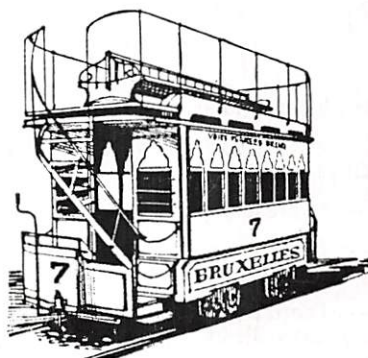


20/6/78

# TRAM MAGAZINE



## BULLETIN D'INFORMATION

de l'Association pour le Musée du Tramway « AMUTRA »  
van de Vereniging voor het Trammuseum

## INFORMATIEBLAD

Périodique trimestriel

3<sup>me</sup> année — N° 10

3<sup>de</sup> jaar — Nr 10

Driemaandelijks tijdschrift

Prix : 70,— F.

Prijs : 70,— F.

1978



Editeur responsable : W. HOSTE, rue F. Nansen 34/7 — 1070 Bruxelles  
Verantw. uitgever : W. HOSTE, F. Nansenstraat 34/7 — 1070 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.

# NOUVEAU TRAMWAY POUR TORONTO

## SERIE 4000 - 4199

Willy Hoste

C'est en 1975 que la firme SIG (Schweizerische Industrie Gesellschaft) reçut pour mission de développer un projet de tramway moderne du type Be 4/4 (voiture à deux bogies et une caisse) dénommée LRV 4 - 1 par les Canadiens (LRV = Light Railway Vehicle).

C'est l'UTDC (Urban Transportation Development Corporation) de Toronto, organisme semi-étatique qui construira les voitures au Canada pour le compte de la Toronto Transit Commission (TTC). SIG construira et développera uniquement les prototypes.

Dans sa conception de base, le véhicule continue dans la ligne des actuelles voitures PCC de Toronto, en ce qui concerne principalement les dimensions, la formule une caisse sur deux bogies, la disposition des portes, le système de captation du courant par perche, le freinage par pédale de frein, etc. . .

Au rayon des nouveautés, nous trouvons un système de traction à hacheurs, un système de freinage pneumatique, une suspension pneumatique des bogies ainsi qu'un équipement monomoteur des bogies.

Pendant tout le temps de la construction, les adaptations les plus modernes rencontrant les spécifications du cahier des charges furent expérimentées.

SIG dut tenir compte des sévères normes de sécurité en vigueur au Canada. Pour y satisfaire, divers essais ont été organisés et ont principalement porté sur :

- la rigidité de la caisse.
- la résistance au climat. Ces derniers essais ont eu lieu dans les chambres climatiques ORE à Vienne.
- les essais de circulation proprement dits des 2 premières voitures sur la ligne de l'Orbe-Chavornay. Pour la circonstance, la circulation de l'OC fut interrompue et les nouveaux tramways équipés de pantographes.

\*  
\*\*

---

### NOTRE PHOTO DE COUVERTURE :

*Présentation de la rame pour le métro de Lyon, aux ateliers. Le métro de Lyon a été mis en service au début du mois de mai 1978.*

*Un article consacré au métro de Lyon paraîtra dans le n° 11 de Tram Magazine. (Photo SEMALY-BRONCOLOR le 18/8/75)*

### ONZE FOTO OP DE OMSLAG :

*Voorstelling van het metrostel in de werkhuizen te Lyon. Indienststelling heeft begin mei 1978 plaats gehad (Foto SEMALY-BRONCOLOR — 18/8/1975).*

*Een bijdrage over de metro van Lyon zal in het nr. 11 van Tram-magazine verschijnen.*

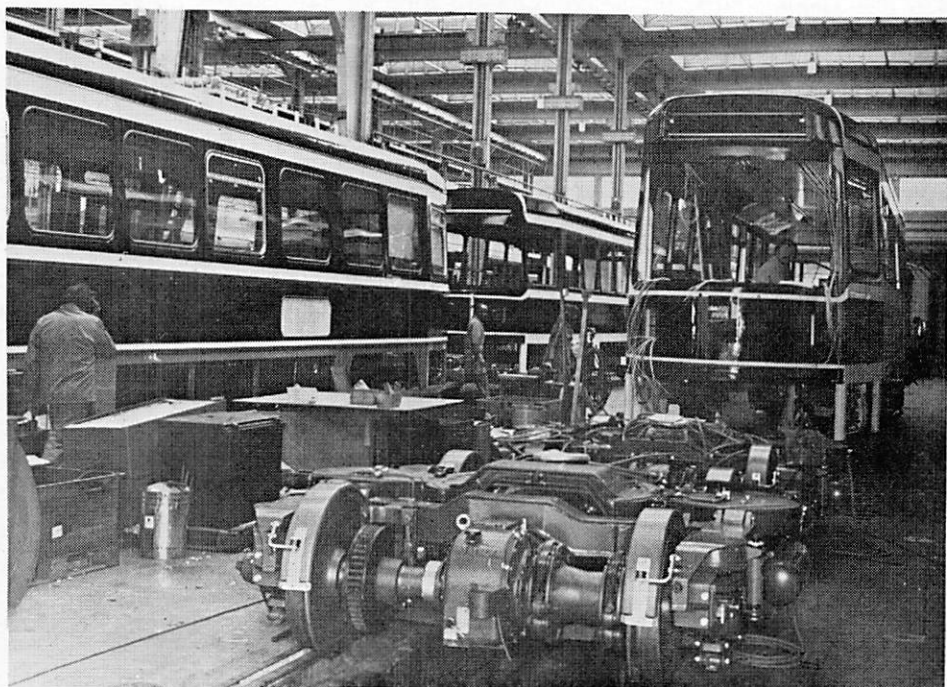
## Caractéristiques techniques

Année de construction 1977-1980  
Voie : **1 m 495**. Les bogies peuvent toutefois être adaptés à l'écartement normal.

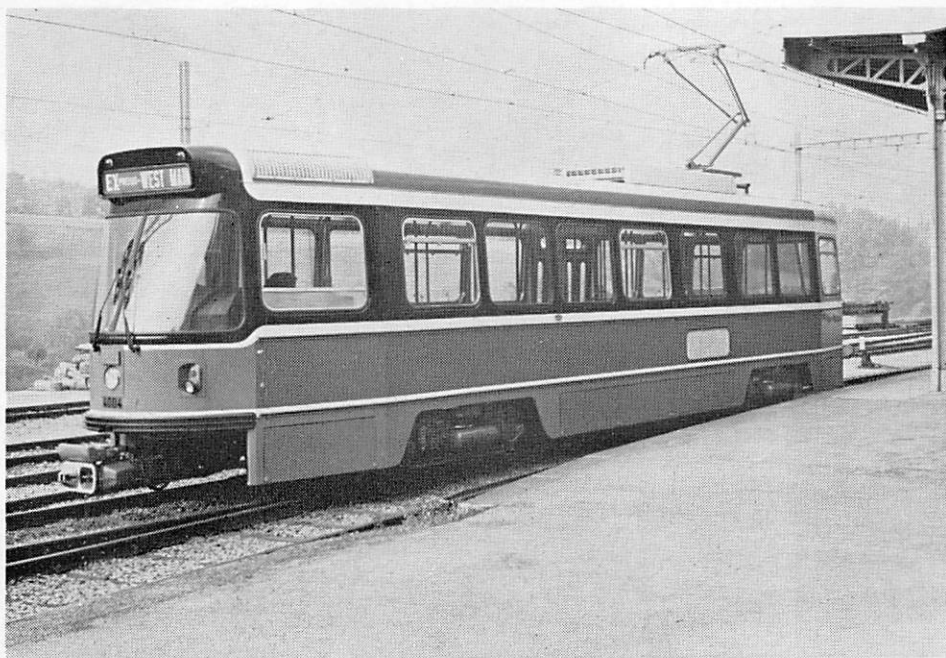
Tare : 23.800 kg  
poids en charge : 32.500 kg  
surcharge tolérée, jusqu'à 35.000 kg  
places assises : 47  
places debout : 84  
Nombre total de places 131.  
hauteur toit-sol 3 m 625

largeur 2 m 540  
hauteur marche-pieds 0 m 920  
tension minimum 300 Volts  
tension de service 600 Volts  
tension maximum 750 Volts  
l'alimentation se fait en Courant Continu.  
Vitesse maximum 88 km.  
(vit. max. autorisée du bogie :  
120 km/h)

\*  
\*\*



*Hall de montage des voitures prototypes (Photo SIG).  
Montage-hall van de prototype-wagens (Foto SIG).*



*Motrice 4004 au cours des essais (Photo SIG).*  
*Motorwagen 4004 tijdens de proeven (Foto SIG).*

L'équipement de conduite est à Thyristors, ce qui élimine les secousses lors de l'accélération et du freinage. Pour la conduite du véhicule, le conducteur dispose de 3 pédales. Celle de droite pour la marche, la pédale centrale pour le freinage. Le pied gauche quant à lui doit rester appuyé sur la pédale d'homme mort.

L'équipement électrique permet le couplage en unités multiples de 6 voitures, tandis que la commande des portes et les autres commandes de secours peuvent être actionnées normalement dans les voitures.

Le freinage est assuré de la façon suivante :

- par récupération électrique sur la tension de service
- par un freinage pneumatique sur chaque bogie
- par 4 patins électro-pneumatiques.

La pédale de frein actionne simultanément tous les systèmes de freinage. Un mini-ordinateur détermine la combinaison optimale des systèmes de freinage en fonction des circonstances.



*Disposition intérieure de la nouvelle voiture. On aperçoit nettement la disposition en biais des sièges (Photo SIG)*

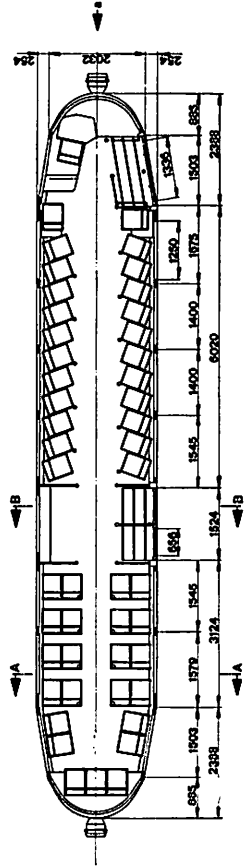
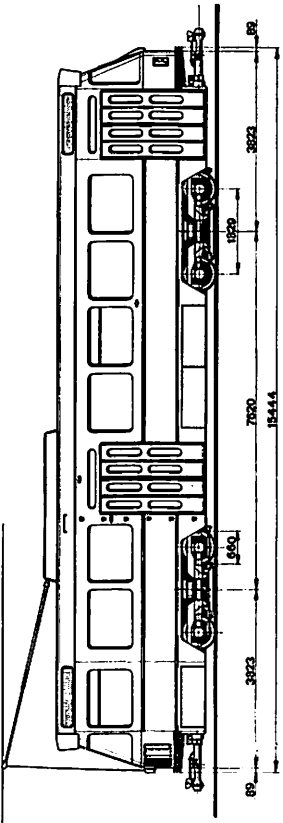
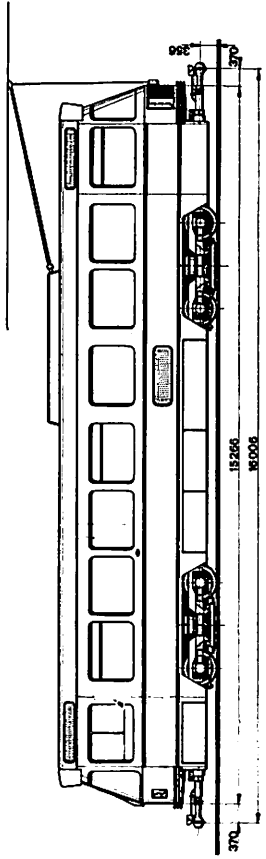
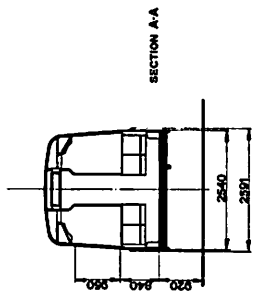
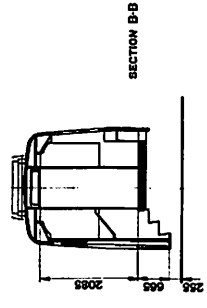
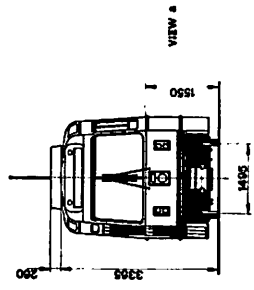
*Binneninrichting van de nieuwe wagen. Men bemerkt duidelijk de schuine stand van de zitplaatsen (Foto SIG).*

Ainsi, la défaillance de l'alimentation électrique provoque par exemple l'intervention automatique des freins ne dépendant pas de cette alimentation.

