



# 22 tramleven

Informatieblad

van de vereniging voor het trammuseum

6e jaargang / 3  1971  prijs 25 fr.

**inhoud:**

- *De Buurtspoorwegen in de streek van Brugge vóór de Eerste Wereldoorlog.*
- *De stoomlokomotieven van de N.M.V.B.*
- *Bijdragen tot de geschiedenis van de Antwerpse tramwegen.*
- *De nieuwe gelede P.C.C.-rijtuigen van Brussel. Type 7501.*

---

Foto van de omslag: 2 september 1971 — *Woluwe. (M.I.V.B.).*  
Proefrit met de gelede PCC-wagen 7502. (Foto G. Bricman)

# De buurtspoorweglijnen in de streek van Brugge vóór de eerste wereldoorlog

door  
**D. DE VOLDER**

## Inleiding

Volgens de structuur van de kapitaalslijnen bij de N.M.V.B., werd de stad Brugge doorkruist door zes tramlijnen. Hoe was de toestand voor de Eerste Wereldoorlog ? Wat was er te Brugge te zien van tramrijtuigen (stoomlokomotieven, reizigersrijtuigen, goederenwagens, elektrische motorrijtuigen) ? Welke pachtende maatschappijen exploiteerden de zes tramlijnen in Brugge ? Wanneer werd de vergunning toegestaan ? Wanneer reden de eerste trams op de verschillende lijnen ? Op al deze vragen zullen wij een antwoord geven.

Hier zal dan ook een geschiedkundig overzicht gegeven worden van de volgende tramlijnen :

- 37. Brugge - Westkapelle - Knokke - Heist ; Westkapelle - Sluis ; Stadslijnen van Knokke.
- 65. Brugge - Oostkamp - Zwevezele.
- 113. Brugge - Assebroek - Knesselare - Ursel.
- 119. Brugge - St Kruis - Middelburg - Aardenburg.
- 137. Brugge - St Andries - Aartrijke - Koekelare - Leke ; Koekelare - Diksmuide.
- 178. Elektrische stadsdiensten van Brugge.

Vóór 1885, toen de N.M.V.B. nog niet bestond, hadden we in Brugge de volgende spoorwegverbindingen op 31 december 1884 van de volgende maatschappijen :

### 1. BELGISCHE STAAT

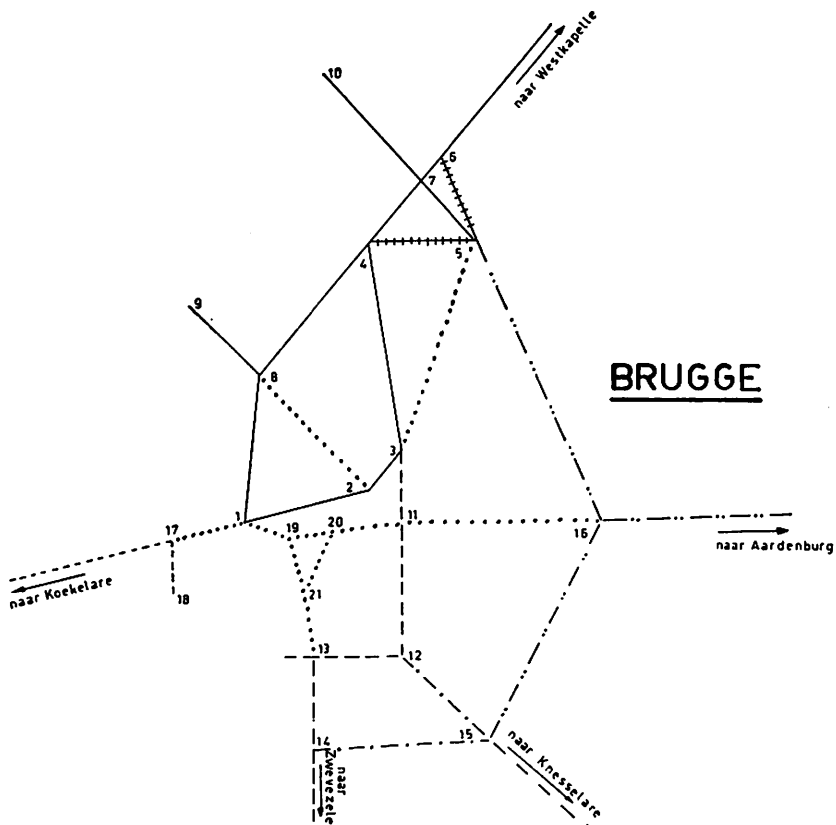
#### a. Rechtstreeks in dienst gestelde lijnen :

12 augustus 1838 : Gent (Zuid) - Brugge.

28 augustus 1838 : Brugge - Oudenburg - Oostende (Stad).

1 april 1857 : Brugge, Stad naar Brugge, Haven.

#### b. Overgenomen op 1 januari 1878 van de « Spoorwegmaatschappij Brugge-Blankenberghe », de lijn Brugge-Blankenberge, geopend op 6 augustus 1863.



