

# VeBOV koerier

2maandelijks  
10de jaargang

nummer  
083

maart  
1985



Verantwoordelijke Uitgever : Jan Vermeiren - Sorbenlaan 62 - 2610 WILRIJK

Tweemaandelijks tijdschrift van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer, vereniging zonder winstgevend doel.

Verschijnt zesmaal per jaar.

Hoofdredacteurs :  
Jan Vermeiren  
Bob Boogaerts

Medewerkers :  
Raoul Hausman

Niets uit dit blad mag worden overgenomen zonder voorafgaande schriftelijke toelating van de redactie.

Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer, v.z.w. Opgericht te Antwerpen op 28.04.76. Statuten verschenen in het Belgisch Staatsblad van 09.09.76 onder het nummer 7568 van de bijlagen.

Verantwoordelijke uitgever :  
Jan Vermeiren  
Sorbenlaan 62  
2610 WILRIJK

Op 05.07.1885 werd de eerste buurtspoorweglijn in België ingehuldigd tussen Oostende en Middelkerke. Reeds op 15.07.1885 werd deze lijn verlengd tot Nieuwpoort-stad. Op 16.07.1885 wordt dit feit herdacht met een historische optocht van tramvoertuigen tussen Oostende en Westende en de opening van een tentoonstelling in het Mediacenter te Mariakerke in aanwezigheid van HH.KK.HH. Boudewijn I en Fabiola en diverse prominenten.

Aansluitend op deze viering brengt VeBOV dit artikel over de Oostendse stadstram, geschreven door Raoul Hausman, met vertaling en bewerking van Bob Boogaerts en Jan Vermeiren.

foto voorpagina

Motorrijtuig "North" 9176 voor de Wellingtonrenbaan te Oostende. (verzameling Paul De Backer)

foto achterpagina

NMVB stoomlocomotief HL 979 met gemengd 2de klasse/bagagerijtuig A.2107, 2de klasse rijtuig A.10782, gemengd 1ste/2de klasse rijtuig A.11751, koninklijk rijtuig A.1625, gemengd 2de klasse/bagagerijtuig A.2026 tijdens proefrit op 27.06.1985. Oostende, Leopold II laan (naast Jachthaven).

# Het rollend materieel van de Oostendse stadstram

## 1 Oostende en zijn inwoners

De naam Oostende is afkomstig van "oost-einde", dit was het oostelijk uiteinde van een langwerpige zandstrook of eiland (Te Streep) dat bij het begin van onze tijdrekening boven de zee bleef uitsteken (Duinkerkaans overstromingsgebied). Reeds vanaf de vierde eeuw werd dit eiland door de mens ingenomen.

Over het ontstaan van Oostende is enkel geweten dat er zich vroeger een kapel op een duin bevond, ongeveer tussen het huidige \*Kursaal en het havenstaketsel. Met de enkele vissershutten rond de kapel was het dorp gevormd. Een omheining met houten palen diende als verdediging. De vroegere haven bevond zich ter hoogte van de huidige Van Iseghemlaan, met haar toegangsheuvel ten westen van het Kursaal. De opgang of het verval van dit dorp was sterk afhankelijk van wat de zee bracht. Vanaf 1072, toen Robrecht I, Graaf van Vlaanderen, er een kerk deed bouwen, breidde Oostende zich uit. Ook langs de andere zijde van de oude haven, op van de zee gewonnen gronden, en waar zich nu nog steeds het stadscentrum bevindt.

Slechts in de dertiende eeuw, in 1267, werd Oostende tot stad verheven en later (in 1372 en 1446) omgeven met muren en poorten. De hoofdactiviteit bleef echter de visvangst. In de daaropvolgende eeuwen remden overstromingen, bezettingen (o.a. in 1587 door de Hollanders, in 1648 en 1745 door de Fransen) en na-

ijver de opbloei van de stad.

Van 1601 tot 1604 werd de stad, die toen was trouw gebleven aan de koning van de Verenigde Provinciën, belegerd door zowel het Spaanse leger, over land, als door de Engelse vloot, over zee. Na deze drie jaren van ellende bleven nog slechts enkele ruïnes over en de gevechten dienden, na de vlucht van de laatste valide Oostendenaars naar Zeeland, door gebrek aan strijders gestaakt te worden.

Na de stad mee verdedigd te hebben wou Aartshertog Albrecht de stad herbouwen, mooier en grootser dan ooit tevoren. Hierbij werden nieuwe versterkingen voorzien die pas in de 19de eeuw (1860-1872) werden afgebroken. Het hart van de stad met zijn rechthoekig stratenpatroon, stemt nog steeds overeen met het reconstructieplan van 1608.

Na deze heropbouw kwam het er ook op aan de stad, waarvan de helft van de bevolking, die leefde van hetgeen de zee bood, was omgekomen of gevlucht, te herbevolken. De nieuwe, goed- of kwaadschiks aangevoerde inwoners hadden voor het merendeel echter nog nooit enig contact gehad met de zee. Zo werden velen van hen handelaars, ambachts- of werklieden, wat de zeehandel in geen geval ten goede kwam. Tussen 1613 en 1622 werd het kanaal naar Brugge aangelegd.

In 1722 werd op initiatief van de Oostenrijkse keizer Karel VI de Oostendse Compagnie opgericht. Deze kreeg voor een termijn van dertig jaar het monopolie van de handel op Afrika en West- en Oost-Indië, het recht om koloniën te stichten en uit naam van de keizer verdragen te sluiten met inlandse vorsten. Haar thuishaven was Oostende, in die tijd de enige vrije haven in de Oosten-

rijkse Nederlanden, haar zakencentrum echter was Antwerpen. Dadelijk begon voor Oostende een periode van grote welvaart. De hoge winsten, geboekt tussen 1724 en 1727 door de Compagnie, die toen katoen en zijden stoffen uit Indië en thee, zijde en porselein uit China importeerde, waren niet naar de zin van de koloniale mogendheden. In 1727 dwongen zij de keizer, die in Oostenrijk te ver verwijderd zat om de belangen van de haven werkelijk te verdedigen, de activiteiten van de Compagnie stop te zetten.

Onder keizerin Maria-Theresia (1776-1783), werden een nieuwe sluis en drie dokken gebouwd. In 1781 kreeg de haven vrijdom en begon opnieuw een gunstige periode, echter eveneens van korte duur. Tijdens de Franse overheersing en het Hollands bewind geraakte de handel in verval. In 1830 bleven nog slechts een duizendtal inwoners over tegen 15 000 in 1742 (waarvan 2000 Engelsen).

Vanaf 1830 bloeide de havenactiviteit opnieuw op. Koning Leopold I, die in Oostende een eigen huis in de Langestraat bezat, opende in 1847 de Belgische scheepvaartlijn Oostende -

Dover. Voor die tijd werd de lijn naar Dover slechts met kleine Engelse boten uitgebaat. Koning Leopold II, op zijn beurt, maakte van Oostende een wereldvermaarde badstad. In het tweede deel van de 19de eeuw breidde de stad zich geleidelijk verder uit, om bij de aanvang van de eerste wereldoorlog in 1914, de huidige vorm bereikt te hebben. Tijdens de eerste wereldoorlog werd de haven van Oostende nog gebruikt als basis voor Duitse duikboten.

Zoals reeds gezegd organiseerde de zeer heterogene bevolking van Oostende zich vanaf 1620 langzaam terug door de terugkeer van de zeehandel. De inwoners groepeerden zich in gilden, met de ermee gepaard gaande rivaliteit. Deze geest bleef in de stad, en de snelle bevolkingstoename in de vorige eeuw (reeds 40 000 inwoners in 1860) versterkte enkel deze houding waarmee iedereen zich wapende tegen eventuele nieuwkomers die zich met hun handel in de stad kwamen vestigen. Zo zijn nu nog de Oostendenaren schaars die geen lid zijn van een, meestal zelfs politieke of sportieve vereniging.

Een stoomtram aan zijn vertrekpunt voor het station Oostende Kaai, naast het 2de dok.  
(verzameling Paul De Backer)



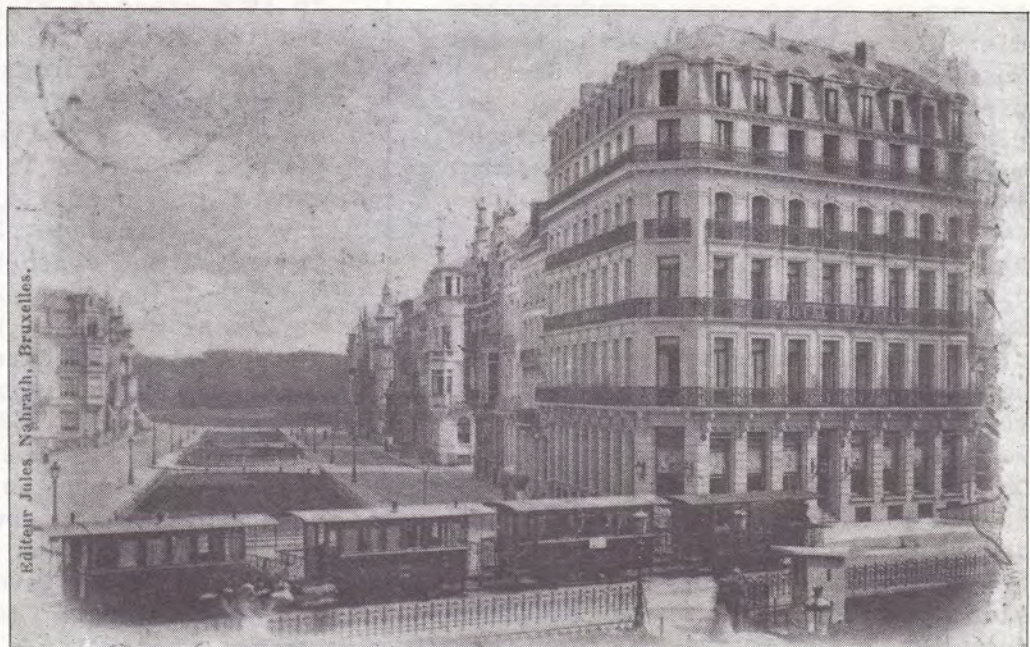
## 2 Het openbaar vervoer te Oostende

Het schip was zonder twijfel de eerste vorm van openbaar vervoer in Oostende, daar bij ieder hoogtij de stad werd omgevormd tot een eiland. De weg vanuit Brugge kwam in Oostende recht tegenover het huidige Kaai-station uit. Met een veerpont kon men daar over de havengeul en op enkele tientallen meters van de enige stadspoort voor reizigers worden afgezet. Drie andere poorten lieten aan de militairen toe hun schansen buiten de vestingen te bereiken. Binnen de kleine stad gebeurden alle verplaatsingen te voet of te paard. Pas bij het slopen van de zuidelijke vestingen, begin vorige eeuw, en de aanleg van de spoorlijn in 1838, werden koetsen in gebruik genomen. Sindsdien nam zowel het aantal als de belangrijkheid van de reizigers te Oostende bestendig toe. Vele hotels gingen ook zelf hun klanten, met hun bagage, vervoeren met omnibussen. Sommige van deze vervoerdiensten bleven zelfs in gebruik tot in de jaren dertig.

In 1885 werd een buurtspoorweglijn ingehuldigd tussen Oostende en Nieuwpoort-stad. De exploitatie, met stoomtrams, werd toevertrouwd aan de S.A. des Railways Economiques de Liège - Seraing et Extensions (RELSE) en aan de S.A. Compagnie Générale de Railways à voie étroite. Beide maatschappijen, met nauwe financiële en organisatorische bindingen, waren opgericht in 1881. In 1886 werd ook de lijn Oostende - Blankenberge in dienst genomen. In Oostende was het buurtspoorwegstation niets anders dan het uit 1847 daterende oude spoorwegstation, dat in 1874 door het nieuwe station Oostende-stad werd overgenomen (dit laatste werd pas in 1970 afgebroken). In de eerste exploitatiejaren vertrokken de buurtspoorwegtrams vanaf een perron langs het 2de dok, nu Mercatordok genaamd.

De werkelijke promotor van het openbaar vervoer in Oostende was de Compagnie du Tramway Electrique d'Ostende - Littoral, meestal aangegeven als de "Compagnie North", naar haar initiatiefnemer de Engelse kolonel John Thomas North. Deze maatschappij bouwde en exploiteerde vanaf juni 1896 een elektrische tramlijn langsheen de dijk tussen Oostende-Vismijn (de oude vismijn

Een stoomtram op de Van Iseghemlaan, ter hoogte van de Leopold II laan.  
(archief NMVB)





Een accu-tram van de stadsringlijn en een stoomtram van de lijn naar Nieuwpoort voor het Kursaal van Oostende. In het midden voor het Kursaal, het wachthuisje van de tram. (verzameling Paul De Backer)

tegenover het huidige Kaaistation) en Middelkerke. De lijn werd tot Middelkerke-post verlengd in augustus 1896 en vanaf 1898 tot aan de grens met Westende. Het vak Oostende - Mariakerke was het eerste deel van het toekomstige stadsnet.

De Compagnie North kende maar een relatief kort bestaan daar de regering druk uitoefende op de NMVB om deze concessie en het materieel over te nemen om zo een ononderbroken dienst te kunnen uitbaten tussen Westende en Blankenberge. Hierbij dient nog aangestipt te worden dat de Compagnie North slechts verplicht was haar lijn gedurende de maanden juni tot en met oktober te exploiteren. De overige maanden was de exploitatie facultatief. De koop werd uiteindelijk gesloten op 14.12.1904 en vanaf 10.06.1905 werd de uitbating waargenomen door de NMVB, met hetzelfde rollend materieel, maar nu voorzien van het NMVB wapenschild en wagennummer.

De urbanisatie langsheen de Torhoutse- en de Nieuwpoortsesteenweg stelde ook een dringend probleem wat betreft openbaar vervoer. Daarom besloot men in 1896 om een ringlijn door het stadscentrum met twee af-

takkingen langsheen voornoemde steenwegen te bouwen. Deze nieuwe lijn werd vanaf 29.06.1897 uitgebaat met vijf accu-motorrijtuigen.

Vanaf 1903 bediende een nieuwgebouwde korte antenne de nieuwe wijk rond de vuurtoren. In 1906 openden de buurtspoorwegen een nieuwe lijn tot Slijkens. De eerste kilometers volgde deze het traject van de lijn naar Blankenberge (via Klemskerke). In 1908 kreeg de ringlijn een bovenleiding en werden de vijf accu-motorrijtuigen verbouwd tot gewone elektrische motorrijtuigen. Tevens werden de verschillende stadslijnen genummerd: lijn 3 naar de Vuurtoren, lijn 4 naar Slijkens, en nummer 5 voor de ringlijn. De lijnnummers 1 en 2 waren voorbehouden voor de "grote" lijnen: 1 naar Blankenberge en 2 naar Westende. De tramlijnen 3, 4 en 5 vormden gedurende zestig jaar het stadsnet van Oostende totdat ze tussen 1955 tot 1958 onder dezelfde lijnnummers door autobussen werden vervangen. Sindsdien werd de bediening zelfs weinig gewijzigd. Bepaalde trajecten werden verlengd en antennes werden ingevoerd om het net aan te passen aan de ontwikkelingen van de urbanisatie.

