



21

# tramleven

Informatieblad

van de vereniging voor het trammuseum

6e jaargang / 2  1971  prijs 25 fr.

## **inhoud:**

- *De Algemene Jaarvergadering van de AMUTRA en de opening van het Trammuseum te Schepdaal.*
- *De stoomlokomotieven van de N.M.V.B.*
- *Tekeningenlijst.*
- *De nieuwe P.C.C.-rijtuigen van Gent.*
- *Bijdragen tot de geschiedenis van de Antwerpse tramwegen. De Poneytram. — Slot.*

---

Foto van de omslag: 3 april 1971: uitstap op de oude tramlijn Halle-Leerbeek-Ninove ter gelegenheid van de opening van het Trammuseum. ART 300 + aanhangwagen 19496.

Foto E. Keutgens

# *De algemene jaarvergadering van de Amutra, en de opening van het Trammuseum te Schepdaal*

Op woensdag 24 maart 1971 werd de 11ste Algemene Jaarvergadering van onze vereniging gehouden.

Bij de aanvang van de vergadering werd een ogenblik stilte in acht genomen ter herinnering aan twee afgestorven leden, nl. de heren Sylvain Alleman en Pierre Pitsaer.

Nadien werd overgegaan tot de dagorde.

Drie gewone leden, de hh. De Wandeleer Guy, Fardeau Lodewijk en Hublet Arthur werden als effectief lid ingeschreven, wegens de diensten die zij bewezen hebben en nog bewijzen aan de vereniging.

Door de Voorzitter J. de Meurs werd vervolgens het jaaroverzicht 1970 gegeven, waaruit wij even aanhalen :

- aanstelling van een nieuwe schatbewaarder, de heer Lodewijk Fardeau, die de voortijdige vakante plaats heeft ingenomen van de heer Chr. Torlet.
- de functie van « Gerant van het Museum » werd afgeschaft.
- door de werkploeg van het Museum werden de gewone onderhouds- en herstellingswerken van de rijtuigen actief verder gezet. Tevens werd ook de AR 193 door hun zorgen hersteld, zodat wij thans de mogelijkheid hebben de zo noodzakelijke manœvers uit te voeren in het Museum. Het verkoopzaaltje werd ook door hen volledig hersteld en herschilderd.
- in de loop van 1970 werd de verzameling rijtuigen in het Trammuseum aangevuld met zes eenheden, te weten : motorwagens 34, 85, werkwagen (ex-83) en schaafrijtuig van de S.T.I.V. (Verviers) ; gyrobus G 3 van de N.M.V.B., alsook de ART 40 afkomstig van Mol.
- een belangrijke gebeurtenis in het leven van onze vereniging was ongetwijfeld het bezoek van de heer Bertrand, Minister van Verkeerswezen aan ons Museum op 4 mei 1970 en waarover wij uitvoerig verslag uitbrachten in Tramleven nr 17/1970.
- het aantal bezoekers in het Trammuseum bedroeg 8100 personen voor het seizoen 1970 (van Pasen tot 31 oktober).

Vier leden van de Raad van Beheer waren, ofwel ontslagnemend of uittredend volgens de statuten : nl. de hh. E. Keutgens, J.H. Renard, R. Temmerman en Chr. Torlet. Enkel de heer E. Keutgens stelde zich herkiesbaar.

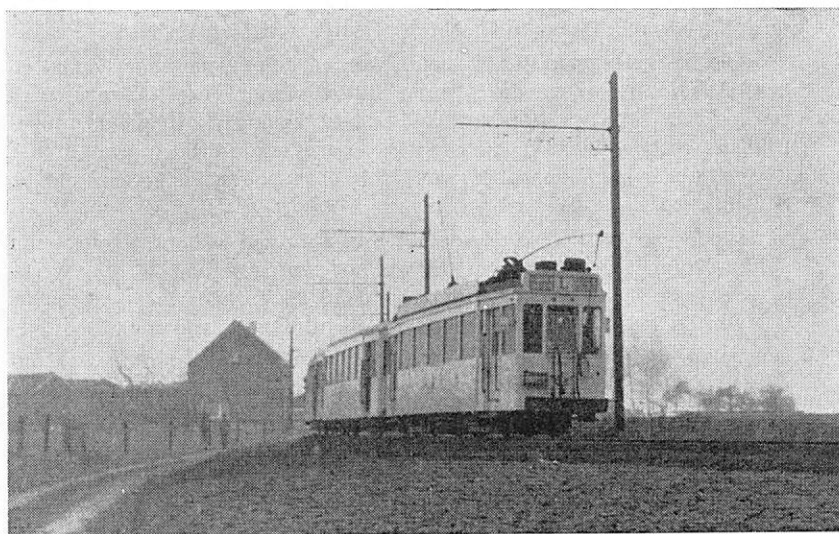
Uit de vijf kandidaten werden, na de kiezing, de hh. L. Fardeau, E. Keutgens en M. Smet weerhouden.

Tijdens de vergadering werd er door de heren P. Dehon en E. Keutgens, respectievelijk verantwoordelijk voor de opstelling van «Présence du Tramway» en Tramleven, onze driemaandelijke tijdschriften, een dringende oproep gericht tot de leden om artikelen te leveren voor beide tijdschriften. De laatste tijd verschenen er steeds bijdragen van dezelfde personen en de beschikbare bijdragen zijn thans uitgeput. Zo de beide opstellers geen medewerking ontvangen van andere leden, zal de vereniging genoodzaakt zijn, op het einde van dit jaar, de publikatie van beide tijdschriften stop te zetten.

Door de Algemene Jaarvergadering werd ook de wijziging van de maatschappelijke zetel van de Vereniging voor het Trammuseum goedgekeurd, deze is heden gelegen te 1020 Brussel, Pannenhuisstraat 164.

De vergadering werd afgesloten met het in herinnering brengen van de geplande activiteiten 1971.

\* \* \*



3 april 1971 : Bijzonder tramstel voor de uitstap van de AMUTRA : 10284 + 19306 + 19308 op de lijn «L» Brussel - St. Kwintens-Lennik - Leerbeek.

Foto E. Keutgens

Traditioneel vond op zaterdag 3 april 1971 de heropening plaats van het Trammuseum te Schepdaal voor het seizoen 1971.

Daar wij het Trammuseum rechtstreeks niet meer per tram konden bereiken werd door de vereniging een combinatie gezocht met tram en autobus en met terzelfdertijd een uitstap in het Payottenland.

