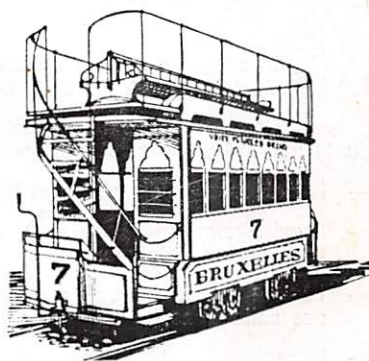


# TRAM MAGAZINE



## BULLETIN D'INFORMATION

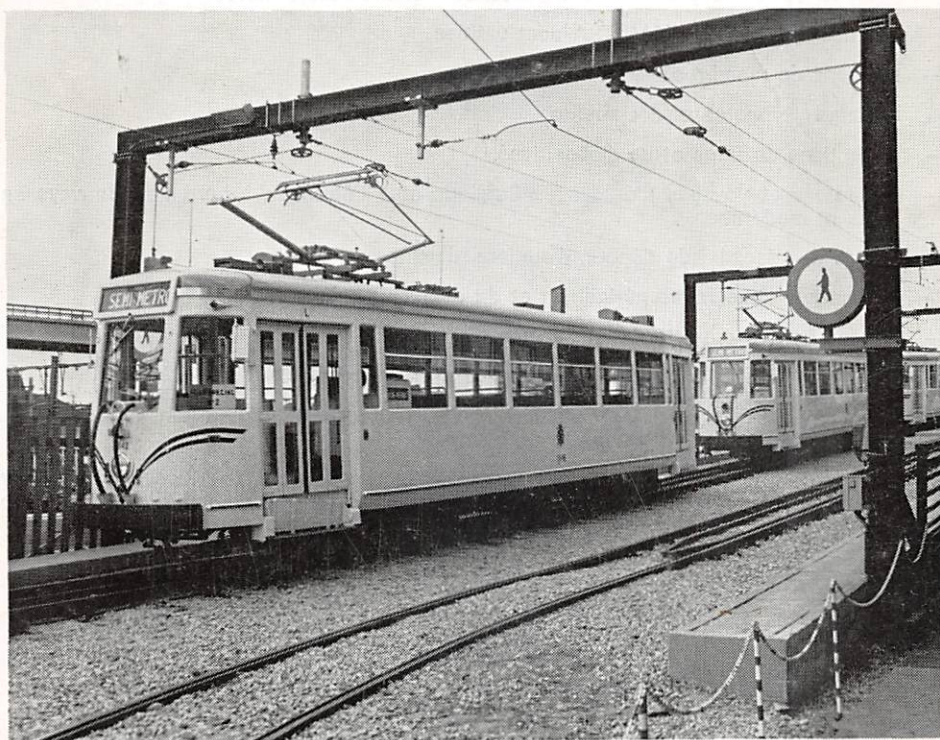
de l'Association pour le Musée du Tramway « AMUTRA »

Périodique trimestriel

1<sup>ère</sup> année — N° 2

1976

Prix : 50,— F.



Edit. resp. : J. de Meurs, avenue Delleur 47 - 1170 Bruxelles

# L'AMUTRA, son objet, ses activités

L'Association pour le Musée du Tramway (« AMUTRA ») est une association sans but lucratif, fondée le 7 mars 1961.

Conformément à ses statuts, publiés dans l'annexe n° 1939 du Moniteur Belge du 11 mai 1961, elle s'est fixé pour buts :

- la préservation de véhicules historiques,
- l'aménagement, l'administration, l'exploitation et le développement d'un musée du tramway en Belgique,
- l'entretien courant de ce musée ainsi que l'enrichissement et le développement de ses collections,
- la recherche et la conservation des documents relatifs à l'histoire et à l'évolution des transports en commun,
- la publication d'une revue d'information,
- le groupement de toutes les personnes qui s'intéressent d'une façon quelconque aux transports en commun.

Elle gère et exploite un musée vicinal, situé à Schepdaal, Chaussée de Ninove 184. Ce musée est accessible au public de Pâques au 31 octobre, les samedis, dimanches et jours fériés, de 14 à 18 h. Le prix de l'entrée est de 20,- F par personne. Des réductions sont prévues pour les enfants, les groupes organisés, les familles nombreuses, les membres de certaines associations touristiques, etc.

Elle assume actuellement la préservation de plus de 110 véhicules divers : tramways hippomobiles, locomotives à vapeur, tramways électriques, autorails, remorques, wagons, trolleybus, autobus, gyrobus, etc.

Elle est essentiellement composée de membres bénévoles.

Les activités de l'AMUTRA sont variées :

- réunions de membres,
- échange de photos et documents,
- projections de films et de diapositives,
- excursions et voyages d'études en Belgique et à l'étranger, à bord de tramways anciens et modernes,
- visites de réseaux, de dépôts, d'ateliers, d'usines, etc.
- publication d'une revue périodique et de documents divers,
- restauration et entretien de véhicules historiques,
- gestion et administration du musée vicinal de Schepdaal.

L'AMUTRA ne bénéficie d'aucun subside. Toutes les activités sont assumées par les membres à titre purement gratuit et bénévole.

Tout autre renseignement concernant l'Association pour le Musée du Tramway, son objet et ses activités, peut être obtenu, sans engagement, par simple demande écrite, adressée au secrétariat et accompagnée d'un timbre poste pour la réponse.

## SECRETARIAT

**W. HOSTE, Rue Fridtjof Nansen 34 Bte 7 — 1070 Bruxelles**

Les commandes de publications doivent être faites à cette adresse en versant au compte n° 068-0528040-96 (Crédit Communal) la somme prévue, majorée de 10,- F pour frais d'expédition. Les commandes seront livrées au plus tôt.

*Comme le savent tous nos lecteurs, l'objectif essentiel — et statutaire ! — de l'AMUTRA demeure toujours la réalisation d'un musée du tramway en Belgique. Si le musée vicinal de Schepdaal est une réalité qui s'affirme chaque jour davantage, la création de sa section « urbaine » complémentaire reste notre préoccupation majeure.*

*A l'occasion de l'inauguration du métro bruxellois, la partie inutilisée du dépôt de la S.T.J.B. à Woluwé-Saint-Pierre est affectée à une grande exposition consacrée aux transports en commun. L'éventuelle possibilité de transformer ultérieurement cette exposition en section « urbaine » du musée des transports publics ne peut nous laisser indifférents et doit même retenir toute notre attention.*

*Il nous semble donc opportun de présenter ci-après à tous nos lecteurs, le résumé d'une première étude réalisée par le Conseil d'Administration de l'AMUTRA au sujet de l'éventuelle implantation de la section « urbaine » du musée des transports en commun à Woluwé. Un exemplaire de ce texte a déjà été intégralement communiqué le 25 juillet 1976 aux principaux Responsables de la Direction Générale de la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles.*



## **L'AMUTRA ET LE MUSEE DES TRANSPORTS URBAINS**

### **1. UTILITE D'UN MUSEE DES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS**

Il est incontestable que les transports en commun constituent un des facteurs essentiels — quoique pourtant un des plus méconnus ! — de l'expansion et du développement des grandes agglomérations urbaines actuelles.

Il faut cependant reconnaître que les transports publics sont loin de recueillir la faveur générale. Leurs usagers les utilisent avec le secret espoir de pouvoir un jour s'en passer ou, plutôt, s'en affranchir et ceux qui ne les utilisent pas les considèrent comme une gêne, pour ne pas dire une nuisance, qu'il faudrait éliminer de nos cités le plus rapidement possible ! Cet état d'esprit regrettable n'est qu'un des résultats du développement intensif — sinon abusif ! — des moyens de transports individuels qui, pour la plupart de nos contemporains, constituent le seul moyen acceptable de se déplacer.

Actuellement, on peut néanmoins constater un certain revirement dans cette mentalité. En effet, la complète impuissance des transports individuels à assumer, seuls, les déplacements dans les villes, réaffirme, chaque jour de plus en plus, l'importance capitale du rôle indispensable que jouent les transports publics dans la vie des grandes cités modernes.

---

#### **NOTRE PHOTO DE COUVERTURE :**

*Charleroi-Sud. Les motrices type TS du Semi-Metro, réservées aux invités attendent le feu vert sur le viaduc - 21 juin 1976.  
(Photo E. Keutgens)*

Si les milieux compétents semblent de plus en plus conscients de cet état des choses, le public en général paraît persister dans son désintéressement à l'égard des transports collectifs. Pourtant, c'est essentiellement de la faveur du public que dépend l'efficacité réelle des transports en commun.

Un des principaux moyens de développer cette faveur est de susciter un intérêt à l'égard du transport en commun lui-même et c'est en ce domaine qu'un musée des transports publics peut se révéler d'une utilité insoupçonnée. En montrant les origines, l'histoire et l'évolution des transports collectifs, il en donne aux profanes une meilleure connaissance. En les présentant sous une forme inhabituelle, intéressante et peut-être même insolite, il en permet une meilleure appréciation.

C'est pour atteindre pleinement ce but qu'un musée des transports en commun doit, en fait, avoir un double rôle :

- montrer les reliques du passé et l'évolution de ce mode de transport,
- être une sorte d'exposition permanente et un centre d'information et de documentation générale pour le public aussi bien que pour les amateurs et même pour les Exploitants.

Plusieurs pays ont d'ailleurs parfaitement compris toute l'importance du rôle qui pouvait être ainsi dévolu à un musée du transport public et ils l'ont largement prouvé par le soutien apporté aux initiatives, officielles ou privées, qui ont créé et développé de tels musées.

## **2. ROLE DE L'ASSOCIATION POUR LE MUSEE DU TRAMWAY.**

Aucune autre initiative, officielle ou privée, n'ayant été prise auparavant en ce domaine dans notre pays, l'association sans but lucratif « Association pour le Musée du Tramway » (AMUTRA), fondée le 7 mars 1961, s'est consacrée sans relâche depuis plus de quinze années déjà à rechercher, sélectionner, récupérer, restaurer et préserver tout le matériel roulant ancien et digne d'intérêt existant encore en Belgique ainsi d'ailleurs que tous les documents et toutes les pièces diverses ayant un rapport avec l'histoire des transports publics.

Cette action a nécessité un travail considérable dont un des principaux éléments a été l'établissement d'une étude systématique et d'un inventaire complet du parc du matériel roulant de tous les Exploitants de transports en commun de Belgique.

Au début et pendant un certain temps, cette action n'a rencontré que l'incrédulité et le scepticisme — quand ce n'était pas l'ironie ou parfois même l'hostilité ! — du public et de certains Exploitants.

Les efforts inlassables bénévolement déployés par l'AMUTRA ont eu finalement raison de l'indifférence ou du mépris de tous. Les premiers résultats obtenus ont peu à peu suscité d'abord la curiosité, ensuite l'intérêt et enfin l'approbation de tous les milieux. Aujourd'hui, l'AMUTRA et son musée de Schepdaal sont connus dans tout le pays et font partie du patrimoine culturel national. Le nombre des visiteurs au musée augmente continuellement et certains Exploitants en sont même arrivés à offrir spon-

tanément leurs plus anciens véhicules à l'AMUTRA en lui demandant d'en assumer la préservation.

Les véhicules sauvegardés et préservés actuellement par l'AMUTRA sont au nombre de 111 au total, soit :

- 2 tramways hippomobiles,
- 5 locomotives à vapeur,
- 44 motrices électriques,
- 3 autorails,
- 34 remorques,
- 11 wagons,
- 3 trolleybus,
- 1 autobus,
- 1 gyrobus,
- 7 véhicules divers.

Ces véhicules proviennent de tous les Exploitants de transports en commun de Belgique et de quelques réseaux étrangers. Leurs origines se répartissent comme suit :

S.N.C.V.	=	57	véhicules
Liège	=	19	»
Bruxelles	=	9	»
Verviers	=	6	»
Anvers	=	5	»
Gand	=	4	»
Charleroi	=	3	»
Luxembourg	=	2	»
Lille	=	1	»
Fribourg	=	1	»
Paris	=	2	»
Léningrad	=	1	»
Divers	=	1	»

Certains de ces véhicules sont confiés à l'AMUTRA, d'autres lui ont été donnés, certains enfin ont été acquis par elle.