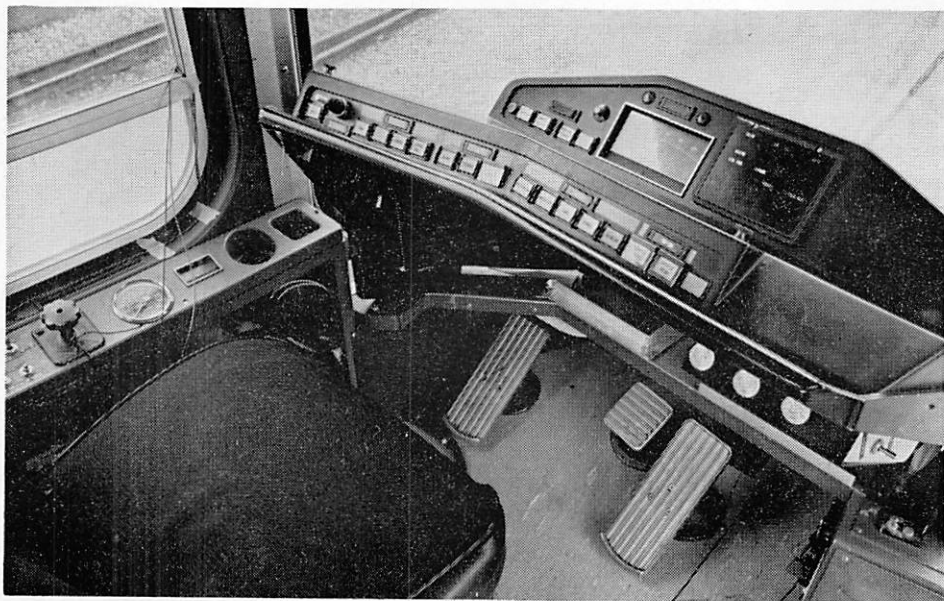
Le conducteur se trouve donc dans l'impossibilité d'agir sur l'un ou l'autre système indépendamment, il peut seulement appuyer en douceur sur la pédale ou commander un freinage d'urgence en enfonçant la pédale à fond.

L'abandon de la pédale d'homme-mort ou le relachement de la pédale de frein sans appuyer sur l'accélérateur provoque la mise en service d'un frein de stationnement.

A l'intérieur de la voiture, les sièges sont disposés de façon inhabituelle, tandis que l'éclairage est assuré par deux rangées latérales de tubes fluorescents dissimulés derrière des panneaux translucides, diffusant la lumière et pouvant recevoir des plans de lignes transparents ou de la publicité.




**SBB SWISS INDUSTRIAL COMPANY**  
 HEADQUARTERS: CHALLS  
 SWITZERLAND  
**LIGHT RAIL VEHICLE LRV4-1**  
 for TTC  
**188 598**



*Poste de conduite de la nouvelle motrice pour Toronto (Photo SIG).  
Stuurstand van de nieuwe motorwagen voor Toronto (Foto SIG).*

La caisse est réalisée selon le principe autoportant. Une attention toute particulière a été accordée à l'isolation thermique du véhicule, ainsi qu'au système de dégivrage, car ces voitures devront circuler dans des températures oscillant parfois entre  $-31^{\circ}$  C et  $-41^{\circ}$  C.

Le parebrise est anti-reflets et les vitres sont en verre de sécurité teinté. Cinq parois vitrées peuvent être libérées par éjection en cas de nécessité (poignées visibles sur la photo).

La commande des portes est électro-pneumatique. Des contacts sensibles disposés sur chaque marche, empêchent la fermeture des portes tant qu'un voyageur se trouve sur le marchepied. La voiture ne peut démarrer que si toutes les portes sont fermées et celles-ci ne sont déverrouillées que lorsque le véhicule ne dépasse plus 3 km/h, ce qui n'oblige pas à attendre l'immobilisation complète du véhicule pour l'ouverture des portes d'où gain de temps.

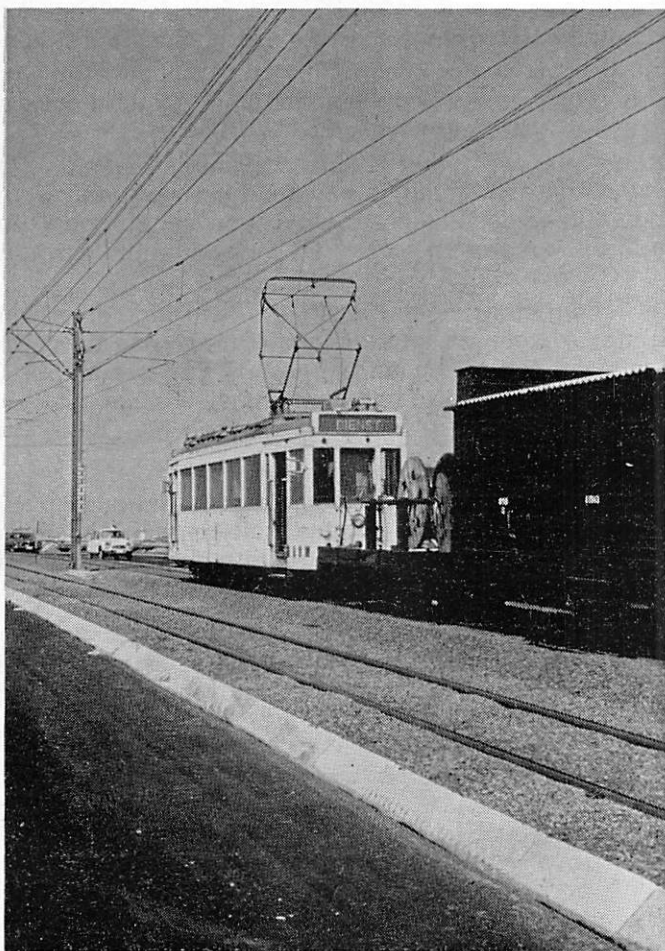
Comme dans la motrice 4900 de Milan (voir Tram Magazine n° 9) les sièges sont fixés de manière telle à libérer le sol qui peut ainsi être aisément nettoyé.



## NMVB - KUST

Wegens de havenuitbreidingen te Zeebrugge werd het tracé van de Koninklijke Baan en de buurtlijn Oostende-Knokke gewijzigd en meer naar het binnenland verlegd.

De doortocht van de dorpskern, in de nabijheid van de vissershaven werd opgeheven. De bestaande wegen kregen een functie van lokaal verkeer.



*Werktrein op het nieuwe omleidingsspoor te Zeebrugge. Foto genomen begin juli 1977 richting Knokke (Foto Bernard Geerinck).*

*Train de travaux sur la nouvelle voie de contournement de Zeebruges. Photo prise début juillet 77 vers Knokke (Photo Bernard Geerinck).*

Op het nieuwe traject hebben wij de moderne luchtlijnen kunnen bewonderen ; met een centrale ophanging van hetzelfde type als bij de Duitse spoorwegen. De middenpijler bestaat uit een l-vormige staaf, die met bouten vastgeankerd zit in een betonnen sokkel.

Het informatiecentrum van de havenuitbreiding heeft ons bevestigd, dat het NMVB-baanvak Zeebrugge-Knokke in de toekomst door trams bediend zal worden.

Enkele jaren geleden werd nog een vervanging met bussen voorgesteld. De NMBS-lijn Zeebrugge-Heist wordt onderbroken en de toekomst van het baanvak Heist-Knokke is onzeker.

Dit was de situatie in de loop van 1977.

Uitgaande van deze hypotese zullen de buurtspoorwegen de aansluiting met de NMBS verzekeren en de NMVB wordt de belangrijkste vervoerder van de Oosthoek. Dit brengt ons tot de volgende voorstellen :

1. Het overstappen te Zeebrugge dient zo opgevat te worden dat de reizigers met hun bagage, een minimum afstand te voet dienen af te leggen en over een ruime wachtzaal beschikken.

2. Op het nieuwe trajekt zijn de tramhaltes meestal ongerieflijk en gevaarlijk wegens de onmiddellijke nabijheid van het wegverkeer. Wij vinden het spijtig dat men geen vluchtheuvels voorzien heeft op de middenberm zoals te Charleroi. Wij weten echter dat met éénrichtingsrijtuigen dit onmogelijk is.

3. Het huidig eindpunt te Knokke is te ver afgelegen van het stadscentrum. Wij stellen voor de sporen vanaf Duinbergen op de middenberm van de Elisabethlaan aan te leggen, om via de Reserve en het Casino (Albert I strand) de Lippenslaan te bereiken en halverwege over te steken. Zo wordt het Zoute bereikt, op voorwaarde dat men hier éénrichtingsstraten zou instellen.

Het doorgaand verkeer wordt omgeleid via het oude tramtracé (Wartoren-Knokke Station), dit zou automatisch een verdunning van het verkeer moeten teweegbrengen in de straten, die door de tram gebruikt worden.

Wij hopen dat onze eenvoudige voorstellen door de verantwoordelijke instanties zullen gehoord worden en dit met het enige doel het tramverkeer te verbeteren en de fluïditeit van het autoverkeer te bevorderen.

A...DE PRETER

## **NOUVELLES DE L'ETRANGER**

### **SUISSE**

#### **Chemins de fer fédéraux**

La livraison de la première série (n° 11605 à 11649) des motrices Re 6/6 s'est achevée en août 1977 par la remise de la Re 6/6 n° 11634.

Les dernières livraisons ont eu lieu :

avril 1977 - motrice 11647

mai 1977 - motrice 11630

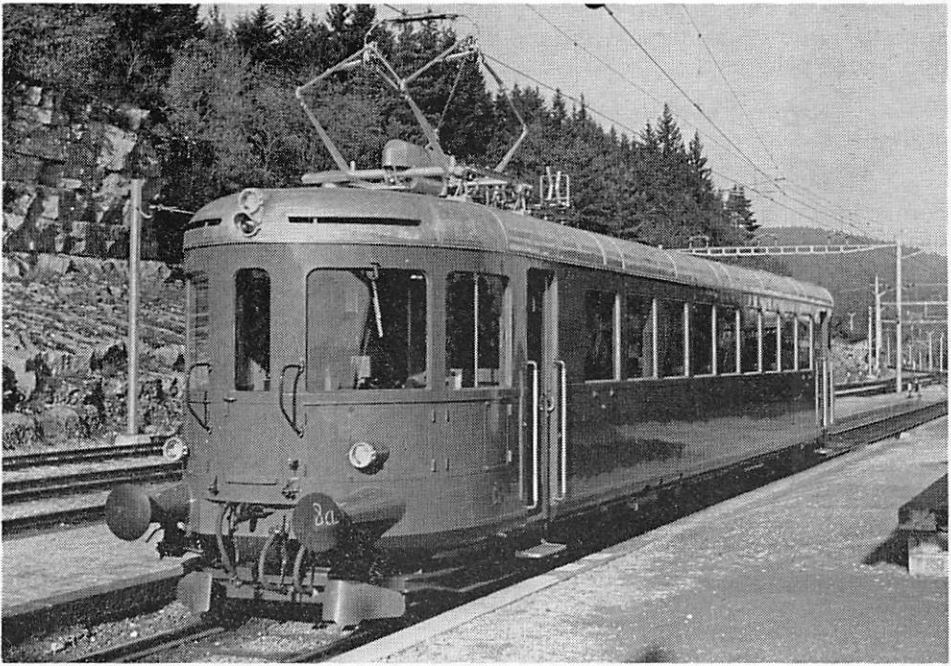
juin 1977 - motrices 11631 et 11632

juillet 1977 - motrice 11648

août 1977 - motrices 11633 - 11649 - 11634.