Motorwagen Standaard 10284 met aanhangwagens 19306 en 19308 bracht de 100-tal deelnemers vanaf het Rouppeplein langs de tramlijn « L », Brussel - St Kwintens-Lennik - Leerbeek naar Leerbeek. Aldaar stond de spoorauto ART 300 met aanhangwagen 19496 ons op te wachten om de tramfans naar de stortplaats te voeren. Deze mestpacht is een kleine kilometer gelegen op de oude tramlijn Halle - Leerbeek - Ninove en dit in de richting Ninove.

Dit baanvak wordt sporadisch nog bereden door de ART 300 en enkele goederenwagens, welke dan beladen zijn met afval van de N.M.V.B.-stelplaatsen uit het Brusselse.

Tevens ligt dit stukje lijn nog tussen een brokje payottenlands natuurschoon, zodat door vele leden de wens over de lippen kwam om dit stukje lijn te bewaren en eventueel te exploiteren.

Na dit bezoek werd er dan overgestapt op twee autobussen, die de deelnemers naar het Trammuseum voerden.

In het Museum zelf konden de aanwezige leden zich overtuigen van het gepresteerde werk van onze aktieve werkploeg, die aldaar hun vrije uren belangloos komen doorbrengen.

Het ontvangstzaaltje werd herschilderd ; N.M.V.B.-motorwagen 44602 (ex-9704) kreeg reeds een grondige herstellingsbeurt ; verschillende rijtuigen werden herschilderd. (Traliewerk, platformen, enz.)

De terugkeer geschiedde eveneens via Leerbeek, alwaar het bijzonder tramstel ons opnam en terugbracht naar Brussel.

Thans is de kans zeer groot dat dit de laatste heropening van het Trammuseum zal zijn geweest, waarin het nog mogelijk was gebruik te maken van een tramstel op de tramlijn Brussel - Leerbeek.

Het is inderdaad voorzien, dat de tramexploitatie op vermelde lijn in een nabije toekomst zal opgeheven worden, zodat langs gans de Zuid-Westkant van Brussel er geen enkele NMVB-tram meer zal rijden en wij ons noodgedwongen in de toekomst met autobussen naar het Museum zullen moeten begeven.



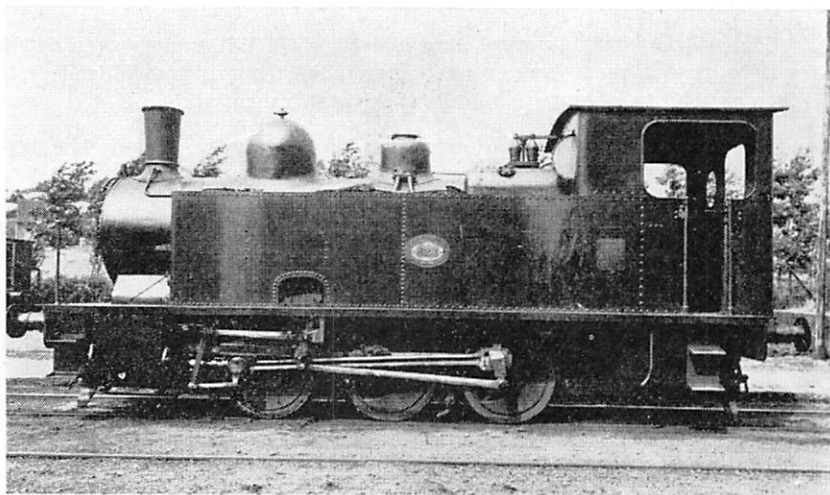
**DE STOOMLOKOMOTIEVEN  
VAN DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ  
VAN BUURTSPOORWEGEN**  
door E. KEUTGENS

19. de stoomlokomotief  
van  
het type 22

**Geschiedkundig overzicht**

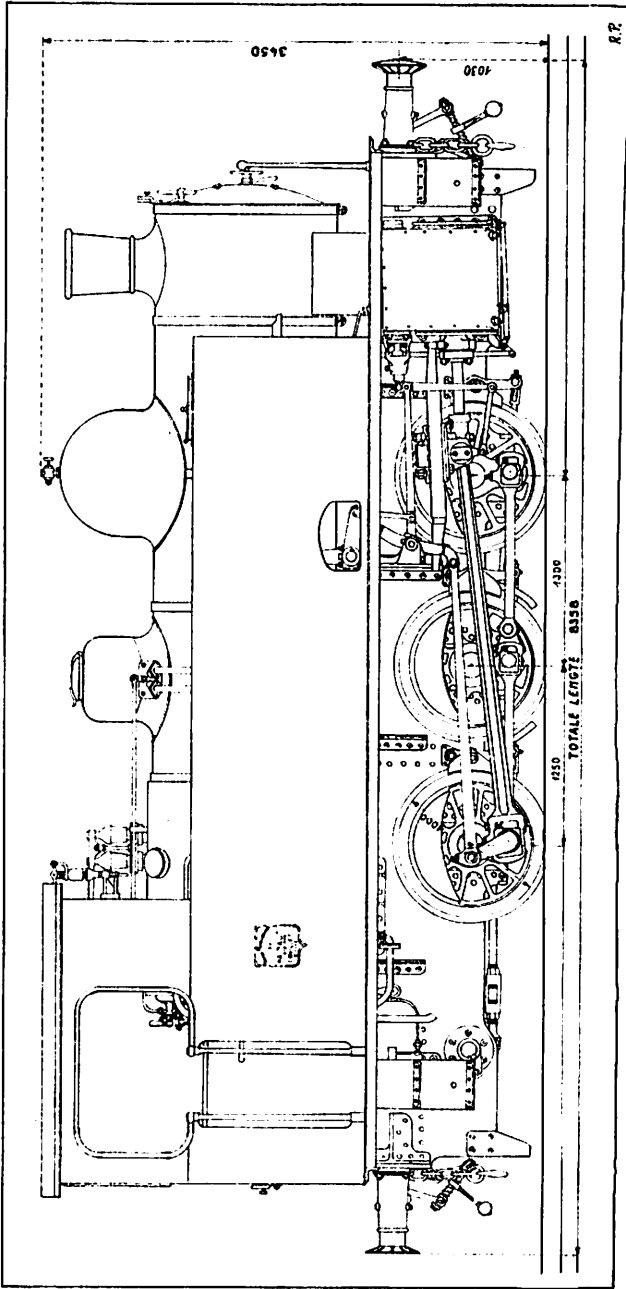
In 1926 bestelde de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen bij « Les Usines Métallurgiques du Hainaut » te Couillet een lokomotief van 35,750 ton leeggewicht en van het type 030.