PLAN DER TRAMLIJNEN VAN BRUGGE (Kapitaalslijnen 37, 65, 113, 119, 137, 178)

- |                    |                       |
|--------------------|-----------------------|
| 1. Stationsplein   | 12. Garenmarkt        |
| 2. Elermarkt       | 13. Ankerplaats       |
| 3. Schouwburg      | 14. Kathelijnepoort   |
| 4. Kliniek         | 15. Gentpoort         |
| 5. Dampoort        | 16. Kruispoort        |
| 6. Ter Panne       | 17. Smedenpoort       |
| 7. Warandebrug     | 18. Conscienelaan     |
| 8. Ezelpoort       | 19. St. Salvatorskerk |
| 9. Scheepsdalebrug | 20. Simon Stevinplein |
| 10. Haven          | 21. O.L.V. Kerk       |
| 11. Markt          |                       |

- = lijn 37 Brugge - Westkapelle - Knokke - Heist + Westkapelle - Sluis + stadslijnen van Knokke  
 — — — = lijn 65 Brugge - Oostkamp - Zwevezele  
 — . . — = lijn 113 Brugge - Assebroek - Knesselare - Ursel  
 — .. — .. — = lijn 119 Brugge - St. Kruis - Middelburg - Aardenburg  
 - - - - - = lijn 137 Brugge - St. Andries - Koekelare - Leke + Koekelare - Diksmuide  
 ..... = lijn 178 Elektrische stadslijnen van Brugge



2. Naamloze Maatschappij der Spoorwegen van West-Vlaanderen  
4 oktober 1846 : Brugge-Torhout.
3. Naamloze Maatschappij van den Spoorweg Eecloo-Brugge  
22 juni 1863 : Maldegem-Brugge.

\*

**Lijn 37. Brugge - Westkapelle - Knokke - Heist ; Westkapelle - Sluis ;  
Stadslijnen van Knokke.**

1. Baanvakken Brugge - Westkapelle - Knokke - Heist en Westkapelle - Sluis.

De lijn Brugge - Westkapelle - Knokke - Heist met te Westkapelle een vertakking naar Sluis in Nederland werd door de N.M.V.B. in overweging genomen in 1887.

In 1888 was het kapitaal voor de lijn onderschreven en de memorie van toelichting dateert van 26 oktober 1888.

De Staat en de Provincie hadden elk voor 25 % van het kapitaal bijgedragen. De andere helft van het kapitaal werd gedragen door de gemeenten.

De aanbesteding van de werken voor de aanleg van de lijn gebeurde op 20 februari 1889. De vergunning voor de exploitatie van de lijn Brugge - Westkapelle - Knokke - Heist en het baanvak Westkapelle - Sluis werd bij Koninklijk Besluit van 24 mei 1889 aan de N.M.V.B. verleend.

In de registers en de jaarverslagen van de N.M.V.B. kreeg deze lijn het inschrijvingsnummer 37.

Te Sluis in Nederland zou de lijn in verbinding staan met de Nederlandse tramlijn komende van Aardenburg (Draaibrug), welke door de maatschappij SBM (Stoomtrammaatschappij Breskens - Maldegem) werd aangelegd en voor het verkeer opengesteld op 9 mei 1887.

De exploitatie van de lijn Brugge - Knokke - Heist en Westkapelle - Sluis werd toevertrouwd aan de « Antwerpsche Maatschappij voor den Dienst van Buurtspoorwegen » voor het gedeelte op Belgisch grondgebied. Voor het gedeelte op Nederlands grondgebied bleef de exploitatie in handen van de SBM.

Voor proefdienst vertrok op maandag 13 januari 1890 de eerste stoomtram te Brugge (een stoomlokomotief met twee reizigersrijtuigen) vergezeld van de heren Ingenieurs en Bestuursleden.

Van vrijdag 14 maart 1890 af reed regelmatig een stoomlokomotief met zes reizigersrijtuigen tussen Brugge en Koolkerke. (Hier wordt feitelijk het baanvak Brugge, Station - Brugge, Ter Panne bedoeld.)

De lijn Brugge - Westkapelle - Knokke - Heist werd op 18 maart 1890 geopend. Te Brugge vertrok de lijn aan 't Zand (toen was dat het Stationsplein), verder via de Eiermarkt, Schouwburg, Kliniek, Dampoort en zo richting Westkapelle.

Tevens was er te Brugge (Kliniek) een vertakking via de Ezelpoort (soms ook genaamd Oostendepoort) naar St Pieters (Scheepsdalebrug) en verder langs de Houtkaai; dit was een vertakking in het bijzonder aangelegd voor goederendiensten. Ten titel van inlichting, vóór 25 juli 1900 was St Pieters een zelfstandige gemeente en geen wijk van Brugge.

Op 24 april 1890 werden de exploitatievoorwaarden door de N.M.V.B. en de pachtende maatschappij overeengekomen.

Het baanvak Westkapelle - Sluis werd op 1 mei 1890 in gebruik genomen en had een lengte van 6.930 m, waarvan 4.006 m op Belgisch grondgebied en het overige gedeelte op Nederlands grondgebied.

De plechtige ingebruikneming, gepaard gaande met grote feestelijkheden, van de baanvakken Brugge - Knokke - Heist en Westkapelle - Sluis had plaats op 5 juni 1890.

Om doortocht te kunnen verlenen aan aanhangwagens op draaistellen werd op 7 januari 1891 een innemingsplan goedgekeurd te Brugge voor de onteigening van de woning op de hoek van de Wulpen- en Komlaan.

De lijn Brugge - Knokke - Heist beschikte in 1891 over één overladingsplaats, aangelegd omwille van het goederenvervoer en welke gelegen was te Brugge, Station.

Op 4 april 1903 werd er een voorstel ingediend om de vertakking Brugge, Kliniek - Brugge, Ezelpoort - Brugge, Scheepsdalebrug op te breken, maar tegenstanders van het voorstel wensten deze vertakking te behouden, met het oog voor een latere aanleg van een lijn Brugge - Wenduine.

In september 1903 werden plannen ter goedkeuring voorgelegd voor de uitbreiding Brugge, Dampoort - Brugge, Warandeburg - Brugge, Haven; de onderzoeken moesten beëindigd zijn vóór 6 oktober 1903; terzelfdertijd zou er een tramlijn gelegd worden tussen Brugge, Kliniek en Brugge, Warandeburg en zou het baanvak Brugge, Kliniek - Brugge, Dampoort opgebroken worden.



