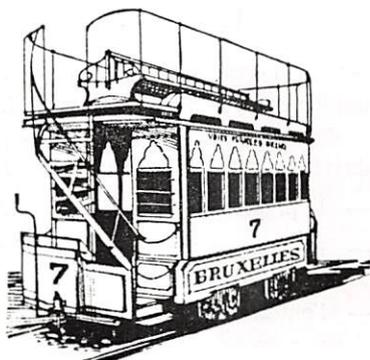


9/5/77

TRAM MAGAZINE



BULLETIN D'INFORMATION

de l'Association pour le Musée du Tramway
van de Vereniging van het Trammuseum

INFORMATIEBLAD

« AMUTRA »

Périodique trimestriel

2me année — N° 5

2de jaar — Nr 5

Driemaandelijks tijdschrift

Prix : 60,- F.

Prijs: 60,- F.

1977



Edit. resp. : J. de Meurs, avenue Delleur 47 - 1170 Bruxelles
Verantw. uitg. : J. de Meurs, Delleurlaan 47 - 1170 Brussel

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.

Dans le numéro 48 / 49 de Présence du Tramway nous avons publié l'histoire des vicinaux du groupe de Clavier.

Le hasard nous a valu de rencontrer un des acteurs de cette histoire passionnante, en la personne de Mr. A.-F. Paquot agent retraité de la S.N.C.V.

Mr. Paquot a accepté de nous conter ses souvenirs. Nous en publions la première partie dans ce numéro.

Anecdotes Clavier - Val St. Lambert et tronçon Clavier - Ochain (Comblain au Pont)

(PAQUOT A.-F.)

1° Partie

Dans l'énumération des bâtiments de la ligne Clavier-Val-St.-Lambert figurant dans le fascicule du Groupe de Clavier tout est bien exact, sauf la présence en gare de St. Séverin d'une remise pour voitures à voyageurs.

Etant donné mon très jeune âge en ce temps-là, j'ai oublié la capacité exacte de cette remise (4 ou 6 voitures). En effet, chaque jour ouvrable le premier train remontant tous les ouvriers du Bassin Mosan était un train lourd, arrivé à St. Séverin, au moins 4 voitures étaient décrochées et passaient la nuit dans cette remise. L'hiver un préposé du village préparait et faisait du feu dans les petits poêles équipant ces voitures. Si mes souvenirs sont exacts, cette remise a été démolie au début des années 30, peu avant la mise en service des AR.

*
**

Lors d'un bombardement du pont du chemin de fer de Val St. Lambert enjambant la Meuse (été 1944), notre ligne avait été coupée par une bombe dans la rue du Val, juste au croisement du chemin venant du Pont, la rue du Val et la rue de l'Accaia. Cette bombe avait creusé un énorme cratère et ce juste au moment où un train entier de voyageurs se trouvait au terminus à la gare S.N.C.B. de Val St. Lambert et que la HI était remontée au dépôt de Villencourt pour effectuer son ravitaillement.

Dans l'impossibilité de récupérer notre train, nous avions du former une rame hétéroclite de secours avec des véhicules stationnant à Villencourt pour assurer le service malgré tout. Ce n'est qu'après que ce cratère de bombe fut comblé, que chacun des véhicules se trouvant à la gare de Val St. Lambert fut ramené individuellement de l'autre côté remorqué par un camion: Dès lors, le terminus s'effectua en face du Fallenster des Cristalleries dans la rue de Villencourt.

*
**

Fin de l'automne 1944, nous eûmes la désagréable surprise de voir le ciel sillonné par ces fameuses bombes volantes qui comme à tout le monde, ne manquèrent pas de nous amener des avatars. C'est ainsi qu'un dimanche matin en plein hiver, quelle ne fût pas notre stupéfaction en arrivant avec le premier train au dépôt de Villencourt de constater qu'une de ces bombes volantes était tombée dans le lit du ruisseau jouxtant toute la longueur du dépôt, mais juste en face de l'habitation et bureau se trou-

NOTRE PHOTO DE COUVERTURE :

*Neige sur Bruxelles — le 28/12/76
(photo W. Hoste).*

ONZE FOTO-OMSLAG :

*Sneeuw over Brussel — de 28/12/76
(foto W. Hoste).*

vant de l'autre côté des voies. Le résultat était lamentable : toit, portes et fenêtres de l'habitation avaient été soufflés, une partie de la façade démolie, sans compter les dégâts causés au matériel roulant garé dans le dépôt. Il se devait, compte tenu des intempéries, de parer au plus pressé, c.-à-d. la réfection du toit car l'arrière du bâtiment était encore plus ou moins en état. On réquisitionne le plus de personnel possible pour exécuter la réparation du toit d'abord, deux hommes étaient affectés aux réparations proprement dites sur le toit, remplacement des rayons, tuiles, etc., tandis que les autres dont je faisais partie, étaient chargés d'amener le matériel nécessaire au grenier. Mais il se fait que l'un des 2 hommes se trouvant sur le toit tremblait sans cesse de peur, d'abord vu la hauteur à laquelle il était juché et dans quelles conditions, ensuite à cause du froid et des bombes volantes qui devenaient un véritable cauchemar.

L'agent en question était plus que survêtu, il portait 2 ou 3 gros pull-overs, un veston normal plus une grosse veste en cuir. A un certain moment, accompagné d'un collègue, nous commençons, chargés de tuiles, l'ascension vers le grenier, les sirènes d'alerte commencent à hurler. Nous continuons notre ascension et pendant ce temps nous discernons le bruit du moteur de ce V1 qui arrivait dans notre direction. Tout-à-coup, le moteur s'arrête, à ce moment nous étions parvenus au grenier. Etant donné les circonstances, le premier homme se trouvant sur le toit, encore jeune et très alerte, se laisse glisser entre les rayons pour atteindre le plancher du grenier. Le deuxième tâche d'en faire autant, mais suite à sa tenue vestimentaire, le voilà retenu par toute l'épaisseur de ses vêtements entre les rayons et ses deux jambes qui se débattaient désespérément dans le vide. Après la chute de la bombe assez loin de nous et donc sans mal pour nous, nous avons été pris d'un fou-rire indescriptible à la vue de ces deux jambes se débattant dans le vide et malheureusement nous ne pouvions être d'aucun secours immédiatement.

(à suivre)

PREMETRONIEUWS TE ANTWERPEN

In een nabije toekomst zullen zeer belangrijke premetrowerken te Antwerpen aangevat worden, nl. het ondergronds uitvoeren en het uitvoeren met de schildmethode van de ruwbouw van de tweede as, vak Turnhoutsebaan - Herentalsebaan met de stations Drink, Zegel, Foorplein en Morckhoven, alsook de open hellingen.

De heer J. Chabert, Minister van Verkeerswezen, had op 28 mei 1976 zijn goedkeuring gehecht om een Algemene Offerte-aanvraag uit te schrijven voor de ondergrondse aanleg van deze tweede premetro-as.

Op 23 september 1976 werd overgegaan tot de opening van de inschrijvingen van deze Algemene Offerte-aanvraag. Er werden zeven inschrijvingen ontvangen.

Na grondig onderzoek van de offertes door een jury en na gunstig advies van de Raad van Beheer van M.I.V.A. werd deze van de Tijdelijke Vereniging « MECOMA » weerhouden.

De afkorting « MECOMA » betekent METRO COMBINATIE ANTWERPEN en is een tijdelijke samengaan van vier ondernemingen, nl. de aannemingsmaatschappij C.F.E., de Antwerpse Bouwwerken Verbeeck, de Ondernemingen Ed. François en Zonen en Pieux Franki.

Als oplossing werd voorgesteld de bentoniet schildmethode en de uitvoering van de stationsdaken met ingeperste buizen met voorspanning voor de prijs van 3.193.956.441 F — B.T.W. inbegrepen. Vermeld bedrag wordt gedragen deels door prefinanciering door de Stad Antwerpen en deels op de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen.

De heer Minister Chabert gaf zijn akkoord voor toewijzing aan de Tijdelijke Vereniging « MECOMA » op 30 november 1976.

De uitvoeringstermijn is gesteld op 48 kalendermaanden. Het aan te leggen vak heeft een lengte van 1815 m op de Turnhoutsebaan en Herentalsebaan en omvat een dubbele tunnel met een diameter van 5,60 m, vier stations en twee open hellingen.

E. Keutgens
16 december 1976.



Antwerpen. Werf K. Astridplein (Noorderkant). Hydraulische vijzel en ingeperste buizen. 27/10/76 (Foto E. Keutgens). — (zie artikel blz. 7).

Anvers. Chantier K. Astridplein (Côté Nord). Vérin hydraulique et tuyaux emboutis. 27/10/76 (Photo E. Keutgens). — (voir article p. 7).

LES VOITURES AMERICAINES DE VIENNE

(J. DE MEURS)

Bien longtemps avant la formation de l'actuel « New York City Transit Authority », la compagnie « Third Avenue Railway System » (en abrégé : « T.A.R.S. ») exploitait un immense réseau de tramways qui desservait toute la région new-yorkaise, depuis l'extrémité sud de Manhattan jusqu'aux localités suburbaines au nord de la ville, en passant par le quartier du Bronx.

Fondée en 1853 par la fusion de plusieurs entreprises de transports publics, le « Third Avenue Railway System » n'a exploité que des tramways, hippomobiles d'abord, ensuite à câble et, enfin, électriques, tout au long de sa longue existence qui a pris fin en novembre 1952 quand ses ultimes lignes de tramways furent supprimées à Yonkers, un faubourg du nord de New York.

A son apogée, c'est-à-dire vers 1930, la compagnie s'était trouvée à la tête d'un immense parc de matériel roulant hétéroclite presque exclusivement constitué de voitures construites au début du siècle et de types très variés puisqu'elles provenaient de différents exploitants moins importants qui avaient été absorbés au fil des années.

Se trouvant alors dans une situation financière défavorable résultant de dizaines d'années d'ingérences politiques néfastes, l'entreprise était dans l'impossibilité de renouveler son parc par l'acquisition de véhicules neufs mais elle ne voulait toutefois abandonner à aucun prix l'énorme investissement constitué par son vaste réseau. Elle décida donc de construire ses propres véhicules et d'acquérir quelques autres voitures d'occasion.

Les derniers véhicules construits dans les ateliers de la compagnie furent les voitures de la série 628 à 685.

Construites en 1939, ces voitures comportaient un grand nombre d'éléments de voitures anciennes dans le but de réduire autant que possible leur prix de revient. Elles étaient montées sur des bogies « Brill » du type 77 modifié, obtenus par l'assemblage de demis anciens bogies « maximum traction » dont, seules, les parties à roues motrices (les grandes roues) étaient utilisées. Ces « nouveaux » bogies étaient munis d'une suspension constituée par des blocs en caoutchouc et ils étaient même équipés de roues élastiques !

