

9

# TramFan

Magazine

een uitgave van  Ostendis

Tweemaandelijks  
Jaargang 2  
2002  
Nr. 9

€ 7,95



## Arnhem - Special

### Trammelant in De Haan



Hannoversche Stadtbahn  
voor Den Haag

Tramfan Magazine  
verschijnt 6 maal per jaar

ISSN 1377-3763

**Abonnementenprijs**  
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  
respective 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**

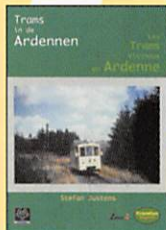
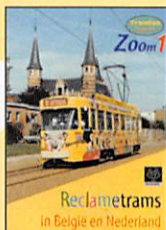
**6,50 €**

**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" + volgnummer.

4

Actueel Nederland

10

Actueel België

14

100 jaar elektrische tram in Antwerpen

18

**Arnhem-Special** :

*Trams in en om Arnhem (1880-1944)*



27

Nostalgie

30

**Arnhem-Special** :

*Kennismaking met... Het trambedrijf van het Nederlands Openluchtmuseum*



36

**Arnhem-Special** :

*Markante Museumwagens - De bouw van de GETA 76*



44

Het Belgische Buurtramnet... van A tot Z  
*Aflevering 9: Brugge - Ursel - Zomergem - Gent*

48

Modelbouw :  
*Nieuwigheden + Arnhemse modelbaan*

55

In Memoriam  
voor twee eminente tramkenners

**Cover**

**Boven.**

In de jaren 1994-98 werd voor het nieuwe lijntje in het Openluchtmuseum een replica van Arnheems beroemde vierassers gebouwd. We zien deze wagen in het "Brabants straatje". (foto René Platjouw)

**Linksbeneden.**

Honderd jaar tramstation in De Haan werd gevierd met de komst van NMVB-motorwagen 9004. (foto Alex Krakowsky)

**Rechtsbeneden.**

Op de Haagse lijn 11 komen vanaf november Hannoverse Stadtbahntrams te rijden. (foto René Weterings)

## Hannoverse Stadtbahnwagens voor Haagse lijn 11

Sinds 1999 kampt de Haagsche Tramweg-Maatschappij (HTM) met een chronisch materieeltekort: dat jaar immers werd de nieuwe lijn 17 naar het Wateringse Veld geopend, als eerste van een geplande reeks belangrijke netuitbreidingen. Begin dit jaar kwam de nieuwe lijn 15 naar Nootdorp in dienst; de nood aan bijkomend tram-materieel liet zich nu wel heel erg voelen. Door de ervaring die inmiddels werd opgedaan met 25 jaar oude, maar toch nog modern ogende Stadtbahnrijtuigen uit Hannover op het minitramlijntje in Houten, besloot de HTM een kleine reeks van deze wagens aan te schaffen voor een welbepaalde lijn.



Hannover, Theodor-Krüger-Strasse. Stadtbahn 6098 wordt, nog zonder nummers, naar de wielenbank gereden, buiten het terrein van de werkplaats "Glocksee" om. 26 juli 2002. (foto Kees Pronk)



Binnen in de werkplaats "Glocksee" bevindt zich links de pas herschilderde 6064. Motorwagen 6167 is voorlopig nog niet voor Den Haag bestemd ! 26 juli 2002. (foto Kees Pronk)

Hieronder.  
Op 29 juli vertrok de Stadtbahn 6099 als eerste naar Den Haag, vanuit de Hannoverse remise "Leinhausen". Aan de Duits-Nederlandse grens te Oldenzaal werd hij door één van onze fotografen "geflits". 30 juli 2002. (foto René Weterings)

Het koopcontract, voor een bedrag van 2,1 miljoen euro, werd op 3 juli in Den Haag getekend (op de PCC-Partytram !). Zeven wagens werden in Hannover gereserveerd (de 6099, 6098, 6064, 6058, 6037, 6055 en 6057 in de vermoedelijke volgorde van levering); de HTM nam nog een optie op 8 andere wagens.

Vermits deze Stadtbahnwagens 15 cm breder zijn dan de Haagse GTL-8 (2,50 m tegenover 2,35 m) dient lijn 11 (Station Hollands Spoor - Scheveningen Haven) te worden aangepast, vooral wat betreft de perrons aan de haltes.





In de vroege ochtend van 31 juli kwam de 6099 in Den Haag aan en werd afgeleverd op het Savornin Lohnmanplein. De 3030 was present om de nieuwe wagen naar de werkplaats te slepen.  
(foto René Weterings)

De rijtuigen zelf worden in Hannover reeds aangepast aan de HTM-eisen: de stroomteruggave bij het remmen wordt gewijzigd, de wagenkasten worden gereviseerd en krijgen nieuwe (ongekraste) ruiten. Opvallend is dat de wagens in Hannover geschilderd worden in de rood/crème livrei van de Haagse GTL-8-I die dateren uit 1981-83. De HTM zal trouwens alle wagens van het type GTL-8-II (uit 1992-93) in diezelfde (oude) livrei herschilderen!

Voor het eerst sinds lang zullen er terug tweerichtingtrams in Den Haag rijden, zonder dat het voordeel van zo'n wagen zal worden benut; er zijn immers overal keerlussen. Daar de bestuurderscabines niet geschikt zijn voor kaartverkoop, wordt in de middenbak een verkoopautomaat geplaatst.

Na de gebruikelijke instructie van het personeel, voorziet de HTM een indienststelling van haar Stadtbahnwagens in de loop van november.

Carlos Van den Ostende



In de Centrale Werkplaats aan de Lijsterbesstraat kreeg onze nieuwe Hagenaar al meteen een ontmoeting met een klassieker van formaat: de PCC, in de vorm van railslijpwagen H23. 31 juli 2002. (foto René Weterings)

Omdat de Hannoverse Stadtbahnwagens 15 cm breder zijn dan de Haagse GTL's, moet er een stuk van sommige halteperrons van lijn 11 worden weggezaagd. Dit is de uitgezaagde tramhalte van de Doornstraat, op 22 juli 2002.  
(foto Kees Verhulst)



## Den Haag



Op de Stationsweg in Den Haag is het bekende bochtje (op zijn Haags: boggie) "rechtgetrokken". De sporen zijn dus vervangen en het spoor is nu kaarsrecht. Deze foto toont de oude situatie op 1 juni 2002. Vanuit PCC 1022 werden videoopnamen gemaakt; het was immers "Vlaggetjesdag" en dan rijden museumwagens in normale dienst op lijn 11, zoals de 810 in de achtergrond. (foto Kees Verhulst)

Op zondag 4 augustus heeft het 3-wagen stel 1304+1337+2102 een rit naar Delft Tanthof gemaakt. Tijdens een korte stop aan Delft Tanthof wordt geposeerd naast de 3116. (foto René Weterings)



De Haagse motorwagen 824 (in België gebouwd door La Brugeoise, zie "Tramfan Magazine" nr. 7) verbleef jaren bij de Elektrische Museumlijn te Amsterdam. Op 14 juli vertrok deze wagen naar het Deense trammuseum te Skjoldenaesholm. (foto René Weterings)





In PCC 1302, alias Pr, is een "Party" aan de gang. De wagen passeert hier de spoorvernieuwingswerken aan de Kneuterdijk. 29 juni 2002. (foto René Weterings)

## Kronieken

**HTM**

### **Komst van de eerste Stockholms tram voor proef Rijn-Gouwelijn.**

In de loop van september wordt in Den Haag het eerste van zes rijtuigen verwacht voor het proefbedrijf op de spoorlijn tussen Gouda en Alphen aan de Rijn (zie "Tramfan Magazine nr. 5). Deze wagens, gebouwd door Bombardier, vormen een vervolgorde op de bestaande reeks in Stockholm. Daar zijn ze nu nog niet nodig, maar ze werden speciaal eerder gebouwd voor de proeven in Nederland. Zoals bij het lijntje in Houten zal de HTM in het begin zelf de exploitatie voeren. Begin 2003 zou het proefbedrijf van start gaan.

### **Bouw tramtunnel Grote Marktstraat vordert.**

Nu de waterproblemen in de tramtunnel grotendeels zijn opgelost, begint het einde van de werken eindelijk in zicht te komen. Onder de Grote Marktstraat wordt met hoge luchtdruk de laatste bouwlaag uitgegraven. In het najaar van 2003 wil men beginnen met het plaatsen van de rails, opdat een jaar later de tunnel in gebruik zou kunnen worden genomen.



Op het uitrukspoor vanuit de remise Scheveningen in de Duinstraat ontspoorde op 27 juni de 3129. De tram was op weg naar lijn 11. Met een opgelaten achterste pantograaf kon deze GTL-8-II door achteruitrijden terug in het spoor worden gezet. (foto Kees Verhulst)



In 2004 moet ook lijn 9 naar Wateringse Veld rijden. Lijn 9 zal dan aftakken op de Melis Stokelaan en rijdt dan linksaf de Dedemsvaartweg over naar Wateringse Veld. Er komt een gemeenschappelijk eindpunt voor de lijnen 9 en 17. Bij Lage Veld is de brug al gelegd waarover lijn 9 gaat rijden. We zien hier deze nieuwe brug vanuit de huidige keerlus van lijn 17. 12 juni 2002. (foto Kees Verhulst)



## Amsterdam

### *Boven.*

Een samenvattend beeld van de huidige materieelwijzigingen bij het GVB: de nieuwe 2016 staat op het terrein van de Hoofdwerkplaats Tram broederlijk naast de 769, die drie dagen later definitief van het Amsterdamse tramnet zou verdwijnen.

9 juni 2002. (foto Karel Hoorn)

### *Links.*

Sinds 23 juni rijden er Combinotrams op lijn 7 en vanaf 10 juli is dit ook het geval voor lijn 10.

26 juni 2002. (foto Wouter van Beek)



*Nog niet  
zo lang  
geleden...*

*...en nu!*

Het van Limburg  
Stirumplein, in 1983.  
(foto René van Lier)





## Kronieken

**Instroom van de Combini**

Hieronder volgt een tabel met de instroom van de Combino-wagens, aangevuld tot 16 augustus.

	Levering	In dienst
2001	27-11-01	instructieritten
2002	15-02-02	instructieritten
2003	21-03-02	15-06-02
2004	22-03-02	22-04-02
2005	29-03-02	22-04-02
2006	05-04-02	22-04-02
2007	12-04-02	22-04-02
2008	13-04-02	20-04-02
2009	30-05-02	22-06-02
2010	19-04-02	09-05-02
2011	12-06-02	22-06-02
2012	27-06-02	16-08-02
2013	03-05-02	05-06-02
2014	07-05-02	08-06-02
2015	16-05-02	15-06-02
2016	22-05-02	29-06-02
2017	24-05-02	05-07-02
2018	28-05-02	27-06-02
2019	04-06-02	06-07-02
2020	07-06-02	18-07-02
2021	14-06-02	11-07-02
2022	19-06-02	17-07-02
2023	25-06-02	19-07-02
2024	02-07-02	26-07-02
2025	04-07-02	03-08-02
2026	10-07-02	13-08-02
2027	16-07-02	15-08-02
2028	26-07-02	
2029	30-07-02	
2030	03-08-02	
2031		
2032	09-08-02	
2033	10-08-02	
<b>2202</b>	<b>24-07-02</b>	<b>(tweerichtingswagen!)</b>

**Inmiddels afgevoerde trams**

Volgende trams werden afgevoerd in de periode tussen 19 april en 12 augustus: 628, 632, 637, 640, 641, 646, 657, 678, 683, 693, 697, 698, 703, 714, 732, **734 (naar EMA)**, 736, 740, 741, 745, 751, 752, 762, 765, 769, 771, 777, 778.



Reeds enkele jaren kregen bepaalde tramlijnen een zelfstandiger beleid, met onder meer een eigen lijn-manager. Op 2 mei 2002 was het de beurt aan lijn 10 en om dit feit te vieren reden die dag op deze lijn enkel "witte" trams, versierd met strik!

(foto René van Lier)



Op de Bos en Lommerweg werden ter hoogte van de brug over de Ringweg A10 de tramsporen verplaatst. Op deze plek zullen kantoorgebouwen over de autoweg worden gebouwd, zodat het stadsdeel Bos en Lommer - althans symbolisch - terug een eenheid kan vormen. Op de achtergrond zien we de kerktoren met toepasselijke bijnaam "de kolenkit". 23 april 2002. (foto René van Lier)



Het van Limburg Stirumplein, op 10 juli 2002, eerste dag met Combini op lijn 10. (foto René van Lier)



(foto Karel Hoorn)

## De Kustram

### Trammelant 2002

Voor de honderdste verjaardag van het Belle Epoque-tramstationnetje in De Haan kwam het oudste elektrische tramrijtuig van de NMVB, daterend uit 1894, op bezoek vanuit Schepdaal !



(foto Stefan Justens)

### De vernieuwde BN-wagens

In de vorige uitgave van Tramfan Magazine werd de kusttram vergeleken met Michael Jackson. Maar het zou even goed met een film kunnen zijn: The Never Ending Story. Na de feestelijke aflevering van de 6009 op 27 april 2002 - met nieuw front én middenbak - bleek de tram bij proefritten toch niet 100 % te voldoen: door de zwaardere middenbak en de bouw van de aircocel op het dak, had de tram een beetje vermogen verloren. Maar dat beetje weegt natuurlijk door op de lange kustlijn! Gelukkig konden technici dit euveld verhelpen... maar korte tijd nadien was deze nieuwigheid het slachtoffer van een banaal verkeersongeval in Zeebrugge: het gevolg kan u reeds raden: het softfront deed zijn naam eer aan... en was dus reeds aan vervanging toe. De vraag wat De Lijn ging doen met het extra front dat zij bestelden, is hier meteen beantwoord.

Inmiddels leverde Bombardier de volgende trams af met een nieuwe middenbak: 6018, 6036, 6038, 6033, 6012, 6005, 6006, 6030 en 6032. De volgende wagen, die waarschijnlijk in september uit Brugge zal terugkeren, zal de 6035 zijn. Slechts de 6038 ontving ook een softfront. De volgorde van de trams, die naar Bombardier gaan om verbouwd te worden, lijkt willekeurig maar is dit niet: de trams moeten uitgerust zijn met nieuwe (of gereviseerde) wielbanden, terwijl de elektrische installatie eveneens dient nagezien te worden vooraleer de tram naar Brugge vertrekt.



(foto Gérard Dufrasne)

In Oostende worden sporen aan het Handelsdok vernieuwd; ter hoogte van het schip "Mercator" wordt het tracé enkele tientallen meters verlegd, waardoor de sporen in rechte lijn zullen worden aangesloten op deze in de Hendrik Serruyslaan (zie kleine foto). 18 juli 2002. (foto DECO)



**BN-wagen 6005 was nog maar net voorzien van een nieuw reclamekleedje of hij werd naar de fabriek in Brugge gestuurd voor een nieuwe tussenkast en airco; dit werd het resultaat ! De Haan, 18 juli 2002. (foto DECO)**



Dat er een vloek rust op deze vernieuwde trams, zal hierna duidelijk worden: het verhaal van de 6009 staat hierboven beschreven. Op 8 juli 2002 - dit is een tweetal weken na de aflevering - werd de 6012 het slachtoffer van een ernstig verkeersongeval in Lombardsijde met een vrachtwagen, waarbij de nieuwe middenbak volledig vernield werd: alle ruiten zijn verbrijzeld en de bak zelf is ingedeukt. Drie weken later was het de beurt aan de 6036: deze kwam op 28 juli 2002 in Wenduine onzacht in aanraking met een Engelse autobus, waarbij dit keer de nieuwe middenbak gespaard bleef, maar de voorkant van de tram - zonder softfront - zeer zware schade leed.

### De 6131 en 6102

In de tweede week van augustus startte men met de sloop van de wagenkast van de 6131: de draaistellen werden reeds eerder gerecupereerd. Het front van de A-kast zal zeer vermoedelijk herbruikt worden bij de reconstructie van voormelde 6036, terwijl het ander front gebruikt dienst zal doen bij de heropbouw van de 6004, die dus nadien als 6000 vernummerd zal worden. Niets gaat verlopen bij de kustlijn...

Over de 6102 schreven we reeds dat de technische diensten deze wagen dolgraag definitief tot werkwagen zouden degraderen en er schrikstrepen op aan brengen, iets waarmee de exploitatiediensten totaal niet akkoord gaan. Ondertussen heeft iedereen zijn zin gekregen: een groot metalen bord - met schrikstrepen - kan aangebracht worden wanneer een depannage plaatsvindt... maar wordt nadien terug verwijderd... Deze tram diende in juli niet minder dan 28 maal uit te rukken om een defecte tram op de lijn te gaan slepen.

### Nog meer nieuwigheden

In tegenstelling tot wat in het vorige nummer van "Tramfan Magazine" staat vermeld, zijn er 32 dienstwagens noodzakelijk om de 10 minutendienst te verzekeren: zowel de rijtijd als de wachttijden aan de eindpunten werden verlengd in vergelijking met vorig jaar.

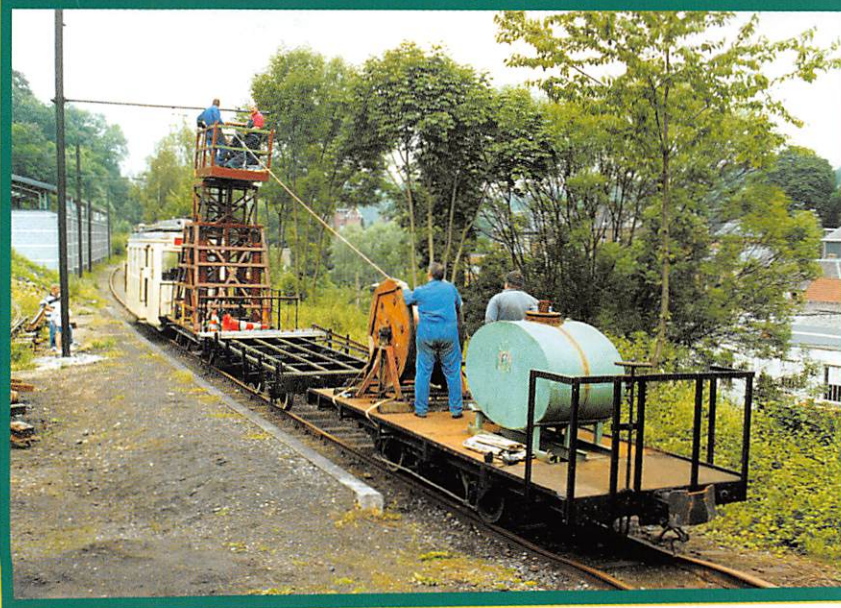
Ook nieuw is de indienststelling van nieuwe sporen in Adinkerke vanaf 1 juli 2002, waar twee trams opgesteld worden om te overnachten. Deze sporen vervangen de opstel-

sporen van de stelplaats De Panne. Het geheel kreeg een - voor dergelijke eenvoudige situaties - nooit geziene beveiliging mee, met detectielussen, seinen en een volledige handleiding voor de bestuurders, die begint met de veelzeggende zin: "iets dat gemakkelijker of voor u logischer lijkt, stuurt alleen maar de signalisatie in alarm". Hiermee verdween ook de functie van de stelplaats van De Panne, gelegen nabij het vroegere eindpunt van de Esplanade.

Alex Krakowsky

### Asvi

Met man en macht wordt gewerkt aan de voltooiing van de elektrificatiewerken op het museumterrein van de ASVi te Thuin. Nadat alle perikelen rondom de levering van een AEG-transformator en de goedkeuring door de bevoegde instanties (elektriciteitsbedrijf en TEC-Charleroi) van de baan zullen zijn, moet er tegen eind oktober elektrische gereden kunnen worden. (foto ASVi)



## Brussel



Het bekende eindpunt Tervuren van de Brusselse tramlijn 44 - én de museumdienst - kreeg tijdens de eerste helft van dit jaar een grondige facelift. De sporen van de lus werden vernieuwd en kregen ter hoogte van de halte een bedekking met klinkers. Het inhaalspoor, waarop tijdens het weekend de museumtrams halteren, kreeg nu ook een heus perron, zodat de museumtramreizigers niet meer hoeven uit te stappen op de tramsporen van de reguliere dienst!

Hierboven. Toestand op 1 april 2002.

Hieronder. Bijna voltooide situatie op 28 juni 2002. (foto's René Stevens)



## Kronieken



### Het vervolgverhaal van de tweerichtings-7000'en

Drie PCC-wagens van het type 7000 werden in de jaren 1997-2000 verbouwd tot tweerichtingswagen (7019, 7042 en 7052) en speciaal uitgerust voor de instructie van nieuwe bestuurders. Begin 2001 kreeg de 7019 aan beide zijkanen een metalen rolluik (zie "Tramfan Magazine" nr. 2); de bedoeling hiervan was om deze wagen ook te kunnen inzetten als dienstrijtuig voor allerhande taken, zoals bijvoorbeeld het aanvullen van de zandvoorraden aan de ondergrondse trameindpunten. In de loop van 2001 werd duidelijk dat de vierde wagen die tot tweerichtings-7000 werd omgebouwd, de 7055, eveneens van dergelijke rolluiken werd voorzien. Deze wagen bevindt zich nog steeds in de werkplaats; zijn verbouwing heeft wat meer voeten in de aarde, vermits men hem als eerste Brusselse PCC met een thyristoreninstallatie wil uitrusten, ter vervanging van de klassieke elektromechanische PCC-installatie. Daar de 7019 nu niet enkel meer voor de instructie gebruikt wordt, kreeg hij een andere sticker in de filmkast gekleefd, namelijk "Service / Dienst" (aan de A-kant; aan de B-kant werd dat volgens Brusselse traditie "Dienst / Service"!).



U kreeg hem nog niet te zien in dit magazine: de nieuwe reclametram voor het Brusselse trammuseum. Een zeer warme 30 juli 2002, en dus géén 2000'en op lijn 91! (foto René Stevens)

Voor de nieuwe sneltramlijn tussen het Noordstation en de wijken in het noordelijk deel van Laken, werden eind juni deze wissels aangelegd op de De Troozsquare. (foto Carlos Van den Ostende)



Op de Jubileumlaan wordt de nieuwe trambedding zichtbaar, op dezelfde plek waar voorheen de NMVB-trams reden.

24 juli 2002.  
(foto Marc Grieten)



## Gent

## Kronieken



### De Siemenstrams van de tweede generatie

In november 2003 worden de eerste Siemens-lagevloertrams van de tweede generatie in Antwerpen verwacht; Gent krijgt terug nieuwe trams vanaf maart 2004.

Zoals bij de eerste generatie zullen de enkelrichtingwagens voor Antwerpen en de tweerichtingwagens voor Gent in kleine reeksen door elkaar geleverd worden. Zo gaat een eerste reeks van 6 naar Antwerpen, gevolgd door een reeks van 7 naar Gent. Dan komen in 2005 12 stuks naar Antwerpen en nog eens 7 naar Gent. In 2006 tenslotte voorziet men de levering van 12 wagens aan Antwerpen en de resterende 3 voor Gent.

### Gentse PCC 01 krijgt binnen afzienbare tijd een museumstatus

Naar analogie met de eerste, in 1960, aan Antwerpen geleverde PCC-wagen, de 2000 (van 1993 tot 2000 genummerd als 7000), werd de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn bereid gevonden om in de toekomst de eerste Gentse PCC-wagen 01, uit 1971, voor het nageslacht te bewaren. Deze wagen zal dan ook niet gemoderniseerd worden tot het type PCC-2, zodat het later mogelijk wordt deze wagen zijn oorspronkelijk uitzicht (met blauw/gele livree) terug te geven.



Daar bij de oude wissel aan het Gravensteen tijdens de Gentse Feesten te veel hinder ontstond, legde De Lijn in juni een nieuwe wissel aan in de Burgstraat. 29 juli 2002. (foto Carlos Van den Ostende)



De nieuwste reclametram voor Radio Donna toont een merkwaardige "verginging": de Donna-slogan luidt toch "de fun, de hits"? St.-Denijslaan, 6 juli 2002. (foto Gérard Dufrasne)

## Antwerpen



Voor enkele scènes in een film naar de verhalen van de Nederlandse boekheld Pietje Bell werd de Antwerpse museumwagen 181 ingeschakeld. Er werd traditiegetrouw gefilmd op de Cogels Osylei, maar het grootste deel van de opnames vond plaats op de Draakplaats. In het verhaal doet Pietje Bell een tram ontsporen, die daardoor tegen een gevel terecht komt en onderweg ook nog een mand met vissen in de goot doet terechtkomen... 18 mei 2002. (foto Alex Krakowsky)

# 100 jaar elektrische tram in Antwerpen

De doorgewinterde tramliehebber is er reeds enige tijd van op de hoogte: dit jaar is het precies 100 jaar geleden (dinsdag 2 september 1902) dat de elektrische tram in Antwerpen zijn intrede deed. Op zondag 8 september 2002 wordt dit feit feestelijk herdacht met een grootse tramoptocht.



## Het traject

Het buitenrijden uit het museum Groenenhoek (op wandelafstand van het N.M.B.S. station van Berchem) begint om 13 uur.

Het volledige traject van lijn 8 (langs de Lange Leemstraat, de Nationale Bank, Lange Gasthuisstraat, Meirbrug, Schoenmarkt en Nationalestraat) wordt bereiden om het Museum voor Schone Kunsten, aan de Leopold De Waelplaats, te bereiken. Voor de fotoliefhebbers en de anderen is het belangrijk om te weten dat slechts de eerste 8 trams (incl. P.C.C. 7054) tot aan het eindpunt Lambermontplaats doorrijden: de overige 5 trams zullen dit slechts doen na afloop van de festiviteiten. Dit heeft dus tot gevolg dat de trams in 2 rijen zullen opgesteld staan ter hoogte van het voormeld museum. Voor de bezoekers - alle trams mogen bezocht worden door het publiek - is dit leuk, maar fotograferen zal op deze plaats niet vanzelfsprekend zijn. Wat het traject bij de heenrit betreft, dient men rekening te houden dat het grootste deel van het traject tegen de zon in ligt of volledig in de schaduw! De weinige uitzonderingen zijn: de brug over de autosnelweg nabij het museum, de St. Jorispoort (nabij de Nationale Bank) en het traject tussen de Groenplaats en de Leopold De

Waelplaats. Mocht de zon niet van de partij zijn, dan kan men de Lange Gasthuisstraat (nabij de Nationale Bank) opzoeken, waar de prachtige gevels voor een uitgelezen achtergrond zorgen. Let wel, mocht de zon schijnen, dan staat die pal tegen in deze straat! Verder moet er rekening gehouden worden dat op dat tijdstip de werken reeds gestart zullen zijn aan de Leien, waardoor de omgeving van de Nationale Bank er wel heel anders zou kunnen uitzien dan tot op heden het geval is. Volgens de laatste berichtgeving, zou de aanleg van nutsleidingen reeds volop aan de gang moeten zijn in september over het volledige traject tussen de kruising met de Frankrijklei en de Lange Gasthuisstraat (inbegrepen). Indien dit het geval is, dan vindt de stoet - ongewild - een maand te laat plaats...