Une nouvelle série de 40 locomotives Re 6/6 numérotées 11650 à 11689 va s'échelonner jusqu'à la fin de 1979.

Par ailleurs, le pantographe unijambiste testé pour la 1<sup>e</sup> fois en 1967 et maintenant prescrit dès 1969 pour les nouveaux engins moteurs a été progressivement amélioré au cours de ces dernières années. C'est ainsi que lors de forts à-coups et de chocs avec des obstacles, le pantographe s'abaisse de lui-même, ce qui évite de dommages à la ligne de contact.



*La « Flèche du Jura ». Photo prise en gare de Chambrelieu, gare de rebroussement située entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds (Photo CFF).*

*De « Flèche du Jura ». Foto genomen in het station van Chambrelieu, kopstation gelegen tussen Neuchâtel en La Chaux-de-Fonds (Foto CFF).*

Au rayon des mises hors service, nous notons : en avril 1977, le déclassement de la Be 6/8<sup>3</sup> n° 13303 et en mai, la mise hors service de la « Flèche du Jura » RBe 2/4 n° 1010. Aux dernières nouvelles, ce véhicule n'a pas encore été démoli ; il se trouve toujours devant le dépôt de Rorschach. Il bénéficie d'un sursis pour tenir compte de la demande d'une commune du Jura relative à la conservation de cet engin qui a connu son heure de gloire. Aucune décision n'a encore été prise à ce sujet.

La Suisse vient d'être révélée comme pays des usagers du rail les plus zélés d'Europe. En 1975, chaque Suisse a emprunté le chemin de fer 43 fois en moyenne et couvert une distance annuelle moyenne de 1462 km. Ces chiffres ne sont dépassés dans le monde qu'au Japon qui, avec ses voies rapides attractives, incite ses citoyens à accomplir 64 voyages par an en moyenne, avec un total de 1940 km par habitant.

## **Basler Verkehrsbetriebe (BVB)**

La ville de Bâle a récemment procédé à la commande de 66 nouvelles voitures articulées. Ces véhicules dont la forme n'est pas sans rappeler, en version raccourcie, le tram 2000 de Zürich (voir Tram Magazine n° 3) seront progressivement mis en service sur la ligne 17 (Birsigtalbahn ; livrée bleu et blanc) et sur les lignes 11, 12 et 14 vers Aesch et Pratteln.

Ces lignes à l'instar de la ligne 10 (Birseckbahn) ont en effet été reprises par le BLT (Baselland Transport) qui groupe les liaisons avec l'hinterland de la ville. Les lignes vers Aesch et Pratteln circulent actuellement sous la livrée verte caractéristique des tramways urbains, mais sont en fait des lignes privées.

La livrée retenue est celle du Birseckbahn (jaune à large bande orange).

Nous verrons ainsi une compagnie urbaine (en vert) dirigée par le demi-canton de Bâle-Ville et une sorte de compagnie vicinale prise en mains par le demi-canton de Bâle-Campagne.

L'objectif est évidemment une meilleure intégration des transports de Bâle et des environs.

Les voitures Düwag des lignes 11 - 12 et 14 équiperont les lignes 3 et 6 en double traction. Ces lignes sont jusqu'ici desservies par du matériel Düwag + remorque (Be 4/6 + B4) et du matériel standard suisse (Be 4/4 + B 4).

Le premier tram de la nouvelle génération BLT n° 201 (série 201-266) a été livré le 9-4-78. Il est en service commercial depuis le 1-6-78 sur la ligne 10 en double traction avec une motrice de la série 101-115.

## **ITALIE**

### **Rome — réseau STEFER**

La ligne Termini-Capanelle sera prochainement supprimée, le personnel affecté à cette ligne devant être sous peu instruit à la conduite du métro, sur la nouvelle ligne A.

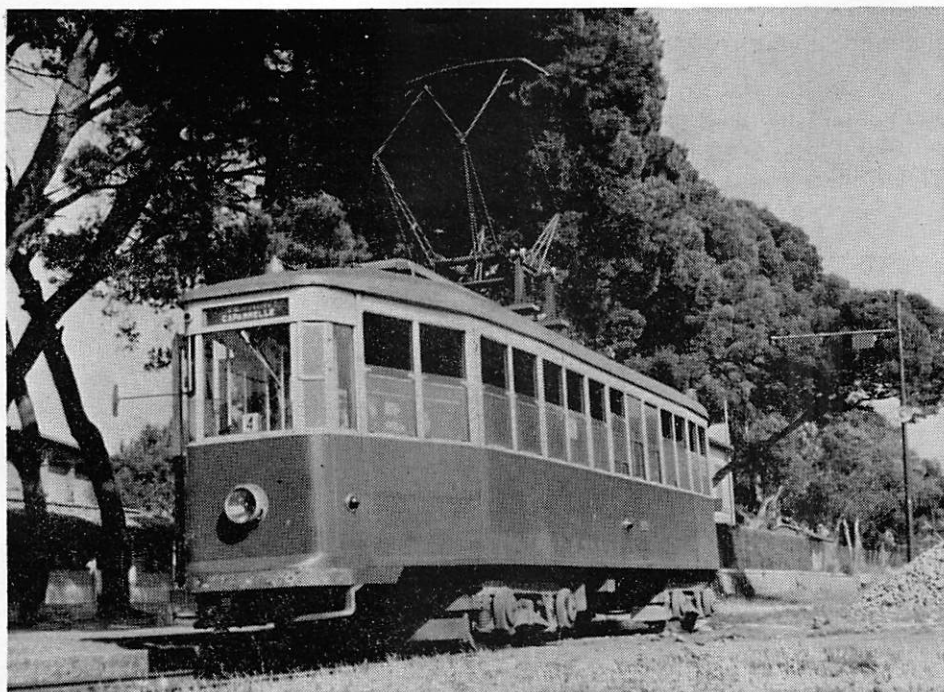
Les motrices 301 à 312 et 321 à 328 des STEFER seront probablement transférées à l'ATAC pour renforcer les lignes urbaines.

### **Rome — réseau ATAC**

Quand les moyens financiers le permettront, l'ATAC procèdera à l'achat de 50 nouvelles motrices articulées à 2 caisses. De nouvelles extensions du réseau sont prévues : Notamment :

- Termini - Ponte Mammolo (ligne 140)
- Ponte Mammolo - Cinecitta (ligne 452)

L'actuel terminus de Centocelle prend le nom de Piazza dei Geroni tandis que le terminus Quarticciole est rebaptisé Viale Palmiro Togliatti.



*Motrice n° 305 des STEFER au terminus de Capanelle (Photo W. Hoste le 13/4/1975).  
Motorwagen 305 van de STEFER aan de terminus van Capanelle.  
(Foto W. Hoste — 13.4.1975)*

## ALLEMAGNE FEDERALE

### Cologne - Bonn

L'interconnexion des réseaux de transport en commun de Bonn et de Cologne progresse à grands pas et sera définitivement réalisée par la mise en service le 14 août 1978 de la nouvelle liaison du réseau Stadtbahn se substituant à l'actuel Rheinuferbahn longeant le Rhin.

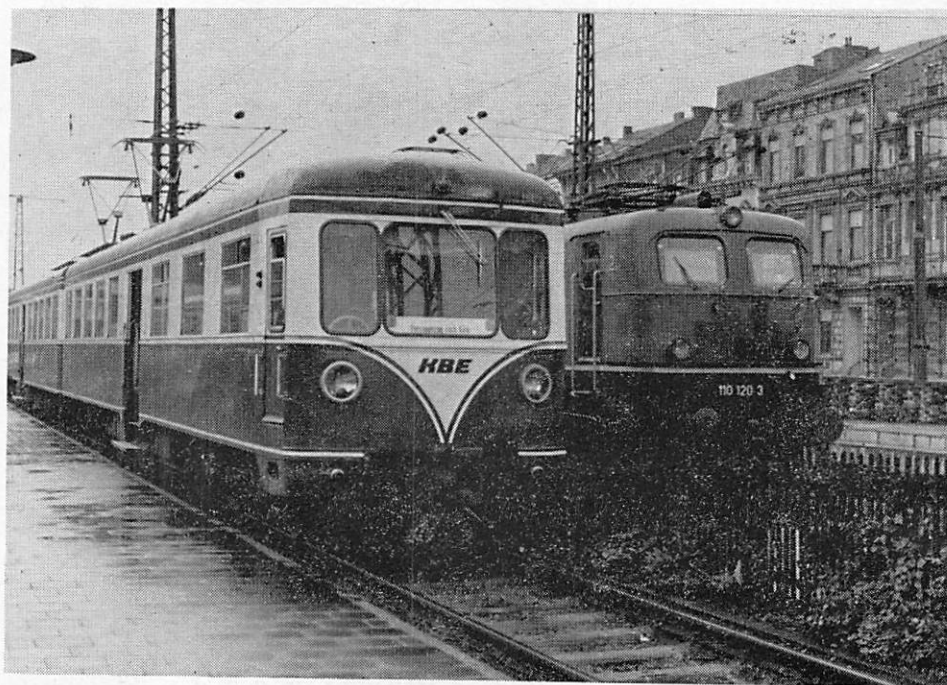
Les lignes qui parcourront la liaison Bonn-Cologne partiellement ou en totalité seront :

- ligne 3 (assurée par des voitures de Bonn et livrée Vert foncé - vert clair)  
Bad Godesberg - Bonn - Tannenbusch - Hersel.
- ligne 15 (assurée par des voitures de Cologne en livrée rouge et crème)  
Thielenbruch - Mühlheim - Zoo - Ebertplatz - Ring - Rodenkirchen - Sürth.
- ligne 16 (assurée en commun par les deux réseaux)  
Mühlheim - Zoo - Ebertplatz - Dom/Hbf - Neumarkt - Barbarossaplatz - Rodenkirchen - Sürth - Wesseling - Hersel - Bonn - Bad Godesberg.

Il sera donc possible de partir d'un quartier de Cologne, de traverser

le centre, de joindre Bonn et enfin d'aboutir à Bad Godesberg, ... sans changer de voiture.

Ces mises en service provoqueront la suppression de la ligne 2 de Bonn, mais nécessiteront néanmoins, la réintroduction de tramways conventionnels sur les lignes 3 et 20 et on verra réapparaître des voitures du type 1300.



*Ce que l'on ne verra bientôt plus... Matériel ancien du KBE le long des voies DB au terminus de Bonn. Voitures Et 42A - Et 42B (Photo W. Hoste le 27/5/76).  
Wat we binnenkort niet meer te zien krijgen... Oud materieel van de KBE langsheen de DB-sporen aan de terminus te Bonn. Rijtuigen Et 42A - Et 42B.  
(Foto W. Hoste, 27.5.1976)*

Par ailleurs, la réorganisation du réseau entrainera la fermeture au service voyageurs du Querbahn (Wesseling-Brühl) le service marchandises restant toutefois assuré.

L'actuelle liaison du KBE allant du pont Hohenzoller jusqu'à Ubiering le long du Rhin sera abandonnée.

12 convois du KBE seront transférés au Vorgebirgsbahn, tandis que d'autres véhicules du KBE seraient vendus en Autriche au Salzburger Verkehrsbetriebe.

Le dernier jour officiel de circulation du Rheinuferbahn sera le 11/8/78. Les 12 et 13 août seront mis à profit pour les essais.