## 3 Het tractiematerieel

### 3.1 De motorrijtuigen van de "Compagnie North"

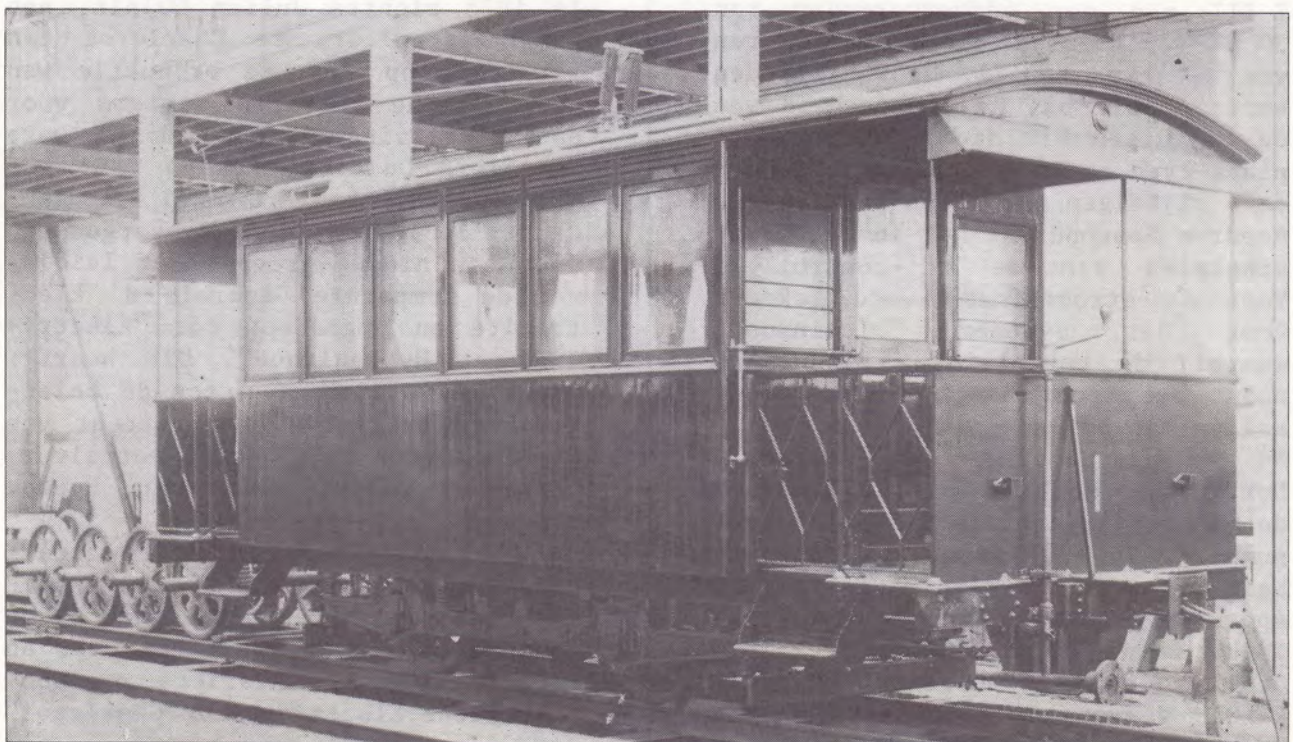
Deze maatschappij had in 1896 14 tweeassige motorrijtuigen besteld bij de firma Ragheno te Mechelen. Deze trams waren opmerkelijk voor hun tijd. Het koetswerk met 6 ramen per zijkant geleek sterk op dit van de motorrijtuigen van de buurtspoorweglijn Brussel - Kleine Hut (Ukkel). De zijwanden waren echter, vermoedelijk om corrosie door de zilte zeelucht te vermijden, bekleed met teakhouten plankjes. Omwille hiervan werden ze ook vaak als de "teak's" aangegeven. Boven elk venster waren smalle verluchtingsroosters geplaatst. De houten banken, met twee plus twee opstelling, stonden dwars t.o.v. de rijrichting. De balkons hadden dezelfde lengte als bij de laatste reeks rijtuigen van de Hut. De windschermen waren vlak uit plaatstaal en de deurtjes uit traliewerk.

Het houten onderstel van deze rijtuigen was versterkt met een U-ijzer, vastgeklonken over de volledige lengte. Het belangrijkste verschil met de rijtuigen van de Hut was het gebruik van een truck <1>. Deze was volgens het laatste model van Brill (USA). De dubbele ophanging was echter volledig samengesteld uit erg soepele spiraalveren. Aangezien er geen enkele demping was, gedroeg het rijtuig zich gemakkelijk als een bootje op een wilde zee. Deze ophanging diende daarom tot tweemaal toe te worden gewijzigd. Een eerste maal door de versteviging van de oorspronkelijke veren. Later, na de overname door de Buurtspoorwegen, werden de spiraalveren tussen onderstel en raamwerk vervangen door 4 bladveren, geplaatst op de uiteinden van de langsliggers van het onderstel. Deze laatste aanpassing verbeterde gevoelig de wegligging, echter ten koste van de soepelheid.

<1>

Een truck is een apart raam waarin de assen en de motoren rusten. Het onderstel met de rijtuigkast is verend opgesteld op dit raam.

Het motorrijtuig 1 van de Compagnie North in zijn originele toestand (1897). (archief NMVB)





Het eindpunt van de elektrische tramlijn te Westende. Twee gesloten North-rijtuigen (met NMVB-waggenummer en gesloten windschermen) staan klaar om te vertrekken naar Oostende. Het rechtse rijtuig sleept 2 open aanhangrijtuigen (één van de reeks 8768-8771 en één van de reeks 8760-8767). (verzameling Paul De Backer)

De elektrische uitrusting van deze motorrijtuigen was volledig van Belgische makelij: ze werd geleverd door de firma "Electricité et Hydraulique" uit Charleroi <2>. De oorspronkelijke motoren type EH 500 (het eerste type tractiemotor in België gebouwd) werden bij de overname door de Buurtspoorwegen echter vervangen door ACEC-motoren type T III met een éénuurvermogen van 30 pk (23 kW). De controllers waren van het type EH III. De weerstanden waren, zoals bij de meerderheid van de rijtuigen uit die tijd, van het plaat-type. Oorspronkelijk hadden deze rijtuigen enkel een handrem, de noodrem bestond uit het in achteruit schakelen van de rij-controller. Voor de stroomafname werd gekozen voor het systeem "Dickinson", waarbij de bovenleiding zijdelings naast het spoor hangt i.p.v. in de aslijn van het spoor.

Na de overname van de Compagnie North door de NMVB in 1905, werden de motorrijtuigen als 9169-9182 hernummerd. In 1907 werd, ter gelegenheid van de verplaatsing van de sporen voor de aanleg van de Koninklijke Baan, de Dickinson bovenleiding van de lijn Oostende - Middelerke vervangen door een axiale bovenleiding. De rijtuigen werden

eveneens aangepast en de Dickinson-trolley werd toen vervangen door een sleepbeugel. In 1908 werden de balkons afgesloten en werd een windscherm in de vorm van een buffet aangebracht. Ook de getraliede zij-kanten van de balkons werden onder de middenlijst van beplating voor-

<2>

In 1878 richtte Julien Dulait, een jonge ingenieur, te Charleroi een fabriekje op voor de produktie van hydraulische turbines bestemd voor de aandrijving van dynamo's. Deze "Ateliers Dulait" trokken door hun goede resultaten al snel de aandacht. In 1886 werden ze overgenomen door een nieuwe groep onder leiding van de Compagnie Générale d'Electricité en omgedoopt tot "Electricité et Hydraulique". Dit bedrijf ontwikkelde zich toen tot de belangrijkste Belgische constructeur van machines voor mijnbouw en metaalverwerkende industrieën. Het bouwde eveneens trammaterieel.

In 1904 kwam het echter in financiële moeilijkheden. Na tussenkomsten van koning Leopold II nam baron Edouard Empain de fabrieken over en richtte hij de "Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi" (ACEC) op.



zien, met daarboven een klein venster.

Na ongeveer dertig jaar dienst ondergingen de North-motorrijtuigen een nieuwe verbouwing, waarbij het uitzicht veranderde, zonder echter aan het elektrische of mechanische deel te raken. De raamlijst werd verlaagd en de vensteromrandingen werden verlengd om hetzelfde uitzicht als de OB-rijtuigen (de naam die algemeen, aan de motor- en aanhangrijtuigen van de lijn Oostende - Blankenberge werd gegeven) te bekomen. De teakhouten bekleding werd door gebogen staalplaat vervangen, volgens hetzelfde model als op de andere motorrijtuigen. Bij deze gelegenheid werden de rijtuigen ook in crèmegeel geschilderd.

De North-motorrijtuigen bleven zo tot na de tweede wereldoorlog in dienst. De OB-rijtuigen begonnen toen de stadslijnen te bedienen waardoor de North-rijtuigen geleidelijk konden worden afgevoerd. Zeven onder hen (9171, 9172, 9174, 9178, 9179, 9181, 9182) werden nog grijs geschilderd en gebruikt als dienstwagens. Na het opheffen van de eerste stadstramlijnen in 1955 werden de laatsten buiten dienst gesteld en gesloopt, dit na zowat 60 jaar dienst.

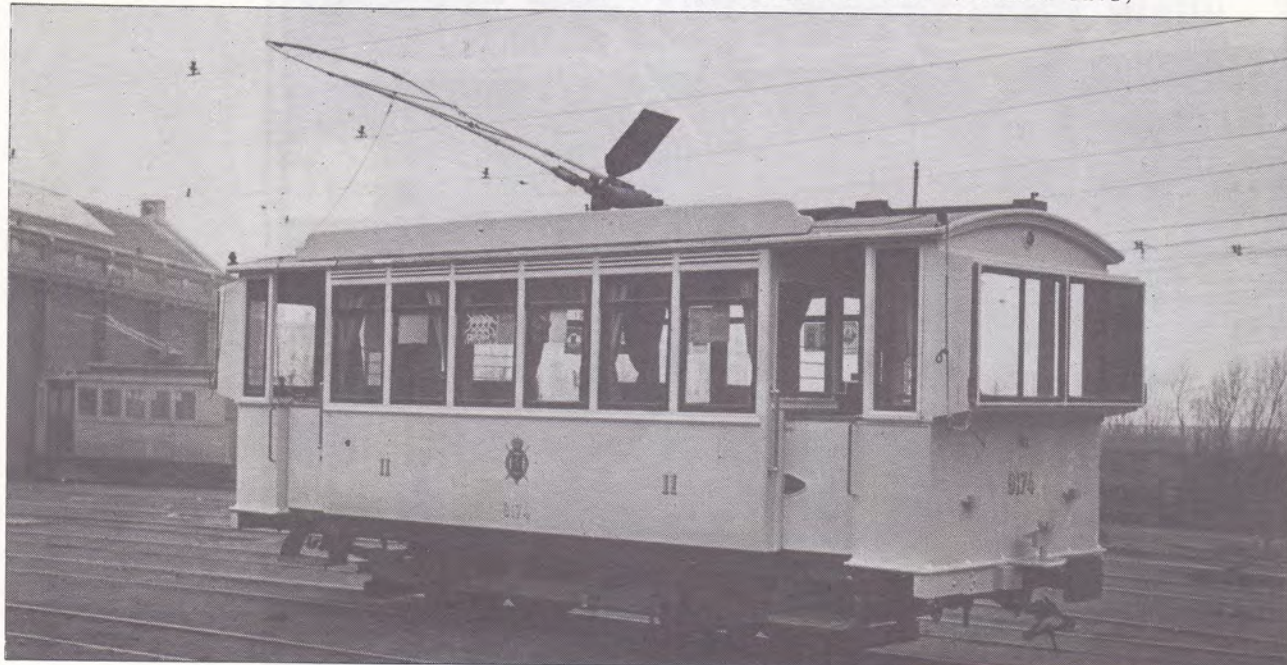
In 1899 werden voor de Compagnie North ook drie open motorrijtuigen gebouwd door de firma l' Industrie te Leuven. Deze rijtuigen, genummerd 17-19 hebben bijna enkel voor de renbaandiensten gereden en op het einde van hun loopbaan ook wel voor excursies.

Ze bezaten geen truck, het onderstel bestond uit metalen vakwerk en de directe ophanging gebeurde met bladveren. De elektrische uitrusting bestond uit twee motoren EH T 52<sup>3</sup> van 55.5 pk (40.8 kW). Dit type motor, voor het eerst toegepast op de door Electricité et Hydraulique gebouwde NMVB- motorrijtuigen 9052-9085, was de opvolger van het type EH 500.

Oorspronkelijk waren de open motorrijtuigen enkel met een handrem uitgerust.

Bij de overname door de NMVB kregen ze de nummers 9997-9999. De NMVB voorzag ze ook van een pneumatische Westinghouse rem met differentiële werking, volgens een identiek model als op de OB-rijtuigen. Deze rem was noodzakelijk, gezien deze open rijtuigen vaak tot drie aanhangers doorheen het stadscentrum sleepten. In 1927 hadden deze rijtuigen nog hun oorspronkelijke houten banken met omkeerbare rugleuning. In 1928-

Het motorrijtuig 9174 in verbouwde versie (gesloten windschermen, beplate zijkanten en balkondeurtjes, ramen in twee delen, gewijzigde vering) omstreeks 1932. (archief NMVB)



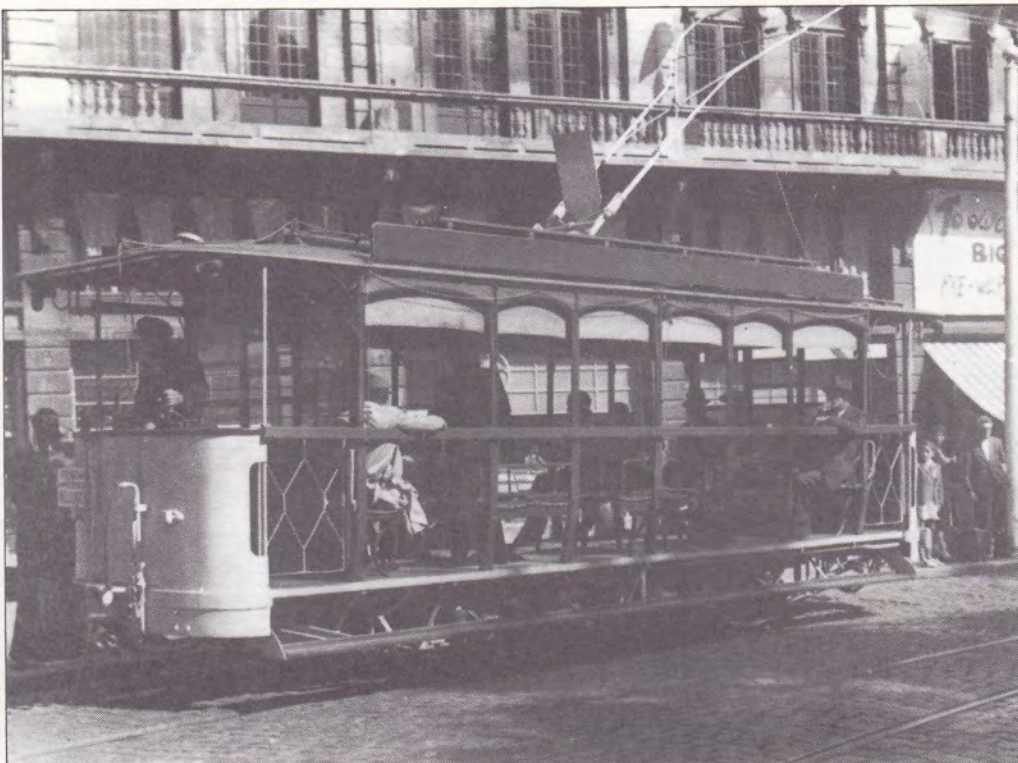


Twee open motorrijtuigen "North" staan met drie gesloten stoomtramaanhangers klaar om bezoekers van de renbaan terug naar het centrum van Oostende te voeren. (verzameling Paul De Backer)

1929 werden ze verbouwd met een centrale middengang om de ontvangers niet meer te verplichten steeds over de treeplank te moeten lopen tijdens de rit. Om ook de reizigers op de balkons te kunnen bedienen werden twee loketraampjes in de tussenschotten geplaatst.