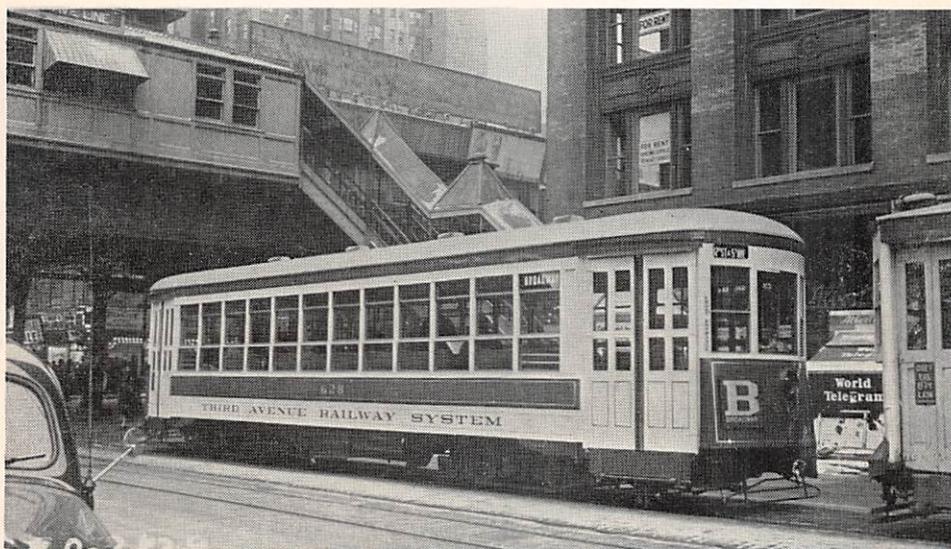
Ces voitures possédaient 4 moteurs G.E. 265 (deux par bogie) et 2 contrôleurs du type XK. 35.

Des éléments standard furent réutilisés en très grand nombre pour la construction des caisses ; ce qui conféra à celles-ci l'aspect typique des motrices américaines classiques des années 1920.

Une des caractéristiques les plus curieuses de ces voitures réside probablement dans le fait que, 3 ans avant leur construction encore tout-à-fait traditionnelle, la voiture P.C.C. qui devait révolutionner le monde du transport public, avait déjà fait son apparition dans les rues de New York ! Ce fait donnait d'ailleurs lieu fréquemment à un spectacle quelque peu anachronique lorsque ces voitures, alors flambant neuves mais d'aspect et de conception archaïques, cotoyaient des voitures P.C.C. appartenant à d'autres réseaux, ultra modernes mais déjà un peu fatiguées et défraîchies par plusieurs années de service intensif.

Après la dernière guerre mondiale, les transports municipaux de Vienne se virent confrontés avec de nombreux problèmes dont un des plus graves était l'impérieuse nécessité de renouveler très rapidement un parc de matériel roulant de tramways littéralement à bout de souffle.

Il fut donc décidé d'acquérir, au meilleur prix, des voitures d'occasion, spacieuses et solides. C'est ainsi qu'en 1949, dans le cadre du célèbre « Plan Marshall », 45 voitures furent rachetées au « Third Avenue Railway System » dont le déclin commençait déjà à s'affirmer chaque jour davantage. Il s'agissait de 3 voitures (N^{os} 105, 108 et 119) qui furent immédiatement démontées pour servir de réserve de pièces de rechange ; de 2 voitures prototypes (N^{os} 626 et 627) et de 40 voitures de la série 628 - 685. A la même époque, 15 autres voitures de cette dernière série furent revendues à Bombay également.



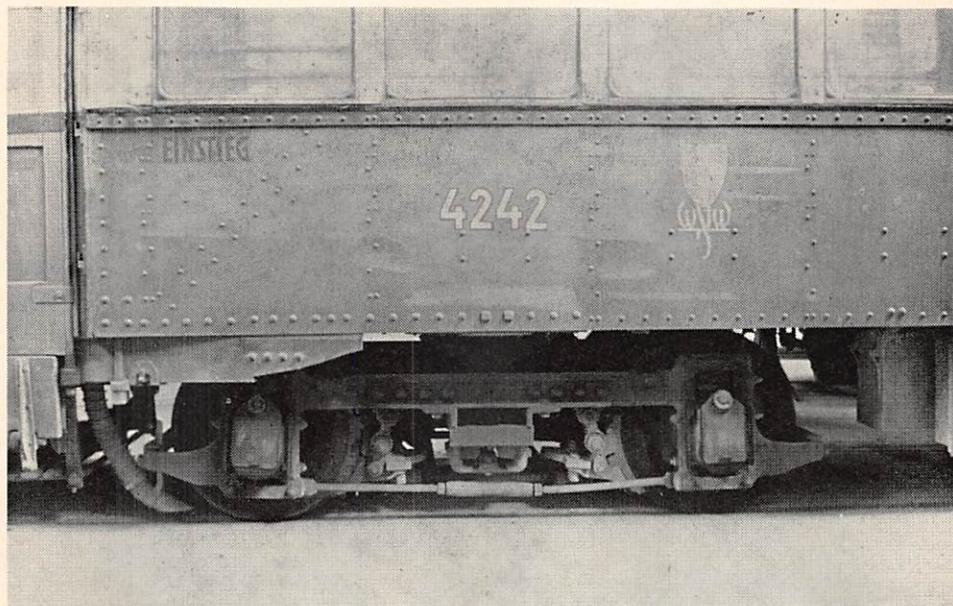
En 1939, la voiture motrice n° 628, flambant neuve, passe sous la station de l'Elevated (chemins de fer métropolitain aérien) dans la Sixième Avenue à Manhattan (Collection J. de Meurs).

In 1939 rijdt, splinternieuw, motorwagen n° 628 onder het station van de Elevated (bovengrondseMetro) in de Zesde « Avenue » te Manhattan (Verzameling J. de Meurs).

Les voitures furent expédiées à Vienne de juillet à octobre 1949 et elles y commencèrent leur nouvelle carrière le 17 septembre 1949. Elles formèrent la série « Z » et furent renumérotées de 4201 à 4242. Immédiatement, les Viennois les surnommèrent : « Amerikaner ».

Elles assumèrent leur service dans la capitale autrichienne de façon fort satisfaisante jusqu'au moment où des rames de tramways modernes commencèrent à remplacer progressivement l'ancien matériel. Quoique

encore en parfait état, les voitures de la série « Z » durent être déclassées parce qu'elles ne pouvaient pas être munies de freins à patins, imposés par la législation autrichienne à cette époque. Elles circulèrent pour la dernière fois à Vienne, sur la ligne N° 11, le 22 décembre 1969 et toutes, sauf quatre unités, furent démolies.



*Détail du bogie de la motrice 4242 destinée à l'AMUTRA
Photo prise au dépôt de Speising à Vienne (photo W. Hoste).
Detail van het draaistel van motorwagen 4242, voor AMUTRA bestemd.
Foto genomen in de stelplaats van Speising te Wenen (foto W. Hoste).*

Les quatre « survivantes » sont :

- 1) N° 4239 (ex-T.A.R.S. 679) : transportée au musée américain de Branford qui l'a restaurée avec l'aide du N.Y.C.T.A. dans son état d'origine et renumérotée : 629,
- 2) N° 4225 (ex-T.A.R.S. 664) : préservée au musée anglais de Crich qui l'a conservée dans son état de Vienne,
- 3) N° 4216 (ex-T.A.R.S. 648) : destinée probablement à un musée allemand,
- 4) N° 4242 (ex-T.A.R.S. 685) : préservée par l'AMUTRA qui l'a réceptionnée le 5 octobre 1976.

Lorsque le déclassement des voitures de la série « Z » fut décidé à Vienne, des démarches furent aussitôt entreprises par l'AMUTRA en vue d'assurer la préservation en Europe d'un de ces véhicules. D'autres associations européennes, dont notamment l'A.M.T.U.I.R. en France, comprenant tout l'intérêt présenté par ces voitures, agirent de même mais, pour différentes raisons, elles durent renoncer à leur projet.

Seules, la T.M.S. de Crich et l'AMUTRA purent persévérer dans leurs pourparlers et réussirent à se faire réserver un véhicule. La voiture n° 4225 fut officiellement réceptionnée au musée de Crich en octobre 1969.

Après de longues et laborieuses négociations, l'AMUTRA réussit, en 1973, à acquérir la dernière voiture disponible qui, par un curieux hasard, se trouvait être la voiture n° 685 de New York, c'est-à-dire la dernière voiture de la série !

De longues démarches furent encore nécessaires pour résoudre les innombrables problèmes posés par le transport de cette voiture de Vienne à Bruxelles.

Enfin, le mardi 5 octobre 1976, la voiture était déposée sur les voies du raccordement de la S.T.I.B. en gare d'Uccle-Calevoet et remorquée jusqu'au dépôt de Woluwé.

Des démarches sont actuellement en cours avec d'autres associations américaines pour obtenir toutes les précisions nécessaires à la restauration de cette voiture dans son état d'origine.

Il est indiscutable que cette voiture américaine constitue pour l'AMUTRA une des pièces les plus spectaculaires de toute sa collection dont elle rehausse grandement le prestige, notamment auprès du public.

L'AMUTRA exprime ici toute sa reconnaissance à tous ceux qui ont contribué, directement ou indirectement, à l'acquisition, au transport et à la manutention de cette pièce unique qui sera probablement un jour, avec les voitures de Paris, de Léningrad, de Lille, de Fribourg, etc., une des pièces maîtresses de la future section urbaine du musée du tramway.

DE ONDERGRONDSE UITVOERING VAN HET KRUISSTATION KONINGIN ASTRID TE ANTWERPEN

Door de druk van de publieke opinie besliste de heer Jos Chabert, Minister van Verkeerswezen, dat de premetrowerken in uitvoering op het 2de vak (Pelikaanstraat - Belgiëlei) bovengronds zouden worden bespoedigd en dat in de toekomst de aanleg van de premetro ondergronds zou geschieden.

Een gevolg hiervan was dat de reeds in 1974 in aanbesteding gestelde ontwerpen van de stations Astrid en Carnot, alsook de koker Carnot niet werden toegewezen, in afwachting van de uitwerking van nieuwe ondergrondse werkwijzen.

In mei 1975 besliste de minister bij wijze van proef enerzijds tot de ondergrondse aanleg van een proefdakplaat op het Koningin Astridplein met de methode van het persen van buizen en anderzijds tot bespoediging van de bovengrondse aanleg in de Pelikaanstraat - Simonsstraat door de aanleg van de dakplaat ondergronds met de Messervortriebmethode.

Op maandag 16 juni 1975 begon men met de voorbereidende werken op het K. Astridplein (graven van een kuil van 22 op 15 meter en met een diepte van ongeveer 3,75 m).

Het inpersen van de 1ste buis nam een aanvang op 30 juni 1975. De proefneming (totaal zes buizen) slaagde volkomen op technisch en praktisch vlak. De hinder aan de oppervlakte verviel volledig.

Als gevolg van dit eerste succes besliste de heer Minister in november 1975 tot de aanleg van het station Astrid volgens de ondergrondse uitvoeringswijze met de buizenmethode.

Het Kruisstation Koningin Astrid is gelegen op het kruispunt van twee toekomstige premetrolijnen nl. de as Frankrijklei, Gemeentestraat, Carnotstraat, Turnhoutsebaan en de as De Keyserlei, Astridplein, van Wesenbekerstraat, St. Elisabethstraat en Schijnpoort. De ruwbouw nam een aanvang op 15 maart 1976, de werken werden toegewezen aan de n.v. C.E.I. tegen een bedrag van 440.690.662 Fr. De uitvoeringstermijn bedraagt 45 kalendermaanden.

De bouw van dit belangrijk complex wordt voor het eerst volledig ondergronds uitgevoerd. Hiertoe diende een aangepaste bouwwijze uitgewerkt die eerst ter plaatse op een proefwerf werd uitgetest.

De vernieuwing bestond in het horizontaal persen van grote asbest-cementbuizen, 5 m lang en 1,20 m doorsnede, op een diepte van circa 1,20 m onder het straatpeil. Deze buizen, die vlak naast elkaar geplaatst werden, vormen de dakplaat na het vervangen van de grond in de buis door gewapend beton.

