

tramleven

5-6

Informatieblad

van de vereniging voor het trammuseum

en van de vereniging voor de toeristische tramlijn

van het Aisnedal

2e jaargang 1967 prijs 40 fr.

Inhoud:

- *De stoomlokomotieven van de N.M.V.B.*
- *De buurtlijnen van Bergen en de Borinage.*
- *Bijdragen tot de geschiedenis van de Buurtspoorwegen in de provincie Antwerpen.*
- *De oorspronkelijke nummeringsstructuur van de Buurtspoorwegrijtuigen.*
- *Aktualiteit : Nieuws van de trambedrijven, Amutra en T.T.A*
- *Dokumentatie*

Foto van de omslag : Het bijzonder tramstel van de Amutra-uitstap op 1 april 1967 - St Jobplaats, Ukkel, met een deelnemer van de « Veteran Cars Club » van Brussel

(Foto : E. Keutgens)

**DE STOOMLOKOMOTIEVEN
VAN DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ
VAN BUURTSPoorWEGEN**
door E. KEUTGENS

5. de stoomlokomotieven
van
het type 5

Geschiedkundig overzicht

De lokomotieven van het type 5 werden in dienst gesteld op de lijnen Hannuit - Jemeppe sur Meuse - Fexhe le Haut Clocher - Engis, Couvin - Petit Chapelle en Hoi - Burdinne. Vermelde lijnen hadden sekties, die uitgerust waren met vier sporen. Het vierrailsysteem bestond, enerzijds uit het meterspoor NMVB in het midden geplaatst, en anderzijds het normaalspoor (1435 mm), gebruikt door de NMBS.

Aantal

Vier eenheden, die alle gebouwd werden tussen 1906 en 1908 bij St. Léonard te Luik.

Nummers :

419-420, gebouwd ingevolge de aanbesteding van 17 maart 1906.

Konstruktienummer St. Léonard : 1440-1441. In dienst gesteld in 1906 op de lijn Hannuit - Jemeppe sur Meuse - Fexhe le Haut Clocher - Engis.

483, gebouwd ingevolge de aanbesteding van 22 april 1907 ; konstruktienummer 1481. In dienst gesteld in 1907 op de lijn Couvin - Petit Chapelle.

518, gebouwd volgens aanbesteding van 11 juli 1908 ; konstruktienummer 1479. Indienst : 1908, op de lijn Hoi-Burdinne.

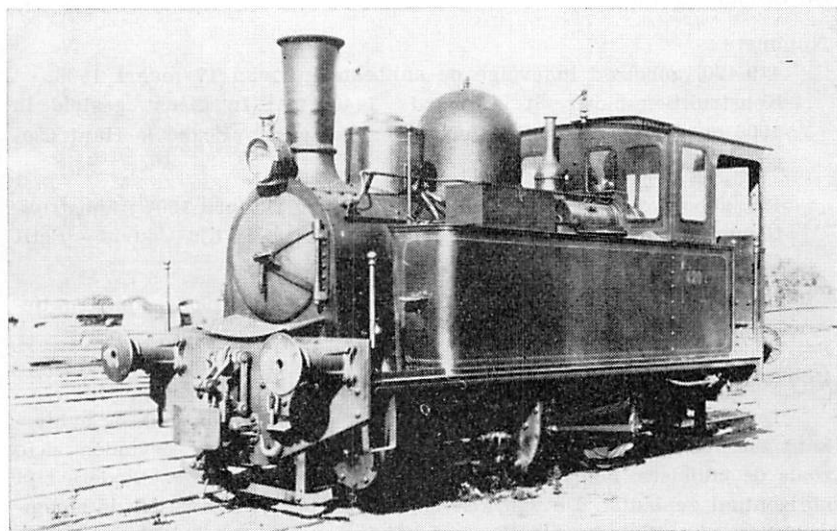
Beschrijving

Tenderlokomotief van het type 030 met een stuurpost aan de achterkant en overdekt door een machinistenhuis. De wielen bevinden zich, zoals de cilinders, langs de buitenzijde van het freem. De cilinders zijn horizontaal geplaatst. De vuurkist is van het type Belpaire en de stoomverdeling van Walschaerts. De aandrijving geschiedde op de achterste as. Het optrekstangenwerk is niet bedekt. Bij de aflevering waren enkel

op de achterste stootbalk de buffers van de NMVB en deze van de NMBS geplaatst, evenals de twee koppelingssystemen. Na enige tijd werden deze ook aan de frontzijde van de lok aangebracht. Buiten de handrem, waren vermelde lokomotieven voorzien van een stoomrem.

Technische kenmerken

Spoor	1,000 m
Stoomdruk	12,396 kg.
Roosteroppervlak	0,756 m ²
Verwarmingsoppervlakte vuurkist	3,900 m ²
Verwarmingsoppervlakte pijpen	33,100 m ²
Totale verwarmingsoppervlakte	37,000 m ²
Aantal vlampijpen	123
Afstand tussen de pijplaten	2,080 m
Doormeter cilinder	0,280 m
Slaglengte van de zuiger	0,380 m
Doormeter van de wielen	0,832 m
Aandrijving op de achterste as	
Afstand tussen de assen	0,950 m
Gewicht per as : — voor	6.550 kg.
— midden	6.450 kg.
— achter	6.750 kg.



HL 420 - TYPE 5

Verzameling AMUTRA

Totale lengte	6,006 m
Uiterste breedte	2,200 m
Lengte buffers NMBS	0,480 m
Lengte buffers NMVB	0,452 m
Overbouw : — voor	1,447 m
— achter	1,775 m
Hoogte rail - dak	2,961 m
Hoogte rail - top schouw	3,416 m
Inhoud waterbakken	1.925 l
Inhoud kolenbunker	0,600 m ³
Traktiekracht	2.898 kg.
Leeggewicht	16.350 kg.
Gewicht rijklaar	19.750 kg.

6. de stoomlokomotieven van het type 6

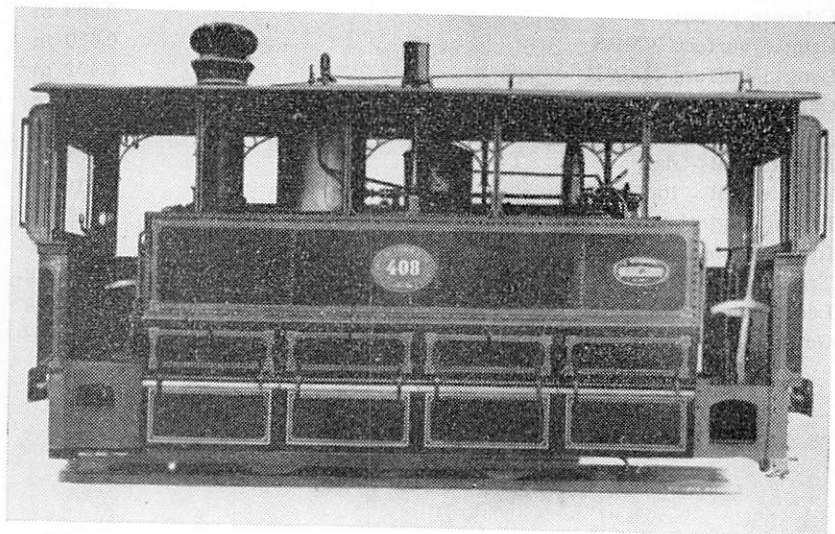
Geschiedkundig overzicht

Deze stoomlokomotieven werden gebruikt om zware treinen te trekken op heuvelachtige lijnen met sterke, doch korte stijgende hellingen, van 30 tot 35 mm per lopende meter. Op hellingen van 35 mm kon dergelijke lok, aan een snelheid van 12 km per uur, een last trekken van 65 ton.

De lokomotieven werden afgeleid van het type 3, voor wat de ketel betreft. Het freem en het optrekstangenwerk is naar model van het type 7.

Aantal

Vanaf de aanbesteding van 22 februari 1889 tot en met deze van 21 februari 1905 werden 35 eenheden afgeleverd :



HL 408 - TYPE 6

Verz. E. KEUTGENS

Beschrijving

Tenderlokomotief van het type 030, met twee stuurposten. De wielen zijn langs de binnenzijde van het freem geplaatst. De cilinders langs de buitenzijde. De vuurkist is van het type Belpaire en de stoomverdeling van het type Walschaerts. De aandrijving geschiedde op de achterste as. Het optrekstangenwerk is toegankelijk langs vier beweegbare panelen langs iedere zijde. De lokomotieven gebouwd vanaf de aanbesteding van 4 december 1901 tot deze van 21 februari 1905 verschillen in afmetingen met hun voorgangers. (Zie tabel technische kenmerken)

Technische kenmerken

Spoor	1,000 m
Stoomdruk	12,396 m
Roosteroppervlak	0,785 m ²
Verwarmingsoppervlakte vuurkist	4,360 m ²
Verwarmingsoppervlakte pijpen	30,000 m ²
Totale verwarmingsoppervlakte	34,360 m ²
Aantal vlampijpen	160
Afstand tussen de pijpplaten	1,710 m
Doormeter cilinder	0,350 m
Slaglengte van de zuiger	0,360 m
Doormeter van de wielen	0,840 m

Aandrijving op de achterste as	
Afstand tussen de assen	0,900 m
Gewicht per as : — voor	7,575 kg.
— midden	7,675 kg.
— achter	7,550 kg.
Totale lengte : loks gebouwd voor 1902	6,340 m
loks gebouwd vanaf 1902	6,530 m
Uiterste breedte	2,275 m
Lengte van elke buffer	0,470 m
Overbouw : — voor : loks gebouwd voor 1902	1,600 m
loks gebouwd vanaf 1902	1,695 m
— achter : loks gebouwd voor 1902	2,000 m
loks gebouwd vanaf 1902	2,095 m
Hoogte rail - dak	3,009 m
Hoogte rail - top schouw	3,492 m
Inhoud waterbakken	2,380 l
Inhoud kolenbunker	0,800 m ³
Traktiekracht	4,231 kg.
Leeggewicht	18,725 kg.
Gewicht rijklaar	22,800 kg.

Een plan op schaal 1/20 van de hierboven beschreven lokomotieven is verkrijgbaar door storting van 30 fr. op P.C.R. 453.476 van E. Keutgens te Antwerpen 1.

tramvrienden

adverteer
hier

NUMMER	BOUWER	KONSTRUK- TIENUMMER	AANBESTE- DING	IN DIENST	OPMERKINGEN
400-404	Tubize	745-749	22.2.1889	1889	HL 400-404 : I.D. : Brussel - Haacht
405-408	Tubize	1135-1138	29.4.1897	1897	HL 405-406 : I.D. : Hannuit - Jemeppe sur Meuse - Fexhe le haut Clocher - Engits
409-413	Thiriau	1-5	22.8.1900	1901	HL 407-408 : I.D. : Luik - 's Gravenvoeren
414-417	Tubize	1345-1348	14.11.1902	1902	HL 408 : augustus 1950 te Quévy HL 409 : I.D. : Luik - 's Gra- venvoeren HL 410 : I.D. : Casteau - Lou- vignies - Neufilles HL 411 : I.D. : Hasselt - Haelen HL 412 : I.D. : Hasselt - Orye HL 413 : I.D. : Quévrain - Roi- sin HL 414-416 : I.D. : Marche - Martelange HL 417 : I.D. : Couvin - Peht - Chapelle
418	Zimmerman	635	21.2.1905	1906	HL 418 : I.D. : St Ghislain - Hautrage ; 1932 : I'ijn Geldena- ken - Tienen - St-Truiden