## AUTRICHE.

### Linz

Le prolongement de la ligne 1 de la Sonnensteinstrasse à Auhof a eu lieu le 9 décembre 1977. Un convoi formé des voitures articulées 70 - 72 - 73 - 79 - 71 et 67 (sans publicité pour la circonstance) ont mis 13 minutes pour parcourir la nouvelle extension dont 4,65 km sont en site propre. Une boucle intermédiaire a été installée à St Magdalena (au km 3,9 du prolongement).

Cette extension porte la longueur totale du réseau à 14,6 km pour 3 lignes :

- **ligne 1** Auhof - Kleinmünchen (12,8 km, durée du parcours : 33 minutes, matériel : 22 voitures articulées à 3 caisses)
- **ligne 2** Sonnensteinstrasse - Neue Welt (7 convois à 2 essieux aux heures de pointe, il s'agit d'un service partiel du 1)
- **ligne 3** Bergbahnhof Urfahr - Hauptbahnhof (3,2 km - durée du parcours : 12 minutes, matériel : 7 convois de 3 véhicules à 2 essieux).

La flotte maximum de Linz se compose maintenant de  
27 articulées à 3 caisses  
26 voitures à 2 essieux  
30 remorques à 2 essieux  
1 voiture de service

Nous reviendrons plus en détail sur ce matériel très intéressant.

## FRANCE

### Lille

Le 28 avril 1978, le conseil de la communauté urbaine de Lille, a décidé du maintien du Mongy vers Roubaix et Tourcoing. D'ici 1982, le parc du matériel roulant devra être entièrement renouvelé, des appels d'offres seront lancés dans ce sens. Une victoire du bon sens.

\*  
\*\*

## CLIN D'ŒIL ...

Dans le métro, les annonces se font alternativement en Français-Flamand ou vice versa. Nous entendons ainsi Kunst-Wet Arts-Loi ou Arts-Loi Kunst-Wet, mais quid de Maalbeek ? Si on peut écrire Maalbeek-Maelbeek, que faire pour la prononciation ? Comment faire pour Tomberg, il faudrait au moins écrire deux fois Tomberg-Tomberg, une fois à prédominance française, l'autre fois à prédominance flamande, gageons qu'il se trouvera un petit facétieux, pour prétendre qu'ils sont tous « Français d'abord ». Rendons hommage à ce courageux qui ignore à quel couroux il s'expose.

## AVEC UN M... COMME MINISTERE

W.H.

Dans quelques jours, les deux dernières lignes vicinales auront vraisemblablement disparu du paysage Bruxellois.

Il n'y a pas si longtemps, le Ministère des Communications publiait un plan du réseau de Bruxelles, sur lequel apparaissait clairement l'intention de confier les lignes ferrées exploitées par la SNCV à la STIB.

La ligne BW constituerait le prolongement du 81 et la ligne G serait reprise par un prolongement du 18, tandis que la branche du G barré vers Beauval (pardon, Het Voor) porterait le n° 92.

La ligne 18 projetée, prolongée depuis l'actuel terminus de la place St Lambert emprunterait le site propre et les tunnels vicinaux construits il y a 20 ans pour desservir l'expo 58. C'était aussi l'occasion de rejoindre deux branches du réseau.

Hélas, le Ministère en a décidé autrement. Je dis le Ministère, mais peut-être devrais-je dire un quelconque pouvoir local, quelque peu chatouilleux sur les risques de contamination linguistique.

De source officielle, on précise que la suppression s'impose, à cause des futurs travaux du métro à la place Bockstael, ces travaux nécessitant des déplacements de voie coûteux.

Peut-être... Peut-être aussi y a-t-il le fait que les réseaux du Hainaut et de la côte ont besoin de matériel.

Si les instances officielles n'avaient pas besoin de 3 ans pour délivrer la certification indispensable à la mise en construction d'un véhicule faisant appel à une technologie nouvelle, n'en serions-nous peut-être pas là, en train d'essayer de recoller les morceaux.

Toujours est-il que le remplacement des tramways par des autobus sera nettement plus coûteux que le déplacement des voies.

Par ailleurs, la suppression des voies ferrées réduira d'autant les chaînes de construction de la BN, relevant tout naturellement par ce fait même, le coût unitaire moyen d'un véhicule... Incohérence.

Nous ne sommes pas des nostalgiques à tout prix du tramway, et quand des adaptations ou des restructurations s'imposent, nous les acceptons, mais ici le cas est flagrant.

Le Ministère, étudie, élabore, établit un projet qu'il propose au public, quelques mois plus tard, ce projet rationnel est abandonné... Incohérence.

A une époque où les transports en commun coûtent cher à la collectivité, où des compressions budgétaires s'imposent, nous voyons les autorités faire taire la voie de la raison pour céder le pas à la passion.

Il est vrai que la mise sur route des lignes vicinales provoquera l'engagement de personnel, ce qui doit faire plaisir au Cabinet de l'Emploi et



du travail, il est vrai aussi que l'actuel personnel tramway sera en partie mis à la pension anticipée, mais tout cela n'est-il pas dans la ligne normale de la mentalité belge, puisque pour une bonne part, le plan de création d'emplois consiste surtout à réduire les chômeurs, en les baptisant d'un autre nom, celui de pensionné.

Après tout c'est vrai, un chômeur et un pensionné, ce sont deux choses qui, aux yeux de la statistique, sont totalement différentes mais ce sont aussi deux hommes qui se sentent, souvent avant l'âge, devenir des inutiles... Incohérence.

Si l'on regarde le tracé des lignes, on s'aperçoit que la position ministérielle, ou communale, car dans la Belgique d'aujourd'hui, on ne sait plus très bien qui dirige, est difficile à défendre.

D'une part, une voie en site propre depuis la gare du Nord quasi jusqu'à la place Bockstael, puis des voiries très larges et certaines emprises propres aux vicinaux, tels que les tunnels du Heysel. Tout cela sera abandonné au profit de l'autobus, qui selon toute bonne logique viendra grossir le flot des véhicules routiers, alors qu'à l'instar de Lille en France, une « onde verte » aurait pu donner à peu de frais une priorité facile aux Transports en Commun.

Mais il semble, qu'à l'heure où tous les colloques sur les transports pronent la mise en service de sites protégés pour les transports en commun, à Bruxelles, on les supprime. Au pays des aveugles, les borgnes ne sont-ils pas rois... Incohérence.

« Liever vlaamse bussen dan Brusselse trams » (Plutôt des bus flamands que des trams bruxellois). Nouveau cri de guerre semble-t-il !

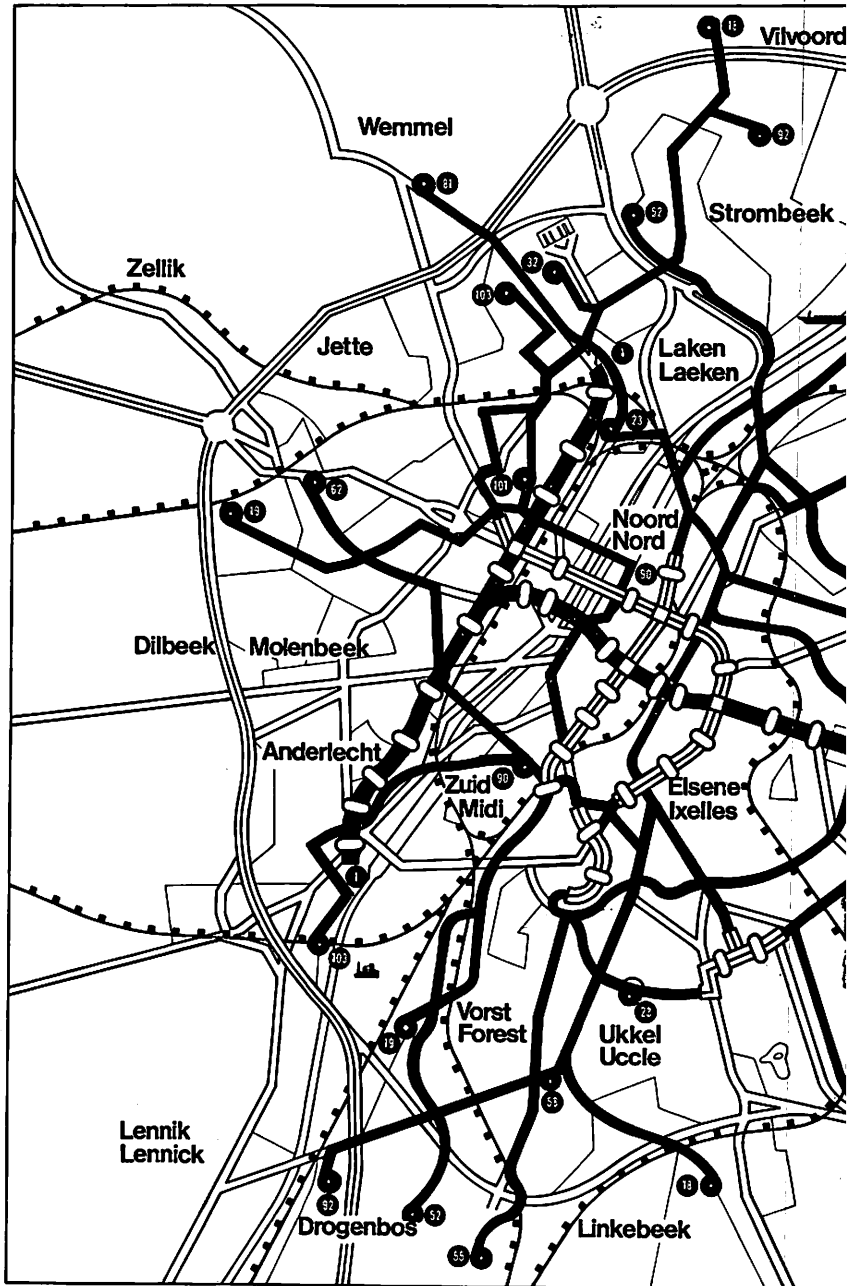
Il est bien évident, que faire le trajet Grimbergen-Bruxelles-Grimbergen, ce n'est pas la même chose que Bruxelles-Grimbergen-Bruxelles, car dans un sens on part du territoire Flamand pour conquérir, établir une tête de pont, si vous préférez, à Bruxelles et dans le sens contraire il s'agit d'une percée Bruxelloise sur territoire souverain, autonome, indépendant, flamand.

Comme de plus on ne peut garantir que les tramways quittant Bruxelles seront conduits par des conducteurs d'expression flamande, on voit poindre et en comprend mieux la crainte des pouvoirs locaux flamands. Toujours la peur du virus contestataire francophone. Comme s'il n'y avait pas de Bruxellois Néerlandophones... Incohérence.

Quand j'entends le premier Ministre déclarer avec beaucoup de sérieux d'ailleurs, que son gouvernement est un gouvernement « responsable », je me prends à sourire, responsable de quoi, de l'incohérence et de l'anarchie.