Deze, voor België uitzonderlijke rijtuigen leidden een zeer lang leven zonder echter grote afstanden afgelegd te hebben. Na het opheffen van de eerste stadstramlijnen in 1955 werden ze eveneens buiten dienst gesteld en gesloopt.

Het open rijtuig 9998 in dienst op de speciale renbaandienst. Oostende, Marie-Joséplein. (foto Voerman, verzameling Walter Weys)



### 3.2 De vijf motorrijtuigen "Métallurgique"

De RELSE, belast met de uitbating van de stadslus, bestelde in 1897 vijf accu-motorrijtuigen bij de S.A. La Métallurgique te Nivelles. Deze trams leken sterk op de accu-rijtuigen 271 en 272 van de S. A. du Chemin de Fer à Voie étroite de Bruxelles à Ixelles - Boendaal en hadden dezelfde algemene afmetingen als de reeks van 70 motorrijtuigen die deze maatschappij voor haar nieuwe lijnen had gekocht. Ze waren echter niet identiek daar, o.a. wegens het ontbreken van een tussenschot, de twee middenvensters van de zijwand door één groot venster waren vervangen. Dit liet toe de motorrijtuigen onmiddellijk van deze van de Compagnie North te onderscheiden. De rijtuigen hadden geen truck en de enkelvoudige ophanging bestond uit bladveren. De asafstand bedroeg 2.4 m tegen de toen gebruikelijke 1.8 m voor stadstramrijtuigen. Dit was mogelijk daar er op het kustnet geen enkele boog was met een straal kleiner dan 20 meter.

De accumulatoren waren onder de langsbanken geplaatst. De onderzijde van elke zijwand was in zes luiken verdeeld, waardoor de vervanging van de op sleden geplaatste accu's, gemakkelijk van buitenuit kon gebeuren.

De eerste accu-motorrijtuigen van de Tramways Bruxellois, uitgetest in 1887, bezaten slechts één motor en hun snelheidsregeling gebeurde met behulp van een rheostaat. De resultaten waren hier teleurstellend, zoals overigens bij de meeste proeven op hellingrijke lijnen. In de tien jaar verlopen tussen de eerste Brusselse en de Oostendse proeven, boekte de constructie van accumulatoren echter een grote vooruitgang. De Oostendse accutrams reden hun proefritten op de lijn naar Diksmuide en men mag aannemen dat ze voldoening schonken, daar ze meer dan 10 jaar in dienst bleven. Dankzij het vlakke lengteprofiel van de stadslus konden ze zowat 50 km afleggen voor de lege batterijen door opgeladen dienden vervangen te worden. Naar verluid bevond de kleine centrale, die voor het laden van de batterijen instond, zich in de

Het accu-motorrijtuig 1 op het Leopold I plein (toen nog Place de la Commune) te Oostende. De tram komt uit de Rogierlaan en rijdt de Van Iseghemlaan in. (archief NMVB)



Christinastraat, nabij het 2de dok, hoewel hierover geen zekerheid bestaat.

De accutrams droegen de wagennummers 1 tot 5. Ze werden in het buurtspoorweg-groen geleverd, maar later in een veel lichtere kleur geschilderd. De reisweg werd op de trams aangeduid met een lange houten plank, die drie kwart van de daklengte innam.

Na de aanpassing van de bovenleiding van de lijn Oostende - Westende voor stroomafname met sleepbeugels (of met pantografen) werd de lijn Oostende - Blankenberghe, bij haar elektrificatie in 1908, rechtstreeks uitgerust voor het beugelsysteem. Datzelfde jaar kreeg ook de stadslus een bovenleiding en werden de vijf accutrams door de S.A. Chemin de Fer Electrique d' Ostende - Blankenberghe et Extensions verbouwd tot gewone elektrische motorrijtuigen. De elektrische uitrusting bestond uit twee motoren ACEC T III d van 25 pk (18.4 kW) en controller ACEC T III. Naar verluid kregen de ex-accutrams onmiddellijk een beugel en hebben zij niet meer met trolley gereden. De koetswerken van deze trams werden ook gewijzigd zoals de motorrijtuigen 9169-9182. De hefluiken in de zijwanden verdwenen en de wind-

schermen konden vooraan afgesloten worden met schuiframen die zeer getrouw op deze van de stoomlocomotieven leken.

Door lange tijd gereden te hebben met de zware batterijen hadden de veren iedere soepelheid verloren. Voornamelijk bij onbelaste ritten was de ophanging afschuwelijk geworden. Een nieuwe studie liet de veren wijzigen zonder echter het probleem van de onvoldoende ophanging op te lossen. Omwille van deze tekortkoming zouden de "Métallurgiques" later een nieuwe verbouwingsbeurt ondergaan.

In 1911 nam de NMVB de vijf ex-accutrams over en gaf ze de nummers 9480-9484. Vanaf 1927 werd de uitbating van de kustlijn toevertrouwd aan de Société pour l' Exploitation des Lignes Vicinales d'Ostende et des Plages Belges (SELVOP), een filiaal van Electroraïl. Electroraïl had in haar diensten ingenieurs waarvan de opdracht bestond uit het zoeken van verbeteringen voor toekomstige rijtuigen voor het openbaar vervoer. Eén onder hen, Adolphe Kamp, ingenieur in de werkplaatsen van Oostende, was voorstander van scharnierende assen voor een beter berijden van bogen. Gelijkaardige onderzoeken waren ook reeds in

Het accu-rijtuig 3 op het Leopold I plein te Oostende (verzameling Paul De Backer)



Antwerpen en Gent uitgevoerd.

De 9484 werd als proefrijtuig uitgekozen en werd van twee gekoppelde "bissels" <3> voorzien. Het was de centrifugaalkracht van de wagenbak die bij het inrijden van een boog de convergentie tussen de twee radiaalassen moest veroorzaken. Dit was echter slechts het geval indien aan de juiste voorwaarden van rijnsnelheid en boogstraal werd voldaan. In alle andere gevallen, waar één van beide parameters niet optimaal was, had de eerste as, door de spoorwrijving, de slechte gewoonte zich tegengesteld in te stellen. Pas als ook de tweede as de boog bereed draaide de eerste as in de goede richting. Ondanks dit, en dankzij de eveneens nieuw aangebrachte vering, was de 9484, zelfs met een enkele ophanging, één der best afgeveerde rijtuigen van het park geworden. De asafstand was voor de radiaalassen opgedreven tot 3.6 m. Om de resultaten te kunnen vergelijken met de oude vering, werd op de 9481 de asafstand eveneens op 3.6 m gebracht. De proeven waren teleurstellend want in bogen was het gedrag van beide rijtuigen best vergelijkbaar.

Hier moet worden bijverteld dat het probleem van radiale assen zowat het

monster van Loch Ness op tramgebied betekent. Voor het eerst uitgetest rond begin van de vorige eeuw, keert de opstelling regelmatig terug op verschillende prototypes zoals te Antwerpen (1904), Liège (1910 en 1930), Gent en Oostende (1920) in België en Luxembourg, München, Lille (1930) en Bern (1965) in het buitenland.

De verbouwingen van de "Métallurgiques" waren hiermee niet afgelopen. Daar de Gentse trammaatschappij gekozen had voor een nieuw drieassig onderstel werden de oude onderstellen afgevoerd. Enkelen hiervan kwamen naar Oostende en de 9482 werd hiervan voorzien. De asafstand werd van 2.4 m op 2.0 m gebracht, doch de ophanging op twee niveaus was beter. De motoren T III d werden vervangen door motoren T III.

De vijf "Métallurgiques" hadden ook

<3>

Een bissel is raam met daarin één as, al dan niet met motor. Dit raam is mobiel opgesteld ten opzichte van het onderstel. Meestal scharniert het langs de ene zijde rond een astap en is het langs de andere zijde met stangen aan de andere bissel bevestigd.

Een motorrijtuig "Métallurgique" (ex-accu-tram) op de Albert I promenade te Oostende. Boven de buffer is duidelijk de koperen scheepsbel te zien, die kenmerkend was voor deze rijtuigen. (verzameling Paul De Backer)





Een motorrijtuig "Métallurgique" in dienst op stadslijn 5, voor het Kursaal van Oostende. De lijnaanduiding bestaat uit een groot paneel op het dak en een lijncijfer achter het eerste en laatste zijraam. (verzameling Paul De Backer)

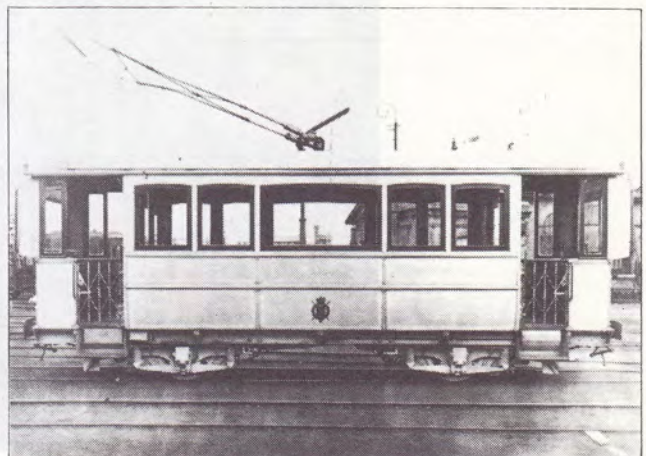
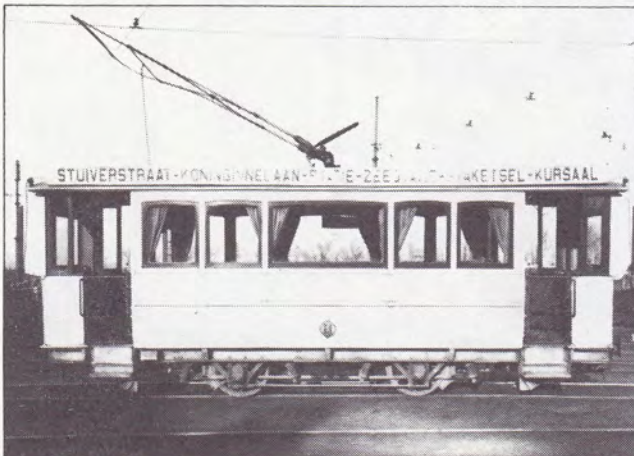
een kenmerk uniek in de geschiedenis van de buurtspoorwegen. Tengevolge van een zwaar ongeval door zo'n motorrijtuig met een omgekantelde kar, verplichtte de stad Oostende de plaatsing van zwaardere toeters. De maatschappij plaatste daarvoor, vlakbij de buffer, een mooi opgepoetste koperen scheepsklok. Dit gaf een zeer eigen karakter aan deze rijtuigen.

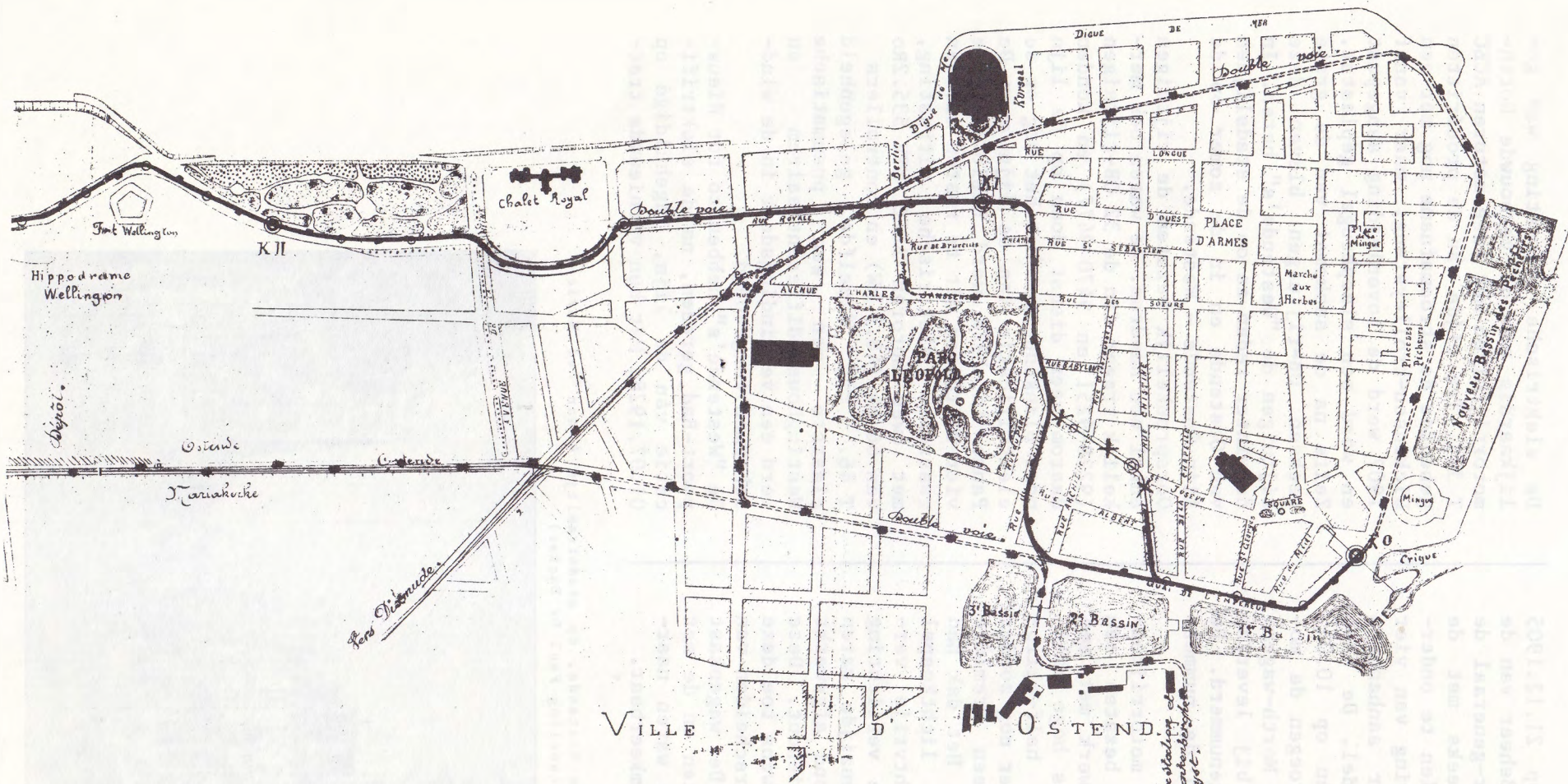
In 1937 werden de vijf "Métallurgique"-motorrijtuigen volledig verbouwd volgens plannen van Electro-rail. Op deze verbouwing wordt later verder ingegaan.