421	Tubize	750	19.12.1888	?	HL 421 : I.D. : Val St Lambert-
422	Tubize	854	30.9.1901	1892 (bouwj.)	HL 422 : I.D. : Brussel - Vossem ; overgekocht in 1901 van « Les Tramways Bruxellois », aldaar nr 26 ; 1932 : op lijn Brussel - Vossem
423	Zimmerman	629	21.2.1905	1905	HL 423 : I.D. : Lijnen van Doornik
424	Tubize	855	30.9.1901	1892 (bouwj.)	HL 424 : I.D. : Brussel - Vossem ; overgekocht in 1901 van « Les Tramways Bruxellois », aldaar nr 27 ; 1932 : op lijn Brussel - Vossem
425	Zimmerman	630	21.2.1905	1905	HL 425 : I.D. : Lijnen van de Borinage
426	Zimmerman	631	21.2.1905	1905	HL 426 : I.D. : Lijnen van Doornik
427	Thiriau	25	4.12.1901	1902	HL 427 : I.D. : Hannuit - Jemeppe sur Meuse - Fexhe ie Haut Clocher - Engis
429	Thiriau	26	4.12.1901	1902	HL 429 : I.D. : idem als HL 427
431	Thiriau	27	4.12.1901	1902	HL 431 : I.D. : idem als HL 417

NUMMER	BOUWER	KONSTRUK- TIENUMMER	AANBESTE- DING	IN DIENST	OPMERKINGEN
432	Thiriau	28	4.12.1901	1902	HL 432 : I.D. : idem als HL 414-416 : 1932 : op lijn Leuven-Diest
433	Zimmerman	636	21.2.1905	1906	HL 433 : I.D. : Tienen - St Truiden
434	Thiriau	29	4.12.1901	1902	HL 434 : I.D. : idem als HL 407-409
435	Tubize	1349	14.11.1902	1903	HL 435 : I.D. : Aarsele - Kortrijk - Bellegem - Mouskroen - Menen
436	Zimmerman	637	21.2.1905	1906	HL 436 : I.D. : Comblain au Pont - Wanzée - Clairer
437	Tubize	1350	14.11.1902	1903	HL 437 : I.D. : idem als HL 421
438	Tubize	1351	14.11.1902	1903	HL 438 : I.D. : Chimay - Cul des Sarts - Petit Chapelle - Convin.

N.B. I.D. = IN DIENST gesteld op de lijn

N.B. I.D. : IN DIENST gesteld op de lijn...

de buurtlijnen
van bergen
en de borinage

een geschiedenis van 75 jaar

door P. DEHON

4

HOOFDSTUK III :

Het kapitaal « Buurtlijnen van de Borinage »

Door het uitrusten van de Buurtlijnen van de Borinage met industriële frequentiestroom in 1905, maakt de U.E.G. wederom een winstpunt.

Ter herinnering, de U.E.G. had reeds de lijnen van Brussel - Hut en van het Centrum I uitgerust, met gelijkstroom 500 V.

Op 6 april 1905 doen voor het eerst de typische motorwagens met een dubbele stroompijl dienst tussen Quaregnon en Eugies, al rijdend langs Pâturages en Wasmes. In Eugies werd een buurtspoorwegstelpaats ontworpen. Twee maanden later, op 11 juni, wordt deze traktiewijze ingehuldigd tussen Wasmes en St-Ghislain. Het jaar daarop, op 10 februari 1906, worden de sekties Pâturages - La Bouverie - Frameries (station) en Frameries (4 Pavés) - Eugies ingehuldigd. Tenslotte was de eerste faze van de elektrificering afgewerkt op 1 mei 1907, door het indienststellen van de korte dwarsverbinding van La Bouverie (rue Ferrer) tot La Bouverie (Couteaux). De aslengte van deze lijnen bedroeg alsdan ong. 20 km. Vermeld net werd gevoed door vijf omvormingskabinen, respectievelijk gelegen te Wasmes, Hornu, Quaregnon, Frameries en Eugies.

Interessant te vermelden is, dat al deze lijnen vanaf de eerste dag door elektrische traktie uitgebraat werden en geen stoomtraktie gekend hebben.

De stoomtramlijnen van de Borinage werden eerst maar vanaf 1907 in dienst gesteld. Op 15 mei 1907, Frameries - Harveng; 1 mei 1908, Bergen - Haulchin - Quévy; 10 augustus 1909, Quévy - Haulchin (station van Estinne-au-Mont), waar de verbinding met de lijnen van het Centrum tot stand kwam en die reeds op 1 augustus 1909 aangelegd was, nl. Estinne-au-Mont - La Louvière. De inhuldiging van de laatste voor-oorlogse stoomtramlijn van de Borinage, Eugies - Aulnois - Quévy, geschiedde op 1 maart 1910. Tenslotte nog de inhuldiging, welke maar eerst plaats had op 20 juli 1924, van de lijn Harveng - Givry, ingevolge het stilleggen van de aanlegwerken, door de oorlogsomstandigheden.

Geen enkele van deze stoomlijnen heeft de elektrifikatie gekend, die nochtans voorzien was vanaf 1903.

Het was het konstruktiewerkhuis « Franco-Belge » die de bestelling van het mechanische gedeelte van 20 motorwagens, nodig voor deze een-fazige lijnen, toegewezen kreeg.

Het uiterlijke van deze motorwagens, genummerd van 9139 tot 9158, verschilt enkel en alleen van de andere motorwagens, door de aanwezigheid van twee trolleytangen (vermoedelijk praktischer, een oplossing met een dubbele boog werd opgegeven); geschilderd en geleverd in het groen, hadden zij zes gelijke vensters langs iedere zijde van het koetswerk. Hun balkons waren gesloten door windschermen, die volledig vertikaal stonden en ontworpen door de bouwer. Twee motoren ontwikkelden elk ongeveer 40 PK. De twintig motorwagens kwamen in 1905 en 1906 in dienst.

De N.M.V.B. moet reeds een tweede fase van elektrifikatie voorzien hebben (o.a. Bergen - Frameries) want in 1909 doet zij een tweede bestelling van 5 motorwagens, identiek gelijk aan de eersten. Zij werden genummerd van 9282 tot 9286 en gebouwd door de Werkhuizen van Seneffe.

Plans gedateerd van 1906 en getekend door de U.E.G. leren ons, dat de N.M.V.B. het inzicht had de landelijke sekties, o.a. Frameries (station Nord-Belge) - Harveng, te elektrificeren en de trams direkt te voeden met éénfazige stroom van 6.600 V.

Met dit doeleinde had de U.E.G. een prototype van motorwagen bestudeerd voor twee stroomontvangsten en buiten de twee trolleytangen voor de 600 V, was een derde nog voorzien voor de ontvangst van de 6.600 V. Deze laatste stroomspanning zou teruggebracht worden naar 600 V, bij middel van een omvormer gemonteerd op het tramrijtuig. De luchtlijnvoeding moest geschieden door kettingophanging, de terugkeer van de stroom diende te gebeuren langs het spoor.

Deze proefneming, ontegensprekelijk met belangstelling gevolgd, werd echter nooit uitgevoerd. De buitenlijnen van de Borinage bleven uitgerust met stoomtraktie.

De eerste aanhangwagens van de elektrische dienst van de Borinage waren afkomstig van de reeks A. 1588 - A. 1598 van de lijn Brussel - Hut, waar zij sinds de inhuldiging in 1894 reden. De aanhangwagens 1588, 1589, van 1591 tot 1594, 1596 tot 1598, in totaal 9 eenheden, werden overgeheveld naar de Borinage in 1905. De wagens 1590 en 1595 bleven te Brussel. Deze gemengde aanhangwagens (1e en 2e klasse) kenmerken zich door een breed koetswerk, grote volledig open balkons, vijf ramen — éniġ voor de N.M.V.B. — en een truck in traliwerk. Zij werden gebouwd bij « La Métallurgique » te Nijvel (zie eveneens technische steekkaart Amutra nr 13).

In 1907 wordt aan dezelfde bouwer de realisatie toevertrouwd van 10 andere rijtuigen voor de elektrische diensten van de Borinage. Het zijn de wagens van de reeks A. 1984 - A. 1993. Zij hadden een meer klassiek uiterlijk : 6 ramen met dezelfde afmetingen en open balkons van een kleinere omvang. Deze rijtuigen, geleverd in 1908, bleven in dienst in de Borinage tot kort na de tweede Wereldoorlog.

Wij gaan niet verder uitwĳden over het materieel van de stoomtramlijnen, welke verscheidene tegenstellingen gekend hebben, zoals overal. Een eigenaardigheid willen we echter toch vermelden : de 10.582 was de enige aanhangwagen op schamelstellen van de Borinage, geleverd voor de stoomdienst op 25 oktober 1912.

Een tweede faze voorzag de elektrifikatie van twee nieuw te bouwen lijnen, de ene van Bergen naar Frameries, de andere van Wasmes naar Dour met een aftakking van Warquignies naar Petit-Dour.

Enkel de lijn Bergen - Frameries werd gerealiseerd doch echter stuk voor stuk. In afwachting van de afwerking van de brug over de staatspoorweg te Cuesmes-station, exploiteerde de N.M.V.B. de gedeeltelijk klaargekomen lijn Bergen - Frameries, bij middel van de nieuwe benzo-elektrische motorwagens 9426 - 9427 - 9428 en dit vanaf 31 maart 1912. Het is eerst op 9 juli 1914 dat de elektrische trams konden rijden tussen Frameries en Bergen (Bertaimontlaan). Hetgeen dan ook de overheveling van de 3 Benzo-elektrische motorwagens naar de lijnen van Brussel meebracht. De beëindigingswerken, die toelieten binnen te dringen in de stad Bergen, tussen de Bertaimontlaan en de Grote Plaats, werden opgehouden door de oorlog en waren eerst afgewerkt op 3 december 1915. Vanaf deze datum bedroeg het net in eenfazige stroom 26,5 km en twee bĳkomende omvormingskabinen : één te Bergen, de tweede te Cuesmes.

De uurroosters en de reiswegen van de lijnen van de Borinage hebben geen noemenswaardige wijziging ondergaan in de loop van de jaren 1907-1914. De vier eerste reiswegen waren als 't volgt :



BERGEN : Rond 1930 - TACHKENTMOTORWAGEN MET PANTOGRAAF

Verz. AMUTRA N° 105

1) Quaregnon (station) - La Bouverie - Frameries (Nord-Belge).

- Duur van het trajekt, in de richting zoals in titel vermeld : gemiddeld 44 minuten - de terugkeer : 39 minuten.
- Bediening op de werkdagen : een doortocht alle 30 minuten in elke richting ; een bijkomende dienst alle uren, bij vertrek te Pâturages - Staatsspoor (afwisselend met bestemming Eugies via Couteaux en Frameries Nord-Belge).
- Op zon- en feestdagen : over gans de lijn : een trein alle 15 minuten in elke richting.

2) Frameries (4 Pavés) - Eugies - St-Ghislain (station).

- Gemiddelde ritduur : 52 minuten.
- Bediening op de werkdagen : een doortocht alle 30 minuten in iedere richting. Deze frekwentie werd ontubbeld tussen Wasmes (rue de Maubeuge) en St-Ghislain.
- Verstrekte dienst over gans de lijn op zon- en feestdagen.

3) Eugies - La Bouverie - Pâturages (Staatsspoor).

- Via de korte sektie (1,295 km), gebruikmakend van de « rue Léopold » tussen « le Charbonnage des Couteaux » en La Bouverie.
- In de week, in beide richtingen, een twee-urendienst; een versterkte frekwentie op zon- en feestdagen.

4) Pâturages (Pl. St-Pierre) - Wasmes (rue de Maubeuge).

- Pendeldienst, van een duur van 5 minuten en met een doortocht om de 15 minuten in iedere richting. Een trein op twee kwam of ging rechtstreeks tot St-Ghislain zonder verandering van rijtuig te Wasmes.

Het is interessant te weten dat de trams van de Borinage enkel als aanduidingsteken een kleur-windschermplaatje hadden, zonder nummer of letter, met de voornaamste bediende plaatsen erop vermeld. De letters hebben eerst hun intrede gedaan op het einde van de jaren 1920 en de nummers in 1936.