WESTKAPELLE — DE DORPSTRAAT

(Verz. E. Keutgens)

Op 26 september 1904 werd de vergunning toegestaan voor de uitbreiding Brugge, Kliniek - Brugge, Warandeburg - Brugge, Ter Panne en voor de uitbreiding Brugge, Dampoort - Brugge, Warandeburg - Brugge, Haven als eerste verbinding rond de stad Brugge voor een latere aan te leggen ringlijn.

De lijn 37 had op 31 december 1904 een kapitaalonderschrijving van 1.150.000 Fr. verdeeld als volgt : 288.000 Fr. van de Staat (25 %), 287.000 Fr. voor de Provincie (25 %) en 575.000 Fr. voor de gemeenten (50 %).

De totale lengte van de lijn 37 bedroeg eveneens op 31.12.1904, 28.780 m.

Vanaf 1905 werd de exploitatie van de lijn verpacht aan de « Société Anonyme des Railways Economiques de Liège-Seraing et Extensions » en de « Compagnie Générale des Railways à voie étroite ». Op Nederlands grondgebied bleef de exploitatie in handen van de « Stoomtrammaatschappij Breskens-Maldegem ».

Volgens een overeenkomst van 10 april 1905 werd het baanvak Brugge, Kliniek - Brugge, Dampoort opgebroken, omdat in 1903 reeds beslist was een baanvak te leggen tussen Brugge, Kliniek en Brugge, Ter Panne via Brugge, Warandeburg.

Op 15 maart 1906 werd de vergunning toegestaan voor een tweede uitbreiding naar de haveninstellingen te Brugge.

In september 1906 werden de elektrische stadstramlijnen van Brugge voorlopig in overweging genomen. Wij zullen dit bespreken in een afzonderlijk hoofdstuk.

In september 1911 werd er voorgesteld om een tramlijn Brugge, Stationsplein - Brugge, Ezelpoort aan te leggen.

Het baanvak Brugge, Stationsplein - Brugge, Ezelpoort - Brugge, Kliniek werd op 11 juni 1912 geopend. Het gedeelte tussen Brugge, Ezelpoort en Kliniek bestond reeds sedert 1890 voor de goederendiensten in vervanging van het baanvak Brugge, Stationsplein - Eiermarkt - Schouwborg - Kliniek. Het nieuwe baanvak Brugge, Stationsplein - Ezelpoort volgde ongeveer dezelfde reisweg als het gedeelte van de spoorweglijn Brugge - Blankenberge, die sedert 15 oktober 1910 langs St Pieters kwam in plaats van langs de Ezelpoort.

Waarom kwam te Brugge de nieuwe tramverbinding Stationsplein (nu 't Zand) - Ezelpoort - Kliniek in plaats van het Stationsplein - Eiermarkt - Schouwborg - Kliniek ? Dit was om de elektrische stadstramdiensten te Brugge niet te hinderen.

Te Brugge kon de exploitatie met elektrische trams begonnen worden vanaf 2 februari 1913 op het baanvak Stationsplein - Eiermarkt - Theater. De kleine uitbreiding te Brugge die geopend werd in 1890 tussen Ezelpoort en Scheepsdalebrug, kreeg de eerste elektrische tram op 19 februari 1913.

Het baanvak Brugge (Dampoort) - Brugge (Warandebrug) was geëlektrificeerd vanaf 2 mei 1914.

Hoe was de toestand van de kapitaalslijn 37 op 4 augustus 1914 ? In exploitatie hadden we 32,35 km : nl. Brugge - Westkapelle - Knokke - Heist ; Westkapelle - grens ; Knokke (Dorp) - Knokke (Bad). Vervolgens was de inoverwegingneming toegestaan en was het staatsgedeelte ingeschreven voor de vorming van het kapitaal voor 7,5 km nl. Knokke (Bad) - (Siska) - Retranchement. De exploitatie van de baanvakken Brugge - Westkapelle - Knokke (Dorp) en Westkapelle - Sluis gebeurde met stoomtrams. De exploitatie van de baanvakken Knokke (Dorp) - Heist en Knokke (Dorp) - Knokke (Bad) gebeurde met elektrische trams.

Men had de volgende kapitaalsinschrijving voor de lijn 37 op 4 augustus 1914 : 1.523.000 fr. van de staat (42,7 %), 890.000 fr. van de provincie (25,2 %), 1.148.000 fr. van de gemeenten (32,1 %) wat in totaal dus 3.561.000 fr. was.

Slechts de nummers van het rollend materieel in dienst op de kapitaalslijn 37 worden hierna gegeven. Er gebeurden veel verwisselingen van rollend materieel op de kapitaalslijnen die geëxploiteerd werden door dezelfde pachtende maatschappijen. Het baanvak Blankenberge - Zeebrugge - Heist van de kapitaalslijn 7 werd geopend op 1 oktober 1908, het was vanaf deze datum dat de lijnen komende van Brugge en van Oostende aan elkaar verbonden waren te Heist. Hierna worden de nummer van het rollend materieel der Oostendse tramlijnen dan ook niet gegeven.

*(wordt voortgezet)*



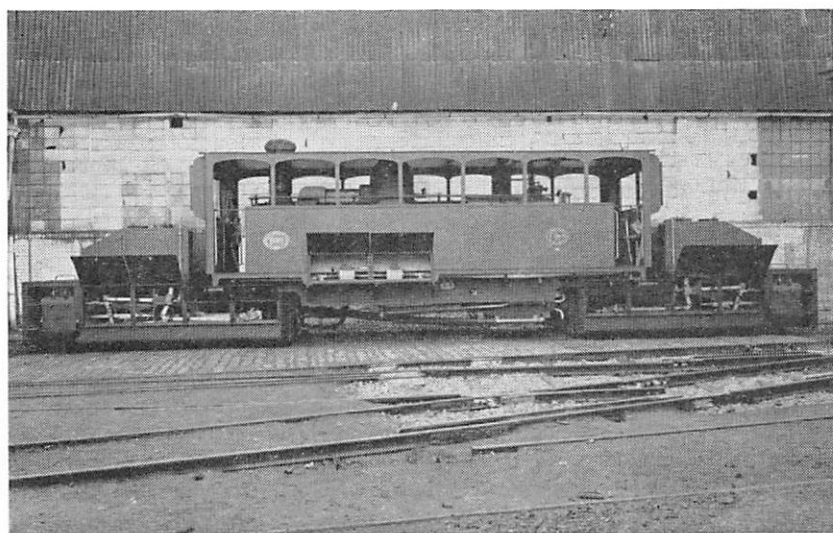
**DE STOOMLOKOMOTIEVEN  
VAN DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ  
VAN BUURTSPOORWEGEN**  
door E. KEUTGENS