De proef wees uit dat, mits enkele verbeteringen, deze methode in Antwerpen kon toegepast worden, wat nu blijkt uit de succesvolle aanwending op grote schaal.

Inderdaad, gans de dakplaat, met een oppervlakte van 4.050 m², wordt thans op deze wijze gebouwd. Hiervoor zijn niet minder dan ± 3000 meter buis nodig, die door middel van 5 drukinstallaties in de bodem worden gedrukt zonder het verkeer te hinderen.

Onder deze dakplaat worden nu de verschillende niveaus van het station gebouwd, zonder enige hinder voor het normale verkeer en de handelsactiviteiten.

Hoe gaat men nu te werk :

In een 1e fase werden buiten de openbare weg twee werfzones ingericht. Deze bevinden zich op de noordelijke helft van het Koningin Astridplein en op de gronden van de afgebroken huizen tussen de Van Wesenbekerstraat en de Van Schoonhovenstraat.

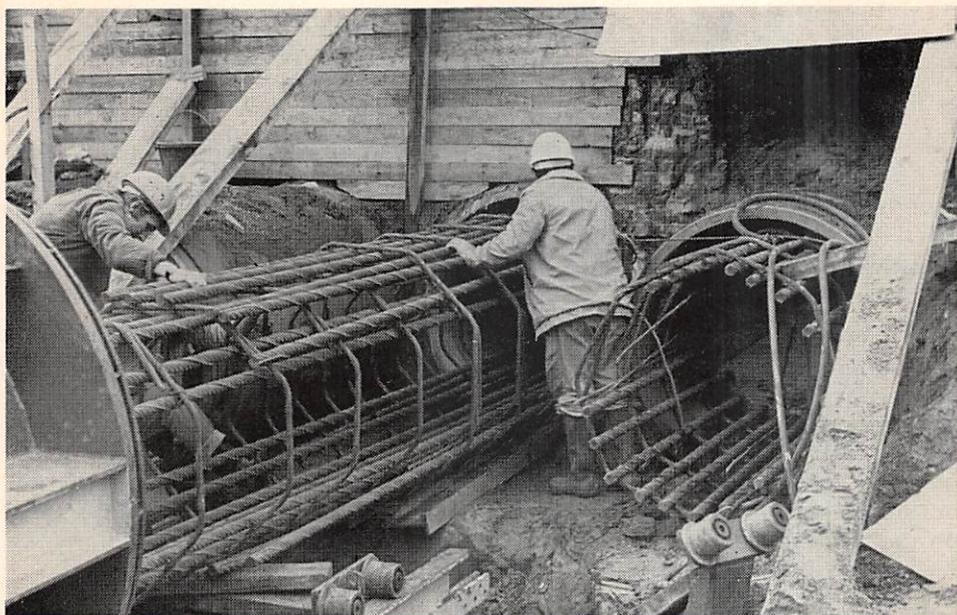
Vanuit deze werfzones wordt de dakplaat als volgt gerealiseerd :

Asbestcementbuizen worden in horizontale richting in de grond geduwd naargelang hun ligging hetzij op 0,50 m, 1,20 m of 2 m onder het straatpeil over lengten variërend van 12 tot 55 m. De buizen worden geleverd met een standaardlengte van 5 m. en een inwendige doormeter van 1,20 m., met een wanddikte van 6 cm.

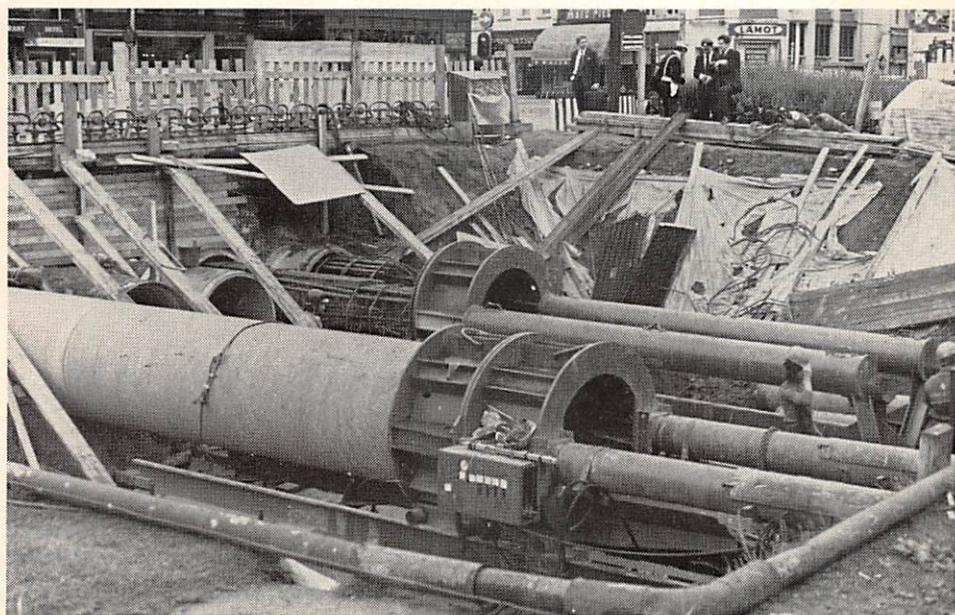
Deze buizen worden een na een geplaatst op een draagstoel, aan de achterkant voorzien van een verdeelring en in de grond geperst door middel van hydraulische vijzels met uitschijfbare zuigers. De 1e buis wordt aan de voorkant uitgerust met een stalen regelbare snijschoen voor het afsnijden van de grond.

Bestendig worden controlemetingen verricht voor mogelijke afwijkingen in verticale en horizontale zijn daar met de afstelling van de snijschoen de nodige correcties kunnen aangebracht worden.

Naarmate het inpersen vordert wordt de grond manueel uitgehaald en afgevoerd via een looprail. Na het inpersen van een volledige buizenrij wordt de ruimte tussen deze laatste en de naastliggende buis (± 10 cm) met cement geïnjecteerd. De buizen worden nadien gewapend en gebetoneerd en vormen aldus de definitieve dakplaat uit gewapend beton.



Antwerpen. Werf K. Astridplein (proefwerk). Indrijven van de bewapening.
 Rechts reeds gebetonneerde asbestcementbuis. 18/9/75 (Foto E. Keutgens).
 Anvers. Chantier K. Astridplein (Essais). Enfoncement de l'armature.
 A droite, tuyau en asbeste, déjà bétonné. 18/9/75 (Photo E. Keutgens).



Antwerpen. Werf K. Astridplein (proefwerk). Vooraan hydraulische vijzel met
 asbestcementbuis. Achteraan vijzel voor indrijven van de bewapening.
 18/9/75 (Foto E. Keutgens).
 Anvers. Chantier K. Astridplein (Essais). A l'avant-plan, vérin hydraulique avec
 tuyau en asbeste. A l'arrière-plan, vérin pour enfoncer l'armature.
 18/9/75 (Photo E. Keutgens).

Vóór het inpersen worden de leidingen van de nutsbedrijven voornamelijk I.G.A.O. en A.W.W. verlegd of hoger geplaatst hetzij uit veiligheidsoverwegingen hetzij om buiten het tracé van de ingeperste buizen te liggen.

Het bestaande rioleringsstelsel, volledig gelegen binnen het gabariet van het kruisstation wordt vernieuwd. Hier ook wordt in principe een ondergrondse uitvoering gevolgd, door de nieuwe rioleringen te bouwen enerzijds door het inpersen van buizen anderzijds door in beschoeide uitgravingen te werken ondergronds vanuit ingeperste buizen, alvorens ze gebetonneerd worden.

De uitgravingen onder de dakplaat worden uitgevoerd vanuit de werfzones achter de bouwlijn, buiten de openbare weg. Deze uitgravingen beperken zich in een 1e fase tot één verdiepingshoogte onder de buizen. En naargelang de vooruitgang van deze uitgravingen worden de buizen ondersteund door tijdelijke of definitieve kolommen. Aldus wordt een ondergrondse werkruimte gecreëerd van waaruit de verdere fasen verlopen : nl. het bouwen van de buitenwanden van het station, deels in beschoeide sleuf en deels in slibwanden, uitvoering der tussenplaat, verder uitgravingen tot de bodemplaaf, kolommen, trappen, binnenwanden, enz.

Beperkte gedeelten van het kruisstation dienen uiteraard door hun opvatting of inplanting vanaf de straatoppervlakte gebouwd zoals o.m. de toegangen, bepaalde toezichtschouwen, stukken riolen, de beperkte betonplaat in de Van Wesenbekerstraat (werd in twee delen 's nachts uitgevoerd) en de stationsgedeelten buiten de openbare wegenis.

De dakplaat gevormd door de ingeperste buizen was half oktober 76 reeds voor ongeveer 35 % uitgevoerd. De weggebruiker merkt niet eens op dat onder de straat gewerkt wordt.

De ondervinding die tot hertoe met deze nieuwe uitvoeringsmethode werd opgedaan is volledig positief zowel qua timing als technische uitvoerbaarheid. Als dusdanig biedt zij voldoende waarborgen voor de toekomst en opent zij nieuwe beloftevolle perspectieven bij de realisatie van toekomstige metrovakken.

*
**

B r o n : Persnota M.I.V.A. van 22 oktober 1976.

*
**

Errata :

Deux petites erreurs se sont glissées dans notre n° 4. En effet, les voitures rachatées par Innsbruck sont originaires de Hagen en RFA et non en RDA (p. 10).

Ensuite, il est évident que seules les lignes 92 et 94 ont été déviées vers la gare du midi, lors de la visite de la reine du Danemark. (p. 12).

Nos lecteurs auront corrigé d'eux-mêmes.

NOUVELLES DE L'ASSOCIATION ET DU MUSEE

Au cours de la période du 18-2 au 22-2-77, un groupe AMUTRA s'est rendu à Londres. Après une traversée que d'aucun qualifieront de mémorable voire d'inoubliable, nos participants ont pu bénéficier d'une journée libre, le samedi, tandis que le dimanche était consacré à la visite du musée d'York, remarquable tant par l'état et la qualité du matériel présenté que par l'attrait exercé sur la foule. Le nombre de visiteurs était en effet impressionnant.

Le lundi fut consacré à la visite des collections du London Transport à Syon Park, tandis que l'après-midi allait se dérouler aux ateliers de Northfield ou un membre du personnel nous a familiarisé avec le nouveau matériel déjà en service et prévu pour équiper le prolongement futur vers l'aéroport d'Heathrow. Prolongement qui devrait normalement s'ouvrir dans le courant de 1977.

Le dernier soir à Londres a été marqué d'un évènement peu courant. En effet, les participants AMUTRA s'étant répandus à travers toute la ville en 3 groupes, plus personne n'avait la moindre notion quant à savoir où se trouvaient les autres, et c'est ici, que cela devient étonnant ; tous les membres du groupe, sauf un se sont retrouvés dans le même autobus pour retourner à l'hôtel. Avouez il faut le faire, dans une ville de plus de 7 millions d'habitants, sur une ligne où les autobus se succèdent quasi à vue.

Nous avons au cours de ce séjour, eu le grand plaisir d'être accueilli et piloté par Mr A. J. Watkins membre anglais de l'AMUTRA que nous remercions pour sa gentillesse.

