

TramFan

Magazine

Tweemaandelijks

Jaargang 2

2002

Nr. 10

€ 7,95

10



100 jaar
elektrische tram
in Antwerpen



een uitgave van Ostendis

- NZH -
B 412 verongelukt
B 303 in dienst



Bombardier-tram voor
Rijn-Gouwe-project

Tramfan Magazine
verschijnt 6 maal per jaar

ISSN 1377-3763

**Abonnementsprijs
voor 6 nummers : 39,90 €**
(45 € buiten Nederland of België)
Het abonnement kan op elk moment ingaan

**Abonnementen,
redactie en administratie :**

voor België
Uitgeverij Ostendis
Postbus 105
1930 Zaventem 2
Telefoon: 0498-257924
Abonneren door overschrijving
op bankrekening 001-1374535-24

voor Nederland
Uitgeverij Ostendis
Postbus 4126
4900 CC Oosterhout
Telefoon: 0032-498-257924
Abonneren door overschrijving
op postgiro 6221109 (Oosterhout)

E-mail: tramfan@wanadoo.be

Eindredactie en lay-out:
Carlos Van den Ostende

Redactiemedewerkers:
René Platjouw, Stefan Justens,
Dirk Eveleens Maarse,
Wouter van Beek, Alex Krakowsky,
René van Lier, Paul De Backer

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

© by Ostendis, 2002

HR Brussel: 646342 / BTW: BE 727 341 929

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.

**Een abonnement
op**

**Tramfan
Magazine**

makkelijk en goedkoop !

U bespaart bijna 8 euro.

**39,90 €
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 !

Voor alle (nieuwe) abonnees :

oude nummers van

**Tramfan
Magazine**

voor slechts

6,50 €

stuk (inclusief verzendingskosten)



Nieuw !

**Deel 1 van een
beperkte reeks
over de stedelijke
trambedrijven in
onze Lage Landen
in de jaren '60.**



**Gentse oude trams
langs middeleeuwse glans**

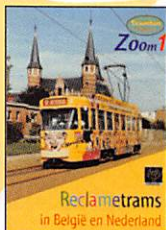
33 jaar geleden reed drieasser 333 de laatste rit op de Gentse tramlijn 3: het was het einde van de rumoerige jaren '60 waarin de helft van het tramnet werd opgedoekt. Een terugblik op deze belangrijke periode uit de Gentse tramgeschiedenis.

Verschijnt midden december



U kan reeds bestellen door overschrijving van **€ 21,20** (inclusief verzendingskosten) op bovenvermelde bankrekening of postgiro met de vermelding "Gent Sixties".

Onze reeks Zoom



**Reclamatrams
in België en Nederland**

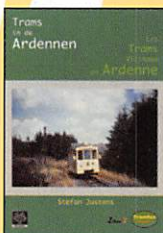
Een fotografisch overzicht van de mooiste en de leukste, de merkwaardigste en de banaalste reclame- en thematrams sinds de jaren '70.
100 blz. A4-formaat, volledig in kleur.



De Antwerpse Tram-r-evolutie

Een overzicht van de laatste 20 jaar bij de Antwerpse tram, met aandacht voor 100 jaar elektrische tram en 40 jaar premetro-geschiedenis. 100 blz. A4-formaat, 85 % kleur.

19,70 € stuk
(+ 3,25 € verzendingskosten)



**Trams in de Ardennen
Les trams vicinaux en Ardenne**

Een historische studie over alle NMVB-tramlijnen in de Ardennen, rijkelijk geïllustreerd.
148 blz. A4-formaat, waarvan 18 blz. in kleur.
Tweetalige tekst Nederlands/Frans

Bestellen :
door overschrijving
op de bovenvermelde
bankrekening of postgiro
van Ostendis,
met de vermelding
"Zoom" + volgnummer.

4

100 jaar elektrische tram in Antwerpen

6

Actueel Nederland

14

Markante Museumwagens : NZH B 303

18

Actueel België

24

20 jaar geleden : Adieu Type S-Oostende

28

Nostalgie

30

Buitenland : De tram in Sint-Petersburg,
een reus op lemen voeten

38

Buitenland : Zwitsers Nieuws
(Zürich, Bern, Bazel)

42

Het Belgische Buurtramnet... van A tot Z
Aflevering 10 : Brussel - Leuven - Diest

48

Modelbouw :
Een trammetje uit karton en messing

51

Modelbouw :
Sint-Petersburg Tram Collection



Cover

Boven.

100 jaar elektrische tram in Antwerpen werd op 8 september laatstleden gevierd met een prachtige tramparade door het centrum van de stad.

(foto Stefan Justens)

Linksbeneden.

De eerste tram van het Stockholmse type A32 kwam op 18 oktober aan in Leidschendam.

(foto René Weterings)

Rechtsbeneden.

NZH-"Budapester"-bijwagen B 412 op het stadhuisplein te Zandvoort, op 6 oktober 2002.

(foto René Platjouw)



Hét tramevenement van 2002 in de Lage Landen: de historische tramstoet in Antwerpen, op 8 september. Geniet u hier even rustig na van dit unieke gebeuren, dat prachtig was georganiseerd!

(met foto's van Karel Hoorn, Stefan Justens, Alex Krakowsky, Marc Grieten en René Platjouw)

100
jaar
elektrische
tram
in
Antwerpen





Amsterdams Combino in Poznan!

Neen, het is nog geen tijd voor de Combini om in de voetsporen te treden van hun Amsterdams collega's uit de series 1G en 2G!

Van 4 tot 8 oktober reed de Amsterdams Combino 2039 op proef in de reizigersdienst in Poznan. De goede contacten met deze Poolse stad stammen ongetwijfeld nog uit de periode toen een groot aantal 1G- en 2G-wagens uit Amsterdam naar Poznan vertrokken... Eindpunt Osiedle Sobieskiego, 4 oktober 2002. (foto Karel Hoorn)



Gedurende 3 jaar reden er bijna geen speciale trams meer door de hoofdstad, maar dit jaar kon het weer: ter gelegenheid van het jaarlijkse IBC-congres in de RAI in september, zette het AOM (Amsterdams Openbaar Vervoer Museum) haar nog redelijk recente museumwagens in op de gelegenheidslijn 11!

Boven. Damrak, 15 september 2002. (foto Karel Hoorn)

Beneden. Een heraangelegd "Weteringcircuit" met Duitse trams! (foto René van Lier)



Instream van de Combini

(Periode 14-08 tot 01-11-02)

	Levering	In dienst
2028	26-07-02	20-08-02
2029	30-07-02	25-08-02
2030	03-08-02	28-08-02
2031	14-08-02	09-09-02
2032	09-08-02	29-08-02
2033	10-08-02	06-09-02
2034	16-08-02	25-09-02
2035	21-08-02	25-09-02
2036	22-08-02	25-09-02
2037	28-08-02	26-09-02
2038	05-09-02	26-09-02
2039	06-09-02	25-10-02 (*)
2040	10-09-02	04-10-02
2041	11-09-02	07-10-02
2042	12-09-02	12-10-02
2043	17-09-02	18-10-02
2044	20-09-02	31-10-02
2045	22-10-02	
2046	24-10-02	
2047	25-09-02	30-10-02
2048	30-09-02	
2049		
2050	08-10-02	
2201	04-09-02	(tweerichtingswagen)
2202	24-07-02	(tweerichtingswagen)
2203	27-09-02	(tweerichtingswagen)
2204	16-10-02	(tweerichtingswagen)

(*) was van 4 tot en met 8 oktober in de Poolse stad Poznan (zie foto!)

Afgevoerde trams

Volgende trams werden afgevoerd in de periode tussen 16 augustus en 1 november: 607, 618, 625, 639, 648, 650, 651, 656, 662, 664, 696, 727, 744, 748, 753, 756, 768, 770, 774 en 779. De 744 werd op 20 augustus overgebracht naar een camping te Voorthuizen; de 748 vertrok op 4 oktober naar Heerhugowaard en werd daar tijdelijk voor een kantoor van de Baltus Groep op een stuk spoor geplaatst.



767 wordt Rodekruis tram

Deze "Luchtswagen" is uit de normale dienst genomen en wordt sinds 10 oktober omgebouwd tot Rodekruis Invalidentram ten behoeve van groepsvervoer. De wagen moet in november gereed zijn en zou een jaar of tien zo rond moeten rijden.

Alle "Blokendozen" wit!

De laatste gele 9G-wagen ging op 25 september naar de schilderswerkplaats en kwam op 18 oktober terug in dienst; hiermee zijn alle 9G, bijgenaamd "Blokendozen" in de nieuwe witte GVB-kleuren. De 781, die vijf jaar geleden reeds een experimentele witte livree kreeg, wordt nu eveneens aan de nieuwe kleuren aangepast.



Een nieuw tijdperk voor de Amsterdamse tram

In Amsterdam wordt op het ogenblik tweederde van het wagenpark vervangen door nieuwe lagevloertrams van het model Combino van fabrikant Siemens. Ook in de vijftiger jaren werd in de Nederlandse hoofdstad een revolutionaire stap gemaakt.

Na de Tweede Wereldoorlog was een groot deel van het Amsterdamse wagenpark sterk verouderd en deels door de oorlogshandelingen zwaar beschadigd geraakt of zelfs onherstelbaar geworden. Terwijl Rotterdam al in de dertiger jaren met voor die tijd revolutionair moderne vierassige tramwagens de diensten gingen overnemen, was in Amsterdam de modernste tram een tweeassig exemplaar uit 1930. Amsterdam bestelde in 1946 een serie van 60 motor- en 50 aanhangrijtuigen met een driessig onderstel. Alhoewel deze wagens nooit een daverend succes werden, zouden ze tot in 1983 in de reizigersdienst hun steentje blijven bijdragen.

Nu was de algehele staat van het hoofdstedelijk trambedrijf sterk aan het verwaarlozen. Ook gemeente en de toenmalige GVB-directie waren alles behalve pro-tram te noemen. Een aanrijding met dodelijke afloop in 1953 als gevolg van een remweigeringsbract het bedrijf nog verder in diskrediet en de ophef van het tramnet nam zijn intrede. Steeds meer moderne bussen namen de plaats in van de oude trammetjes, maar voor de route door de Leidsestraat moest men toch iets nieuws bestellen.

De Italiaanse ingenieur Urbinati had in 1939 de geleiding uitgevonden en volgens

dit principe werden in Duitsland sinds 1956 door de firma DüWag te Düsseldorf in verbeterde uitvoering inmiddels met succes gelede trams gebouwd. Voor de smalle Leidsestraat zag men in die tijd geen kans bussen hierdoorheen te sturen en er werden bij het Zwitserse Schindler Waggon in Pratteln een 25-tal enkelgelede zesassige tramrijtuigen besteld. Dit keer werd voor het modernste gekozen. Deze

trams zouden voor een ommezwaai zorgen binnen de Amsterdamse politiek. De stokoude tram was in één klap hypermodern geworden en kon weer concurreren met de bus. In 1957 werden de rijtuigen 551-575 afgeleverd en kwamen in dienst op lijn 1, Centraal Station - Leidsestraat - Overtoom - Amstelveenseweg - Stadionplein vv.

Boven. Motorwagen 553 op lijn 1 in Stadionstraat, op 16 oktober 1971. Het is de laatste dag lijn 1 naar het Stadion; volgende dag naar Osdorp. (fotograaf onbekend, verz. René van Lier)

De 636 op lijn 9 tijdens een inkorting ter gelegenheid van de bloemencorso; we zien de wagen op de Plantage Parklaan, op 5 september 1970. (fotograaf onbekend, verz. René van Lier)





De eerste en de laatste van de serie 8G-wagens, op het Frederik Hendrikplantsoen, in het midden van de jaren '80. (verz. Wouter van Beek)



"Blokkenboos" 793 in de nieuwste huisstijl van het GVB, nog net op lijn 20. Rokin, 5 september 2002. (foto Wouter van Beek)



In 1958 werd rijtuig 551 als proef voorzien van een middenbak en daarmee verbouwd tot dubbelgelede achtasser. Deze reus was in staat net zoveel passagiers te vervoeren met één bestuurder en één conducteur als drie bussen samen. De bestelling van 45 zesassers voor 1959-1961 kon nog gewijzigd worden, zodat de laatste 33 exemplaren als achtasser werden geleverd. Voor de ontsluiting van de nieuwe in aanbouw zijnde woonwijk Osdorp werd gekozen om een tramlijn hiernaartoe aan te leggen, waarmee definitief de tram van zijn ondergang gered werd. In 1962, 1964 en 1966-1968 kwamen nogmaals resp. 18, 17 en 55 dubbelgelede tramrijtuigen, waarmee in 1968 de laatste tweassers definitief uit de dienst konden verdwijnen. Vooral in de 70-er jaren waren er netsuitbreidingen naar de westelijke tuinsteden en daarmee nieuw materieel gewenst. In de periode 1972-73 werden de resterende zesassers met een nieuwe middenbak van DüWag verlengd tot 852-887. Ook de kleurstelling werd in die jaren gewijzigd. Waren de trams allen afgeleverd in het fraaie grijs-wit, in 1971 startte de omschildering. In eerste instantie werden ze geel met grijze band. Vanaf 1973 werd de grijze band door een bruine band (rond de ramen) vervangen en de geel-grijzen werden in 1976-1982 aangepast. Op 15-12-1978 reed de 686 als laatste grijze tram na zijn dienst op lijn 16 de remise in en was het grijze tijdperk ten einde. Aangezien er helaas in Nederland geen trambouwers meer waren, werd uitgeweken naar Duitsland. De firma Linke-Hofmann-Busch in Salzgitter bouwde in 1974-75 een serie van 55 tramrijtuigen. Deze serie zou tot de huidige afvoer het zorgenkindje van het GVB blijven, waarbij reeds in 1990 de eerste exemplaren uit de dienst zouden verdwijnen. Ondanks de malaise rond deze wagens werd LHB in 1979-1981 bereid gevonden nogmaals 37 wagens in twee series te bouwen. Deze wagens, die door hun uiterlijk al gauw de blokkenbooswagens werden genoemd, deden het veel beter en zullen na de Combino-aflevering de enige compleet hogevloertrams zijn die bij het GVB blijven doorrijden.

Volgende bladzijde.
Amsterdams nieuwste gelede wagens, de Combini, beginnen massaal het net te veroveren; nu reeds op lijn 17!
Prins Hendrikkade, 19 september 2002.
 (foto Wouter van Beek)

De 904+906 tijdens de NVBS-jubileumparade (60 jaar) op de Slotermeerlaan, op 5 mei 1991. Het was de enige keer dat met passagiers als koppelstel werd gereden. (foto René van Lier)



In 1989-1991 werden door BN te Brugge een 45-tal wagens geleverd voorzien van een lagevloer-middenbak. Twintig stuks werden in tweerichting uitgevoerd voor de nieuw te openen sneltramlijn 5 naar Amstelveen. Deze wagens werden in een blauw-witte kleurstelling geleverd met rode deuren. De rode deuren zouden later ook op de oudere gele wagens hun intrede doen en weer later werd bij de conducteurstrams de uitstapdeuren geheel geel. Amsterdam verloor zijn conducteur tussen 1969 en

1971 en kent sinds 1991 weer conducteurstrams. De eerste was lijn 4 en inmiddels is 75 % van het lijnennet verconductor.

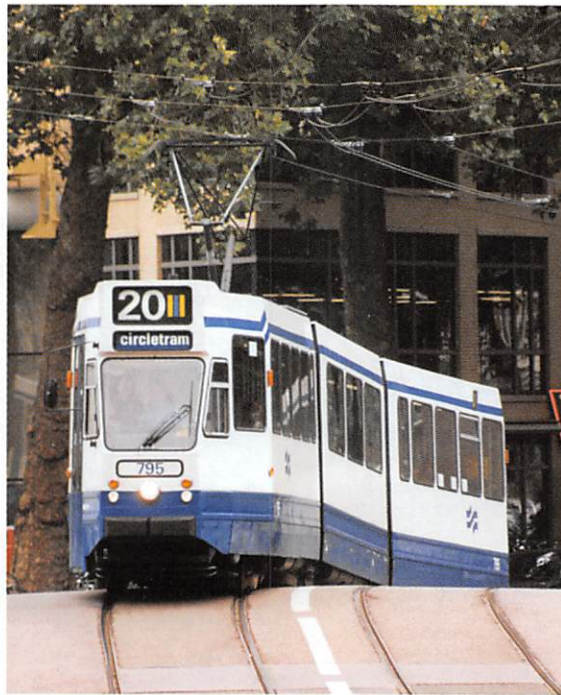
In de negentiger jaren werden meerdere lagevloertrammodellen op het net getest en in 2001 is de aflevering dan gestart van 155 Combini, waarmee in één klap het grotendeels 30 tot ruim 40 jaar oude wagenpark wordt vernieuwd. Wederom werd hierbij een nieuwe huisstijlkleur, wit met blauw, ingevoerd. Deze huisstijl was

reeds sinds 1998 op een aantal wagens van de oudere serie's aangebracht en zal al het materieel, dat na de instroom van de Combino-trams blijft rijden, gaan sieren, waarmee dan tevens de reclame op de zijkanten van trams verleden tijd wordt. Vijfenvestig jaar geleden in 1957 zorgde de gelede tram voor een nieuw tijdperk in de Amsterdamse tramhistorie en 45 jaar later begon Amsterdam aan de volgende fase in haar bestaan: het lagevloertijdperk.

René van Lier

Tabel van de tramwagens geleverd aan het GVB sinds 1957 (Stand op 01-01-2002)

serie	bouwjaar	gebouwd door	nog in bestand	afgevoerd
551-575	1957	Beijnes, Beverwijk (wagenbakken); Schindler AG, Prattelen (draaistellen en 6 A- en B-bakken)	-	1991 naar Poznan: 851, 853, 856-858, 863, 866, 873 1991 naar sloop: 855, 864, 865, 870, 874 1992 naar Poznan: 859, 860, 868 1993 naar Poznan: 854, 862 1994 naar Poznan: 861, 871 1994 naar sloop: 867 1995 naar sloop: 852, 875 1995 naar museumorganisatie's: 869, 872
(551, 601, 551, 851)	1957	Beijnes (C-bak voor 551)		1993 naar Poznan: 854, 862
(852-875)	1972-3	DüWag (C-bakken voor 552-575)		1994 naar sloop: 861, 871 1994 naar sloop: 867 1995 naar sloop: 852, 875 1995 naar museumorganisatie's: 869, 872
576-587	1959	Beijnes, Beverwijk & Schindler, Pratteln -		1981: 887 verbrand (gesloopt in 1984) 1983: 878 verbrand (gesloopt in 1985) 1989: 885 gesloopt 1991 naar Poznan: 881 1992 naar Poznan: 876 1993 naar Poznan: 877 1995 naar Poznan: 879, 880 1995 naar sloop: 882-884 1995 naar museumorganisatie's: 886
(876-887)	1972-3	DüWag (C-bakken)		1981: 614 verbrand 1997: 612 en 617 verkocht aan particulieren 1989: 636 gesloopt na zware aanrijding
602-634	1959-61	Beijnes & Schindler AG	602-611, 613, 615, 616, 618-634	1981: 614 verbrand 1997: 612 en 617 verkocht aan particulieren 1989: 636 gesloopt na zware aanrijding
635-652	1962	Beijnes & Schindler AG	635, 637-652	1982: 689 verbrand (1984 gesloopt)
653-669	1964	Werkspoor NV, Utrecht	653-669	
670-699	1966-7	Werkspoor NV, Utrecht (A- en C-bak) & DüWag, Düsseldorf (B-bak)	670-688, 690-699	
700-724	1967-8	Werkspoor NV, Utrecht	700-724	
725-779	1974-5	Linke-Hofmann-Busch, Salzgitter	727, 732, 734, 736, 740, 741, 744-6, 748, 751-3, 755-7, 762, 764-779	1991 naar sloop: 733, 742, 749 1992 naar sloop: 750 1994 naar sloop: 726, 728-9, 731, 738, 754, 758-61, 763 1996 naar sloop: 743, 747 1997 naar sloop: 730 1998 naar sloop: 737 2000 naar sloop: 725, 735, 739
780-804	1979-80	Linke-Hofmann-Busch, Salzgitter	780-804	
805-816	1980-81	Linke-Hofmann-Busch, Salzgitter	805-816	
901-920	1989-90	BN, Brugge	901-920	
817-841	1990-1	BN, Brugge	817-841	
997-999	1986	DüWag, Düsseldorf	997-999	SINDS OKTOBER 1999 IN BRUIKLEEN UIT DUISBURG (nr's 1003-1001)
2001-2151	2001-....	Siemens, Krefeld	2001	in aflevering
2201-2204	2002	Siemens, Krefeld		besteld



Circle Tram 20 is niet meer!

Op 23 september 2002 werd de exploitatie van de Amsterdamse Circle-tram lijn 20 stopgezet. Het aantal vervoerde passagiers bleef ver beneden de gewenste aantallen. Hoewel men aanvankelijk slechts een proefperiode van drie jaar gepland had, bleef de Circle-tram ruim vijf en een half jaar dagelijks tussen 9 uur en 19.00 uur rondrijden.

Het idee van de Circle-tram is ontstaan uit de "TouristTram" (zonder lijnnummer), die vanaf 1987 van de Dam met gelede wagens dagelijks enkele rondritten onder begeleiding van een gids maakte. Deze rondritten stierven een zachte dood. Er werd te weinig promotie voor gedaan.

Na enkele jaren kwamen de rondritten weer terug. Nu werd er met museumwagens en vrijwilligers gedurende de zomermaanden in de weekeinden rondritten gereden vanaf de Prins Hendrikkade bij het Centraal Station. Deze ritten kenden een redelijk succes. Daarom werden er plannen uitgewerkt om de rondritten in een echte tramlijn om te zetten.

Het doel van de op 28 maart 1997 geïntroduceerde tramlijn 20 was drieledig:

1. meerdere toeristische attracties in de stad werden met deze lijn verbonden,
2. voor de gewone reiziger zouden diverse rechtstreekse verbindingen ontstaan en
3. op drukke trajecten zou ondersteuning geboden worden aan bestaande lijnen (bijvoorbeeld CS-Rozengracht, CS-Muntplein, van het Museumplein naar het CS).

Om de Circle-tramlijn te kunnen exploiteren werden van enkele tramlijnen, waarlangs de route van lijn 20 ging lopen, tramwagens afgepikt. Helaas bleven de wagens van lijn 20 veelal leeg rondrijden, vaak tot ergernis van de reizigers in die tramlijnen, waarvan de overgebleven wagens voller werden. Dagelijks waren er slechts 10.000 passagiers, terwijl er minstens 25.000 per dag gebruik hadden moeten maken om lijn 20 enigszins rendabel te maken. Vooral bij het Amsterdamse publiek bleef lijn 20 een onbekend stiefkindje. Zelfs een prijsvraagactie "Raad hoe die gaat!" bracht in 1999 geen extra passagierstoeloop. Ook de bestemmingsfilm met de tekst "Circletram A" of "Circletram B" was niet bepaald duidelijk voor de reizigers. Om meer lokale passagiers te trekken, werd dan ook de laatste maanden af en toe door de bestuurders "Centraal Station" gefilmd vanaf bijvoorbeeld de musea (richting CS west) en vanaf het Waterlooplein (richting CS oost). Tenslotte bracht de invoering van "spitsritten" onder het lijncijfer 20, die via de Rozengracht en Vijzelstraat naar het Weteringscircuit reden, evenmin een verhoging van de vervoerscijfers.

Speciaal voor lijn 20 werd bij het Leidseplein in zeer korte tijd vlak voor de opening van de lijn in 1997 een nieuwe bocht vanuit de Marnixstraat en een halte aangelegd. Meerdere wissels werden Vetag-elektrisch bedienbaar gemaakt.

Apart voor lijn 20 werd een "Circle-tram ticket" geïntroduceerd. Dit waren dagkaarten voor 1 t/m 4 dagen. De prijs van zo'n dagkaart was fl 10,00, terwijl op de normale lijnen een dagkaart fl 12,00 kostte. Ook alle ander kaartsoorten waren geldig.

Bijna onveranderlijk waren de 'Blokken-dozen' van de serie 780 - 816 in dienst op lijn 20. Slechts een enkele keer verdwaalde er een wagen van een andere serie. Een aantal van de 780'ers was in een speciale Circle-tram uitmonstering beplakt. De meeste waren echter van totaalreclame voorzien. De laatste maanden deden steeds meer wit/blauwe wagens dienst.

Na de proefperiode van drie jaar gingen er al stemmen op, dat de lijn niet het succes was, dat men ervan voorspeld had en dat hij maar weer moest verdwijnen. Toch heeft het GVB samen met de VVV en andere stedelijke instanties het bestaan van lijn 20 weten te rekken. Een enkele toerist vraagt nu naar de in zijn boekje aangeprezen 'roundtrip by tram', maar de Amsterdammers zelf zullen de geel/blauw/gele lijnkleuren niet echt missen.

René A.M. Platjouw

(foto's van René Platjouw, Karel Hoorn en Martijn Roos)



Rotterdam

Sinds 2 september rijden de Weense trams terug op lijn 2. Na een onderzoek kwam de RET tot de bevinding dat er met deze wagens technisch niets aan de hand is, maar dat er eerder iets aan de opleiding van de bestuurders schortte. De bediening van de Weense trams blijkt toch verschillend te zijn in vergelijking met de Rotterdamse Düwagwagens. Bijgevolg kreeg een vaste groep van zo'n 30 bestuurders nu een instructie van drie dagen in plaats van de enkele uurtjes vorig jaar... Station Maashaven, 10 september 2002. (foto René van Lier)



Kronieken

RET

De Citadis-tram wordt verwacht!