Tous sont des pièces absolument authentiques et la plupart d'entre eux présentent une valeur historique inestimable.

Parmi cette collection qui est une des plus prestigieuses d'Europe sinon du monde entier, plusieurs véhicules sont des pièces rarissimes et certains sont même des exemplaires uniques.

Parmi les plus remarquables, il convient de citer entre autres : la remorque royale de S.M. le Roi Léopold II, un trolleybus réversible de Liège, une voiture hippomobile bruxelloise de 1873, le seul gyrobus existant encore, la dernière motrice des tramways de Paris supprimés depuis 1937, une des 12 premières motrices électriques vicinales de 1894, une motrice électrique de 1899 de Liège, une motrice électrique de Lille sur deux trucks à 3 roues, une locomotive à vapeur vicinale de 1888, etc. etc.

Des recherches et des démarches sont continuellement en cours en vue d'enrichir encore cette collection et, actuellement, des pourparlers

ont lieu en vue de préserver, entre autres, des anciennes voitures de New-York, La Haye et Aix-la-Chapelle ainsi que, peut-être, une motrice à impériale de Grande Bretagne.

Il est très important de souligner le fait que tous ces résultats n'ont pu être obtenus qu'au prix du labeur incessant et intégralement bénévole de tous les membres de l'AMUTRA ainsi qu'à leur générosité car, jusqu'à ce jour, l'association ne bénéficie pas du moindre subside financier, officiel ou privé. Si, malgré tout, certains prodiges ont pu être accomplis, cette situation limite néanmoins dans une regrettable mesure toutes les possibilités de l'AMUTRA, notamment en ce qui concerne l'entretien et les restaurations de véhicules qui, souvent hélas, dépassent de très loin les possibilités matérielles et financières de l'association.

Il est absolument certain que, sans l'existence de l'AMUTRA et sans son action, pas un seul vestige du passé des transports en commun belges ne serait aujourd'hui sauvé et préservé sauf, peut-être, la voiture hippomobile n° 7 de 1869, exposée au musée du Cinquantenaire !

### **3. LE MUSEE VICINAL DE SCHEPDAAL.**

Le musée vicinal de Schepdaal est établi dans un ancien dépôt de la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux que cette dernière a bien voulu mettre généreusement à la disposition de l'AMUTRA pour y exposer ses véhicules préservés.

Construit en 1888, le dépôt de Schepdaal est un des plus anciens dépôts vicinaux de Belgique encore existant. Son ensemble constitue un exemple particulièrement typique et complet d'une gare vicinale rurale classique.

Les locaux, préalablement restaurés à cet effet par la S.N.C.V., abritent les 57 véhicules vicinaux sauvegardés et préservés par l'AMUTRA. Une salle d'exposition et la bibliothèque de l'association y sont également installées ainsi qu'un petit local d'accueil et de ventes de publications.

Ce musée est administré, géré et exploité par l'AMUTRA conformément aux termes d'une convention établie entre la S.N.C.V. et l'AMUTRA.

L'abandon par la S.N.C.V., le 20 février 1970, de la desserte par tramways de la dernière section de la ligne Bruxelles - Ninove, a complètement isolé le musée du réseau ferré vicinal. Cette situation suscite de graves difficultés dans l'exploitation du musée et notamment en ce qui concerne tous les transports de véhicules qui, depuis lors, doivent être laborieusement et coûteusement effectués par la route.

Ouvert au public depuis le 26 mai 1962, le musée de Schepdaal a accueilli jusqu'à ce jour plus de 100.000 visiteurs. Il est devenu, en fait, la principale attraction non seulement de la commune de Schepdaal mais aussi de toute la région. Si beaucoup de nos compatriotes ignoraient naguère jusqu'à l'existence de Schepdaal, rares sont ceux aujourd'hui qui, à la simple évocation du nom de cette sympathique commune, n'y associent pas automatiquement le musée vicinal.

#### **4. NECESSITE D'UNE SECTION « URBAINE ».**

Si, aujourd'hui, l'AMUTRA assume la préservation de 111 véhicules, 54 d'entre eux ne proviennent pas de la S.N.C.V. mais des autres Exploitants de transports en commun de Belgique et de quelques réseaux étrangers.

L'origine, la localisation, le cadre et l'espace typique du musée de Schepdaal exigent qu'il soit exclusivement consacré à la préservation et à la mise en valeur du matériel vicinal. En outre, il se révèle, en fait, déjà trop exigü pour abriter et présenter convenablement les 57 véhicules vicinaux qui y sont exposés, toute possibilité d'agrandissement éventuel étant définitivement exclue.

Or, si l'histoire et l'évolution du chemin de fer vicinal sont convenablement évoquées et représentées à Schepdaal, il faut admettre que l'absence actuelle de toute présentation convenable du matériel des transports publics urbains proprement dits, constitue une lacune qu'il est indispensable de combler.

Les véhicules non vicinaux préservés par l'AMUTRA représentent une valeur historique et culturelle inestimable. Ayant fait partie intégrante du paysage typique des grandes villes belges, leur présentation convenable au public susciterait un intérêt d'autant plus grand qu'ils représentent l'évolution pratiquement complète des transports en commun urbains en Belgique.

Une des conditions essentielles du succès de leur mise en valeur réside dans la centralisation de ces véhicules en un seul musée. Une telle centralisation permettrait, d'une part, une appréciation comparative qui créerait un accroissement d'intérêt et, d'autre part, une gestion et une exploitation pratique plus aisées, plus rationnelles et plus économiques.

Fermement convaincue que, pour de multiples raisons, un tel musée ne peut se réaliser convenablement que dans l'agglomération bruxelloise, l'AMUTRA a patiemment et laborieusement rassemblé aux alentours de la capitale les véhicules provenant des différents réseaux belges et étrangers.

Néanmoins, tous les efforts déployés depuis plusieurs années par l'AMUTRA en vue de réaliser cette indispensable « section urbaine » se sont vainement heurtés à l'impossibilité de trouver le site, les locaux et les fonds nécessaires à la matérialisation de ce projet. Ce n'est que récemment que des circonstances imprévisibles ont, enfin, permis d'entrevoir une solution possible à ce problème.

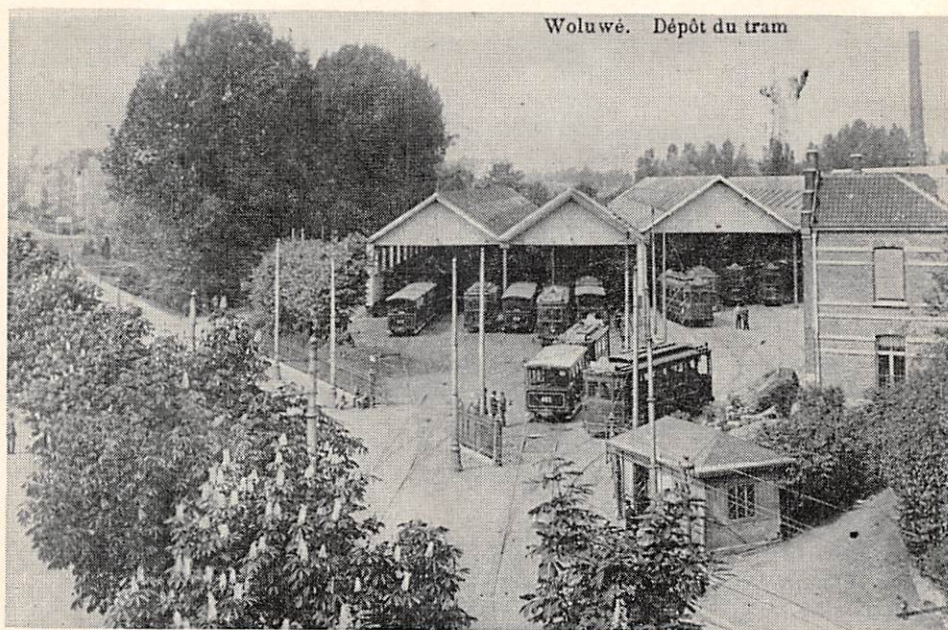
#### **5. JUSTIFICATION DU CHOIX DU SITE DE WOLUWE-SAINT-PIERRE**

Il y a quelques années, les projets de restructuration et de rationalisation du réseau de la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles ont laissé prévoir que, à plus ou moins brève échéance, l'actuel dépôt de Woluwé-Saint-Pierre ne serait plus que partiellement utilisé par les services de la S.T.I.B.

Après une étude préliminaire relative à l'éventuelle possibilité d'y installer sa section urbaine du musée des transports publics, l'AMUTRA a entamé officiellement des pourparlers à ce sujet avec la Direction Géné-

rale de la S.T.I.B. dès le 19 novembre 1970.

L'évolution de ces pourparlers, poursuivis sans relâche jusqu'à ce jour, permet, enfin, d'espérer que les efforts déployés à ce sujet depuis si longtemps par l'AMUTRA, seront un jour couronnés de succès.



*Le dépôt de Woluwe au début du Siècle. N'est-il pas à souhaiter que sa conversion partielle en musée puisse lui redonner un tel aspect d'espace vert? . . .  
(Collection Jean de Meurs)*

Les arguments plaidant en faveur de l'implantation de ce musée dans le dépôt de Woluwé-Saint-Pierre sont aussi évident que nombreux :

- l'approbation et l'appui tacites mais réels et concrets de la S.T.I.B. ;
- les locaux existants qui se prêtent admirablement à cette utilisation sans qu'il soit nécessaire d'y apporter de coûteux aménagements mais bien une simple adaptation ;
- le cadre particulièrement typique d'un ancien dépôt et qui reproduit fidèlement l'atmosphère qui y règne habituellement ;
- l'abandon partiel de ce dépôt par les services de la S.T.I.B. qui implique une utilisation nécessaire de la partie désaffectée car celle-ci, inutilisable à d'autres fins, ne pourrait être laissée à l'abandon sans risquer de compromettre l'existence même de l'ensemble du dépôt ;
- la poursuite de l'exploitation partielle du dépôt qui permettrait une éventuelle assistance technique et matérielle des services compétents de la S.T.I.B. pour certains travaux d'entretien ou de réparations ;
- l'implantation de ce musée qui se ferait dans un cadre exceptionnellement favorable. Le site en lui-même, se trouvant entre le Parc de Woluwé, les étangs Mellaerts et le Parc Malou, en bordure de l'Avenue de Ter-



vuren et à proximité du Boulevard de la Woluwe et du Boulevard du Souverain, semble prédisposé à recevoir une affectation culturelle comme celle de ce musée qui s'y intégrerait parfaitement ;

- les abords immédiats, très facilement adaptables à cette nouvelle utilisation par quelques plantations, par exemple, qui, tout en dissimulant les parties les moins esthétiques des bâtiments, contribueraient à l'agrément du site tout entier ;
- l'accessibilité particulièrement aisée, d'une part, par les nombreuses lignes de transports en commun desservant l'endroit et, d'autre part, par les grandes possibilités de parkings offertes par les rues adjacentes qui, de surcroît, sont à l'écart du trafic des grandes artères proches ;
- les projets actuellement à l'étude pour l'aménagement du quartier tels que, par exemple, le sentier piétonnier projeté sur l'ancienne ligne de chemin de fer électrique désaffectée et le vaste complexe culturel et de loisirs envisagé dans le Parc Malou, qui sont particulièrement compatibles avec ce musée qui en constituerait, en quelque sorte, un complément original ;
- le complet et total affranchissement de toute contrainte dans le domaine régional et linguistique puisque, d'une part, des véhicules provenant indistinctement des différentes régions du pays y seraient indifféramment exposés et, d'autre part, toutes les indications, mentions, avis, etc. pourraient et devraient même y être intégralement bilingues et même complétés par leur traduction en quelques unes des principales langues étrangères parmi les plus usitées en Belgique ;
- l'accroissement de prestige pour la commune qui abriterait la réalisation d'une telle initiative ainsi que le prouve le succès sans cesse croissant du musée de Schepdaal.