*
**

Au musée les travaux se poursuivent normalement, tantôt plus vite, tantôt plus lentement en fonction des problèmes posés par la température, l'humidité et aussi la condensation sur les voitures. Un fait mérite toutefois d'être signalé. Une des lames de ressort du fourgon 10298 originaire d'Anvers s'est brisée, il a donc fallu poser le véhicule sur verins et démonter la suspension. Après avoir fait réparer la lame brisée l'opération inverse s'est déroulée. Quand on connaît la situation du matériel et de l'outillage, décrire la réparation en utilisant l'expression « employer les moyens du bord » prend toute sa signification et nous en profitons ici pour tirer un grand coup de chapeau à l'équipe active du musée.

VOITURE PRE-METRO POUR BRUXELLES A 4 BOGIES MOTORISES TYPE 7900

Ces voitures sont à 2 postes de conduite et sans poste de perception. Elles sont à adhérence totale du type « all-electric », avec équipement à dérive libre et possibilité de coupler en série les groupes de moteurs de traction.

Longueur hors tout	27,860 m
Longueur de la caisse entre bouts extrêmes	27,600 m
Largeur hors tout	2,200 m
Largeur hors tôles	2,176 m
Hauteur toit	3,090 m
Hauteur intérieure	2,108 m
Hauteur du plancher	0,860 m
Nombre de voyageurs assis	48
Nombre de voyageurs debout	128
Nombre total de voyageurs	176

La caisse a été réalisée en acier soudé et est isolée au point de vue thermique et acoustique. L'éclairage s'effectue normalement par 2 rangées latérales de tubes fluorescents alimentés sous 600 V.

Le chauffage est réalisé par air pulsé, avec récupération des calories perdues dans les résistances de démarrage et de freinage et réglé automatiquement d'après la température régnant à l'intérieur de la voiture.

Quatre double portes équipent ce nouveau véhicule. Toutes sont munies de dispositifs de sécurité : dispositif acoustique et lumineux avertissant les voyageurs de l'imminence de la fermeture des portes, marches sensibles empêchant la fermeture des portes aussi longtemps qu'un voyageur se trouve sur le marchepied, impossibilité de démarrer avec une porte ouverte, bords sensibles provoquant l'ouverture automatique en cas d'obstacle au moment de la fermeture.

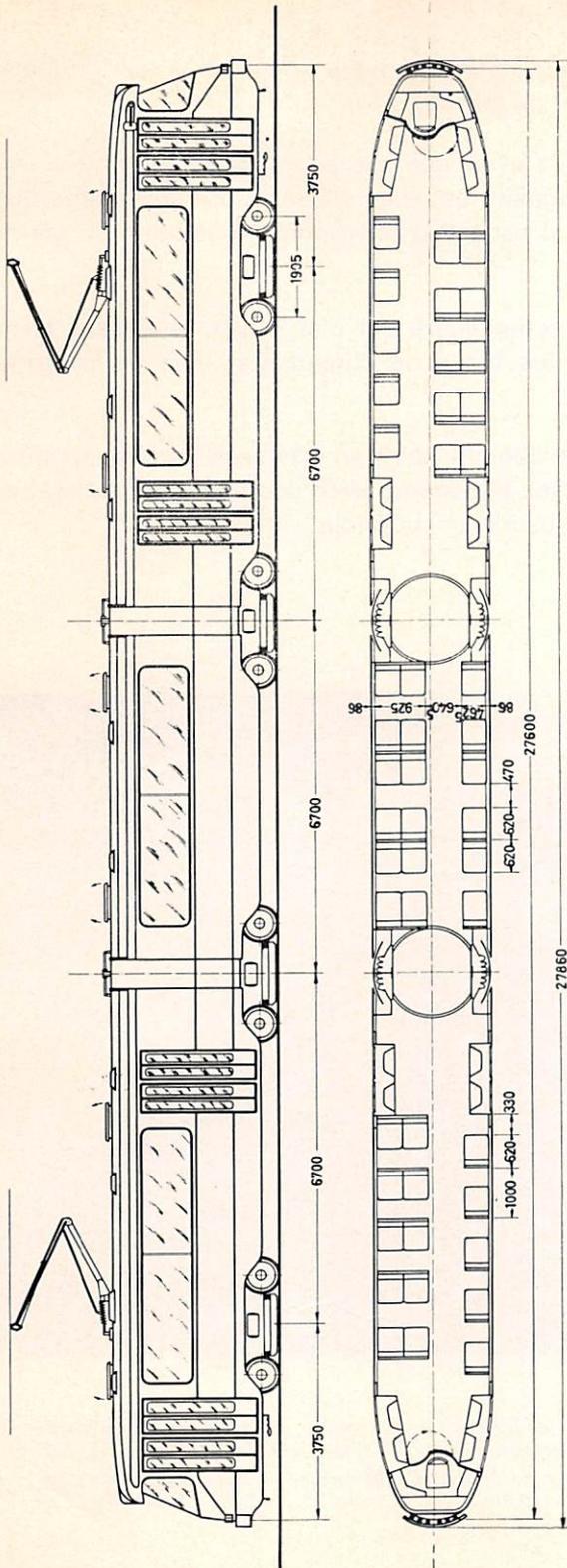
Les sièges sont munis d'un dossier incliné, d'un appui-tête et d'une main-courante installée à la partie supérieure. On remarque également que les sièges sont disposés en partie de face et en partie de dos par rapport au sens de circulation du véhicule.

Autre nouveauté, les vitres latérales sont de grandes dimensions et teintées, tandis que le poste de conduite est isolé de la plate-forme par une cloison de forme et de dimension appropriées.

Au point de vue équipement de démarrage, on notera que ces voitures sont montées sur quatre bogies bimoteurs. Les 8 moteurs de traction étant répartis en 2 groupes de 4 moteurs, chacun de ces groupes fonctionnant de manière autonome.

La captation du courant se fait par deux pantographes à commande électrique à distance, ce qui est également une nouveauté.

L'équipement de freinage et de commande de la voiture est quasi similaire aux voitures du type 7500 et 7800.



LA BRUGEOISE ET NIVELLES
BELGIQUE BELGIUM

Au point de vue aspect extérieur, nous remarquons que le compartiment central n'est pas muni de portes.

La boîte à film semble avoir quelque peu diminué de largeur, tandis que le bandeau latéral soulignant les baies vitrées a pris une teinte marron et descend vers l'avant où il est interrompu pour l'indication du matricule de la voiture.

Le phare de forme rectangulaire est placé juste au-dessus du pare-chocs et est encadré par les blocs de clignotants, feux de position, et de feux stop.

Le bas de caisse initialement peint en gris sera en fait repeint dans la même couleur que la caisse elle-même avec une bande de séparation de couleur marron comme le bandeau supérieur.



Motorwagen 7901, gebouwd door de N.V. « La Brugeoise et Nivelles » en bestemd voor het net van Brussel, bij de voorstelling aan de pers, de 7/3/77. (Foto M. Leprince).

On note enfin deux petits clignotants situés de part et d'autre de l'indicateur de direction.

Ces voitures ne peuvent être accouplées en unités multiples. Le nombre de véhicules commandés s'élève à 61 exemplaires, principalement destinés aux lignes 18 et 103. La longueur inhabituelle de ces véhicules pour le réseau bruxellois nécessite d'ailleurs une adaptation des terre-pleins pour voyageurs.

Pour terminer nous retiendrons encore que les moteurs de traction à ventilation forcée ne nécessitent aucun entretien pendant 300.000 km. Par ailleurs, comparé à la voiture automobile, la consommation d'énergie de ce moyen de transport au km/voyageur est de 3 à 4 fois moindre. Cette économie peut encore être accrue avec un équipement de traction du type à hâcheur par thyristors.

Capable de rouler à une vitesse maximale de 65 km/h, et avec une fréquence de 2 minutes entre les voitures, la capacité de transport est de l'ordre de 5000 voyageurs/direction/heure.

*
**

MIETTES DU PASSE

Contrairement à ce qu'en pensent probablement les profanes en la matière, le domaine des transports en commun est très loin d'être terne et sans intérêt. Un simple regard sur le passé suffit pour nous faire découvrir une foule d'anecdotes curieuses, intéressantes, amusantes mais parfois aussi, hélas, tragiques.

Nous nous proposons donc d'évoquer de temps à autre pour nos lecteurs le souvenir de quelques unes de ces anecdotes parmi les plus remarquables et les plus invraisemblables car, en effet, pour bon nombre d'entre elles, la réalité semble dépasser la fiction !

Nous n'en prendrons pour preuve que la mésaventure survenue dans l'entre-deux-guerres à l'important réseau, à voie normale, d'une grande ville de France.

Celui-ci, sacrifiant à une coutume fort en vogue à l'époque, décida d'acquérir des voitures remorquées d'occasion et entreprit, à cet effet, des négociations avec un petit réseau de province, désireux de revendre du matériel excédentaire. Après de longues tractations, ces négociations aboutirent finalement à un accord et le rachat d'un certain nombre de voitures fut conclu.

Elles furent donc expédiées à leur acquéreur et ce n'est que lors de leur déchargement que l'on s'aperçut qu'elles étaient à l'écartement métrique ! . . .

VERENIGING VOOR HET TRAMMUSEUM
MUSEUMRIJTUIG

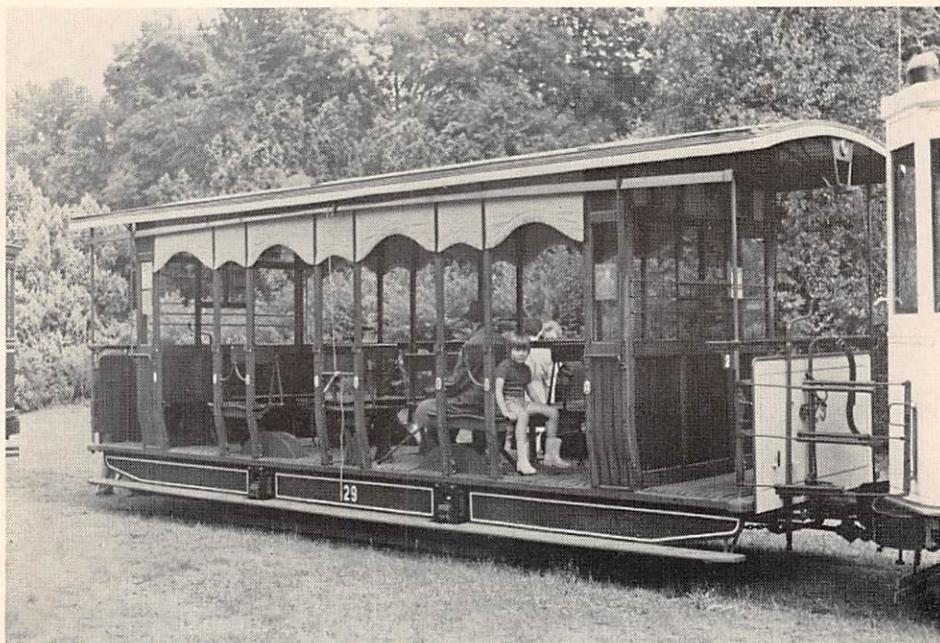


Photo J. de Meurs — Foto J. de Meurs

Exploitant : Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel
Oorsprong : N.V. « Les Tramways Bruxellois »