Eind november wordt de eerste Citadis-lagevloertram van Alstom in Rotterdam verwacht. De aanpassingswerken aan de remise Hilledijk, waar het metro-emplacement aan de komst van de trams werd aangepast (verwijdering derde rail, aanleg bovenleiding, plaatsen van een wasstraat), naderen hun voltooiing. De 60 nieuwe trams, waarvan er vanaf maart 2003 elke week één in Rotterdam moet toekomen, krijgen in de remise Hilledijk een tijdelijk verblijf, tot de nieuw te bouwen remise Beverwaard in 2005 kan worden in gebruik genomen.

Tijdens de Wereld Havendagen, die werden gehouden in het weekend van 7 en 8 september in Rotterdam, reed de RET 608 rond voor de Kankerbestrijding. Hiertoe was er een grote collectebus voorop de tram gemonteerd. We zien hier de 608 aan het Kreekhuisplein, op 7 september 2002. (foto Kees Verhulst)



Rijn-Gouwe-Lijn

In de nacht van 18 op 19 oktober kwam in de Nedtrain Services werkplaats (NS) te Leidschendam de eerste tram aan die bestemd is voor een proefproject in verband met de mogelijke toekomstige aanleg van de Rijn-Gouwe-Lijn tussen Gouda, Alphen a/d Rijn, Leiden, Katwijk en Noordwijk (zie "Tramfan Magazine" nr. 6).



De 02 is de eerste van zes wagens die door Bombardier-Adtranz gebouwd worden, nagenoeg identiek aan het Stockholmse type A32. Dit lagevloermaterieel is trouwens geschilderd in de kleuren van Zweedse hoofdstad en in principe zullen ze na het proefproject ook door het Stockholmse vervoerbedrijf worden overgenomen! De tweede wagon, de 04, arriveerde op 31 oktober; de derde wagon wordt tegen 20 november verwacht. Begin volgend jaar zou dan het proefbedrijf kunnen starten, tussen Gouda en Alphen a/d Rijn; het is de bedoeling dat deze trams na een testperiode een tijdje de volledige stoptreindienst tussen deze gemeenten gaan rijden. Leidschendam, 31 oktober 2002. (foto René Weterings)



De Haagse PCC's zijn nog lang niet vergeten: er valt zelfs af en toe nog iets nieuws te beleven, zoals tijdens deze "spielerei" van het HOVM met Party-tram 1302 en de 2101! Deze rit ging vanaf het museum naar Wateringse Veld en terug.
15 september 2002. (foto Kees Pronk)



Hierboven.

Nadat de 6037 was geleverd, werd deze door de 6098 op sleeptouw genomen naar de remise Scheveningen. Scheveningen Haven, 15 oktober 2002.
(foto René Weterings)

Rechts.

Zelfs op de dag van de uitvaartplechtigheid van Prins Claus werd er instructie gereden... Stationsweg, 15 oktober 2002. (foto Kees Pronk)



Links.

Op 27 oktober woedde er een zware storm over onze Lage Landen! In Amsterdam werd het tramverkeer voor de rest van de dag volledig lamgelegd. Ook in Den Haag ging het slechts moeizaam... Een gestremde 3038 van lijn 1 op de Nieuwe Parklaan, ter hoogte van de Cremerstraat. (foto Kees Pronk)

Den Haag

Kronieken



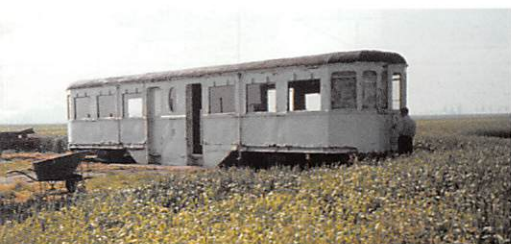
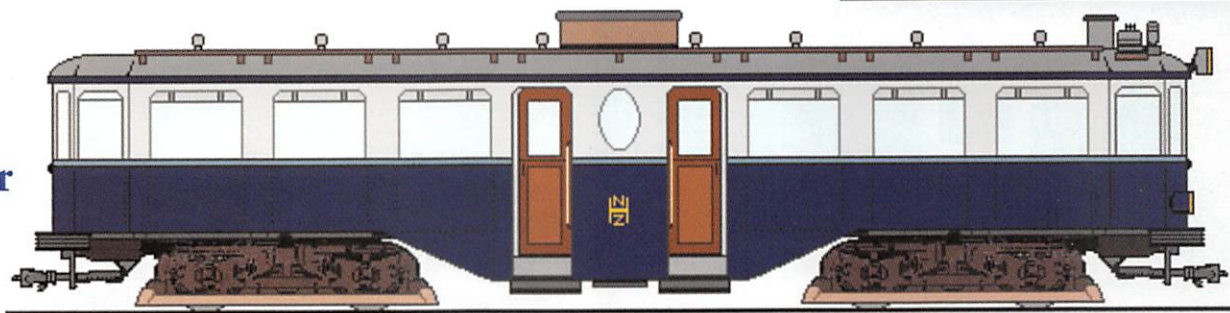
Hannoverse trams bijna in dienst

Op 15 oktober, dag van de uitvaartplechtigheid van Prins Claus, kwam het voorlaatste Stadtbahn-motorrijtuig uit Hannover in Den Haag aan. In totaal beschikt de HTM nu over zeven van deze trams, en een achtste - bijkomend - exemplaar werd reeds aangekocht:

nummer	aankomst Den Haag
6099	31 juli 2002
6098	3 augustus 2002
6064	20 augustus 2002
6058	28 augustus 2002
6057	17 september 2002
6055	24 september 2002
6037	15 oktober 2002
6053	verwacht in december

Begin oktober startte de instructie van de trambestuurders op lijn 11; het is de bedoeling om vanaf 15 december met passagiers te gaan rijden.

Het droeve avontuur van Budapester B412



Op verzoek van de Lion's Club Zandvoort keerde in het weekeinde van 5 en 6 oktober Budapester stuurstandrijtuig B412 triomfantelijk terug naar Zandvoort. Reden was het feit dat 45 jaar geleden in 1957 de tramlijn Amsterdam-Zandvoort werd opgeheven. Tijdens een "Engels weekend" kon de wagen op het Raadhuisplein worden bezichtigd van buiten én - voor één Euro - ook van binnen. De opbrengst kwam ten goede aan kinderprojecten.



Het was een bijzondere belevenis om de hese NZH fluit zo dicht bij het voormalige tramstation (dat om de hoek lag) weer te horen. Velen van het in de badplaats samengestroomde publiek namen de kans waar om even in de fraai gerestaureerde tramwagen te kijken. Na zijn redding in 1973 uit Groede in Zeeland werd het karkas van de B412 in een ruim tien jaar durende restauratie met veel liefde en doorzettingsvermogen weer omgetoverd in een heuse NZH tram. Het is één van de weinigen, die aan de slopershamer wist te ontkomen. De wagen kreeg nadien zijn plaats in het NZH-vervoersmuseum aan de Leidsevaart te Haarlem.

Het bestuur van dit museum heeft zich tevoren uitvoerig beraden over het uitlenen en verplaatsen van het rijtuig met alle consequenties daaraan verbonden. Met de Lion's Club zijn daarover duidelijke afspraken gemaakt en ook werd het rijtuig verzekerd tegen hijs-, transport- en verblijfsschade. Het transport per trailer naar de badplaats en terug verliep probleemloos.

Helaas ging het aan het eind van dit grootse avontuur helemaal fout. Wat een triomfantelijk uitstapje leek te worden, eindigde in een nachtmerrie. Toen men de maandag 7 oktober de wagen weer in het museum wilde terugplaatsen, is bij het hijsen één van de beide kranen door de rem gegaan met als gevolg dat de B412 vanaf zo'n anderhalve meter hoogte aan de niet stuurstandzijde een vrije val maakte.

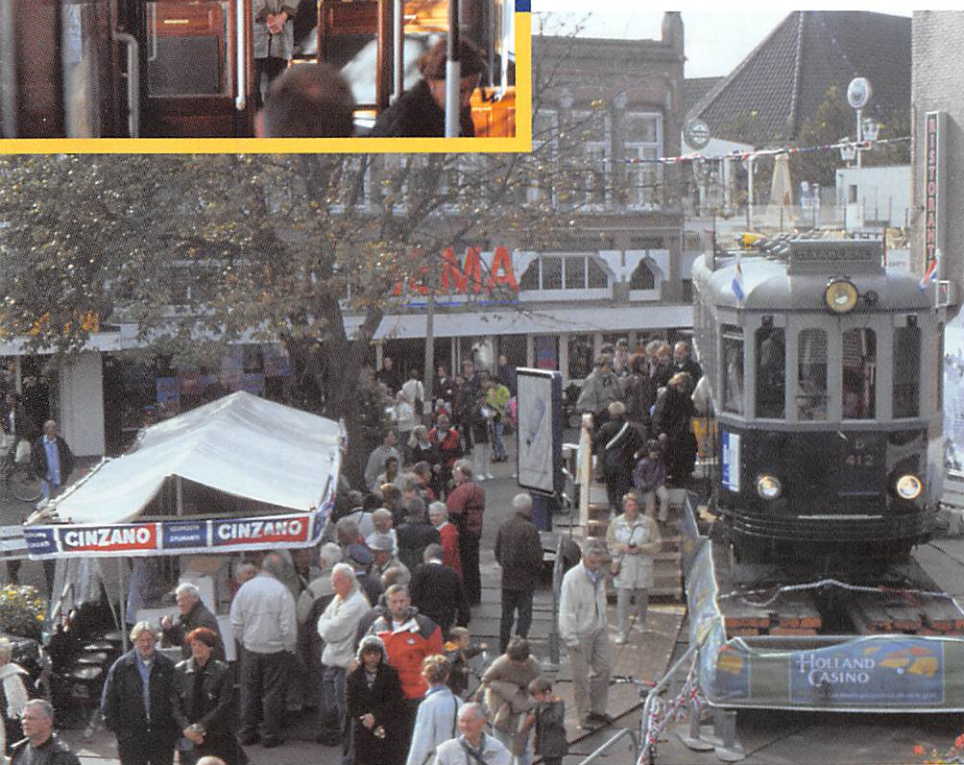
Hoewel menig automobilist tussen 1924 en 1961 (de jaren van trouwe dienst van het Budapester materieel) tot zijn verdriet heeft gemerkt hoe sterk zo'n door Ganz/Danubius in Hongarije gebouwde wagen was, was de klap op de grond zo hevig, dat zelfs de degelijke constructie hier niet tegen bestand was. De koppelingsgeleider, koppeling en eerste as van het draaistel raakten als eersten de grond en zijn danig ontzet. Het hout van de bufferbalk werd versplinterd. De betreffende truck is ernstig beschadigd en twee deurpanelen zijn gebarsten. Houtwerk in het interieur is gescheurd en de fraaie plafonniers bungelen aan het gebarsten plafond. In aanmerking genomen van wat er gebeurde, lijkt de visuele schade herstelbaar. Niet direct zichtbaar is of de wagenbak zelf is getordeerd. Ook onzichtbaar is de schade aan taats, lagers, assen en veren. Dat zal door deskundigen moeten worden vastgesteld.

De wagen staat in afwachting van wat er komen gaat momenteel weer in het NZH-vervoersmuseum aan de Leidsevaart te Haarlem. Het pronkstuk is gewoon te bezichtigen tijdens de normale openingstijden van het museum.

Wij wensen de restauratieploeg van weleer veel sterkte bij het verwerken van deze klap. Laten we hopen, dat de B412 over niet al te lange tijd weer in oude luister hersteld zal zijn en dat dit soort ongelukken niet de uitstapjes van ander materieel naar speciale manifestaties zal verhinderen.

René A.M. Platjouw

Met dank aan Peter Kalse



Zandvoort: de B412 op het Stadhuisplein, vlakbij het oude tramstation. In de wagen was het een drukte van belang van nieuwsgierige personen. 6 oktober 2002. (alle foto's René Platjouw)



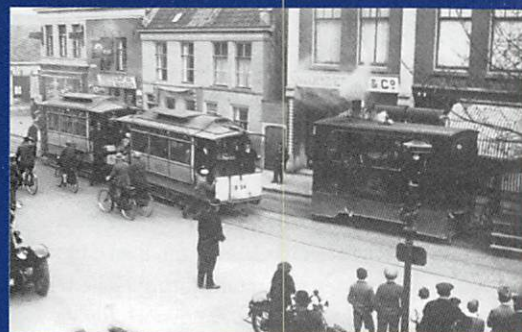
NZH B 303

In "Tramfan Magazine" nummer 3 stond een uitgebreid artikel over de NZH A327. In dit nummer volgt een artikel over de bijwagens, die in Haarlem achter de A300'en werden ingezet. Speciale aandacht gaat daarbij natuurlijk uit naar de afgelopen 5 oktober in Scheveningen weer in dienst genomen B303. Het verhaal van zijn overleving, redding en restauratie is dermate interessant, dat we er hier aandacht aan geven. Samen met de A327 vormt de B303 nu weer een echt tramstel van de Haarlemse stadsdienst, zoals die tot eind oktober 1948 in deze stad aan het Spaarne te zien was.



De elektrische stadsdienst in Haarlem floerde vanaf het allereerste begin in 1913 zo goed, dat de zes aanvankelijk voor de dienst achter de stadswagens aangepaste ex-stoomtrambijwagentjes ontoereikend bleken. Er werden tussen 1913 en 1916 liefst 17 stoomtrambijwagentjes aangepast voor dienst achter de elektrische trams. Zij droegen de nummers L1-L17. Al deze rijtuigjes behoorden tot het oer-materieel, waarmee de NZH in 1881 de exploitatie op de stoomtramlijn van Leiden naar Haarlem begonnen was. Een van de bijgeplaatste foto's toont zo'n bijwagentje in Hillegom nog in dienst achter de stoomtram.

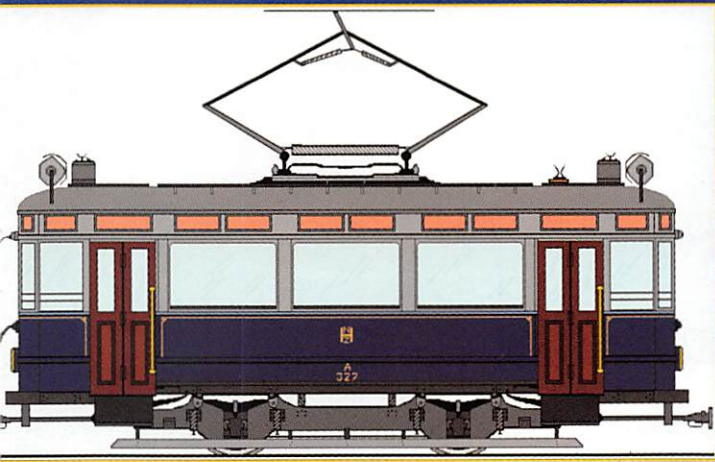
Bij een vernumming in 1918 kregen ze de nummers B22 - B38. Vanwege hun onrustige loop droegen ze de bijnaam "Bokkewagens". Alhoewel een deel ervan ook in Leiden gestationeerd was, hebben ze daar weinig dienst gedaan op de stadsdiensten. In Leiden reden de A300'en bijna hun hele leven "los".



Twee "Bokkewagens" in de Hoofdstraat te Hillegom. Dit 'oer-materieel' uit 1881 werd later aangepast voor dienst achter de elektrische trams te Haarlem. Let op het grote NZH-logo onder het middenraam.
(verz. Niels Ottenhof)

Tijdens de eerste ritten van het Haarlemse tramstel werd gereden vanaf remise Scheveningen naar de eindlus van lijn 11. De vlaggetjes tonen de krachtige zeewind aan. (foto René Platjouw)



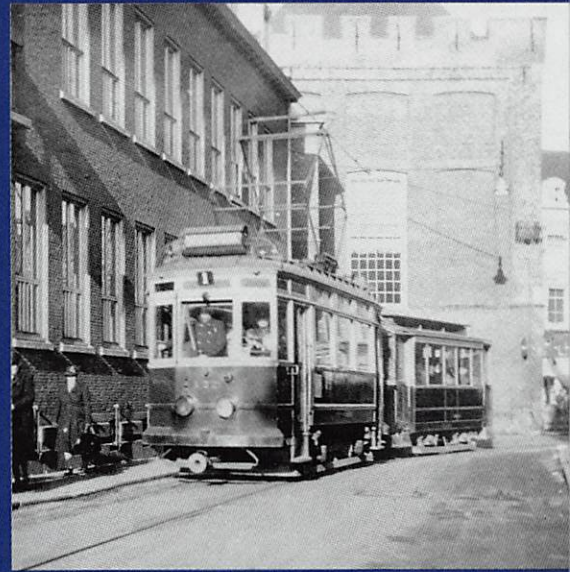


Door de NZH werd enkele jaren na de opening van de stadsdiensten in Haarlem een achttal vierassige bijwagens met middeninstap besteld bij de firma Beijnes te Haarlem. Deze grote en gerieflijke rijtuigen met de nummers B301 - B308 werden in 1918 afgeleverd, aanvankelijk nog in de crème kleuren. Ze hadden, inclusief de klapbankjes op het grote middenbalkon, 31 zitplaatsen en 44 staanplaatsen. De bepaling van de gemeente Haarlem, dat een trambak niet langer dan tien meter mocht zijn, maakte, dat de B300'en een wat gedrongen indruk gaven. Het interieur bestaat uit één grote ruimte. Er zijn dus geen balkonschotten over de hele breedte en hoogte. De schotten die er staan zijn slechts tot borsthoogte. Ze ogen daarvoor van binnen zeer ruim. In de kopwanden was een deur aangebracht, die slechts gebruikt kon worden bij dienst achter de veel later, pas in 1926/27, door Allan & Co. uit Rotterdam geleverde "cardanwagens" A351 - A358. Deze motorwagens reden bijna hun hele werkzame leven op de stadsdiensten te Haarlem en hun bijnaam geeft al aan hoe hun aandrijving geschiedde.

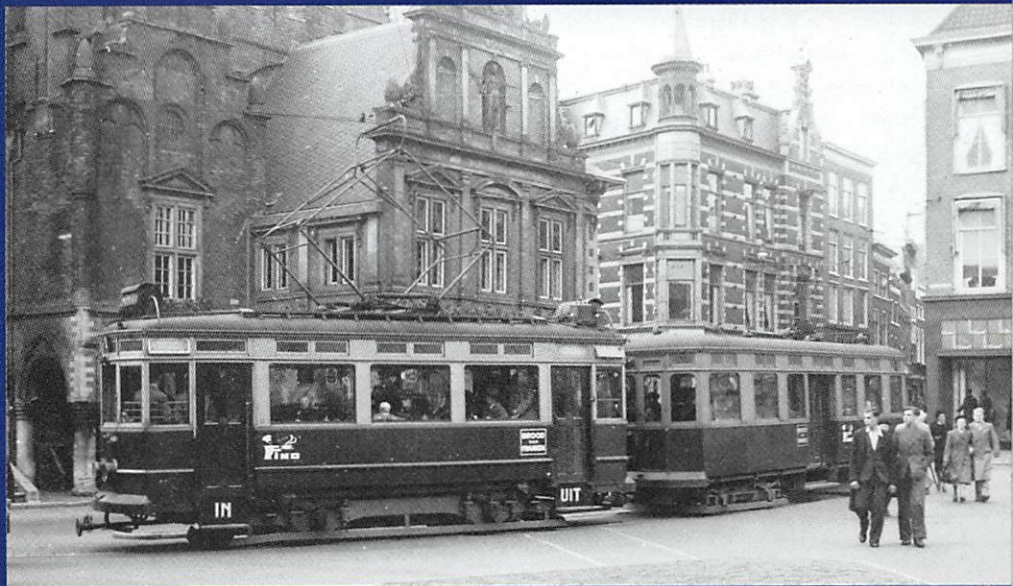
De in Haarlem ingezette A313 - A327 waren met hun twee motoren van 30 PK aanvankelijk niet bepaald overbemeten voor het trekken van de zware vierassige bijwagens, maar toen ze omstreeks 1935 sterkere motoren van 53 PK kregen, konden ze deze voortaan zonder problemen trekken.

In 1940 verschenen op de Haarlemse stadsdienst ook een zestal Amsterdamse bijwagens achter de A300'en. Deze reeds 28 jaar oude wagens van de Gemeente Tram Amsterdam waren nog uitgerust met ouderwetse langsbanken en ze kregen de nummers B31 - B36, ex GTA nummers 662-667.

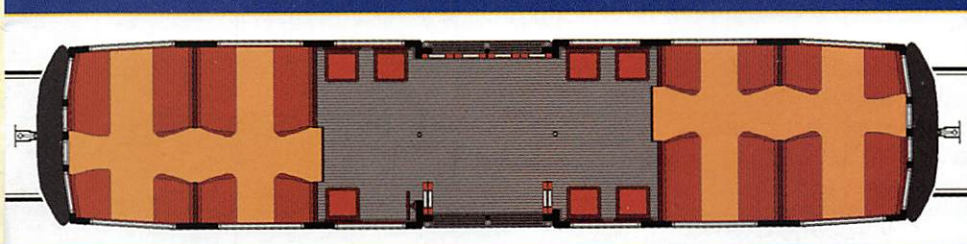
De oude bokkewagens met die nummers waren inmiddels afgevoerd of tot werkwagen verbouwd. Bij de NZH kregen deze bijwagens de toepasselijke bijnaam "Amsterdammertjes". Toevallig is één van die Amsterdamse bijwagentjes, de B32, ex 663, bewaard gebleven voor het nageslacht. Het rijtuig is in het bezit van de Tramweg Stichting, maar bevindt zich nog in zeer armoedige nog te restaureren staat. Het is de enige overgebleven vertegenwoordiger van een grote serie speciaal voor de elektrische dienst gebouwde bijwagens (619-700, 1911/13). Zij vervingen bij de GTA de nog steeds in dienst zijnde ex-paardentramwagens. De serie was onderverdeeld in vier- en vijfruiters, de wagenbakken waren wat afmetingen betreft identiek.



A321 met 'Amsterdammertje' in de Koningstraat te Haarlem (op de achtergrond het stadhuis).
(foto J. van den Berg ?, verz. René Platjouw)



Een A300 met B300 op de Grote Markt voor het stadhuis van Haarlem, op de laatste dag van de stadstram: 24 oktober 1948.
(foto Jan Voerman)



Alhoewel de B301 - B308 geregeld werden ingezet op versterkingsdiensten tot Hillegom op de "Bollenlijn" van Haarlem naar Leiden, waren ze tot aan de stillegging van de Haarlemse stadsdienst op 31 oktober 1948 vrijwel alleen achter de A300'en in deze stad te zien. Hierna was hun rol gespeeld en verdwenen de B300'en van het toneel. Ze werden door een A100 naar het emplacement te Scheveningen gesleept, alwaar ze nog ruim een jaar hebben gestaan zonder zelfs maar een gebroken ruit. Vandalisme moest nog worden uitgevonden.



Op 4 augustus 1949 fotografeerde Jan Voerman deze terzijde gestelde wagens van de serie B301-308 te Scheveningen.

Gelukkig werden ze niet allemaal gesloopt en bleven er aanvankelijk zelfs enkele bewaard. Vlak na de oorlog was er een groot woningtekort en verspreid over Nederland heeft menige tramwagenbak als noodwoning dienst gedaan. Zo heeft de B304 jarenlang zo'n tweede leven gehad, maar viel de bak uiteindelijk toch in slopershanden. Ook de B303 en B306 dienden - vlak tegen elkaar aangezet en van een heus puntdak voorzien - als 'woonhuis' in de gemeente Beesd. Beide 'binnenwanden' werden hierbij grotendeels afgebroken en in het 'interieur' werden kamertjes en een keuken ingericht. Al in de jaren zeventig heeft de Tramweg Stichting stappen ondernomen om beide wagens te redden en toen het "huisje" na bijna veertig jaar in 1986 moest verdwijnen, werden de restanten van beide 'bakken' dan ook van de sloop gered. Op 13 november van dat jaar werden de overblijfselen naar de NZH garage te Leiden overgebracht. De NZH directie had daar tijdelijk onderdak aangeboden. Zonder deze aangeboden ruimte, was de redding niet mogelijk geweest.

Vanuit Leiden verhuisde de beste bak, die van de B303, op 14 juni 1989 naar de TS werkplaats te Scheveningen. De restanten van de B306 werden kort daarop van alle bruikbare onderdelen ontdaan. De nog overgebleven zijwand ervan werd in twee delen eveneens naar Scheveningen overgebracht.

De B303 en B306 samen als één huisje te Beesd.
(foto René Platjouw)



De B303 hangt hier tijdens de redding op 14 juni 1989 in de takels.
(foto Peter Kalse)



Het interieur van het "huisje van Beesd" is hier nog zichtbaar. De ontbrekende zijwand werd geleverd door de resterende bak van de B306.
(foto Peter Kalse)

In het TS depot te Scheveningen, zien we op 12 december 1992 het geraamte van de B303 hangen in het 'restauratiedok' naast de HTM H42, thans de 77.
(foto Raymond Naber)



Enkele jaren later staat er een duidelijk tramvoertuig in de remise Frans Halsstraat, waar de TS een tijdelijk onderdak had. Ernaast staat de A106 uit 1911.
(foto René Platjouw)



Sedertdien werd daar door de NZH-Werkgroep met veel inspanning en enthousiasme een vrijwel nieuwe B303 herbouwd. Het onderframe bleek in dermate slechte toestand, dat een geheel nieuw werd geconstrueerd. Daartoe moest de wagenbak en het frame gescheiden worden. Heel ingenieus bedacht men omstreeks 1984 het zogenaamde "restauratiedok", een houten constructie, waarin een wagenbak volledig gesteund opgebokt kan hangen, zodat het frame eronder vandaan gehaald kan worden. Later kan het nieuwe frame er weer worden ondergebouwd. Het is makkelijker geschreven, dan gedaan! Het "dok" werd voor het eerst gebruikt in 1986 bij de restauratie/ombouw van GVB bijwagens 766 tot NZH B37 en deed ook dienst bij de herbouw van de wagenbak van de NZH A106 in 1989.