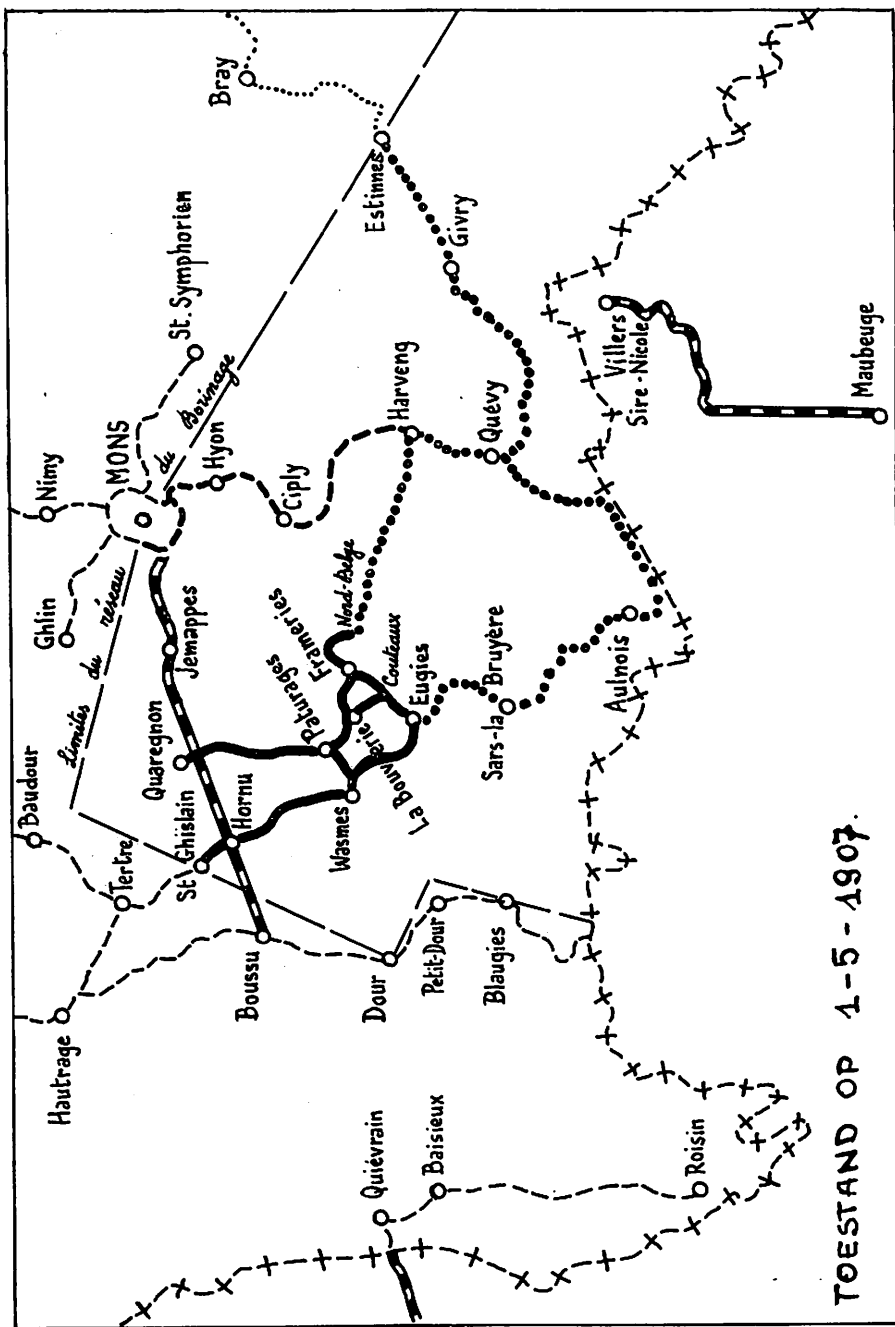
In 1913 wordt de dienst op de korte sektie La Bouverie-Couteaux definitief opgeheven. Daartegenover, worden de activiteiten uitgebreid op de Borinagelijnen in de richting Bergen. Van het begin van de organisatie van de elektrische dienst Bergen (Bertaimontlaan) - Frameries, juist voor de Eerste Wereldoorlog, vermeld de uurrooster van deze nieuwe verbinding een doortocht alle uren in iedere richting met een duurtijd van 25 minuten. Zoals op de andere lijnen zijn er bijkomende diensten op zon- en feestdagen.

In de loop van de oorlog hebben de onvermijdelijke afbraak en vernietiging van de sporen plaatsgehad: de sekties Bergen-Frameries, Eugies - Quévy, Frameries - Harveng en Quévy - Estinnes werden buiten dienst gesteld ingevolge de gehele of gedeeltelijke vernietiging van de sporen. In het geheel waren 29 km lijnen onbruikbaar geworden. De opbouw van de lijnen gebeurde reeds vanaf januari 1919 en zij waren afgewerkt in oktober 1921.

De uurroosters van de zomer 1920 brengen een wijziging in de organisatie van de elektrische diensten: er blijven niettemin 3 reiswegen met een regelmatige frekwentie van 30 minuten op elk van de lijnen:

- 1) Bergen (Grote Plaats) - Frameries - Pâturages (St-Pieterplaats).
- 2) St-Ghislain - Wasmes - Pâturages - Quaregnon (station).
- 3) Wasmes (Maubeugestraat) - Eugies - Frameries (4 Pavés).

Men stelt de opheffing vast van de elektrische uitbating op de korte eindsektie van Frameries, tussen « 4 Pavés » en het station « Nord-Belge ».



TOESTAND OP 1-5-1907.

TUSSEN TWEE OORLOGEN of het begin van de traktie met gelijkstroom.

Ingevolge de oorlogsfeiten kon de leverancier van de elektrische energie niet meer met de gewenste regelmatigheid voldoen aan de gestelde eisen van de voeding van het net: deze situatie bleef eveneens aanhouden na de vijandelijkheden en de N.M.V.B. van haar kant voorzag reeds de toekomstige verbinding met de lijnen van het Centrum en van Charleroi. Men begrijpt dan ook dat er besloten werd het eenzijdige stroomstelsel op te geven ten voordele van de klassieke gelijkstroom.

Het was in 1921, dat vermelde omschakeling zich voltooide en gerealiseerd werd in verschillende baanvakken en sectie per sectie. Tevens bracht deze verandering van stroomvoeding het wijzigen van motorwagens mee. Deze maatregel eiste een aanzienlijke verhoging van het traktiematerieel, ingevolge de achtereenvolgende onbruikbaarheid van iedere motorwagen « ex-éénfazig », gezien de omvorming van de apparaturen van de motors. Alzo komt het dat, vanaf 1919 er van de 17 motorwagens « Tachkent » — overgenomen door de N.M.V.B., 15 in dienst worden gesteld in de Borinage: het betreft hier de rijtuigen 9615-9622 en 9629-9635. De 9613 en 9614 werden gehecht aan de lijnen van Charleroi.

Ondertussen werd de eenzijdige uitrusting van de oorspronkelijke motorwagens vervangen door nieuwe controllers en gelijkstroommotoren van het type GE 249.

Op het ogenblik van de toepassing van de gelijkstroomvoeding, gedurende de overgangsperiode, heeft men de tweede trolleydraad, welke overbodig was, laten hangen. De terugkeer van de stroom gebeurde langs de rail. De motorwagens hadden dus maar een trolleytang meer en uit de as van het rijtuigdak geplaatst. In de loop der jaren wijzigde de N.M.V.B. vermeld voedingssysteem ten voordele van één draad in de as van het spoor, wat eveneens het gebruik toeliet van de stroomafname door een boog. De pantograaf kwam veel later, omstreeks 1930.

Tenslotte worden de omvormingskabinen, zonder nut geworden, opgeheven, uitgezonderd het onderstation van Wasmes, welk aangepast werd aan zijn nieuwe functie: de omvorming van driefazestroom 6.600 V in gelijkstroom 600 V en de voeding van gans het Buutspoorwegnet van de Borinage.

Wat betreft de stoomtramlijnen, werden de gemachtigde uitbreidingen, waarvan de uitvoering van de aanleg verschoven werd tot na de oorlog, nooit meer gebouwd: het waren de verbindingen Sars-la-Bruyère - Blaugies en Givry - Erquelinnes, alsook het ontwerp van verbinding, in de nabijheid van Givry, met de franse meterspoorlijn Maubeuge - Villers - Sire-Nicole.

Uitbreidingen van het elektrisch net voorzien gedurende de Eerste Wereldoorlog blijven eveneens zonder toepassing: deze projecten voor-

zagen de verbindingen Cuesmes - Flénu en Jemappes - Flénu - La Bouverie, met uitbreidingen naar Pâturages en Frameries. Alzo bleef Flénu de enige gemeente van de Borinage, welke niet bediend werd door het Buurtspoorwegnet.

Einde de jaren '20, noteren we de drie hiernavolgende diensten : Bergen - Frameries - Eugies - Wasmes (alle 30'), Bergen - Frameries - Pâturages (alle 30' - tijdens punturen, alle 15' tussen Frameries en Pâturages) en St-Ghislain - Wasmes - Pâturages - Quaregnon (alle 30' - punturen : om de 15').

Op de sektie Bergen - Frameries, gemeenschappelijk met de twee eerste lijnen, hebben wij dus een doortocht van om de 15 minuten. Deze hierbovenvermelde gegevens werden ontleend uit de uurroosters van de jaren 1926-1928.

In 1928, bij de overname door de N.M.V.B. van de lijn Bergen - Boussu wordt het materieeleffektief verrijkt met het oude materieel van de Belgische Staat, zegge 8 motorwagens « Tachkent » (9792 - 9799) en 16 motorwagens van vóór 1914 (9800 - 9815). Deze laatste waren in zulke slechte toestand, dat zij enkele maanden later werden verschroot. Hetzelfde lot ondergaan de 20 aanhangwagens overgenomen van dezelfde lijn (19167 - 19186).

Met het oog op de vervanging van vermeld materieel en de voorziening van nieuwe uitbreidingen van de elektrifikatie (1) komen in dezelfde periode uit La Louvière, de 9548 - 9558, alsook de twee beruchte 9676 en 9677, waarop echter zonder succes, differentiële assen werden geprobeerd.

Vervolgens, in 1931 en 1932, ontvangt de N.M.V.B. de gans nieuwe 9920 - 9939, weinig later gevolgd door de eerste standaardmotorwagens van de groep.

Wij gaan niet verder in detail treden, gezien wij hier zeer dicht bij de inhoud van de toekomstige hoofdstukken IV en V komen van onze studie : het ene hoofdstuk gewijd aan het geschiedkundig overzicht van de lijn Bergen - Boussu, en het andere voor de hedendaagse periode van de lijnen Bergen - Borinage (1930 - 1967).

Wat betreft het niet geëlektrificeerde gedeelte van het net, vermelden we dat de eerste autorails op de Borinage-lijnen in dienst gesteld werden op 6 juni 1932 op de lijn Bergen-Quévy. Het waren de bekende « Blissing » AR 11 en 12 met een stuurpost. Zij bleven gedurende bijna 20 jaar in dienst. Twee « lichte aanhangwagens » RL. 1 en RL. 2, werden hieraan toegevoegd. Het waren niets anders dan de oude aanhangwagens 901 en 902 van de stoomdienst, gemoderniseerd. Zij verkregen na enkele jaren hun oorspronkelijk nummer terug.

(1) Bergen - Baudour, Bergen - Casteau, Bergen - Havré, Boussu - grens.

