

7 tramleven

Informatieblad
van de vereniging voor het trammuseum
en van de vereniging voor de toeristische tramlijn
van het Aisnedal

2e jaargang 1967 prijs 25 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.*
- *Vaarwel... stoomlok 819*
- *De oorspronkelijke nummeringsstructuur van de buurtspoorwegrijtuigen.*
- *Ministerieel bezoek bij de T.T.A.*

woord van de redactie

Thans ligt voor U 'Tramleven nr 7 met een bijlage « TRAMPOST ». Waarom ?

In verschillende vergaderingen van de Beheerraad van Amutra werd er door verscheidene leden de mening geopperd dat er te weinig contact bestaat tussen de gewone leden van de vereniging en haar Beheerraad.

Om deze kloof enigszins te milderen werd er besloten een gestencilleerd tijdschrift uit te geven van enkele bladzijden en dat MAANDELIJKS zal verzonden worden naar de leden en de abonneenten. Vermeld tijdschrift zal enkel de berichtgeving van de Amutra, T.T.A. en de trambedrijven geven.

Tramleven blijft trimestrieel verschijnen, echter met een minder aantal bladzijden, gezien het wegvallen van de nieuwsberichten. De inhoud van Tramleven zal dan nog enkel geschiedkundige bijdragen over de trambedrijven omvatten, alsmede verslagen van bijzondere gebeurtenissen bij de Amutra en T.T.A.

De samenstelling van « Trampost » zal geschieden door de heer R. Bastens uit Borgerhout. « Tramleven » blijft verzorgd door de heer E. Keutgens. Wij vragen onze leden uit de verschillende tramsteden hun bereidwillige medewerking, om het plaatselijk nieuws of de geschiedkundige bijdragen aan de betrokken personen te helpen bezorgen.

Om deze nauwere samenwerking nog verder uit te breiden, verzoeken wij onze leden, hieromtrent voorstellen te doen. De Beheerraad zal deze steeds in overweging nemen en onderzoeken, en zo mogelijk er een gunstig gevolg aan geven.

Moge deze nieuwe stap een vaste band vormen tussen leden en Beheerraad.

DE REDAKTIE

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

7. de stoomlokomotieven
van
het type 7

STOOMLOKOMOTIEVEN VAN HET TYPE 7

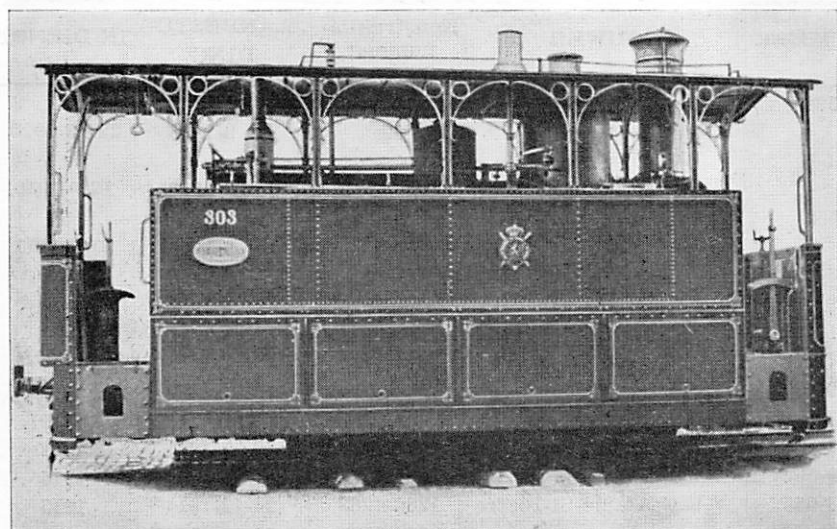
Geschiedkundig overzicht

De lokomotieven van het type 7 werden voor het eerst besteld op 12 mei 1887 bij « Ateliers Métallurgiques de Tubize ».

Zij werden gebouwd naar dezelfde plans als van het type 4 en verschillen dan ook weinig met deze laatste, op uitzondering van enkele details. Vermelde loks waren bestemd om de dienst te verzekeren op lijnen met een stijgend profiel. Zij ontwikkelde hun volle kracht tussen de 15 en 20 km per uur. Op hellingen van 30 mm/m met bochten van 100 m straal konden zij 100 ton trekken.

Aantal

Vanaf de aanbesteding van 12 mei 1887 tot en met deze van 26 mei 1915 werden er 68 eenheden afgeleverd. De lokomotieven van de uitbatingsmaatschappij « Ans - Oreye » werden in 1929 overgekocht door de NMVB, alwaar ze de nummers 797 - 798 en 799 kregen. Zij werden ondergebracht bij het type 7. Hun technische kenmerken verschillen grondig met deze gebouwd voor de NMVB.