De B306 bleek in een dermate slechte staat, dat er slechts onderdelen van gebruikt konden worden. Van elke der beide wagens werd overigens één zijwand gebruikt. De oerdegelijke eikenhouten vloer van de B303 was nog in zodanig goede staat, dat ze voor een groot deel hergebruikt kon worden.

Het interieur was - op een enkel schotje na - totaal verdwenen en moest nieuw worden gemaakt. Met veel liefde werd het houten interieur volgens tekeningen en foto's weer ingebouwd en het resultaat mag er zijn. Het glanzende lakwerk van de houten bankjes mét armleuning (ze waren niet zo luxueus als bijvoorbeeld een Budapestser), het gepoetste koperwerk, je ziet gewoon, dat er veel liefde in is gestopt. Een woord van lof voor het werk, dat door de TS-werkgroep Scheveningen werd - en nog steeds wordt - verzet, is hier zeker op zijn plaats. Niet onvermeld mag blijven, dat de vele voor de B303 en A106 benodigde koperen plafonniers met het fraaie geslepen glas door vele NZH liefhebbers aan de TS zijn geschonken. Vlak voor de sloop van vele tramwagens werden ze "gered" en jarenlang thuis gekoesterd.

Aangezien er geen draaistellen meer waren van een B300, moesten deze nieuw worden geconstrueerd. En dat was geen eenvoudige taak. In plaats van een solenoïde rem werd een door hydrauliek gevoed remsysteem ingebouwd. Deze concessie is mede een gevolg van veiligheidsregels. Stel, dat de koppeling zou breken, dan kan de op de bijwagens aanwezige conducteur middels een noodremhandel de oliedruk laten ontsnappen, waardoor een remming optreedt. Dit remwerk heeft voor heel wat extra werk gezorgd, want de afstelling was niet eenvoudig. Na installatie waren er diverse nachtelijke proefritten voor nodig om alles naar wens afgesteld te krijgen. Volgens kenners hebben de bouwers van de TS zelfs de stugge rij-eigenschappen van een B300 weten te imiteren...

De B303 stond tijdens de Open Monumentendag op 11 september 1999 voor het eerst te pronken op het Korte Voorhout, daar met de nodige voorzichtigheid heen gesleept, want de draaistellen waren toen nog niet af. Het remwerk zorgde voor nog eens ruim drie jaar werk.

Nadat op 5 oktober jl. de HTM keurmeester een officieel toelatingsbewijs had ondertekend, kon het fraaie Haarlemse tramstel enkele ritten rijden tussen remise Scheveningen en het eindpunt van lijn 11 aan het strand. Het glanzende stel trok de nodige belangstelling en hoewel de weergoden niet bepaald gunstig gestemd waren, werd het toch een feestelijke dag, waarbij de open dag in de TS werkplaats druk werd bezocht.

De A327 vormt samen met de B303 een prachtig historisch tramstel uit Haarlem, maar vanwege het zware gewicht van deze bijwagens zal de hierboven genoemde B37 ook met de A327 worden gebruikt. De B303 zal samen met de over niet al te lange tijd gereed zijnde NZH A106 uit 1911 een tweede fraai NZH-tramstel vormen. De sterke 90 PK Cromptonmotoren, die deze motorwagen krijgt, staan garant voor voldoende trekkracht. Bij speciale gelegenheden zal de historische Haarlemse combinatie A327+B303 wel op de baan verschijnen.

René A.M. Platjouw

Met dank aan Peter Kalse van de TS.



Interieur van de B303. Let op de fraaie plafonniers. (foto René Platjouw)

GEW: 9250 KG GESCH: 1/7 1918
INDIENSTSTEL: 18/7 1918 REV: TS-NC 1996

IN DIENST TS.SCHEV. 5-10-2002



De A327+B303 vormen samen weer een heus Haarlems tramstel. Vergelijk het behaalde resultaat eens met het restant van de B303 op de vrachtwagen. (foto René Platjouw)





Burdinne,

gelegen in de glooiingen van de Haspengouwse velden, bevindt zich in de driehoek Namen-Huy-Hannut, nabij Forville.

In Burdinne bevond zich destijds een tramstelplaats voor de lijnen rond Forville, naast andere stelplaatsen in Forville, Bierwart en Couthuin. De lijnen naar Meeffe en Vinalmont splitsten hier.

De laatste goederentrans reden hier tot 1 juni 1959, toen ook het baanvak Bierwart-Burdinne definitief werd gesloten. De stelplaats ging buiten

gebruik, werd niet geconverteerd voor autobussen, maar bleef wel eigendom van de NMVB.

Vandaag bestaat deze charmante stelplaats, die intussen eigendom werd van de SRWT, nog steeds. Meer nog, al jaren is ze door de TTA in gebruik voor het stallen van overbodig rollend materieel van de museumlijn Erezée-Dochamps.

Naast een grote stock van onderdelen, waaronder enkele Siemens pantografen en draaistellen afkomstig van S-wagens, vinden we er de stoomlokomotief 1076 (deels gedemonteerd), drie gesloten goederen-

wagens afkomstig van de Rhätische Bahn (ze kwamen bij TTA terecht via Fabricom), drie NMVB-goederenwagens en de Antwerpse bijwagens 1610.

In 1982 werden hier ook enkele bijwagens afkomstig van de Kust gestockeerd: standaardbijwagens 19669, bijwagens Destelbergen 19542 en 9516. De twee eerste bijwagens stonden al die tijd onder dak en bevinden zich in goede staat.

Het neusje van de zalm is de ART 50, die rijvaardig gerestaureerd is en bovendien de enige nog bestaande autorail met Pieperremmen. Voor de locomotiefloods bevindt zich nog steeds een stukje tramspoor van een honderdtal meter, dus rijden is mogelijk.

Normaal is de stelplaats niet toegankelijk, maar op 7 en 8 september 2002 werd deze pittoreske site opengesteld voor het publiek ter gelegenheid van de Open Monumentendag. Een gelegenheid om de ART 50 in actie te zien met aan de haak de platte wagen A 3694!

Stefan Justens



Kronieken

**Worden de 7900'en toch gerenoveerd?**

Voor de tweede keer werd een offerte-vraag gepubliceerd ten behoeve van privé-bedrijven die zouden geïnteresseerd zijn in de renovatie van de 61 dubbelgelede PCC-wagens (reeks 7900). De vorige offertevraag, van reeds een paar jaar geleden, liep op niets uit vermits de opgegeven prijzen te hoog lagen, vergeleken met nieuwe trams. De huidige offertevraag werd aangepast, zodat er nu hopelijk over niet al te lange tijd gestart zal worden met de broodnodige renovatie van deze inmiddels 25 jaar oude tramrijtuigen.

Tramverlengingen in de nabije toekomst

Twee tramlijnen zullen binnenkort hun reisweg in het zuiden van Brussel zien verlengd: lijn 55 in Ukkel en lijn 94 in Oudergem.

Voor de eerste lijn zijn de werken reeds gestart; in de loop van 2003 zullen de trams 850 meter verder rijden, tot aan de grens met het Vlaamse Gewest. Het is nog steeds de bedoeling om lijn 55 over Vlaams gebied te laten door rijden tot aan het NMBS-station Moensberg, in het kader van het Gewestelijk Express Net. Lijn 94 moet over 2,5 kilometer worden verlengd tot aan de rotonde van de Vorstlaan te Oudergem. De werken zouden hier van start gaan na het bouwverlof van 2003 en het traject worden opgesteld begin 2005. Ook hier betreft het slechts een eerste fase, want men voorziet een doortrekking via de stelplaats (en trammuseum) Woluwe tot aan het metrostation Roodebeek. Een derde fase, veel minder zeker, laat onze Brusselse tram zelfs verder rijden naar de nationale luchthaven te Zaventem...

Brussel



Meer en meer Brusselse trams zullen een breedte hebben van 2,3 meter (in tegenstelling tot de 2,2 brede PCC-wagens). Beetje bij beetje raakt het hoofdstedelijke tramnet aangepast en worden er proefritten gehouden met een T2000, zoals hier op 1 september 2002, aan het Mennekensplein te Molenbeek. Van de reeks 7900 rijden er nog slechts 12 rond in de oude kleuren! (foto Marc Grieten)



Op zondag 22 september werd een "autoloze zondag" gehouden te Brussel: de stad werd afgegrensd zodat op enkele toegelaten wagens en taxi's na, trams bussen en fietsers de stad voor zich hadden... De eigen bedding op de Leopold II-laan wordt binnenkort aangepast. (foto Marc Grieten)

"50 jaar Brusselse PCC's", dat was het thema van een speciale rit die werd georganiseerd door het MSVB, het Brusselse trammuseum. Twee museumwagens en twee 7000'en die nog in de normale dienst rijden, vertegenwoordigden samen de vier reeksen vierassige PCC-wagens die aan Brussel werden geleverd tussen 1951 en 1971. Ook de tot tweerichtings dienstwagen verbouwde 7019 was even van de partij. Esplanade, 13 oktober 2002. (foto Marc Grieten)





Middenbakken en softfronts voor de BN-wagens van de Kusttram

Tegen midden juli waren 10 BN-trams terug in dienst nadat ze voorzien werden van een nieuwe middenkast. Slechts twee hiervan kregen een softfront. Vanaf midden augustus vertrokken er wederom wagens naar Bombardier in Brugge. Tijdens het hoogseizoen kon De Lijn op die manier beschikken over al haar trams.

We vatten het even samen in een lijstje:

wagen	aankomst Oostende	softfront
6009	24 april 2002	ja
6036	6 mei 2002	neen
6018	17 mei 2002	neen
6038	14 juni 2002	ja
6033	27 juni 2002	neen
6012	24 juni 2002	neen
6005	18 juni 2002	neen
6006	28 juni 2002	neen
6030	4 juli 2002	neen
6032	19 juli 2002	neen
6035	16 september 2002	ja
6013	20 september 2002	neen
6037	1 oktober 2002	neen
6019	7 oktober 2002	neen
6001	11 oktober 2002	neen
6039	18 oktober 2002	neen

Tegen maart volgend jaar zou het middenbakprogramma zijn afgewerkt en zou Bombardier in de stelplaats van Knokke overgaan tot de afwerking van deze trams (veralgemenen van het softfront, de airco-installatie en vernieuwing van het interieur). Mogelijk vertrekken dan een aantal museumwagens naar de stelplaats in De Pannel!

Het huidige moderniseringsprogramma laat blijkbaar ook toe oude BN-wagenbakken, die achter de hand werden gehouden voor mogelijk reparaties aan andere rijtuigen, te slopen. In september was het dan ook afgelopen met de fameuze 6131 (zie "Tramfan Magazine" nr. 9). (foto's DECO)



Gent

Het aantal gerenoveerde PCC-wagens in Gent neemt zienderogen toe, zodat ze nu op alle lijnen komen te rijden. Zoals bij de Siemenstrams, beschikken deze rijtuigen over een lijnfilm met kleuren; lijn 40 kreeg groen, ongetwijfeld een verwijzing naar de voormalige lijn 10!

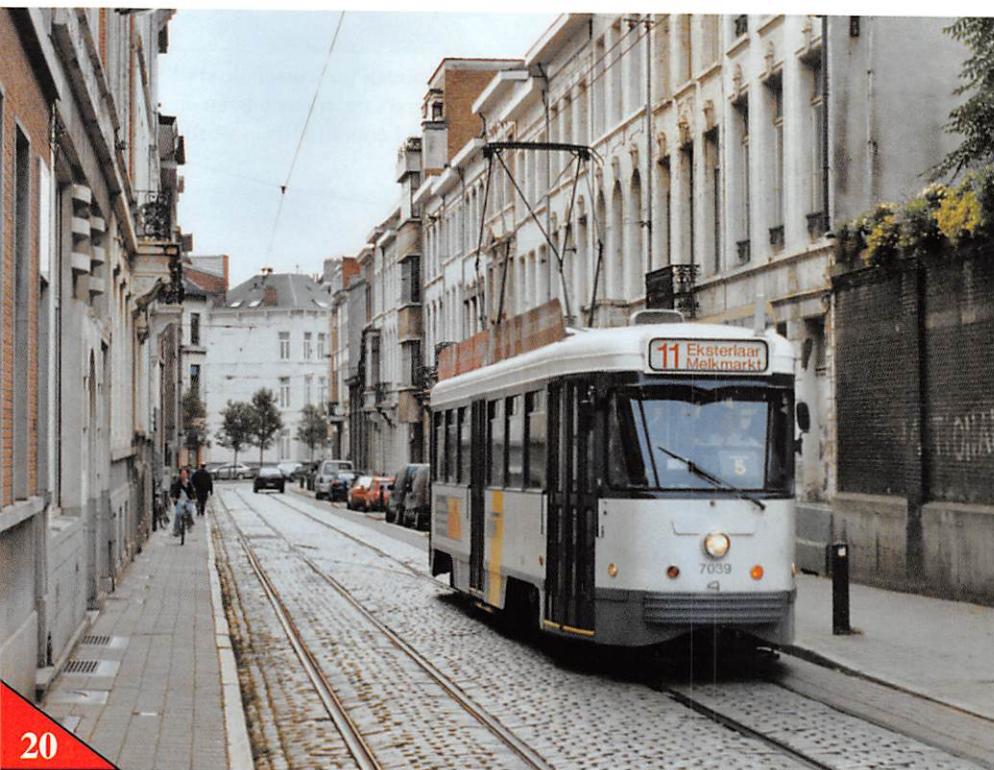
De Lijn besliste om na de modernisering van deze eerste reeks PCC's (genummerd 6202-6223, 22 stuks, genaamd type PCC-2), alle overige PCC-wagens eveneens te renoveren (genummerd 6224-6254, 31 stuks, genaamd type PCC-3). Het valt hierbij op dat motorwagen 01 ontbreekt, zodat dit een toekomstige museumstatus van deze PCC lijkt te bevestigen!

(Neuseplein, 19 oktober 2002, foto Carlos Van den Ostende,)

Antwerpen

Het is afgelopen met de twee wissels en het linksrijden in de Ommeganckstraat! Gedurende 3 maanden worden de sporen vernieuwd, waarbij lijn 11 wordt omgeleid via lijn 8 en de premetro tot Linkeroever. De wissels, waardoor de trams een kort stukje op het tegenspoor konden rijden om het veelvuldige laden en lossen van vrachtwagens te vergemakkelijken, komen niet meer terug...

(19 september 2002, foto DECO)





Tramverlengingen in Antwerpen

Weinig trambedrijven slagen er in om de gebruikelijke prominenten in hetzelfde kalenderjaar twee maal uit te nodigen voor de inhuldiging van een nieuw traject. Het hoe en waarom van deze verlengingen, net als het tijdstip dat voormelde prominenten opnieuw hun gebruikelijke redevoweringen zullen houden, zal hierna toegelicht worden.

Het Masterplan voor Antwerpen

Het verkeer in en rond Antwerpen is reeds jaren een zorgenkind: in 1998 ontwierp de Vlaamse Overheid (Weg en Verkeer, Waterwegen en De Lijn) tesamen met de N.M.B.S. een mobiliteitsplan voor Antwerpen, dat de naam "Masterplan" meekreeg. Dit plan werd door de Vlaamse regering op 15 december 2000 goedgekeurd. Hierin werd het beleid op lange termijn (2002-2012) getekend betreffende de mobiliteit in en rond Antwerpen. Een nieuwe spoorwegverbinding, het moderniseren van sluizen en het Albertkanaal, het ondertunnelen van de Singel, de heraanleg van de Leien en andere gewestwegen, maar ook de verlenging van bestaande tramlijnen zijn de belangrijkste elementen van dit plan. Deze verlengingen moeten reiken tot de eerste gordel rond Antwerpen: dit betreft de door Koning Leopold I om strategische redenen ontworpen en nadien aangelegde fortengordel rond Antwerpen. Deze bevinden zich onder andere in Zwijndrecht, Wilrijk, Edegem, Mortsels, Borsbeek, Wommelgem en Merksem.

De meeste van deze forten hebben hun militaire functie reeds lang geleden verloren en werden recreatiedomeinen. Alzo vormen ze heden een groene zone rond Antwerpen. Bij het ontwerp ervan beschouwde men deze ligging als strategisch bij een eventuele inval van een vijand. De geschiedenis heeft overigens uitgewezen dat deze forten de vijand niet heeft kunnen tegenhouden, maar ruim 160 jaar later blijkt dat deze gordel nog steeds gedeeltelijk met de voorstad van Antwerpen samenvalt. En het is net deze voorstedelijke gordel die niet (meer) bediend wordt door tramlijnen en waar het autoverkeer richting Antwerpen begint dicht te slibben. In het Masterplan rond Antwerpen werden dan ook verscheidene tramuitbreidingen getekend, welke op zeer lange termijn hopelijk één na één zullen gerealiseerd worden. In het kader van dit plan werd de tram naar de gemeentegrens van Zwijndrecht/Melsele (met park-and-ride) gebouwd en op 15 februari 2002 ingehuldigd. Het volledig dossier hierover kan men in "Tramfan" nr. 7 terugvinden.

**Over een traject dat in 1968 door de NMVB werd verlaten, kwam op 1 september 2002 terug een tram te rijden !
Merksem, Bredabaan, 8 september 2002.
(foto Alex Krakowsky)**

28 augustus 2002: lijn 3 naar Keizershoek (Merksem)

Ook deze verlenging sluit bij het voormelde Masterplan aan. De inhuldiging gebeurde zonder grootse festiviteiten. Alleszins werd tramlijn 3 hiermee weer 1470 meter langer en kreeg meteen de eer om de langste tramlijn van Antwerpen te worden (14,9 km). Het nieuwe traject kent 2 tussenliggende haltes, terwijl het eindpunt gelegen is midden op de Bredabaan, aan het kruispunt met de Horstebaan (richting Schoten) en de Fortsteenweg (op een boogsecht van het Fort van Merksem) aan de gemeentegrens van Merksem (Antwerpen) en Schoten. Met uitzondering van een grootwarenhuis en enkele tennisvelden, is er weinig bebouwing in de onmiddellijke omgeving van dit eindpunt. Wel is het een ideale lokaliteit om een overstap te organiseren tussen de auto en het openbaar vervoer: met de bouw van een park-and-ride parking wordt binnenkort gestart, waarmee men in de lente 2003 hoopt klaar te zijn. De parking zal ruimte bieden aan 311 wagens. Er zal eveneens een dienstlokaal voor het personeel gebouwd worden. Het nieuwe baanvak valt volledig samen met het voormalig N.M.V.B.-traject naar Kapellen en Brasschaat, dat op 4 mei 1968 opgeheven werd. Gedurende ruim 20 jaar kregen een aantal bovenleidingmasten op dit traject nog een jaarlijkse schilderbeurt, waarna ze definitief verdwenen... Op 1 augustus 2000 startte de (her)aanleg van dit traject. Behalve de aanleg van een tram- en busbedding en de bovenleidingwerken, werd eveneens een nieuw tractiestation gebouwd, dat gelegen is tussen de voorlaatste halte en het eindpunt.



Het nieuwe eindpunt "Keizershoek" te Merksem werd officieel op 28 augustus ingehuldigd. Vanaf 1 september kwam dit nieuwe traject effectief in dienst voor de reizigers; hiervoor kon men die dag gratis rijden op lijn 3. 8 september 2002. (foto Alex Krakowsky)

Bolivarplaats: 2005?

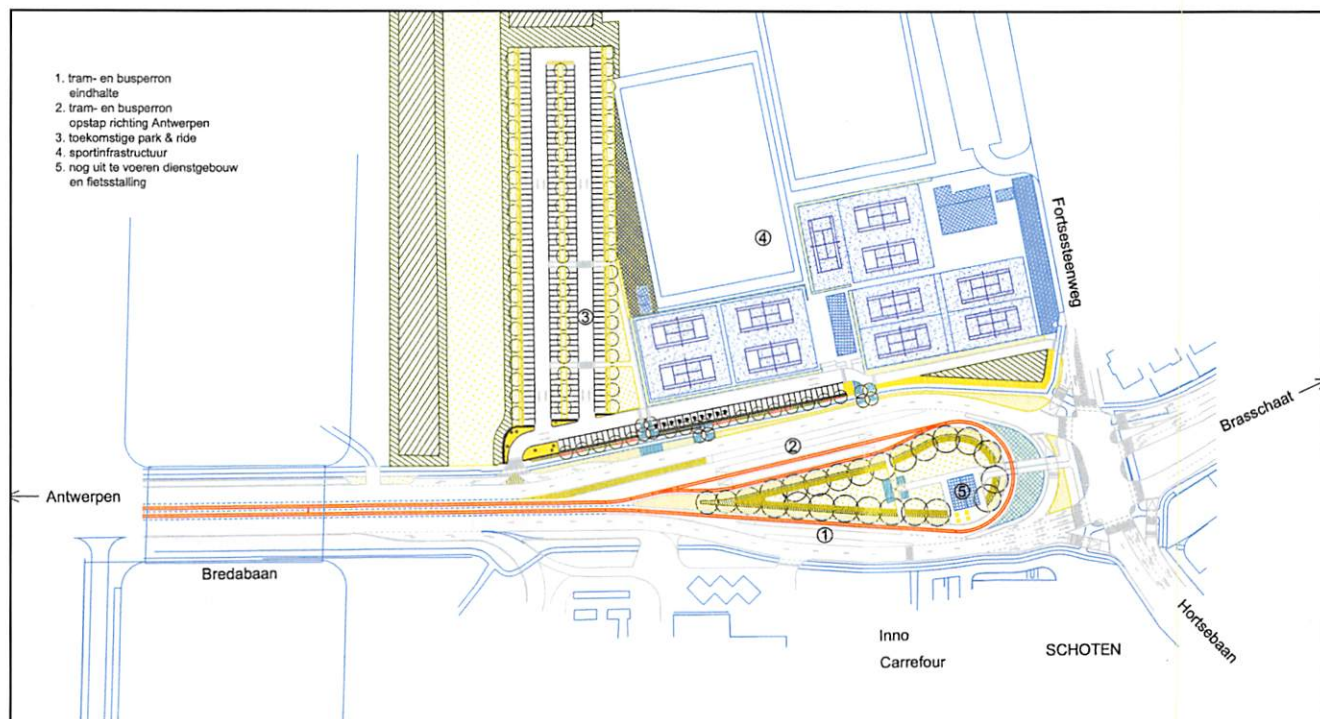
De werken aan de Leien, beschreven in "Tramfan Magazine" nr. 4, zijn eindelijk gestart. Hierbij zal het oude traject en eindpunt van lijn 1 via de Amerikalei tot de Bolivarplaats opnieuw aangelegd worden. Nu is het reeds bekend dat lijn 24 het eindpunt Zuidstation (Montignystraat) zal inruilen voor het nieuwe eindpunt aan de Bolivarplaats.

Metropolis (Luchtbal)

Bij de aanleg van de dienstsporen naar de nieuwe werk- en stelplaats "Punt aan de Lijn" in 1996 werd eveneens een wissel geplaatst aan het kruispunt Groenendaallaan/

Noorderlaan, zodat trams uit Antwerpen een nog aan te leggen keerlus aan het bioscoopcomplex Metropolis zouden kunnen oprijden. Slechts in het voorjaar van 2002 startte men met de bouw van deze keermogelijkheid. Concrete plannen over een eventuele ingebruikname van dit nieuw eindpunt en het volledige traject langs de Groenendaallaan (dat enkel om dienstredenen wordt gebruikt) zijn er nog steeds niet. Alleszins zal deze infrastructuur zeer vermoedelijk grondig getest worden op zaterdag 30 augustus 2003 bij de jaarlijkse braderij van de Bredabaan, waarbij de tram dan verbannen wordt van zijn normaal traject en verwezen wordt richting Luchtbal...

Situeringplan van het nieuwe eindpunt "Keizershoek". (document De Lijn, verz. Alex Krakowsky)



Capenberg (grens Mortsel/Boechout)

Deze verlenging maakt deel uit van het voormelde Masterplan en kan, wat het opzet betreft, een vergelijking doorstaan met de recente verlenging van lijn 3 in Merksem. Deze uitbreiding zal beginnen aan het huidige eindpunt van lijnen 7 en 15 aan het Gemeenteplein van Mortsel, waarna via de Statielei, Liersesteenweg en de Provinciesteenweg de gemeentegrens van Boechout bereikt zal worden. Het centrum van Boechout zal niet bediend worden, maar aan het eindpunt is er voldoende ruimte ter beschikking om park-and-ride faciliteiten aan te leggen. Deze verlenging is echter gekoppeld aan de volledige heraanleg van het centrum van Mortsel, alwaar enkele drastische ingrepen voor kwaad bloed en de nodige protesten zorgen. De werken in Mortsel zullen vermoedelijk in 2003 starten. De eerste fase van deze werken behelst de volledige heraanleg van de Antwerpsestraat, waar de tram overigens nu reeds over een eigen bedding beschikt. Het is slechts na afloop van deze werken dat men zal starten met de heraanleg van de Statielei en de verlenging van de tramlijn naar Boechout. Op zijn vroegst in 2006 zal de tram naar Boechout dus een feit zijn.

**Aanleg van een nieuwe keerlus ter hoogte van het bioscoopcomplex "Metropolis".
25 juni 2002.
(foto Carlos Van den Ostende)**



Andere verlengingen

Slechts de hierboven vermelde verlengingen zijn vaststaande feiten. Maar het Masterplan voorziet nog vele andere tramuitbreidingen. Sommigen hiervan kregen reeds de nodige aandacht bij officiële toespraken, zoals bij de inhuldiging van de verlenging van lijn 3 in Merksem.