19. de stoomlokomotieven  
van  
het type 23-«Garratt»

**Geschiedkundig overzicht**

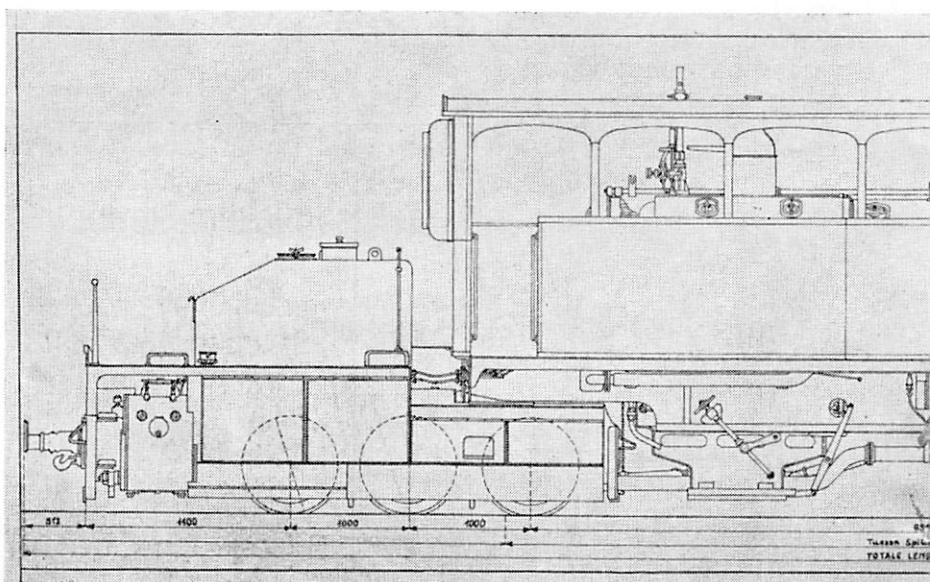
In 1928-1929 werden door de NMVB twee lokomotieven besteld van het brevet «Garratt» met oververhitter. Zij kwamen in dienst op de lijn Lanaken-Tongeren en trokken voornamelijk lange treinen met krijt- en bietenladingen. Tevens hebben zij gereden op de lijnen Boirs-Kannes-Maastricht en Bitsingen-Riemst-Lanaken. De HL 851 werd in 1930 tentoongesteld te Luik. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werden zij ook geregeld gezien op de lijn Hasselt-Beringen.

Na 1945 kwamen deze lokomotieven weinig of niet meer in dienst en einde december 1954 werden zij gesloopt.



HL 850 - «GARRATT»

(Foto N.M.V.B.)



TEKENING STOOMLOC TYPE 23 - HL 850 EN 851

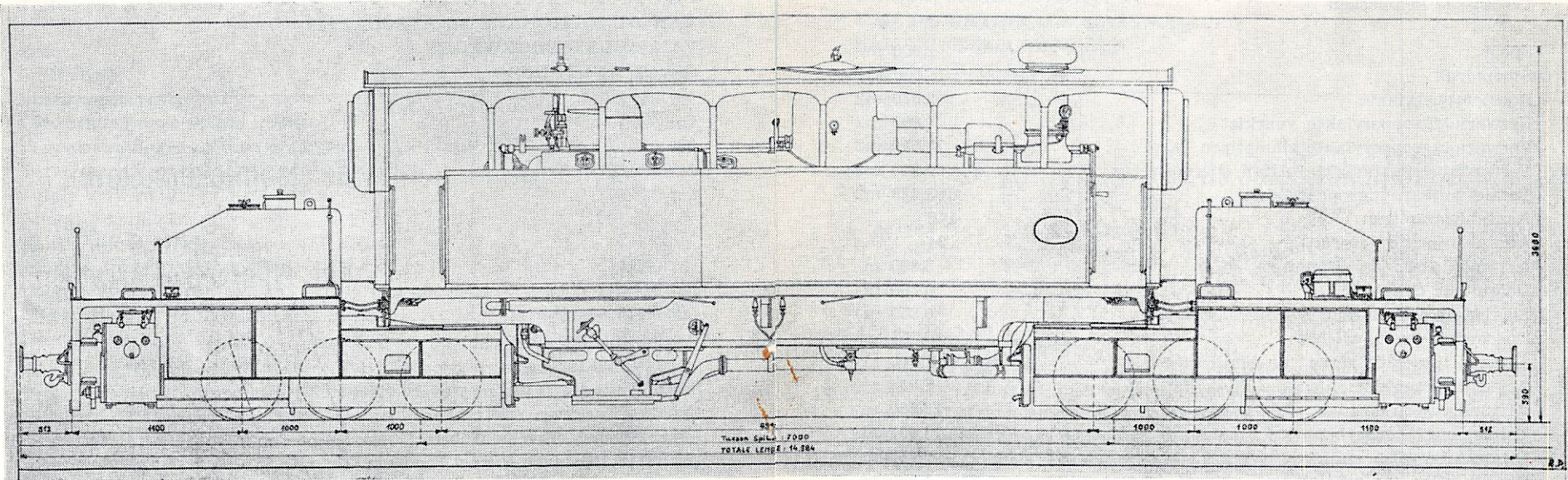
**Aantal :** 2 eenheden.