Un aussi grand nombre d'éléments favorables ne pourrait probablement que difficilement se retrouver dans un autre site de la région bruxelloise.

## **6. GESTION ET EXPLOITATION.**

Dans l'éventualité où ce projet pourrait se réaliser, il serait indispensable que le rôle dévolu à l'AMUTRA dans la création, l'administration, la gestion et l'exploitation de ce musée soit préalablement bien défini.

Une convention préalable devrait nécessairement être établie entre la S.T.I.B. et l'AMUTRA, précisant clairement les droits, les devoirs et les obligations ainsi que les responsabilités réciproques de ces deux organismes.

Un petit comité permanent, composé à la fois de membres de la S.T.I.B. et de membres de l'AMUTRA, pourrait être constitué de commun accord afin de s'occuper, pour le compte de ces deux organismes, de la gestion et de l'exploitation directes et pratiques du musée.

L'assurance, d'une part, des véhicules, des pièces et des documents exposés et d'autre part, des visiteurs ainsi que des membres actifs de l'AMUTRA, devrait être convenablement couverte.

Un inventaire précis et détaillé de tout ce qui serait exposé devrait être dressé et tenu à jour conjointement par la S.T.I.B. et par l'AMUTRA.

Une séparation matérielle, complète et aussi infranchissable que possible, devrait être établie entre la partie encore active du dépôt et celle consacrée au musée.

Les périodes et heures d'ouverture ainsi que les parties accessibles au public devraient être prévues et définies en vue de ne causer absolument aucune gêne ni aucune perturbation dans l'exploitation active du dépôt.

## **7. PROJET DE DISPOSITION GENERALE.**

Les douze années d'administration, de gestion et d'exploitation du musée vicinal de Schepdaal ont conféré à l'AMUTRA une longue expérience pratique dont elle entend apporter les fruits à la section urbaine du musée qu'elle serait amenée à gérer et à exploiter. C'est à la lueur de cette expérience que la disposition générale de l'ensemble du musée semble devoir être envisagée.

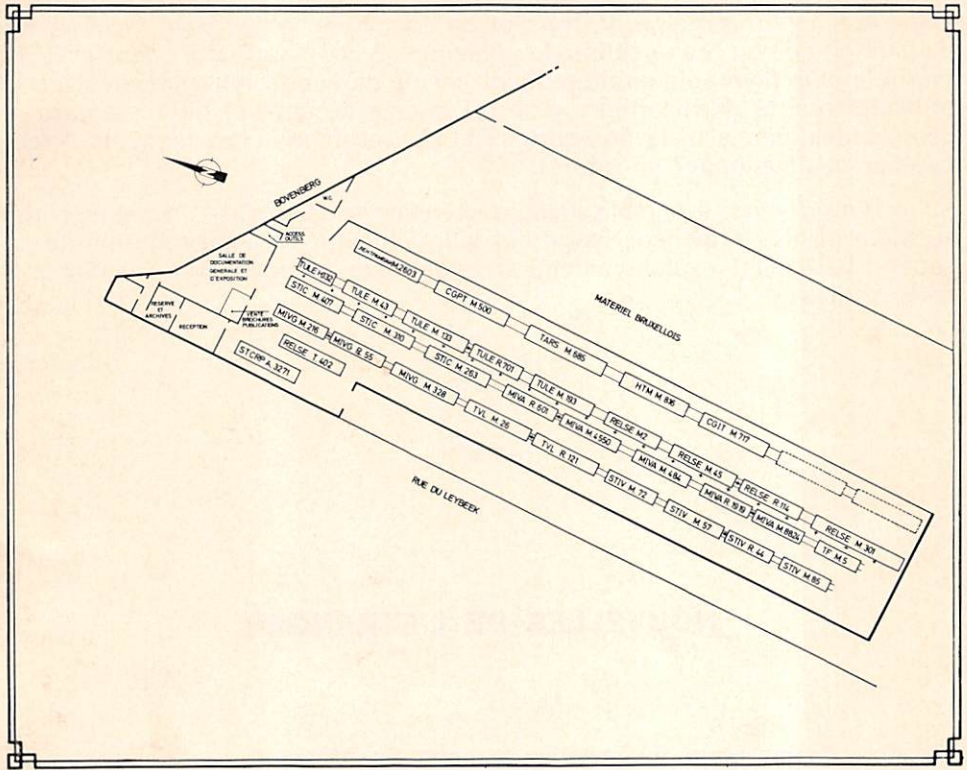
Suivant l'évolution des pourparlers en cours jusqu'à présent, il semble que la S.T.I.B. serait disposée à consacrer à la vocation de musée la totalité du premier hall (actuellement occupé par des voies 3 à 9) et la moitié du second hall (c'est-à-dire l'emplacement des actuelles voies 10 à 13) ainsi que, peut-être, quelques petits locaux annexes, contigus à ce premier hall.

Ce n'est donc que sur la base de cette hypothèse que peut être établi un avant projet d'adaptation des lieux et de disposition du matériel.

Les deux voies extérieures (n° 1 et 2), appelées apparemment à disparaître, pourraient être remplacées par des plantations d'agrément destinées à dissimuler le long mur longeant la Rue du Leybeek. Cependant, ces plantations ne devraient en aucun cas assombrir les fenêtres existant dans ce mur et qui fournissent la quasi totalité de la clarté naturelle intérieure des locaux. Quelques bancs, disposés le long de ce mur, constitueraient un agrément supplémentaire, généralement fort apprécié par les visiteurs.

Le grill actuel des voies d'accès situées dans la cour même du dépôt devant être complètement modifié, ces voies seront très probablement supprimées et enlevées devant le premier hall et pourraient, en ce cas, être avantageusement remplacées par un jardinet également agrémenté de quelques bancs. Une ancienne aubette réservée par la S.T.I.B. pour l'AMUTRA pourrait y trouver place et servir à la fois d'abri pour les visiteurs et de bureau de surveillance et de perception d'entrées.

La disposition générale des lieux et les locaux impliquera probablement le fait que l'entrée des visiteurs se fera soit par l'entrée actuelle des remises, soit par la porte à laquelle aboutissent actuellement les voies 1 et 2. Ce point est très important car il conditionnera la disposition chronologique des véhicules à l'intérieur des halls et, notamment, de ceux qui sont unidirectionnels.



ASSOCIATION POUR LE MUSEE DU TRAMWAY  
**AMUTRA A.S.B.L.**

PROJET DE MUSEE DES TRANSPORTS URBAINS A WOLUWE

Projet de sélection et de disposition du matériel roulant à exposer dans la section consacrée aux véhicules provenant des réseaux belges de province et des réseaux étrangers.

Légende : A : autobus, H : voiture hippomobile, M : voiture motrice, R : voiture remorquée, T : trolleybus.

Echelle 1/200e (jdm 19.12.1974)

Etant donné la disposition des lieux et les surfaces utiles disponibles, il est d'ores et déjà certain que la présentation convenable et rationnelle des voitures exposées, imposera une stricte limite à leur nombre et que fort malheureusement, plusieurs véhicules préservés ne pourront donc trouver place dans ce musée.

La sélection des véhicules retenus devra se faire en fonction à la fois de leur valeur historique, de leur intérêt technique et muséologique, de leur réseau d'origine et de l'écartement de leur voie. Quant aux autres véhicules et malgré les graves inconvénients qui résulteraient inévitablement d'une dispersion même partielle de la collection, la possibilité de les exposer dans leur ville d'origine sous forme de petites sections locales ou de les confier à d'autres organismes similaires, belges ou étrangers, est actuellement à l'étude.

Il importe surtout de tirer le meilleur profit possible de la place disponible avec le moins de frais et en conciliant, d'une part, l'exposition du plus grand nombre possible de véhicules avec, d'autre part, leur présentation la plus favorable en ne perdant jamais de vue le fait essentiel que la presque totalité des visiteurs d'un tel musée ne sont ni des amateurs ni des professionnels mais des curieux et des profanes chez lesquels il faut éveiller et développer un intérêt.

En principe, il semble logique de réserver la totalité du premier hall au matériel des provinces belges et aux véhicules étrangers, la moitié du second hall étant exclusivement et intégralement consacrée au matériel de Bruxelles.

(à suivre)



## NOUVELLES DE L'ETRANGER

W.H.

### **Vienne : Inauguration du premier tronçon du Métro.**

Le 8 mai 1976, le premier tronçon de la ligne U 4 du Métro de Vienne a été mis en service entre Heiligenstadt et Friedensbrücke.

La cérémonie de l'inauguration fut très discrète, vers 10 h du matin, 2 ouvriers vinrent simplement remplacer les panneaux de stations du Stadtbahn par ceux du Métro.

Il faut reconnaître, du moins de l'avis des Viennois, qu'il n'y a pas de quoi pavoiser, La ligne remplace le Stadtbahn entre 2 station seulement, obligeant ainsi les voyageurs se rendant à Heiligenstadt à transiter, comme on dit chez nous, « pour un arrêt ».

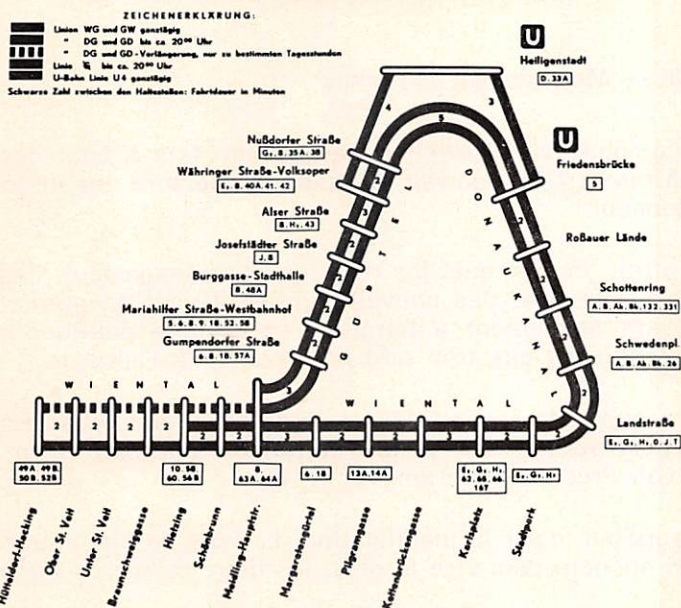
A chaque bout du tronçon de métro, exploité à ciel ouvert, la ligne se termine provisoirement en voie unique. En période normale, le service est assuré par un seul convoi, faisant la navette entre les deux stations. Deux conducteurs, 1 à chaque extrémité assurent le service et se partagent la conduite, suivant le sens de marche.

Au point de vue confort des voitures, les Viennois ont tout lieu d'être satisfaits, les rames sont silencieuses et confortables. La capacité par élément est de 49 places assises et 91 places debout.

Par la suite, à Heiligenstadt, les quais seront aménagés de manière à permettre un transbordement facile vers les trains des Chemins de Fer Fédéraux Autrichiens (ÖBB).

# STADTBAHNVERKEHR

## LINIENFÜHRUNG, HALTESTELLEN, FAHRTDAUER



Nouveau plan du Stadtbahn et du métro de Vienne. On aperçoit en haut à droite le tronçon parcouru à ciel ouvert par le nouveau métro de Vienne (ligne U4).



Vienne : Station de correspondance Friedensbrücke. Une rame de métro en direction d'Heiligenstadt « doublée » par un convoi type du Stadtbahn. (Photo Hoste)

## INNSBRUCK — Menaces sur le réseau

L'automobile viendra-t-elle une nouvelle fois à bout des transports en commun ferrés ? On pourrait le croire à la lecture des informations qui nous parviennent.

En effet, tandis que les travaux d'aménagement des nouvelles remises et que la pose des nouvelles voies devant en permettre l'accès, se poursuivent activement à Bergisel, un homme politique de l'endroit déclarait qu'il n'était pas trop tard pour passer à l'autobus.