- Kontich: zowel de stad Mortsel als De Lijn voorzien bij de reeds eerder beschreven heraanleg van Mortsel dat de nodige schikkingen (onder andere de ligging van de toekomstige halte aan

het Gemeenteplein) getroffen worden voor een toekomstige verlenging naar Kontich. De ruimte voor de aanleg van een vrije trambedding op de Mechelsesteenweg werd overigens reeds al jaren geleden vrijgemaakt. Deze werken kunnen gekoppeld worden aan de verlenging van de tram naar Boechout, maar hierover is er nog geen beslissing genomen.

- Hemiksem: hier is er sprake van de verlenging van lijn 12. Dit idee is helemaal niet nieuw; ruim 23 jaar geleden kocht de toenmalige M.I.V.A. in Hemiksem bouwgrond aan om daar een stelplaats te bouwen. Uiteindelijk is hiervan niets terechtgekomen, maar hiermee was het idee van een tramlijn naar deze gemeente wel geboren. Sindsdien komt deze verlenging te pas en te onpas ter sprake in allerlei redevoeringen, maar van een concrete planning is er nog geen sprake.
- Ekeren/Wijnegem/Wommelgem: ook deze drie gemeenten horen thuis in het Masterplan en zullen op zeer lange termijn opnieuw per tram met Antwerpen verbonden worden. Maar dit zijn projecten en realisaties, die op zijn vroegst binnen 10 jaar kunnen aanvatten.

Tot besluit

Het tramnet zal in Antwerpen nog meerdere uitbreidingen kennen, maar het zal nog heel lang duren vooraleer nog 2 netuitbreidingen in hetzelfde jaar zullen ingehuldigd worden. De budgetten blijven beperkt en ook in Gent worden nieuwe tramverbindingen aangelegd. Ondertussen werd Wijnegem beroemd om zijn shoppingcentrum, dat reeds 2 maal de parkeerruimte diende uit te breiden: op dit ogenblik zijn er 5000 parkeerplaatsen ter beschikking! Dergelijke projecten kregen in het buitenland (Oberhausen bv.) onmiddellijk een tramaansluiting, maar tot op heden wordt deze trekpleister slechts bediend door een autobuslijn, terwijl het trameindpunt van lijn 10 ideaal gelegen is om verlengd te worden naar Wijnegem. Later misschien?

Alex Krakowsky



**De Amerikalei (boven) en de Bolivarplaats (beneden) in 2005 ?
Met behulp van de computer wordt getoond hoe dit er kan uitzien.
Op de computeranimatie boven is op de achtergrond de opvallende dakconstructie van het nieuwe rechtsgebouw te zien. (realisatie V.D.A.B.)**



20 jaar geleden

Adieu Type S-Oostende



Op 31 augustus 2002 was het precies 20 jaar geleden dat de NMVB rijtuigen van het type S-Oostende, hun laatste kilometers aflegden in de normale reizigersdienst op de kusttramlijn Knokke – Oostende – De Panne.

Op 31 augustus 1982, werd na 26 jaar een punt gezet achter de exploitatie met deze karakteristieke motorrijtuigen van de kusttramlijn.

Getooid met een krans, reed SO 9014 zijn laatste slag van Oostende naar De Panne, om dan even na 13 uur voor de laatste maal het Kaaistation te Oostende binnen te rijden.

Dit motorrijtuig vervoegde de SO 9008, die eveneens in de morgen zijn laatste diensten had uitgevoerd.

Voor de motorrijtuigen SO 9014 en de SO 9028 werd als museumtrams een tweede leven weggelegd.

Voor de ontwikkeling, oorsprong en levensloop van deze rijtuigen, dienen we ruim 50 jaar terug in de tijd te gaan toen de NMVB het rijtuig type N ontwikkelde.

Boven. SO 9014 op de Zeedijk te Oud-Raversijde, in maart 1986, tijdens een georganiseerde fotorit. (foto Eddy Geuvels)

Rechts. Motorwagen type N.10481 en onbekende soortgenoot, in dienst op de Brusselse voorstadslijn BW, aan het typische NMVB station te Wemmel in 1973. (foto Eddy Geuvels)

De ontwikkeling van het type N

Na de Tweede Wereldoorlog werd bij de NMVB gestreefd naar vernieuwing van het bestaande wagenpark, en diende dit samen met de uitbreiding van het elektrisch net, aangepast te worden aan de toenmalige normen gesteld aan het openbaar vervoer in die tijd.

De behoefte aan moderne rijtuigen als vervanger voor de tweeassers van voor 1920 werd omstreeks 1940 gevoeld. Het oude tweeassige materieel was bovendien sterk verouderd en verkeerde door oorlogshandelingen soms in slechte staat.

Door de oorlogsomstandigheden moest men zich beperken tot het ontwerp en de bouw van prototypes. Deze vertraging heeft er wel toe geleid dat het eindproduct veel moderner was dan wanneer de oorlog er niet was geweest en de reeksproductie vijf jaar eerder zou zijn gestart.

De Presidents-Conference-Committee-Car (PCC) was een naoorlogse politieke beslissing, en de Braine-le-Comte (BLC), was bedoeld als lichtgewicht materieel voor de lange interstedelijke lijnen, maar werd een mislukking. Naast deze trams werd een nieuw soort rijtuig ontworpen onder de naam type N.

Deze laatste werd volledig door de NMVB zelf gebouwd en was een licht en snel bogierijtuig met een vervoervermogen van 110 reizigers, waarvan er 32 een zitplaats innamen, plus twee ontvangersplaatsen.

Dit type rijtuig werd vooral bestudeerd ter verbetering van het comfort en de veiligheid van reizigers en personeel.

Het tweerichtingsmotorrijtuig werd opgevat voor intens vervoer in de stadsdiensten. Het werd eveneens ingezet tijdens de daluren op de interstedelijke lijnen.



Vermelden we in het kort volgende karakteristieke constructie-eigenschappen van de rijtuigkast. Deze bestond uit een chassis van samengeklonken normale profielijzers in gewalst staal en een geraamte, eveneens vervaardigd uit normale profielijzers. Beiden waren met elkaar door middel van klinknagels verbonden wat tot de stevigheid van het geheel bijdroeg.

De mechanische onderdelen zoals de handrem, tractie, compressor, zandbakken, controllers, waren rechtstreeks vastgemaakt op het chassis.

De uitwendige bekleding van het geraamte, bestond uit gelaste aluminiumplaten van 2 mm dikte. De inwendige bekleding was uitgevoerd in platen uit bakeliet en aluminium. De twee tractiemotoren opgehangen aan het chassis hebben een bestendig vermogen van 82 pk onder 600V. De aandrijving van de motoren gebeurde door middel van de klassieke controller met serie-parallelschakeling. De beremming van deze wagens werd pneumatisch bediend door middel van een Westinghouse-remrichting. De bediening van de remkraan was rechtstreeks en regelbaar, voor zowel het vastzetten als voor het lossen van de remmen.

De automatische vouwdeuren werden electro-pneumatisch bewogen. De binnenverlichting geschiedde door middel van acht buislampen achter reflectors verscholen, gevoed door gelijkstroom 600V.

De verwarming opgewekt door onder de zitplaatsen geïnstalleerde elektrische weerstanden, zet een vermogen van 4.500W om.

De bestuurderspost werd ergonomisch ontwikkeld, en de geleider beschikte over een opklapbare zitplaats. Een weerstand van 400W verwarmde deze stuurpost.

Het type N was niet uitgerust om aanhangrijtuigen te trekken.

Het type N werd in diverse reeksen tussen 1949 en 1953 gebouwd en werd uitsluitend gebruikt voor de netten van Brussel, Leuven en Gent. Een project om de rijtuigen ook in te zetten op de lijn Spa-Verviers kwam te laat om die lijn te redden.

Hun oorspronkelijke inzet was te Brussel, later in beperkte mate ook in Gent, omdat daar het ook toen al licht vervoer de bijwagendienst op enkele lijnen overbodig maakte.

Op de lijn B Brussel-Leuven kwam het type N als een soort 'laatste redmiddel' nadat de inzet van de PCC en de BLC jammerlijk faalde. Het type N werd wel een succes, tot de NMBS haar spoorlijn Brussel-Leuven elektrificeerde.

Het type N werd oorspronkelijk ontwikkeld voor de Brusselse NMVB-lijn N, die het toenmalige Noord- en Zuidstation verbond via Scheut, en een zeer druk vervoer kende, waardoor de tweassers niet meer voldeden.

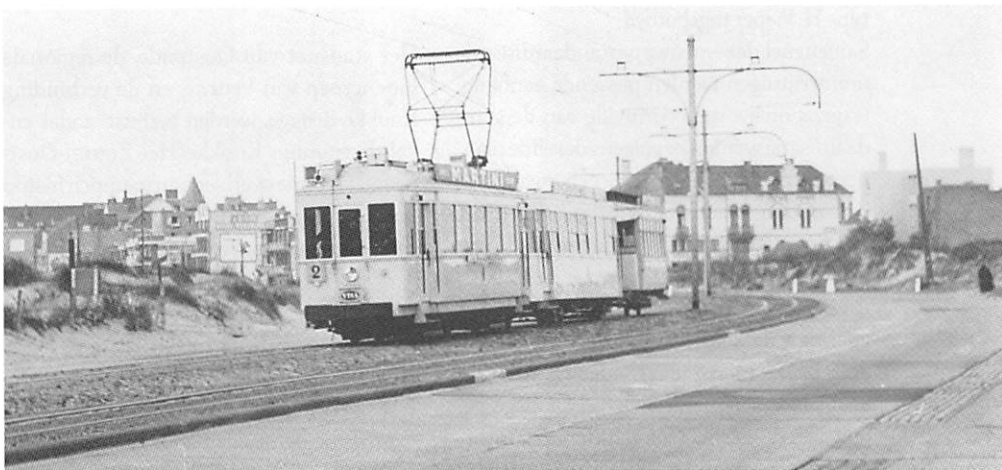
De BLC tweassers waren 10 jaar oud toen men begon met de ontwikkeling van het type N. Tegen de tijd van de reeksbouw waren ze 20 jaar oud.

In die periode bestond immers de Noord-Zuid verbinding van de spoorwegen nog niet. Deze motorrijtuigen waren zeer modern voor hun tijd. Ze vielen behoorlijk in de smaak van de reizigers en het personeel en kende een zeer groot succes.

Eveneens rond 1953 waren de houten Standaard-motorrijtuigen en kwarteeuw oud en dringend aan verbetering toe.

Een gewone verbouwing van deze rijtuigen bleek te duur te zijn en na het succes met het type N besloot de NMVB een volledige herbouw in dezelfde trend te bestuderen.

Deze studie wees uit dat de hierboven constructieprincipes en koetswerk van het type N behouden konden blijven. Enkel het middendeel van het chassis diende aangepast te worden om de Pennsylvania-motordraaistellen met open zwanehalzen in te bouwen. Dit draaistel was uitgerust met een aslager uit een legering van brons en antimonium. Eveneens werden onderstellen en het grootste gedeelte van de elektrische uitrusting herbruikt. In tegenstelling tot het type N, had het type S vier motoren ACEC/MTV 215/2 of SEM 503-motoren.



Een kenmerkende Kust-Standaardmotorwagen met een bijwagen type "Oran" en een bijwagen type "OB", op lijn 2 te Oostduinkerke, op 6 juli 1955. (foto Edouard Bouwman)

Het type S

In september 1953 verliet de eerste type S de werkplaats Kuregem/Anderlecht en werd aan proefritten onderworpen die volledige voldoening gaven: het type S was geboren. Dit tramtype was uiterlijk herkenbaar aan de luchtslangen voor -en achteraan voor het beremmen van de aanhangrijtuigen. Geleidelijk aan, tot in 1959 werden bijna alle houten standaard en een groot aantal metalen standaard rijtuigen omgebouwd tot type S -in totaal 200 rijtuigen. Ze deden dienst op bijna alle elektrische lijnen van het land.

Dit aantal omvatte eveneens twee speciale reeksen trams.

Een eerste speciale reeks werd gebouwd specifiek aangepast voor de exploitatie van de kusttramlijn, en bestond uit 28 stuks type S-Oostende (SO). In tegenstelling tot het type S, waren dit éénrichtingstrams.

Een tweede speciale reeks van 13 stuks, het type S-Expo (SE) ontstond in 1958 ter gelegenheid van de Wereldtentoonstelling Expo '58 te Brussel. Het enige verschil was het luxueuzere interieur en controllers van het fabriekaat Kiepe, die het reostatisch remmen in gewone dienst mogelijk maakte. Verder werd de overbrenging gewijzigd, zodat deze rijtuigen sneller konden rijden dan hun soortgenoten.

In de jaren 1960-1980 kwamen verscheidene motorrijtuigen van het type S en SE naar de kust. Ze werden ingezet voor de dienst Weg & Werken, of verzekerden bijkomende reizigersdiensten naar de Renbaan, deden ontdebberingsritten naar De Haan op schooldagen, naar Bredene-Duinen in de zomer, of op zondagavond als 'soldatentram' naar Lombardsijde en Zeebrugge. Hiervoor werden koppels 9095-9102 en 9104-9105, omgebouwd om twee stellen te vormen met bruikbare stuurposten alleen op beide uiteinden.

Het type Houten Standaard-Kust

Deze motorrijtuigen uit 1929 mogen, samen met het voornoemde type N, terecht beschouwd worden als de voorloper en basis van het type S-Oostende.

In 1928 werd een nieuw type gestandariseerd motorrijtuig op draaistellen door de NMVB ontworpen.

Aangezien het kusttramnet sneller en comfortabel materieel nodig had, werd dit nieuw ontwerp aan de plaatselijke omstandigheden aangepast en in serie besteld bij de constructeur Familleureux.



SO-motorwagen 9943 met een NO-bijwagen en een Standaardbijwagen, aan de Wellingtonrenbaan te Oostende, op 27 juli 1969. (foto Karel Hoorn)

Deze motorrijtuigen hadden een kast met een houten geraamte. De rechthoekige kopwanden werden voorzien van verbindingdeuren. De wagens waren voorzien van een compartiment eerste en tweede klas. De toegang tot de balkons gebeurde via schuifdeuren.

De remweerstand bevonden zich in een spiraaldraad op het dak. Voor de remming werd er een handrem van het type Ackley, en een oleo-pneumatische dienstrem van het type H. Pieper ingebouwd.

Samen met deze nieuwe gestandaardiseerde motorrijtuigen werden passende aanhangwagens ontworpen. Omwille van de standaardisatie werden ze volgens dezelfde plannen en constructieprincipes gebouwd.

Zo konden tijdens de winter 1932-1933, veertien aanhangwagens omgevormd worden tot motorrijtuig.

Door de vermindering van het openbaar vervoer aan de kust tijdens Wereldoorlog II, doordat het toerisme verboden werd, en het kustgebied als Militair Sperrgebied uitgeroepen werd, werden verschillende motorrijtuigen naar andere Exploitiatiegroepen overgebracht. Van de in totaal 21 eenheden die naar het binnenland werden overgeheveld, kwamen er slechts 18 na de oorlog terug naar de kust. De overige drie wagens, werden door sabotagedaden vernield.

Vanaf 24 februari 1956 begonnen de NMVB-werkplaatsen met de bouw van het type S-Oostende, waarbij de elektrische uitrusting en de draaistellen werden in dit nieuw type rijtuig.

De kasten van de na de Tweede Wereldoorlog overgebleven motorrijtuigen werden op hun beurt herbruikt om tot aanhangwagens omgebouwd te worden. De buitendienststelling van deze aanhangwagens begon geleidelijk vanaf 1968, bij het in gebruik nemen van de tot aanhangwagens omgebouwde motorrijtuigen type N.

Het type S-Oostende (SO)

Wanneer de NMVB het besluit getroffen heeft om het verpachtingscontract met de Naamloze Maatschappij voor Exploitatie der Elektrische Buurtlijnen van Oostende en Belgische Badplaatsen, dat afliep op 1 januari 1956, niet meer te vernieuwen, en om in eigen beheer de lijnen van de kust te gaan exploiteren, had zij zich tevens voorgenomen om het rollend materieel te gaan moderniseren.

Het stadsnet van Oostende, de regionale lijngroep van Veurne, en de verbinding Knokke-Brugge, werden verbust, zodat enkel de tramlijn Knokke(Het Zoute)-Oostende-De Panne overbleef, en men zich hierop kon toespitsen wat betreft de vernieuwing van het rollend materieel voor deze lijn.

Net zoals in de ander Exploitiatiegroepen van de NMVB bevatte dit moderniseringsprogramma twee hoofdpunten:

1. Het vervangen van de houten rijtuigkasten van de bogierijtuigen door kasten type S, met behoud van de bogies en de elektrische uitrusting.
2. Het herbruiken van de vrijgekomen houten rijtuigkasten voor de bouw van bogieaanhangwagens.

In oktober 1955 werd in het kader van dit moderniseringsprogramma, een nieuw rijtuig type S (S.10075) naar Oostende gestuurd om proeven uit te voeren, en om met de resultaten hiervan, een speciaal voor de kustlijnen afgeleid type van dit rijtuig, te kunnen bestuderen.

De motorrijtuigen type S-Oostende waren wat betreft de afmetingen, en de technisch samengestelde delen, nagenoeg identiek aan hun soortgenoten, het type S, uit het binnenland. De rijtuigen hadden vier motoren van elk 65 pk van het type ACEC MTV215, en controllers waren van het type TC476.

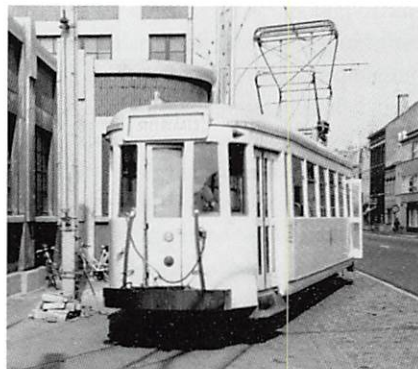
Het belangrijkste verschil was, gezien de inrichting van het kustnet, dat men de mogelijkheid had om enkelrichtingsrijtuigen te gebruiken.

Door deze bijzonderheid kon men in hoofdzaak de indeling en de inrichting van het interieur aanpassen.

Zo werden de zetels in de rijrichting geplaatst. De zeer knusse zitplaatsen, links van de middengang, een enkele rij, rechts van de middengang, een dubbele rij, werden voorzien van schuine rugkussens en van armleuningen uitgevoerd in groen similileder. Terwijl het interieur van de rijtuigen type N en S voornamelijk in het beige was geschilderd was, kregen de kustrijtuigen voornamelijk een groene tint van binnen. De zetels, de zijpanelen, en de rubbervloerbekleding werden in het groen uitgevoerd.

Dit alles gaf aan deze reeks rijtuigen een comfortabel en weelderig uitzicht.

Door het ontbreken van één stuurpost, kon het aantal zitplaatsen tot 34 eenheden uitgebreid worden, terwijl er bovendien op ieder balkon, langs de zijde van het tegenspoor –waar de deuren afgeschaft werden- vier klapstoeltjes geplaatst konden worden, wat het totaal op 42 zitplaatsen bracht.



(foto Eddy Geuvels)

De verbindingdeur aan de achterzijde van het rijtuig, die eveneens al werd toegepast op de rijtuigen Houten Standaard-kust, liet de ontvanger toe gelijktijdig meerdere rijtuigen te bedienen.

Het instappen gebeurde achteraan, het uitstappen vooraan. De oorspronkelijk aangebrachte ontvangerspost achteraan, om de opstappende reizigers te bedienen werd vrij vlug afgeschaft en nooit meer gebruikt, behalve door de reizigers dan.

Op het achterbalkon werd een hulpstuurpost voorzien, die zeer weinig plaats innam, en die het gevaar bij het manoeuvreren in grote mate diende te verminderen.

Deze stuurpost bestond uit een kleine controller, waarmee enkel in 'serie-parallel' kon geschakeld worden, een Westinghouse-remkraan met zandstrooiinrichting, een schakelaar voor de knipperlichten en het geluidssignaal vervolledigde het geheel.

De voor het type S, karakteristieke rem-slangen, vier in het totaal, waren uiteraard, gelet op het enkelrichtingskarakter van deze tram enkel achteraan aangebracht, en hierdoor voorkwam men dat niet alle rijtuigen in de tram in dezelfde richting moesten staan, omdat de remslangen anders de verbindingsdeur(en) onbruikbaar zouden maken.

De kop van het rijtuig kreeg ter verfraaiing een karakteristieke V-vormige snor.

Een pantograaf met dubbel sleepstuk werd boven de stuurpost geplaatst.

De eerste type S-Oostende, met het nummer 10003 kwam te Oostende aan op 16 maart 1956. 27 soortgenoten volgden, waarmee de 10049 op 13 juli 1957 de rij afsloot.

De 10003 was tevens een buitenbeentje, daar deze experimenteel voorzien werd van elastische Osnabrück-wielen en een Henzo rubbervering op de bogies. Dit geheel vormde samen met de van rollagers voorziene assen (i.p.v. olielagers), het meest geluidloze en soepelste rijtuig type S wat de NMVB in dienst had.

Deze oudste S-Oostende, werd op 31 augustus 1962 bij een ongeval te Wenduine zwaar beschadigd, en als eerste verschroot in november 1964.

In het midden van de jaren zeventig, werd geleidelijk de typische (zware) kustpantograaf vervangen door de Stemmannpantograaf. Dit veralgemeend type, dat minder storingsgevoelig is en minder onderhoud vergt, en in gebruik is bij diverse trambedrijven in Europa, werd uiteindelijk gekozen na een reeks van proeven met zogenaamde éénbeenpanto's.

Op 1 januari 1976 werd het volledige elektrisch rollend spooarmaterieel van de NMVB van een nieuwe nummering voorzien.

Net zoals het autobussenpark genummerd werd, kreeg het trammaterieel eveneens een nieuw viercijferig nummer, herkenbaar aan het streepje onder het eerste cijfer, en dit om een éénvormigheid te kunnen aannemen, en een vereenvoudiging te verkrijgen inzake beheer en administratie van het rijtuigenpark

Voor de elektrische motorwagens aan de kust betekende dit dat de nog 27 overgebleven type S-Oostende, met originele nummering: S.9818-S.9819, S.9941-S.9945, S.9947-S.9947-S.9948, S.10001-S.10002, S.10004-S.10005 en S.10041-S.10054. de nummers 9000-9003, 9005-9018, 9020-9028 toegewezen kregen.

De hogervermelde originele nummering van de rijtuigen werd in principe overgenomen van het nummeringsschema van het type Houten Standaard Kust, welke ze vervingen.

Op het einde van de loopbaan van het type S-Oostende, kreeg men naar aanleiding van diverse ongevallen te maken met het herstellen van de rijtuigkoppen. Minder ingrijpend en minder kostbaar, dan het herstellen van een zwaar beschadigde kop, was het losnijden van de kop van een buiten dienst gesteld voertuig, om het aan een ander rijtuig te bevestigen. Deze wijzigingen werden samengevat op de lijst in bijlage.

Tijdens de zomer van 1982, werd SO 9008 nog in een speciaal livrei uitgedost, en reed in een opvallend gewaad van geel en groen op de kusttramlijn.

Met de instroom, in 1982, van de nieuwe gelede BN-rijtuigen begon de definitieve afvoer van het type S-Oostende.

De verbinding Oostende-Knokke, mocht mede door de vergevorderde vernieuwingswerken op deze lijn, als eerste de BN-rijtuigen ontvangen.

Voordat de rijtuigen werden afgebroken diende men een nog groot aantal onderdelen te recupereren. Pantografen, controllers, motoren, compressors, vouwdeuren enz. en dit voor mogelijk gebruik in de nog in dienst zijnde rijtuigen, op het net van Henegouwen.



(foto Pierre Demeyer)

Op 27 mei 1983 waren alle type's SO, met uitzondering van de 9014, uit de geschriften van de NMVB geschrapt.

De SO 9014 bevindt zich momenteel in de stelplaats van Diksmuide en de SO 9028 werd tenslotte overgebracht naar het Buurtspoorwegmuseum te Schepdaal.

Beide rijtuigen getuigen nu als vertegenwoordiger van de naoorlogse kusttram.

Eddy Geuvels

Geraadpleegde bronnen:

- Onze Buurtspoorwegen: diverse nummers,
- Elektrische trams aan de Kust van Dirk.W.E. Maarse-Uitgave TTO-Noordzee 1996
- Instappen A.U.B.: Robert Boogaerts, Uitgave NMVB 1985
- Eigen notities.