HL 303 - TUBIZE

VERZAMELING AMUTRA

NUMMER	BOUWER	Konstruktie- nummer	AANBE- STEDING	IN DIENST
300-303	Tubize	701-704	12- 5-1887	1888
304	Tubize	707	26-10-1887	1888
305	Tubize	1210	20- 7-1899	1900
306-309	Tubize	1213-1216	13- 9-1899	1901
322-326	Tubize	1311-1315	4-12-1901	1902
348	S.A. pour l'Exploitation des Chemins de fer de Louvain	52	11- 6-1903	22-8-1904
364-365	Tubize	?	23-12-1903	1904
369	S.A.E.C.F. de Louvain	53	10-11-1904	9-10-1905
370	idem	55	10-11-1904	4-2-1907
395-399	Energie	120-124	21- 2-1905	1905
479-482	Energie	164-167	13- 1-1907	1907
484-485	S.A.E.C.F. de Louvain	57-58	4- 5-1907	10-9-1909

NUMMER	BOUWER	Konstruktie- nummer	AANBESTE- DING	IN DIENST
563	Leuvense Metaal- werken	60	23- 9-1908	29-12-1910
564	Leuvense Metaal- werken	62	23- 9-1908	12-9-1910
565	Leuvense Metaal- werken	61	23- 9-1908	21-2-1911
566-568	La Meuse	2181-2183	23- 9-1908	1909
569-571	Energie	208-210	23- 9-1908	1909
621-622	F.U.F. Haine-St-Pierre	1113-1114	18- 1-1911	1911
627-628	F.U.F. Haine-St-Pierre	1115-1116	18- 1-1911	1912
629-630	Franco-Belge	1969-1970	18- 1-1970	1912
631-633	Tubize	1734-1736	18- 1-1911	1911
634-636	Franco-Belge	1971-1973	18- 1-1911	1912
659-662	Franco-Belge	2208-2211	24-12-1914	1915
663-665	F.U.F. Haine-St-Pierre	1266-1268	24-12-1914	1915
666-668	Boussu	254-256	24-12-1914	1915
687-689	F.U.F. Haine-St-Pierre	1277-1279	26- 5-1915	1915
690-692	Franco-Belge	2214-2216	26- 5-1915	1915
797	Jung	360	1899 = bouwj.	?
798	?	?	?	?
799	?	?	?	?

Op 31 december 1938 waren er nog 65 eenheden, zes jaar later, einde 1944, was deze toestand nog ongewijzigd.

Technische kenmerken

Spoor	1,000 m
Stoomdruk	12,500 kg
Roosteroppervlakte	0,950 m ²
Verwarmingsoppervlakte van de haard	5,620 m ²
Verwarmingsoppervlakte van de pijpen	42,020 m ²
Totale verwarmingsoppervlakte	47,640 m ²
Aantal vlampijpen	191
Afstand tussen de pijpplaten	2,000 m
Doormeter van de cilinder	0,350 m
Slaglengte van de zuigers	0,360 m
Doormeter van de wielen	0,850 m
Aandrijving : op de derde as	
Afstand tussen de assen	1,000 m

Gewicht per as : — voor	8.650 kg
— midden	10.250 kg
— achter	10.100 kg
Totale breedte	2,400 m
Uiterste lengte : — voor de lokomotieven 300 - 304	7,054 m
— voor de andere	7,159 m
Lengte van elke buffer	0,477 m
Overbouw : — voor	1,900 m
— achter : voor de lokomotieven 300 - 304	2,200 m
voor de andere	2,305 m
Hoogte rail - dak	3,171 m
Waterbakken	2,600 m ³
Kolenbunker	0,965 m ³
Traktiekracht	4.215 kg
Leeggewicht	24.000 kg
Gewicht rijklaar	29.000 kg

Wetenswaardigheden

Hierna volgen verschillende gegevens over de hoger beschreven lokomotieven. De eerste uitbatingslijn achter het nummer van de lok is overwegend de lijn van indienststelling, doch kan tevens de kapitaallijn zijn. De volgende lijnen zijn deze waarop de lok werd overgeheveld en dienst heeft verzekerd.

Nr Lok

- 300 : Andenne - Eghezée ; Gent - Geraardsbergen.
- 301 : Hoei - Vinalmont - Omal - Waremmе.
- 302 : Waremmе - Oreye ; verkocht voor 1938.
- 303 : Hoei - Vinalmont - Omal - Waremmе ; Luik - Warsage ; op 14 juli 1960 verkocht aan koolmijn van Argenteau ; op 13.12.1965 overgenomen door de NMVB voor het Trammuseum.
- 304 : Waver - Incourt - Geldenaken.
- 305 : Comblain au Pont - Warzée - Clavier.
- 306 : Gembloers - Incourt - Chastre ; Luik - 's Gravenvoeren.
- 307 : Gembloers - Sart Risbart - Incourt en Sart Risbart - Chastre.
- 308 : Namen - Forville ; Oudenaarde - Deinze.
- 309 : Leuven - Vossem - Tervuren.
- 322 : Namen - Forville.
- 323 : Gembloers - Incourt - Chastre ; Courcelles - Chastre.
- 324 : Courcelles - Chastre ; 1951 te Leuven ; 1953 te Trivières.
- 325 : Courcelles - Chastre ; 1951 te Leuven.
- 326 : Courcelles - Chastre ; Gembloers - Incourt - Chastre.
- 348 : Tienen - Bevekom - Hamme-Mille-Vossem - Tervuren.
- 364 : Gembloers - Sart Risbart - Incourt en Sart Risbart - Chastre.
- 365 : Luik - 's Gravenvoeren ; verkocht voor 1938.
- 369 : Leuven - Tielt - Diest.