### 3.3 De motorrijtuigen "Westende" nrs. 9212-9215

Na de overname van de Compagnie North, zag de NMVB zich verplicht bijkomende motor- en aanhangrijtuigen te bestellen voor de verlenging van de lijn naar Westende. De studie van deze nieuwe trams werd toevertrouwd aan de Directie van het Rol-lend Materieel. Die beschouwde deze bestelling als een proefreeks voor de toekomstige motor- en aanhangrijtuigen voor de lijn Oostende - Blankenberge (OB), waarvan de elektrifi-

Twee motorrijtuigen "Métallurgique" : de 9482 (links) met origineel tweessig onderstel, en de 9484 (rechts) met bissels. (archief NMVB en verzameling Walter Weyts)





VeBOV 07/85  
**tramnet OOSTENDE**  
 Centraal gedeelte omstreeks 1910  
 (archief NMVB).

catie voorzien was. Op 21.12.1905 verleende de Raad van Beheer van de NMVB aan haar directeur-generaal de toelating om rechtstreeks met de firma Ragheno te Mechelen te onderhandelen over de levering van vier motorrijtuigen en vier aanhangers volgens het nieuwe model. De koop werd officieel gesloten op 10.04.1906. Op de plannen droegen de motorrijtuigen nog een North-wagennummer (20-23), doch bij levering werden ze 9212-9215 genummerd. De aanhangrijtuigen kregen de nummers 8768-8771.

Voor hun tijd waren de motorrijtuigen merkwaardig: ze bezaten een zeer evenwichtig koetswerk met een lage middenlijst en zes hoge half-opengaande ramen. Het half-elliptische windscherm, echter nog zonder verbindingsdeur, was een première bij de Buurtspoorwegen. Het dak had een bovenopgeplaatste lichtkoepel waardoor men een tochtvrije verlichting en een betere verlichting bekwaam. Langs de binnenzijde waren de bogen van het plafond afgewerkt in gesculpteerd mahoniehout. Deze bijzonderheid liet trouwens toe deze rijtuigen later te onderscheiden van de volgende reeksen. De Wagenkast bezat geen tussenschotten en de met rotting beklede zetels waren naar gelang de rijrichting omkeerbaar.

De elektrische uitrusting was gelijkaardig aan de verbouwde North-motorrijtuigen met twee motoren ACEC T III. Ten tijde van de proefritten gebeurde de stroomafname nog met een Dickinson-trolley-stang, maar vanaf 1907 werd de bovenleiding aangepast en werd een sleepbeugel geplaatst. Zelfs na de aankomst van de grote reeksen OB-rijtuigen bleven deze rijtuigen de "Westende's" heten. In de winter reden ze op de stadslijnen van Oostende en in de zomer op de lijn Oostende - Westende.

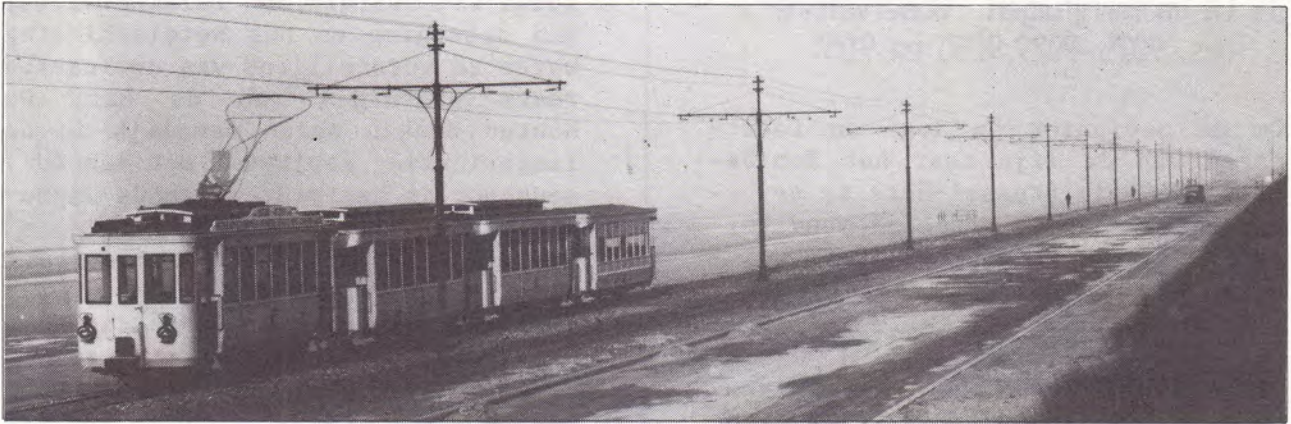
Oorspronkelijk bezaten de rijtuigen enkel een handrem. Ze waren ook merkkelijk trager dan de 32 OB-rijtuigen (9228-9251 en 9470-9477) en konden daarom geen dienst doen op de lijn naar Blankenberge. Met het oog op de elektrificatie van de lijn naar De Panne in 1928 werd besloten deze vier rijtuigen uit te rusten met een zwaardere elektrische uitrusting, met twee motoren ACEC MTV 535.2Ro van 66 pk (48.5 kW) en controllers T 46. Bij dezelfde gelegenheid plaatste men een pneumatische Westinghouse-differentiaalrem en werd een verbindingsdeur in de windschermen toegevoegd.

De "Westende's" hebben zo tot Nieuwpoort-Bad gereden, na de elektrificatie van de lijn, ingehuldigd op 01.07.1928. Met hun vernieuwde trac-

Het motorrijtuig 9214, type Westende, op stadstramlijn 4 aan het Marie-Joséplein te Oostende. (verzameling Paul De Backer)







Een tramstel van de lijn Oostende - Blankenberge poseert speciaal voor een foto op de dijk te Raversijde. (archief NMVB)

tieuitrusting reden ze echter veel te snel en voornamelijk tussen Mariakerke en Middelkerke was hun vetergang (de slingerende beweging van het rijtuig op het spoor) gevaarlijk groot. Toen rond 1930 de eerste rijtuigen op draaistellen kwamen, bleven ze verder dienst doen op de lijn naar De Panne. In de winter waren ze zelfs de enigen op de lijn, daar de grotere rijtuigen op draaistellen, duurder in exploitatie, in de stelplaats bleven.

In het begin van de jaren dertig wilde men ook de stoomlocomotieven verder afschaffen. Daarvoor diende men het vermogen van de elektrische tractoren te verhogen, daar ze niet in staat waren lange en zware treinen te slepen. Zo besloot men de motoren ACEC MTV 535 van de 9212 en de 9215 te verwisselen met de motoren ACEC 52 van de tractoren 9951 en 9953. Ook de overbrengingsverhoudingen werden gewijzigd. Uiteindelijk werd de ingreep zowel voor de "Westende's" als voor de tractoren een verbetering. Omstreeks die tijd werd op alle "Westende's" ook een tussenschot geplaatst (vrijgekomen door de verbouwing van gemengde 1ste/2de klasse OB-aanhangrijtuigen) om een gescheiden compartiment voor scholieren te bekomen! De hierdoor bekomen compartimenten telden 8 en 16 plaatsen.

De "Westende's" evenals de andere tweeassige motorrijtuigen beëindigden hun carrière op de stadslijnen.

### 3.4 De motorrijtuigen "Le Roeux" nrs. 9511-9514

Aangezien er voor de exploitatie van de, in 1929 geëlektrificeerde, lijn Oostende - De Panne acht motorrijtuigen nodig waren, vroeg de exploiterende maatschappij vier bijkomende rijtuigen aan de NMVB. Deze koos vier trams uit het park van de groep Brabant (lijn Brussel - Ninove). Het waren de motorrijtuigen 9511-9514 van de reeks 9511-9522. Deze waren in 1913 gebouwd door de Ateliers du Roeux, doch slechts in maart 1918 geleverd. Deze, wel zeer mooie rijtuigen, hadden hetzelfde ruimteprofiel als de OB-rijtuigen, behalve de windschermen, die vlak met afgeschuinde hoeken waren. In 1928 werden ze zonder motoren naar Oostende gezonden. Daar werden ze om redenen van standaardisatie uitgerust met motoren ACEC MTV 535 en met een pneumatische Westinghouse-differentiaalrem. Tevens werden ze voorzien van de typische half-elliptische windschermen. Ondanks hun verbouwingen bleven de 9511-9514 steeds herkenbaar, o.a. door de hoekige kopbalken van hun onderstel en hun groot raam in het midden van de zijwand.

In Oostende werden ze, na gedurende acht jaar tesamen met de Westende's de dienst op de lijn naar De Panne verzekerd te hebben, ingezet op de stadsdienst, en om een onbekende reden waren het deze rijtuigen die vaak ingezet werden op de speciale renbaandiensten.

### 35 De motorrijtuigen "Observatoire" nrs. 9025-9029, 9050 en 9051

Om de bediening op zon- en feestdagen van de lijn naar het Zoniënwoud (de lijn Brussel-Hut) te verbeteren had de NMVB een bijkomend vertrekstation gebouwd op het Loixplein, nabij het Louizaplein. Deze aftakking werd op 01.05.1901 in dienst gesteld. De exploitant van deze lijn had hiervoor tien bijkomende motorrijtuigen nodig. Op 19.05.1899 had de NMVB een reeks van tien motorrijtuigen besteld bij Electricité et Hydraulique, oorspronkelijk bestemd voor het net van Charleroi. Om aan de Brusselse behoeften te voldoen werden deze daar op 25.07.1901 in dienst gesteld onder de nummers 9025-9030 en 9048-9051.

Na de indienstname van de lijn naar de Sterrenwacht te Ukkel (het vak Ma Campagne - Longchampslaan op 18.10.1913 en het vak Longchampslaan - Sterrenwacht op 01.11.1915) werden deze trams hoofdzakelijk op deze lijn ingezet waardoor ze de bijnaam "Observatoire" kregen.

Zowel wat betreft hun ruimteprofiel, hun ophanging en hun zetelschikking waren ze verschillend van de laatste reeks rijtuigen van de Hut. De houten banken waren namelijk in de langsrichting geplaatst met een tussenschot in het midden van de wagenbak.

Dit nog zeer rudimentaire model van rijtuig, werd later nog op vele exemplaren gebouwd voor Belgische en buitenlandse netten.

Na de eerste wereldoorlog hernam de ontwikkeling van Oostende en van het kusttoerisme. Dit leidde tot de verlenging van de stadslijnen van Oostende en de aanleg van een nieuwe lijn te Knokke tussen Duinbergen en Siska (1928). De maatschappij die de kustlijnen exploiteerde deed beroep op de NMVB voor de nodige bijkomende trams. Bij gebrek aan behoorlijker tractiematerieel werden in 1928 de reeds verouderde motorrijtuigen 9025-9029 naar Oostende gezonden. Later volgden nog de 9050 en de 9051. Al deze motorrijtuigen bezaten motoren GE 800 met shunt. Vanwege de vele moeilijkheden ermee werd deze shunt reeds na enkele jaren afgeschaft. Niettemin bleven het de

Het motorrijtuig 9027 type "Observatoire" in de toestand waarin het, met trolley, te Brussel heeft gereden. (archief NMVB)





Een motorrijtuig "Observatoire" met bijpassende gesloten aanhanger, in dienst te Knokke. (verzameling Paul De Backer)

snelste stadsmotorrijtuigen.

De "Observatoire's" reden relatief weinig op de stadslijnen van Oostende. Vanaf de indienstname van de lijn naar Siska waren ze hoofdzakelijk ingedeeld in de stelplaats Knokke. Ze bleven er in dienst tot het einde van hun actieve bestaan en werden toen geleidelijk vervangen door motorrijtuigen type North. Ze ondergingen geen enkele verbouwing in de tientallen jaren dat ze reizigersdienst uitvoerden. Na nog voor rangeerdiensten in de stelplaatsen te zijn gebruikt, werden ze als schroot verkocht in september 1939.

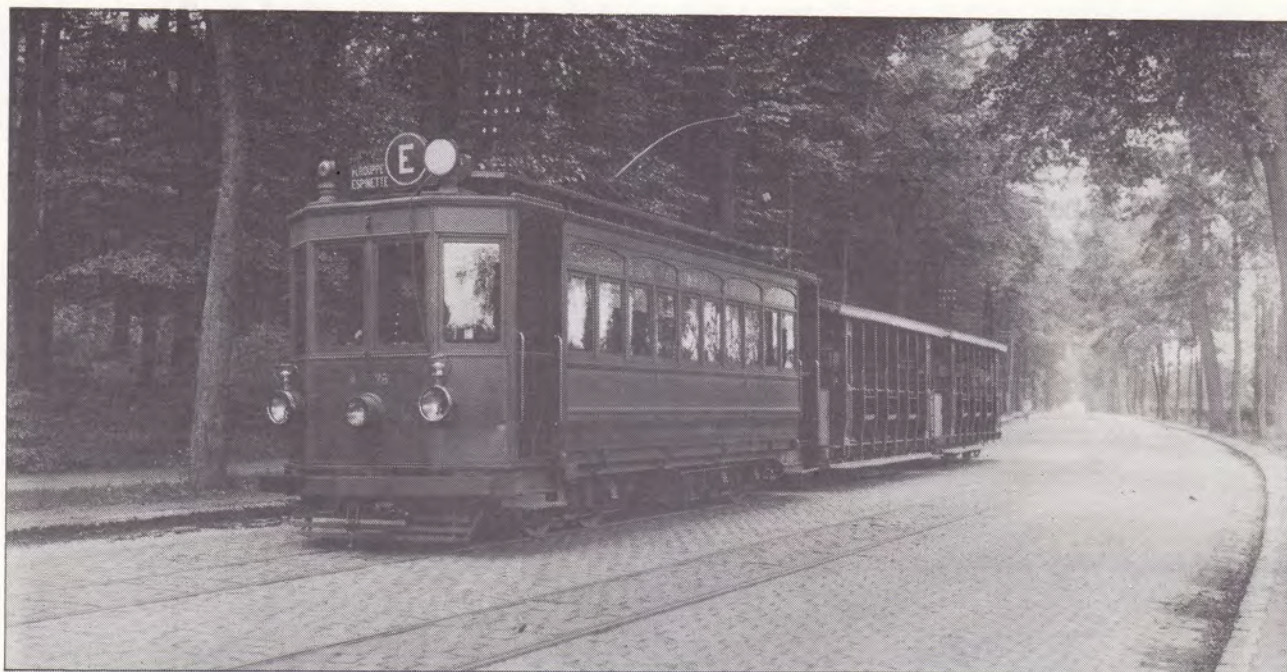
### 36 De motorrijtuigen op draaistellen "Bogota" nrs. 9623-9628

In 1914 had de firma Energie te Marcinelle motorrijtuigen op draaistellen in constructie voor het tramnet van Bogota in Colombië. Dit tramnet lag op een plateau, zodat een matig motorvermogen volstond (slechts twee motoren ACEC 32 van 40 pk (29.4 kW)). Het koetswerk van deze rijtuigen was zeer stevig en de afwerking, zoals in die tijd normaal, zelfs luxueus.