Type van rijtuig : Open bijwagen

Rijtuignummer : 29

Bouwjaar : 1910

Bouwer : Ateliers de Godarville

Spoorwijdte : 1,435 m

Uiterste lengte : 7,710 m

Uiterste breedte : 2,150 m

Totale hoogte : 2,900 m

Leeggewicht : 3.480 kg

Aantal assen : 2

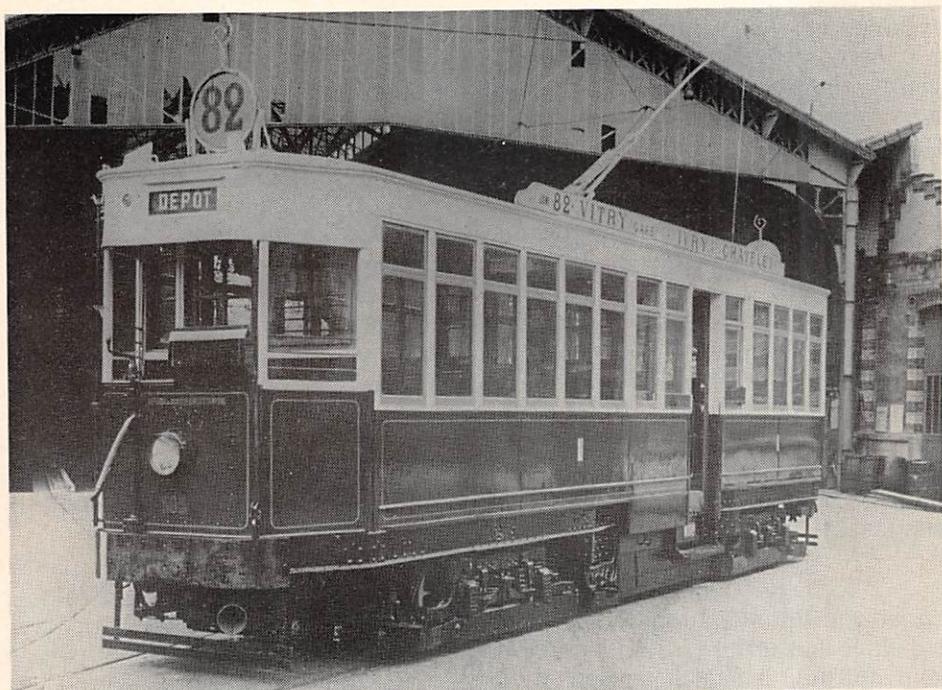
Aantal plaatsen : a) zit = 23 b) staan = 20

Jaar van buitendienststelling : 1951

Datum van ontvangst : 1962

Toestand op inventaris : in bruikleen van de exploitant-eigenaar.

ASSOCIATION POUR LE MUSEE DU TRAMWAY VEHICULE PRESERVE



Verzameling J. de Meurs — Collection J. de Meurs

Exploitant : Société Mosellane de Sidérurgie.
Origine : Compagnie Générale Parisienne de Tramways.
Type de véhicule : Voiture motrice électrique à Bogies, série 501 à 600.
Véhicule n° 505 — Année de construction : 1907
Constructeurs : Compagnie Française Thomson-Houston.
Ecartement : 1,440 m.
Longueur totale : 12,280 m. — Largeur totale : 2,000 m.
Hauteur totale : 3,450 m. — Tare à vide : 18.900 kg.
Nombre d'essieux : 4 (un bogie moteur et un bogie porteur).
Empattement d'un bogie : 1,220 m. Entre pivots des bogies : 6,428 m.
Nombre de moteurs : 2
Type et puissance des moteurs : Thomson-Houston G.E. 74, 2 x 66 cv.
Nombre de places : a) assises = 30, b) debout = 27
Année de déclassement : a) à Paris = 1936, b) à Hagondange = 1966
Date de réception : 6 avril 1966
Situation à l'inventaire : don de la Société Mosellane de Sidérurgie.
Remarques : Reprise en 1921 par la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne lors de sa création, cette voiture fut revendue en 1937 à l'Union des Consommateurs de Produits Métallurgiques et Industriels à Hagondange qui s'en servit comme tracteur.
N.B. Une description complète de cette voiture a été publiée dans les numéros 21 et 22 de la revue « Présence du Tramway ».

NIEUWS UIT BELGIE

Bij de N.M.V.B.

De 27-11-76 had een ontriggeling plaats te Molenbeek. Mw. N 9282 van lijn BW verkoos, aan het kruispunt Belgicalaan-Jubelfeestlaan, het verbindingspoor aan haar eigen weg, en . . . ontriggelde. Het was 16 u. 20. Door een « duwen-trekken » van inmiddels aangekomen Mw. S 9100 konden beide geleiders, zonder enige andere hulp, het verloren schaap terug op het goede spoor brengen. Wanneer te 16 u. 30 de kraanwagen van de M.I.V.B. kwam opdagen, was de dienst reeds normaal hersteld.

Bij de M.I.V.B.

Metro : Op het perron, richting buitenwijken, van het station de Brouckère, werd een richtingwijzer aangebracht van hetzelfde type als in het Mérode-station, en door een controleur elektrisch bevolen.

Trams : Onderwijl gaan de verbouwingswerken van de luchtlijn van het tramnet steeds verder en geleidelijk uitsluitend aan pantograaf-exploitatie aangepast.

— In de Schoolstraat te Molenbeek wordt binnen kort het dubbel spoor van lijn 102 terug in dienst gesteld. Dit dubbel spoor was door een enkelsporige grote cirkelboog vervangen om de werken voor de verlenging van Metrolijn 1 naar Laken en Anderlecht te vergemakkelijken.

— Lijn 46 verrezen ? Men zou het kunnen geloven ! Inderdaad, de indienststelling van een omleiding van lijn 103 tussen het Meirrondepunt en het Dapperheidsplein zal niet uitblijven. Er werd immers een aanvang genomen met de aanbouw van het Metrostation « Dapperheid », met het gevolg dat lijn 103 moet omgeleid worden langs de H. Limbourglaan en de Veeweydestraat die, jaren geleden, door tram 46 werd doorlopen.

Terloops weze gezegd dat de P. Jansonlaan erg geschonden zal blijven door de massieve afbraak van heelwat gebouwen. Ook prachtige bomen werden zonder schroom geveld. Zo gaat het er ook aan toe aan de Ninoofsepoort : grote platanen moeten plaats ruimen voor de aanleg van rijwegen langs beide kanten van de oktrooihuisjes en het verleggen van de sporen van tramlijn 101 in de richting van het voormalig eindstation van buurtspoorweglijn Ni. Een dichter zegde eens : « De bomen zijn de haartooi van de aarde ». Wellicht heeft hij gelijk. Mochten wij dan aan de bekooring weerstaan de aarde kaal te maken, zelfs als een Metro of tramlijn op spel staat !

— Aan de stelplaats van Woluwe worden de werken voortgezet. Hierdoor verdwijnt de laatste driedubbele wissel van het Brussels net. De loods waarin de stadsrijtuigen, die de AMUTRA kon redden, geborgen worden, blijven aan het tramnet niet verbonden ; integendeel, de sporen waarop de gerestaureerde rijtuigen van de Brusselse trams zullen plaats nemen, blijven aangesloten.

—U zult opgemerkt hebben dat te Brussel de grijze borden van de « Stilstanden op verzoek » door groenen borden — zoals dit vroegere jaren het geval was — vervangen worden. Een uiting van retro-mode of alleen maar het gevolg van de aankoop van een nieuwe stock verf ? Wie zal het zeggen ! Valt nochtans te vermelden dat de nieuwe borden vertikaal zijn ; de lijnen worden met bredere cijfers aangeduid, waarvan het grafisme gelijkt op de nieuwe films van de autobussen.

— Op gebied van verbouwingen aan de wagens, dient de afschaffing van de ontvangerspost in de motorwagens 7000 vermeld, met het gevolg dat een dubbele zitbank en twee enkele zitbanken konden worden bijgeplaatst. Zo tellen deze wagens nu 36 (tegen 32) zitplaatsen en 64 staanplaatsen, t.t.z. 100 reizigers. De binnen-retrovisie en ook de schuifbordjes die de uitgangseuren aanwezen, alsmede de knop « solo-duo » op de stuurpost werden afgeschaft. Deze wagens kunnen voortaan slechts in « O.M.T. » gebruikt worden. Voor 't ogenblik zijn Mw. 7055, Mw. 7091 en Mw. 7124 alsoo gewijzigd.

— De M.I.V.B. bouwt in hare werkhuzen vier nieuwe dienstwagens. Hiervoor worden afgedankte motorwagens 5000 gebruikt ; een tweede stuurpost, een pantograaf en allerlei andere uitrustingen komen deze wagens vervullen. Zodra mogelijk méér over deze nieuwgeborenen.

NIEUWS VAN DE VERENIGING EN VAN HET MUSEUM

Van 18.2.77 tot 22.2.77 heeft een AMUTRA-groep zich naar Londen begeven. Na een overtocht die heugelijk of zelfs onvergetelijk werd betiteld, mochten de deelnemers, 's zaterdags, over een vrije dag beschikken, terwijl de zondag aan het bezoek van het Museum van York werd gewijd. Dit Museum is merkwaardig niet alleen door de kwaliteit van het tentoongestelde materieel, maar evenzeer door de aantrekkingskracht op de bezoekers : hun aantal was inderdaad indrukwekkend.

De maandag-voormiddag kwamen de verzamelingen van de « London Transport » in Syon Park aan de beurt ; de namiddag werd in de werkplaatsen van Northfields doorgebracht. Een lid van het personeel maakte ons met het nieuw materieel vertrouwd — materieel reeds in dienst of voorzien voor de nieuwe lijn naar de luchthaven van Heathrow die vermoedelijk in de loop van dit jaar wordt geopend.

De laatste avond te Londen deed zich een niet-alledaags feit voor. Inderdaad, de AMUTRA-leden waren — in drie groepen — door gans de stad verspreid, zonder dat ze van elkaar iets afwisten. Welnu, door een echt toeval, vonden allen — op één uitzondering na — elkaar terug in dezelfde autobus, op terugreis naar het hotel. U zult bekennen dat in een stad van 7 miljoen inwoners, op een lijn waar de autobussen zich bijna op zicht volgen, dit wel een wonder samentreffen mag heten !

Tijdens ons verblijf hadden wij het genoeg te worden verwelkomd en begeleid door de Heer A.J. Watkins, engels lid van AMUTRA, die wij voor zijn vriendelijkheid oprecht danken.



Werkplaatsen van Northfields op 21/2/77. Materieel in nazicht. Deze wagens zijn bestemd voor de in-aanbouw zijnde lijn die Londen met de luchthaven van Heathrow zal verbinden. Ze werden door een groep AMUTRA leden bezocht, op reis te Londen van 18/2 tot 22/2/77. (Foto W. Hoste).

Ateliers de Northfields le 21/2/77. Matériel en cours de vérification. Ces voitures sont destinées à la future ligne qui reliera Londres à l'aéroport d'Heathrow. Ces voitures ont été visitées par un groupe AMUTRA en voyage à Londres du 18/2 au 22/2/77. (Photo W. Hoste).

*
**

In het Museum gaat het werk normaal door — soms snel, dan langzamer omwille van de weergesteldheid, de vochtigheid en ook de condensatie op de rijtuigen. Een feit dient nochtans vermeld: een bladveer van pakmotorwagen 10298, afkomstig van Antwerpen, was onlangs plots gebroken. De wagen moest dus op vijzels geplaatst worden en de ophanging diende uit elkaar genomen. Na herstelling van het gebroken blad moest het werk in tegenovergestelde richting hernomen worden, hetgeen met succes verliep. Voor diegenen die weten over welk materiaal en gereedschap het Museum beschikt, krijgt de uitdrukking « werk uitgevoerd met eigen middelen » haar volle waarde!

Ook houden wij er aan de ploeg die zich steeds actief in het Museum inzet van harte geluk te wensen.

NOUVELLES DE BELGIQUE

A la S.N.C.V.