Il y a quelques années déjà la ligne n° 4 vers Sollad Hall avait été supprimée pour permettre la pose d'un pilier d'autoroute (pour l'historique du réseau voir Présence du Tramway n° 47).

Aujourd'hui, c'est la modification du sens de circulation pour automobiles qui sonnera peut-être le glas des deux dernières lignes urbaines.

A la suite de la mise à sens unique du Burggraben et de la Museumstrasse, le tramway se trouve être le seul véhicule roulant à contresens de la circulation automobile.

D'autre part, à la sortie de la courbe vers la Maria Theresienstrasse le déport arrière des tramways balaie en partie la bande de circulation automobile, ce qui on s'en doute provoque quelquefois des sueurs froides.

Il serait toutefois facile à première vue de remédier à ce problème en séparant les voies et en les reportant de part et d'autre de la rue, comme c'est le cas à Vienne, où le ring enserrant la ville est à sens unique. Ou encore en reportant les 2 voies au côté de la rue, comme s'il s'agissait d'un trottoir plus large, solution déjà appliquée en Allemagne.

Mais la sagesse l'emportera-t-elle sur l'intérêt à court terme, l'avenir nous l'apprendra, en tous cas, une affaire à suivre.

N.B. — Tous les tramways urbains de la ville ont été recouverts de placards publicitaires. En quelques semaines la folie a gagné le dernier réseau autrichien dont les voitures circulaient sans publicité.

Chose curieuse, à Linz, Graz et Vienne circulent maintenant des voitures entièrement recouvertes de publicité, tout compris, ventant les mérites de certaines marques automobiles. Avouez ?



## INAUGURATION DU SEMI-METRO DE CHARLEROI

*Roland Dussart Desart*

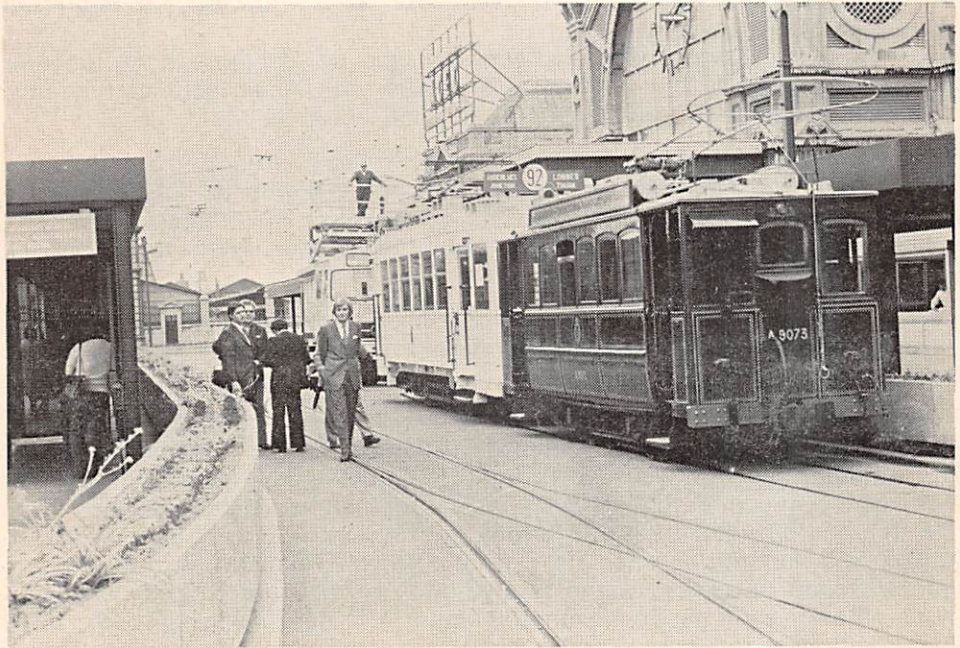
L'évolution des transports en commun de l'agglomération caroléri-gienne a pris un tournant décisif le lundi 21 juin 1976 avec l'inauguration du premier tronçon de semi-métro du Pays noir, en présence de M. Chabert, ministre des Communications et de nombreuses personnalités régionales.

La cérémonie débuta, en début d'après-midi, par la visite détaillée des nouvelles installations fixes, à bord de cinq « type S » transformées, lesquelles véhiculèrent, outre les « officiels » régulièrement invités, plus d'un amateur débrouillard . . .

C'est ainsi que les stations « Charleroi-Sud » et « La Villette », abondamment enrubannées, furent solennellement et symboliquement ouvertes au trafic grâce aux traditionnels coups de ciseaux.

Après cette première prise de contact avec le semi-métro naissant, les inaugurateurs se retrouvèrent au Palais des Beaux-Arts pour y entendre les discours de M. Chabert, de M. Stiévenart, vice-président de la S.N.C.V., du bourgmestre de Charleroi et du représentant de la S.T.I.C., M. Devogel.

Rappelons que le semi-métro de Charleroi est appelé à connaître une grande extension, puisque dans sa phase finale, il enserrera entièrement Charleroi en une boucle dont se détacheront de nombreuses antennes



*Charleroi-Sud : Motrice 9073 préservée par l'AMUTRA et motrice 9924 de l'ASVI, exposées lors de l'inauguration du pré-métro.  
(Photo Dussart-Desart Frères)*

ferrées, les unes déjà exploitées par la S.N.C.V. (tram ou bus), les autres par la S.T.I.C. (bus). Fleurus, Châtelet, Gilly, Couillet, Montignies-sur-Sambre sont les principales communes qui seront bientôt à nouveau desservies par tramways !

Le passé se devait d'être présent à ce premier pas vers l'avenir !

La 9073 de Schepdaal a été, à cette occasion, rapatriée par la S.N.C.V. sur le réseau qu'elle parcourait il y a 3/4 de siècle. Elle fut garée dans la station de Charleroi-Sud, devant la motrice à deux essieux 9924 que l'Association pour la Sauvegarde du Vicinal présentait en ordre de marche, prête à assurer l'animation historique du dernier grand réseau ferré vicinal.

Gageons que le 21 juin 1976 fera date dans l'épopée de la S.N.C.V. !



*L'actualité, mais aussi le manque de place disponible nous obligent à reporter au prochain n° de la revue, la publication d'un intéressant article, de Monsieur J. Delporte, consacré aux vicinaux de Charleroi. Le texte abondamment illustré nous donnera un aperçu très complet du passé du tram blanc, mais aussi des développements actuels et prévisibles du réseau.*

## **L'ACTUALITE EN BREF EN BELGIQUE ET DANS LE MONDE**

1/4/76 : Etant donné l'arrivée du tour de Belgique à Molenbeek, les tramways de la ligne 62 ont été déviés vers Anderlecht et ont ainsi provisoirement établi leur terminus au rond point du Meir.

3 et 4/4/76 : Grande cavalcade à Stolberg près d'Aix-la-Chapelle. A l'occasion de la fin de la vapeur dans cette région de l'Allemagne le chemin de fer allemand a organisé de nombreuses manifestations vapeur. Les amateurs petits et grands furent nombreux et leur ardeur ne fut en rien aitérée par les averses du dimanche.

13/4/76 : Grande première à Zürich, le prototype du Tram 2000 a été déchargé et amené aux ateliers centraux. Un article sera consacré ultérieurement à ce sujet.

1 et 2/5/76 : Etant donné la construction d'un viaduc enjambant l'avenue de Vilvorde, l'exploitation de la ligne 58 s'est faite partiellement par autobus. Les tramways de la ligne 58 bouclaient à la gare de Schaarbeek via la place Verboeckhoven où s'effectuait la correspondance avec les autobus 58 vers Vilvorde. Notons que le film des autobus ne comportait aucune inscription spéciale, une simple toile blanche au milieu de laquelle tronait un chiffre rouge a fait l'affaire. Au cours de ces deux journées on a ainsi pu observer simultanément à la gare de Schaarbeek, le 59 barré (autobus) le 93, le 23 et le 58.

8/5/76 : Inauguration du premier tronçon du métro de Vienne. Voir article.



31/5/76 : Anvers : Les travaux d'extension de la ligne 12 (Antwerp-Stadion - Grens Kiel) à Deurne ont été entamés dès le début du mois d'avril.

Le prolongement en voie unique, d'une longueur de 210 m est situé Ter Heydenlaan et est principalement destiné au parcage des voitures de tramway lors des affluences au stade de football. Cette voie d'attente remplace le triangle de retournement Gallifortlei/Ter Heydenlaan, suite à un reprofilage de l'assiette.

A la suite de cela disparaît également la liaison ferrée avec la ligne 10 (Turnhoutselaan). Celle-ci avait été établie en 1937 dans les Leeuwlantstraat et Gallifortlei.

La nouvelle voie d'attente pouvait être utilisée à partir du lundi 31/5/76. Quelques jours auparavant, la ligne aérienne du triangle et de la liaison avec la ligne 10 (Deurne-Melkmarkt) avait été déposée.

13/6, 27/6 et 11/7 : A l'occasion de la suppression de la ligne de tramway n° 3 à Neuchâtel, diverses manifestations ont été organisées, parmi lesquelles la circulation d'un tramway hypomobile entre Peseux et Corcelles.

21/6/76 : Inauguration du pré-métro de Charleroi. Voir article.



*Neuchâtel : Dernier jour de la ligne 3. Le convoi composé d'une motrice (n° 72) et d'une remorque (n° 143), abondamment fleuri et enrubanné, est décoré des drapeaux des communes que traversait la ligne.  
(Photo Jean Ramseyer)*

## **Nouvelles du musée**

Le 3 avril 1976 eut lieu une visite aux installations du futur métro de Bruxelles. Près de 220 participants ont ainsi eu l'occasion de parcourir une ou plusieurs fois la section Square Montgomery - Delta de la future ligne.

Contrairement à ce qui avait été prévu, nous n'avons pu visiter les ateliers proprement dits. Au dernier moment, devant le nombre élevé de participants, la S.T.I.B. a préféré annuler la visite et ceci pour des raisons de sécurité à l'intérieur des remises.

L'après-midi, deux autobus vicinaux ont conduit un groupe de participants au musée de Schepdaal.

Comme annoncé, après s'être fait quelque peu prier, la motrice 9314 suivie de sa balladeuse, s'est promenée à grands renforts d'étincelles d'un bout à l'autre du musée.

Depuis cet évènement, d'autres motrices ont pu être testées. C'est ainsi que quoique apparemment endormi, le musée pourrait renaître, si toutefois les voies le permettaient. Actuellement, 6 véhicules ont prouvé leur bonne volonté et leur aptitude à rouler.

Au rayon des restaurations, notons que la motrice 10308 reprend peu à peu un aspect plus présentable. Le 30 mai 76, l'équipe des membres actifs ayant coordonné leur activité ont entièrement repeint le véhicule au cours de l'après-midi. La 10308 n'attend donc plus que la couche finale qui sera bientôt entamée.

## **Nouvelles de l'Association**

Au cours de l'Assemblée générale annuelle du mois de mars 1976, le président eut l'occasion de rappeler quelques évènements ayant eu lieu au cours de 1975.

Il a ainsi été rappelé l'effort que l'AMUTRA sous-tend, tant au musée qu'au point de vue projections et excursions.

En 1975, les membres de l'Association ont ainsi eu l'occasion de visiter les réseaux de : Cologne le 28/6/75, Bâle, Berne et Zürich du 7 au 11 novembre 1975.

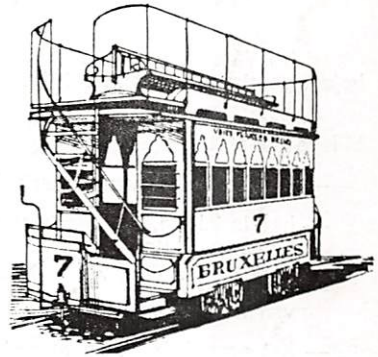
En outre une visite du RER à Paris a permis aux participants de se rendre compte des qualités de l'exploitation de cette ligne (le 11/10/75).