- 370 : Brussel - Vossem ; Waver - Geldenaken.
- 395 : Hannuit - Jemeppe.
- 396 : Ahin - Courrière ; Hoei - Hannuit.
- 397 : Hannuit - Fexhe le haut Clocher ; Engis - Ougrée.
- 398 : Val St Lambert - Clavier ; buiten dienst 1956.
- 399 : Comblain au Pont - Clavier ; Val St Lambert - Clavier.
- 479 : Luik - 's Gravenvoeren ; Comblain la Tour - Melreux.
- 480 : Ahin - Courrière ; Comblain au Pont - Clavier.
- 481 : Ahin - Courrière ; Hoei - Jambes ; verkocht voor 1938.
- 482 : Luik - 's Gravenvoeren ; Ahin - Courrière ; Poix - St Hubert.
- 484 : Leuven en omgeving ; Brussel - Haacht.
- 485 : Leuven en omgeving ; Brussel - Haacht ; 1951 te Leuven.
- 563 : Waver - Eigenbrakel ; Gembloers - Incourt - Chastre.
- 564 : St Truiden - Brustem - Hannuit.
- 565 : Luik - Genk ; Marche - Martelange ; Oudenaarde - Geraardsbergen.
- 566 : Hannuit - Vinalmont.
- 567 : Tienen - Tielt - Aarschot - Werchter - Haacht.
- 568 : Comblain la Tour - Melreux ; Bouillon - Pussemange.
- 569 : Marche - Martelange ; Gembloers - Incourt - Chastre ; 1951 te Leuven.
- 570 : Luik - 's Gravenvoeren ; Tienen - Haacht.
- 571 : Marche - Amberloup - Bastenaken - Martelange.
- 621 : Maaseik - Lanaken.
- 622 : Gembloers - Sart Risbart - Incourt ; Sart Risbart - Chastre.
- 627 : Maastricht - Glons ; Maaseik - Lanaken.
- 628 : Gembloers - Sart Risbart - Incourt en Sart Risbart - Chastre.
- 629 : Aarsele - Kortrijk - Bellegem - Moeskroen - Menen en Moeskroen - Mont à Leux.
- 630 : St Truiden - Herk de Stad ; Hasselt - Genk ; buiten dienst 1956.
- 631 : Comblain la Tour - Melreux ; Marche - Martelange.
- 632 : St Truiden - Brustem - Hannuit.
- 633 : Luik - Bitsingen - Riemst - Zutendaal - Genk en Zutendaal - Lanaken.
- 634 : Hannuit - Jemeppe en omgeving ; Luik - Warsage ; op 7 september 1960 naar Koolmijn van Argenteau.
- 635 : Hannuit - Jemeppe en omgeving.
- 636 : Val St Lambert - Cavier ; buiten dienst 1956.
- 659 : Châtelet - Fosses ; Comblain la Tour - Melreux.
- 660 : Châtelet - Fosses ; Marche - Martelange.
- 661 : Bergen en omgeving ; Luik - Genk.
- 662 : Leuven en omgeving ; Brussel - Vossem ; Luik - 's Gravenvoeren.
- 663 : Leuven - Vossem - Tervuren ; 1951 te Leuven.
- 664 : Leuven en omgeving ; Tienen - Tervuren.
- 665 : Bergen en omgeving ; Luik - 's Gravenvoeren.
- 666 : Leuven en omgeving ; Brussel - Vossem ; Waver - Geldenaken.

- 667 : Luik - 's Gravenvoeren.
 668 : Luik - 's Gravenvoeren.
 687 : Nijvel - Eigenbrakel ; Brussel - Halle ; Namen - Andenne.
 688 : Nijvel - Eigenbrakel ; Brussel - Halle ; Waremme - Oreye.
 689 : Nijvel - Eigenbrakel ; Brussel - Halle ; Ougrée - Warzée ; Ciney-Sorée ; verkocht op 23-11-1957 aan het suikerfabriek van Eghezée.
 690 : Luik - 's Gravenvoeren ; Val St Lambert - Clavier ; buiten dienst 1956.
 692 : Luik - 's Gravenvoeren.
 797 : St Truiden - Brustem - Oreye - Ans ; ex-HL Ans - Oreye nr 5 ; in 1929 van vermelde maatschappij overgenomen.
 798 : St Truiden - Brustem - Oreye - Ans ; ex-HL Ans - Oreye nr ? ; in 1929 overgenomen.
 799 : St Truiden - Brustem - Oreye - Ans ; ex-HL Ans - Oreye nr ? ; in 1929 overgenomen.

* * *

- Een plan op schaal 1 : 20 van de hierboven beschreven lokomotief is verkrijgbaar door storting van 30 fr. op P.C.R. 453.476 van E. Keutgens te Antwerpen 1.
- Raadpleeg tevens de Technische Steekkaart nr 18 van de AMUTRA.

