

Het rijke tramverleden van België is wereldwijd vermaard. Er werden dan ook heel wat trams van de sloop gered en bewaard dankzij de inzet en alertheid van tramfanaten. We denken hierbij vooral aan de Amutra (Vetramu) die vanaf begin jaren zestig talrijke stads- en buurtspoorwegtrams redde en ze onderbracht in afwachting van restauratie. Men trachtte vooral representatieve trams- en tramstellen als getuige van een rijk tramverleden te bewaren.

Vandaag kunnen zowel de openbare vervoermaatschappijen als de tramliefebbers trots zijn op het patrimonium dat bewaard bleef. Zo'n veertigtal jaar later werden heel wat waardevolle trams en autobussen gerestaureerd en zijn ze te bewonderen in musea en op museumlijnen.

Voor wat betreft de musea vermelden we :

Trammuseum Groenenhoek (Antwerpen) : Vlaamse stads- en streektrams

Trammuseum Natalis (Luik) : Luikse stads- en streektrams

Trammuseum Schepdaal : buurtspoorwegtrams

Trammuseum Woluwe (Brussel) : Brusselse stadstrams

Trammuseum Thuin Ouest : buurtspoorwegtrams

Voor wat betreft de museumlijnen vermelden we :

Association pour la Sauvegarde du Vicinal (museumlijn Lobbes-Thuin + museum te Thuin Ouest)

Tramway Touristique de l'Aisne (museumlijn Erezée-Dochamps)

TTO-Noordzee (museumritten op de kusttramlijn Knokke-Oostende-De Panne)

In de loop der jaren werden echter her en der nog bijkomende voertuigen verzameld die zijn ondergebracht in oude NMVB-stelplaatsen (Kalken, Burdinne, Gosselies, Thuillies, ...) of bij particulieren.

Anno 2001 stellen zich twee problemen m.b.t. onze nationale verzameling. In dit artikel bekijken we deze problematiek dieper vanuit een kritische hoek.

1. Representativiteit van de (voor het publiek zichtbare) collectie

De juiste museumstukken op de juiste plaats : veel museumtrams die representatief zijn voor een streek of een bepaald type zijn nog niet gerestaureerd of bevinden zich niet waar ze historisch thuishoren. Laat ons dit even illustreren aan de hand van een paar voorbeelden.

Het beeld van Charleroi werd in de jaren tachtig mede bepaald door de gerenoveerde trams van het type SJ : geen enkele wagen is gereserveerd als museumtram. Blijkbaar geen interesse bij verenigingen, laat staan bij de TEC zelf. De trams die zich nog in Jumet bevinden zijn in zulke slechte staat dat restauratie nu handenvol geld zou kosten en de ombouw van een werkwagen zou ook onnodige complicaties met zich mee brengen. Waarom werd bij de buitendienststelling van dit tramtype geen rijvaardig exemplaar bewaard?

Nog meer tekenend is het museummaterieel aan de kust. Toen in 1982 het oude tram-materieel massaal buiten dienst ging, werden heel veel rijtuigen bewaard (om, omwille van de plannen voor een museumlijn tussen Diksmuide en Nieuwpoort). Van het type SO werden twee motorwagens bewaard. Van het type Destelbergen werden zo maar liefst 8 aanhangrijtuigen bewaard, van het type Standaard Kust eveneens 8 bijwagens. Buiten het feit dat dit arsenaal allemaal onderdak moet krijgen, stellen we vast dat vandaag aan

de kust geen enkel (nochtans representatief) SO-tramstel rijdt. Wel rijden er een type SE motorwagen (puik gerestaureerd) en een verbasterde Charleroise semi-metro S die veel minder bijdragen tot het beeld van de kusttram.

Hetzelfde kan gezegd worden van een typisch standaardkusttramstel : de bijwagens zijn gerestaureerd, maar de motorwagen is een verbastering van een "binnenlandse" standaardmotorwagen die zijn filmkast verloor, de SELVOP-kleuren kreeg, maar minder breed is dan de kuststandaard van 2,40m. Heel veel geld is gestoken in de restauratie en de recente herrestauratie. Doch het resultaat is mosselen noch vis. Ware het niet beter geweest om de binnenlandse standaard in zijn Kortrijkse toestand te restaureren zodat we in Vlaanderen tenminste nog één vertegenwoordiger zouden hebben van wat ooit het meest verspreide type motorwagen is geweest ? Aan de kust had men dan een kustbijwagen (terug) kunnen ombouwen tot motorwagen. Akkoord, een dergelijk projekt kost eveneens handenvol geld, maar dit budget werd nu deels ook al besteed met als resultaat één verbasterde standaard ipv. één authentieke kuststandaard en één binnenlands exemplaar. Zou het kunnen dat alle betrokkenen teveel naar hun eigen argumenten en belangen keken i.p.v. aan hetzelfde zeel te trekken en een representatief nationaal patrimonium op te bouwen ? Zou het kunnen dat men onvoldoende planning heeft ingebouwd ?

Links.

Gerestaureerde Standaard-motorwagen 9985 (eigenlijk de Kortrijkse 9817), te Oostende, op 21 september 1991.

Beneden.

Reeds jaren afgestelde Type-SJ wagens, op het terrein van de stel- en werkplaats Jumet. 20 augustus 1999.

(foto's Stefan Justens)



Kortom, het ontbreekt aan een globaalvisie op vlak van museumtrams en aan een dialoog tussen de verschillende verenigingen en betrokken personen.

Een ander voorbeeld is misschien het meest schrijnende: we hebben in Vlaanderen geen enkel representatief exemplaar van een standaardmotorwagen, nochtans de grootste serie elektrische trams die ooit werden gebouwd voor de NMVB. Naast onze verbasterde standaard aan de kust, zijn er nog vijf andere exemplaren bewaard gebleven: deze bevinden zich alle vijf bij dezelfde vereniging, die ze blijkbaar liever laat verkrotten dan een exemplaar te verkopen of om te ruilen. En dan belanden we bij een andere bedenking: de onrealistische en obsessieve drang om zoveel mogelijk trams te verzamelen, wetende dat men toch nooit de middelen, tijd en stalling zal hebben om ze te restaureren. In de veronderstelling dat een vereniging die middelen wel zou hebben, dan nog kan men zich afvragen wat de zin is van een dergelijk aantal museumtrams van hetzelfde type. Waar blijft een globale visie boven de verenigingen en taalgrens heen?? Een ander representatief tramtype zijn de tweeeassige "Braine-le-Comte"-motorwagens: één exemplaar (9727) werd in Vlaanderen bewaard: na talrijke omzwervingen kwam het in Schepdaal terecht waar het nu in weer en wind onder een dekzeil staat te verkommeren. Ook deze tram verdiende vast en zeker prioriteit. Een kleine bedenking: met het geld dat werd besteed aan alle transporten van deze tram zou reeds een deel van de restauratie betaald zijn... Men zeult maar al te graag met trams zonder te weten wat de eindbestemming en het beoogde doel is.