Na de eerste wereldoorlog konden deze trams echter niet meer naar hun bestemming worden gestuurd. De NMVB, toen met materieelstekort kampend, kocht zes van deze motorrijtuigen in 1920. Ze kregen de wagnummers 9623-9628 en werden vanaf 01.04.1920 in de groep Brabant in dienst gesteld.

Deze rijtuigen hadden een erg mooi en prettig uitzicht, vooral met de grote boogvormige ramen, zoals op de trams van Heliopolis en Lille. Het dak was voorzien van een lichtkoepel, en de windschermen waren vlak met afgeschuinde hoeken, zoals bij de toenmalige buurtspoorwegrijtuigen. Helaas hadden deze trams ook enkele gebreken. Afgezien van een ontoereikend motorvermogen, waren de motoren in overbouw in de kleine draaistellen bevestigd. Dit veroorzaakte een gebrek aan dwarsstabiliteit en de vetergang kon slechts beperkt worden door een korte remstoot. De motoren dreven de binnenste assen aan, wat het zandstrooien bij het remmen er ook niet op vereenvoudigde. Bovendien was de handrem onvoldoende. De balkons waren zo nauw dat de ontvanger steeds moest uitwijken voor de reizigers die naar of uit het compartiment wilden.





Het motorrijtuig, type "Bogota", met twee open aanhangers op de Brusselse voorstadslijn E (Brussel, Rouppeplein - Ukkel, Hut). (archief NMVB)

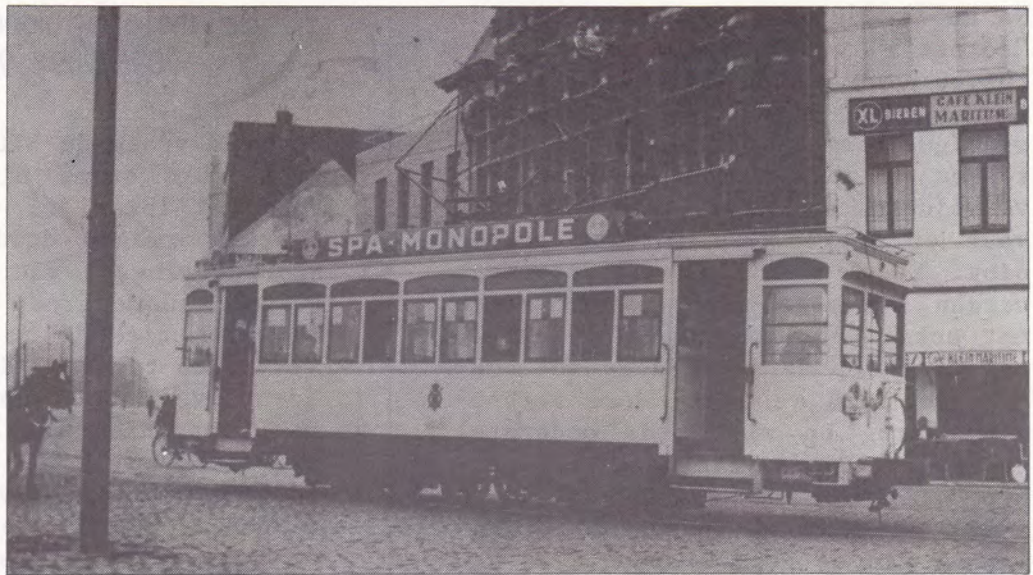
Ondanks hun grote breedte (2.61 m) reden deze rijtuigen in Brussel voornamelijk op de lijnen naar de Sterrenwacht en Zuum. Op zon- en feestdagen reden ze ook enkele diensten naar de Hut. Ze reden dan soms zelfs met twee aanhangrijtuigen, wat de afdaling van de Overwiningsstraat te St-Gillis echter acrobatisch maakte. Bij hun vertrek naar de kustlijn in 1928 heeft de stelplaats van de Eloystraat (Kuregem) zeker niet getreurd.

De directie van de kustlijn hoopte trams te ontvangen die ze zou kunnen verbouwen tot snelle motorrijtuigen voor de hoofdlijnen. Zij diende hiervan af te zien, daar de draaistellen, door de beperkte plaatsruimte onder het onderstel, niet konden verbouwd worden. Het kwam er namelijk op neer dat het ganse rijtuig diende herbouwd te worden. Niettemin werd besloten het onderstel te verlengen om zo de capaciteit van de balkons te verhogen (lengte van de balkons : 1.8 m). Deze relatief eenvoudige ingreep werd snel op de zes trams uitgevoerd. Niet zozeer hun uitzicht, maar dan toch hun exploitatie verbeterde erdoor. Het windscherm werd vlak en de ramen in de zijkant van de balkons lagen in lijn met de

vensters van de wagenkast. De balkons werden afgesloten met schuifdeuren, net zoals op de nieuwe "Pullman"-motorrijtuigen. (de standaard-motorrijtuigen op draaistellen).

De "Bogota's" werden eerst in dienst gesteld op de stadslijnen. In het begin waren ze met een sleepbeugel uitgerust, maar door hun grote lengte had het personeel soms problemen om deze te keren aan de eindpunten. Daarom werden ze uitgerust met een pantograaf. De "Bogota's" reden ook versterkingsritten tussen Blankenberge en Wenduine.

Ondertussen had de directie van de SELVOP de hoop nog niet laten varen om er snelle trams voor de hoofdlijnen van te maken. Omstreeks 1937 werd de 9628 uitgekozen voor een nieuwe proefverbouwing. Daar de draaistellen ouderwets en bovendien zo versleten waren dat ze niet meer herbruikt konden worden, zocht de maatschappij (de SELVOP) een andere, maar toch goedkope oplossing. Er werd voorgesteld de wagenkast op een drieassig onderstel "Kamp" te plaatsen. Die waren toen beschikbaar in Antwerpen na de verbouwing van de "Odessa"-motorrijtuigen. Eén onderstel werd naar Oostende gezonden en



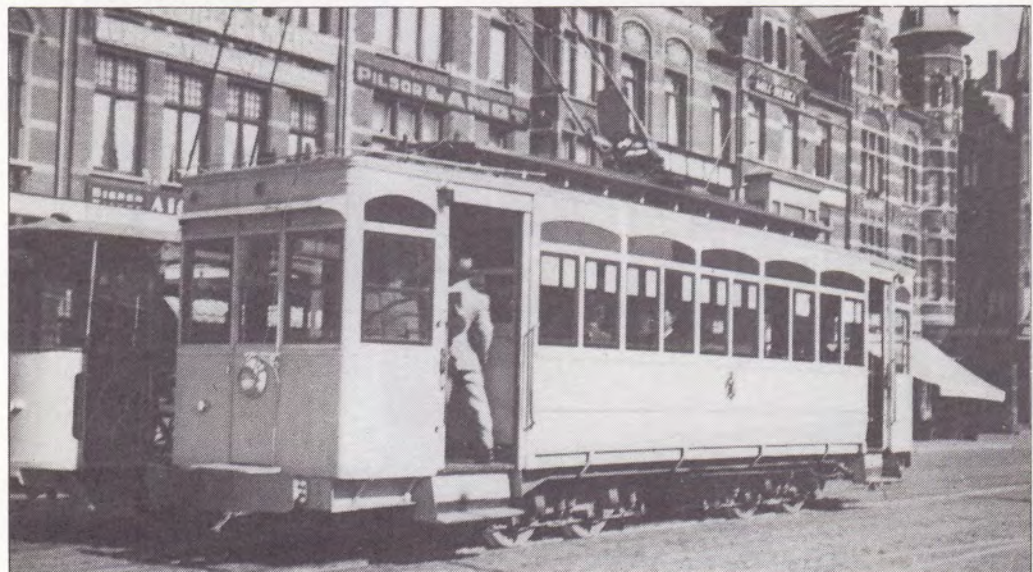
Het "Bogota"-motorrijtuig 9628 dat bij wijze van proef uitgerust was met een drieassig onderstel type "Kamp". (verzameling Paul De Backer)

de aanpassing van de kast en de kopwanden verliep zeer vlot. Om voldoende adhesie op de motorassen te bekomen moest de in het midden geplaatste sturende as zo weinig mogelijk belast worden, en weinig invloed ondervinden van de reizigersbelasting. De vering ervan diende dus veel soepeler te zijn dan van de aangedreven assen, en werd daarom ook zorgvuldig berekend.

De NMVB zond voor deze verbouwing ook twee grote motoren ACEC MTV 343 waarmee tijdens de proeven éénmaal de snelheid van 55 km/h werd opge-

tekend. Bij het rijden was het slingeren van het rijtuig echter soms zo groot dat men vreesde dat, door de gekoppelde bissels, het rijtuig bij ontsporing dwars over de sporen zou gaan staan, of zelfs zou kantelen. Kort daarop werd dan ook het order gegeven de proeven stop te zetten. De 9628 kwam toen terug in dienst op het stadsnet, zij het met beperking van zijn snelheid (op de controllers werd een aanslag geplaatst, zodat de motoren niet meer in parallel konden worden geschakeld).

Het Bogota-motorrijtuig 9623 na zijn verbouwing te Oostende (ruimere balkons met een vlakke kopwand en schuifdeuren). (foto Voerman, archief Walter Weyts)

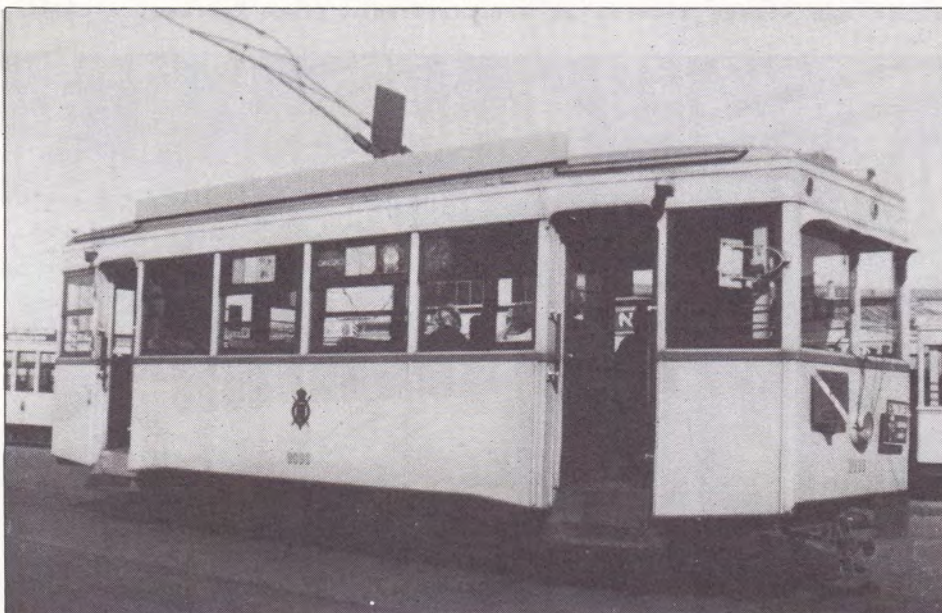


Na de tweede wereldoorlog werden de "Bogota's" verbouwd tot aanhangrijtuigen voor de hoofdlijnen, genummerd 19450-19455. Hun uitzicht wijzigde hierbij volledig. Het schot tussen de twee compartimenten werd verwijderd en alle zetels werden vast en kregen een rotting bekleding. De vensters in de zijwanden werden vervangen door vaste ramen met enkel een kantelbaar bovendeel, net zoals op de toenmalige autobussen. De 9628 werd bij deze verbouwing terug op zijn oude onderstel geplaatst. Om de vetergang te beperken werd bij de 19450, 19451 en 19453 de afstand tussen de draaitappen van de bogies opgedreven van 4.2 m tot 5.2 m. De bogies kregen verder wielstellen van aanhangrijtuigen met een kleinere wieldiameter. De ophanging met bladveren werd versterkt met bijkomende veren. Deze aanhangrijtuigen, werden met een elektro-hydraulische "Pieper"-rem uitgerust voor het koppelen met de standaard-motorrijtuigen. Ze werden nooit aangepast voor de pneumatische remming van de latere SO-motorrijtuigen. Ze deden dienst tot 1962, waarna de laatsten werden gesloopt. De Bogota's deden aldus meer dan 40 jaar dienst.

### 3.7 De motorrijtuigen uit Liège nrs. 9096, 9098, 9102 en 9111

In 1928 vroeg de SELVOP aan de NMVB weer vier trams bij, voornamelijk voor het lokaal net rond Knokke. De Buurtspoorwegen duiden (met welke samenzwering?) vier oude motorrijtuigen van de groep Liège aan. Deze bevonden zich in zo'n erbarmelijke, vervallen toestand dat het de moeite loont even hun afkomst na te gaan. De Compagnie Ixelles - Boendael, opgericht op 01.05.1884, verkreeg in 1896 de concessie voor twee nieuwe lijnen in het Brusselse: de ene van de Naamse Poort naar het Jubelpark via het Jourdanplein, de andere van het Kroonplein naar Klein Zwitserland (de huidige Congolaan). Hetzelfde jaar bestelde ze bij de S.A. La Métallurgique te Nivelles 70 onderstellen met wagenbak voor motorrijtuigen. De eerste 28 ervan moesten uitgerust worden met motoren EH 500 van 25 pk (18.4 kW) en EH controllers met twee krukken. Deze eerste reeks droeg de wagennummers 200-227. De rijtuigen reden op de twee vermelde lijnen, en ook op de (toen nog metersporige) lijn van Woluwe naar Tervuren. In 1899 werd de Compagnie Ixelles - Boendaal overgenomen door de Tramways Bruxel-

Het nieuwe motorrijtuig 9098, gebouwd door Ragheno te Mechelen, dat het wagennummer en de tractieuitrusting van een van de oude Luikse trams overnam. (verzameling Paul De Backer)



lois. Daar deze het ganse net op normaalspoor (1.435 m) wilden brengen trachtten ze het recentste metersporige materieel te verkopen. In 1901 kocht de NMVB, voor haar groep Liège, de motorrijtuigen 200-227 en kende ze de nummers M.86-M.113 toe. Na de hernummering van het elektrisch materieel, twee jaar later, werden deze de 9086-9113. Een eerste reeks rijtuigen (M.86-M.103) werd rond 10.03.1901 op spoorwegwagens geladen in het Rogierstation, dat aangesloten was op het net van de Tramways Bruxellois. De volgende (M.104-M.113), werden voor 30.04.1901 geladen, voor verzending naar het station van Rocourt op 30.07.1901 <4>.

