

11/11/01

Tramfan

Magazine

5

November 2001
Eerste Jaargang

290 BEF 15,85 NLG 7,19 €
Tweemaandelijks



Nederland

40 jaar geleden :
het einde van de NZH

Trammodelbouw
De prehistorie



België



Kusttram
New Look

Hét tijdschrift voor de tramliefhebber in de Lage Landen !

Tramfan
Magazine

Zoom 1

is verschenen !

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

Tramfan Zoom :
Extranummers

In de **Zoom**-extranummers wordt één
bepaald thema uitgediept. Zowel historische
als actuele onderwerpen, studie's van
wagentypes of van een lijn of lijngroep
komen aan bod.

Deze uitgaven bevatten minstens 100 blad-
zijden A4-formaat, zo veel mogelijk in kleur.



Fotolegendes Kaff

Boven.

Op 5 juni 1960 staat de A513
op het remiseterrein van
Leiden te pronken. Dit fraaie
staatsieportret van een "hoge
500" toont deze Nederlandse
"Budapester"-creatie uit 1930
van de fabrieken van Beijnes
uit Haarlem in zijn volle
glorie.

(foto Jur Deijs)

Linksbeneden.

Oude trammodellen uit de
verzameling van
René Platjouw

Rechtsbeneden.

De Belgische kusttrams
krijgen vanaf volgend jaar een
ander uitzicht :
nieuwe fronten, en een
veralgemening van de
lagevloermiddenbak.
Bredene, 31 juli 1993.

(foto Alex Krakowksy)

Het nieuwe tramtijdschrift voor Nederland en België

Belgische en Nederlandse

- actualiteit
- geschiedenis
- achtergrondartikels
- trammodelbouw
- agenda en snuisterijen

tevens internationale berichten en artikels



**Even proberen...
Meteen abonneren !**

**1575 BEF of 86 NLG (39,04 €)
voor 6 nummers**



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



Schrijf over op postgiro 6221109 (Oosterhout)
Uitgeverij Ostendis, Postbus 4126 - 4900 CC Oosterhout

Meld vanaf welk nummer je Tramfan Magazine wil ontvangen !

Tramfan
Magazine

Tramfan

Magazine

5

2001
November

Inhoud

- 4 Actueel Nederland
- 16 Actueel België
- 24 Nostalgie : *Hora fugit, Charleroi 15 jaar geleden*
- 26 Kennismaking met :
De ASVi
- 30 Geschiedenis : *Het einde van de Noord-Zuid Hollandsche Tramweg mij.*
- 43 Geschiedenis :
Die rare familie uit Oostende Deel 2 - Lille en Luik
- 46 Buitenland :
*I came to see the trolleys
Fragmenten uit het dagboek van een recente Amerikareiziger*
- 52 Het Belgische Buurtramnet... van A tot Z
Aflevering 5 : Andenne -- St.Denis Bovesse
- 56 Tramfanbibliotheek
- 57 Modelbouw :
Uit de prehistorie van trammodellen Deel 1 - De oermodellen
- 62 Agenda & Snuisterijen

Tramfan Magazine
verschijnt 6 maal per jaar

ISSN 1377-3763

**Abonnementen,
redactie en administratie :**

voor België
Uitgeverij Ostendis
Postbus 105
1930 Zaventem 2
Telefoon: 0498-257924
Abonnementsprijs voor
6 nummers: 1575 BEF / 39,04 €
Abonneren door overschrijving
op bankrekening 001-1374535-24

voor Nederland
Uitgeverij Ostendis
Postbus 4126
4900 CC Oosterhout
Telefoon: 0032-498-257924
Abonnementsprijs voor
6 nummers: 86 NLG / 39,04 €
Abonneren door overschrijving
op postgiro 6221109 (Oosterhout)

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

Het abonnement kan op elk moment ingaan

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

Eindredactie en lay-out:
Carlos Van den Ostende

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

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

© Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotocopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

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

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



Gooise stoomtram in Huizen

Van 5 tot en met 8 september 2001 werd in de gemeente Huizen, in het Gooi, de tijd even teruggezet. Met 42.000 inwoners is Huizen de tweede gemeente van het Gooi. Gedurende een feestweek ter gelegenheid van de 15e 'Huizerdag' werden allerlei activiteiten in deze plaats georganiseerd. Palingroken, klederdrachten, een boekenmarkt, historische bussen van en naar parkeerplaatsen buiten het centrum, een korenconcert in de Oude Kerk, een braderie en nog veel meer.

Voor ons als trambelangelstellers was het grote gebeuren de terugkeer van een echte Gooise Stoomtram op historische grond. Het zal niemand verbazen, dat hiervoor een geweldige inspanning achter de schermen nodig was. Immers, er liggen geen rails meer in Huizen en er moest ruim 300 meter spoor met bielsen en al worden gelegd op de Naarderstraat. Het spoor werd gelegd op een dik pak grof zand als ballastbed. Het gebouw van de plaatselijke RABO-bank, één van de sponsors, ging de hele week verborgen achter een houten gevel van het oude stationnetje van de Gooise Tramweg Maatschappij in Huizen.

Het transport van de vierkante Gooise tramlocomotief 18 en van het Gooise rijtuig 21, beide in dienst bij de Stoomtram Hoorn - Medemblik, zorgde natuurlijk ook voor de nodige hoofdbrekens, maar zo'n tramtransport heeft men in Hoorn al vaker gedaan.



De resultaten van alle inspanningen van de mensen van de SHM en van de speciaal opgerichte "Stichting Gooise Stoomtram Huizen" logen er niet om. Op een strak aangelegd stuk spoor pendelde loc 18 met zijn rijtuig heen weer. Zeer velen lieten zich even terugvoeren in de geschiedenis en stapten zonder angst in de "Gooise Moordenaar", zoals de algemeen bekende bijnaam van deze trammaatschappij was. De foto's werden gemaakt op zaterdag 8 september en getuigen van de grote belangstelling voor de pendelritten. Heel aardig was het ook, dat er groepen in oude drachten rondliepen en meereden. Ook voor een bruidspaar kreeg die dag een speciaal tintje, toen ze op het balkon van het rijtuig de nodige foto's konden maken.

Wij vermoeden dat de SHM na deze geweldige promotie in het komende seizoen wel de nodige gasten uit het Gooi op bezoek zullen krijgen. Graag wil ik hierbij dank zeggen aan al diegenen, die dit festijn hebben mogelijk gemaakt.





De "Gooische Tramweg Maatschappij" reed met reizigerstrams tussen 1881 en 1948.

Locje 18 werd gebouwd in 1921 door de Duitse fabriek Henschel. Bijwagen 21, uit 1915, kwam in 1933 tweedehands naar het Gooi en bleef er slechts tot in 1939, waarna het rijtuig door de NZH werd aangekocht (zie ook bladzijde 39!).

(kleurenfoto's René Platjouw)



In de Lindenlaan te Huizen ontmoeten we op 13 februari 1944 loc 15 met de bijwagens 24, 551, 554 en 45, onderweg naar Hilversum. (foto Jan Voerman)



Amsterdam



Dit is de eerste, echte Amsterdamse Combino !

De "roll-out" van motorwagen 2001, de eerste van een grote reeks lagevloertrams voor Amsterdam, op 11 oktober 2001 in de Siemensfabriek te Krefeld (D), ging gepaard met een feestje voor genodigden van het Gemeente VervoerBedrijf. Enkele dagen later vertrok de wagen voor uitgebreide testen naar het Siemensdomein te Wildenrath (D). De hoop is dus nog steeds gerechtvaardigd op een mooi Sinterklaasgeschenk: de Amsterdammers zouden voor het eerst met hun Combino kunnen kennismaken op zaterdag 1 december. (foto Jeroen Kes)



Ontmoetingen op lijn 2

Boven. Een omleiding op een omleiding: door een aanrijding diende een omgeleide lijn 2 nog eens te worden omgeleid...

Beneden. De uit Duisburg geleasde 997-999 komen slechts zelden buiten hun inzetgebied lijn 5. Sloten, Oudenaardeplantsoen. (foto's René Platjouw, augustus 2001)



Lange tijd vertrouwd, binnenkort verleden tijd : met de komst van de Combino's en de nieuwe huisstijl voor de andere wagens zal het Amsterdamse trambedrijf een heuse metamorfose ondergaan. Lijn 13 zou als eerste de nieuwe Combino's krijgen. Raadhuisstraat, 19 augustus 2001. (foto René Platjouw)



De vernieuwing van de "grand junction" op het kruispunt Victorieplein/Rijnstraat, tijdens het weekend van 12 tot 15 oktober 2001, had tot gevolg dat de benodigde dienstwagens van de remise Lekstraat op een andere locatie dienden te overnachten.

Zo zien we op de foto rechts enkele "luchtwagens" van lijn 3, die onder bewaking de nacht doorbrengen op het spoortje dat vanaf de eindlus van lijn 9 te Diemen naar de Hoofdwerkplaats Tram leidt.

Boven. 13 oktober 2001.

Rechts. 14 oktober 2001.

(foto's Martijn Roos)



Op de vernieuwde sporen aan het Spui/de Singel rijdt "puzzeltram" 819 van lijn 1 op 8 september 2001 nog in de richting van Osdorp. Over enkele weken wordt dat "De Aker"! (foto Wouter van Beek)





Het zojuist in gebruik genomen eindpunt heeft hier op zondag 7 oktober nog een rommelig aanzien. De tramlus moet nog worden 'aangekleed' met een waterpartij en wat groen.

(foto René Platjouw)

Lijn 13 eindelijk terug in Geuzenveld

Gedurende de afgelopen twaalf maanden is tramlijn 13 naar Geuzenveld geamputeerd geweest vanaf het Burgemeester Roëllcircuit. De trams hadden een tijdelijke standplaats aan het Sloterparkbad, een plek waar ze vanaf 1953 tot hun verlenging naar Geuzenveld in 1975 al gestaan hadden. Tijdens de maanden van hun afwezigheid werd het dijklichaam van de Burg. Roëllstraat en de Abraham Kuyperlaan volledig afgegraven om zodoende ruimte te maken voor woningbouw en een totaal andere inrichting van de buurt rond het Lambertus Zijlplein. Per begin oktober is lijn 13 weer stilletjes verlengd naar een nieuwe eindlus in Geuzenveld.

De vergelijkingsfoto's tonen de 'haventram' op het dijklichaam nabij de halte Dr. Colijnstraat. De bomen zijn inmiddels voor het grootste deel gerooid. Daarnaast de afgegraven toestand van het dijklichaam. We staan iets meer terug, bij de Burgemeester Van Leeuwenlaan, waar de tram nu een slinger naar links maakt, zodat rechts ruimte voor huizen is gekomen.

De 'luchtwagen' op de derde foto is zojuist vertrokken vanaf het Lambertus Zijlplein, op de achtergrond zichtbaar. De verzakkingen in het dijklichaam zijn duidelijk te zien. Het huizenblok links is nog op straathoogte gelijk met het niveau van de dijk. De foto ernaast toont de situatie van 7 oktober jongstleden. De straat is geheel nieuw ingericht en het huizenblok links staat nu "hoog" met een heuvel ervoor, terwijl de straat zelf in een dal ervoor ligt. Op de achtergrond één van de torenflats, die op de vrijgekomen ruimte gebouwd worden. (foto's René Platjouw)



In december naar "De Aker"

Vermoedelijk op 8 december wordt de nieuwe tramlijn naar de Osdorps wijk "De Aker" in dienst gesteld. Lijn 1 verlaat dan haar huidige eindpunt (zie foto rechts), waar lijn 17 de fakkel overneemt.

Op de foto's hieronder, gemaakt op 11 oktober, is de aanleg van de eindlus aan het Heklaplein volop aan de gang; in het midden van de lus komt een vijver!

Opmerkelijk aan deze lus is dat de trams ook helemaal rond zullen kunnen rijden.

(foto's Martijn Roos)



Beneden.

Is dit Charleroi?

De natuur is blijkbaar nog gezond in De Aker, en neemt al snel haar verloren gebieden terug in...

10 september 2001. (foto Martijn Roos)



Sinds 14 augustus is ook de eindlus voor lijn 10 doorheen het oostelijk havengebied in aanleg, op het Azartplein, gelegen middenop het Java- en het KNSM-eiland. Begin 2003 moeten de trams hier gaan rijden.
3 oktober 2001. (foto Martijn Roos)



Den Haag



Maandenlang werd er gewerkt aan het Rijswijkseplein te Den Haag. De herinrichting nadert nu haar voltooiing. Op het plein zelf zijn de haltes verdwenen. 12 oktober 2001. (foto Martijn Roos)



De nieuwe Hoornbrug kwam, zoals voorzien, begin september in gebruik. (zie "Tramfan Magazine" nr. 3!)
6 september 2001.
(foto Wouter van Beek)

Lijn 15 naar Nootdorp

De aanleg van de nieuwe lijn naar Nootdorp is zo goed als klaar. Men voorziet de indienststelling van deze nieuwe lijn, die gaat rijden vanaf het Centraal Station, op 12 januari 2002.

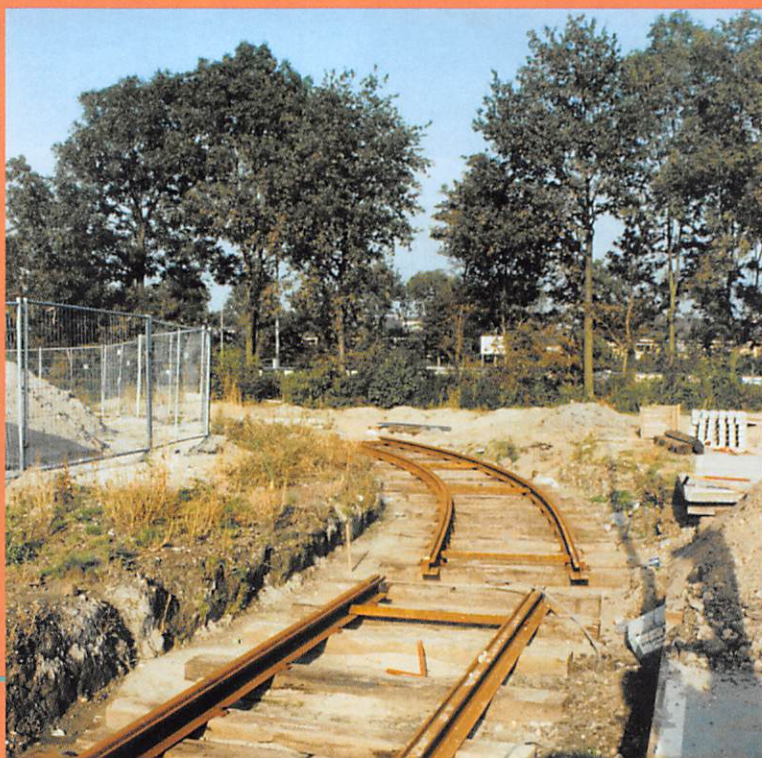
Rechts zien we de reeds geplaatste aftakking voor de toekomstige lijn 19 naar Delft!
Ypenburg, 12 oktober 2001.
(foto Martijn Roos)



Te Ypenburg-Centrum was op 12 oktober laatstleden de aannemer van de bovenleidingswerken verder gevorderd dan deze van spoorinfrastructuur...
(foto Martijn Roos)



Te Nootdorp-Centrum eindigt lijn 15.
De eindlus kan nog niet volledig worden aangelegd, wegens een lopende onteigeningsprocedure. Geen nood : er is ruimte genoeg om een voorlopige lus aan te leggen (zie foto beneden) !
12 oktober 2001.
(foto's Martijn Roos)



Rotterdam

**Boven.**

De drie verschillende huis-
kleuren van de RET.
Deze regenachtige opname
dateert van 4 april 2001,
maar een viertal grijze
wagens zijn nog steeds op
het net terug te vinden.
(foto Wouter van Beek)

Links.

Het aantal Düwags in de
Rotterdamse straten neemt
weer toe (1600'en in verschil-
lende versies en binnenkort
ook Weense wagens).
Enkelgelede leswagens 606 is
daarom ook nogal eens te
zien! 7 september 2001.
(foto Wouter van Beek)

Rechts.

Kruising van de lijnen 20 en 23, op de
Coolingsingel, in hartje Rotterdam.
Lijn 23 (Centraal Station - Stadion
Feijenoord) rijdt sinds 3 september als
een normale lijn, echter met een zeer
lage frequentie: op weekdays tijdens
de spits met 2 wagens om de 20 minuten,
buiten de spits met 1 wagen om het
uur. Ook in het weekend variëren de
rijtijden tussen de 40 en de 60 minuten.
7 september 2001. (foto Wouter van Beek)



De Weense wagens (met de toekomstige nummers 651-660) ondergaan kleine aanpassingen vooraleer te Rotterdam in reizigersdienst te worden ingezet. Zo worden de bestuurderscabines wat vergroot en afgesloten. De voorste instapdeur zal worden geblokkeerd, zodat alleen de linkerhelft nog zal kunnen geopend worden. De schuiframen zullen nog maar 8 cm open kunnen, in plaats van de huidige 30 cm. De roodwitte kleur zou behouden blijven, maar waarschijnlijk overkleefd worden met reclame. 7 september 2001. (foto Wouter van Beek)



Een nieuw academiejaar, en dus een nieuwe reclametram voor de Erasmusuniversiteit van Rotterdam. Middelandstraat, 18 augustus 2001. (foto Jaap van der Noordt)



Nog een nieuwe livrei van de RET? Drie identieke reclametrans (de 743, 1621 en 1635) aan één halte! Ze werven voor de culturele hoofdstad die Rotterdam nog steeds is. Centraal Station, 7 september 2001. (foto Wouter van Beek)





Op 30 juli 2001 werden de A-bak van de Rotterdamse 749 en de B-bak van de 744 overgebracht naar Den Haag om door de HTM te worden hersteld. De 749 reed immers op 5 juli aan het Breeplein in op de 744. Den Haag, Laan van Meerdervoort, 30 juli 2001. (foto Kees Pronk)

Voor het slijpen van zijn "massieve" wielen (de wagen heeft geen wielbanden) kwam de fraai gereconstrueerde Arnhemse 76 uit het Openluchtmuseum op 13 augustus naar Rotterdam. De wielen kunnen hierna nog maar één keer worden geslepen; daarna moeten ze worden vervangen. Op 17 augustus vertrok de wagen terug naar Arnhem; het Openluchtmuseum zal dit jaar ook tijdens de winter geopend zijn. (foto Theo Barten)





**Indrukken
van de jaarlijkse donateursdag
op 6 oktober 2001**



De jaarlijkse donateursdag van het RTM-museum te Ouddorp in Zeeland stond weer bol van diverse nieuwtjes. Allereerst werd op deze dag na jaren van restauratie het houten rijtuig 363 weer in dienst genomen. Vervolgens werd er gereden met twee tramstellen en genoemd moet worden de altijd gezellige tramdrukke, die men probeert na te bootsen. Stapels kranten en kleine stukgoederen worden door 'beambten' in de trams verladen. Speciaal daartoe werd een oude bakfiets in fraaie historische RTM-staat gerestaureerd.

De houten wagenbak van de M 67 ziet er weer als nieuw uit (en is dat ook). Alle lof voor het bijzonder fraaie resultaat tot zover.

De grote verrassing van de dag was een korte rit (helaas nog zonder passagiers) van het Sperwerstel, waarvan de technische restauratie bijna geheel voltooid is. Voor het vele werk aan het opknappen van de wagenbakken zullen sponsors gezocht worden. Ook U kunt helpen door donateur te worden.



New Look

Het stond in de sterren geschreven : de nieuwe generatie kusttrams ging een turbulent bestaan tegemoet. Reeds bij de bouw werd er geëxperimenteerd met middenbakken, terwijl de N.M.V.B. en later "De Lijn" er in een tijdspanne van 20 jaar in slaagden om ongeveer 300 wijzigingen (!) aan haar trams aan te brengen. Wanneer we de huisstijlkleuren buiten beschouwing laten, zijn het vooral de wijziging aan de fronten (o.a. de koplampen en verwijdering koppeling) en het inbouwen van lagevloermiddenbakken die de meest opvallende zijn uit het recentste verleden.

Maar wie dacht dat er nu een periode van rust aangebroken is, zal van het tegengestelde overtuigd zijn na het lezen van deze bijdrage.

Middenbakken aan de kust: een oud verhaal

Het idee om de gelede trams om te bouwen tot dubbelgelede is helemaal niet nieuw: de 6000 werd in de fabriek reeds uitgerust met een middenbak, die nadien in het voor Henegouwen bestemde rijtuig 6102 werd ingebouwd. Deze tram heeft nooit de kust verlaten en bezit dus nog steeds zijn prototype-middenbak, die overigens officieel nog steeds eigendom is van de fabrikant. Ondertussen is de 6102 gedegradeerd tot depannagevoertuig en sinds jaren een zeldzaamheid in de reizigersdienst.

Vanaf 1993 ontvingen 16 trams een lagevloermiddendeel: hiermee werd de capaciteit van de trams aanzienlijk verhoogd, terwijl eveneens het instapcomfort verbeterd werd. De opzet was toen grotendeels economisch: De Lijn maakte immers gebruik van gerecupereerde draaistellen van verongelukte trams om zo een

**Concept anno 2001**

Met de positieve ervaringen uit het verleden besloot De Lijn in 2000 een offerte uit te schrijven voor de inbouw van middenbakken. Slechts één constructeur ging in op deze offerteaanvraag: het zal niemand verwonderen dat het Bombardier (ex B.N.) is, dat indertijd de trams gebouwd heeft en bovendien op een boogscheut van de kustlijn gevestigd is.

Het meest eenvoudige was uiteraard de vorige plannen te herbruiken, maar De Lijn stelde een volledig nieuw lastenboek samen, waarbij het reizigerscomfort prioritair werd gesteld. Nog meer dan elders wordt de kustlijn geconfronteerd met "omvangrijk vervoer", waarbij uiteraard in eerste instantie aan kinderwagens wordt gedacht maar uiteraard ook aan de mindervalide reizigers. Tevens waren er de eigen verzuchtingen: de middenbakken moesten

onderhoudsvriendelijk(er) zijn... en bestand tegen allereerste vormen van vandalisme.

De nieuwe middenbakken worden opvallend groter dan het vorig model: 8,7 meter i.p.v. de huidige 7,5 meter, waarvan 4,8 meter effectief als lagevloer kan bestempeld worden (in de vorige generatie bedroeg dit slechts 3 meter). Het aantal zitplaatsen verhoogt ook recht evenredig: nu zijn er 14 zitplaatsen in de middenbak waaronder 10 in het lagevloerdeel, in de toekomstige middenbakken zullen het er niet minder dan 26 zijn, waarvan 20 in het centrale deel! Dit wordt onder andere gerealiseerd door het gebruik van klappstoelen ter hoogte van de deur. Deze zitjes kan men niet vergelijken met hetgeen de laatste jaren in autobussen werd ingebouwd: in tegenstelling tot de bussen, waar deze vorm van stoelen eerder een marteltuig is dan een zitplaats, werd voor de kusttram een nieuw concept ontworpen, waarbij het zitcomfort identiek zou moeten zijn met vaste banken. Eens opgeklapt, is er meer ruimte voor kinderwagens... en een rolstoel, waarbij zelfs de mogelijkheid tot verankeren bestaat. Uiteraard is er ook een oprijplaat voorzien, wat ook een nieuwigheid voor de kusttram betekent.

Bombardier maakte ondertussen gebruik van ervaringen in andere steden, om nog verdere verbeteringen aan te brengen: bredere deuren, betere ventilatie (helemaal slechts in de middenbakken), tochtschermen aan de deuren en 2 bijkomende halteaanduiders. Ook aan het design werd het nodige stuwewerk verricht.

Er komen pootloze zitbanken met enkel handgrepen: dit zal het onderhoud (reiniging) enorm vereenvoudigen, want het dagelijks uitkeren van het interieur blijft een bijzonder arbeidsintensieve bezigheid, die hiermee efficiënter zal kunnen gebeuren.

Boven. Motorwagen 6000 bij BN, uitgerust met de middenbak die korte tijd later zou opduiken in de 6102. 26 april 1980. (fotograaf onbekend)

Midden. De 6102 met zijn unieke middenbak, te Lombardsijde, op 5 juni 1999. (foto Carlos Van den Ostende)

Beneden. De lagevloermiddenbak van de 6048, op 31 juli 1993 in De Haan. (foto Alex Krakowksy)

deel van hun vloot te kunnen vergroten.

Ondertussen is het reizigersvervoer in de loop der jaren toegenomen en barst de kusttram uit zijn voegen. De hoofdoorzaak is de ministeriële maatregel om 60-plussers gratis vervoer aan te bieden: tijdens de zomer van 2001 vormden deze reizigers 23% van het totale aantal vervoerde passagiers (+/- 600 000 personen)! Ondanks het verhogen van de frequentie tijdens de zomermaanden (in 2001 werd op de ganse lijn een 10-minutendienst aangeboden met af en toe op hoogdagen bijkomende versterkingsritten), bleken vooral de enkelgelede trams te kampen met een capaciteitsgebrek.

Om deze reden besloot De Lijn haar 32 overige kusttrams eveneens uit te rusten met een middenbak.



Het chassis wordt (uiteraard) uit staal gefabriceerd, de wanden uit polyester en voor de dakbeplating zal inox gebruikt worden.

Met de inbouw van deze middenbakken zal de capaciteit van elke tram stijgen met 30 %, terwijl de totale reizigerscapaciteit met 25 % zal toenemen.