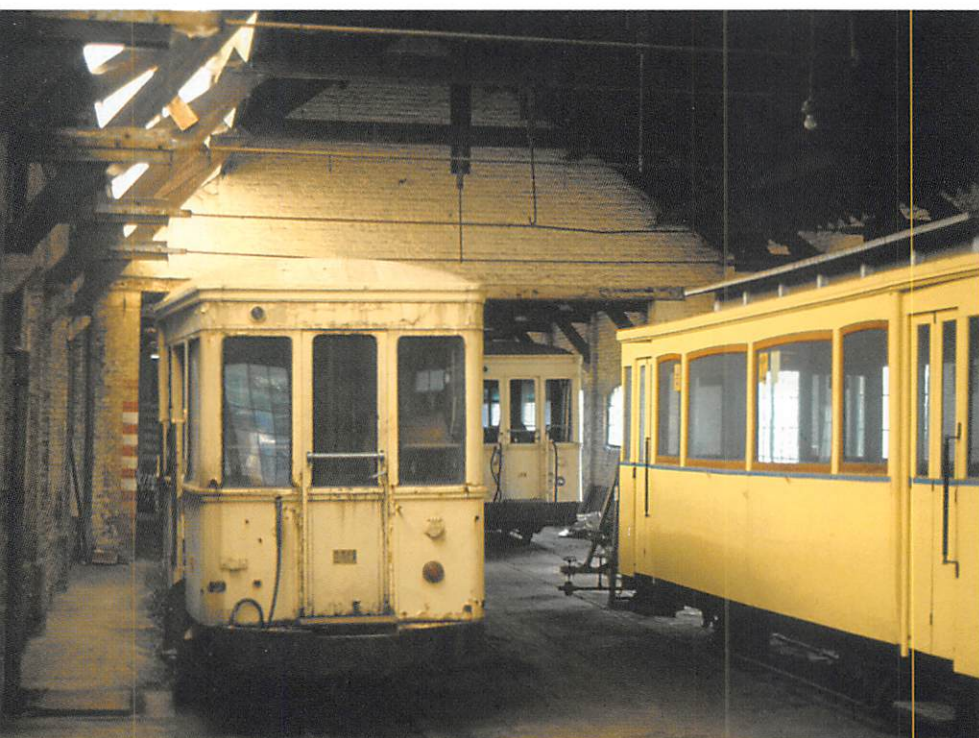
2. Probleem van onderdak voor het niet gerestaureerde materieel

Wat met het niet gerestaureerde materieel dat – ook na eventuele restauratie – wegens plaatsgebrek niet meer in musea binnen kan? Ook hier stelt zich een acuut probleem voor het onder dak brengen van de trams. Voor wat betreft Vlaanderen denken we vooral aan het materieel dat ondergebracht is in de stelplaatsen van Kuregem, Diksmuide, Kalken, Knokke, Rumst, ...

De periode dat de NMVB her en der eigenaar was van stelplaatsen die niet of niet volledig werden benut voor de exploitatie is voorbij. In Kalken wenst men de huidige loodsen te

gebruiken voor een uitbreiding van de capaciteit voor autobussen, ook Diksmuide en Rumst zijn onzeker, en in Knokke zullen de museumtrams plaats moeten maken voor de moderne kusttrams wanneer deze allen met een tussenbak zullen uitgerust zijn. De Lijn kan geen volwaardig alternatief bieden binnen haar eigen infrastructuur. Ook de plannen voor een trammuseum in de achterhaven van Oostende zijn definitief (?) begraven. Enkel de (piepkleine) stelplaats van De Panne en Hamme bieden momenteel stallingsplaats. Niet geheel onlogisch probeert De Lijn kuis te houden en te reorganiseren en oude leegstaande stelplaatsen worden van de hand gedaan. Enerzijds is het logisch dat De Lijn geen onderdak kan blijven bieden voor het grote aantal (niet gerestaureerde) museumwagens, anderzijds valt het op dat de maatschappij weinig bekommerd is om zijn overgeërfd patrimonium: als paradepaard is er nu immers (gelukkig!) het museum Groenenhoek en aan de restauratie van de site van Schepdaal heeft men ongetwijfeld nu al een kater overgehouden.

Dat het ook anders kan bewijst de museum- en restauratiepolitiek van het trammuseum van Woluwe, waar – niet onbelangrijk – de MIVB een voorbeeldrol speelt. Alle museumtrams krijgen onderdak, ook de museumreserve. Van vrijwel elk tramtype bestaat een rijvaardig exemplaar. Restauratie en herschilderingen gebeuren op regelmatige basis en volgens een duidelijke planning. Uiteraard levert de MIVB hier veel meer inspanningen en interesse dan onze Vlaamse vervoermaatschappij ... met een resultaat dat gezien mag worden!



Conclusie

De museumcapaciteit is beperkt, de opslagcapaciteit in de stelplaatsen ook. Voor elke tram moet niet alleen plaats worden voorzien, maar tevens transportkosten in geval van overbrenging naar alternatieve plaatsen. Beiden kosten handenvol geld zonder dat er één rijtuig wordt gerestaureerd.

De enige realistische visie is dus rationaliseren. Er moet een duidelijke planning komen welke trams nog gerestaureerd moeten worden in volgorde van prioriteit, waar deze ondergebracht kunnen worden, en met welk budget dit moet gebeuren.

Het is in het liefhebbersmilieu een groot taboe maar toch : enkele rijtuigen moeten onder de sloophamer. Beginnend met de dubbele exemplaren. Denken we bvb. aan het groot aantal bewaarde rijtuigen van het type Destelbergen... Het getuigt van weinig realisme om te hopen dat al het huidige (ongerestaureerde) materieel ooit gerestaureerd raakt. Wat heeft het dan voor zin om geld te besteden aan transporten van deze rijtuigen van de ene plaats naar de andere ? Wanneer men NU knopen doorhakt over welk materieel overbodig is of opgegeven kan worden om technische of financiële redenen, dan hoeft men zich LATER geen zorgen te maken om hiervoor onderdak te vinden en een transport te betalen.

Om zo'n globale visie uit te werken is het natuurlijk belangrijk om alle betrokken partijen rond de tafel te krijgen en een gemeenschappelijk streefdoel met planning en budgettering op te stellen.

Stefan Justens

Opmerking : de auteur van dit artikel wil enkel een problematiek belichten en geenszins afbreuk doen aan de lovenswaardige bijdragen van alle vrijwilligers die, hetzij materieel, hetzij financieel, hebben bijgedragen aan het bewaren, restaureren, onderhouden en tentoonstellen van onze museumtrams !

Linksboven.

Antwerpse Standaard 9292 (ex-9994) uit 1932, aan de stelplaats van Trazegnies, op 17 maart 1985.

Linksbeneden.

Een NMVB- en een MIVG-bijwagen in de stelplaats van Kalken, op 27 juli 1990.

Hiernaast.

SO-motorwagen 9014 (ex-10041) te Oostende, op 10 september 1988.

(foto's Stefan Justens)

Een concreet voorbeeld : de museumtrams aan de kust.