In tegenstelling tot eerdere berichten, zal de stoet om 18 uur (dus niet 17 uur) opnieuw richting museum vertrekken. Mocht de zon schijnen, dan zal het grootste deel van het traject op dat ogenblik reeds in de schaduw liggen.

Hierna volgt een beschrijving van de deelnemende rijtuigen. Alle wagens hebben een breedte van 2,20 m.

## 200

Deze wagen is de oudste rijvaardige tram van Antwerpen en bovendien ouder dan de elektrische tractie in deze stad! Het is een prototype dat in januari 1901 op de Draakplaats werd voorgesteld en weerhouden voor seriebouw.



### Beknopte geschiedenis

Bouwjaar / In dienst	1900 / 1902
Uit reizigersdienst	
en ombouw tot werkwagen	1941
Definitieve buitendienststelling	feb 1974
Restauratie in toestand 1903	1982
In trammuseum (Edegem)	1984
1 <sup>ste</sup> rit als museumtram	4 juni 1999
Nummering 1902 - 1941	200
Nummering 1941 - 1963	4
Nummering 1963 - 1974	8824

### Technische gegevens

Constructeur	Franco-Belge (La Croyère)
Lengte	7,80 m
Gewicht	9000 kg
Zit- en staanplaatsen	16 / 20
Vermogen	2 x 20 PK

(foto Alex Krakowsky)

**305**

Om verschillende reden is ook deze tram een wagen die niet onopgemerkt mag voorbij gaan. Naast de respectabele leeftijd (exact 100 jaar!) wordt deze tram voorgesteld zoals ze tijdens de 2<sup>de</sup> Wereldoorlog rondreed: met Duitse reclame (voor een Duits-Belgische oorlogskrant) en met verdonkerde ruiten. Hiervan bestonden 2 varianten, die elk uitgebeeld worden aan een van de zijkanten. Ofwel konden de reizigers middels een kijkgaatje naar buiten kijken, ofwel door een dunne streep die over ganse lengte was aangebracht.

Beknopte geschiedenis

Bouwjaar	1902
Uit reizigersdienst en inzet als werktram	1947
Definitieve buitendienststelling	sep 1993
Restauratie in toestand 1943	1994
In trammuseum (Edegem)	1994
Nummering 1902 - 1941	209 (in 1941:209 A)
Nummering 1941 - 1963	305
Nummering 1963 - 1994	5855

Technische gegevens

Constructeur	La Métallurgique (Nivelles)
Lengte	8,10 m
Gewicht	6640 kg
Zit- en staanplaatsen	16 / 23
Vermogen	2 x 20 PK



(foto Alex Krakowsky)

**181**

Ook deze wagen heeft een rijke en boeiende geschiedenis. Het is overigens deze tram die in 1993 feestelijk een afscheidsrit deed door de Leopoldstraat.



(foto Tim Palmans)

Beknopte geschiedenis

Bouwjaar onderstel (405)	1904
Bouwjaar kast (446)	1907
Modernisering (446)	1941
Omwisseling wagenbak (*)	1952
Uit reizigersdienst en inzet als werktram	april 1970
Definitieve buitendienststelling	feb 1992
Restauratie in toestand 1952	1992
Nummering 1904 - 1941	405 / 446
Nummering 1941 - 1952	405 / 181
Nummering 1952 - 1963 (*)	405
Nummering 1963 - 1970	4405
Nummering 1970 - 1992	5851 (II)

Technische gegevens

Constructeur	Cie Gén. des Tramways d'Anvers
Oorspronkelijke lengte	8,53 m
Lengte na ombouw (1941)	9,25 m
Gewicht	11200 kg
Zit- en staanplaatsen	16 / 33
Vermogen	2 x 20 PK

(\*) op het onderstel van de 405 werd de kast van de 181 (ex 446) aangebracht. De oorspronkelijke kast van de 405 en het onderstel van de 181 werden nadien gesloopt.

Beknopte geschiedenis

Bouwjaar	1908
Definitieve buitendienststelling	1975
Terug rijvaardig (toestand 1975)	2002
Nummering 1908 - 1920	onbekend, reeks 1 - 20
Nummering 1920 - 1963	386
Nummering 1963 - 1975	7386

Technische gegevens

Constructeur	La Métallurgique (Nivelles)
Lengte	11 m
Gewicht	14500 kg
Zit- en staanplaatsen	17 / 62
Vermogen	2 x 35 PK

**7386**

Ook deze tram verdient extra aandacht: het gaat immers over een exemplaar van een relatief kleine reeks, maar het waren wel de enige vooroorlogse vierassers die bij de stadstram dienst hebben gedaan.



(foto Alex Krakowsky)

### 535I

Deze tram is het prototype van een ombouw, welke slechts op 13 wagens werd uitgevoerd. De opvallendste wijzigingen zijn onder andere het aanbrengen van een filmkast en het ombouwen tot eenrichtingstram.



(foto Eric Keutgens)

#### Beknopte geschiedenis

Bouwjaar	1903
Modernisering	1948 - 1949
Definitieve buitendienststelling	1974
Terug rijvaardig (toestand 1974)	2002
Nummering 1903 - 1963	351
Nummering 1963 - 1974	535I

#### Technische gegevens

Constructeur	Cie Gén. des Tramw. d'Anvers
Lengte	9,25 m
Gewicht	10100 kg
Zit- en staanplaatsen	11 / 36
Vermogen	2 x 33 PK

### 4408

Ook deze tram onderging verschillende verbouwingen (cfr. 200 in bijna originele toestand). Hij werd in 1943 het slachtoffer van zware bombardementen in Mortsel (waarbij ook de bestuurder om het leven kwam) maar werd nadien hersteld.



(foto Eric Keutgens)

#### Beknopte geschiedenis

Bouwjaar	1904
Definitieve buitendienststelling	1975
Terug rijvaardig (toestand 1975)	2002
Nummering 1904 - 1963	408
Nummering 1963 - 1975	4408

#### Technische gegevens

Constructeur	Cie Gén. des Tramw. d'Anvers
Lengte	9,25 m
Gewicht	10100 kg
Zit- en staanplaatsen	9 / 47
Vermogen	2 x 40 PK

### 645I

Deze tram behoort tot dezelfde reeks als de vorige en kwam recentelijk reeds enkele malen op straat.



(foto Alex Krakowsky)

#### Beknopte geschiedenis

Bouwjaar	1907
Definitieve buitendienststelling	1974
Terug rijvaardig (toestand 1974)	2000
Nummering 1904 - 1963	451
Nummering 1963 - 1975	645I

#### Technische gegevens

Constructeur	Cie Gén. des Tramw. d'Anvers
Lengte	9,25 m
Gewicht	10100 kg
Zit- en staanplaatsen	9 / 47
Vermogen	2 x 66 PK

#### Beknopte geschiedenis

Bouwjaar	1926
Definitieve buitendienststelling	1973
Nummering 1926 - 1963	660
Nummering 1963 - 1973	1660

#### Technische gegevens

Constructeur	Cie Gén. des Tramw. d'Anvers
Lengte	9,62 m
Gewicht	5600 kg
Zit- en staanplaatsen	17 / 45

### Bijwagen 1660

Het betreft de enige bijwagen die aan deze stoet deelneemt.



**8826**

Deze tram is het resultaat van een ombouw van een reizigerstram tot werktram en vertegenwoordigt eveneens vergane glorie: op uitzondering van één voertuig in de centrale werkplaats, werden alle taken ondertussen overgenomen door vrachtwagens. De tram zelf komt oorspronkelijk uit dezelfde reeks als de 4408 en 6451.

Beknopte geschiedenis

Bouwjaar	1906
Uit reizigersdienst en inzet als werktram	1970
Definitieve buitendienststelling	apr. 2000
Nummering 1906 - 1963	430
Nummering 1963 - 1970	4430
Nummering 1970 - 2000	8826 (II)

Technische gegevens

Constructeur	Cie Gén. des Tramw. d'Anvers
Lengte	9,25 m
Gewicht	10100
kg	
Vermogen	2 x 40 PK



(foto DECO)

**8821**

Deze werktram is de enige bewaarde werktram die nooit voorheen een reizigerstram was. Deze tram heeft dus steeds als werktram gediend.



(foto Eric Keutgens)

Beknopte geschiedenis

Bouwjaar	1913
Definitieve buitendienststelling	1987
Terug rijvaardig	2002
Nummering 1913 - 1963	1
Nummering 1963 - 1987	8821

Technische gegevens

Constructeur	Cie Gén. des Tramw. d'Anvers
Lengte	8,80 m
Gewicht	12500 kg

**2000**

Nog steeds overheersen de P.C.C.'s het Antwerpse stadsbeeld: na de komst van de moderne lagevloertrams, konden enkele wagens gemist worden, waaronder deze tram, die de status van museumrijtuig kreeg.

Beknopte geschiedenis

Bouwjaar	1960
Definitieve buitendienststelling	1999
Nummering 1960 - 1993	2000
Nummering 1993 - 1999	7000

Technische gegevens

Constructeur	La Brugeoise et Nivelles
Lengte	14,02 m
Gewicht	16400 kg
Zit- en staanplaatsen	29 / 79

(foto Alex Krakowsky)



Behalve voormelde museumtrams, zullen volgende trams ook deel uitmaken van de stoet:

- P.C.C. 7054, in een specifieke livrei ter gelegenheid van 100 jaar elektrische tram, gaat de stoet vooraf.
- Koppelstel 7100+7165 (inhuldigingsstel bij de opening van de tramverbinding onder de Schelde in september 1990): na de 2000.
- Lagevloertram 7201 als hekkensluitert.

Voor de opmaak van deze bijdrage ben ik dhr. Eric Keutgens, museumscoördinator van het Vlatam, bijzonder dankbaar voor de overgemaakte informatie.

Alex Krakowsky

# Trams in en om Arnhem

(1880 - 1944)

## De Arnhemse Tramweg-Maatschappij.

De eerste Arnhemse paardentram, aangelegd in normaalspoor, reed op 3 mei 1880 en verbond het spoorwegstation van Arnhem via het Willemsplein en de Velperweg met Velp. De exploitant, de Arnhemse Tramweg-Maatschappij, is bekend als de Ah.T.M., dit om verwarring met andere tramwegbedrijven met de initialen ATM te voorkomen. Nog in mei 1880 werd een tweede lijn geopend die vanaf de Utrechtscheweg via het Station en de Rijnkade, in een grote lus om het stadscentrum heen, naar het Velperplein voerde, waar werd aangesloten op de lijn naar Velp. Vanaf 1882 reden de trams van en naar Velp om en om via het Willemsplein en de Rijnkade. In 1887 vond een verlenging plaats naar het station van de Geldersche Stoomtramweg-Maatschappij (G.S.T.M.) in Velp. In 1896 kreeg het net vrijwel zijn grootste omvang met een verlenging van de lijn over de Utrechtscheweg tot de Oranjestraat en de aanleg van een lijn die vanaf de Eusebiusbuitensingel via het Spijkerkwartier in de Steenstraat op de Velpse lijn aansloot. Er volgde in 1908 nog een korte verlenging in het dorp Velp naar het Beekhuizense bos. Voor de exploitatie van dit net beschikte de Ah.T.M. over 26 paardentrams, waarvan 16 gesloten en 11 open rijtuigen, voor het grootste deel gebouwd door de bekende fabriek J.J. Beynes te Haarlem.

*Arnhem, hoofdstad van Gelderland, gelegen aan de Nederrijn, was ooit een interessante tramstad.*

*Naast het eigen stadsnet, kwamen er tramlijnen uit het westen, oosten en zuiden naar de stad. Alleen het zeer dun bevolkte gebied van de Veluwe, ten noorden van de stad, kende geen tramlijnen. Daarnaast verzorgde het gemeentelijke trambedrijf een aantal jaren de exploitatie van een merkwaardige nabijgelegen particuliere tramverbinding, de TOL-lijn.*



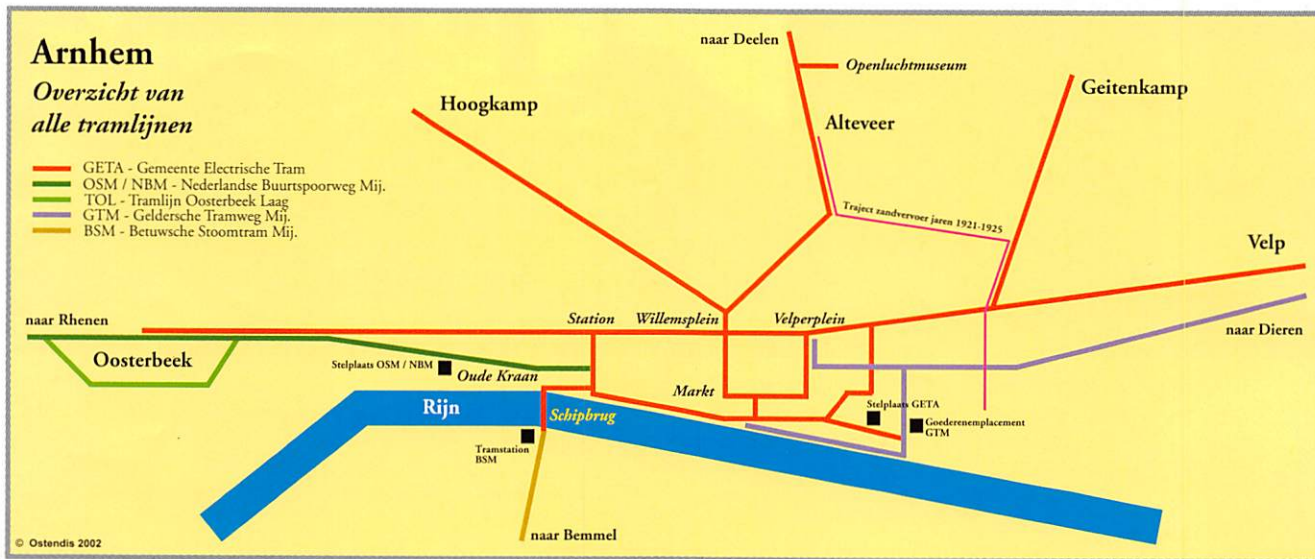
Paardentramrijtuig 5 op de Velperweg te Arnhem. (verz. Mr. R.G. Klomp)

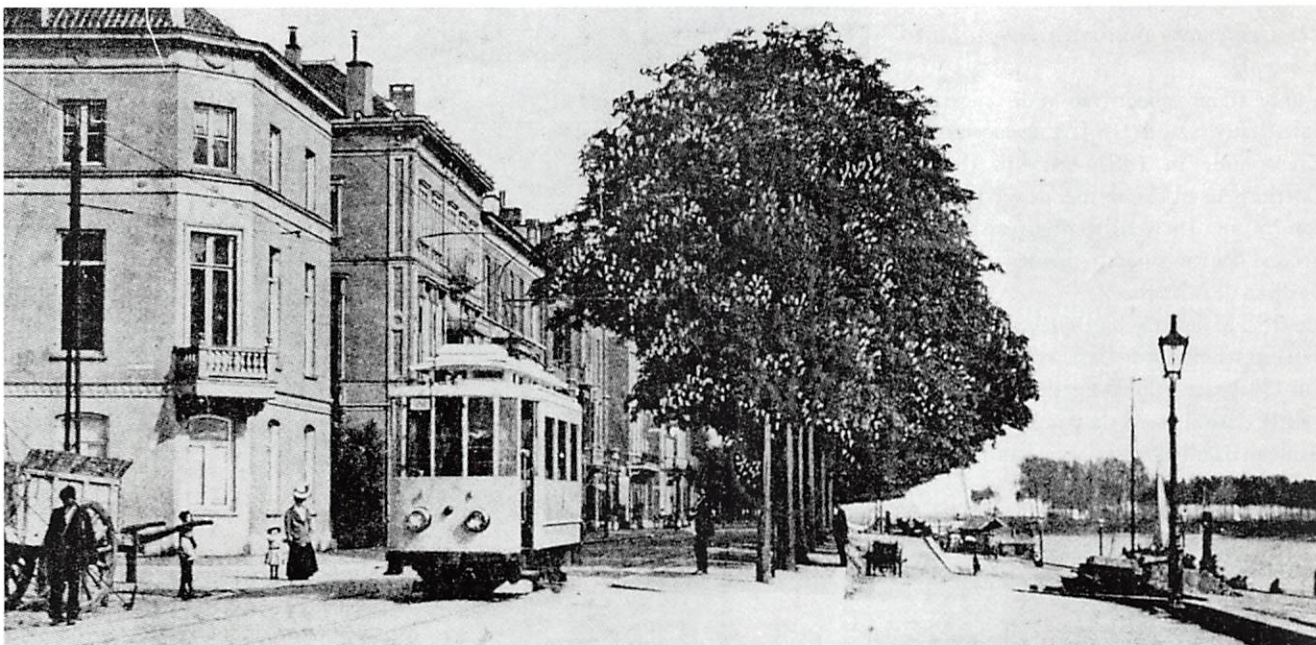
## De overgangperiode.

Eind 1907 besloot de Gemeenteraad van Arnhem om het tramnet in eigen beheer te elektrificeren. Dit kon plaatsvinden in 1909, als de concessie van de Ah.T.M. afliep. Omdat de Gemeente een lijn wilde aanleggen door de smalle straatjes van de binnenstad werd gekozen voor de in Nederland gebruikelijke spoorwijdte van 1067 mm. Ombouw van de bestaande lijnen was dus een vereiste. Er kwam een overgangsregime: in de periode dat het bestaande net werd omgebouwd naar smalspoor zou de Ah.T.M. de exploitatie met haar paardentrams nog voortzetten. Vooruitlopend op de elektrificatie werd de

lijn door de binnenstad reeds aangelegd, vanaf het Station door het oude centrum naar het Velperplein, vanaf september 1910 geëxploiteerd met rijtuigen van de Ah.T.M. Op 2 januari 1911 nam de Gemeente Electriche Tram Arnhem (G.E.T.A.) het tramnet over. Smalsporige paardentrams reden nu op de lijn Oranjestraat - Station - Binnenstad - Velperplein - Velp. De rest van het net werd voor smalspoor verbouwd, de verlenging naar het Beekhuizense bos werd afgeschaft.

Naarmate de elektrificatie voortschreed trok de paardentram zich verder terug. Op 12 juni 1912 reed de laatste door Velp.





Een motorwagen van de reeks 1-13 aan de Rijnkade nabij het Roermondsplein, tijdens een vermoedelijke proefrit in mei 1911. (verz. Mr. R.G. Klomp)

### *De eerste jaren van de Gemeente Electriche Tram Arnhem.*

De G.E.T.A. ging sinds januari 1911 voortvarend te werk met de aanleg van het smalspoor en de elektrificatie.

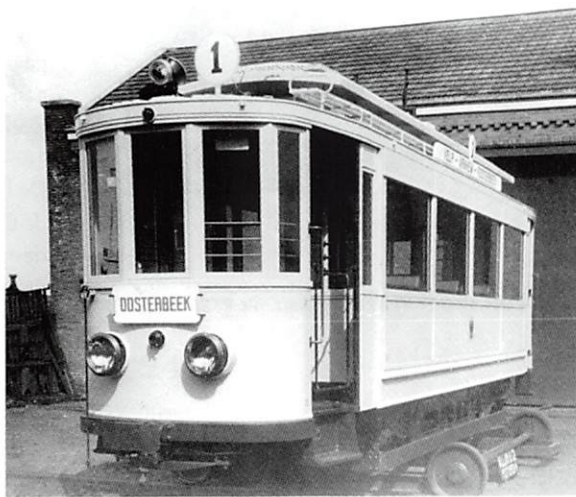
In mei werd de eerste elektrische lijn geopend: lijn 1 volgde de oude paardentram route: Oranjestraat - Station - Willemsplein - Velperplein - Velperpoort. Aan het spoorviaduct dat bekend is als de Velperpoort wachtte de paardentram naar Velp.

In juni volgde lijn 4, de nieuwe route door de binnenstad van het Station naar de Boulevard Heuvelink, kort erna gevolgd door de lijnen 2 (Burgemeesterskwartier - Willemsplein - Rijnkade - Grote Markt) en 3 (Graaf Ottoplein - Willemsplein - Rijnkade - Grote Markt), waarbij de wagens om en om eindigden op het Willemsplein of doorreden.

Al snel volgde een wijziging waardoor lijn 4 verdween en lijn 2 door de bin-

nenstad reed.

Nog in 1911 werd lijn 1 verlengd naar Velp, terwijl lijn 2 ging doorrijden van de Boulevard Heuvelink door het Spijkerkwartier naar de Steenstraat. In de zomer van 1912 werd lijn 1 verlengd naar het G.S.T.M.-station, terwijl vanaf de Oranjestraat werd doorgereden naar Oosterbeek. De



Utrechtschestraat werd gevolgd tot het Onderlangs, waar aangesloten werd op de sporen van de Ooster Stoomtram. Het net had nu zijn eerste volle omvang bereikt.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog bleef Nederland neutraal, maar toch leidde die oorlog tot beperkingen: gemobiliseerd personeel, schaarste aan allerlei goederen en vooral een schaarste aan steenkool en daarmee elektriciteit. Dit vond zijn weerslag in een aantal beperkingen van de dienst.

Voor de exploitatie van deze lijnen beschikte de G.E.T.A. over 29 motorrijtuigen en 16 aanhangrijtuigen. De motorrijtuigen 1-13 en 14-21, gebouwd door Weyer resp. Allan, reden vooral op de lijnen 2 en 3, de grotere 22-29 van Allan op lijn 1. De aanhangrijtuigen waren vroegere paardentrans. De gesloten 50-56 kwamen in 1911 in dienst, de open 60-68 in 1912. In 1918 volgde nog de gesloten 57.

**Midden.** GETA-wagen 24, bij aflevering op het terrein van Allan-fabriek te Rotterdam in 1912. (verz. Karel Hoorn)

**Hieronder.** Trams van de lijnen 1, 2 en 3 op het Velperplein, ca. 1920. (verz. Mr. R.G. Klomp)

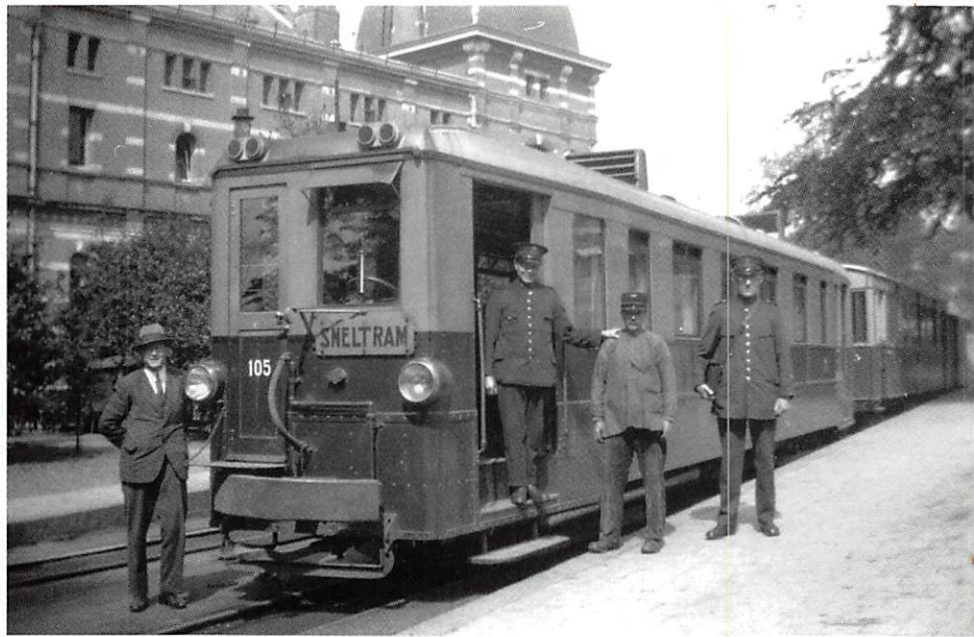


**De Gelderse Stoomtramweg-Maatschappij.**

Van de tramwegbedrijven in de omgeving van Arnhem was de G.S.T.M. de oudste. Zij opende in 1881 een lijn tussen Doetinchem en Dieren, met de spoorwijdte van 750 mm. Dit werd het begin van een uitgebreid net van stoomtramlijnen in het gebied van de Achterhoek.

De G.S.T.M.-lijn, die bij Dieren met behulp van een schipbrug de IJssel kruiste, werd in juli 1887 naar Velp doorgetrokken. Op dezelfde datum werd de paardentram uit Arnhem naar het tramstation van Velp verlengd.

Naar het oosten werd de lijn enkele malen



**GTM-motortram 105 aan het eindpunt Velperplein, met op de achtergrond het Musis Sacrum, in juli 1932.**

(foto W.J. Baron d'Aulnis de Bourouill, verz. J. Voerman)



**GSTM-motortram 103 naar Dieren, in de Parkstraat in 1926.** (verz. Mr. R.G. Klomp)

verlengd om tenslotte in 1903 zijn eindpunt in het Duitse Isselburg-Anholt te bereiken. Doorgaand verkeer tussen de G.S.T.M. en de Ah.T.M. en G.E.T.A. heeft nooit bestaan door het verschil in spoorwijdte. Wel bezat de Ah.T.M. een wagen voor goederenvervoer voor gebruik tussen de G.S.T.M. in Velp en Arnhem.