HL 850 : bestelling van 7 december 1928 en gebouwd bij St Léonard te Luik. Konstruktienummer : 2121. Bouwjaar 1929.

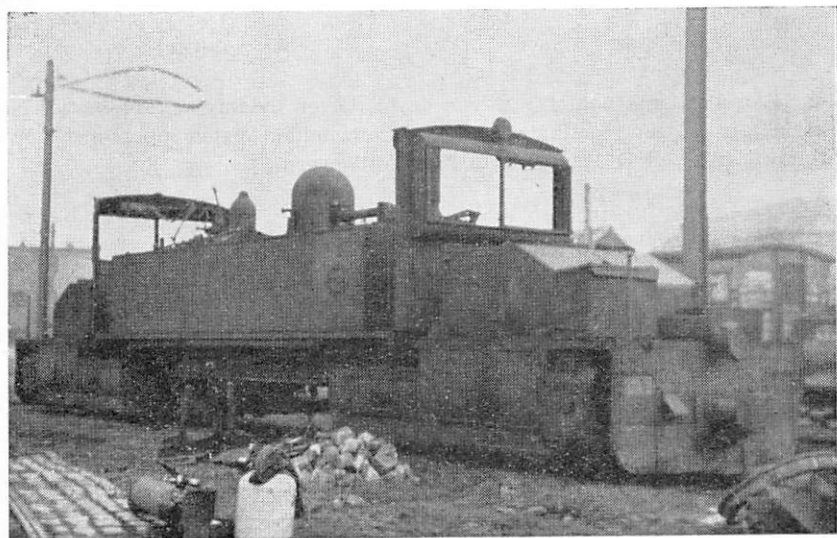
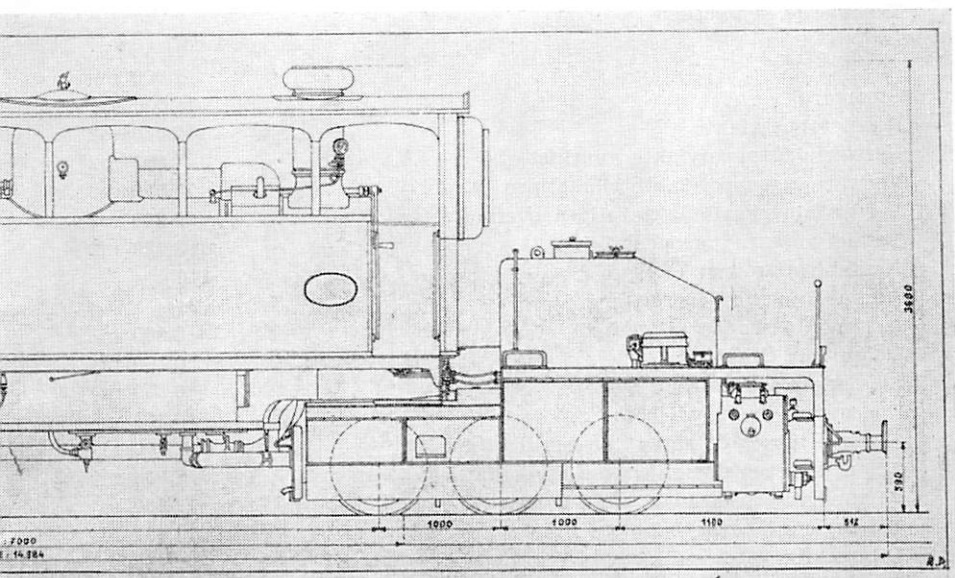
HL 851 : bestelling van 5 oktober 1929 en eveneens gebouwd bij St Léonard te Luik. Konstruktienummer : 2140. Bouwjaar 1930.

### Beschrijving

Lokomotieven van het brevet « Garratt » met twee afzonderlijke beweegbare aandrijfstellen. Een stuurpost langs elke frontzijde. Elk aandrijfstel heeft 3 gekoppelde assen, waarvan de aandrijving geschiedt op de 3e as. De cilinders waren langs de buitenzijde van het drijfstellereem geplaatst. Vuurkist van het type Belpaire. Oververhitter van het type « Robinson ». Het optrekstangenwerk is toegankelijk langs vier beweegbare panelen aan elke zijde van het aandrijfstel. De lokomotieven waren voorzien van een hand- en stoomrem.



TEKENING STOOMLOC TYPE 23 - HL 850 EN 851



TONGEREN 7 DECEMBER 1954 — AFBRAAK HL 850 EN 851. (Foto 443.116 - A.J.A. Grol)

## Technische kenmerken

Spoor	1,000 m
Stoomdruk	14,000 kg
Roosteroppervlakte	2,070 m <sup>2</sup>
Verwarmingsoppervlakte vuurkist	7,890 m <sup>2</sup>
Verwarmingsoppervlakte vlampijpen	75,510 m <sup>2</sup>
Verwarmingsoppervlakte pijpen oververhitter	20,220 m <sup>2</sup>
Totale verwarmingsoppervlakte	103,620 m <sup>2</sup>
Aantal vlampijpen	146
Aantal pijpen oververhitter	24
Afstand tussen de pijpplaten	2,800 m
Doormeter cilinders	0,360 m
Slaglengte van de zuigers	0,350 m
Doormeter van de wielen	0,850 m
Afstand tussen de assen van een drijfstel	2,000 m
Afstand tussen de spillen van de drijfstellen	7,000 m
Afstand tussen de twee uiterste assen	10,560 m
Totale lengte over bumpers	14,984 m
Uiterste breedte	2,450 m
Hoogte rail - top schouw	3,680 m
Inhoud waterbakken	4,700 l
Inhoud kolenbunker	2,500 kg
Leeggewicht	49,700 kg
Gewicht rijklaar	60,000 kg
Traktiekracht	9,712 kg

Een plan op schaal 1 : 20 van de hierboven beschreven lokomotief is verkrijgbaar door storting van 40 Fr. (verzendingskosten inbegrepen) op P.R. 4534.76 van E. Keutgens te 2000 Antwerpen.