NMVB Motorwagens Type S-Oostende

Volgnummer:	Nummer:	Nummer 76:	In dienst:	Uit dienst:	Bestemming:	Opmerkingen:
143	9818	S.9000	11jul57	1982	Verkocht als schroot in sept 83	Werd in 1974 een tijd uitgerust met een éénbeenpanto Favelly
144	9819	S.9001	19sep57	1982	Verkocht als schroot in juli 82	Werd in 1974 een tijd uitgerust met een éénbeenpanto Favelly
140	9941	S.9002	15nov57	1982	Verkocht als schroot in juli 82	
123	9942	S.9003	17nov56	1970	Verkocht als schroot in december 80	Orispaard op 17/2/70 te Zeebrugge en buiten dienst. Kop naar 9022
128	9943	S.9005	26dec56	1982	Verkocht als schroot in sept 83	
94	9944	S.9006	19sep56	1982	Verkocht als schroot in sept 83	
127	9945	S.9007	19sep56	1982	Verkocht als schroot in sept 83	
153	9947	S.9008	10jul57	1982	Verkocht als schroot in sept 83	gewijzigde kleurstelling tijdens de zomer van 1982
96	9948	S.9009	8sep56	1982	Verkocht als schroot in sept 83	
124	10001	S.9010	24nov56	1982	Verkocht als schroot in sept 83	
89	10002	S.9011	9jul56	1980	Verkocht als schroot in juli 81	
87	10003	S.9012	24feb56	1982	Verkocht als schroot in nov 84	Ongeval te Wenduine op 31 augustus 1962
150	10004	S.9012	14jul56	1982	Verkocht als schroot sept 83	
120	10005	S.9013	8dec56	1982	Verkocht	
91	10041	S.9014	29mei56	1982	Voorbehouden aan TTO-Noordzee	TTO-trein nummer 2, Eigendom De Lijn
149	10042	S.9015	5jul56	1978	Verkocht als schroot in maart 78	Uitgebrand in april 1976; kop naar 9021
96	10045	S.9016	29mei56	1980	Verkocht als schroot in juli 81	
148	10044	S.9017	27mei57	1982	Verkocht als schroot in sept 83	
90	10046	S.9018	17mei56	1982	Verkocht als schroot in sept 83	
136	10048	S.9020	5mei57	1982	Verkocht als schroot in juli 82	Kreeg na ongeval kop van het type N-9272
137	10047	S.9021	27feb57	1982	Verkocht als schroot in juli 82	Ongeval in 1976; kop naar 9015
152	10048	S.9022	3 juli 1967	1982	Verkocht als schroot in sept 83	Kreeg na ongeval op 31 januari 1960 de kop van 9003
154	10049	S.9023	13jul57	1982	Verkocht als schroot in juli 82	Vverd in 1968 een tijd uitgerust met een éénbeen panto
99	10050	S.9024	5jul56	1980	Verkocht als schroot in juli 81	
95	10051	S.9025	26sep56	1982	Verkocht als schroot in juli 82	
97	10052	S.9025	16mei56	1982	Verkocht als schroot in sept 83	
135	10053	S.9027	14feb57	1982	Verkocht als schroot in sept 83	Werd in 1973 een tijd uitgerust met een éénbeenpanto Favelly
125	10054	S.9028	30nov56	1982	Verkocht	Bevindt zich in het Buurtspoorwegmuseum Schepdaal sinds 17 nov 82 Werd in 1973 een tijd uitgerust met een éénbeenpanto Favelly

Vanuit de polders van Lombardsijde zien we SO-motorwagen 10005 met de NO-bijwagens 19708 passeren, op 30 april 1969. (foto Karel Hoorn)



Nostalgie



Nostalgie



Bredene, 14 augustus 1964.
Een overheerlijk panorama met duinen, vakantiegangers,
Noordzee en... een "fifties"-kusttram.
De prachtige SO-motorwagen 10054 heeft achterop de
Standaardbijwagens 19670 en 19534,
én het bagagerijtuig 2334! (foto Karel Hoorn)



Bredene, 14 augustus 1964.

Een overheerlijk panorama met duinen, vakantiegangers, Noordzee en... een "fifties"-kusttram.

De prachtige SO-motorwagen 10054 heeft achterop de Standaardbijwagens 19670 en 19534, én het bagagerijtuig 2334! (foto Karel Hoorn)



De tram in St.-Petersburg: een reus op lemen voeten

Velen kennen deze stad nog onder de naam Leningrad, maar sinds 1991 draagt de stad terug haar oorspronkelijke naam. Het is veruit de meest onrussische stad: er zijn, in tegenstelling tot elders in dit land, massa's schitterende gebouwen, bezienswaardigheden en bovendien is er een verordening dat houten huizen in deze stad verboden zijn. En de tram? Hier vindt de liefhebber het grootste trambedrijf ter wereld!

Geschiedenis

De volledige geschiedenis beschrijven van dit bedrijf valt buiten het bestek van deze bijdrage, maar toch kunnen enkele markante feiten niet onvermeld blijven. Op 27 augustus 1863 deed de paardentram zijn intrede in de stad. Maar deze wijze van vervoer was reeds 9 jaar eerder geïntroduceerd in de buitenwijken, maar dan enkel voor goederenvervoer! In het toenmalige St.-Petersburg was men er dus reeds zeer vroeg bij, maar even interessant is het feit dat de laatste paardentramlijn slechts in 1917 werd opgeheven. De stoomtram deed bij proef zijn intrede in 1881; de commerciële exploitatie

startte een jaar later. Vermeldenswaardig hier is de inzet van Belgische Cockerill stoomlocomotieven tussen 1887 en 1914. Nadien werden enkele van deze locs aan Tallinn (nu in Estland gelegen) verkocht. Op 26 augustus 1922 was het afgelopen met de stoomtractie in de stad. Nog eenmaal zouden stoomtrams weerkeren, namelijk tijdens de 2^{de} Wereldoorlog. Het ging echter niet meer om het oorspronkelijk materiaal, maar om tweeaasige tenderlocs. En de elektrische tram? De eerste proeven vonden reeds plaats in augustus 1880, wat uitzonderlijk vroeg is en des te meer bewijst

dat de stad wat openbaar vervoer betreft toen een pioniersrol speelde. Deze eerste elektrische tram had noch een stroomafnemer, noch accu's, zodat de stroomtoevoer uitsluitend via de rails plaatsvond: vermoedelijk om veiligheidsredenen, bleven deze proeven zonder verder gevolg. De eerste elektrische tramlijn verscheen, ook relatief vroeg, reeds in 1895: het gaat hier om een van de meest surrealistische projecten dat ooit werd gerealiseerd: het was een seizoenslijn op het ijs van de bevroren Neva-rivier! Op het ijs werden houten bovenleidingmasten en sporen ingeplant, die uiteraard in de lente (tijdig!) opnieuw opgebroken dienden te worden. Deze merkwaardige vorm van exploitatie keerde jaar na jaar terug tot 1910. Op 29 september 1907 verscheen de eerste elektrische stadstram, waarna deze tractievorm snel zich snel uitbreidde en de tijdelijke wintertramlijn op de Neva-rivier enkele jaren later overbodig werd.



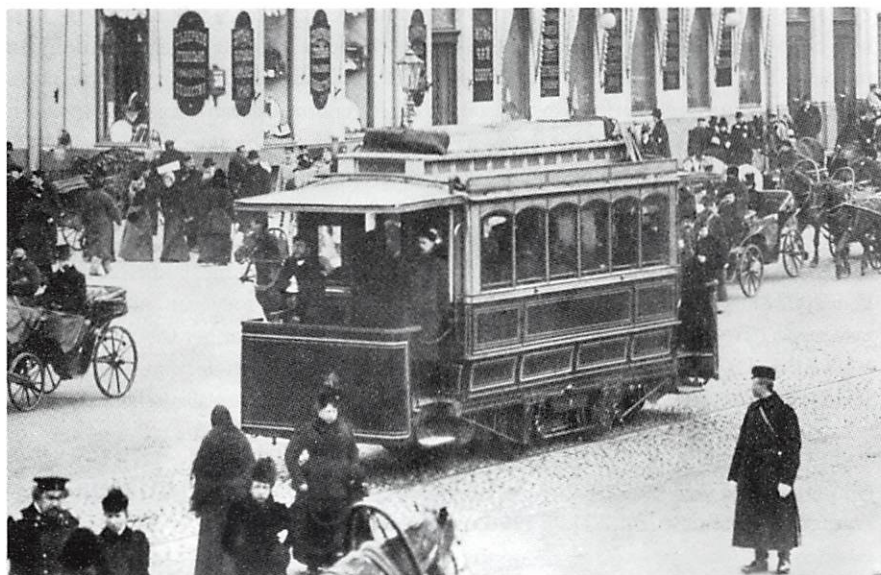
Boven.
Twee tramtypes van het (nog steeds) grootste trambedrijf ter wereld denderen over de Most Petra Belikogo, één van de vele bruggen over de Neva.
(23 augustus 2002, foto Alex Krakowsky)

95 jaar later...

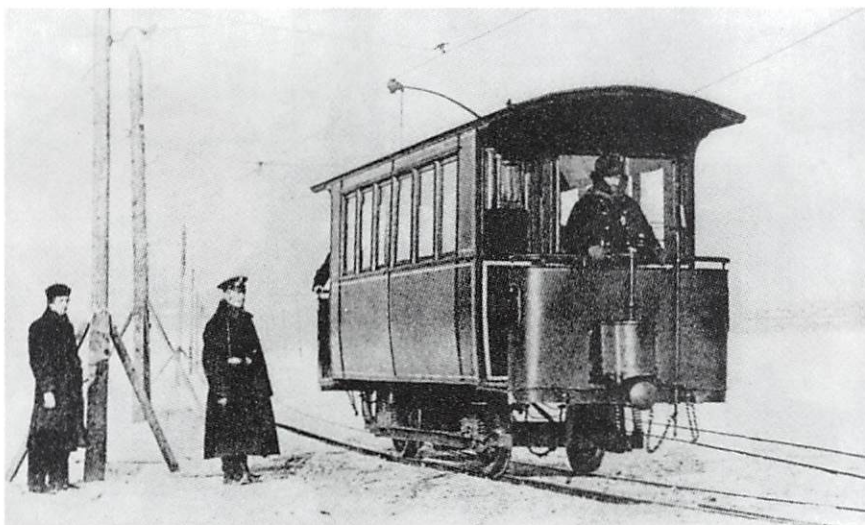
De tijd heeft niet stilgestaan en de stad bezit veruit het grootste trambedrijf ter wereld. Alleen het aantal stelplaatsen spreekt boekdelen: hiervan zijn er 10 voorhanden, die elk ongeveer 200 trams kunnen herbergen! Een 95-jarige is doorgaans niet meer zo vitaal en helaas geldt dat hier ook voor het trambedrijf. Anno 2002 is er van het innovatieve en de functionaliteit, die kenmerkend waren voor dit bedrijf, nog bitter weinig van te merken. Onaanvaardbare wachttijden (zelfs in volle dag waar meerdere lijnen passeren), deels verkommerd materiaal, desastreuze sporentoestand en een slakkengang kenmerken het trambedrijf heden ten dage. Dit is bijzonder jammer, want tesamen met het even uitgebreid trolleybusnet en de metro is er een schitterende (bovendien ecologische) infrastructuur voorhanden. Het algemeen vertrouwen in de tram is zoek; niet alleen bij de gebruikers, maar ook de adverteerders laten de tram links liggen, dit in schril contrast met enkele jaren geleden.

De aftakeling

Het communisme heeft in alle voormalige Oostbloklanden een ravage achtergelaten: het voormalige Oost-Duitsland is voor velen het bekendste voorbeeld. In Rusland was het uiteraard niet veel beter gesteld: noch aan het materiaal, noch aan de baan werd de aandacht geschonken die wij hier gewoon zijn. Het openbaar vervoer had grotendeels het rijk voor zich alleen... en de soms comfortloze trams hobbelden rustig hun rondjes, zonder dat iemand zich daar echt druk over maakte. Men kon dit trouwens noch met privé vervoer vergelijken, noch met westerse normen! In 1991 kwam aan deze toestand een abrupt eind: de U.S.S.R. hield op te bestaan en St.-Petersburg kwam in een "nieuw" land te liggen: Rusland. Het is in deze post-communistische periode dat de aftakeling begon: het privé-vervoer (lees: auto) werd een geduchte concurrent. Een enorme (onrechtstreekse) tegenslag kreeg het vervoersbedrijf in maart 1995 te verwerken: toen overstroomde een deel van de metrotunnel van



Boven.
Van 1898 tot 1899 reden er op de Nevskii Prospekt accutrams.
(prentkaart verz. Alex Krakowsky)



Links.
Beroemd is de Sint-Petersburgse "ijstram". Tussen 1895 en 1900 werden er elke winter rails op de dichtgevroren Neva-rivier gelegd!
(prentkaart verz. Alex Krakowsky)



Privé-minibusjes vormen wegens hun wendbaarheid een bedreiging voor de tram. Lermontovskiy Prospekt, 1 september 2002. (foto Alex Krakowsky)

lijn 1 (naar het noorden van de stad). Deze overstroming was het gevolg van de stroom van een onderaardse rivier op een diepte van 150 meter. De metrotunnels liggen in St. Petersburg inderdaad bijzonder diep onder de grond. Alleszins zou deze ramp - die tot op heden nog steeds niet opgelost is - onrechtstreeks verstrekkende gevolgen hebben voor het tramnet. Ondertussen (1995 - 2001) investeerde de stad en de federale overheid bijna 4 miljard roebels (meer dan 130 miljoen euro) in de herstelling van dit 494 meter lange tunneldeel. Een Italiaans consortium van aannemers gaat met het leeuwendel van dit geld lopen en zorgt ook met de regelmaat van de klok voor positieve berichten. Heel veel geloof hecht men er niet meer aan en het scepticisme is bijzonder groot. Voor 2002 draagt de stad en de federale overheid respectievelijk 361 en 161 miljoen roebel (+/- 12 en 5,3 miljoen euro) bij in de herstelling van de tunnel... die in mei 2003 ge-

reed zou moeten zijn. Maar hiermee is het duidelijk dat een zeer groot deel van het openbare vervoerbudget naar de herstelling van de metro gaat en het tram- en trolleybusbedrijf verwaarloosd wordt. Naast het privé-vervoer, verscheen een nog duchtiger concurrent in 1998 op het toneel: de privé-busjes. Ondertussen krioelen dagelijks duizenden van die busjes - en bussen, want sommigen zijn uitgegroeid tot ware buslijnen - op de bijna 400 geregistreerde lijnen (!) door de stad. En het zijn net deze busjes die een enorm deel van het vervoer voor zich nemen: sommige bronnen spreken van 40%! Het trambedrijf kan de efficiëntie van deze maatschappijen niet evenaren: deze privé busjes zijn minstens dubbel zo duur, abonnementen zijn daar niet bestaand, maar één zaak moet men toegeven: met die privé-maatschappijen gaat het veel sneller en gemakkelijker dan met de tram. Dit is een objectieve, maar helaas realistische vaststelling,

Externe problemen...

De verzakking in de metro en de concurrentie van de private bussen werd reeds hiervoor beschreven. Maar dit is zeker niet de enige bierkaai waartegen het trambedrijf moet vechten. Want ook de politieke kaarten liggen heel ongunstig: het stadsbestuur neemt een onvoorstelbare pro-auto houding in, waarbij geen enkel maatregel voor de doorstroming van het openbaar vervoer (inclusief trolleybus) genomen wordt. Op de meeste plaatsen in de stad rijdt de tram in het midden van de weg. De straten zijn doorgaans veel breder dan bij ons en een afgescheiden bedding is probleemloos te realiseren. In plaats hiervan, wordt (gratis) dwarsparkeren ingevoerd, zodat meer parkeerplaatsen en minder ruimte om te rijden ontstaat. En waar gaan de auto's dan rijden? U raadt het al: op de tramsporen. Een ander probleem is het feit dat de stad vaststelt dat openbaar vervoer zelfbedruipend kan zijn (cfr. private buslijnen) en derhalve investeringen in het trambedrijf als verloren geld beschouwt.

Het autoverkeer neemt vooral in het centrum onvoorstelbare en waanzinnige vormen aan: in enkele straten maken auto's ook gebruik van het tramspoor in tegenovergestelde richting om aan te schuiven voor een kruispunt! Een aankomende tram kan zich hier amper of niet doorwringen, want de ruimte die vrijkomt door een auto die wilens nillens voor de tram moet wijken, wordt onmiddellijk door een volgend voertuig ingenomen. De tram tracht centimeter per centimeter op te schuiven, maar zelfs dit lukt bijna niet meer. Het verhaal klinkt ongeloofwaardig, maar is helaas harde realiteit in 2002.

Op één van de vele buitenlijnen van het net kruisen de 9455 (een LM-68-M) en de 8177 (een LVS-86) ter hoogte van Petergofskoe Shosse, op 20 juni 1996. (foto Alex Krakowsky)





En als het eens tot een (banaal) ongeval komt - zelfs waar de tram niet betrokken is - dan duurt het onvoorstelbaar lang vooraleer de dienst terug kan worden hervat: auto's worden in Rusland niet verplaatst, al staan ze op de sporen... Nadat de betrokkenen al hun argumenten tot in de treuren herhaald hebben, komt een politieagent opdagen, waarna de discussie opnieuw begint. En de 2 auto's? Die blijven ondertussen op de sporen staan. Dit zijn allemaal factoren waarmee het trambedrijf dagelijks te kampen heeft en waarop het machteloos moet toekijken. Elke dag nemen meer en meer reizigers hun toevlucht tot private bussen.

Maar ook interne strubbelingen

Men moet soms de hand in eigen boezem durven steken: dienstregelingen zijn niet verkrijgbaar, zodat de reiziger maar moet raden wanneer welke lijn al dan niet rijdt. Enkele haltebordjes op sommige lijnen zijn uitgerust met de vermelding (vertaald): frequentie: 6' - 22'. Maar zelfs indien er een dienstregeling verkrijgbaar zou zijn, dan nog is het de vraag om men er veel aan zou hebben. Want zelfs op de lijnen, die buiten de stad volledig over eigen beddingen beschikken en het stadscentrum niet aandoen, blijkt er heel wat mis te lopen. De enige verklaring hiervoor is het uitvallen van dienstwagens door allerlei technische defecten of door een tekort aan personeel. Het vinden en motiveren van personeel is ook geen sinecure: de werkomstandigheden zijn middelmatig en de lonen niet aantrekkelijker dan elders. Een aspirant (leerling) trambestuurder krijgt 1035 RUB/maand (34,50 EUR), een trambestuurder 6000 RUB/maand (200 EUR), de ontvanger moet het stellen met 3500 RUB/maand (+/- 115 EUR), wat exact hetzelfde is

als ongeschoold werkplaatspersoneel. Geschoold werkplaatspersoneel (dus met een diploma van bv. elektricien) krijgt op het einde van de maand 5800 RUB (+/- 195 EUR). Het tekort aan kredieten - dat duidelijk een externe factor is - vertaalt zich door een tekort aan wisselstukken voor de trams, te weinig personeel, verwaarloosde rijtuigen, sporen en bovenleiding. Maar het woord dienstverlening dient bij het trambedrijf nog uitgevonden te worden: onaangekondigde spoorwerken hebben tot gevolg dat reizigers aan hun lot worden overgelaten en op eigen kracht (lees: te voet) en/of kosten (lees: met taxibusje) hun reisweg dienen verder te zetten. Ook een officieel netplan is niet verkrijgbaar, maar gelukkig wordt deze leemte opgevuld door een private uitgever. Dit overigens volledig en bruikbaar netplan, dat zeer geregeld herwerkt wordt, is raadpleegbaar op het internet onder http://www.mapserv.ru/new/r/map_our.htm#city_small en is ter plaatse mits enig zoekwerk in de vele kiosken vrij gemakkelijk te vinden.

Op de drukke Ligovskiy Prospekt zijn tram en trolleybus nog prominent aanwezig. 28 augustus 2002.

(foto Alex Krakowsky)

Maar op de meeste plaatsen in de binnenstad is het anders! Hier loopt de tram vast in een kluwen van auto's en bestelwagens.

Ulitsa Truda, 29 augustus 2002.

(foto Alex Krakowsky)





Een sfeervol plekje in het oude stadscentrum van Sint-Petersburg : Amsterdam heeft niet alleen het patent op bruggetjes... Naberzhnaya Reki Fontanki, 1 september 2002. (foto Alex Krakowsky)



De werkplek van een bestuurster in een Peterburgse tram.
(30 augustus 2002, foto Alex Krakowsky)



Hier reed enkele weken tevoren de tram nog rechtdoor. De sporen zijn al verdwenen; links doet een bovenleidingsploeg de rest... 8-ya i 9-ya Linea, 22 augustus 2002. (foto Alex Krakowsky)

Het huidige tramnet

Ondanks voormelde negatieve berichten, is een bezoek aan deze stad meer dan aanbevolen. Op sommige plaatsen komen verschillende tramlijnen bijeen, zodat lange wachttijden (voor de fotografen!) bijna uitgesloten zijn. Begin september 2002 telde het trambedrijf 50 tramlijnen; dit zijn er 15 minder dan 6 jaar geleden. Hierbij dient bemerkt te worden dat dit een momentopname is: het tramnet ondergaat gedurig wijzigingen. Sommige trajecten worden voor korte of langere periodes buiten dienst gesteld voor sanering. Net als bij ons heeft dit woord een dubbele betekenis: sanering kan zowel tijdelijke opheffing betekenen als definitieve opbraak. En hier wringt het schoentje net: recent is men gestart met een grote "saneringscampagne". De stad viert in 2003 haar 300 jaar bestaan: gebouwen en straten krijgen een nooit geziene opknapbeurt. Voor het trambedrijf heeft dit belangrijke gevolgen: in het centrum dienen tegen 2003 alle trajecten vernieuwd te zijn! Belangrijke toegangswegen krijgen een nieuwe laag asfalt: waar de tramsporen in een hopeloze toestand verkeren, wordt het traject gewoon opgeheven! Sinds begin 2002 verdwenen hiermee definitief vele kilometers tramroutes, waarbij vooral het westen van de stad (het Vasilievskiy eiland) zwaar getroffen werd: ongeveer de helft van alle trajecten

werden in korte tijd definitief opgeheven! In de noordelijke en zuidelijke buitenwijken beschikt de tram over eigen beddingen: daar zal de tram dus vermoedelijk niet verdwijnen. In het centrum werden reeds vele straten tramvrij gemaakt, maar daarentegen werden (en worden) de meeste overblijvende trajecten gerenoveerd. Maar dit geeft geen zekerheid voor de toekomst: de doorstroming blijft ondermaats en de kwaliteit van de sporen, zelfs vernieuwd, middelmatig.

**Afgedankte sporen ?
Nee hoor, de trams rijden hier netjes over... stapvoets !**

(foto's Alex Krakowsky, augustus 2002)



Het materieelpark

Met de beste wil ter wereld is het onmogelijk te achterhalen hoeveel trams het bedrijf exact bezit: het onderscheid tussen rijvaardig, tijdelijk en definitief buiten dienst en half of volledig gesloopt is bijzonder vaag. De rijkundigen hebben een vierdelig nummer, waarbij het eerste getal duidt op de stelplaats waar de tram aan toebehoort (de trams van stelplaats 10 beginnen met het cijfer 0). Wordt een tram naar een andere stelplaats overgeheveld, dan wordt deze onmiddellijk omgenummerd en herschilderd: de meeste stelplaatsen hanteren hun eigen kleurenstelling! Alleszins zouden er ongeveer 1500 trams voorhanden zijn, waarbij ook rekening

gehouden dient te worden met een zeer omvangrijk park werkmaterieel. Dit werkwagenpark is verdeeld onder de 10 stelplaatsen, maar enkele trams vinden eveneens onderdak in een afzonderlijke kleine 11^{de} stelplaats. Opmerkelijk is dat deze werkwagens afkomstig zijn van alle tijdperken en men hierin de volledige geschiedenis van het trambedrijf kan terugvinden. Zowel trams uit de prille beginjaren als nieuwgebouwde werkwagens vindt men nog steeds op het net. Vele trams staan definitief buiten dienst in de stelplaatsen, maar nog steeds wordt vooroorlogs materieel ingezet om dienstredenen. Het ooit beroemde goederenverkeer per tram behoort tot het definitieve verleden en de in-

zet van werktrams vermindert ook zienderogen, maar toch kan men dagelijks meerdere werktrams op het net tegenkomen. Wat het materieelpark betreft, is St.-Petersburg steeds een buitenbeentje geweest in Rusland: het trambedrijf heeft zich, ondanks de toenmalige Comecon-akkoorden, bijna steeds bevoorradt bij de lokale fabriek (Peterburgse Tram-Mechaniek Fabriek; vrije vertaling van de auteur). De volledige geschiedenis en beschrijving van deze fabriek volgt overigens in het volgende nummer van "Tramfan Magazine". Een beknopte beschrijving van het huidige reizigersmaterieelpark vindt men hierna.



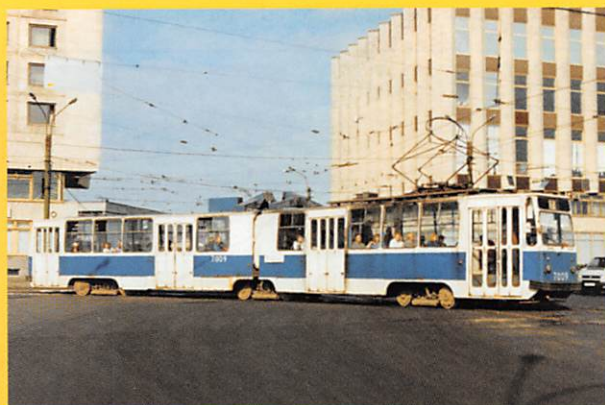
KTM-5

Dit zijn de enige "vreemde" trams: ze werden geleverd door de Ust-Katav-fabriek in de periode 1982-84. Van de oorspronkelijke reeks zijn er nog circa 100 beschikbaar; deze zijn allen gestald in stelplaats 10. Derhalve vindt men deze trams alleen in het noorden van de stad.



LM-68-M

Van dit vierassig tramtype werden er in de periode 1973-86 niet minder dan 2037 exemplaren gebouwd. Vele honderden zijn nog in dienst en over het hele net te vinden. Op sommige lijnen rijden ze gekoppeld.



LVS-86

Het betreft een enkelgelede tram (een zeldzaamheid in Rusland!), waarvan er ongeveer 450 exemplaren werden gebouwd in de periode 1986-97. Vele van deze trams zijn nog in dienst en over het hele net te vinden. In tegenstelling tot vroeger rijden deze wagens nog slechts gekoppeld op één lijn (18). Van dit tramtype bestaan verschillende technische varianten.



LVS-89

In 1989 bouwde de fabriek een dubbelgelede tram, gebaseerd op het voorgaande type. Seriebouw volgde nooit en deze eenling, genummerd 3076, slijt zijn dagen voornamelijk op de lijnen 58 en 61.