Deze lok was bestemd om de HL 807 (type 10), die behoorde tot het lokomotievenpark van de lijn Groenendaal-Overijse en die na de Eerste Wereldoorlog niet meer werd teruggevonden, te vervangen.



De krachtige lokomotief 823 in het station van Overijse.

(Dokum. NMVB)



HL 823-TYPE 22

De lokomotief 823 heeft steeds de dienst verzekerd op de lijn Groenendaal-Overijse. Bij de machinisten en stokers van Overijse stond de lok gekend als een harde trekster en kolenverslindster, waardoor zij in de personeelsmond de bijnaam kreeg van « Dikke Bertha ».

In februari 1953 werd de lok verkocht aan de firma Ch. Foquet en Cie te Etterbeek. Op 22 november 1965 stond de lokomotief, ontdaan van haar stoomketel, op het industrieterrein van bovenvermelde firma te Vilvoorde.

### Aantal en beschrijving

Door « Les Usines Métallurgiques du Hainaut » te Couillet werd, ingevolge de aanbesteding van 17 april 1926, één lokomotief geleverd met het konstruktienummer 1791 en volgens de konstruktieplaat reeds gebouwd in 1924. Bij de N.M.V.B. kreeg deze lok het nummer 823.

Het was een tenderlokomotief met asindeling 030 en één stuurpost met machinistenhuis. De wielen waren langs de buitenzijde van het chassis geplaatst. De stoomverdeling was van het type Walschaerts en de vuurkist van het type Belpaire. De aandrijving geschiedde op de achterste as (3de). Het optrekstangenwerk was niet bedekt. De lokomotief was niet voorzien van meterspoorbumpers.

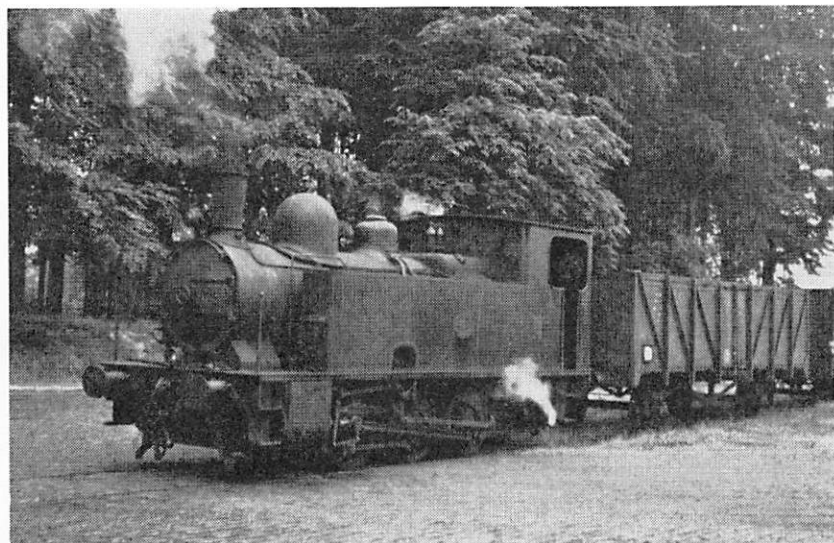
### Technische kenmerken

|                               |                       |
|-------------------------------|-----------------------|
| Spoorwijdte                   | 1,435 m               |
| Stoomdruk                     | 12,000 kg             |
| Roosteroppervlak              | 1,065 m <sup>2</sup>  |
| Totale verwarmingsoppervlakte | 98,000 m <sup>2</sup> |
| Doormeter van de cilinders    | 0,430 m               |
| Slaglengte van de zuigers     | 0,500 m               |
| Doormeter van de wielen       | 1,000 m               |
| Afstand tussen de assen       | 1,250-1,300 m         |
| Totale lengte over bumpers    | 8,358 m               |
| Uiterste breedte              | 2,650 m               |
| Inhoud waterbakken            | 4.400 l               |
| Inhoud kolenbunker            | 1.400 kg              |
| Leeggewicht                   | 35.750 kg             |
| Gewicht rijklaar              | 44.000 kg             |
| Traktiekracht                 | 11.000 kg             |

Een plan op schaal 1/20 van de hierboven beschreven lokomotief is verkrijgbaar door storting van 30 F (verzendingkosten inbegrepen) op P.R. 4534.76 van E. KEUTGENS te 2000 Antwerpen.

\* \* \*





23-6-1951 : HL 823 met goederentrein te Groenendaal.

(Foto G. Desbarax)

\* \* \*

## TEKENINGENLIJST

Na veelvuldige vraag publiceren wij hierna de volledige lijst van tekeningen, welke thans geleverd kunnen worden of in de zeer nabije toekomst verkrijgbaar zijn.

|   |       |
|---|-------|
| 1. N.M.V.B. Schaafmotorrijtuig 21.005   | 40 Fr |
| 2. N.M.V.B. Motorwagen type S   | 40 Fr |
| 3. N.M.V.B. Motorwagen type Standaard « Metaal » met pneumatische deuren              | 40 Fr |
| 4. N.M.V.B. Twee-assige spoorauto Reeks AR 234 - AR 258                               | 40 Fr |
| 5. N.M.V.B. Aanhangwagen type S : 19577 - 19580                                       | 40 Fr |
| 6. N.M.V.B. Aanhangwagen gemoderniseerd B 1400 - 1404 ; B 1850 - 1851 ; B 2100 - 2101 | 40 Fr |
| 7. N.M.V.B. Aanhangwagen type Metaal : 19557 - 19576                                  | 40 Fr |
| 8. N.M.V.B. Stoomlok type 1   | 30 Fr |
| 9. N.M.V.B. Stoomlok type 2   | 30 Fr |
| 10. N.M.V.B. Stoomlok type 3  | 30 Fr |
| 11. N.M.V.B. Stoomlok type 4  | 30 Fr |
| 12. N.M.V.B. Stoomlok type 5  | 30 Fr |
| 13. N.M.V.B. Stoomlok type 6  | 30 Fr |
| 14. N.M.V.B. Stoomlok type 7  | 30 Fr |
| 15. N.M.V.B. Stoomlok type 8  | 30 Fr |
| 16. N.M.V.B. Stoomlok type 9  | 30 Fr |

