

# De tram tijdens het open weekend



De gang van een project is over het algemeen als volgt:

- enthousiasme
- ontzuuchtering
- paniek
- net op tijd gereed
- het straffen van de onschuldigen
- het belonen van hen, die er niets aan gedaan hebben!

Hoewel de laatste twee punten op dit project niet van toepassing zijn, zijn de eerste vier het des te meer!

## Enthousiasme

Het idee, om op 7 en 8 mei 1988 een stunt uit te halen met de toekomstige Nijmeegse tram (motorwagen 224), ontstaat eind januari.

De bedoeling is zowel KNP Nijmegen, vanwege haar 80-jarig bestaan, als de Vereniging Museumtram Nijmegen, wat publiciteit te bezorgen.

Nadat de KNP het sein op groen heeft gezet, is de meeste tijd nodig geweest voor de onderhandelingen met de Nederlandse Spoorwegen.

Daags voor Pasen legt de NS uiteindelijk alle wissels in de goede stand en geeft in principe toestemming om op de raccordementssporen te rijden vanaf firma Van Swaay tot aan de overweg van de Gamma.

Er resten nu nog vijf weken voor het open weekend, om het project op de rails te krijgen.

Er wordt een tram-projectteam gevormd door de heren Adriaansen en Boeser. De eerstgenoemde is spe-

ciaal belast met het electro-technische gedeelte; de laatstgenoemde met de rest van de organisatie.

Om een elektrische tram te laten rijden is rails en electriciteit nodig. Een tram krijgt zijn portie electriciteit via een bovenleiding, in de meeste gevallen 600 Volt gelijkstroom. Boven de raccordementssporen langs de fabriek hangt alleen géén bovenleiding en om toch te kunnen rijden, zou de tram z'n eigen stroom moeten kunnen meenemen.

Oplossing: Zet een accu van een heftruck op één van de balkons en sluit die aan.

Volgens de berekeningen van enkele vooraanstaande ETD-ers kan op één accu van 72 Volt toch wel een paar uurtjes met een kalm gangetje worden gereden.

## Ontzuuchtering

Echter, na opgemeten te zijn blijken de accu's precies twee centimeter groter te zijn, dan de deuropening van de identieke bijwagen 519 in de Kuipersloods.

Onder het motto: "Als de accu niet in de tram past, dan moet je hem er achter hangen", wordt voorzichtig bij de NS naar de mogelijkheid van een lorrie geïnformeerd.

Maar dat blijkt teveel van het goede: een tram kan nog, maar een ahangwagen wordt contractueel verboden.

Nu is bij de restauratiewerkzaamheden aan de bijwagen gebleken, dat de deur er vrij gemakkelijk uit te bouwen is. Dat levert 3 cm extra deuropening op en dat betekent 1 cm speling.

Vol goede moed vertrekt het projectteam op zaterdag 16 april naar de Electricische Museumtram Amsterdam voor de inspectie van motorwaggen 224 en het maken van de laatste afspraken. Daar blijkt dat de deur van de 224 er op dezelfde wijze, als bij de bijwaggen 519, uit te bouwen is, mits je eerst de complete stuurstand met bijbehorende schakelkast sloop!

## Paniek

Terwijl de zon hoog aan de hemel straalt, beginnen er zich nu toch wel erg donkere wolken boven het project samen te pakken. Te meer, omdat de heren electro-technici in Amsterdam al pratende toch niet kunnen voorspellen of electronen uit een 72 Volt's accu nu precies weten wat ze moeten doen in een 600 Volt's motor. Het ware beter twee accu's in serie te schakelen en op 144 Volt te rijden. Met de moed in de schoenen komt het projectteam echter een lorrie op het spoor, waarop precies vier accu's zouden passen: twee om te rijden en twee reserve.

De keus is nu duidelijk: óf de NS gaat door de knieën, of het tramproject gaat niet door.

Met deze wetenschap is het team teruggegaan naar Nijmegen, na eerst nog een instructierit per museumtram naar Amstelveen gemaakt te hebben. Uit het bezoek blijkt dat de EMA een bijzonder goed geoutilleerd en georganiseerd bedrijf is, dat ook nog op meer dan vriendschappelijke voet leeft met het Gemeentelijk Vervoerbedrijf.





### Net op tijd gereed

Op vrijdagmiddag om drie uur arriveren de trambestuurder van de EMA en drie hoge heren van de NS.

In aanwezigheid van het projectteam kan nu de officiële keuringsproefrit gemaakt worden. Dat daarbij direct een zekering doorbrandt, zullen we maar als plankenkoorts beschouwen.

In triomftocht en luid bellend wordt naar de Gamma gereden, waarbij opvalt dat veel automobilisten op de Energieweg vergeten door te rijden en dat zeer veel KNP'ers in het kantoorgebouw vergeten door te werken.