LVS-1-93

Ook deze dubbelgelede tram, gebouwd in 1993, kende geen navolging. Zowel uiterlijk (geen voordeur meer voor de reizigers, andere middenbak,...) als technisch werden enkele nieuwigheden uitgetest. Deze wagen (genummerd 3280) is eveneens voornamelijk op de lijnen 58 en 61 te vinden.



LVS-97A

In 1997 leverde de fabriek een nieuw type gelede tram af, waarbij het middelste draaistel niet onder de geleiding zit maar onder de voorste wagenbak, zoals bij de Rotterdamse reeks 700. Er bestaan technische varianten en sommige trams werden uitgerust met langsbanken; deze trams werden gecatalogeerd onder het type LVS-97K. Van deze trams werden slechts enkele tientallen wagens gebouwd in de periode 1997-99; ze zijn over het hele net verspreid.



LVS-97K2

Vanaf 2000 werden de trams van het type LVS-97 geleverd met een nieuw front, naar het voorbeeld van het type LM-99. Er werden echter nog maar enkele exemplaren van deze subreeks geleverd, waarvan een tweetal trams een totaal ander type deuren ingebouwd kreeg. Slechts enkele stelplaatsen (2, 5, 6 en 7) bezitten één of meerdere exemplaren van deze reeks.



LM-99

Een volledig nieuw type vierasser wordt sinds 2000 door de fabriek gebouwd. Ook hier zijn tal van technische varianten ontworpen. Tot op heden werden 19 wagens geleverd, die op één na allen aan stelplaats 10 werden toegewezen en meestal op lijn 28 worden ingezet. Gezien de vele technische verschillen, staan ongeveer de helft van deze trams (tijdelijk) buiten dienst.



En de toekomst?

Men kan de huidige situatie in Sint-Petersburg vergelijken met hetgeen Brussel 35 jaar geleden meemaakte: een complete herstructurering met opheffing van vele lijnen en trajecten, maar geen volledige afschaffing van het trambedrijf. Want nieuwe trajecten werden recentelijk (in 2000) in dienst gesteld als aanvoerlijn naar de metro. Erger is het gesteld met het materieel, waarvan een groot deel aan vervanging toe is. Het aantal nieuwe trams, dat de laatste jaren geleverd werd, voldoet totaal niet meer aan de behoefte. Een inhaaloperatie zal in de nabije toekomst noodzakelijk zijn. In het personeelsblad van juli 2002 werd met veel optimisme de aanschaf van 38 nieuwe trams (oorspronkelijk slechts 8) voor 2002 aangekondigd. Van enige activiteit hieromtrent was er in de tramfabriek niets te merken, zodat het vermoedelijk ook dit jaar slechts bij deze 8 trams zal blijven. Verder zal er dit jaar 650 miljoen roebel (+/- 21,5 miljoen euro) worden geïnvesteerd in herstellingskosten voor het trambedrijf, die zowel gespendeerd zullen worden aan de infrastructuur als aan renovatie van bestaande trams. Hiermee hoopt men een derde van het nog bestaande net te kunnen heraanleggen. Dit enorme bedrag werd vrijgemaakt in het kader van de grootse festiviteiten die in 2003 in de stad zullen plaatsvinden: men verwacht een grote toeloop van toeristen, zodat de stad en haar trams een meer verzorgde indruk moeten geven. Saneren is dus de boodschap: stelplaats 4 zal dit jaar nog gesloten worden; de terreinen werden aan een projectontwikkelaar verkocht. Hetzelfde lot wacht misschien ook de stelplaatsen 6 en 3, maar hierover is er nog geen definitieve beslissing gevallen. De recente investeringen beginnen hun vruchten af te werpen: de trams zien er opmerkelijk beter uit dan enkele jaren geleden en ook het aantal vernieuwde trajecten neemt toe. Hoewel het trambedrijf nu nog steeds in een diep dal verkeert, mogen we hopen dat het er heel snel terug uit zal klimmen! In de loop van september sneuvelden echter wederom een 4-tal trajecten en werden de kredieten voor de aanschaf van nieuwe trams geschrapt...

Alex Krakowsky

Voor het onvermijdelijke en soms moeilijke vertaalwerk ben ik mev. Oksana Bykova bijzonder dankbaar.

Bronvermelding

- Ot konki do Tramway (Russisch, 1993)
- Tramway I Trolleybus Sint-Petersburg (Russisch, uitgave 1997)
- CD-rom van Discus Encyclopaedia: Trams of St.-Petersburg (Russisch, Engels, Duits; uitgave 2000)
- Peterburg Express (krant) van 19/8/02
- Personeelsblad Magistral 25 (6076) van 12/7/02



Voor wie geïnteresseerd is in de boeiende en uitgebreide geschiedenis van de tram in Sint-Petersburg heeft Discus Encyclopaedia een CD-rom uitgebracht over dit onderwerp. Met meer dan 1500 foto's, tekeningen, een beschrijving van het complete materieelpark, een interactief netplan en een leesbare geschiedenis, is deze CD-rom een absolute must voor de liefhebber. Een helaas middelmatige film vervolledigt het geheel. De taal kan men naar keuze instellen: Russisch, Engels of Duits.

U kan deze CD-rom bestellen door 50 euro (verzendingskosten inbegrepen) over te schrijven op de Belgische rekening 671-4230649-65 van Alex Krakowsky of de Nederlandse postgiro 6221109 van Ostendis. Ook een recent netplan kan u bestellen voor 3 euro. Levering in januari 2003.

Aan het eindpunt van de lijnen 41 en 43 in de haven van Sint-Petersburg staan twee trams van het type LVS-86. De 1012 ziet er opvallend fris uit en kreeg bovendien een merkwaardige stroomafnemer (een "beugelpanto"?).
Port, 1 september 2002.

(foto Alex Krakowsky)

Vorige bladzijde, onderaan.

Mooie eigen bedding voor de trams op de Ligovskiy Prospekt; hier kunnen de privé-busjes het niet van de tram winnen!

29 augustus 2002.

(foto Alex Krakowsky)

Eën van de recente gelede wagens uit 2000, met modern front.

Pl. Muzhestva, 28 augustus 2002.

(foto Alex Krakowsky)





ZWITSERS NIEUWS



Zürich Sänfte

Tot op heden is het trambedrijf van Zürich heel klassiek met zijn uitstekend functionerende hogevloer tramwagens. Aangezien het nog wel enige tijd zal gaan duren eer overall in Zürich lagevloer trams rondrijden, is besloten om op kortere termijn bij een groot aantal van de Tram-2000 wagens een lagevloer tussenbak in te bouwen. Deze zogenaamde "Sänfte" (= Zwitsers voor 'draagstoelen') worden in eigen beheer ontwikkeld en gebouwd.

De tussenbakken zijn 7,5 meter lang en klassiek van opzet. De bak rust op de draaistellen onder de geleidingen. Van een zes-asser worden de Tram-2000'en verlengd tot een acht-asser. Het extra draaistel is een looppdraaistel. Vanwege het toegenomen gewicht van de nieuwe tram is het remwerk aangepast. Leeg is de tram zes ton zwaarder, vol beladen met passagiers maar liefst tien ton. De verlengde wagens hebben een lengte van bijna 29 meter en wegen leeg 33 ton.

Niet alleen wordt een gemakkelijke lage instap geboden van slechts 36 centimeter vloerhoogte, ook de capaciteit is vergroot. Er zijn 21 zitplaatsen meer, zodat in een "Sänfte" 71 reizigers kunnen zitten. Het aantal passagiers dat kan staan is met 28 vermeerderd tot 135. In het lage gedeelte zijn zitjes, die opgeklapt kunnen worden



als er mensen met rolstoelen mee willen. De eerste "Sänfte"-tussenbak kwam in maart 2001 gereed en werd in wagen 2113 ingebouwd.

Dit prototype wordt momenteel op de lijnen 5, 6 en 10 ingezet en wordt tijdens de proefperiode door de zowel de VBZ als verschillende gehandicaptenorganisaties kritisch bekeken of er nog aanpassingen gedaan moeten worden. Het ligt in de bedoeling op de haltes een kleine verhoging aan te leggen, precies ter hoogte van de deuren van deze lagevloerbak zodat in- en uitstappen nog eenvoudiger wordt. In welk tempo de lagevloerbakken zullen worden vervaardigd, is niet duidelijk uit de beschikbare gegevens.

Cobra

Nadat de eerste Cobra, met de aanduiding Be 5/6 3001 op 18 mei 2001 was afgeleverd, volgden de overige vijf prototypes in de maanden erop. Helaas gaat hun indienststelling niet van een leien dakje en valt er nog geen positief nieuws te melden. Uit de ervaringen tot op heden is komen vast te staan, dat het ingewikkelde stuurmechanisme van de Cobra's (de wielen worden gestuurd middels stangen vanaf de geleidingen) en de aparte aandrijving per wiel functioneren zoals bedoeld, maar dat juist bijkomende kinderziektes de wagens plagen. Hierbij gaat het vooral om technische 'details', zoals de directeur van de VBZ in een krantenartikel schrijft. Software is tegenwoordig zo verfijnd, dat het voor problemen kan zorgen. De deuren hebben de neiging te 'pendelen' en ook de schijfremmen werken niet naar behoren. Bovendien werden er eind april 2002 kleine scheurtjes ontdekt in de behuizing der motoren, waarna de zes prototypes uit de personendienst werden genomen. Na de nodige reparaties en aanpassingen zullen de zes Cobra's weer in dienst verschijnen. Het proefbedrijf zal ongeveer tot midden 2003 gaan duren. De wagens moeten alle test zonder mankeren doorstaan alvorens tot een definitieve seriebestelling over gaat.

De directeur van de VBZ ziet geen andere tram voor Zürich. Hij staat voor 100% achter de Cobra. Ook al wordt hem voor de voeten geworpen, dat de VBZ geen verdere proefnemingen wil doen met een Combino uit Basel of een Cityrunner uit Lodz en blijft vasthouden aan zijn "Luxustram". Met zijn 36 meter is de Cobra optimaal geschikt voor de in Zürich aanwezige haltes met 37 meter lengte. Bovendien zijn er in het tramnet van Zürich vele scherpe bochten, hetgeen nu niet bepaald bevorderlijk is voor de rij-eigenschappen, indien men voor wagens met een starre truck zou kiezen. De Cobra is in eigen stad een veelbesproken onderwerp, maar men vindt de wagen prachtig! Als er uiteindelijk een seriebestelling zou plaats vinden, zal de Cobra tot in 2050 in Zürich rondrijden.

Boven en midden. Tram 2113 met "Sänfte" in een bocht van de hellingrijke Gloriastrasse, op 28 juli 2002.
(foto's René Platjouw)



Bern

Sedert 20 april 2001 heet de SVB, het vervoerbedrijf van de Zwitserse stad Bern officieel "BERNMOBIL- Städtische Verkehrsbetriebe Bern".

In snel tempo werden vrijwel alle trams en bussen omgespoten in nieuwe kleuren. De eerste rode tram was Be 4/8 731, die al op 30 oktober 2000 aan de pers werd voorgesteld.

De fraaie rustgevende crème/groene kleuren zijn vervangen door een helder rood met zwart rond de ramen. Het rood is zo fel, dat het op een zonnige dag pijn doet aan de ogen. Ook het zo fraaie stadswapen van Bern met zijn beer erin is verdwenen.

Vanwege vele protesten van de Berner bevolking is het 'beertje' teruggekeerd op het materieel, helaas slechts 15 cm groot en slecht zichtbaar.

Op de wagens zijn eigenlijk alleen de (overigens ook slecht leesbare) hoofdletters "BERNMOBIL" te zien, evenals natuurlijk een wagenparknummer (zilver op antraciet).

Boven.

Op 27 juli 2002 zien we een lagevloerwagen van de Vevey bij het verlaten van de tramhaltes bij het station te Bern.

(foto René Platjouw)

Rechts.

Op 28 september 2002 reed de stoomtram weer even door Bern. We zien hem hier aan het eindpunt van tramlijn 9.

(foto Huig van de Marel)





De oude Bernse standaardstellen worden niet in het rood herschilderd.
(foto René Platjouw)

Alleen de vierassige Zwitserse standaardstellen uit 1960/61 en oudere busseries blijven groen tot hun buitendienststelling. Die zal niet zo lang meer op zich laten wachten, want ook in Bern zal binnenkort een serie van 15 Combino's van Siemens afgeleverd worden en zullen nieuwe bussen worden besteld. De proefritten in Bern van het Combino-prototype van Siemens van

22 juni tot 9 juli 1999 hebben de keuze voor nieuw materieel ook op dit tramtype laten vallen. Aanvankelijk was er nog sprake van een vervolgbestelling van de succesvolle Vevey/Dueweg lagevloerwagens van de serie 731-742, die al sinds 1989/90 in Bern rondrijden, maar dat ging niet door.

René Platjouw



Op 25 september jl. kon de eerste voor Bern bestemde Combino bekeken worden op de Innotrans-beurs te Berlijn.

(foto Martijn Roos)

Baselse trams naar Belgrado

In augustus en oktober 2001 werden de eerste trams uit Basel weggevoerd naar het voormalige Joegoslavië. De wagens werden als geschenk aangeboden na de oorlog aldaar. De groene Baselse geleides en hun groene vierassige bijwagens zijn nog lang niet versleten en kunnen nog jaren mee. Hun plaats werd verdrongen door de komst van de Combino's, waardoor er veel met materieel werd geschoven en er nieuwe tramcombinaties ontstonden. Zelfs de oude drie-assige bijwagens van de BLT (=BaselLand Transport) werden geschonken. Deze wagens (serie 1333-1344) werden in eigen werkplaatsen door de BVB gebouwd tussen 1956 en 1964. Met hun verdwijnen is bij de BLT overigens een eind gekomen aan het gebruik van dit type wagens. Hun plaats werd ingenomen door van de BVB overgenomen vierassige bijwagens.

In totaal hebben 22 Be 4/6 gelede wagens van Düwag en 20 bijwagens een tweede leven gekregen in Belgrado, in het huidige Servië. De motorwagens werden van een pantograaf voorzien en zonder meer in dienst genomen. Vooraf hebben een aantal technici uit Belgrado in Basel de benodigde fijne kneepjes van het onderhoud aan deze wagens geleerd.

René Platjouw

Voor de liefhebbers wat nummertjes:
Be 4/4: 456 (was gereserveerd voor Tramclub Basel, die twee-asser Be2/2 192 verkoos)
Be 4/6: 603-606, 610, 615, 617, 618, 621, 630*, 632*, (*=onderdelenleverancier)
standaard-aanhangers B4: 1401-1403, 1405-1407, 1409-1413, 1415
BLT drie-asser bijwagens B3: 1335-1340, 1342-1344 (1338=het spaarvarken)

Baselse wagens in Belgrado.
Boven. Ex-Basel 617 in het centrum van Belgrado.
Midden. Naast de Tatra zien we een vierassige bijwagen uit Basel.
Beneden. Achterop deze ex-Baselse loopt een gele BLT drieassige bijwagen.
Begin mei 2002.
(foto's Eelco van Weerdenburg)



Het Belgische Buurtramnet

... van A tot Z

Deel 10: Brussel - Leuven - Diest

Geschiedkundig profiel van de lijn:

Het verbinden van deze drie steden door middel van een tramlijn lijkt op het eerste gezicht een eenvoudige zaak. Het heeft echter 23 jaar geduurd vooraleer dit mogelijk was met stoomtrams en... 61 jaar vooraleer men van Brussel (Sint-Joostplein) naar Diest (Station) kon rijden per elektrische tram! En 19 maanden later was het al afgelopen: het traject Diest (Station) - Diest (Leuvensepoort) werd niet meer door de tram bediend... Deze verbinding maakte - gedeeltelijk - gebruik van verschillende lijnen (Sint-Joost -- Vossem, Tervuren -- Leuven, Stadsnet van Leuven, Leuven -- Geldenaken, Leuven -- Diest en Diest -- Beringen).

1891	19 juli	opening Sint-Joost-ten-Noode -- Schaarbeek Schietbaan (*)
1891	9 augustus	opening Schaarbeek Schietbaan -- Evere (Padua) (**)
1891	13 september	opening Evere (Padua) - Evere (Twee Huizen)
1892	15 oktober	opening Evere (Twee Huizen) -- Sterrebeek
1893	17 juli	opening Leuven (Station) -- Sint-Joris-Winge
1893	1 november	opening Sint-Joris-Winge -- Diest (Leuvensepoort)
1897	15 mei	opening Tervuren -- Vossem -- Leuven (Station)
1897	21 juli	opening Sterrebeek -- Vossem
1907	31 maart	elektrificatie Sint-Joost-ten-Noode -- Evere (Padua) (**)
1912	aug.-nov.	opening Leuvense elektrische stadsdiensten (***)
1912	11 november	opening Diest (Schaffensepoort) -- Diest (Station)
1915	28 oktober	opening Diest (Leuvensepoort) -- Diest (Schaffensepoort)
1927	1 december	elektrificatie Heverlee (Terbank) -- Bertem
1930	27 juli	elektrificatie Evere (Padua) -- Sterrebeek
1932	1 januari	elektrificatie Kessel-Lo -- Linden
1934	13 januari	elektrificatie Tervuren -- Vossem -- Bertem
1937	22 mei	elektrificatie Sterrebeek -- Vossem
1952	7 september	elektrificatie Linden -- O.L.V.Tielt
1953	17 mei	elektrificatie O.L.V.Tielt -- Diest (Leuvensepoort)
1953	21 september	elektrificatie Diest (Leuvensepoort) -- Diest (Station)
1954	30 juni	opheffing Tervuren -- Vossem (Vier Winden)
1955	11 april	opheffing Diest (Leuvensepoort) -- Diest (Station)
1958	17 maart	opheffing O.L.V.Tielt -- Assent (geleidelijk aan werd vanaf 12 juni 1955 de reizigersdiensten opgeheven tussen O.L.V.Tielt, Bekkevoort, Assent en Diest (Leuvensepoort))
1961	19 mei	opheffing Sint-Joost-ten-Noode -- Leuven (Station)
1962	31 maart	opheffing Leuven (Grote Markt) -- O.L.V.Tielt

(*) De halte "Schaarbeek (Schietbaan)" lag op het huidige Generaal Meiserplein.

(**) De oorspronkelijke lijn liep tot Evere (Kerkhof van Brussel), 650 meter noordelijk van de Leuvensestev.

(***) Traject Leuven (Station) -- Kessel-Lo: op 9 augustus 1912;
Traject Leuven (Station) -- Leuven (Grote Markt) -- Heverlee (Station): op 10 september 1912;
Traject Leuven (Grote Markt) -- Heverlee (Terbank): op 1 juni (?) / 1 oktober 1912.



Brussel, Grevelingenstraat, rond 1900. Een stoomtram uit Vossem daalt af in de richting van zijn eindpunt in de Willemsstraat aan de rand van het Sint-Joostplein. De lijn Brussel-Vossem werd toen nog uitgebaat door de "Chemin de fer à voie étroite Bruxelles-Ixelles-Boondael", die in het oosten van Brussel ook een (vanaf 1897 elektrisch) stadsnet had aangelegd. (verz. Carlos Van den Ostende)

Aanvankelijk had de lijn haar eindpunt op het einde van de Willemsstraat, net voor het Sint-Joostplein. Toen de lijn naar het Kerkhof van Evere eind 1907 werd geëlektrificeerd, kregen de elektrische trams hun eindpunt op het einde van de Verbiststraat (zie foto rechts met op de achtergrond de kerk van Sint-Joost). Ter gelegenheid van de elektrificatie van het traject tot Sterrebeek, in 1930, werd het eindpunt lusvormig bereden.

19 mei 1961, laatste dag van de lijn!
(foto Paul De Backer)





Schaarbeek, Daillyplein. Hier ontmoet een tram van lijn B uit Leuven de Brusselse stadslijn 60. Bemerkt de wissel en het derde spoor dat gebruikt werd door de stoomtrams en spoorauto's vanuit Geldenaken of Tienen (via Hamme-Mille en Vossem) 24 juli 1960. (foto Robert Temmerman)

Langs de Leuvensesteenweg lag (en ligt nog steeds) de stelplaats van Evere.

Op 8 mei 1961 kon de fotograaf deze mooie opstelling met de lijnfilms van de ingekorte diensten - tot Kraainem (K), Wezembeek (W), Sterrebeek (S) en Vossem (V) - vastleggen! (foto Paul De Backer)



Hieronder. Het gezellig gelegen dorpje Kraainem, met een tram die nog niet zo lang geleden (1930) elektrisch werd. De motorwagen van de reeks 9511-9522 (uit 1918) is nog uitgerust met een sleepbeugel. De tram bevindt zich op de wijkplaats; het traject Sint-Stevens-Woluwe - Sterrebeek werd pas dubbelsporig in 1942. (verz. Paul De Backer)

CRAINHEM - Rue Alphonse Lenaerts - Alfons Lenaertsstr. Tram S





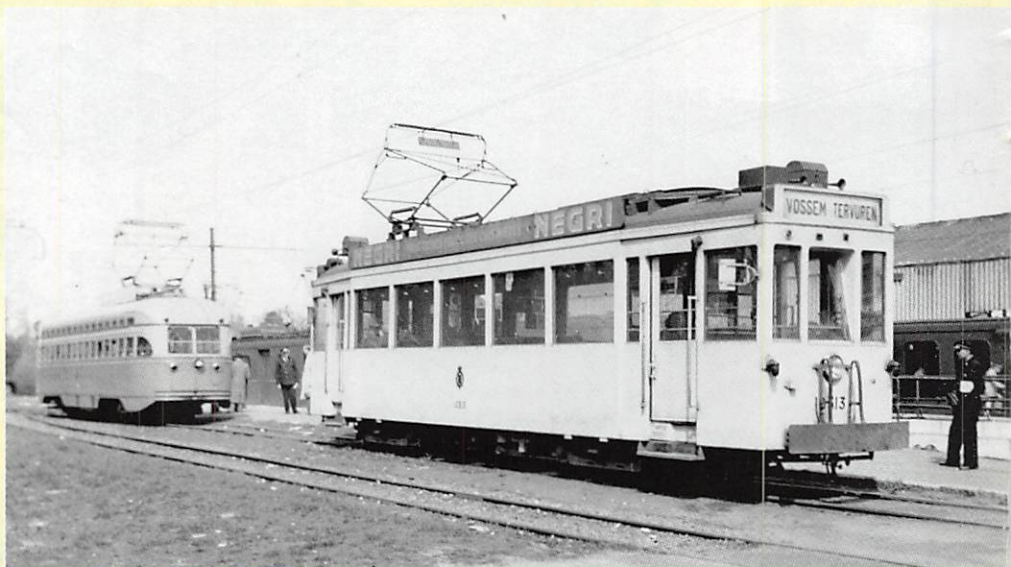
Boven. Tussen Sterrebeek en Vossem (Vier Winden) reed de tram door een landschap met machtige vergezichten. Moorsel, 3 augustus 1960. (foto Robert Temmerman)



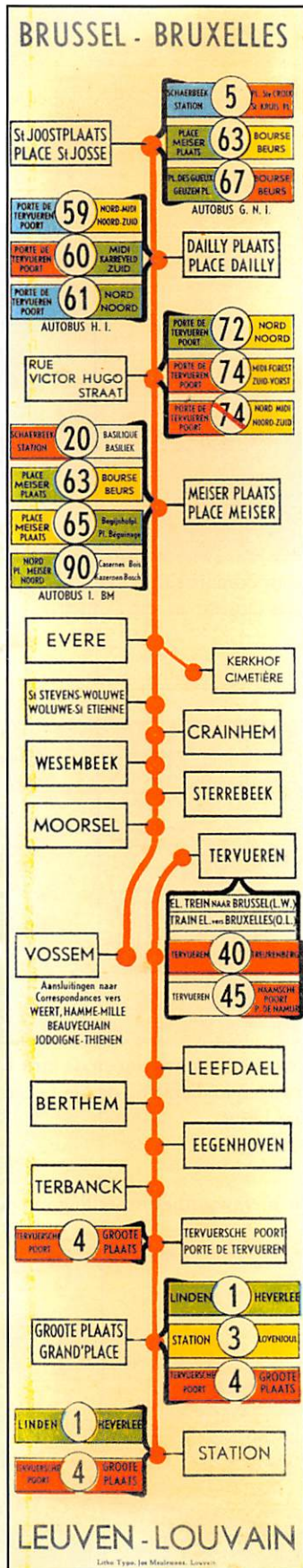
Beneden. Vossem Tramstation. Toen op 16 oktober 1940 de rechtstreekse lijn B tussen Brussel en Leuven (via de Leuvense vesten) begon te rijden, werd op het korte traject van Vossem naar Tervuren een pendeldienst ingericht. Bepaalde diensten hiervan reden echter door tot Vossem (Station). (foto Paul De Backer)



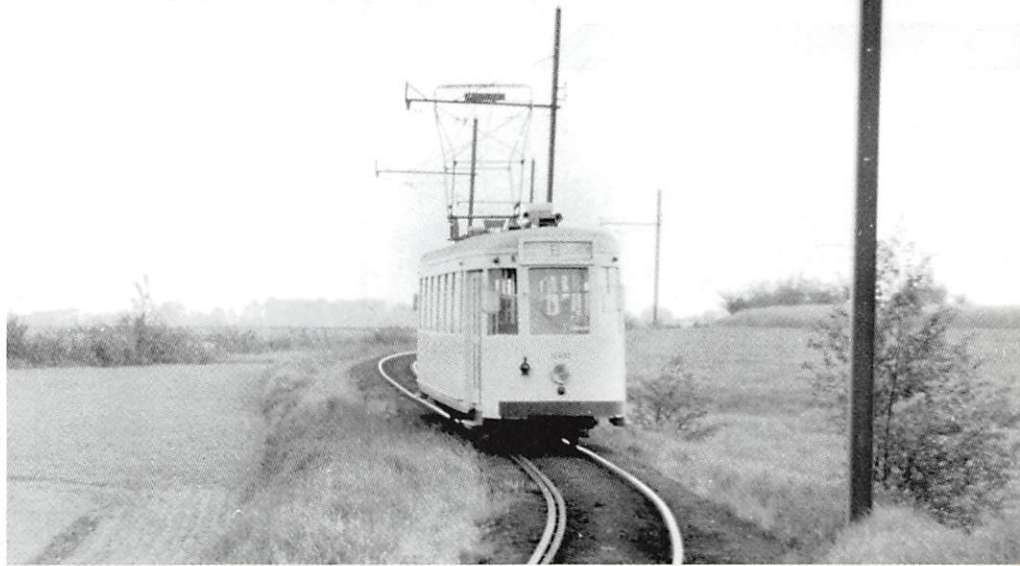
Boven. Vossem (Vier Winden). Hier was een splitsing, waarbij de oorspronkelijke lijn van Leuven verder liep naar Tervuren (spoor links op de foto). Rechts komt een PCC-wagen uit Brussel (er reden PCC's tussen Brussel en Leuven van 1951 tot 1953). (foto E. Roels, verz. Paul De Backer)