Pour terminer, une circulation de véhicules historiques a été organisée entre Woluwé et Tervuren, le 14 septembre 75. Au cours de cette journée, les participants ont pu admirer la motrice n° 984 des T.B. dont la restauration n'était pas encore totalement achevée.

Au cours de la même assemblée générale, l'assistance a procédé à la nomination d'un nouveau membre effectif, et procédé au vote concernant la modification du montant de la cotisation annuelle. C'est ainsi qu'à partir du 1er janvier 1977, la cotisation annuelle à l'AMUTRA sera de 400 FB.

24/10/16

# TRAM MAGAZINE



## INFORMATIEBLAD

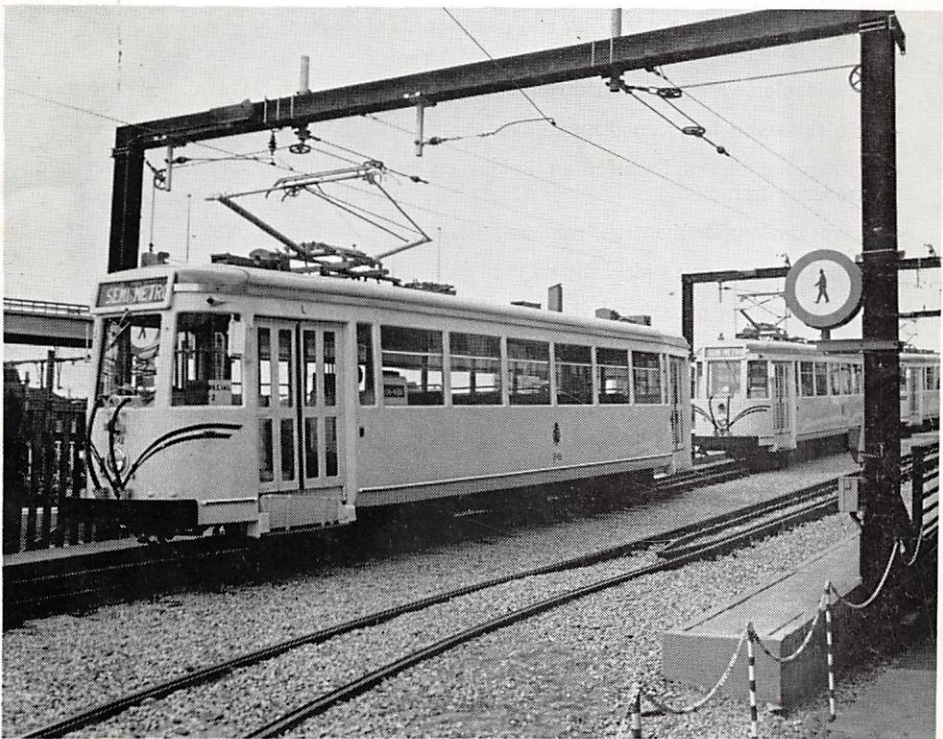
van de Vereniging voor het Trammuseum « AMUTRA »

Driemaandelijks tijdschrift

1<sup>ste</sup> jaar — Nr 2

1976

Prijs : 50,— F.



Verantw. uitg. : J. de Meurs, Delleurlaan 47 - 1170 Brussel

# AMUTRA : doel en werkzaamheden

De Vereniging voor het Trammuseum (« AMUTRA ») is een vereniging zonder winstbejag, gesticht op 7 maart 1961.

Haar doelstellingen, bepaald door haar statuten die gepubliceerd werden in de bijlage (nr 1939) van het Belgisch Staatsblad van 11 mei 1961 zijn :

- het behouden van historische rijtuigen,
- het inrichten, de administratie, de exploitatie en de ontwikkeling van een trammuseum in België,
- het lopend onderhoud van dit museum, alsook de verrijking en de ontwikkeling van haar verzamelingen,
- het opzoeken en de bewaring van dokumenten betreffende de geschiedenis en de evolutie van het gemeenschappelijk vervoer,
- het publiceren van een informatietijdschrift,
- het verenigen van alle personen die op eender welke wijze belang stellen in het gemeenschappelijk vervoer.

Zij beheert en exploiteert het Buurtspoorwegmuseum, gelegen te Schepdaal, Ni-noofsesteenweg 184. Dit museum is toegankelijk voor het publiek van Pasen tot 31 oktober, de zaterdagen, zondagen en wettelijke feestdagen, van 14u00 tot 18u00. De toegangsprijs bedraagt 20 F per persoon. Talrijke verminderingen zijn voorzien voor kinderen, georganiseerde groepen, grote gezinnen, leden van erkende toeristische verenigingen, enz.

De Vereniging heeft thans meer dan 110 verschillende rijtuigen in bewaring : paardetrans, stoomtramlokomotieven, elektrische motorwagens, spoorauto's, bijwagens, goederenwagens, trolleybussen, autobussen, gyrobus, enz. . .

De Vereniging is samengesteld uit vrijwillige leden.

De activiteiten van AMUTRA zijn gevarieerd :

- vergaderingen voor leden,
- uitwisselen van foto's en dokumenten,
- projectie van films en diapositieven,
- uitstappen en studiereizen in België en het buitenland, aan boord van oude en moderne trams,
- bezoeken aan tramnetten, remises, werkhuizen, fabrieken, enz. . .
- publikatie van een tijdschrift en verscheidene dokumenten,
- restauratie en onderhoud van historische rijtuigen,
- beheer en het houden van de administratie van het Buurtspoorwegmuseum van Schepdaal.

De « AMUTRA » geniet van geen enkele subsidie. Al de activiteiten worden gedaan door de leden en dit volledig gratis en vrijwillig.

Alle andere inlichtingen betreffende de Vereniging voor het Trammuseum, haar doel en haar activiteiten, kunnen op eenvoudig verzoek, geadresseerd aan het sekretariaat en vergezeld van een postzegel voor antwoord, bekomen worden en dit zonder enige verplichting van uwentwege.

## SEKRETARIAAT

W. HOSTE, Fridtjof Nansenstraat 34, Bus 7  
1070 Brussel

De bestellingen van publikaties dienen aan vermeld adres te gebeuren, door storting van het overeenstemmend bedrag, vermeerderd met 10 F voor verzendingskosten, op rekening nr 068-0528040-93 (Gemeentekrediet).

De bestellingen worden zo vlug mogelijk uitgevoerd.

## DE PLECHTIGE INDIENSTSTELLING VAN DE SEMI-METRO TE CHARLEROI.

Maandag 21 juni 1976 was voor Charleroi een gedenkwaardige dag, gezien een eerste vak van het semi-metronet in gebruik werd genomen tussen het station Charleroi-Sud en de « Place de l'Ouest ».

De openingsplechtigheid in aanwezigheid van de heer J. Chabert, Minister van Verkeerswezen, en een 250-tal genodigden, nam een aanvang omstreeks 14u00 op het voorplein van het station Charleroi-Zuid.

De minister en de genodigden bezochten het ingerichte stationsplein en de voetgangerstunnel onder dit plein. Vervolgens begaven zij zich, via de roltrappen komende van de voetgangerstunnel, naar de verhoogde tramperrons, alwaar de heer J. Chabert, Minister van Verkeerswezen, het traditionele lint doorknipte.

Nadien werd plaats genomen in vijf omgebouwde TS-rijtuigen voor semi-metroexploitatie (9124-1ste wagen, vervolgens 9142, 9134, 9136 en 9141). Deze rijtuigen reden dan rond het stationsplein en over het viaduct.

Voor deze gelegenheid werden op het spoor voor het stationsgebouw twee oude N.M.V.B.-tramrijtuigen geplaatst, nl. de motorwagen A 9073 afkomstig uit het Trammuseum te Schepdaal en de motorwagen 9924 toebehorend aan de « Asvi ».

De heer J. Chabert en een klein aantal genodigden bezochten vluchtig het station « Vilette », gelegen boven de Samber.

Na de ingebruikstellingsrit verzamelden de genodigden zich in de bovenzaal van het Paleis voor Schone Kunsten. Aldaar werden achtereenvolgens toespraken gehouden door de heer Hubaux, Burgemeester van Charleroi ; de heer Léonard, Beheerder-directeur-generaal van de S.T.I.C. in naam van zijn voorzitter de heer Devogel ; de heer Valcke, Inspecteur-generaal N.M.V.B. in naam van de heer Stiévenart, Ondervoorzitter van de N.M.V.B. en de heer J. Chabert, Minister van Verkeerswezen, besloot met zijn redevoering.

De academische zitting werd afgesloten met een receptie.

De thans officieel in gebruik genomen kunstwerken kan men in feite in twee groepen splitsen. Er is vooreerst de inrichting van het voorplein en de omgeving van het N.M.B.S.-station Charleroi-Zuid en tweedens het baanvak met viaduct tussen voornoemd station en het Weststation (Place de l'Ouest).

---

### ONZE FOTO-OMSLAG :

*Charleroi-Sud. De TS-motorwagens semi-metro, voorbehouden aan de genodigden, staan op de viaduct in afwachting van het vertreksein - 21 juni 1976.*

*(Foto E. Keutgens)*



*Charleroi-Sud. De heer J. Chabert, Minister van Verkeerswezen, knipt het traditionele lint.  
(Foto E. Keutgens)*

De inrichting van het voorplein en de omgeving van het station bestonden op het straatniveau uit de aanleg vóór het stationsgebouw van de nodige perrons en spoorinstallaties om de reizigers te kunnen laten gebruik maken van de trams en autobussen in een voor hen voorbehouden zone. Verder is er de aankleding van het voorplein met grasperken en zitbanken, alsook de plaatsing van een informatie- en bewakingspaviljoen.

Op het niveau —1 onder het stationsplein werd een tunnel gebouwd met een breedte van 12 m, een hoogte van 4 m en een lengte van ongeveer 250 m. Deze tunnel is bestemd voor het autoverkeer en voorzien van rol- en vaste trappen die toegang verlenen tot de hoofdingang van het spoorwegstation.

Eveneens op niveau —1 bevindt er zich een voetgangerstunnel in de verlenging van de voetgangersgang onder de N.M.B.S.-sporen en uitmondend op het voetpad langsheen de Samber. Deze tunnel heeft een lengte van ongeveer 115 m, een breedte van 6 m en een hoogte van 3 m. De tunnel is uitgerust met een rollend tapijt van  $\pm 70$  m lengte, alsook met 9 verlichte publiciteitspanelen, een krantenkiosk, een drankstalletje, sanitaire installaties en technische lokalen. Twee roltrappen en twee vaste trappen geven toegang tot de aan de oppervlakte gelegen infrastructuur voor het gemeenschappelijk vervoer. De tunneltoegang langs de kant Stad heeft 2 vaste trappen en 1 rollend tapijt met een helling van 12 °.

Tenslotte is er nog een roltrap die de verbinding maakt tussen de voetgangerstunnel en de N.M.B.S.-kaai.

De inrichtingswerken van het stationsplein en de omgeving namen een aanvang op 1 april 1971 en waren beëindigd op 6 november 1975.

De tweede groep van kunstwerken bevat het viaduct en een tunnel met station onder de « Place de l'Ouest ».

Dit viaduct neemt een aanvang ter hoogte van de douanestapelplaats van Charleroi-Sud, gaat vervolgens over een N.M.B.S.-stationskaai, de Samber, de « rue des Rivages » en eindigt in de omgeving van de « Place de l'Ouest ». Zij heeft een lengte van ongeveer 700 m.

Boven de Samber werd het station « Villette » gebouwd. Dit semi-metrostation is met de oevers van de rivier verbonden door middel van rol- en vaste trappen.

De bouw van de tunnel onder de « Place de l'Ouest » met ondergronds station vóór het N.M.B.S.-station Charleroi-Ouest is thans in uitvoering. Het ondergronds station, met lokettenzaal, zal verbonden worden met de « Place de l'Ouest », met de « rue du Grand Central », met de « Boulevard des Alliés », met de « Avenue de l'Europe » en de « rue de l'Ancre » door middel van voetgangerstunnels.