Na telefonische evaluatie met de EMA wordt 's avonds besloten om toch vier accu's in serie te zetten, wat ongeveer 300 Volt betekent.

### De open dagen

Tijdens het open weekend hebben zeer veel bezoekers een ritje gemaakt met de tram.

Voor velen is het een hernieuwde, maar voor nog meer een eerste, kennismaking met dit vervoermiddel.

Op zondag 8 mei vindt de laatste rit om half zeven plaats.

Veel kinderen, voor het eerst van hun leven in een tram, mogen zelfs de bestuurder "meehelpen" de tram te besturen.

Terugkijkend kan er gesproken worden van een geslaagde stunt, waarbij zeer veel mensen een plezierig ritje beleefden.

Dit alles was echter niet mogelijk geweest zonder de medewerking van de Nederlandse Spoorwegen, de Electriche Museumtram Amsterdam, de firma Schraven, KNP Nijmegen, met name de ETD en niet te vergeten onze enthousiaste EMA trambestuurder Mart Vlaanderen.

Tijdens de open dagen bleek eens te meer dat een tram hét vervoermiddel is, dat

- 1) Het meest economisch om-springt met het beschikbare wegoppervlak;
- 2) Op straat het meest veilig is, want je komt nooit onder een tram, zolang je maar buiten de rails blijft!!

R. Boeser

In de week van 18 april heeft de NS, na diverse smeekbeden, toch toestemming gegeven om een lorrie mee te voeren, mits niet harder gereden wordt dan 15 km/h. En dat is goed nieuws voor een rit op een raccordementsspoor, waarop normaal gesproken niet harder gereden mag worden dan 5 km/h!

Voor alle zekerheid is de ligging en de breedte van het spoor door de heer J. Schneider opgemeten, omdat voor een tramwagen iets strengere eisen gelden dan voor een spoorwagen. Uit de metingen blijkt dat het spoor door braamvorming, vooral in de boog, iets te smal is. Toegesnelde spoor- en tramkenners verwachten echter dat de bramen er wel "af" zullen worden gereden.

De gok zal moeten worden genomen. De gebeurtenissen volgen elkaar nu snel op.

Op woensdag 4 mei komt de 224 aan in Nijmegen en wordt gelost op het zijspoor bij de afdeling Transport. Echter, door samenloop van omstandigheden is de lorrie niet meegekomen. Na enige bliksementelefonades en de prima medewerking van de firma Schraven, die toevallig bij de EMA in de buurt is, kan de lorrie op vrijdag 6 mei toch in Nijmegen worden omgebouwd tot accubakwagen. Intussen is op de 224 de KNP reclame aangebracht, is bij de portier een perron gebouwd (bedankt Afwerking), een haltebord vervaardigd (bedankt heer Sporbeck) en een wissel aangepast (bedankt Werkplaats).

### De KVG 224

De tram, die ter gelegenheid van het **open weekend** van de **KNP Nijmegen** op 7 en 8 mei een aantal ritten maakt, is eigendom van de **EMA** (Elektrische Museumtram Amsterdam).

De KVG 224 rijdt in de zomermaanden op de toeristische museumtramlijn Amsterdam - Amstelveen en ook op het Amsterdamse stadsnet op de Museum Ringlijn.

De KVG 224 komt oorspronkelijk uit Kassel (BRD).

Ze heeft in Kassel tot 1981 dienst gedaan.

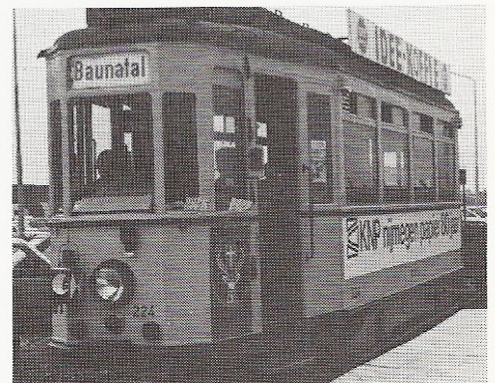
### Enkele gegevens

bouwjaar	: 1940
fabrikant	: Waggonfabrik Gebr. Credé & Co, Kassel
ledig gewicht	: 14300 kg
max. belasting	: 6000 kg
lengte	: 10390 mm
breedte	: 2100 mm
asafstand	: 2800 mm
zitplaatsen	: 20 personen
staanplaatsen	: 35 personen
motoren	: Siemens Dt 752f
vermogen	: 2 x 74 kW

De KVG 224 is op 29 november 1987 reeds in Nijmegen op bezoek geweest, toen ze op een oplegger door de Nijmeegse binnenstad heeft gereden.

Wanneer de Nijmeegse Museumtram werkelijkheid wordt, zal de KVG 224 definitief naar Nijmegen komen.

Bij de **KNP** in de Kuipersloods wordt momenteel het bijpassende aanhangrijtuig KVG 519 opgeknapt.





*Blikvanger open dag.*