NOTA VAN DE SCHRIJVER

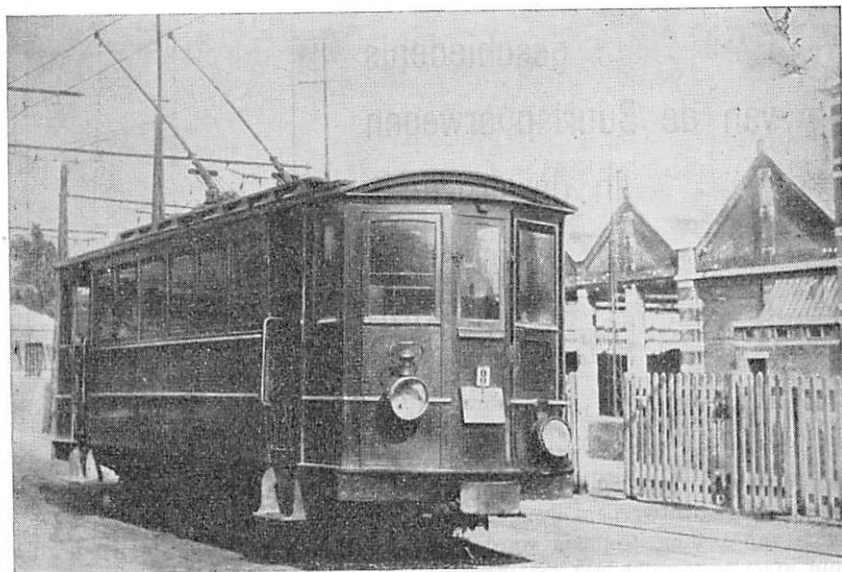
Het weze interessant te vermelden dat het « Borinage »-experiment ook zijn weerslag heeft gehad op de lijn Nijvel - Eigenbrakel en naar Virginal. Inderdaad, in 1902 heeft de N.M.V.B. een wedstrijd georganiseerd voor de grote elektriciteitsbedrijven om deze lijn uit te baten met drie-fazige stroom. Onder al de ontvangen antwoorden in 1903(wordt er geen enkele weerhouden, gezien de te grote uitgebreidheid van de driefazige uitrustingsapparaten. Nieuwe aanbesteding deze keer voor een eenfazige-uitrusting. Zes aanbiedingen ontvangen in 1904. De N.M.V.B. weerhoudt de aanbieding van de Westinghouse Cie. Vervolgens... de archieven blijven stom : het projekt schijnt in de vergetelheid geraakt te zijn, zonder meer uitleg.

(wordt voortgezet)



ONZE KLEINE AANKONDIGING :

- Wie kan er mij aan N.M.V.B.-jaarverslagen helpen. Ik zoek nog de jaren : 1926 - 1927 en 1929. Ben eventueel koper of ruilen tegen fotodokumenten. Zich wenden tot : E. Keutgens, Lange Van Ruusbroeckstraat 44, Antwerpen.



In het kader van het artikel dat voorafging geven wij hierna de technische kenmerken van de eenfazigestroom-motorwagens, die op vermelde buurtlijnen van Bergen en de Borinage, de dienst hebben verze-kerd.

De motorwagens 9139 - 9155 werden besteld bij Franco-Belge op 2 maart 1903 en de motorwagens 9156 - 9158, bij dezelfde bouwer op 17 november 1903.

De levering van deze 20 eenheden geschiedde tussen februari 1905 en februari 1906. Een tweede gelijke reeks, genummerd van 9282 tot 9286 werd besteld op 17 juli 1907 bij « Les Ateliers de Seneffe » en geleverd op 23 maart 1909.

De kenmerken van de motorwagens zijn :

Lengte koetswerk	4,740 m	Breedte koetwerk	2,000 m
Lengte van een balkon	1,655 m	Hoogte koetswerk	2,190 m
Lengte freem	7,430 m	Hoogte rail - dak	2,940 m
Lengte buffer	0,470 m	Aswijdte	2,400 m
Lengte over buffers	8,370 m	Doormeter wielen	0,800 m

In 1921 werden ze gewijzigd voor voeding met gelijkstroom. De meeste motorwagens hebben nog gereden tot kort na de Tweede Wereldoorlog. Het rekord werd gevestigd door de 9152, in dienst gehouden bij « Weg en Werken » tot 1951.

Bijdragen tot de
geschiedenis
van de Buurtspoorwegen
in de provincie
Antwerpen
1885 - 1920

door Jos Neyens

INLEIDING

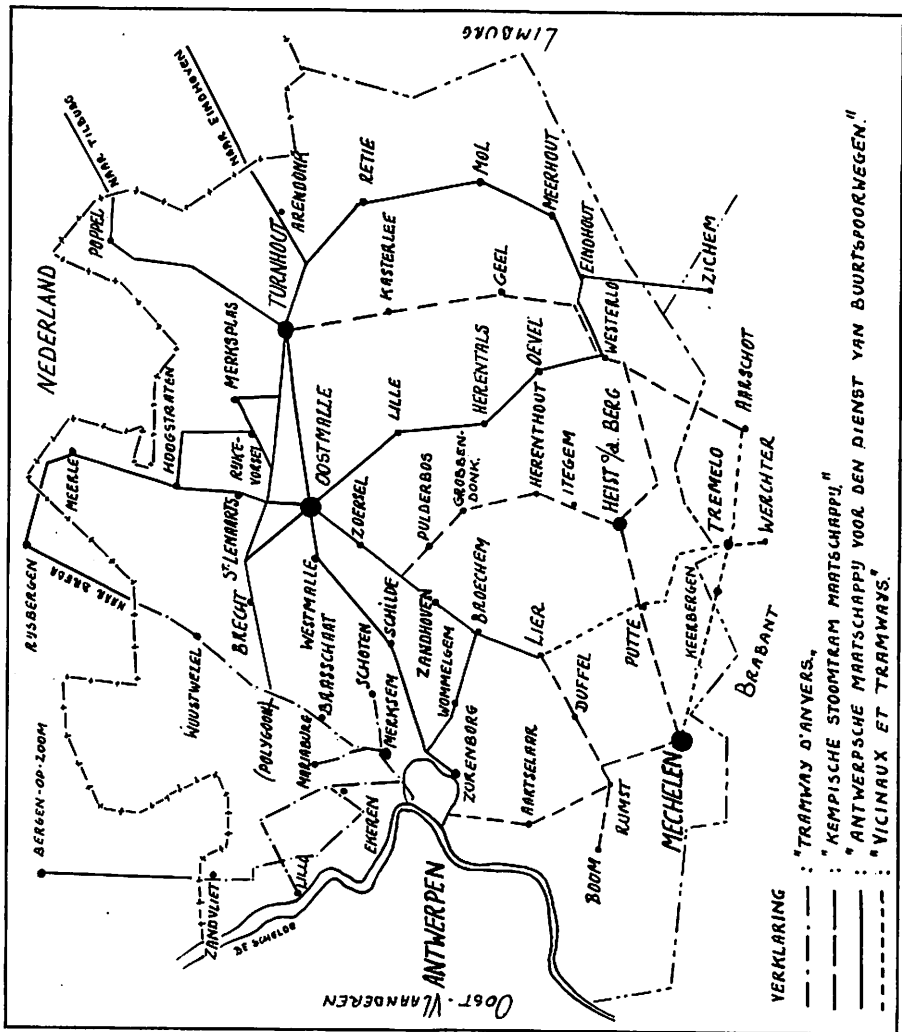
Wanneer, ruim 80 jaar geleden, de stoomtram zijn intrede deed in de provincie Antwerpen, was de aanleg van een lijn steeds een gebeurtenis van belang. Telkens werden verborgen gehuchten of buurten uit hun afzondering gehaald om ingeschakeld te worden in het steeds dichter wordend net van buurtlijnen, die immers geruime tijd als het ware het enige vervoermiddel waren voor personen en goederen. Vergroeit met de streek en de bewoners zou de stoomtram dan ook stilaan een schakel vormen in het dagelijks leven.

Maar intussen is de techniek met reuzeschreden vooruit gegaan en hebben nieuwe vervoermiddelen opgang gemaakt met het gevolg dat de stoomlijnen, een na een, verdwenen. Eerst deze aan de rand van de grote steden en in de dichtbevolkte agglomeraties, doch geleidelijk moesten ook de meest afgelegen plaatsen in onze Kempen afscheid nemen van « hun » stoomtram.

Jaren had de stoomtram in de behoefte van duizenden voorzien ; nu was zijn taak ten einde en zijn tijd gekomen om op rust te gaan en de plaats af te staan aan meer moderne, maar minder romantische, opvolgers.

De herinneringen aan de periode van vóór de eerste wereldoorlog worden steeds vager. De agenten, die deze periode hebben meegemaakt zijn sinds jaren op rust, het materieel is grotendeels verdwenen en slechts enkelen weten nog iets te vertellen over de pachtende maatschappijen. Het ware spijtig indien alles moest verloren gaan.

Daarom deze bijdragen, die bij de ouderen de goede tijd van «de stoom» zullen oproepen en die de jongeren het ontstaan en de ontwikkeling van het buurtspoorwegnet in het Antwerpse zullen leren kennen.



OPRICHTING VAN DE N.M.V.B. EN VERPACHTING DER LIJNEN

« De Maatschappij heeft voor doel de aanleg en de exploitatie van buurtspoorweglijnen in het Rijk en, bij voorkomend geval van hun verlengstukken op vreemd grondgebied ». Aldus luidt artikel 5 van de statuten van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

Bij de oprichting, in 1884, heeft de wetgever aan de Maatschappij vrije keus gelaten wat betreft de wijze van exploitatie, maar uit de parlementaire besprekingen bleek dat de voorkeur ging naar de verpachting en decentralisatie.

Van het begin van haar bestaan af, heeft de Nationale Maatschappij, de zienswijze van de wetgever volgend, zich eveneens uitgesproken ten voordele van verpachting, wat het grootste deel van de lijnen betreft.

Deze wijze van exploitatie was immers meer economisch omdat zij plaatselijke financiële groepen oprichtte, die van de noodwendigheden en de kenmerken van de door de buurtlijnen doorlopen streken grondig op de hoogte waren.

De N.M.V.B. legde de lijnen aan, rustte ze uit en beperkte verder haar bedrijvigheid tot controle.

De toestand hield tot 1920 aan. Op dat ogenblik, steunend op de wet van 11 oktober 1919, die de verbreking toeliet van de vóór de oorlog afgesloten contracten, haastten zich de pachtende maatschappijen hun contract op te zeggen, omwille van de zware verliezen welke zij leden ten gevolge van de loonsverhogingen en de prijs der materialen.

Het historisch overzicht van de ontwikkeling van het buurtspoorwegnet in de provincie Antwerpen stemt in grote trekken overeen met dat van de pachtende maatschappijen, die gedurende vijfendertig jaar deze lijnen exploiteerden.

Bij het uitbreken van de oorlog, in augustus 1914, waren in de provincie Antwerpen ongeveer 585 km buurtspoorwegen in exploitatie verdeeld over 15 lijnen. Dit komt neer op 19,6 km lijn per 100 km².

De verdeling, per pachtende maatschappij, was toen nagenoeg als volgt :

« Antwerpsche Maatschappij voor de Dienst van Buurtspoorwegen » met 300 km en 7 lijnen ;

« Kempische Stoomtram Maatschappij » met 150 km en 4 lijnen ;

« Tramway d'Anvers » met 80 km en 2 lijnen ;

« Vicinaux et Tramways » met 55 km en 2 lijnen.

Dertien lijnen met een lengte van 530 km hadden een spoorbreedte van 1,067 m (1) en enkel de lijnen Lier-Werchter en Mechelen-Aarschot

(1) Deze spoorbreedte is het 1/1000ste deel van een werst of Russische mijl.

hadden een éénmeterspoor. In de buitengewone vergadering van de Raad van Beheer van 7 januari 1919 werd besloten de lijnen met een spoorbreedte van 1,067 m te brengen op één meter.