De tramsporen op het viaduct werden voorlopig verbonden met het bestaande N.M.V.B.-tramnet even vóór het oprijden van de « Place de l'Ouest ».

De ruwbouwwerken voor het viaduct werden begonnen op 20 maart 1972 en waren beëindigd op 5 mei 1976.

Met ingang van dinsdag 22 juni, bij aanvang dienst, gebruikten de tramrijtuigen van de lijnen 57 - 58 - 61 - 62 - 63 - 64 - 65 - 66 - 85 en 86 de nieuwe reisweg over het viaduct tussen de « Place de l'Ouest » en het station Charleroi-Zuid.

De reisweg langs de « rue du Grand Central » en het eindpunt met rondrit aan de gevangenis (La Prison) werd van vermelde datum af door de trams niet meer bediend.

Door deze ingebruikstelling werd een eerste objectief bereikt, nl. het herstellen van de sinds meerdere jaren onderbroken overbrugging van de Samber door de trams.

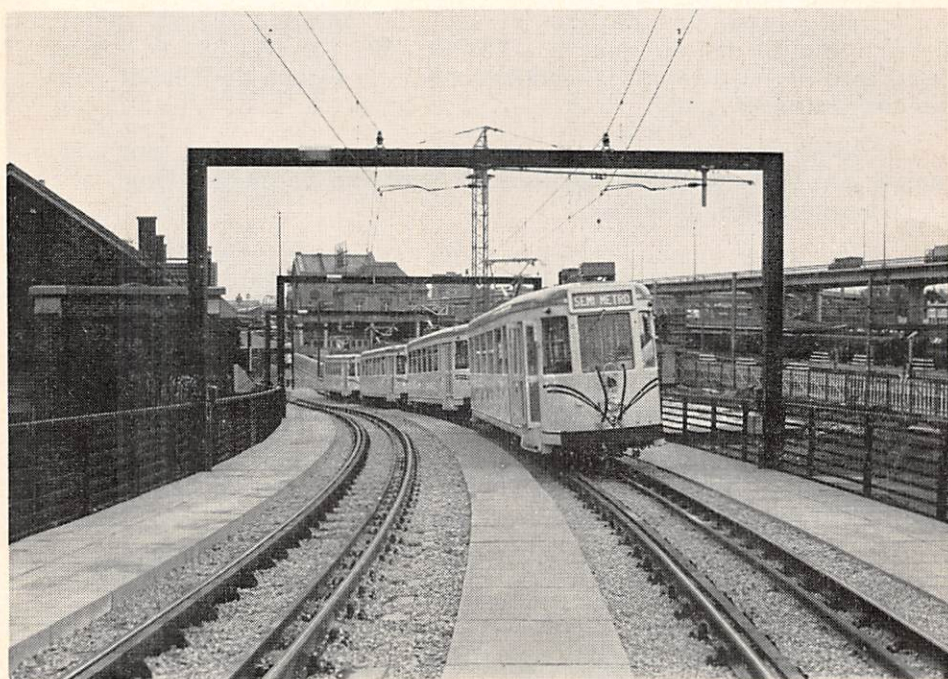
Binnen een termijn van twee jaar mogen wij de realisatie verwachten van de doortocht van het kruispunt « Viaduc », voor de tramlijnen gaande naar de Brusselsesteenweg en de Weg naar Mons.

Wat betreft het overige deel van de westelijke halve ring en de vertakkingen in de richting van Lodelinsart, Gilly en Montignies, hoopt men hun indienststelling te verwezenlijken vóór 1980.

Antwerpen, 14 juli 1976  
E. KEUTGENS.



*Charleroi, La Prison. Eindpunt van de N.M.V.B.-tramlijnen.  
Laatste dag tramexploitatie op deze plaats, 21-6-1976. (Foto E. Keutgens)*



*Charleroi-Sud en viaduct.  
De vijf TS-semi-metro, voorbehouden aan de genodigden, wachten op het vertreksein.  
(Foto E. Keutgens)*



## NIEUWSJES UIT ANDERE BEDRIJVEN

### Chemin de Fer Touristique des Trois Vallées

Mgr. F. Cammaert

Deze jonge Vereniging, die sinds dit jaar de breedspoorlijn Nîmes (Mariembourg)—Treignes, in Zuid-Henegouwen, uitbaat, bezit meerdere stoomlokomotieven, afkomstig uit koolmijnen nl., die geleidelijk rijklaar dienen gemaakt.

Zo bekwam de Vereniging dat een drieassige lokomotief (M.F 73 (M F = Monceau-Fontaine)) in de werkhuizen van de N.M.B.S. te Ronet (Salzannes-Namen) zou hersteld worden, en door eigen middelen uit Mariembourg naar Ronet zou komen.

Hiervoor nochtans moesten heelwat formaliteiten vervuld worden en o.a. de toelating bekomen vanwege de militaire overheden om de lijn Florennes—Yvoir (lijn van de Molinee) te gebruiken. Deze lijn werd inderdaad niet opgebroken op verzoek van de legeroverheden die er nu verantwoordelijk voor staan ; het was méér dan drie jaar geleden dat tussen Florennes en Haut-le-Wastia nog een trein doorkwam. Vooral een stoomtrein was sinds vele jaren niet meer gezien.

Ook, was het niet alleen op dit baanvak maar over gans de tocht van Mariembourg tot Namen, dat vele verbaasde bewoners uit de omgeving en talrijke kampeerders in deze enig-mooie streek, kwamen aangekomen toen al puffend en al fluitend de lokomotief voorbijkwam . . .

Dit gebeurde zaterdag 7 augustus. Het vertrek had plaats te Mariembourg om 11.44 u. De rit ging over Philippeville (12.30), Walcourt (13.30-15.30), S. Lambert (15.55), Florennes (16.30-17.—), Ermeton (18.15), Warrant (19.30), Yvoir (19.45), Lustin (20.15-21.20), Namen (22.29-22.40), Ronet (23.—).

De lokomotief trok een platte wagen mee, met een voorraad kolen alsook een pakwagen voor het personeel en enkele genodigden, die om de beurt plaats vonden op de lokomotief.

Op drie plaatsen stonden de pompiers klaar om in de waterbevoorrading te voorzien, daar deze lokomotief geen genoegzame waterbakken bezit voor zulke lange rit. Er werd ook zeer langzaam gereden omdat de onbewaakte overwegen talrijk zijn en de weggebruikers geen treinen meer gewoon zijn. Ook werden er tamelijk lange halten gehouden om te voorkomen dat de assen zouden heetlopen . . .

De reis verliep alzo op uitstekende wijze. Alleen het gewas dat op enkele plaatsen het spoor in bezit had genomen en ook de vledermuizen, die in de tunnel van Denée-Maredsous huisden, konden de algemene tevredenheid niet delen !

Rond 15 augustus vertrekt naar de « Trois Vallées » een lokomotief toebehorende aan de Koolmijnen André Dumont van Waterschei. Deze lokomotief is een vierasser, gebouwd door « La Meuse » in 1942, nummer 4323, weegt 64 ton en wordt gestookt met vette kolen. Zij zal de dienst verzekeren tot einde september.

---

### **Weet U :**

— dat ons medelid Philips een zeer goed gedocumenteerd artikel over de Buurtspoorwegen schreef in het juninummer van BNB, maandelijks tijdschrift van en voor het personeel van de Nationale Bank. Mooie fotos, waaronder enkele minder gekende, luisteren de tekst op. Dit artikel is het vervolg op hetgeen vorig jaar in hetzelfde maandblad over « Honderd jaar tram te Brussel » verscheen.

— dat op een gewone weekdag (n.l. in het voorjaar van dit jaar) 784 rijtuigen in dienst zijn op de lijnen van de M.I.V.B., t.t.z. 373 motorwagens, 353 autobussen, 49 speciale autobusdiensten (scholen, enz.) en 9 post-autobusdiensten, samen 411.

— dat sinds donderdag-avond 6 augustus, al de sporen van het deel van de tramloods van Woluwe, waar in oktober de tentoonstelling doorgaat, volledig vrij werden gemaakt? Het dak en ook de bovenleiding werden weggenomen. Op het rijspoor, langsheen de Louis Titecastraat, staan de groene wagens van Luik-Seraing 302, 51, 2; de 1043 van de M.I.V.B.; de 119 van Luik; een onderstel van de M.I.V.B.; de maquette van een metro-wagen; een paardentram (openrijtuig); de sneeuwwagen 93.

Alleen blijven te Woluwe de rijtuigen voor de lijnen 39-41 en 44-45 alsook het Woluwe's deel van de lijnen 62 en 81.

## **NIEUWS VAN DE VERENIGING**

Tijdens de Algemene Jaarvergadering van de Vereniging, gehouden in maart 1976, heeft de Voorzitter een aantal manifestaties in herinnering gebracht die plaats hebben gevonden in de loop van 1975.

De AMUTRA doet een bijzondere inspanning, zowel voor het Museum, als voor het geven van dia- en filmvoorstellingen en uitstappen.

In 1975 hebben de leden van de Vereniging de gelegenheid gekregen een bezoek te brengen aan de netten van Keulen (28 juni 1975), Bazel, Bern en Zurich (van 7 tot 11 november 1975), alsook aan de « R.E.R. » te Parijs, alwaar de deelnemers zich rekenschap hebben kunnen geven van de exploitatiekwaliteiten van deze lijn (11 oktober 1975).

Tenslotte werd op 14 september 1975 een uitstap georganiseerd tussen Woluwe en Tervuren met historische tramrijtuigen. In de loop van deze dag hebben de deelnemers de motorwagen 984 van de « TB » kunnen bewonderen, waarvan de restauratie nog niet volledig beëindigd was.

Tijdens dezelfde Algemene Jaarvergadering werd overgegaan tot het benoemen van een nieuw effectief lid en werd er gestemd voor de wijziging van het bedrag van de lidmaatschapsbijdragen. Met ingang van 1 januari 1977 af werd het bedrag van het lidgeld vastgesteld op 400 BF.

## DE AKTUALITEIT IN BELGIE EN HET BUITENLAND

1 april 1976. Brussel. Gezien de aankomst van de Ronde van België te Molenbeek werden de tramrijtuigen van de lijn 62 omgeleid naar Anderlecht en hadden hierdoor hun voorlopig eindpunt aan het Rond Punt Meir te Anderlecht.

3 en 4 april 1976. Grote stoomcavalcade te Stolberg bij Aken. Ter gelegenheid van het einde van de stoom in deze streek van Duitsland werden door de « DB » talrijke stoommanifestaties op touw gezet. Zowel grote als kleine liefhebbers waren er aanwezig en hun geestdrift werd niet afgekoeld door de hevige regenbuien die 's Zondags neervielen.

13 april 1976. Grote première te Zurich. Het prototype van de Tram 2000 werd afgeladen en overgebracht naar de Centrale Werkplaatsen. Lees hierover het artikel in volgend nummer.

1 en 2 mei 1976. Brussel. Door de bouw van een viaduct over de Vilvoordelaan werd de exploitatie van de tramlijn gedeeltelijk uitgevoerd door autobussen. De trams van de lijn 58 keerden terug aan het station van Schaarbeek via de Verboeckhovenplaats, alwaar de aansluiting voorzien was met de autobuspendeldiensten naar Vilvoorde.

Vermelden wij nog dat de films van de autobussen geen enkele bijzondere tekst droegen. Een eenvoudig wit doek met in het midden het cijfer 58 diende alles te verklaren. Tijdens deze twee dagen kon men ook gelijktijdig aan het station van Schaarbeek opmerken: lijnen 59 doorstreept (bus), 93, 23 en 58.

8 mei 1976. Ingebruikstelling van het eerste metrovak te Wenen. Een artikel hierover zal later in dit tijdschrift verschijnen.

31 mei 1976. Antwerpen. Begin april werd aan het eindpunt van lijn 12 (Antwerp Stadion — Grens Kiel) te Deurne, ter Heydelaan een aanvang gemaakt met het leggen van een verlenging van ongeveer 210 m. Deze verlenging, bestaande uit een enkelspoor, dient voor de opstelling van trammaterieel om aan de volkstoeloop het hoofd te kunnen bieden tijdens manifestaties in het Antwerp Stadion.