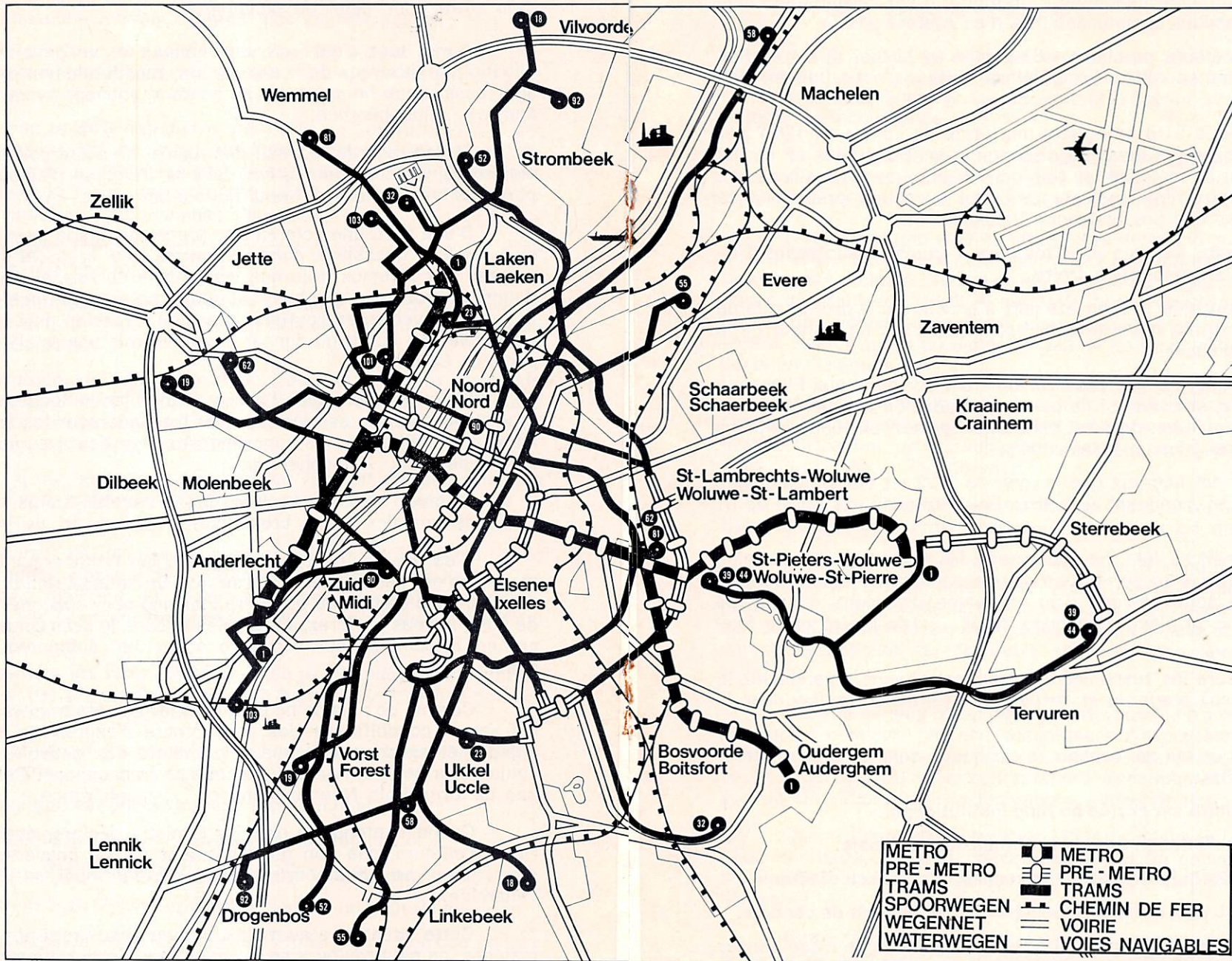
Cette situation a au moins un avantage, car si nos exportations sont malades, on peut toujours se recycler dans l'exportation du ridicule, surtout depuis qu'il ne tue plus. Heureusement d'ailleurs, car la Belgique ne serait plus qu'un vaste cimetière.

# BRUSSEL



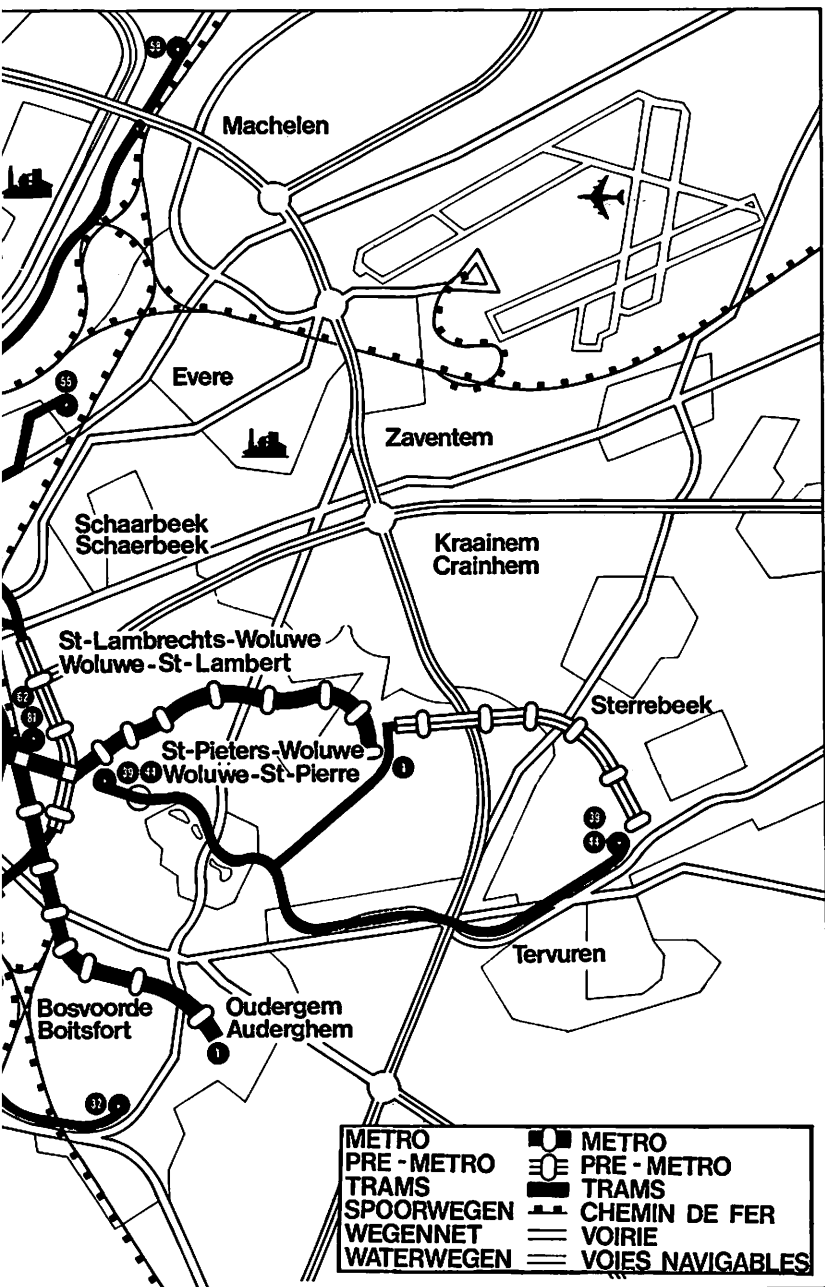
# BRUXELLES

# BRUSSEL Net 1984



# BRUXELLES Réseau 1984

# Net 1984



# Réseau 1984

Léopold II a dit « Petit pays, petites gens », il ne croyait pas si bien dire. Hélas jusqu'où ne descendrons nous pas, les découvertes récentes sur les infiniments petits nous laissent craindre le pire.

Petitesse d'esprit ou mesquinerie politique, il est certain que l'imagination de nos penseurs communautaires n'en restera pas là.

Un proverbe célèbre proclame « Bien faire et laisser dire » en Belgique on l'a transformé en « Bien dire et laisser faire », c'est tellement plus facile.

Au moment où la STIB enregistre une perte de l'ordre de 125 F par seconde, au moment où des mesures d'économie sont décidées en ce qui concerne l'utilisation du matériel les fins de semaine, ne voyons-nous pas apparaître de nouveaux films indicateurs tantôt avec une prédominance française, tantôt avec une prédominance flamande.

Jusqu'ici le texte français était toujours à gauche, maintenant il alterne, une fois à gauche, une fois à droite.

Personnellement que le Français soit à gauche ou à droite, cela ne m'empêche pas de dormir, mais alterner est ridicule, car un visiteur de la capitale à de quoi s'amuser.

Au fond, pourquoi ne pas réserver un tram sur deux aux Flamands ou aux Francophones, et pourquoi ne pas les peindre en fonction du sexe linguistique de la population qu'il est censé transporter, en rouge et jaune pour les uns, en noir et jaune pour les autres.

Après tout, il est heureux que la motrice 7922 ait été endommagée par un accident, sinon, comment respecter la parité avec une série de 61 véhicules . . .

On les reconnaît de loin, heureusement, les textes à prédominance flamande étant frappés d'un curieux strabisme convergent tandis que les textes francophones souffrent eux d'un strabisme divergent, nuance importante apportée par la place attribuée au M . . . (de Métro cette fois-ci . . .).

Allons messieurs les responsables, courage, si vous revendiquez la gauche (c'est neuf ça) prenez-là et gardez-là toute, mais clarifiez donc la situation.

Enfin, et c'est ce qui me console, c'est que je sais maintenant pourquoi je paie des impôts.

Quand la stupidité est portée au rang institutionnel.

Quand une crampe d'intestin prend une dimension régionale.

Quand on sacrifie enfin l'efficacité à un concept viscéral ou électoral.

Quand tout cela est vrai, il reste en bouche comme un goût de cendres.

Les Nazis ont obligé les juifs à porter l'étoile jaune, je n'ose penser à la suite.

Petit Pays, Petites gens — Amen.

## AUTRES ASSOCIATIONS

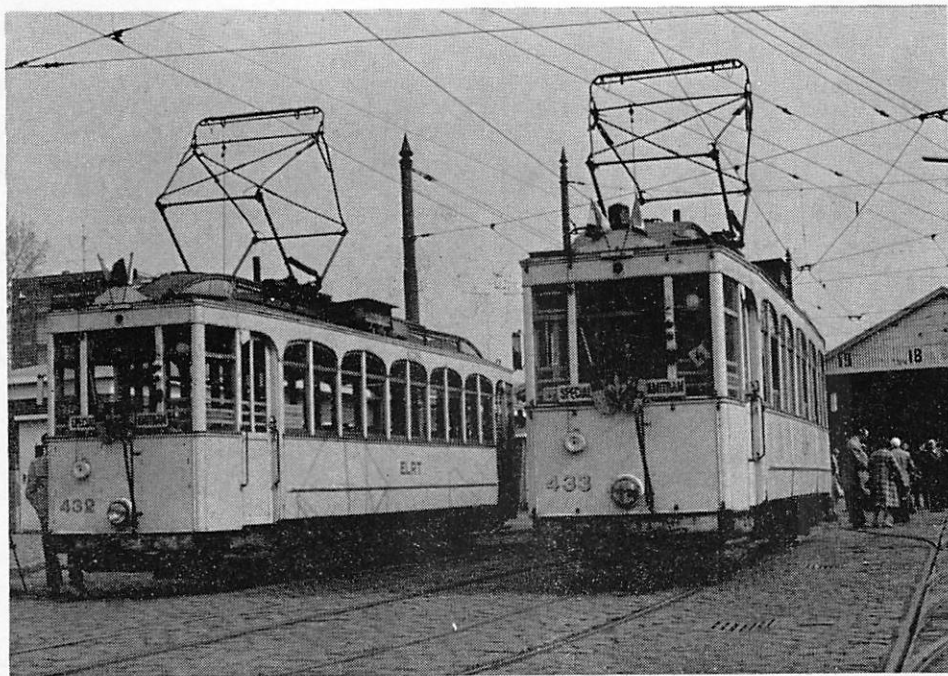
L'AMITRAM de Lille a organisé les 29, 30 avril et premier mai, une exposition consacrée au tramway en France. A cette occasion, le réseau fut parcouru par deux motrices dites « cathédrales ».

Le dépôt de Marcq fut également ouvert à la curiosité des visiteurs, dont certains avaient rallié Lille à bord du convoi vapeur organisé par la FACS depuis Paris.

Nous ne pouvons que féliciter l'AMITRAM pour son organisation irréprochable, et la direction de l'ELRT pour son accueil.

En effet, en vue de la visite tous les véhicules disponibles tant de service que voyageurs avaient été disposés dans la cour.

Le personnel de l'ELRT a reçu les visiteurs avec beaucoup de courtoisie et s'est prêté avec bonhomie aux questions posées. Un exemple à suivre en Belgique.