De levering en het indienststellen is voorzien voor de periode zomer 2002 tot zomer 2003.

Nieuwe fronten

In de loop der jaren werd er aan de kust hevig gesleuteld aan de koppen van de trams. Twee bekommernissen speelden hierbij een hoofdrol. In eerste instantie speelde veiligheid een rol, maar het ontbreken van wisselstukken is eveneens een reden geweest om o.m. andere koplampen in te bouwen.

De originele fronten waren helaas berucht bij ongevallen: de wagenbrede koppeling werkte als een stoottram bij een aanrijding. Hoewel een tram in België absolute voorrang geniet, was een ononderbroken kritiek in de pers een reden om de koppelingen vooraan te verwijderen. Deze koppelingen zijn bij de kusttram overigens nooit in gebruik geweest: de reizigersritten met koppelstellen gebeurden slechts met wagens bestemd voor Charleroi. Enkel om dienstredenen werden gekoppelde trams ingezet. De koppeling achteraan bleef behouden...

Deze ongevallen hadden niet alleen betrekking op motorvoertuigen (voornamelijk auto's), maar eveneens op de zogenaamde "zwakke weggebruikers" (fietsers en voetgangers). De Lijn deed een onderzoek en kwam tot de vaststelling dat 75 % van de letsels veroorzaakt werden door de hoekige vormen van de tram.

Voor al voetgangers leidde dit soms tot fatale afloop. Deze ongevallen kregen steeds meer aandacht in de pers, waarbij de objectiviteit van de berichtgeving wel eens te wensen overliet: zo vergeten sommige reporters dat trams een langere remafstand hebben dan auto's! Bovendien bevat het verkeersreglement een aantal absurditeiten: voetgangers hebben op oversteekplaatsen (theoretisch) voorrang, behalve wanneer het aankomend voertuig een tram is, want dan moet de voetganger voorrang verlenen... De kritiek door de publieke opinie over de helaas jaarlijks weerkerende dodelijke ongevallen werd in de loop der tijd alsnog heviger. Sinds kort geldt nu ook voor de trams vergoedingsplicht t.o.v. de zwakke weggebruikers: ongeacht de aansprakelijkheid, dient de tram steeds tot uitkering over te gaan.

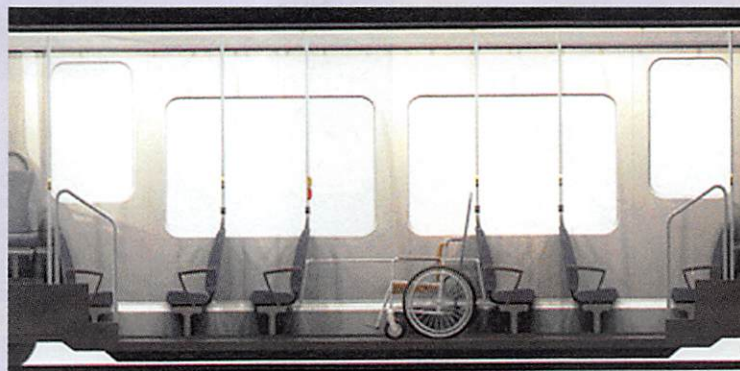
Met dit gegeven in het achterhoofd is het niet verwonderlijk dat De Lijn een totaal nieuw front ontwierp voor de kusttram: deze krijgt een afgeronde vorm, waarbij een maximale bescherming geboden wordt bij ongevallen met zwakke weggebruikers. Hiermee hoopt De Lijn het aantal ongevallen met zware lichamelijke letsels en dodelijke afloop te kunnen beperken. De baanruimer komt 20 cm lager te liggen en zal eveneens over de zijkanalen doorlopen, zodat een extra beveiliging ontstaat in de bochten. Schuimdelen van 30 mm dik en het gebruik van meer afgeronde koplampen (cfr. de Siemens tram) zijn eveneens elementen die een bijdrage zullen leveren om het beoogde doel te bereiken. Verder werd er rekening gehouden met nog enkele andere wensen. Inbouw van airco voor de bestuurderscabine is voorzien, wat zeker geen overbodige luxe is. Ook de werkplaatsen kregen hun zegje: de bereikbaarheid van de koplampen moest verbeterd worden: zowel via het bumperdeksel als via de onderzijde van de baanruimer, zullen deze koplampen bereikbaar zijn. Ook aan het wegslepen van defecte trams werd gedacht: enkel het voornoemd bumperdeksel (6 kg) zal verwijderd moeten worden. Dit systeem is identiek aan de Siemens tram.

De levering van het prototype zal in het voorjaar 2002 - misschien wel samen met het prototype van voormelde lagevloermiddenbak - plaatsvinden. Twee maanden na de definitieve goedkeuring door De Lijn, zal Bombardier de levering starten à rato van 2 fronten per week.

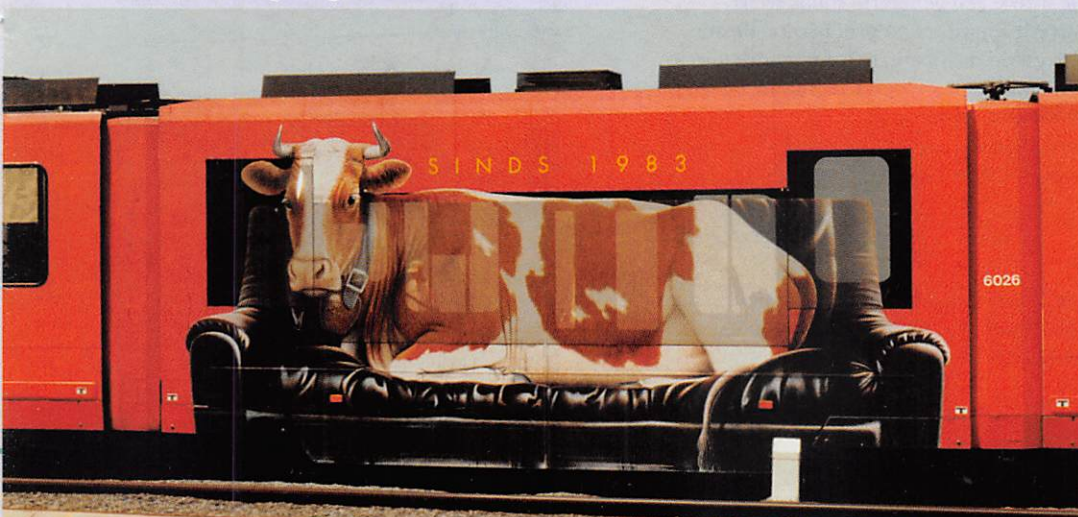
Alleszins doen er zich 2 mogelijkheden voor: ofwel zullen alle trams - uitgezonderd de 6102 - tegen het jaar 2003 gelijk zijn, ofwel blijft het bij een prototype... De kusttram biedt voor het jaar 2002 in elk geval veel nieuws aan!

Alex Krakowksy

Voor de opmaak van deze bijdrage ben ik dhr. Eddy Geuvels van Bombardier Transportation/Div. BN-Brugge zeer dankbaar voor de verleende informatie en de toestemming voor het publiceren van de computergemaakte afbeeldingen.



Foto's boven. Computersimulaties van de nieuwe middenbakken. (Bombardier)
Beneden. Plaats genoeg? (foto J.C. Michel)



Gent



Bijna 30 jaar scheiden de twee bovenstaande foto's; één generatie trams werd hierbij overgeslagen... Sinds begin oktober wordt bij wijze van proef getracht om op elke werkdag twee Siemens trams in te zetten op de lijnen 21 en 22, met de bedoeling tijdens de spits de grote toeloop op enkele ritten beter te kunnen opvangen. Lagevloertram 6306 rijdt over de in 1980 vernieuwde Rozemarijnbrug, op 12 oktober 2001. (foto Carlos Van den Ostende). Drieasser 338 berijdt de oude brug, op 29 augustus 1972. (foto René Stevens)

Rechts.

PCC 6222 is de zevende gerenoveerde wagen. Als eerste kreeg hij op zijn dak steunbalken waarop binnenkort een airconditioningsinstallatie moet worden geplaatst. De achtste wagen die uit Duitsland moet terugkomen, de 6208, zou meteen met zo'n installatie geleverd worden. Sint-Denijslaan, 12 oktober 2001. (foto Carlos Van den Ostende)



Antwerpen

Koplampen... made in prison

Er heerst steeds een chaotische drukte op het kruispunt van de Leien met de Rooseveltplaats. Het uitzicht dat men hier heeft, is niet helemaal een streling voor het oog, maar dat wordt goedge maakt door het frequente komen en gaan van ons geliefde voertuig.

Nu vormt een koplamp slechts een klein onderdeel van zo'n voertuig, en toch. Voor mensen met een geoevend oog voor dit soort zaken (en dat zijn per definitie alle lezers van dit blad!), vallen storende (en dus onesthetische) "onderdelen" meteen op.

Sinds augustus krijgen geleidelijk aan alle PCC-wagens een roostertje voor hun koplamp. De mooie, klassieke lampen worden immers stelselmatig stukgereden tegen de hekjes van de spoorvernieuwingswerven... De oplossing en bescherming wordt dan gezocht achter traliewerk: een trend?

5 oktober 2001. (foto Carlos Van den Ostende)



De werken op de Bredabaan in Merksem vorderen gestadig: we zien hier de toestand ter hoogte van het huidige eindpunt van lijn 3 (Victor Roosensplein) op 21 juni 2001, met zicht op de verlenging naar de Keizershoek. (foto Wouter van Beek).

40 jaar eerder maakte Roger Bartholomees op dezelfde plaats een opname van de Type-S-motorwagen 10323, buitengereden uit de nabijgelegen stelplaats Oude Barreel. (foto verzameling Diedjee)



De jaarlijkse "braderie" van Merksem zorgt ervoor dat lijn 3 wordt omgeleid naar de werk- en stelplaats "Punt aan de Lijn", via de dienstsporen op de Groenendaal- en Noorderlaan. Gloednieuwe (het dak schittert nog!) Siemenstram 7226 komt van onder de E19-autoweg Antwerpen-Breda; de richtingsfilm werd reeds gedraaid op "Linkeroever", maar de wagen moet nog gaan keren in "Punt aan de Lijn".
Merksem, 25 augustus 2001.
(foto Alex Krakowsky)



Een Waalse
een Vlaamse
en een Brusselse,
kortom, Belgische reclametrans !

- Boven.** Charleroi-Sud, 30 september 2001. (foto DECO)
- Midden.** Brussel, St.Lambertusplein, 14 september 2001. (foto Gérard Dufrasne)
- Beneden.** Gent, St.Pietersstation, 8 september 2001. (foto Gérard Dufrasne)



Het vervolgverhaal van BN-wagen 6021 (zie "Tramfan Magazine nr. 4 !)... Oostende, 15 september 2001. (foto Gérard Dufrasne)





Brussel

Laten we nog even terugkeren naar die boeiende 31e augustus. Op lijn 93 reden enkele 7700'ers in plaats van de lagevloertrams type 2000, om 's avonds te worden vervangen door 7000'ers die terugkeren naar de stelplaats Elsene (zie "Tramfan Magazine" nr. 4 !). Een samenvatting van het PCC-festijn op lijn 93 geeft de foto boven, waarbij de 2016 ook nog een 93 verzekert, op de zomerspitsurdiens tussen het Louizaplein en "Legrand". Poelaertplein. (foto Marc Grieten)

Rechts. Op 31 augustus reed het experimentele gelede PCC-koppelstel voor het laatst. De wagens verschenen ondertussen zonder koppelingen in lijndienst, zodat dit experiment als afgesloten mag beschouwd worden. Albertlaan. (foto Paul Rinert)



Enkelsporige exploitatie op een deel van lijn 19 te Koekelberg, wegens de jaarmarkt van Jette. Automobilisten hebben dit snel door, en eigenen zich al snel het niet gebruikte spoor toe...

Dubbelgelede PCC 7955 (het aantal wagens van dit type in de oude kleuren mindert zienderogen) komt uit Jette en zal dadelijk het stukje tunnel induiken ter hoogte van het station "Simonis".

27 augustus 2001. (foto Marc Grieten)



PCC 7126 (een “derde reeks” uit 1957, met draaistellen afkomstig uit het Amerikaanse Kansas City) werd begin dit jaar voor het Brusselse trammuseum gereserveerd. De wagen kreeg begin oktober voor een periode van twee jaar een bijzondere taak toebedeeld: in opdracht van de franstalige Brusselse TV-zender “Télé Bruxelles” gaat hij elke donderdagavond op pad, voor de opname van een praatprogramma (vaak met een politicus). Binnenin werd de tram opgedeeld in een interviewruimte en een regiekamer; achterop wordt nog een platte wagen meegesleept met daarop een stroomgenerator. De 7126 verlaat het museum rond 17.30 u. en begeeft zich naar het eindpunt van lijn 18, Houba-de Strooper. Hier stapt de genodigde in voor een gesprek tijdens een rit naar het Marie-Joséplein te Elsene en terug. De ritten worden verzorgd door vrijwillige trambestuurders van het museum en worden ook door het museum aan “Télé Bruxelles” gefactureerd; een première voor Brussel, waardoor het trammuseum extra middelen ter beschikking krijgt voor de restauratie en het onderhoud van het historische materieel!

Let ook even op de nieuwe brug voor voetgangers en fietsers die in oktober over de Tervurenlaan werd gespannen; deze herinnert aan de vroegere spoorwegbrug van de lijn Brussel-Tervuren die hier tot het begin van de jaren '70 te zien was.
Woluwe Trammuseum, 4 oktober 2001. (foto Marc Grieten)



Hierboven. Onderhoudswerken aan de zuidelijke brug over de spoorlijn op het Verboekhovenplein, noodzaakten tot enkelspoorexploitatie over de noordelijke brug. De verandering van spoor voor o.m. de omgeleide lijn 55 gebeurde in de Prinses Elisabethlaan (...) door middel van een “californische” wissel (de “Japanse vlag” op het bordje links is een stopteken voor de trams; daaronder een snelheidsbeperking van 5 km/u op de wissel).
16 augustus 2001. (foto Marc Grieten)



Op het Sint-Denijsplein te Vorst verdween de keerlus en werd een opstelspoor aangelegd. De toegangswissel tot dit spoor werd gecombineerd met een overloopwissel, zodat een kruiswissel ontstond, een zeldzaamheid bij stedelijke trambedrijven! De 7907 mocht op 31 augustus als eerste de wissel en het nieuwe spoor uitproberen. (foto Marc Grieten)

Recente Brusselse reclametrans.

Boven. Geen "Columbia"-koffie dit keer, maar sportkleding. Poelaertplein, op een zomerhete - en dus met PCC's uitgebete lijn 91 - 24e augustus 2001. (foto Marc Grieten)



Midden. De 7806 aan het Sint-Pietersplein te Etterbeek, met reclame voor Hoover. Zouden de stofzuigers nog steeds dat leuke koplichtje hebben? 30 augustus 2001. (foto Gérard Dufrasne)



Terug S-wagens in dienst op de Charleroise metro?

Nee toch! Dit is een beeld dat ontstond tijdens één van die heerlijke uitstappen die de museumvereniging ASVi af en toe organiseert op wat nog rest van het Charleroise net. We bevinden ons hier in het "achterstation" van het station "Parc", waar BN-wagens worden gestationneerd. 30 september 2001. (foto DECO)





Hora fugit : reeds 15 jaar geleden ...

Vrijdag 31 oktober 1986 was een droevige dag in de geschiedenis van de NMVB. Drie tramlijnen, en nog wel de meest typische van het Charleroise net, werden afgeschaft en daarmee verdwenen meteen ook de laatste échte buurttrams in België :

- 30/31 Anderlues - La Louvière - Bracquegnies - Maurage
- 63 Charleroi - Courcelles - Fontaine L'Évêque
- 80 Charleroi - Courcelles - Trazegnies - La Louvière - Maurage

Tegelijk verdwenen ook de "pure" motorwagens type-S die nog niet omgebouwd waren voor de semi-metro. De buurtspoorwegliefhebber bleef wel niet helemaal op zijn honger zitten ; volgende trajecten bleven nog voortbestaan, echter niet voor lang, zo zou later blijken :

- lijnen 63 en 80 : hiervan bleef enkel nog het baanvak Charleroi - Courcelles - Trazegnies (Sentier Madame) voortbestaan, met nog enkele typische buurtspoorwegtrajecten. Er werd een tramdienst uitgebaat, zoveel mogelijk met SJ-motorwagens, en een waaiër aan varianten van lijnummers en lijnkleuren :
- lijn 41 : het voorstadstraject Charleroi - Gohyssart bleef nog over, uitgebaat met BN-trams.
- lijn 89/90 Charleroi - Anderlues - La Louvière, eveneens uitgebaat met BN-wagens. Deze lijn was volledig vernieuwd, maar had vooral tussen Anderlues en La Louvière een sterk buurtspoorwegkarakter : enkelspoor, wisselplaatsen, nu eens tussen de velden, dan weer langs de kant van de rijbaan.

De reiziger werd in de waan gelaten : een folder kondigde belangrijke vernieuwingswerken aan van lijn 30 en 80. Om deze werken efficiënter uit te voeren zou voorlopig een busdienst worden ingelegd. Maar de tramfiethebber wist wel beter : het was ermee gedaan en die natte herfstavond werd dan ook met een volwaardig afscheid gevierd. De fotografen hadden het vooral op lijn 30 gemunt : de laatste diensten werden gereden door S 9068 en S 9079. Deze laatste was versierd en droeg - heel subtiel geformuleerd - de vermelding "dernier tram ligne 30 en motrice type S", en zou als laatste de stelplaats van Anderlues binnenrijden. De 9068 reed binnen in de stelplaats van La Louvière. Omwille van de grote belangstelling werd ook semi-metro S 9131 van stal gehaald om de laatste dienst te ontdebelen.

De week daarop werden de lijnen 30 en 80 nog gebruikt voor materieeltransfers; daarna was het de grote stilte.

Nog even een eerbetoon aan de lijnen 30 en 80, toen de verenigingen GTF en AsVi op 10 december 1988 het geweldige initiatief namen om met een type-S van Charleroi naar Trazegnies te rijden en vervolgens per autorail (ART300 + A 1590 + A 1936) via lijn 80 verder naar Mariemont te rijden ! Aan de beroemde halte van Mariemont werden de bijwagens achtergelaten en reed ART 300 nog even door tot aan de rand van de gemeente Morlanwelz, zover als er nog sporen lagen. Het werd een avontuur van formaat en menige bewoner van Chapelle en Mariemont heeft toen raar opgekeken om na twee jaar plots terug een tram te zien passeren!



De vernieuwingswerken kwamen er natuurlijk niet. Met de jaren werden met stukjes en beetjes de bovenleiding en de rails weggehaald, ook op de vernieuwde baanvakken. Vandaag is alles verdwenen, met uitzondering van hier en daar een stuk rail, zoals te Morlanwelz en Carnières. De buurtspoorwegsfeer opsnuiven kan nu enkel nog op de museumlijn Lobbes - Thuin en op het baanvak Fontaine - Anderlues van de lijnen 88 en 89.

Linksboven.

31 oktober 1986 : type S 9079 als laatste tram op lijn 30 aan de wisselplaats van Morlanwelz.

Linksbeneden.

29 oktober 1985 : type S 9040 aan zijn terminus in Bracquegnies Ste Anne : een plaatje dat evengoed 30 jaar ouder had kunnen zijn !

Rechtsboven.

6 oktober 1985 : type SJ 9170 aan zijn terminus in Fontaine-L'Evêque

Rechtsmidden.

29 oktober 1985 : type S (semi metro) 9123 op lijn 80 te Maurage : hier was een gedeelte van de lijn reeds vernieuwd, maar het mocht niet baten : lijn 80 verdween voorgoed.

Alle foto's : Stefan Justens

Beneden.

20 december 1988 : ART 300 komt van tussen de huizen gedraaid in Chapelle-Lez-Herlaimont en rijdt richting Trazegnies tijdens een memorabele ASVi-rit : de bovenleiding is reeds weggehaald !





Kennismaking met ... De ASVi

Eén doel : de buurtspoorwegen laten herleven

De v.z.w. "Association pour la Sauvegarde du Vicinal – Tramway historique Lobbès Thuin" of "ASVi" werd in 1972 opgericht, met de ambitie om de toenmalige buurtspoorwegen te laten herleven, in het kader van een strikt respect voor de geschiedenis.

Bepaalde wagens werden op het laatste moment van schroothandelaars gekocht, in tuinen of boerderijen gevonden of wel door de NMVB of SRWT geschonken. Beide maatschappijen kenden ook onze ervaring en opdracht.

Gedurende dertig jaar hebben de raad van beheer en de vrijwilligers moeiteloos gewerkt en gezweeten om de doeleinden te bereiken. Tot 1995 was er ook geen sprake van openbare hulp of subsidies.

Recuperatie van "tramstilstand"-palen op de voormalige NMVB-lijn te Neufville in 1981. (foto Pierre Meeuwig)



De eerste proefrit met een volledig herstelde 9924, op het traject Trazegnies-Forchies, in 1975. (foto Roland Dussart-Desart)



Eén plaats: Thuin

De ASVi ging altijd uit van het principe dat rijden met historische wagens een noodzaak is. Na lange onderhandelingen en nadat alle voorzorgsmaatregelen genomen waren, besliste de NMVB een uitbatingstoelating tussen Lobbes Ecoles – Thuin te geven.

Deze lijn is een juweel, met een grote variëteit aan landschappen en typische buurtspoorwegsituaties: spoor in eigen bedding, op bruggen, langs wegen, enz.

Op 13 augustus 1978, een wereldprimeur: historische trams rijden tussen de openbare tramdiensten en worden door goedgekeurde ASVi-leden bestuurd.

Einde 1983 wordt lijn 92 (Anderlues-Thuin) afgeschaft. De ASVi is een officiële pachter geworden, zoals ooit de SELVOP of nu nog de tram naar de grotten van Han, met uitgebreide verantwoordelijkheden betreffende de reizigers, het onderhoud van het spoor, de 600 V- bovenleiding, enz.

Het rollend materieel

De ontwikkeling van de ASVi gaat verder: de AR86, in slechte staat gekocht, wordt momenteel door Locorem mechanisch hersteld. In 2000 werden nog twee tramkasten gered: deze van motorwagen A.9385 en deze van bijwagen B.660.

Naast een eigen collectie kreeg de ASVi ook het hoederecht over bijna al de historische wagens van de SRWT. Op die manier heeft de v.z.w. tot nu toe een verzameling van ongeveer 50 rijtuigen, die een volledig panorama van het rollend materieel van de NMVB bieden. Een tram restaureren kost zweet, geld en tijd. Het fotograferen van trams en het ontwikkelen van theorieën blijft een comfortabele situatie: bij de ASVi kan iedereen de handen uit de mouwen steken, want werken aan de restauratie van een tram of tramlijn blijft toch de enige constructieve aanpak om het gebrek aan regionale en culturele budgetten van de regio's te compenseren. Vrijwilligers en donaties zijn welkom, in alle talen!

Voor het stallen van de rijtuigen was er helaas nooit genoeg ruimte ter beschikking, langs de lijn van Thuin, of in de streek. De ramp van Thuillies in 1991 (waarbij een deel van de stelplaats door een zware storm werd verwoest) en de verkoop van de stelplaats te Trazegnies waren bijkomende problemen die moesten opgelost worden. Tenslotte zorgden verkeers- en elektriciteitsproblemen voor nog meer moeilijkheden waardoor de toeristische lijnuitbating in 1997 en 1998 niet kon plaatsvinden.

Linksboven. Roux-Plomcot, 1982. Speciale rit met de ART 89 en bijwagens 2354 en 2121. (foto Pierre Meeuwig)



De museumlijn in 2000, met zicht op de romaanse kerk van Lobbes. (foto Carlos Van den Ostende)

Enkele successen

- 100 jaar NMVB in 1985: indienststelling van de gloednieuwe bijwagen A1936. Gedurende het tramfestival werd de lokomotief HL 979 door onze vrijwilligers gestoomd. Vier speciale ritten werden georganiseerd, langs alle lijnen van het Henegouwse tramnet, waarbij zelfs twee spoorauto's (de ART 89 en ART 300) van de partij waren!
- In 1986 kwam PCC 10409 terug uit Belgrado (Joegoslavië), na moeizame onderhandelingen met het revolutionaire bestuurscomité. Er werd een internationale fondsenoprop gelanceerd, die bijna één miljoen frank opleverde!
- De heraanleg van de 't Serstevensstraat in Thuin. Stel je voor: in het midden van de stad, was er vijfhonderd meter spoor te vervangen! De ASVi wist het stadsbestuur te overtuigen dat een renovatie met stijl diende te gebeuren, en zonder de opheffing van de rails!
- De aanleg van een nieuwe brug te Mont-Saint Geneviève, met nieuwe tramsporen.

Gerestaureerde PCC-wagen 10409, tijdens een speciale rit in 1990, te Lobbes. (foto Pierre Meeuwig)





Links. Souvret, 1978. Tweeasser 9924 keert terug naar Trazegnies, na een dagje Thuin. (foto Pierre Meeuwij)

Het museum van Thuin

Geen alternatief in de streek, geen sprake van een lijn zonder dak. Daarom werd beslist om een nieuwe remise te bouwen in Thuin.

De eerste werken gingen van start in februari 1993, zonder subsidies, met de aanleg van 450 meter spoor, en drie wissels (twee miljoen frank, betaald door de ASVi).