In april 1926 werd de G.S.T.M.-lijn verlengd naar Arnhem, parallel aan de spoorlijn Zutphen - Arnhem. Deze verbinding kwam er vooral voor het goederenvervoer: bij het bedrijventerrein van Het Broek kwam een uitgebreid goederenemplacement terwijl er aan de Rijn een overslaginrichting kwam met vier sporen, wat van groot belang was voor het doorgaande goederenverkeer. Voor deze diensten schafte de G.S.T.M. twee diesellocomotieven aan, die echter zo slecht voldeden dat ze nauwelijks zijn gebruikt.

Vanaf mei reden er ook reizigerstrams naar Arnhem, waarvoor een station was aangelegd aan het Velperplein. Hier werd met de moderne vierassige DWK motorrijtuigen 101-106 uit 1925/26 een frequente dienst gereden naar Dieren. Toch heeft dit niet lang mogen duren: ook bij de G.S.T.M., sinds 1929 Gelderse Tramweg-Maatschappij (G.T.M.), maakte de bus zijn opwachting en werden de tramdiensten verminderd tot in januari 1935 de laatste personentram reed. Met het doorgaande goederenverkeer per tram was het in 1939 gedaan, de lijn tussen Velp en Dieren werd opgebroken. Alleen tussen de Rijnkade en enkele bedrijven in Arnhem en Velp vond nog goederenverkeer plaats tot dit door de Slag om Arnhem werd gestaakt.

**De Ooster Stoomtram-Maatschappij.**

Van groter invloed op het wel en wee van de tram in Arnhem was de O.S.M. die in 1882 begon met de aanleg van de lijn Zeist—Doorn—Arnhem met zijlijn Doorn—Wijk bij Duurstede. De spoorwijdte was 1067 mm. De bouw begon vanuit de beide uiteinden. In Zeist werd in juni 1882 begonnen met de overname van de door de Stichtische Tramway-Maatschappij (S.T.M.) geopende paardentramlijn Zeist—Driebergen station, aan de andere kant werd op 30 mei 1884 het deel Arnhem—Oosterbeek geopend. In 1887 was de gehele lijn gereed.

De lijn had in Arnhem zijn beginpunt aan de Oude Kraan, bij de huidige "slinger" van de oprit van de Nelson Mandelabrug, volgde de Rijn westwaarts tot waar het Onderlangs de Utrechtschestraat ontmoet, bij het huidige Rijnhotel, vervolgens langs de Utrechtscheweg naar Oosterbeek en verder. De O.S.M. was een typisch Nederlandse stoomtramlijn met de kleine locomotieven van de Machinefabriek Breda en rijtuigen van de J.J.Beynes. Naast de locs 1-3 van Hohenzollern uit 1882/83 bezat de O.S.M. 13 "Backertjes" uit 1883-1905. De oudste rijtuigen 1-2, later 19-20, waren van Herbrand (1883), maar verder was alles van Beynes: 6 paardentramrijtuigen (1-4, 25, 27) die vooral rond Driebergen reden, 19 lange rijtuigen (1-2, 6-18, 21-24) op eenassige draaistellen uit 1884-1905 en een groot tweeaassig open rijtuig 5 uit 1890, gebouwd voor de lokale trams Arnhem—Oosterbeek. Verder was er een omvangrijk park goederenmaterieel, vooral in verband met de vele steenfabrieken langs de lijn. Hoewel er bij de Oude Kraan in Arnhem een spoorverbinding was, is er niets bekend over doorgaand goederenverkeer met de G.E.T.A.

In 1910 begon de O.S.M. met een groot-scheepse modernisering van haar personen-dienst: in 1910/12 werden door Werkspoor de benzo-elektrische motorwagens 1-18 geleverd, terwijl Allan de vierassige aanhangers 30-54 bouwde. Deze invoering van motortractie was een gewaagd experiment dat ondanks vele problemen redelijk slaagde. In augustus 1912 werd G.E.T.A. lijn 1 over de O.S.M.-sporen verlengd van de Utrechtschestraat naar Oosterbeek. Dit betekende het einde van de lokaaltrams van de O.S.M., waardoor het open rijtuig buiten gebruik raakte. Aan de andere kant van de lijn, tussen het spoorwegstation van Driebergen en Zeist werd in 1911 een lokaaldienst met elektrische tractie ingevoerd, waarvoor Allan de tweeassige motorrijtuigen 20-23 leverde. In 1914 werd de lijn vanuit Zeist verlengd naar Amersfoort. De O.S.M. exploiteerde nu 75 km smalspoorlijn met drie tractiesoorten.

### *De Betuwsche Stoomtramweg-Maatschappij.*

In het oostelijk deel van de Betuwe, tussen de riviersplitsing bij Panterden in het oosten en de steden Arnhem en Nijmegen, werd in de jaren 1908/10 een viertal stoomtramlijnen met 1067 mm spoorwijdte aangelegd. Zowel bij Nijmegen als bij Arnhem eindigde de lijn aan de oever tegenover de stad. De Arnhemse reizigers kruisten sinds de opening in december 1908 de rivier door middel van de Schipbrug, gelegen bij de huidige Nelson Mandelabrug. Goederen werden op sleeperswagens overgeladen.



**Stoomtramstel van de O.S.M. aan het eindpunt Oude Kraan (opname van voor augustus 1912). We zien het enige open aanhangrijtuig nummer 5, zodat deze tram een lokale dienst naar Oosterbeek is. (verz. Karel Hoorn)**

De B.S.M. bezat 11 locomotieven van de Machinefabriek Breda en de vierassige rijtuigen 1-14 van Allan uit 1908/09 plus goederenmaterieel.

Het net was nimmer welvarend en een deel werd reeds na enkele jaren opgeheven. In 1933 kwam de dienst in handen van de G.T.M. en werd de personen dienst gestaakt. Met de bouw van de grote bruggen over de Nederrijn en de Waal bij Arnhem en Nijmegen kwam er in 1935 ook een einde aan het goederenvervoer.



**Hierboven. De schipbrug over de Rijn. (verz. Mr. R.G. Klomp)**

**Eveneens aan de Oude Kraan zien we in januari 1928 het ex-benzo-motorrijtuig 56 van de O.S.M. met rijtuigen van de reeks 30-54. (Foto Gemeentearchief Arnhem)**



**Goederenvervoer door de G.E.T.A.**

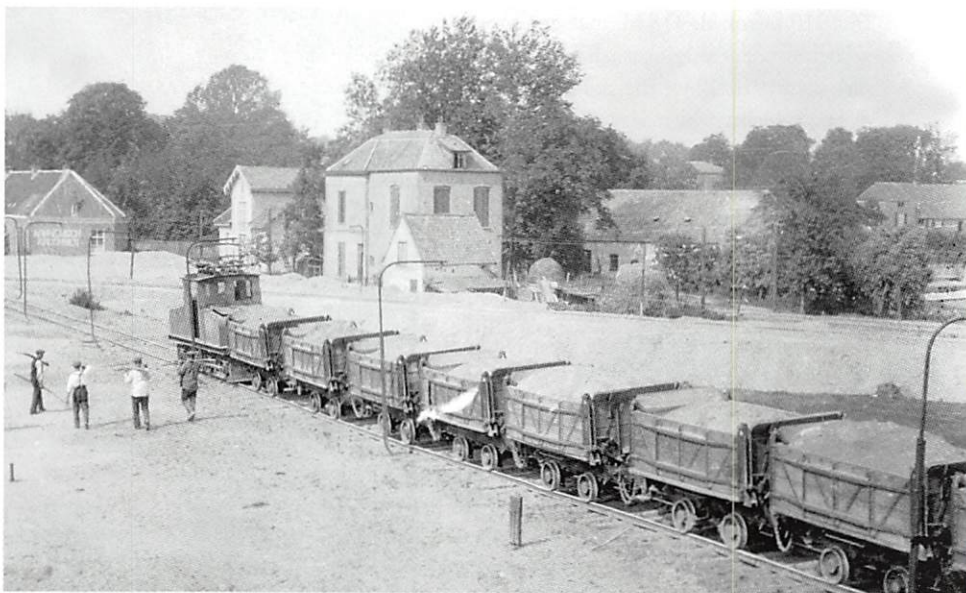
In 1916 werd de Schipbrug van een tramspoor voorzien. Hierdoor werden bedrijven in Arnhem via de G.E.T.A.-sporen rechtstreeks verbonden met de B.S.M. Het gewicht van een locomotief kon de brug niet dragen, de wagens werden met een lier de brug over getrokken en daarna met een G.E.T.A. motorrijtuig verder vervoerd. In 1920 bouwde de G.E.T.A. in eigen werkplaats de goederenmotorwagens 34-38. Ook bezat de G.E.T.A. zes goederenwagens.

Vanaf het terrein aan de Westervoortschedijk, waar zich nu de busgarage bevindt, werden vier bedrijven op het tramnet aangesloten, terwijl er ook een verbinding kwam met het goederenemplacement van het spoorwegstation.

Dit vervoer daalde al snel na het einde van de Wereldoorlog en werd in 1926 beëindigd. Iets anders was het vervoer van zand naar Het Broek, een laag gelegen gebied aan de oostrand van de stad, niet ver van de Rijn, waar een industrieterrein en een groot spoorwegemplacement werden aangelegd. In 1918 ging het enkele maanden van een terrein bij het eindpunt Graaf Ottoplein van lijn 3 naar de Westervoortschedijk en over een speciaal spoor naar Het Broek. Zes nieuwe zandwagens werden door een motorrijtuig getrokken.

Spectaculair was het vervoer tussen 1921 en 1925 toen het grote spoorwegterrein werd opgehoogd met 3 miljoen kubieke meter zand dat vrijkwam door het egaliseren van de huidige woonwijk Alteveer. Hiervoor werd een geheel nieuwe dubbelsporige tramlijn langs het oosten van de stad aangelegd van Alteveer, via de Monnikensteeg en het AKU-terrein naar Het Broek. Dit vervoer vond plaats met 12 vierassige elektrische locs 39-50 van SSW en 145 tweeassige kiepwagens met 10 ton laadvermogen, gebouwd door Futter-Hirsch en Krupp.

Na afloop van de werken werd het leeuwendel van dit materieel verkocht en bleef een zeer gering deel nog bij de G.E.T.A. in dienst.



**Een eloc (serie 39-50) met zandwagens (serie 1-100) op het AKU-terrein in 1925.**  
(verz. Mr. R.G. Klomp)

**De G.E.T.A. in de jaren twintig.**

Na 1918 herstelde de situatie zich en vanaf 1920 begon de G.E.T.A. aan haar tweede jeugd: in snel tempo werden lijnen verlengd naar nieuwe woonwijken en nieuwe lijnen geopend. De stad Arnhem groeide explosief en de tram groeide mee.

In maart 1920 werd lijn 2 verlengd naar de nieuwe wijk Hoogkamp, eerst als een pendeldienst, maar later opgenomen in de vaste dienst van lijn 2. In juli werd lijn 3 verlengd naar het terrein van de zandafgravingen. Bij voorstellingen in het Openluchttheater reden hier extra trams, later werd ook dit gedeelte opgenomen in de normale dienst.

In 1922 kwam er een geheel nieuwe lijn 4, van het Velperplein over de Velperweg tot de Raapopscheweg en vandaar naar de nieuwe woonwijk Geitenkamp, ook hier eerst een onregelmatige dienst en vanaf 1924 een normale frequentie. Weer een jaar later, in 1923, volgde lijn 5: Stationsplein - Hommelscheweg - Openluchtmuseum, een seizoenlijn, in feite een verlenging van lijn 3.

In 1924 ontstond tenslotte lijn 7 tussen de Oranjestraat en de Huyghenslaan, een versterkingslijn op het Arnhemse deel van lijn 1.

Hiermee had het Arnhemse tramnet zijn volle omvang bereikt. Het nummer 6 werd gebruikt voor de eerste Arnhemse stadsbuslijn door de wijk Klarendal.

We gaan in het verdere verloop voorbij aan talloze wijzigingen van routes en eindpunten in en rond het centrum.

Vanzelfsprekend diende voor al deze uitbreidingen het wagenpark vergroot te worden. In 1921 leverde Werdau de motorrijtuigen 30-33 met de identieke aanhangrijtuigen 69-78. Al in 1925/26 werden deze laatste verbouwd tot motorrijtuigen 34-35, 37-38 en 43-48. En belangrijke wijziging aan het materieel was de invoering van de eenmansbediening in 1922/23. Hierbij kregen de Arnhemse trams hun typische schuine kopruiten, wat diende om de spiegeling van de binnerverlichting tegen te gaan.

In 1926 kocht de G.E.T.A., met de nummers 79-81, de drie Birney motorrijtuigen van de T.O.L., waarover hieronder meer. In 1929 tenslotte werden de 6 moderne Bynes vierassers 70-75 n dienst gesteld.



**Motorwagen 34 rijdt door Velp in de richting van Arnhem, omstreeks 1935.**  
(verz. Mr. R.G. Klomp)



De nieuwe lijn 5 op de Cattepoelscheweg, gezien vanaf de Apeldoornsche brug, omstreeks 1927. Dit traject kwam tot stand na zandafgravingen. (verz. Karel Hoorn)

### **De Tramweg-Maatschappij Oosterbeek (Laag) - Doorwerth (TOL)**

Kort na de Eerste Wereldoorlog werd aan de noordelijke Rijnover, tussen Oosterbeek en Doorwerth, met Amerikaans kapitaal de rubberfabriek "Hevea" gesticht. Geheel volgens de sociale ideeën van die tijd werd vlak bij de fabriek een geheel nieuw dorp gebouwd, Heveadorp geheten. Omdat de onderneming vond dat Heveadorp wel erg afgelegen lag, legde zij een elektrische tramlijn aan van de Grindweg in Oosterbeek, langs Heveadorp naar de uitspanning Kievitsdel bij Doorwerth. Hiertoe werd de T.O.L. opgericht. De exploitatie van de lijn werd opgedragen aan de O.S.M., wat voor de hand lag omdat de T.O.L.-lijn aan beide zijden aansloot op de O.S.M.-lijn. Het materieel werd aangeschaft door de T.O.L. De Amerikaanse eigenaars kozen voor een Amerikaans tramtype dat grote opgang maakte op kleinere tramnetten: de zogenaamde "Birney Safety Car", een tweeassig eenmanrijtuig met alleen op het voorbalkon een in- en uitgang. De door The Brill Company in Philadelphia gebouwde rijtuigen 51-53 kwamen in september 1924, toen de lijn werd geopend, in dienst en bleken al onmiddellijk een veel te gering vermogen te hebben voor deze hellingrijke lijn, zodat de O.S.M. haar eigen materieel moest gebruiken. De drie Birneys werden overgedaan aan de G.E.T.A.

Er reden nu bij de O.S.M. tussen Arnhem en Rhenen zowel trams via de O.S.M. "hoofdlijn" als via de T.O.L.-lijn.

**NBM-motorwagen 94 aan het eindpunt van de TOL-lijn, Kievitsdel, op 18 september 1936.**  
(foto H. Boerema (†), verz. N.V.B.S.)

### **De O.S.M. wordt de Nederlandsche Buurtpoorweg-Maatschappij.**

De elektrische exploitatie van de T.O.L.-lijn door de O.S.M. stond niet op zichzelf. Sinds 1922 was de eigen lijn tussen Arnhem en Rhenen geëlektrificeerd, in 1924 gevolgd door de rest van de lijn naar Zeist en Amersfoort. De benzo motorrijtuigen uit 1910/12 bleken in de praktijk te onbetrouwbaar, terwijl het sterk toegenomen verkeer de elektrificatie verantwoord maakte. Vooral op zomerse zondagen werd een frequente dienst met lange trams gereden, het bosrijke gebied dat de lijn doorkruiste was zeer geliefd bij wandelaars.

Deze elektrificatie werd uitgevoerd met 1200 volt gelijkstroom, terwijl de G.E.T.A.-trams reden op 600 volt. Omdat de Arnhemse lijn 1 over de O.S.M.-sporen doorging tot Oosterbeek, was het nodig een stroomscheiding aan

te leggen, waarbij de O.S.M.-trams op halve spanning verder reden naar Arnhem.

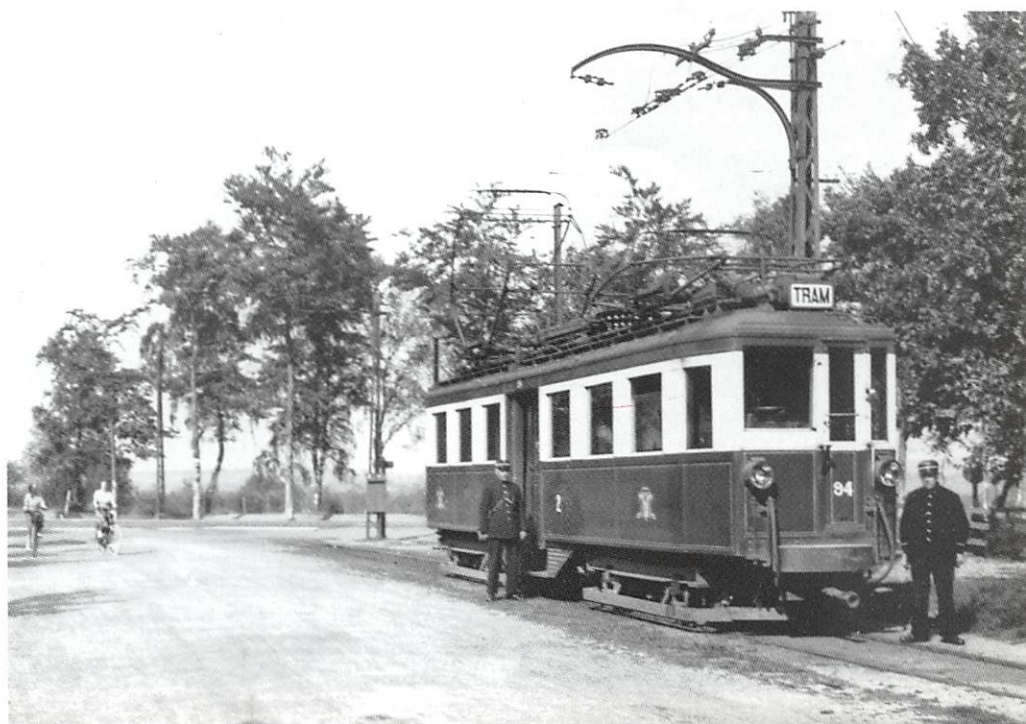
De trams werden getrokken door de vierassige motorrijtuigen met middenbalkon 71-84, in 1923/24 gebouwd door Werkspoor, voor de goederdienst aangevuld met 12 van de 18 benzo's, die nu als elektrische bagagemotorwagens 51-62 dienst deden. De oude stoomtramrijtuigen verdwenen snel, de rijtuigen 30-54 uit de benzo-tijd kregen versterking van de bij de 71-84 passende 61-66 van Werkspoor en de 91-96 van Beynes, alle uit 1925.

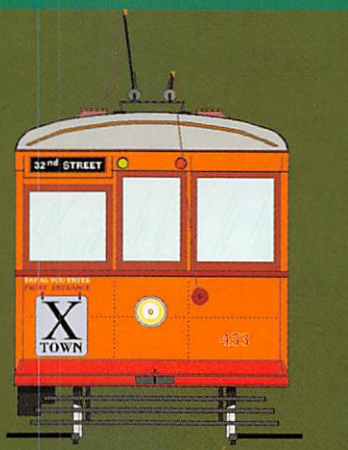
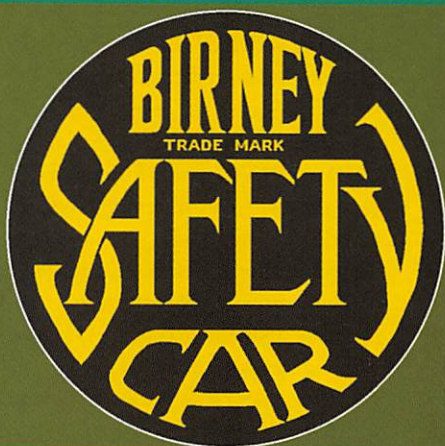
Intussen vond er een reorganisatie plaats, waarbij de tramlijnen van de O.S.M. overgingen naar de sinds 1900 bestaande N.B.M., die reeds enkele tramlijnen in eigendom had, waaronder het baanvak Zeist - Huis ter Heide van de lijn naar Amersfoort, maar zelf niet exploiteerde. Dit werd nu anders: per 1 januari 1927 nam de N.B.M. de O.S.M.-lijnen over. Voor de rest bleef veel bij het oude.

De drie Birney-rijtuigen werden in 1931 teruggekocht van de G.E.T.A. om nu als lichte aanhangrijtuigen gebruikt te worden op de T.O.L.-lijn, de lijn waarvoor ze als motorrijtuig werden gebouwd. Ook in 1931 kwamen de motorrijtuigen 91-94 in dienst, weer vierassers met middenbalkon, maar nu met een motorvermogen van 320 pk, zodat ook over de T.O.L.-lijn langere trams konden rijden. Intussen naderde het einde van het trambedrijf van de N.B.M. In januari 1937 werd Rhenen—Arnhem opgeheven, alleen de mobilisatie in september 1939 en de oorlog zorgden er voor dat de laatste N.B.M.-tram vanuit Zeist pas in 1949 reed.

De groene N.B.M.-trams verdwenen dus uit Arnhem en naar Oosterbeek kreeg de G.E.T.A. het rijk alleen.

De T.O.L. was echter niet van zins haar tramlijn op te heffen en de G.E.T.A. nam de exploitatie over, nu met 600 volt.





Dat de automobiel vooral in de Verenigde Staten van Amerika zich snel ontwikkelde tot een volwassen transportvorm, zal iedereen wel bekend zijn. Waren in 1905 nog slechts 77.000 geregistreerde auto's in de VS, in 1920 was hun aantal de acht miljoen al gepasseerd.

De gehele spoor- en tramwegindustrie hield deze ontwikkeling angstvallig in de gaten. Toen ook autobussen en touringcars goedkoop op de markt verschenen en er steeds meer goed geplaveide wegen kwamen, bleek de enorme concurrentie, die ze van het wegverkeer te duchten hadden.

Een groot aantal tramwegmaatschappijen geloofde, dat de redding lag in een goedkope tweeassige tram. Vooral Joseph M. Bosenbury en Charles O. Birney waren verantwoordelijk voor de ontwikkeling van een lichtgewicht, tweeassige tramwagen, die door één man bediend kon worden. Omdat Charles Birney meer contacten had in de tramwereld, werd vooral zijn naam bekend als uitvinder van de "Birney Safety Car".

De wagens waren belangrijk korter (slechts 8,5 meter) dan de gebruikelijke vierassers en de besparingen in gewicht waren enorm. Door stalen platen met klinknagels te verbinden, konden meerdere "frame-ribben" in de wagenbak weggelaten worden. Ook het vrijwel ontbreken van enige afwerking zorgde voor gewichtsbesparing. Slechts sumier werd er met hout afgewerkt en ook de bankjes waren van een lichtgewicht constructie. Zelfs het gebruik van een tweeassige truck in plaats van twee draaistellen leverde een gewichtsbesparing van zo'n 2 1/2 ton op. Een Birney woog slechts ongeveer 7,5 ton, tegen ruim 18 ton voor een vierassige tramwagen uit ongeveer 1910.

De bestuurder trad ook op als conducteur en kreeg daar wel iets meer voor betaald, maar toch waren de personeelskosten bij een Safety Car bijna de helft. Aangezien iedereen door de ene voordeur moest in- of uitstappen, gebeurde dat onder het toezien oog van de bestuurder, hetgeen de kans op ongevallen verminderde. Er kon trouwens alleen gereden worden met gesloten deuren.

Een aantal van dit soort opgesomde elementen was al in andere tramwagens terug te vinden, maar de grote kracht lag in het bijeenbrengen van al die zaken in één ontwerp. Als belangrijkste veiligheid gold de "dodemanhandel". De omhoogverende schakelkruk diende tijdens de rit naar beneden gehouden te worden. Liet de 'motorman' de handel los, dan werd de stroom onderbroken en de remmen bekrachtigd. Zand werd gestrooid voor een betere grip en de deuren werden ontsloten. Om de bestuurder enigszins te ontlasten van een constante druk met zijn handen op de handel, werd ook een dodemans voetpedaal ingebouwd, die men naar believen kon gebruik-



"Birney" 2350 van de Connecticut Company in het Branford Trolley Museum. (verz. René Platjouw)

ken. Zo'n noodremming was zeer effectief. Het lichtgewicht voertuig stond erom bekend, dat het in zo'n geval zó diep voorover dook, dat het voorkwam, dat er passagiers van hun bank afvielen.

Toen de American Car Company, de Wason Company (beide dochtermaatschappijen van Brill) en de J.G. Brill Company zelf vanaf 1918/19 de wagens gingen bouwen en er publiciteit voor maakten, was dat het begin van de levering van ruim 4000 wagens aan vele maatschappijen in binnen- en buitenland.

De eerste order was meteen al een grote, namelijk 200 stuks voor de Brooklyn Heights Railroad. Een andere order bedroeg eveneens tweehonderd wagens. Hierdoor gesterkt, besloot Brill om de Birney Safety Car in massaproductie te nemen. In series van 300 stuks (later 100) werden ze als aan de lopende band gebouwd en "op voorraad" gestald. Op een gegeven moment in 1920 werden er bij Brill alleen nog maar Birney's vervaardigd. Aan het eind van 1921 hadden de drie genoemde wagenbouwers al 3000 tweeassige Birney's gebouwd, maar tegen 1923/24 vielen de kleine trams alweer uit de gratie. Er waren er toen bijna 6000 gebouwd.