|   |       |
|---|-------|
| 17. N.M.V.B. Stoomlok type 10   | 30 Fr |
| 18. N.M.V.B. Stoomlok type 15   | 30 Fr |
| 19. N.M.V.B. Motorwagen 10340 (voorloper Braine-le-Comte, reeks 10374-10394, was prototype en is nooit gebouwd geweest) | 40 Fr |
| 20. N.M.V.B. Standaardmotorwagen met filmkast, type Metaal  | 40 Fr |
| 21. N.M.V.B. Stoomlok type 11   | 30 Fr |
| 22. N.M.V.B. Stoomlok type 12   | 30 Fr |
| 23. N.M.V.B. Stoomlok type 13   | 30 Fr |
| 24. N.M.V.B. Stoomlok type 14   | 30 Fr |
| 25. N.M.V.B. Stoomlok type 16   | 30 Fr |
| 26. N.M.V.B. Stoomlok type 17   | 30 Fr |
| 27. N.M.V.B. Stoomlok type 18   | 30 Fr |
| 28. N.M.V.B. Stoomlok type 19   | 30 Fr |
| 29. N.M.V.B. Stoomlok type 20   | 30 Fr |
| 30. N.M.V.B. Stoomlok type 21   | 30 Fr |
| 31. N.M.V.B. Stoomlok type 22   | 30 Fr |
| 32. N.M.V.B. Stoomlok type 23 - Garrat  | 40 Fr |
| 33. N.M.V.B. Aanhangwagen stoomdienst - Eerste klasse   | 30 Fr |
| 34. N.M.V.B. Motorwagen type Braine-le-Comte 10374 - 10394  | 40 Fr |
| 35. N.M.V.B. Pakwagen - Stoomdienst, twee-assig. Verschillende reeksen  | 30 Fr |
| 36. N.M.V.B. Gemengd rijtuig 1ste, 2de klasse met pakgoed-afdeling. Reeks 1852-1854                                     | 30 Fr |
| 37. N.M.V.B. Spoorauto op draaistellen ; reeks AR 284-288   | 30 Fr |
| 38. N.M.V.B. Aanhangwagen-stoomdienst 2de klasse. Reeksen A 559-644 en B 520 tot 533                                    | 30 Fr |
| 39. N.M.V.B. Railbus met draaischijf en één stuurstand. AR 1 en AR 2  | 40 Fr |
| <i>In voorbereiding :</i>   |       |
| 40. N.M.V.B. Gesloten goederenwagen (HF)  | 30 Fr |
| 41. N.M.V.B. Bakwagen (HH)  | 30 Fr |
| 42. N.M.V.B. Platte wagen (HP) 2 assig  | 30 Fr |
| Bovenvermelde plans werden getekend op schaal 1 : 20.   |       |
| 101. M.I.V.A. Motorwagen type PCC 2000 - 2125. Schaal 1 : 30  | 40 Fr |
| 102. M.I.V.A. Verbouwde motorwagen type 351. Schaal 1 : 30  | 40 Fr |
| 103. M.I.V.A. Aanhangwagen reeks 901-1049. Schaal 1 : 30  | 40 Fr |
| 104. M.I.V.A. Electrobus nr. 1 (Tramways d'Anvers). Schaal 1 : 30   | 40 Fr |

#### AANDACHT

Gelieve het bedrag voor uwe bestellingen te storten op postrekening 4534.76 van E. KEUTGENS te 2000 Antwerpen.

Zeer duidelijk de nummers van de gewenste plans opgeven a.u.b.

De verzendingskosten zijn in de prijs van de plans inbegrepen.

De duurtijd van de levering is maximum 1 maand.

Toestand : 1.7.1971.

# De P.C.C. rijtuigen type Gent

door Walter GOGAERT

Op 31 maart 1961 volgde de M.I.V.G. de E.T.G. (Electrische Tramwegen van Gent) op als bestuursorgaan van het gemeenschappelijk vervoer op stadsniveau te Gent. De nieuwgeborene werd ingeschreven in het Belgisch Staatsblad nr 120 van 20 mei 1961.

De koncessie verleend aan de E.T.G. was feitelijk reeds beëindigd op 31 december 1953, maar in afwachting van een nieuw statuut, werd deze maatschappij, tot de komst van de M.I.V.G., belast met het bestuur van het openbaar vervoer in het Gentse. Deze maatschappij had alle bestaande tramlijnen behouden, en in 1949 was er reeds vaag sprake geweest van nieuwe tramrijtuigen ; het bleef echter bij een vaag idee ! Deze gedachte werd in de kiem gesmoord toen de M.I.V.G. het Gentse net op een totaal andere leest ging schoeien en de exploitatie resoluut in de richting van de bus stuurde. Men had zelfs projecten om lijnen 7 en 9 met trolleybus uit te baten, maar dit bleef bij een utopie.

Op 20 augustus kreeg lijn 8 de autobus toebedeeld, en in 1963 volgden de lijnen 6 en 9 ditzelfde voorbeeld. 1964 bracht eenmansbussen op lijn 7 en lijn 5 sloot op 31 mei 1965 de tramexploitatie af en stapte op 1 juni over op de bus ; het eerste hervormingsplan had zijn loop gehad. De ontdekking leerde zeer vlug dat Gent verre van interessant was om met bussen te worden doorkruist ; de zó wendbare autobus moest het zelfs in vele gevallen afleggen tegen het oude-vadertje-tram.

Er werd een studie gewijd aan het probleem ; voorstellen werden gedaan, onderzoeken verricht ; het uiteindelijke besluit tipte resoluut in de richting van de tram ; de overige lijnen zouden met het oog op semi-metro-uitbating behouden blijven en met nieuwe P.C.C.-rijtuigen worden bediend. Voorlopig diende echter te worden overgegaan tot het afschaffen der trams op lijn 3. Nadat 333 op 30 november 1969 als laatste drie inrukte, verschenen 's anderendaags de blauwe Fiats op de lijnen 30 en 31, opvolgers van lijn 3. Het zijn deze twee lijnen die later in dezelfde hoedanigheid opnieuw met trams zullen worden bediend.

Het nieuwe tramproject kreeg eindelijk gestalte ; op 17 maart 1971 bracht de AT 553 der N.M.V.B. een kostbare vracht naar de Arteveldestede : de 01 ! Het nummer laat ten volle vermoeden dat de M.I.V.G. het over een nieuwe tramboek gooit. Deze geel-blauwe P.C.C. is een volwaardig produkt van onze belgische tramindustrie, een kind van het reeds beroemde huwelijk tussen La Brugeoise et Nivelles en A.C.E.C.