De constructie van het eerste gebouw (onderdak voor 10 trams) begon in 1995: hiervoor werd 4,5 miljoen BEF aan subsidies van het Waalse Gewest verkregen (de resterende 3,5 miljoen kwam weerom van de ASVi). De officiële opening vond plaats op 4 juli 1999; diezelfde dag werd de lijnuitbating hervat met spoorauto ART 300.

In 2000 werd de ruwbouw van een onderstation voltooid en nieuwe masten geplaatst (2,3 mio, 80% subsidie). Eind 2001 zal een nieuwe AEG 600 Volt-installatie in dienst gesteld worden (3,7 mio., 80% subsidie).

Op 12 april 2001 hebben de EU en het Waalse Gewest een enorm project goedgekeurd: voor 45 miljoen frank (90% gesubsidieerd) komt er een museum met vier sporen van 70 meter lengte (voor 25 trams), met de modernste tentoonstellings- en ontvangst-faciliteiten. De werken beginnen in december 2001, zodat de ruwbouw en een deel van de sporenaanleg (kant Thuillies) in juni 2002 klaar moeten zijn. Diverse spoorwerken en mastenvervangingen zijn eveneens voor 2002 gepland. De overige sporen en de afwerking van het museum is voorzien in 2003-2004.

Conclusie

De meest uitgebreide NMVB-collectie van België wordt binnenkort in Thuin tentoongesteld. Een derde van deze wagens is nu al aanwezig, de 600V-bovenleiding is bijna operationeel. Een enorme juwelendoos opent binnen een paar jaar, in een groen kader, langs een unieke buurtspoorweglijn. Hier wordt een droom werkelijkheid!

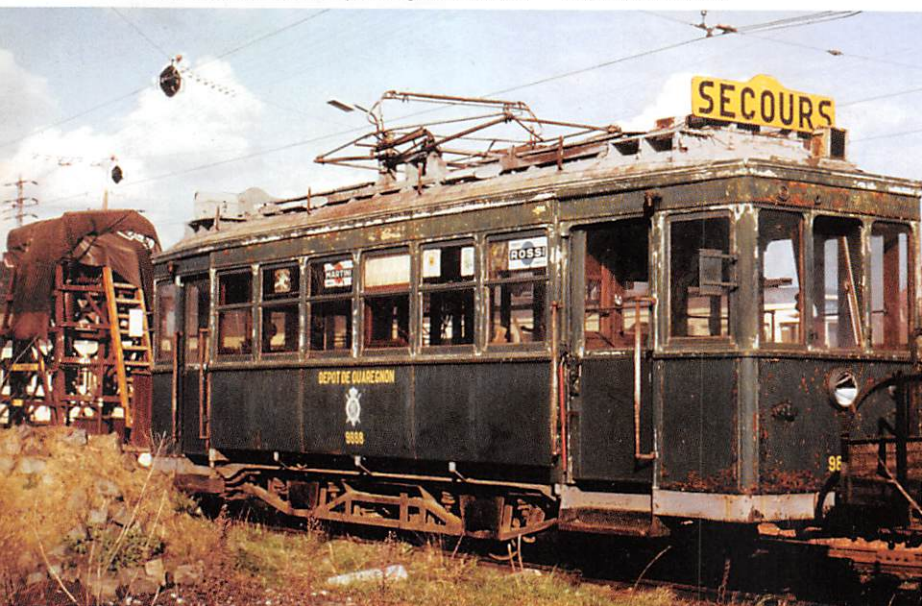
Philippe Dussart-Desart

Materieel : eigendom van ASVi of geleend van de Société Régionale Wallonne du Transport (1/10/2001)

Stoomloc en spoorauto's			
HL 303	Loco type 7 0-3-0	La Métallurgique, Tubize	1888 T
AR 86	Spoorauto	NMVB Brabant	1934 CFD
ART 300	Spoorauto	NMVB Andenne	1947 T
Elektrische motowagens			
9073	1e el. tr. van Charleroi	Electr. & Hydr. Charleroi	1901 T
9385 *	Type "Manage"	Franco-Belge, La Croy.	1910 CFD
9515		Le Roeulx	1918 T
9603		Senefte	1919 G
9888	Type "Braine le Comte"	Franco-Belge, La Croy.	1930 G
9924	Idem, met tussendeuren	La Dyle	1931 G
9963	Pakwagen	Godarville	1916
9974	Type-SE	NMVB Brabant	1958 A
9984	Houten Standaard	Braine-le-Comte	1932
9994	Houten Standaard	La Dyle	1933
10243	Type-S	NMVB Brabant	1956 A
10284	Eugies	Braine-le-Comte	1936
10292	Eugies	Braine-le-Comte	1936
10308	Metalen Standaard	Baume et Marpent	1942 A
10393	Braine-le-Comte	Braine-le-Comte	1949 G
10409	PCC	Brug. & Nic. & Delc.	1950 T
21002	Slijpwagen	NMVB Eugies	1951 G
Reizigersrijwagens			
B.660	Stoom 2e klas (1067mm)	Godarville	1910
1484	Stoom 2e klas	Nic. & Delc., La Louvière	1911
1590	Elektrisch 1e/2e klas	La Métallurgique, Nivelles	1893 G
1853	Stoom (draaistellen)	Ateliers de Malines	1891 T
1936	Elektrisch 2e klas	Senefte	1908 T
2026	Stoom 2e klas/bagage	Franco-Belge, La Croyère	1904 G
2121	Stoom 2e klas/bagage	Baume et Marpent	1920 G
2354	Pakwagen	Baume et Marpent	1899 G
8820	Open zomerrijtuig	Germain, Monceau	1910 A
8821	Open zomerrijtuig	Germain, Monceau	1910 T
19151	Houten Standaard	La Hestre	1930
19220	Gemoderniseerde tweeasser	NMVB Brabant	1932 W
19405	Metalen Standaard	Braine-le-Comte	1944 G
19457	Braine-le-Comte (aluminiumkast)	Braine-le-Comte	1950
19494	Kuregem	NMVB Brabant	1952
19723	Type-Sm	NMVB Brabant	1957 G
Goederenwagens			
4483	Open	Energie, Marcinelle	1905
5071	Open	Douillet, La Hestre	1887 G
7089	Plat	Nic. & Delc., La Louvière	1892 T
7801	Gesloten met 2 mobiele assen	Dyle et Balcaen	1899 A
8158	Plat met Diamond draaistellen	La Hestre	1928
8168	Plat met tri-bissels	Franco-Belge, La Croy.	1936 S
14502	Open	Senefte	1909 A
14849	Open	Baume et Marpent	1910
17870	Gesloten	Stordeur	1913
18328	Gesloten met balkons	Léon Pierart	1926 T
51657	Laddervagen	NMVB Jumet	1957 T
ASVi 1	Onkruidverdelingswagen	ASVi, Gosselies	1994 T
Diversen			
AE 39	Laddervrachtauto	Bovy-Pipe	1947 T
-	Jeep TR4 (ex-Belgacom)	Triumph	1965
L1	Lorry (last: 6 ton)	ASVi	? T
V1-V2	Mijnfietsen (niet-NMVB)	(ex-mijnen van Limburg)	? G

* = Kast alleen; T = Thuin(Quest) / A = Anderlues / G = Gosselies / CFD = CFD-Locorem / W = Woluwe / S = Schepdaal / Geel = diversen

Eugies 1972. Tweeasser 9888 als werkwagen, pas door de ASVi gekocht en naar Jumet overgebracht via de lijn Bergen-Binche. (foto Alain Francotte)





Middenboven. Thuillies, 1982. De ART 86 manoeuvreert met het nieuwe onderstel voor de A.1936. (foto Pierre Meeuwig)
Rechtsboven. Thuin, 2001. De museumwerkplaats uit 1999 en aanleg van bovenleiding. (foto Carlos Van den Ostende)



THUIN (La Reine des Villégiatures) - Situation des plus pittoresques à plus de 200 mètres d'altitude dans un site charmant appelé *La petite Suisse-Belge* - Vue du panorama général

Aangetrokken tot de ASVi ?

Dan kan u dit unieke initiatief financieel steun geven of medewerker worden. Ondanks de hulp van de stad Thuin, het Waalse Gewest, de SRWT en de Boudewijnstichting blijft het succes afhankelijk van het aantal, het werk en de generositeit van zijn leden.

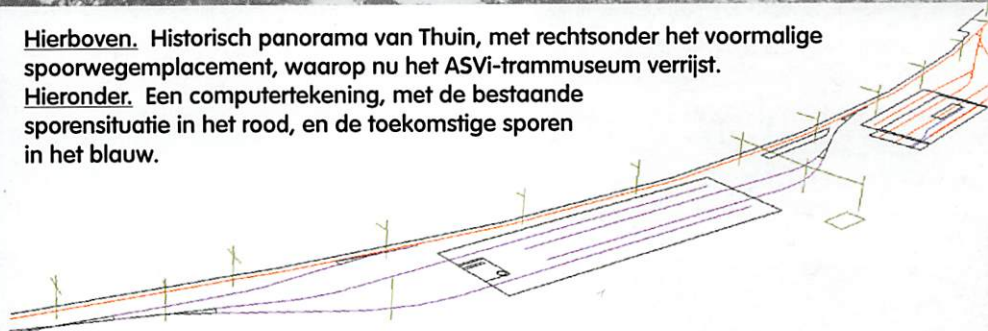
U kan lid worden door 25 euro te storten op de Fortisrekening 001-1390847-61, met de mededeling "nieuw lid". U ontvangt dan ons driemaandelijks tijdschrift.

Een belastingvrije donatie kan u storten op rekening 000-0000004-04 van de Boudewijnstichting. Minimum 25 euro (mededeling: "Sauvegarde Vicinal").

Wil je als vrijwilliger meewerken, bel dan in je eigen taal naar het nummer 0475/84 90 65. Vervoer naar Thuin is op afspraak verzekerd, iedere zaterdag vanuit Oostende, Brugge, Gent en Brussel!

Ons contactadres:
 ASVi, Venelle au Palio 49, 1150 Brussel.
 Email : roland.dussart.desart@skynet.be
 Internet : <http://www.asvi.org>

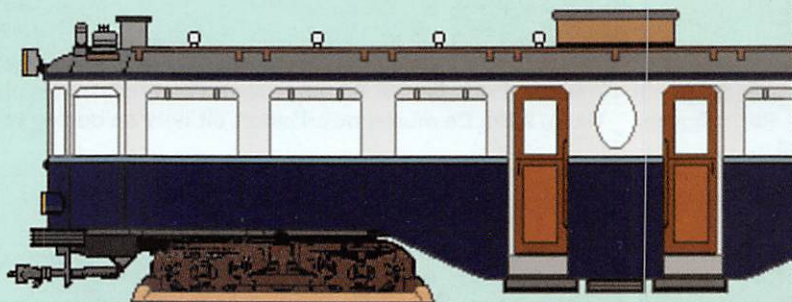
Hierboven. Historisch panorama van Thuin, met rechtsonder het voormalige spoorwegemplacement, waarop nu het ASVi-trammuseum verrijst.
Hieronder. Een computertekening, met de bestaande sporensituatie in het rood, en de toekomstige sporen in het blauw.



Een computerimpresie van de nieuwe museumremise, zoals die in 2004 moet worden ingebruik genomen.



**40 jaar geleden
donderdag
9 november 1961**



Het einde van de Noord- Zuid Hollandsche Tramweg Maatschappij

Veertig jaar geleden kwam het grootste elektrische tramnet van Nederland roemloos aan zijn einde. Men kon de blauw/grijze stadstrams en interlokale tramtreinen vinden van Volendam tot Scheveningen. Teneinde emotionele afscheidsfeesten in 1961 vóór te zijn, liet de directie van de NZH haar trams eerder dan bekend gemaakt was de remise binnenrijden.

Op de fiets heb ik vele kilometers afgelegd langs de lijnen om her en der foto's te schieten met een eenvoudig cameraatje.

In dit artikel haal ik herinneringen op en wil ik even terugkeren naar die laatste dagen van het bij velen zo geliefde trambedrijf, dat nog steeds harten sneller doet kloppen.

Graag wil ik René Platjouw vriendelijk bedanken, niet alleen voor het nalezen en corrigeren, maar ook voor het aanvullen van mijn manuscript en vooral voor het in een leesbare vorm gieten van mijn gedachten.

Op het hoogtepunt van de exploitatie van de NZH kon men per elektrische tram reizen vanaf het Kurhaus te Scheveningen via Den Haag naar Leiden. Vandaar kon men naar de badplaatsen Katwijk en Noordwijk terug naar de kust, maar ook doorreizen via de bollenstreek langs Lisse en Hillegom naar Heemstede en verder naar Haarlem. Hier waren de randgemeentes Bloemendaal en Overveen per tram bereikbaar, maar men kon ook overstappen op de smalsporige drukste tramlijn van Europa, de metersporige tramlijn van Zandvoort via Haarlem en Halfweg naar Amsterdam. Hier kon men in een door de NZH geëxploiteerd veerbootje oversteken naar de andere kant van het IJ om daar de tram weer te nemen. Monnickendam, Purmerend, Edam en Volendam kon men genoeglijk voortschommelend dwars door het zogenaamde groene Waterland comfortabel bereiken.

De afwerking van het interieur was bijzonder luxe. Glanzend gelakt houtwerk, gepoetst koperwerk en zachte pluuche zetels of rotan bankjes, fraai bewerkte bagagenetten boven de ramen. Het zijn heden ten dage onvoorstelbare

luxe zaken, die helaas niet lang meer heel zouden zijn. Koppelt men aan die luxe de vrijwel altijd smetteloze staat van het materieel, het dienstbetoon van het personeel, trots op zijn werk, en de stiptheid, waarmee de blauwe trams reden, dan valt het wel te begrijpen, dat de trams van de NZH nog altijd tot de verbeelding spreken. Menig manager van tegenwoordig zou trots zijn op het produkt dat toen al dagelijks geleverd werd.

Met het NZH dienstregelingboekje in de hand kon men zonder probleem een hele dagtocht plannen. U woont in Den Haag en wilt een dagje naar Volendam...? Geen enkel probleem. U wilt de hele familie meenemen...? Ook geen probleem, want bij grote drukte hangen we een extra bijwagen aan of leggen we extra trams in. Kom daar vandaag de dag nog eens om.

De "luxe Beijneswagens" uit 1916 van de lijn Amsterdam - Zandvoort, ook wel oneerbiedig "Pannebroden" genoemd, de "Budapesters" van Ganz uit 1924, die we terug konden vinden op het normaalsporige en smalsporige net, de moderne gelede tramwagens uit 1932 met hun zacht lederen kussens, het waren allemaal pronkstukken van tramtechniek. En alhoewel de afwerking van moderne trams tegenwoordig niets te wensen overlaat, is het geheel vaak een kaal en kil voertuig, waar weinig "warmte" van uit gaat. In plaats van het zoemen van de elektromotoren horen we slechts piepjes uit elektronische apparatuurkasten.

Niet voor niets stond op een bordje, dat aan de laatste tram van de Voorburgse lokaaldienst (10 mei 1958) gehangen was: "Het wordt nooit zo knus in die rotbus!"

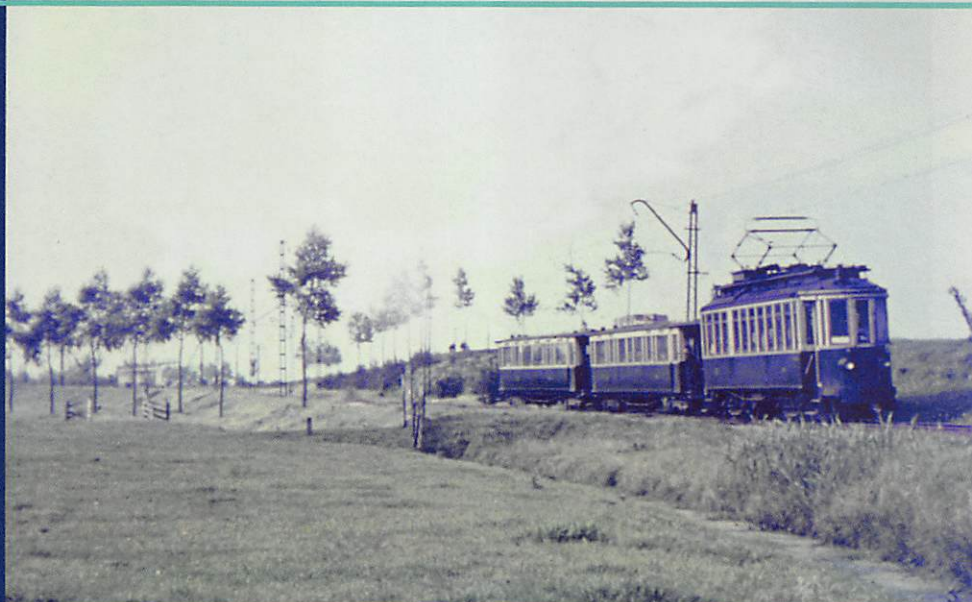


De NZH-trams reden op een bovenleidingsspanning van 1200 V en daarom werden ze door de Duitse bezetters tijdens de Tweede Wereldoorlog met rust gelaten. Zo'n hoge spanning was in hun land niet gebruikelijk en bovendien waren veel materieeltypen nogal groot uitgevallen. Als gevolg hiervan, kon de NZH al op 25 juni 1945 weer op straat verschijnen met een wagenpark dat vrijwel intact was. Het bedrijf was een van de belangrijkste vervoerders in het westen van het land. Helaas werd de tram in de jaren vijftig door velen als een ouderwets vervoermiddel beschouwd en werd besloten dat de toekomst aan de bus was.

Graag schetsen wij voor U de verschillende wagentypes, die in de laatste twee jaar nog dienst deden.

De stadswagens, 300'en

Het oudste materieel, dat in begin 1960 nog dienst deed, waren de stadsmotorwagens A 313-A 327, die dienst deden op de tramlijn, die de Hoge Rijndijk via het station met Oegstgeest verbond. Als U meer wilt weten over deze stadswagens, dan kunt U daar een uitgebreid artikel over lezen in "Tramfan Magazine" nr. 3.



De tram naar Volendam in haar volle glorie. Een 'Metallurgique' uit 1904 trekt twee ex-stoomtramrijtuigen uit 1888 midden in het groene "Waterland" ten noorden van Amsterdam.

Deze dia van de helaas overleden Gerard Koster is jammer genoeg niet van enige gegevens voorzien. De NZH-tramlijn vanuit het tramstation in Amsterdam-Noord naar Volendam via Broek in Waterland, Monnickendam en Edam verdween per 1 oktober 1956.

De A409+B520 dendert hier stroomloos over een enkelsporig bruggetje nabij Katwijk Binnen in de richting van de badplaats Katwijk. Op de achtergrond rijdt een ander tramstel met een 'hoge 500' achterop uit beeld richting Leiden. De foto werd gemaakt op 25 september 1960.







Wie kent ze niet,
de fraaie
Budapesters van
de NZH?
Dit zonnige plaatje
van de A408,
genomen op
14 augustus 1960
achter de remise te
Leiden, geeft ons
een goede indruk
van dit zo robuuste
materieel uit 1924.
Let eens op al die
klinknagels!!
De richtingaan-
wijzers werden
vanaf 1957
verplicht.
De aparte afdeling,
waarin de 1200
Volt geschakeld
werd, is overuide-
lijk zichtbaar.



Wie kent ze niet,
de fraaie
Budapesters van
de NZH ?
Dit zonnige plaatje
van de A408,
genomen op
14 augustus 1960
achter de remise te
Leiden, geeft ons
een goede indruk
van dit zo robuuste
materieel uit 1924.
Let eens op al die
klinknagels !!
De richtingaan-
wijzers werden
vanaf 1957
verplicht.
De aparte afdeling,
waarin de 1200
Volt geschakeld
werd, is overduide-
lijk zichtbaar.



De op 14 augustus 1960 aanwezige tramtypes werden speciaal voor deze foto naast elkaar geplaatst op het remiseterrein te Leiden. Van rechts naar links de A 327, A 609/610, A 408 en de A 513.

**De "Budapesters",
400'en, lage en hoge 500'en**

In 1923/24 werd door de Hongaarse fabriek Ganz & Co Danubius een serie van 68 zeer robuuste tramwagens geleverd, die onder de naam "Budapesters" grote faam verwierf. De serie was onder te verdelen in 11 grote motorwagens en 12 bijpassende bijwagens voor de lijn van Leiden via Den Haag naar Scheveningen, de 400'en, en 12 iets kleinere motorwagens met 15 vrijwel identieke bijwagens, de (lage) 500'en. Bovendien werden gelijktijdig 6 motorwagens en 12 bijwagens in Haarlem afgeleverd voor de smalsporige lijn Amsterdam - Zandvoort. Deze kregen de serienummers A451 - A457 en B451 - B463. Ze waren in vrijwel alle opzichten gelijk aan de A400'en, alhoewel de bovenleidingspanning 600 V was.

Kenmerkend voor alle "Budapesters" was het ovale raam in het middenbalkon.

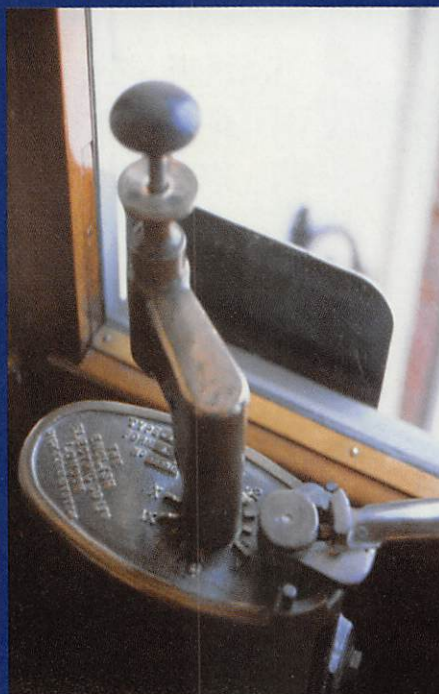
De A401 - A411 en B401 - B412 voldeden in alle opzichten uitstekend. Ze bezaten uitstekende rijeigenschappen en waren uitzonderlijk comfortabel, niet alleen voor de passagiers, maar ook voor de bemanning. Ze konden probleemloos snelheden van zo'n 80 km/uur bereiken. Het grote motorvermogen van de A401 - A411, maar liefst 4 x 140 pk, en het daarmee gepaard gaande grote stroomverbruik kon niet rechtstreeks geschakeld worden. Met een kleine stuurstroomcontroller in de cabine schakelde de bestuurder een kleine elektromotor, die op zijn beurt een grote controller schakelde. Deze waren beide geplaatst in een afgescheiden schakelafdeling.

Tussen 1931 en 1949 verlieten de A410, A411 en de B410 - B412 het normaalspoornet om tot aan de opheffing in 1957 op de smalsporige lijn Amsterdam - Zandvoort dienst te gaan doen. Ze konden door de komst van nieuwer normaalspoormaterieel en opheffing van de "bollenlijn" gemist worden. Hun nieuwe nummers waren A458, A459 en B464 - B466.

De A501 - A512 en B501 - B515 waren een bijna 2 1/2 meter kortere versie van de A 400'en. In eerste instantie waren ze bestemd voor de lokaaldienst van Scheveningen naar Voorburg. Ze waren niet alleen een stuk lichter, maar hadden ook beduidend minder motorvermogen, 4 x 56 pk, zodat er geen aparte schakelruimte nodig was. Met de A504 liep het verkeerd af. Slechts enkele maanden oud werd deze wagen op de Leidse spoor-/tramkruising door een trein geramd, waarna herstel niet meer mogelijk bleek. De A512 werd enkele jaren later vernummerd in A504, zodat er weer een aaneengesloten serie rondreed.

De elektrische installatie van de eerste A504 werd later hergebruikt, zoals U verderop in de tekst kunt lezen.

Een close-up van het kleine schakelkastje in de cabine van de gerestaureerde B412 in het bedrijfsmuseum van de NZH te Haarlem.



In 1930 was het aantal te vervoeren reizigers dermate gestegen, dat nieuw materieel nodig was. Door de Beijnes fabriek uit Haarlem werden een vijftal aan de Budapesters verwante serie motorwagens geleverd, de A512, A513 - A516. Zij vertoonden grote gelijkenis met de A501 - A511, maar waren direct herkenbaar aan hun gebogen frontdaklijn en de grotere ovale ruit midden in het middenbalkon. Bij de A512 werden de trucks en motoren 'gerecycled' van de oude A504. Deze wagen bleef daardoor altijd wat 'lui', want de rest van de serie kreeg iets sterkere motoren van 75 pk.

Voor de analoge bijwagens B516 - B521 tekende de fabriek van Werkspoor. Officieel kwam deze laatste serie dus helemaal niet uit Hongarije, maar toch worden deze wagens door de meesten ook als 'Budapest' benoemd, vooral ook omdat ze onderling werden gekoppeld, zoals hieronder beschreven staat. Ze staan echter vooral bekend als "hoge 500'en".

Aanvankelijk werd gereden met de motorwagen voorop, de bijwagen(s) trekkend, maar omstreeks 1938 werden de zo bekende trek/duw formaties geïntroduceerd. De meeste bijwagens kregen daartoe een stuurstand en tussen de wagens kwamen de nodige elektrische leidingen. Alleen de bijwagens B501 - B515 bleven onveranderd en konden slechts als echte bijwagens getrokken worden. Als reden voor het onverbouwd blijven van deze bijwagens valt te vermelden, dat de lijn van Scheveningen naar Voorburg in de eerstgenoemde plaats een keerlus had en in Voorburg over een sporendriehoek beschikte.