Op vele lijnen gaven de Birneys aanvankelijk

een betere frequentie van de tramdiensten - men liet twee Birneys met kortere intervallen rijden in plaats van één vierasser - en daardoor werd er publiek aangetrokken. Sommige maatschappijen zagen een groei van hun vervoer. Door hun starre truck waren de rij-eigenschappen bepaald niet vloeiend. Ze bonkten en stuiterden over de vaak al slechte rails en de simpele lichtgewicht bankjes, vaak van hout en rotan, gaven weinig comfort. Het publiek was er - na de eerste euforie - dan ook niet bepaald blij mee. Er was veel comfort opgeofferd aan de service en economische bedrijfsvoering, hetgeen de weegschaal bij velen weer deed doorslaan in de richting van een eigen auto.

Zo snel als de ster van de 'Safety Car' rees, zo snel ook bleek het een vallende ster. Er werden echter ook grote aantallen vierassige Birney Safety Cars geproduceerd. Vooral de lichtgewicht constructies en veiligheidsaspecten werden van de kleine tweeassers overgenomen.





## De Birney's in Nederland, bij de TOL in Arnhem

Van de duizenden Safety Cars vonden slechts drie hun weg naar Nederland. Daar kenden ze veel minder succes dan in hun thuisland. In 1923 werden bij Brill in Philadelphia drie zogenaamde "Safety Cars" aangeschaft door de TOL, de particuliere "Tramwegmaatschappij Oosterbeek Laag". Vanzelfsprekend waren de drie wagens veel smaller (2,20 meter) dan hun Amerikaanse soortgenoten, die ruim 2,40 meter breed waren. De frontpartij van de Nederlandse Birney's had daardoor een iets ronder uiterlijk.

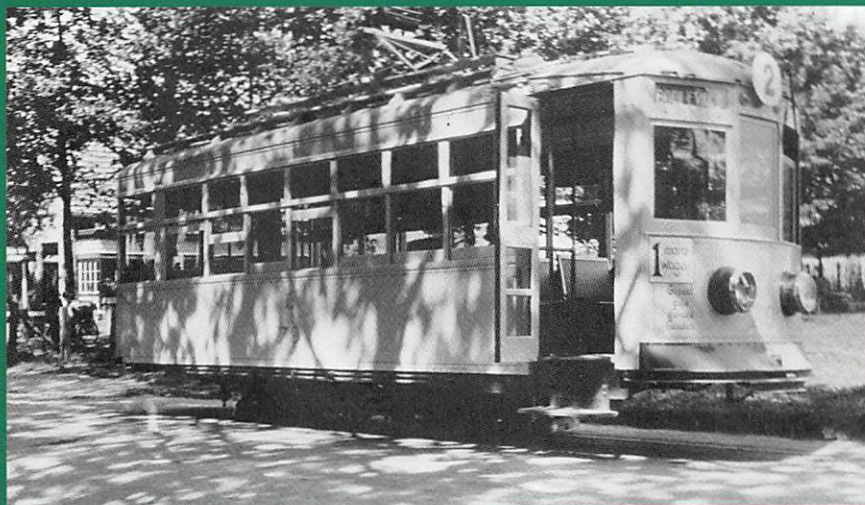
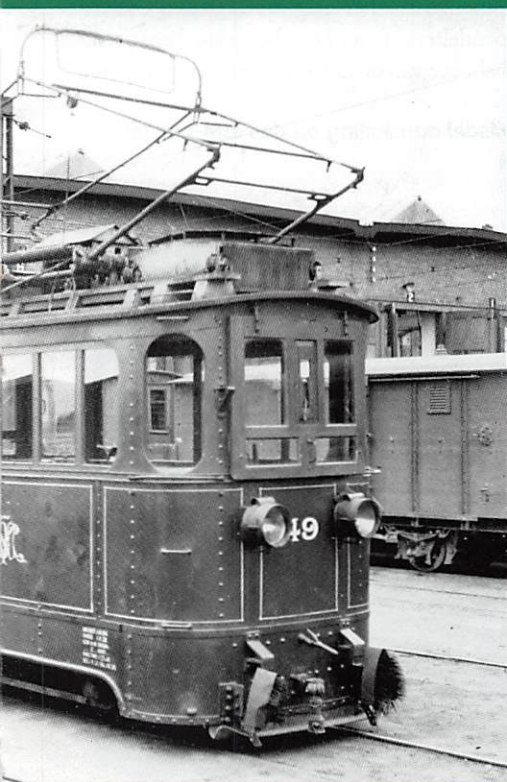
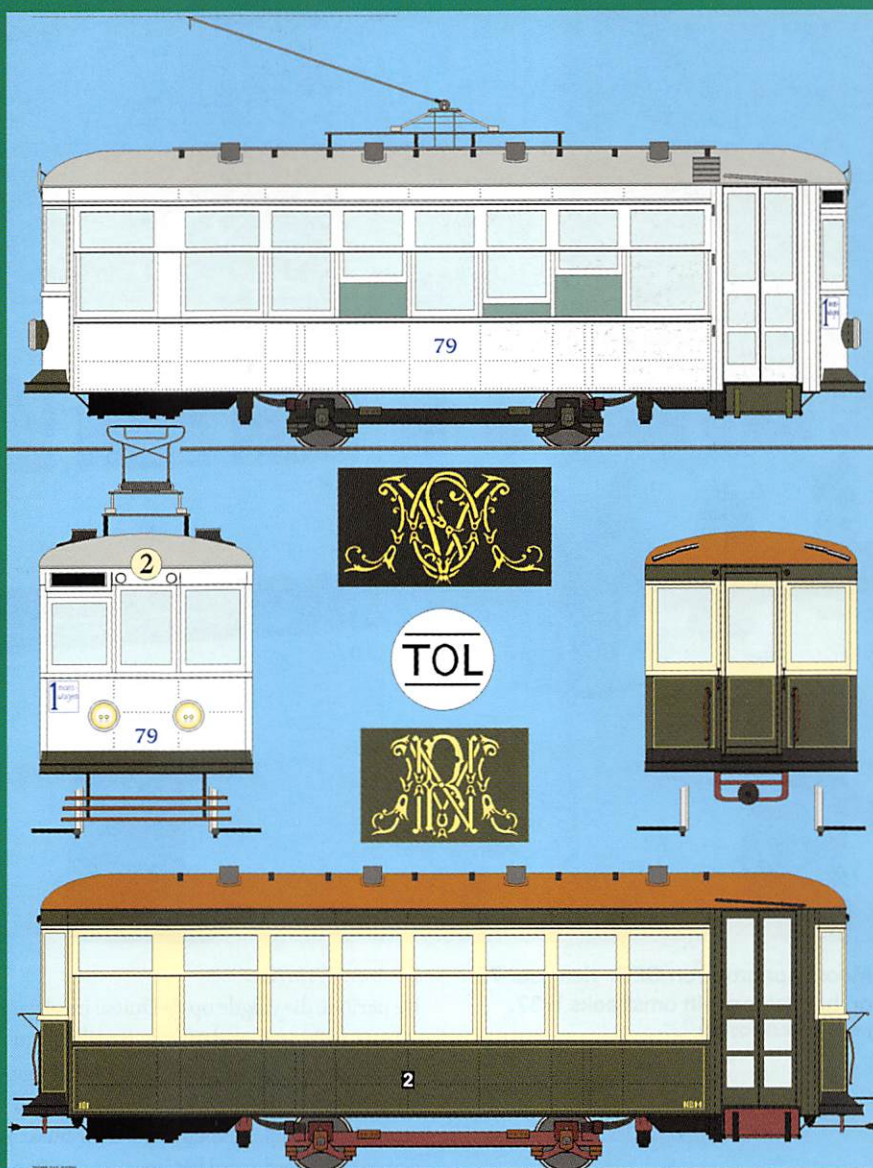
Toen ze vanuit hun depot te Rhenen de eerste proefritten maakten over de nieuwe tramlijn, bleken de Amerikaanse trams met hun geringe motorvermogen van slechts 2 x 25 pk vanwege enkele steile hellingen (tot 1:13 toe) in de lijn geen goede koop. Ze werden in de verste remisehoek te Rhenen weggezet en vanaf de opening van de lijn in september 1924 door krachtiger oudere motorwagens vervangen.

Na een tweetal jaren verschenen de drie wagens in GETA kleuren met de nummers 79 - 81 op lijn 2 in Arnhem, maar ook daar voldeden ze slecht. Men kon ze vooral in de zomermaanden aantreffen op versterkingsdiensten naar Burgers Dierenpark en het Openluchtmuseum.

Toen de GETA ze in 1931 dan ook aan de NBM kon verkopen, degradeerde deze ze meteen tot bijwagens en kregen ze opnieuw andere kleuren en nummers, nl. 101 - 103. Als bijwagen kregen ze kopdeuren en een doorgaande luchtleiding met de benodigde slangen aan de balkonschermen.

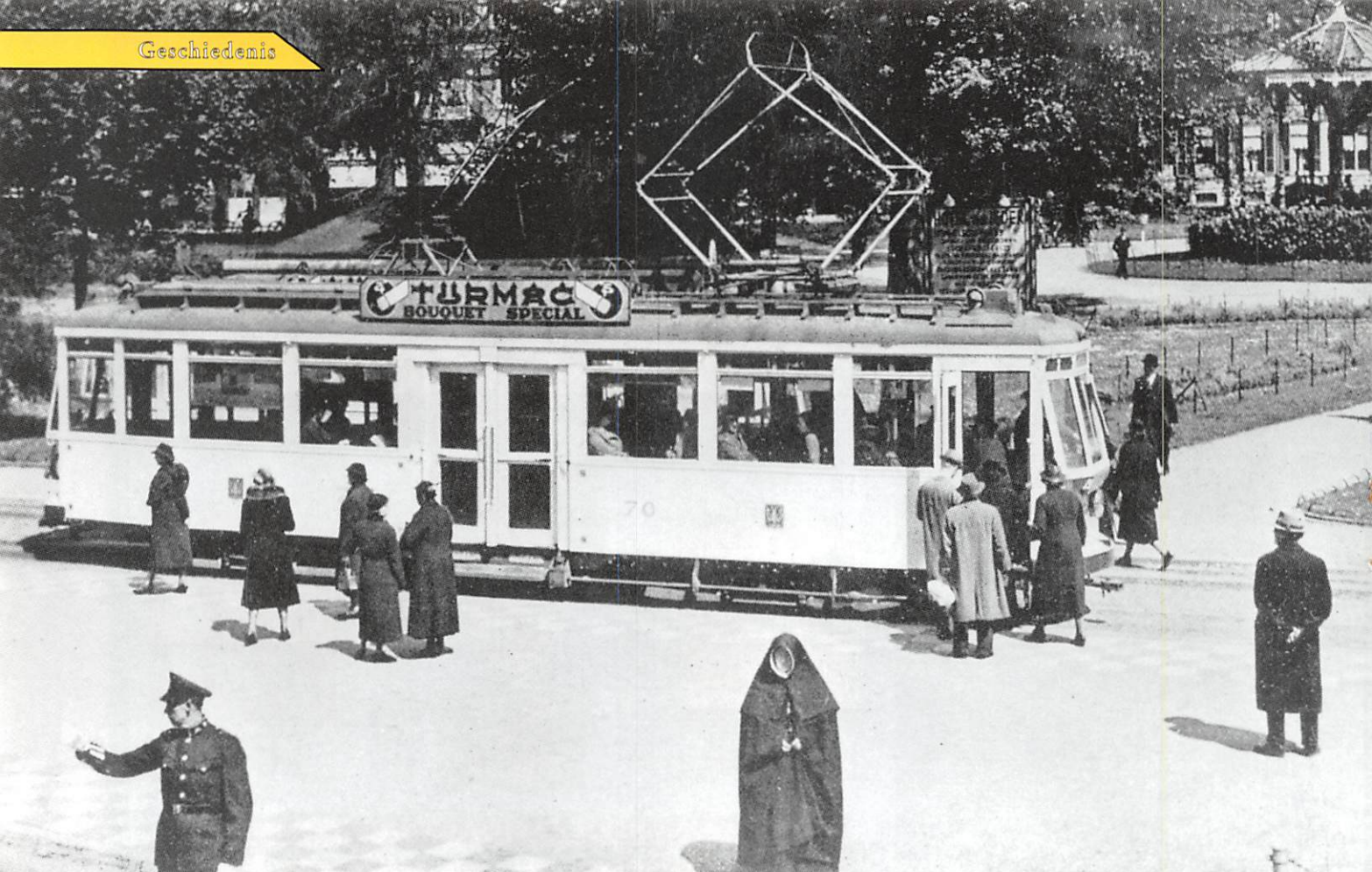
Uiteindelijk kwamen ze zelfs af en toe ook op hun originele TOL-lijn in dienst achter een krachtige motorwagen. Toen de TOL lijn in 1937 werd afgestoten en de exploitatie overging in handen van de GETA werden de 'Amerikanen' buiten dienst gezet.

René A.M. Platjouw



GETA "Birney"-motorwagen 79 aan het eindpunt Warnsbörn, op 16 juli 1929.  
(foto J.J.A. Bosch (†), verz. N.V.B.S.)

In de NBM-remise te Rhenen werd op 27 oktober 1934 deze fraaie opname gemaakt van de tot bijwagen gedegradeerde "Birney" 101, achter een tot elektrische rangeerloc 49 verbouwde vroegere stoomtramlocomotief.  
(foto Vellekoop, verz. Karel Hoorn)



**Mooie opname van G.E.T.A.-vierasser 70 op het Velperplein omstreeks 1937.**  
(verz. Mr. R.G. Klomp)

**De G.E.T.A. in de jaren dertig.**

Rond 1930 werden grote delen van het vernieuwd, waaronder het wisselcomplex op het Willemsplein, waar alle lijnen samenkwamen. Toen de economische depressie zich deed voelen beraadde de Gemeente zich op de toekomst, maar besloot de tram te handhaven. Met bezuinigingen en tariefsverlagingen om het aantal reizigers te laten stijgen, probeerde men de inkomsten op peil te houden. Voor het overige bleef het bij het oude, er waren geen middelen voor nieuwe ontwikkelingen. Enige jaren later moest een groot deel van het traject van lijn 2 worden vernieuwd. Opnieuw kwam de vraag op of dit verantwoord was. De juist nieuw benoemde directeur Van den Honert bepleitte de invoering van trolleybussen op de lijnen 2 en 3. Als overgangmaatregel werden benzinebussen aangeschaft en zo werd in december 1938 lijn 2 vervangen door buslijn A.

Een jaar eerder had de G.E.T.A. de exploitatie van de T.O.L.-lijn overgenomen, die nu als lijn TOL werd geëxploiteerd, er werd dan ook niets gesloopt.

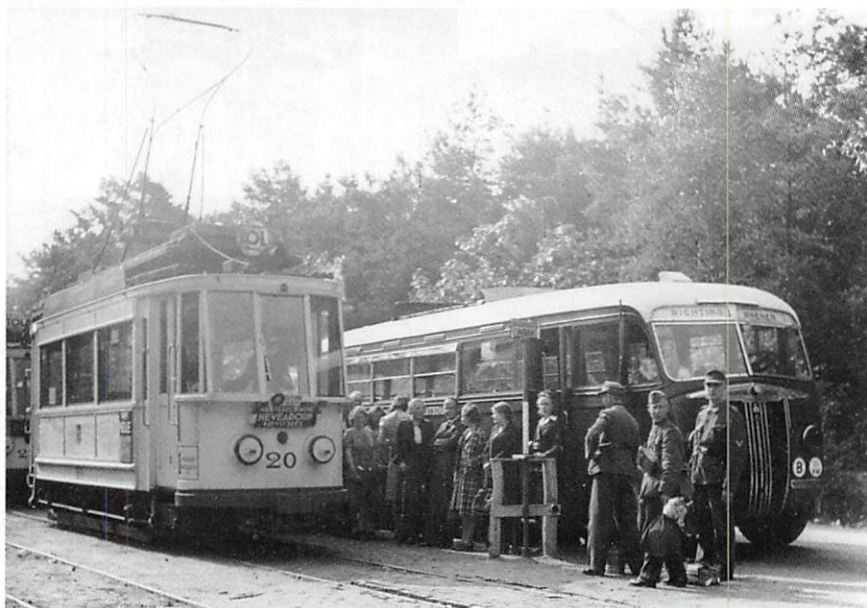
**De oorlogsjaren.**

De periode die volgde op de Duitse inval van 10 mei 1940 was, ondanks de moeilijke omstandigheden, de interessantste uit de geschiedenis van de G.E.T.A. Doordat de brandstof onmiddellijk schaars werd en er bussen waren gevorderd, werd het nog niet opgebroken deel van lijn 2 tussen Willemsplein en de Izaak Evertslaan al op 13 mei weer in dienst gesteld. Voor het einde van de maand kwam ook het stadsgedeelte van lijn 2 weer in dienst. Intussen werd met nog aanwezige rails het buitentraject herlegd tot aan de Jacob Marislaan.

Het vervoer bleef toenemen en de G.E.T.A. nam maatregelen om op de stadstrajecten de diensten zo frequent mogelijk te maken. Zo werd in 1941 de TOL-lijn verlengd langs de route van lijn 1, terwijl lijn 4 doorreed tot de Oranjestraat.

Meer soortgelijke maatregelen volgden. In 1942 werd lijn 2 gesplitst in een pendeldienst Willemsplein—Jacob Marislaan en een lijn 2A Velperplein—Spijkerlaan. Nog aan het einde van 1942 werd op Duits bevel lijn 3 verlengd naar het Vliegerhorst Deelen. Op dit pendeltraject werd een beperkte dienst ten behoeve van de Luftwaffe uitgevoerd welke

**De TOL-tramlijn geeft aan het eindpunt Kievitsdel aansluiting op de NBM-bus uit Rhenen. Juni 1944.** (foto Renes, verz. Karel Hoorn)



later doorreed naar het Station. In 1944 werd de toestand ernstiger. Sinds mei reed de N.B.M.-busdienst Zeist—Arnhem niet verder dan Kievitsdel, het eindpunt van de TOL-lijn. Extra G.E.T.A.-trams brachten de reizigers naar Arnhem.

Begin september vervielen deze extra's weer, omdat de N.B.M.-bussen niet meer reden.

De enorme toename van het vervoer doordat sinds 1940 alle andere middelen van vervoer wegvielen noodzaakten de G.E.T.A. uit te kijken naar extra materieel. Nieuwbouw was niet aan de orde, maar het lukte in 1941 om zes oude tweeassige aanhangrijtuigen uit Amsterdam aan te kopen, die de G.E.T.A.-nummers 101-106 kregen. Ze waren in 1912/13 gebouwd door Werkspoor en Uerdingen. In 1943 volgden nog eens 3 gelijke rijtuigen, de 107-109.

Ook kwamen in 1943 twee vierassige N.B.M. aanhangrijtuigen, de 50-51 uit de reeds genoemde serie 30-54.

Een laatste materieeluitbreiding volgde in 1944. Toen de G.E.T.A. voor de N.B.M. extra trams op de TOL-lijn liet rijden in aansluiting op de ingekorte busdienst, verhuurde de N.B.M. hiervoor de motorrijtuigen 77, 80, 82 en de aanhangrijtuigen 39 en 54.



**De GETA-remise aan de Westervoortschedijk in 1944. Van links naar rechts zien we GETA 34, NBM 82 en GETA 10. Enige weken later schoot niets van al dit moois nog over...** (foto Renes, verz. Karel Hoorn)

De Slag om Arnhem, die begon met de luchtlandingen bij Oosterbeek op 17 september 1944, betekende het einde van de Arnhemse tram. De rijtuigen van de zeer beperkte zondagsdienst waren normaal uit de remise vertrokken, maar in de loop van de ochtend werd de bovenleiding beschadigd en moesten de rijtuigen worden achtergelaten, ten prooi aan het oorlogsgeweld. Een deel van de

strijd speelde zich af aan de oprit van de Rijnbrug, op een steenworp afstand van de remise. Toen de gevechten ten einde waren was het G.E.T.A.-terrein aan de Westervoortschedijk geheel vernield, inclusief het materieel dat er zich bevond. Het G.E.T.A. bedrijf herrees na 1945 met trolleybussen.

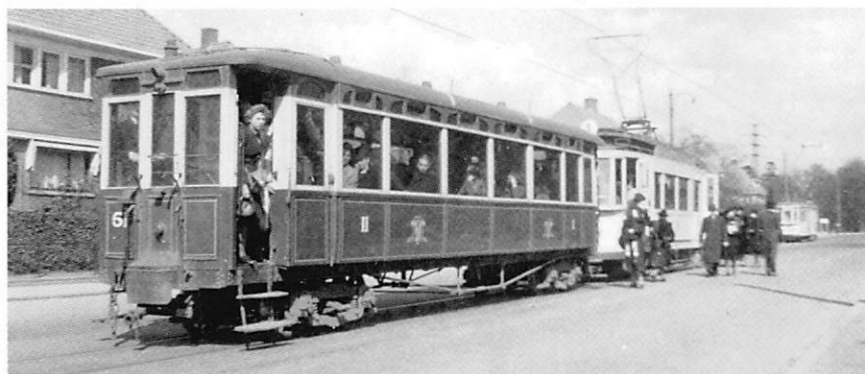
Dirk Eveleens Maarse

**Bronnen:**

- Drs. P.R.A. van Iddekinge c.s., Van omnibus tot trolleybus, 125 jaar openbaar vervoer in en om Arnhem, E.J. Brill, 1964
- Ir. J.W. Sluiter, Beknopt overzicht van de Nederlandse Spoor- en Tramwegbedrijven, E.J. Brill, 1967
- Ir. S. Overbosch, De stoomlocomotieven der Nederlandse tramwegen, De technische uitgeverij H. Stam NV, 1966
- Drs. A. Dijkers, De rijtuigen van de Nederlandse stoomtramwegen, NVBS, 1987
- Drs. A. Dijkers, De goederenwagens van de Nederlandse tramwegen, Schuyt & Co, 1996
- A. Steenmeijer, Trams langse de Utrechtsche Heuvelrug, Uitgeverij Pirola, 1983

- Uit de reeks Trams en Tramlijnen van Uitgevers Wyt:
- Mr. T. Olthoff, De paardetrans in Noord- en Oost Nederland, 1976
- H. G. Hesselink, Stoomtrams in Gelderland, 1977
- H. de Herder c.s., Stoomtrams in het centrum van Nederland, 1973
- J. Mulder c.s., De elektrische trams van Groningen, Arnhem en Nijmegen, 1971
- J. Reeskamp, De elektrische tram in en om Utrecht, 1970

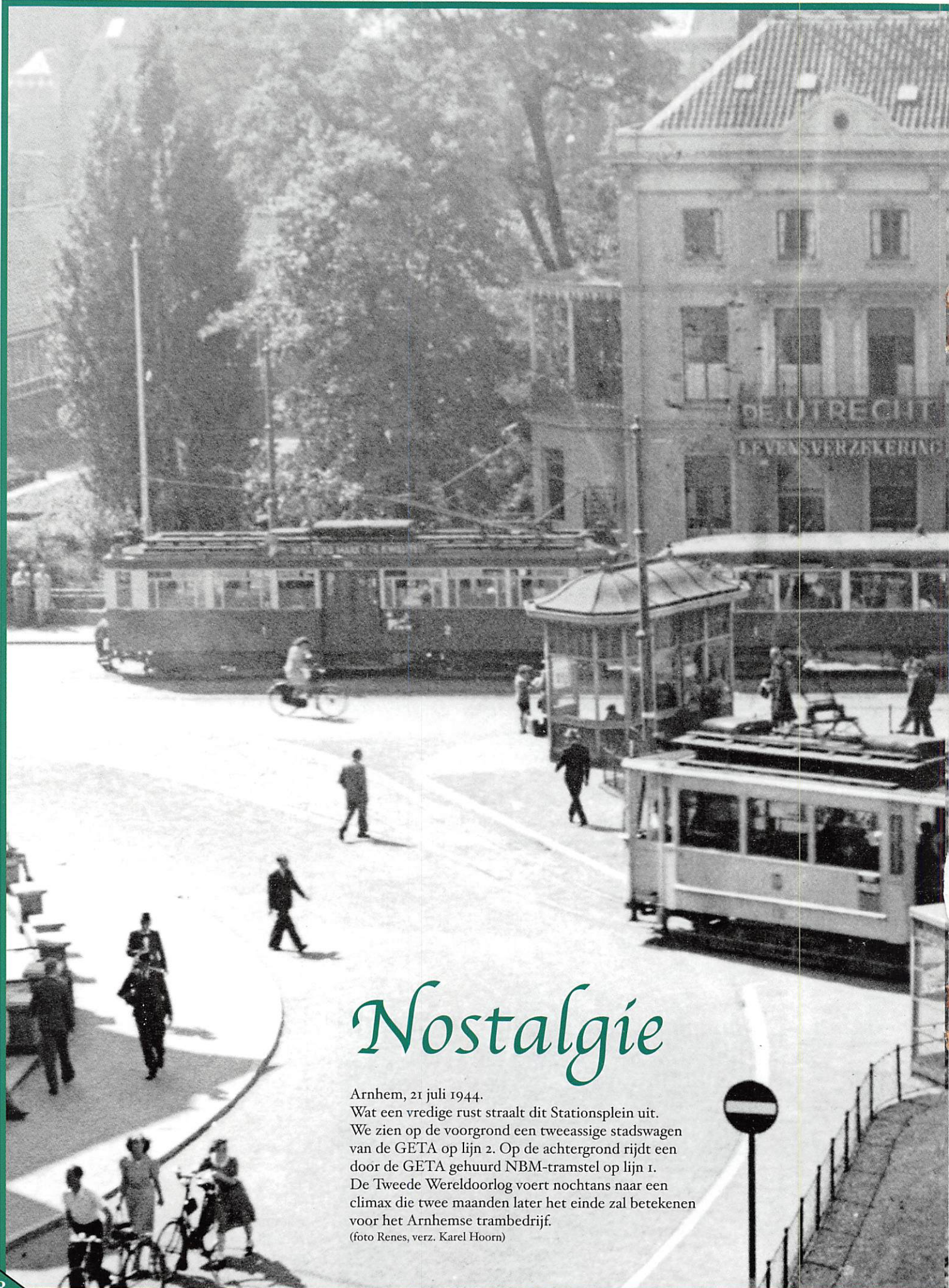
Op de Rails, NVBS-maandblad: diverse jaargangen  
Eigen archief



**GETA-motorwagen 23 met het gehuurde NBM-rijtuig 51 op de Velperweg aan de halte "Bronbeeklaan", op 10 april 1944.** (verz. Mr. R.G. Klomp)



**Arnhem, Stationsplein, 1945. Wat overblijft van motorwagen 37 wordt opgeruimd.**  
(foto E. van Laar, verz. Karel Hoorn)



# Nostalgie

Arnhem, 21 juli 1944.