* * *

de buurtlijnen van bergen en de borinage

een geschiedenis van 75 jaar

door P. DEHON

5

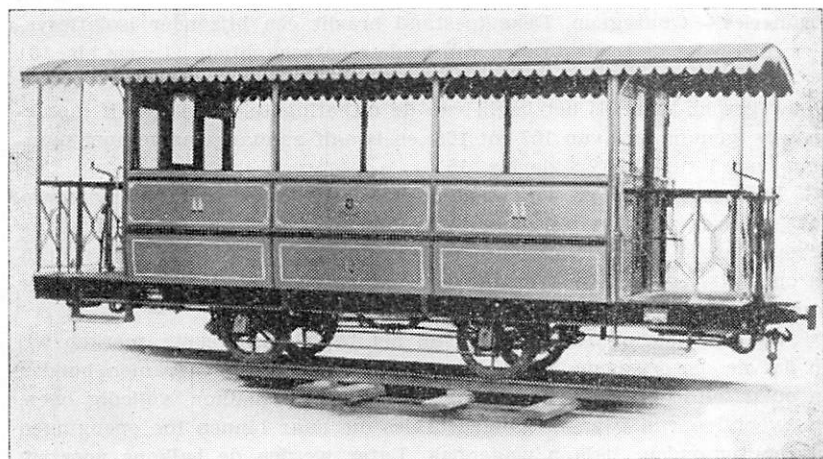
HOOFDSTUK IV :

De lijn Bergen - Boussu van de Belgische Staat

In een verslag aan de Provincieraad van Henegouwen stelde de NMVB in 1884 reeds de verwezenlijking voor van een verbinding tussen Bergen en Boussu, langs de rechtstreekse weg, met eventueel later een verlenging tot Quiévrain. In hetzelfde verslag was er tevens sprake van de lijnen Bergen - Harveng, Quaregnon - Estinnes en Frameries -Aulnois.

Men begrijpt gemakkelijk de reden, waarom de Belgische Staat zich het exploitatierecht toeëigende van deze lijn, ten koste van de NMVB, daar het ontworpen traject volledig evenwijdig liep met een belangrijke spoorlijn. De NMVB protesteerde echter in 1897 tegen deze beslissing, die een aanslag waren op haar rechten.

De Belgische Staat vertrouwde tenslotte aan de maatschappij « Electricité et Hydraulique », beter bekend onder de naam van haar beheerder de heer J. Dulait, de levering en de plaatsing toe van alle vaste en mobiele installaties van de toekomstige lijn. Het lastenkohier legde tevens aan dezelfde maatschappij de uitbating en onderhoud op van de lijn gedurende een proefperiode van twee jaar. Daar niets zich verzette tegen het gebruik van de klassieke spanning van die tijd, zou de bouwer de gelijkstroom van 500 V toepassen. Ten dien einde wordt een elektrische centrale, eigen voor de tramlijn, opgericht in de gebouwen van de stelplaats, welke in aanbouw was op een terrein palend aan het spoorwegstation van Quaregnon-Central. De administratiegebouwen werden aldaar eveneens opgericht.



OPEN RIJTUIG Nr 16

VERZ. AMUTRA 113

Op donderdag 24 augustus 1899, t.t.z. reeds voor de intrede van de NMVB in de Borinage (1905), werd de lijn Bergen - Boussu geopend. De aslengte van de lijn bedroeg 10,745 km en haast haar volledig traject was dubbelsporig. Haar vertrekpunt was gelegen te Bergen, Avenue Jemappes, ter hoogte van de spoorwegoverweg, die toenmaals bestond, voor de oprichting van de huidige spoorwegviadukt. De tramsporen overschreden de overweg niet en waren nog verbonden met de Place de la Gare, noch met de buurtspoorweglijnen, die er later zullen op eindigen.

Bij vertrek uit Bergen lag het dubbel spoor aan de rechterkant van de weg tot Hornu (4 Pavés), alwaar zijn naar de linkerkant overgingen tot Boussu. In de tamelijk smalle doorgang van Jemappes kwamen de twee sporen elkaar evenwijdig kruisen, zodat er zich een soort van 4-rail lijn ontstond, waardoor het gebruik van wissels overbodig was. In het centrum van deze gemeente (Grand'Rue), gingen de sporen terug enkele meters uiteen, om het kruisen van de konvoeien toe te laten. De sporen liepen eveneens terug in mekaar tussen Boussu - Route en het eindpunt Boussu-Place, alwaar ze voor een laatste maal uit elkaar liepen om de terugkeermanceuvres mogelijk te maken. Beide sporen eindigden dan met een wissel en een klein stukje enkelspoor, dat tenslotte doodliep op enkele stappen van de NMVB-lijn Boussu - Dour - Grens. Alhoewel de spoorbreedte van de lijn één meter bedroeg, bestond er geen enkele verbinding met het buurtspoorwegnet, noch te Boussu, noch op de kruisingen van Hornu en van Quaregnon. Ter hoogte van deze twee laatste punten

kruiste de lijn Bergen - Boussu, de buurlijn Frameries - St Ghislain en Frameries - Quaregnon. Deze toestand bracht een bijzonder isolatiesysteem mee voor de trolleydraden van beide maatschappijen. (1 : zie blz. 15)

Het rollend materieelpark van de lijn Bergen - Boussu was in het blauw geschilderd. Bij het begin van de uitbating telde zij twaalf motorwagens, genummerd van 157 tot 168, en twaalf aanhangwagens met nummers van 1 tot 12. (2 : zie blz. 15)

Er bestaan weinige dokumenten aangaande deze eerste 12 motorwagens ; zonder enige twijfel mogen wij aannemen dat hun traktieuitrusting gebouwd werd door « Electricité et Hydraulique ». Het mechanisch gedeelte, onderstel en koetswerk zal hoogstwaarschijnlijk ook wel door dezelfde bouwer gerealiseerd geweest zijn. (3 : zie blz. 15)

Op een oude prentbriefkaart van het begin dezer eeuw, merken wij op dat de motorwagens zes gelijke en bovenaan gebogen ramen hadden en op dezelfde afstand van elkaar geplaatst. Elk balkon, volledig open, was voorzien van twee toegangsdeurtjes die naar binnen toe opengingen en een tussendeur balkon/wagenbak. Later werden de balkons voorzien van windschermen. Er waren twee afdelingen, van elkaar gescheiden door een tussenschot : een compartiment 2de klas en een 3de klasse-afdeling. De kussens van de tweede klasse waren afneembaar en werden aan elk eindpunt van plaats veranderd, zodat deze klasse zich steeds in de achterste afdeling bevond. De verwarming werd verzekerd door weerstanden, geplaatst onder de banken. De banken stonden in lengeligging. De stroomafname gebeurde bij middel van een trolleywielje en stang. Dit systeem bleef behouden tot bij de overname door de NMVB.