Slechts 26 km waren op dat ogenblik geëlektrificeerd t.w. Antwerpen-Brasschaat (Polygoon), Oude Bareel-Schoten(vaart) en Kleine Bareel-Sint-Mariaburg.

Het buurnet was op 15 plaatsen verbonden met het groot spoor: Aarschot, Antwerpen (Kiel), Antwerpen (Zurenborg), Bouwel, Geel, Heist-op-den-Berg, Herentals, Lier, Mechelen (Nekkerspoel), Merksem (IJselder), Mol, Reet, Turnhout, Westmeerbeek en Zichem.

Te Zandvliet, Wuustwezel, Meerle, Poppel en Arendonk stonden de buurtlijnen in verbinding met Nederlandse buurtspoorwegmaatschappijen. Dat was de reden waarom de spoorbreedte van 1,067 m werd aangenomen en vandaar ook de benaming « Hollands spoor ».

Tijdens de oorlog 1914-18 werden ongeveer 230 km lijnen opgebroken.

DE PACHTENDE MAATSCHAPPIJEN

Antwerpsche Maatschappij voor den Dienst van Buurtspoorwegen

Een van de oudste en tevens een van de belangrijkste exploitatie-maatschappijen van het land, de « Antwerpsche Maatschappij voor den Dienst van Buurtspoorwegen », werd gesticht door notariële akte van 3 juli 1885 verleden te Antwerpen voor notaris Edmond Batkin en verschenen in het Staatsblad van 15 juli 1885.

De maatschappij, met zetel te Deurne en nadien te Turnhout, had als doel de bouw, de aankoop, de verhuring en exploitatie in België en in het buitenland van buurtspoorwegen, stoomtrams en andere. Het maatschappelijk kapitaal bedroeg 250.000,— F in aandelen van 1.000,— F. Bij de stichting waren er 28 aandeelhouders.

De maatschappij, gesticht voor een duur van 30 jaar, mocht ook samensmelten met andere maatschappijen, die hetzelfde doel hadden. De raad van beheer was samengesteld uit vijf leden en het aantal commissarissen was minimum drie en maximum vijf. De maatschappij werd bestuurd door een directeur, gekozen tussen de leden van de raad van beheer. De algemene vergadering had plaats te Antwerpen op de vierde zaterdag van april te 14 uur.

De eerste raad van beheer was als volgt samengesteld :

Voorzitter : Eugeen De Decker

Leden : Baron de Gruben
Baron de Turck de Kersbeeck
Gustaaf Heirman
Jules Koch.

De eerste commissarissen waren :

August Cools, Burggraaf du Bus de Gisignies, Ed. Heirman, Theofiel Meeus en Florent Van Nyen.

1. Lijn Antwerpen-Hoogstraten-Turnhout (53 km)

Baanvak Antwerpen-Oostmalle-Hoogstraten.

Reeds in 1884 werd, als een der eerste lijnen van het land, de inoverwegingneming gevraagd van de lijn Antwerpen (Zurenborg) - Oostmalle - Hoogstraten.

In 1885 werd een aanvang gemaakt met de werken en de lijn werd officieel geopend op 20 september 1885.

De vergunning, aangevraagd op 4 april 1885, werd verleend door Koninklijk Besluit van 27 maart 1886. Het onderschreven kapitaal (25 november 1885) bedroeg 1.540.000 fr. waarvan 50 % door de Staat, 25 % door de provincie, 17 % door de gemeenten en 8 % door particulieren was ingeschreven.

Baanvak Oostmalle-Turnhout

Als aansluiting op bovengenoemd baanvak werd nog in 1885 een aanvang gemaakt met de aanleg van de lijn Oostmalle-Turnhout. Het vergunningsbesluit, waarvoor de aanvraag werd gedaan op 5 september 1885, verscheen in het Staatsblad van 19 april 1886. Deze lijn had een kapitaal (31 maart 1886) van 608.000 fr. De inschrijving was als volgt : 25 % door de Staat, 25 % door de provincie, 33 % door de gemeenten en 17 % door particulieren. De lijn werd geopend op 18 augustus 1886.

In 1886 ook werden de kapitalen van de baanvakken Antwerpen-Oostmalle-Hoogstraten en Oostmalle-Turnhout samengesmolten om alzo de lijn Antwerpen-Hoogstraten-Turnhout te vormen.

Met het doel het goederenvervoer zoveel mogelijk te bevorderen, werden te Turnhout en te Antwerpen (Zurenborg) verbindingen aangelegd met het groot spoor.

In de senaatszitting van 18 februari 1887 verklaarde de minister van Financiën bereid te zijn met de Nationale Maatschappij te onderhandelen over het vervoer van de gedetineerden van de kolonie te Hoogstraten, waardoor de jaarlijkse bruto-ontvangst-kilometer met 500 fr. zouden stijgen. Het goederenvervoer van deze instelling gebeurde tot nog toe langs het Kempisch Kanaal tot Rijkevorsel.

Op 24 juli 1890 werd met het Ministerie van Justitie een overeenkomst afgesloten betreffende het vervoer van de gedetineerden van Hoogstraten en Merksplas. Deze overeenkomst behelsde dat de Natio-

WESTMALLE Zicht in het dorp



ANNO 1911

Verz. E. KEUTGENS

nale Maatschappij een jaarlijkse vergoeding ontving van 12.000 fr. Indien het aantal vervoerde rijtuigen gedurende één jaar de 600 overschreed, heen en terug, zou het ministerie een supplement van 10 fr. moeten betalen voor elk rijtuig boven de 600.

Bij Koninklijk Besluit van 5 mei 1893 en 3 maart 1894 werd de Nationale Maatschappij er toe gemachtigd, als private verbinding, een aftakking aan te leggen van Rijkevorsel (vaart) naar Merksplas (kolonie). Zij werd er toe aangespoord deze verbinding aan te leggen om de lijn te laten genieten van de belangrijke goederen-verzendingen van de fabriek North en met het doel voldoening te schenken aan het Ministerie van Justitie, dat verlangde dat haar landbouwkolonie te Merksplas zou verbonden worden met de buurtspoorwegen.

Op 16 mei 1894 vroeg het gemeentebestuur van Merksplas de aftakking te verlengen tot Merksplas-dorp. Ten einde aan dat verzoek te voldoen werd op 18 augustus 1894 het volledig dossier van deze vergunning overgemaakt aan de regering. Onderhandelingen werden gevoerd met de betrokken openbare besturen voor de onderschrijving van het kapitaal en dit te voegen bij het kapitaal van de lijn Antwerpen-Hoogstraten-Turnhout.

Op 2 april 1894 werd het baanvak Rijkevorsel (vaart)-Merksplas (kolonie) geopend.

(wordt voortgezet)

69 jaar buurtspoorlijn

Antwerpen-Rumst

Het zal onze leden zeker aangenaam zijn hierna een bondig geschiedkundig overzicht te vinden van de ex-tramlijn 50 Antwerpen-Rumst.

1. De stoomdienst

A. De baanvakken Boom-Rumst-Lier en Rumst-Mechelen.

De vergunningsaanvraag voor de lijn Boom-Rumst-Duffel, met een aftakking van Rumst (Vosberg) naar Mechelen werd op 22 mei 1895 aan de regering overgemaakt. Voordien, op 20 februari 1892 was er tevens een verlenging gevraagd van Duffel naar Lier, dit op aanvraag van het provinciebestuur en de belanghebbende gemeenten.

De vergunning van de twee baanvakken, samen met de verlenging naar Lier werd toegestaan op 23 juni 1896. Na verscheidene moeilijkheden werden de uitbatingsvoorwaarden op 11 mei 1896 ondertekend en toevertrouwd aan de « Kempische Stoomtram Maatschappij ».

Op 19 oktober 1898 vond de aanbesteding plaats voor het baanvak Rumst-Mechelen en op 6 september 1899 voor het vak Boom-Rumst-Duffel-Lier.

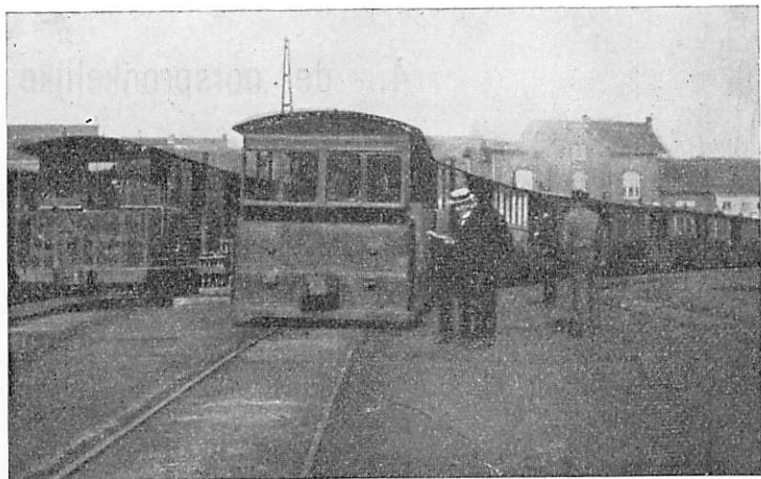
De baanvakken Rumst-Mechelen (Katelijne Poort) en Rumst-Boom (St Anna-kapel) werden geopend op 6 mei 1900 en op 14 oktober het gedeelte Boom (St Annakapel) - Boom (Tuyaertsstraat).

Op 1 januari 1902 : opening van het baanvak Rumst - Lier (Mechelse Poort), alsmede op 22 juni 1902 het baanvak Mechelen (Katelijne Poort) - Mechelen (station NMBS).

B. Het baanvak Rumst-Reet-Antwerpen (Zuid).

De vergunning voor deze lijn werd aangevraagd op 11 april 1895 en toegestaan op 18 maart 1899. Het vak Rumst-Reet (station) werd op 1 oktober 1900 geopend. Het vak Reet (station) - Antwerpen (Zuidviadukt) op 15 september 1901.

Het eerste verbindingsspoor met de steenbakkerijen kwam tot stand in 1908.



ANNO 1912 : TRAMSTATIE RUMST

Tijdens de oorlog 1914-1918 werden de lijnen zwaar getroffen, vooral de bruggen kregen het hard te verduren. Het baanvak Rumst (Vosberg) - Lier werd opgebroken. Einde 1921 was de toestand terug normaal.

2. De elektrifikatie

In 1930 werd er een aanvang gemaakt met de elektrifikatie van het lijnenkompleks van Rumst. Er werd tevens een nieuw baanvak aangelegd tussen Boom (Tuyaertsstraat) en Aartselaar.

De baanvakken Rumst-Boom-Antwerpen (50 en 50 doorstreept) en Rumst-Aartselaar (54) kwamen op 6 maart 1932 onder stroom.

Terzelfdertijd konden de reizigers doorgaan tot in het stadscentrum, gezien de doorgevoerde verlenging. Op het baanvak Rumst-Mechelen (52) waren de elektrifikatiewerken ten einde op 20 oktober 1932 en het vak Rumst (Vosberg) - Lier (53) werd op 16 april 1933 in gebruik genomen.

3. De autobusdiensten

De lijn Rumst (Vosberg) - Lier wordt sinds 5 september 1945 uitgebraat met autobus.

De lijn Rumst-Reet-Aartselaar werd op 1 januari 1954 vervangen door autobussen en op 29 september 1957 doorgetrokken tot Hemiksem.

De lijn Rumst-Walem-Mechelen is sinds 11 november 1956 volledig verzekerd in autobusdienst en op 22 mei 1966 werd ook het laatste baanvak tram Rumst-Boom-Antwerpen opgeofferd aan de autobussen.