Wat een vredige rust straalt dit Stationsplein uit.

We zien op de voorgrond een tweessige stadswagen

van de GETA op lijn 2. Op de achtergrond rijdt een

door de GETA gehuurd NBM-tramstel op lijn 1.

De Tweede Wereldoorlog voert nochtans naar een

climax die twee maanden later het einde zal betekenen

voor het Arnhemse trambedrijf.

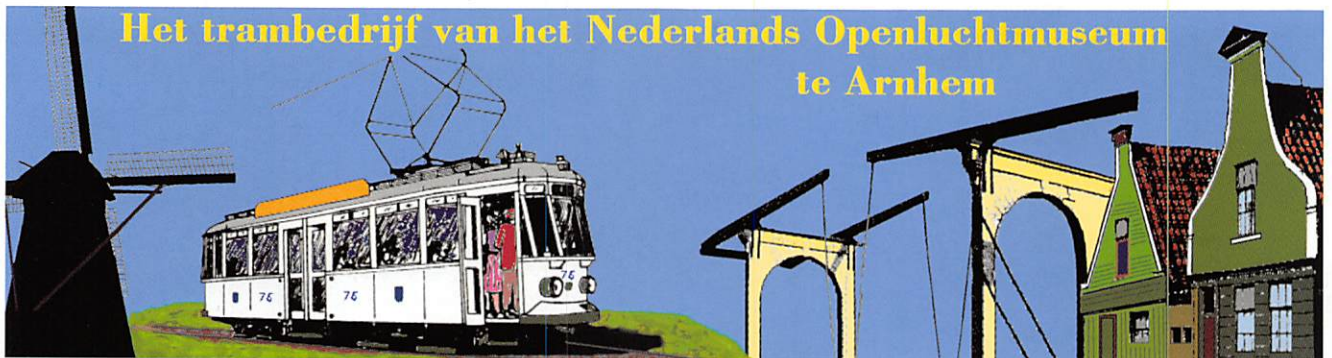
(foto Renes, verz. Karel Hoorn)



## Nostalgie

Arnhem, 21 juli 1944.  
 Wat een vredige rust straalt dit Stationsplein uit.  
 We zien op de voorgrond een tweessige stadswagen  
 van de GETA op lijn 2. Op de achtergrond rijdt een  
 door de GETA gehuurd NBM-tramstel op lijn 1.  
 De Tweede Wereldoorlog voert nochtans naar een  
 climax die twee maanden later het einde zal betekenen  
 voor het Arnhemse trambedrijf.  
 (foto Renes, verz. Karel Hoorn)





In Arnhem werden sinds juli 1918 de poorten geopend van het in 1912 door particulieren opgerichte Nederlands Openluchtmuseum (NOM). Als drijfveer gold de angst, dat de rijkdom aan tradities en regionale verscheidenheid verloren zou raken door de toenemende industrialisatie.

In 1941 ging het museum over in de handen van het Rijk en werd het een 'Rijksmuseum voor Volkskunde'. In september 1944 wordt er tijdens de oorlogshandelingen rond Arnhem daadwerkelijk enkele maanden illegaal gewoond in de gebouwen. De Duitsers hadden zelfs geschut op het museumterrein gestationeerd waarmee zij het reeds bevrijde Nijmegen konden bestoken. De geallieerden lieten zich niet onbetuigd en schoten gericht terug, waardoor veel schade in het museum werd aangericht. Enkele kostbare verzamelingen (bijv. de klederdrachten) gingen verloren.

Waren er aanvankelijk slechts een zestal historische gebouwen, sedertdien hebben uit alle delen van Nederland historische en karakteristieke huizen en gebouwen een nieuwe plaats gekregen op het terrein. Het komt er over het algemeen op neer, dat een gebouw op zijn originele plek wordt afgebroken en gedemonteerd, waarna in het museum alle onderdelen en stenen weer tot een fraai geheel worden opgebouwd. Op die manier zijn bijvoorbeeld de Zaanse - en de Brabantse Buurt ontstaan. Bij de boerderijen werd zo veel mogelijk een originele omgeving gereconstrueerd.

Midden jaren tachtig pakten donkere wolken zich samen boven het museum. Een sluiting dreigt, maar acties vanuit de bevolking weten het tij te keren. Vanaf januari 1991 wordt het museum verzelfstandigd, waarbij de gehele verzameling wél eigendom van het Rijk bleef.

Lag het accent oorspronkelijk op het normale leven en werken in Nederland, later kreeg ook de industriehistorie een plaats. Een voorbeeld daarvan is de overbrenging in 1992 van de Kaas- en Roomboterfabriek "Freia" uit Veenwouden in Friesland. De in deze fabriek aanwezige werkende stoommachine trekt altijd veel bekijks en geeft een aparte dynamiek. Ook de in dit artikel beschreven tramlijn met zijn remisegebouw valt binnen dit kader. Let wel, we spreken hier niet over een trammuseum maar over een museum met trams.



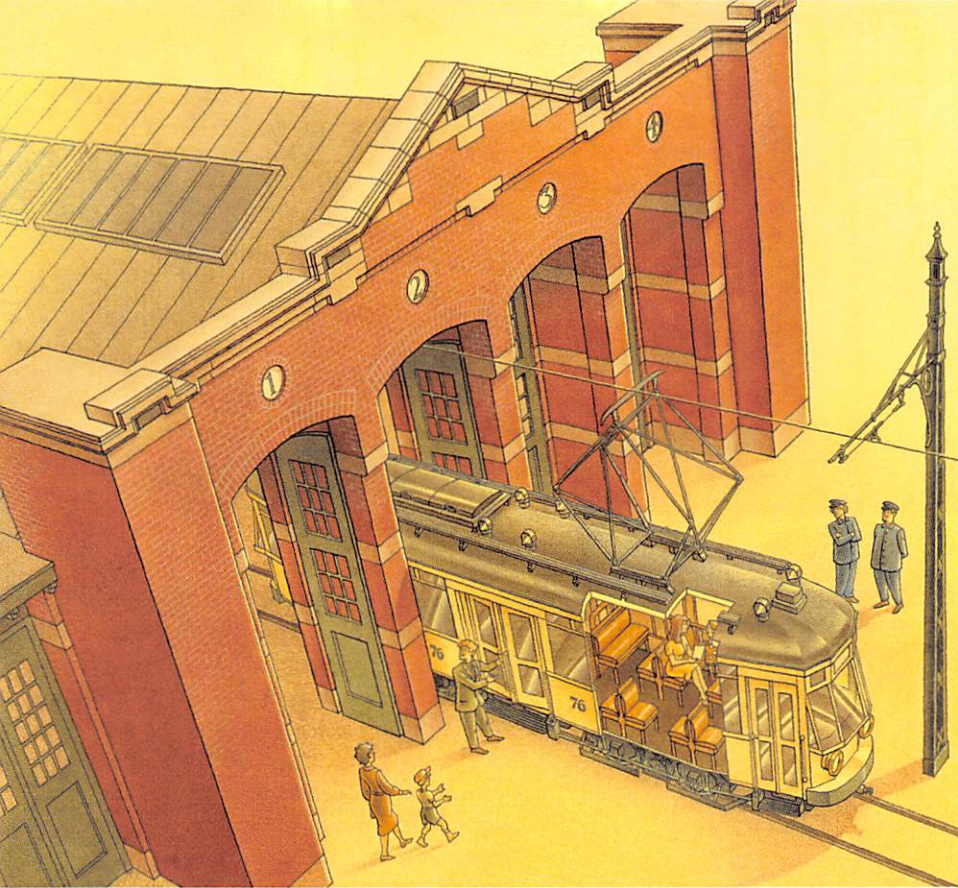
Plattegrond van het Nederlands Openluchtmuseum. De stippellijn toont de cirkelvormige tramlijn. In het midden bovenaan bevindt zich de remise.

Het terrein van het NOM beslaat ruim 40 hectare en is sterk heuvelachtig. Hierdoor is het hoog gelegen deel van het park, dat ook nog eens het vest van de ingang af ligt, slecht bereikbaar voor vooral de oudere en slecht ter been zijnde bezoekers. De directie van het NOM zocht daarom naar een manier om het gehele terrein voor iedereen toegankelijk te maken. Paard en wagen vond men te riskant en oude bussen zouden veel stankoverlast geven.

### Een droom wordt werkelijkheid

Binnen de Nederlandse Tramweg Stichting liepen in het begin van de jaren negentig enkele fantasierijke geesten rond met een droombeeld. Ze hadden zich in het hoofd gehaald om een Arnhemse tram na te bouwen en die te laten rijden op een lijntje langs de Rijn in Arnhem.

Zowel de TS mensen als de directie van het NOM waren voor het bespreken van hun ideeën op het stadhuis van Arnhem terecht gekomen. De toenmalige wethouder Hertogh-Heijs bracht beide partijen bij elkaar. Als het ware hoefde hij slechts een tussendeur te openen. Heel simpel verteld is zo het balletje aan het rollen gegaan. De enthousiaste TS medewerkers kwamen met de NOM directie tot een overeenkomst om op het museumterrein een trambaan aan te leggen in een grote lusvorm met verschillende halteplaatsen, zodat het publiek - óók diegenen die slecht ter been waren - zich door het gehele park kon verspreiden. Op deze tramlijn zou met historische trams een geregelde dienst worden gereden, waarbij de tramwagens aangepast zouden worden voor rolstoelvervoer. De bouw van een replica van een Arnhemse vierasser uit 1929 was in het gehele plan opgenomen, evenals het herbouwen van een deel van de in 1944 vernielde Arnhemse tramremise.



Het is allemaal eenvoudig en kort verteld, maar men zal begrijpen dat er heel wat overleg nodig was eer men met de daadwerkelijke bouw van de tram of de aanleg van de tramlijn op het museumterrein kon beginnen. Voor de financiering van het gehele project werden sponsors gezocht en gevonden. Het terrein is eigendom van de Gemeente Arnhem en bomen mochten niet zomaar worden gekapt. Voor elke gekapte boom moesten jonge bomen worden geplant. Ja, men ging zelfs zover, dat bomen langs het tracé werden getaxeerd (!) voor het geval ze later door de tramexploitatie schade zouden ondervinden. Allerlei tegenwoordig geldende veiligheidsregels moesten in acht worden genomen. Kortom er moest nog heel wat worden gepraat vóór men tot daden kon overgaan.

Bovendien moesten er de nodige vrijwilligers worden geworven om de trams te laten rijden. En niet zomaar even een enkel ritje, nee, zeven uur per dag, zeven dagen van de week en dat gedurende zeven maanden van het jaar, de tijd dat het museum geopend is voor het publiek. Sinds 1995 werden dan ook een 100-tal (!!) vrijwilligers geworven, die het trambedrijf in het NOM gaande houden. Sinds oktober 2001 is het museum ook in de wintermaanden beperkt open en wordt er ook in het koude jaargetijde gereden.

**Het straatje van de Brabantse Buurt ligt begin 1996 overhoop tijdens de baanaanleg. Het cafe kreeg een nieuwe naam: "Cafe Tramstation".**

### Tracé en bouw van de baan

Vanaf oktober 1995 werd door Strukton begonnen met de bouw van de trambaan. Bomen werden geroid en wortels uitgegraven, sommige voetpaden werden verlegd en al langs werd de sleuf van het tracé op het terrein zichtbaar. Er werd gebruik gemaakt deels van oude nog bruikbare tramrails uit diverse steden alsook van nieuwe rails. Het cirkelvormige traject wordt in de normale dienst in één richting - tegen de klok in - bereden.

Bij de remise ligt één van de drie wissels in de hoofdbaan. De andere twee bevinden zich bij de keerdriehoek bij de halte Freia. Een deel van de wissels was afkomstig van het Rotterdamse Hofplein.

Omdat een offerte voor de uitbesteding van

de bouw van de bovenleidingsmasten maar liefst fl 450.000,- bedroeg, werd besloten om ook de bijna honderd bovenleidingsmasten in eigen beheer te vervaardigen. Als in een kleine fabriek werden de onderdelen samengevoegd tot een tachtigtal vakwerkmasten voor langs de baan. Ze werden gemenied en donkergroen geschilderd. Voor bij de remise werden enkele grote vierkante vakwerkmasten gebouwd, die de overspanning boven het remise-emplacement te dragen kregen. De kosten voor deze 'eigenbouw masten' bedroegen slechts fl 70.000,-, een aanzienlijke besparing, nietwaar!

Door Strukton werden de masten op betonblokken geplaatst, terwijl de ophanging en afspanning van de bovenleiding door Haagse en Amsterdamse montageploegen van het HTM en GVB professioneel en volgens de modernste veiligheidseisen uitgevoerd werd.

De strenge winter werkte niet bepaald mee en toen de tramlijn op Goede Vrijdag 4 april 1996 in de avonduren met veel vuurwerk werd geopend in aanwezigheid van Mr. Pieter van Vollenhoven zullen weinig van de genodigden gemerkt hebben, dat die middag pas de baan was vrijgegeven en er nog maar drie proefrondjes gereden waren met de beschikbare tramwagens. Tijdens deze proefrondes werd door de medewerkers van de HTM ook gekeken, hoe het onderstation (afkomstig van de tijdelijke tramlijn op het terrein van de Floriade bij Zoetermeer in 1992) zich zou houden als er drie trams tegelijk op de lange helling zouden aanzetten. De capaciteit van het onderstation blijkt in de praktijk meer dan voldoende.

De door de vorst opgelopen vertraging bedroeg ruim tien weken en gedurende de eerste maanden van het seizoen van 1996 moesten de sporen op het emplacement bij de remise en de keerdriehoek bij de halte 'Freia' nog worden afgemaakt.





## Het remisegebouw

De remise is in opervlakte slechts éénzesde van het oorspronkelijke gebouw aan de Westervoortsedijk. Het gebouw, waarvoor de eerste steenlegging plaatsvond op 5 oktober 1995, is de helft zo breed en 1/3 zo lang geworden als zijn voorbeeld. Aangezien er geen tekeningen van beschikbaar waren, maar wel goede foto's, werden deze uitvergroot en heeft men door bakstenen te tellen de maten kunnen vaststellen. De buitenkant en het interieur van de remise op het museumterrein zien er dan ook uit zoals de remise er in 1911, het openingsjaar van de Arnhemse tram, uitgezien heeft. Bijzonder zijn de fraaie hoge deuren, die in geopende toestand geheel in diepe nissen wegvallen.

Het remisewissel in de hoofdbaan (de trams moeten altijd achteruit steken naar de remise toe) geeft aansluiting op een wisselstraat naar vijf sporen, waarvan vier in het stallingsgedeelte van het gebouw en één in de daarnaast gelegen werkplaats. Deze wisselstraat werd met behulp van beschikbare oude wissels aangelegd. In een enkel geval diende een ontbrekend hartstuk ter plaatse samengesteld te worden door rails aan elkaar te lassen en uit te slijpen. Al met al werd er veel vindingrijkheid gebruikt.



De werkplaats is in de afgelopen jaren steeds geoutilleerder geworden. Zo is de hoogte van de werkhall benut door er een 'zwevend' magazijn in te bouwen en werd uit de failliete boedel van een machinefabriek een zeer professionele loopkraan overgekocht. Deze kraan werd boven het ene spoor in de werkplaats gemonteerd, waardoor moeizaam taken tot het verleden behoort. Een motor uit een draaistel halen kan zonder enige inspanning in korte tijd worden gedaan. Ver-



**Binnenaanzicht van de remise in aanbouw. Buiten liggen nog grote hopen zand. Toch is het al februari 1996. Nog maar twee maanden te gaan tot de opening.**

**Zodra de temperaturen het enigszins mogelijk maken, worden een deel van de sporen voor de remise aangelegd. Let op het ontbreken van het hartstuk bij het tweedehands wissel.**

der zijn er de nodige metaal- en houtbewerkingsmachinerieën en werkbanken. Er is een compressor en bijbehorende samengeperste luchtleiding door het hele gebouw, ja er is zelfs een zandstraalapparaat, waarmee kleinere onderdelen gereinigd kunnen worden. Kortom, de werkplaats is goed toegerust voor het benodigde onderhoudswerk en restauraties aan het trammaterieel. De middelste twee sporen in de remisehal zijn omgeven door een houten vloer, de buitenste twee sporen zijn met klinkers afgewerkt. Op enkele vastgestelde punten is een fundering gemaakt, zodat daar de acht elektrische hefboeken (afkomstig van het Spoorwegmuseum in Utrecht) geplaatst kunnen worden. Zelfs de enkelgelede wagen, de RET 631, kan daardoor zonder problemen gelicht worden van zijn draaistellen. Eén spoor in de remise is voorzien van een werkkuil, die zo diep is, dat het publiek ook een blik onder een daar geplaatste tram kan werpen zonder zich te hoeven bukken.



**Met improvisatie wordt hier een hartstuk van een wissel gecreëerd.**

**Het nieuwe hartstuk, na menig uurtje zwefen van een lasser.**



## De tramlijn

Op 5 april 1996 ging het Openluchtmuseum na de toen gebruikelijke winterstop weer open voor het publiek en kon de nieuwe tramlijn zijn functie binnen het park gaan bewijzen.

Alle voorbereidingen vóór de officiële opening (een kleine groep bestuurders was in Rotterdam geweest om met de vierassige museumtrams aldaar de nodige ervaring op te doen) bleken vruchten af te werpen. Men kreeg de eerste weken grote aantallen passagiers te vervoeren. Aangezien het tracé van de tramlijn pas sinds de opening van het seizoen echt gebruikt kon worden, kon ook de opleiding van het overige trampersoneel pas toen echt goed van start gaan. Vele avonden na sluitingstijd werden besteed aan de opleiding van mannelijke en vrouwelijke bestuurders en conducteurs. De meeste aandacht ging uit naar de veiligheid. Bestuurder en conducteur moeten samen een team vormen, die weten wat ze moeten doen in geval van nood. Omwille van een éénduidige instructie wordt het zo geroemde lichtsignaalensysteem van de Rotterdamse vierassers niet gebruikt. In plaats daarvan zijn fluitsignalen gekomen. De bijwagencoudeur fluit één maal, de motorwagencoudeur altijd twee maal. Aan alle haltes wordt gestopt, ook zonder signaal.

Voor iedere tramvrijwilliger/-ster was er een heus tramuniform naar origineel voorbeeld van de voormalige Arnhemse tram. Er bestonden duidelijke foto's van en er bleek zelfs nog een staal stof in een archief te zitten. Alle bestuurders, -sters, conducteurs en conductrices kregen een ouderwets kraagnummer. Niet elk een eigen nummer, zoals



**Op 2 april 1996, slechts twee dagen vóór de officiële opening van de tramlijn wordt door de RET 536 een proefrit gereden, waarbij door de technische mensen van de HTM- en GVB-bovenleiding hun werk kritisch wordt bekeken vanaf de hoogwerker.**

vroeger, maar allemaal hetzelfde, nl. "76". Het bleek al snel dat de tramlijn een schot in de roos was, want het publiek heeft een duidelijk aanspreekpunt binnen het park in de vorm van de conducteurs en conductrices op de trams. Deze staan klaar voor vragen en dienen over het algemeen meer voor de veiligheid op de wagen, dan voor de kaartverkoop, alhoewel dat wel degelijk erbij hoort.

De bezoekers van het NOM komen bij de hoofdingang binnen en zien dan meteen al

een tram klaarstaan bij de halte "Grote Weide". Over het algemeen maken de meeste mensen eerst een rondrit om zich in het park te oriënteren, alvorens ze ergens gericht naar toe gaan. Op alle haltes zijn rijdbare klapbruggen aanwezig en de conducteurs/-trices zijn vanzelfsprekend behulpzaam bij het aanboord rijden van personen in rolstoelen of bij het verlaten van de trams. Wanneer er eens veel rolstoelgebruikers in het park zijn, dan is de dienstregeling snel verstoord, maar dat is van minder belang. Service naar het publiek staat hoog in het vaandel.

**Op de avond van 4 april vond de officiële opening plaats met vuurwerk bij de remise. Drie tramstellen stonden te wachten bij de Brabantse Buurt om vervolgens de genodigde op te pikken voor een rondrit.**





**Links.** Deze foto toont waar alles om begonnen is. Goed vervoer voor mensen die slecht ter been zijn. Op elke halte staat zo'n 'klapbrug'.

**Rechts.** NZH A327 daalt hier de steile helling af vóór het uit 1672 stammende kerkje van 's-Heerenhoek op Zuid-Beveland. Ervoor was in 1996 een kleine kermis ingericht.

**Beneden.** De conducteurs vormen vaak een eerste aanspreekpunt voor het publiek. Zij worden dan ook terdege geïnstrueerd over het park zelf, naast hun veiligheidsinstructies op de trams.



Laten we eens een ritje maken. De lijn voert vanaf de Grote Weide bij de hoofdingang direct omhoog het bos in op een vrije baan. Hier ligt dan ook veldspoor, eerst in zand, later in grind. Vooral in het gladde seizoen, als de blaadjes vallen, is het geen eenvoudige taak om de trams zonder slippen omhoog te krijgen. Het komt dan voor dat de bijwagen de eerste paar uren niet aangehaakt wordt. Overigens is het ook in de zomermaanden vaak glad op deze lommerrijke helling. Voorbij de halte "Collectiecentrum" (het hoogste punt van de lijn) draait de lijn vanuit het bos het met keien geplaveide straatje van de Brabantse Buurt in om vervolgens bij het "Tramcafé De Viersprong" halte te maken. Langs het kerkje uit 's-Heerenhoek daalt de tramlijn vervolgens in een ruime boog door het bos af naar de halte "Freia", tegenover de gelijknamige stoomzuivelfabriek. Vlak vóór deze halte bevindt zich de keerdriehoek. Dan volgt een recht stuk en een geleidelijke afdaling door het bos langs de remise, waar in het seizoen 2002 een zesde halte in gebruik werd genomen naast het gebouw. Dit gedeelte ligt weer in bestrating. Al dalend komen de trams dan bij de halte "Kasteelboerderij", waar de Zaanse Buurt ligt en het restaurant gevestigd is. Het bochtige tracé slingert dwars door het "Veluwe" bos langs een schaapskooi. Via een fraai bomenlaantje wordt het beginpunt aan de Grote Weide weer bereikt.

Al met al is de lus net geen twee kilometer lang, 1840 meter, om precies te zijn. In principe wordt de cirkelvormige lijn steeds tegen de klok in bereden, maar het is tijdens werkzaamheden (jawel, ook hier !!) voorgekomen, dat er een pendeldienst gereden werd over ongeveer drie kwart van de lus, waarbij de keerdriehoek bij de halte Freia uitstekende diensten bewijst. Met dat doel zijn er ook een vijftal lijnonderbrekers in de bovenleiding aangebracht. Het deel waar dan gewerkt wordt, kan veilig uitgeschakeld worden. De driehoek wordt ook benut om het materieel af en toe te draaien, zodat er een wat gelijkmatiger slijtage optreedt aan de wielen.





## Het materieel

Er waren vele wilde plannen voor het bouwen van eigen trams voor de tramlijn in het NOM.

De GETA 76 is de enige realisatie van al die ideeën. Een Arnhemse tweewasser, een elektrische locomotief met open bijwagens, zelfs een replica NBM-motorwagen, ze bleken slechts droomkastelen. Maar ja, als er geen plannen gemaakt waren, dan was de tramlijn, de remise en de GETA 76 er waarschijnlijk ook nooit gekomen, nietwaar..?

Voor de dagelijkse dienst zijn er meerdere eigen trams beschikbaar. Doordat de tramlijn normaalspoor heeft kunnen ook trams van andere organisaties gebruikt worden. Zo heeft in het eerste rijseizoen de NZH A327 enkele maanden als gast dienst gedaan en werd gedurende meerdere jaren gereden met een tramstel uit Kassel, afkomstig van de Amsterdamse museumtramlijn.

Met uitzondering van de NZH A 327 en de HTM 274, kreeg al het normaal voor de dienst ingezette materieel een Albert-koppeling, een van de meest veilige koppelingen, die met de hand bediend worden. Men kan de te koppelen wagens dicht tegen elkaar aanzetten, zonder dat er iemand tussen staat. Door één van de twee pennen dan vast te zetten en de koppeling recht te trekken kan de tweede pen vastgezet worden. Er hoeft dus nooit iemand tussen de rangerende wagens in te staan.

## De Rotterdamse vierassers 520, 530, 535 en 536, en 1050

Tijdens de gewone dagelijkse dienst zijn de Rotterdamse vierassers 520, 535 en 536 en bijwagen 1050 onmisbaar gebleken. Op hun middenbalkon is de middenstang verwijderd, zodat rolstoelen makkelijk binnengereden kunnen worden. Bij de 1050 zijn hiertoe ook een deel van de bankjes in de wagen zelf verwijderd.

**RET 536 heeft al menig rondje gedraaid. Sinds het seizoen 2001-02 is het ook (beperkt) mogelijk het Openluchtmuseum 's winters te bezoeken, waarbij dan dit soort fraaie plaatjes gemaakt kan worden.**



Motorwagen 530 werd gebruikt als plukwagen voor de bouw van de GETA 76.

De vier motorwagens zijn afkomstig uit de serie 511-550, die in 1931 door Werkspoor te Amsterdam werd gebouwd. Deze vierassers waren indertijd zeer beroemd, aangezien de RET er in de jaren dertig het meest moderne trambedrijf van Europa mee was. Men beschikte maar liefst over 170 wagens van dit type, gebouwd vanaf 1929 met onderling kleine verschillen en geleverd door Allan, Beijnes, Werkspoor en Talbot. De gehele serie vierassers bedroeg de nummers 401-450, 451-470 en 471-570. Zij hadden allen 22 zitplaatsen en boden officieel aan ruim 40 mensen een staanplaats, alhoewel dat er in de drukke spitsuren veel meer waren.

