


26.06.2002

# TramFan

## Magazine

een uitgave van 

# 8

Tweemaandelijks  
Jaargang 2  
2002  
Nr. 8

€ 7,95



### Amsterdamse Combino in dienst

### De Kusttram versie 2002



P  
o  
r  
t  
u  
g  
a  
l



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

**Eindredactie en lay-out:**  
Carlos Van den Ostende

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

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

© by Ostendis, 2002

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**

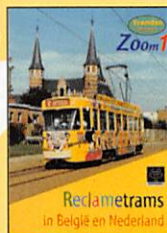
**voor slechts**

**6,50 €**

**stuk (inclusief verzendingskosten)**

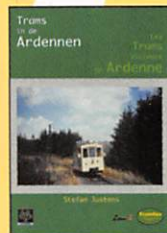
## Onze reeks **Zoom**

De extra-edities  
van  
"Tramfan Magazine"



### Reclame-trams 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.



### 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

**Nieuw !**

**Zoom Nummer 3**  
Nu verkrijgbaar

De Antwerpse Tram-r-evolutie  
Een overzicht van de laatste 20  
jaar bij de Antwerpse tram, met  
aandacht voor 100 jaar elektri-  
sche tram en 40 jaar premetro-  
geschiedenis.  
100 blz. A4-formaat, 85 % kleur.

**19,70 €** stuk

(+ 3,25 € verzendingskosten)

**Bestellen :**  
door overschrijving  
op de bovenvermelde  
bankrekening of postgiro  
van Ostendis,  
met de vermelding  
"Zoom 1" of "Zoom 2".



4

Actueel Nederland

10

Geschiedenis :  
*"Ma traversée de Gand"*

14

Actueel België

16

**OPINIE** : *Belgische museumtrams*

27

Nostalgie

30

Geschiedenis :  
*De Schindlers van de Rotterdamse  
Elektrische Tram*



36

**DOSSIER** :  
*Portugal, 21e eeuw: 100 jaar terug in de tijd  
Sintra, Lissabon en Porto*



44

Het Belgische Buurtramnet... van A tot Z  
*Aflevering 8 : Braine-l'Alleud -- Braine-le-Comte*

48

Modelbouw :  
*Uit de prehistorie van trammodellen  
Deel 4 - Van KSW'er tot ROCO gelede (slot)*

51

Modelbouw :  
*Een trambaan in schaal 0 (1/45)*

55

Snuisterijen

## Cover

### Boven.

Tijdens een rit voor genodigden "omarmen" de 2002 en 2003 luchtwagen 767. Plantage Parklaan, 20 april 2002. (foto Karel Hoorn)

### Linksbeneden.

De kop van de gemoderniseerde en verlengde BN-tram 6009. (foto Bombardier Transportation, verz. PRO-TRAM)

### Rechtsbeneden.

Lissabon-tweeasser op de Praça de Commerco. (foto Arthur Staal)



22 april 2002: deze datum komt vast in de analen van het GVB. Vanaf die dag immers verschenen de nieuwe Combinotrams dagelijks in de normale dienst op lijn 13. Ondanks een aantal technische problemen, voornamelijk bij de software van deze eerste wagens van de tweede generatie Combino's, mindert het aantal oude wagens op deze lijn nu zienderogen. Geuzenveld, 24 april 2002. (foto Kees Pronk)

De allereerste Combino in de gewone reizigersdienst op lijn 13. De nieuwe directeur van het GVB kwam zelf op maandag 22 april rond 10 uur met de 2006 naar het Geuzenveld om daar officieel de sleutels van deze Combino te overhandigen aan de bestuurder van dienstwagen 2. Even later kwamen die dag ook nog de 2004, 2005 en 2007 in dienst. (foto Martijn Roos)



Combino 2005 aan de Nieuwezijds Voorburgwal, op 24 april 2002. De avond voordien was de avonddienst op lijn 13 voor het eerst volledig verzekerd met Combino's; hiertoe reden er 5 wagens. De eerste dagen waren de nieuwe trams versierd met GVB-vlaggetjes! (foto Kees Verhulst)



## Kronieken



### Remise Tollensstraat erkend als Rijksmonument

De oude werkplaats Tollensstraat van het GVB, gelegen aan het Bellamyplein, werd erkend als Rijksmonument. Helaas gaat het alleen over de buitenkant van het gebouw. De binnenzijde, waar een aantal museumtrams zijn ondergebracht, valt buiten deze erkenning. De uiteindelijke bestemming voor het gebouw blijft dus onzeker.

### GVB wordt geen NV

Op 15 mei vond in Amsterdam een referendum plaats over een mogelijke verzelfstandiging van het GVB. Doordat dit samenviel met de Tweede Kamerverkiezingen werd met gemak de opkomsthempel gehaald. Het stadsbestuur van Amsterdam was voor een verzelfstandiging, maar moest het onderspit delven: 66 % van de 348.052 stemmers waren er tegen. Hiermee blijft het Gemeente Vervoerbedrijf een publiek bedrijf!



Tijdens de tweede en de derde week van april kwam op proef af en toe een Combino in dienst op een aantal lijnen. Zo werden in lijndienst opgemerkt: de 2007, op 12 april, de 2008 op 13 april, de 2004 op lijn 17 op 16 april, de 2009 op 17 april en de 2010 op 19 april. Op 9 april reed de 2004 op lijn 12, waar deze wagen werd gefotografeerd aan het Station Sloterdijk. (foto Martijn Roos)

De levering van de Combino's vordert gestaag; op 22 mei arriveerde de 2016 op het terrein van de hoofdwerkplaats te Diemen. (foto Martijn Roos)



Op 20 april had het GVB een mooi geschenk voor de liefhebbers en belangstellenden: ze kregen een rit aangeboden met twee Combino's. We zien de 2002 en 2003 hier (niet gekoppeld, maar het effect is wel leuk) op de Molenwerf te Sloterdijk. (foto Karel Hoorn)





De traditionele omleiding op Koninginnedag deden ook de Combino's van lijn 13 op andere plaatsen terechtkomen, zoals hier in de Marnixstraat. (foto Karel Hoorn)



Ook lijn 2 diende om te rijden. Veel meer dan rechtdoor rijden was op deze plek toen niet mogelijk... Dan maar naar het Frederik Hendrik-plantsoen, in plaats van het Surinameplein! (foto Karel Hoorn)



### ***Ongeplukte afloop voor de 637***

De Combino's komen, anderen moeten gaan! Wie dacht dat er alleen maar lucht-wagens naar de sloper verdwijnen, kan hier even zijn informatie updaten. In de avond van 22 mei stond de 637 nog mooi te zoemen op het terrein van de HWT te Diemen. Tot zijn ontsteltenis ontwaarde onze fotograaf diezelfde 637 de volgende dag op het slopersterrein in het westelijk havengebied. En nog groter was zijn verbazing toen twee dagen later enkel nog wat brokstukken van deze fiere wagen overbleven... (foto's Martijn Roos)



# Rotterdam

In februari gingen de Weense trams reeds een week buiten dienst, na een aanrijding die vermoedelijk te wijten was aan een remprobleem. Op 24 april weigerde het personeel opnieuw met deze trams te rijden en sindsdien staan ze terug stil. Men voerde een onderzoek naar het probleem, waarbij ook technici uit Wenen overkwamen, maar een oorzaak kon niet gevonden worden. De mensen uit Wenen verklaarden dat er ginds geen problemen met deze trams zijn.

De 653 is hier nog te zien in betere tijden, met een foto genomen vanaf het metrostation "Maashaven".

(foto Kees Pronk)



De Weense trams werden overgebracht naar de rechter Maasoever, terwijl een aantal ZGT de andere kant opgingen. Een aantal Weense wagens werden afgesteld op het terrein van de remise aan de Kleiweg.

17 mei 2002.

(foto Kees Pronk)

Op de Broersvest te Schiedam werden de nieuwe sporen aangesloten tijdens het weekend van 13 en 14 april.

Op 4 mei rijdt Tingelingelingtram 1605 over de nieuwe baan. Mis je de tram, dan wordt je daar vrolijk op attent gemaakt...

(foto Kees Pronk)



## Kronieken

### Tweemansbediening op lijn 7

Rotterdam heeft terug conducteurs op de tram. Het gaat om een proef van één jaar op lijn 7. In tegenstelling tot vroeger en tot Amsterdam, heeft de "moderne" conducteur geen vaste zitplaats, maar verplaatst hij zich door de tram, waarbij hij de vervoerbewijzen van de reizigers controleert. Wie geen kaartje heeft kan er eentje kopen tegen een iets duurdere prijs dan in de voorverkoop. Bijkomend voordeel is het veiligheidsgevoel dat de reizigers krijgen door de aanwezigheid van de conducteur.



Tot verrassing van velen verscheen op 5 juni GTL8-II 3144 in het kleurschema van de GTL8-I. De officiële bedoeling hiervan is nog niet bekend, maar er zou een verband zijn met de in aantocht zijnde trams uit Hannover.. We houden u op de hoogte !  
(foto René Weterings)

De Haagse GTL-trams beschikken over twee pantografen. De achterste wordt maar zelden gebruikt en dient alleen wanneer over lange afstand achteruit moet gereden worden, of wanneer de voorste het simpelweg laat afweten ! Station Hollands Spoor, 22 mei 2002.  
(foto Kees Verhulst)

#### Rechtsonder.

Op 1 juni was het weer Vlaggetjesdag in Den Haag. Er reden diverse oude trams op lijn 11. Drie PCC-cars (1165, 1210 en 1304) en twee oudjes (215 en 810). We zien de 810 op de Parallelweg.  
(foto Kees Verhulst)



## Kronieken



### **Nog meer Hannoverse trams naar Nederland**

Met de nieuwe tramlijnen die de HTM recent in dienst stelde, werd de aanschaf van bijkomende trams prangend. Blijkbaar was men bij de HTM tevreden over de ervaring met de Hannoverse wagens die momenteel dienst doen op het lijntje in Houten, want er werden zeven identieke trams aangeschaft met een optie op nog eens drie. De eerste wagen wordt in juni verwacht. Het is de bedoeling deze rytuigen in te zetten op lijn 11.

### **Inzet Haagse PCC's te Amsterdam**

Voor speciale ritten doen de 6 hiervoor beschikbare Haagse PCC's in Amsterdam opnieuw regelmatig dienst. Er werden drie vaste koppelstellen gevormd, 1180+1193, 1308+2104 en 1321+1187, allen gestald in de remise Tollensstraat.







Donderdag 4 april was een lastige dag voor de HTM. Van de reeks ontsporingen die het Haagse tramnet de laatste tijd lijkt te teisteren, was die dag toch de ergste. Niet alleen diende een beroep te worden gedaan op de brandweer om de ontspoorde 3123 van lijn 16 terug in het gareel te krijgen, ook de gevolgen voor de rest van het tramnet waren immens, vermits de plaats van het incident (de tram-tunnel aan het Hollands Spoor) voor het ogenblik één van de belangrijkste knooppunten vormt. Het traject onder het viaduct van de Rijswijkseweg is immers momenteel onderbroken. (foto René Weterings)

De lijnen 1, 8, 9, 10, 11, 12, 15, 16 en 17 geraakten behoorlijk in de knoop!

Lijn 12, bijvoorbeeld, kon niet doorrijden tot het Centraal Station en maakte een rondje langs de Oranjelaan.

Motorwagen 3139 passeert de plaats van het onheil, op het moment dat de ontspoorde 3123 reeds is weggehaald. (foto Kees Pronk)



De lijnen 10 en 1, omgeleid via lijn 11, aan de Jacob Catsstraat. (foto Kees Pronk)

Tussen het Centraal Station en het Station Hollands Spoor pendelden twee trams van lijn 15. Aan Hollands Spoor keerden ze op de eindlus van lijn 11 via de Stationsweg. (foto Kees Pronk)



# “Ma traversée de Gand”



*Gent, 1922: trams van de lijnen 1 en 4 wachten aan beide zijden van de opgedraaide Vleeshuisbrug. Aan de Kraanlei, Korenlei en Graslei komen nog regelmatig schepen hun lading lossen. Een filmmaker plaatste zijn camera op zo'n schip en filmde al varende de doortocht door de oude Gentse haven; zijn film kreeg de titel “La traversée de Gand”.*

*Parijs, 1944: de bekende Franse acteur Jean Gabin speelt een grandioze rol in de film “La traversée de Paris”, als smokkelaar van vleeswaren in de bezette Franse hoofdstad.*

*Gent, 11 november 1944: iets meer dan twee maanden eerder werd deze stad bevrijd van de Duitse overheersing. Voor een tienjarige Brusselse jongen, onderweg naar Eeklo voor enkele dagen vakantie in de frisse boerenlucht, verloopt de reis echter moeizaam. Aangekomen in het Sint-Pietersstation zal hij Gent per tram moeten doorkruisen vooraleer zijn uiteindelijke bestemming te bereiken...*

Die tienjarige jongen is nu, sinds jaar en dag, voorzitter van de ouderdomsdeken der Belgische trammuseumverenigingen, de AMUTRA (Association pour le Musée du Tram - of VETRAMU, Vereniging voor het Trammuseum) die nog steeds mede instaat voor het beheer van het Buurtspoorwegmuseum te Schepdaal. De heer Rodolphe Dieudonné is een geboren en getogen “Brusseleir”, maar bewaart uit zijn kindertijd mooie herinneringen (en een uitstekende kennis van het Nederlands) aan verschillende langere of kortere vakantieperiodes die hij doorbracht op een boerderij enkele kilometers ten noorden van het Oostvlaamse stadje Eeklo (gelegen op 15 km van de Nederlandse grens). In mei 1940 was zijn oom als Belgisch soldaat enkele weken ondergebracht in een

krijgsgevangenkamp in de buurt van Eeklo; hij maakte er kennis met de gastvrijheid van de familie Huysman en keerde later, na zijn vrijlating, nog verscheidene keren naar hun boerderij terug. Er was een hechte vriendschap gegroeid en al gauw nodigde de familie Huysman de kleine Rodolphe met zijn zusje uit om samen met hun oom en tante af en toe enkele dagen op de boerderij door te brengen, zodat ze wat kracht konden opdoen door de gezonde boerenvoeding! Tussen 1943 en 1946 brachten Rodolphe en zijn zus zowat alle schoolvakanties op deze boerderij door. De reis daarheen en terug was voor Rodolphe een uiterst boeiende onderneming, want van kindsbeen af toonde hij een grote interesse voor alles wat op sporen reed, en in het bijzonder voor de Brusselse stads-

buurttrams. In de Rue Gallait te Schaarbeek werd de tram genomen naar het Zuidstation (een tram van de lijnen 52, 53, 56, 58 of 83). De treinreis naar Gent duurde een uur, vermits de stoomloc niet voldoende op druk kon komen door de slechte kwaliteit van de brandstof en aan het gezapige tempo van 50 km/u voorttuft. In Gent-Sint-Pieters stapte men op de trein naar Eeklo, die er ook al een uur over deed naar dit 20 km verder gelegen stadje! Daar aangekomen stond vaak reeds de dieseltram van de NMVB voor het station te wachten voor de rit richting Watervliet. Af en toe had deze crème geschilderde tram nog een groen stoomtramrijtuig en een groen stoomtrambagagerijtuig aan de haak. Met deze dieseltram (wellicht de AR 234, 235, 277 of

278) werd dan het laatste stukje van de reis afgelegd, dwars door Eeklo, tot aan de tramhalte "Bus", vlakbij de boerderij. Rodolphe lag dan ook vaak op de loer om het voorbijrijden van de trams vanop de boerderij of de omliggende velden te kunnen waarnemen. Benieuwd naar waar die tram nu eigenlijk reed, kon hij de oudste zoon van de boer overtuigen om na de zondagsmis vanuit Eeklo met de fiets de tramlijn te volgen. Halverwege werden ze door het dieseltrammetje vrolijk ingehaald; deze kon een redelijk hoge snelheid halen vermits het traject, gelegen op de zijberm van de weg, grotendeels rechtlijnig was. Op het dorpsplein van Watervliet dienden onze jeugdige tramavonturiers rechtsomkeer te maken om tijdig terug te zijn op de

boerderij voor het middagmaal; anders zou zoonlief 's namiddags wel eens mogen thuis blijven in plaats van met de meisjes in Eeklo te gaan dansen !

In de nadagen van de Bevrijding in september 1944 verliep het maatschappelijke leven vrij chaotisch. Op de school van Rodolphe werd maar 3 uur per dag les gegeven. Regelmatig vielen er ook Duitse V-1 bommen op Brussel. De tante van Rodolphe besloot dat nog een weekje "op den buiten" zeker geen kwaad kon. In de vroege ochtend van zaterdag 11 november 1944 was Rodolphe zich aan het klaarmaken voor de reis toen de motor van een V-1 raket boven zijn huis uitviel. Voor hem was er geen onmiddellijk gevaar

vermits de raket dan nog een eindje verder vloog. Deze viel neer en ontplofte anderhalve kilometer verderop, in de buurt van de Place Houwaert. Het tramverkeer op de lijnen 59, 60 en 61 diende hierdoor te worden omgeleid langs de Rogierlaan, waar Rodolphe en zijn tante op een tram 74 stonden te wachten; ze misten hierdoor bijna de trein naar Gent. Maar dit was nog maar het begin van de ellende. De trein die er normaal een uur over deed, stopte verschillende keren midden de velden om de ketel terug op druk te laten komen. De rit duurde nu anderhalfuur. Aangekomen in het Gentse Sint-Pietersstation was de trein naar Eeklo reeds lang uit het zicht verdwenen... Daar stonden ze dan, bekapt en bezakt. Iemand vertelde hen dat ze aan de andere kant van de stad een tram naar Zomergem konden nemen, zodat ze toch al wat dichterbij Eeklo konden geraken. Die tram naar Zomergem had normaal zijn eindpunt aan het Sint-Pietersstation, maar tijdens de Bevrijding waren veel Gentse bruggen "opgeblazen", zodat die tram noodgedwongen slechts tot aan de rand van de stad kon komen.

Rodolphe en zijn tante klommen dus aan boord van een Gentse drieassige stadstram van de lijn 4. Het was de eerste keer dat Rodolphe in Gent kwam en kennis kon maken met andere stadstrams dan de Brusselse of deze van NMVB. De tram zat reeds vol en dus bleven ze op het voorbalkon staan, tot groot genoegen van Rodolphe die zo de bestuurder kon gadeslaan. Hij kreeg onmiddellijk in de gaten dat er in Gent elektrisch geremd werd, in tegenstelling tot Brussel waar men steeds de luchtrem gebruikte. Ook de "disque", de schijf met het lijncijfer die vooraan op het tramrijtuig prijkte en de lijnbestemmingen boven de deuren, ontgingen Rodolphe niet.

#### Vorige bladzijde.

11 oktober 1969: een drieasser van de lijn 1 of 4 rijdt over de Vleeshuisbrug. Deze oude draaibrug werd vroeger meerdere keren per dag opengedraaid. (foto Roger Bastaens)

#### Hierboven.

De Korenmarkt, op 9 mei 1945. De oorlog was voorbij, Gent vierde feest. De trams rijden zichzelf in de mensenmassa vast; rechts een lijn 3, met ervoor een tram van de lijn 31 ! (verz. Jacques Van den Ostende)

#### Rechts.

NMVB-motorwagen 9982 op lijn Z, onderweg naar Zomergem langs het kanaal Gent-Brugge. 24 mei 1956. (foto Maurits van Witsen, verz. Rodolphe Dieudonné)





Wie vanuit Brussel Gent naderde, kreeg reeds in Melle de eerste driessers te zien. Deze enkelsporige buitenlijn verdween pas op 31 december 1973. Eindpunt Melle-College, 13 oktober 1973. (foto René Stevens)

Met lijn 4 kwamen ze op de Gentse Korenmarkt, in het hartje van de oude stad. Hier stapten ze uit om te vragen welke tram ze nu moesten nemen om bij deze voor Zomergem te geraken. Terwijl zijn tante bij de tramcontroleur om deze informatie vroeg, raakte de jonge Rodolphe onder de indruk van de mooie gebouwen: Gent had voor altijd een plaatsje in zijn hart veroverd. Met tram 1 werd de reis verdergezet en via het middeleeuwse Gravensteen kwamen ze bij de verwoeste

Verbindingsbrug (De Smetbrug). Langs een voorlopige houten voetgangersbrug bereikten ze de overkant van het kanaal, en warempel, daar stond een houten Standaardmotorwagen van de NMVB (met filmkast nog wel, want ook dat was in Brussel eerder uitzonderlijk) te wachten op de lijn naar Zomergem. Na een uur dook de wattman op uit een nabijgelegen caféetje. Paam-pom, de tram verliet Gent langs de "Brugsevaart". Later verbaasde Rodolphe zich erover dat hij deze rit aan boord van

een Standaard had gemaakt, vermits op deze lijn normaal de drieassige NMVB-wagens van de reeks 9874-79 dienstdeden. Het is nu bekend dat twee van deze wagens tijdens een luchtaanval beschadigd raakten in de stelplaats van Mariakerke. Aan de bocht in het kanaal te Lovendegem-Bierstal, waar de tram de baan naar Eeklo verliet, stapten ze uit. Eeklo was nog 12 km, en te voet zetten ze de tocht verder. Gelukkig stopte er na een kwartiertje stappen een bestelwagen, waarmee ze tot op de Grote Markt van Eeklo geraakten. Na nog eens drie kilometer stappen - de dieseltram zou pas enkele uren later nog een ritje rijden - kwamen ze eindelijk op de boerderij van de familie Huysman aan. Enkele maanden later bekeek Rodolphe de loop van de NMVB-tramlijnen op een Michelinkaart. Tot zijn verbazing ontdekte hij dat er een tramlijn was van Zomergem naar Ursel en van daar naar Eeklo. Hadden ze dat maar eerder geweten!