Op de overige lijnen was omlopen aan de eindpunten niet meer nodig, want de motorwagens werden in het midden van de tramformatie geplaatst en geschakeld vanaf de eindbalkons van de omgebouwde bijwagens.



Het was voortaan ook mogelijk om alle omgebouwde bijwagens van de hier beschreven series onderling te koppelen aan de verschillende series 'Budapester'-motorwagens, zodat meerdere combinaties mogelijk waren.

De maximale tramlengte bestond uit drie wagens, hetgeen een "hele schakel" werd genoemd. Een "halve schakel" bestond uit twee wagens.

De lokaaldienst Voorburg - Den Haag - Scheveningen werd op 10 mei 1958 opgeheven, waarbij de A506 versierd met slingers en kranen de honneurs waarnam. Hierna werden de lage 500'en afgevoerd en gingen de lichtere hoge 500'en ook diensten rijden op de Leidse stadsdienst. Als enige werd de A508 niet gesloopt, maar omgenummerd in H303 en ging nog enkele jaren als werkwagen door het leven. Van de bijwagens liet men de B510 in leven voor een actieve dienst tot het definitieve einde.

Toen op 7 oktober 1960 ook de Leidse stadslijn en de kustlijnen naar Katwijk en Noordwijk werden opgeheven, bleef alleen de tramlijn van het Malieveld in Den Haag naar het station van Leiden nog over. Opnieuw was er een overschot aan materieel. De fraaie Budapesters (400'en) verdwenen roemloos naar de sloper, die er zijn handen vol aan had, zo degelijk was de constructie van deze tramwagens.



Het interieur van Budapest A403, gefotografeerd op 2 januari 1960. Met de schakelafdeling in onze rug kijken we naar achteren toe. Let op de klappitjes op het middenbalkon en de zachte met pluche beklede banken.

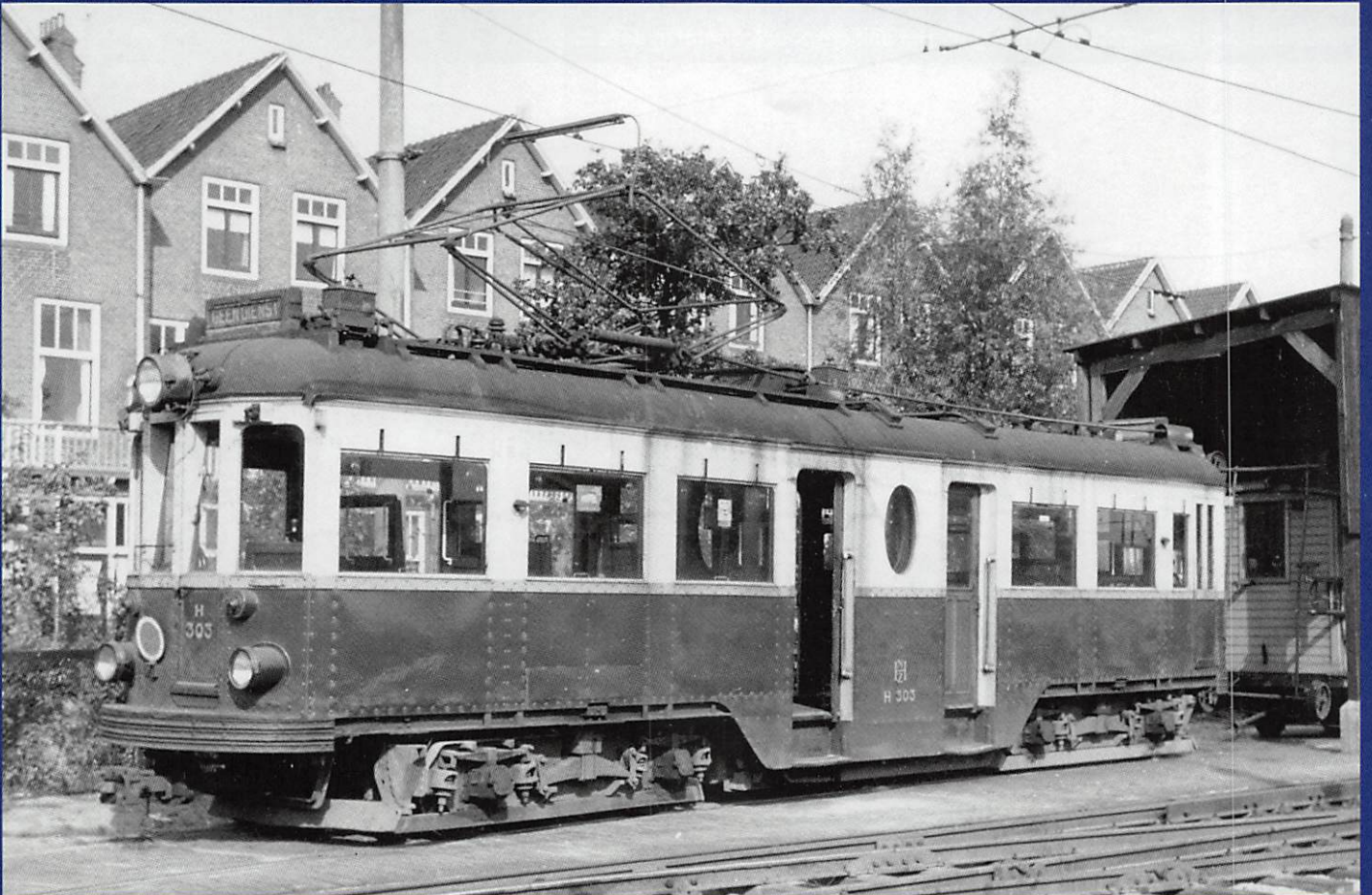
Een zomers beeld op 5 juni 1960 van het eindpunt van de tram te Katwijk aan Zee. Van alle emplacementen was dat te Katwijk het kleinste. Toch lagen er drie sporen in de Tramstraat (zie ook foto op pag. 39). Rechts zien we het tramstationsgebouw met daarin een koffiehuis. Dit gebouwtje dateerde al uit de stoomtramtijd en was gebouwd in 1884. Een "hele schakel" Budapesters, de B406+A401+B407, staat gereed om weer te vertrekken naar Leiden. De bestuurder zal de richtingfilm nog verdraaien. De poes zal voor korte tijd enige verkoeling zoeken in de schaduw van de grote tramwagens. Het straatje achter de tramwagens heet Havenstraat, ook wel bekend als 'het Waai gat'. Het uitloopspoor loopt tot in deze straat.





Een aantal van de 'lage B500' bijwagens bleven tot hun einde toe als gewone bijwagens in dienst. Hier zien we de B510 op 14 augustus 1960 te Leiden. Deze onverbouwde bijwagens vielen op door het ontbreken van koplampen en hadden ook geen filmkastje op het dak.

In 1958 werden de 'lage A500'en' gesloopt na het stopzetten van de tramlijn van Voorburg naar Scheveningen. Alleen de A508 ontkwam aan dit lot en deed tot het bittere einde dienst als werkwagen H303. De foto toont deze "kleine Budapester" nog in al zijn glorie in de remise te Leiden op 25 september 1960.





Het einde nadert. De rode sluitlamp hangt al voorop deze indrukwekkende forensendienst. De tram doorkruist het circuit te Voorburg op 18 april 1961 en bestaat uit de A515+B510+B520. Duidelijk vergelijkbaar op deze pagina's is het 'gezicht' van een 'lage' en een 'hoge 500'. De eerste met een rechte frontdakrand en een klein ovaal raam, de tweede met het grote ovale raam en de gebogen dakrand.

Een bijzondere staatsiefoto van de uit 1930 stammende B520 op het Stationsplein van Leiden op 5 juni 1960. Duidelijk zichtbaar is de grotere ovale ruit van het middenbalkon. De B516-B521 waren gebouwd bij de Nederlandse fabriek Werkspoor. Vergelijk ook de omslagfoto van de A513, die van Beijnes afkomstig was. Hoewel niet uit Hongarije afkomstig, worden deze wagens toch door velen tot de "Budapesters" gerekend.





Gelede 600'en

Eind 1932 werd de stamlijn van de NZH geëlektrificeerd, de stoomtramlijn Leiden - Haarlem, ook wel "bollenlijn" genoemd. Speciaal voor deze lijn werd nieuw geleed materieel besteld. Het waren slechts tien wagens, maar deze waren genummerd als A601/602 - A619/620. Zoals beschreven in het artikel over de A327 in "Tramfan Magazine nr. 3" mochten tramwagens in Haarlem vanwege gemeentelijke bepalingen niet langer zijn dan 10 meter. Door de wagenbakken van deze door Beijnes geleverde enkelgelede wagens elk een apart nummer te geven, werd het mogelijk toch een lan-

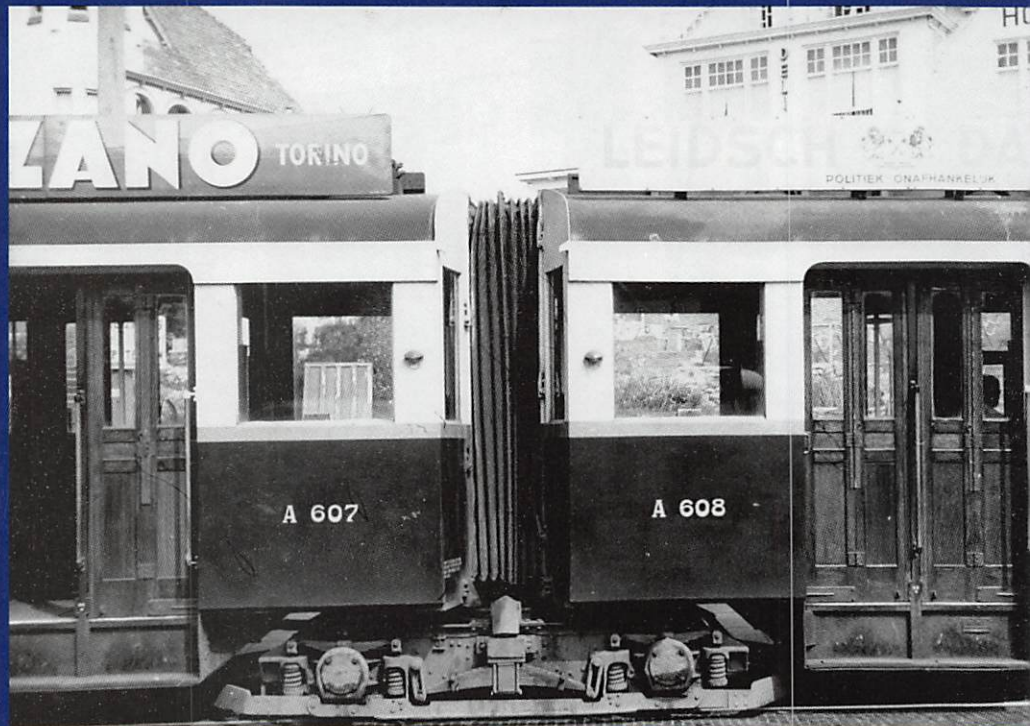
gere tram te presenteren. En wat voor een tram!! Het waren niet alleen de eerste moderne gelede trams van Nederland (enkele eerdere proefnemingen elders vergeten we gewoon), maar ze waren ook revolutionair wat betreft hun gelaste stalen constructie. Woog een Budapestster maar liefst 36 ton, een A600 liet de weegschaal ondanks zijn dubbele lengte slechts tot 29 ton doorslaan. De beide wagenbakken rustten op drie draaistellen, waarbij het middelste een loopdraaistel was.

In de motordraaistellen waren vier motoren gehangen van 70 pk elk, waardoor deze wagens bijzonder snel konden optrekken. Bij grote drukte tijdens het kleurrijke bollenseizoen kregen ze tot wel twee vierassige bijwagens te trekken.

Toen op 2 januari 1949 de elektrische exploitatie van de stamlijn werd stilgelegd en bussen het vervoer overnamen, kregen de 600'en een nieuw werkterrein rond Leiden op de beide kustlijnen en op de lijn naar Den Haag.

Boven. De gelede A605/606 toont zich hier in zijn volle lengte op het remise-terrein te Leiden. Let eens op de simpele bekerkoppeling, waarmee deze rijtuigen waren uitgerust. Het is spijtig, dat er voor deze serie toch unieke tramwagens elders geen tweede leven in het verschieft lag. De gulzige hoogovens hebben ze met huid en haar verslonden. Op de achtergrond zien we de deurpartij van de H303 (ex A508). 5 juni 1960.

Rechts. Een detailfoto van de geleiding van een A600 mag niet ontbreken. Hier is duidelijk het draaistel met de beide opgelegde wagenbakken van de A607 en de A608 te zien. Oorspronkelijk waren de deuren pneumatisch bediend. Later is dit komen te vervallen. Uit de reclameborden kunnen we opmaken, dat de drank Cinzano uit Turijn komt en dat het Leidsch Dagblad politiek onafhankelijk is. 5 juni 1960.





Tram Katwijk - Leiden, Katwijk aan Zee

Een bijzonder mooie prentbriefkaart van het tramstation te Katwijk aan Zee. We kijken vanuit 'het Waagat' naar het stationsgebouwtje. (zie ook foto pag. 35) De bijwagen is een 'Nunspeter' en dateert al uit 1908. De open balkons zijn op fraaie wijze dichtgemaakt en de oorspronkelijk gebogen bovenrand van de zijruiten is met een afdeklap recht gemaakt, zodat ze wat meer achter een A600 'passen'. De foto werd gemaakt omstreeks 1960.

"Nunspeters" en "Gooise" wagens, B21- B26 en B11 - B15

Als 'vaste' bijwagens kregen de 600'en van de Gooise Stoomtram afkomstige wagens te trekken.

De zes wagens van de eerste serie waren niet zo jong meer en dateerden al uit 1908/15. Ze hadden oorspronkelijk tot 1931 gereden op de stoomtramlijn van Nunspeet naar Hattem. Vervolgens werden ze tot 1932/33 gebruikt op de NS-lijn van Kwadijk via Edam naar Volendam. Bij de Gooise reden ze onder de nummers 16 - 21 tot het beëindigen van de tramdiensten in 1939.

De wagens, gebouwd bij Van Zijpen & Charlier/Allan, beschikten over uitstekende rij-eigenschappen en de NZH nam ze in 1939/40 dan ook tegen redelijke prijs over om ze technisch aan te passen voor dienst achter de elektrische wagens.

In de loop der jaren - de oorlog vertraagde een en ander - werden de oorspronkelijke nog open balkons van een rondere dichte pui voorzien en de gebogen bovenkant van de ramen werd door een lat voor het oog rechtgetrokken. De fraaie teakhouten zijwanden werden met plaatstaal bekleed en dwarsbankjes vervingen de oude langsbanken. De B26 onderging deze verbouwing niet, maar werd al in november 1950 terzijde gezet. In juni 1958 werd deze wagen als magazijn en schilderswerkplaats ingericht.



Links.

Interieurfoto van de A611/612, geschoten op 27 maart 1959. Het verschil met het interieur van een Budapestster is duidelijk (zie pag. 35). Deze banken zijn met leder bekleed. We kijken naar het midden van de wagen, waar we de smallere geleedingsdoorgang met beide zijramen kunnen onderscheiden.

Rechts.

De 'Nunspeters' en 'Gooise wagens' waren niet alleen wat uiterlijk betreft gelijkend gemaakt aan de A600'en. Ook het interieur was aangepast, zoals deze lederen banken in de B22 ons tonen. 2 januari 1960.





Dit staatsieportret van 'Gooise wagen' B14 uit 1930 mocht bij dit artikel niet ontbreken. Deze fraaie wagens reden in het Gooi achter dieselmotorwagens. Bij de NZH deden ze tot volle tevredenheid dienst tot het einde in 1961. De rijeigenschappen van deze M.A.N. wagens waren uitmuntend te noemen. De afwerking van de trucks ziet er dan ook zeer solide uit. Het strakke plaatwerk van de zijwand glimt en spiegelt ons tegemoet. De hoge opstap zou tegenwoordig toch wel voor de nodige klachten gezorgd hebben. De tram staat op het Stationsplein van Leiden op 5 juni 1960.

De tweede serie B11 - B15 was eveneens van de Gooise Stoomtram afkomstig, bij welke maatschappij ze in 1930/31 achter de dieseltrams in dienst waren gekomen. Ze waren gebouwd bij de M.A.N. fabrieken (=Maschinenfabrik Augsburg Nürnberg) in Duitsland. In 1939 werden vijf GoTM motorwagens en vijf aanhangrijtuigen door de NS gekocht om dienst te gaan doen op de Haarlemmermeerspoorlijnen, maar de oorlogsjaren verijdelden deze fraaie plannen. De NZH kreeg begin 1941 de kans de vijf in uitstekende staat verkerende en slechts tien jaar oude bijwagens over te nemen. Gezien de toenemende vervoersvraag tijdens de oorlogsjaren kwamen deze wagens als geroepen.

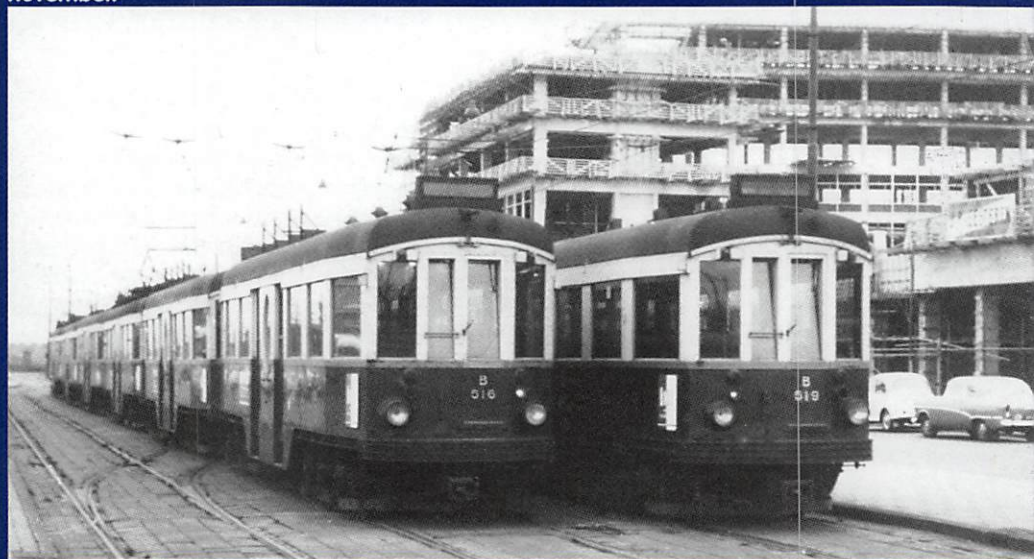
Dat beide series een goede koop geweest zijn, blijkt wel uit het feit, dat ze nog ruim twintig jaar in NZH kleuren rondreden.

Zoals gezegd, reden in oktober 1960 de "Katwijk" en de "Noordwijk" voor het laatst. De A600'en en de overgebleven hoge A500'en met hun bijbehorende bijwagens werden teruggedreven naar de laatste overgebleven NZH-rails, de lijn van Leiden via Voorschoten en Voorburg naar Den Haag (aan het Malieveld). Nog een jaar was dit hun werkterrein en konden ze laten zien waartoe ze in staat waren. Maar het einde naderde onontkoombaar met veel te rasse schreden. Nieuwe bussen werden in steeds groter getale afgeleverd. Er waren ook steeds meer mensen die iets van de trams wilden bewaren voor later. Een geliefd object was de rode sluitlamp met zijn fraaie koperen rand, die achterop de trams hing. Teneinde de souvenirdieven een stap vóór te zijn, werden deze lampen in de laatste jaren dan ook letterlijk vóórrop gehangen.

Het onverwachte einde

In de vroege avonduren van 9 november 1961 toog ik met nog enkele andere geïnteresseerden vanuit Amsterdam naar Leiden met de bedoeling om in de avonduren nog eenmaal de NZH sfeer op te snuiven en om een laatste tramrit te maken naar Den Haag. Maar die rit konden we wel op onze buik schrijven. Als allerlaatste diensttram naar Den Haag was namelijk om 18.42 uur het gelede stel A619/620 vanaf het Station te Leiden vertrokken. Op de terugweg kwam deze dienst niet verder dan de remise te Voorburg, alwaar de passagiers dienden over te stappen in een bus.

Vanaf de avond van 9 november 1961 tot aan 13 november 1961 stonden meerdere tramstellen op het Leidse stationsplein opgesteld. De stroom was uitgeschakeld. Op de 13e werd de stroom voor een korte periode weer op de draad gezet, zodat de trams op eigen kracht naar hun dood konden rijden. Deze foto werd genomen op die 13e november.



Waarom zo'n stil en achterbaks einde van dit zo mooie bedrijf? Wel, bij opheffingen van NZH-tramlijnen in de jaren daarvoor was het telkens op een groot volksevenement uitgelopen. Zo werd bij het afscheid van de tram naar Volendam in september 1956 in Monnickendam het tramstel door de bevolking aan een touw voortgetrokken tot buiten de stadsgrens. Het afscheid van de lijn van Amsterdam naar Zandvoort eind augustus 1957 bracht de bewoners van alle gemeentes langs de lijn tot in de vroege uurtjes op de been om de bij hen zo geliefde trams uit te zwaaien. Souvenirjagers sloopten de laatste tram al rijdende.

Er werd door velen ook openlijk getwijfeld of het opheffen van de tramlijnen wel zo verstandig was. Om dat soort taferelen vóór te zijn, had de directie van de NZH tot dit stille afscheid van de allerlaatste trams besloten, voorwaar een werkelijk lage daad. Men moet toch afscheid kunnen nemen van een geliefde, als die sterven gaat, nietwaar?! Een waardig 'vaarwel' was beter op zijn plaats geweest.



Wat is er nog van de NZH-trams terug te vinden?

Van het grootste Nederlandse elektrische tramnet en de honderden hierop dienst doende tramwagens is weinig overgebleven. Slechts een handjevol van al die luxe tramwagens wist aan de slopershamers te ontkomen. Vrijwel nergens herinnert nog iets aan de grote blauw/grijze trams.

Hier en daar vindt men nog een muurrosiet en van alle rails is slechts in Amsterdam een klein stukje drierailig traject terug te vinden. Bij spoorvernieuwingen in de tachtiger jaren op de Rozengracht en in de De Clercqstraat zou het laatste overblijfsel van het NZH-meterspoor verdwijnen. In de route van lijn 13 in de De Clercqstraat bovenop de brug over de Nassaukade heeft men toen echter enkele meters drierailig smalspoor NIEUW (!) ingebracht, waarbij op de vanuit de GVB-Basiswerkplaats aangevoerde rails geschilderd stond "Historie NZH Tram". Er liep dus bij het GVB toch nog iemand rond met historisch besef en we zijn hem voor deze geste dank verschuldigd.

In het 'Waterland' benoorden Amsterdam is een deel van het tracé nog te herkennen, evenals enkele van de zo karakteristieke bruggetjes, waarmee de trams over de slootjes 'sprongen'.

Ten tijde van het beëindigen van de tram-exploitatie bij de NZH in 1961 was er over het algemeen nog niet voldoende besef van de historische waarde van oude voertuigen. Natuurlijk..., er werden door sommigen oude auto's bewaard en er was een spoorwegmuseum. Maar oude trams, die waren zó doodgewoon, dat de gedachte aan bewaren van die trams pas laat doordrong. Ook doodnormale auto's van Jan met de Pet' uit die jaren zijn uitermate zeldzaam. Men bewaarde juist de speciale voertuigen.

Het inzicht kwam helaas té laat voor het meeste materieel. Toch heeft de NZH-tramopheffing van 1961 uiteindelijk in Nederland geleid tot de oprichting in 1965 van de "Tramweg Stichting", een organisatie, die als overkoepelend orgaan gezien kan worden van diverse restauratiewerkgroepen her en der in het land.

Bij het overdrachttransport naar hun nieuwe eigenaar, de NVBS (later TS) in 1961 werden de A327 en de B26 gesleept door de werkwagen H303. Tijdens dit transport werd getracht geld bijeen te krijgen om ook het motorrijtuig H303 (ex- A508) te verwerven. Men had de wagen simpelweg voor enkele duizenden guldens kunnen kopen, maar helaas was de tijd nog niet rijp voor dit soort reddingsacties. Heden ten dage zou deze kleine Budapester samen met de B412 een prachtig stel gevormd hebben. Het heeft echter niet zo mogen zijn.

Wat er van de "Blauwe Tram", "Haarlemse Tram", "Kikker", of hoe men de trams van de NZH plaatselijk ook mocht noemen, nog gered kon worden, is in de loop der jaren ook daadwerkelijk in veiligheid gebracht. Sommige rijtuigen waren bijna onherkenbaar als schuurtje verbouwd. Andere, zoals de befaamde Budapester B412 was nog steeds duidelijk herkenbaar als tram.

Met moed, wilskracht, veel tijd en geld en doorzettingsvermogen zullen zo toch nog een aantal blauw/grijze tramwagens van de Noord Zuid Hollandse weer pronken in hun oude luister. In alle restauratieprojecten kwam het overigens wel neer op bijna nieuwbouw.