4. de oorspronkelijke nummeringsstructuur van de buurtspoorwegrijtuigen

(vervolg 4)

REEKSEN	BOUWERS	AANBESTEDING	INDIENST- STELLING
A.10500-A.10540	Droeshout en Windels	12-10-1910	1911-1912
A.10541-A.10580	Germain	6- 9-1911	1912-1913
A.10581-A.10582	Les Ateliers Métallurg.	3-12-1909	1912
A.10583-A.10593	Dyle et Bacalan	30- 9-1913	1914
A.10594-A.10608	Godarville	30- 9-1913	1914-1915
A.10609-A.10623	Les Ateliers Métallurg.	8- 1-1915	1915-1917
A.10624-A.10638	Braine-Le-Comte	8- 1-1915	1915-1917
A.10639-A.10653	Godarville	8- 1-1915	1915
A.10654-A.10683	Cie. Centr. de Construction	20- 8-1919	1920
A.10684-A.10713	Les Ateliers Métallurg.	20- 8-1919	1920
A.10714-A.10738	La Brugeoise	20- 8-1919	1920
A.10739-A 10758	Ragheno	20- 8-1919	1920
A.10759-A.10778	Braine-Le-Comte	20- 8-1919	1920
A.10779-A.10798	Le Rœulx	20- 8-1919	1920

A.10799-A.10808 : materieel afkomstig van de maatschappij Ans-Oreye, overgenomen op 1-1-1928.

HOOFDSTUK III

MATERIEEL A

Gemengde rijtuigen (1ste en 2de klasse) - (1500 tot 1999 - 11500 tot 11999)

REEKSEN	BOUWERS	AANBESTEDING	INDIENST- STELLING
A.1500-A.1502	Les Atel. Métallurg.	11-11-1885	1886
A.1503-A.1506	Internat. B.L.C.	8- 4-1885	1885
A.1507-A.1518	Les Atel. Métallurg.	11-11-1885	1886
A.1519-A.1523	Les Atel. Métallurg.	12- 5-1886	1887
A.1524-A.1543	Seneffe	1- 2-1888	1888-1891
A.1544	Ateliers de Malines	28- 9-1888	1890
A.1545-A.1556	Bailly, Morlanwelz	1- 2-1888	1889-1891
A.1557-A.1559	Verhaegen, Mechelen	28- 1-1891	1892
A.1560-A.1569	Franco-Belge	11- 5-1892	1892-1893
A.1570-A.1577	Dyle en Bacalan	22- 3-1893	1893-1894
A.1578-A.1584	Bailly, Morlanwelz	22- 3-1893	1893-1894
A.1585-A.1587	Franco-Belge	25- 8-1893	1894
A.1588-A.1598	Les Atel. Métallurg.	8-11-1893	1894
A.1599-A.1606	Verhaegen, Mechelen	29- 8-1894	1895-1896
A.1607-A.1615	Verhaegen, Mechelen	5- 6-1895	1896-1897
A.1616-A.1617	Franco-Belge	18-12-1895	1896
A.1618-A.1635	Les Atel. Métallurg.	5- 8-1896	1897-1898
A.1636-A.1642	Verhaegen, Mechelen	5- 8-1896	1898
A.1643-A.1646	Franco-Belge	16- 2-1898	1901
A.1647-A.1652	Franco-Belge	3- 3-1897	1898-1901
A.1653-A.1661	Verhaegen, Mechelen	3- 3-1897	1898-1901
A.1662	Franco-Belge	20- 4-1897	1898
A.1663-A.1678	Nicaise & Delcuve	16- 2-1898	1898
A.1679-A.1696	Franco-Belge	16- 2-1898	1901
A.1697-A.1699	Ragheno, Mechelen	13- 9-1899	1900
A.1700-A.1702	Les Atel. Métallurg.	18-12-1895	1896
A.1703-A.1705	Les Atel. Métallurg.	8- 7-1896	1896
A.1706-A.1717	Ragheno, Mechelen	13- 9-1899	1900-1901
A.1718-A.1724	Germain	13- 9-1899	1901
A.1725-A.1744	Hannover	19-12-1900	1901
A.1745-A.1749	Sachsische	19-12-1900	1901
A.1750-A.1753	Franco-Belge	7- 4-1893	1893
A.1754-A.1755	Franco-Belge	3- 3-1897	1897
A.1756-A.1767	Sachsische	19-12-1900	1901
A.1768-A.1773	Franco-Belge	29-11-1898	1902-1903
A.1774-A.1781	Ragheno, Mechelen	18- 9-1901	1902-1903
A.1782-A.1799	Les Atel. Métallurg.	14-11-1902	1903-1904

REEKSEN	BOUWERS	AANBESTEDING	INDIENST- STELLING
A.1800-A.1801	Les Atel. Métallurg.	5-1 en 12-12-1988	1889-1890
A.1802-A.1803	Bailly, Morlanwelz	28- 8-1889	1890
A.1804-A.1805 (ex A.82 & A.86)	Verhaegen, Mechelen	15-12-1886	1903
A.1806-A.1807 (ex A.60 & A.61)	Les Atel. Métallurg.	12- 5-1886	1903
A.1808 (ex-A.83)	Verhaegen, Mechelen	15-12-1886	1903
A.1809 (ex-A.59)	Les Atel. Métallurg.	12- 5-1886	1903
A.1810 (ex-A.96)	Verhaegen, Mechelen	15-12-1886	1903
A.1811-A.1813	Franco-Belge	2- 3 1903	1903
A.1814-A.1823	Franco-Belge	28-11-1903	1904
A.1824-A.1833	Buissin	17-11-1903	1905-1907
A.1834-A.1843	Germain	17-11-1903	1904
A.1844-A.1851	Ragheno, Mchelen	17-11-1903	1905-1906
A.1852-A.1854	Atel. de Malines	28- 1-1891	1892
A.1855-A.1856	Ragheno, Mechelen	17-11-1903	1906
A.1857-A.1876	Ragheno, Mechelen	7- 6-1904	1904-1905
A.1877-A.1886	Ragheno, Mechelen	5- 4 -1905	1905-1906
A.1887-A.1891	Franco-Belge	5- 4-1905	1905-1906
A.1892-A.1899	Tyberchamps	31-10-1905	1906-1907
A.1900-A.1901	Franco-Belge	28- 1-1891	1891
A.1902-A.1913	Tyberchamps	31-10-1905	1907-1908
A.1914-A.1923	Nicaise & Delcuve	8-12-1905	1906
A.1924	ex-O.B. & Ext., overgekocht.	16- 2-1907	1907
A.1925-A.1938	Seneffe	17- 7-1907	1908
A.1939-A.1958	Ragheno, Mechelen	17- 7-1907	?
A.1959-A.1968	Buissin	17- 7-1907	?
A.1969-A.1983	Nicaise & Delcuve	17- 7-1907	?
A.1984-A.1993	Les Atel. Métall.	17- 7-1907	1908
A.1994-A.1999	Baume & Marpent	17- 7-1907	1908
A.11500-A.11513	Baume & Marpent	17- 7-1907	1908
A.11514-A.11523	C.C.C. (Hiard)	3- 6-1908	1908-1909
A.11524-A.11533	Seneffe	3- 6-1908	1909
A.11534-A.11543	Seneffe	23- 9-1908	1909-1910
A.11544-A.11553	Germain	23- 9-1908	1910
A.11554-A.11563	Franco-Belge	23- 9-1908	1910
A.11564-A.11573	Energie	23- 9-1908	?
A.11574-A.11593	C.C.C. (Hiard)	23- 9-1908	?
A.11594	Franco-Belge	11- 7-1908	1909
A.11595-A.11609	La Brugeoise	31-12-1909	?
A.11610-A.11624	Braine-Le-Comte	31-12-1909	?
A.11625-A.11634	Franco-Belge	23- 3-1910	1910-1911

A.11635-A.11652	Droeshout & Windels	12-10-1910	1911-1912
A.11653-A.11672	Germain	6- 9-1911	1912-1913
A.11673-A.11682	Buissin	30- 9-1913	1914-1915
A.11683-A.11702	Nicaise & Delcuve	8- 1-1915	1915-1917
A.11703-A.11704	La Brugeoise	23-10-1919	1921
A.11705-A.11712	Nicaise & Delcuve	23-10-1919	1921
A.11713-A.11732	Nicaise & Delcuve	20- 8-1919	1920
A.11733-A.11752	Familleureux	20- 8-1919	1920
A.11753-A.11754 : ex-materieel van de maatschappij Ans-Oreya, overgenomen op 1-1-1928.			

HOOFDSTUK IV

MATERIEEL A

Rijtuigen met personen- en reisgoedafdeling (2000 tot 2199)

A.2000-A.2001	Franco-Belge	7- 6-1904	21 en 29-11-1904
A.2002-A.2003	Internat. B.L.C.	8- 4-1885	11- 9-1885
A.2004	Franco-Belge	7- 6-1904	5-12-1904
A.2005-A.2009	Verhaegen, Mechelen	28- 1-1891	12-10-1904
A.2010-A.2013	Les Atel. Métallurg.	5- 8-1896	24 en 25-11-1897
A.2014-A.2017	Les Atel. Métallurg.	3- 3-1897	14- 1-1899
A.2018-A.2025	Franco-Belge	29-11-1898	1901-1903
A.2026	Franco-Belge	7- 6-1904	5-12-1904
A.2027-A.2033	Franco-Belge	23- 6-1906	1907
A.2034-A.2039	Franco-Belge	13- 4-1908	van 15 tot 24-12-1903
A.2040-A.2045	Energie	11- 8-1909	25- 4-1910
A.2046-A.2047	Les Atel. Métallurg.	31-12-1909	1910-1912
A.2048-A.2049	Franco-Belge	8- 3-1912	5- 3-1913
A.2050-A.2061	Franco-Belge	28- 6-1910	van 22 tot
A.2062-A.2067	Franco-Belge	7- 4-1911	31-12-1910
A.2068-A.2080	Franco-Belge	8- 3-1912	30- 9-1911 1913
A.2081	Dyle & Bacalan	22-11-1912	10-12-1913
A.2082-A.2096	La Construction, Mechelen	30- 9-1913	1916
A.2097-A.2099	Baume & Marpent	8- 1-1915	1915-1916
A.2100-A.2101	Franco-Belge	28- 1-1891	22- 8-1891
A.2102-A.2108	Baume & Marpent	8- 1-1915	1916-1917
A.2109-A.2138	Baume & Marpent	20- 8-1919	1920
A.2139-A.2140 : ex-materieel van de maatschappij Ans-Oreya, overgenomen op 1-1-1928			

(wordt voortgezet)

Nieuws van de vereniging

De Algemene Jaarvergadering van de Vereniging heeft plaats gehad op donderdag 23 maart 1967 in de refter van de N.M.V.B., Eloystraat te Brussel.

Monseigneur Cammaert, de heer J. Cuvelier, Directeur N.M.V.B., de Beheerraad en een flink opgekomen aantal stemgerechtigde leden waren op de vergadering aanwezig.

De heer P. Dehon, Voorzitter, opende de zitting met een overzicht van de gebeurtenissen en aanwinsten gedurende het afgelopen jaar 1966. Het voorbije jaar kon afgesloten worden met een boni van 27.354 fr. Het ledenaantal groeit gestadig aan en bereikte op 31 december, 342 leden.

De heren Debosschere, Pé, De Backer A., Fievez, Mailloux en Warranto werden als effectieve leden in de Vereniging opgenomen, voor hun zeer bijzondere medewerking in het verenigingsleven.

Door de heer E. Keutgens, sekretaris, werd een beschouwing gegeven over de groei, gedurende het eerste jaar, van « Tramleven » en de activiteit van het Nederlandstalig sekretariaat te Antwerpen. Hierna, ter inlichting, een bondig overzicht : Tramleven wordt gedrukt op 300 exemplaren. Aantal Belgische leden Amutra en T.T.A., die Tramleven ontvangen : 73. Aantal buitenlandse leden Amutra en T.T.A., die Tramleven nemen : 8. Aantal abonnementen in België : 1. Aantal abonnementen in het buitenland : 56. Door de verkoop van Tramleven in het Trammuseum en het Internationaal Spoorwegsalon 1966 te Brussel zijn de nummers 1 en 2 op enkele exemplaren na volledig uitgeput.