Definiëren welke tram(stellen) vanuit historisch oogpunt aan de kust horen volgens prioriteit :

- Tramstel type SO versie 1976 : 9014 (Diksmuide) of 9028 (Schepdaal) + 9458 + standaard aanhanger 2.40m 9529
- Tramstel type Standaard Kust versie SELVOP : 9942 (om te bouwen uit bijwagens 9526) + 19211 + 19656 (9944 / om te nummeren) + A 18116
- Tramstel type OB : 9965 + A 8768 + A 11593 (momenteel in Schepdaal)
- Tramstel type Standaard Kortrijk : 9985 (met filmkast en om te nummeren tot 9817) + aanhangers Destelbergen 19534 (9538 / Schepdaal) + 19545 (9539, ingericht als tentoonstellingsruimte of barrijtuig voor toeristische of publicitaire doeleinden)
- Tramstel weg & werken versie 1976 : 9093 (met Stehmannpanto en film "DIENST") + LW2 (ladderwagen/bruin) + A 20143 (gesloten wagen/bruin) + A 3504 (platte wagen/bruin)
- Tramstel Godarville : 10020 + bovenvermelde goederenwagens of aanhangers Destelbergen
- Motorwagen type SO in versie 1954 : 9014 of 9028

Definiëren wat gebeurt met het overblijvende kustmaterieel :

- gerestaureerd : NMVB : 9123 8816 8853 A 17689
GENT : 354 + 70

Te behouden indien voldoende plaats of inzet op andere plaatsen ; omwille van hun toeristisch karakter is het wel aangewezen de open bijwagens 8816 en 8853 aan de kust te houden !

- niet gerestaureerd : NMVB : 9104, 9461, 9517 (goede staat), 9518, 9541, 9521, 9523, 9529 (goede staat), A 7127

Te restaureren (9529), te behouden als reserve in Diksmuide indien plaats (9517) ; te slopen, na recuperatie van wisselstukken (om. 9104)

Definiëren hoeveel stallingsplaats men hiervoor nodig heeft in lopende meters en mogelijkheden bekijken vanuit het scenario dat in Knokke geen plaats meer is.

Opstellen van een restauratieplan

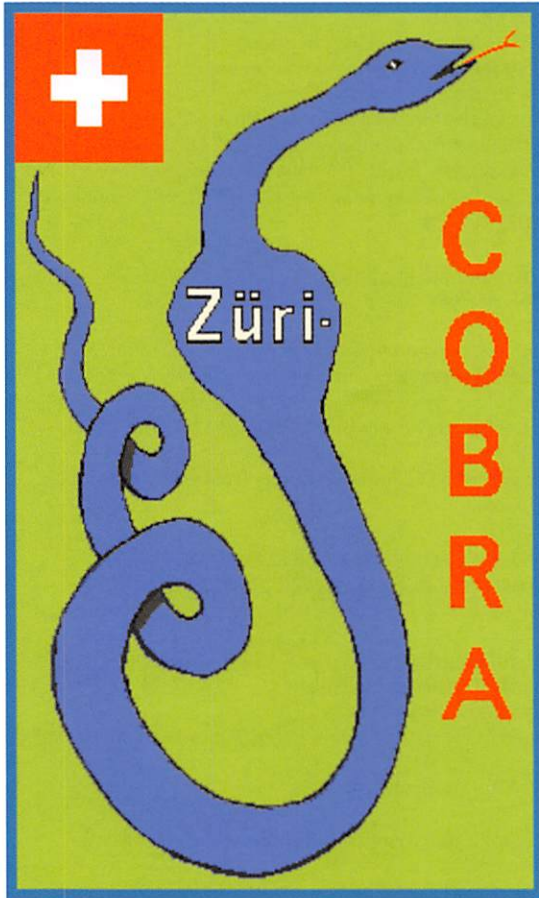
met budgettering, technische haalbaarheid en prioriteiten :

- Uitrusten van 9093 met een Stehmann panto en een echte lijnfilm
- Overbrenging van een type SO motorwagen naar de kust
- Restauratie van een type SO motorwagen in versie 1976 : 9014 of 9028 (hier kan De Lijn zelf eens een inspanning leveren !)
- Overbrenging van standaardaanhanger 9529 vanuit Diksmuide
- Herschildering 9529 (idem !)
- Ombouw van standaardaanhanger 9526 tot motorwagen met behulp van de elektrische installatie van een op te geven type S wagen.
- Zodra aan de kust een oplossing is gevonden voor stalling : overbrenging van 9461, 9538, OB-tramstel, Godarville vanuit Schepdaal. Overbrenging A 3504 vanuit Kalken.
- Afbraak of verkoop van overbodig materieel te Kalken
- Technische revisie motorwagen Godarville



De "Cobra" eindelijk uitgebroed

Zürich gaat óók 'lagevloers'



Nadat het trambedrijf van Genève in 1987/88 als eerste enkelgelede lagevloertrams van VeVey/Duewag in Zwitserland introduceerde, volgde in 1990/91 het bedrijf van Bern met de dubbelgelede Be 4/8 van dezelfde fabrikanten. Beide wagentypes kennen veel succes. Die van Genève kregen inmiddels een tussenbak ter capaciteitsvergroting. Ook in Basel werd ingezien, dat men de lagevloer niet langer kon negeren. Een groot aantal van de gele gelede wagens van de BLT (=Baselland Transport) kregen vanaf 1992 lichtgewicht tussenbakken, welke rusten op de twee draaistellen onder de geleidingen. Door het stadsbedrijf van Basel, het Basler Verkehrs Betriebe, werden eveneens tussenbakken besteld, die bij de modernste, uit 1990/91 daterende, groene enkelgelede wagens Be 4/6 met de fraaie bijnaam "Gugummere" (=komkommers) werden ingebouwd. Deze bakken hebben echter een twee-'assig' (beter is het om te spreken van een 'vier-wielig') onderstel van Schindler, dat verwant is met de onderstellen van de COBRA. De voor- en achterbak met de motordraaistellen werden opgelegd op die tussenbak. Bovendien werden vanaf 1997 een groot aantal vierassige bijwagens uit de zeventiger jaren in de eigen BVB werkplaats verbouwd met een laag vloerdeel, zodat thans in bijna alle BVB tramcombinaties (en dat zijn er vele !) wel een lage vloer voorhanden is. Sinds december 2000 worden in Basel 28 zeventelige (!) Combino's van Siemens afgeleverd, de langste versie van dit tramtype tot op heden. Gezegd mag worden, dat deze rups opzien baart in de stad aan de Rijnknie. Net als Basel heeft ook Zürich een zeer intensief bereden tramnet, maar deze stad smeedde haar eigen plannen. Zo was er sprake van een door de Zwitserse industrie ontworpen tramtype met 100% lage vloer, de zogenaamde "COBRA". De ontwikkeling van dit tramtype heeft heel wat voeten in de aarde gehad, maar uiteindelijk werd dan toch op 18 mei 2001 de eerste "COBRA" afgeleverd. Tijdens mijn bezoek aan Zürich in augustus jl. was ik uitgenodigd om in de hoofdwerkplaats van de VBZ een blik te komen werpen op deze fraaie tram, die een speciale techniek in zich herbergt. Tegelijk met de introductie van de COBRA van 6 tot 8 juli werd een door de VBZ in eigen beheer gebouwde lagevloer tussenbak gepresenteerd, die in de komende jaren in wagens van het type 'tram 2000' zal worden ingebouwd. De Zwitserse bijnaam hiervoor is "Sänfte", hetgeen 'draagstoel' betekent.