De terugreis naar Brussel, een week later, begon alweer speciaal: in plaats van de vertrouwde dieseltram kwam er een stoomtram opdagen met twee rijtuigen en een bagagerijtuig. Het was de tram van 12 uur, komende uit Waterland Oudeman, een aftakking van de lijn naar Watervliet. Een leuke anecdotie is dat de waard van het café aan de tramhalte de tram verwittigde met een rode vlag wanneer er reizigers wachtten, en met een groene vlag wanneer er niemand was en de tram dus niet hoefde te stoppen!

**De Brusselsesteenweg aan het Arsenal. De lijnen 2 en 9 eindigden net voor de gelijkvloerse spoorwegovergang, lijn 20 naar Melle begon aan de andere kant. 31 juli 1962. (foto Robert Temmerman)**



Tot in de jaren '50 ging Rodolphe nog vaak op bezoek naar de boerderij. De reis verliep later per trein tot Gent, waar de tram naar de Korenmarkt werd genomen om daar op de groene (NMBS)-bus te stappen die naar Maldegem reed. Vanaf 1953 gebeurde de tocht met de auto van tante en oom.

Onderweg naar de kust of naar Eeklo diende steevast Gent te worden doorkruist en Rodolphe zat reeds van in Brussel aan de rechterkant op de achterbank... dat was de juiste kant om vanaf Melle de Gentse stadslijn 20 goed te kunnen zien! Maar eerder al, tussen Brussel en Aalst en tussen Aalst en Oordegem, met andere woorden drievierden van het traject tot Melle, waren reeds trams van de NMVB te zien.

Van de elf stadstramlijnen die Gent rijk was, kon Rodolphe er bij het doorrijden van Gent negen zien. Na lijn 20 kwamen te Gentbrugge de lijnen 2 en 9 in zicht. Via de Brusselsepoortstraat (aan de Keizerspoort kruisten ze de NMVB-lijnen L, O en W) kwamen ze bij het Jacob van Arteveldeplein waar de lijnen 5 en 7 kruisten. In de Vlaanderenstraat volgden ze lijn 1 en vanaf de Korenmarkt, waar ook lijn 4 kwam, reden ze langs lijn 3 tot aan de Brugsepoort, waar lijn 10 en ook de NMVB-lijnen E, N en Z passeerden. Iets later kwamen ze nog aan de Palinghuizen, met lijn 1 en lijn Z. Die laatste lijn werd dan gevolgd tot in Lovendegem-Bierstal.

Tijdens de jaren '70, toen de autosnelweg naar de Kust reeds lang bestond, nam Rodolphe met zijn eigen wagen vaak puur voor het plezier de route via de oude weg, dwars door Gent. De oude drieassers verdwenen geleidelijk maar de nieuwe, flitsende blauwgele PCC-wagens waren al even fascinerend. Een doortocht door Gent, waar de trammetjes in een toch wel spectaculair historisch decor rijden, bleef toch een ongelooflijk spannende gebeurtenis!



#### Epiloog

Met één bijzondere lijn heeft Rodolphe een speciale band: de kortstondige lijn 31, die slechts bestond tussen 16 juli 1942 en 2 april 1949. Vermits de Verbindingsbrug (De Smetbrug) onderbroken was, legde men sporen over de Hamerbrug (Rooigembrug) aan de Palinghuizen, zodat de trams van lijn 3-doorstreept, die hun eindpunt hadden aan de Rooigemlaan, door konden rijden naar het Van Beverenplein, eindpunt van lijn 1. Rodolphe herinnert zich deze efemerische lijn 31 gezien te hebben, maar er is meer. In 1952 begon hij te werken bij de firma "La Garniture" in het Brusselse Etterbeek. Deze firma vervaardigde en herstelde allerlei interieurbenodigdheden, onder andere voor trams. Dat jaar kwamen er zo'n 50-tal Gentse lijnfilms binnen die gewijzigd dienden te worden. Lijnfilms werden op Gentse stadstrams voor het eerst gebruikt vanaf 1945. Als jonge magazijnier (die later opklom tot boekhou-

der) kreeg Rodolphe de taak toegewezen de te verwijderen lijnbestemmingen uit de Gentse lijnfilms te knippen! Niemand wist dat dit het hart van Rodolphe ongetwijfeld twee keer zo hard deed kloppen... Bij die te verwijderen vermeldingen was de afgeschafte lijn 31. Rodolphe knipte ze allemaal eigenhandig uit, maar gezien de toenmalige tijdsgeest was het ondenkbaar om er vooralsnog eentje voor het nageslacht te bewaren. Zijn liefde voor Gent was er in elk geval groter op geworden, en bij het rijden door Gent zullen de filmkasten van de Gentse drieassers ongetwijfeld zijn grootste aandacht gekregen hebben!

Carlos Van den Ostende

Met dank aan de heer Rodolphe Dieudonné voor zijn vriendelijke medewerking bij het tot stand komen van dit "levensverhaal", en aan de heer Freddy Coussens voor enkele bijkomende historische gegevens betreffende de Gentse tramlijn 31.

Tevens werd het boek "Muidebrug - Meulestede, een stukje Gentse tramgeschiedenis" van Erik De Keukeleire geraadpleegd en een artikel van de heren Rudolf Klomp en Dirk Eveleens Maarse over de buurtspoorwegen rond Eeklo, in 2001 verschenen in het heemkundige blad "Appeltjes van het Meetjesland".

#### Boven.

Het Jacob Van Arteveldeplein (nu Sint-Annaplein), waar de lijnen 2, 5 en 7 kruisten. Lijn 2 verdween hier als laatste, eind september 1969.

(foto Robert Temmerman, verz. Rodolphe Dieudonné)

De Korenmarkt, eveneens op 5 juli 1964. Links en rechts zien we trams van de lijn 3, in het midden deze van de lijnen 1 en 4.

(foto Robert Temmerman, verz. Rodolphe Dieudonné)





### MIVB met de handen in het haar

Er moet wat gebeuren met het Brusselse tramnet: dat is de boodschap die reeds enige tijd wordt verspreid. Dit blijkt echter een moeilijkere klus dan verwacht, waarbij ook verschillende aspecten aan elkaar gekoppeld zijn.

Vooreerst het rollend materieel: de oudste tram die momenteel op het net rijdt (de 7003) vierde reeds zijn 50e verjaardag. Bovendien zijn alle MIVB-trams, op de 51 lagevloerwagens na, van het nu bijna 70 jaar oude PCC-type. Twee belangrijke zaken, een elektronische tractieuitrusting en een vlottere reizigerscirculatie door bredere deuren, zoals die bijvoorbeeld bij de Antwerpse PCC-rijtuigen vanaf 1990 worden toegepast, bleven in Brussel uit. Reeds jaren wordt voor de inmiddels 25 jaar oude dubbelgelede reeks 7901-7961 een grondige renovatie aangekondigd, maar ook die blijft uit: de kost zou naar verhouding te hoog zijn in verhouding tot de aankoop van nieuw materieel. Maar nieuw materieel kost natuurlijk toch nog iets meer... En dus viert de besluiteeloosheid hoogtij. Ook de bestelling van nieuw materieel die in november moet plaatsvinden, bezorgt de MIVB (en anderen) heel wat hoofdbreken. Drie fabrikanten blijven nog over (Bombardier Transportation, Siemens en Alstom) en deze vroegen vorige maand unaniem aan de MIVB uitstel voor de indiening van hun offerte. Er wordt blijkbaar een heel ingewikkelde tram gevraagd! Die nieuwe tram is voornamelijk bedoeld voor de noordzuid-premetrolijn die de inzet vormt voor het grotendeels herdenken van het Brusselse tramnet. Het beproefde en (té?) succesvolle concept van tramlijnen die via een tunnel doordringen tot het hart van de stad wordt duidelijk in vraag gesteld. Er schijnt een probleem te bestaan met de regulariteit, voornamelijk door onopgeloste knelpunten in de voorsteden, waar die premetrolijnen gewoon, zoals een 19e eeuwse tram, op straat tussen het andere verkeer rijdt. Allerlei scenario's worden overdacht, maar één lijkt veld te winnen: het knippen van de tramlijnen en de invoering van een soort hoofdfrequentie pendellijn in de noordzuidtramtunnel. Ook het vorig jaar ontvouwd nieuwe lijnenplan moet hierdoor opnieuw getekend worden. Momenteel heerst er dus een totale onzekerheid over hoe het verder moet met de Brusselse tram; slechts één zaak staat gelukkig vast: verdwijnen zal hij zeker niet en voor de verlenging van bepaalde lijnen wordt stilaan een consensus bereikt...

### Nog drie 7000'en gesloopt

In maart gingen de 7005, 7054 en 7129 naar de sloper. Deze wagens ontsnapten vorig jaar aan dit tragische lot, omdat ze mogelijk voor andere (museum-)doel-einden konden worden verkocht. Dit ging helaas niet door.



Spoorvernieuwing op de Belgica- en Jubelfeestlaan.

In maart begon, met het kappen van de bomenrij, de vernieuwing van de sporen op de Belgicalaan; de nieuwe bedding zal ook door bussen kunnen gebruikt worden.

Ook in de Jubelfeestlaan, waar de Belgicalaan op uit komt, starten binnenkort de werken; hier wordt de trambedding verschoven, waarbij het spoor staduitwaarts zal komen te liggen op plaats waar 25 jaar geleden nog de NMVB uit Grimbergen en Wemmel reden.

Hierboven. Belgicalaan, 16 maart 2002.

Hieronder. Jubelfeestlaan, eveneens op 16 maart 2002. (foto's Marc Grieten)



De werken aan het nieuwe eindpunt voor lijn 3/23 in de Vooruitgangstraat, even voorbij de tunneluitgang van de noorduidas, naderen hun voltooiing. Gedurende een tijd gebruikten de trams in de richting van het Noordstation het toekomstige eindpuntspoor. 24 april 2002. (foto Carlos Van den Ostende)



Een zeldzame keer rijdt er een dubbelgelede motorwagen van de reeks 7901-7961 op lijn 94. Daar deze nog niet allen over de nieuwe lijnfilms beschikken (met o.m. de gele kleur voor lijn 94 en de opnieuw ingevoerde vermelding "Liedts") toont deze 7921 een groene "Sint-Maria" en een rode plaat "Liedts"! Kerkhof van Jette, 21 maart 2002.  
(foto Gérard Dufrasne)



#### Update van een chocoladetram

De bekende bruine tram van de "Chemins de fer Economiques" met het nummer 410 kreeg na 27 jaar terug een restauratiebeurt. Hierbij onderging het rijtuig een aantal wijzigingen zodat de historische werkelijkheid opnieuw wat dichter benaderd wordt. Opvallend is het nieuwe wagennummer 428, maar let u ook even op de vergulde cijfers en letters, de uitstekende koplamp en de nu mooi in twee gelijke stukken verdeelde onderkant van de zijwanden. Het blijft inderdaad een tram om van te... snoepen!  
(foto Carlos Van den Ostende)

#### Schepdaal

De trams in Schepdaal hebben eindelijk terug een dak boven het hoofd, maar de werken zijn verre van afgelopen. De foto toont de loodsen waar het dak bijna afgewerkt is. Tijdens de werken in de loodsen werd de bovenleiding doorgeknipt. In een volgende fase moeten sporen en bovenleiding eveneens vernieuwd worden. De schade aan de rijtuigen is niet te overzien. Wie de trams van naderbij bekijkt, vindt een ganse waslijst met beschadigingen. De heropening van het museum is nog niet voor direct... 23 april 2002  
(foto Stefan Justens)



#### ASVi

De ruwbouwwerken aan het nieuwe museumgebouw zijn beëindigd. In september zullen de sporen worden geplaatst. De restauratie van motorwagen 9385 is volop aan de gang (zie kleine foto). Deze zomer voorziet men het rijden met elektrische trams. Het museum te Thuin is tot 29 september elke zondag geopend tussen 13 en 18 uur.  
(foto's ASVi)





**Boven.**  
De Haan, keerlus Zwarte Kiezels.  
Sfeerbeeld van de TTO-rit met de uit  
Charleroi afkomstige 9123.  
11 mei 2002. (foto DECO)

**Oostende, Wellington-Renbaan.**  
Op 4 mei 2002 werd een speciale rit  
gehouden met de uit Kortrijk afkom-  
stige houten Standaard 9985.  
(foto Stefan Justens)

## Belgische museumtrams : er beweegt wat !

In Tramfan Magazine nummer 4 pleitte ik voor een realistischer beleid met betrekking tot het bewaren, restaureren en valoriseren van het historisch rollend materieel in Vlaanderen. En dat dit best gebeurt door een totaal, toekomstgericht project boven de verenigingen heen.



Intussen hebben een aantal mensen niet stilgezeten, meer bepaald om het stallingsprobleem van historisch materieel op te lossen. Het meest acute probleem ligt in Kalken : daar moet de stelplaats ontruimd worden tegen 1 oktober 2002 omdat ze zal verbouwd en uitgebreid worden. Het oud trammaterieel dient dus binnen de kortste keren een nieuwe bestemming te vinden. Maar De Lijn wenst ook dat andere stelplaatsen (Diksmuide, Oudenaarde, ...) ontruimd worden, een operatie die in de loop van 2003 zou moeten plaatsvinden.

Recent kwam er een oplossing uit de bus : De Lijn heeft een contract afgesloten met het Belgische Leger om in Weelde (tegen de Nederlandse grens) een grote loods te huren. De loods is van recente constructie, wordt bewaakt en is voldoende groot. De Lijn betaalt de jaarlijkse huurprijs en de transporten van het oude materieel naar Weelde. Voorwaarde is wel dat alle oud materieel dat zich nog in stelplaatsen bevindt, naar Weelde wordt overgebracht. Geen uitzonderingen dus...

Een apart geval vormt het museummaterieel aan de Kust. De laatste jaren werd het steeds moeilijker om toelating te krijgen voor historische ritten omdat deze de normale exploitatie zouden verstoren. Nu ook beslist is om alle resterende trams met een bijkomende middenbak uit te rusten, hetgeen extra stallingsplaats vereist, werd besloten om de stelplaats van Knokke te verbouwen en uit te breiden. De bestaande loods wordt gerenoveerd naar het model van de stelplaats aan de Nieuwpoortsesteenweg in Oostende en het aantal sporen wordt uitgebreid. Tijdens de verbouwingswerken moet het historisch rollend materieel hier dus weg, en nadien blijft het maar de vraag of er nog stallingsplaats onder dak zal worden gereserveerd voor deze trams. De kans bestaat dus dat de museumtrams ook in Weelde ondergebracht zullen moeten worden, en dit op een moment dat alle restauraties voltooid zijn en bijna al het rollend materieel in perfecte rijvaardige toestand is gebracht, dankzij de jarenlange inspanningen van enkele actieve mensen van de TTO. Op dit moment is hierover echter nog geen definitieve beslissing genomen en wordt nog naar oplossingen gezocht op het hoogste niveau. Zoals de zaken nu staan, staat De Lijn West-Vlaanderen positief tegenover het behoud van historische trams aan de kust en zou mogelijk één spoor worden gereserveerd in de loods van Knokke na de renovatie. Dit betekent hoe dan ook dat in het beste geval toch een nieuwe bestemming zal moeten gevonden worden voor enkele trams. Logisch gezien zou het



Gentse materieel dan moeten verhuizen, enkele goederenwagens, de semi-metro S, en de niet gerestaureerde wagens : hopelijk zijn het niet de typische (representatieve) kusttrams die moeten wijken... TTO hoopt kortelings een oplossing te vinden en waardeert daarbij de steun van De Lijn West-Vlaanderen.

Duidelijk is wel dat de stelplaats van De Panne geen alternatief vormt : wellicht wordt de loods verkocht aan de gemeente De Panne nadat alle perikelen van de baan zijn voor de milieuvergunning voor de nieuwe autobusstelplaats van Adinkerke.

Wat er ook van zij : op 4 mei, 5 mei en 11 mei 2002 werden ritten georganiseerd met respectievelijk motorwagen 9985, 9093 en 9123 (zonder bijwagens) en dit telkens over de ganse kustlijn. Door TTO werden ze aangekondigd als wellicht de laatste ritten voor amateurs aan de kust... In de stelplaats van Knokke werd het overige materieel buiten opgesteld voor de fotografen. Los van het tramnet stonden opgesteld : SE 9104, standaardbijwagens 9521 en 9523, platte wagen op Diamondbogies A 7127. Buiten stonden opgesteld : SE 9093, standaard 9985, semi-metro S 9123, de Gentse 354 en bijwagen 70, de balladeuses 8816 en 8853, gesloten goederenwagen A 20143 en ladderwagen LW2. Op een ander spoor stonden standaardbijwagen 9944, Destelbergen 9539 (met nummer 9517...) en de gesloten goederenwagens A 18116 en A 17689. Binnen in de loods stond standaardbijwagen 19211 (in herschildering).

Tijdens deze museumritten werd duidelijk aangetoond dat de oude trams op geen enkele wijze de normale exploitatie in het gedrang brengen. Bij vertrek net achter het vertrek van een normale dienst, bleek de museumtram de reguliere tram "die wel frequent halt houdt" goed bij te houden... Hoewel er op dat ogenblik een kwartierdienst in voege was, werd de museumtram nooit ingehaald door de volgende reguliere tram. Mocht dit toch het geval zijn, dan zijn er trouwens voldoende uitwijkmogelijkheden over de ganse lijn voor de museumtram. Bovendien is het oude materieel in een perfecte technische staat : langs de zeedijk tussen Raversijde en Middelkerke, noteerde ik pieksnelheden van 80 km/h... dus te vergelijken met de moderne BN-wagens !

Deze puik gerestaureerde collectie stof laten vangen in een loods in Weelde zou een bijzonder spijtige zaak zijn, temeer daar de andere musea geen plaats hebben



De uit Brussel stammende SE-9093 werd vanaf de jaren '60 aan de kust ingezet. Dit "volwaardige" kustmuseumrijtuig wacht het vertrek van de reguliere dienst af aan het eindpunt van Adinkerke-De Panne, op 5 mei 2002. (foto DECO)

om het historische kustmaterieel te herbergen. Hopelijk komt er toch een oplossing uit de bus die toelaat om deze collectie te valoriseren naar het publiek toe, een oplossing die tevens kadert in een globaal, realistisch en coherent beleid voor de Vlaamse museumtrams. Ondertussen mag het duidelijk zijn geworden dat het niet van veel realisme getuigt om al het oude materieel (vaak niet meer dan een hoop schroot) nog een toekomst te bezorgen. Hetzelfde geldt trouwens voor het aantal bewaarde oude autobussen.

Vandaag keuzes maken om het andere (prioritaire) museummaterieel een kans te geven voor de toekomst, lijkt me meer dan ooit een noodzaak !

Stefan Justens



Te Knokke werd al het op de kustlijn aanwezige museummaterieel tentoongesteld. Het blauwgeschilderde rijtuig links op de foto hieronder behoort tot de verzameling van PRO-TRAM (zie Tramfan Magazine nr. 1) (foto's Stefan Justens)





## De Kusttram versie 2002

*Vermoedelijk heeft Michael Jackson nooit van de B.N.-tram aan de Belgische kust gehoord. En toch hebben ze één zaak gemeenschappelijk: het aantal facelifts van de voorbije twintig jaar is in beide gevallen niet meer bij te houden.*

### Vooraf

In 3 verschillende schijven plaatste De Lijn in de periode december 2000 - voorjaar 2002 een bestelling bij Bombardier Transportation van 32 tussenkasten om de resterende gelede trams om te bouwen tot dubbelgelede trams met een lagevloerbak. Reeds 16 trams werden vanaf 1993 uitgerust met een lagevloer middendeel. De levering en de indienststelling van de eerste 10 stuks was voorzien voor juli 2002, terwijl de overige 22 stuks uiterlijk een jaar nadien in dienst zouden moeten gesteld worden.

Tegelijkertijd werd een bestelling geplaatst van 49 nieuwe fronten voor de kusttram, waardoor de tram een ware metamorfose zou ondergaan. Het was voorzien dat het eerste exemplaar in april 2002 zou geleverd worden, waarna de serielevering aan een ritme van twee sets per week zou aanvangen twee maanden na de goedkeuring van de eerste levering.