Er werd tevens dank geuit aan de N.V.B.S. in Nederland, die zo vrij was ons te steunen en te helpen in het verspreiden van Tramleven aldaar.

Verder werd er overgegaan tot de kiezing van vijf nieuwe kandidaten voor de beheerraad, op uitzondering van Monseigneur Cammaert, die zich opnieuw ter beschikking stelde van de vereniging en herkozen werd. De nieuwe beheerders zijn de heren Irtou en Mailloux en de bijgevoegde beheerders, de heren Humblet en Bastaens.

De heer P. Dehon besloot de vergadering met het vooropgestelde programma van 1967.

DE « GROENE TRAM » VAN LUIK

— Op zaterdag 25 maart heeft de vereniging afscheid genomen van de « Groene Tram » van Luik, dit op uitnodiging en organisatie van onze Luikse vrienden.

Te 14 u. 25 kwamen de rijtuigen 2 en 51 met ahw 114 aangeboden aan de kiosk « Petit Paradis » te Luik, waar we instapten om van daar naar de Place de la République Française te rijden. Daar stonden nog enkele vrienden ons op te wachten. Het rijtuig 51 met ahw 114 reed voorop, gevolgd door rijtuig 2, dat op de frontzijde een groot schild van de stad Luik voerde. De trolleytangen van beide rijtuigen waren met vlaggetjes versierd.

Een rijtuig van de normale dienst, dat na ons op het plein toekwam, en de dienst verder wilde zetten, viel bij het berijden van een sedert lang ongebruikte wissel zonder stroom.

De gelegenheidstrams zijn dan verder gereden, zodat de 316 na ons, terug zijn normale omloop kon doen.

In de stelplaats te Jemeppe kregen we de gelegenheid de daar gestationeerde rijtuigen te bezichtigen, van de oudste tot jongste, allen in goede staat van onderhoud. Met de rijtuigen 301 en 52 reden we naar Seraing-Beauséjour. In de stelplaats « Béguines » stonden eveneens een stel oude rijtuigen, en een oude « torenwagen » voor de bovenleidingswerken.

Verder ging de tocht naar de terminus Beauséjour, maar de 52 zou zijn bestemming niet bereiken, hij viel tijdens de rit zonder stroom, en moest door de zorgen van het personeel « Béguines » naar die stelplaats. Op de terugreis naar Luik veranderden we in de stelplaats Jemeppe weer onfortuinlijke medereizigers op om naar de terminus Flémalle te rijden. worden gesleept. Daar pikten we tijdens de terugreis achtergebleven van rijtuigen, en de 51-114 en 2 brachten ons terug naar het Centrum van Luik. Aan « Petit Paradis » namen we afscheid van de « Groene Tram », die zoals de tekst op rijtuig 2 duidelijk maakte, afscheid nam van het Centrum van Luik, met de woorden : « Après 82 ans, le tram vert dit Adieu au Centre de la Ville ».

— Op zaterdag 1 april 1967 werden de leden van Amutra en T.T.A. uitgenodigd om de inhuldigingsrit van het Trammuseum te Schepdaal mee te beleven. De « Veteran Cars Club » van Brussel verleende haar welwillende medewerking door ons historisch tramstel te laten vergezellen van een 12-tal oude autoveteranen. De auto's en het historisch tramstel vertrokken samen vanaf de St Jobplaats te Ukkel, via de tramlijn « V » en « Ni » naar Schepdaal. Onderweg werden we nagekeken door glimlachende en verwonderd kijkende voetgangers. Bij aankomst te Schepdaal

werden de auto's zo opgesteld, dat zij op zichzelf ook een bezienswaardigheid vormden, naast onze oude trams. We merkten ondermeer op : een Zebre 1912, een Ford 1929, een Bugatti 1930 en nog menig andere van dezelfde ouderdom.

Na een gezellig samenzijn en een filmvertoning, gegeven door de heer Torlet, werd rond 17 u. de terugweg naar Ukkel - St Jobplaats aangevangen.

Waarlijk een succesrijke dag, die bij vele een vrolijke herinnering zal nalaten.

* * *

De aanhangwagen 1919 (ex. 919) van de MIVA te Antwerpen werd door deze Maatschappij aan de Vereniging geschonken. Op 27 januari 1967 kwam vermeld rijtuig in stelplaats van Haacht toe.

Nieuws van de trambedrijven

N.M.V.B. - BUURTSPoorWEGEN

Door de N.M.V.B. werd tijdens de maand april 1967 het hiernavolgend materieel als schroot te koop aangeboden :

Groep ANTWERPEN

- Motorrijtuigen op schamelstellen, met metalen koetswerk :
10.079 - 10.081 - 10.083 - 10.188 - 10.190 - 10.194 - 10.198 - 10.324 - 10.328.
- Aanhangwagens op schamelstellen, met houten koetswerk :
19.255 - 19.257 - 19.260 - 19.410 - 19.414 - 19.416 - 19.634 - 19.635 - 10.636 - 19.638 - 19.642 - 19.643 - 19.644 - 19.645.
- Aanhangwagens op schamelstellen, met metalen koetswerk :
19.557 - 19.558 - 19.559 - 19.561 - 19.563 - 19.564 - 19.565 - 19.569 - 19.571 - 19.573 - 19.576.
- Sneeuwruimer : A 8184.

Groep BRABANT

- Verkocht als schroot in de tweede helft van 1966 :
Tweeassige motorwagens : 9293 - 9377 - 9719 - 9721 - 9722 - 9723 - 9725 - 9841 - 44.601 = ex. 9713.
Motorwagens op schamelstellen : 10.027 - 10.089 - 10.128 - 10.139 - 10.145 - 10.214 - 10.215 - 10.219 - 10.221 - 10.318 - 10.321 - 10.351.

TN-motorwagens : 10.430 - 10.484.

Aanhangwagens : 8955 = Oran - 19.189 - 19.192 - 19.196 - 19.198 -
19.199 - 19.201 - 19.202 - 19.441 - 19.448 - 19.483 -
19.605 - 19.609 - 19.613 - 19.615 - 19.619 - 19.621.

Pakwagens : 2268.

Verplaatsbaar onderstation : A 89701.

— In april 1967 :

Motorwagens : 10.133 - 10.137 - 10.217 - 10.305 - 10.326.

Aanhangwagens : 19.298 - 19.300 - 19.419 - 19.438 - 19.442 - 19.443 -
19.491.

Groep HENEGOUWEN

— Motorwagens type « Braine-le-Compte » : 10.376 - 10.379 - 10.387 -
10.390 - 10.391 - 10.392.

— Aanhangwagens : 19.269 - 19.408.

GROEP OOST-VLAANDEREN

— Tweeassige motorpakwagens : 9951 - 9952 - 9953 - 9954.

— Aanhangwagens op schamelstellen, met houten koetswerk : 19.675
- 19.680 - 19.681 - 19.683 - 19.684 - 19.687.

— Pakwagens voor reisgoed : 2205 - 2334 - 2371 - 2427 - 2428.

— In bovenvermelde groepen samen werden eveneens 63 goederen-
wagens van verschillende types te koop gesteld.

* * *

— Gedurende de maand november 1966 werden de motorwagens TS
9669 (8/11) - 9688 (16/11) - 9990 (17/11) en 41005 (18/11) van Antwerpen
naar Brussel overgebracht, om aldaar dienst te doen. De data tussen
haakjes zijn deze van aankomst te Brussel.

— Op respectievelijk 21 en 28 november 1966 werden de motorwa-
gens TS 9646 en 9647 uit Antwerpen naar Oostende overgeheveld.

— Sinds 5 februari 1967 werd het trambaanvak Trazegnies - Pont
à Celles definitief opgeheven. De lijn 78 rijdt dus nog enkel op het vak
Fontaine-l'Évêque, via Forchies en Souvret naar Trazegnies.

— Negen motorwagens Type N van een programma van 10 eenheden zijn reeds voorzien om omgebouwd te worden als aanhangwagen voor de kustlijn : 10420 - 10421 - 10426 - 10431 - 10432 - 10437 - 10440 - 10454 en 10457. De verbouwde motorwagens 10457, 10431, 10421, 10426 en 10437 zijn respectievelijk op 23-12-1966, 24-1-1967, 3 - 22 maart en 12 mei 1967 te Oostende toegekomen. In het werkhuis aldaar wordt de laatste hand gelegd aan de afwerking van deze wagens.

— Sinds 3 april jl. werd het tramlijnvak Meise — Grimbergen, ter hoogte van Meise-station onderbroken, ingevolge de rechtekking van de autoweg Brussel - Antwerpen. Vermeld vak zal niet meer invoege gesteld worden. Het in- en uitrukkende materieel van Grimbergen met bestemming Londerzeel rijden rond via de Heisel (Benelux).

— Op vrijdag 26 mei 1967 vertrok om 17 u. 38 aan de Fr. Roosevelt-plaats, de laatste tram 65 in de richting Kapellen - IJzerenweg. Thans rijden te Antwerpen nog twee tramlijnen, nml. de lijn 63 : Antwerpen-Brasschaat-De Borrekenslei en de lijn 61 doorstreept Antwerpen-Schoten-Lindelei.

M.I.V.A. - ANTWERPEN

— Op 15 september 1966 werden de werkwagens van de dienst Weg en Werken 8826 en 8827 buiten dienst gesteld. Er kwamen twee rijtuigen met stalen kop in de plaats, nml. de 4547 werd 8826 en de 4536 ontving het nummer 8827.

— Sinds 15 januari 1967 worden de tramlijnen 7 (Mortsel - Tolhuis) en 15 (Mortsel - Centraalstation) uitgebaat in éénmanwagens. Enkele dagen later, op 19 januari, werd het omleidingsspoor, ingevolge werken ringlaan, van de lijnen 7 en 15, op de Grote steenweg (Berchem-Kerk) in gebruik genomen.

— Buiten de eenmanwagens reeds vermeld in Tramleven nr 3 zijn de hiernavolgende motorwagens eveneens omgebouwd voor vermelde functie : 4407 - 4408 - 4409 - 4419 - 4420 - 4424 - 4436 - 4441 - 5115 - 5261 - 5262 - 5351 - 7379 - 7380 - 7384 - 7387.

— De motorwagen 6350 werd ten titel van proef voorzien met een railrem.

M.I.V.B. - BRUSSEL

Motorwagens serie 4000 : op 30 november 1966 was de volledige reeks van 43 eenheden, genummerd van 4001 tot 4043 afgewerkt.

M.I.V.G.-GENT (medegedeeld door de heer A. De Coninck, Gent)

— **Rollend materieel in dienst op 1 september 1966**

A. Motorwagens voor de dienst van de beweging :

1. Type 1924 (zonder blokremmen) : van 302 tot en met 315.
2. Type 1925 (zonder blokremmen) : 390 - 391 - 392 - 394 - 396 - 397 - 399.
3. Type 1930 (zonder blokremmen) : van 364 tot en met 379 - 380 - 381 - 383 - 384 - 385 - 387 - 389 - 402.
4. Type 1935 (met blokremmen) : van 316 tot en met 330.
5. Type 1937 (met blokremmen) : van 331 tot en met 363.

B. Motorwagens voor de dienst van Weg en Werken.

128 = sneeuwvager - 172 - 173 - 182 (voor het vervoer van baanwerkers).

C. Aanhangwagens - Tweeassig - dubbel richting :

van 51 tot en met 57.

van 59 tot en met 72.

* * *

— Sinds 1 oktober 1966 werden de motorwagens van het type 1925 uit dienst genomen en zullen als « reservetrans » nog enkel in noodgeval uitrijden.