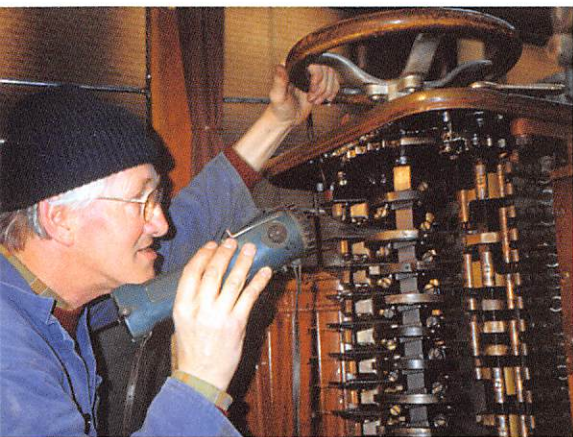
De laatste van de vierassers deden dienst in de Maasstad tot 1969, waarna nog een groot aantal als werkwagen bewaard bleef tot in 1995. De thans nog aanwezige wagens hebben bijna allemaal een museale status gekregen. Aangezien er nog zoveel van waren, kon het Nederlands Openluchtmuseum het hierboven genoemde drietal verwerven.

Bijwagen 1050 stamt uit de serie 1021 - 1056, die tussen 1946 en 1950 aan de RET werd geleverd door de rijtuigfabriek Allan uit Rotterdam. Oorspronkelijk bood het rijtuig plaats aan 34 zittende passagiers, maar vanwege de vrijgemaakte ruimte voor rolstoelen zijn dat er in het NOM wat minder. De wagen deed dienst in de Maasstad tot ongeveer 1982, waarna hij nog enkele jaren op de museumtramlijn te Amsterdam nuttig was. Sedert de opening van de tramlijn in het NOM is de 1050 een onmisbare aanhanger gebleken wanneer er veel personen met rolstoelen in het park aanwezig zijn.

Een bijzonder ongelukkige samenloop van omstandigheden resulteerde op 14 maart 1997 in een ontsporing van de winter juist gereviseerde RET 535. De bomen in het park bleken sterker dan de tram en deze was dan ook danig gehavend. Het A-balkon van de wagen was geheel ontzet en getorpedeerd. Zelfs de draaistellen hadden een flinke schade opgelopen. Geruime tijd stond de wagen terzijde onder een dekzeil, omdat de afbouw van de Arnhemse 76, de restauratie van de Haagse 274 en het onderhoud aan het andere materieel te veel tijd in beslag nam. Maar gedurende het laatste jaar wordt het herstel aan de 535 weer energiek ter hand genomen. Momenteel wordt dagelijks gewerkt aan de wagen. Eind juni 2002 was het geraamte weer zover gerepareerd - zeg maar gerust nieuw gebouwd - dat de eerste beplating weer kon worden aangebracht en de wagen weer een gezicht kreeg.



In de wintermaanden van 1996-97 werd wagen 535 gereviseerd, waarbij de draaistellen tijdelijk werden verwijderd. Hier staat de wagen opgebokt naast de gast zijde "Utrechtenaar" 1 uit Amsterdam.



Ook de schakelkasten moeten regelmatig worden onderhouden, hetgeen hier door Huig van de Marel wordt gedaan.



Bij het revisieprogramma van de RET-draaistellen worden deze tot het laatste onderdeel uiteen genomen en gereviseerd.

Het keurend oog van lasser Joop Boxma controleert de nieuw gebouwde constructie van de wagenbak van de 535. Mei 2002.



De eerste beplating wordt door 'remisechef' Hans van den Ham weer aangebracht op het vernieuwde frame van de wagenbak van de RET 535, begin juli 2002.



### RET draaistel- en motorrevisie

Aangezien ook de draaistellen van de 535 bij de ontsporing schade hadden opgelopen, werd besloten om een algehele draaistelrevisie te starten voor alle RET-wagens. Uit nader onderzoek was namelijk gebleken, dat ook aan de overige RET-draaistellen na zoveel jaren dienst in Rotterdam hier en daar wel enige mankementen waren.

Bij deze draaistel- en motorenrevisie worden telkens twee draaistellen tegelijk geheel gestript van alles. Zelfs de wiegbalk wordt verwijderd. Na reiniging en roestbikken van de kale draaistelframes bleek hoe verstandig dit besluit was geweest. De draaistellen waren op meerdere plaatsen licht gescheurd. Het was ook onbegrijpelijk, dat het mechanische deel van bijvoorbeeld het (hand-)remwerk nog functioneerde met zoveel vuil en vet eromheen. De scheurtjes werden verholpen en alle losse onderdelen werden gereinigd en gereviseerd weer langzaam ingebouwd. Ook de wielbanden werden vernieuwd en motoren gereviseerd. Eenmaal gereed, werden de beide gereviseerde draaistellen uitgewisseld met die van een rondrijdende wagen, waarna het hele werk weer opnieuw kon beginnen. Op deze manier zullen de RET-vierassers in het NOM over niet al te lange tijd alle weer op "nieuwe" en vooral betrouwbare draaistellen staan. Er wordt gestudeerd op de mogelijkheid om in de nabije toekomst tijdens een revisie de glijlagers te vervangen door rollagers.

## De Haagse 274

De door de TS beschikbaar gestelde Haagse 274 dateert uit 1921 en werd gebouwd door de HAWA fabrieken in Hannover (HAWA staat voor Hannover Waggonbau). De serie 250-279 deed bij de HTM dienst tot 7 april 1963. Vier jaar later verwierf de Tramweg Stichting de wagen en in 1974 vertrok de 274 naar Amsterdam. In de beginjaren van de elektrische museumtramlijn (geopend sedert september 1975, zie ook "Tramfan Magazine" nr. 2) achter het Haarlemmermeerstation deed de wagen daar ook af en toe dienst, maar technische storingen plaagden het trammetje. Tijdens de tramoptochten van de NVBS in 1981 en 1991 was de 274 speciaal daartoe opgelapt.



De totaal ontmantelde truck van de Haagse 274 tijdens de grote revisie.



Een laatste controle door Alex Pak voordat de truck wordt teruggeplaatst op de aspotten.



De 274 staat hier opgebokt en ongeduldig op zijn vernieuwde onderstel te wachten. 31 mei 2000.



Met vlaggetjes in de beugel draait de 274 trots weer zijn rondjes.

Vanuit zijn verblijfplaats bij het tram-museum te Amsterdam werd de 274 in oktober 1995 door de TS aan het NOM ter beschikking gesteld en naar Arnhem vervoerd. Daar kreeg de wagen aanvankelijk in de 'Landbouwwerktuigenloods Goes' een simpele schakelkastrevisie, vernieuwing van de verlichting en een groot deel van de bedrading en vooral een uiterlijke opknapbeurt. In loods "Goes" kon gewoon niet meer gedaan worden. De mogelijkheid tot lichten was nauwelijks aanwezig. Het heffen diende gedaan te worden met draaihefbokken. De 274 was de tweede tram tijdens de openingsavond en reed ook enkele weken daarna zonder noemenswaardige problemen, maar het jarenlange gebrek aan onderhoud en een gegeneerde schade aan de truck zouden hun tol eisen. Eerst veroorzaakten loshangende elektriciteitskabels een kortsluiting onder de wagenbak en enkele weken later smolt een van de lagers doordat de truck (na onderzoek) letterlijk scheef bleek te staan. Ook een retourstroomborstel zat muurvast.

In een restauratie van meerdere jaren werd de 274 van zijn truck gelicht en deze werd van alle onderdelen ontdaan. Een roest- en

vuillaag van jaren werd weggebikt, aanvankelijk nog met een bikhamer, later gelukkig met een pneumatische naaldhamer. Na deze reinigingsbeurt bleek dat de truck zich in een wonderbaarlijk goede conditie bevond. De truck werd weer opgebouwd, waarbij vanzelfsprekend alles wat maar vervangen moest worden ook daadwerkelijk vervangen werd. De motoren en de canonbox (dat is het deel waar het aslager in rust) werden gereviseerd en bij de HTM werden nieuwe wielbanden op de wielen geperst. De ophanging van de wagenbak werd verstevigd en ook de doorgezakte balkons werden weer 'gericht' met nieuwe balken.

Op de schakelkast kwam een 'omkeerinrichting', waardoor net als bij de overige trams in het NOM rechtsom geschakeld kon worden. In Den Haag schakelde men altijd linksom. Sommigen beschouwen dit als 'onhistorisch', maar in Den Haag hadden de in 1946 verkregen tweedehandse "Rotterdamertjes" van de serie 171-184 (uit de ex RET serie 152-176 en 177-201, Allan, 1913) ook een omkeerinrichting op de schakelkast. Er is echt niets nieuws onder de zon.

De 274 komt vroeg in het seizoen aan bij de in 2002 nieuw aangelegde zesde halte bij de remise.





De A327 van de NZH staat hier in april 1996 aan de halte 'Grote Weide'. Het haltehuisje is een replica van de huisjes die op verschillende plekken in Arnhem stonden.

### **NZH-tramstel A327 + B37**

De officiële openingsrit van de tramlijn in het NOM werd in de avonduren van 4 april 1996 met dit fraaie NZH-tramstel van de Tramweg Stichting gereden. Aan boord bevonden zich vele hooggeplaatste genodigden, waaronder Meester Pieter van Vollenhoven.

Gedurende een drietal maanden deed de A327 dienst in het park. En getuige de vele reacties van het publiek met groot succes. Nog steeds blijken de NZH-trams een warm plekje te hebben in vele harten.

De A327 werd in 1913 door Beijnes in Haarlem gebouwd voor dienst op de stadslijnen in Haarlem en Leiden. Voor een nadere beschrijving van de A327 verwijs ik naar het nummer 3 van "Tramfan Magazine", waarin alles over dit wagentype in een negen pagina's tellend artikel uit de doeken werd gedaan.

Helaas werd de bijwagen B37 al kort na de opening van de tramlijn bij een ontsporing (tijdens een 'leegrit' na sluiting van het park) beschadigd aan de dakrand. In de werkplaats van het museum werd de schade in eigen beheer verholpen.



Materieelshow voor de remise : HTM 274, GETA 76, RET 520 en RET 631.



Terwijl de 76 in Amsterdam verbleef, reed GVB-drieasser 909 proefritten in het Openluchtmuseum. We zien de wagen hier in de scherpe bogen bij de hoofdingang, in februari 1998.

### **RET gelede 631**

Ter leniging van een materieeltekort, ontstaan na de ontsporing van de 535 en door de uitval van de HTM 274, kwam deze enkelgelede tram in 1997 naar het museum. Vooral bij grote drukte is de wagen onmisbaar gebleken, want hij biedt 41 passagiers een zitplaats en kan daarbij nog eens ruim 120 staande reizigers meenemen.

In de wintermaanden van 1999/2000 kreeg de wagen een opknapbeurt, waarbij het vertrouwde RET okergeel met grijs werd vervangen door het moderne kleurpatroon van de RET. Voor het technisch onderhoud aan de draaistellen komt af en toe een ploegje RET medewerkers naar het museum. Deze geven de tram dan een 'grote beurt' en vervangen ook wat nodig is voor een veilige exploitatie. Inmiddels zijn alle wielbanden van de 631 vervangen.

De RET serie 601-635 werd in 1968/69 door Werkspoor in licentie van Düwag gebouwd. Een aantal van hen werd tussen 1982 en 1987 van een tussenbakje voorzien. De niet verlengde wagens van de serie deden dienst tot 1995.

### **Een Amsterdamse tram ?**

Ter vervanging van het NZH-tramstel werd op uitleenbasis in 1996 de GVB 'Utrechtenaar' 1 overgebracht met de bedoeling deze de rest van het seizoen in te zetten op de tramlijn, maar de lange radstand bleek een onoverkomelijk probleem. De wagen wilde bij een proefrit bij enkele toch wel scherpe bogen in de lijn telkens uit het spoor klimmen en stond daarom slechts opgesteld vóór of in de remise. Alhoewel de uit 1927 uit Utrecht daterende wagen veel bewondering oogstte van het publiek kon hij niet worden gebruikt en verdween hij na enkele maanden terug naar Amsterdam, waar hij in 1939 tweedehands in dienst werd genomen en tot het begin van de jaren zestig rondreed.

Iets beter verging het drieasser 909 uit 1949, die als uitwisseling met de GETA 76 eind januari 1998 naar het park kwam. Gedurende enkele weken werden meerdere proefritten gereden en zelfs de sceptici waren onder de indruk van het soepele bochtenwerk van dit wagentype. Door de geopende motorluiken werden het middenasje en de daaraan verbonden sturende aangedreven assen in de bogen met argusogen bekeken. Men moest zelf zien, wat ondergetekende al wist, nl. dat de dertien meter lange wagen probleemloos door bochten liep. Meerdere scherpe bogen in de hoofdstad werden immers al jaren bereden door dit type wagen.

Helaas heeft drieasser 909 nooit in de passagiersdienst in het Openluchtmuseum gereden, want het motorvermogen werd te zwak bevonden. De wagen kon slechts met veel moeite een bijwagen de lange helling door het bos vanaf de Grote Weide naar het Collectiecentrum optrekken. Los reed de wagen als een zonnetje. Dat lage motorvermogen was ook in de hoofdstad al een probleem en alleen los rijdend konden drieassers enige snelheid ontwikkelen. Toen de GETA 76 in februari '98 van zijn Amsterdamse uitstapje (zie pagina 46) terugkeerde naar Arnhem, werd de 909 dan ook weer opgeladen richting Amsterdam.

Er blijft bij sommige vrijwilligers in het NOM de wens om toch ook een Amsterdamse tramwagen in het park te hebben, zodat de trams van de drie grote steden in het NOM vertegenwoordigd zouden zijn. In de beginjaren 1996/97 stond GVB pekelwagen H34 uiterlijk in grijs/blauwe GVB kleuren geschilderd en met zijn originele nummer 336 (serie 321-355, Siemens/Schuckert uit 1918/19) op de rails in het museum. De wagen zou echter niet Amsterdams worden, want men had het stoutmoedige plan om de wagen ooit tot een Arnheems tweessertje van de eerste serie uit 1911 om te bouwen. Dit project werd echter te kostbaar bevonden en na plukken van alle nog bruikbare onderdelen, werd de wagen helaas gesloopt.





Het tramstel uit Kassel, de 218 + 511, heeft hier juist de lange helling door het bos overwonnen en het hoogste punt van de tramlijn bereikt; het nadert de halte 'Collectiecentrum'

### Het Kasselse tramstel

De 218 behoort tot de serie 201-220 en 221-232, welke tussen 1932 en 1941 werden gebouwd door Werkspoor/Credé. Tussen de twee series bestonden kleine verschillen, o.a. de dakpartij. De serie deed in Kassel tot ver in de jaren zestig dienst, waarna meerdere stellen op reserve bleven.

De 218 + 511 waren samen met nog enkele wagens uit Kassel in 1989 op de museumtramlijn in Amsterdam terechtgekomen en hebben zelfs af en toe tijdens speciale gelegenheden in de straten van de hoofdstad gereden. Door de museumtramlijn werd het Kasselse tramstel 218 + 511 in 1997 aan het Openluchtmuseum ter beschikking gesteld. In het NOM werd de linksom schakelende schakelkast voorzien van de omkeerinrichting van de 274, die defect aan de kant stond. Tijdens grote drukte bleek dit tramstel zeer bruikbaar. Vooral op het hellingrijke deel reed de krachtige motorwagen moeiteloos naar boven, hoewel het stel wat 'schokkerig' was in de bochten van het tracé. De motorwagen werd geplaagd door een lekkage. Het verhelpen daarvan betekende, dat het middelste dakdeel in zijn geheel werd weggezaagd en vervangen. Het houtwerk was dermate verrot, dat dit de enige oplossing was. De beplating van de bijwagen werd gedurende zijn verblijf in het NOM geheel gerepareerd en geschilderd, terwijl met het schoonbikken en opknappen van de truck gestart was. Voordat deze werkzaamheden waren voltooid werd het tramstel midden 2001 tamelijk onverwacht weer terug verland in Amsterdam.

### Leipzig Verkehrs Betriebe 3

Zoals hierboven al beschreven, had men aanvankelijk zeer grootse plannen. Uit Leipzig werd een tweeassige elektrische locomotief overgenomen, die bedoeld was om te worden verbouwd tot een GETA-locomotief. Bij de GETA hebben 12 elektrische locomotieven dienst gedaan, voornamelijk in de eerste helft van de jaren twintig bij het zandvervoer vanaf de Cattepoelseweg. Men had daarvoor de beschikking over een honderdtal zandwagens, waarmee men in een vaste dienstregeling zandtreinen reed.

Het voertuig uit Leipzig was echter veel te breed en zou niet alleen versmald moeten worden, maar ook zouden er twee draaistellen onder moeten komen. Het wilde idee was om achter deze te bouwen locomotief een tweetal open bijwagens te construeren, iets wat in het verleden ooit eens was voorgekomen. Het plan bleek veel te hoog gegrepen en de locomotief werd - na geruime tijd op de parkeerplaats buiten het park te hebben gestaan - uiteindelijk afgevoerd en gesloopt.

### Geldersche Stoomtram, loc 'Silvolde'

Een tijdlang was ook het museumtramstel van de Geldersche Tramweg Maatschappij in de remise tentoongesteld. Na zijn afscheidsritten in 1956/57 was het tramstel in het Spoorwegmuseum gezet. Bij de opening van de tramlijn in het NOM werd het in de remise geplaatst. Eigenlijk nam het tramstel op spoor 4 nuttige stallingsruimte in op een speciaal gelegd smalspoor. Toen het tramstel in april 2000 dan ook naar de Nederlandse Smalspoor Stichting verhuisde werd op spoor 4 binnen een week normaalspoor neergelegd.

(alle foto's werden gemaakt door René Platjouw of komen uit zijn verzameling, tenzij anders vermeld)

De elektrische locomotief 3 uit Leipzig stond een tijdlang op het parkeerterrein. Men had hier grootste plannen mee.



Loc 13, "Silvolde" koestert zich in het zonnetje op het remiseterrein tijdens het afscheid van het Gelderse tramstel, op 7 april 2000. Brandende kranten en lappen wekken de indruk dat dit fraaie historische tramstel elk moment weg kan rijden. (foto Huig van de Marel)



## De bouw van de GETA 76

De Arnhemse GETA 76, die sinds 1998 in het Nederlands Openluchtmuseum rond rijdt, is een replica. Dat wil zeggen, dat er niets van deze tram historisch Arnhems is. Had men aanvankelijk het wilde idee om een Rotterdamse vierasser een "face-lift" te geven wat het front betreft, dit onzalige idee verdween gelukkig al snel in de prullenbak. Met behulp van een in het Spoorwegmuseum van Utrecht teruggevonden koker met 231 deels beschadigde tekeningen van een Arnhemse vierasser ging Joop Wens uit Arnhem aan de slag om nieuwe tekeningen te maken van zo'n Arnhemse "truckwagen", waarbij een aantal aanpassingen gedaan werden gezien nieuwe technieken en veiligheidseisen. Al met al heeft Joop Wens maar liefst 700 nieuwe tekeningen gemaakt!

'Truckwagen' was de bijnaam voor de trots van het Arnhemse trambedrijf, de vierassers 70-75 van de Haarlemse fabrikant Beijnes uit 1929. De gebouwde replica kreeg het op de oude serie volgende nummer '76'.

Als allerbelangrijkste wijziging werden de nieuw gebouwde trucks aangepast voor normaalspoor in plaats van het 'Kaapspoor' dat vroeger in Arnhem gebruikt werd. Die afwijkende 1067 mm spoorbreedte heeft in de oorlog er overigens wel voor gezorgd, dat er bijna geen Arnhemse trams gevorderd werden door de Duitsers. Het in het Openluchtmuseum verkozen normaalspoor maakt het mogelijk ander trammaterieel uit Nederland te gebruiken op de tramlijn.

Het is frappant, dat op de originele tekeningen al rekening was gehouden met het aanbrengen van railremmen. Deze veiligheidsvoorzieningen - van het GVB uit Amsterdam afkomstig - zijn vanwege het hellingrijke tracé dan ook in de draaistellen van de replica aangebracht. Niet alleen kan de bestuurder/-ster een noodremming uitvoeren, in de wagen werden ook op de drie balkons noodremtrekkers geplaatst.

Door de breedte van de trucks was het niet mogelijk om aan de zijkant daarvan het stangenstelsel aan te brengen waarmee de middendeuren mechanisch bediend en vergrendeld worden. Een nieuwe mechanische overbrenging via stangen en tandwielen is daarom onder de wagenvloer gebouwd. Dit kostte zeer veel moeite, niet in de laatste plaats om het te ontwerpen..!

De oorspronkelijke glijlagers werden door moderne rollagers vervangen. Hiertoe moesten wel retourstroomborstels op de as gemonteerd worden, anders zou alle retourstroom door de lagers gaan, hetgeen er niet bevorderlijk voor is.

Voor het technische deel van de GETA 76 stelde de Tramweg Stichting het RET motorrijtuig 530 ter beschikking. Nadat dit rijtuig in 1994 in het Openluchtmuseum was gear-



Trots staat de 76 aan de halte 'Grote Weide' in het zomerseizoen van 1998.

riveerd werd daar alles wat bruikbaar was van de wagen gestript. Weerstand, hoofdautomaten, schakelkasten en motoren kregen een grote revisie en werden in de GETA 76 ingebouwd. Dat is dan ook het enige aan origineel trammateriaal wat in de wagen verwerkt is. De gehele tram is totaal nieuw. Ook de draaistellen, waarvan door velen nog steeds wordt gedacht, dat ze van een Rotterdamse wagen afkomstig zijn.

Doordat de Rotterdamse schakelkasten in de 76 iets gedraaid staan, is ook een andere - geheel eigen - manier van bediening ontstaan, vergeleken bij de RET vierassers. Het Rotterdamse schakelrad is gehandhaafd. Boven op het dak vormt een door de TS uit Den Haag beschikbaar gestelde pantograaf de 'kroon' op het werk.

Zo is uit elke overgebleven tramstad iets in de GETA 76 verwerkt, niet in de laatste

plaats ook het zweet van ondergetekende Amsterdamse trambestuurder.

Volgens de nieuw gemaakte tekeningen van Joop Wens, die overigens vanwege zijn spanningen op het gebied van tramrestauraties in het algemeen in mei 1997 een koninklijke onderscheiding kreeg, werden de verschillende onderdelen op maat besteld. De bouw van de GETA 76 werd begonnen in de "Landbouwwerktuigenloods Goes", waar het ruwe materiaal van de benodigde gaten voorzien werd. Als eerste werd de 'kiel gelegd'. Dat wil zeggen, het chassis werd op zijn kop gebouwd op een vlakke vloer. Hierbij kwamen het dieper liggende middenvloer gedeelte en de lager liggende balkonvloeren aan de beide wagenindes dus op zijn kop bovenop te zitten (zie tekening A op bladzijde 43).

Toen het chassis naar tevredenheid was voltooid, werd het gekeerd en op lage bokken gezet. Staanders en stijlen werden geplaatst en vormden zo het skelet van de wagen. Een houten vloer werd aangebracht om het werk binnen in het casco te vergemakkelijken (zie tekening B).

Eenmaal tevreden met het resultaat bracht men de beplating aan en werd van hout het ronde tonnendak latje voor latje opgebouwd. Hierdoor ging het stalen geraamte er eensklaps als een echte tram uitzien (zie tekening C).

Als volgende stap werden de ramen gemonteerd. Vrijwel alle ramen kunnen met een slingermechanisme in de zijwanden zakken. De bovenraampjes zijn zijdelings schuifbaar uitgevoerd (zie tekening D).

Overigens moet ik er wel bij vertellen, dat de tijd niet stilgestaan had en dat de modernste roestvrije materialen werden gebruikt. Ook werd er niet geklonken, maar werden de verbindingen gelijmd en geschroefd, waarbij de schroefkoppen als 'klinknagel' werden gecamoufleerd. Doordat er ook lijm tussen de verbindingen zit, is de constructie zelfs sterker geworden en bovendien zal hierdoor het tussenkruipen van vocht en de daarmee gepaard gaande roestvorming hopelijk tot een minimum beperkt zijn tot in de verre toekomst. De tram is door deze bouwwijze waarschijnlijk beter geworden, dan het origineel ooit was.

De wagenbak groeide langzaam maar zeker, als een groot meccano-bouwpakket. Dat is makkelijk geschreven, maar de bouwers van de tram waren allemaal leken wat betreft wagonbouw en moesten het vak al doende leren. Daarom is de prestatie des te groter. Passen en meten, meten en passen, dat was



Constructie van het bodemframe voor de GETA 76, in de Landbouwwerktuigenloods "Goes", gelegen in het Openluchtmuseum.



In april 1995 werd het op zijn kop gebouwde bodemframe van GETA 76 gedraaid, waarna de bouw van de wagenbak kon beginnen.



In loods "Goes" staat de "76" al herkenbaar temidden van de Haagse 274 op de achtergrond en de bovenleidingmasten in aanbouw op de voorgrond. De foto werd genomen in november 1995.

de manier. De wagen is dan ook meermalen 'opgebouwd' en weer afgebroken alvorens definitief tot samenbouw werd overgegaan. Er is gedurende de bouwtijd door een vaste ploeg "banenpoolers" aan de wagen gewerkt. Thans vinden ze in de remise een baan bij het onderhoud en restauratiewerk aan de tramwagens. Zij werden tijdens de bouw aangevuld met vrijwilligers, die hun handen uit de mouwen kwamen steken.