### Voorstelling

Het voertuig 6009 werd als eerste naar de Bombardier fabriek in Brugge vervoerd, om aldaar tegelijkertijd met het nieuwe front en de nieuwe middenbak uitgerust te worden.

De eigenschappen en de achtergrond van

de bestelling werden reeds uitvoerig in Tramfan Magazine 5 van november 2001 beschreven, zodat dit hier niet herhaald zal worden.

Alleszins verliet deze tram op 24 april 2002 de fabriek om 3 dagen later feestelijk voorgesteld te worden. Wie gelijkenissen met de Hermelijnen in Gent of Antwerpen meent te vinden, heeft het misschien bij het juiste eind: de nieuwe fronten werden immers ook ontworpen door Enthoven Associates Design Consultants, die ook mede het uitzicht van de Antwerpse trams bepaald hebben.

Opvallend is natuurlijk de vreemde kap (of spoiler) op het dak: het was de enige esthetische manier om de klimaatregeling van de stuurpost min of meer te camoufleren. Of men deze constructie mooi of lelijk vindt, hangt natuurlijk van de persoonlijke smaak af. Daarentegen is iedereen het roerend eens dat het veel erger kan: de recente verbouwing in Gent is daar het sprekend bewijs van. In die optiek kan men stellen dat de ontwerpers er toch in geslaagd zijn deze installatie op een verantwoorde wijze in te bouwen op een bestaande tram.

Een andere nieuwigheid is de uitschuifbare trede voor rolstoelen: het systeem is reeds aanwezig op een aantal bussen, maar voor

**Presentatie van de gemoderniseerde en verlengde 6009 aan de stelplaats in de Nieuwpoortsesteenweg te Oostende. 27 april 2002.**  
(foto Eddy Geuvels)

de trams is dit (in België) een primeur. Spijtig genoeg betreft het een mechanisch systeem, waarbij de chauffeur uit zijn bestuurderspost moet komen om de installatie te bedienen, zowel bij het instappen als bij het uitstappen. Alleszins gaat dit een tijdrovend aspect worden, waarbij rolstoelgebruikers met enige jaloezie kunnen dromen van het systeem dat o.a. al jaren in Grenoble wordt toegepast: een eenvoudige drukknop, waarna de trede op dezelfde snelheid uitschuift als de deuren opengaan...

Verder werd het interieur ook volledig vernieuwd.

### En nu?

De 6009 zal op het ogenblik van publicatie van deze bijdrage een dagelijkse verschijning zijn op de kustlijn. Hetzelfde geldt voor de 6036, die half mei terug uit Brugge kwam. Tramliedhebbers zullen in hun handen wrijven: de wagen kreeg wel een nieuwe middenbak, maar nog geen vernieuwd front! Het zomerseizoen is in aantocht (en in feite reeds begonnen) en De Lijn wil of kan geen trams missen voor een langere periode: derhalve werd beslist om de nieuwe fronten pas later (dit is tijdens de wintermaanden) aan te brengen. Voor de tramliedhebbers belooft 2002 een boeiend overgangsjaar te worden, waarbij trams met verschillende fronten (varianten uit het verleden) uitgerust worden met nieuwe middenbakken, waarvan er toch ook al inmiddels in totaal 3 varianten te ontdekken vallen...

Een andere nieuwigheid voor 2002 is het experimenteren met digitale lijnaanduiding: dit wordt voor het eerst toegepast op B.N.-tram 6028 (enkel vooraan). Met andere woorden, de 6009 zou nog wel eens een wijziging kunnen ondergaan indien De Lijn beslist alle trams uit te rusten met digitale lijnaanduiding!

**Binnenzicht in de nieuwe middenbak van de 6009. Let even op de manueel open te klappen klep in de vloer linksonder. Hiermee moeten rolstoelgebruikers en kinderwagens een vlottere toegang tot de kusttram krijgen.**

(foto Bombardier Transportation, verz. PRO-TRAM)



### De toekomst

Helaas bezit Tramfan Magazine geen kristallen bol. Maar om een blik op de toekomst te werpen, is het misschien nuttig om naar het recente verleden te gaan en het huidig wagenpark te analyseren. Heden zijn er 48 eenrichtingstrams ter beschikking (6000 (6049 behalve 6020 en 6029) en de 6102, de beroemde tweerichtingstram. Zoals hierboven reeds vermeld werd, zullen alle 48 voormelde trams op termijn omgebouwd zijn tot dubbelgelede voertuigen: 16 waren er reeds mee uitgerust en er werden 32 tussenbakken besteld. Maar de recente geschiedenis heeft reeds bewezen dat, analoog de vernummeringen bij de voormalige N.M.V.B., hetzelfde reeds gebeurd is met de B.N.-trams van de kust. De tabel hierna verduidelijkt dit.

Huidig nummer	Voormalig nummer
6031 (II)	6024
6024 (II)	Voorkant: 6020 Achterkant: 6031
6035 (II)	6029
6004 (II)	6035

Voor enkele trams is de toekomst ongewis: de 6000 betreft het prototype, dat technisch gezien sterk afwijkend is en dat zeer waarschijnlijk in 2002 voor het laatst zal rijden: De Lijn streeft immers naar een uniform wagenpark en om deze tram (technisch) conform te maken aan de reeks, zou het bijna nieuwbouw betekenen! Het uitvoeren van dit plan zal tot gevolg hebben dat er alleszins één tussenkast teveel is. Dit zal benut worden voor de wederopbouw van de B.N.-tram 6004 (I), die daarna het nummer 6000 (II) zal krijgen. Kan u nog volgen? Alleszins klopt het aantal tussenkasten met het aantal beschikbare trams (32). Ietsje problematischer is het aantal nieuwe fronten: er werden er 49 besteld... voor 48 trams. Zeer vermoedelijk zal het laatste front als reserve worden bijgehouden voor vervanging bij een eventueel ongeval. Het verleden heeft helaas aangetoond dat de kusttram geregeld betrokken is bij aanrijdingen.

**BN-wagen 6028 kreeg op proef een digitale lijnaanduiding. Oostende, Demeybrug, 5 mei 2002.**  
(foto Martijn Roos)





**De vernieuwde 6009, bijna voltooid in de montagehal van Bombardier Transportation te Brugge, op 19 maart 2002.**  
(foto Eddy Geuvels)

### De saga van de 6102 en 6131

Beide tweerichtingstrams waren oorspronkelijk voor het Henegouws net voorzien, maar hebben nooit de kustlijn verlaten. De 6131, de gelede tweerichtingstram, kreeg wel de kleuren van De Lijn, maar de onderstellen werden omstreeks 1993 gebruikt voor de verlenging van gelede kusttrams: sindsdien staat de wagenbak troosteloos in de stel- en werkplaats aan de Nieuwpoortsesteenweg. Het lot is voor deze wagen gevallen: men zal die ontdoen van alle nog bruikbare onderdelen - inclusief de 2 fronten - en nadien slopen. Ook hier worden de fronten bijgehouden om eventueel dienst te kunnen doen als reserveonderdeel na een ongeval!

De 6102 daarentegen is steeds een zonderlinge wagen geweest: deze tweerichtingstram kreeg reeds in 1981 een (eenrichtings)middenbak en was dus gedurende 12 jaar de enige dubbelgelede tram aan de kust. Deze middenbak werd echter op initiatief van de fabriek gebouwd en geplaatst en bleef dus eigendom van deze laatste.

De tram zelf heeft vooral in de 80er jaren dienst gedaan bij werken als pendeltram en voor scholierenritten. In alle stilte degradeerde het voertuig tot werkwagen. De dienst exploitatie zou deze tram maar al te graag opnieuw in dienst stellen, maar de technische diensten kunnen deze tram feitelijk niet missen. Bovendien zijn alle kusttrams uitgerust met G.P.S. (zodat de dispatching precies kan zien waar elke tram zich bevindt), behalve de 6102... zodat deze tram niet meer in reizigersdienst kan ingezet worden.

Een ander minder bekend feit is het administratief nummer van deze tram: in Gent werden de P.C.C.'s vernummerd in de reeks 6201 (6254, maar tot op heden dragen de meeste trams hun originele nummers. Aan de kust voorzagen men alle trams administratief te nummer in de reeks 6000.... En de 6102? Na het ongeval met de 6020, kreeg deze tram de radio van de verongelukte tram, waardoor de roepnaam van deze tram... 6020 (II) werd! Wat de exacte toekomst van deze tram zal zijn, is niet zeker, maar het is niet uitgesloten dat men op deze wagen schrikstrepen zal aanbrengen, waardoor deze eenling definitief de status van werktram zal krijgen.

**De enige "gewone" BN-wagen van het Charleroise net die aan de kust achterbleef, de 6131. De draaistellen van deze wagen werden gebruikt voor het aanbrengen van een eerste reeks tussenkasten. De kast kan worden aangewend voor de herstelling van geaccidenteerde trams. Oostende, 31 juli 1993.** (foto Alex Krakowsky)



### De dienstuitvoering: noodzaak aan nieuwe (bijkomende) trams?

Een aantal zaken zijn vaststaande feiten: er is het toenemend aantal passagiers op de kustlijn (vooral door het gratis vervoer aan 65 plussers) en er is de leeftijd van de huidige generatie trams (20 jaar). Onder-tussen gaan er stemmen op om bijkomende trams te bestellen. Maar is er werkelijk een materieeltekort? De inbouw van de middenbakken doet de beschikbare ruimte per tram met 30 % toenemen, wat voor de ganse vloot een toename van 25 % betekent.

Tijdens het zomerseizoen wordt een 10 minuten frequentie gereden op de volledige lijn. Rekening houdend dat een rit tussen Knokke en De Panne meer dan 2 uur bedraagt, leert een eenvoudige optelsom dat een tram na +/- 4u20 (= 260 minuten) terug aan zijn vertrekpunt zal zijn. Bij een frequentie van 10 minuten betekent dit dat er 26 trams noodzakelijk zijn voor de



**Bouw van de eerste tussenkast van de tweede generatie in de fabriek van Bombardier Transportation te Brugge.**  
(foto Eddy Geuvels)

dienst. Een vijftal wagens worden ter beschikking gehouden voor uitwisseling in de loop van de namiddag: dit gebeurt enerzijds om zand bij te vullen, anderzijds om de tram door de wasstraat te laten rijden. Dit dient aan de Brandariskaai te gebeuren, aangezien de stelplaats van Knokke niet in het bezit is van een dergelijke installatie. Vraag blijft natuurlijk of hiervoor werkelijk 5 trams noodzakelijk zijn... Alleszins kan men stellen dat de kustlijn, zelfs tijdens de drukke zomermaanden, met een meer dan comfortabele reserve zit, waarop menig buitenlands trambedrijf jaloers zou zijn. Grote revisie kan immers tijdens de wintermaanden gebeuren, wanneer de frequentie beperkt is tot een 20 minuten dienst. Tijdens deze periode bevinden zich trouwens meer trams binnen de stel- en werkplaats dan op de baan!

Twee feiten staan echter vast: de trams hebben de helft van hun levensduur reeds overschreden en voorlopig worden geen nieuwe trams voor de kust besteld. Vlaanderen zal het dit jaar en het grootste deel van volgend jaar moeten stellen zonder nieuwe tramleveringen, waarna eerst Antwerpen en Gent aan de beurt komen voor nieuwe trams. De aflevering zal enkele jaren in beslag nemen, waarna slechts een bestelling voor de kust overwogen zou kunnen worden. Maar vermoedelijk zal men hier voor een nieuw tramtype kiezen... Dit is reeds verre toekomstmuziek en staat er niet ergens geschreven dat Tramfan Magazine geen kristallen bol bezit?

Alex Krakowsky



Het beroemde, sinds 1981 dubbelgelede, BN-rijtuig 6102. De laatste jaren wordt deze tram meer en meer ingezet als depannagewagen; het is dan ook de enige, moderne tweerichtingstram waarover men aan de Kust beschikt. Raversijde, 20 maart 1982. (fotograaf onbekend)

De oranje similleder kussens werden uit de 6006 verwijderd; ter gelegenheid van de inbouw van de tussenkast zullen ook de banken uitgerust worden met een nieuwe stoffen bekleding. 5 mei 2002. (foto DECO)



Op het stelplaats terrein te Oostende treffen we de laatste twee innovaties bij de kusttram: links de eerste wagen met digitale lijnaanduiding, rechts de eerste wagen met de nieuwe tussenkast en het nieuwe front. 27 april 2002. (foto Eddy Geuvels)



# Gent

Hoe deze plek er uitzag zo'n 40 jaar geleden kon u zien op bladzijde 13 in dit nummer; nu zijn de Hermelijnen heer en meester op de Gentse Korenmarkt.

Helemaal op de voorgrond rechts zien we een nieuw aangebrachte "lus" in het wegdek. Sinds kort worden nu ook in Gent de wissels automatisch bediend; het "trekken" van een wissel door het geven van tractie behoort tot het verleden.

3 april 2002.

(foto Kees Pronk)



*Hieronder.* Voor de tramlijn naar "Flanders Expo" gingen de werken begin april definitief van start. Men begon in de Voskenslaan, achter het station. Hier komt een eigen trambaan in de richting van het station. Deze nieuwe lijn zou in 2004 in dienst moeten komen. 28 mei 2002.

(foto Carlos Van den Ostende)



*Boven.* PCC 6245, nog steeds de enige niet gerenoveerde wagen met het volledige De Lijnnummer, bleef even haperen in de bovenleiding en kwam hierdoor in een benarde situatie terecht... Maria Hendrikaplein (Sint-Pietersstation), 29 april 2002.

(foto Kees Verhulst)

De "vliegende naald", zo heet in Gent het spoortoestel dat op het wegdek kan worden geplaatst om trams van spoor te laten veranderen. Vele jaren geleden kocht de MIVG er twee aan, dit jaar werden ze voor het eerst gebruikt! Gedurende enkele dagen was in de Sleep-straat een stukje spoor van 2 meter (zie rechts op de foto) uitgebroken voor de vervanging van een rioolbuis. 28 mei 2002.

(foto Carlos Van den Ostende)



## Antwerpen



## Kronieken

**Bijkomende Antwerpse PCC's gerenoveerd**

Van de reeks PCC-wagens 7001-7060 zouden aanvankelijk slechts de wagens die reeds voorzien waren van een deurbediening door de reizigers (in Antwerpen "banalisatie" geheten) in aanmerking komen voor een renovatie. Deze 28 wagens (7001-7008, 7026, 7040-7049 en 7051-7060) kwamen allen in de periode 2000-2002 aan de beurt. Acht andere wagens uit de reeks werden inmiddels gesloopt, maar de overige, "niet-gebanaliseerde" rijtuigen kregen gratie en worden nu ook gerenoveerd, waarbij ze ook met het systeem voor de deurbediening door de reizigers worden uitgerust.

**Siemenstrams op de Gentse lijn 40**

Tijdens de ochtendspits bestaat er sinds 7 januari een dienst die herinneringen oproept aan de "Bochumtijd": om 7.32 u vertrekt er aan het Sint-Pietersstation een lijn 13, die vanaf het Rabot als lijn 40 via de Coupure terug naar het station rijdt (aankomst om 8.06 u). Vervolgens rijdt deze tram, meestal een lagevloerwagen, via lijn 12 naar de Korenmarkt en dan naar de stelplaats. Tevens rijden er vanaf 18 maart regelmatig gerenoveerde PCC-rijtuigen op lijn 40.

**Renovatie Gentse PCC's over de helft**

Reeds meer dan de helft, namelijk 13 wagens, van de 22 te renoveren PCC-rijtuigen kwam al terug in dienst. Deze wagens, in Gent het type PCC-2 geheten, zijn nu geen uitzonderlijke verschijning meer op het net. Vermits er plannen bestaan voor nog meer belangrijke uitbreidingen van het Gentse tramnet in de nabije toekomst, is de kans reëel dat nog meer PCC's zullen worden gerenoveerd.

Op lijn 3 rijden sinds de verlenging naar Zwijndrecht normaal gezien geen PCC's meer; de PCC-lijnfilms werden trouwens niet voorzien van de vermelding "Zwijndrecht"... En toch kan je in deze gemeente wel eens PCC-wagens op lijn 3 te zien krijgen! Vooral op maandag, wanneer door defecten, die tijdens het weekend niet werden verholpen, een aantal lagevloertrams verstek moeten laten gaan. Zwijndrecht, Verbrandendijk, 23 april 2002. (foto Carlos Van den Ostende)



Op 3 april 2002 reed er voor het eerst een tram - over een voormalig NMVB-traject - naar het nieuwe eindpunt Keizershoek te Merksem; hiermee won de tram terug een stukje terrein dat hij in de jaren '60 heeft moeten prijsgeven. PCC 7079 kreeg de eer en werd hierbij voorafgegaan door de traditionele bovenleidingsvrachtwagen. (foto DECO)



Voor het eerst gingen in Antwerpen PCC-trams naar de sloper: eind januari, begin februari werden acht wagens verkocht aan schroothandelaar De Rooy te Schoten. Op 28 januari 2002 was het de beurt aan de 7028, die enkele uren na aankomst op het terrein van de sloper tot een onherkenbare brok ijzer was herleid.

(foto Eric Keutgens)

De deelnemers van de N.V.B.S.-reis naar Antwerpen op 23 maart 2002 kregen, behalve een bezoek aan het tram-museum Groenenhoek, ook een rondrit per lagevloertram aangeboden. Dit gaf de unieke gelegenheid dergelijke tram te fotograferen met lijnaanduidingen die men nooit te zien krijgt op plaatsen waar dergelijke tram zelden of nooit komt, zoals hier in de De Vriërestraat.

(foto DECO)

Spoorwerken in de Van Schoonhovestraat (nabij het Centraal Station) hadden tijdens het Hemelvaartweekend tot gevolg dat tramlijn 12 in 2 delen werd opgesplitst, waarbij enkele trams op het Deurnese deel pendelden tussen het Sportpaleis en het normale eindpunt Wim Saerensplein. De verbinding tussen de Van der Delftstraat, dwars over de Bisschoppenhoflaan naar de Ten Eeckhoveleri wordt weliswaar dagelijks 's ochtends vroeg gebruikt voor één uitrij vanuit de stelplaats Punt aan de Lijn, maar het blijft zeldzaam dat deze verbinding bij klaarlichte dag gebruikt wordt. Brugge 2002 tram 7003 dwars op 11 mei 2002 het voormelde kruispunt. (foto Alex Krakowsky)

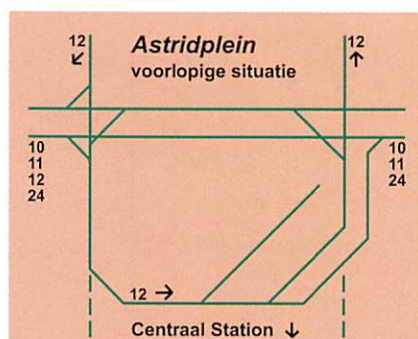




Op het Koningin Astridplein werd een nieuwe lus aangelegd rond de ingang naar het premetrostation.

Voor de aanleg van de noordzuid-spoorwegtunnel onder de stad wordt dit plein - nogmaals - voor een groot gedeelte "opengelegd". Over zo'n vier jaar zouden de trams van lijn 12 terug hun oude halte voor het Centraal Station kunnen aandoen.

12 januari 2002. (foto Alex Krakowsky)



Op 25 maart 2002 komt Siemens tram 7209 de nieuwe lus aan het Koningin Astridplein verkennen. (foto DECO)

Fleurige lentekleuren voor de Antwerpse PCC's.

De identieke reclamelivrei van deze trams kan onze aandacht wat afleiden van een belangrijk verschil: aan de ruitenwisser van de 7009 (en het ontbreken van het kleine stekkerdoosje) zien we dat deze PCC nog niet werd gerenoveerd! Hij kreeg wel al de gevangeniskoplamp... Eksterlaar, 25 maart 2002. (foto DECO)





Achter de schermen is de voorbereiding voor de grootse tramparade op 8 september volop aan de gang. Een pronkstuk dat onlangs terug rijvaardig werd gemaakt is vierasser 7386, afkomstig van de legendarische Vicinaux Anversois. De wagen wordt hier bij nacht overgebracht van de werkplaats "Punt aan de Lijn" naar het Groenenhoek-museum. Draakplaats, 1 mei 2002. (foto Alex Krakowsky)

Op 5 augustus zullen de werk van start gaan op de Antwerpse Leien (zie Tramfan Magazine nrs. 2 en 4). Op 21 april 2002 dwarste museumtram 181 aan de Nationale Bank de Frankrijklei, op de terugweg naar zijn vertrouwde standplaats in het museum Groenenhoek. Ter gelegenheid van het begin van het tweede openingsseizoen van het trammuseum werd de 181 die namiddag tentoongesteld op de Groenplaats. (foto Alain Janmart)





## 100 jaar elektrische tram in Antwerpen

Op zondag 8 september vindt de historische tramstoet plaats. Om 13 uur vertrekken vanuit het museum Groenenhoek een 13-tal trams naar de L. De Waelplaats (Koninklijk Museum voor Schone Kunsten), via de route van lijn 8 (Lange Leemstraat - Nationale Bank - Groenplaats). Tussen 14 en 17 uur blijven deze trams tentoongesteld op de L. De Waelplaats en heeft het publiek toegang tot de rijtuigen.