De eerste aanhangwagens hadden dezelfde indeling van vensters en balkons als de motorwagens. Van enkele onder hen werden de balkons later gesloten door een windscherm. De enige afdeling 3de klas telde twee, langs de panden geplaatste banken. In de winter gebeurde de verwarming door een wegneembaar kachelkje. Al het materieel was uitgerust met een handrem. Er heeft nooit een goederendienst bestaan.

De lijn Bergen - Boussu heeft 20 halten geteld. Zij gaan echter niet alle terug tot de beginperiode. De halten « rue des Houillères » te Jemappes en « rue des Verreries » te Boussu bijvoorbeeld zijn van jongere datum. De halten waren :

Bergen : Avenue de Jemappes, Pont-Canal.

Jemappes : Au Camionneur, Pont Beumier, Route de Cuesmes, Grand-Rue, rue de la Station, rue des Houillères, Pavé Richebé.

Quaregnon : Central, rue du Village, Chemin du Tour, Wasmuël.

Hornu : Hornu - Route, Grand Hornu, rue de la Place (4 Pavés).

Boussu : Verreries, Boussu-Route, Gendarmerie, Place.

Ten titel van inlichting, onderzoeken wij enkele prijzen bij vertrek uit Bergen :

tot Jemappes - rue de la Station :

2de klas : enkel : 30 c. - Heen en terug : 50 c.

3de klas : enkel : 20 c. - Heen en terug : 35 c.
 tot Quaregnon, rue du Village (4 Pavés)
 2de klas : enkel : 45 c. - Heen en terug : 75 c.
 3de klas : enkel : 30 c. - Heen en terug : 50 c.
 tot Hornu, rue de la Place (4 Pavés)
 2de klas : enkel : 65 c. - Heen en terug : 1,05 fr.
 3de klas : enkel : 45 c. - Heen en terug : 75 c.
 tot Boussu, Place
 2de klas : enkel : 80 c. - Heen en terug : 1,30 fr.
 3de klas : enkel : 55 c. - Heen en terug : 90c.

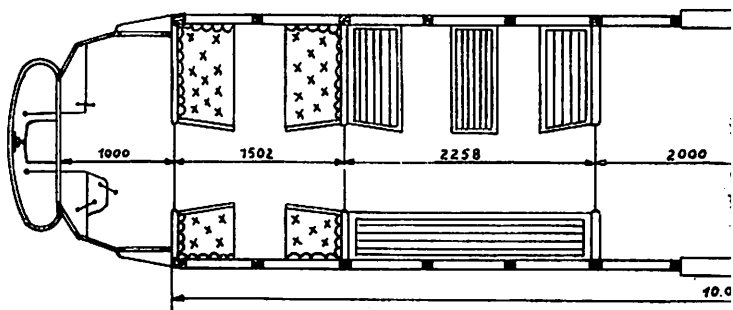
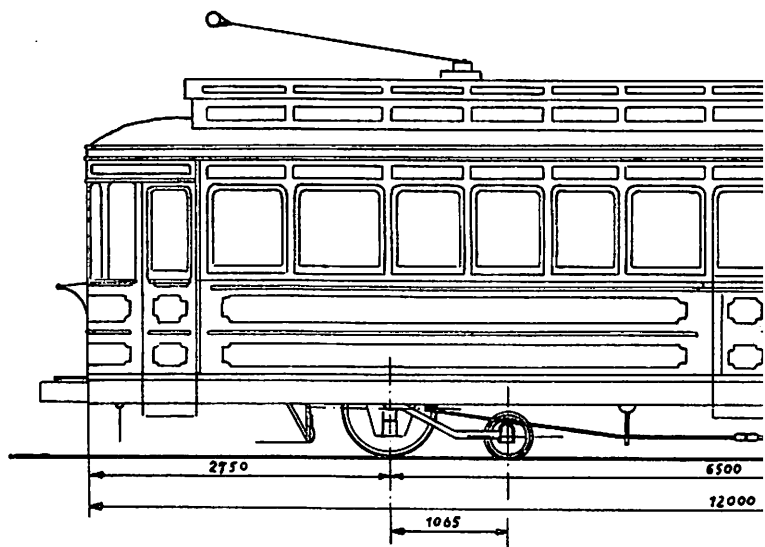
Tijdens het dienstjaar 1900 doorliepen de treinen van Bergen-Boussu 272.666 km. In 1901 werden acht bijkomende aanhangwagens geleverd door « Nicaise et Delcuve » - La Louvière. Zij werden genummerd van 13 tot 20 en het waren open rijtuig en zgn. « Jardinières » met zijpanelen. In hetzelfde jaar liep de proefperiode van de maatschappij « Electricité et Hydraulique » ten einde.