Un déraillement s'est produit le 27-11-76 à Molenbeek. La motrice Type N 9282 effectuant la ligne BW a déraillé sur la bretelle située au croisement du Bd Belgica et du Bd du Jubilé.

Il était 16 h. 20. Grâce à un mouvement de « pousser-tirer » par la motrice 9100, la voiture déraillée a été remise sur ses rails, uniquement par les conducteurs.

Le service a été rétabli vers 16 h 35 juste au moment de l'arrivée du camion-grue de la S.T.I.B.

A la S.T.I.B.

Métro : On peut remarquer l'installation sur le quai de la station De Brouckère (direction faubourg) d'un annonceur de direction du même type qu'à la station Mérode, commandé électriquement par un contrôleur.

Par ailleurs, afin de permettre l'inauguration, le 14 avril, de la station Sainte Catherine, les rames de Métro arrivant à De Brouckère rebrousse à contre-voie jusqu'à la bretelle située entre cette station et la station gare centrale. Cette situation imposée temporairement par les travaux de voies entre la station De Brouckère et la station Sainte Catherine, a perduré du samedi 26 mars à 20 h. jusqu'au dimanche 27 mars, fin de service.

Pour informer les voyageurs de l'embarquement à contre-voie, un contrôleur, muni d'un mégaphone dirigeait la manœuvre depuis le quai même où s'effectuait l'arrivée et le départ des rames.

Enfin, c'est le lundi 28/3/77 qu'a eu lieu la mise en service du complexe « Joyeuse Entrée ».

Tramways : Parallèlement, les travaux de transformation de la ligne aérienne se poursuivent à Bruxelles sur tout le réseau. La ligne aérienne est ainsi progressivement adaptée à la seule exploitation par pantographe.

D'autre part, rue de l'Ecole à Molenbeek, on attend la mise en service de la double voie sur la ligne 102. Cette double voie avait fait place à un passage en arc de cercle pour faciliter les travaux de percement du prolongement de la ligne 1 du Métro vers Laeken et Anderlecht.

Ligne 46 Ressuscitée !!! On pourrait le croire, en effet on s'attend à la mise en service prochaine du détournement de la ligne 103 entre le Rond-Point du Meir et la Place de la Vaillance. Les travaux de construction de la station Vaillance ont en effet débuté et nécessiteront le détournement du 103 par l'avenue Hyppolite Limbourg et la rue de Veeweyde parcourue autrefois par le tramway 46.

Remarquons en passant que l'avenue Paul Janson sera défigurée par les destructions massives perpétrées pour l'installation de la future station. Des arbres imposants ont été abattus sans regret de même qu'à la Porte de Ninove où l'installation de la route de part et d'autre des bâtiments de l'octroi et le déplacement des voies de la ligne 101 de l'autre côté des mêmes bâtiments sur l'ancien terminus de la ligne vicinale Ni a provoqué l'abattage de platanes de dimensions respectables.

Un poète a dit des arbres qu'ils sont les cheveux de la terre, c'est vrai, mais, gardons-nous de la tentation de la rendre chauve.

Au dépôt de Woluwe les travaux de voies se poursuivent. La dernière aiguille triple du réseau disparaîtra ainsi tout prochainement. Les remises destinées au musée urbain et qui contiennent les véhicules préservés par l'AMUTRA ne seront plus raccordées au réseau.

Par contre, les voies occupées par les véhicules restaurés des Tramways Bruxellois sont quant à elles reliées au réseau.

Enfin, pour terminer on observe à Bruxelles, le remplacement progressif des plaques d'arrêts facultatifs de couleur grise par des plaques vertes plus conformes et reprenant d'ailleurs la couleur utilisée autrefois.

S'agit-il d'un retour aux sources, ou simplement de l'achat d'un nouveau stock de peinture...

Une différence, cependant, ces nouvelles plaques sont verticales et les lignes mentionnées sont reproduites avec un caractère différent, plus large et d'un graphisme similaire à celui des nouveaux films d'autobus.

Au rayon transformations, notons que la STIB procède actuellement à la modification des motrices 7000 en supprimant le poste du receveur et en ajoutant 2 sièges simples et un siège double (en lieu et place de la chicane menant au siège du receveur).

On observe aussi la suppression du retroviseur intérieur et des panneaux mobiles indiquant le sens de descente des voyageurs. Au poste de commande, c'est le bouton « solo-duo » qui est supprimé.

Ces voitures ne peuvent plus être exploitées qu'en O.M.T. Trois voitures sont actuellement transformées de la sorte, les 7055, 7091 et 7124.

La STIB procède aussi en ce moment à la « création » si l'on ose dire d'une nouvelle voiture de service. Celle-ci est issue d'une motrice type 5000 à laquelle est adjointe un second poste de conduite tandis qu'un pantographe a remplacé la flèche.

Dès que possible, nous publierons les nouvelles caractéristiques de ce véhicule.



DE AMUTRA EN HET MUSEUM VOOR STEDELIJK VERVOER

1. Nut van een Museum voor Stedelijk Openbaar Vervoer

Het staat vast dat het openbaar vervoer een van de belangrijkste — en nochtans een van de meest miskende ! — factoren vormt bij de uitbreiding en de ontwikkeling van de huidige grote stedelijke agglomeraties.

Nochtans moet erkend worden dat het openbaar vervoer alles behalve een grote sympathie toebedeeld wordt. De reizigers gebruiken het met de stille hoop er zich eens van te kunnen losmaken en voor de nietgebruikers is het een voortdurende bron van ergernis, om niet te zeggen een hinder, die zo vlug mogelijk uit onze steden zou moeten verdwijnen ! Deze situatie is een van de treurige gevolgen van de belangrijke — om niet te zeggen overdreven — toename van de individuele vervoermiddelen, die voor de meeste van onze medemensen de enige aanvaardbare manier van zich te verplaatsen uitmaken.

Men kan echter voor het ogenblik waarnemen dat deze mentaliteit zich begint te wijzigen. Inderdaad, de volledige onmacht vanwege het individueel vervoer om alle verplaatsingen in de stad op zich te nemen, bevestigt het belang en de onmisbare rol die het openbaar vervoer speelt in het leven van de moderne grootsteden.

Als de bevoegde middelen meer en meer bewust worden van deze feitengang, blijft het grote publiek echter geen belang stellen in het openbaar vervoer. Nochtans hangt de doeltreffendheid ervan juist in grote mate af van de gunst van het publiek.

Een van de belangrijkste wijzen om deze gunst aan te wakkeren is een interesse op te wekken voor het openbaar vervoer op zichzelf, en hier zou een Museum voor Openbaar Vervoer een zeer grote en ongekende rol kunnen spelen. Door de oorsprong, de geschiedenis en de ontwikkeling van het openbaar vervoer te schetsen, geeft het aan de ongewilde bezoeker een betere kennis ervan. Door het op een ongewone, interessante en zelfs ongebruikelijke manier voor te stellen laat het een betere waardering toe.

Het is om volledig dit doel te bereiken dat een Museum voor Openbaar Vervoer een dubbele rol moet spelen :

- de overblijfselen uit het verleden tonen, alsook de ontwikkeling van de vervoermiddelen.
- een permanente tentoonstelling zijn, evenals een informatie- en documentatiecentrum waar niet alleen het grote publiek terecht kan, maar ook de liefhebbers en zelfs de Exploitanten.

In vele landen heeft men het belang van de rol die een Museum voor Openbaar Vervoer kan spelen begrepen, en heeft men dan ook een belangrijke steun verleend aan alle initiatieven, openbare en private, die zulke musea opgericht en ontwikkeld hebben.

2. Rol van de Vereniging voor het Trammuseum

Aangezien geen enkel ander initiatief, noch officieel, noch privé, voordien in ons land genomen werd, werd op 7 maart 1961 de v.z.w. « Vereniging voor het Trammuseum » (AMUTRA) opgericht. Ze heeft zich gedurende meer dan 15 jaar voortdurend beziggehouden met het opzoeken, selecteren, terugkrijgen, restaureren en bewaren van al het oude en interessante rollend materieel dat nog in België bestaat, evenals met het opzoeken van alle documenten en stukken die in verband staan met de geschiedenis

van het openbaar vervoer. Deze aktie heeft enorm veel werk gevraagd, waarvan het belangrijkste deel wel het aanleggen was van een volledige inventaris en het maken van een systematische studie over het wagenpark van alle Belgische openbaar vervoer exploitanten.

In het begin en gedurende een zekere tijd heeft deze aktie slechts ongelooft en scepticisme opgewekt — als het zelfs geen ironie of vijandigheid was ! — zowel bij het publiek als bij sommige Exploitanten.

De voortdurende inspanningen die vrijwillig door de AMUTRA werden geleverd, hebben uiteindelijk de onverschilligheid en het misprijzen kunnen overwinnen. De eerste bekomen resultaten wekten langzamerhand de nieuwsgierigheid, later de interesse tot zelfs de goedkeuring van alle midde-ns op. Vandaag de dag is de AMUTRA en haar museum in Schepdael in heel het land gekend, en maken ze deel uit van het nationale cultuurpatrimonium. Het aantal bezoekers in het museum stijgt voortdurend, en sommige Exploitanten bieden nu zelfs spontaan hun oudste rijtuigen aan de AMUTRA aan, opdat deze de bewaring ervan zou verzekeren.

De voor het ogenblik door de Amutra beschermde en bewaarde rijtuigen bestaan in het totaal uit 111 eenheden, zijnde :

— paardetrans	2
— stoomlokomotieven	5
— elektrische motorw.	44
— spoorauto's	3
— aanhangwagens	34
— wagons	11
— trolleybussen	3
— autobussen	1
— gyrobussen	1
— allerlei	7

Deze rijtuigen zijn afkomstig van alle openbaar vervoerexploitanten in België, en van enkele vreemde netten, nl.

NMVB	57 rijtuigen
Luik	19 rijtuigen
Brussel	9 rijtuigen
Verviers	6 rijtuigen
Antwerpen	5 rijtuigen
Gent	5 rijtuigen
Charleroi	3 rijtuigen
Luxemburg	2 rijtuigen
Rijsel	1 rijtuig
Freiburg	1 rijtuig
Parijs	2 rijtuigen
Leningrad	1 rijtuig
varia	1 rijtuig

Sommige rijtuigen werden aan de AMUTRA toevertrouwd, andere haar geschonken, nog andere werden door haar aangekocht.

Al deze stukken zijn volstrekt authentiek en de meeste vertegenwoordigen een onschatbare historische waarde.

In deze kollektie, die een van de meest belangrijkste in Europa, en zelf ter wereld is, bevinden zich vele zeldzame en zelfs unieke exemplaren. Bij de meest opvallende moeten we wel citeren : de koninklijke aanhangwagen van Z.M. de Koning Leopold II, een omkeerbare trolleybus van Luik, een Brusselse paardentram uit 1873, de enige gyrobus die nog bestaat, de laatste motorwagen van de Parijse trams, afgeschaft sinds 1937, een van de 12 eerste elektrische buurtspoorwegmotorwagens uit 1894, een elektrische motorwagen van Luik uit 1899, een elektrische motorwagen uit Rijsel, staande op twee drieassige onderstellen, een buurtspoorweglokomotief uit 1888, enz... Er worden voortdurend opzoekingen en pogingen gedaan om deze kollektie te verrijken, en voor het ogenblik wordt onderhandeld om o.a. oude motorwagens uit New York, Den Haag en Aken te bewaren, en zelfs misschien een Britse dubbeldektram.