Dit wachtspoor werd aangelegd in vervanging van de keerdriehoek in de Gallifortlei/ter Heydelaan, daar deze verdwijnt ingevolge de herprofilering van het wegdek. Meteen verdwijnt ook de spoorverbinding met de tramlijn 10 (Turnhoutsebaan) die in 1937 in gebruik werd genomen en aangelegd werd in de Leeuwlantstraat en de Gallifortlei.

Het nieuwe wachtspoor mocht van maandag 31 mei af in gebruik genomen worden. Enige dagen voordien werd reeds de luchtlijndraad weggenomen boven de keerdriehoek en de verbinding met de lijn 10 (Deurne—Melkmarkt).

21 juni 1976. Plechtige ingebruikstelling van de semi-metro te Charleroi. Lees hierover het artikel in dit nummer.

13, 27 juni en 11 juli 1976. Ter gelegenheid van de afschaffing van de tramlijn nr 3 te Neuchâtel werden verscheidene manifestaties georganiseerd, waaronder het rijden van een paardetram tussen Peseux en Corcelles.

## NIEUWS VAN HET MUSEUM

Op 3 april 1976 werd een bezoek gebracht aan de nieuwe installaties van de toekomstige Brusselse metro. Bijna 220 deelnemers hebben also de gelegenheid gehad om één of meerdere malen het baanvak Montgomerysquare—Delta van de toekomstige metrolijn te berijden.

In tegenstelling met wat voorzien was hebben zij de eigenlijke metro-werkhuizen niet kunnen bezoeken. Op het laatste ogenblik, gezien het hoog aantal bezoekers, achtte de M.I.V.B. het verkieselijker, om veiligheidsredenen, dit bezoek af te gelasten.

's-Namiddags brachten twee NMVB-autobussen de deelnemers naar het Trammuseum.

Zoals aangekondigd, werd er met de motorwagen 9314 en het zomerrijtuig heen en weer gereden in het museum en dit met veel vonkengespetter. Sinds deze gebeurtenis werden andere motorwagens uitgetest. Thans hebben zes elektrische motorwagens hun goede wil getoond en zijn rijklaar, zodat misschien het slapend museum wat levendiger zal worden, zo de toestand van het spoor ons dit zal toelaten.

Voor wat betreft de restauratie herneemt de motorwagen 10308 meer en meer terug zijn normale voorstelling. Op 30 mei 1976 heeft een ploeg van actieve leden hun krachten samengebundeld en hebben zij in de loop van één namiddag vermelde motorwagen volledig herschilderd.

De 10308 dient nu nog enkel de laatste verfbeurt te krijgen die binnenkort zal aangebracht worden.



*Bouw tramremise Hoboken, Jan Van de Wouwerstraat  
Maart 1926 (Verzameling E. Keutgens)*

## DE CENTRALE WERKPLAATS EN TRAMREMISE VAN DE M.I.V.A. TE HOBOKEN

E. Keutgens  
G. Vandenbril

Sinds vrijdag 20 juni is bij de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Antwerpen de nieuwe Centrale Werkplaats te Hoboken, Jan Van de Wouwerstraat 23-71, in gebruik genomen.

Deze centrale werkplaats werd gebouwd in vervanging van de reeds in september 1904 in dienst gestelde werkplaats van de Grote Hondstraat te Antwerpen.

Het nieuwe complex, bestaande uit twee hoofdgebouwen — centrale werkplaats en tramremise — werd opgericht op de ruimte van de vroegere tramremise en uitgebreid door een aantal onteigeningen.

De totale bebouwde oppervlakte bedraagt 25.624 m<sup>2</sup>, waarvan 13.057 m<sup>2</sup> voor de centrale werkplaats en 12.567 m<sup>2</sup> voor de tramremise. Het geheel wordt overkoepeld door een stalen constructie.

### Wat geschiedenis

De oude tramremise van Hoboken met woonhuis en traktiestation dateert van 1925-1926. Het grootste gedeelte van de gronden werden hiervoor aangekocht op 30 april 1925 en dit van verschillende eigenaars. Nog twee bijkomende terreinen, naast het bestaande, werden nog verworven op 6 november 1925 en op 12 oktober 1938. De tramremise werd in gebruik genomen van 1 augustus 1926 af en kon 260 twee-assige rijtuigen stallen.

De realisatie van het nieuwe werkhuis nam konkretere vormen aan op 10 januari 1969 door de ondertekening van de overeenkomst betreffende de tussenkomst van de Staat voor de oprichting van de centrale werkplaats. Het KB van 12 januari 1970 verklaarde de verwerving van de aanpalende eigendommen voor de uitbreiding en de bouw van het kompleks centrale werkplaats/tramremise van algemeen nut.

De onteigeningen tot welke, ingevolge dit KB, kon worden overgegaan, waren einde 1970 afgehandeld door bemiddeling van het Comité tot Aankoop.

Tussen de heer Bertrand, Minister van Verkeerswezen, M.I.V.A. en het architectenbureau Verdun en Fuyen werd op 4 februari 1970 een overeenkomst ondertekend, waarbij aan deze laatsten de bouwopdracht werd toevertrouwd voor deze nieuwe installatie.

Op 5 februari 1971 werd de bouwaanvraag door M.I.V.A. ingediend bij het College van Burgemeester en Schepenen van de gemeente Hoboken. Op 26 april 1971 keurde de Raad van Beheer van M.I.V.A. het lastenboek goed en dit werd op 11 mei voorgelegd aan de heer Minister van Verkeerswezen. Deze keurde op 11 juni het definitief uitvoeringsontwerp goed en verleende zijn instemming voor het in aanbesteding stellen van de werken.

M.I.V.A. bekwam de bouwtoelating vanwege het Bestuur van Stedebouw en Ruimtelijke Ordening op 6 oktober 1971.

De bouwkosten van het nieuwe werkhuis werden geraamd op 228 miljoen frank (B.T.W. inbegrepen) en de openbare aanbesteding had plaats op dinsdag 12 oktober 1971.

Van de zeven inschrijvingen bedroeg de hoogste bieding 253.073.455 F. en de laagste 215.816.375 F. telkens B.T.W. inbegrepen.

Door een administratieve tekortkoming van een der inschrijvers moest worden overgegaan tot een nieuwe beperkte aanbesteding, waarvan de opening op 5 januari 1972 plaats had.

De bouwwerken namen officieel een aanvang op 17 april 1972 en werden toegewezen aan de firma W. Pierre en Vande Zande uit Brussel. Als uitvoeringstermijn waren 26 maanden voorzien. De metalen dakconstructie werd geleverd door de N.V. Nobels-Peelman uit Sint-Niklaas.

Met de afbraak der onteigende woningen was men gestart in maart 1972.

Tijdens de maanden juni-juli en augustus 1972 werd op het onteigende terrein een voorlopige openluchtparking voor tramrijtuigen aangelegd en van begin september af in gebruik genomen. Deze openluchtparking liet dan toe de helft van de oude tramremise af te breken en op die plaats een gedeelte van de nieuwe remise op te richten.

Op dinsdag 3 juli 1973 kwam dit nieuw gedeelte van de tramremise in gebruik en werd overgegaan tot de afbraak van het laatste deel van de oude tramremise.

Tijdens het week-end van 27-28 oktober 1973 werd de openluchtparking voor de tramrijtuigen ontruimd en het materieel ondergebracht in de tweede helft van de nieuwe tramremise, zodat de volledige stelplaats op 29 oktober in gebruik kwam. Onmiddellijk daarna begon men de afbraak van de sporen op de openluchtparking, om met de eigenlijke bouw van het centraal werkhuis te kunnen starten.

Ondertussen werden op 16 mei 1973 de lokalen voor het personeel van de Verkeersdienst in gebruik genomen, gevolgd op 12 juni door de sociale lokalen voor het loodspersoneel en de onderhoudsloods.

De werken werden op 2 juli 1975 voorlopig aanvaard.

Hierna volgt een beschrijvende en technische nota over het complex van de Centrale Werkplaats en tramremise te Hoboken en die ons bereidwillig ter beschikking werd gesteld door de heer G. Vandenbril, Ingenieur-diensthoofd bij M.I.V.A., waarvoor wij hem oprecht danken.



# DE CENTRALE WERKPLAATS EN TRAMLOODS

## I. — BESCHRIJVING VAN HET GEBOUW

### 1. Algemeen (zie grondplan)

Het complex bestaat uit twee hoofdgebouwen : de centrale werkplaats en de loods. Hiernaast onderscheiden we nog de lokalen voor het personeel der verkeersdienst, de stookcentrale, de hoogspanningskabine en een ruimte voor perslucht en hydrofoorgroep.

### 2. De lokalen der verkeersdienst

Deze situeren zich aan de rechtse voorzijde van het gebouw. De plaatsing der portiersloge laat zeer eenvoudig de controle toe van de in- en uitrij der tramwagens als ook van de andere sociale lokalen voor het verkeersdienstpersoneel. Een gang leidt naar een ruime refter met ingerichte keuken. Hieraan grenst de kleedplaats met individuele opbergkastjes voor de 300 personeelsleden die hier werkzaam kunnen zijn. In verbinding hiermee zijn de lavatory en de douches.

Het afrekenlokaal waar de bestuurders o.a. hun ontvangsten kunnen deponeren, wordt van de ruimte der kassiers gescheiden door een muur van individuele afrekenkastjes.

### 3. De stookcentrale

Deze centrale bevat vier ketels en een warmwaterreservoir. De drie grote ketels, met elk een vermogen van 800.000 tot 1.600.000 Kcal/uur, staan in voor de verwarming der gebouwen. Deze worden verwarmd b.m.v. radiatoren voor de sociale lokalen en de kleinere ruimten, en bij m.v. luchtverhitters voor de industriële ruimten. De stallingsruimte der trams wordt niet verwarmd.

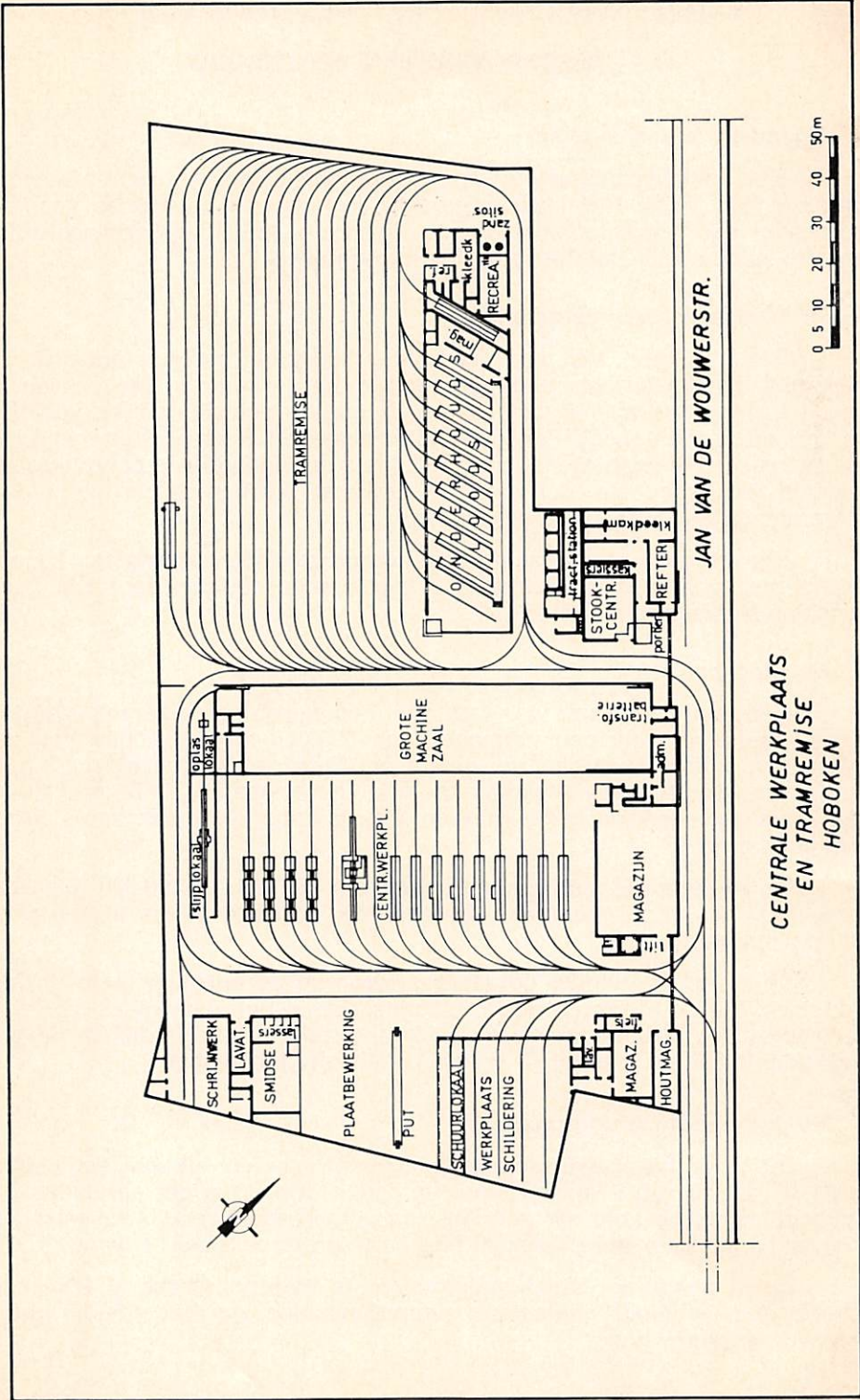
De kleine ketel met een vermogen van 150.000 tot 500.000 Kcal/uur zorgt voor het warm water dat doorheen het ganse complex in een ringleiding rondstroomt.