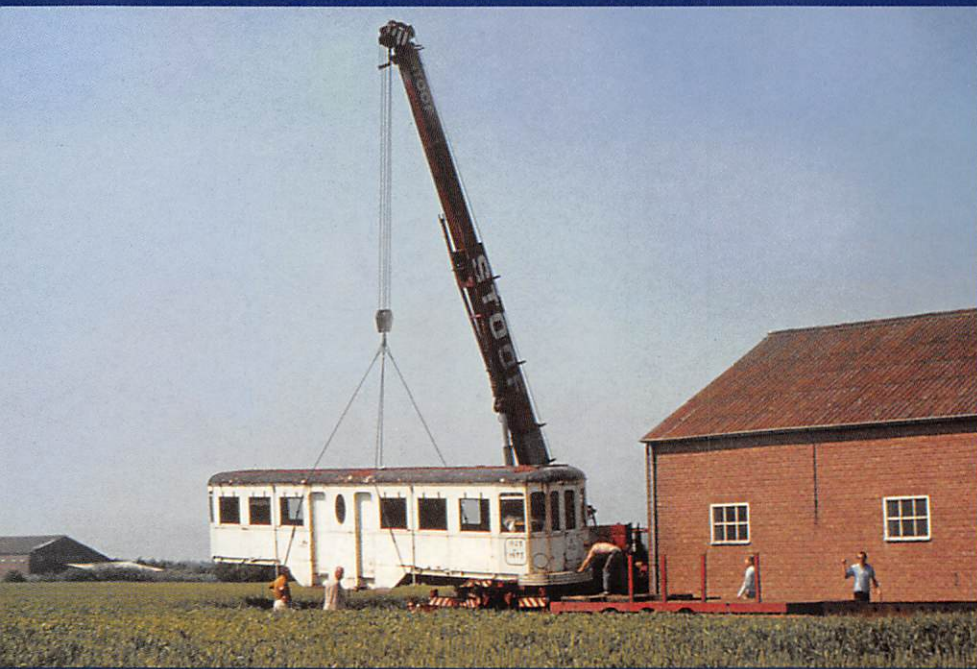
In Den Haag zullen we het fraaie tramstel A327 met zijn (hopelijk dit jaar gereed komende) originele bijwagen B303 in de toekomst met enige regelmaat op straat kunnen aantreffen.

Over de motorwagen publiceerden we in nummer 3 van "Tramfan Magazine" een uitgebreid artikel.

Ook een interlokale tramwagen van het eerste uur is bewaard gebleven, de A106 uit 1911. Deze wagen werd in een TS-werkplaats te Scheveningen en later in een onderkomen bij de HTM sinds zijn redding in april 1983 in sublieme staat hersteld en zal over niet al te lange tijd weer op straat verschijnen. Over de geschiedenis en restauratie van deze unieke tramwagen zal in een komend nummer van "Tramfan Magazine" geschreven worden.

Werkwagen H303 sleept hier de door de NVBS verworven A327 en B26 op hun laatste tocht via de Haagse Schenkweg. Het was de laatste dag, dat er stroom op de NZH draden stond, 13 november 1961. De H303 (ex A508) kon helaas niet worden gered. Wat er met de A327 gebeurde, hebben we in "Tramfan Magazine" nr. 3 verteld. De B26 kwam in Hoorn terecht en pronkt daar thans als de Gooise B22. (zie ook de bijdrage op de bladzijden 4 en 5)





Op 19 juni 1973 werd Budapester B464, ex B412 van zijn standplaats te Groede in Zeeland gered. Daar had de wagen jarenlang als vakantieonderkomen gediend. De gerestaureerde wagen kan in het NZH-bedrijfsmuseum te Haarlem worden bewonderd.

In het Zeeuwse Groede werd op 18 en 19 juni 1973 een tot tuinhuisje omgebouwde Budapester bijwagen, B464 - ex B412, gered en naar Leiden overgebracht. In een meer dan tien jaar durende restauratie onderging dit restant van een eens zo trotse wagen van Ganz een ware metamorfose. Als een Phoenix keerde de B412 in 1985 in volle pracht terug in Haarlem, waar de wagen thans te bezichtigen is in het NZH Bedrijfsmuseum aan de Leidsevaart. De Hongaarse fabriek van Ganz vervaardigde speciaal voor deze wagen twee nieuwe normaalsporige draaistellen volgens oude tekeningen.

In het bedrijfsmuseum vinden we ook de A37 terug, een ex-interlocale wagen van de ENET uit 1899, die aanvankelijk als tweeasser dienst deed op de lijn van Haarlem naar Zandvoort tot 1904, toen de ESM met haar wagens de diensten overnam vanuit Amsterdam. In 1905/06 werd de wagenbak met een andere wagen uit de serie samengevoegd tot vierassige bijwagen. Zo deden ze dienst tot 1916, in welk jaar de bijwagenbak weer werd opgesplitst in twee motorwagens, ditmaal geplaatst op twee maximumtraction draaistellen. Zo reed de wagen tot 1932 in Haarlem, waarna hij tot ongeveer 1943 op het Waterlandse net dienst deed.

Slechter is het gesteld met het Waterlandse tramstel A14+BY2. De weersinvloeden van hun verblijf in Utrecht zijn verantwoordelijk voor hun desolate staat. Voorwaar een restauratieproject van jaren. De dia werd gemaakt in de zomer van 1999 door René Platjouw.



Terug in Haarlem reed de A37 tot het einde in 1957 als geldtransportwagen en voor het vervoer van personeelsleden tussen de remise aan de Leidsevaart en de Tempelierstraat.

Na het stopzetten van de tramdienst Amsterdam - Zandvoort eind september 1957 werden een compleet Waterlands tramstel en de A37 aan het Spoorwegmuseum in Utrecht afgestaan. Daar hebben ze ook daadwerkelijk jarenlang 'gestaan'. In weer en wind helaas, hetgeen hun geen goed heeft gedaan.

De Metallurgique motorwagen A14 van de ESM uit 1904 en de ex-stoomtrambijwagen BY 2 uit 1889 bevinden zich na hun langdurige buitenverblijf in Utrecht in een deplorabele toestand. Het is dan ook in zekere mate verheugend, dat ze thans bij het NZH-bedrijfsmuseum onder een afdakje staan, maar er zal nog heel wat werk en geld voor nodig zijn om de wagens weer netjes aan het publiek te kunnen tonen.

Naast dit personenmaterieel is ook een goederenwagen bewaard gebleven alsmede enkele lorries.

De in 1961 aan de NVBS geschonken bijwagen B26 werd bij de stoomtram Hoorn - Medemblik in Gooise staat hersteld en vormt als GoTM 21 samen met tramlocomotief 18 een fraai historisch Gooise tramstel.

Het bijwagentje B32, dat op de Haarlemse normaalspoor stadslijnen werd gebruikt, zal in de toekomst ooit weer als Amsterdamse GTA 663 worden gerestaureerd.

Jur Deijs

Bronnenverantwoording:

- De blauwe tram, door Luud Albers
- NZH-railatlas, door Dick van der Spek
- diverse "Op oude Rails" van de Tramweg Stichting

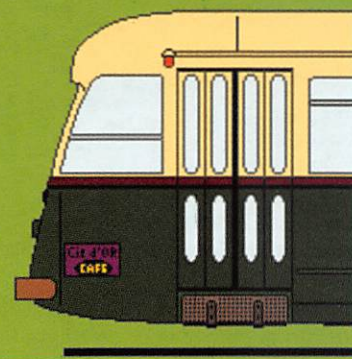
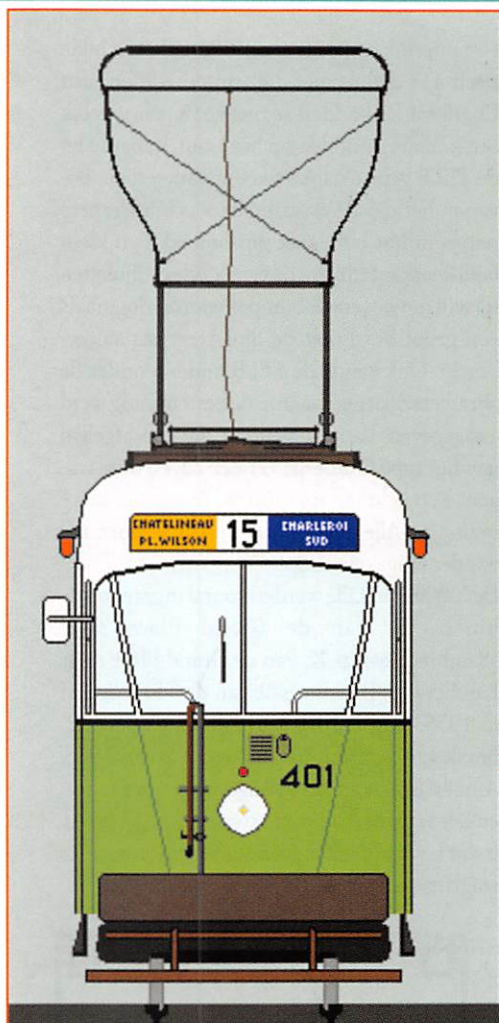
Het spoorwegmuseum in Utrecht heeft niet altijd goed gezorgd voor het bij haar ondergebrachte trammaterieel. Veel tramwagens, zoals hier de A37, werden in de openlucht tentoon gesteld. De uitwerking hiervan laat zich raden. Gelukkig bevindt ook deze wagen zich thans in een veel betere toestand in Haarlem. (dia verzameling Gerard Koster †)



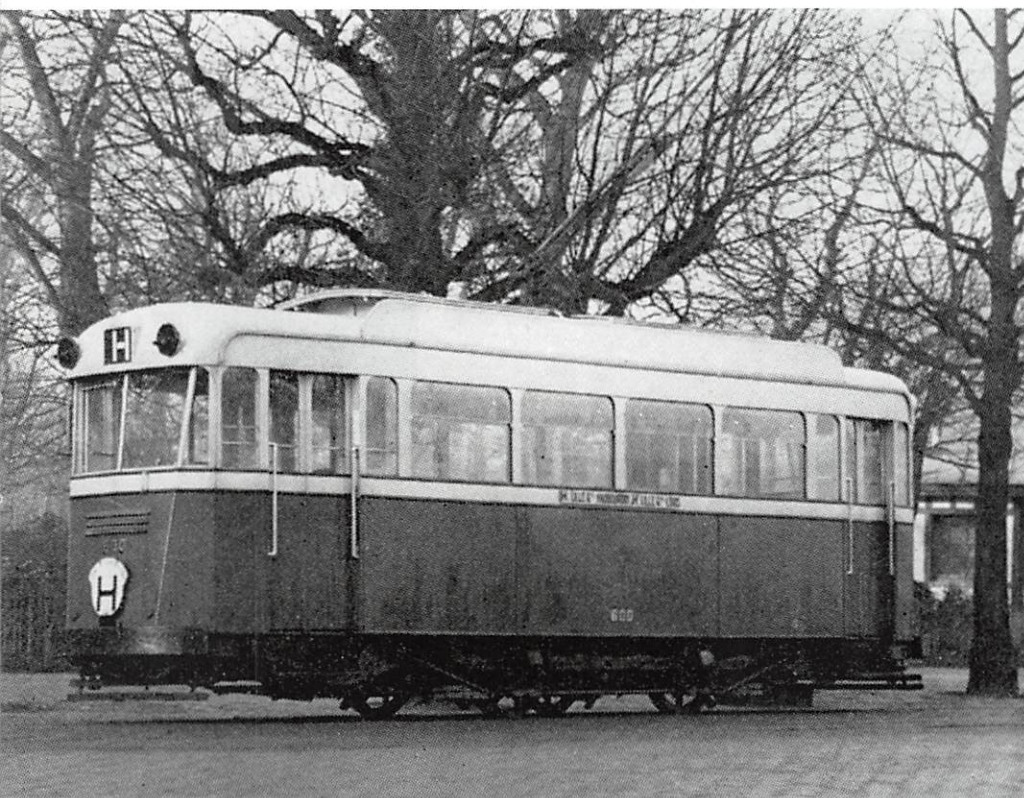
die rare familie uit Oostende

Het gestroomlijnde
"type Charleroi"

deel 2: Lille en Luik



In "Tramfan Magazine" nummer 4 stond beschreven hoe in de oorlogsjaren in de werkplaatsen van de SELVOP (=Société pour l'Exploitation des lignes Vicinales d'Ostende et Plages Belges) aan de Belgische kust de tramwagens van het type 400 voor Charleroi ontstonden. Ook in Luik in België, Lille in Frankrijk en in Caïro en Heliopolis in Egypte hebben aan deze wagens verwante trams gereden. Over de eveneens verwante wagens, die in Athene gereden zouden hebben, kan ik helaas nergens gegevens vinden. In dit artikel richten we onze blik op de wagens van Luik en Lille.



Weinig bekend zijn de acht motorwagens van het Rijselse normaalsporige stadsnet die in de jaren '40 een wagenbak van het type Charleroi kregen. We zien hier motorwagen 600 van lijn H, te Lille. (fotograaf onbekend)

Lille, Frankrijk

Het ontwerp van de 400-en trok de aandacht van andere bedrijven. En alhoewel de wagens in Charleroi uniek bleven met hun ene schakelkast midden in de wagen, werden in meerdere steden trams in dienst genomen, waarvan de wagenbak was afgeleid van dit originele wagentype uit de werkhuizen van Oostende.

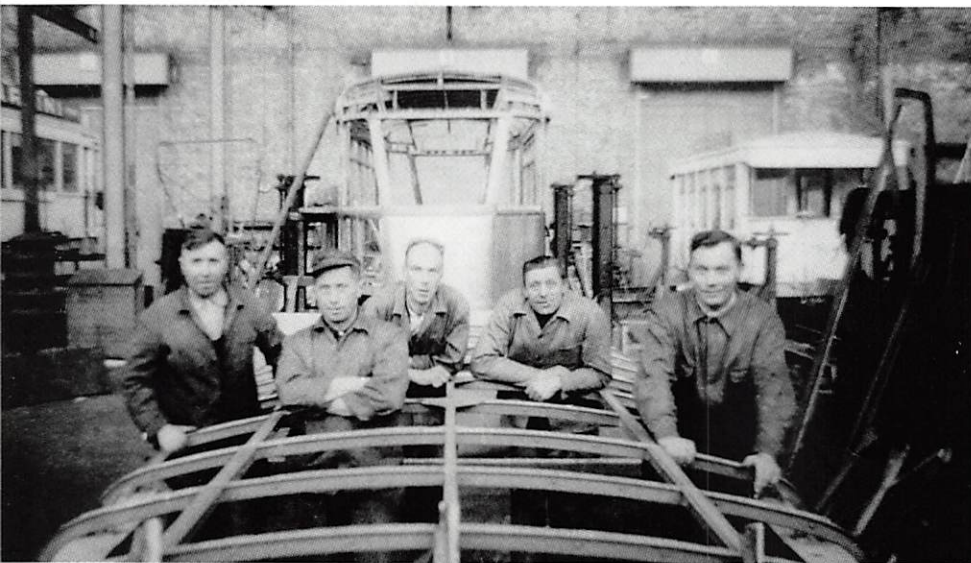
Zo werd als eerste een "exportorder" genoteerd. Tussen 1942 en 1948 werden in Lille (Rijsel) aan de Compagnie des Tramways Electriques de Lille et de sa Banlieue, kortweg de "TELB", een achttal wagenbakken afgeleverd.

Deze wagenbakken werden gebruikt om het verouderde wagenpark op simpele wijze te moderniseren. Van acht motorwagens uit de serie 900, oorspronkelijk daterend uit 1906 (?) en verbouwd in 1922, werden de trucks en de elektrische installaties gebruikt om de "nieuwe" motorwagens serie '600' te vormen. De modernisering betrof dus slechts de wagenbak. Op de beide balkons vond men een gewone schakelkast.



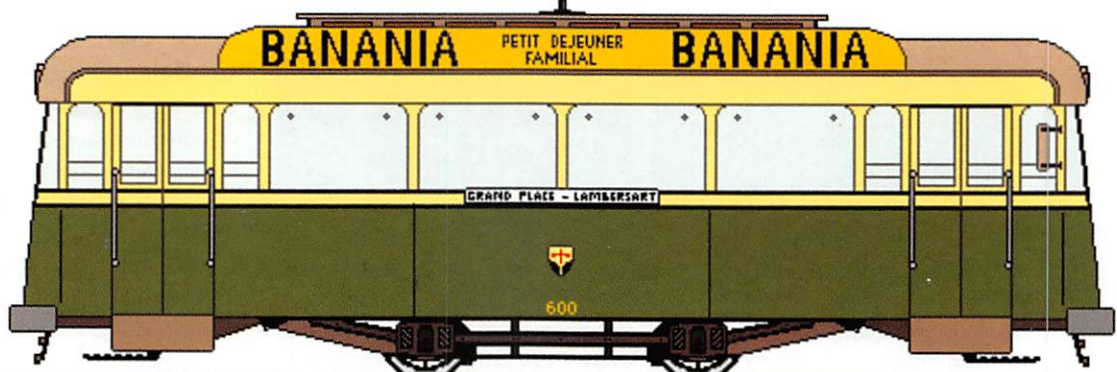
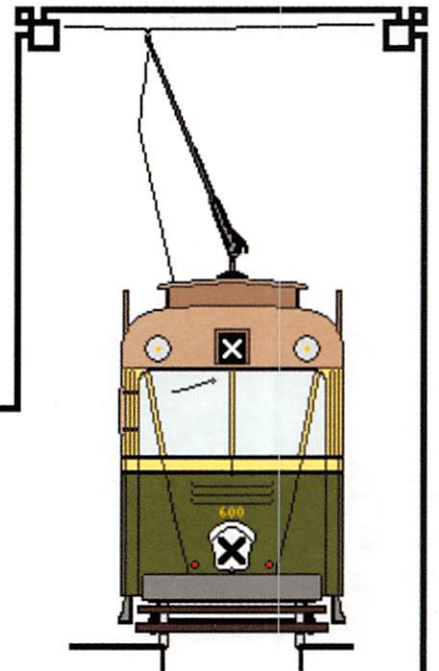
De Luikse tweeasser 57 van de RELSE overschrijft de Pont-de-Seraing, op weg naar zijn eindpunt te Seraing, vermoedelijk in de zomer van 1965. (verz. Gerard Koster †)

Oostende, 1953-54. In de NMVB/SELVOP-werkplaatsen worden de gestroomlijnde kasten gebouwd voor de Luikse RELSE-tweeassers 52-59. (verz. Paul De Backer)



Het uiterlijk van deze serie "600-en" verschilde slechts in details met dat van de "400'en" van Charleroi. Zo hadden ze niet zoals gebruikelijk een koplamp midden op het front, maar de bij de TELB gebruikelijke twee schijnwerpers bovenop het dak. Wel waren deze schijnwerpers netjes in het bolle dak ingebouwd. Een klein bijna vierkant filmkastje vertoonde de lijnletter, terwijl net boven de bumper voorop nogmaals een groot bord met de lijnletter was aangebracht. Ook kende de TELB midden onder de zijramen zijlatten, waarop de bestemming werd aangegeven. Van alle wagens, die zijn afgeleid van het type Charleroi, kenden alleen deze wagens een lichtkap met daarin te openen klappaampjes. Alle andere hadden een tonnendak zonder enige opening.

De "600'en" in Lille werden vooral ingezet op de lijnen 'O', van de Grand Place naar Wambrechies, en 'X', van de Grand Place naar Lambersart. De concessie van de TELB liep af in 1955, hetgeen helaas resulteerde in een afbraak van het tramnet tussen 1956 en 1966. Alhoewel er van de overige wagentypes wel enkele wagens in musea bewaard zijn gebleven, is dat helaas niet het geval met dit interessante wagentype.



TEKENING DOOR:
RENÉ A.M. PLATJOUW

Luik, België

Ook in Luik kunnen we trams vinden, die volgens hetzelfde concept gebouwd zijn. Van de hele in deze artikelenreeks besproken "familie" zijn dit de enige normaalspoorwagens. Het betreft ook hier een modernisering van een aantal oudere wagens van de serie C50 - C58, welke in 1925/26 aan de RELSE, S.A. des Railways Économiques de Liège - Seraing et Extensions, waren geleverd door La Metallurgique (?).

In 1953/54 werden de onderstellen van deze wagens door de werkplaatsen van Oostende van gestroomlijnde wagenbakken voorzien en werden de elektrische installaties overgezet. Wagen C-56 had al in 1951 een iets modernere bak gekregen en verwisselde daarom zijn nummer met de C-51 en werd in 1953 niet nogmaals verbouwd. Deze wagen bleef min of meer in originele staat bewaard in het Luikse vervoer-museum 'Natalis'.

Wagen C50 werd vernummerd in C59. Na alle vernummeringen en verbouwingen was uiteindelijk de gestroomlijnde serie C52 - C59 ontstaan.

De gehele constructie en vooral die van het middendeel van de wagenbakken is sterk verwant aan die van de wagens uit Charleroi, maar de beide uiteinden zagen er heel anders uit. Ze waren van een spitsere neus voorzien met slechts één frontrit. Het interieur bestond uit één groot compartiment met lage tussenwandjes bij de balkons. De verbouwde wagens waren vooral te zien op de lijn naar Ougrée en reden comfortabel en snel.



Motorwagen 52 rijdt pendelritten tussen Seraing en de Pont-de-Seraing. De trolley-stang wordt gekeerd om te kunnen terugkeren naar Seraing (of naar de stelplaats?). Vermoedelijk zomer 1965. (verz. Gerard Koster †)

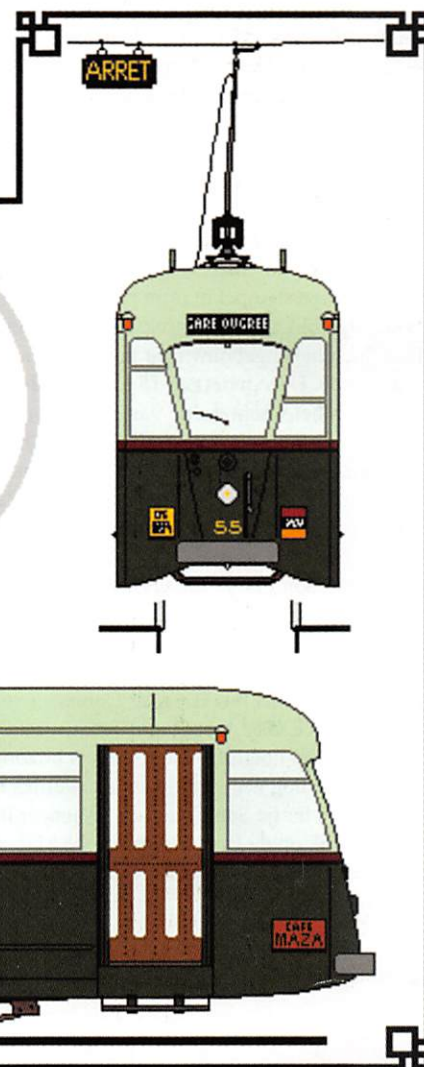
Toen het tramnet van Luik steeds meer werd ingekrompen, ontstond in september 1963 een kort lijntje van het station van Ougrée naar Tilleur. Dit lijntje was nog geen kilometer lang en gaf slechts verbinding met de trams naar Luik en naar Seraing. Hierop werd gependeld met wagens van deze gestroomlijnde serie. Teneinde de bemanning niet voortdurend elke paar minuten de trolley-stang te laten draaien aan beide eindpunten, kregen wagens C 52 en C 57 naast hun trolley-stang ook een pantograaf en werd de bovenleiding op dit traject daarvoor geschikt gemaakt. Op 29 augustus 1966 werd dit pendellijntje opgenomen in een autobuslijn.

Begin november 1967 reden de gestroomlijnde wagens hun laatste rit. Helaas is er geen bewaard gebleven voor het nageslacht.

René Platjouw

Bronnen:

- artikelen in: Op de Rails, Modern Tramway,
- boeken: Allemaal de tram op burgers, deel 1 en deel 3



TEKENING DOOR:
RENÉ A.M. PLATJOUW

I came to see the trolleys...

Fragmenten uit het dagboek
van een recente Amerikareiziger

Dagboek - Day 1

Zaterdag, 22 september 2001.

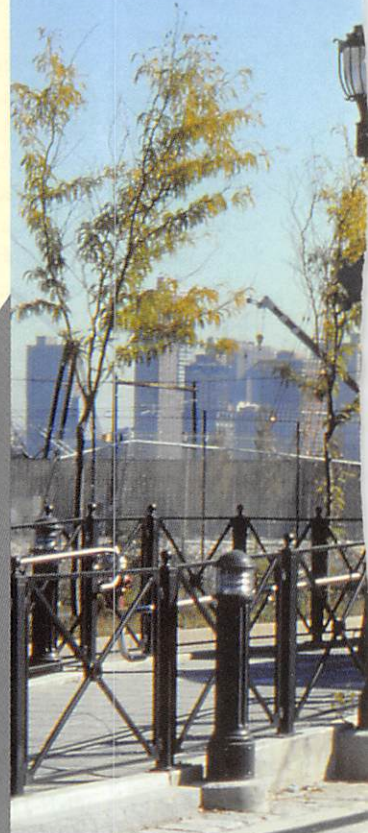
Nauwelijks elf dagen na de verschrikkelijke aanslagen op de WTC-torens in New York en op het Pentagon in Washington.