Cobra 3001 op het terrein van de hoofdwerkplaats van de VBZ aan de Luggwegstrasse, op 2 augustus 2001.





Boven. De Cobra is een éénrichtingstram en heeft aan één zijde maar liefst zeven deuren.

Beneden rechts. De "banaan" in de bestuurderscabine zal ook in hoogte verstelbaar zijn. Duidelijk is het in Zwitserland op trams zo bekende 'sportstuur' voor de bediening.

Beneden links. Achterin de Cobra is een verhoogd vloerdeel (vanwege de koppeling eronder) met daarop een gezellig zitje. Middenin is de open klep van de hulpstuurpost voor het achteruitrijden zichtbaar.

de onzekerheden nog groter. Een aangekondigde sluiting van de ADtranz vestigingen in Oerlikon en Pratteln schudt zelfs landelijke politici wakker. De levering van wagens na de zogenaamde nul-serie van de eerste zes proefwagens kwam hiermee voor de zoveelste keer op losse schroeven te staan. Bovendien waren vele arbeidsplaatsen in de Zwitserse industrie in gevaar.

Na overleg zal ADtranz - inmiddels eigendom van Bombardier in Canada - de getekende overeenkomst in Zwitserland afhandelen. Uiteindelijk is geen der oorspronkelijke partijen nog onder zijn oude naam op de markt.

Op 10 maart 2000 wordt een nieuwe overeenkomst getekend tussen de VBZ en het nieuwe Bombardier-consortium "Züri-tram", bestaand uit (de voormalige) ADtranz en FIAT SIG, voor de levering van de vervolgséries van eerst elf wagens, waarna de grote bestelling van nog eens 58 wagens zal volgen, in totaal 75 Cobras. Dit wordt wel gedaan met in het achterhoofd de bepaling, dat de nul-serie van de eerste zes wagens in de praktijk zal blijken te voldoen.

Nieuwe onzekerheden binnen het ADtranz concern en moeilijkheden bij de definitieve ontwikkeling van het onderstel zorgden voor nog meer vertragingen, waardoor de uiteindelijke aflevering van de eerste Cobra pas op 18 mei 2001 plaatsvond, terwijl de oorspronkelijke levering in maart 1999 gepland was. Dankzij de vastberadenheid en het doorzettingsvermogen van alle belanghebbenden, het duidelijke positieve standpunt bij de VBZ en bij de vroege vaders van de stad Zürich, die achter de Cobra staan, en ook dankzij de steun van meerdere politici in Bern (die ook voor behoud van Zwitserse arbeidsplaatsen vochten) is de eerste Cobra dan eindelijk toch werkelijkheid geworden.

De ontwikkeling

De wordingsgeschiedenis van de COBRA is niet één-twee-drie verteld. De eerste keer dat ik ervan hoorde, was kort vóór 1990, maar de bouw van een driedelig prototype werd telkens weer uitgesteld. De komst van de lagevloertrams in Bern in 1990 maakte de uit 1966 daterende motorwagen 701 van de fabrikant Schlieren overcompleet. De wagen was van het zogenaamde "twee kamers met bad"-type en had vier stuurbare assen, welke door stangen vanaf de geleidingen in bogen werden gestuurd. De motoren waren niet aan de assen, doch onder de wagenbak opgehangen. Deze experimentele wagen heeft al die jaren redelijk succesvol in Bern dienst gedaan, waarbij regelmatig ook een bijwagen werd aangehaakt. Na een officiële afscheidsrit in maart 1991 werd de "Muni", zoals deze wagen genoemd werd, overgebracht naar de opvolger van Schlieren, de firma Schindler Waggon in Pratteln, waar de wagen een nuttige taak kreeg op zijn oude dag. Voorzien van een speciaal ontworpen tussenbak, nieuwe geleidingen en speciale onderstellen werd het een proefwagen voor de "COBRA", een tram waar men zoveel mogelijk Zwitserse kennis in wilde samenbrengen. Het vreemde voertuig kreeg de nieuwe bijnaam "Munico" en kwam in maart 1993 naar Zürich voor getestritten om het rijgedrag van de nieuw ontwikkelde

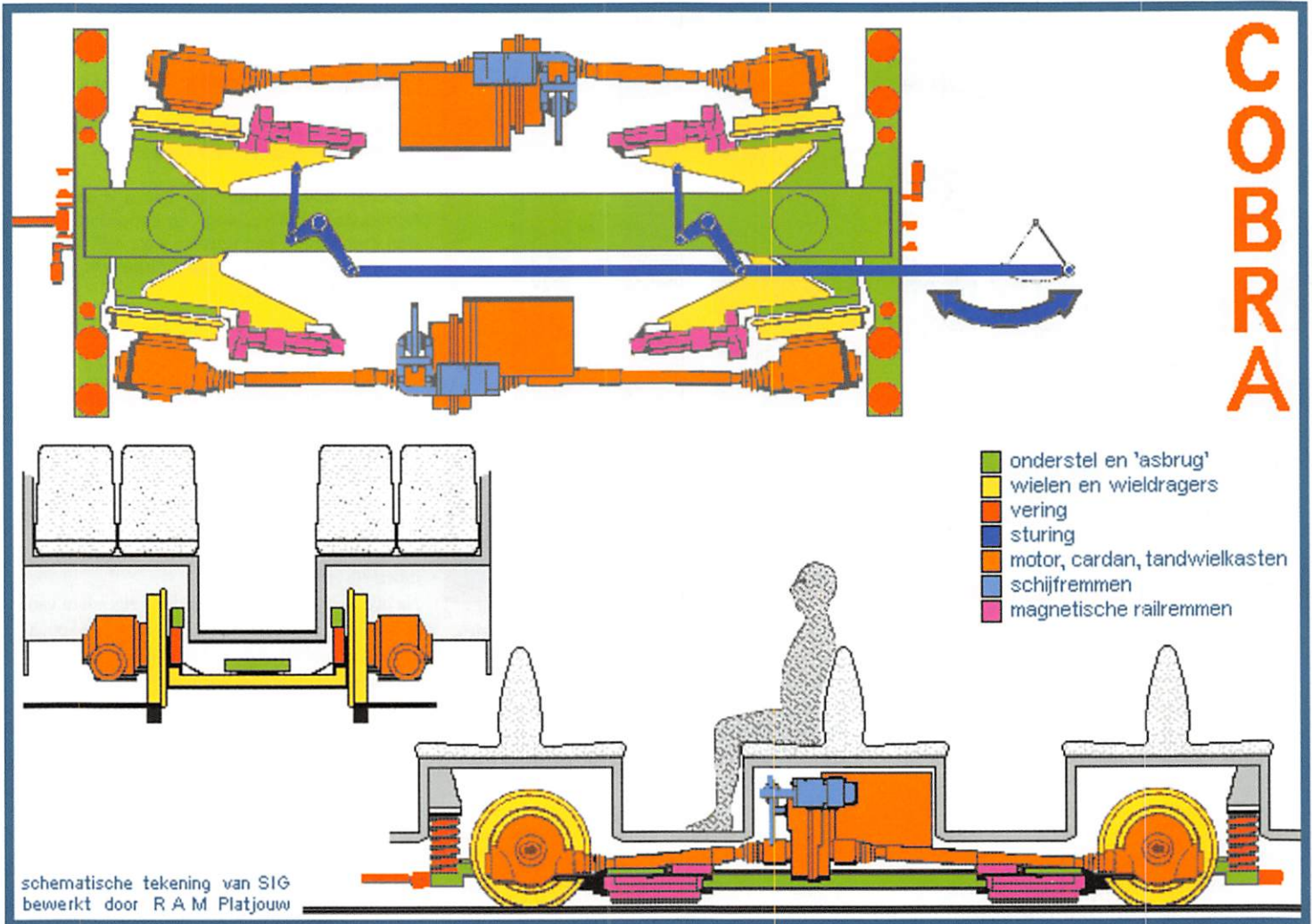
trucks met instelbare wielen in de praktijk te bezien. Ook in Basel werden met dit lagevloerprototype meerdere testritten gereden.