De voor Oostende bestemde rijtuigen deden dus bijna dertig jaar dienst in de groep Liège. Daar voorzag men ze van windschermen type "buffet", maar blijkbaar kregen ze geen luchtrem. Bij hun aankomst in Oostende waren ze nog steeds groen geschilderd. De aankomst van deze 9096, 9098, 9102 en 9111 ging trouwens niet onopgemerkt voorbij. Er was een algemene verontwaardiging daar de rijtuigen "de staat van ontbinding nabij" waren. Ze waren in geen geval geschikt voor een reizigersdienst aan de kust. Niettemin maakte de werkplaats Oostende ze rijvaardig en

na in het grijs te zijn herschilderd werden ze ingezet als dienstrijtuigen bij spoor- en bovenleidingswerken.

Begin 1931 bestudeerde Electroraail het indienststellen van deze rijtuigen op de stadslijnen. Gezien de werkplaatsen van Oostende toen volledig werden verbouwd, kon het nodige werk daar niet (gans) worden uitgevoerd. Daarom werd beslist een offerteaanvraag uit te schrijven voor de constructie van de wagenkast en het onderstel, volgens de opgemaakte plans. Het werk werd aan Ragheno te Mechelen toegewezen, vandaar de later aan de rijtuigen toegekende naam "Ragheno".

Het projekt Electroraail voorzag het herbruiken van de trucks van oude Gentse motorrijtuigen <5>. Deze waren vrijgekomen na de verbouwing van deze trams op drieassige onderstellen type "Kamp". De asafstand werd wel tot 3.0 m opgedreven. De ophanging van de wagenbak werd verzekerd met lange, op de kopbalken van de trucks bevestigde dwarsveren. Van de oude rijtuigen uit Liège werden enkel de assen en de tractieuitrus-

<4>

Bron : Geschiedenis van het Openbaar Vervoer te Brussel, deel 1 "La Belle Epoque"

Het "Ragheno"-motorrijtuig 9111 in dienst op de Oostendse stadslijn 6. (foto Eric Keutgens)





ting herbruikt. Deze oude elektrische uitrusting bestond uit twee motoren ACEC T III. De controllers waren reeds te Liège vervangen door ACEC T XV.

De "nieuwe" rijtuigen hadden een voor die tijd modern uitzicht, dat waarschijnlijk geïnspireerd was op de laatste Franse trams, type SATRAMO. De zijwand had 4 grote ramen en het windscherm, met brede zijkanten, liet toe de balkons met schuifdeuren af te sluiten. Onder gewijzigde vorm werden dezelfde plans ook gebruikt door het werkhuis van Oostende voor de bouw van twintig tweeassige metalen motorrijtuigen (reeks 400) voor Charleroi <5>. De vier "Ragheno"-motorrijtuigen kregen de wagennummers van de uit Liège gekomen trams, waardoor de herinneringen eraan niet volledig uitgewist werden.

### 3.8 De motorrijtuigen "Seneffe" nrs. 9573, 9574, 9596 en 9598

Op 10.10.1913 bestelde de NMVB veertig tweeassige motorrijtuigen bij de Ateliers de Seneffe en bij La Hestre. Deze reeks maakte deel uit van een grotere reeks van 100 stuks, genummerd 9499-9598 (12 motorrijtuigen op draaistellen, nrs. 9499-9510, besteld bij Baume et Marpent, en 88 tweeassige motorrijtuigen, besteld bij diverse constructeurs). Zoals verschillende andere reeksen werden ze tijdens de oorlogsjaren bij de constructeur geblokkeerd. Bij hun afwerking, tussen 1920 en 1925, werden ze in kleinere reeksjes over het ganse land verdeeld. De SELVOP ontving er vier voor het stadsnet van Oostende.

Aan de bestelling van deze veertig trams waren reeds verschillende reeksen identieke rijtuigen voorafgegaan, andere reeksen volgden nog na de oorlog. In totaal werden 113 rijtuigen met een gelijkaardige wagenbak gebouwd.

De vier motorrijtuigen van Oostende waren ongeveer dezelfde als de rijtuigen van de reeks 9511-9512, waarvan reeds eerder sprake, maar met

een breedte van 2.2 m (i.p.v. 2.4 m). Deze breedte stemde overeen met het algemeen gebruikte ruimteprofiel voor buurtspoorwegstadslijnen.

De rijtuigen gaven, door het grote venster in de zijwand, een erg lichte indruk. Deze vensterschikking was slechts mogelijk door een klein 1ste klasse en een groot 2de klasse compartiment. De windschermen waren vlak met afgeschuinde hoeken en het dak was voorzien van een lichtkoepel. De balkons konden met kleine deurtjes in traliewerk worden afgesloten. Deze motorrijtuigen hadden trucks in staalprofielen, volgens een in die tijd klassiek Belgisch ontwerp.

Na hun aankomst te Oostende in 1923 werden ze ingezet op het stadsnet, voornamelijk op de lijn 5. Het zijn de enige kusttrams die korte tijd met een bestemmingsaanduiding (koersbord) op het dak hebben gereden.

Om één of twee aanhangrijtuigen te kunnen slepen werden de "Seneffe"-motorrijtuigen uitgerust met een pneumatische Westinghouse-differentiaalrem. Hun gewicht steeg daardoor tot 12.28 t. Kort daarop werden, om redenen van standardisatie, de ACEC 41 motoren vervangen door ACEC T III, zonder enige wijziging van de controller.

De "Seneffe's" bleven in dienst op het stadsnet, maar reden vaak ook de lokale speciale diensten zoals de renbaandienst. Rond 1937 werden deze trams, volledig herbouwd volgens een

<5>

De "S.A. Tramways Electriques de Gand" en de "S.A. Tramways Electriques du Pays de Charleroi et Extensions" (TEPCE) waren beiden, net zoals de "S.A. Chemin de Fer Electrique d' Ostende - Blankenberghe et Extensions", dochterondernemingen van de "S.A. des Railways Economiques de Liège - Seraing et Extensions" (groep Empain). Dit verklaart het gebruik te Oostende van oude trucks en onderstellen uit Gent en de bouw te Oostende van trammaterieel bestemd voor Charleroi en Liège.



Een motorrijtuig "Seneffe" met een aanhanger van de reeks 8752-8759 op de Van Iseghemlaan te Oostende. In de achtergrond een rijtuig type North. (archief Paul De Backer)

ontwerp van Electrorail. De hieruit ontstane nieuwe motorrijtuigen worden later besproken.

### 3.9 De zware tweeassige motorrijtuigen nrs. 9916-9919

Tussen 1928 en 1931 bestelde de NMVB verschillende belangrijke reeksen (totaal 140 stuks) van zware tweeassige motorrijtuigen volgens een zogenaamd polyvalent model. Deze

rijtuigen, met een vergrote asafstand en zeer sterke motoren, moesten zowel kunnen dienen als tractor voor zware reizigers- of goederentreinen, als gebruikt kunnen worden als stadstramrijtuig op moeilijke netten.

Op 10.03.1931 kreeg Ragheno te Mechelen de bestelling van een kleine reeks gelijkaardige, maar 2.4 m brede rijtuigen. Het kustnet ontving zo op 14.04.1932 deze vier trams genummerd 9916-9919, voor het

Een "Seneffe"-motorrijtuig op de Visserskaai te Oostende. Deze waren de enige Oostendse stadstrams die enige tijd met een koersbord op het dak hebben gereden. (verzameling Eric Keutgens)



trekken van zware treinen.

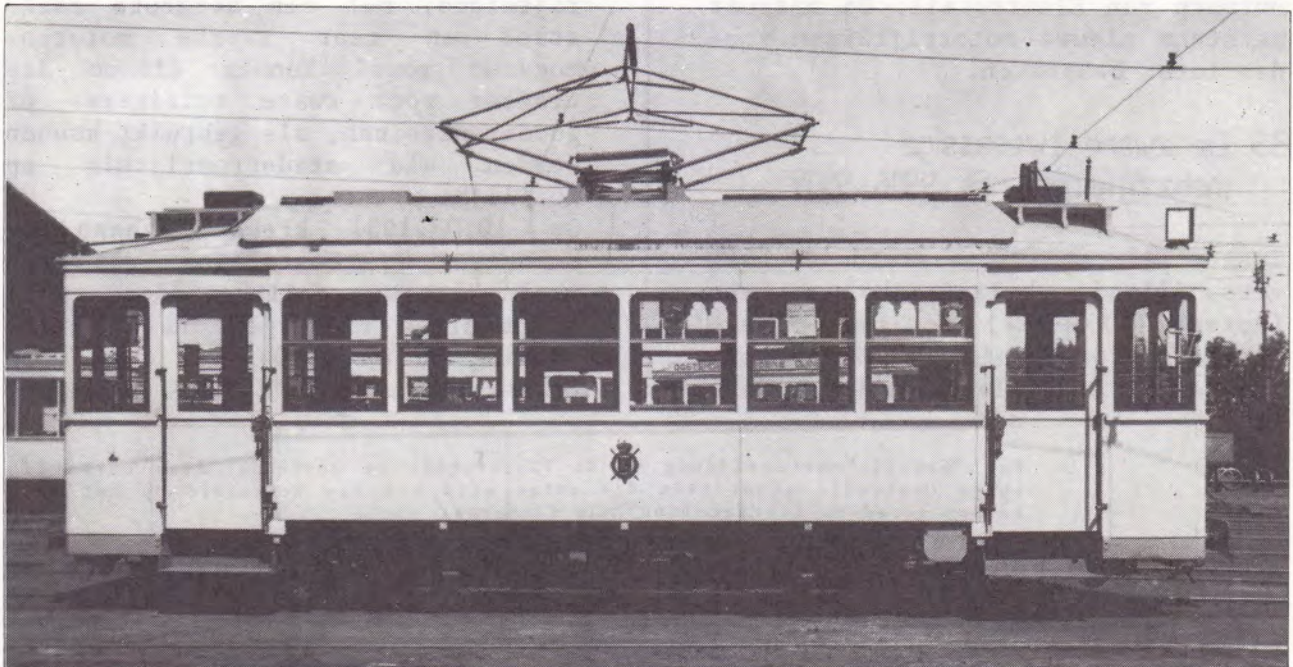
Ondanks hun grote asafstand van 3.0 m, was het gewicht in overbouw zo groot, dat dat het rijgedrag boven de 45 km/h werkelijk slecht werd. Op de hoofdlijnen was deze snelheid dan nog onvoldoende om de dienstregeling na te leven, en bovendien veroorzaakte de vetergang een verhoogde spoorlijtage.

Ten einde raad werden deze trams dan maar op de stadsdienst ingezet, wat, gezien het vlakke net en de lage snelheid, een ware energieverspilling betekende. Na het zomerseizoen 1934 werden ze overgebracht naar het net van Tournai en vervolgens naar Mons. Hier reden ze op de lijn naar Ghlin en later als dienstwagens. De eerste drie rijtuigen werden in 1956 buiten dienst gesteld, gevolgd door de 9919 in 1963.

druk van vernieuwing gewekt. Daarom besloot de groepsdirectie vanaf 1937 een aantal trams te verbouwen volgens het ontwerp van Electroraail voor de reconstructie van de oude motorrijtuigen uit Liège. Deze nieuwe rijtuigen waren langer dan de voorgaande, ze hadden slechts drie zijramen en het bovendeel van de kopwand was licht naar binnen afgeschuind. Deze nieuwigheden verlichtten de rijtuigvorm. Naar Oostendse gewoonte werden er geen bestemmingsfilms aangebracht.

Er waren twee reeksen die uiterlijk zeer sterk op elkaar geleken. De ene reeks ontstond door de verbouwing van de oude "Seneffe"-motorrijtuigen 9573, 9574, 9596 en 9598. Hierbij werden de oorspronkelijke trucks en de lichtkoepel op het dak behouden. Het tussenschot tussen de twee

De zware tweeasser 9919 in de stelplaats Oostende. (archief NMVB)



### 3.10 De laatste Oostendse stadstrammotorrijtuigen

Ondanks het te Oostende uitgevoerde onderhoud, was het rijtuigpark geleidelijk verouderd geraakt en bood het te weinig comfort aan het bevoorrecht cliënteel. De aanvoer van de buiten dienst gestelde OB-rijtuigen had ook niet bepaald een in-

compartimenten daarentegen verdween. De zij- en kopramen van het nieuwe koetswerk waren even hoog.

De tweede reeks vormden de verbouwde "Métallurgique"-motorrijtuigen 9480-9484. Deze werden uitgerust met een nieuw onderstel, van hetzelfde type als gebruikt bij de motorrijtuigen die de werkplaatsen van Oostende hadden gebouwd voor het tramnet van Charleroi (reeks 400 van de TEPCE).



Een gemoderniseerde "Métallurgique" in dienst op stadslijn 5 Maria-kerke - Station. (foto Jacques Bazin)

Het nieuwe koetswerk had een vlak dak en de ramen van de zijwanden waren iets hoger dan die van de kopwanden.

De elektrische tractieuitrusting van beide reeksen, met ACEC motoren T III, werd volledig herbruikt uit de oude rijtuigen.

Deze vernieuwde rijtuigen reden op

het stadsnet van Oostende voornamelijk op lijn 5, en te Knokke op de lijn Duinbergen-Siska. Er was hen helaas geen lang leven beschoren, daar de laatste tramlijn van het stadsnet op 30.06.1958 werd opgeheven. De rijtuigen werden gesloopt, hoewel ze geen twintig jaar dienst hadden.