Volgende trams nemen deel aan dit evenement:

- PCC 7054: thematram "100 jaar elektrische tram in Antwerpen"
- mw 200 (bouwjaar 1899): eerste elektrische tram van Antwerpen
- mw 305 (bouwjaar 1903): voorgesteld in oorlogstoestand 1940-1944
- mw 181 (bouwjaar 1905/1941): periode 1940-1960
- mw 7386 (bouwjaar 1908/1922): vierasser ex-Les Vicinaux anversois
- mw 5351 (bouwjaar 1948): prototype 351, periode 1948-1975
- mw 4408 (bouwjaar 1904/1966): éénmansbediening
- mw 6451 (bouwjaar 1905/1960) + bw 1660: éénrichtingstramstel
- ww 8826 (ex-430): geel met schrikstrepen
- ww 8821 (bouwjaar 1913) + zandwagentje 8885: bruin
- PCC 2000 (bouwjaar 1960): eerste Antwerpse PCC; rood-witte livree
- gemoderniseerd gekoppeld PCC-stel
- Hermelijn 7201 (bouwjaar 1999)

### Bij onze poster

De overgang van paardentram naar elektrische tram gebeurde in Antwerpen in een periode van 21 maanden. Er bestaan boeiende documenten die deze overgang illustreren. Verschillende prentkaarten tonen paardentrams die op het punt staan te worden ingehaald door de elektriciteit: er duiken bovenleidingspalen en -leidingen op, en één enkele keer krijgen we een foto te zien waarop paardentram én elektrische tram de straat met elkaar delen!

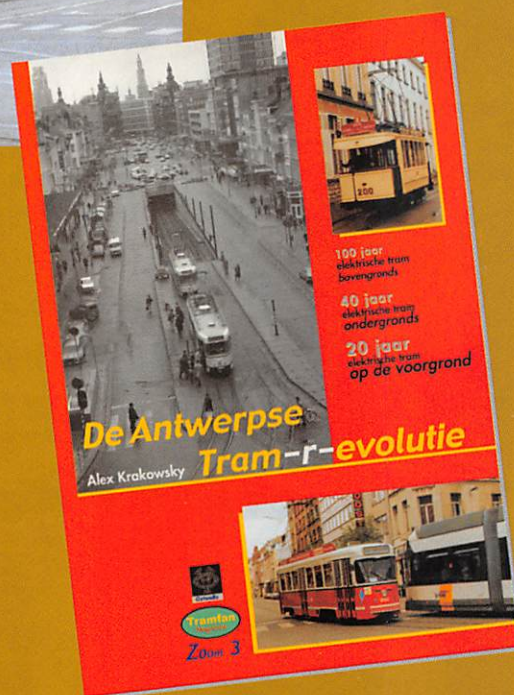
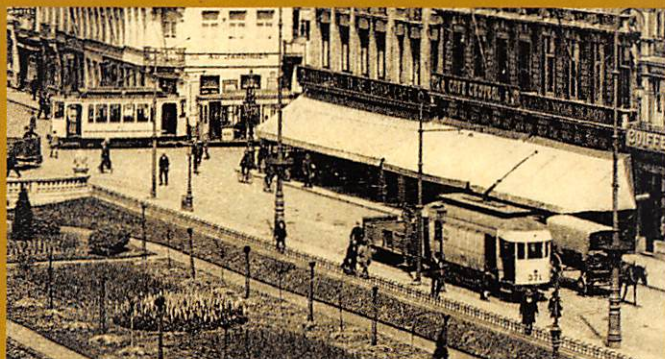
Op twee pagina's hierna plaatsten we zo'n prentkaart. We zien de Suikerrui waar zich nog een normaalsporige paardentram bevindt. Op de voorgrond passeert echter een elektrische tram van de reeks 231-250, die in 1903 door de firma Raab in Hongarije werd gebouwd. De trams van deze reeks kregen dan ook de bijnaam "Raabkens". Vermits de lijn van de Kaaien elektrisch ging rijden op 22 april 1903 en deze die vertrok aan de Suikerrui op 19 november 1903, kan deze opname gedateerd worden in de tussenliggende periode!

(verz. Alex Krakowsky)

De twee eerste elektrische motorwagens van Antwerpen kenden een boeiend leven. U leest er alles over in het hierboven aangekondigde boek.

Eén van deze twee rijtuigen was een door Brill gebouwde "convertible". De wagen kreeg het nummer 371 en werd reeds tijdens de Eerste Wereldoorlog gegradeerd tot werkwagen. We zien deze merkwaardige tram hier op het Koningin Astridplein in de jaren '20.

(verz. Alex Krakowsky)



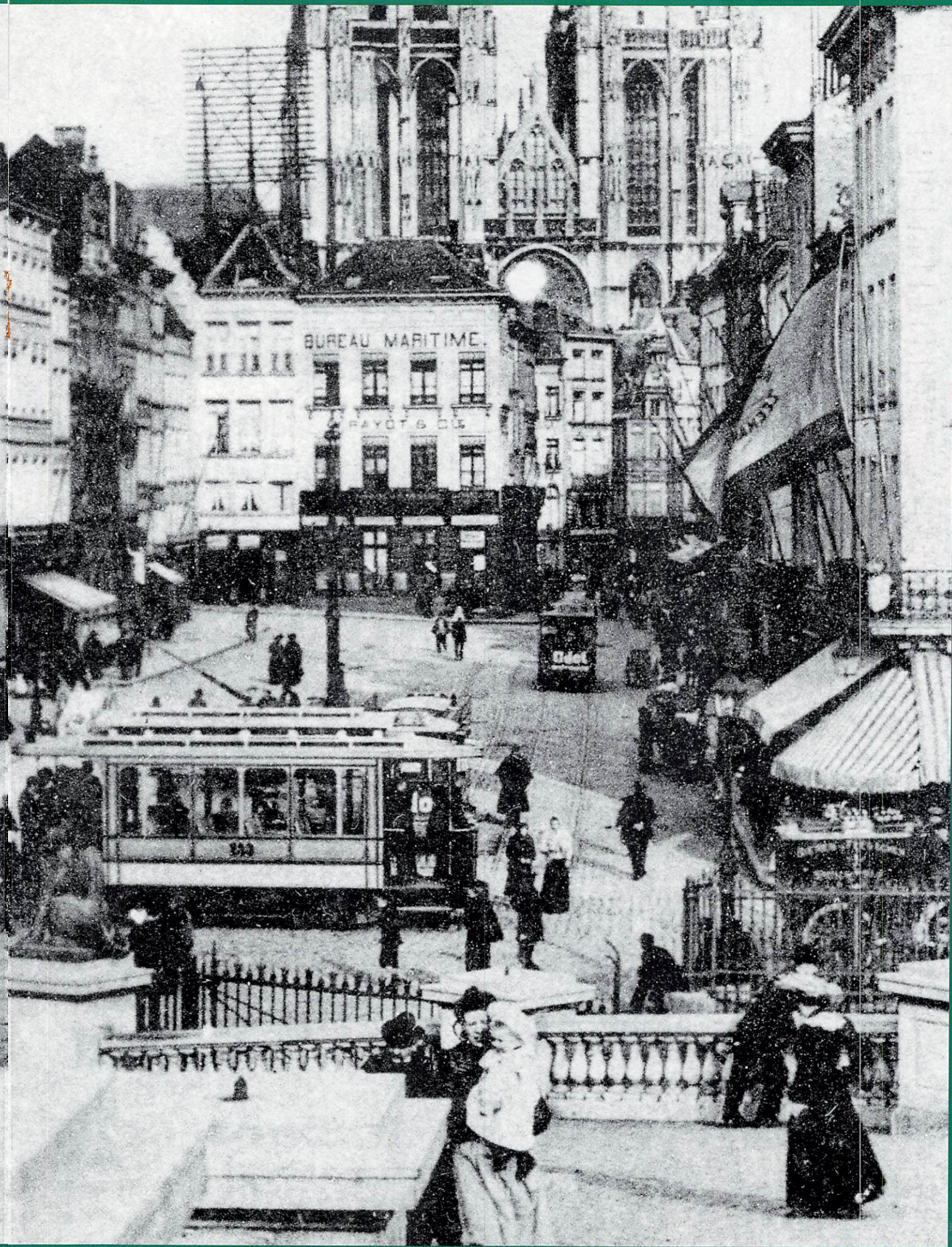
Onze speciale uitgave "De Antwerpse Tram-r-evolutie", besteedt aandacht aan de overgangperiode paardentram/elektrische tram, maar tevens ook aan 40 jaar premetrogeschiedenis en vooral aan de evolutie van het tramnet in de voorbije 20 jaar. Het boek is nu reeds verkrijgbaar (zie bladzijde 2 in dit nummer).

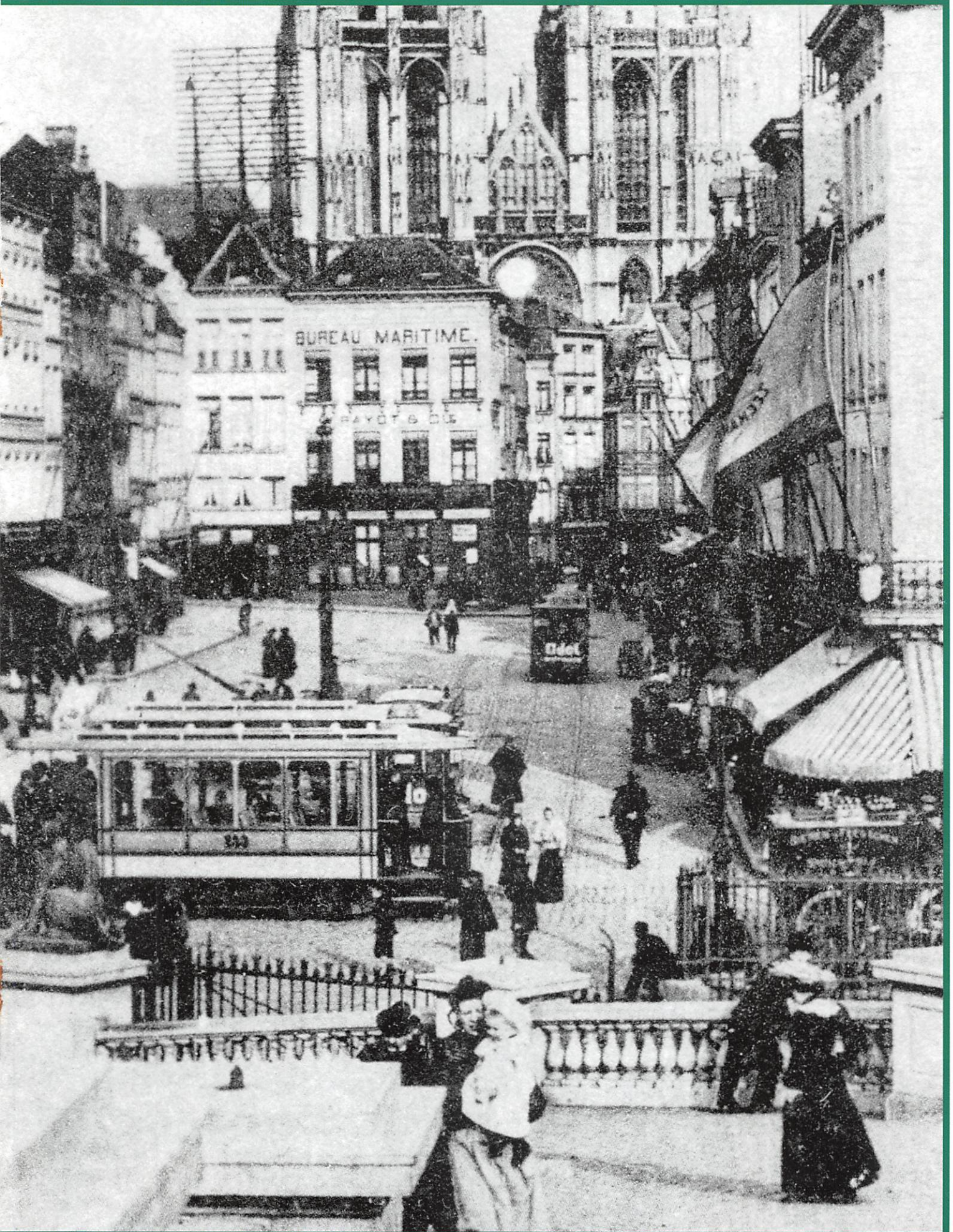


# Nostalgie



*Nostalgie*







## De Schindlers van de Rotterdamse Elektrische Tram

Het elektrische tramnet van de havenstad Rotterdam vond zijn oorsprong in de normaalsporige paardentramlijnen van de Rotterdamsche Tramweg-Maatschappij (R.T.M.). Deze maatschappij deed haar Rotterdamse stadsnet in 1904 over aan de Rotterdamsche Electriche Tramweg-Maatschappij (R.E.T.M.). De R.T.M. hield zich verder vooral bezig met de aanleg en exploitatie van smalspoor stoomtramlijnen op de eilanden in de Rijn-Maas-Schelde delta ten zuid-westen van Rotterdam. Dit is tussen haakjes dezelfde R.T.M. waaraan de museumtramlijn te Ouddorp de herinnering bewaart.

In de twintig jaar van haar bestaan schafte de R.E.T.M. een vloot van 221 tweeassige motorrijtuigen en 136 deels open aanhangrijtuigen, waarvan er 58 van oorsprong paardentrams waren.

Sinds 1927 is het stedelijke trambedrijf in handen van de Gemeente Rotterdam, waarvoor het gemeentelijke bedrijf Rotterdamsche Electriche Tram (R.E.T.) werd opgericht.

Bij het aantreden van dit bedrijf vond de eerste revolutionaire vernieuwing van de tramvloot plaats. In twee jaar tijd werden maar liefst 170 grote vierassige motorrijtuigen met middenbalkon plus 20 identieke aanhangrijtuigen in dienst gesteld, waarmee de klassieke tweeassers of wel naar de schroothoop, ofwel naar het tweede en derde plan verdreven werden. Een verdere materieelvernieuwing volgde in de jaren 1948-1951. De zogenaamde "Allan-rijtuigen" waren qua conceptie het vervolg op de vooroorlogse vierassers, zo bleef men bij het inmiddels toch wel verouderde middenbalkon.

De tweede — en tot op heden laatste — revolutie bij het Rotterdamse materieel vond plaats in 1956, met de levering van de eerste Schindler wagen. In 1956 en 1957 werden 15 vierassige en 14 zesassige gelede eenrichtingrijtuigen in dienst gesteld. Zij werden vanaf 1964 nog gevolgd door drie series geleed materieel van het bekende "Düwag" type, dat de oudere vierassers verdreef. De Düwags stonden op hun beurt weer aan de wieg van de huidige series 700 en 800. Een nieuwe doorbraak waren deze materieeltypen niet.

De bestelling van een geheel nieuwe generatie trams zal binnenkort voor de derde revolutie zorgen.

**Boven.**  
Een gelede en een kleine Schindler, samen met Düwag 323 aan het eindpunt Chris Bennekerslaan, op 22 april 1979.  
(foto Karel Hoorn)

**Rechts.**  
Kleine Schindler 13 met zicht op het ruime achterbalkon, op 30 juli 1958 aan de Oudedijk.  
(fotograaf onbekend, verz. Dirk Eveleens Maarse)





### Het concept

Bij het formuleren van de uitgangspunten voor het nieuwe materieel verliet de R.E.T. een groot aantal traditionele gedachten. Voor het oog het meest ingrijpende was de vervanging van de 30 jaar eerder triomfantelijk ingehaalde, en sindsdien gekoesterde, middenbalkons door reizigerscirculatie. Er was echter veel meer nieuws onder de zon. Als uitgangspunten voor het ontwerp golden:

- \* maximale verkeersveiligheid
- \* lage onderhoudskosten
- \* maximum vervoerscapaciteit
- \* een hoge omloopsnelheid
- \* vlotte passagierscirculatie
- \* zo goed mogelijke bescherming van de reizigers tegen weersinvloeden
- \* een soepele rustige loop
- \* minimaal eigen gewicht
- \* een esthetisch verantwoorde bouwwijze (1)

Na de nodige studies kwam men uit bij de Zwitserse wagonfabriek Schindler A.G. te Pratteln, welke in 1952 voor de Basler Verkehrsbetriebe de motorrijtuigen 601-603 had gebouwd die perfect bij het wensen- en eisenpakket van de R.E.T. aansloten. De keus voor een Zwitserse fabriek gaf vanzelfsprekend nogal wat discussie: er was in die dagen nog een Nederlandse tramindustrie, drie fabrieken maar liefst, waaronder het Rotterdamse Allan & Co. Maar de R.E.T.-directie hield voet bij stuk en de opdracht ging naar Zwitserland.

### De uitvoering

Een van de uitgangspunten gold het instellen van een vlotte passagierscirculatie. De rijtuigen werden uitgevoerd met een brede achteringang waar zich, volgens het beproefde Peter Witt-principe, een ruim balkon bevond ter "opvang" van de zojuist ingestapte reizigers. De vloer bevond zich aan de achterzijde slechts 56 cm boven de bestrating en twee treden maakten het instappen zeer gemakkelijk en daardoor snel. De rijtuigvloer was naar voren zeer flauw hellend uitgevoerd en lag aan de voorzijde 82 cm boven de straat.

**Kleine Schindler 15, nu museumwagen, aan het Stationsplein, op 21 september 1965.**

**Let op de kleine deurtjes vooraan die later zouden vervangen worden door Dúwagdeuren.**

(foto Karel Hoorn)

**Aan het eindpunt Spangen in de Spartastraat wacht de 5 met enkelede Dúwag 626 op 3 mei 1970 het einde van een voetbalwedstrijd af.**

(foto Karel Hoorn)







**De kleine Schindler 12 in zijn finale vorm. De voordeuren werden gewijzigd en er werden groene pijlen en rode kruisen aangebracht i.v.m. de éénmansbediening. Eindpunt Diergaarde Blijdorp, 3 oktober 1981. (foto Karel Hoorn)**

Aan de achterzijde naast de ingang bevond zich de conducteurszitplaats en vervolgens het reizigersgedeelte, met, naar voren kijkend, links enkele banken en rechts dubbele. Door de voor Rotterdam maximaal mogelijke rijtuigbreedte van 2,30 m was een groot aantal staanplaatsen mogelijk, waardoor het gebruik van aanhangrijtuigen in de spitsuren tot het verleden ging behoren. In het midden van het rijtuig bevonden zich zeer brede uitstapdeuren, aangevuld met een smaller stel deuren naast de bestuurdersplaats.

Ten opzichte van de naoorlogse Allan rijtuigen, die een gelijk motorvermogen hadden, werden belangrijke besparingen geboekt. Zo bedroeg het gewicht van een gelede Schindler slechts 68% van dat van een "Allan-trein", wat een behoorlijke vergroting van de aanzetversnelling bij gelijk vermogen mogelijk maakte. Door te kiezen voor een geleed motorrijtuig in plaats van een tramtrein (motorrijtuig plus aanhangrijtuig) spaarden naast gewicht ook een personeelslid uit. De vier tractiemotoren hadden elk een vermogen van 50 kW en waren van het ook bij de Allans toegepaste fabrikaat Metropolitan Vickers uit Groot Brittannië.

Veiligheid en eigentijds passagierscomfort betekenden dat er afgerekend moest worden met de tijdens de rit open staande balkondeuren, die het reizen in een Rotterdamse vierasser in de winter tot een koude aangelegenheid maakten. Het gebruik van vouwdeuren maakte echter wel dat er naast een verwarming ook een ventilatie-installatie moest komen; ook dit was nieuw voor Rotterdam. Bij deze "klimaatbeheersing" werd gebruik gemaakt van de warmte die afkomstig was van de rij/remweerstand. De voordeuren werden door de bestuurder bediend, de midden- en achterdeuren vanaf zijn zitplaats door de conducteur. Doordat er rechts dubbele banken waren geplaatst had deze een goed uitzicht naar die deuren.

### De "kleine Schindlers", serie 1-15

Hoewel de beide series Schindlers door elkaar werden afgeleverd, was het nieuwe rijtuig 1 de eerste. De serie 1-15 nam de nummers in van de reeds jaren eerder afgevoerde oudste tweeassers van de serie 1-20, waarvan er overigens nog twee met de nummers 1 en 11 als museumrijtuig overleven.

Deze als vierassig eenrichtingrijtuig uitgevoerde motorrijtuigen telden 25 zitplaatsen en 98 staanplaatsen, waarvan 35 in de instapruimte achter de conducteur. Een totaal dus van 123 plaatsen.