Wel is het heel belangrijk te onderstrepen dat dit alles slechts kon bereikt worden dank zij de onophoudelijke en volledig vrijwillige inspanningen van alle leden van de AMUTRA, en evenzeer dank zij hun grootmoedigheid, want tot nog toe krijgt de vereniging niet de minste financiële steun, noch officiëel, noch privé, Als, ondanks alles, enkele mirakels verricht werden, beperkt deze toestand op een nadelige manier alle mogelijkheden van de AMUTRA, o.a. wat betreft het onderhoud en de restauratie van de rijtuigen, die helaas te dikwijls de materiele en financiële mogelijkheden van de vereniging overtreffen.

Het is absoluut zeker dat zonder de AMUTRA en haar werkzaamheden, er geen enkel overblijfsel van het Belgisch openbaar vervoer meer zou bestaan of bewaard worden, behalve, misschien, de paardentram n° 7 daterende van 1869, en tentoongesteld in het museum van het Jubelpark.

3. Het buurtspoorwegmuseum van Schepdaal

Het buurtspoorwegmuseum van Schepdaal is ingeplant in een oude stelplaats van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, die door deze laatste belangloos ter beschikking van de AMUTRA werd gesteld om er haar bewaarde rijtuigen ten toon te stellen.

Gebouwd in 1888, is de stelplaats van Schepdaal een van de oudste nog bestaande buurtspoorwegstelplaatsen van België. Het geheel vormt een zeer typisch en volledig voorbeeld van een plattelandsbuurtspoorwegstation. De loodsen, vooraf gerestaureerd door de N.M.V.B., bevatten de 57 buurtspoorrijtuigen, beschermd en bewaard door de AMUTRA. Een tentoonstellingszaal en de bibliotheek van de vereniging werden er eveneens ondergebracht, evenals een klein lokaal waar zich de kassa en de verkoopsstand van de publikaties bevinden.

Het museum wordt bestuurd, beheerd en uitgebaat door de AMUTRA overeenkomstig de bepalingen van een overeenkomst afgesloten tussen de N.M.V.B. en de AMUTRA.

Het afschaffen op 20 februari 1970 van het laatste gedeelte van de elektrische lijn Brussel-Ninove, heeft het museum totaal geïsoleerd van het buurtspoornet. Deze toestand brengt grote moeilijkheden mee voor de uitbating van het museum, en vooral wat betreft alle vervoer van rijtuigen dat nu langs de weg moet geschieden, wat niet alleen veel lastiger, maar ook zeer kostelijk is.

Sinds 26 mei 1962 voor het publiek opengesteld, heeft het museum van Schepdaal tot nu toe reeds meer dan 100.000 bezoekers mogen begroeten. Het is de belangrijkste attractie geworden, niet alleen van de gemeente Schepdaal, maar zelfs van de hele streek. Als vele landgenoten tot voor kort niet eens het bestaan van Schepdaal vermoedden, roept nu de naam van deze sympathieke gemeente bij velen onmiddellijk het trammuseum voor de geest.

4. Noodzaak van stedelijke afdeling.

Als de AMUTRA voor het ogenblik 111 rijtuigen bewaart, zijn 54 ervan niet afkomstig van de N.M.V.B. maar van andere Belgische en buitenlandse openbaar vervoer Exploitanten.

De oorsprong, de ligging en het uitzicht van het museum van Schepdaal eisen dat het uitsluitend aan het buurtspoorwegmaterieel zou gewijd zijn. Voorts is het nu reeds te klein om een behoorlijke voorstelling van de 57 buurtspoorrijtuigen te waarborgen, en alle mogelijkheid tot vergroting is definitief uitgesloten.

Nochtans als de geschiedenis en de evolutie van de Buurtspoorwegen behoorlijk zijn voorgesteld in Schepdaal, moet men toegeven dat het huidige gebrek aan een waardige tentoonstelling van het eigenlijke stedelijke openbaar vervoer, een leemte is die absoluut moet aangevuld worden.

De stadstrams die door de AMUTRA bewaard worden, vertegenwoordigen een onschatbare historische en culturele waarde. Ze hebben deel uitgemaakt van de typische stadszichten van de grote Belgische steden, en hun behoorlijke voorstelling aan het publiek is des te interessanter daar zij de nagenoeg volledige evolutie van het stedelijk openbaar vervoer in België schetsen.

De belangrijkste voorwaarde tot het succes van hun tentoonstelling is wel al deze rijtuigen in een enkel museum samen te brengen.

Deze centralisatie zou enerzijds een vergelijkend waardeoordeel mogelijk maken, wat de interesse verhoogt, en anderzijds een meer gemakkelijke en economische uitbating toelaten.

Vast overtuigd dat om verschillende redenen zo'n museum slechts op bevredigende wijze in de Brusselse agglomeratie kan verwezenlijkt worden, heeft de AMUTRA geduldig alle rijtuigen, komende van de andere

Belgische en vreemde netten, rondom de hoofdstad verzameld. Nochtans zijn alle pogingen, sinds meerdere jaren door de AMUTRA geleverd om deze noodzakelijke stedelijke afdeling op te richten, gestrand op de onmogelijkheid een geschikte ligging, en de nodige lokalen en fondsen te vinden, nodig om dit ontwerp te kunnen verwezenlijken. Het is maar sinds kort dat onvoorziene omstandigheden hebben toegelaten eindelijk een mogelijke oplossing voor dit probleem in het vooruitzicht te stellen.

5. Rechtvaardiging van de keuze voor de inplanting te Sint-Pieters-Woluwe

Enkele jaren geleden hebben de plannen tot restrukturatie en rationalisatie van het net van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel laten voorzien dat op min of meer korte termijn de huidige stelplaats van Sint-Pieters-Woluwe slechts gedeeltelijk zou gebruikt blijven door de diensten van de MIVB.

Na een voorstudie naar de eventuele mogelijkheid er het stedelijk gedeelte van zijn openbaar vervoermuseum in op te richten, heeft de AMUTRA vanaf 19 november 1970 officiële onderhandelingen hierover aangeknoopt met de Algemene Directie van de MIVB.



*Voor het Museum van het Stedelijk Vervoer verbouwde loodsen van Woluwe
Uitzicht op 20/12/76 (Foto AMUTRA).
État ds remises transformées en vue de l'installation du musée des transports urbains.
Woluwé le 20/12/76 (Photo AMUTRA).*

De vordering van deze onderhandelingen, die tot nu toe onafgebroken plaatsvonden, laat toe eindelijk te kunnen hopen dat eens de inspanningen geleverd door de AMUTRA met sukses zullen bekroond worden.

De argumenten die in het voordeel pleiten van een inplanting van dit museum in de stelplaats van Sint-Pieters-Woluwe, zijn zowel vanzelfsprekend als talrijk :

- de stilzwijgende, maar concrete, goedkeuring en steun vanwege de MIVB
- de bestaande lokalen die zich uitstekend lenen voor dit doel, zonder dat het nodig is er dure aanpassingswerken uit te voeren, maar slechts een kleine wijziging
- het zeer typische kader van een oude stelplaats, die getrouw de geest weerspiegelt die er gewoonlijk heerst
- het gedeeltelijk verlaten van de stelplaats door de diensten van de MIVB, wat een gedwongen gebruik van dit gedeelte meebrengt, want onbruikbaar voor andere doeleinden kan het niet aan zijn lot overgelaten worden zonder het geheel van de stelplaats in het gedrang te brengen
- het voortgaan van de gedeeltelijke uitbating van de stelplaats, wat een eventuele technische en materiele bijstand vanwege de bevoegde diensten van de MIVB mogelijk maakt voor sommige onderhouds- of herstellingswerken

(wordt vervolgd)

*
**

NOUVELLES DE L'ETRANGER

SUISSE

Chemins de fer Fédéraux

Les locomotives Re 6/6 n° 11620 - 11621 et 11642 ont été livrées en juillet. Rappelons que l'industrie Suisse avait initialement produit deux prototypes de Re 6/6, dont un à caisse articulée, mais c'est finalement le modèle à caisse rigide qui a été choisi.

Dans le courant du mois d'octobre, les C.F.F. ont pris livraison de la Re 6/6 11.623 et des 2 locomotives diesel-électrique Am 6/6 18522 et 18.524.

Le mois de novembre a vu la livraison de deux nouvelles Re 6/6, les motrices 11624 et 11644 ainsi que les Am 6/6 numérotées 18521, 18523 et 18525.

Enfin, c'est au cours du mois de décembre 76 qu'a eu lieu la livraison des Re 6/6 n° 11625 et 11645 suivie de l'Am 6/6 n° 18526.

Jusqu'au changement d'horaire de 1977, les CFF attendent de nouvelles livraisons de Re 6/6 ce qui permettra au total de déplacer un effectif de 18 Ae 6/6 vers d'autres régions du pays.

Les CFF signalent également qu'une usure inégale des bandages se manifeste sur différentes séries de locomotives modernes utilisées au St. Gothard, ce qui produit des bruits insolites. Cette usure est provoquée notamment par les déplacements latéraux rail-roue dans les courbes qui ont une importance plus grande sur le matériel depuis que le champignon du rail et les surfaces de roulement des roues ne sont plus soumis aux fuites d'huile des anciennes boîtes d'essieux. La lubrification plus précise des boudins au moyen d'huile sur les loc. Re 6/6 au lieu de graisse sur les Ae 6/6 favorise aussi cette tendance. Les mesures à prendre sont à l'étude.

Bientôt la fin des « Crocodiles » ?

Dix locomotives de manœuvre Ee 6/6'' n°s 16811 - 16820 ont été commandées pour remplacer les Ce 6/8'' âgées de 55 ans, utilisées actuellement pour la manœuvre.

Rappelons que ces machines construites de 1921 à 1922 pèsent 128 t et ont une vitesse maximale de 65 km/h. Numérotées de 14266 à 14285 elles furent mises hors service entre 1965 et 1971 ou transformées pour les services de triage.

Berne SZB/VBW

Ces deux réseaux de chemin de fer à voie étroite desservent depuis de très nombreuses années, la région de Berne et constituent en quelque sorte le vicinal suisse.

L'introduction d'un horaire cadencé entre Berne et Worb a entraîné une augmentation du nombre de personnes transportées de 8,7 % sur le réseau VBW (vers Worb) et de 19,3 % sur le réseau SZB (vers Soleure et Zollikofen).

On peut aussi en examinant les chiffres de façon plus approfondie, remarquer que sur le tronçon de ligne Berne-Bolligen-Worb, le trafic a augmenté de près de 50 %. Il faut préciser qu'il s'agit ici d'une ligne dont le matériel a été entièrement modernisé.

Toutefois, une augmentation des charges de 30 % devra inévitablement se répercuter sur les tarifs, mais, et c'est remarquable, ces compagnies ont évité d'accroître le nombre des agents, malgré une réduction simultanée du temps de travail du personnel.

Ce résultat a été obtenu par une application sévère de toutes les possibilités de rationalisation.

Afin de faire face à cette augmentation de trafic, les VBW/SZB attendent la livraison vers 1978 de neuf nouvelles rames automotrices. Rappelons que ces réseaux ont été visités en 1975 par un groupe de membres AMUTRA, de même d'ailleurs que le Forchbahn près de Zürich.