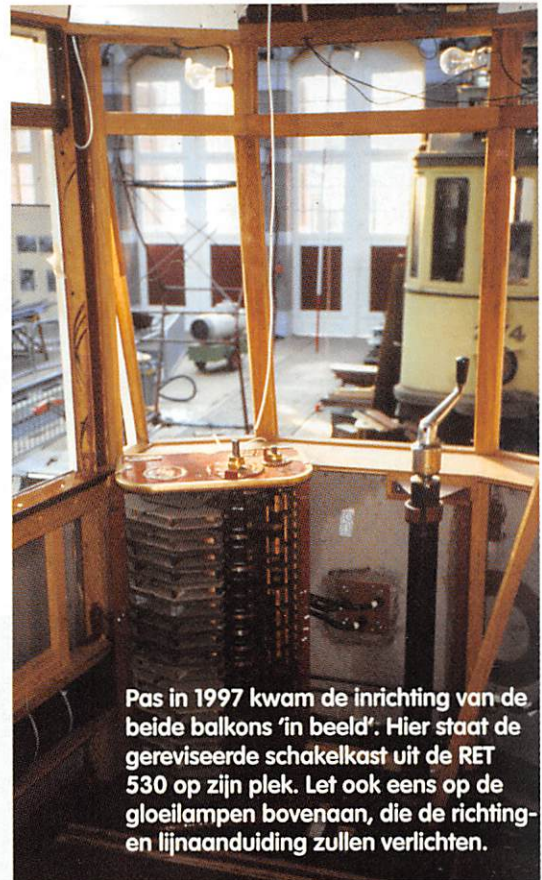
De ruwbouw van de wagen was hiermee dan wel gereedgekomen, maar de afwerking vergde niet minder tijd en inspanning. De gehele binnenkant is fraai afgewerkt met tropisch hardhout, waarbij de rondingen van het plafond door de technische vakmanschap van de timmerman van mooie afwerklatjes werden voorzien. Dit tropische hout was voor een groot deel "gerecycled" en afkomstig uit het Amsterdamse Wilhelmina Gasthuis, dat werd gesloopt. De hieruit afkomstige brede teakhouten trapleuningen leverden heel wat fraaie latjes op.



Evolutie van de bouw van GETA 76, in vier fasen. (Tekening René Platjouw)



De Landbouwwerktuigenloods "Goes" was van 1994 tot de opening van de tramlijn op 4 april 1996 het onderkomen van de GETA 76 in aanbouw. Hier verlaat de wagen, nog op Amsterdamse reservedraaistellen, de loods op weg naar het Remisegebouw. Later op de avond zou de wagen een rol spelen in de openingsceremonie. Rechts op de foto zien we nog de RET 530, die geheel werd gestript ten behoeve van de elektrische installatie van de "76". 4 april 1996.



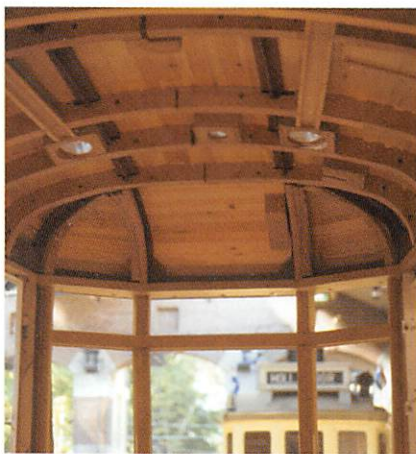
Pas in 1997 kwam de inrichting van de beide balkons 'in beeld'. Hier staat de gereviseerde schakelkast uit de RET 530 op zijn plek. Let ook eens op de gloeilampen bovenaan, die de richting- en lijnaanduiding zullen verlichten.

Dáár moet je als automobilist geen aanrijding mee krijgen. De "bumper" van de 76 is zeer degelijk gemaakt.





In de middag van 4 april 1996 staat de 76 te pronken, ook al is hij nog lang niet af, op het voorterrein van de remise, die overigens ook nog niet voltooid is. Het bord rechts op de voorgrond toont het droombeeld, de achtergrond toont de gereali-seerde werkelijkheid.



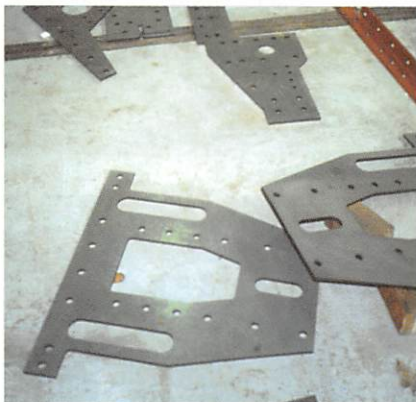
Een detail van de dakconstructie.



Een stapel met rotan beklede bankjes ligt langs de remisemuur klaar voor montage.

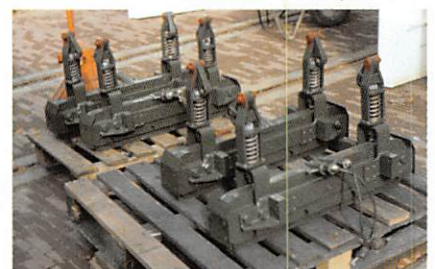


Met veel aandacht voor detail werd met behulp van foto's het originele interieur van de 76 nagebouwd. Let ook op de klapstoeltjes op de balkons.



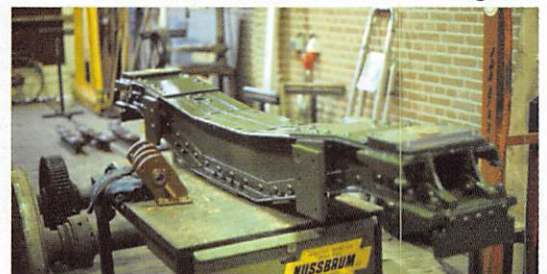
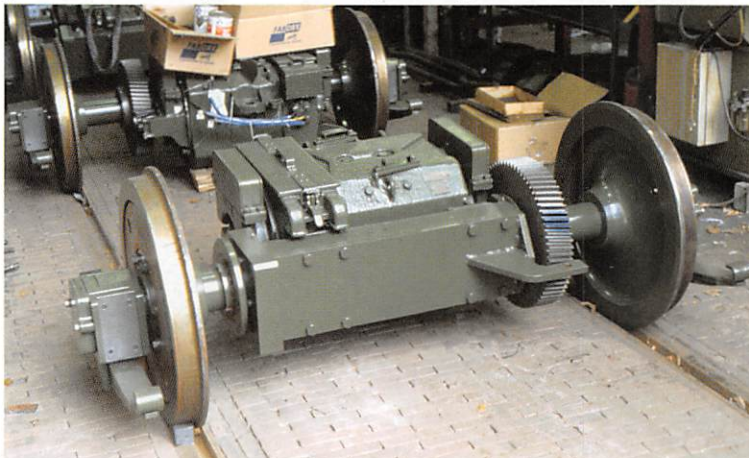
Als een meccanobouwdoos kwamen de onderdelen van het draaistel binnen. Februari 1997.

De uit Amsterdam afkomstige railremmen voor de replica 76.



Enemaal in elkaar gezet vormen de onderdelen herkenbare zaken, zoals hier de wiegbalk.

De gereviseerde motoren van de RET 530 zijn hier op de nieuwe assen gemonteerd. De aspotten met rollagers bungelen al aan de aseinden.



De vloer werd voorzien van lichtgekleurd linoleum en de onderhoudsluiken in de vloer kregen een messingrand. En wat dacht u van het voor de Arnhemse trams zo karakteristieke front, de schuine voorruit, waarmee de Arnhemse trams vanaf ongeveer 1922 werden uitgerust om lichtreflecties van binnenuit te verminderen. Pas toen die schuine ramen en de beide grote koplampen aangebracht waren, werd door iedereen - ook de grootste sceptici - toegegeven, dat er een heuse Arnhemse tram aan het ontstaan was.

Het moet gezegd worden, dat er binnen de wereld van museumtrams bij velen een soort antipathie bestaat tegen de bouw van "namaaktrams". Zij hebben liever een beschadigd chassis of een onbruikbare wagenbak van een originele tram, die kunnen worden gerestaureerd (lees: nieuwbouw), dan een totale nieuwbouw, zoals bij de GETA 76. Uit het taalgebruik, dat ik bezig, begrijpt u al, dat er eigenlijk niet echt veel verschil is tussen beide werkwijzen. De bouw van een replica is vaak zelfs gemakkelijker, omdat men niet eerst oude onderdelen hoeft te beoordelen op hun hergebruik. Men kan met een schone lei beginnen. De kosten ontlopen elkaar nauwelijks. Zelf heb ik dan ook geen enkel bezwaar tegen de bouw van replica tramwagens, omdat daar toch een stuk verloren gegane historie mee kan terugkeren, zoals in Arnhem eens te meer is bewezen.

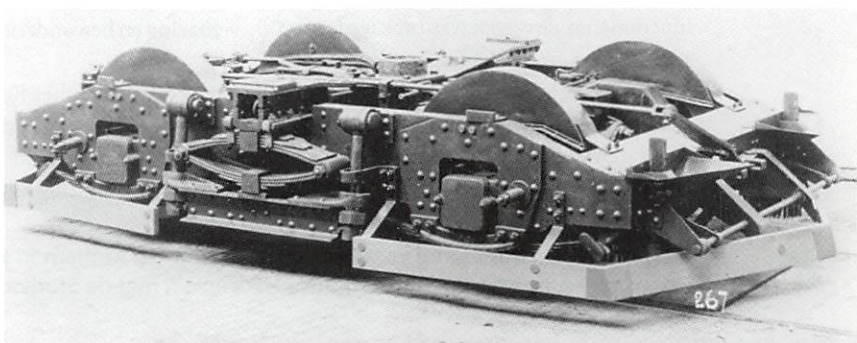
De vervaardiging van de bankjes en de rotan zittingen werden elders uitbesteed. Voor het maken van de zittingen was een niet bij enige vrijwilliger aanwezig specialisme vereist. Doordat de balkonschotten van het middenbalkon niet tot het plafond doorlopen, geeft het interieur van de GETA 76 een ruime lichte indruk. Het lichte linoleum en de chromen handgrepen geven tevens de moderne indruk, die er in 1929 voor zorgden, dat menig Arnhemmer trots was op zijn/haar trambedrijf. Men had immers de mooiste en modernste wagens in die tijd. Zelfs veel luxueuzer dan de beroemde Rotterdamse vierassers uit ongeveer dezelfde periode.

Op 5 december 1997 was de spanning te snijden in de remise. De beugel van de 76 werd tegen de draad gedaan en de hoofdautomaten werden ingeschakeld. Korte tijd later was iedereen opgelucht. De eerste proefrit was achter de rug. Zonder problemen. Deuren zaten er nog niet in en het was een ijskoude aangelegenheid, maar iedereen werd verwarmd door een trots gevoel met het bereikte resultaat.



**De draaistellen zijn gereed gekomen en worden hier onder de bak van de 76 gereden. Vergelijk het draaistel op deze foto eens met de zwart/wit foto van het originele draaistel uit 1928.**

**Een fabrieksfoto van een draaistel van een "truckwagen" uit 1928.**



**De eerste proefrit van de Arnhemse 76 op 5 december 1997 was een koude aangelegenheid, want de deuren waren nog niet gemonteerd.**



### Het Amsterdamse avontuur

In het najaar van 1997 kwam de afbouw van de wagen in een soort stroomversnelling, want er was een verzoek gedaan om de wagen te kunnen inzetten in Amsterdam ter gelegenheid van de 60e verjaardag van ZKH Koningin Beatrix. Bij een jubileumconcert, dat in januari 1998 in het Amsterdamse Concertgebouw gegeven zou worden, was het verzoek aan het GVB gedaan of de genodigden per trams vervoerd konden worden. Het GVB wilde dit maar al te graag en schakelde ook verschillende museumorganisaties in, zowel voor tramwagens als voor personeel.

In Arnhem werd daarom alle aandacht en fysieke inspanning aan de afbouw van de 76 gegeven. Vooral aan de afstelling van het deurmechanisme moest nog gesleuteld worden, alvorens alles naar tevredenheid functioneerde.

In het park werden de nodige proefritten gereden en toen alles naar eigen tevredenheid was, werd de wagen op een trailer geladen en naar de Hoofd Werkplaats Tram van het GVB te Diemen getransporteerd. Op het kringspoor rond de HWT werd de 76 onder het toezicht van de technische mensen van het GVB aan een uitgebreid testprogramma onderworpen. Niet alleen moest alles wat in de wagen aanwezig was goed functioneren, de wagen werd ook terdege op zijn remmen getest, waarbij moderne meetapparatuur uitstekende resultaten registreerde. De wagen moest immers gewoon in de straten van de hoofdstad worden toegelaten. Glansrijk doorstond de Arnhemse



De 76 rijdt de HWT te Diemen binnen tijdens het onderzoek dat het GVB verrichtte naar de technische staat van de wagen. Op de achtergrond wordt GVB 777 na een reparatie aan een rijproef onderworpen. Rechts staat een CAF-wagen op het terrein van de lijnwerkplaats van de metro. Januari 1998.

tram alle beproevingen. Men was vol lof over de wagen en men kan zich het trotse gevoel van alle bouwers voorstellen, toen de 76 vrijgegeven werd voor het rijden op het GVB tramnet.

Met ondergetekende Amsterdamse trambestuurder (sinds 1977) als "loods" werden de nodige instructieritten gereden dwars door de hoofdstad, waarbij de glanzende witte wagen menig hoofd deed draaien in verbazing en bewondering.

Op de avond van het Koninklijke verjaarsfeestje werden de vele genodigden probleemloos per tram vervoerd, waarbij een groot deel van de tramwagens uit het museum af-

komstig was. Na afloop van het concert stonden al die wagens opgesteld op de route van lijn 16 in de Gabriël Metsustraat. Het was een feeëriek gezicht daar de GETA 76 tussen te zien staan met zijn fraaie interieur, door de gloeilampen stralend verlicht.

Tijdens de rit terug naar de remise Tollensstraat via de Overtoom kon de schakelkast helemaal vol open gezet worden en werd een hogere snelheid gereden dan ooit in het museum gehaald zal worden.

Op zondag 8 februari 1998 werd er een 'open dag' gehouden in de remise Tollensstraat, de voormalige Centrale Werkplaatsen van de Gemeentetram. Meerdere rondritten werden die dag gereden door de GETA 76, samen met een twee- en drieasserstel van het GVB.

**"Een Arnhemse tram terug voor het 'Musis Sacrum' te Arnhem?" Nee, het is de 76 tijdens proefritten op het Amsterdamse Leidseplein met de Stadsschouwburg als achtergrond.**



Terug in het Openluchtmuseum werd de 76 eerst grondig nagekeken, want er waren toch enkele zaken gebeurd, die aandacht behoeften. Zo was bij het afladen van de trailer schade ontstaan aan de ophanging van de railremmen en hadden de zandbaktrechters schade opgelopen in één van de net even te scherpe bochten op het Bellamyplein. Een rammeltje in een tandwielkast bleek een losse bout en nog enkele van dat soort kleine dingen. Men lichtte de wagen hiervoor weer van zijn draaistellen; hij werd dus niet zonder meer in het museum in dienst genomen.

Toen dat wel gebeurde, reed de wagen naar ieders verwachting. De constructie van zowel wagenbak als draaistellen bleek uitstekend te zijn en moeiteloos draaide de tram dagelijks zijn rondjes op de tramlijn in het NOM. Toch heeft de wagen twee keer enkele weken buiten dienst opgebokt gestaan met een groot defect. De eerste keer was dat vanwege een losgelopen rondsel (het rondsel zit op de motoras en drijft het op de wielas geperste tandwiel aan). Nadat het rondsel weer vastgezet was, kreeg dezelfde motor enkele

weken later een ernstige kortsluiting tijdens een remming. Hierdoor smolt zelfs een deel van de weerstanden op het dak. De motor moest hiertoe worden uitgebreid en opgestuurd naar een revisiebedrijf. Beide defecten stonden duidelijk met elkaar in verband. De motor had tijdens de rondselproblemen waarschijnlijk al schade opgelopen. Na reparatie van dit euvel werd de 76 weer in dienst genomen en rijdt de wagen probleemloos. Verder hebben zich nauwelijks kinderziektes voorgedaan. Met het oog op een eventuele promotie-inzet van de wagen in een van de tramsteden van Nederland, waarbij gewoon tussen het verkeer in gereden zou moeten worden, werden in 1999 ook een remlicht en richtingaanwijzers aangebracht. Tijdens zijn verblijf in de hoofdstad was het ontbreken hiervan opgevallen en als lastig ervaren. Wellicht zijn dit soort zaken niet origineel, maar als het trambedrijf van Arnhem wél het eind van de jaren vijftig gehaald zou hebben, dan waren dit soort attributen wettelijk verplicht geweest. Het zou zelfs de vraag zijn, of niet ook de mechanische deuren van een elektromotortje zouden zijn voorzien. Maar dat blijft speculeren.



**Voor het vervoer van de genodigden na afloop van het verjaardagsconcert van de 60-jarige koningin Beatrix in het Amsterdamse Concertgebouw, stonden vele trams opgesteld in de Gabriël Metsustraat en de Johannes Vermeerstraat.**

(alle foto's werden gemaakt door René Platjouw of komen uit zijn verzameling, tenzij anders vermeld)

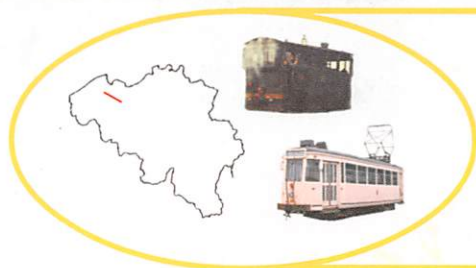
Voor de elektrische bel, de elektrische aansturing van de zandstrooiers en railremmen, het valkleprelais van het haltesignaal, de clignoteurs en een waarschuwingszoemer van de noodrem bevindt zich sinds enige tijd onder één van de banken een statische 24 Volt omvormerinstallatie, afkomstig van de RET.

Inmiddels is de GETA 76 al weer enkele jaren oud en de jarenlange dienst op het bochtige tracé maakte het noodzakelijk dat de GETA 76 midden augustus 2001 naar de remise Hilledijk van de RET te Rotterdam werd gebracht alwaar de wielen weer netjes op profiel werden afgedraaid.

René A.M. Platjouw







# Het Belgische Buurtramnet ... van A tot Z

## Deel 9: Brugge - Ursel - Zomergem - Gent



### Geschiedkundig profiel van de lijn:

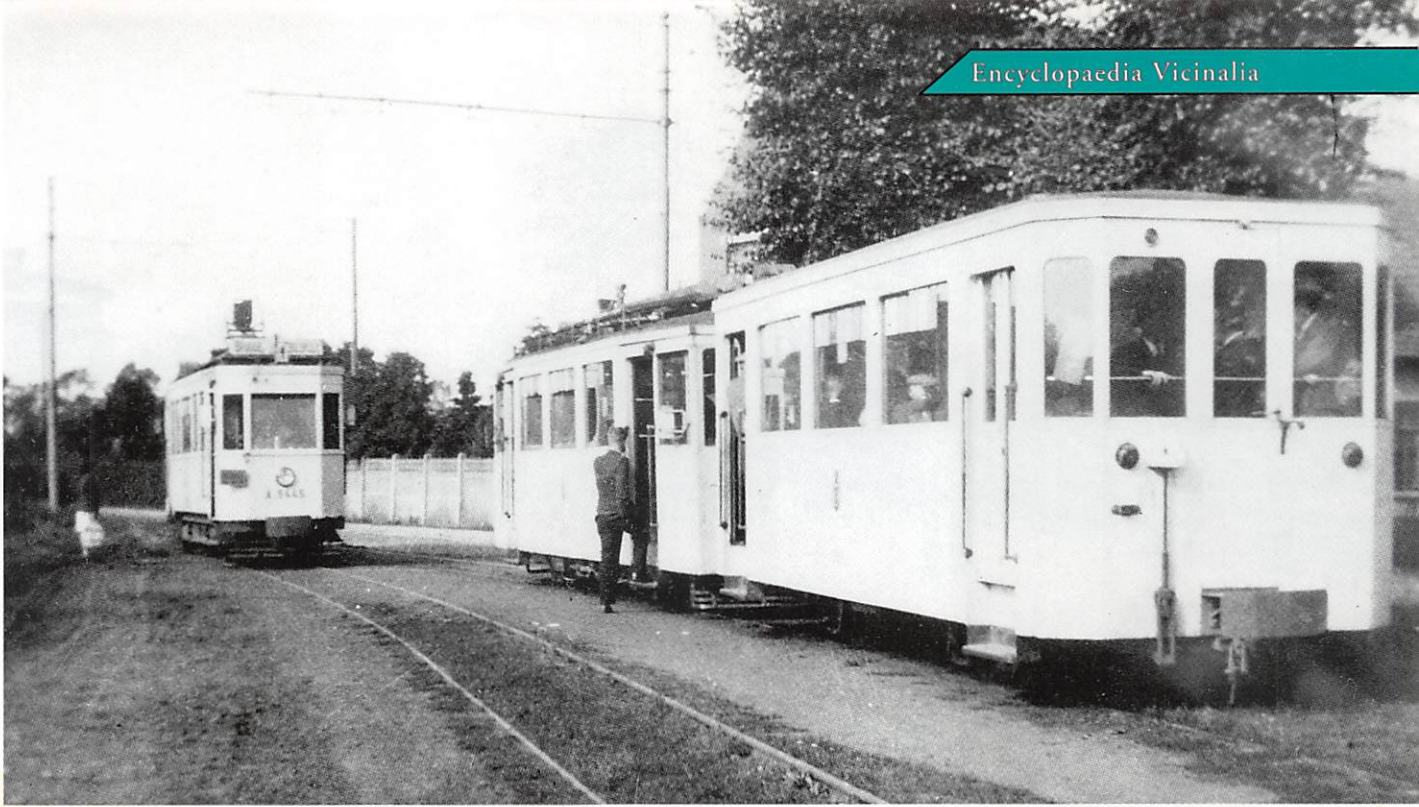
1886	23 november	opening Zomergem Kanaal -- Gent Rabot
1887	15 juni	opening Zomergem Dorp -- Zomergem Kanaal
1898	2 oktober	opening Ursel -- Zomergem Dorp
1904	18 januari	opening Brugge -- Knesselare
1908	15 maart	opening Knesselare -- Ursel
1913	2 februari	elektrificatie Brugge -- Assebroek (als stadslijn 1)
1930	1 november	elektrificatie Lovendegem Brug-- Gent Palinghuizen
1931	29 maart	elektrificatie Zomergem Dorp -- Lovendegem Brug
1931	3 mei	elektrificatie Gent Palinghuizen -- Gent Rabot (*)
1950	23 mei	opheffing elektrische stadsdienst lijn 1 van Brugge
1953	16 mei	einde reizigersdiensten Brugge -- Ursel -- Zomergem
1957	29 juli	einde goederendiensten Brugge -- Ursel -- Zomergem
1959	1 juni	einde reizigersdiensten Zomergem -- Gent

(\*) De lijn werd tevens verlengd over bestaande sporen van de stadstram van het Rabot naar het Sint-Pietersstation, waar een nieuwe lus was gelegd voor de NMVB-lijnen E (Evergem), N (Nevele) en Z. Mogelijk werd op die datum de kenletter S (Z vanaf 1954, wanneer de lijn niet meer door de Electriche Tramwegen van Gent maar door de NMVB zelf werd uitgebaat) ingevoerd; in elk geval bestond die op 20 maart 1932.