De kleine Schindlers waren bedoeld als vervangers van de laatste tweeassers, de "Delmez-motorrijtuigen" van de nog van de R.E.T.M. stammende serie 202-221. Vandaar dat ze ook vooral op de minder belangrijke lijnen reden, in hun eerste jaren vooral op lijn 22 (Oudedijk-Avenue Concordia) en vanaf 1965 lijn 15 (Crooswijk-Hudsonplein). Weer later werd het lijn 9, die toen tussen de Avenue Concordia en het Hudsonplein reed (!) In deze zelfde periode introduceerde de R.E.T. een aangepast kleurenschema voor het trammaterieel: het sinds 1929 gebruikte zwart(boven) en okergeel(onder) werd vervangen door een licht anthracietgrijs en oker-

geel. De 4 kreeg deze kleur als eerste, nog voor de levering van de Düwags.

Een andere wijziging in deze periode, om precies te zijn in 1966, betrof de invoering van eenmansbediening op lijn 15 in de stille uren. Hiertoe kreeg de bestuurder een eenvoudige betaaltafel aan zijn rechterhand en werden aan de voorzijde de Schindlerdeuren vervangen door de bredere en minder storende Düwag-deuren. Bovendien waren tijdens de uren van de eenmansdienst de achterdeuren buiten gebruik: alleen via de middendeuren kon worden uitgestapt. Vanzelfsprekend betekende dit aanpassing van de bediening van de middendeuren. Om de reizigers op deze nieuwerwetse vorm van dienstverlening attent te maken droegen de rijtuigen op de kop een wit bord met een rode hoofdletter E en werd als lijnnummer niet de gebruikelijke witte 15 op een zwarte achtergrond getoond, maar een rode 15 op wit. Toen de kleine Schindlers later op lijn 9 reden werd de eenmansexplootatie ook op de drukkeren uren ingevoerd, maar niet voor lang. In het begin van de jaren zeventig kwam de conducteur overdag weer terug.

De kleine Schindlers waren intussen over hun hoogtepunt heen: in het weekeinde en tijdens de avonduren werden ze weinig gebruikt, ook toen ze van eenmanswagens tot zelfbedieningstrams waren omgebouwd.

Toch konden ze niet echt worden gemist en na 1980 kwamen ze zelfs weer vaak in dienst door het ook toen al heersende materieeltekort, al duurde dat niet erg lang.

In de jaren 1980-1984 werden de 1-15 buiten dienst gesteld om in 1982 (2-3,5,7), 1983 (1,4) en 1984 (6,8-12) te worden gesloopt. De 13, 14 en 15 ontsprongen de dans nog even wegens een mogelijke museale bestemming: de 13 zou naar de Tramweg-Stichting gaan, de 14 naar de Amsterdamse museum-tramlijn terwijl de 15 bij het museummaterieel van de R.E.T. werd gevoegd. Tenslotte bleef alleen de 15 bewaard, de plannen voor de andere twee rijtuigen strandden vooral op het in de rijtuigen rijkelijk aanwezige asbest, de 14 werd in 1986 en de 13 in 1998 gesloopt.

**Op 19 september 1987 vond er een Open Dag plaats in de werkplaats Kleiweg, waarbij ook de 13 werd tentoongesteld, naast PCC-railslijpwagen 2303. (foto Karel Hoorn)**





De vijftigste verjaardag van de NVBS werd uitbundig gevierd met een indrukwekkende tramoptocht te Amsterdam, op 17 mei 1981. Ook Schindler 15 was van de partij!

**Boven.**  
Leidseplein, met op de achtergrond de eerste Amsterdamse gelede tram.



**Midden.**  
Ontmoeting met een nog recente 809 in de remise Havenstraat. (foto's Karel Hoorn)

**Beneden.**  
Gelede Schindler 244 passeert de metrowerken op het Stationsplein, op 4 januari 1965. (foto Dirk Eveleens Maarse)

### De "gelede Schindlers", serie 231-244

Voor het drukke verkeer op de rivierkruisende tramlijnen van het centrum naar Rotterdam Zuid bezat de R.E.T. een tekort aan vierassige aanhangrijtuigen. Er was uitbreiding nodig van materieel met grote capaciteit. Overeenkomstig de ontwikkelingen elders in Europa werd niet gekozen voor een motorrijtuig-met-aanhangrijtuig combinatie, maar voor een geled motorrijtuig.

Hier werd in de nummering aangesloten achter de laatste tweeeassige motorrijtuigen, de "Delmez-wagens" serie 202-221. Beginnend met een nieuw tiental, ontstond zo de serie 231-244.

De tractiemotoren drevden de assen van de voorste twee draaistellen aan, het achterste draaistel was een loopdraaistel. Het middelste draaistel bevond zich onder de geleding die was geconstrueerd volgens de principes van ingenieur Urbinati, destijds chef-ingenieur/directeur bij het Romeinse tramwegbedrijf en in veel opzichten de geestelijke vader van de moderne Europese gelede tram. Ook bij de gelede Schindlers was een hellende vloer aanwezig, echter alleen in het achterste rijtuigdeel, het voorste deel had een horizontale vloer.

In de 231-244 bevonden zich 40 zitplaatsen en 157 staanplaatsen, waarvan ook hier 35 op het achterbalkon.





**Fraaie opname van de 239 aan de Goudsesingel, op 18 oktober 1967. In tegenstelling tot de kleine Schindlers behielden de gelede wagens langere tijd hun oorspronkelijke pantografen.**  
(foto Karel Hoorn)

**De eindversie van de gelede Schindlers, met motorwagen 232 op de Bergweg. 19 mei 1979.**  
(foto Karel Hoorn)

De 231 werd in januari 1957 afgeleverd, de 244 volgde als laatste in november van hetzelfde jaar. Vanaf februari 1962 verschenen de rijtuigen op lijn 3 (Diergaarde Blijdorp - Groene Zoom), de belangrijkste lijn naar de Linker Maasoever. De lijn werd al snel volledig met het moderne materieel geëxploiteerd, waardoor de laatste tweemaal aangehangrijtuigen serie 1351-1406 hun weg naar de sloper vonden. Men was dermate in zijn nopjes met het nieuwe materieel dat ze ook op de stille uren intensief werden gebruikt en niet naar hun remise terugkeerden voor het einde van de dienst. Tijdens de avonden en de weekends werden de voor lijn 3 niet benodigde rijtuigen gebruikt op lijn 2 (Centraal Station - Charlois), tot de metrobouw hier de inzet van oude vierassers nood-

zakelijk maakte in verband met het tijdelijke kopeindpunt op het Weena bij het Centraal Station.

De komst van de veel grotere dubbelgelede Duwags 351-386 schoof de Schindlers naar het tweede plan. Enige tijd daarna hoorden ze vast bij lijn 10 (Hillegersberg - Spangen), weer een van de belangrijkste lijnen. Tijdens de gefaseerde reorganisatie van het tramnet, samenhangend met de komende opening van de metro, kreeg deze lijn op 2 september 1967 het nummer 6. Nog weer later keerden ze terug op hun oude lijn 3, die intussen de Maasbruggen niet meer overstak, maar reed van de Diergaarde Blijdorp naar Kralingen. Ook de gelede Schindlers werden in de jaren zeventig ingericht voor eenmansbediening en weer later zelfbediening.

Intussen was ook deze serie rijtuigen begonnen aan een nomadenbestaan waarbij zij telkens van lijn wisselden en zich in toeneemende mate moesten beperken tot spitsuurdiensten, afgewisseld met periodes waarop zij wel weer de gehele dag dienst deden. Zo waren ze een tijdje het vaste materieel van lijn 7 (Spangen—Kralingen), die twee eindpunten verbond waar de serie al eerder was geweest.

Dit hielden ze nog lange tijd vol, want pas in 1984 werd een groot deel van de serie buiten dienst gesteld, de overlevenden volgden een jaar later. Na veel omzwervingen eindigden de gelede Schindlers hun leven waar ze begonnen waren: op lijn 3.

Intussen waren begin 1979 kort na elkaar de 236 en 243 bij vrij ernstige ongevallen betrokken. Mede door de intussen van kracht geworden asbestwetgeving zou het herstel



erg kostbaar worden. Men koos ervoor uit de twee onbeschadigde helften 243(voor) en 236(achter) een nieuwe 243(II) samen te stellen die tegen het einde van het jaar in dienst kwam. De beschadigde rijtuighelften werden in 1982 gesloopt, waarmee het nummer 236 verdween.

De overige rijtuigen werden tussen 1982 en 1985 buiten dienst gesteld en in 1983 (234, 235) en 1985 (221-233, 237-241, 243-244) gesloopt. De laatste maanden was de 244 als lesrijtuig gebruikt, in januari 1985 nam de 242 zijn plaats in. Dit rijtuig werd door de R.E.T. bewaard als museumrijtuig. Beide museumrijtuigen, de 15 en de 242, hoewel eigendom van de R.E.T., bevinden zich al vele jaren in opslag in het depot Rotterdam Keenstraat van de Tramweg-Stichting. Mede als gevolg van het asbestprobleem zijn zij nog niet in rijvaardige toestand opgeknapt.

Dirk Eveleens Maarse

Bronnen:

Ir. S.S. Koldijk en ir. F.E.C. Bruijning, Ultralichte tramrijtuigen voor de Rotterdamsche Elektrische Tram, in: Nederlands Transport nrs. 5, 6 en 7, 1957.

Dr. H.J.A. Duparc s.s., Trammend naar de metro, E.J. Brill, Leiden, 1968

F van der Gragt, Moderne Trams, Uitgevers Wyt, Rotterdam, 1971

Op de Rails, Maandblad van de N.V.B.S., 's-Gravenhage, diverse jaargangen

Ir. F.E.C. Bruijning, De nieuwe tramrijtuigen van de R.E.T., Op de Rails, maart 1957

P.D.B. Bakker, De kleine en de gelede Schindlers van de RET, Op de Rails, september 1986

Het Openbaar Vervoer, maandblad, Amsterdam, jaargangen 1966-1986.

Eigen archief

**Op het terrein van de werkplaats Kleiweg poseert museumwagen 242 temidden van Rotterdams oudste elektrische motorwagen 1 en Düwag 373, op 19 september 1987.**

(foto Karel Hoorn)



**Op 15 februari 1981 glijdt de 238 over de Mathenesserbrug.** (foto Karel Hoorn)



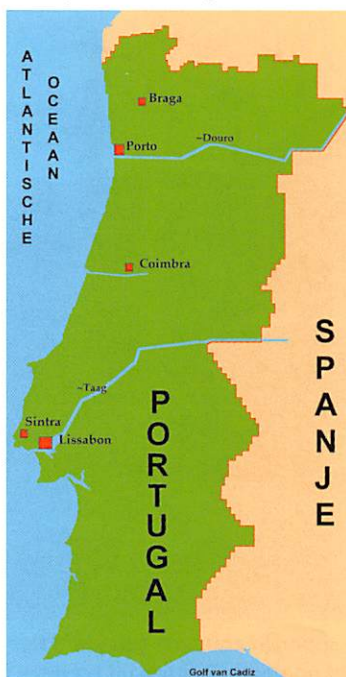
**Dit plaatje is helemaal geschiedenis geworden. De spoorlijn zou zo'n tien jaar later onder de grond verdwijnen; gelede Schindler 233 hield het nog twee jaartjes uit na deze opname van 2 juli 1983 aan het Station Blaak.** (foto Karel Hoorn)

# Portugal 21 e eeuw: 100 jaar terug in de tijd



Je betaalt er met je eigen Euro. Europese eenwording ten spijt, de EU herbergt gelukkig nog altijd landen waarin het lijkt of de tijd heeft stil gestaan of op z'n minst trager verloopt. Portugal is zo'n voorbeeld. In de hoofdstad Lissabon ziet de bezoeker anno 2002 in ruime mate tweessige trams in de dagelijkse dienst. Ook de havenstad Porto zet in het toeristenseizoen stokoude trams in. Tenslotte kent de omgeving van de provinciestad Sintra een interlokale museumtramlijn naar de kust, geëxploiteerd met materieel van rond 100 jaar oud.

In dit nummer van Tramfan Magazine maken we kennis met de nog bestaande trambedrijven in Portugal.



Waar in Noord-Europa trams doorgaans na een inzet van enkele decennia het veld moeten ruimen, is men in Portugal veelal terughoudend geweest met slopen van trammaterieel. Hoe kwam dat? Er was meer openbaar vervoer (relatief laag percentage autobezit) vanwege de achterblijvende economie. Minder industrialisering. Om die reden kon men nog altijd putten uit een groot areaal traditionele vakmensen. De behoefte tot vernieuwen was in mindere mate aanwezig. Ook is het klimaat vriendelijker voor traditioneel gebouwd trammaterieel.

Pas na het toetreden tot de EEG kreeg de economie van Portugal een stimulans. Met name in de laatste jaren van de 20e eeuw werd dit goed merkbaar. Het autobezit nam fors toe. Door milieumatregelen en economische groei is de gemiddelde leeftijd van de automobiel flink gedaald.

Ondanks het feit dat vele kilometers tramspoor (voorgoed?) werden verlaten, was er nog behoorlijk wat tramspoor over en lijkt de tram het inmiddels weer te winnen. Hoewel de toekomst van de stadstram in de buitenwijken van Lissabon nog wel eens ongewis lijkt, is Porto goed op weg om meer dan goed te maken wat het in de afgelopen decennia had afgebroken. In Sintra werd de tram in 1974 opgeheven en vervangen door de bus. De tram keerde echter terug, nu als museumtram. Hopelijk zal de tramlijn binnen afzienbare tijd op vrijwel volledig oude lengte te berijden zijn. Alleen de voormalige trambedrijven van Coimbra en Braga zijn totaal verdwenen.

Sintra motorwagen 3 van Brill, de beroemde trambouwer uit Philadelphia, uit 1903 heeft een nog originele wagenbak. We zien hem hier in dienst op de toeristische lijn. (foto Bob Docherty uit Sintra)



## Sintra - Atlântico

De stad Sintra is gelegen nabij de Atlantische kust, ten Westen van Lissabon. Sinds de jaren '90 van de vorige eeuw staat het historische centrum op de UNESCO-lijst van wereldmonumenten. Alleen daarom is de stad al een bezoek waard. In de nabijheid van Sintra bevindt zich een museumtramlijn. Deze volgt het grootste deel van een oud tramtraject. De bedoeling is om vrijwel de gehele oorspronkelijke tramlijn in ere te herstellen.





### De beginperiode

De in 1904 geopende metersporige tramverbinding tussen de stad Sintra en het aan de Atlantische kust gelegen plaatsje Praia das Maças (Appelstrand) is feitelijk de smalspoorverlenging van de reeds bestaande breedspoorverbinding tussen Lissabon en Sintra. Tegelijkertijd werd een stadslintje geopend tussen Estação (station) en Vila (stad). Het succes van de elektrische stadstram in Lissabon was er de hoofdoorzaak van dat de initiatiefnemers besloten deze nieuwe tramlijnen elektrisch aan te leggen.

De stroomvoorziening vond plaats door middel van een eigen waterkrachtcentrale, die tevens de stad Sintra van elektriciteit voorzag. De inkomsten kwamen niet alleen uit passagiersvervoer ('s zomers fors uitgebreid vanwege vooral dagjesmensen uit Lissabon). Ook het niet onaanzienlijke goederenvervoer, met name vaten wijn uit Colares, droeg hierin bij. Daartoe waren in Banzão en bij het station van Sintra faciliteiten voor goederenoverslag gebouwd.

### Oorlogsjaren

Gedurende een halve eeuw veranderde er weinig bij het bedrijf. Tot de Tweede Wereldoorlog. In deze donkere periode van de geschiedenis nam het belang van de tramlijn aanzienlijk toe. Het werd de enig overgebleven verbinding tussen gemeenschappen in de plaatsen langs de lijn. Volgens de overleveringen schijnt het trampersoneel een bijna heroïsche rol te hebben gespeeld in het netwerk van doorspelen van essentiële informatie over de vijand aan de Geallieerden.

Het massavervoer had z'n tol van het 50 jaar oude materieel geëist. De aandeelhouders van de maatschappij werden bereid gevonden te investeren in drie nieuw te bouwen, grotere wagenbakken, welke in eigen beheer op de gereviseerde trucks werden gezet.

**Druk reizigersverkeer aan het eindpunt Praia das Maças: het strand ligt hier vlakbij. 21 augustus 1974.** (foto Karel Hoorn)

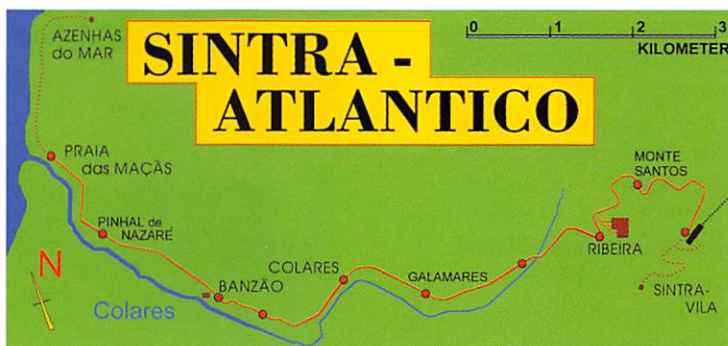
### De weg naar het einde

Zoals elders ook gebeurde, veranderden in de periode na de oorlog de vervoerspatronen. De aanleg van nieuwe wegen, verbetering van bestaande wegen, de aanschaf van bussen door het bedrijf zelf en een toenemend autobezit lieten hun sporen na bij de vervoerscijfers. Het jaar 1955 betekende een radicale wijziging van het directiebeleid. Niet alleen werd het hellingrijke stadstraject opgeheven; ook de verbinding tussen Praia das Maças en Azanhas do Mar kwam te vervallen. De grootste klap betrof echter de beslissing om de exploitatie van de overgebleven lijn te beperken tot de periode juni t/m oktober. Op de verlaten trajecten en buiten het seizoen zette het bedrijf bussen in.

Ondanks dit alles beleefde de seizoenslijn relatief gouden tijden in de jaren '60, dankzij het toerisme. Tweehonderd passagiers per tramstel waren eerder regel dan uitzondering, het drievoudige van het door de ontwerpers voorziene passagiersaantal... Wie zich bedenkt dat de techniek, materieel en lijn inmiddels meer dan 60 jaar oud waren, stallingcondities doorgaans ongunstig (veel indringend vocht) en daarbij de dramatische zoutcorrosie aan het kustpunt voegt, beseft dat de inzet van het personeel uitzon-

derlijk is geweest. Aan de exploitatie kwam een einde in het najaar van 1974 (het jaar van de Anjerrevolutie in april en het einde van de dictatuur van president Thomaz door een coup van generaal Spínola). De tramverbinding werd definitief door busdiensten vervangen. De trams gingen op stal, in afwachting van betere tijden.

**Het interieur van motorwagen 3 weerspiegelt de liefde die in de restauratie is gestoken.** (foto Arthur Staal)





Op 21 augustus 1974 zien we motorwagen 7 met bijwagen 12 bij het depot Ribeira. (foto Karel Hoorn)

### Opleving en vernieuwing

Reeds rond 1977 kwamen er stemmen op om de tram nieuw leven in te blazen. Het gehele traject was immers nog aanwezig, evenals het wagenpark. Wel hadden op sommige trajectdelen onkruid en geparkeerde auto's direct gretig bezit genomen van de trambaan. In 1979 werden een motorwagen uit de remise gehaald om een proefstukje te rijden tussen Banzão en Pinhal da Nazaré, vijf jaar na de opheffing.

In mei 1980 reden twee motorwagens nogmaals proef, nu tussen Banzão en Praia das Maças, een route van 3,5 kilometer. Vanaf dit jaar werd een bescheiden toeristische exploitatie gestart, jaarlijks van 1 juli t/m 30 september. In 1990 kwam hier abrupt een eind aan toen het onderstation in Banzão na 86 jaar de geest gaf. Pas in 1992 werd de stroomvoorziening hersteld.

Een werkelijke ommekeer vond plaats toen in september 1995 werd begonnen met het volledig vernieuwen van de tramlijn tussen Ribeira en Praia das Maças. Praktijken van frauduleuze aannemers en de overgang van de concessie naar het Engelse busbedrijf Stagecoach waren er de oorzaak van dat de vernieuwde lijn pas in 1997 in gebruik genomen kon worden. Doordat de exploitatieconcessie van Stagecoach in januari 2000 afliep, lag het vervoer in dat jaar aanvankelijk stil. Een tijdelijke concessie zorgde ervoor dat uiteindelijk het grootste deel van het resterende seizoen wel gereden kon worden. In het seizoen 2001 was, voor het eerst sinds de modernisering in 1997, op deze museumtramlijn geen reguliere exploitatie. Wel vond sporadisch groepsvervoer plaats.

Op 14 september 2001 ging het beheer over van concessiehouder Stagecoach naar de Ca-

mera Municipal van Sintra (gemeente Sintra). De twee overgebleven werknemers van dit bedrijfje werden daarmee ambtenaar. Afgewacht moet nu worden hoe voortvarend de gemeente de geplande verlenging naar de wijk Estifania (het lager gelegen stadscentrum van Sintra) ter hand zal nemen. Recente herprofileringswerkzaamheden in deze wijk wijzen erop dat de lijn vermoedelijk niet verder zal komen dan de Largo Dr. Antonio J. Almeida. Tot dit punt vindt men overigens nog, deels onder zand en struiken

de in desolate staat verkerende rails terug van de in 1974 opgeheven oorspronkelijke tramlijn. Tot de eerste daden van de gemeente behoort onder meer een spoedig herstel van het remisedak in Ribeira.