Rechts. Het eindpunt in Tervuren lag naast het eindpunt van de elektrische spoorlijn Brussel-Tervuren. Op 16 april 1950 maakte een groep Nederlandse belangstellenden een uitstap met de in Amerika gebouwde PCC 10419. (foto Jan Voerman)



Vanaf 1934 reed de Leuvense stadslinje 2 helemaal door tot Tervuren. Binnen in de tramrijtuigen hing een plaat waarop de mogelijkheid om makkelijk van Brussel naar Leuven te reizen kleurrijk werd verduidelijkt! (verz. Carlos Van den Ostende)

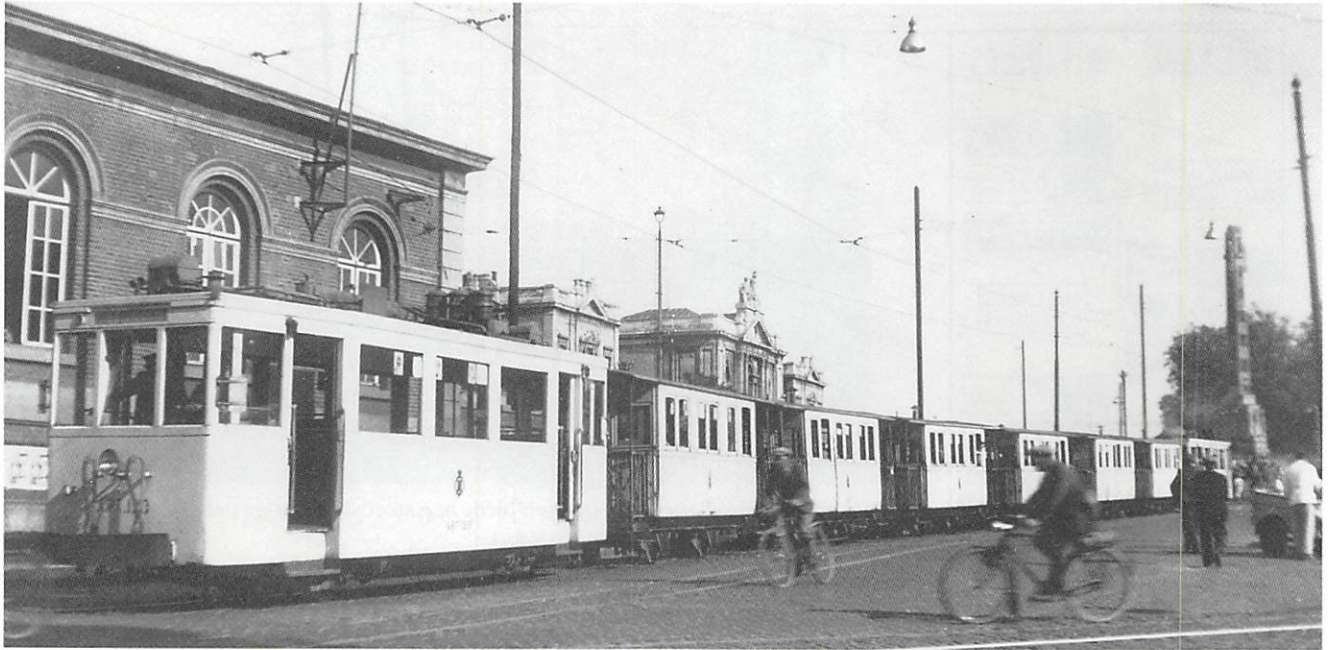


Het Brabantse platteland bood (en biedt nog steeds) prachtige panorama's... Bertem, 15 mei 1961. (foto Paul De Backer)

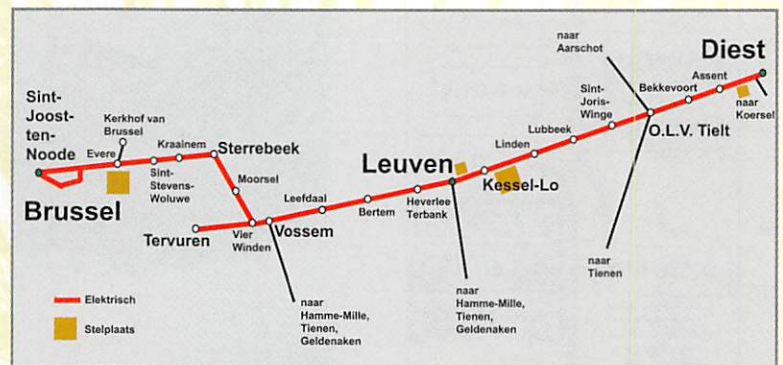


Vanaf circa 1950 bereid lijn B in Leuven een lus: vanuit Brussel werden de vesten gevolgd tot aan het station; vanaf het station reden de trams door het hart van de stad om aan de Naamse poort terug op de vesten uit te komen.
 Boven. Leuven, Fochplein, nabij de Grote Markt en het beroemde gotische stadhuis. Links wacht een Type-S-motorwagen van lijn T zijn vertrek af naar Tielst, op de lijn Leuven-Diest.
 Beneden. Leuven, Naamsestraat. (beide foto's Robert Temmerman, 21 augustus 1960)





Leuven, Station, 1949 (?). De lijn van Leuven naar Diest was nog niet geëlektrificeerd en de dieselspoorauto's (hier de ART 120) kregen soms een hele sleep bijwagens (hier oude stoomrijtuigen) te trekken ! (foto Louis Clessens, verz. Paul De Backer)

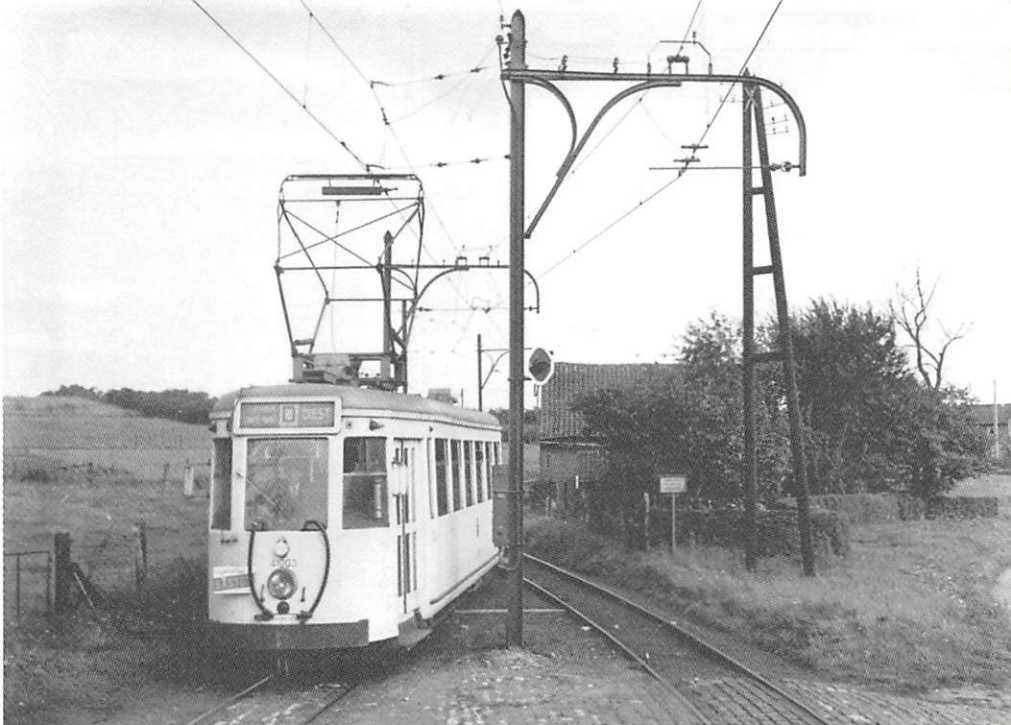


Links. Kessel-Lo, Stelplaats. Ter hoogte van het tramstation en de inrit van de stelplaats, wacht een Standaardmotorwagen in dienst op de lijn L, een ingekorte dienst tot Linden op de lijn naar Diest. 23 februari 1961. (foto Paul De Backer)

Hieronder. Lubbeek, Tramstation, gelegen langs de steenweg van Leuven naar Diest. Wie zou die merkwaardige opstelling van de goederenwagentjes verzonnen hebben... 16 februari 1961. (foto Paul De Backer)



Pellenberg, 21 augustus 1960.
Type S-motorwagen 41003, komt aan bij
een wijkplaats die iets van de steenweg is
afgelegen.
(foto Robert Temmerman)



Boven. O.L.V.-Tiel, Tramstation (1943 ?). Tijdens de Tweede Wereldoorlog
was het hier nog volop stoomtijd. De lijnen Leuven-Diest en Aarschot-
Tienen kruisten elkaar hier. (foto K.J. Harder, verz. Paul De Backer)

Beneden. Type-S-motorwagen 9674 (de eerste van zijn soort) rijdt langs de
vesten van Diest en nadert de Schaffensepoort.
(fotograaf onbekend, verz. Paul De Backer)



Boven. Bekkevoort, rond 1910, met stoomtram.
(verz. Paul De Backer)

Winterproject

Een trammetje uit karton en messing

(Deel 1)



Karton wordt in de modelbouwwereld veel gebruikt. Niet alleen gebouwen maar ook trams kan men er zelf uit vervaardigen! Het meest geschikt is het zogenaamd Bristolkarton waaruit men ook adreskaartjes maakt.

In twee afleveringen leg ik de lezer uit hoe een mooi trammetje uit Bristolkarton ontstaat. De kandidaat-bouwer kan gewoon de afleveringen mee volgen en het eindresultaat zou moeten leiden tot een behoorlijk model, ook voor de onervaren modelbouwer!

Wat deze laatste betreft wil ik er de aandacht op vestigen dat enige ervaring met solderen vereist is.

Onervaren modelbouwers nemen rustig alle tijd om elke stap te doorlopen en zullen uiteindelijk voelen dat het niet zo moeilijk is, dan op het eerste zicht leek.

Het gereedschap

Een miniboormachine, boortjes doormeter 0,5, 1,5, 2 en 2,5 mm, een vlijmscherp modelbouwersmes, een stalen latje, een tangetje, een scherp potlood, gom, tekenlaten driehoek, een mal (later meer), een half harde ondergrond waarop het karton gesneden wordt, een metaalschaar, een klein metaalviltje, een paar penselen, fijn schuurpapier, seconden-en houtlijm en Humbrol Clearfix en voldoende verlichting. Voor de vervaardiging van de messingonderdelen hebt u tevens een soldeerbout nodig! Facultatief: Bob Moore's Lining pen (zie verder).

Het te kiezen model: kies bij voorkeur een tram uit waarvan u over een plan beschikt. Een huis wordt toch ook niet zonder plan gebouwd! Hou rekening met eventueel te ingewikkelde vormen en met het aantal uit te snijden ramen.

In dit artikel wordt geopteerd voor de eerste elektrische trams van de Buurtspoorwegen, zoals ze tussen Brussel Rouppeplein en de Kleine Hut in dienst gesteld werden vanaf 1894. Het gaat om de reeksen 1-6 (afgeleverd 21/03/1894) en 7-12 (afgeleverd op 27/06/1894), gebouwd door Ets. Verhaegen te Mechelen (volgens sommige bronnen Brussel). In het boek "Met de tram naar de Kleine Hut" uitgegeven door de v.z.w. Pro-Tram in 1994, wordt een mooie en interessante beschrijving gegeven van deze trams en de lijn waarop ze dienst deden.

Alle materiaal samen zal u, zonder het gereedschap, om en bij de 60 euro kosten. Het kan best in een goede specialzaak voor modelbouw worden gekocht, waar men bijvoorbeeld ook materiaal verkoopt voor modelboten.

Omdat de trams boogramen hebben, en voor de vervaardiging van dakrondding R (zie figuur 1), moet eerst een mal worden gemaakt. Dit kan uit messingplaat gebeuren en wel als volgt: kopieer figuur 2, knip ze uit en kleef ze op het plaatje. Snijdt het plaatje langs de omtrekken van deze figuur 2 uit en werk af met een vijltje. Het is met deze mal dat later de gebogen delen zullen worden uitgesneden.

Het materiaal

- motorblokje met een asafstand van 23 mm, HO en makkelijk aanpasbaar aan 12 mm spoorbreedte (merk Halling, te verkrijgen bij Ferivan);
- trolleyestang (Jocadis of Ferivan);
- twee kleine locomotiefantarens (Jocadis);
- een set NMVB-symbooltjes (Jocadis);
- kleine witte afwrijfcijfers van Decadry 2 mm hoog (te koop in speciaalzaak voor artiesten).
- verf: Humbrol 3, 9, 33, 54, 60, 69 en 106. Autogrondverf (verkrijgbaar bij autospeciaalzaak).
- voor de ruiten doorzichtige Plasticcard (Jocadis).
- voor de rijtuigkast, raamchassis en dak: Bristolkarton 224 gr./m2.
- Messing: Plaat 0,3 mm dik en 0.1 mm dik (een stuk van 100 bij 100 van elk is ruim voldoende).
- profielen 1 x 1 mm vierkant, 30 cm lang en 1 x 2 mm, ongeveer 30 cm.
- latjes 0,3 mm dik en 1 mm breed, 0,3 mm dik en 2 mm breed. Ongeveer 30 cm van elk.
- draad 1 meter 0,5 mm sterk en enkele centimeters van 1,5 mm sterk.
- schroefjes: Twee stuks M2 (diameter 2 mm en ongeveer 5 mm lang) met bijbehorende moertjes.
- een stukje hout van ongeveer 50 x 50 mm en 3 mm dik (voor de hekjes).

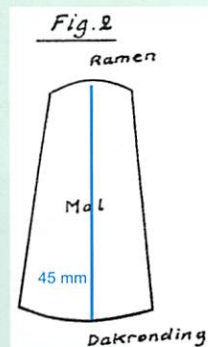
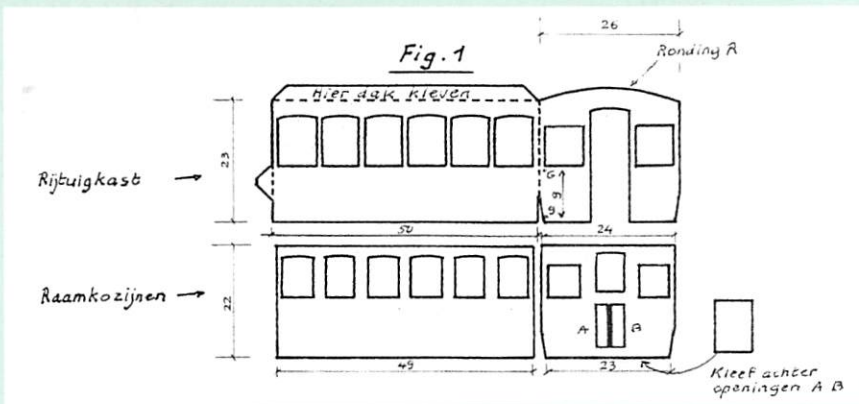
karton uitrafelen! Voorzie tevens lipjes voor het vastkleven van de verschillende onderdelen. Om kleefwerk te verminderen en de stevigheid te verhogen, voorziet men waar mogelijk een plooilijn die men met het mes slechts half diep insnijdt aan de buitenzijde van de plooi. Dit zijn de stippelijntjes in figuur 1. De gaatjes g en G best nog niet maken !

Tweede stap: het kleven van de rijtuigkast.

Het kleven gebeurt met witte houtlijm. Let op! Eens de delen aan mekaar kleven is het onmogelijk ze terug los te maken. Kleef dus meteen correct !

De eventuele openstaande voegen kan men langs binnen laten vollopen met wat houtlijm. Men kan er daarna gewoon over schilderen. Het modelletje ziet er nog niet al te stevig uit, voorzichtig behandelen dus! Eens het geheel wat structuur krijgt, is dit euvel snel verholpen.

De onderkant van de zijwanden is lichtjes naar binnen gebogen, zoals vroeger gebruikelijk. Hiertoe rolt men het te buigen karton aan de onderzijde over een rond voorwerp op de tafel, bijvoorbeeld een ronde stift of een rond potlood. De vorm van de ronding wordt permanent gemaakt door het karton met de raamkozijnen ook te buigen en zo tegen de binnenkant van de reeds zo behandelde rijtuigkast te kleven. De zo gevormde gebogen onderkant van de rijtuigkast zal niet meer vervormen! Het rondon gebeurt natuurlijk best voor het rijtuigkastje in mekaar geplakt wordt ! Het dak kan ook al worden uitgesneden en op een rond voorwerp, bijvoorbeeld een bezemsteel (!), met een doormeter van ongeveer 20 mm worden "gerond". Voorzie dat de breedte van het dak 1 mm te groot moet zijn, omdat dit door het rondon terug smaller wordt. Als de rijtuigkast een



Eerste stap: Uitzetten en snijden van de omtrekken van de wanden van de rijtuigkast op het karton.

Dit kan op basis van figuur 1. Alle figuren werden reeds op schaal 1/87 of HO getekend. Onze bron hiervoor was een plan dat verscheen in deel D van het plannenbundel uitgegeven door de v.z.w. Mupdofer in 1992.

Eerst wordt de rijtuigkast uitgetekend, daarna de raamchassis, die wat kleiner uitvallen en achter de wanden van de kast moeten worden aangebracht. Men kan nu beginnen met het uitsnijden van ramen, deuren, en rijtuigkast.

Belangrijk in deze fase is dat het mes scherp moet zijn en dat gebruik wordt gemaakt van een stalen meetlat en de mal, waartegen het mespunt wordt gedrukt. Druk het latje stevig tegen het karton aan en ga een eerste keer lichtjes met het mes over het uit te snijden gedeelte, tot precies in de hoeken van de ramen. Herhaal de beweging en druk volledig door het karton heen. Het karton heeft een dikte van 224 gr/m2. Normaal vallen de stukjes er zo uit. Als een stukje vast zit, trek er dan niet aan maar snijdt het los. Zoniet gaat het



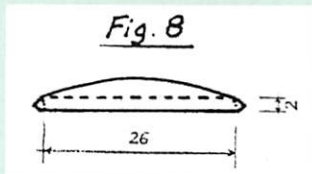
breedte heeft van 26 mm, dan moet het karton voor het dak op 27 mm breedte worden uitgesneden.

De maat van het dakkarton is 74 mm bij 27 mm met in het midden een gaatje van 2 mm diameter waarin later de trolley'stang komt.

Nadat het dak gerond werd, brengt men aan de binnenkant een stuk karton (eveneens gerond) aan dat 1/2 mm kleiner is dan de omtrek van het dak. Hierdoor zal ook deze ronding permanent in de juiste vorm blijven.

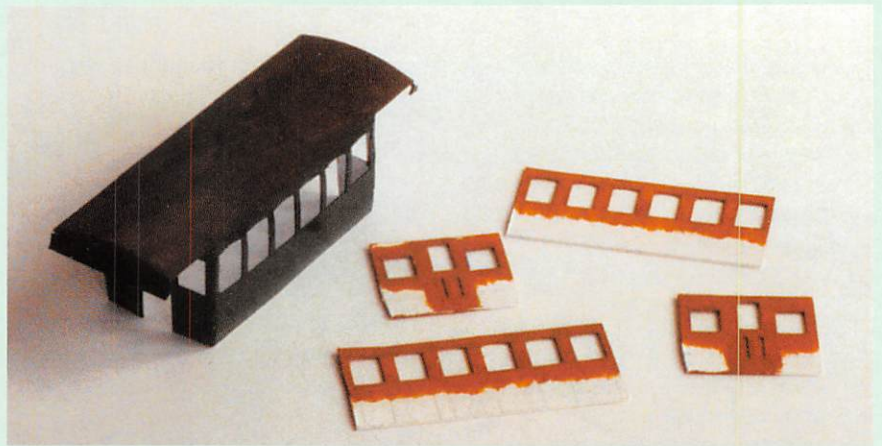
Ook de zonnewering van de platformen kan reeds worden uitgesneden (figuur 8) en tegen het dak worden aangebracht met houtlijm (zie foto).

Het geheel kan op de lipjes (figuur 1) worden aangebracht met wat houtlijm. Het dak wordt mat grijs geschilderd (Humbrol 106). De binnenkant blijft gewoon wit.



Derde stap: het schilderen van de reeds gemaakte onderdelen.

Alvorens de raamchassis' in het koetswerk te kleven, is het tenstelligste aangewezen deze reeds bruin te schilderen! Zo bekomt men een mooie scheidingslijn tussen de verschillende kleuren. Hiervoor gebruikte ik Humbrol 9 in drie lagen. Vergeet niet ook de binnenkant van de raamkozijnen te schilderen.



De rijtuigkast schilderde ik in vijf lagen Humbrol 3. Tussen elke laag goed laten drogen (24 uur) en een beetje afschuren, zeker als er met penseel gewerkt wordt! Als de verf goed droog is, kan men beginnen met het schilderen van de sierlijnen.

Sierlijnen aanbrengen is niet makkelijk en vraagt heel wat ervaring. Eventueel kan u de sierlijnen laten voor wat ze zijn. Wenst u ze toch aan te brengen, werk dan als volgt. Maak gebruik van een "Bob Moore's lining pen". Bij mijn weten is deze alleen te verkrijgen bij Jocardis of bij de fabrikant zelf, Moore Engineering, New Park Works, The Old Forge, Stapleford, Melton Mowbray, Leicestershire-LE14 2SE, UK. Het is in feite een zeer dun buisje met er bovenop een reservoir voor een paar druppels verf. Een druppel gewone Humbrolverf volstaat om meerdere decimeter lijntjes te schilderen. Normaal

moet de verf niet worden verdund, maar soms is het nodig een druppeltje white spirit toe te voegen. Best kan men eerst wat oefenen op een stukje plastic. Het pennetje wordt lichtjes schuin gehouden en langs een lineaal over het model gegleden. Als de verf niet vlot loopt, dan kan men met het bijgevoegde draadje het buisje open maken. Het instrument is niet goedkoop (ongeveer 50 euro), maar z'n geld meer dan waard. Voor de sierlijnen op dit model gebruikte ik gewoon geel. Doordat het verflaagje zeer dun is en de ondergrond groen, komt de gele kleur als goudachtig tevoorschijn. Het NMVB-logo is van Jocardis en de cijfers van Decadry 2 mm hoogte. Na het schilderen kan men de raamkozijnen in de rijtuigkast kleven met wat houtlijm. Als vensterglas gebruikte ik doorzichtige Plasticard, ingekleefd met Humbrol Clearfix.

Paul Penders



Sint-Petersburg Tram Collection



Wie aan Rusland denkt, ziet meteen een spartaanse Lada voor ogen verschijnen, althans wanneer hij aan voertuigen denkt. Met trams is het niet veel beter gesteld: verroeste en grotendeels afgeleefde rijtuigen zijn helaas kenmerkend voor dit land. En trammamodelbouw? In een land, waar het economisch helemaal niet voor de wind gaat en waar een tram weinig attractief is, verwacht men helemaal geen schaalmodellen, laat staan van goede kwaliteit. Maar het tegendeel zal hierna bewezen worden.

Een idee wordt geboren

1994: 3 jaar ervoor was de U.S.S.R. uiteen gevallen en was Rusland herboren. De vrije markteconomie begint voelbaar te worden. Westere tramliefhebbers starten met de verkenning van het tot dan toe bijna ontoegankelijk land. Maar ook in Rusland, en meer bepaald in St.-Petersburg, zijn er tramliefhebbers. Eén daarvan, Leonid Khoykhin, herinnerde zich het model LM-49, welke hij in zijn jeugd jaren dagelijks zag en gebruikte. Het trammuseum bezit nog een rijvaardig exemplaar... maar hij wou meer. Een dergelijke tram nabouwen in modelbouw leek een leuk idee. De schaal was snel gekozen: de tram zou in een vitrine moeten "opvallen", terwijl het eveneens mogelijk zou moeten zijn om het model met bestaande technologie te motoriseren: derhalve werd er voor schaal 0 (1/43) gekozen. Modelbouw is overigens geen onbekende hobby in Rusland: alleen gaat het grotendeels om militaire aangelegenheden. En hijzelf had reeds ervaring opgedaan met zelfgebouwde... racewagens. In 1996 was "zijn" LM-49 gereed. (Tram)vrienden waren laaiend enthousiast en de mond aan mond reclame deed de rest. Enerzijds had hijzelf

de smaak te pakken, maar anderzijds vroegen sommigen van hen of het niet mogelijk was om ook voor hen een dergelijk model te bouwen.

Prachtige modellen in schaal 0: boven een Amsterdamse driesser, hieronder de unieke Hamburgse PCC-wagen 3060, die die meer dan 35 jaar als motorwagen 7000 in Brussel reed en nu terug als 3060 in het Deense trammuseum Skjoldenaesholm vertoeft.