Reeds om acht uur 's morgens sta ik in het nieuwe luchthavengebouw van Zaventem, om via New York naar San Francisco te reizen. De vlucht naar New York vertrekt pas om kwart na elf, maar door de strengere controles moeten de passagiers minstens drie uur op voorhand inchecken. Trouwens, het vliegtuigverkeer van en naar de Verenigde Staten is dagenlang onderbroken geweest en de kans dat er nog meer aanslagen gebeuren is reëel. Sommigen hebben mij dan ook helemaal gek verklaard, maar gelukkig ben ik niet de enige halve gare die aan de incheckbalie van Delta Air Lines staat aan te schuiven; er zijn er nog een paar...

Boeing 767 van Delta Airlines, vlucht 141, vertrekt precies op tijd met zowat zeventig gekken aan boord. Ik kan dan ook zonder probleem een beter plaatsje uitkiezen aan het raam. Buiten is het zicht vrij goed, maar blijft beperkt tot water, lucht en wolken, tot wij ons ineens, na uren vliegen, boven Amerikaanse bodem bevinden. Plots wordt het heel stil in het vliegtuig en de spanning is om te snijden, maar de landing op J. F. Kennedy Airport verloopt gelukkig zonder incidenten en wanneer de wielen de landingsbaan raken, volgt er een lang en uitbundig applaus.

Het is ruim 13u30 plaatselijke tijd (19u30 in België) wanneer ik voor het eerst mijn Belgische voeten op Amerikaanse bodem zet. Langs eindeloze gangen en smalle roltrappen begeef ik mij naar de superstrengere Amerikaanse grenscontrole, waar het verhoor zich beperkt tot één enkele zeer persoonlijke vraag: How are you, man? Very good sir. Welcome to the States, man. Nog even een vette stempel in mijn pas en na de traditionele metaaldetector en een vluchtige blik op het vertrekscherm begeef ik mij door een vrijwel verlaten luchthavengebouw naar gate 9, voor mijn aansluitende vlucht naar San Francisco. Deze moet om 15 uur de lucht in, maar amper één uur voor het vertrek is het wachtzaaltje van gate 9 nog zo goed als leeg. Wanneer de instaprocedure om 14u30 uiteindelijk van start gaat, zijn er amper dertig mensen aanwezig. De Amerikanen durven blijkbaar niet meer in een vliegtuig, maar dat zal mij een zorg wezen; ik kan weer zonder probleem een beter plaatsje kiezen aan het raam.

De landing in San Francisco, waarbij de wielen bijna het water van de baai raken, is zonder meer spectaculair. De aankomst was gepland om 18u20 (3u20 in België), maar om kwart na zes sta ik al buiten het luchthavengebouw, op zoek naar de halte van buslijn BX. Om een peperdure taxirit te vermijden wil ik met bus BX naar Colma en vervolgens met de regionale metro (de BART, Bay Area Rapid Transit) tot Powell Street, op enkele stappen van mijn hotel. De metrotrein is bijzonder ruim en comfortabel, en bovendien ook nog heel snel, want nauwelijks twintig minuten later bevind ik mij reeds in hartje San Francisco. Wanneer ik de roltrap bovenkom, lijkt het wel alsof ik op de Brusselse Adolphe Maxlaan terechtkom. Het ziet er allemaal erg Europees en erg vertrouwd uit. Wel opvallend zijn de talrijke daklozen, die een deel van de voetpaden in beslag nemen.





Tramlijn aan de overkant van de Hudson-rivier in moeilijkheden

Tegenover het New Yorkse stadsdeel Manhattan ligt, aan de overkant van de Hudson River, Jersey City (in de staat New Jersey). Hier rijdt sinds 15 april 2000 een tram (29 Japanse Kinki Sharyo lagevloerrijtuigen, lijnlengte 16 km), voor het grootste deel op Stadtbahn-achtige beddingen, maar in de oude havenbuurt wringt deze tram zich zowaar door - voor Amerikaanse normen - nauwe straten. Die oude havenbuurt wordt sinds enkele jaren omgetoverd tot een heuse nieuwbouwwijk, grandioos gelegen op een (Amerikaanse) steenworp van Manhattan en dus bijzonder gegeerd door mensen die daar werkzaam zijn. Het hart van de tramlijn is dan ook de overstaphalte "Exchange Place", vanwaar het met de PATH (een soort regionale metrolijn tussen New York en New Jersey) slechts één halte rijden is naar het eindstation "World Trade Center", gelegen onder de gelijknamige torengebouwen.

Het eerste exploitatiejaar vielen de reizigerscijfers van deze nieuwe tramlijn niet zo mee: men haalde slechts de helft van het vooropgestelde cijfer. De interessante huurprijzen zouden vele in Manhattan en het WTC werkende mensen naar hier lokken, maar dit gebeurde veel geleidelijker dan verwacht.

Sinds 11 september bestaat de belangrijke concentratie van werkgelegenheid (zo'n 50.000 mensen, een kleine Belgische of Nederlandse stad) rond het WTC niet meer. De PATH-verbinding naar het WTC verloor een belangrijk vervoerspotentieel; de hierop geënte tramlijn in Jersey City al evenzeer.



Gelukkig werd de lijn eind vorig jaar een stukje verlengd naar een andere belangrijke overstaphalte "Newport", gelegen aan een tweede tak van de PATH, die naar een ander deel van Manhattan voert. Een verdere verlenging naar de Hoboken Terminal, op de hoofdspoorlijn van New York richting Newark en Philadelphia, staat nog op het programma. Wellicht geven deze transitplaatsen de tramlijn het nodige reizigersvervoer. Voor het ogenblik echter lijdt deze lijn, zoals in vele domeinen, onder de ongekend dramatische gebeurtenissen van 11 september 2001.

Boven. Jersey City, Essex Street.
Beneden. Jersey City, Harborside.
14 oktober 2000. (foto's Luc Koenot)



San Francisco.
Cable cars 9, 3 en 27 in
het tramstationnetje nabij
Victorian Park, eindpunt
van de Powell & Hyde Sts-
lijn. 23 september 2001.
(foto Willy Pattyn)

Dagboek - Day 2

Zondag 23 september 2001. Na een lekkere kop koffie ben ik al om zeven uur de deur uit, want vandaag staan de drie kabeltramlijnen en de historische tramlijn F op het programma. Jammer genoeg is het weer nogal miezerig, maar gelukkig blijft het droog. Bovendien ben ik duidelijk iets te vroeg opgestaan: het is immers zondag en zelfs de clochards verkeren nog in dromenland. Tot overmaat van ramp is het loketje van Powell Street, aan het eindpunt van de kabeltram en de enige plaats waar ik bij mijn weten een 3-day passport (een gedurende drie dagen geldige vrije reiskaart voor het stadsnet) kan kopen, nog potdicht en gaat pas om 8u30 open. Dan maar eerst een ontbijt. Om 8u30 komt de stad uiteindelijk tot leven en tot mijn verbazing gaan zelfs de meeste winkels open. Even later ben ik ook in het bezit van mijn 3-day passport (10\$) en kan de verkenningstocht beginnen. Eerst met de Powell & Mason Sts-kabeltramlijn van Powell Street tot aan het andere eindpunt in Taylor Street en vervolgens te voet naar de Cable Car Barn (stelplaats van de kabeltrams) in hartje Chinatown, waar een klein maar heel mooi museum is ondergebracht en waar men ook de machines die de kabels aandrijven, kan bewonderen. Daarna is het de beurt aan de kabeltramlijn van de California Street en tenslotte ook de mooiste van de drie kabeltramlijnen, de Powell & Hyde Sts-lijn. Deze laatste kruist onderweg de Lombard Street, de befaamde

straat waar de auto's al zigzaggend naar beneden rijden en die in geen enkele film over San Francisco ontbreekt.

Het eindpunt van de Powell and Hyde Sts-lijn ligt op enkele stappen van Fisherman's Wharf, één van de grote trekpleisters van San Francisco, ook al bestaat die trekpleister vrijwel uitsluitend uit restaurants en enorme souvenirwinkels.

15 uur, hoog tijd om de historische tramlijn F te verkennen. Deze verbindt Fisherman's Wharf met het Castro District via Market Street, de hoofdader van de stad. De basisdienst wordt verzekerd met Amerikaanse PCC's en Milanese Peter Witt trams, terwijl tussen Fisherman's Wharf en Ferry Terminal bijkomende navetten worden ingelegd met historische trams, afkomstig uit alle hoeken van de wereld. Mijn tocht begint met San Francisco-motorwagen nummer 1 tot de Ferry Terminal en vervolgens terug naar Fisherman's Wharf met New Orleans 952. Daarna is de volledige lijn tot Castro aan de beurt met een tweerichtings-PCC en dan weer helemaal terug tot Fisherman's Wharf met een Milanese Peter Witt. Even voorbij Ferry Terminal probeert een dame luidkeels Amerikaanse vlaggen te verkopen aan de voorbijrijdende auto's, maar het zijn niet alleen automobilisten die stoppen, ook onze trambestuurder is plots even verdwenen! Rare kwieten, die Amerikanen. Vanaf Fisherman's Wharf volgt nog een ritje met een klassieke PCC tot Castro en tenslotte met dezelfde wagen terug tot Powell Street.



San Francisco.
PCC 1054, ex-Philadelphia 2121,
op lijn F aan het eindpunt
Castro Street. Deze wagen draagt
de oude Philadelphia-kleuren
zilver en crème met blauwe
sierstrepen. 23 september 2001.
(foto Willy Pattyn)



San Francisco. Breda 1409 van lijn J, op weg naar Balboa Park, heeft op 24 september 2001 zonet het Mission Dolores Park verlaten en volgt nu een zeer fraai slingertraject tussen de huizen, om de steile hellingen van de Dolores Heights te ontwijken. De eerste reeks Breda's (1400- 1476) werd afgeleverd in 1995-1999. (foto Willy Pattyn)

Dagboek – Day 3

Maandag, 24 september 2001. Vandaag neem ik de vijf semimetrolijnen onder de loep. Mijn expeditie begint in het metrostation Embarcadero, vanwaar ik met lijn L tot het eindpunt “San Francisco Zoo” wil rijden. Eerst doorlopen we de volledige Market Street subway en de hierop aansluitende Twin Peaks tunnel. In deze tunnels rijden de trams bijzonder snel en bovendien volledig automatisch; de trambestuurder houdt zich hier enkel bezig met het sluiten van de deuren en het omroepen van allerlei mededelingen. Vervolgens gaat het bovengronds verder via relatief steile hellingen tot aan het andere eindpunt nabij de zoo. Op straatniveau worden de trams vanzelfsprekend manueel bestuurd en is de snelheid, wegens het reliëf en de soms vrij krappe bochten, heel wat lager. Bovendien liggen de kruispunten dicht bij elkaar en zijn steeds horizontaal, zodat ik door de voortdu-

rende opeenvolging van korte steile hellingen en horizontale kruispunten het gevoel krijg alsof ik op een kermismolen zit. Vanaf de zoo brengt lijn L mij terug naar West Portal station, vanwaar ik met lijn M verder kan naar Balboa park. Van een park is hier op het eerste zicht niet veel te merken; wel zijn er twee grote tramstelplaatsen, die meer op versterkte burchten lijken, en een sporenbundel met afgedankt of te restaureren trammaterieel. Van hieruit zou ik in principe lijn J kunnen nemen, maar zelfs een tramfanaat als ik slaag er niet in om het vertrekpunt te vinden. Dan maar te voet tot aan de eerstvolgende halte. Lijn J is ongetwijfeld de mooiste lijn van het net, met verrukkelijke panorama's onderweg. Even uitstappen aan het Mission Dolorespark voor enkele mooie foto's en daarna met de volgende tram tot in het metrostation “Van Ness”. Aan de andere kant van het perron neem ik de eerstvolgende tegenligger tot Balboa park, waar ik uiteindelijk te weten kom waar het mysterieuze eindpunt van lijn J verscholen ligt. Grote verrassing: het ligt binnen de omheining van één van de twee stelplaatsen! Meer nog, hier bevindt zich ook de ingang van het BART-station “Balboa park”. Eigenlijk had ik van hieruit lijn K moeten nemen, maar deze is wegens spoorvernieuwing gedeeltelijk door bussen vervangen. Dan maar met lijn M tot St. Francis Circle, waar lijn K zijn voorlopig eindpunt heeft.

Terwijl ik aan de eindhalte van Bilbao park op lijn M sta te wachten, wordt ik plotseling opgeschrikt door een spetterend geluid. Verbaasd draai ik mij om en sta meteen oog in oog met het enorme achterwerk van een zwaarlijvige negerin, die rustig zit te plassen tussen twee geparkeerde auto's. Na deze onverwachte regenbui stapt de Amerikaanse versie van Jeanneke Pis, duidelijk opgelucht en zonder het minste schaamtegevoel, in de navettebus van lijn K. Rare kwieten, die Amerikanen!



San Francisco. Boeing 1303 op lijn L, aan het eindpunt San Francisco Zoo. De amper twintig jaar oude en weinig geliefde Boeings vormen inmiddels een uitstervend ras, en zijn momenteel vrijwel uitsluitend op lijn L te zien. 24 september 2001. (foto Willy Pattyn)



Zoals gezegd neem ik lijn M tot St. Francis Circle, vanwaar ik verder reis met lijn K tot West Portal Station voor enkele foto's. De eerstvolgende M brengt mij vervolgens naar Van Ness station, waar ik aan de overzijde van het perron overstap op lijn N. Deze heeft nog maar net de Market Street tunnel verlaten, of hij duikt al meteen de Sunset tunnel in. Daarna volgt een bochtig tracé door de aangename woon- en winkelstraten van Inner Sunset. Maar ook nu heb ik pech: lijn N is wegens werkzaamheden tijdelijk beperkt tot 19th Avenue. Ik keer dan maar met dezelfde lijn terug tot aan het andere eindpunt "4th & King station". Hier bevindt zich ook het eindpunt van de "Caltrain", de spoorlijn naar San José.

Boven.
San Francisco. Breda-tramstel 1486 + 1442 van lijn N is op 24 september 2001 net aangekomen aan het voorlopig eindpunt 19th Avenue. Wegens spoorvernieuwing maakt de tram hier rechtsomkeer en al wie verder wil richting La Playa moet overstappen op de bus. Breda 1486 behoort tot een tweede reeks van 59 motorwagens, die sinds 1999 worden geleverd. (foto Willy Pattyn)

Sacramento heeft sinds 1987 opnieuw een tramlijn. Tramstellen 101 + 134 + 127 + 130 en 115 + 123 aan het eindpunt Mather Field / Mills op 25 september 2001. Sacramento bezit momenteel 36 soortgelijke motorwagens, waarvan er tijdens de piek maar liefst 32 nodig zijn om acht vierwagentrams te vormen. (foto Willy Pattyn)



Dagboek - Day 4

Dinsdag, 25 september 2001. Vandaag wordt Sacramento, de hoofdstad van Californië, mijn doelwit. Sacramento ligt op zo'n 150 km van San Francisco en is bereikbaar per trein, maar het probleem is dat in San Francisco nergens een spoorwegstation te vinden is, afgezien van het Caltrain-station vanwaar enkel treinen vertrekken naar San José. Ik moet dus eerst met de BART naar Richmond, waar rechtstreekse aansluiting bestaat met de AMTRAK-treinen van de Capitol Corridor. Deze laatste verbindt Sacramento met Oakland en sommige treinen rijden verder tot San José.

Sacramento heeft momenteel slechts één tramlijn, waarvan het eerste gedeelte pas in 1987 werd geopend. Voor 3\$50 koop ik een Daily Pass (dagkaart) aan de automaat en enkele minuten later stap ik op de tram richting Mather Field / Mills. Met vier treden is het een hele klim om in de tram te geraken en alle haltes zijn dan ook uitgerust met een vaste helling voor rolstoelgebruikers. Indien nodig stopt de tram met de eerste deur ter hoogte van de helling, waarna de trambestuurder in een mum van tijd een platform uitklapt, die de ruimte overbrugt tussen de tram en de helling. Het systeem is snel en efficiënt, en wordt veelvuldig gebruikt, ook door bejaarden en door mensen met een kinderwagen. We zijn amper vertrokken of ik krijg al het bezoek van een ticket inspector en tot mijn verbazing blijkt de hele tram in orde te zijn. Vanaf het eindpunt "Mather Field" rij ik de volledige lijn terug tot aan het andere eindpunt "Watt / I-80" en vervolgens weer tot in het centrum.

Terug in San Francisco, besluit ik om nog even te genieten van mijn 3-day passport, dat helaas om middernacht vervalt. Met de Powell & Mason kabeltram tot Market street, een eindje trolleybus tot Kearny street en vervolgens met een PCC-tram tot Fisherman's Wharf. En dan volgt een historisch moment: mijn allerlaatste rit met de kabeltram, meer bepaald met de Powell & Hyde sts-lijn. Het is een fijn gevoel om nog eenmaal in een schaars verlichte kabeltram door donkere straten en over steile hellingen te ratelen, maar mijn ultieme rit kent helaas een voortijdig einde in een smal straatje van Chinatown, wanneer alle trams één na één tot stilstand worden gebracht door een gemotoriseerde controleur. Als ik het goed begrijp is er een ongeval gebeurd at the other side of the hill, en het kan nog even duren. Dan maar te voet verder en de transporen volgen richting hotel. Onderweg passeer ik voorbij de oorzaak van mijn geforceerde wandeling: een taxi heeft zich in een andere personenwagen geboord. Ambulanciers en brandweerlui doen hun werk; de tram zal nog even moeten wachten.

Dagboek - Day 5

Woensdag, 26 september 2001. Tram N brengt mij naar "4th & King station", het vertrekstation van de Caltrain naar San José. San José heeft sinds 1987 opnieuw een tramnet, dat momenteel uit drie lijnen bestaat, terwijl tijdens de zomermaanden met een historische tram een navettedienst wordt verzekerd in de binnenstad. Het tramstation "Tamien" ligt op een tiental meter van het spoorwegstation en ligt op de middenberm van een zeer drukke highway. Aan de automaat probeer ik voor 3\$ een dagkaart te bekomen, maar pas na een tiental pogingen wil het toestel mijn dollarbiljetten aanvaarden. Gelukkig hoef ik maar een paar minuten op de tram te wachten, want het voortdurende lawaai van de voorbijrazende auto's is zenuwslopend. De trams zijn niet erg mooi, maar hebben een fraai interieur en rijden heel goed. Naast de traditionele bel en de typisch Amerikaanse treinsirene zijn er ook nog luidsprekers aanwezig, die een luidruchtig belgeluid kunnen produceren. Ook hier maar liefst vier treden om in de tram te geraken, maar gelukkig zijn alle haltes uitgerust met een lift voor rolstoelgebruikers. Van "Tamien" rij ik tot aan het eindpunt "Santa Teresa" en vandaar terug tot in het aansluitingsstation "Ohlone/Chynoweth", vanwaar ik een ritje heen en terug maak met de navette-tram naar Almaden, en waar ik tot tweemaal toe gecontroleerd wordt door dezelfde ticket inspector. Daarna gaat het richting Convention Center voor een ritje met de historische tram tot Civic Center en terug. Terwijl ik op de historische tram sta te wachten, krijg ik de gelegenheid om de werking van de speciale lift voor rolstoelgebruikers gade te slaan. Een heel gedoe en bijzonder tijdrovend. De toegangshellingen van Sacramento zijn heel wat efficiënter. En daar is hij dan, de historische tram! San José heeft enkele prachtige veteranen op stal, maar tot mijn grote teleurstelling krijg ik een Milanese vierasser voorgeschoteld, die tot overmaat van ramp verbouwd werd tot een tweerichtingswagen en die ik dus alleen maar als kitch kan bestempelen. Na deze historische verkrachting stap ik opgelucht op de eerstvolgende tram richting Baypointe voor een ritje door de Silicon Valley. Baypointe is een sympathiek overstapstationnetje met aansluiting op de tramlijn van Milpitas naar Downtown Mountain View. Onderweg naar deze laatste bestemming rijdt de tram langsheen de indrukwekkende Lockheed fabriek en het spookachtig NASA-terrein, met zijn merkwaardige hangars en zijn enorme radars. Vanaf Downtown Mountain View volgt tenslotte nog een laatste rit tot Milpitas.



San Jose. Ook hier keerde de tram terug in 1987. Motorwagen 832 in de nieuwe VTA-kleuren aan het eindpunt Santa Teresa, op 26 september 2001. De 50 motorwagens van dit type zullen binnenkort vervangen worden door lagevloertrams. Sacramento en Salt Lake City lijken erg geïnteresseerd in een overname van respectievelijk 26 en 20 wagens. De 850 bevindt zich trouwens reeds in Sacramento voor testritten.

(foto Willy Pattyn)

Dagboek - Day 6

Donderdag, 27 september 2001. De BART brengt mij in een mum van tijd naar Colma, vanwaar de Samtrans-bus BX de fakkel overneemt voor het resterende stukje tot de luchthaven. Eerst vlieg ik naar Atlanta, de draaischijf van het Amerikaanse luchtverkeer. Het is ruim 16 uur plaatselijke tijd, wanneer onze Boeing aanmeert aan terminal T, één van de zes terminals van deze enorme luchthaven. Volgens de TV-schermen moet ik nu naar terminal E en om daar te geraken neem ik simpelweg... de metro! De zes terminals zijn verbonden door een ondergrondse spoorlijn. De treintjes rijden op luchtbanden en zijn volledig automatisch, zonder personeel aan boord. Blijkbaar moet er aan het systeem een beetje gesleuteld worden, want in elk station stopt onze trein bijna één meter te ver. Gelukkig zijn de deuren breed genoeg! Moeiteloos en zonder de minste controle onderweg bereik ik gate E32, waar reeds heel wat volk aanwezig is voor de vlucht van 17u40 naar Brussel. In het vliegtuig raken de meeste plaatsen bezet en voor het eerst heb ik zelfs een buurman, die echter het grootste deel van de vlucht op het toilet zal doorbrengen. De stewardessen zijn druk in de weer met het uitdelen van kranten, koptelefoons, menu's voor het avondmaal (chicken or steak), drankjes... De Southwest Chicken smaakt heerlijk en het kleine kerstomaatje ziet er verrukkelijk uit, maar wanneer ik het aan mijn vork probeer te rijgen, spat het ding letterlijk uit elkaar en vliegen de pitten tegen de zijwand en tegen het plafond. Twee projectielen belanden zelfs in de welige haardos van de jongedame die recht voor mij zit. Gelukkig heeft ze niets in de gaten en ze ziet er volgens mij veel beter uit met die twee rode stipjes in haar blonde kapsel. Buiten begint het stilaan donker te worden en weldra is zowel boven mij als onder mij alles zwart, met in het midden een brede oranje streep, die gaandeweg dunner wordt. Amerika ligt inmiddels reeds een flink stuk achter mij.

Willy Pattyn

San Jose, Civic Center. Tijdens de zomermaanden rijdt een historische tram tussen Civic Center en de stelplaats. San Jose heeft enkele historische pareltjes op stal, maar op 26 september 2001 werd de dienst verzekerd door ex-Milanees 2001. Deze werd in 1992 verbouwd tot tweerichtingswagen met onderdelen van de eveneens uit Milaan afkomstige 1943. Het ding met rolluiken op de voorgrond is een lift voor rolstoelgebruikers.