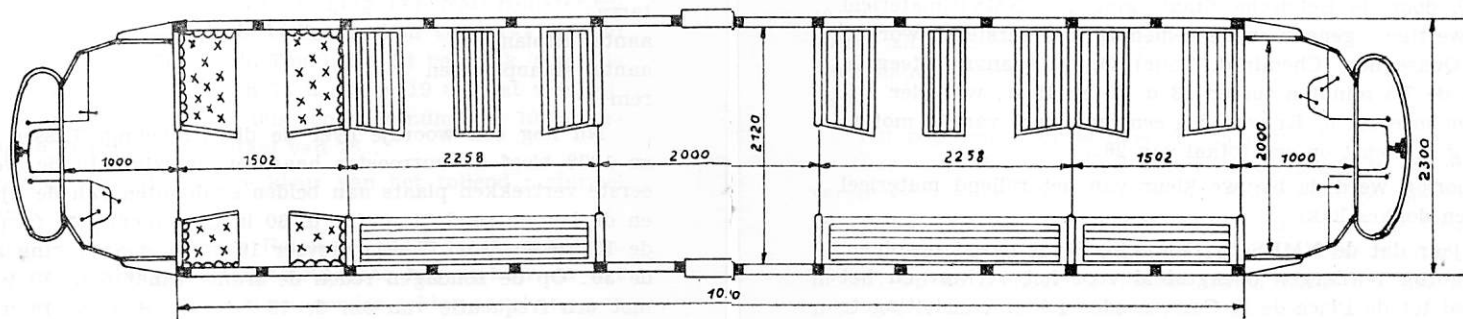
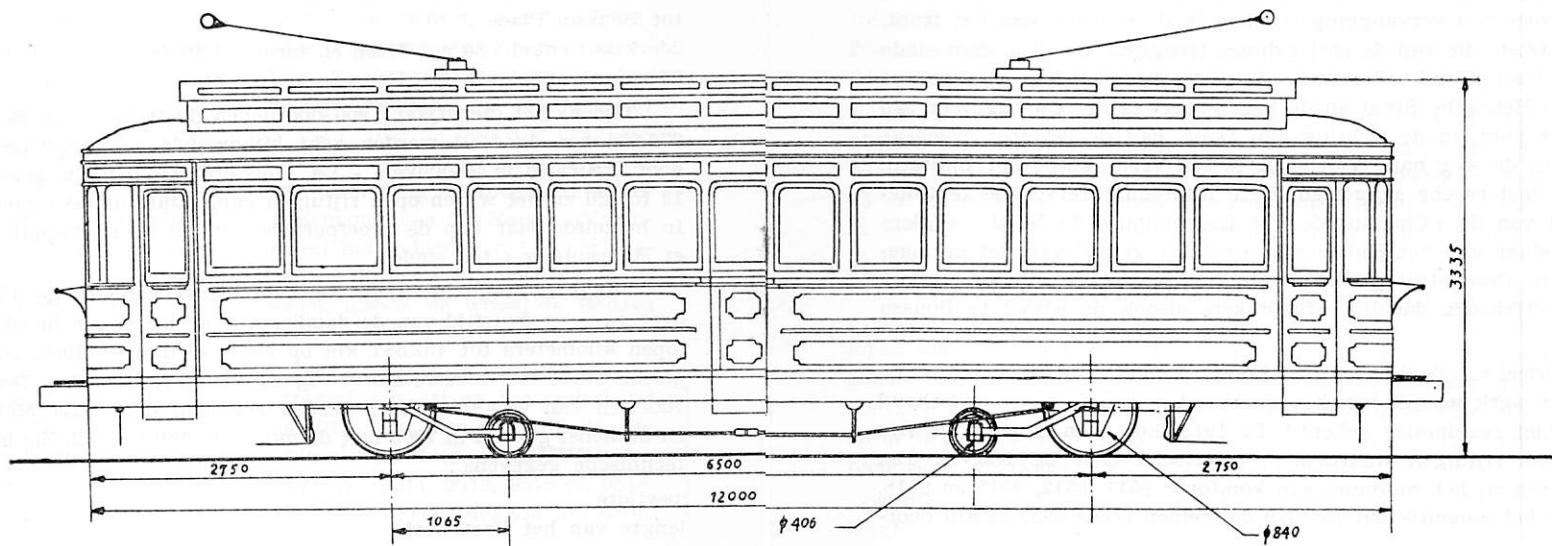
Vanaf 12 augustus 1902 werd de dienst van om de 15' uitgebreid over gans de duurtijd van de dagdienst ; tevens stegen hierdoor de doorlopen kilometers tot 452.581 km op einde dienstjaar 1903, zodat de Belgische Staat vier nieuwe motorwagens diende te bestellen. Deze rijtuigen, voorzien van windschermen, werden gebouwd door « La Métallurgique » en in dienst gesteld in 1905 met de nummers 169 tot 172. Zie hierna enkele technische gegevens :