Kleine schaal op grote schaal of grote schaal op kleine schaal?

Een droom die iedereen bezit, is van zijn hobby een beroep maken. Helaas is dit voor weinig mensen weggelegd. Met de vraag naar zijn trammodellen, kon deze droom toch gedeeltelijk waar gemaakt worden. Gedeeltelijk, want men moet met beide voeten op de grond blijven staan: trammamodelbouw is en blijft een hobby... waarvan slechts een handvol mensen hun fulltime bezigheid hebben gemaakt. Vanaf 1996 werden de trammodellen op bestelling één na één geleverd aan zijn klanten. In het begin waren enkel lokale modellen verkrijgbaar, maar heel snel werden andere typische Oost-Europese modellen geproduceerd: Gotha-trams en Tatra's bleken op schaal even populair te zijn als in de realiteit, althans bij tramliefhebbers...

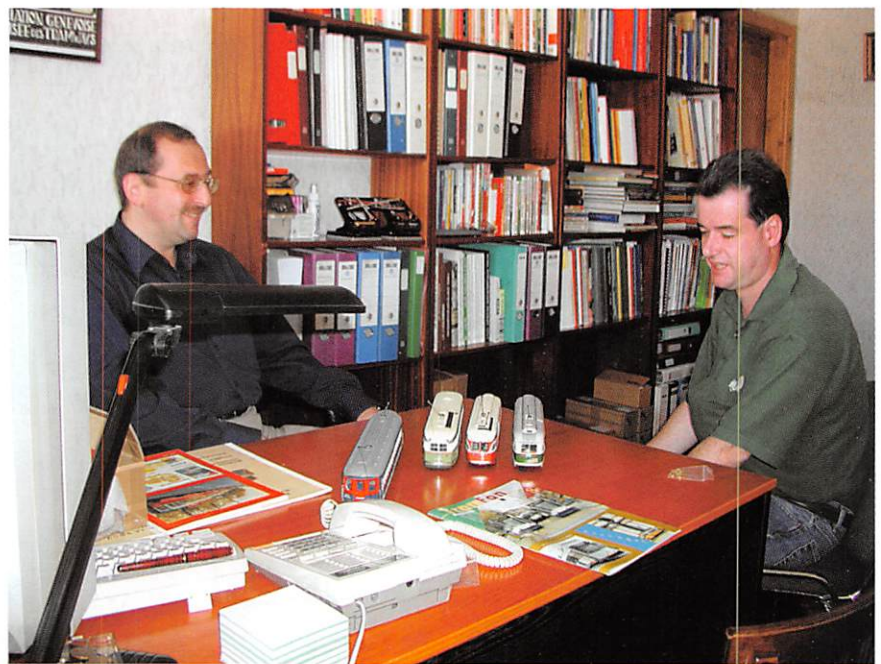


Ontwerp en bouw

Het bedrijf kende een bijzonder snelle evolutie. Alle trams werden - en worden nog steeds - volledig handgemaakt. Waar er in het begin slechts één modelmaker ter beschikking was, zijn het er nu 20. Ook het aantal schilders - niets gebeurt machinaal - steeg met dezelfde verhouding. Het probleem is de juiste mensen te vinden, want aan één zaak zal Leonid nooit toegeven: kwaliteit. Alle trams worden volledig manueel gebouwd, geschilderd, afgewerkt en minutieus nagezien vooraleer deze naar de klant verzonden worden. En hier wringt het schoentje juist: zelfs in een grootstad als St.-Petersburg zijn uitstekende modelbouwers niet dik gezaaid. En hiervoor staat het reeds vermeld: met minder dan uitstekend wordt geen vrede genomen...

De snelle opkomst van het internet heeft verstreckende gevolgen gehad: het bedrijf kreeg vragen en bestellingen van over heel de wereld! De vragen beperkten zich niet enkel tot het personaliseren van bestaande modellen, maar ook tot het ontwerpen van nieuwe modellen. En hiermee ontstond een sneeuwbaaleffect, want nieuwe modellen brengen nieuwe klanten aan, die soms ook hun eigen wensen hebben...

Alleszins is gemeenschappelijk voor alle modellen dat het ontwerpen ervan ongeveer 1 jaar in beslag neemt. Wie bv. denkt dat alle P.C.C.'s in Amerika gelijk waren, heeft het totaal mis. Het basisprincipe was wel overal ongeveer gelijk, maar de breedte, lengte, uitvoering, ramen enz. is bijna overal verschillend. Voor de eerste ontwerpen moest men vrede nemen met foto's en literatuur: dankzij het internet, digitale fotografie en niet te vergeten vele tramvrienden over de hele wereld, beschikt men nu over alle details om een tram volledig waarheidsgetrouw in schaal te bouwen. De lat wordt steeds hoger gelegd: het interieur krijgt extra aandacht: de bestuurderspost wordt steeds meer verfijnd, maar ook de handgrepen, de vloer, de stoelen enz. worden tot in de kleinste details nagebouwd. In de recentste verwezenlijkingen werden zelfs



"Onze reporter ter plaatse"! De heer Leonid Khoikhin ontvangt onze medewerker Alex Krakowsky in zijn "Sint-Petersburg Tram Collection"-kantoor.

decals in het voertuig aangebracht!

Het moeilijkste element is en blijft het dak, omdat hiervan relatief weinig goede opnames van bestaan... en gemaakt kunnen worden. Van elke tram die nu ontworpen wordt, wordt een volledige documentatiemap samengesteld: (originele) plannen, boeken, analoge maar vooral digitale foto's... Mysteries en geheimen zijn uit den boze en moeten allen opgeklaard worden... De snelle evolutie van de computer maakt het bovendien mogelijk om op een eenvoudige maar vooral gedetailleerde wijze decals te maken, zodat de eventuele reclame, lijnfilms en vooral het embleem er volledig waarheidsgetrouw uitziet.

Producten voor België...

In H0 (schaal 1/87) zijn of waren reeds verschillende Belgische schaalmodellen verkrijgbaar: sommigen kant en klaar, anderen zelf te bouwen. Vooral messingmodellen in bouwpakket vormen een groot probleem: het is niet voor iedereen weggelegd om uit een zakje onderdelen een tram te bouwen, waarbij het soldeerwerk,

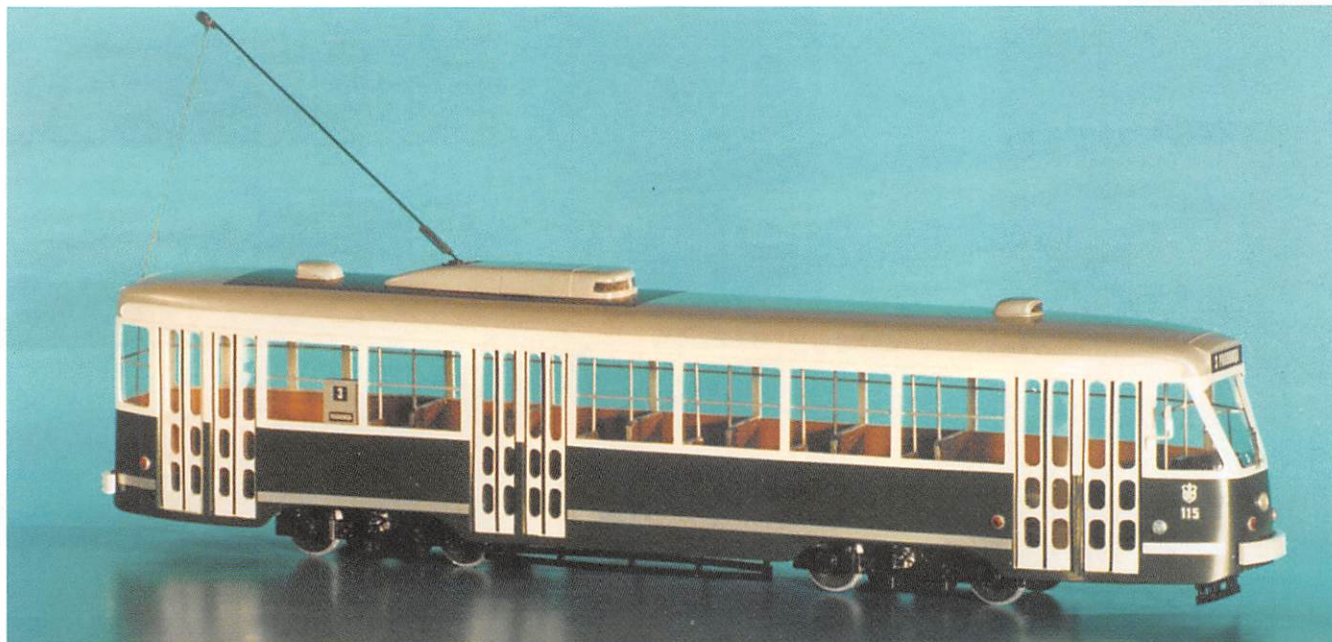
schilderen enz. zeker niet onderschat mag worden. Het was dan ook een meer dan aangename verrassing dat het bericht kwam dat er in Rusland een Antwerpse P.C.C. op schaal 0 (1/43) verkrijgbaar was, die bovendien volledig afgewerkt is. Na de crème uitvoering, verscheen de huidige kleurstelling van De Lijn, terwijl recent deze tram ook in de rode livrei verkrijgbaar is. Zowel het interieur als de buitenzijde zijn prachtig gedetailleerd: het is werkelijk een lust voor het oog.

Na de Antwerpse P.C.C., werd ook de Brusselse vierassige P.C.C. op de markt gebracht: zowel de oerversie met trolley'stang als de recentste kleurenstelling en panto zijn verkrijgbaar. Maar ook de minder bekende varianten zijn verkrijgbaar: identieke trams hebben gereden in Hamburg, Kopenhagen en Belgrado, waarbij de trams uit deze laatste stad verkrijgbaar zijn in 2 verschillende livreien!

Wie dacht dat het verhaal hiermee afgelopen is, zit volledig mis: het enthousiasme - niet alleen in België, maar ook in Groot-Brittannië bv. - is dermate groot voor de Belgische

"Sint-Petersburg Tram Collection"-model van Rotterdamse ZGT.





PCC's van het Brusselse type reden tussen 1952 en 1985 ook in de Servische hoofdstad Belgrado. Ook dit stukje minder bekende tramgeschiedenis kan thuis in uw vitrinekast herleven!

modellen, dat er in 2003 een fonkelnieuw model zal uitgebracht worden. Bij velen zal dit een zeer aangename verrassing zijn: het gaat om trams van de voormalige N.M.V.B. van het type N en S en al haar varianten. Om dit te verwezenlijken, werden alle nog bestaande trams van deze types tot in de kleinste details gefotografeerd. Tegenwoordig met gedetailleerde plannen en vele publicaties, kan het niet meer mis gaan. Alleen het aantal onderdelen dat deze tram zal vormen, spreekt boekdelen: een Antwerpse P.C.C. bestaat uit 60 delen, terwijl het type N / S uit ruim 200 onderdelen zal bestaan! Alle varianten, van de Kust tot Luik en van Henegouwen tot Antwerpen zullen verkrijgbaar zijn. Hetzelfde geldt natuurlijk ook voor de verschillende wijze van stroomafname. Want dit is één van de troeven van St.-Petersburg Tram Collection: het personaliseren van de modellen naar de wens van de klant. Het project is in een ver stadium van afwerking en zal tegen de zomer van 2003 verkrijgbaar zijn. Ook de allerlaatste versie, type SJ, zal op verzoek leverbaar zijn, zij het slechts ongeveer een jaar later.

... en Nederland

Ook de Nederlandse markt werd niet vergeten: 2 totaal verschillende modellen zijn verkrijgbaar. De Rotterdamse (en andere) tramliefhebbers hebben een bijna waarheidsgetrouwe kopie van een tram van de laatste generatie (reeks 700) ter beschikking. Het woord "bijna" heeft betrekking op het feit dat het schaalmodel er veel netter uitziet dan het grote voorbeeld...

Een meer historisch model (hoewel de Rotterdamse tram ondertussen ook al 20 jaar bestaat!), is de Amsterdamse 3-asser: net zoals de Belgische modellen, gaat het hier om een bijzonder fraai exemplaar waar men met plezier naar kan blijven kijken.

Kopen in Rusland?

Initieel waren deze trams slechts via het internet verkrijgbaar: dit heeft natuurlijk zijn beperkingen, want niet iedereen bezit een internetaansluiting en bovendien moet men in het bezit zijn van een kredietkaart... en het systeem vertrouwen. Bovendien gaat het hier om goederen die in principe gededouaneerd dienen te worden en waarop invoerrechten dienen betaald te worden: ook

deze formaliteiten zijn niet voor iedereen weggelegd. Voor de liefhebbers is er dan ook het goede nieuws dat Ferivan Trammodelbouw de invoer en verdeling van deze schaalmodellen voor zich neemt. Bovendien kan men daar steeds vrijblijvend een model bekijken vooraleer een beslissing te nemen om te bestellen. Want deze trams zijn, zoals hiervoor reeds vermeld, slechts op bestelling verkrijgbaar. Naargelang de specifieke wensen, ligt de levertermijn tussen enkele weken en enkele maanden. Alleszins zijn deze schaalmodellen een verrijking voor de tramhobbyisten!

Alex Krakowsky

Voor de opmaak van dit artikel ben ik dhr. Leonid Khojkhin bijzonder dankbaar, alsmede voor de warme ontvangst in zijn kantoor.

De verkrijgbare artikelen zijn raadpleegbaar op de website van «Sint-Petersburg Tram Collection»: <http://www.sptc.spb.ru/>

Hannoverse Stadbahnwagens in Den Haag

Het model dat werd afgebeeld in onze vorige editie (blz. 52) werd gemaakt door de Duitse modelbouwer Mönch en is niet verkrijgbaar in de handel.

De modelbouwzaak Schoenmakers in Voorschoten heeft echter een ander model in voorraad, waarvan u de foto aantreft in zijn advertentie op de volgende bladzijde!





Verdeler van :
Beka, Deak Modell,
Navemo,
Herrmann & Partner,
PMT, Wiener Linien,
Hödl-Linie 8,
Sint-Petersburg Coll.

FERIVAN

TRAMMODELBOUW



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

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

Motorisering en toebehoren.
Nieuwe eigen producties in
voorbereiding !



Correctie bij TFM-9

Deze foto, geplaatst op
bladzijde 1 werd gemaakt
door Kees Pronk en niet
door René Weterings, zoals
verkeerdelijk werd vermeld.



Correctie bij TFM-9

Deze foto, geplaatst op
bladzijde 52 werd gemaakt
door René Weterings. Het is
een model dat werd ge-
bouwd door Wolfgang
Mönch uit Duitsland.
De modellen van de
Hannoverse Stadtbahn in
Haagse kleuren die door
dhr. Schoenmakers in zijn
winkel te koop worden
aangeboden, zijn van een
andere makelij.
(zie de advertentie op deze
pagina).



Nieuw !

Haagse Hannover-Stadtbahn

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

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

Molenlaan 89
2251 CD Voorschoten

Telefoon & fax :
071-561 47 06



Technisch Speelgoed



LINE-BREAKER



LAITON

MESSING



CHARLEROI
STADSTRAM
Beperkte reeks
Schaal HOm
Kwaliteitsmotor

Telefoon 02-425.23.41
Jubelfeestlaan 79 bus 19
1080 Brussel
e-mail : p_tramway@hotmail.com

OOSTENDE
STADSTRAM
nog leverbaar

Leuvense / Mechelse stadstram:
in voorbereiding



INVITATIE voor een kennismaking met RAIL MultiMedia

VIDEO'S & DVD'S

Bezoek onze stand tijdens de Modelspoor Expo 2002 in Wetteren in het weekend van 12 en 13 oktober, 9-10 en 11 november in de zaal Omnisport in Jemeppe-sure-Sambre ! RAIL ART MultiMedia biedt u een ruim assortiment video's, DVD's en literatuur, die u kunt bezichtigen tijdens bovenvermelde manifestaties, op onze website www.rail-art.com

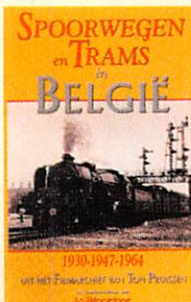
en in onze Showroom, Prinses Marielaan 25 te Baarn (NL), iedere zaterdag geopend van 10-17h - een routebeschrijving sturen wij u op aanvraag toe ! In België zijn onze video's verkrijgbaar bij de Metamedia-Treinboektek, bij de firma Jocadis in Edingen en de B.V.S.-shop in Baesrode.

NIEUWE UITGAVEN HERFST 2002

Bestelnr. 10 0065: DE BELGISCHE SPOORWEGEN 1930/1947/1965

Prijs € 30,-
Speelduur 45 min., historische filmopnames in zwart-wit met geluid, verkrijgbaar met Nederlands of Franstalig commentaar, geproduceerd door Ton Pruissens. De film bestaat uit de volgende delen:

1. Antwerpen-Centraal 1930: zeer fraaie opnames van de Engelsman H.J. Stretton-Ward, die ons de stoomlocreeksen 66, 9, 18, 41, 11, 12, 40, 69 en 60 tonen. Belgische Spoorwegen in 1947, gefilmd door A.G. Nijmeijer;
2. Reis per elektrische trein op de lijn Antwerpen - Brussel, reeksen Pr. G8.1 (Armistice-loc), 12 te Schaerbeek op de draaischijf.
3. Station Brussel Lodewijkswartier met reeksen 29 & 10, daarna elektrisch naar Tervuren.
4. Van Brussel-Noord naar Luik-Guillemins met de reeksen 12, 10, 81, 1 31, 29, 99 en 57.
5. Depot Luik Fragnee, met een reeks 9 op de draaischijf.
6. De stations van Luik Palais en Longdoz, reeksen 26 (DR 52) en NS 6300.
7. Buurtspoorwegen met stoomtractie 1965 in Antwerpen-Eyskelder, Hansur-Lesse en stenenvervoer per stoomtram op de lijn Poulseur - Sprimont in 1964
8. Ter afsluiting laatste stoomimpresies bij de NMBS in 1964 & '65, met de reeksen 29, 81 en DB 50, opgenomen in Luik, St. Ghislain, Herbetal en Moresnet. Dit unieke historische filmdocument mag in geen enkele collectie ontbreken !



Van Den Burg Beeldproducties:

10 8890 DVD: RONDJE ARDENNEN

45 min. € 25,- ook leverbaar op VHS: Bestelnr. 10 0088 € 20,- Kris kras per spoor door de Belgische Ardennen met o.a. stoomtractie van Luxemburg naar Gouvy en elektrisch verder naar Luik. Met pruttelende dieselmotorwagens van Virton over Bertrix naar Libramont. Met diesel en

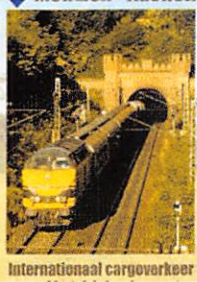


elektrische tractie langs de Maas en de Ourthe, ter afsluiting een bezoek aan de museumstoomlijnen rond Mariembourg (CF3V)

59 006
NMBS LIJN 24 MONTZEN - AKEN

70 min. € 25,-
Productie: Peter van Gestel
Het internationale goederenverkeer per spoor tussen België en Duitsland verloopt volledig via lijn 24 (Tongeren - Aken West). Via talrijke viaducten en tunnels doorkruist de spoorlijn een zeer heuvelachtig gebied. Naast de Vlaamse havens staat de Waalse industrie garant voor een intens cargoverkeer. Deze film verkent het nog niet geëlektrificeerde grensbaanvak tussen Montzen en Aken, waar Belgische dieselloks reeksen 55 en 51 alsmede de Duitse series 215, 212 en 241 worden ingezet. Het 1107 meter lange en 67 meter hoge viaduct van Moresnet over het Geuldal is de belangrijkste attractie voor liefhebbers, alsmede de Botselaar-tunnel onder het Drielandenpunt met een lengte van 871 meter. Zonder commentaar en muziek.

24 Montzen - Aachen



BELGISCHE SPOORWEGEN 2001 (1) HET NOORDEN

Bestelnummer 10 0067 65 min., € 30,-
Uit de Engelse video-reeks 'Ticket to Ride', waarvan wij u reeds eerder verslag deden m.b.t. het goederenvervoer in België, is thans een tweedelige serie verschenen over de Belgische spoorwegen in het algemeen naar de huidige stand van zaken. Het eerste deel betreft het noordelijk gedeelte van België en wel in de breedste zin des woords. Naast imponerende havenbeelden van Antwerpen ziet u ook impressies van de stadstrams in Antwerpen, Gent, natuurlijk ook met nieuw materieel en een verslag van de kustlijn. Het landschappelijke element in de film is niet vergeten. Voorts maakt u nog een uitstapje naar de fabrieken van GM/Opel en Bombardier.



BELGISCHE SPOORWEGEN 2001 (2) Het zuiden & Luxemburg

10 0068 65 min., € 30,-
Beginnende in Luxemburg bekijkt u het kleine maar zo fijne spoorwegbedrijf in al haar hoedanigheden. Nee, de 'bolle neuzen' en oude De Dietrich - stellen zijn reeds lang weg. Nu ziet u dieselstelletjes type 628 als CFL-trein. Ook hier weer aandacht voor de prachtige rijkdom aan natuur die dit groothertogdom rijk is. Het zuiden van België toont ons o.a. Charleroi en omgeving. Noemen wij nog even Dinant, vroeger alles diesel tegen een decor van natuur-schoon en dat laatste bleef gelukkig. De film sluit af met beelden van het grote spoorfeest in 2001 waarbij nog even van stoom te genieten valt. Niet klagen dat het een Duitse 52er is die groen geschilderd werd.... stoom blijft stoom en zo is dat ! ----- Conclusie: Twee goed gedocumenteerde, bijna wetenschappelijke films over het huidige Belgische spoorwegverkeer waarbij de locatiekaartjes e.e.a. verduidelijken. NB: Van deze Engelstalige video's is voor Nederland en Vlaanderen de Nederlandse tekst bijgevoegd, terug te vinden m.b.v. een nummer links boven in beeld !

BELGISCHE SPOORWEGEN 2001 (3) NAAR DUITSLAND

10 0073: 60 min. € 30,- uit de serie "Ticket to Ride" We vervolgen onze reis richting Duitsland vault het station van Leuven, waar we de Hogesnelheidslijn in aanbouw bekijken, en het treinverkeer in en rond deze stad. Vervolgens bezoeken we de Ford- en IKEA-aansluiting in Genk, waarna we via Luik, Verviers en Vise naar Aken afreizen. N.B. De videobanden uit de serie "Ticket to Ride" zijn tegen een meerprijs van € 5,- ook op DVD-R te bestellen !

59 008 TOERISTENTREINEN MET DIESELTRACTIE 2001

60 min. € 30,- Productie: Lucien Claeys
Tot vorig jaar zette de NMBS nog getrokken treinen met dieselloks van de reeksen 51 met M2 rijtuigen in voor de toeristentreinen van Neerpelt en Maubeuge naar Blankenberge, en de reeksen 52 en 53 eveneens met M2-

trek/duw combinaties voor de "kayak-treinen" van Dinant naar Houyet. U ziet een interessant videoverslag van deze laatste inzetten van deze diesellokreken voor persontreinen. Zonder commentaar. Unieke opnames die in de collectie van geen enkele NMBS-liefhebber mogen ontbreken !



BESTELBON:

Naam en voorletters:

Straat + Huisnr.

Postcode/woonplaats:

Telefoonnummer:

E-MAIL: @

Ik bestel de volgende video's met bestelnr(s):

BETALINGSWIJZE:

Verzendkosten: € 5,-
bij een vooruitbetaalde bestelling t.w.v. € 100,- of meer betalen wij uw portokosten ! Onder rembours: € 10,-

- Vooruit op onze Bankrekening: Dexia 068-2346808-17
 Onder rembours.
 Per VISA / MASTERCARD/AMEX nummer:

NR

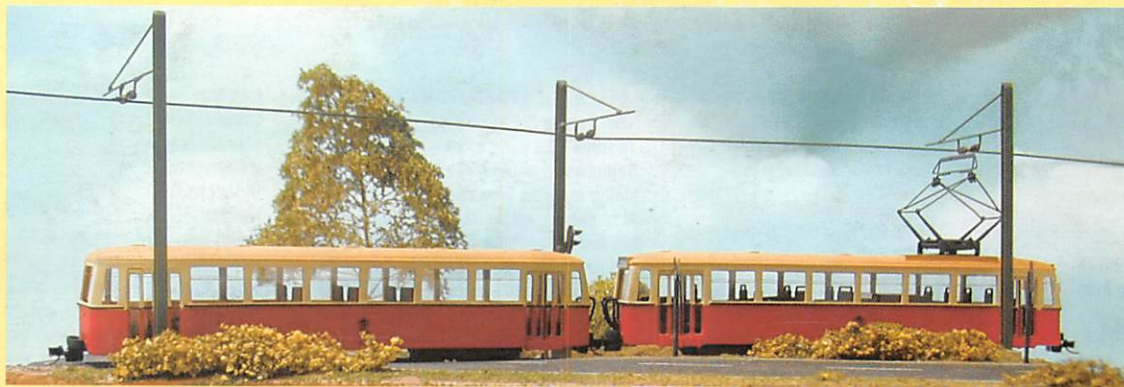
Geldig tot: /

Handtekening:

RAIL ART
MultiMedia
Oderint, dum metuant!

RAIL ART MultiMedia
Postbus 52 B-1700 Dilbeek
Tel. 0031355432760
Fax 0031355432759
Internet Website: www.rail-art.com
E-mail: railart@zonnet.nl
Bankrekening: Dexia 068-2346808-17

S.v.p. in gefrankeerde enveloppe zenden naar:
RAIL ART, Postbus 52, B-1700 Dilbeek.



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