De manager van de tramlijn heeft plannen om met metersporig tweedehands tweerichtingsmaterieel (mogelijk af te voeren onverbouwde PCC's uit Gent) een bescheiden exploitatie buiten het seizoen te onderhouden. Of het ooit zover zal komen, zal de tijd leren.

Open motorwagen 7 staat hier in al zijn gerestaureerde schoonheid te pronken bij de remise Ribeira. De wagen werd door Brill in 1903 gebouwd. (foto Arthur Staal)



## Materieel

Op één tram na is het gehele oorspronkelijke wagenpark nog aanwezig, voorwaar een unicum.

Voor exploitatie zijn beschikbaar: open motorwagens 1, 6, 7 + open bijwagen 9 en de gesloten motorwagens 1 (ex Lissabon 615), 3, 4 + gesloten bijwagen 10; de rest van het wagenpark wacht op betere tijden.

De wagenbak van open motorwagen 4 werd in 1997 de tramwerkplaats van Carris hersteld. In Sintra zorgde men voor revisie van het mechanische gedeelte. Ook open motorwagen 6 werd in Lissabon gereviseerd. In maart 2001 is in eigen beheer begonnen met de grote revisie van motorrijtuig 7. Deze werd in september van dat jaar voltooid. Als enige van de vloot is deze open motorwagen uitgevoerd in het kleurschema van 1918 (oranje geel).

Tenslotte nam men in 1996 van Lissabon de motorwagens 615, 703 en 709 en 737 over. Daarvan is 615 bij Carris omgespoord van 900 mm naar 1000 mm-spoor en daarbij meteen gereviseerd. De rest staat buiten het spoor in de beneden-remise van Ribeira.

Arthur Staal

### Geraadpleegde literatuur:

Paulo Caldeira Martins: Elétrico's de Sintra

Diverse jaargangen Trams, uitgeverij De Alk, Alkmaar

Met grote dank aan Mr. Bob Docherty, Sintra, Portugal



In de remise te Ribeira is bijna het gehele wagenpark nog voorhanden, zij het niet allemaal in de hiervoor getoonde fraai gerestaureerde staat. Vanuit een werkkuil zien we motorwagen 5, die in 1947 een nieuwe wagenbak kreeg met een Lissabon's uiterlijk. De oorspronkelijke wagen 5 dateerde uit 1903. (foto Arthur Staal)

### Wagenpark per 1 januari 2002 (schuingedrukt is rijvaardig):

Nr	Type	Fabrikant	Jaar	Opmerkingen
1 (*)	Open motorwagen	J.G. Brill Co, Philadelphia	1903	
1 (*)	Gesloten motorwagen	CCFL, Lissabon	1935	(ex Carris Lissabon 615)
2	Gesloten motorwagen	J.G. Brill Co, Philadelphia	1903	(nieuwe wagenbak 1945)
3	Gesloten motorwagen	J.G. Brill Co, Philadelphia	1903	(met originele Brill-wagenbak)
4	Gesloten motorwagen	J.G. Brill Co, Philadelphia	1903	(nieuwe wagenbak 1946)
5	Gesloten motorwagen	J.G. Brill Co, Philadelphia	1903	(nieuwe wagenbak 1947)
6	Open motorwagen	J.G. Brill Co, Philadelphia	1903	
7	Open motorwagen	J.G. Brill Co, Philadelphia	1903	
8	Gesloten bijwagen	J.G. Brill Co, Philadelphia	1903	
9	Open bijwagen	J.G. Brill Co, Philadelphia	1903	
10	Gesloten bijwagen	J.G. Brill Co, Philadelphia	1903	
11	Open bijwagen	J.G. Brill Co, Philadelphia	1903	
12	Open bijwagen	J.G. Brill Co, Philadelphia	1903	
13	Open bijwagen	J.G. Brill Co, Philadelphia	1903	
14	Open bijwagen	J.G. Brill Co, Philadelphia	1903	(orig. wagenbak open mw 5)
15	Gesloten bijwagen	J.G. Brill Co, Philadelphia	1903	(orig. wagenbak gesloten mw 4)
S1	Dieselloc	Deutz	1926	(ex havens Lissabon en Lexoês,

omgespoord)

Opmerkingen:

Verder aanwezig 5 ongenummerde goederenwagens en een getrokken bovenleidingsmontagewagen zonder nummer.

(\*) De ex-Lissabon 615 heeft om verzekeringstechnische redenen wagenparknummer 1 gekregen.

Aan het eindpunt "Praia das Maçãs" ("Appelstrand") geniet men van een heerlijk uitzicht over de Atlantische Oceaan. 9 september 1995. (foto Karel Hoorn)







## 100 jaar elektrische tram in Lissabon

In 1872 werd de maatschappij Carris (Companhia Carris de Ferro de Lisboa) opgericht. Reeds in 1873 gingen ze van start met een eerste paardentramlijn. In 1940 werd de eerste buslijn uitgebaat ter gelegenheid van de Wereldtentoonstelling in Belém. In 2001 was het honderd jaar geleden dat de eerste elektrische trams in Lissabon reden. Het is nog steeds Carris die vandaag het tram- en busnet van Lissabon uitbaat. Bovendien baten ze ook drie kabeltramlintjes uit die de grote hoogteverschillen van de heuvels in de stad moeten overbruggen.

Momenteel zijn er nog vijf tramlijnen :

- 12 Praça da Figueira - Martim Moniz - Praça da Figueira (ringlijn door de stad)
- 15 Praça da Figueira - Belém - Alges (de langste lijn tot aan de monding van de Taag)
- 18 Alfândega - Ajuda
- 25 Alfândega - Prazeres
- 28 Martim Moniz - Prazeres

Tramlijn 15 wordt uitgebaat met moderne, dubbelgelede lagevloer Siemenstrams uit 1995. Tramlijn 18 volgt deels het traject van lijn 15. Er wordt gereden met pantograaf. Op deze lijn ligt ook de stelplaats.



Alle andere tramlijnen worden uitgebaat met oude tweeassers, welbekend van menige foto, reisgids of documentaire. Ze gebruiken een trolley, maar zijn allen voorzien van een pantograaf. Deze wordt gebruikt wanneer langs lijn 15 naar de stelplaats wordt gereden. Het is echter niet uitzonderlijk dat de oude trams hun pantograaf ook gebruiken in de stad. Er lijkt niet echt een regel te bestaan. Carris beschikt over 45 oude tweeassers die enkele jaren geleden in eigen beheer werden vernieuwd. Ze kregen een volledig nieuwe elektrische en pneumatische installatie: een nieuw AEG-onderstel met sterkere motoren, Kiepe-controllers, nieuw bedieningspaneel, elektrische of pneumatische ruitenwissers en een radio-installatie. Ze werden ook omgebouwd tot enkelrichtingswagens en kregen een pantograaf, naast de bestaande trolley. Uiterlijk behielden de trams hun uitzicht en ook het interieur werd gerestaureerd met respect voor de originele toestand.



Toeristische motorwagen 9 op de Praça Rossio, het hart van het toeristisch centrum.



Vorige bladzijde.  
Tweeasser 541 kronkelt zich doorheen de smalle straatjes van de wijk Alfama.

“Pantografengeweld” op de Praça do Comércio. Zomer 2001. (foto Arthur Staal)

Tenzij anders vermeld werden de foto's gemaakt op 22 november 2001 door Stefan Justens

We krijgen dus eigenlijk tramlijnen te zien die in normale dienst met museumtrams worden uitgebaat!

We krijgen dus eigenlijk tramlijnen te zien die in normale dienst met museumtrams worden uitgebaat!

Bovendien werden enkele tweeassers aangepast voor een toeristische tramdienst: ze ondergingen dezelfde vernieuwingen maar werden rood geschilderd en kregen een grote baanruimer vooraan. Er is een toeristische dienst langs de Taag (via lijn 15) en door de heuvelachtige wijken van de oude stad (via lijn 12 en 28). Maar wie - voor een prikje - een ticket op lijn 28 neemt, is minstens even goed af!

Tramlijn 28 is een begrip in Lissabon: de lijn doorkruist de stad langs alle wijken, ondermeer het pittoreske Alfama, en wringt zich door allerlei bochten en smalle straatjes, waar enkelspoor, strengelspoor, keerlussen en wisselplaatsen elkaar afwisselen. Hiervoor smelt elke tram-liefhebber! Mocht u nog op zoek zijn naar een vakantiebestemming of ooit in de buurt zijn de buurt zijn...

Stefan Justens

Lijn 28 in de wijk Alfama: twee trams gaan elkaar kruisen op een wisselplaats. De bestuurder houdt de hendel van zijn Kiepe-controller stevig vast.

Op lijn 15 deden in 1995 de nieuwe lagevloertrams hun intrede. Er rijden echter ook nog steeds tweeassertjes op deze lijn. Juni 1996. (foto Jacques Van den Ostende)





## Porto vernieuwd en toch authentiek oud!

Vorig jaar was Porto, samen met Rotterdam, culturele hoofdstad van Europa. Het historische stadscentrum, dat door de UNESCO tot werelderfgoed werd uitgeroepen, zou vele bezoekers lokken. Vermits het verkeer in Porto, sinds de bijna gehele opheffing van het eens zo grote tramnet, meer en meer op een onontwaaibaar kluwen begint te lijken, besliste men tot de aanleg van een sneltramnet, dat in de stad gedeeltelijk ondergronds zou verlopen en waarbij in de voorsteden gebruik zou worden gemaakt van bestaande, metersporige spoorlijnen die volledig zouden worden heraangelegd en voorzien van normaalspoor. Tevens voorzag men het behoud en eveneens de volledige heraanleg van tramlijn 18 (Carmo - Boavista), die over een belangrijke afstand

langs de rivier de Douro loopt, én zelfs een uitbreiding van deze lijn vanaf Boavista naar de Praça da Batalha, in het hart van de oude stad, nabij het spoorwegstation São Bento. Als laatste onderdeel van dit ambitieuze (snel-)tramplan wou men ook een toeristische tramlijn creëren door de aanleg van twee enigszins korte trajecten, namelijk tussen het eindpunt Carmo van lijn 18 en de Praça da Batalha enerzijds, en tussen dit plein en het eindpunt Infante van de voormalige tramlijn 1 anderzijds. Vanaf Infante lagen er nog tramsporen tot aan Massarelos, de plek waar tram 18 komt en waar ook de remise (én het enig mooie trammuseum!) gelegen is. Op die manier zou men een mooie lusvormige toeristenlijn rond de oude stad verkrijgen.

### Boven.

Aan het eindpunt Infante wacht motorwagen 221 het vertrek af. Het rijtuig werd in 1945 door het trambedrijf van Porto gebouwd naar een model uit 1912!

### Hiernaast.

Twee opname's van reeds aangelegde delen die deel uit maken van de toekomstige lusvormige toeristenlijn. Links de Rua de 31 de Janeiro, rechts de Rua da Assunção, nabij de Torre Clérgicos.



2001 werd het streefdoel om met één en ander klaar te zijn. Helaas: slechts een kort stukje van het hele plan raakte tijdig gereed. In 1998 kon het volledig gerenoveerde deel tussen Infante en Massarelos opnieuw in gebruik worden genomen; het wordt uitgebaat met museumwagens en kreeg in juni 1999 het lijnnummer 1E. In juli 1999 verdween lijn 18 tijdelijk uit de Rua da Restauração die ter gelegenheid van de aanleg van een wegtunnel werd heraanlegd. Lijn 18 verdween voorlopig helemaal op 29 mei 2000, toen werd gestart met de vernieuwing van het gedeelte van deze lijn tussen Massarelos en Castelo do Queijo. Toch kon de lijn nog tijdig terugkeren, op 15 februari 2001, al was het maar op het 1 km lange traject in de Rua da Restauração; het eindpunt Carmo was opgeheven en de tram eindigt - alweer tijdelijk - aan de halte Viriato, in verband met de verlenging door het stadscentrum.

Het hele jaar 2001 werd er verder gewerkt, zowel aan de sneltramlijn (waarvan de eerste door Bombardier/Adtranz gebouwde "Eurotram" - jawel, dezelfde als in Straatsburg - in mei van dat jaar aankwam) als aan de toeristentramlijn. Uiteindelijk reden er dat jaar slechts trams op het één kilometer lange traject van lijn 18 en op het 1,5 km lange stuk van lijn 1E. Op lijn 1E werd meestal gereden met fraai gerestaureerde, voor de toeristenlijn bedoelde museumtrams, terwijl op lijn 18 "gewone", niet gerestaureerde trams (maar eigenlijk net zo goed museumrijp), de dienst uitmaakten.



Op 11 maart 2002 kwam terug een gerenoveerd stukje tramlijn (van 2,5 km) klaar, tussen Massarelos en de halte Cantareira (Passeio Alegre/Foz), zodat de lijnen 1E en 18 nu tot daar kunnen doorrijden. Het eerste gedeelte van de nieuwe sneltramlijn, met onder meer de 6 km lange tunnel onder de stad, zou in november van dit jaar in dienst moeten komen. Wellicht rijden de trams van de lijnen 1E en 18 dan ook terug een stukje verder en werden de reeds aangelegde gedeeltes van de toeristenlijn, die door prachtige wijken voert, in gebruik genomen. Dan wordt Porto voor tram-liefhebbers zonder meer terug een boeiend reisdoel en kan het Lissabon misschien de loef beginnen afsteken.

Carlos Van den Ostende

**Het volledig gerestaureerde motorrijtuig 222, eveneens uit 1945, aan het eindpunt Infante. Van hieraf moet de lijn worden verlengd door het oude stadscentrum.**

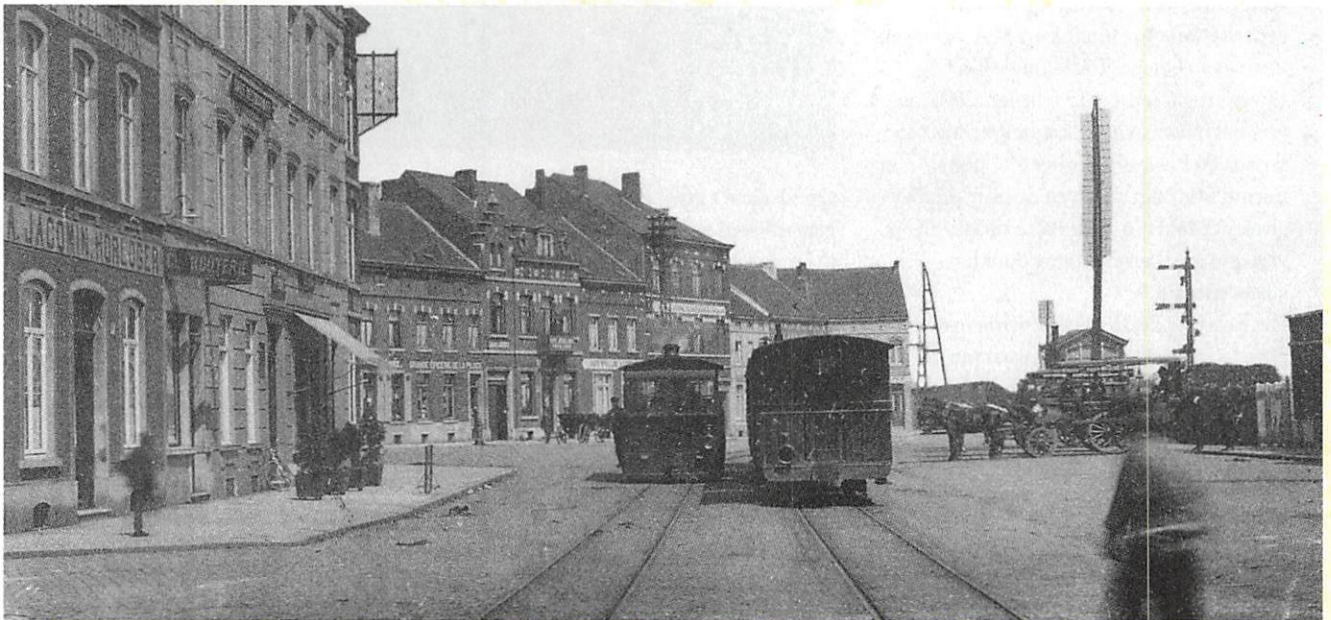
**Twee "normale" trams nabij de halte Massarelos, het voorlopige eindpunt van de lijnen 1E en 18. Kortbij bevindt zich de remise en het prachtige trammuseum.**

(alle foto's Jacques Van den Ostende, augustus 2001)



# Het Belgische Buurtramnet ... van A tot Z

## Deel 8 : Braine-l'Alleud - Braine-le-Comte (met vertakkingen naar Nivelles en Rebecq)



### Geschiedkundig profiel van de lijn:

1903	6 september	opening Nivelles -- Bois-Seigneur-Isaac
1904	1 mei	opening Bois-Seigneur-Isaac -- Ittre
1904	9 oktober	opening Bois-Seigneur-Isaac -- Braine-l'Alleud
1907	10 augustus	opening Ittre -- Virginal Spoorwegstation
1911	14 februari	opening Virginal Station -- Virginal Dorp
1912	1 juni	opening Virginal Dorp -- Planoit -- Braine-le-Comte
1913	20 maart	opening Planoit -- Rebecq
1942	juni (?)	sluiting Planoit -- Rebecq
1942	23 november	sluiting Planoit -- Braine-le-Comte
1958	13 oktober	einde van de goederendiensten
1959	4 juli	sluiting Braine-l'Alleud -- Nivelles / Virginal

### *Boven.*

Braine-l'Alleud (Eigenbrakel), NMBS-station, 1905.

De stoomtrams hadden hun eindpunt voor het station. Aan de overkant van de spoorlijn bevond zich het NMVB-emplacement van de lijn naar Waterloo. In 1910 ontstond er via een trambrug een verbinding (voornamelijk voor het goederenvervoer) tussen de twee lijnen, zodat sommige diensten naar Waterloo of Waver konden doorrijden.

(verz. Paul De Backer)

Braine-l'Alleud, NMBS-Station.

Op 10 september 1953 werd een nieuwe brug voor het wegverkeer in gebruik genomen en de overweg afgeschaft. Op die brug werd een tramspoor aangelegd, zodat de elektrische trams uit Brussel of Waver hun eindpunt kregen voor het NMBS-station, zoals de spoorauto's van de lijnen naar Nijvel en Virginal.

De AR 213 reed eerder bij de "groep" Leuven, zoals de versmalde filmkast aantoonst; de lijnfilms van de groep "Nivelles" werden echter niet aangepast.

Juli 1958. (foto Paul De Backer)

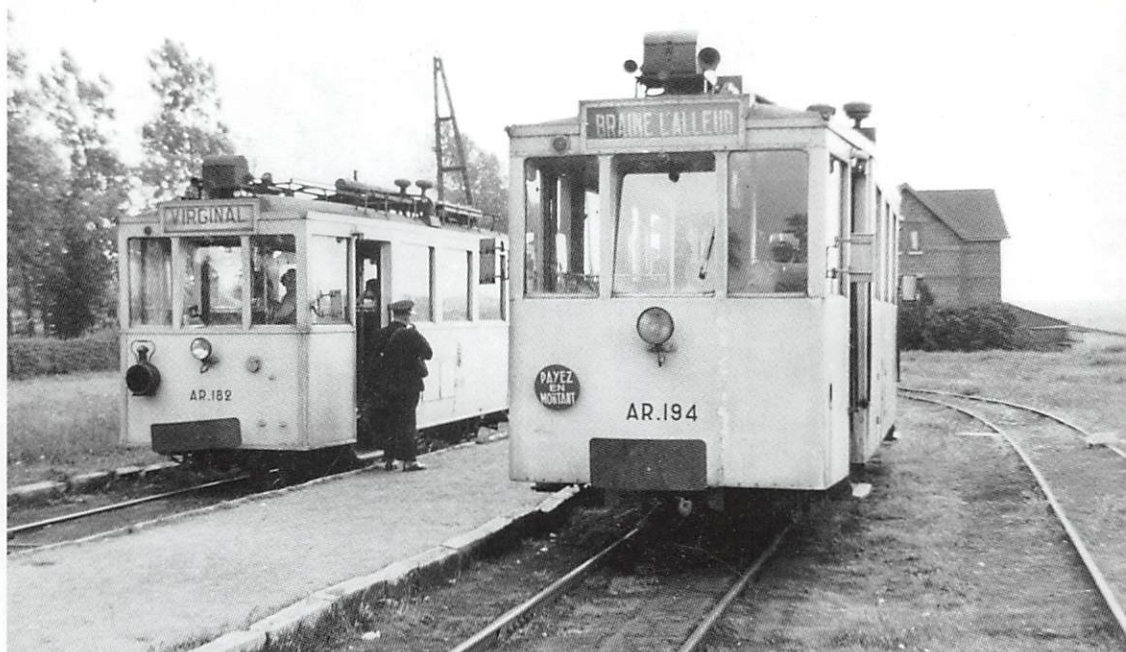


## Bois-Seigneur-Isaac.

Dit was het knooppunt van de groep "Nivelles". De belangrijkste doorgaande dienst was Eigenbrakel - Nijvel. Voor de doorgaande dienst Eigenbrakel - Virginal diende de spoorauto hier kop te maken.