17 maart 1971 ; La Brugeoise et Nivelles ; PCC-wagen 01, eerste wagen van een reeks van 46 eenheden besteld door de M.I.V.G. (Gent), staat klaar om opgeladen en vervoerd te worden naar de Arteveldestad. (Foto R. Bastaens)

Gent stapte nu ook met zijn trams over van geel, naar geel-blauw. Bij de bussen is dit reeds eerder gebeurd. Aartsvader van deze kleurenschakering is de Mercedes O 322, AB 382, die op 24 augustus 1962 op lijn 8 verscheen in zijn geel-blauwe gedaante ; niemand kon toen vermoeden dat na de bussen, nu ook de trams dit voorbeeld zouden gaan volgen. De P.C.C.'s hebben daarenboven nog een lichtgrijs dak, een donkergrijze buffer en dito zijlatten. De deuren werden echter volledig geel gehouden. En terwijl wij nu toch over kleuren bezig zijn : de panto is lichtgrijs en alle opschriften geel. De nummers staan onder de koplamp en zij bevinden zich ook naast beide opstapdeuren langs de zijkant. Middenop het zijpaneel treffen wij nu ook zoals bij de bussen, het M.I.V.G.-embleem aan. Het rijtuig beschikt over 4 rolfilms ; 2 filmkasten met tekst, op beide koppen aangebracht en twee zijfilmkastjes, naast de opstapdeuren bovenaan het eerste venster. Op deze zijfilmpjes komen enkel de zwarte lijnummers voor op een witte achtergrond. De voorfilm en de achterfilm zijn van hetzelfde type. Zij zijn qua schikking hetzelfde gebleven als bij de andere Gentse trams ; hun kleur is identiek, op lijn 10 na, die nu volledig groen is. De nieuwe rolfilms dragen echter een dubbele bestemming, zodat zij bij de termini niet meer te veranderen zijn.

Technisch bekeken hebben deze P.C.C.-rijtuigen grosso-modo dezelfde kenmerken als hun voorgangers ; het zijn trams van het type « all electric » en hebben een uitrusting met vrije uitloop.

Natuurlijk hebben deze tuigen enkele specifieke kenmerken, waarop wij hier even zullen ingaan. Vooreerst hebben wij hier te maken met een tweerichtings-P.C.C. Deze keuze vloeit voort uit het feit dat men niet in de mogelijkheid is te Gent, om overal keerlussen aan te leggen. Onnodig hier te vermelden dat dit typerijtuig, waarbij naast een dubbele stuurpost, ook een dubbel deurcircuit, en andere beveiligingen dienen te worden aangebracht, een duur broertje is.

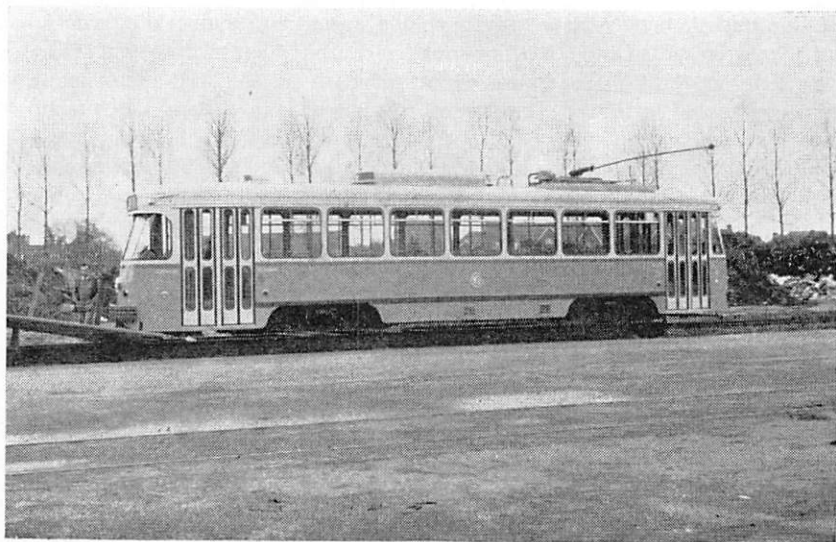
Terloops dient te worden gewezen op het feit dat deze P.C.C.'s enkel als eenmanwagens zullen worden ingezet. Zij zijn, net als de M.I.V.G.-bussen uitgerust met een stempeltoestel voor kaarten, type CAMP. Op de P.C.C.'s staan er echter twee; het toestel van de rijrichting is enkel in gebruik; het achterste toestel wordt vergrendeld.

Terwijl de meeste P.C.C. rijtuigen over drie zijdeuren beschikken, treffen wij bij dit rijtuig slechts twee deuren aan; de opstapdeur bevindt zich vooraan; de uitstapdeur is achteraan aangebracht. De M.I.V.G. wil hiermee het doorschuiven in het rijtuig bevorderen. Als men weet dat de reiziger na de halteaanvraag verplicht is zelf de achterdeur te openen om te kunnen uitstappen, dan zal men inzien, dat deze beide maatregelen zeker het doorstromen van reizigers naar achter zullen bevorderen. Men kan zich evenwel de vraag stellen wat er gebeuren zal, wanneer het rijtuig vol is, en een reiziger die zich voorin bevindt, moet uitstappen. Immers, zoals gezegd, moet de reiziger na halteaanvraag de deuren openen bij middel van het Kiepe-apparaat, nadat de bestuurder bij stilstand van het rijtuig de achterdeur ontgrendeld heeft. Na het uitstappen van de laatste reiziger blijft de deur nog drie sekonden open en sluit dan automatisch. Op dit ogenblik dooft de controlelamp van « geopende achterdeur » op het schakelbord bij de bestuurder en kan deze de achterdeuren vergrendelen. Blijkt het evenwel nodig, de achterdeuren open te houden of zelf te openen, dan kan de bestuurder dit altijd zelf doen bij middel van een knop op zijn stuurbord. Op dit rijtuig is het ook mogelijk de deur voorlinks te openen, om aan termini zoals Arsenaal op lijn 2, het uitstappen der reizigers langs het voetpad mogelijk te maken. Dit gebeurt bij middel van een schakelaar op het stuurbord, nadat de bestuurder de omschakelaar van zijn rijtuig in de stand « AR » geplaatst heeft.