*Lille : dépôt de Marcq. Stationnement des deux véhicules historiques de l'ELRT, pendant la visite du dépôt (Photo W. Hoste le 29/4/78).*

*Rijsel : Marcq-remise. Twee tentoongestelde historische rijtuigen van de ELRT in de stelplaats (Foto W. Hoste, 29.4.1978).*

## NOUVELLES DU MUSEE

Les deux sous-stations vicinales qui trônaient lamentablement dans la cour du musée ont enfin été vendues par adjudication. Il a suffi de 4.000 francs pour faire disparaître ces deux véhicules encombrants. Quelques temps avant leur démolition, des manœuvres avaient été nécessaires pour amener ces deux véhicules à l'endroit prévu pour la démolition. Toutes les manœuvres ont été effectuées par traction électrique avec la motrice 9314.

Depuis de longs mois, l'AMUTRA a demandé le transfert de divers véhicules urbains garés dans la cour du musée et ne pouvant être sauvegardés déceimment en plein air.

Depuis la réouverture du musée le camion vicinal stationne au milieu de la cour d'entrée du musée.

Nous espérons que les transferts auront lieu prochainement.



*L'entrée du musée au mois de mai 78. Dans le fond, les sous-stations, démolies à présent (Photo W. Hoste).*

*De ingang van het Museum in mei 1978. In de achtergrond de onderstations die nu afgebroken zijn (Foto W. Hoste).*

## IL Y A 20 ANS

(suite 1)

Les Tramways Bruxellois avaient encore mis en service plusieurs autres itinéraires spéciaux. C'est ainsi que l'on vit apparaître, uniquement en plaque bois, la mention « Nord Sp Noord » aux couleurs bleu et blanc du 52 et faisant partie d'un jeu comportant les lignes 52, 52 barré, Sp Nord Midi, Sp Nord.



*Motorwagen 3403 met Sp-plaat van de Esplanade. De foto is genomen in augustus 1958 op de eigen bedding langs de autoweg naar Antwerpen ter hoogte van de Meiselaan (Fotograaf onbekend / Verzameling R. Nuyts).*

*Motorwagen 3403 met Sp-plaat van de Esplanade. De foto is genomen in augustus 1958 op de eigen bedding langs de autoweg naar Antwerpen ter hoogte van de Meiselaan (Fotograaf onbekend / Verzameling R. Nuyts).*

Enfin, il y eut également des plaques spéciales aux couleurs de la ligne 20. Sur un jeu 20, 20 barré, Sp, nous pouvons ainsi trouver 3 sortes de Sp différents (toujours aux couleurs rouge et blanc de la ligne 20).

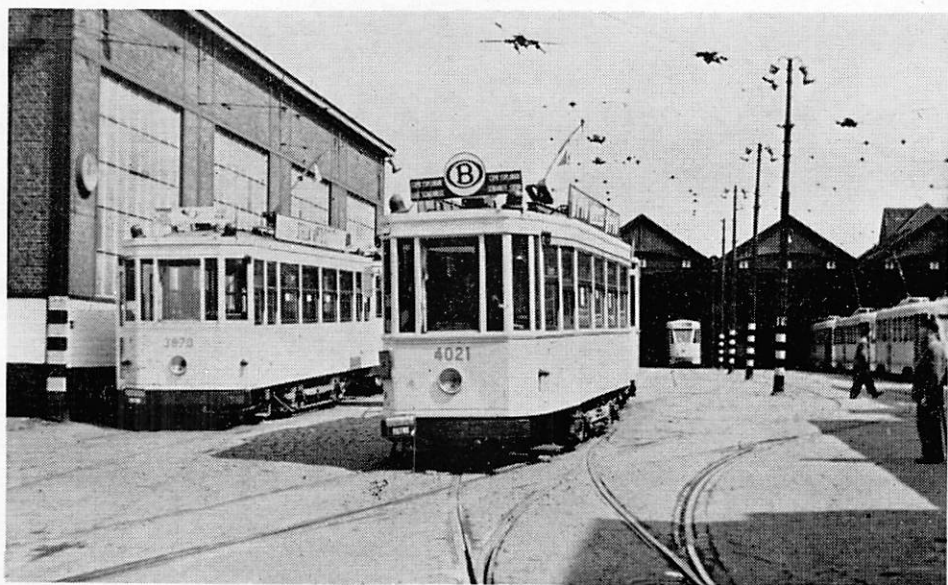


- 1) du 17 avril 58 au 13 mai 58 nous trouvons : Gare Schaerbeek - P. Tervuren - Gare Luxembourg avec les lettres Sp.
- 2) ensuite, du 14 mai 58 au 28 juin 58, les indications sont modifiées et deviennent : Esplanade - P. Tervuren - Gare Luxembourg, toujours avec lettres Sp.
- 3) enfin, troisième version, du 29 juin 58 au 18 octobre 58 nous trouvons : Esplanade - Gare Schaerbeek - P. Tervuren et lettres Sp.

\*  
\*\*

Un des clichés nous montre aussi une plaque un peu particulière, il s'agit de la reproduction du sigle B des chemins de fer Belges, cette ligne reliait le terminus Esplanade de l'expo 58 avec la gare de Schaerbeek. La photo est prise au dépôt d'Ixelles (A gauche de la motrice 4021 on aperçoit une voiture standard surmontée de la plaque du service des postes).

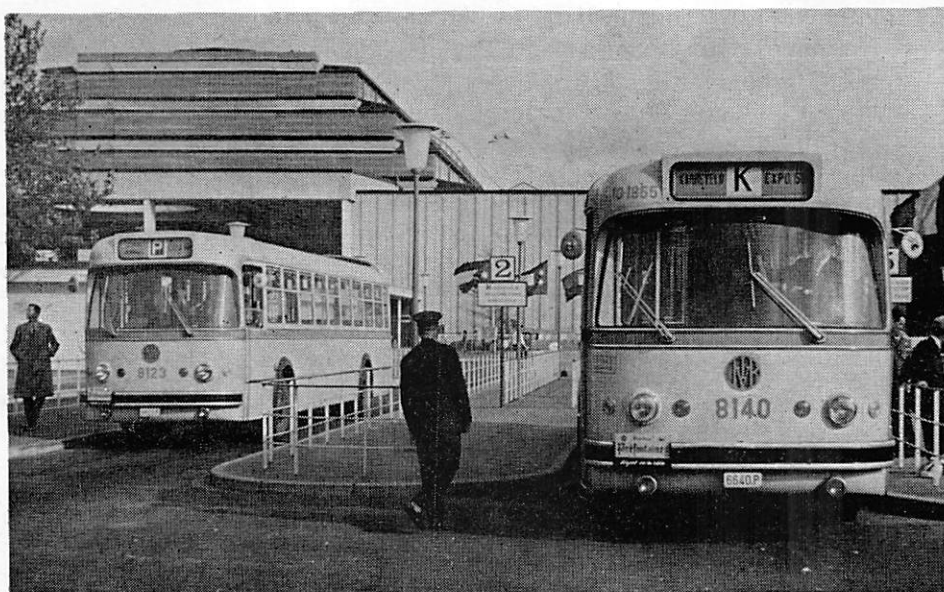
Cette plaque « B » est également apparue au sein d'un jeu comprenant les mentions : B - 20 - Sp - 81.



*Motrice 4021 avec plaque « B » au dépôt d'Ixelles (auteur inconnu / collection R. Nuyts).  
Motorwagen 4021 met plaat « B » in de remise van Elsene.  
(Fotograaf onbekend / Verzameling R. Nuyts)*

Pour terminer, notons, que les Tramways Bruxellois ont aussi mis en service quelques lignes d'autobus desservant des points particuliers de l'agglomération. On vit ainsi des autobus portant les lettres P, K, Direct Bénélux, Direct Nord, Direct Nord Midi (fond bleu et lettres blanches).

**Erratum :** dans le n° 9 de Tram Magazine, s'est glissée une erreur. En effet, à la page 26, au secundo, 4e ligne, il faut lire : « ... les couleurs du 16 (rouge - jaune) ... » au lieu de « couleurs du 18 (rouge - jaune) ... »



*Autobus lignes P et K derrière les Grands Palais, le 17 juillet '58 (Photo Temmerman).  
Autobussen van de lijnen P en K achter de Grote Paleizen, op 17 juli 1958.  
(Foto Temmerman)*

## **RESTAURATION DES RELATIONS DIRECTES CHARLEROI - BINCHE - LA LOUVIERE et CHARLEROI - THUIN**

J. DELPORTE

L'usager des lignes hennuyères qui faisait encore, il y a cinq ans à peine, (et j'en fus) le voyage de Charleroi à Mons sans descendre de « son » tram 90 en a déjà vu d'autres . . .

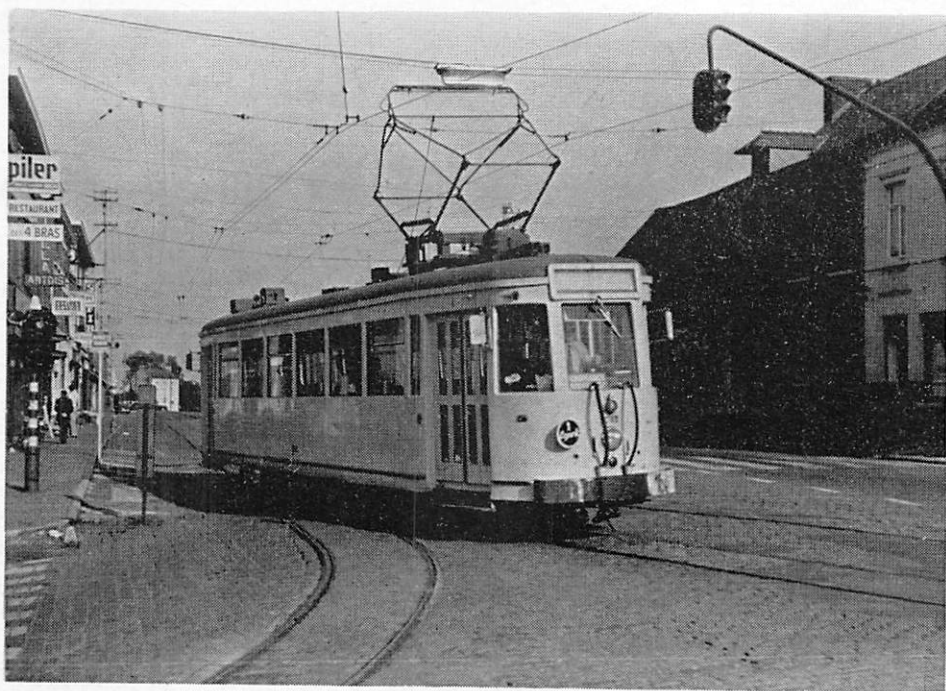
Il y eut d'abord la suppression des derniers kilomètres de voies du Borinage (Mons - Cuesmes - Frameries et Mons - Bray - Binche), le tronçon restant Charleroi - Binche fusionnant avec l'ex-ligne 36 Binche - La Louvière pour constituer la nouvelle ligne 90, et le bus 22 reprenant (sauf lorsqu'il n'avait la patience d'attendre !) les voyageurs à destination de Mons. Ce fut ensuite, l'année dernière, avec la création d'une navette fortement cadencée entre Charleroi et Anderlues, la limitation à Anderlues des lignes électriques vers La Louvière via Binche (90), La Louvière via Morlanwelz (30) et vers Thuin (91). Volonté du métro, situation à l'essai ou temporairement nécessaire par suite de travaux ?

La question reste sans réponse pour l'homme de la rue. Toujours est-il que notre usager « longue distance » de plus haut a, depuis peu, retrouvé le sourire : fini le double risque de rater sa correspondance, le tram 90 fait à nouveau partie du paysage carolorégien.