Let op het bordje "Payez en montant" op de AR 194, dat duidt op éénmansbediening, 9 mei 1956.

(foto Paul De Backer)



Nijvel, Stelplaats. Bij het binnenrijden van Nijvel bevond zich de stel- en werkplaats van de "groep Nivelles".

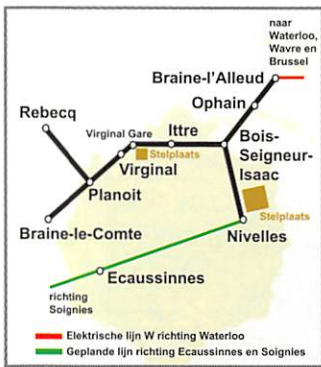
In 1903 overwoog de NMVB de elektrificatie van de lijn Eigenbrakel-Nijvel maar het is er nooit van gekomen. Toch verbleven in september 1940 gedurende enkele weken een aantal elektrische trams in deze stelplaats: het waren wagens van de Kustlijn die hier in veiligheid waren gebracht. (foto Dewerp, verz. Paul De Backer)



Nijvel, AR 117 nadert het eindpunt aan de Boulevard de la Fleur de Lys. Deze terminus, een wijkspoor gelegen in een bocht, had een voorlopig karakter. Een verlenging van deze lijn, dwars door Nijvel in de richting van Zinnik (Soignies) was van meet af aan gepland en werd ook gedeeltelijk gerealiseerd maar nooit in gebruik genomen. (foto Smith, verz. Paul De Backer)



Ittre.  
Vanaf de jaren '30 werden over het ganze NMVB-net borden met "TRAM" boven de straten gehangen om de automobilisten nog beter te waarschuwen dat trams soms in de verkeerde richting op hun kon afkomen, of er een tramlijn de weg kruiste!  
(foto Philippe Carlier, verz. Paul De Backer)



Virginal-Gare.  
Vanaf Ittre lag de lijn haaks op de rivieralleen, zodat nogal wat kunstwerken dienden gebouwd te worden. Voorbij het station van Virginal krom de tram, via een bochtig traject met verschillende bruggen en viaducten, naar Virginal-Dorp. (verz. Paul De Backer)



Virginal-Gare. Nabij het spoorwegstation bevonden zich enkele opstelsporen en een klein stelplaatsje. Het spoor links op de foto loopt in de richting van Virginal-Dorp. (foto Philippe Carlier, verz. Paul De Backer)



Hiernaast.

Rebecq, eindpunt van de tak Planoit-Rebecq.

Dit lijntje kwam als laatste in 1913 in dienst en werd ook als eerste in 1942 opgeheven ! Ook hier werden een aantal bruggen gebouwd, waarvan er nog een bestaat. (verz. Paul De Backer)



Midden.

Braine-le-Comte ('s Gravenbrakel).

Ook de tak naar 's Gravenbrakel werd in 1942 opgeheven. Op het traject tot Planoit bleef nog een tijd zandvervoer bestaan.

(verz. Paul De Backer)



**10 C<sup>mes</sup>**  
**BILLET SIMPLE**  
 Nivelles (Boulevard)  
 Laiterie  
 Fontensau  
 Baulers  
 Laid-Patard  
 Bois-Seign.-Isaac  
 Jonction  
 Haut-Ittre  
 Moulin Ferrier  
 Ittre (Station)  
 Ittre (Village)  
 Moulin Delval  
 Canal  
 Virginal  
 Les Culots  
 Ophain  
 Bouvrée  
 Timpe et tard  
 Viaduc  
 Braine-l'Alleud (Etat)  
 Société nationale  
 des ch. de fer vicinaux  
**L 06824**  
 Le voyageur doit  
 présenter ce billet à toute  
 réquisition.  
 Brux. - Imp. H. Mommens.

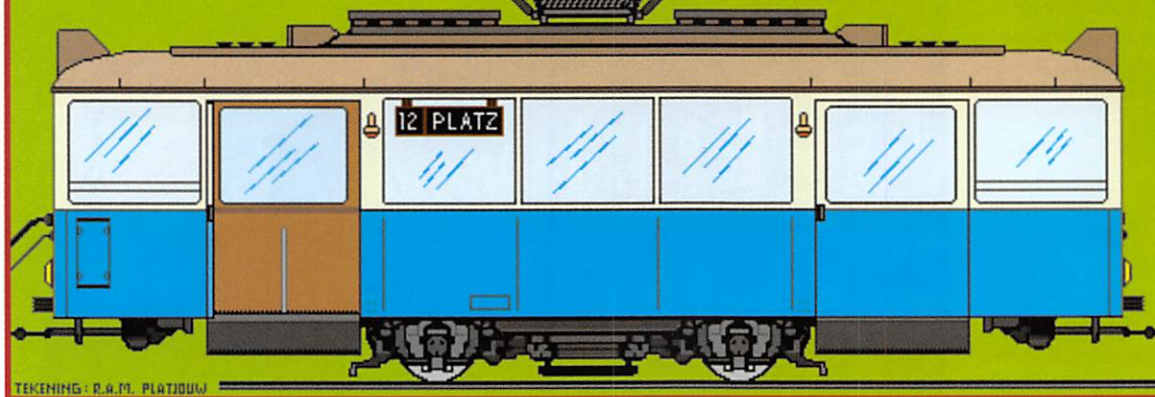
(verz. Paul De Backer)

Tussen Nijvel en Zinnik was de bouw van een nieuwe lijn ver gevorderd; door het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog werd deze lijn nooit afgewerkt. Het meest spectaculaire kunstwerk, het tramviaduct te Ecaussinnes-Lalaing, bestaat nog steeds; er heeft echter nooit een tram over gereden... (verz. Paul De Backer)





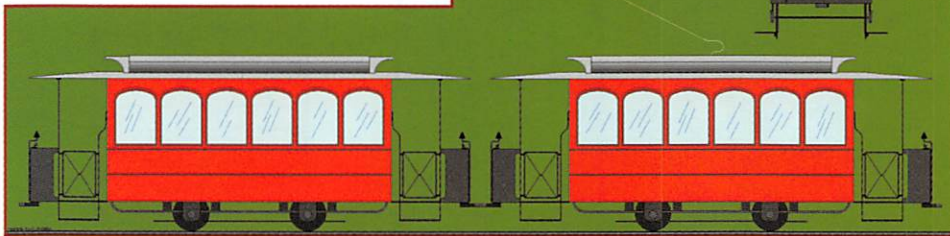
UIT DE PRE-HISTORIE VAN TRAMMODELLEN  
van KSW'er tot ROCO gelede



deel 4  
slot

In de voorgaande artikelen over de "pre-historie" van de trammodelbouw werden de modellen van HAMO uit begin jaren '60, Rivarossi uit 1963 en de uit Amerika afkomstige modellen nader bekeken. In dit laatste artikeltje in deze reeks willen we nog even teruggaan naar ongeveer het begin van de jaren zeventig, sinds welk jaar de trammodelbouw algemeen aanvaard lijkt en er steeds nieuwere en telkens weer fraaier afgewerkte trammodellen op de markt verschenen. Helaas ging dat wel gepaard met een fors stijgende lijn in de prijs.

Premier



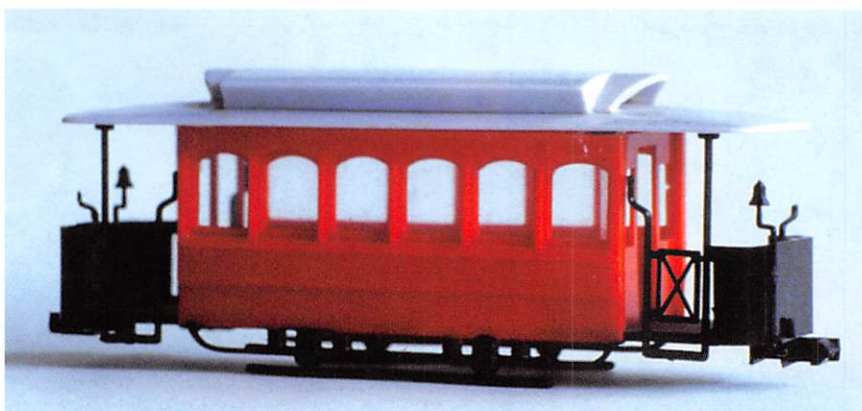
Premier

Van de firma PREMIER verscheen eveneens begin jaren zeventig (1971-72 ?) een ongemotoriseerd trammodelletje van een motorwagen met identieke bijwagens in H0-schaal op de markt. Vanwege een tramjubileum in Dresden werd dit plastic speelgoedtrammetje uit de beginjaren van de tram in die stad uitgebracht. Het wel zeer simpele model bestond uit twee rode zijwandjes met zes gebogen raampjes met daaronder meegegoten aspotjes, een zwart

vloerplaatje met twee zwarte balkon-schermen en twee zeer dunne rode kopschotten. Een lichtgrijs dak met lichtkap was daar bovenop geplaatst. De balkonhekjes en opstaptrede waren aan het balkon vastgelijmd. Op het balkon zelf was een platte schakelkast aangebracht, zelfs mét schakelkruk. Langs de buitenzijde van het balkonscherm liep een plastic stangetje van de zwanenhals handremhandel, waarvan de bovenzijde voorzien was van een bel. De koppeling bestond uit

een onder het balkon gelijmde 'N-spoor' koppelingetje, dat star was. De totale lengte van het trammetje bedroeg 88 mm en de breedte was slechts 23 mm. Twee niet al te best draaiende stalen asjes met plastic miniwielletjes waren tussen de zijwandjes geklemd. Aangezien het geheel vaak nogal slordig in elkaar was gezet, zaten de aspotjes links en rechts wel eens niet helemaal haaks tegenover elkaar. Ook de wielletjes waren soms niet gecentreerd op het asje aangebracht. De radstand was slechts 22 mm. Als 'trolley' fungeerde een simpel stukje gebogen draad, dat door een gaatje in het dak gestoken was. Het geheel was voor een habbekrats te koop, maar slechts door knutselen kon het modelletje in iets bruikbaar worden veranderd. Met wat handigheid wist men uit de zijwandjes en balkonnetjes een bijwagentje te bouwen, waarbij veelal een zelf te fabriceren onderstelletje betere rij-eigenschappen bood.

Hetzelfde simpele principe van aparte zijwandjes, losse balkons en daken is later gebruikt bij de modelletjes van een andere firma. Deze zijn ofwel kant en klaar, ofwel als bouw pakket te koop en ook zijn ze met een zeer klein motorsetje eenvoudig te motoriseren. Dankzij het principe kan men met de losse onderdelen zelf zijn trams samenstellen. Zesruiters, drieramers, open balkons met ronde of hoekige schermen of afgesloten balkons met typisch Zwitserse kenmerken, uw ideeën vult u zelf in.

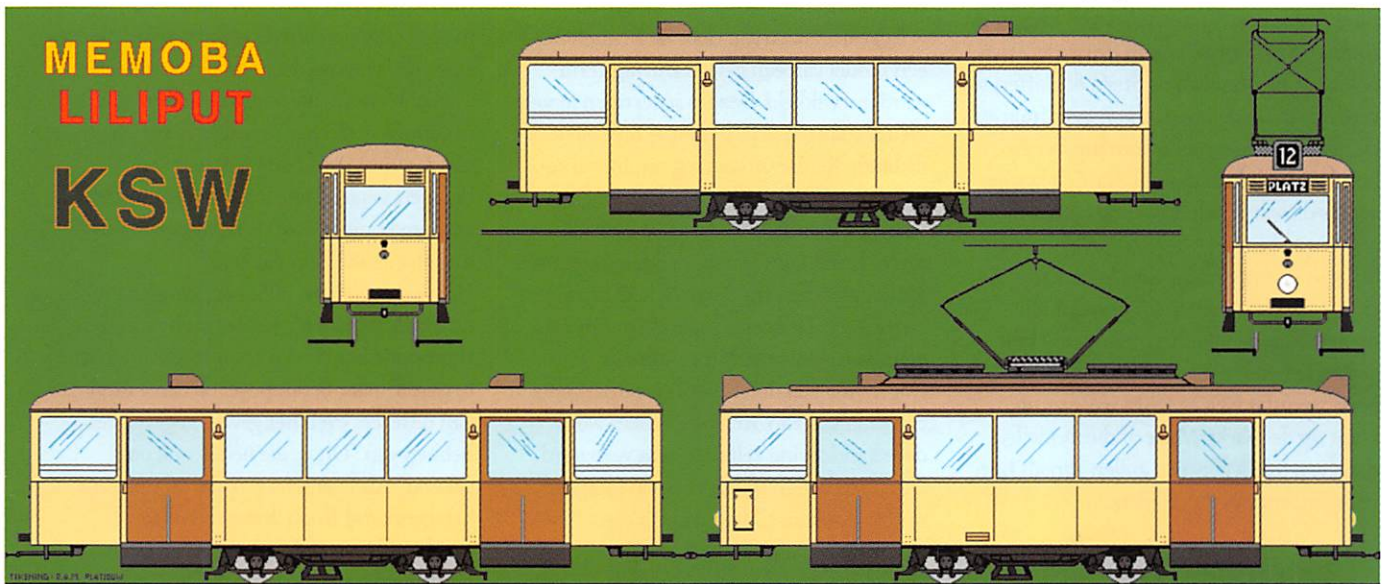


Het simpele plastic modelletje van Premier staat leuk in een vitrine, maar als men het op een trambaantje wil gebruiken, dient er wel het een en ander geknutseld te worden.

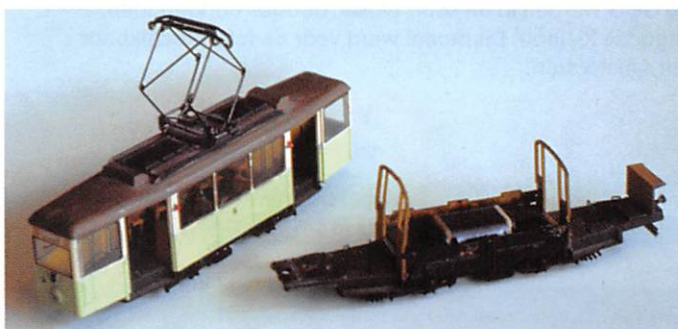
**Memoba/Liliput**

De beide karakteristieke neuzen van links de Roco Düwag gelede en rechts de KSW'er van Memoba.

Als één van de eerste van die fraaiere Europese modellen, die begin jaren zeventig op de markt verschenen, noem ik het model van een "Kriegs-Straßenbahn-Wagen" van de inmiddels verdwenen firma MEMOBA uit Oostenrijk. De eerste KSW'er werd in 1944 aan Berlijn geleverd en tot aan 1950 werden er enkele honderden aan verschillende bedrijven in Duitsland geleverd. Het waren eenvoudige trams met een grote balkons en een spartaans interieur met meer staanplaatsen dan zitplaatsen. Meerdere wagens hielden het uit tot in de jaren zeventig. Het kunststof MEMOBA-model van de KSW motor- en bijwagen oogde zeer fijntjes en kan nog steeds qua afwerking moeiteloos met de huidige modellen vergeleken worden. Het model was zelfs voorzien van een gedetailleerd interieur en door de open balkondeuren was een vrij zicht op het voor- en achterbalkon met een latjesvloer. De raampjes bestonden niet uit een plastic plaatje achter de wand, maar waren keurig ingezet.



Een KSW stel van Memoba in eigen maatschappijkleuren.



Een Memoba KSW'er met daarnaast een geopende wagen met de beide balkonwandjes en het interieur met het kleine motortje en de beide wormwieltjes naar de asjes. De zitbankjes, die ter camouflage op het motortje zitten, zijn hier verwijderd.

Het zeer kleine motortje, dat met twee wormwieltjes rechtstreeks beide assen aandreef, was niet zichtbaar midden onder de wagen aangebracht onder enkele camouflerende bankjes. Als groot nadeel van deze Memoba "KSW'er" moge toch wel de zeer slechte rij-eigenschappen genoemd worden. Ook het onderstelletje was namelijk van plastic vervaardigd en het geheel was veel te licht. Toch bestond er wel degelijk een markt voor dit mooie model en de Oostenrijkse firma LILIPUT nam het korte tijd later dan ook in haar programma op, waarbij een nieuwe en betere aandrijving werd gerealiseerd zonder het vrije interieur te schaden. Het tramstel was te verkrijgen in vele kleuren. Alleen het 'Weense' stel is niet overeenkomstig de werkelijkheid, want in Wenen hebben nooit KSW bijwagens dienst gedaan, wél een dertigtal motorwagens.

## GOG TRAM

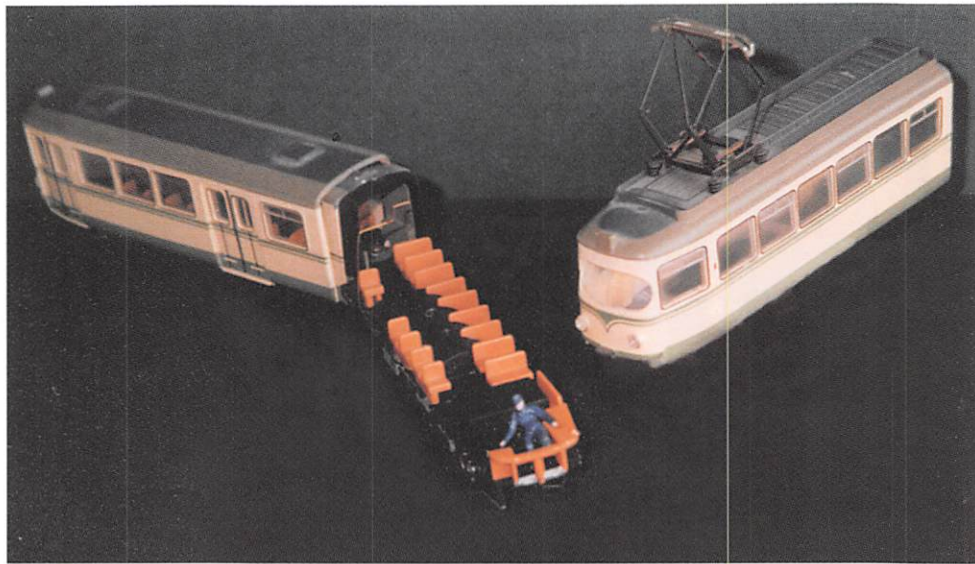
Omstreeks 1975 kwamen er van de firma Hugo Gog uit Ulm in Duitsland een drietal trammodellen op de markt. Het waren twee tweeassers en een vierasser, beide met een passende bijwagen met eenzelfde kunststof wagenbak. Door verschillende soorten dakopbouw te monteren, een plat dak, met lichtkap, met één of met twee pantografen of met een sleepbeugel, en door een rijke schakering aan kleuren te gebruiken, werden vele verschillende trams aangeboden, die allen op hetzelfde basistype terug te voeren waren.

De tweeassers waren in een drieramige en vierramige versie te koop en verschilden ook iets in de raampartij van het front. Ze waren eenvoudig van constructie en oogden zeer fijntjes, vooral vergeleken met de eerder besproken HAMO en Rivarossi modellen. Nog fraaier was de Düwag vierasser naar het model van van de uit 1935/36 daterende fraaie wagens van de lijnen O en V van de Rheinbahn. Aangezien deze wagens na hun dienstbare leven bij de Rheinbahn nog een tweede leven kregen in Aken en Oostenrijk, waren de modelletjes ook in de kleuren van de Stern & Hafferl te verkrijgen. De detaillering was zeer fraai en hoewel de ramen niet waren ingezet en helaas weer bestonden uit plastic plaatjes achter de wand, valt er weinig op het model aan te merken.

Volgens de mij beschikbare informatie zou er ook speciaal tramspoor geweest zijn, maar ik kan me niet herinneren dat ooit gezien te hebben. Er zijn de laatste tijd berichten, dat GOG-TRAM weer terug komt op de markt. Maar of die modellen dan even billijk geprijsd zullen zijn als hun voorgangers van 25 geleden.....?



De GOG-tram tweeasser was er in vele kleurvarianten en door andere dakopbouw, sleepbeugel en/of filmkastjes waren meerdere "typen" te koop. De crème Rheinbahn vierasser en zijn crème/rode "Oostenrijkse" uitvoering laten zien, dat eenzelfde variëteit bij de vierassers te verkrijgen was.



De gelede wagen van ROCO is voorzien van interieur en heeft zelfs al een bestuurder. Men kan er zo mee wegrijden. Als u goed kijkt, ziet u enkele bankjes half afgerond van onderen. Daar zit de motor onder de vloer verstopt! Het dunne koperen sprietje vlak vóór de geleiding maakt contact met een contactstripje in de wagenbak onder de pantograaf.