TRAMVRIENDEN

ADVERTEER

HIER

# Bijdragen tot de geschiedenis van de antwerpse tramwegen

door E. Keutgens

## OMNIBUSTRAM TUSSEN HET OOSTKWARTIER (DRAAKSTRAAT) EN DE OUDE DOKKEN (VAN SCHOONBEKEPLEIN)

« COMPAGNIE ANVERSOISE DES TRAMWAYS - OMNIBUS S.A. »

Bij brief, gedagtekend van 29 december 1888, vroeg de heer Napoléon Navez, Burgerlijk Ingenieur, en woonachtig te Antwerpen, aan het stadsbestuur een vergunning voor het aanleggen en exploiteren van een paardentramlijn tussen het Oostkwartier, nabij het Buurtspoorwegstation van Zurenborg en de wijk van de Oude Dokken.

De lijn zou de volgende straten ontlenen : Draakstraat, Dageraadplaats, Kleine Beerstraat, Rolwagenstraat, Herentalschevaartweg (thans Plantijn- en Moretuslei), Plantijnslei, Loosplaats, Van Eycklei, Maria Henriettalei, Oude Vaartplaats, Vaartstraat, Rubensstraat, Meir, Lange Clarastraat, St. Jacobsstraat, Princesstraat, Grote Kauwenberg, Vekestraat, Hessenplein, Oude Leeuwenrui, Van Schoonbekeplein.

Door het College van Burgemeester en Schepenen werd de aanvraag overgemaakt aan de Stadsingenieur, die op 23 februari 1889 in beginsel een gunstig advies uitbracht, maar enig bezwaar opperde voor het leggen van de tram in verschillende smalle straten, zoals de Lange Clara-, Prinses- en Vekestraat.

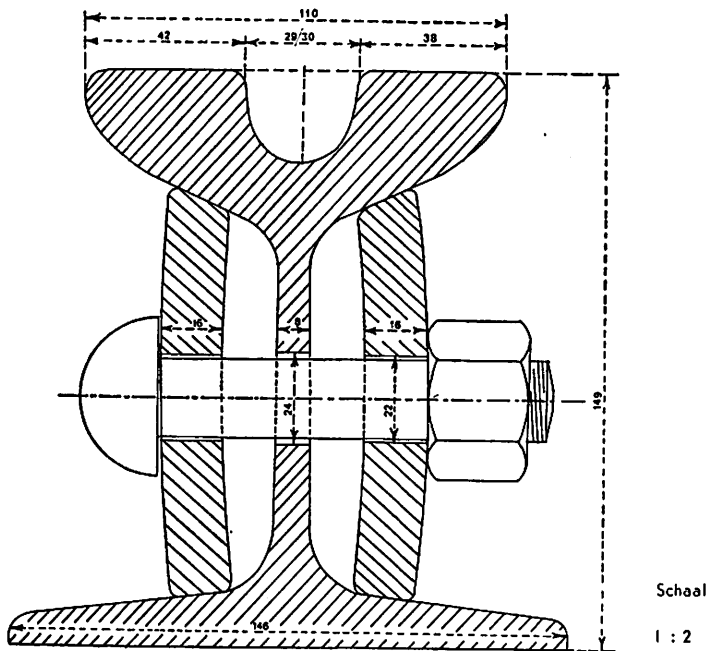
Ook had het ontwerp reeds aanleiding gegeven tot het indienen van enkele verzoekschriften.

Een, ten gunste van de aangevraagde tramlijn en ondertekend door een groot aantal bewoners van de woningen, gelegen langsheen de reisweg.

Een tweede, uitgaande van de inwoners van de Lange Clara-, St. Jacobs- en Prinsesstraat, de Grote Kauwenberg, de Vekestraat en het Hessenplein, die gekant waren tegen de aanleg van de lijn in vermelde straten.

Een derde, van hoveniers en landbouwers van het Kiel, die eveneens gekant waren tegen de aanleg van de tram op de Oude Vaartplaats, daar zij vreesde belemmerd te worden door de tram tijdens de groentemarkten.

De heer Napoléon Navez, officieus op de hoogte van deze verzoekschriften stelde op 17 maart 1889 aan het Gemeentebestuur voor gebruik te maken van ontspoorbare tramrijtuigen.



DOORSNEDE SPOORSTAAF — ONTSPOORBARE TRAM.

(Dokument MA.-S.A. 1010/6)

Dit was een gewoon paardentramrijtuig, waarvan de wielen met een metalen band waren beslagen en zonder wielflenzen uitgerust. Het rijtuig liep op platte sporen met een smalle groef.

Zolang de baan vrij was, werd het rijtuig op de spoorstaven gehouden bij middel van een klein wiel, dat in de smalle groef van het spoor liep. Wanneer het nodig bleek de sporen te verlaten kon zulks geschieden door het oplichten van het kleine voorwiel.

In de volksmond sprak men van de « vijf wiel tram », « ontriggelbare tram », « tram dérailable ».

Vermeld stelsel was eveneens in gebruik te Brussel op de lijn, die de Beurs met het Madouplein verbond, alsook te Hamburg in Duitsland.

Tevens stelde de heer Navez voor, om het openbaar verkeer zomin mogelijk te hinderen, de Vekestraat, de Grote Kauwenberg en de Princesstraat tot aan de Broodjeskapel, weg te laten uit de reisweg van de tram en de rijtuigen de Keizer-, Koning-, Prinsen- en Venusstraat te laten gebruiken.