Zürich

A Zürich, le Forchbahn qui relie Zürich à Esslingen vient de s'enrichir d'un tunnel mis en service le 25 septembre 1976. Le tunnel d'une

longueur de 1760 m à double voie est situé à Zumikon dans un nouveau tracé de 2290 m qui relie Waltikon et la Neue Forch. L'ouvrage a coûté 43 millions de francs Suisses. Depuis le 26 septembre la cadence est de un train toutes les 30 minutes dans chaque direction. Cette fréquence est portée à un train tous les quarts d'heure aux heures de pointe. Cette augmentation de prestation de 38 % a pu être réalisée sans accroissement de personnel et est comme dans le cas du VBW/SZB le fruit d'une rationalisation des tâches, parmi lesquelles la suppression du service de contrôle dans les trains.

Le Forchbahn espère encore pouvoir améliorer ses prestations par la mise en service de nouvelles automotrices.

*
**

A Zürich on note encore la mise en service, le 18 décembre 1976 du prolongement de la ligne 4 jusqu'à Werdhölzli. Il s'agit là, du premier prolongement depuis 22 ans.

Chose remarquable, cette nouvelle ligne de 2,3 km a été réalisée en un temps record. En 1974 les citoyens Zürichoïses se prononçaient pour le prolongement, le projet était établi 5 mois plus tard, et les travaux de construction duraient 1 an et demi. Le tracé est exclusivement en site propre et la voie a été recouverte sur la plus grande partie de sa longueur, de gazon, à la fois pour des raisons esthétiques et pour l'atténuation du bruit des convois.

Remarquons que l'on trouve sur ce tronçon nouveau, un passage à niveau avec barrières automatiques, clignotant et signal acoustique.

D'autre part, les citoyens Zürichoïses s'étant prononcés contre une augmentation des tarifs, ils devront se contenter de convois de longueur réduite à certaines heures. En effet, sur les lignes 2, 7, 13 et 14 le 2e véhicule (double traction) sera décroché le soir, vers 19 h 45 sauf le jeudi jour d'ouverture tardive des magasins ainsi que durant toute la journée du dimanche.

Cette réduction permettra d'espacer la révision des véhicules et de retarder l'acquisition de nouveau matériel. L'économie prévue est de 800.000 FS en 1977.

Une autre décision a été prise, visant à réduire les opérations de nettoyage sur les véhicules. Des écriteaux placés à l'intérieur des véhicules disent « Propreté sans perfectionnisme ». Il faut bien reconnaître que pour la Suisse, il s'agit là d'une véritable révolution.

(source : extrait bulletin AGMT)

ALLEMAGNE FEDERALE

Bonn : Suppression de la ligne de tramway n° 3.

C'est en effet le 22.12.76 que la ligne 3 a cessé de relier Bad Godesberg Rheinallee (terminus de la ligne U3 du métro de Bonn) à Mehlem. En fait pour être complet il nous faut préciser que le dernier départ a eu lieu de la Rheinallee le 23.12.76 à 0,08 h. tandis que le dernier départ de Mehlem Ost eut lieu à 0.38 h.

Rappelons que c'est depuis le 23 mars 1975 que la Société des transports en commun de Bonn a mis en service la ligne U3 du métro léger reliant la Gare Centrale de Bonn à Bad Godesberg Rheinallee releguant le tramway sur le court tronçon jusqu'à Mehlem Ost.

Assez curieusement, ce tronçon était exploité par deux motrices à trois essieux accouplées. La station de correspondance à 3 voies située à la Rheinallee prévoyait une voie centrale réservée au tramway n° 3 (quais bas) tandis que de part et d'autre de la voie centrale, 2 voies latérales étaient réservées aux voitures de la ligne U3 (quais hauts).

Diverses solutions furent proposées parmi lesquelles le prolongement de la ligne U3, la rénovation du tramway ou l'autobus. C'est finalement un vote politique qui a condamné le tramway. Au cours du vote au Conseil de la ville c'est la CDU qui l'emporta contre les voix du SPD et du FDP.



Station de correspondance Bad-Godesberg Rheinallee entre la ligne de métro U3 et le tramway de la ligne 3, supprimé depuis, le 27/5/76, lors de la visite d'un groupe AMUTRA à Bonn (photo W. Hoste).

Overstapstation Bad-Godesberg Rheinallee tussen metrolijn U3 en de inmiddels afgeschaft tramlijn 3, de 27/5/76, bij het bezoek van een groep AMUTRA leden aan Bonn (foto W. Hoste).

C'est donc un autobus qui remplace le tramway et qui porte le n° 18.

A première vue cette substitution ne va pas sans inconvénients, car l'autobus souvent très chargé doit parcourir une des rues les plus encombrées du Rheintal. Tronçon autrefois parcouru par le tramway, mais en site propre. D'autre part, le voyageur se rendant de Mehlem à Bonn ne peut plus bénéficier du tarif réduit accordé entre 9 h. et 16 h. aux détenteurs de certaines cartes de réduction et ceci vu le transit entre le bus 18 et le métro U3.

Les projets de prolongement du métro vers Mehlem ne semblent cependant pas totalement abandonnés. Peut-être dans quelques années assisterons-nous à une revanche du rail sur la route.

FRANCE

Paris : Nouveau matériel pour la RATP.

Le bulletin de documentation et d'information de RATP (sept.-oct. 76) signale que le Conseil d'Administration de la RATP a approuvé le 1.6.76 le projet de marché pour la construction d'une nouvelle série de voitures.

Destiné à équiper les lignes du RER interconnectées avec les lignes de banlieue SNCF, le matériel baptisé « MI 79 » devra être capable de s'adapter aux caractéristiques propres des réseaux interconnectés.

Ce matériel devra entre autres être capable de recevoir une double alimentation électrique avec commutation automatique de la tension d'alimentation (1,5 kV continu pour les lignes RATP et SNCF du sud-est et 25 kV alternatif pour les lignes SNCF de la banlieue nord) et devra être en mesure de desservir des stations à quais de différentes hauteurs.

Chaque élément automoteur sera composé de 2 motrices encadrant deux remorques ; 1 élément mesure 104 m.

La vitesse maximale de ce matériel est fixée à 140 km/h. La longueur de voiture entre plans d'attelage est de 26,000 m, tandis que la caisse elle-même a une longueur de 25,175 m.

Marseille

Sortie des ateliers de la CIMT à Marly-lez-Valenciennes le 20.8.76, la première rame du futur métro de Marseille composée de 2 motrices et d'une remorque sur pneumatiques a subi divers essais à partir du mois de septembre.

Une nouvelle étape vient d'être franchie par la mise en exploitation provisoire d'un tronçon de voie de 2 km de la ligne 1 qui reliera La Rose à Castellane en 5 minutes.

Ouverture toute provisoire pour permettre de tester le matériel nouveau auprès du public. Du 19 au 27.2.77 en effet, les Marseillais ont donc pu faire connaissance avec le nouveau matériel. (Le parcours était gratuit).

On attend la mise en exploitation commerciale en octobre, sur le tronçon « La Rose-Saint Charles », et dans un an sur « La Rose-Castellane ».

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 documenten 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 documenten,
- 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 documenten,
- 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.

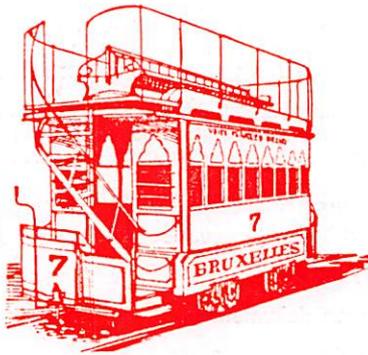
Alle andere inlichtingen betreffende de Vereniging voor het Trammuseum, haar doel en haar activiteiten, kunnen op eenvoudig verzoek, geadresseerd aan het sekretariaat en vergezeld van een postzegel voor antwoord, bekomen worden en dit zonder enige verplichting van uwentwege.

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 068-0528040-96 (Gemeentekrediet).

De bestellingen worden zo vlug mogelijk uitgevoerd.



ASSOCIATION POUR LE MUSEE DU TRAMWAY

rue F. Nansen 34/7
1070-Bruxelles

Bruxelles le 1/5/77

Séance de projection

Le vendredi 6 mai 1977 à partir de 20h15 en la salle du 1er étage de l'Etablissement "Jupiler Bourse", rue du Marché aux Poulets 35 à Bruxelles, Mr Y. Héneuse nous présentera une partie de sa collection de diapositives réalisées uniquement en Belgique.

Au cours de cette séance de projection à laquelle vous êtes cordialement invité à assister, il nous montrera que "prendre le Vicinal, c'est prendre la clé des champs".

Droit d'entrée : 20 FB.

Pour compléter vos collections

Vous trouverez ci-dessous, la liste des anciens n° de Tramleven et de trampost encore disponibles. Certains n° sont à ce jour en voie d'épuisement. (ces publications sont en langue Néerlandaise)

Versement, + 10 FB pour frais d'envoi au compte 068-0528040-96 du Crédit Communal.

TRAMLEVEN

N°	Prix	N°	Prix
9	25, (spécimen)	20	25,-
10	25,- (specimen)	21	25,-
13	25,-	22	25,-
14	25,-	23	25,-
16	25,-	24	25,-
17	25,-	25	25,-
18	25,-	26/27	50,-
19	25,-		

TRAMPOST

N°	Prix	N°	Prix
64	25,-	70/71	50,-
65	25,-	72	50,-
66	25,-	73/74	50,-
67	25,-	75	50,-
68	25,-	76/77	50,-
69	25,-		

Secrétariat Courrier

a

Afin d'éviter des dépenses inutiles, vos lettres adressées à l'Association, devront obligatoirement être accompagnées d'un timbre pour la réponse. Il ne sera plus répondu aux demandes de renseignements non accompagnées dudit timbre. Merci de votre compréhension.

Le Conseil d'Administration.

BIJVOEGSEL AAN TRAM MAGAZINE Nr 5
VERENIGING VOOR HET TRAMMUSEUM
F. Nansenstraat 34/7
1070-Brussel

Brussel 1/5/77

Filmvoostelling

Wij hebben het genoegen U te melden dat de heer Y. Heneuse op vrijdag 6 mei 1977 in de zaal (1ste verdieping) van de instelling " Jupiler Bourse " - Kiekenmarkt 35 - Brussel ons een gedeelte van Zijn verzameling dia's zal tonen en die gerealiseerd zijn in België.

Tijdens deze vertoning, waarop U gastelijk uitgenodigd zijt toont hij ons zijn diamontage " Met de Buurtspoorwegen, een wandeling naar den buiten ".

INKOM : 20 FB.

Om uw verzameling te vervolledigen

Hierna volgt een lijst van de nog beschikbare nummers van Tramleven en Trampost. De stock van bepaalde nummers is bijna uitgeput.

Storting + 10 BF voor verzendingskosten, op rekening 068-0528040-96 van het Gemeentekrediet voor rekening AMUTRA.

TRAMLEVEN

Nr	Prijs	Nr	Prijs
9	25,- (specimen)	20	25,-
10	25,- (specimen)	21	25,-
13	25,-	22	25,-
14	25,-	23	25,-
16	25,-	24	25,-
17	25,-	25	25,-
18	25,-	26/27	50,-
19	25,-		

TRAMPOST

Nr	Prijs	Nr	Prijs
64	25,-	70/71	50,-
65	25,-	72	50,-
66	25,-	73/74	50,-
67	25,-	75	50,-
68	25,-	76/77	50,-
69	25,-		

Sekretariaat-Briefwisseling

Om de onnodige kosten te vermijden, verzoeken wij U de brieven aan het sekretariaat te zenden, vergezeld van een postzegel voor antwoord. Er zal niet meer geantwoord worden op brieven ~~xxxxxxxxxxxx~~ die niet van een zegel vergezeld zijn.

Dank bij voorbaat.

De Raad Van Beheer.