**Links.** Door het historische hart van Brugge rijdt dit dieseltramstel over het traject van de stadsdienst nr. 1 en de lijn naar Ursel en Zomergem. Komende van het spoorwegstation en de Markt zien we deze spoorauto bij het verlaten van de Wollestraat, in de richting van de Gentpoort.  
(verz. Paul De Backer)

**Beneden.** Brugge, Spoorwegstation, 3 mei 1951. De stadstramlijnen zijn bijna allen vervangen door busdiensten; lijn 4 zal als laatste Brugse stadslijn dit lot ondergaan op 31 juli 1951. Van dan af vertrekken de spoorauto's naar Ursel en Zomergem ter hoogte van de wissel aan de Gentpoort, kant Assebroek. (foto Jan Voerman, verz. Paul De Backer)

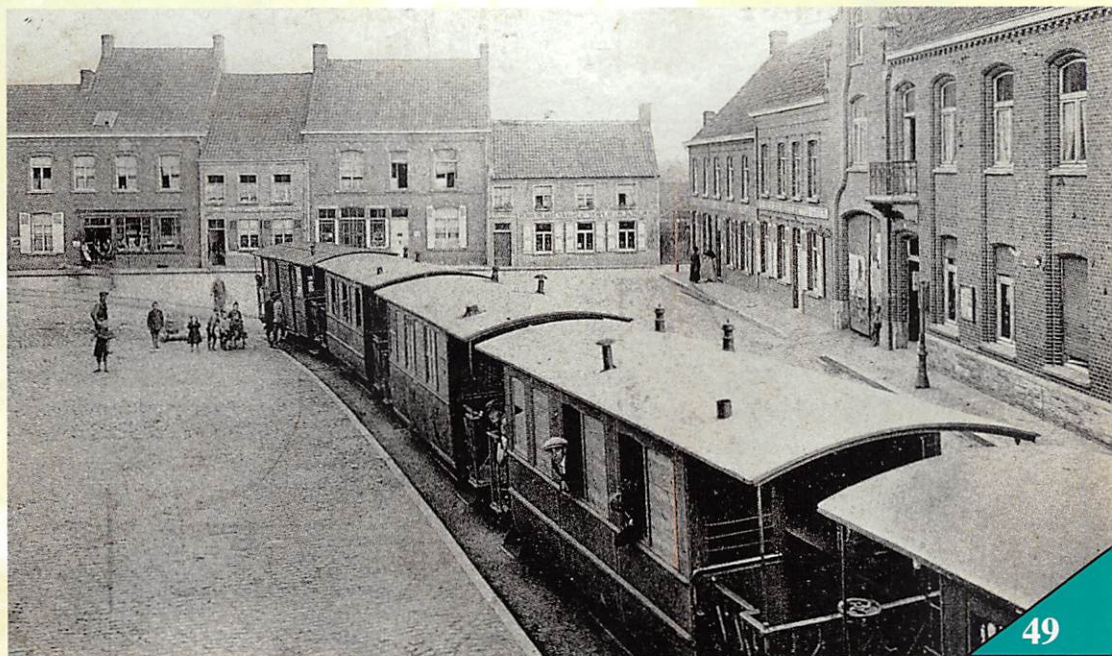




*Boven.* Ter hoogte van de kerk van Assebroek bevond zich het eindpunt van stadslijn 1. De spoorauto met bijwagen wacht hier tot de elektrische motorwagen het enkelspoor vrijmaakt, om dan verder te rijden naar de Markt van Brugge. De stadstram zal kop maken en meteen vertrekken achter de spoorauto, in verband met veiligheidsvoorschriften op enkelspoorbaanvakken waar de "pilotstok" nog werd gebruikt. Augustus 1946. (fotograaf onbekend, verz. Paul De Backer)



*Links.* Assebroek, Stelplaats, 12 september 1949. Deze belangrijke stelplaats werd gebouwd in 1903 voor de stoomtramlijn Brugge-Knesselare-Ursel. Aan de linkerzijde werd ze in 1912 vergroot voor de stalling en het onderhoud van het elektrische stadstrammaterieel. (foto R.R. Clark, verz. Dirk Eveleens Maarse)



Knesselare, Dorpsplein.  
(verz. Paul De Backer)



Ursel, Tramstation. Drie tramstellen staan klaar op het stationemplacement. In Ursel kruisten dan ook de lijnen Brugge-Zomergem-Gent en Watervliet-Eeklo-Aalter-Tielt. (verz. Paul De Backer)

Gent-Rab.	2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14
Gent-Pal.	1	3	4	5	6	8	10	11	12	13		
Gent-Kerkhof	1	2	4	5	7	8	9	10	11	12		
Mariakerke Bergpl.	2	3	4	7	8	9	10	11	12			
Mariakerke Brug	1	2	3	5	6	7	8	9	10			
Nieuw Vinderhaute	1	2	4	5	6	7	9	10				
Evergem Rabot	1	3	4	6	7	8						
Vinderhaute-Bierstal	3	4	5	6	7	8						
Lovendegem Brug	1	3	3	5	5							
Lovendegem Kerk	1	2	4	4								
Lovendegem Vellaere	1	2	4									
Somergem Kruisstraat	1	2										
Somergem Motje	1											
Somergem Dreef of Kerk	1											

60660

**ENKEL BIJLET**

Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.  
LIJN: GENT-SOMERGEM

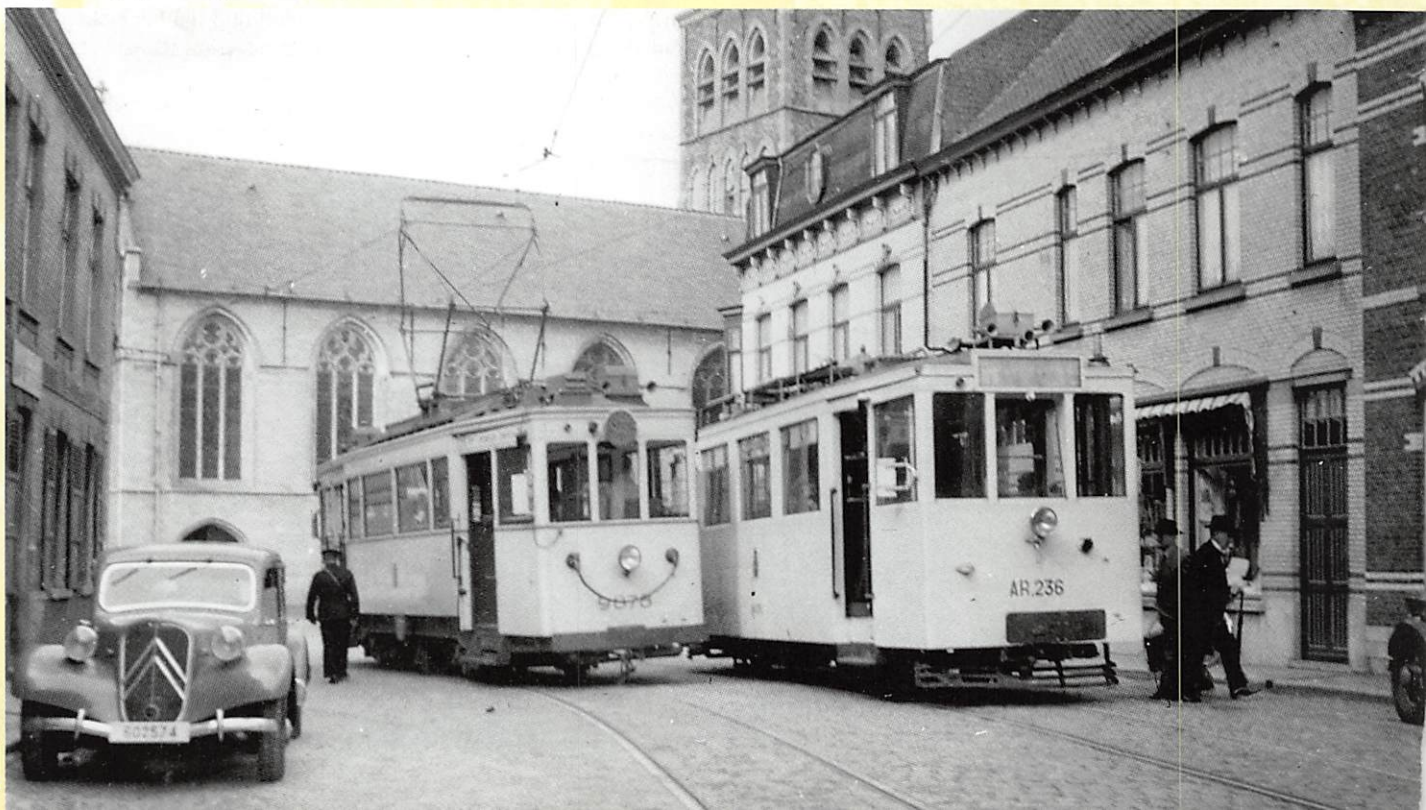
Treinen: 1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-11-12-13-14-15  
16-17-18-19-20-21-22-23-24-25-26-27-28-29-30  
31-32-33-34-35-36-37-38-39-40-41-42.

De reiziger is gehouden dit plaatsbewijs op aanvraag te vertoonen

(verz. Paul De Backer)

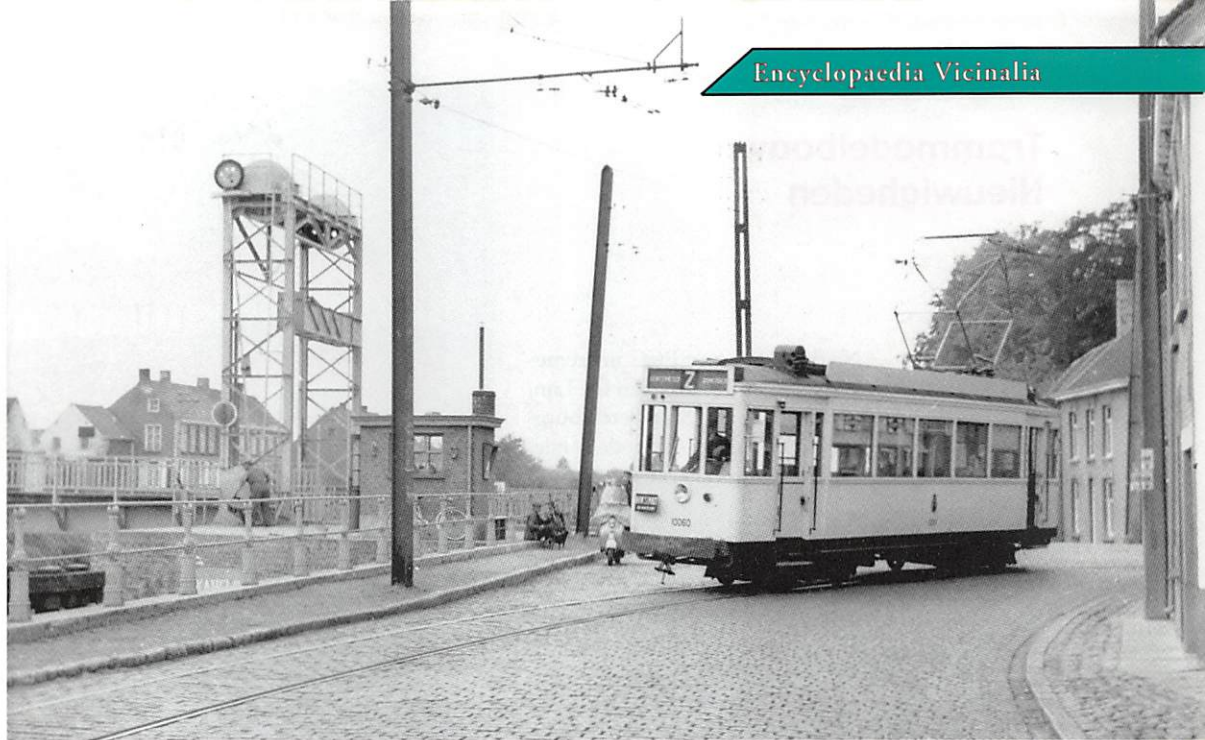


Aan de kerk van Zomergem konden de reizigers die met de spoorauto uit Brugge kwamen, overstappen op de elektrische tram van de lijn Gent-Zomergem. Tot het begin van de jaren '50 reden op deze lijn voornamelijk de karakteristieke driessige motorwagens van de NMVB-reeks 9874-79; ze werden onderhouden door de ETG (het stadstrambedrijf van Gent), die pachter was van deze lijn. Augustus 1949. (foto J.J.H. Meulman, verz. Dirk Eveleens Maarse)



Lovendegem-Brug.  
Vanaf 1 juli 1954 maakten  
de Standaard- en Type-  
S-motorwagens de  
dienst uit.

In Lovendegem bereikte  
de lijn het kanaal Gent-  
Brugge, dat verder tot in  
Gent werd gevolgd.  
24 september 1956.  
(foto Maurits van Witsen,  
verz. Paul De Backer)



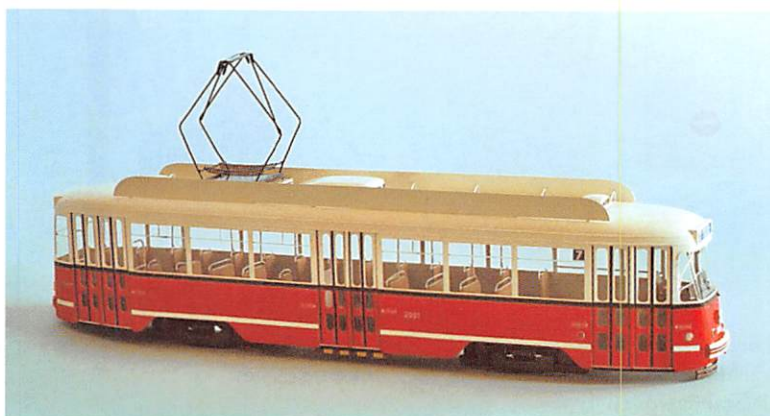
Gent, Palinghuizen, 27 maart 1959. Hier vervoegde NMVB-lijn Z de Gentse stadstram. Motorwagen 304 op lijn 1 van de ETG is onderweg naar zijn eindpunt Van Beverenplein. Standaard 9750 van de NMVB vervoegt de eigen bedding in de richting van Zomergem. (foto Frits van Dam, verz. Paul De Backer)

Gent, Rabot.  
Oorspronkelijk liep het traject van  
lijn Z vanaf het Rabot door de  
Wondelgemstraat en langs de  
Verbindingsvaart. Sinds de  
indienststelling van de nieuwe  
Verbindingsbrug in 1949, op het  
einde van de Gebroeders De  
Smetstraat, werd via deze laatste  
straat gereden, over de sporen van  
stadlijn 1. Het was een stuk korter  
en men vermeed de vaak openge-  
draaide Wondelgembrug.  
10 mei 1955.  
(foto Maurits van Witsen,  
verz. Dirk Eveleens Maarse)

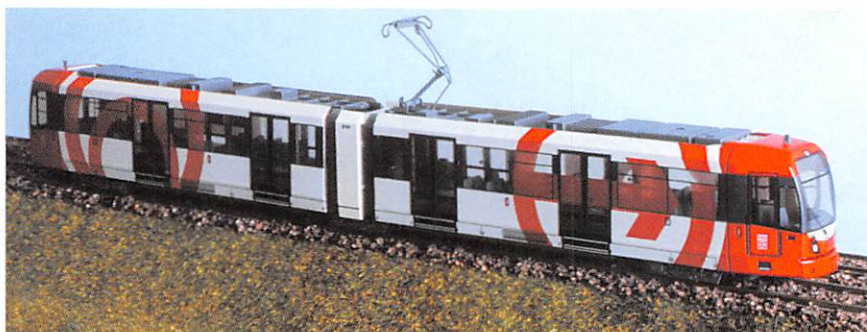


## Trammodelbouw Nieuwigheden

Na de Antwerpse PCC in crème-uitvoering en in de livrei van De Lijn, presenteert de "Sint-Petersburg-Collection" nu ook een rode versie. Exclusief te verkrijgen bij *Ferivan*.



De CityRunner, een lagevloertram die werd ontwikkeld door Bombardier, is sinds kort te zien in de Oostenrijkse steden Graz en Linz. De modelbouwversie, hier in de kleuren van Graz, is nu verkrijgbaar.



Ook het nieuwste tramtype voor Keulen, de K5000, waarvan het eerste exemplaar in mei te zien was in de optocht die werd georganiseerd voor de 125e verjaardag van het Keulse trambedrijf, bestaat nu in model.



Reeds jaren in dienst, maar dan nu toch in model uitgebracht: de Stadtbahnwagen van Stuttgart.

In onze vorige uitgave zag u een foto van deze tram "life": u kan zich deze toeristische tram van Lissabon nu ook als model aanschaffen.

Hij is in Den Haag nog niet in dienst, maar de modelversie kan u reeds bekomen. Ga even kijken in de winkel van de heer *Schoenmakers* in Voorschoten (zie bladzijde 54).



**Geen heimwee meer...**

...naar mijn geboortestad Arnhem, want die heb ik in mijn garage!  
 Op een ovaal van ongeveer 2 bij 3 meter met twee banen spoor nul, zodat ik de twee trams richtingsgewijs tegen elkaar kan laten rijden. De modellen zijn allemaal eigenbouw, ook de gebouwen en dergelijke, vermits hier in Californië niets in schaal 1:32 te krijgen is.  
 De mensen zijn van Britains, Preiser en Plastruct. Behalve de foto van het oude station, dat in 1944 verwoest werd, zijn alle achtergrondfoto's gewoon vergrotingen van mijn dias. Het station kwam van een foto van de NVBS.

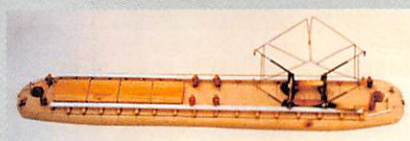
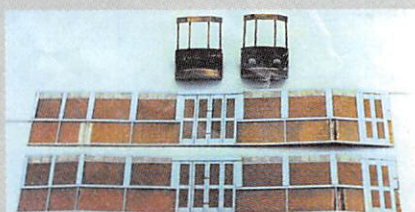


Voor het bouwen van de trams gebruikte ik de prima schaaltekeningen van de heer F. Smit, via de "Modelbouwer". Verder moest ik maar raden naar de maten van de gebouwen, enz. De baan is nu klaar en ik geniet er elke dag van, om de verlichte trams in het donker te zien rondrijden. Ook heb ik een Amerikaanse trambaan gemaakt en nu bouw ik trams in schaal G (zoals in LGB). Maar dat is weer een ander verhaal.

Ole Vanderlinde, Californië



*De bouw van een GETA-vierasser*  
 Schaal 1:32 (spoor 0)  
 Links: koppen uit messing, zijwanden uit plexiglas met styrene strippen.  
 Rechts: boven, het dak met pantograaf in aanbouw; beneden, het onderstel met lampen, motor en zelfgegoten aspoten (uit kunsthar).





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

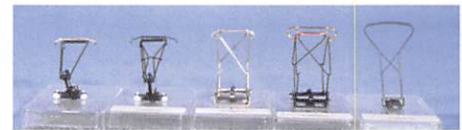
# FERIVAN

TRAMMODELBOUW

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



Motoriseringen en toebehoren.  
 Nieuwe eigen producties in  
 voorbereiding !



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

## 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 tweeassers 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".



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**

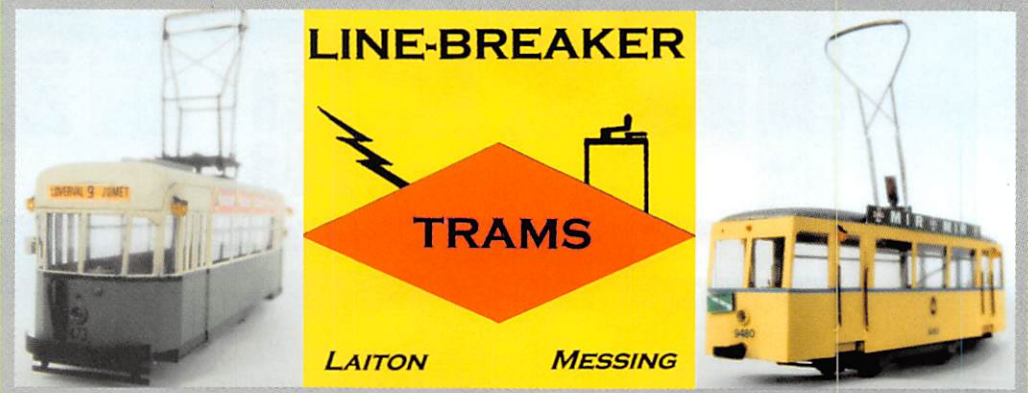
technisch speelgoed specialist

Molenlaan 89  
 2251 CD Voorschoten

Telefoon & fax :  
 071-561 47 06



Technisch Speelgoed



LAITON

MESSING

**CHARLEROI**  
**STADSTRAM**  
 Beperkte reeks  
 Schaal HOm  
 Kwaliteitsmotor

Telefoon **02-425.23.41**  
 Jubelfeestlaan 79 bus 19  
 1080 Brussel  
 e-mail : [p\\_tramway@hotmail.com](mailto:p_tramway@hotmail.com)

**OOSTENDE**  
**STADSTRAM**  
 nog leverbaar

Leuvense / Mechelse stadstram:  
 in voorbereiding

## In Memoriam voor twee eminente tramkenners

### Piet Kiers



Op 11 juni is onverwacht op 72 jarige leeftijd Piet Kiers overleden, een trambelangstellende en man van het openbaar vervoer in hart en nieren. Hij was vanuit zijn woning in Buitenveldert nog maar net onderweg naar de Stoomtram Hoorn-Medemblik, waar hij die dag een conducteursdienst zou vervullen, toen een hartstilstand hem

trof. Reanimatie mocht helaas niet meer baten. Hij is in het harnas gestorven, om een cliché te gebruiken, en hij laat door zijn dood een grote leegte achter bij al degenen, die hem persoonlijk kenden. En dat waren er velen, want Piet was een actief man in de wereld van het openbaar vervoer. Ruim veertig jaar lang was hij de drijvende kracht van "Het Openbaar Vervoer", waarin menig belangstellende de ontwikkelingen van het vervoer in binnen- en buitenland kon volgen.

Naarmate mijn eigen interesse in het openbaar vervoer in de loop der jaren groeide, veranderde Piet in mijn ogen van een "vreemde kerel" tot een ook in jonge mensen geïnteresseerd man. Later zelfs tot een goede kennis, aan wie je altijd vragen mocht stellen. Ja, hij werd zelfs tot vriend, als ik dat woord mag gebruiken. Soms ontmoette ik hem in de stad en dan reed hij een stukje met me mee op de tram, rustig pratend over diverse tram- of buszaken zonder iemand te storen. Je mocht immers niet spreken met de bestuurder.

Hij moedigde mij aan bij de vervaardiging van twee boekjes in 1989, "Trammeland" en "Overstapjes", waarvoor ik bij hem thuis lang aan de tafel zat met de ene na de andere archiefdoos met foto's, waaruit hij me vrijelijk liet kiezen. Onderwijl werden de koffie en koekjes door zijn vrouw Hetty verzorgd. Kort geleden nog zegde hij alle medewerking toe aan "Tramfan Magazine".

Piet heeft meermalen zelf gepubliceerd. Haast vanzelfsprekend zijn er meerdere artikelen van zijn hand in het NVBS-blad "Op de Rails" verschenen. In de bekende serie "Trams en Tramlijnen" beschreef hij in 1974 de geschiedenis van "zijn" Amsterdamse elektrische tramlijnen. Twintig jaar later pas verscheen het bijzonder interessante boekwerk over "Het autobusbedrijf, de werk- en dienstauto's van de GTA van 1905 - 1950". En recent, in 1999, werd de geschiedenis van de veerdiensten te Amsterdam in "Een eeuw gemeenteveren" door hem uit de vergetelheid gehaald. Een tak van vervoer, die door velen ten onrechte als 'niet zo belangrijk' wordt beschouwd. In de artikelen en in de boekwerkjes komt zijn nauwgezetheid bij naspeuringen aan het licht. Zijn kennis van zaken zal op meerdere plaatsen gemist worden.

Piet was niet iemand, die zich op de voorgrond presenteerde. Hij bleef wat op de achtergrond. Maar kritiek stak hij niet onder stoelen of banken, niet naar bekenden toe en ook zeker niet in de richting van directies van OV-bedrijven. Zijn kennis voorkwam soms, dat men een in het verleden gemaakte fout opnieuw zou begaan. Bijna altijd droeg hij een alternatieve, vaak meer simpele oplossing voor. Vooral simpel, eenvoudig en zuinig, want dat waren belangrijke zaken in het leven, dat hij gedurende bijna een halve eeuw met zijn vrouw deelde. Het zal voor haar niet gemakkelijk zijn om zonder Piet verder te gaan en ik wens haar dan ook alle sterkte toe.

René A.M. Platjouw



Herman Duparc

Helaas ontvingen wij ook het trieste bericht, dat behalve de hier herdachte Piet Kiers ons per 1 juli 2002 nog een groot tramkenner is overleden. Bij mij - en wellicht bij vele anderen ook - is hij bekend als "Professor Duparc", want hij doceerde wiskunde, o.a. lang geleden in Batavia in Nederlands Indië, later in Amsterdam, Utrecht, Leiden en Delft. Professor Duparc, "zeg maar Herman", werd op 29 april 1918 geboren en kreeg zijn interesse in railvervoer letterlijk met de paplepel ingegoten. Zijn vader, en meerdere andere familieleden hadden namelijk ook belangstelling in trams. Die interesse ontplooidde zich in vele gedetailleerde onderzoeken. Middels een groot aantal publicaties in boekvorm, alsmede vele artikelen in 'Op de Rails' wist hij ook anderen deelgenoot te maken van de door hem opgedane kennis. Het zou te ver

voeren in dit korte stukje de vele titels van zijn hand op te sommen. Een uitzondering maak ik voor zijn boek over "de Amsterdamse paardentrams", dat in 1997 verscheen en waarin hij alle geheimen van de pre-elektrische trams uit de doeken doet. De bijgevoegde foto van hem op het voorbalkon van een Amsterdamse paardentram tijdens het jubileum van 1975 is hier dus op zijn plaats.

Zolang als ik zelf bewust aan de tramhobby doe - en dat is ongeveer sinds 1969 - ken ik hem als een bijzonder vriendelijk man, die zich nooit teveel voelde om ook een jonger belangstellend NVBS-lid te woord te staan of te helpen. Zo hielp hij me bij het vervaardigen van mijn boekje "Overstapjes" over de geschiedenis van tramlijn 2 in Amsterdam in 1989. Bij hem thuis in Delft kon ik foto's uitzoeken zoveel ik maar wilde. Graag had ik hem binnenkort geraadpleegd in verband met een artikel over de trams in Djakarta. Hij vond het een grappig idee, dat iemand, die niets van het koloniale verleden had meegemaakt, daarin geïnteresseerd was.

Tijdens jaarvergaderingen van de NVBS, of elders waar veel mensen bijeen waren, kon hij op een wat droge manier uit de hoek komen, maar wel met een kwinkslag. Die kwinkslag was ook altijd in zijn pretogen te zien. Mijn laatste ontmoeting met hem was op de begrafenis van Piet Kiers. Helaas is ook hij kort daarna plotseling overleden. Ikzelf zal met veel genoegen aan Herman blijven denken, al zal dat in mijn geest altijd wel als "professor Duparc" zijn.

René A.M. Platjouw

## TramFanAgenda

### 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).

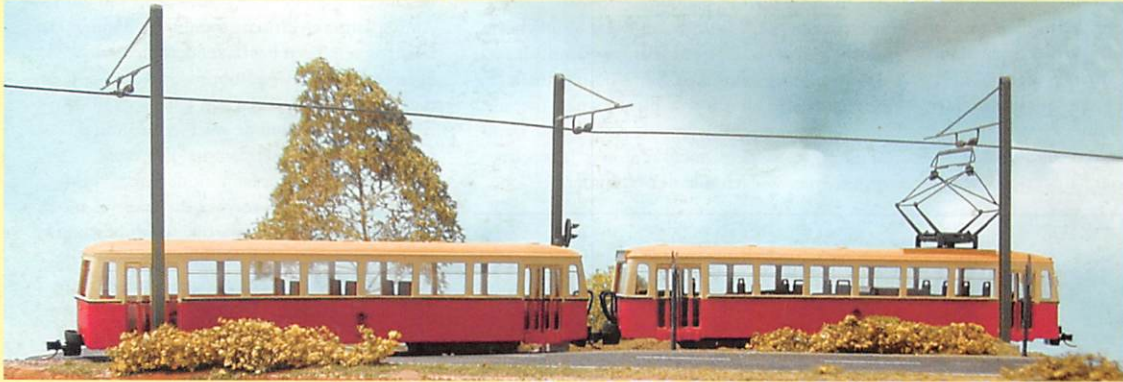
### 14 september

**Den Haag** : ritten met museumtrams ter gelegenheid van de Open Monumentendagen

### 2 en 3 november

**Amsterdam** : Museumnacht. Museumtrams en -bussen rijden tussen de geopende musea.





**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)**