C'est en effet le premier février qu'est intervenue la nouvelle

restructuration (encore une ...) du réseau des lignes électriques du Hainaut. On peut la résumer comme suit :

- suppression de la ligne 61/64 et des navettes 78 et 79
- renforcement des lignes 41 et 63 pour remplacer les précédentes
- ligne 57 prolongée jusqu'à Souvret (Forrières), assurant une fréquence d'un quart-d'heure entre Charleroi, Gosselies et Souvret, et ce **pendant toute la journée**
- fréquence d'une demi-heure à nouveau assurée entre Charleroi et Maurage sur la ligne 80
- suppression de la navette Charleroi - Anderlues au profit d'une restauration des lignes 90 et 92, renforcées cependant aux heures de pointe par des trams 89 (sans film) limités à Anderlues
- service 1 agent entre l'Eden et Gohissart (41), entre la gare du Sud et Gosselies (63) ou Forrières (57), entre Morlanwelz et Mauragé (30 - 80), sur le parcours intégral des deux boucles de Jumet (65/66 - 85/86), maintenu entre Charleroi et Anderlues
- apparition en conséquence de nouvelles aubettes de prévente (billets et cartes)
- maintien du receveur sur les autres tronçons et sur tous les services avec remorque.



*La navette « Charleroi-Anderlues » au carrefour de Fontaine : sans film, plaque « 1 Agent » (photo J. Delporte le 4/9/77).*

*De pendel « Charleroi-Anderlues » op het kruispunt van Fontaine, zonder richtingsfilm, plaat « 1 agent » (Foto J. Delporte. 4.9.1977).*



*Le 61 entre Courcelles et Souvret (Forrières) — (Photo Dussart Desart).  
De « 61 » tussen Courcelles en Souvret (Forrières) — (Foto Dussart Desart).*

On trouve peut-être ainsi une explication au fait que le film 90 continuait de porter la mention Charleroi Eden et que la navette Charleroi - Anderlues n'avait pas fait l'objet d'un morceau de film (plaques seulement). D'autre part, l'amateur d'histoire vicinale notera avec surprise la nouvelle affectation du numéro 89 : après Charleroi - Morlanwelz et Charleroi - Chapelle sur la ligne du 80, le voici maintenant sur la ligne du 90 pour Charleroi - Anderlues. . .

Ainsi donc, voilà le réseau carolorégien redevenu le semi-métro de Charleroi. Mais ne nous risquons pas en conjectures sur l'avenir d'un réseau très souvent repensé. . . Le voyageur lui-même assimile avec difficulté ces nombreuses modifications et devient incapable de dire ce qu'il adviendra dans les prochaines années. D'autant qu'il est inondé d'informations parfois contradictoires, ou pour n'en citer que quelques-unes :

- le plan 1982 présenté à Bruxelles lors de l'exposition « Transports publics et Industrie belge » (lignes 80 jusque Brouchetterre et 90-92 jusque Montignies-s/Sambre via Beaux-Arts et Nord)
- le plan présenté au Palais des Expositions de Charleroi, à l'occasion du stand « Ensemble pour un mieux-être de la région de Charleroi » (8 antennes venant se greffer sur le noyau urbain, celle de Marchienne est limitée à Fontaine-l'Évêque)
- l'article de « L'étincelle », selon lequel la tournure actuelle des restructurations « officialise l'abandon de la politique consistant à limiter à la proche périphérie de l'agglomération les lignes destinées

à emprunter le semi-métro »

— les plans présentés presque simultanément dans la presse avec non seulement les antennes limitées... mais aussi l'emplacement prévu des stations sur celles-ci.

La solution « métro » a plus de prestige et pourrait reconverter davantage d'automobilistes, la solution « semi-métro » coûte moins cher et s'adapte souvent mieux à la configuration de la région : la discussion peut durer longtemps. Deux sociétés se partagent le réseau carolo, et il n'est pas toujours facile de trouver un terrain d'entente. D'autre part, beaucoup de problèmes existent, notamment l'abandon un peu hâtif, en son temps, des lignes électriques sur certains grands axes (comme Fleurus et Marcinelle - Haies). Enfin, si le choix est fait de venir simplement compléter le réseau actuel par une desserte en site propre de la partie urbaine, pourquoi le nouveau matériel aura-t-il une largeur qui le rend inapte à parcourir le réseau actuel ?

## **BIJDRAGEN TOT DE GESCHIEDENIS VAN DE LIJN ANTWERPEN - HOOGSTRATEN - TURNHOUT (2)**

door E. Keutgens

### **DE STELPLAATS ZURENBORG TE ANTWERPEN/BERCHEM (1885-1965)**

#### **2. De exploitatiegebouwen**

De Raad van Beheer van de Nationale Maatschappij keurde, in zitting van 28 mei 1885, de tekeningen goed met betrekking tot de installaties van de stations en garages van de lijn Antwerpen-Hoogstraten.

Voor wat betreft de stelplaats Zurenborg besloot de Raad, na prijsvraag, allereerst te beginnen met de oprichting van een loods voor lokomotieven en rijtuigen met werkplaats, alsook de bouw van een watertoren met een capaciteit van 30 m<sup>3</sup> en de plaatsing van een weegbrug.

Zoals reeds eerder gemeld namen de afsluitings- en nivelleringswerken van het terrein te Zurenborg een aanvang omstreeks 2 of 3 juli 1885. Uit gevoerde briefwisseling kunnen wij tevens opmaken dat er onmiddellijk gestart werd met de bouw van hogervermelde inrichtingen.

Dezelfde raad keurde op 15 oktober 1885 de tekeningen goed van het op te richten stationsgebouw voor burelen en magazijnen.

Op een opmetingsplan van de stelplaats, gedateerd 24 juni 1886, zien wij dat er vijf gebouwen opgericht zijn. Een stationsgebouw, onderverdeeld in burelen voor de directie, wachtzaal, magazijn en een open loods voor goederen ; een W.C. naast eertgenoemd gebouw, vervolgens een lokomotieven- en rijtuigenloods met werkplaats, een kolenpark met lampenplaats, een watertoren en langs de kant van de Pretoriastraat aan de ingang van de stelplaats een conciërgewoning.

De S.A. des Forges d'Aiseau te Aiseau kreeg op 15 mei 1886 de bouw en de levering toegewezen van een metalen loods in gestampt plaatijzer en gegalvaniseerd, aan de prijs van 19,50 F de vierkante meter per overdekte oppervlakte, vervoerskosten en opbouw inbegrepen.

Deze loods, opgetrokken in de tweede helft van 1886, was ongeveer 12 m breed en 36 m lang en kreeg al vlug de bijnaam van « Sardienendoos ».

Dank zij een proces-verbaal van inventaris, gemaakt op 1 november



*De stelplaats Zurenborg omstreeks 1910 met het hoofdgebouw dat in 1896-1897 werd opgericht (Foto archief van de schrijver).  
Le dépôt de Zurenborg aux environs de 1910. Le bâtiment principal visible sur la photo a été érigé en 1896-1897 (Photo: archives de l'auteur).*

1891, krijgen wij een zeer nauwkeurig overzicht van op dat ogenblik bestaande gebouwen en de verlichting van de stelplaats.

Hierna volgt een uittreksel van deze inventaris :

« 1° Un bureau avec salle d'attente en maçonnerie auquel sont annexés un magasin et un hangar ouvert à marchandises, entièrement pavés.

Deux passerelles en bois à hauteur de la plate-forme des wagons y sont fixées extérieurement sur toute la longueur du hangar et du magasin. Un trottoir pavé contourne la pigeon et la façade principale du bureau et de la salle d'attente. Entre ce bâtiment et la porte d'entrée du dépôt (place du Dragon) s'étend un quai pour voyageurs de 47,00 m de longueur sur 3,00 m de largeur, formé de poussier de carrière bien damé et maintenu par des bordures en pierre de taille. En outre le long des dits bâtiments et du quai, tout l'espace libre entre ces installations d'une part, et la grue roulante d'autre part, est pavé, soit sur une longueur de 115,30 m, la largeur varie entre 12,35 et 4,00 m. La partie pavée comporte une superficie de 951.30 m<sup>2</sup>.

2. Un pavillon d'aisance avec fosse en maçonnerie et paravent en tôle de 2,30 m x 1,60 m est construit à quelques mètres du bâtiment précité, il mesure 2,55 m x 2,90 m.

3. Une maisonnette de garde à un étage de 5,65 m x 4,40 m en maçonnerie. Un puits avec pompe ordinaire donne l'eau à l'usage privé du garde.

4. Un parc à charbon de 12,00 m x 5,00 m et une lampisterie de 4,00 m x 3,50 m en maçonnerie.

5. Un groupe de bâtiments en maçonnerie construit vers l'extrémité du dépôt comprend :

Un magasin de 10,20 m x 5,00 m à ossature en bois ; un atelier et une remise à locomotives de 20,00 m x 10,25 m à ossature métallique avec fosse à piquer de 5,00 m de longueur.

6. Une remise à voitures de 12,45 m x 36,65 m entièrement en tôle d'acier estampée.

Le matériel fixe de cette gare comporte encore un pont à peser du système CARTON (Châtelet), une plaque tournante de 3,10 m de diamètre, un château d'eau avec réservoir cylindrique de 30 m<sup>3</sup> de contenance avec tous ses accessoires. Non loin du château d'eau se trouvent le puits et la citerne de décantation.

L'éclairage de la gare, fait primitivement au gaz par huit réverbères, se fait actuellement à la lumière électrique. Les installations, dans lesquelles la Société Nationale est intervenue pour une somme de 500 francs, comportent :

1. Une machine à gaz du système OTTO verticale de 4 chevaux effectifs,
2. Une machine dynamo du système LAKMEYER,
3. Un rhéostat commutateur,
4. Un voltmètre,
5. Deux mats de 11 m de hauteur avec potences et guides portant chacune une lampe à arc du système PAGE. »

Deze toestand bleef behouden tot in 1896. Door de verhoging van de spoorlijn Antwerpen-Rotterdam onderging de stelplaats grondige wijzigingen.

De uitvoering van de vergrotings- en wijzigingswerken namen ruim twee jaar in beslag.

Aangezien de verschillende diensten van de Antwerpsche Maatschappij voor den dienst van Buurtspoorwegen een grote uitbreiding hadden gekend sinds 1885 en deze diensten na 10 jaar nog steeds gehuisvest waren in de burelen van hogervermeld stationsgebouw, vroeg de exploitierende maatschappij, ter gelegenheid van de vergroting van de stelplaats, aan de N.M.V.B.-Directie te Brussel om over ruimere lokalen te kunnen beschikken.

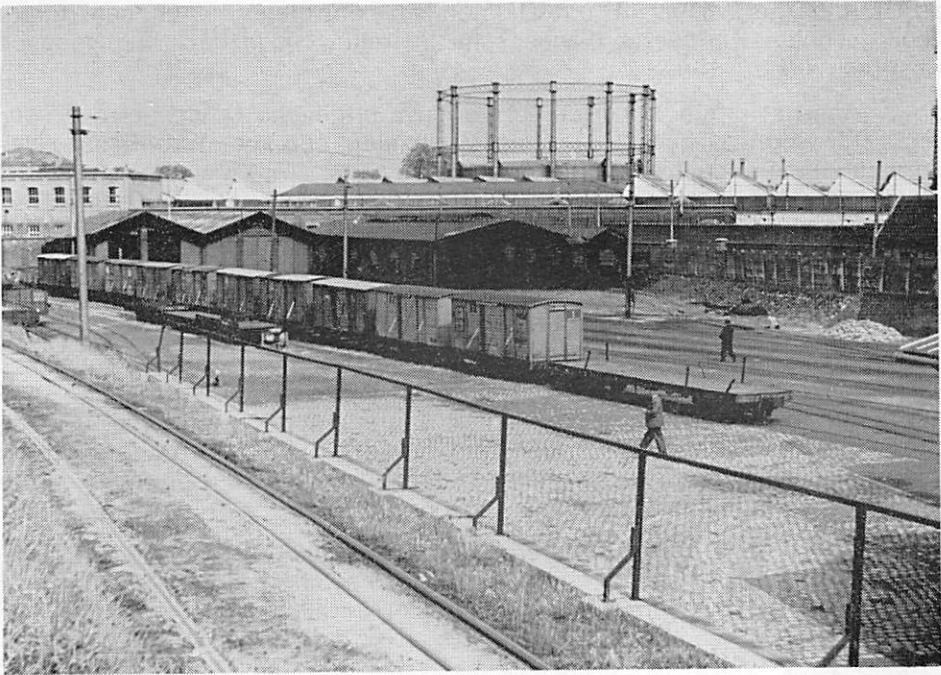
De Raad van Beheer van de N.M.V.B. gaf op 9 januari 1896 de toestemming om een aannemingskontraat af te sluiten met de Antwerpsche Maatschappij voor den dienst van Buurtspoorwegen voor de uitvoering, door haar zorgen, tegen de globale prijs van 40.000 F, van een nieuw stationsgebouw, waarvan de voorgevel zou gelegen zijn aan de Draakplaats.