Weinig zal men toen nog vermoed hebben, dat er tijdens de ontwikkeling van deze tram in slechts enkele jaren zoveel zou veranderen in de gehele tram-industrie-branch. Juist al die veranderingen in deze bedrijfstak veroorzaakten enorme problemen, want elke fabrikant wil immers zijn eigen systeem propagieren en verkopen. Het COBRA-project werd dan ook ernstig vertraagd en is meermalen bijna gestorven.

In december 1996 werd uiteindelijk een overeenkomst getekend met Schindler Waggon AG / FIAT SIG railvoertuigen AG en ABB Daimler Benz Transportation voor de bouw van zeventien wagens van het type Cobra Be 5/6. Na een jaar voorbereidingen bleken er al grote technische problemen te ontstaan. In november 1997 werd duidelijk, dat de gekozen bouwwijze niet tot gewichtsbesparing zou leiden. Als alternatief werd een Alu-Hybrid-Techniek voorgesteld, waarbij aluminium met kunststof-elementen verlijmd worden. Parallel aan deze technische problemen waren er zeer grote omwentelingen in de gehele industrie. In september 1997 neemt ADtranz de Schindlerfabriek over. De verkoop van 50% van de aandelen aan Daimler-Chrysler maakt



C
O
B
R
A



De techniek

De Cobra heeft een totale lengte van 37 meter, de maximale lengte, die de infrastructuur van het tramnet in Zürich toelaat, alhoewel op sommige lijnen aanpassingen gedaan zijn en gereden wordt met tramlengtes van 42 meter. De wagen bestaat uit twee zwevende bakken met een volledig vlakke bodem, die opgelegd zijn op een drietal bakken met twee-assige onderstellen. Eigenlijk mag je niet meer spreken van 'assen', want het zijn vier onafhankelijke wielen per truckstel. Doorgaande assen maken een lage vloer immers onmogelijk. De techniek in de Cobra zorgt ervoor dat die onafhankelijk draaibare wielen zich in de bochten sturend opstellen, waardoor soepeler door boegen gereden kan worden. De radstand kan hierdoor dan ook beduidend groter zijn dan die van bijvoorbeeld de Combino, 3250 mm bij de Cobra tegenover slechts 1800 mm bij de Combino. Dit maakt de loop vooral op rechte stukken met hogere snelheden rustiger. Rijdt de Cobra een boog in, dan brengt het scharnieren van de geleiding een stangenstelsel onder de wagenvloer in beweging, waardoor de wielen precies juist in de betreffende boog worden ingesteld. Hierdoor is ook voor een zeer groot deel de oorzaak van het piepen in de bochten weggenomen. Op rechte trajecten zal de geleiding in rechtstand staan, waardoor de 'stuurstangen' ook de wielen recht op het spoor houden. De tekening verduidelijkt een en ander. De voorste en achterste 'truck' worden gestuurd door de dichtstbijzijnde geleidingen, terwijl bij de middelste 'truck' de sturing van de wielgroepen in tweeën geknipt is en door de geleiding ervoor en erachter geregeld wordt.

De motoren zijn aan beide zijden onder de wagenbak in lengterichting opgehangen. Via tandwielkasten en cardanassen brengen zij hun kracht over naar een differentieel bij de wielen. De schijfremmen zitten meteen naast de motoren tussengebouwd. De overbrenging is op die manier verzekerd, zowel op een recht stuk spoor als in de scherpste boegen. De wielen kunnen onafhankelijk in de binnen- of buitenboog met hun eigen benodigde snelheid draaien zonder krachtverlies.

Net als bij bijna alle andere lagevloer tramtypes zit alle overige apparatuur, de draaistroomomrichters, verwarmings- en koelingsapparatuur, etc. boven op het dak. Mede hierdoor is een vloerhoogte van slechts 35 cm bereikt.

De motoren en de wielen met hun stuurmechanisme zijn in de wagenbak weggewerkt onder zes dubbele zitbanken, goed voor 24 zitplaatsen, terwijl tussen die banken een voldoende doorloopruimte van 52cm overblijft. Het verbreden van de wagenbak naar 2,40 meter - bij het overige VBZ materieel 2,20 meter - is hier mede debet aan.

Aangezien de middelste wagenbak is voorzien van één van de zeven (!) 1,30 m brede instapdeuren, was het niet mogelijk om ook hier een motor met een dubbele bank erboven aan te brengen. Daarom heeft de Cobra de vreemde type-aanduiding, Be 5/6, d.w.z. vijf van de zes 'assen' zijn aangedreven.



In het 'loopstel' aan de deurkant zijn de schijfremmen vanwege de beschikbare ruimte daarom bij de wielen aangebracht. Vanzelfsprekend zijn bij alle wielen electromagnetische railremmen gemonteerd, die eveneens in de bochten meedraaien, zodat ook dan een goede noodremming onder alle omstandigheden mogelijk is. Het is nog het meest vergelijkbaar met het principe van een Amsterdamse drie-assers. Ook bij die wagens draaiden de railremmen mee in bogen.

De aandrijving met 10 van de 12 wielen wordt voldoende geacht om zelfs het steilste traject op het tramnet van Zürich de baas te kunnen. En dat is maar liefst 78 promille! Bij het remmen kan de dan opgewekte stroom worden teruggevoerd naar de bovenleiding.

De vormgeving en het interieur

Voor het ontwerp van de wagenbak van de Cobra is de bekende Pininfarina verantwoordelijk. De vormgeving is apart en zal bij sommigen enige gewenning vragen. De wagens zijn in modulebouw tot stand gekomen en zoals gezegd is er veel aluminium, kunststof en lijm in verwerkt. De Zürichse kleuren wit en blauw zijn weer aanwezig, alhoewel rond de grote ramen zwart overheerst.