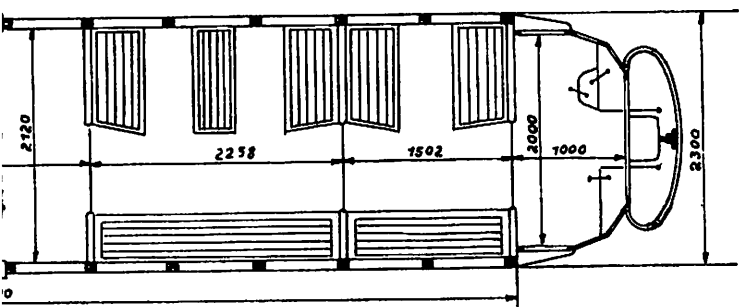
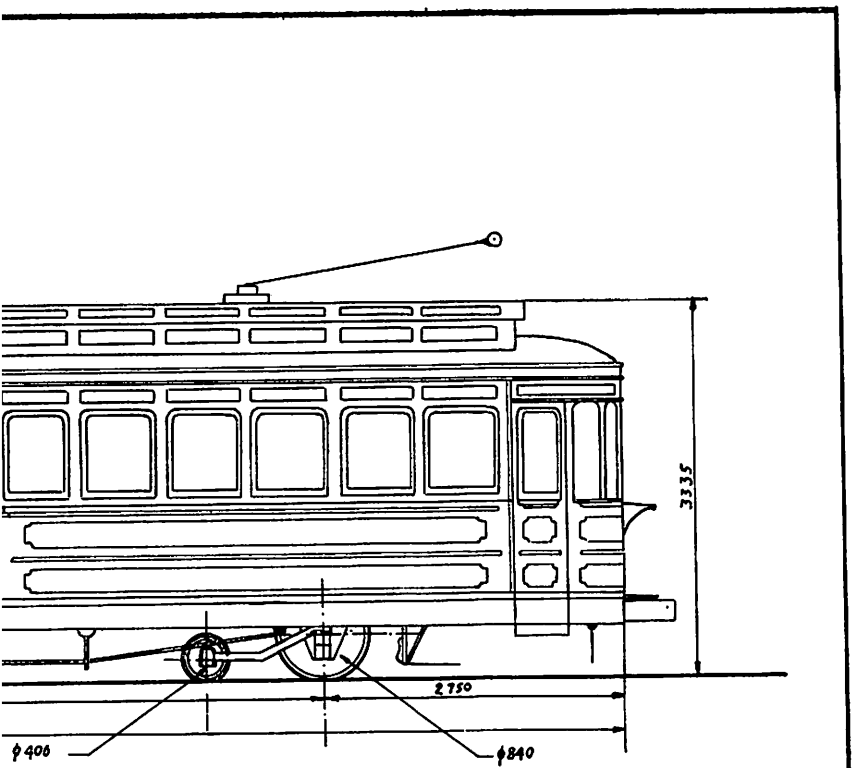
aswijdte	1,800 m
lengte van het koetswerk	4,740 m
lengte over buffers	7,740 m
uiterste breedte	2,080 m
tarra	8.450 kg
aantal zitplaatsen	20
aantal staanplaatsen	18
rem	met ketting.

Nu nog een woordje over de dienstregeling. Tussen de jaren 1902 en 1928 bleef de uurrooster haast ongewijzigd. In de week hadden de eerste vertrekken plaats aan beiden eindpunten van de lijn rond 5 u. 15 en de laatste rond 21 u. (21 u. 30 in de zomer) ; de frequentie was om de 15' tussen 5 u. 15 en ongeveer 19 u. 15, daarna ging zij over op om de 30'. Op de zondagen reden de trams vanaf 6 u. 30 tot middernacht met een frequentie van om de 15' tussen 9 u. en 19 u. 30 en om de 30' buiten deze uren. De duurtijd van de rit bedroeg veertig minuten en een maximum van 6 treinen was nodig voor de bediening van de lijn, zodat een reserve aan materieel zeer belangrijk was.

De halte Quaregnon-Central was juist gelegen halverwege het traject, zegge op twintig minuten van elk eindpunt. Het rekord van de doorlopen kilometers van voor de oorlog werd bereikt in 1911, toen de treinen gezamenlijk 494.954 kilometers hadden doorlopen.







De werkhuizen « Germain » te Monseau-sur-Sambre leverde in 1912 de twee bekende motorwagens op schamelstellen 191 en 192 « Maximum-traktie ». Zij kregen van het personeel van de lijn de bijnaam « Titanic », daar zij de neiging hadden, in de grote bocht van Jemappes te ontsporen. Deze rijtuigen werden zeer weinig gebruikt.

In de loop van de Eerste Wereldoorlog heeft de militaire bezettende overheid de lijn Bergen - Boussu gebruikt voor strategische doeleinden, zoals het vervoer van vervangingsstukken in de richting van het front, of van gekwetsten, die van de oorlogslinies terugkwamen. Ten dien einde werd er een wissel gelegd te Boussu - Place, die de verbinding maakte met de lijn van de Belgische Staat en de buurtspoorweglijn. Op ongeveer 520 meter van dit punt, in de richting van Dour, had de bezetter eveneens ter hoogte van de weg naar Valenciennes een vertakking voor militaire doeleinden in meterspoor aangelegd. Deze uitbreiding vervoegde te Quiévrain het net van de « Chemins de Fer Economiques du Nord » (Valenciennes). Vandaar kon het Duitse materieel het gebied van het oorlogfront bereiken. Deze strategische verbinding Boussu - Quiévrain werd na de vijandelijkheden dadelijk afgebroken, alsook de wissel te Boussu Place.