(foto Willy Pattyn)



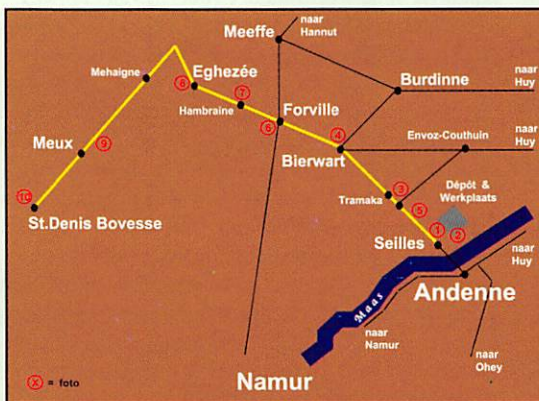


Het Belgische Buurtramnet ... van A tot Z

Deel 5 : Andenne - Eghezée - St.Denis Bovesse

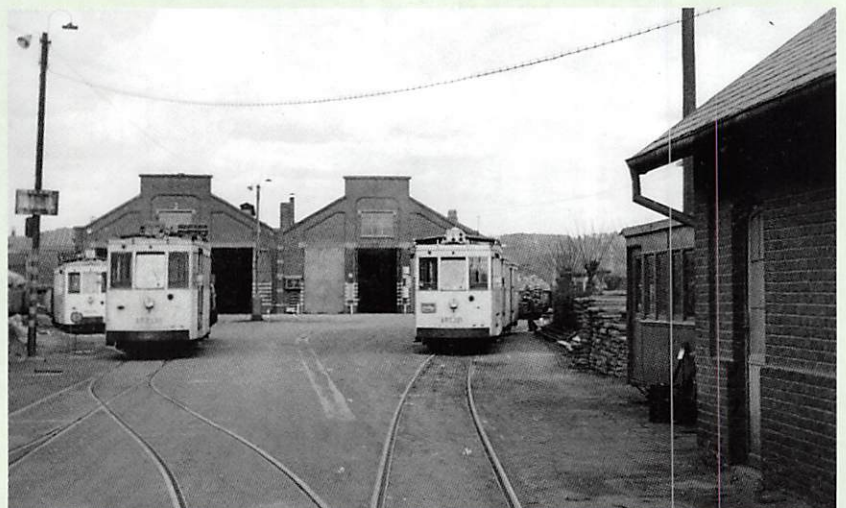


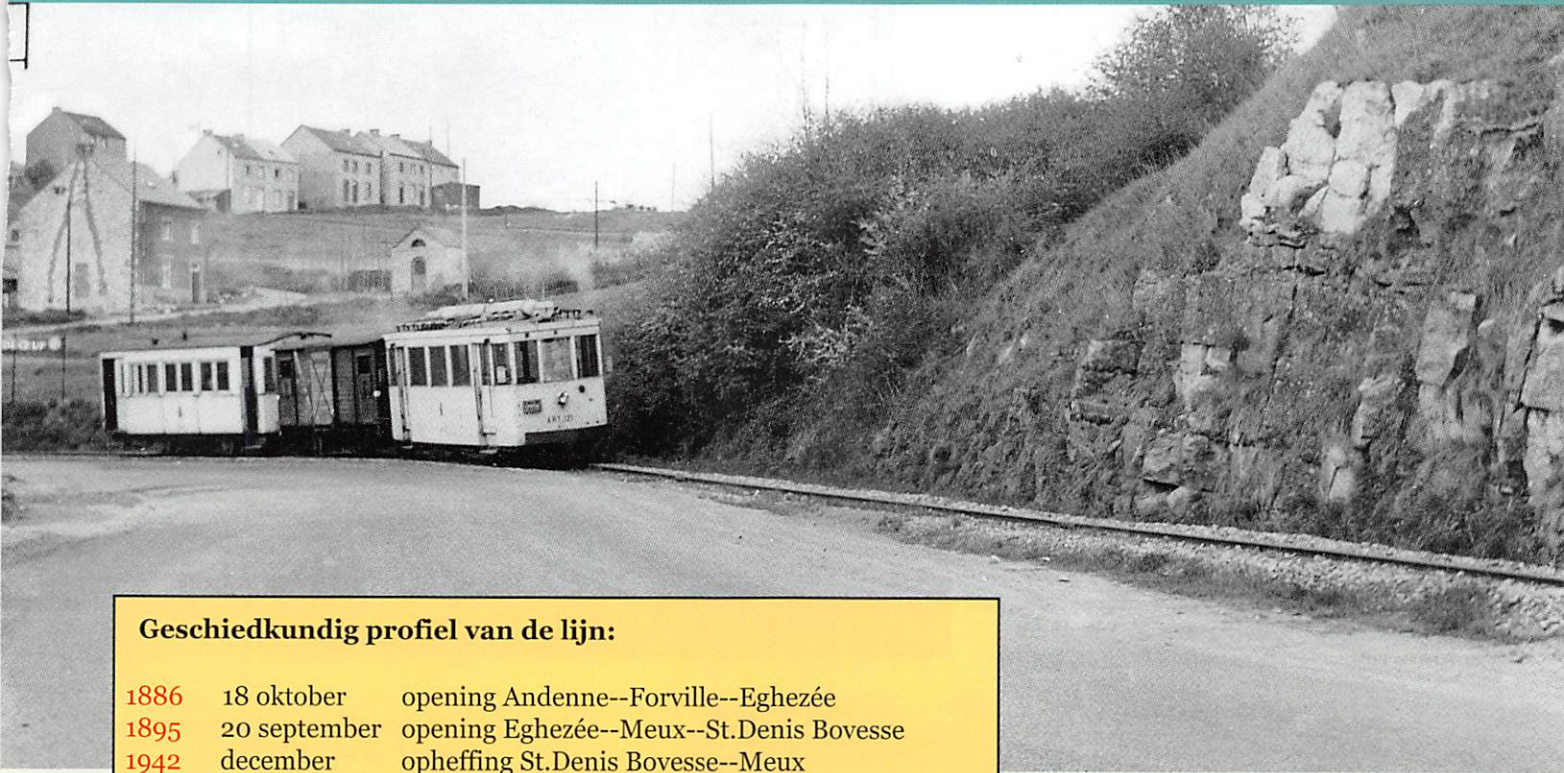
2591. Seilles — Rue du Tramaka.



1. Vanuit het plaatsje Andenne-Seilles in de provincie Namen vertrok vanaf 1886 een stoomtramlijn naar Eghezée, vlakbij de Brabantse provinciegrens. Op deze prentkaart, die werd verstuurd op 24 mei 1912, begint een stoomtramstel aan zijn steile klim uit de Maasvallei. Het eindpunt van de lijn bevond zich rechts, voor het spoorwegstation. De twee sporen die op ons afkomen waren verbindingssporen naar de lijnen Andenne--Ohey en Namur--Andenne--Huy. (verz. Paul De Backer)

2. Aan het spoorwegstation van Andenne-Seilles bevond zich de stel- en werkplaats van Andenne, gelegen iets voorbij het eindpunt van de lijn Andenne-Eghezée. De linkse helft van dit gebouw deed dienst als stelplaats; rechts zien we de schilderswerkplaats. De overige werkplaatsen lagen hierachter. 9 mei 1956. (foto Maurits van Witsen, verz. Paul De Backer)





Geschiedkundig profiel van de lijn:

1886	18 oktober	opening Andenne--Forville--Eghezée
1895	20 september	opening Eghezée--Meux--St.Denis Bovesse
1942	december	opheffing St.Denis Bovesse--Meux (begin 1943 opbraak op bevel van de bezetter)
1949	15 mei	opheffing reizigersdiensten Meux--Forville (1)
1955	2 oktober	opheffing reizigersdiensten Forville--Andenne
1959	januari	opheffing goederendiensten Meux--Eghezée (2)
	1 juni	opheffing goederendiensten Forville--Andenne (2)
	1 december	opheffing goederendiensten Forville--Eghezée (2)
1962		opbraak Meux--Eghezée
1963		opbraak Eghezée--Forville
1966		opbraak Forville--Andenne

- (1) : op het traject Meux--Eghezée verdwenen de trams vermoedelijk op 14 maart 1948. Tot 15 mei 1949 vermeldden de dienstregelingstabellen nog twee tramritten tussen Forville en Hambraine (waar kon worden overgestapt op een bus) en één rit tussen Forville en Eghezée Gare (zie ook volgende bladzijde).
- (2) : de data zijn administratieve opheffingsdata ; de laatste trams reden tijdens het suikerbietenseizoen van 1958 (normaal in oktober-november-december)

3. Te Seilles-Tramaka daalt ART 121 af naar Andenne. De reizigersdiensten op dit traject (Andenne-Forville) waren enkele maanden eerder opgeheven. Op het reizigersrijtuig reed waarschijnlijk een personeelslid mee voor het bedienen van de handrem, zodat er bij de afdaling bijkomend kon worden geremd. 9 mei 1956.

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

4. Links zien we hetzelfde tramstel als op de foto boven, iets eerder gefotografeerd ter hoogte van het tramstation te Bierwart. Er heerst blijkbaar nog een drukke goederenactiviteit. Nu ART 121 het spoor vrijmaakte, kan ART 297 met zijn lading vertrekken in de richting van Forville. 9 mei 1956.

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



754		Forville - Eghezée		754	
Forville (Gare) A	10.05	10.10	10.15	10.20	10.25
Hambraine	10.10	10.15	10.20	10.25	10.30
Forville (Gare) B	10.25	10.30	10.35	10.40	10.45
A. Eghezée (Gare)	10.30	10.35	10.40	10.45	10.50

Arrêts supplémentaires à l'usage des habitants: Route d'Hambraine - Eghezée, route de Boinnes - Eghezée, Belle-Vue - Eghezée, garage.

a : Soins à Hambraine en correspondance avec l'autobus vers Eghezée.
b : Soins à Hambraine en correspondance avec l'autobus vers Eghezée.

Oorspronkelijk werd het traject Andenne--St.Denis-Bovesse uitgebaut in twee delen, met een tramdienst tussen Andenne en Eghezée en een andere tussen Eghezée en St.Denis-Bovesse. Later werd Forville min of meer de draaischijf van dit net, vanwaar spoorauto's vertrokken naar Eghezée en Meux, Andenne, Huy, en op de doorgaande lijn Namur--Hannut. Deze dienstregeling dateert van 9 mei 1948. Forville--Eghezée werd toen al gedeeltelijk met bussen uitgebaut. (verz. Paul De Backer)



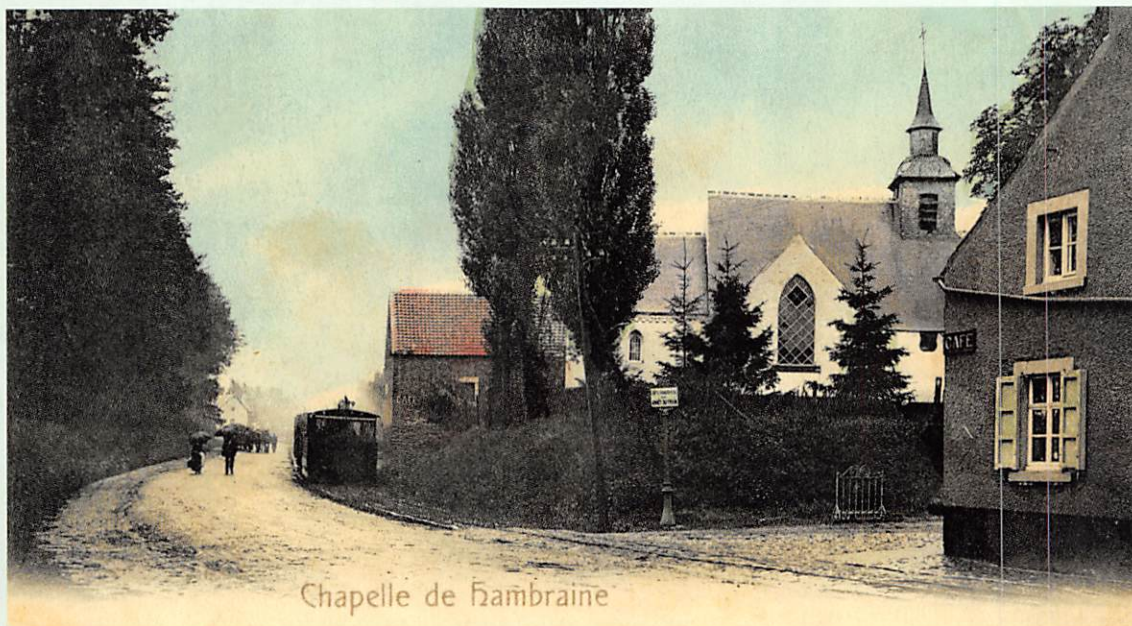
Boven.

5. Uitzonderlijke kleurenopname, gemaakt op 24 juli 1958. ART 63 trekt vier grindwagens te Seilles, richting Bierwart (op ongeveer 1 km van het eindpunt Seilles). Enkele honderden meters verderop zal de wagen zich begeven op het 500-meter lange restant van het lijntje naar Envoz-Couthuin, om de steengroeve van Tramaka te bedienen. (foto Hans Oerlemans)

Links.

6. Forville, tramstation, vermoedelijk in 1953-54. De ART 121 draagt de lijnplaat "Forville-Andenne". (foto P. Carlier, verz. Paul De Backer)

7. Vanuit Andenne rijdt een stoomtram door het kleine dorpje Hambraine, in de richting van Eghezée. Deze prentkaart werd afgestempeld te Eghezée op 23-8-1907. (verz. Paul De Backer)





Eghezée La Gare.



Boven.

8. Te Eghezée was er een tram-eindpunt voor het spoorwegstation. De rails op de voorgrond lopen verder naar het NMVB-NMBS-overlaadstation. Op de achtergrond stak de doorlopende lijn naar St.Denis-Bovesse de spoorweg over. (verz. Paul De Backer)

Rechts.

9. Meux (Moulin), wellicht op het eind van de jaren '20. Op de achtergrond zien we een aantal opstelsporen. Vanaf 1943 was dit het eindpunt van de lijn. (verz. Paul De Backer)



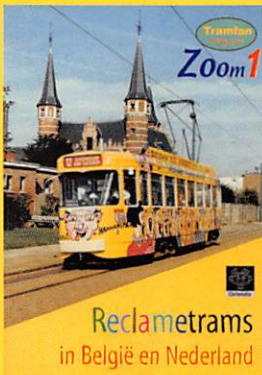
St-Denis-Bovesse Cate de la gare



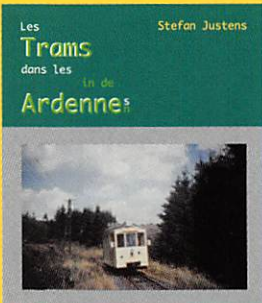
10. Tegenover het spoorwegstation van St.Denis-Bovesse eindigde tussen 1895 en 1942 de tramlijn vanuit Eghezée. In het tramstationnetje werd een café ondergebracht. De tram staat klaar om te vertrekken naar Eghezée. (verz. Paul De Backer)

Met dank aan de heren Philippe Guyot en Paul De Backer, voor het verschaffen van bijkomende informatie over deze tramlijn(en).

Vorige nummers van "Tramfan Magazine" : 7,19 € (290 BEF of 15,85 NLG)



TZM-1



TZM-2

Verschijnt in december!

De reeks "Zoom",
extranummers van "Tramfan Magazine"

19,70 € per boek
(795 BEF of 43,40 NLG)



TFM-1



TFM-2



TFM-3



TFM-4

Tramfan Bibliotheek

Hoe bestellen :

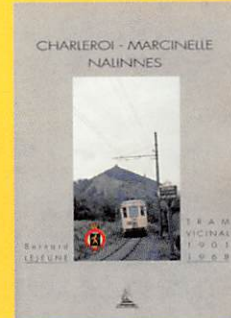
Voeg 3,25 € verzendingskosten per boek toe
(131 BEF of 7,15 NLG).

Voor oude nummers van "Tramfan Magazine",
voeg 1,65 € (65 BEF of 3,60 NLG) per nummer 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 de boekcodes.



RM-5
22,19 €
(895 BEF of 48,90 NLG)



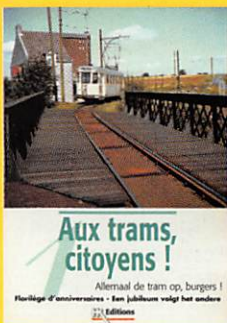
RM-2
29,62 € (1195 BEF of 65,25 NLG)



RM-6
29,62 € (1195 BEF of 65,25 NLG)



RM-3
12,27 €
(495 BEF of 27 NLG)



AT-1



AT-2



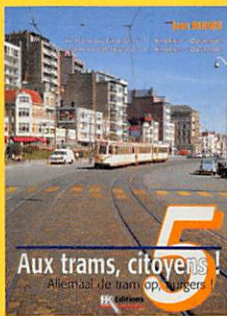
AT-3



AT-4



PCC-1
19,58 €
(790 BEF of 43,15 NLG)



AT-5



AT-6



AT-7



AT-8

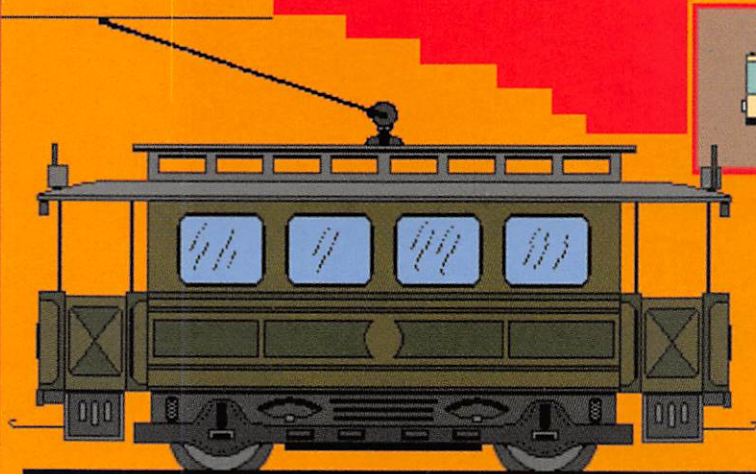


PCC-2
22,06 €
(890 BEF of 48,60 NLG)

De reeks "Allemaal de tram op, burgers!"

19,58 € per boekdeel
(790 BEF of 43,15 NLG)

uit de pre-historie van trammodellen



deel 1: de oer-modellen

In 1923 werd door de "BING-WERKE" uit Duitsland, die modeltreinen op wat grotere schaal leverde, voor de allereerste keer een modeltrein geïntroduceerd op rails met slechts 16 mm spoorbreedte. Het treintje kreeg nauwelijks aandacht van het publiek en deze eerste trein op HO-schaal (1:87), op zich een hele prestatie met de toenmalige technieken, verdween dan ook weer van de markt.

Op de voorjaarsbeurs van 1935 te Leipzig kwam de "Vereinigde Spielwarenfabriken TRIX" als eerste succesvol met HO treinen op de markt, eerst overigens nog in OO schaal (iets groter dan HO, ongeveer 1:82). Het is niet onaardig te vermelden, dat een aantal van de voormalige BING-constructeurs, die door de crisisjaren begin jaren dertig werkloos waren geworden, hun ervaringen bij TRIX opnieuw mochten uitproberen, ditmaal met een gelukkiger afloop.

Spoedig kwamen er andere fabrikanten van het HO-spoor, echter in alle gevallen betrof het treinmodellen.

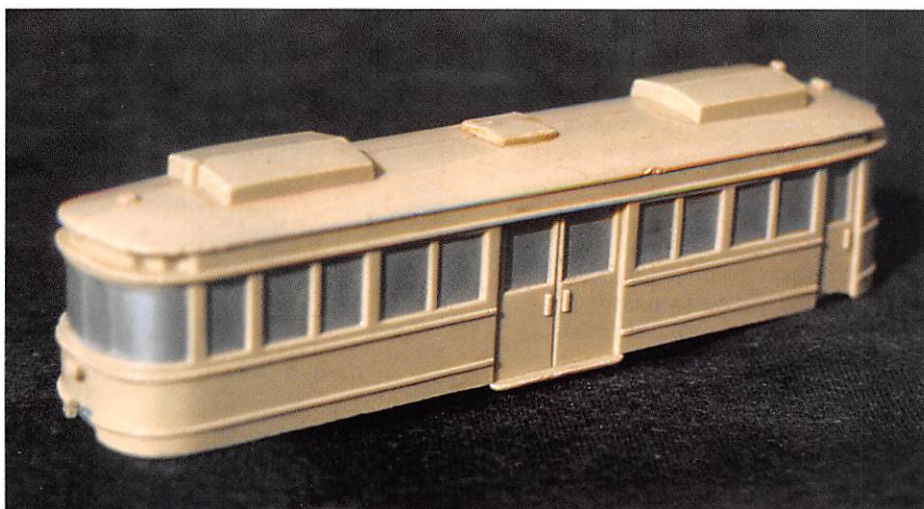
In de modelbouw is de tram lange tijd een stiefkindje geweest. De industrie interesseerde zich omstreeks 1960 nog niet zo in aangedreven modellen van deze vorm van openbaar vervoer. Een beetje begrijpelijk is dat wel, want de electromotortjes waren in de zestiger jaren nog niet van die technische verfijning als van thans, waarbij motortjes zelfs in draaistellen kunnen worden ingebouwd. Degene die aan trammodelbouw wilde doen, was aangewezen op zelfbouw of de aanschaf van veelal peperdure modellen van messing van bijvoorbeeld het Japanse merk Suydam of het Amerikaanse merk Fairfield Models. Beide fabrikanten maakten overigens hoofdzakelijk Amerikaanse 'Interurban'-trammodellen. Ook de naam Fulgurex springt mij bij het noemen van dure messing modellen in het hoofd. Fairfield Models Europe ging zich welliswaar specialiseren in Europese trammodellen, maar de prijs bleef aan de hoge kant.

"WIKING"

Voor veel kleinbehuisden was een spoorbaan niet weggelegd. Om treinen te laten rijden, heeft men immers vooral ruimte nodig. Een immer terugkerend probleem. Als men wel een treinbaantje had, dan werden de straten bereden door modelautootjes van diverse merken. Statische trammodellen voor op zo'n modelbaan verschenen omstreeks 1956-58 van het (auto)merk "WIKING", die in dit verhaaltje wel thuis horen. Er bestonden een tweetal typen motorwagens, beide voorzien van een bijpassende bijwagen. Het ene type was een fantasie vierasser met middeninstapbalkon en het andere type was een moderne Hamburgse

vierasser. Ze waren echter iets te klein voor HO-schaal (ongeveer 1:100) en bleken dan ook veel te klein om van een motortje op 16 mm spoor te worden voorzien. Toen het N-spoor (schaal 1:160) in midden jaren zestig in zwang kwam, werden ze door sommigen voorzien van een 9-mm motoronderstel om zo als smalspoortrams op de spoormodelbaan dienst te gaan doen. De pionier in de N-schaal, de firma Arnold-Rapido voerde het Hamburgse tramstel zelfs gemotoriseerd in haar programma. Het werd geleverd in een verpakking met rails en al. Dit is echter niet erg bekend en deze Arnold / Wiking-trammodelletjes zijn dan ook erg zeldzaam.

Een licht beschadigde Wiking-bijwagen van het eerste fantasie-model uit ca. 1956 (uit de verzameling van René Platjouw), werd gered uit een rommelbak op een markt. De vensters waren meegespoten en geschilderd. Later kwam hetzelfde model op de markt met glazen vensters.



Pionier "HAMO"

Het preciese jaar kon ik niet achterhalen, maar in het begin van de jaren zestig (waarschijnlijk 1961/62) verschijnen er op HO-schaal - eigenlijk 1:82 - voor de financieel minder draagkrachtigen betaalbare trams van het merk "HAMO" in de winkel. HAMO zal wel gestaan hebben voor HAnnemann MOdelbau, want de trammetjes werden geleverd door speelgoed en modelbouwfabrikant A. Hannemann uit Neurenberg, Duitsland. Oorspronkelijk werd er omstreeks 1951 gesproken van het merk FEMO, maar afgezien van deze naamsvermelding heb ik daar niets meer over kunnen terugvinden.

Voor zover mij bekend zijn er een drietal HAMO-modellen geweest, alle voorzien van een metalen kap van zinkspluitgietwerk, zoals het letterlijk uit het Duits vertaald is. De detaillering was wel aanwezig, maar liet te wensen over, want de modellen waren grof uitgevoerd. Handgrepen en dergelijke waren meegegoten met de zijwanden. Maar ook de treinmodellen van meerdere bekende firma's in die tijd waren nog voorzien van meegegoten details. De verfijning in detaillering kwam pas later, alhoewel die wel bestond bij de duurere messing modellen. De rijeigenschappen van de HAMO trams waren over het algemeen redelijk te noemen.

Als eerste model noem ik het motorrijtuig T 204, dat een tramwagen uit Darmstadt met het bouwjaar van 1897 moest voorstellen. Het was zeer plomp, had vier kleine vierkante ruitjes met enorm brede raamstijlen en kon slechts door verbouwing verfraaid worden. Op het open balkon is overigens ook de schakelkast aangebracht, meegegoten met het balkon-scherm. De hekjes, die het balkon afsloten, waren echter even massief meegegoten. Het hele model was van metaal, maar het dak was van kunststof. Op het dak was een grof uitgevallen lyra-sleepbeugel geplaatst. De ingebouwde HAMO motor vulde de hele wagenbak en dreef middels tandwielen beide assen aan.

Toch was er zó'n grote vraag naar dit plompe modelletje, dat in de eerste advertenties van HAMO om geduld gevraagd wordt bij de levering. Met gebruikmaking van dezelfde mallen werd al snel ook een bijpassende bijwagen geleverd. Als koppeling werd een simpel haakje-oojge gebruikt.

De rode trams zijn van het tweede type en tonen duidelijk de vooruitgang vergeleken met het gele oermodel. Een crème-blauw en een geheel crème Grossraumstel vertegenwoordigen het derde type HAMO-tram. Op de achtergrond een gelede wagen, waarover aan het slot van dit artikel gesproken wordt.
(modellen verz. René Platjouw)



Het "oer"-model van HAMO uit 1961. Duidelijk zichtbaar zijn alle meegegoten details en het dichte balkonhekje. Er horen eigenlijk nog wat balkonstangen tussen dak en frontschermen. (model verz. René Platjouw)



Van links naar rechts zien we hier drie verschillende fronten van HAMO-trams naast elkaar. Op de achtergrond een Grossraumbijwagen. Zichtbaar is de verfijning van de Düwag vergeleken met het oermodel. (modellen verz. René Platjouw)

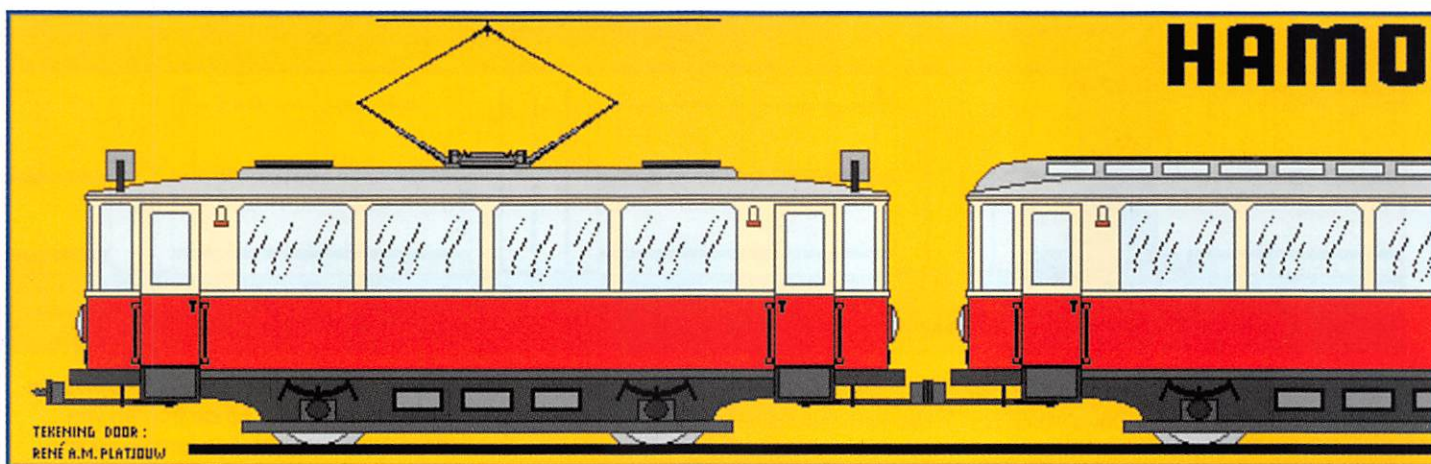


Het succes was blijkbaar dermate bevredigend, dat men een tweede model introduceerde, de T 206, welke qua uiterlijk beter geslaagd was. Het onderstel en de aandrijving ervan was identiek aan het eerste model. Het oogde minder plomp en kende een verfijning van de vensters en details, hoewel die nog steeds waren meegegoten. Het zou een tram uit Neurenberg hebben moeten voorstellen. Uit het gebruik van deze bevoordingen is het al duidelijk, dat we hier nog steeds niet van echte schaalmodellen mogen spreken.