Bij geopende achterdeur klappt de gemotoriseerde zijspiegel automatisch uit en sluit bij gesloten achterdeur. Het is evenwel mogelijk deze spiegel zelf te bedienen vanaf de stuurpost; de linker spiegel wordt altijd bediend met een speciaal aangebrachte knop op het dashboard.

Een bijzonder kenmerk van de M.I.V.G.-P.C.C. is wel de gemotoriseerde pantograaf, die eveneens vanaf de stuurpost bediend wordt en werkt op de batterijen. Het model van deze pantograaf treffen wij ook aan op de gelede trams te Rotterdam.

De totale lengte van de M.I.V.G.-telg bedraagt 14,5 m bij 2,22 m breedte en 3,24 m hoogte tot pantostoel. De asafstand van het draaistel komt op 0,660 m, de minimumdraaistraal van het rijtuig bedraagt 17 m.



17.3.1971 : La Brugeoise et Nivelles : PCC-wagen 03 op de proefbaan van de fabriek  
(Foto R. Bastaens)

Ledig weegt de P.C.C. 16,3 ton en hij kan 66 staande en 34 zittende reizigers bevatten, wat zijn totaal op 100 plaatsen brengt.

De kop van de M.I.V.G.-P.C.C. werd afgeleid van het typerijtuig dat aan Marseille werd geleverd. Op zijn beurt is dit type afkomstig van onze M.I.V.A.-P.C.C.; op deze rijtuigen werd voor het eerst een dergelijke voorsteven angewend. De M.I.V.G.-P.C.C. heeft echter een meer spitse neus, een kleinere filmkast en net als zijn Brusselse kollegas beschikt dit rijtuig over een connector, of verbindingssteekdoos. De twee luchtkleppen, die bij de M.I.V.A.-P.C.C. onder de ruit zijn aangebracht, werden weggelaten en onder de filmkast in de luchtkap gemonteerd.

Naargelang de rijrichting, bevindt de pantograaf zich vooraan of achteraan. Dit vergt van de bestuurder een dubbele aandacht. Nu dient bij het overschrijden van schakelaars en contacten rekening gehouden met deze twee mogelijkheden. De panto bevindt zich boven het platform B; binnenin kan men dit aflezen op de snelheidsmeter; op platform B bevindt zich een meter met witte cijfers wat erop wijst dat de panto vooraan staat. Op platform A is de wijzerplaat van groene cijfers voorzien en dit wijst erop dat de pantograaf achteraan staat. Vooral bij wissels is dit van belang. Men heeft daartoe twee merkpunten aangebracht tussen de sporen in de vorm van twee naar elkaar gemerkte letters T; de eerste T dient te worden overschreden met vooropstaande panto, terwijl de laatste T erop wijst dat men bij achteropstaande pantograaf aan het contact toe is.

De binneninrichting van het rijtuig is zeer smaakvol, de tint is grijs en de stoelen zijn blauw. De zitplaatsen zijn naar elkaar toe opgesteld in twee helften van 17; de voorste helft tot middenin het rijtuig heeft rechts enkele en links dubbele zetels; deze schikking wisselt bij de achterste helft, wanneer men vanuit hetzelfde standpunt de zaak overschouwt. Hierdoor is de gang tussen de stoelen niet doorlopend, maar gaat vanaf het midden iets naar links verder, naar achter.

De bestuurder beschikt voor dienstmededelingen over een geluidsinstallatie, waarmee hij zowel de reizigers binnenin het rijtuig, als deze die aan de halten wachten, kan bereiken. Voor de wachtende reizigers, is dit vooral van belang om te weten of het rijtuig niet terugkeert voor de terminus, of om te weten of de tram volzet is.

Naar verluidt, zal het rijtuig enkel binnenin van reclame worden voorzien, op een daartoe aangebrachte glijbaan boven de vensters. Buiten-uit heeft men enkel 4 reclamebordjes voorzien naast de buffers.

Wanneer aan een terminus van bestuurderspost dient te worden veranderd, zal de bestuurder alle knoppen uitschakelen, deze van de verlichting uitgezonderd. Hij zal de omschakelaar meenemen, samen met de besteltafel, nadat hij de stuurpost vergrendeld heeft met het afschermblad.

Er zijn 4 zandbakken in het rijtuig; het vullen geschiedt naast elke eerste zetel, in een speciaal aangebrachte kast.

Onder de zetels zijn twee batterijkoffers, een verluchtingsdoos en een bak voor toebehoren aangebracht.

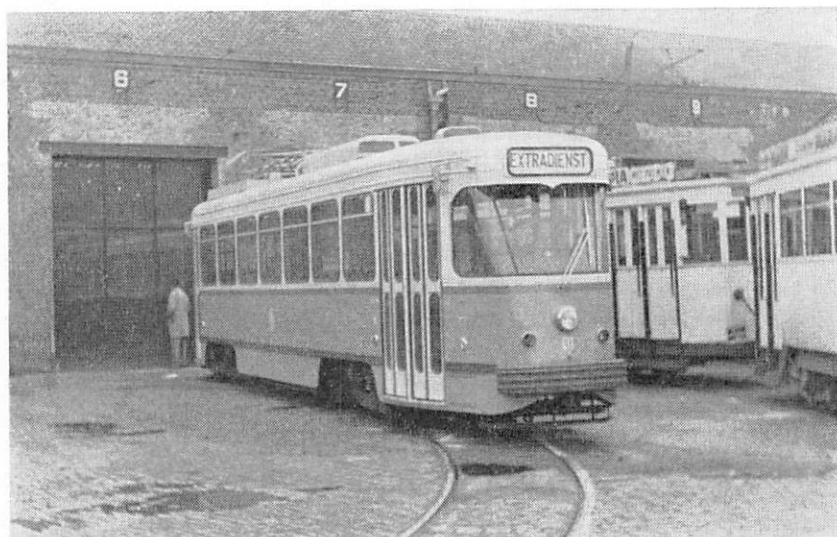
De rijtuigen werden gebouwd volgens bestelling nr 299V, plan nr 157.757 van B.N., nadat de M.I.V.G. op 17.2.70 de laatste desiderata liet kennen.

Het rijtuig beschikt over twee draaistellen uitgerust met elk twee langsliggende seriemotoren ACEC 300 Volt met een uurvermogen van 55 PK ( $4 \times 55 \text{ PK} = 220 \text{ PK}$ ).