De branders werken op aardgas waarvan de ontspankabine op het dak staat. Via de stookcentrale komt men ook in het kabelkanaal dat zich onder de grote machinezaal (zie verder) uitbreidt en alle leidingen bevat : elektriciteitskabels, perslucht- water- en chauffageleidingen.

### 4. Perslucht en hydrofoorgroep

Dit lokaal bevat twee Atlas-Copco compressoren, elk met een debiet van 4,33 m<sup>3</sup>/min. bij 7 kg/cm<sup>2</sup>, voor de centrale levering der perslucht. Zij zijn zodanig geschakeld dat normaal één kompressor werkt als basiskompressor en dat de andere aanslaat bij een te grote perslucht-afname.

De in hetzelfde lokaal ondergebrachte hydrofoorgroep voorziet de achteraan in de loods geplaatste tramwasmachine van het nodige water onder de vereiste druk.



CENTRALE WERKPLAATS  
EN TRAMREMISE  
HOBOKEN



## 5. Hoogspanningskabine

De centrale wordt door twee hoogspanningsleidingen gevoed met mogelijkheid van overschakeling van de ene voeding op de andere. Hieraan zijn 4 transfogelijkrichtersgroepen van elk 750 KW gekoppeld, die de bovenleiding van de loods, de centrale werkplaats en een gedeelte van het tramnet voeden. De feeders zijn aangesloten aan een centraal systeem voor afstandsbediening.

In deze kabine staan ook de beide transformatoren van 800 KVA die de hoogspanning op 220/380 V terugbrengen, nodig voor de elektrische installaties in het complex. Het algemeen laagspanningsbord staat er recht tegenover.

## 6. De loods

Dit complex kan naar buiten toe afgesloten worden met een grote schuifpoort die tussen de muren van de elektriciteits- en stookcentrale wegschuift. Verder, bestaat er achteraan een rechtstreekse spoorverbinding met de centrale werkplaats via een dubbele schuifpoort.

— *de tramloods zelf :*

De 17 sporen laten het stallen toe van 102 PCC-wagens. Op het 18de spoor werd een volautomatische wasinstallatie gebouwd. Al deze sporen zijn vooraan en achteraan verbonden met een wisselkam. Alle binnrijdende trams komen terecht aan de rechts-gelegen inrijkam via een enkel spoor wat bepaalde werkzaamheden vergemakkelijkt : o.a. bijvullen der zandbakken, controle op eventuele beschadigingen . . .

— *de onderhoudsloods :*

De onderhoudsloods wordt afgesloten met tien kantelpoorten waarop een speciale bovenleidingsconstructie is aangebracht. Negen van de tien sporen werden op palen boven de werkputten geplaatst. Deze eenvoudige constructie laat een maximum aan plaats vrij voor het onderhoud der rijtuigen. De werkputten zijn aan één uiteinde door een gang verbonden. Het tiende spoor dient voor de stalling der depannagewagen. Ieder bovenleidingsgedeelte boven elke werkput kan individueel afgeschakeld worden om onderhoudswerken aan de pantograaf toe te laten.

Een algemene schakelaar is voorzien, zowel voor de onderhoudsloods als voor de tramloods.

— *het uitblaaslokaal :*

In dit volledig afgesloten lokaal worden het stof uit de relaiskoffers en de motoren der trams geblazen vóór hun nazicht. Dit stof wordt opgezogen door twee kanalen aan weerszijde van het rijtuig, ter hoogte van de rails aangebracht.

— *de sociale lokalen :*

Op een centrale gang monden verschillende lokalen voor het loodspersoneel uit : de refter met aangebouwde keuken en lokaaltje met lavatory voor de kuisdienst, een lokaal waarin de wisselman en de reklamedienst zijn ondergebracht, en de kleedkamer. Vanuit de kleedkamer bereikt men de douches en de lavatory.

— *andere lokalen :*

De bureau's voor de loodsoverste en de brigadier laten een gemakkelijk overzicht toe van zowel de tramloods als de onderhoudsloods. Naast de brigadiersloge bevindt zich het magazijn der wisselstukken met een afzonderlijk magazijn voor de oliën en vetten.

In het lokaal afzuiging staat de stofafzuiger van het uitblaaslokaal. Deze heeft een debiet van 10.000 m<sup>3</sup>/uur.

Een speciale ruimte die met een rolluik kan afgesloten worden dient voor het verzamelen van alle afval.

In een klein lokaaltje wordt wat materieel ondergebracht voor de onderhoudsdienst der gebouwen.

Het lokaal, genoemd recreatie, is geschikt voor het geven van onder-richtingen voor de opleiding van het personeel of voor het geven van uit-eenzettingen aan bezoekers.

Tenslotte werden er nog twee silo's opgesteld met een gezamen-lijke capaciteit van 40 ton gedroogd wit zand, waarmee de zandbakken der rijtuigen worden gevuld.

## 7. De centrale werkplaats

De centrale werkplaats omvat een uitgebreid aantal lokalen, die kunnen verdeeld worden, volgens hun plaatsing, in volgende hoofdgroepen : de magazijnen en de sociale administratieve gebouwen, het centraal werk-huis met de werkputten, de werkruimten links hiervan gelegen (schildering, plaatslagerij, smidse en schrijnwerkerij) en de grote machinezaal rechts hiervan.

De ingang gebeurt via twee grote naast mekaar geplaatste kantel-poorten.

— *de magazijnen :*

Het grote magazijn beslaat 1200 m<sup>2</sup>, waarvan de helft op het gelijk-vloers en de andere in de hieronder gelegen kelderruimte. Beide niveau's worden verbonden met een goederenlift van 3 ton. De kelderruimte is voorzien om zware, omvangrijke en minder frekwent gebruikte stukken te bevatten, zoals motoren, wielbanden, reserve-assen . . . De ruimte voor de magazijnier mondt rechtstreeks in het magazijn uit.

Naast dit hoofdmagazijn onderscheiden we nog speciale magazijnen :

- het houtmagazijn aan de voorzijde links
- het naastliggende magazijn der ontvlambare produkten
- helemaal achteraan links twee kleine ruimten voor de de opslag der gasflessen
- tenslotte nog een gereedschapsmagazijn achteraan in de grote machine-zaal.

— *de sociale en administratieve lokalen :*

Ingeplant nabij het werkterrein der verschillende beroepsgroepen (draaiers, bankwerkers, . . .) vinden we de loges terug der respectievelijke brigadiers, alsook deze van twee meestergasten. Lavatories vinden we terug tussen schrijnwerkerij en smidse en naast de schildering waar ook het lokaal EHBO is ondergebracht. Een fietsstallingsruimte bevindt zich aan

de ingang. De refter met keuken en de kleedkamer, met aansluitend een ruimte met lavatories en douches, voor het technisch personeel, bevinden zich op de eerste verdieping boven het magazijn.

Tussen magazijn en grote machinezaal werden naast de telefooncentrale ook de administratieve lokalen ondergebracht, nl.

- het bureel van de werkplaatsoverste
- het bureel administratie
- het bureel van de ingenieur-diensthoofd.

— *het centraal werkhuis :*

In het centraal werkhuis werden de werkputten aangelegd, waarboven, op dezelfde manier als in de onderhoudsloods, dertien sporen liggen. Per spooraftakking kunnen twee PCC-wagens achter mekaar geplaatst worden. Buiten de werkputten zijn nog drie sporen aangelegd in volle grond. Een zeventiende aftakking (spoor 10) leidt over een ondergronds geplaatste wielendraaibank. Op de achttiende aftakking tenslotte is een ondergrondse wielbandslijpmachine gebouwd en op de spoorverlenging hiervan een oplas-inrichting. Over de ganse lengte van het centraal werkhuis loopt een rolbrug van 5 ton met een overspanning van 26 meter.

De laatste vier werkputten worden uitgerust met elektrische vijzels voor het opheffen der wagenkasten.

In alle werkputten is ook een aansluitmogelijkheid aan een centrale lasport. Tegenover deze eerste wisselkam ligt een tweede kam voor de vier sporen in, de schildering en het spoor in het schuurlokaal. Beide wisselkammen zijn aan de straatzijde onderling verbonden alsook met de beide sporen in de straat. De onderlinge verbinding achtaan sluit aan op het spoor dat van de centrale werkplaats naar de loods leidt.

— *De werkruimte aan de linkerzijde*

Hierin onderscheiden we :

1° de schildering

Vier sporen komen hier toe. Naast elk van de sporen werd een afwatering voorzien, nodig bij het grondig wassen der rijtuigen vóór hun schildering.

Een schuurlokaal werd afzonderlijk gehouden omwille van het stof dat anders in de natte verf zou dringen.

Een kleine werkplaats werd aangebouwd voor het dompelen en voor het mengen der verven.

Ook werden er twee elektrische bakovens geïnstalleerd. Met een volume van 5,2 m<sup>3</sup> en 10 m<sup>3</sup> hebben zij een vermogen van resp. 35 KW en 75 KW.

2° de plaatbewerking

Hier werd een speciale werkput voorzien voor de herstelling of hernieuwing van het koetswerk van de autobussen.

3° de smidse

Aan de rechterzijde van de smidse bevindt zich een speciale lasafdeling met vier lashokjes en een opspuitmachine.

4° de gieterij

Oorspronkelijk voorzien kon de gieterij worden afgeschafte doordat de

oude tramwagens met kussenblokken uit de dienst zullen genomen worden tegen het in bedrijf stellen van de centrale werkplaats.

5° de schrijnwerkerij

Met de lederbewerking als nevenafdeling.

— de grote machinezaal

Deze is gescheiden van het centraal werkhuis door een glazen wand. Ze kan op haar beurt onderverdeeld worden in drie werkruimten, nl. deze van :

- de elektriciens
- de bankwerkers
- de draaiers

Over de ganse lengte, en de totale breedte overspannend, loopt een rolbrug van 2 ton.

Aan de linkerwand ter hoogte van de werkruimte der draaiers loopt nog een wandloopkat van 1 ton met een bereik van 4 meter, dit speciaal voor de montageketting der wielassen.

(wordt vervolgt)



Binnenzicht tramremise  
13 juni 1962 (Foto E. Keutgens)