Op 1 mei 1889 vroeg de aanvrager ook nog de voorgestelde reisweg te mogen wijzigen tussen de Rolwagenstraat en de Herenthalschevaartweg, om te rijden langs de Brouwerijstraat (thans Kruikstraat) - Provinciestraat - Mercatorstraat om alzo terug aan te sluiten aan de Plan-tijnslei.

Dit verzoek werd ingewilligd.

De Commissie van Openbare Werken, door het College op 8 april 1889 aangezocht om verslag uit te brengen over de aanvraag van de heer Navez, was van mening dat : « ... mits het gebruik van de bedoelde rijtuigen, het weglaten van de riggels in smallere straatgedeelten, en het opleggen van enige voorschriften ten voordele van het publiek en van de gemeente, de aangevraagde tramlijn bij openbare aanbesteding kan worden gegund, zonder vrees voor de ongemakken, waarop werd gewezen in de hogervermelde bezwaarschriften, en in een verslag, aan het College de 7de juni toegekomen, vanwege eigenaars en huurders van huizen op de Oude Vaartplaats en in den omtrek, die beducht zijn voor de schade, die zij zouden lijden, indien de dagelijksche markten geheel of gedeeltelijk mochten vernietigd of verplaatst worden, ten gevolge van het aanbrengen van een tramweg op de Oude Vaartplaats ».

In openbare zitting van 17 augustus 1889 werd door de Gemeenteraad, met 11 stemmen vóór en 2 onthoudingen, het voorstel van de Commissie aangenomen en werd besloten om tot het openbaar onderzoek over te gaan.

Dit onderzoek werd gehouden van de 7de tot de 24ste september 1889 en drie bezwaarschriften werden ingezonden.

Een door de bewoners en eigenaars van het smalle gedeelte van de Prinsesstraat en twee door de bewoners van de Lange Clara- en Keizerstraat. De inzenders vreesden dat de vermelde straten te smal waren voor tramverkeer.

Het College meende dat de ingediende bezwaarschriften zonder gevolg konden gelaten worden, gezien de Lange Clarastraat een rijwegbreedte had van 6 m en de Keizerstraat, een breedte van 7 meter, zodat deze straten zich wel lenen voor tramverkeer. De Prinsesstraat daarentegen was niet breder dan 4,5 m ; aldaar zou men dan geen sporen leggen en de omnibustram op de straatweg laten rijden.

Op 27 november 1889 werd het lastenkohier door de Gemeenteraad goedgekeurd en voorzag als definitieve reisweg : Draakstraat - Dageraadplaats - Kleine Beerstraat - Rolwagenstraat - Brouwerijstraat - Provinciestraat - Mercatorstraat - Plantijnslei - Loosplaats - Van Eycklei - Maria Henriettelei - Kunstlei - Oude Vaartplaats - Vaartstraat - Rubensstraat - Meir - Lange Clarastraat - St. Jacobsstraat - Prinsesstraat - Keizerstraat - Koningstraat - Prinsenstraat - Venusstraat - Paardenmarkt - Hessenplein - Oude Leeuwenrui - Van Schoonbekeplein.

De openbare aanbesteding had plaats op 31 januari 1890 en er was slechts één inschrijving, nl. deze van de heer Napoléon Navez, de oorspronkelijke aanvrager.

*(wordt voortgezet)*



# De nieuwe gelede P.C.C. rijtuigen van Brussel - type 7501 -

Naar een nota van « La Brugeoise et Nivelles »

Deze rijtuigen zijn totaal spoorvast, van het type « all electric », en hebben een uitrusting met vrije uitloop.

## 1. — Wagenbak

Grootste lengte : 21,160 m  
Grootste baklengte : 20,900 m  
Grootste breedte : 2,200 m  
Breedte buiten beplating : 2,176 m  
Hoogte gemeten van spoor tot bovenste van dak : 3,090 m  
Binnenhoogte : 2,108 m  
Aantal zitplaatsen : 43  
Aantal staanplaatsen : 115  
Totaal aantal plaatsen : 158

Constructie in gelast staal, met buitenplaten die meewerken van de weerstand van het geheel.

Wagenbak met thermische en geluidsisolatie.

Binnenbekleding in materialen die het schilderwerk tot een minimum beperken.

Aangepaste geleiding, die een volstrekte veiligheid in alle omstandigheden waarborgt.

Normale verlichting door 2 rijen fluorescentiebuizen, geplaatst in doorschijnende plastic-omhulsels en gevoed onder 600 V, met polariteitsomschakelaar en schakelaar voor schemerlicht.

Noodverlichting op 40 V, automatisch in werking tredend zodra de normale verlichting uitvalt.

Aangepaste ventilatie.

Verwarming door terugwinning der in de aanzet- en remweerstand verloren calorïeën, automatisch geregeld volgens de in het rijtuig heersende temperatuur.

Vier dubbele tweedelige deuren, met elektrische afstandsbediening en bediening voor noodopening. De twee centrale deuren en de achterdeur zijn voorzien van gevoelige randen, waardoor ze automatisch open gaan in geval van hinder op het ogenblik van de sluiting; de twee centrale deuren zijn bovendien voorzien van bijkomende toestellen ter bestrijding van zwartrijders.

Mogelijk voor één- of tweemansbediening.

Mogelijkheid er later, indien nodig, een automatische koppelingsstang op aan te brengen om tot een exploitatie met veelvuldige eenheden te komen.

Deze rijtuigen hebben één enkele bestuurderspost en één ontvangerspost, geplaatst tussen de centrale deuren en de achterdeur; ze zijn echter zo gebouwd dat ze later vlug en zonder grote kosten kunnen omgebouwd worden tot rijtuigen met twee bestuurdersposten. Met dit doel zijn de dubbele deuren aan de andere zijde reeds aangebracht, doch de deurpanelen zijn vervangen door vaste panelen, en de gaten van de overeenstemmende treeplanken zijn gedicht; op de aldus vrijgekomen plaats zijn bijkomende zitplaatsen voor reizigers geïnstalleerd.