Ieder van de vier assen, met wielen van het elastische type Bochum met blokken uit synthetisch rubber tussen band en velg, bezit zijn eigen motor waarvan de kracht overgebracht wordt door een kardankoppeling en hipoïde tandwielkoppel met verhouding 1/7,17. Behalve de reostatische rem, bevat ieder draaistel twee trommelremmen, mekanisch door een veer gesloten en elektrisch geopend door batterijstroom en 2 elektromagnetische railremmen gevoed door de batterijstroom.

Het rijtuig is uitgerust met twee zandstrooiers per rijrichting vóór de voorwielen geplaatst en voorzien van elektrisch bediende afsluiters.

Specifiek voor de rijtuigkast is de beschermplaat van 5 mm dikte, die vooraan bij de stuurpost is aangebracht en de bestuurder moet beschermen bij een frontale aanrijding. De tram is uitgerust met een batterij 40 volt-38 Ah met cadmium nikkel elementen en een dynamo 40 volt 45 Ah voor de lading van de batterij en aangedreven door een 600 V-motor.



24 april 1971 : Gent-M.I.V.G.-Arsenaal. PCC-wagen 01.

(Foto E. Keutgens)

Het rijtuig is royaal verlicht en beschikt over 12 fluorescentiebuislampen van 40 W, gevoed door de lijnspanning van 600 V met automatische polariteitsomschakeling. Er is eveneens een noodverlichting op batterij aanwezig; deze werkt automatisch bij het uitvallen der lijnstroom.

De signalisatieverlichting werkt eveneens op batterij. Bij het wisselen van stuurpost branden de stoplichten aan beide kanten van het rijtuig. Stop- en achterlichten zijn samen met de oranje richtingsaanwijzers in één armatuur ondergebracht, gescheiden door een reflektor. De standlichten zijn afzonderlijk aangebracht aan beide koppen, op rijtuigbreedte naast de deuren.

Het rijtuig beschikt over een zeer degelijk systeem voor verwarming en verluchting, bediend door de klassieke schakelaar, die ook voor ontrijving van de voorruit kan worden ingeschakeld.

Bij noodremming treden de railremmen en de zandstrooiers onmiddellijk in werking. Het loslaten van de dodemanspedaal heeft een noodremming voor gevolg met vrijmaking van alle deuren. Wanneer bij een normale remming op natte rails, de wielen van één der assen zouden slippen, dan treedt onmiddellijk een elektronisch apparaat in werking om aan deze toestand te verhelpen.

De 600 V-stroomkring is door 5 smeltloten beveiligd; de 40 V-stroomkring door 4.

Het verschijnen van de nieuwe trams in de Gentse straten heeft reeds heel wat stof doen opwaaien en iedereen blijft even staan om de nieuwigheid te keuren en te bewonderen. Wanneer over enkele jaren deze rijtuigen een



roetinebegrip zullen geworden zijn zal men misschien met verwondering kijken naar een « oude » die nog eens uitwipt, en wellicht zal men dan nog eens terugdenken aan die romantische ouwe rakkers met hun luchtige platform en hun geschok en gestoot ; zij die jarenlang het Gentse stadsbeeld hebben beheerst zien thans hun opvolgers toekomen. Nadat de 02 op 1 april en de 03 op 15 april aankwam, zal men nog even geduld moeten oefenen om de overige eenheden te zien uitrukken, want voorlopig houdt een staking hen gevangen. Zodra zij vrijkomen zal lijn 4 worden omgeschakeld en later lijn 1. In afwachting daarvan kunnen de drie leswagens dagelijks hun rondjes draaien op lijn 1, 2, 4 en 10.

## Bijdragen tot de geschiedenis van de antwerpse tramwegen

door E. Keutgens

### DE PONEYTRAM (SLOT)

#### B. VERGUNNINGEN VERLEEND AAN DE « S.A. DES TRAMWAYS A PONEYS ».

##### 1. Overdracht van de vergunning.

Voor Meester Gheysens, Notaris te Antwerpen, werd op 3 mei 1888, de akte verleden van de stichting van een nieuwe trammaatschappij onder de benaming « Société Anonyme des Tramways à Poneys de la rue Nationale à Anvers ». Deze maatschappij wenste de exploitatie van de poneytram op zich te nemen en had als maatschappelijk kapitaal 100.000 F verdeeld over 200 aandelen van elk 500 F. De verdeling van de aandelen onder de stichters van de maatschappij was als volgt :

- |  |               |
|--|---------------|
| 1) De heer Henri REDIG, Architect, Antwerpen                     | : 40 aandelen |
| 2) De heer Jozef DE BOECK, Handelaar, Antwerpen                  | : 66 aandelen |
| 3) De heer Felix REDIG, Architect, Antwerpen                     | : 10 aandelen |
| 4) De heer Louis WILLEKENS, zonder beroep, Antw.                 | : 40 aandelen |
| 5) De heer Remy VERHAEGEN, zonder beroep, Antw.                  | : 10 aandelen |
| 6) De heer Emile CLAESSENS, Bediende, Zwijndrecht                | : 10 aandelen |
| 7) De heer August DE KEULENAER, Kandidaat-notaris,<br>Borgerhout | : 24 aandelen |

De gewone Algemene Jaarvergadering had plaats de tweede dinsdag van februari om 10 u. 's morgens.

De heren Henri REDIG, J. DE BOECK en Emile CLAESSENS werden benoemd tot beheerders van deze maatschappij.

Bij brief van 17 juli 1888 vroeg de heer H. REDIG, de hem op 10 september 1887 verleende vergunning te mogen overdragen aan deze nieuwe maatschappij.

In zitting van 10 september 1888 en 25 februari 1889 keurde de gemeenteraad de overdracht goed, respectievelijk van de vergunning van de hoofdlijn en deze van de verlenging.

Het K.B. van 24 mei 1889 bekrachtigde de gemeenteraadsbeslissingen en verklaarde de « S.A. des Tramways à Poneys de la rue Nationale à Anvers » vergunninghoudster.

## 2. Vak Hornesstraat - Zwemdok (Brederodestraat).

De « S.A. des Tramways à Poneys » deed op 12 april 1890 een verzoek aan het gemeentebestuur om haar lijn te mogen verlengen vanaf de Hornesstraat / Zuiderlei langs de Montignystraat tot aan het zwemdok, hoek Brederodestraat.

Zij stelde tevens het gemeentebestuur ervan in kennis, dat de laatste voorbije maanden de ontvangsten op de lijn onvoldoende waren en er zich financiële moeilijkheden voordeden. De maatschappij hoopte met de nieuwe aangevraagde verlenging tot betere resultaten te komen.