Het interieur oogt bijzonder ruim, mede doordat de geleidingsdoorgangen zeer breed zijn. In plaats van stangen zijn er veel handgrepen op de stoelleuning, hetgeen het ruimte-effect vergroot. De stoelen en banken zijn van geperst hout met een stoffen bekledingslaag erop. Hier is veel over te doen geweest en mogelijk zou dit in de toekomst nog kunnen veranderen. Er zijn zitplaatsen voor 96 reizigers, terwijl er staruimte overblijft voor nog eens 140 passagiers.

Achterin de wagen is een soort "Stubli", twee gezellige langsbanken tegenover elkaar op een kleine verhoging vanwege de koppeling onder de wagnvloer. Midden achterin bevindt zich een hulpstuurstand voor eventueel achteruitmanoevreren.

De eveneens op een verhoogje aangebrachte bestuurderscabine is - zoals bij alle Zwitserse trams - met een wand afgeschermd van de passagiersruimte, maar bij de Cobra is die afscheiding van glas, zodat men mee kan kijken met de bestuurder/-ster en opnieuw het ruimte-effect wordt versterkt. Ook ontstaat hierdoor een gevoel van sociale veiligheid. In de cabine van Cobra treffen we het zo vertrouwde sportstuurkje weer aan voor de rij- en rembediening. Dit is in overleg met het rijdend personeel gedaan. Het gehele dashboard is in een ergonomische kromming rond de bestuurder gebouwd en heeft al een bijnaam gekregen, de "banaan".

De verwarming bestaat uit verwarmingsplaten, die in de zijwanden zijn verwerkt. Bovendien zijn bij de deuropeningen roosters, waardoor bij het remmen opgewekte warmte 's winters naar binnen geblazen kan worden. In de bestuurderscabine is een airco ingebouwd.

De deuren zijn van een voor Zürich nieuw type. De vertrouwde klapdeuren konden niet meer worden geleverd en daarom zijn er in de Cobra schuifdeuren, die eerst een klein stukje naar buiten komen. Tegelijk met de deurbeweging komt er een klaptrede naar buiten, die bedoeld is om de ruimte tussen tram en halteheuvel te overbruggen.

Tijdens mijn bezichtiging op 2 augustus j.l. werd er nog druk gesleuteld om enkele kinderziektes de baas te worden. Onder andere gaven de deuraansturing en de schijfremmen nog problemen. Pas als deze zaken tot tevredenheid geregeld zijn, zullen de eerste zes Cobras in de passagiersdienst op straat verschijnen. Volgens mijn bescheiden mening heeft Zürich met de Cobra een goede troef voor de toekomst. Ik wens de VBZ dan ook alle succes toe met deze fraaie tram en hoop dat in 2008 de geplande vijfenzeventig Cobras afgeleverd zullen zijn.

René A.M. Platjouw

met hartelijke dank aan het Verkehrs Betriebe Zürich voor de technische tekeningen en speciaal aan de heer Kurt Sauter voor zijn uitleg en tijd

Bronnen

- diverse artikelen in Eisenbahn Amateur en der Stadtverkehr
- boeken met betrekking tot de Zwitserse trambedrijven
- diverse jaarboekjes TRAMS van de Alk
- diverse informatiefolders, o.a. van ABB

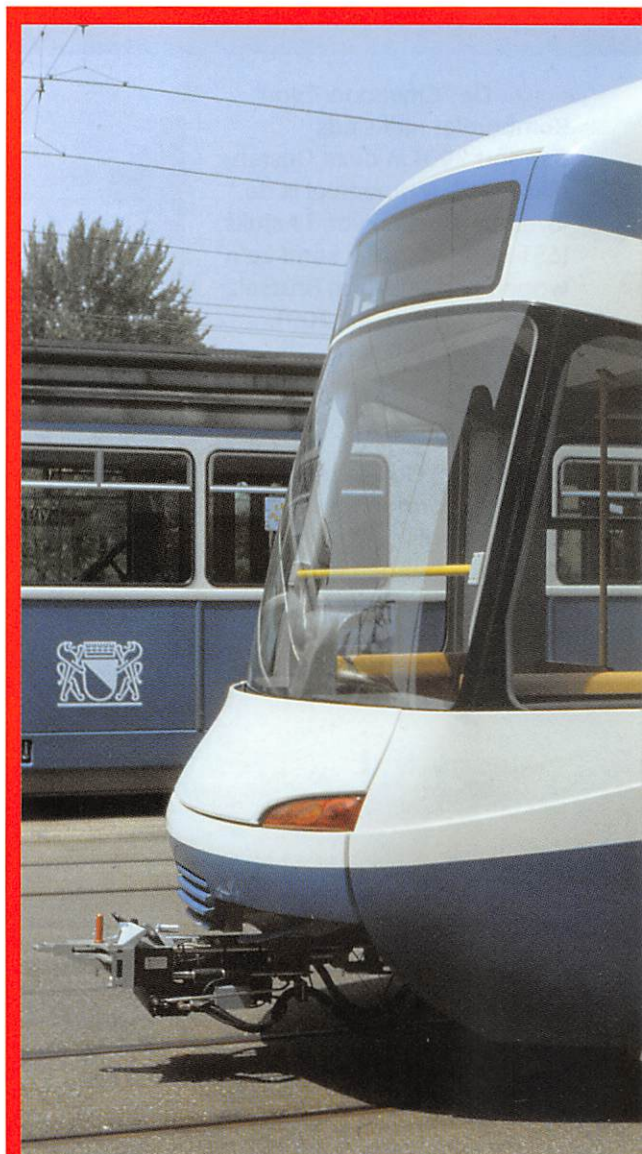
Vorige pagina. Het interieur met op de voorgrond de drie dubbele banken links en rechts, waaronder de motoren en de sturende wielen zich bevinden.

Linksboven. Onder de wagen zien we in het midden het chassis met enkele van de sturende stangen. De beide driehoeken links en rechtsonder op de foto zijn de wiel dragers, die ook op de schematische tekening duidelijk zichtbaar zijn in gele kleur.

Linksmidden. De cardanas en het differentieel bij een aangedreven as. Rechts op de voorgrond een magnetische railrem.

Hieronder. De bevallige vormen van de neus en achterzijde van de Cobra tonen overduidelijk de lijn van Pininfarina.

Alle foto's werden gemaakt door René Platjouw, op 2 augustus 2001.