Een gemoderniseerde "Seneffe" in de stelplaats Oostende. (verzameling Paul De Backer)



Tabel I : Technische kenmerken van de motorrijtuigen

reeks :	North	North	Métallurg ex-accu	Métallurg <3>	Westende	Le Roeulx
aantal :	14	3	6	6	4	4
nummers :	9169-9182	9997-9999	9480-9485	9480-9485	9212-9215	9511-9514
asindeling :	B	B	B <2>	B	B	B
asafstand :	2.4	2.0	2.4 <2>		2.4	2.4
afstand draaistel :						
wieldiameter :	0.8		0.8	0.83	0.9	0.92
lengte totaal :	7.80	8.80	7.46	9.965	8.88	8.12
lengte kast :	6.83			9.065	8.0	
breedte :	2.36	2.175	2.165		2.55	2.5
lengte balkon :	1.16	1.06	1.16	1.96	1.43	1.42
lengte comp. :	4.22	5.42	4.87	4.875	1.55+3.21	1.58+3.23
breedte comp. :	2.18	1.875	1.975	1.96	2.31	2.23
gewicht :	8.65	6.71 <1>	8.29 <2>		13.02 <4>	13.4
zitplaatsen :	24	26	20	19	8+16	8+16
staanplaatsen :	10+10	5+7	10+10	18+18	15+15	10+10

<1> Gewicht 7.88 t na plaatsen Westinghouse-rem.

<2> 9481 verbouwd met asafstand 3.6 m.

9481 verbouwd met asindeling A'A' (bissels) met asafstand 3.6 m, gewicht 10.335 t.

9482 verbouwd op onderstel Gent met asafstand 2.0 m.

<3> Gegevens na verbouwing.

<4> Gewicht 14.0 t voor 9212 en 9215 na plaatsing ACEC T 52 motoren.

Gewicht 13.65 t voor 9213 en 9214 na plaatsing ACEC MTV 535.2Ro motoren.

<5> 9628 verbouwd met asindeling A'l'A' (drieassig onderstel) met asafstand 2.0 + 2.0 m, gewicht 16.33 t, diameter motorwielen 0.85 m, diameter loopwielen 0.72 m. Later terug op oorspronkelijk onderstel geplaatst.

<6> Na verbouwing tot aanhangrijtuigen reeks 19450-19455 werd de afstand tussen de draaitappen van de bogies op de 19450, 19451 en 19453 opgedreven tot 5.2 m.

<7> Gewicht 12.28 t na plaatsen Westinghouse-rem.

<8> Gegevens na verbouwing vanaf 1937

Observatoire	Bogota	Liège	Liège	Seneffe	Seneffe		
5	6	4	4	4	4	4	
9025-9029 9050,9051	9623-9628	9096,9098 9102,9111	9096,9098 9102,9111	9573,9574 9596,9598	9573,9574 9596,9598	9916-9919	
B	1A' A1' <5>	B	B	B	B	B	
1.8	1.15 <5> 4.2 <6> <5>	2.0	3.0	2.4	2.4	3.0	m
			0.82	0.92	0.9		m
7.43	9.75	6.86	9.38	8.11	9.48	10.446	m
	9.25	6.80	8.68		8.78	9.52	m
2.05	2.61	2.2	2.4	2.2	2.2	2.4	m
1.22	1.035	1.03	1.74	1.25	1.77		m
2.25+2.25	2.54+3.84	4.74	4.89	3.25+4.6	4.960		m
1.83			2.25	2.03	2.03		m
8.78	15.15 <5>		10.45	11.41 <7>	11.56		t
10+10	12+20	10	28	6+12	21	12+12	
10+10	14	8+8	15+15	10+10	17+17	9+9	

Twee elektrische kusttrams voor het station van Oostende. De tram op de voorgrond, komende van Westende, sleept o.a. twee oude open aanhangrijtuigen afkomstig van de Compagnie North. (archief NMVB)



Tabel II : Technische kenmerken van de tractiemotoren

fabr	type	opm	continu-	éénuur-	spanning	max
			vermogen	<1>		stroom
			kW	kW	V	A
UEG	GE 800	<2>	18.4	-	500	-
EH	500	<3>	18.4	+7.3	500	-
	T 52 <sup>3</sup>		22.0	+8.8	500/550	-
	T III		22.0	+8.8	500/550	-
	T III d		14.7	-5.9	500/550	65
ACEC	32		29.4	11.8	500	125
	41		20.6	8.1	500	75
	52		29.4	+11.8	650/700	-
	52	<4>	38.2	-13.2	600	93
	MTV 215/2	<5>	45.6	33.8	600	176
	MTV 535.2Ro	<5>	48.5	34.9	550	204

<1> 1 kW = 1.36 pk

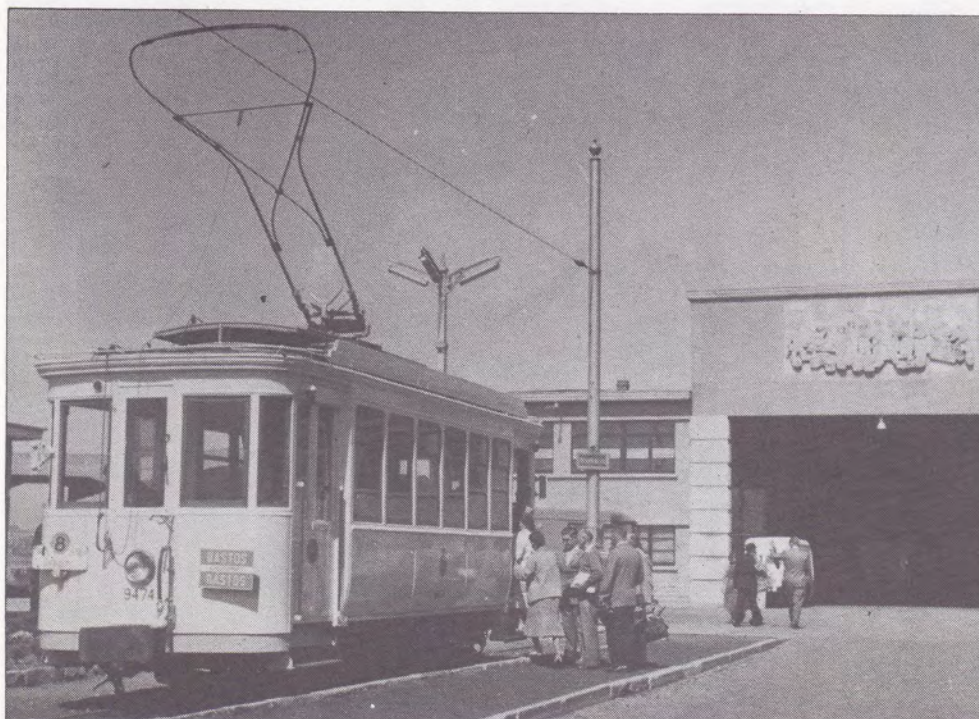
<2> De "Union Elektricitäts Gesellschaft" (UEG, gefusioneerd met AEG in 1903) bezat de licentie voor de bouw van de General Electric GE 800 motoren. Deze "General Electric Company" ontstond in 1892 door de fusie van Edison, Thomson-Houston, Brush en Short. De tractiemotor GE 800 werd in 1893 ontworpen en was de kleinste motor uit een reeks tot de GE 2000.

<3> De eerste door "Electricité et Hydraulique" ontworpen tractiemotor. De vier eerste exemplaren werden in 1894 geleverd voor de twee motorrijtuigen van de Tramway de Cointe (Liège).

<4> Motorkarakteristieken na wijziging van deze motoren.

<5> MTV = Moteur de Traction Ventilé. Alle voorgaande motoren van EH of ACEC waren volledig gesloten. Door de maximum toegelaten temperatuur (toen 75°) werd het continu toelaatbaar vermogen sterk beperkt.

Een tram van lijn 8 (motorrijtuig type OB) aan het eindpunt van de Vismijn te Oostende. (archief NMVB)



## 4 De aanhangrijtuigen

Op de stadsdiensten van Oostende werden aanhangrijtuigen enkel gebruikt op lijn 5 en bovendien slechts op mooie zomerdagen. Hierdoor kwamen ook slechts uitzonderlijk gesloten rijtuigen in dienst. Daarentegen werden in de jaren twintig en dertig te Knokke op de lijn naar Siska wel regelmatig enkele verbouwde stoomtramrijtuigen gebruikt tesamen met de "Observatoire"-motorrijtuigen.

De open aanhangrijtuigen werden gezamenlijk gebruikt met de grote lijnen, waar ze echter normaal slechts op de korte trajekten zoals Oostende - Westende werden gebruikt. Hun grootste inzet was wel de renbaandienst.

Het park telde niet minder dan vijf verschillende types open aanhangers. Drie ervan, in het totaal 20 rijtuigen, oorspronkelijk (waarschijnlijk) 30-49 genummerd, werden besteld door de Compagnie North, en werden in

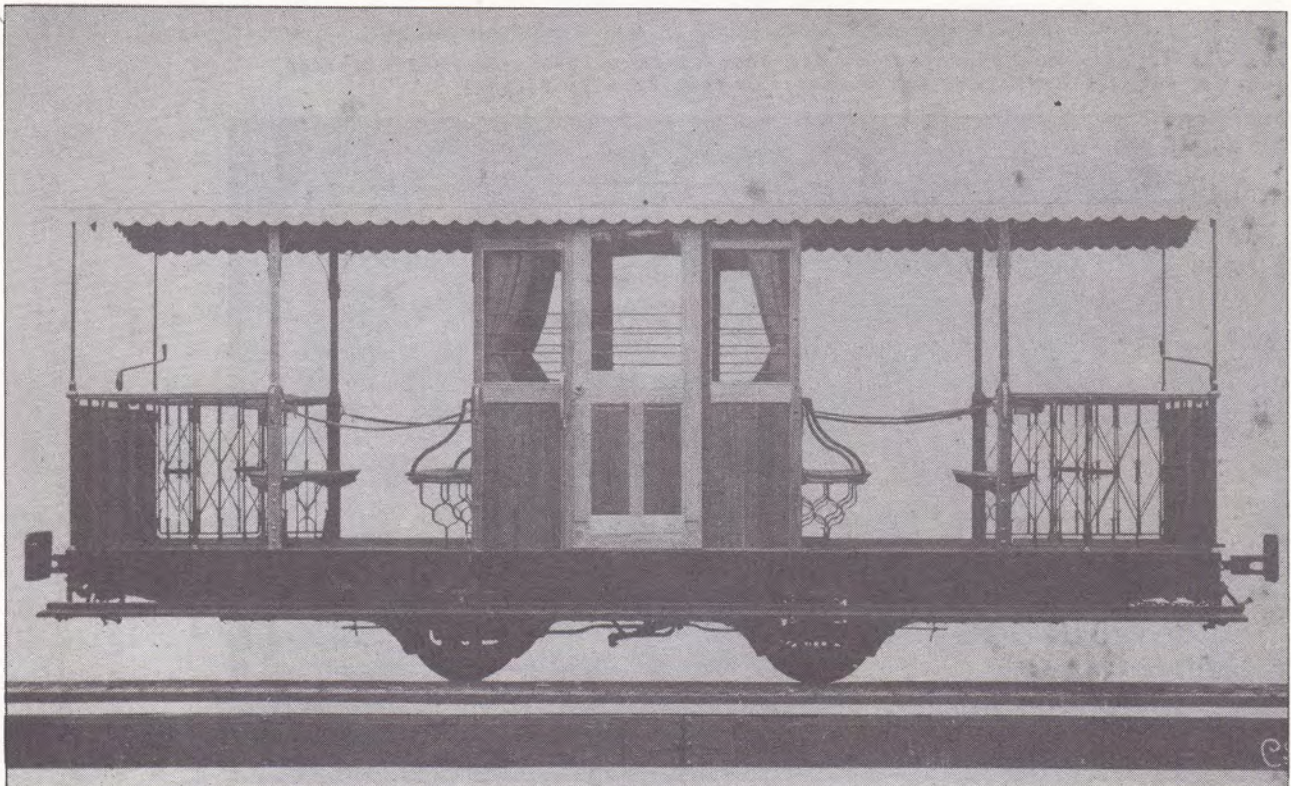
1905 bij de overname door de NMVB als 8748-8767 hernummerd.

### 4.1 De open aanhangrijtuigen type "Jardinières" nrs. 8748-8751

Deze werden in 1896 door de S.A. La Métallurgique te Nivelles gebouwd. Hun onderstel, even lang als het volledige rijtuig, was samengesteld uit langsliggers van uitgesneden staalplaat. Deze uitsnijdingen vormden een bescherming voor de asbussen.

Oorspronkelijk vormden twee tussenschotten een klein 1ste klasse compartiment in het midden van het rijtuig. De ruime platformen werden gesloten door deurtjes in traliewerk en een voettegrede over de ganse rijtuiglengte gaf toegang tot de zitbanken. Nog voor de overname door de NMVB werd de 1ste klasse opgeheven en werden de 2 tussenschotten verplaatst naar de balkons. Deze rijtuigen bleven nog tot in 1952 in dienst op lijn 13 Duinbergen - Siska (Knokke).

Een van de open aanhangrijtuigen die in 1897 door La Métallurgique te Nivelles werden gebouwd, in zijn originele toestand met 1ste klasse compartiment in het midden. (archief BN).





#### 4.2 De open aanhangrijtuigen nrs. 8752-8759

Deze aanhangrijtuigen werden in 1896 door de Compagnie North besteld bij de firma Hiard te Haine-St-Pierre (de latere Compagnie Centrale de Construction). Ze waren langer dan de voorgaande reeks en even hoog als de gesloten motorrijtuigen van dezelfde maatschappij. Oorspronkelijk 30-37 genummerd kregen ze bij de overname door de NMVB de nummers 8752-8759.