De op dit tweede model toegepaste koppelingen waren van een soort Scharfenbergtype en hoewel ze bijzonder grof uitgevallen waren, functioneerden ze goed. Door toevoeging van een simpele kunststof "lichtkap" op het dak van de motor- of bijwagens leek het of er twee verschillende types waren. De motor- en bijwagens van deze twee types bezaten overigens een identieke kap. Daarom zit in het midden van de daken van sommige bijwagens dan ook een rond gat of een markering op de plaats, waar bij de motorwagens de beugel gemonteerd zat. Bij mijn weten zijn ze slechts in wit met rode beschildering te koop geweest.



In de tuin van Ben Wijnberg mochten we diens fraaie collectie HAMO-trams vastleggen. Hierboven staat een driewagencombinatie met lichtkappen uitgesteld. De rails zijn van Märklin, maar de groffe bovenleidingsmasten behoren tot het HAMO-assortiment. (modellen verz. Ben Wijnberg)



De trammodellen van Ben Wijnberg bevinden zich in originele nieuwstaat. Hier staan drie motorwagens van het tweede type en twee Grossraummotorwagens, elk met een andere bieskleur, te pronken in het zonnetje. (modellen verz. Ben Wijnberg)

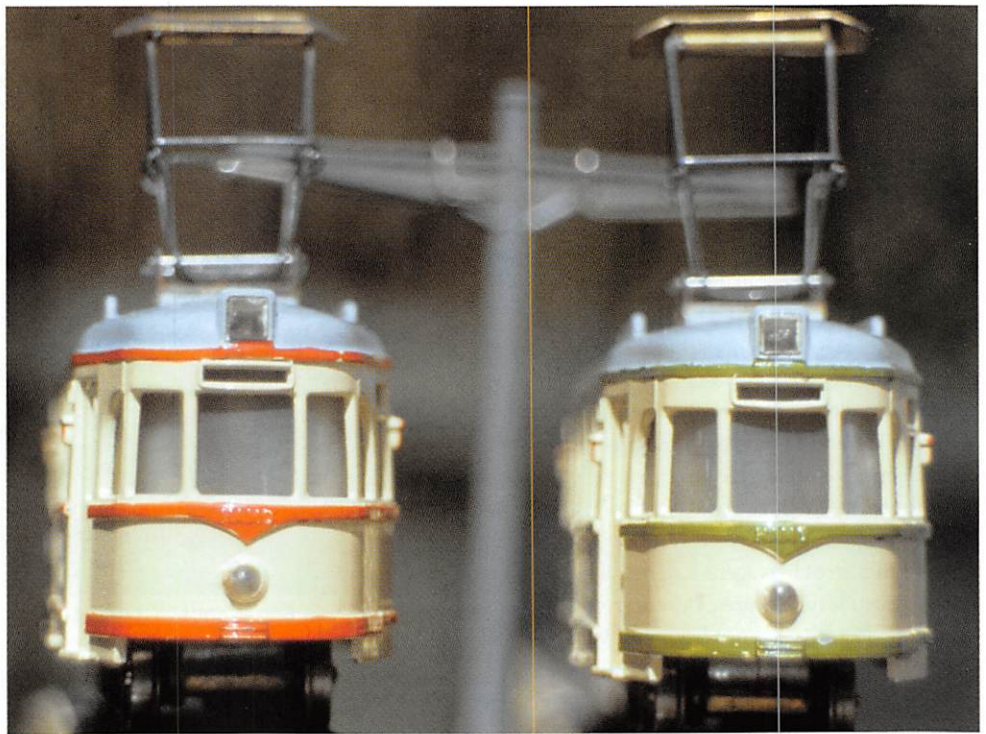


Als derde model was er een fraaie vierasser met bijpassende vierassige bijwagens, die samen een Düweg Grossraum-tramstel voorstelden. Technisch gezien waren deze vierassige motorwagens zeer geslaagd. De centraal opgehangen HAMO-motor dreef via twee cardan-asjes en de nodige tandwielen in beide draaistellen alle assen aan. Waarschijnlijk vanwege de beschikbare ruimte werden geen details aan de draaistellen gegeven. Men zag de wielen zonder meer. De motor- en bijwagens bezaten een vrijwel identieke kap, maar men had wel de moeite genomen om de motorwagens de zo karakteristieke Düweg gebogen zijramen van de bestuurderscabine te geven. En natuurlijk een dakopbouw met pantograaf.

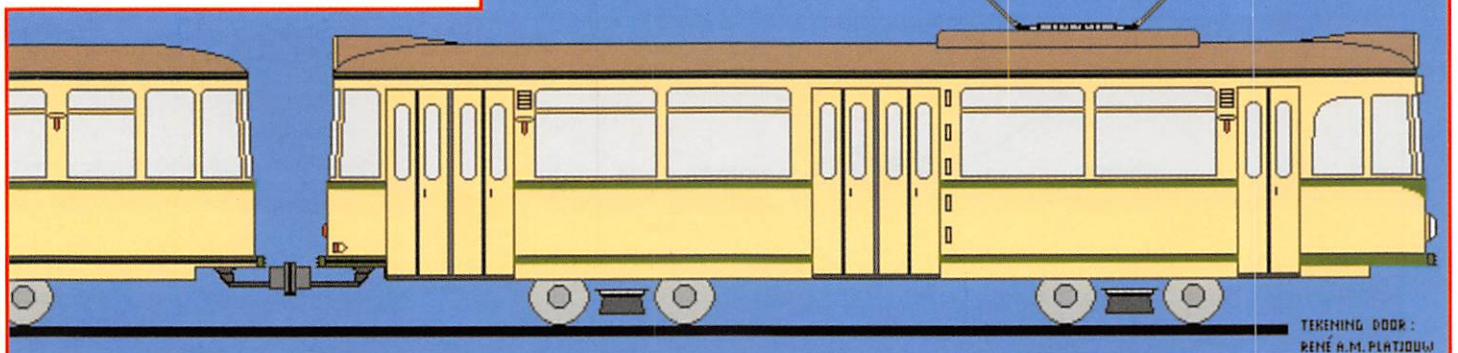
Het Grossraumstel was zeer goed gelukt en -afgezien van iets te grote schaal- zeer succesvol op de markt.

Met een schakelpalletje op het dak was de vierasser om te schakelen van railvoeding op bovenleidingvoeding.

Deze tramstellen lagen ook in meerdere kleurvarianten in de winkel. Mij zijn bekend crème wagens met verschillende kleuren biezen (rood, groen en zwart), een rode en een blauwe versie, beide met crème kleur rond de ramen. Op de



HAMO



neus liep de sierband onder de ramen uit in een soort 'V', waar bij een echte Düweg-tram het 'fabrieksbordje' zit. Op het model stond in deze 'V' heel klein "HAMO" in reliëf geschreven.

Diegenen, die aan deze HAMO modellen wat aandacht en inspanning gaven, konden uit deze modellen bijzonder leuk ogende trams knutselen. Een werkelijk bestaand model viel er echter, vooral betreffende de twee-assers, vaak niet in te herkennen.

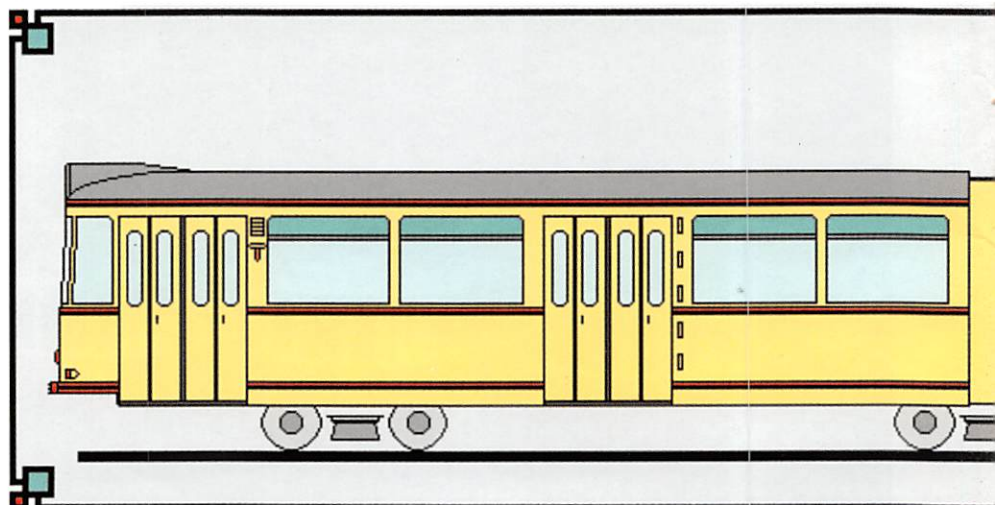
Het merk "HAMO" werd omstreeks 1966 overgenomen door "MÄRKLIN", die onder deze merknaam haar eigen twee-rail gelijkstroomstroomstelsel invoerde. De naam "MÄRKLIN" kon zo uitsluitend voor het bekende wisselstroomstelsel gebruikt worden. Helaas werd zeer kort daarna de productie van de trammodellen stopgezet en zijn de HAMO-trams uit de handel verdwenen. Dat zal ongeveer eind zestiger jaren geweest zijn (1967/68).

Er waren voor de HAMO-trams ook verschillende bovenleidingmasten, bovenleidingsdraden en onderbrekerstukjes te koop. Plastic

"asfaltrails" in radii van 150 mm en 210 mm, elektrische wissels en kruisingen completeerden het HAMO tramaanbod. Als werkmaterieel waren een platte "Gerätewagen" (=apparatuurwagen) en een "Sandwagen" te koop, beide in tegenstelling tot de overige tramwagens niet van een metalen, maar van plastic opbouw voorzien.

Boven. Zichtbaar is de tekst "HAMO" in de V-vormige snor op de fronten van deze twee wagens. Een lampje verlicht niet alleen de koplamp maar ook de lijnfilm. (modellen verz. Ben Wijnberg)

Rechtsboven. Enkele van de verschillende kleurvarianten van de Grossraumwagens. (modellen verz. Ben Wijnberg)



Zoals ik al zei, waren de HAMO trams eigenlijk alleen bruikbaar als men er zelf wat aan ging knutselen en gezien de toenmalige goedkope prijs van HFL 25,- / HFL 34,- en HFL 46,50 voor de drie respectievelijke motorwagens werd dat dan ook door velen gedaan. Daarom hebben de originele onverbouwde HAMO modellen thans een verzamelwaarde gekregen, die helaas door handelaren wordt opgedreven. Kunt U er een voor een redelijke prijs overnemen, schroom dan niet en doe het. Zet het model vervolgens in een vitrine en vergelijk zo de ontwikkeling op trammmodelbouwgebied.

Aangezien de HAMO trams de eerste betaalbare modeltrams op de modelbouwmarkt waren, kenden ze een redelijk succes. Het is dan ook jammer te noemen, dat MÄRKLIN ze niet wat langer heeft willen produceren.

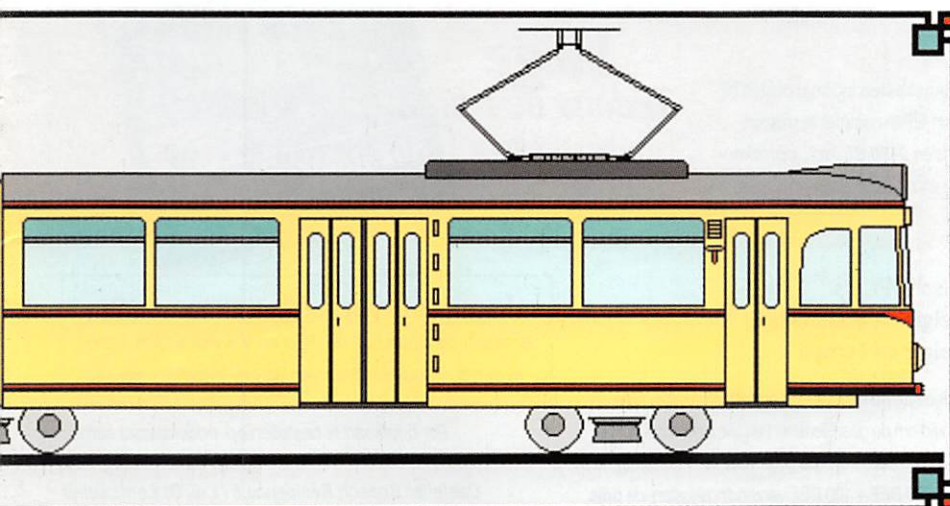
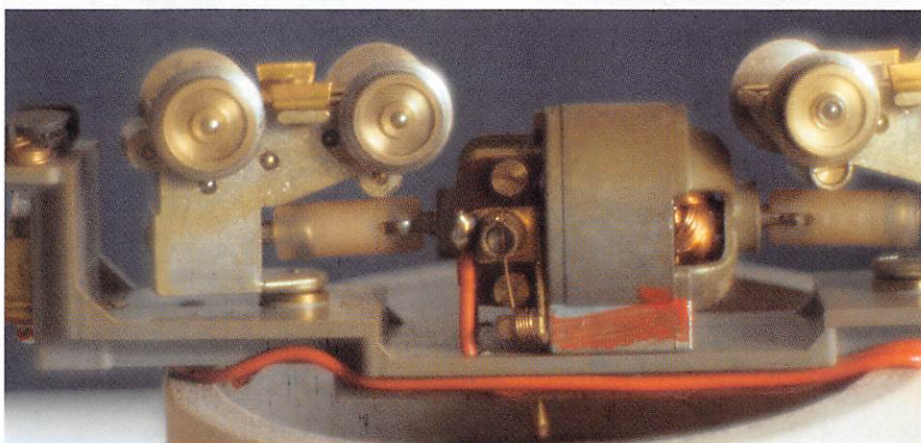
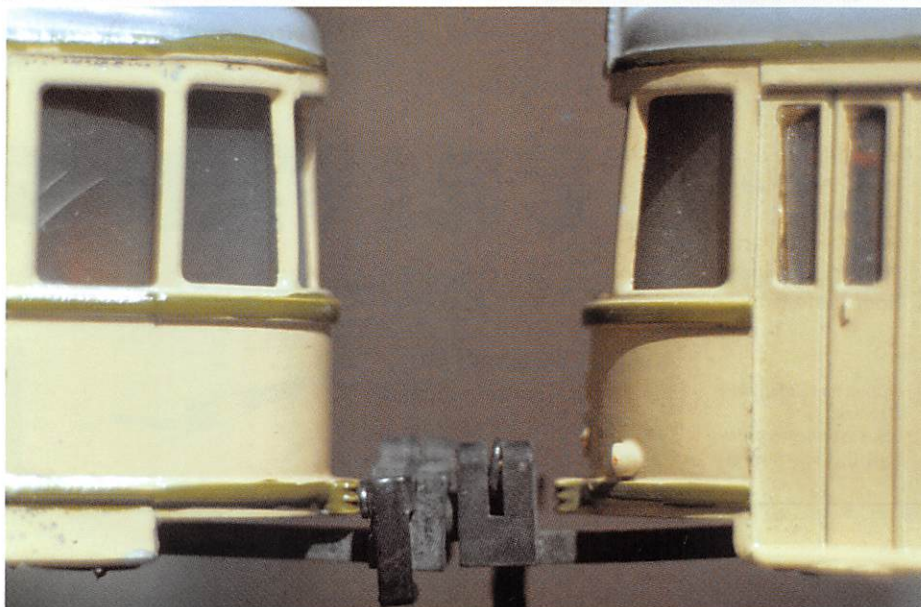
Er zijn ook wat vraagtekens naar boven gekomen bij mijn graaf in het verleden. In het knutselkader vallen waarschijnlijk de gelede Düwag's van HAMO, die ik in oude artikelen tegenkwam. Mogelijk heeft er ook een gelede HAMO-variant bestaan. Zo'n gelede HAMO-wagen heb ik sinds kort uit een nalatenschap verworven en deze vertoont in ieder geval een zeer vakkundige constructie, die dit lijkt te staven, maar zekerheid erover heb ik niet. Evenmin heb ik enig houvast betreffende de herkomst van een werkmotorwagen met zink-metalen wagenbak, waarvan het onderstel overduidelijk van HAMO afkomstig is. Betreft het hier een zelfbouw, of voerde HAMO dit tramloce inderdaad in zijn programma...? Van de gelede wagen heb ik een tekening gemaakt. Als iemand hier meer over weet, schrijf dan gerust een briefje aan "Tramfan Magazine".

Met vriendelijke dank aan Ben Wijnberg voor het ter beschikking stellen van zijn modellen.

René A.M. Platjouw

Midden. De bovenmaatse, maar goed functionerende koppelingen in detail.

Rechts en beneden. De motor en de cardanasjes van de vierasser en de onderaanzicht van de aandrijving van beide wagentypes.



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

FERIVAN
TRAMMODELBOUW

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

Motorisering en toebehoren.
Nieuwe eigen producties in voorbereiding !

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

Een prachtige reeks tramboeken: "Allemaal de tram op, burgers!"
De trams in België, 30 jaar geleden, volledig in kleur, met groot formaat foto's 20 x 20 cm !

De nummers 1 t/m 4 zijn bijna uitverkocht !

Het nummer 8
Liège
Tijdens de tram
is beschikbaar !

Aux trams, citoyens !
Allemaal de tram op, burgers !

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

Prijs / Abonnement

De prijs per exemplaar is vastgesteld op 790 BEF +100 BEF verzendingskosten indien u bestelt bij de uitgeverij. Ten einde als gevolg van de wisselende verschijning toch geen enkel nummer te missen raden wij u echter aan een abonnement te nemen: **Prijs voor Benelux landen 2190 Bf. incl. portokosten.** U moet zich dan ook niet extra verplaatsen wanneer het nieuwe nummer is verschenen en u bent verzekerd van uw exemplaar van deze gelimiteerde oplage.

50
JAAR / ANS
Uitzonderlijke uitgave

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

50 jaar geleden deed de eerste PCC zijn optreden in België. Een oportune gelegenheid om de geschiedenis van alle belgische PCC's nog eens revue te laten passeren. De prijs voor nr. 1 (100 pagina's) is vastgesteld op 790 BEF + 100 BEF verzendingskosten, de prijs voor deel 2 (116 pagina's) bedraagt 890 BEF + 120 BEF.

In januari verschijnt nummer 9:
Brussel: de lijnen E, F, M, R, S en V + een artikel, gewijd aan ir. Raoul Hausman en de pre-N-motorwagens.

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



Spoorzoeken

Hier en daar, soms middenin een stad, soms op een vergeten plek op het platteland, kunnen we plots verrast worden door een relict dat ons hart meteen sneller doet slaan: kijk eens, heeft hiér ooit een tram gereden ?

Op de foto links zien we zo'n stukje spoor. Wie deze plek herkent en er wat meer (of alles) over weet, nodigen we uit tot het schrijven van kort stukje tekst over de geschiedenis van dit tramoverblijfsel. De boeiendste en leukste inzending wordt bekroond met publicatie in "Tramfan Magazine" !

Foto gemaakt op
3 augustus 2001.

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

W.E. SCHOENMAKERS

technisch speelgoed specialist

Nieuw adres !
Molenlaan 89
2251 CD Voorschoten

Telefoon & fax :
071-561 47 06



Technisch Speelgoed

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

RAIL ART MULTIMEDIA PRESENTEERT: DE GROTE TRAMVIDEO - PARADE 2001

Bestelnr. 10.0592:

DE GROTE GVBA TRAMPARADE OP 16-9-2000 & JUBILEUMVIERING 100 JAAR ELEKTRISCHE TRAM IN AMSTERDAM

Speelduur 58 min.

De bekende Amsterdamse organist en cineast Wim Stroman is een tramhobbyist pur sang, die in zijn schaarse vrije tijd het Amsterdamse tramgebeuren met de videocamera vastlegt. Dankzij zijn kennis van stad en tram heeft hij als geen ander unieke beelden weten vast te leggen van de op 16 september 2000 gehouden Tramparade in Amsterdam, hierbij geassisteerd door een professioneel camerateam. Tevens ziet u beelden van de viering van 100 jaar lijn 10 op 14 augustus 2000, opnames van de pendelritten met de Combino uit Potsdam en publieksritten met historisch materieel op lijn 16 op zondag 17 september. Als waardige afsluiting van dit jubileum ziet u sfeervolle nachtopnames van de laatste rit van partytram 208 op 30 september 2000. Kortom een allesomvattend verslag van het kleurrijke Amsterdamse tramjubileum !



NVBS-videoband met bestelnr. 10.064

"STOOMTRAMS IN NEDERLAND 1935 - 1957"

zwart-wit, speelduur 55 min., prijs Fl. 55,-/\$ 25,-

In deze unieke historische film, gemaakt door F. Esser in 1946, herleeft de Gooische Stoomtram compleet in haar glorie van vroeger tijden !

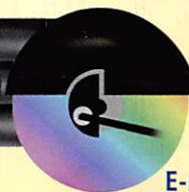
De reis begint in Hilversum op het Stoomtramstation, om via Laren (St. Janskerkhof, Hertenkamp), Blaricum (Jssalon de Hoop), Huizen (Naarderstraat, tramstation), Naarden (raccordement naar de chemische fabriek) te eindigen in Bussum bij het NS & Tramstation. Voorts ziet u in deze band opnames van reeds lang verdwenen stoomtrambedrijven in Nederland, zoals de ZVTM in Zeeuws-Vlaanderen, de EDS in Drente, de GTW in Gelderland, de NTM in Friesland en de Stoomtram Oostelijk Groningen. Verschijnt 19 oktober a.s.

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



RAIL ART
MultiMedia

Oderint, dum metuant !



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

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

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

TRAVELS BY TRAM THROUGH BELGIUM

Voyage en tram à travers la Belgique Reizen met de Tram door België

PART 1 - LIEGE, VERVIERS & HASSELT

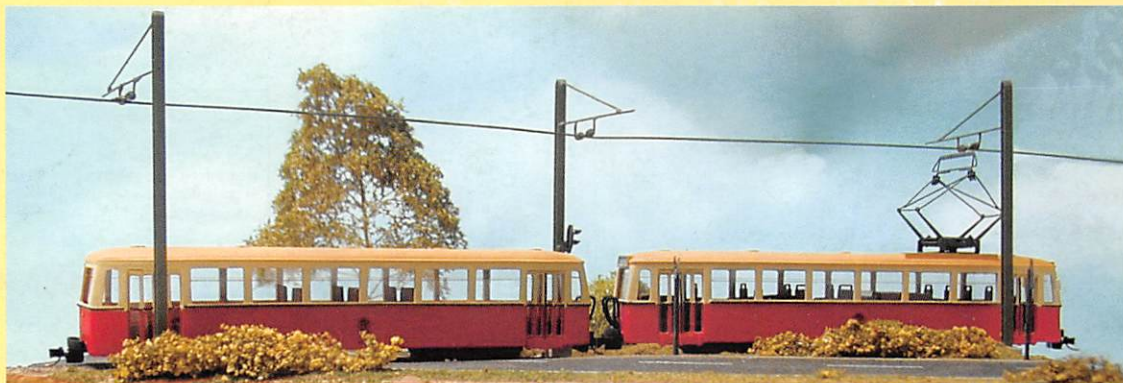


38 103 TRAVELS BY TRAM THROUGH BELGIUM 1: LUIK, VERVIERS & HASSELT

Uitgave Online Video, 70 min.

Fl. 79,- / Euro 36,-

Een unieke historische tramband in kleur en zwart-wit, met authentieke beelden van Belgische buurt- en stadstrams in de jaren vijftig. Een uitvoerige inhoudsbeschrijving vindt u op pg. 32 van Tramfan nr. 2, of is bij ons op aanvraag verkrijgbaar.



NIEUW !
NMVB Braine-le-comte
Motorwagen !



Trams, bussen en treinen in miniatuur

Jocadis b.v.b.a.

**De specialist van de
Belgische Buurtspoorwegen**

**Brusselstraat 53
B-7850 Edingen**

Tel. (0032) (0)2 395 71 05

Fax. (0032) (0)2 395 61 41

E-mail: webmaster@jocadis.com

www.jocadis.com