Internationaal

Graz. De "Cityrunner" van Bombardier rijdt sinds 5 maart 2001 in deze Oostenrijkse stad. Momenteel is de levering voorzien van 18 stuks (651-668). Mogelijk komt zo'n wagen proefrijden in Brussel. Jakominiplatz, 6 juli 2001. (foto Frits van der Gragt)

Düsseldorf. Ook deze stad behoort voortaan tot de Combinofamilie. De Combino's hebben hier wel enigszins een ander uiterlijk. Jan-Wellem-Platz, 3 augustus 2001. (foto René van Lier)

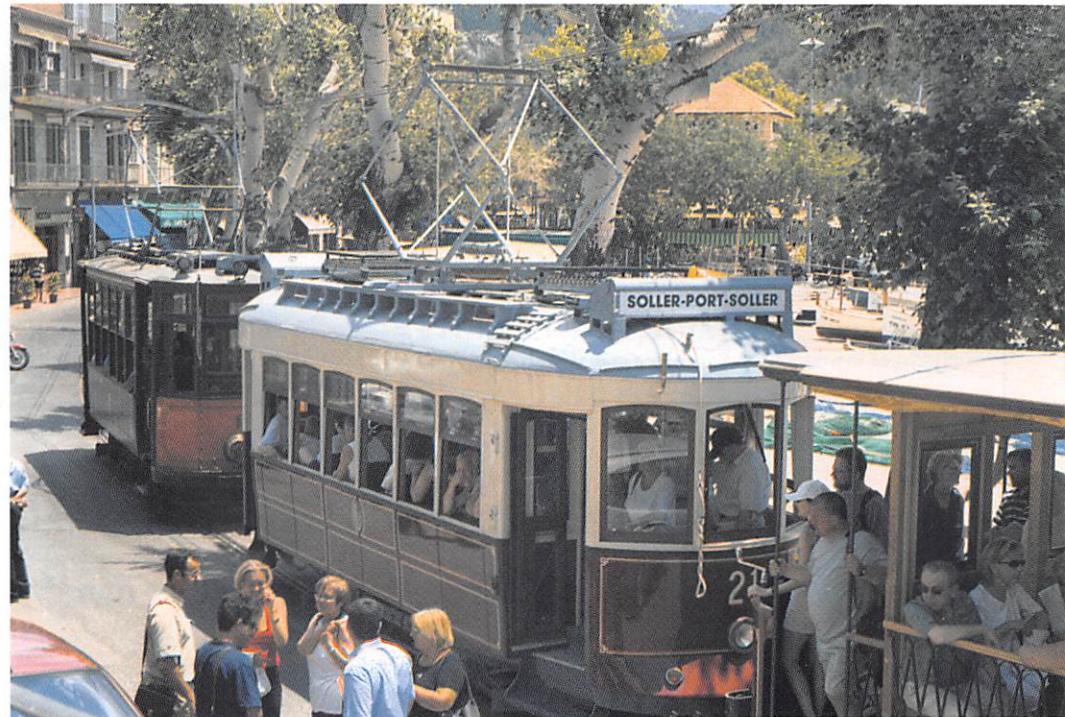


In een uithoek van het uitgestrekte proefterrein van Siemens te Wildenrath werd het tweede exemplaar van de "Citysprinter" opgemerkt. Het eerste exemplaar verongelukte twee jaar geleden jammerlijk tijdens proefritten (in lijndienst) te Keulen. De toch wel gewaagde en geslaagde vormgeving kan de toekomst van dit tramtype blijkbaar niet redden... 11 augustus 2001. (foto Martijn Roos)



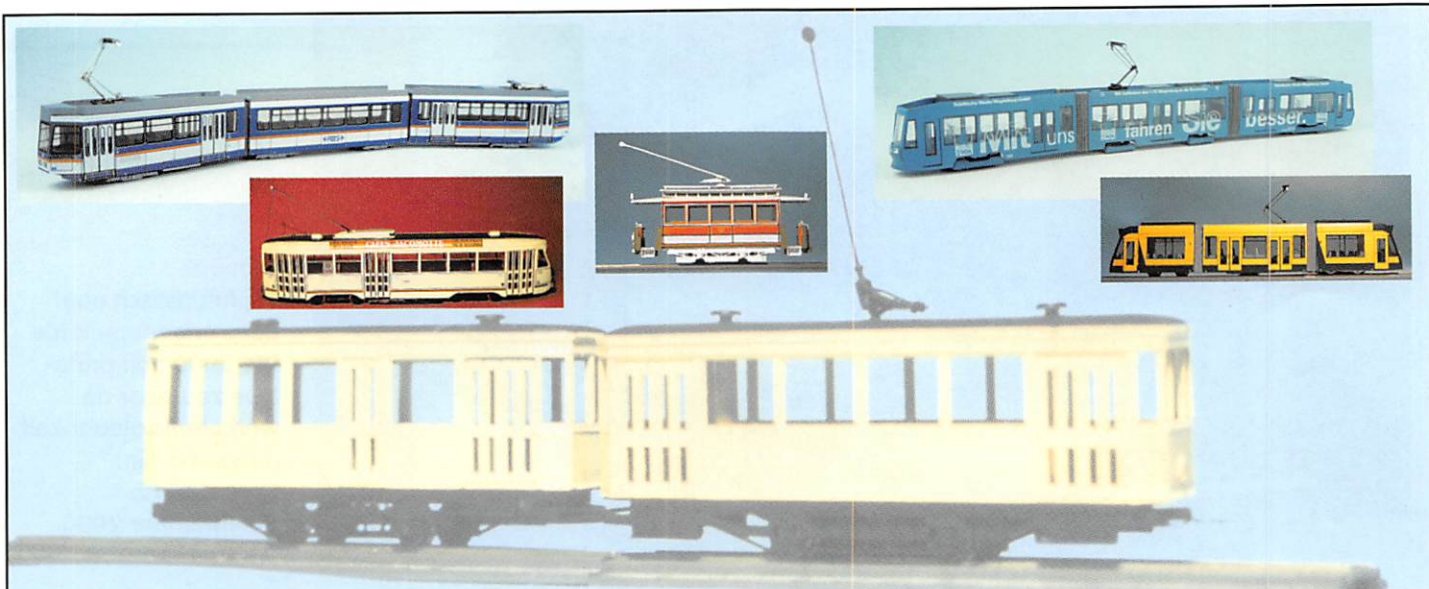
Istanbul.
 Vrij futuristisch oogt deze ongenummerde RTE 2000 : dit prototype zou door de werkplaats aldaar zelf gebouwd zijn.
 Ordu Cadesi,
 11 september 2000.
 (foto Dina Ray)

Soller. Het kleine tramlijntje in dit havenstadje op Mallorca kreeg recent versterking van vier uit Lissabon overgenomen tweassers. Deze kregen een schitterende renovatiebeurt en rijden nu versterkingsdiensten. Puerto de Soller, 16 juni 2001.
 (foto Jacques Van den Ostende)



Bazel. Een zevendelige, bijna 43 meter lange Combino draait vanaf de Bärfüsserplatz af naar de Theaterplatz. Door de lengte is de neus al de bocht om, terwijl de achterkant van de wagen nog op de halte staat. Op de achtergrond gaat lijn 3 steil omhoog. 9 augustus 2001.
 (foto René Platjouw)





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

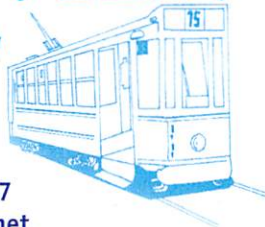
FERIVAN

TRAMMODELBOUW

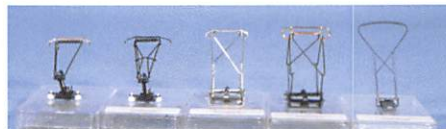
Nieuw adres !