— Tijdens de periode van 30 augustus tot en met 4 november 1966 heeft de MIVG de motorwagen 201 van de STIC (Charleroi) in bruikleen gehad. Vermelde motorwagen werd uitgerust met een beugel, zoals te Gent gebruikelijk, in de plaats van een pantograaf (Charleroi). Het rijtuig heeft metingen verricht op de lijnen, om de zijdelingse afwijkingen na te gaan in de sporen.

— De herprofileringswerken van de Albertlaan hebben een aanvang genomen. Hierdoor komen de sporen van de lijnen 2 (Arsenaal-St Pietersstation) en 10 (Muiderbrug - St. Pietersstation) in eigen bedding en in het midden van de rijweg te liggen.

— De motorrijtuigen 400, 401, 404 en 405 werden in de 1ste trimester van dit jaar als schroot verkocht.

— Tijdens de maanden januari - februari 1967 werden in het geheel 12 aanhangwagens gesloopt : 51 - 53 - 54 - 58 - 61 - 63 - 64 - 65 - 66 - 68 - 69 en 71.

— Op 13 maart jl. werd de 2-assige motorwagen 182 van Weg en Werken afgebroken. Vanaf vermeldde datum werden eveneens de motorwagens 380 - 381 en 385 uit de regelmatige dienst genomen en zullen nog enkel rijden tijdens de spitsuren.

— Verder werd uit goede bron vernomen dat de MIVG, 15 nieuwe P.C.C.-motorwagens van hetzelfde type als thans te Antwerpen rijdt, in aanbesteding heeft. Ze zullen waarschijnlijk eind 1968 - begin 1969 in dienst gesteld worden.

nieuws van de t.t.a.

Een nieuw seizoen voor de T.T.A. breekt aan. Om deze tweede exploitatieperiode tot een succes te leiden werden reeds verscheidene maatregelen genomen. Een van de grootste aanwinsten is, dat er in principe met een stoomlok zal gereden worden, die ons bereidwillig werd uitgeleend door de Koolmijn van Argenteau.

Het gaat hier om de lok 1075, van het type 18 en gebouwd door Grand Hornu.

Vermelde lok werd door de NMVB verkocht aan bovengenoemde koolmijn. Thans zal deze lokomotief tijdens de maanden juli en augustus zijn vroegere glorieperiode van de reizigersdienst terug kunnen beleven.

Buiten vermelde belangrijke aanwinst werd het volgend materieel nog aan de T.T.A. toegekend :

— ART 123, afkomstig van Bastogne en reeds op de TTA aanwezig. Tevens werd uit de Groep Brabant naar onze lijn overgeheveld : pakwagen 2355 en gesloten goederenwagen A 18230.

— Op dinsdag 25 april werd het open rijtuig A 8944 naar de T.T.A. verzonden. Het personenrijtuig A 1348 volgde op 13 juni ll. Het eerst genoemd rijtuig is door onze leden zeker genoeg gekend, gezien het hier gaat om het open rijtuig van het historisch tramstel, dat dient voor onze uitstappen. Verder nog een uit de groep Antwerpen afkomstige ketelwagen. Zullen eveneens nog naar de TTA verzonden worden : een platte wagen op schamelstellen een twee-assige.

Ter inlichting van onze lezers en leden geven wij hierna de dienstregeling, die zal toegepast worden tijdens het seizoen 1967.

Dienstregeling geldig van 30 april tot 30 juni en van 1 september tot 1 oktober 1967, alleen op zon- en feestdagen en op zaterdagen :

	†					†	
Erezée	23.35	14.30	15.30	16.30	17.30	18.30	
Amonines	13.45	14.40	15.40	16.40	17.40	18.40	
Dochamps	14.06	15.06	16.06	17.06	18.06	—	
Lamorménil	14.15	15.15	16.15	17.15	—	—	
		†					†
Lamorménil	—	14.30	15.30	16.30	17.30	—	—
Dochamps	—	14.40	15.40	16.40	17.40	18.20	
Amonines	13.50	15.10	16.10	17.10	18.10	18.40	
Erezée	14.00	15.20	16.20	17.20	18.20	18.50	

Van 30 april tot 30 juni wordt slechts tot/van Dochamps gereden.

Dienstregeling geldig van 1 juli t.m. 31 augustus 1967, alleen op zon- en feestdagen (met inbegrip van 21-7, 14-8 en 15-8), dinsdagen, donderdagen en zaterdagen :

	†	†						d
Erezée	10.10	13.35	14.30	15.30	16.30	17.30	18.30	18.55
Amonines	10.20	13.45	14.40	15.40	16.40	17.40	18.40	19.05
Dochamps	10.40	14.06	15.06	16.06	17.06	18.06	—	—
Lamorménil	—	14.15	15.15	16.15	17.15	—	—	—
	†		†					
Lamorménil	—	—	14.30	15.30	16.30	17.30	—	
Dochamps	10.50	—	14.40	15.40	16.40	17.40	18.20	
Amonines	11.10	13.50	15.10	16.10	17.10	18.10	18.40	
Erezée	11.20	14.00	15.20	16.20	17.20	18.20	18.50	

† = rijdt uitsluitend op zon- en feestdagen, op 21-7, 14-8 en 15-8

d = op dinsdagen

DOKUMENTATIE

Ingevolge de verhoging van het afdruppapier en de posttarieven, zien wij ons verplicht een nieuwe prijslijst aan te leggen van de hierna vermelde plans :

1)	N.M.V.B. —	schaafmotorrijtuig 21.005	40 F
2)	» —	motorwagen type S.	40 F
3)	» —	motorwagen type Standaard « Metaal » met pneumatische deuren (10.109)	40 F
4)	» —	twee-assige autorall (AR 234 - AR 258)	40 F
5)	» —	aanhangwagen type S (19.577 - 19.580)	40 F
6)	» —	aanhangwagen (gemoderniseerd) (B 1400 - 1404 ; B 1850 - 1851, B 1900 ; B 2100 - 2101	40 F

7)	»	— aanhangwagen type Metaal (19.557 - 19576)	40 F
8)	»	— stoomlok. type 1	30 F
9)	»	— stoomlok. type 2	30 F
10)	»	— stoomlok. type 3	30 F
11)	»	— stoomlok. type 4	30 F
12)	»	— stoomlok. type 5	30 F
13)	»	— stoomlok. type 6	30 F
14)	»	— stoomlok. type 7	30 F
15)	»	— stoomlok. type 8	30 F
16)	»	— stoomlok. type 9	30 F
17)	»	— stoomlok. type 10	30 F
18)	»	— stoomlok. type 15 (nog niet bestelbaar)	30 F
19)	»	— motorwagen 10.340 (voorloper Braine-le-Comte, reeks 10.374 - 10.394) was een prototype en is nooit gebouwd geweest	
20)	»	— standaardmotorwagen met filmkast, type Metaal	40 F
21)	»	— stoomlok. type 11	30 F
22)	»	— stoomlok. type 12	30 F
23)	»	— stoomlok. type 13	30 F
24)	»	— stoomlok. type 14	30 F
25)	»	— stoomlok. type 16	30 F
26)	»	— stoomlok. type 17	30 F
27)	»	— stoomlok. type 18	30 F
28)	»	— stoomlok. type 19	30 F
29)	»	— stoomlok. type 20	30 F

— Vermelde plans zijn uitgevoerd op schaal 1/20.

— Het bedrag van uw bestelling dient gestort te worden op PCR 4534.76 van E. KEUTGENS te Antwerpen, met vermelding van de nummers van de plans.

— Duurtijd van de levering : maximum 1 maand.

— De plans genummerd van 24 tot 29 werden nog niet uitgegeven en zijn vanaf heden bestelbaar. Zij werden getekend door onze medewerker, de heer P. Roovers.

**VERENIGING VOOR HET TRAMMUSEUM,
v.z.w.d. « AMUTRA »**

Gesticht op 7 maart 1961.

MAATSCHAPPELIJKE ZETEL: Wielemans Ceuppenslaan 47,
Brussel 19. P.C.R. 449.80 ten name van « AMUTRA » te Brussel 19.

Bijdragen :

Gewoon lid : 150 Fr. Beschermend lid : 250 Fr (minimum). Steu-
nend lid : 500 Fr. Aangesloten lid : 50 Fr. (wonend onder hetzelfde
dak van een gewoon, steunend of beschermend lid).

Bijkomende bijdrage voor het ontvangen van « Présence du Tram-
way » (in franse taal) : 75 Fr.

REDAKTIE: « TRAMLEVEN » en nederlandse briefwisseling :
Lange van Ruusbroecstraat 44, Antwerpen.

« TRAMLEVEN » verschijnt viermaal per jaar.

**VERENIGING VOOR DE TOERISTISCHE TRAMLIJN
VAN HET AISNEDAL, v.z.w.d.**

Gesticht op 18 september 1964.

Maatschappelijke zetel : Avenue des Nations-Unies, 9, Erezée.

P.C.R. : 2173-61 ten name van T.T.A. (Tramway Touristique de
l'Aisne) te Erezée.

Schatbewaarder en briefwisseling : Wielemans Ceuppenslaan 47,
Brussel 19.

Bijdragen :

— werkende leden : (leden werkzaam aan de lijn van de T.T.A.)
50 Fr. minimum. Aangesloten leden : 50 Fr. (wonend onder
hetzelfde dak van een werkend, gewoon, beschermend of steu-
nend lid). Beide zonder ontvangst van Tramleven of Presence
du Tramway.

— gewone leden : 150 Fr.

— beschermende leden : 250 Fr. minimum

— Steunende leden : 500 Fr.

} met ontvangst van
Tramleven of Pré-
sence du Tramway

Dienst gratis voor de leden van AMUTRA en T.T.A.

Abonnement op de periodiek « TRAMLEVEN » voor niet leden :
90 Fr. Op de twee periodieken « TRAMLEVEN » en « PRESENCE
DU TRAMWAY » : 170 Fr.

VERGADERING VOOR DE LEDEN elke eerste vrijdag van de
maand om 20 u. in het « Hôtel des Acacias », Fonsnylaan 6, Brus-
sel-Zuid. Op enkele stappen van het Zuidstation.

PRAKTISCHE INLICHTINGEN :

— Het Buurtspoorwegmuseum is toegankelijk voor het publiek van Pasen tot 31 oktober, alle zaterdagen, zon- en wettelijke feestdagen, van 14 tot 18 uur. In diezelfde periode kunnen groepsbezoeken aangevraagd worden voor de dinsdag en donderdag-namiddagen, echter op voorwaarde dat de groep uit minstens 15 personen bestaat, en het groepsbezoek enkele dagen op voorhand werd aangevraagd bij de N.M.V.B., Barastraat 105-107, Brussel 7. — Tel. 21.00.07. Het Museum is gesloten van Allerheiligen tot Pasen.

— De toegangsprijs bedraagt 10 Fr. per persoon; talrijke verminderingen zijn voorzien voor kinderen, groepen, grote gezinnen, leden van erkende toeristische verenigingen, enz....
— Gelegen op 11 km. van het centrum van Brussel is het Museum bereikbaar langs de weg, of met de buurttram « Ni » waarvan het vertrekpunt gelegen is te Brussel, Ninoofse Poort. (Aansluitingen met trams M.I.V.B. 15, 35, 63 en 76).

— *Stelt U belang in tramwegen en Buurtspoorwegen ?*

— *Wenst U onze vereniging te steunen ?*

Laat U dan als lid inschrijven bij de Vereniging voor het Trammuseum : de jaarlijkse bijdrage is vastgesteld op 150 Fr. (minimum 250 Fr. als beschermlid).

Dit bedrag kan gestort worden op P.C.R. nr. 449.80 van AMUTRA te Brussel 19.

Buiten de gratis toegang tot het Museum hebben de leden nog andere voordelen : maandelijkse bijeenkomsten, periodieken, filmvoorstellingen, groepsreizen, enz...

De zetel van de vereniging is gelegen te :

AMUTRA, Wielemans Ceuppenslaan, 47, BRUSSEL 19