## ROCO

In 1977 vierde men in Keulen bij het trambedrijf het 100-jarig bestaan, ter gelegenheid waarvan door de firma ROCO een model van een gelede Düwag-tram werd ontwikkeld. Deze is sedertdien in vele kleurvarianten verschenen, echter allen in de brede Keulse uitvoering van in werkelijkheid zo'n 2,5 meter breed, terwijl in vrijwel alle andere steden de 2,2 of 2,3 meter brede Düwag's rondrijden. Technisch gezien was deze tram van ROCO een fraai kunstwerk. De soepel lopende motor was geheel weggewerkt, bijna onder de wagenvloer, en dreef met een cardannetje een draaistel aan. In latere versies werd deze aandrijving zelfs nog wat verbeterd. De ruiten waren ingezet en een interieur ontbrak ook niet. Voeg daarbij een prachtige detaillering en redelijke rij-eigenschappen en u begrijpt, waarom dit model zo'n succes was en nog steeds is. Aangezien de prijs niet overdreven hoog lag, heeft bij vele modelbouwers de gelede tram van ROCO gediend als basis voor een verbouwing tot een ander type tramwagen. De ROCO gelede tram is nog steeds in de winkels te vinden in vele uitvoeringen. Zelfs modellen met totale reclamebeschilderingen zijn te koop.

## Nawoord

De trammodelbouw heeft tegenwoordig een eigen plaats gekregen binnen de modelbouwwereld. Men wordt zeker niet meer als "vreemd" bestempeld, wanneer men zijn voorliefde voor trams kenbaar maakt. Doordat het mogelijk is op een kleine ruimte een complete baan te bouwen, waarbij vele aspecten tot uiting kunnen komen, wint de trammodelbouw nog steeds aan populariteit. Het was geenszins mijn bedoeling om in deze vier artikelen over de "prehistorie van trammodelbouw" een compleet overzicht te geven, maar ik hoop wel bij een aantal van de lezers even het gevoel gegeven te hebben van "Oh ja, die heb ik ook ooit gekend." Als ik ergens een jaartal verkeerd heb genoemd, hoop ik dat men daar overheen leest. Het verhaal is een persoonlijke terugblik en de gegevens komen uit oude modelbouwbladen. Heeft u aanvullende informatie, dan is die steeds welkom!

René A.M. Platjouw

**Alle modellen zijn van René Platjouw, tenzij anders vermeld.**

De trammetjes van Hugo GOG werden in dit soort plastic doosjes aangeboden. Hier een tramstel in Stuttgarterse kleuren. Dit model werd voor de foto beschikbaar gesteld door Hans Kes uit Amsterdam.





## Een trambaan in schaal O (1/45)

*Te moeilijk, te duur, neemt te veel plaats... probeert u eens een modeltrambaan in schaal O of 1/45! Ze kan gebouwd worden langsheen een muur zonder daarbij echt veel plaats in te nemen. Wat misschien nog het meest van al nodig is, is geduld! Kost niets, maar wordt beloond!*

Al tijdens mijn kinderjaren voelde ik belangstelling voor modeltrams. Geldgebrek en een gebrekkig aanbod noopten uiteindelijk tot zelfbouw. Mijn eerste tram maakte ik uit een platgeslagen conservenblik toen ik 9 was (ik heb dat trammetje nog steeds). Daarna volgden trams in allerlei materialen zoals balsa, karton enz... Wat later kwamen de eerste van messing gemaakte trams. De messingplaat werd eerst getraceerd (aanbrengen van de tekening) en dan werden de raampjes met veel geduld uitgeboord en gevijld. De tram werd toen uitgekozen op basis van het aantal ramen om de taak niet eindeloos lang te maken. Een artikel over het zelf etsen van messing in een nummer van MIBA gaf aanleiding tot een eerste proef: een kleine etsmachine gaf me nu de mogelijkheid om sneller en preciezer te werken, met mooiere modellen tot gevolg.

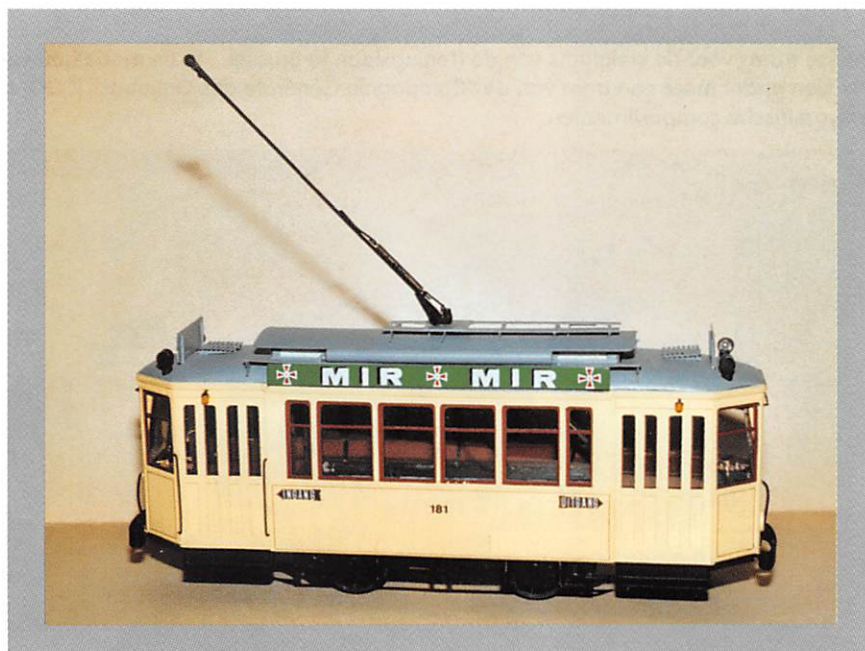
Al snel volgde de ene tram na de andere: uit Brussel, Parijs, Berlijn, Birmingham, Londen, Antwerpen enz...

Alle trams hebben een «Faulhaber»-motor met vliegwiel. Sommige onderdelen worden gekocht: trucks van Q-Car uit de USA en van Terry Russel uit Engeland, trolley'stangen van Q-Car.

Ook wielen van Q-Car en mooie spaakwielen van Allan Gibson uit Engeland. Enig zoekwerk is wel nodig want de meeste van deze producten zijn niet zomaar in de handel te verkrijgen en moeten worden besteld in het buitenland. Eens ze bij je thuis belanden, verstrekken ze echter enorm veel plezier en voldoening! Op de modelspoorbeurs van Birmingham is ook veel te verkrijgen.

**Boven.** Brussel, remise Koningslaan. Een "5000" staat klaar om buiten te rijden. Lijn 64 heeft blijkbaar zijn weg verloren; deze lijn kwam hier in werkelijkheid nooit voorbij.

Met deze Antwerpse tram behaalde Paul Penders een eerste prijs op een modeltramwedstrijd in Engeland. Het model is voorzien van spaakwielen en een "Faulhaber"-motor met vliegwiel.



Q-car brengt ook complete trams naar Amerikaans voorbeeld op de markt. Dit zijn trams uit kunststof en voorzien van een aandrijving. Ze moeten enkel nog geschilderd worden.

De daken worden van lindenhout vervaardigd omdat dit hout een ideale hardheid heeft. Dit is makkelijk te verkrijgen in elke modelbouwzaak.

Wat het schilderwerk betreft, kunnen een paar belangrijke tips van enig nut zijn. Ik gebruik steeds matte- of satijnverf. Doordat deze sneller droogt zal er minder stof in blijven kleven en bovendien zijn, in het geval u met een penseel werkt, de penseelstrepen bijna niet zichtbaar. Op het einde wordt de tram in een satijnvernis gespoten. Zelf geef ik de voorkeur aan het gebruik van een verfpistool voor het schilderen van de wagenbak. De details worden met penselen van hoge kwaliteit geschilderd. Belangrijk is dat het penseel in natte toestand mooi op een scherpe punt eindigt. De goedkope penselen worden vaak voorzien van een product dat de haartjes op een puntje houdt zolang ze in de winkel staan. Ik kan ten stelligste de penselen van «Winsor & Newton» series 3, 7 en 12 aanraden. De prijs ervan wordt ruim gecompenseerd door de kwaliteit. Als een tram een bepaalde kleur heeft, waarvoor u een mengeling moet maken, noteer dan keurig de juiste verhouding en referentienummers in een boekje. Een moeilijkheid bij het bouwen van modeltrams, zijn de vele biesjes en versieringen: «Bob Moore's Lining pen» biedt hier uitkomst!

Ook de in vele kleuren verkrijgbare lijntjes van «Pressfix» uit Engeland voldoen goed. Belangrijk bij het aanbrengen van de



“Le Vingtième” is nog gesloten en de bakken met lege flessen staan nog voor de deur : de 5003 heeft blijkbaar een vroege dienst...

details, is de ogen voldoende rust te geven, goede verlichting en eventueel een vergrootglas gebruiken. Ik schilder nooit meer dan een paar tientallen centimeter biesjes per dag.

De recente evolutie in de technologie van de kleurencopies maakt het tegenwoordig mogelijk mooie reclamepanelen te maken. Het maken van de aandrijvingsmechanismen vraagt eveneens wat ervaring, maar worm-en tandwielen zijn op modeltreinbeurzen in Engeland makkelijk te bekomen.

Het soldeerwerk wordt gedaan met weerstandssolderen (lokaal veel hitte), gasvlam (veel verspreide hitte) en met de klassieke soldeerbout. Een paar knijpertjes komen hierbij goed van pas.

Nog een belangrijke opmerking: bij het boren van gaten groter dan 3 mm in

messagingplaat, komen er krachten vrij die de plaat optillen, wat enig gevaar inhoudt. Gebruik daarom eventueel een zogenaamde trapboor. Dit is een boor waarvan het snijvlak niet spiraalvormig, doch trapvormig is.

Messing is natuurlijk een keuze. Materialen zoals bristolkarton kunnen minstens even goede resultaten opleveren. In dat geval heeft u enkel een haarscherp mes en een metalen lineaal nodig.

Indien u het model van een binnenverlichting wil voorzien, moet u er echter wel op letten het model binnenin zwart te verven. Best wordt ook wat gewicht toegevoegd (staafloodsoldeer in stukjes gezaagd). Het vervaardigen van een trammodel uit bristolkarton zal ik bij een latere gelegenheid in een artikel uiteenzetten.

**Parijse trams voor de stelplaats van de Koning slaan te Brussel... in de modelbouwwereld kent de fantasie geen grenzen. We zien onder meer een tram van de “Compagnie Générale des Omnibus” (CGO) op maximumdraaistellen en met twee assymetrische compartimenten.**





**De fraaie tweeassige motorwagen 4018 (de echte versie werd gebouwd in 1930) passeert een tramhalte in een typisch Brusselse omgeving.**

De trams hebben natuurlijk de gelegenheid op een circuit te rijden. Hierover wat meer. Als ik bij andere modelspoorliefhebbers op bezoek ga, zie ik meestal uitsluitend daken en moet ik me bukken om toch enig ander detail te zien te krijgen! Maak daarom de tafel voldoende hoog. Mijn tafel staat 1,4 meter boven de grond. Dit zou ongeveer op schouderhoogte moeten zijn. Voordelen: het is net alsof je vanop straatniveau naar de trams kijkt, je kan makkelijk bij de bedrading, je kunt een kast onder de tafel zetten en kleine kinderen kunnen met hun onschuldige handjes

nergens aan. Dus: omhoog met onze te lage modeltramtafels!

Van enorm belang is ook de verlichting: de mooiste modellen komen op een slecht verlichte tafel niet tot hun recht. Laat de zon schijnen!

De gebouwen op mijn omloop vormen een nabootsing van een stukje Brussel. Er is een laan met bomen, een paar smalle straten en een model van de stelplaats van de Koningslaan. Dit alles werd vervaardigd in karton en bedrukt papier of «Plasticard». Autos en vrachtwagens zijn in deze schaal overal te verkrijgen.

De sporen bestaan uit gewone spoorprofielen HO welke op dwarsliggers van messing gesoldeerd werden, met een spoorwijdte van 32 mm. De wissels en kruisingen werden zelf gemaakt.

Voor de bovenleiding gebruikte ik fosforbronsdraad van 0,3 of 0,5 mm welke opgehangen werd aan messing draadhangers. Die zijn te verkrijgen bij Terry Russel. Gebruik best geen te dikke draad en vergeet niet dat de draad in de bochten niet vanzelf gebogen blijft staan, maar dat hij door de draadhangers in de juiste richting wordt gehouden. Nogal wat trambanen beschikken namelijk over draad die zo dik is, dat hij omgerekend naar de realiteit, wel 4 cm dik is...

Het aanbrengen van een functionele bovenleiding schrikt nogal wat mensen af. Ook hier geldt: probeer het en met wat geduld bereik je de mooiste resultaten! Toegegeven dat met een trolleytang rijden enig precisiewerk vergt, maar was dat in werkelijkheid ook niet het geval?

Hopelijk hebben sommigen onder u van dit artikel toch iets opgestoken. Ook ik leer nog regelmatig bij. Allen aan de slag: een trammetje of twee en een paar gebouwtjes en het plezier kan niet meer op. Schaal O heeft een bijkomende dimensie die je in schaal HO niet kan bereiken.

Paul Penders

Dankwoord aan de heer David Voice, gekend Brits modeltrambouwer, die alle foto's maakte en ter beschikking stelde voor de publikatie van dit artikel.

**Dit hoekje van de modelbaan heeft een meer Engelse sfeer. De Brusselse 5003 komt hier echter ook wel tot zijn recht!**  
(alle foto's David Voice)





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

# FERIVAN

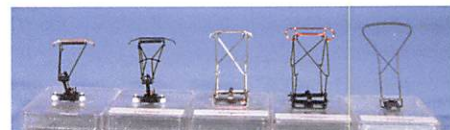
TRAMMODELBOUW

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

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



Motorisering en toebehoren.  
Nieuwe eigen producties in  
voorbereiding !



## Een prachtige reeks tramboeken: "Allemaal de tram op, burgers!"

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



De brochures „Allemaal de tram op, burgers!“ maken deel uit van een reeks uitgaven die driemaal per jaar verschijnen (+/- om de 3 tot 5 maanden) en die gewijd zijn aan de Belgische stads-of buurtspoorweglijnen.

### Prijs / Abonnement

De prijs per exemplaar is vastgesteld op 19,60 € + 2,48 € verzendingskosten indien u bestelt bij de uitgeverij. Ten einde als gevolg van de wisselende verschijning toch geen enkel nummer te missen raden wij u echter aan een abonnement te nemen: **Prijs voor Benelux landen 54,29 € incl. portokosten**. U moet zich dan ook niet extra verplaatsen wanneer het nieuwe nummer is verschenen en u bent verzekerd van uw exemplaar van deze gelimiteerde oplage.

Het nummer 9  
**Brussel**  
De lijnen F-M-R-V  
is beschikbaar !



### 50 jaar Belgische PCC's

Deel 1: In België en Nederland  
Deel 2: In België en Europa

50 jaar geleden deed de eerste PCC zijn optreden in België. Een opportune gelegenheid om de geschiedenis van alle belgische PCC's nog eens revue te laten passeren.  
De prijs voor deel 2 (116 pagina's) bedraagt 22 € + 2,97 € verzendingskosten.

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



## Nog een honderdjarige !

Een bijzondere tramlijn viert dit jaar zijn 100-jarig bestaan: de kabeltram van de Great Orme Tramway te Llandudno (Wales, Groot-Brittannië). Niet echt een kabeltram zoals in San Francisco, want deze lijn is eerder een kabelbaan, waarbij de rijtuigen zich niet van de kabel kunnen los maken en dus door de tegenligger worden omhooggetrokken (een zgn. *funiculaire*). De trolley'stangen op het dak dienden dan ook ooit slechts voor een bovenleiding waarmee radiocontact kon worden doorgegeven... (foto Thomas Van Wetteren, 15 oktober 2007)



### Nieuw ! De Amsterdamse Combino

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

## TramFanAgenda

14 juli

Den Haag : themadag  
"75 jaar lijn 11" in het Open-  
baar Vervoermuseum

21 juli

Brussel : museumtrams in het  
stadscentrum naar aanleiding  
van de nationale feestdag.

4 augustus

Trammelant : jaarlijkse mani-  
festatie met deelname van  
historische trams  
in De Haan (onder voorbehoud)

15 augustus

Speciale dag bij de ASVi, in het  
museum te Thuin.

7 en 8 september

Grotten van Han : open dagen  
in de stel- en werkplaats van  
de Grottentram. Op bepaalde  
tijdstippen zullen volledige  
heen- en terugritten kunnen  
gemaakt worden op het lijntje  
naar de Grotten.

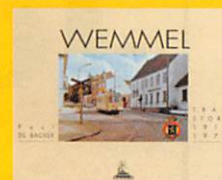
8 september

Antwerpen : Grote tramoptocht  
door de stad ter gelegenheid  
van 100 jaar elektrische trams  
(zie bladzijde 27).

## TramFanBibliotheek

"Wemmel Tram Story"  
van de hand van de  
Wemmelse tramkenner bij  
uitstek, Paul De Backer.

Formaat 260 x 205 mm,  
176 bladzijden en  
183 zwart/wit foto's.



De geschiedenis van de lijn, de aanleg, het materieel, de extra's ten  
gevolge van twee Wereldtentoonstellingen en het Heizelstadion,  
veel wetenswaardigheden over het eindpunt Brussel Noord,  
dienstregeling en, onvermijdelijk, de neergang, worden beschreven  
en geïllustreerd.

De foto's zijn uiterst interessant. In tegenstelling tot soortgelijke  
boeken over andere lijnen zijn er niet vrijwel uitsluitend foto's uit  
de begin tijd plus een overvloed aan type N/S afgebeeld, maar zijn  
ook de types Grimbergen en Standaard vertegenwoordigd, al  
hadden er mij wel wat meer tweasers in mogen staan.  
Het is echter niet alleen een boek voor tramkenners maar ook voor  
de inwoners van Wemmel, dus de plaatselijke herkenbaarheid was  
belangrijk.

Een interessant en leuk boek voor wie iets meer wil weten over het  
vroeger zo omvangrijke Brusselse buurtspoornet, een "must" voor  
wie de lijn W nog bij leven en welzijn heeft gekend.

Dirk Eveleens, Maarse

Hoe bestellen :

Prijs : 29,62 euro

Voeg 3,25 € verzendingskosten toe

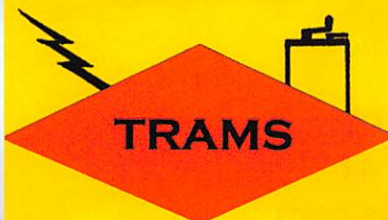
**B** Schrijf over op rekening 001-1374535-24  
van Uitgeverij Ostendis, Postbus 105 -  
1930 Zaventem 2

**NL** Schrijf over op postgiro 6221109  
Uitgeverij Ostendis, Postbus 4126 -  
4900 CC Oosterhout

Geef als mededeling "RM-Wemmel".



## LINE-BREAKER



LAITON

MESSING



### CHARLEROI

#### STADSTRAM

Beperkte reeks  
Schaal HO  
Kwaliteitsmotor

Telefoon **02-425.23.41**

Jubelfeestlaan 79 bus 19

1080 Brussel

e-mail : [p\\_tramway@hotmail.com](mailto:p_tramway@hotmail.com)

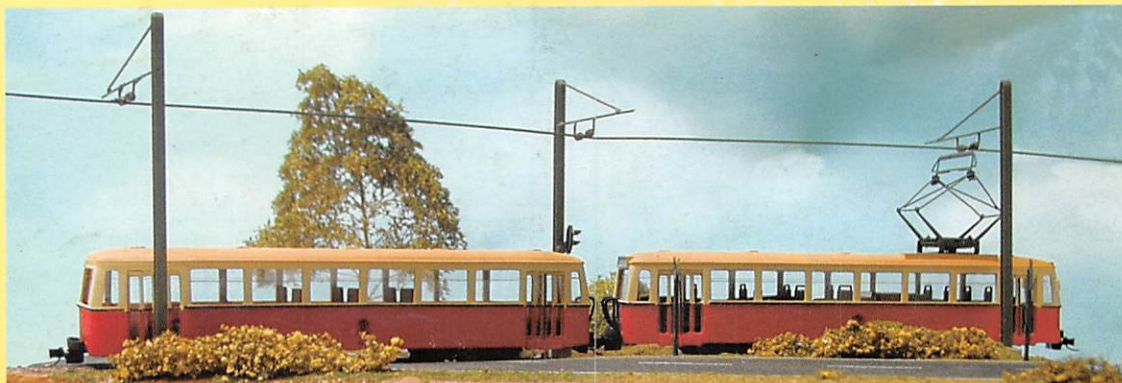
### OOSTENDE

#### STADSTRAM

nog leverbaar

Leuvense / Mechelse stadstram:  
in voorbereiding





**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](mailto:webmaster@jocadis.com)**

**[www.jocadis.com](http://www.jocadis.com)**