Het College van Burgemeester en Schepenen in zitting van 9 mei 1890 verwees de aanvraag naar de Commissie van Openbare Werken, die zich op 20 mei gunstig uitsprak voor de verlenging, niettegenstaande de moeilijke toestand waarin zich de onderneming van de Poneytram bevond.

Op 30 mei 1890 werd de verlenging in openbaar onderzoek gesteld en er werd één bezwaarschrift ingediend op 12 juni 1890 door de « S.A. des Tramways du Sud d'Anvers », die de paardentramlijn Groenplaats - Hoboken exploiteerde. Zij meende een ernstige concurrent te zien in deze verlenging. Het bezwaar werd echter door de Stad niet aangenomen.

Tot de aanleg van de verlenging zou het echter nooit komen. In juli 1890 doet het bestuur van de poneytram nog een wanhopige poging om de zaak te redden en vroeg aan het stadsbestuur een ring-poneytramlijn te mogen aanleggen, met de volgende reisweg :

Nationalestraat - Volksplaats - Hornesstraat - Montignystraat - Broederminstraat - Markgravelei - Van Schoonbekestraat - St-Thomasstraat - Albertstraat - Isabellalei - Consciencestraat - Charlottalei - Quinten Matsyslei - Quellinstraat - Van Ertbornstraat - Gemeenteplaats - Kipdorprug - Kipdorpvest - Hopland - Schuttershofstraat - Huidvettersstraat - Korte Gasthuisstraat - Schrijnwerkersstraat - Beddenstraat - Eiermarkt - Groenplaats - Nationalestraat.

Het kwam nooit zo ver. In een schrijven van 26 december 1890, gericht aan het College van Burgemeester en Schepenen, deelde het bestuur van de poneytram officieel mede dat zij de exploitatie van de lijn Kammenstraat - Zuiderstatie zou stopzetten, van 1 januari 1891 af.

## 2. Intrekking van de vergunning.

De h. NAVEZ, ingenieur en vergunninghouder van de lijn Zurenborg - Van Schoonbekeplein vroeg op 10 januari 1891 aan het gemeentebestuur om de poneytram te mogen overnemen. Er werd echter geen gunstig gevolg gegeven aan deze vraag.

De buitengewone Algemene Vergadering der aandeelhouders van de « Tramways à Poneys », bijeengeroepen op 18 januari 1891 besloot tot de likwidatie van de maatschappij.

In geheime zitting van 4 mei 1891 ging de gemeenteraad akkoord met de opheffing van de poneytram, op voorwaarde dat :

- 1) de belasting van 1890 verschuldigd door de maatschappij zou betaald worden aan de Stad.
- 2) verbeurtverklaring van de borgsom, groot 2.000 F, ten gunste van de Stad.
- 3) overgegaan zou worden tot de opbraak van het spoor en het terugbrengen van de straatweg in zijn oorspronkelijke toestand.

Door het College van Burgemeester en Schepenen werd in zitting van 11 juni 1891 de vergunning van de poneytram ingetrokken. De openbare zitting van de gemeenteraad van 25 juni 1891 bekrachtigde de genomen maatregel van het College.

Het K.B. van 8 februari 1892 keurde deze intrekking goed.

Op 30 mei 1892 werd een aanvang gemaakt met de opbraak van de sporen en het terugbrengen in de oorspronkelijke toestand van de straatbedekking. Deze werken waren beëindigd en werden goedgekeurd door de stadsingenieur op 14 november 1892.

*Bronnen :*

- S.A.A. ; M.A. 1010/8.
- Belgisch Staatsblad.

---

## **VERENIGING VOOR HET TRAMMUSEUM,**

**v.z.w.d. « AMUTRA »**

**Gesticht op 7 maart 1961.**

**MAATSCHAPPELIJKE ZETEL :** Pannenhuisstraat 164, 1020 Brussel. P.C.R. 449.80 ten name van « AMUTRA » te 1020 Brussel.

**Bijdragen :**

Gewoon lid : 200 Fr. Beschermend lid : 300 Fr (minimum). Steunend lid : 500 Fr. Aangesloten lid : 50 Fr. (wonend onder hetzelfde dak van een gewoon, steunend of beschermend lid).

**Bijkomende bijdrage voor het ontvangen van « Présence du Tramway » (in franse taal) : 100 Fr.**

**REDAKTIE :** « TRAMLEVEN » en nederlandse briefwisseling : Lange van Ruusbroecstraat 44, 2000 Antwerpen.

« TRAMLEVEN » verschijnt viermaal per jaar.

« TRAMPOST » gestencileerd mededelingsorgaan - verschijnt maandelijks.

## PRAKTISCHE INLICHTINGEN :

— Het Buurtspoorwegmuseum is toegankelijk voor het publiek van Pasen tot 31 oktober, alle zaterdagen, zon- en wettelijke feestdagen, van 14 tot 18 uur. In diezelfde periode kunnen groepsbezoeken aangevraagd worden voor de donderdag en vrijdag-namiddagen, echter op voorwaarde dat de groep uit minstens 15 personen bestaat, en het groepsbezoek enkele dagen op voorhand werd aangevraagd bij de N.M.V.B., Barastraat 105-107, 1070 Brussel. — Tel. 21.00.07. Het Museum is gesloten van Allerheiligen tot Pasen.

— De toegangsprijs bedraagt 15 Fr. per persoon ; talrijke verminderingen zijn voorzien voor kinderen, groepen, grote gezinnen, leden van erkende toeristische verenigingen, enz....

— Gelegen op 11 km. van het centrum van Brussel is het Museum bereikbaar langs de weg, of met de autobus « N » waarvan het vertrekpunt gelegen is te Brussel, Ninoofse Poort. (Aansluitingen met MIVB-lijnen 20, 62, 63, 76, 101 en 102).

---

— *Stelt U belang in tramwegen en Buurtspoorwegen ?*

— *Wenst U onze vereniging te steunen ?*

*Laat U dan als lid inschrijven bij de Vereniging voor het Trammuseum : de jaarlijkse bijdrage is vastgesteld op 200 Fr (minimum 300 Fr. als beschermid).*

*Dit bedrag kan gestort worden op P.C.R. nr. 449.80 van AMUTRA te 1020 Brussel.*

*Buiten de gratis toegang tot het Museum hebben de leden nog andere voordelen : maandelijksse bijeenkomsten, periodieken, filmvoorstellingen, groepsreizen, enz...*

*De zetel van de vereniging is gelegen te :*

AMUTRA, Pannenhuisstraat 164, 1020 Brussel.