De N.M.B.V. schreef op 16 januari 1896 aan de heer Siret, Exploitant-directeur van de exploiterende maatschappij : « *Il est entendu que ce bâtiment sera construit en matériaux de tout premier choix, suivant toutes les règles de l'art, et sans autres modifications au dit projet que celles qui seraient éventuellement prescrites par le service du contrôle.* »

De architecten BILMEYER en VAN RIEL waren de ontwerpers van het nieuw stationsgebouw.

Op 4 maart 1896 werd het bouwplan ter goedkeuring aan de minister voorgelegd en zijn toestemming volgde op 23 april 1896 (Goedgekeurd plan nr 71, nadien gewijzigd in nr 76).

Het Antwerpse College van Burgemeester en Schepenen verleende de bouwtoelating op 21 maart 1896.



*Het costelijk deel van de stelplaats Zurenborg omstreeks 1954. In de achtergrond, v.l.n.r., de locomotievenloods met werkplaats en de vergrote metalen loods « de Sardiendoos ». Verder de steunmuur van de helling voor het laden van straatmest (betonnen platen). Voorgrond: het 3 railsysteem voor het overladingsstation (aangelegd in 1932). — (Foto Fr. Keutgens).*

*Partie ouest du dépôt de Zurenborg vers 1954. A l'arrière-plan, de gauche à droite, le hangar des locomotives avec atelier et le hangar métallique agrandi « de Sardiendoos ». Plus loin le mur de soutènement de la rampe de chargement des gadoues (plaques de béton). A l'avant-plan: le système à 3-rails de la station de transbordement (installé en 1932). — (Photo Fr. Keutgens).*

De bouw nam een aanvang in de eerste week van augustus 1896 en het gebouw werd op 8 juni 1897 in gebruik genomen. De voorlopige oplevering had een goede maand later plaats, nl. op 12 juli.

De afsluitingsmuur met inrijpoorten aan de Draakplaats, in de Pretoriastraat en in de Krügersdorpstraat (later Krugerstraat) werd gebouwd in de tweede helft van 1897.

Het stationsgebouw bevatte langs de Draakplaatszijde een kelder-verdieping, bestaande uit een keuken, een wasplaats, een kelder en een trapzaal (torengedeelte).

Boven de kelder-verdieping waren er twee ruime lokalen, waarin de directie van de exploiterende maatschappij zetelde.

De eerste verdieping (straatzijde) telde eveneens twee kamers voor de conciërge van het stationsgebouw. De tweede verdieping (dakramen) bestond uit een zolderruimte.

De achterbouw, welke geen verdieping telde, omvatte alle lokalen nodig voor de uitvoering van de dienst, zoals een ruimte met loketten voor de kassier, een portiersloge, vier lokalen van ongeveer 5 m op 5 m o.a. voor



de stationschef, magazijn, ontvangsten- en controlebureel en een ruimte voor gevonden voorwerpen, weegschaal, archieven, in bewaring gegeven reisgoed, enz. . .

Aan het uiteinde van de achterbouw, uitgevend op de perrons voor reizigers, waren er nog twee ruime wachtzalen, één voor 1ste Klasse-reizigers en één voor de 2de Klasse.

Deze twee ruimtes waren van de overige lokalen gescheiden door een gang die de achterbouw dwarste over de ganse breedte.

De indeling van het interieur van het stationsgebouw onderging meerdere wijzigingen, o.m. in september 1918 en in 1925, ingevolge uitbreiding van de diensten.

Dit door de buurtspoorwegreizigers goed bekende stationsgebouw met zijn typisch klokketorentje werd in september 1952 ontruimd, daar de verschillende administratieve diensten van de N.M.V.B. - Groep Antwerpen overgebracht werden naar een meer in het Antwerpse centrum gelegen gebouw aan de Italiëlei 112.

Alvorens het gebouw werd afgebroken in 1965 werden verscheidene lokalen nog gebruikt als speelruimtes door de scouts van de 72ste Roelant-lokalen nog gebruikt als speelruimtes door de scouts van de 72ste Roelandgroep.

(Wordt voortgezet)

## **QUE FAIT LA S.T.I.B. PENDANT QUE NOUS DORMONS**

La S.T.I.B. vient d'éditer son (premier) Guide du Réseau, hiver 1978. Cet ouvrage utile, voire indispensable n'était pas plutôt tombé entre les mains amutristes que, déjà, la critique abondait, fusait, éclatait.

Ce petit livre de poche et de chevet est pourtant un bijou mais, avant même que d'y rechercher les renseignements utilitaires dont il fourmille, des esprits chagrins dont certains ne pourraient peut être pas écrire leur nom sans fautes, étaient tombés à pieds joints (parce que probablement ils écrivent comme des pieds) sur de fatales et futiles erreurs qu'il contient.

La S.T.I.B. avait prévu le coup et, dans un chapeau lapidaire tenant en trois alinéas, son directeur général reconnaît que si l'édition n'est pas parfaite, on retiendra volontiers toute bonne suggestion dans le but d'amender ou d'améliorer des éditions futures.

J'ai passé une carrière complète dans les éditions dont je connais toutes les roueries, tous les traquenards et je sais par expérience que quel que soit le soin, quelle que soit la minutie apportés à la correction des épreuves, il reste toujours un petit « chameau ». Si l'on y ajoute des gaffes de l'imprimeur, vous avez tout le tableau.

Moi aussi j'aime la critique à condition qu'elle soit élégante, rose bombon, épicurienne. Alors, bien sûr, je suis tombé en extase devant deux coquilles contenues dans le « Guide du Réseau hiver 1978 ».

J'ai décelé la première à la page 121 (ligne 92) d'autant plus aisément que je suis tributaire ou riverain direct de ladite ligne.

Un « paquet » comme on dit en jargon d'imprimerie qui n'avait rien à y faire est resté accroché là et, par malheur, dans la colonne dominicale qui devait rester vierge tel pour les lignes 22, 57, 78 etc.

Eh bien pour moi, cette coquille **Saint Jacques** était certainement destinée à la deuxième édition dont on nous annonçait la sortie au printemps : probablement le **PREMIER AVRIL**.

De nos jours où l'on ne sait plus attendre ni respecter les dates avec la sérénité de nos aïeuls, où l'on dresse les étalages de la Saint Nicolas à la rentrée des classes, ceux de Noël, le lendemain de Saint Nicolas, ceux du carnaval, le lendemain des réveillons, la coquille Saint Jacques avait sa place au début de l'an neuf et c'est très bien ainsi.

Une deuxième coquille, mais il aura sans doute fallu mes yeux de « pro » pour la détecter, se situe en page 56 (ligne 39). N'y voit-on pas l'un des derniers services quitter Stockel à 25 Heures 19 (sic). Il s'agit vraisemblablement d'un détournement de tram (ne riez pas, cela s'est déjà vu). On nous assure que la maman, le bébé et les otages sont en bonne santé.

Quand elle est ainsi faite la critique est tellement plus amusante.

Pour éviter à ceux qui le désireraient, la tâche de l'entreprendre (elle est longue et laborieuse, je vous préviens) j'ai brossé d'après le Guide du Réseau, un tableau synoptique horaire des premiers et les derniers départs des dix neuf lignes de tram qui sillonnent journellement autant de cantons postaux. C'est distrayant, cela fait passer une (longue) soirée et cela nous change des mots croisés ou des programmes vieillots de Télé. Donc, rien que des TRAMS, le Bus, ce sera pour plus tard.

De cette nomenclature, j'ai résolument chassé, du moins en ce qui concerne les derniers départs, des lignes telles la 22, la 92, la 102 qui vont se coucher avec les poules encore... quand celles-ci sont élevées aux hormones.

Par ailleurs, je n'ai traité que les horaires des jours ouvrables, ceux des samedi et dimanche étant pratiquement identiques et là, un grand coup de chapeau à la S.T.I.B. et ses courageux agents qui ne font pas grasse matinée pendant les fins de semaine.

Inutile de divaguer en considérations distinguées dans les tableaux ci-après sinon en observant, pour mémoire, que le tram le plus matinal est ce 55 qui part d'Evere à 5 H. 00 et que le plus matineux est le 94 quittant Boondael à 6 H. 30.

Ou bien pour remarquer que le soir, le marchand de sable (o la jolie figure pour un tram) passe à 23 H. 14 au Midi pour le 101 via P. de Hal et ne le fait qu'à 0 H. 24 pour le 81, à Laeken. Et puis, N...I...ni Fini sauf pour les lignes rentrant vers les dépôts et qui viennent encore à point à tant d'usagers.

Ceci dit, passons aux chiffres qui parlent d'eux mêmes et se privent généralement de commentaires.

### LES PREMIERS DEPARTS

Ligne	Heure	Origine
55	5.00	Evere
101	5.08	Midi (via P. Flandre)
81	5.12	Montgomery
44	5.22	Tervuren
62	5.24	Montgomery
103	5.29	Jette
18	5.35	Centenaire
101	5.37	Midi (via P. Hal)
23	5.38	Schaerbeek
58	5.38	Uccle
39	5.39	Stockel
58	5.40	Vilvorde
90	5.40	Midi
92	5.40	Uccle
81	5.41	Laeken
103	5.52	Anderlecht
19	5.53	Grand Bigard
22	5.55	Churchill
55	5.55	Uccle
44	5.58	Montgomery
18	6.00	Uccle
19	6.00	Forest
22	6.00	P. Namur
52	6.00	Meisse
93	6.00	Schaerbeek
93	6.00	Brugmann
94	6.00	Jette
32	6.02	Boitsfort
52	6.03	Drogenbos
102	6.03	Midi
102	6.05	Molenbeek
23	6.08	Churchill
39	6.09	Montgomery
90	6.10	Rogier
62	6.17	Berchem
32	6.26	Werrle
92	6.30	Meisse
94	6.30	Boondael

### LES DERNIERS DEPARTS

Ligne	Heure	Origine
101	23.14	Midi (via P. Hal)
52	23.23	Drogenbos
101	23.23	Midi (via P. Flandre)
52	23.26	Meisse
23	23.34	Schaerbeek
93	23.35	Schaerbeek
93	23.35	Brugmann
94	23.39	Boondael
90	23.40	Midi
90	23.40	Rogier
32	23.42	Boitsfort
44	23.42	Tervuren
62	23.43	Montgomery
103	23.43	Anderlecht
103	23.46	Jette
19	23.49	Gr. Bigard
18	23.50	Uccle
55	23.50	Uccle
58	23.53	Uccle
81	23.53	Montgomery
58	23.55	Vilvorde
94	23.56	Jette
39	23.57	Stockel
19	0.00	Forest
55	0.00	Evere
18	0.05	Centenaire
32	0.05	Werrle
23	0.07	Churchill
62	0.07	Berchem
44	0.10	Montgomery
39	0.20	Montgomery
81	0.24	Laeken

Et, enfin, ce fantôme rescapé du dé-tournement :

39	25.19	Stockel
----	-------	---------

A la disposition de ses voyageurs de 5.00 H à 24 H. 24, c'est à dire pendant plus de dix neuf heures en services réguliers, voilà ce que fait la S.T.I.B. pendant que nous dormons. Encore, ce premier 55, aura-t-il fallu l'extraire de quelque dépôt et le dernier 81, l'y faire rentrer.

Des minutes, beaucoup de minutes supplémentaires ...

Songeons un peu à cela au lieu de critiquer, toujours critiquer.

... Et les vaches seront bien gardées.

PROVE-CLAIRAC

# 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 068-0528040-96 (Gemeentekrediet).

De bestellingen worden zo vlug mogelijk uitgevoerd.