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

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



Motoriseringen en toebehoren.
Nieuwe eigen producties in
voorbereiding !



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 portuone 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 Residence 8
L-9761 Lentzweiler / Fax. (00352) 99 43 49



Een Amsterdammer... of een Antwerpenaar ?

Een Amsterdamse Antwerpenaar ! Zij het dan voor slechts enkele dagen: de tijd die nodig was voor het draaien van enkele scènes uit de Nederlands-Belgische speelfilm "Karakter", die in 1998 uitkwam, met Jan Dedeir in de hoofdrol. Motorwagen 8826 dateert uit 1906 en prijkt nu als werkwagen in het Antwerpse Groenenhoek-trammuseum. Antwerpen-Zurenborg, 16 juni 1996. (foto Eric Keutgens)

Agenda

September

- 21-22 Most (CZ): 100 jaar tram. Op 22/9 open dag in beide remises. (www.dpmost.cz)
- 30 Magdeburg (D): Ritten met museum materieel vanuit de remise Sudenburg. (www.ignah.de)

Oktober

- 27 München (D): 125 jaar tram. Open dag in Betriebshof 2 en tram optocht door het centrum (10 u.)

Het MEKKA voor alle modelTRAMliefhebbers
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 envelop met 80 cent postzegel !

**RAIL ART MULTIMEDIA PRESENTEERT:
DE GROTE TRAMVIDEO - PARADE 2001**

Bestelnr. 10.0592:

**DE GROTE GVBA TRAMPARADE OP 16-9-2000 & JUBILEUMVIERING
100 JAAR ELEKTRISCHE TRAM IN AMSTERDAM**
Speelduur 58 min.

De bekende Amsterdamse organist en cineast Wim Stroman is een tramhobbyist pur sang, die in zijn schaarse vrije tijd het Amsterdamse tramgebeuren met de videocamera vastlegt. Dankzij zijn kennis van stad en tram heeft hij als geen ander unieke beelden weten vast te leggen van de op 16 september 2000 gehouden Tramparade in Amsterdam, hierbij geassisteerd door een professioneel camerateam. Tevens ziet u pendelritten met de Combino uit Potsdam en publieksritten met historisch materieel op lijn 16 op zondag 17 september. Als waardige afsluiting van dit Jubileum ziet u sfeervolle nachtopnames van de laatste rit van partytram 208 op 30 september 2000. Kortom een allesomvattend verslag van het kleurrijke Amsterdamse tramjubiläum !



NVBS-videoband met bestelnr. 10.064

" STOOMTRAMS IN NEDERLAND 1935 - 1957 "

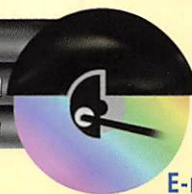
zwart-wit, speelduur 55 min., prijs Fl. 55,-/\$ 25,-
In deze unieke historische film, gemaakt door F. Esser in 1946, herleeft de Gooische Stoomtram compleet in haar glorie van vroeger tijden !
De reis begint in Hilversum op het Stoomtramstation, om via Laren (St. Janskerkhof, Hertenkamp), Blaricum (IJssalon de Hoop), Huizen (Naarderstraat, tramstation), Naarden (raccordement naar de chemische fabriek) te eindigen in Bussum bij het NS & Tramstation. Voorts ziet u in deze band opnames van reeds lang verdwenen stoomtrambedrijven in Nederland, zoals de ZVTM in Zeeuws-Vlaanderen, de EDS in Drente, de GTW in Gelderland, de NTM in Friesland en de Stoomtram Oostelijk Groningen.
Verschijnt 19 oktober a.s.



Tevens is nog zeer beperkt verkrijgbaar het prachtige boek over de Gooische Stoomtram van A. Meyn, thans in prijs verlaagd van Fl. 59,- naar Fl. 25,-

**RAIL ART
MultiMedia**

Oderint, dum metuant !



RAIL ART MultiMedia
Postbus 25
3740 AA Baarn
Tel. 035-5432760
Fax 035-5432759
E-mail: railart@zonnet.nl

**TRAVELS BY TRAM THROUGH
BELGIUM**
Voyage en tram à travers la Belgique Ritten met de Tram door België

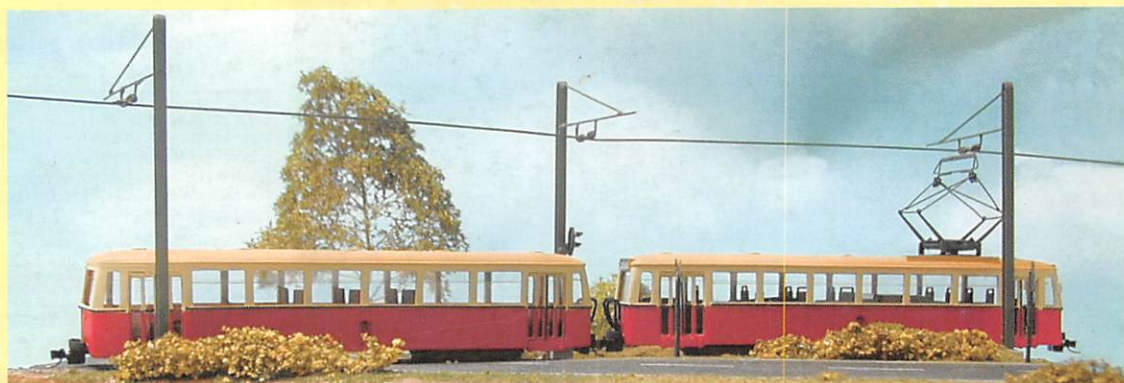


**38 103 TRAVELS BY TRAM
THROUGH BELGIUM 1:
LUIK, VERVIERS & HASSELT**

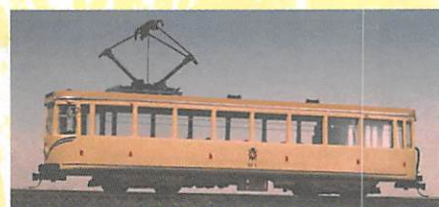
Uitgave Online Video, 70 min.
Fl. 79,- / Euro 36,-
Een unieke historische tramband in kleur en zwart-wit, met authentieke beelden van Belgische buurt- en stadstrams in de jaren vijftig. Een uitvoerige inhoudsbeschrijving vindt u op pg. 32 van Tramfan nr. 2, of is bij ons op aanvraag verkrijgbaar.

Ons nieuwe adres in België: Postbus 52 B-1700 Dilbeek

Zoals inmiddels bekend, beschikken wij over een gemakkelijk bereikbare MultiMedia-showroom aan de Prinses Marielaan 25 te Baarn (NL). Deze zeer sfeervolle locatie bereikt u op nog geen 5 minuten loopafstand van het NS-station. Wij zijn elke zaterdag geopend van 10-17 uur, velen gingen u reeds voor !



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