## 2. — Draaistellen

3 draaistellen met twee motoren.

Dubbele ophanging; de primaire ophanging bestaat uit rubberelementen in klokvorm; de secundaire ophanging bestaat uit helicoïdale stalen veren bekleed met rubber.

Rubbergeveerde wielen en aangespannen wielbanden.

Voor normaal spoor van : 1,435 m

Wielbasis van het draaistel : 1,905 m

Afstand van as tot as der draaistellen : 6,700 m

Diameter der banden in nieuwe staat : 0,660 m

## 3. — Motoren

6 lichte en snelle motoren, permanent per 2 in serie gekoppeld, zodat elke motor werkt onder halve spanning van de rijdraad.

Volledig opgehangen op het chassis van het draaistel.

Met geforceerde ventilatie.

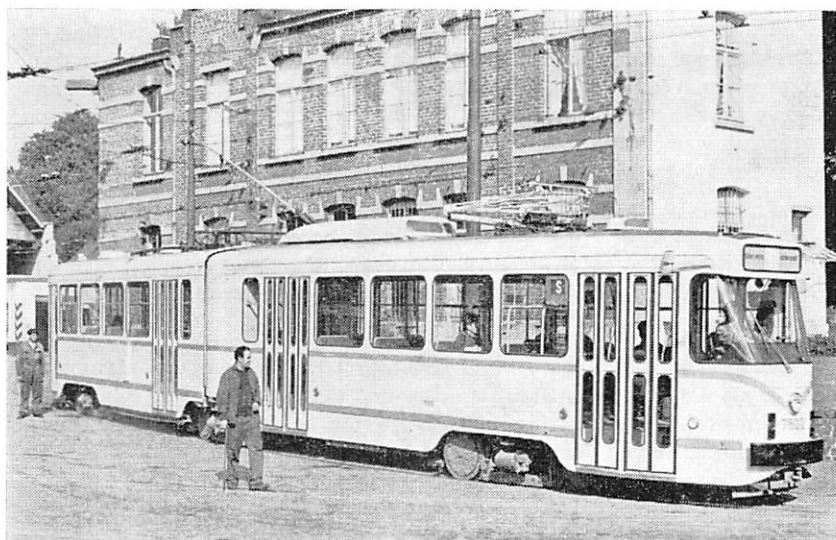
Parallel met de lengte-as van het rijtuig geplaatst.

Isolering klasse H voor de rotor en de veldmagneten.

Uurvermogen 51,5 kW - 300 V - 200 A - 1510 t/min sh 12 %.

Aandrijving met cardanas en hypoïde tandwielen die geplaatst zijn in waterdichte carter.

Reductieverhouding der tandwielen : 1 tot 7,17.



DEZE PRACHTIGE FOTO WERD GENOMEN OP 2.9.1971 VOOR DE GEBOUWEN VAN DE STELPLAATS VAN WOLUWE, TIJDENS EEN PROEFRIJ VAN MOTORRIJTUIG 7502. (Foto G. Bricman)

#### 4. — Aanzetuitrusting

Volledig elektrisch en automatisch van het type P.C.C.

De uitrusting omvat 2 versnellers met toestel voor de synchronisatie der aandrijfmotoren.

Automatische controle met statische versnellingsrelais van het analogische type met transistor.

Statische convertorgroep gebruikt voor het laden van de batterij en voor de voeding van bepaalde hulpcircuits.

2 groepen motor-ventilators voor de afkoeling van de tractiemotoren en van de versnellers, gevoed onder 600 V, doch die parallel geschakeld zijn tijdens het rijden, en in serie bij stilstand.

#### 5. — Remuitrusting

Volledig elektrisch en automatisch van het type P.C.C.

Dienstrem :

— voor snelheden boven 4 km/h : rheostaatrem.

— voor snelheden onder 4 km/h : trommelrem, gemonteerd op de assen van de tractiemotoren.

Noodrem :

Bij de dienstremming komt nog de remming door zes elektromagnetische railschoenen.

Hulprem :

Door dodemanspedaal of door binnen-hulpremhandel, die de tractie opheffen en tegelijk de rheostaatrem, de trommelrem en de railrem doen werken.

Immobilisatierem :

Trommelrem gemonteerd op de assen van de tractiemotoren, mechanisch in werking gebracht door een veer, en losgelaten door een solenoïde gevoed door laagspanningsstroom.

Installatie van de nodige apparaten voor de automatische bediening van de remmen in de tunnels.

## 6. — Bediening van het rijtuig

Geschiedt normaal vanuit de voorste bestuurderspost, door middel van :

— een veiligheidspedaal, dat is het zogenaamde dodemanspedaal, waarop de linkervoet van de bestuurder blijvend moet drukken.

Het loslaten van dit pedaal heeft tot gevolg dat de tractiestroom uitgeschakeld wordt, het rijtuig krachtig wordt geremd, een verwittigingssignaal in werking treedt en de deuren met de hand kunnen opengeduwd worden.

— een rijpedaal en

— een rempedaal, beide bediend door de rechervoet van de bestuurder ;

— een rijrichtingsschakelaar, met de hand bediend, voor het vooruit- of achteruitrijden.

Het achteruitrijden kan ook geschieden van op het achterbalkon, door middel van een kleine hulpcontroller.

★

---

## **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 verminderings 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 : maandelijkse bijeenkomsten, periodieken, filmvoorstellingen, groepsreizen, enz...*

*De zetel van de vereniging is gelegen te :*

AMUTRA, Pannenhuisstraat 164, 1020 Brussel.