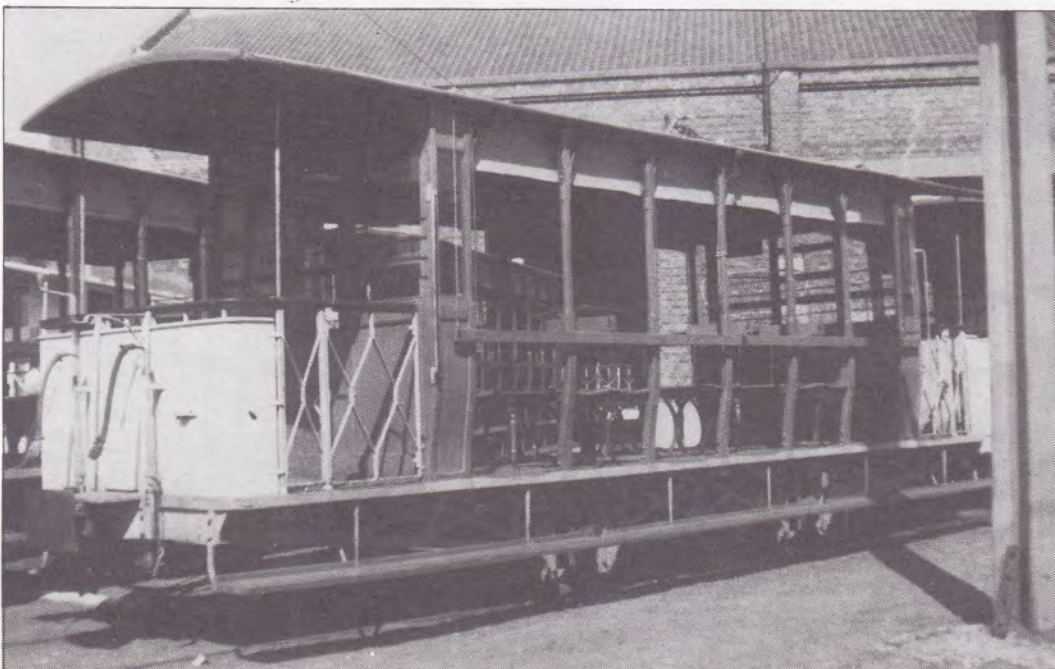
Het onderstel bestond deze maal uit twee langsbalken in vakwerk, opgehangen met spiraalveren langs beide zijden van de aslagers. Het dak was gewelfd over de volledige lengte, zoals bij de buurtspoorwegrijtuigen. Oorspronkelijk waren de banken over de volle wagenbreedte aangebracht en de ontvanger liep over de zijdelingse treeplanken. Na enkele ongevallen hiermee werd voor de ontvanger een middengang aangebracht en werden in de tussenschotten van de balkons twee raampjes aangebracht, voor de kaartjescontrole van de reizigers op de balkons. De haakse uiteinden van de tussenschotten waren van ruitjes voorzien zoals op

de open buurtspoorwegrijtuigen. De windschermen van de platformen waren vlak en eindigden eveneens op korte haakse zijwanden. De platformen werden opzij afgesloten met kleine traliedeurtjes. Met een lange houten lat, neergelaten vanaf het dak, kon de tussenspoorzijde steeds afgesloten worden. Na de overname door de NMVB kregen deze aanhangrijtuigen een Westinghouse-differentieelrem.

#### 4.3 De open aanhangrijtuigen nrs. 8760-8767

Deze rijtuigen werden in 1897 door de firma l' Industrie te Leuven, die tevens de bestelling van de open motorrijtuigen had gekregen, gebouwd voor de Compagnie North. Deze aanhangrijtuigen waren minder hoog dan de voorgaande reeks 8752-8759 en het bolvormige dak liep, zoals op de open motorrijtuigen, op een recht uiteinde uit. Het onderstel, in samengeklonken staalplaat, had de voor die tijd erg grote asafstand van 3.0 meter. De ophanging gebeurde met spiraalveren naast de aslagers. Het zitcompartiment was 5.42 m lang en eindigde op twee schotten zonder

Een van de open aanhangrijtuigen die door Hiard te Haine-St-Pierre werden gebouwd voor de Compagnie North. (verzameling Paul De Backer)



deuren, noch haakse zijwanden. De balkons hadden, net zoals de open motorrijtuigen, windschermen met een half-elliptische vorm, waardoor zeer homogene treinen konden samengesteld worden. De zitbanken waren oorspronkelijk eveneens over de volledige breedte aangebracht. Pas later werd, voor de ontvangers, een middengang toegevoegd. Een lange houten lat, neer te laten vanaf het dak, sloot langs de tussenspoorzijde zowel het open reizigerscompartiment als de twee balkons af. De pneumatische rem, van hetzelfde model als op de andere aanhangrijtuigen, werd rond 1909-1910 aangebracht.

#### 4.4 De open aanhangrijtuigen nrs. 8768-8771

Deze rijtuigen werden in 1906 door de NMVB bij Ragheno te Mechelen besteld, samen met de vier motorrijtuigen 9212-9215. Ze waren bestemd voor de lijn naar Westende, maar reden soms uitzonderlijk op lijn 5, vóór de indienstname van de elektrische tractie op de lijn Oostende-Blankenberge in 1909. Deze aanhangrijtuigen hadden oorspronkelijk een

klein compartiment 1ste klasse. Later, in 1911, bestelde de NMVB voor de lijn naar Blankenberge nog 26 identieke aanhangrijtuigen, maar dan zonder een 1ste klasse compartiment.

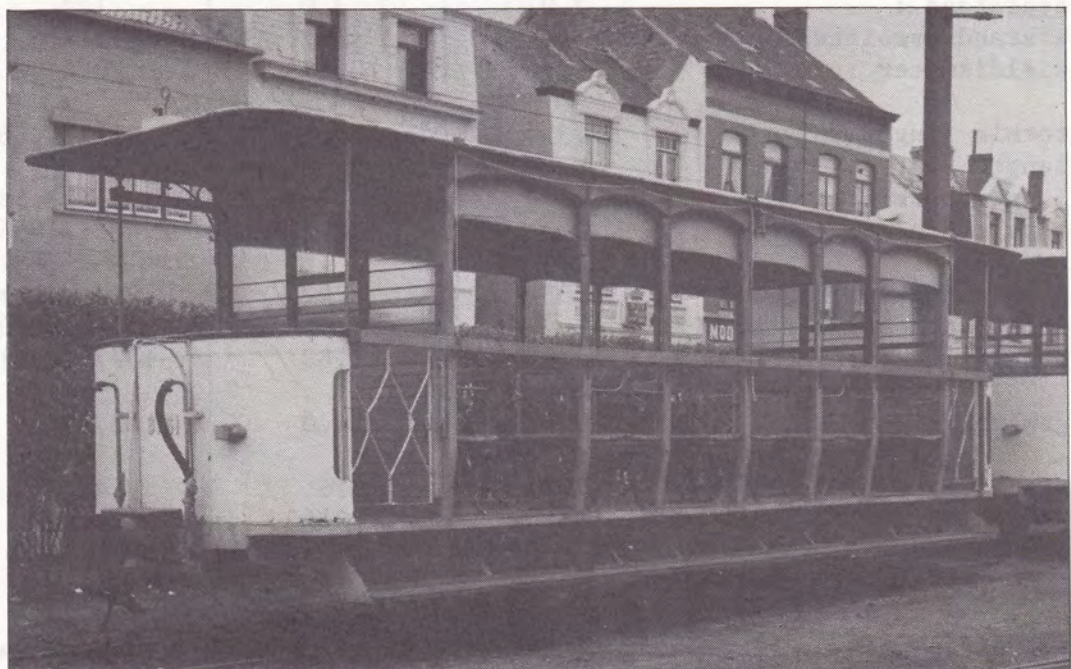
#### 4.5 De NMVB aanhangrijtuigen

Na de eerste wereldoorlog stuurde de NMVB, gezien het onvoldoende aantal open aanhangrijtuigen aldaar, enkele bijkomende rijtuigen naar Oostende (o.a. de 8900 en de 8901). Deze waren van het buurtspoorwegmodel met vlakke windschermen (zonder zijwanden) en smalle balkons. Deze rijtuigen bleven niet lang aan de kust en werden al snel vervangen door open aanhangrijtuigen op draaistellen.

Deze aanhangrijtuigen werden gebouwd door S.A. La Métallurgique te Nivelles en waren oorspronkelijk bestemd voor het tramnet van Oran (Algerië). Ze werden afgewerkt in 1923 en nog hetzelfde jaar door de NMVB overgenomen. Van deze 9 stuks tellende reeks, genummerd 8955-8963, gingen de 8958, 8959, 8960 en 8963 naar de kust.

Tijdens de tweede wereldoorlog keerden ze terug naar Brussel en werden

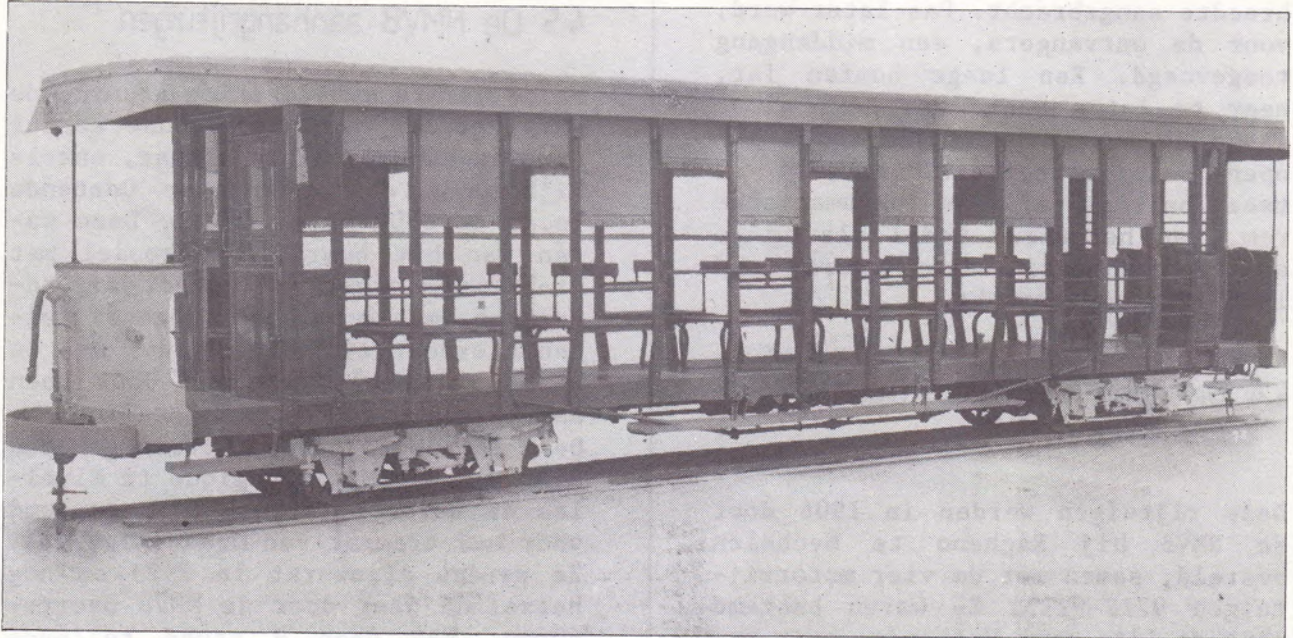
Het open aanhangrijtuig 8761, gebouwd door l' Industrie te Leuven.  
(foto R. Pletinckx, verzameling Eric Keutgens)



daar verbouwd tot gesloten aanhangrijtuigen. Bij deze gelegenheid werden de balkons vergroot en afgesloten met schuifdeuren. Na een inten-

sieve dienst te Brussel, keerden de vier zelfde rijtuigen terug naar Oostende rond 1946.

Het open aanhangrijtuig 8961, type "Oran". Van dit type deden er vier dienst te Oostende. (archief BN Spoorwegmaterieel en Metaalconstructies)



Tabel III : Technische kenmerken van de aanhangrijtuigen

aantal :	4	8	9	
nummers :	8748-8751	8760-8767	8958-8960 8963	
asindeling :	2	2	<1> 2' 2'	
asafstand :	2.0	3.0	1.2	m
afstand draaistellen :	-	-	7.5	m
wieldiameter :	0.675	0.675	0.6	m
totale lengte :	7.35	8.65	12.95 (14.66)	m
lengte kast :	6.4	7.68	9.95	m
lengte onderstel :			11.95 (13.58)	m
totale breedte :	2.3	2.2	2.02 (2.056)	m
lengte balkon :	1.03	1.07	0.97 (1.78)	m
lengte compartiment :		5.42	(10.02)	m
breedte compartiment :	2.0	1.88	1.7 (1.94)	m
gewicht :	3.24	4.0	8.33	t
zitplaatsen :	20	26	42	
staanplaatsen :	10+10	10+10	12+12	

<1> Afmetingen na verbouwing tijdens tweede wereldoorlog tussen haakjes.

## 5

## Slot

De maatschappij die de kustlijn uitbaatte was zeker geen pachter zoals de anderen. Zij maakte deel uit van de groep Empain, later van Electrorail. Deze groep vertegenwoordigde een macht die zich gemakkelijk kon meten met de NMVB, waardoor de betrekkingen tussen deze twee maatschappijen niet steeds even hartelijk waren.

De uitbating en het onderhoud van het materieel door de SELVOP was voorbeeldig. De exploitatie, zo volledig verschillend in zomer en winter, vereiste eigen onderhoudsmethodes. In de zomer werd al het personeel bij de exploitatie betrokken ; in de winter daarentegen werkte het grootste deel in de werkplaats of aan het spoor. Daardoor was al het materieel bij de aanvang van het zomerseizoen dan ook volledig gereviseerd en herschilderd. Bovendien

had de werkplaats Oostende zich al snel toegelegd op verbouwingen en zelfs nieuwbouw, wat de talrijke wijzigingen die aan het materieel werden aangebracht verklaart.

De groep Electrorail bezat ook een uitgebreid studiebureau, en op haar hoogtepunt beheerde zij meer dan 20 trambedrijven, zowel in Europa als in Azië of Latijns- Amerika. Enkele hiervan waren : Barcelona, Brescia, Istanboel, Beiroet, Caïro, Heliopolis, Pireus (Athene), Buenos-Aires, Cordoba, enz..

De NMVB was steeds zeer veeleisend voor de uitbater van de kustlijn. Daarentegen zond zij hem soms zeer verouderd materieel, wetend dat het toch hersteld en terug rijvaardig zou worden gemaakt. De uitbating van de kustlijn werd uiteindelijk op 01.01.1956 door de NMVB zelf overgenomen.

Op 30.06.1958 kwam een einde aan de tramexploitatie van de stadslijnen van Oostende. Tijdens het zestigjarige bestaan van het net, zag dit een buitengewoon uitgebreide reeks rij-

Het eindpunt van de buurttramlijnen voor het station van Oostende. Links een stoomtram en rechts een motorrijtuig "North". (archief NMVB).





Twee OB-motorrijtuigen in dienst op de stadslijn 5/6 kruisen elkaar aan Petit Paris (Alfons Pieterslaan / Torhoutsesteenweg / Nieuwpoortsesteenweg). (archief NMVB)

tuigen van alle types of oorsprong voorbij trekken. Niettemin werd dit materieel, hoe ongelijksoortig ook, steeds zeer goed onderhouden, tot grote tevredenheid van de gebruikers.

Van al dit trammaterieel blijft echter slechts een wazige herinnering over. Sommige reeksen werden dikwijls op enkele weken tijd ver-

schroot, alsof de uitbater blij was er eindelijk van af te zijn.

Het stadsnet van Oostende schonk voldoening aan haar cliënteel, dat comfort en properheid verkoos boven snelheid. Vanaf 1896 tot 1958 heeft dit kleine tramnet vele verdiensten gehad en heeft het bijgedragen tot de ontwikkeling van de "Koningin der Badsteden".

Het kruispunt van de Koningsstraat en de Van Iseghemlaan te Oostende. Links het prototype pcc-rijtuig 10419 in dienst op lijn X naar Westende. Rechts een gemoderniseerde "Métallurgique". (archief NMVB)



07 / 85  
VeBOV

schaal  
1 / 25000



# tramnet OOSTENDE

- +— Tramlijn
- - - - - Tramlijn (opgeheven vóór 1955)
- · · · · Tijdelijke tramlijn (1945 - 46)
- + + + 50A Spoorlijn
- + + + 62 Opgeheven spoorlijn