Het materieel van de lijn Bergen - Boussu kwam sterk gehavend uit de storm; zwaar werk was er van hen gevraagd geweest en het onderhoud was tevens niet regelmatig gebeurd. In 1918, kon men alzo op de lijn volledig nieuwe rijtuigen waarnemen, uitgeleend door de NMVB. Ten dien tijde waren zij het summum van comfort: 9511, 9512, 9515 en 9518. Hierdoor was het mogelijk dat in 1919 de treinen reeds 693.624 km doorliepen.

In 1921, dank zij de levering van 8 motorwagens « Tachkent » nummers 173 tot 180, door de Belgische Staat, ging het NMVB-materieel terug naar haar wettige eigenaar en de bediening kon versterkt worden tussen Bergen en Quaregnon (Chemin du Tour). Op dit baanvak, steeg de frequentie tot om de 7,5 minuten tussen 13 u. 30 en 19 u., wat vier bijkomende konvoeien meebracht. Er was dus een maximum van 10 motorwagens gelijktijdig in dienst op een totaal van 26...

Kort na de oorlog werd de blauwe kleur van het rollend materieel verwisseld voor een donker kaki.

In 1926, het jaar dat de NMBS de Belgische Staat moest opvolgen, werd de spoorwegbrug te Bergen opengesteld voor het verkeer en het tramspoor verlengd tot de Place de la Gare, zonder echter aansluiting te geven met het buurtspoorwegnet.

Maar men is toch reeds aan de vooravond van het einde van het « Ancien régime ». Op uitzondering van de laatste acht geleverde motorwagens was het materieel van de Belgische Staat ten einde adem en volledig versleten. De lijn Bergen - Boussu liep gevaar een zware last te worden voor de NMBS. Een redelijke oplossing zou te vinden zijn in de inlijving in een homogeen net, in dit geval de NMVB. Het uitgebreid

NMVB-materieelpark zou gemakkelijk de lijn kunnen doen herleven, zonder uitzonderlijke investeringen. Een akkoord werd afgesloten met de NMVB, waardoor de uitbating met ingang van 1 juli 1928, in haar handen zou overgaan.

Wat gebeurde er na deze datum ?

De lijn Bergen-Boussu werd met elektrische stroom voorzien door de buurtspoorwegonderstations van Bergen en Wasmes, wat alsdan de buitengebruikstelling van de elektriciteitscentrale van Quaregnon meebracht. Enkel de stelplaats bleef behouden.

Wat betreft de sporen werden de meest dringende werken reeds uitgevoerd in 1929. Het betrof het plaatsen van wissels op de aansluitingspunten met het buurtspoorwegnet, nl. te Boussu, Hornu, Quaregnon en Bergen. In 1931 reden de elektrische trams door het Fayt-le-France, waardoor een rechtstreekse verbinding ontstond tussen Bergen en de Franse grens, via Boussu.

Andere spoorwerken, verspreid tot 1937, bestonden hoofdzakelijk in het leggen van een dubbel spoor in het midden van de weg. Met deze werken ging eveneens de vervanging van de trolleydraad door een kettingophanging gepaard en de vervanging van de buisvormige palen door dubbel T-balken Grey.

De samensmelting van de lijn Bergen-Boussu in het Borinage-net liet vlug de buitendienststelling toe van de motorwagens 157 - 172, ondertussen geworden 9800 - 9815 en de aanhangwagens 1 - 20, vernummerd tot 19167 - 19186. De twee motorwagens « Titanic » 191 en 192 werden verkocht aan de NMVB-groep van Brussel, waar zij dadelijk omgebouwd werden in aanhangwagens op schamelstellen onder de nummers 19203 en 19204. Enkel de motorwagens « Tachkent » 173 - 180, vernummerd in 9792 - 979 bleven op de Borinage-lijnen ; de drie eerste onder hen werden in december 1930 uitgeleend aan de T.E.P.C.E. waar zij de nummers 250 tot 252 kregen.

De verdere geschiedenis van de lijn Bergen-Boussu, thans integraal deeluitmakend van het buurtspoorwegnet, zien wij in het volgend hoofdstuk.

(wordt vervolgd)

- (1) Zie hierover tevens de foto nr 114 van de Amutrazverzameling en het kruispunt van Hornu voorstellend.
- (2) Men mag veronderstellen dat de nrs 151 - 156 werden toegewezen aan zes elektro-motorwagens met accumulatoren, die de Belgische Staat, tussen 1892 en 1897 in dienst stelde op haar normaalspoorlijnen.
- (3) Zoals het geval was twee jaar later voor de motorwagens 9052 - 9085 van het NMVB-net van Charleroi.

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

door Jos Neyens

2. Lijn Antwerpen - Zandhoven - Oostmalle - Lier (41 km)

Baanvakken Antwerpen - Broechem - Zandhoven en Broechem - Lier

In 1886 is het kapitaal verzekerd van het baanvak Antwerpen - Broechem - Zandhoven. De Nationale Maatschappij werd verzocht deze lijn aan te vullen met een uitbreiding Broechem - Lier waarvoor de inschrijvingen door de gemeenten gemakkelijk zouden bekomen worden. De inoverwegingneming van de baanvakken Antwerpen - Broechem - Zandhoven en Broechem - Lier werden achtereenvolgens aangevraagd op 19 maart 1885 en 11 februari 1887 en bekomen op 31 maart 1885 en 8 augustus 1887.

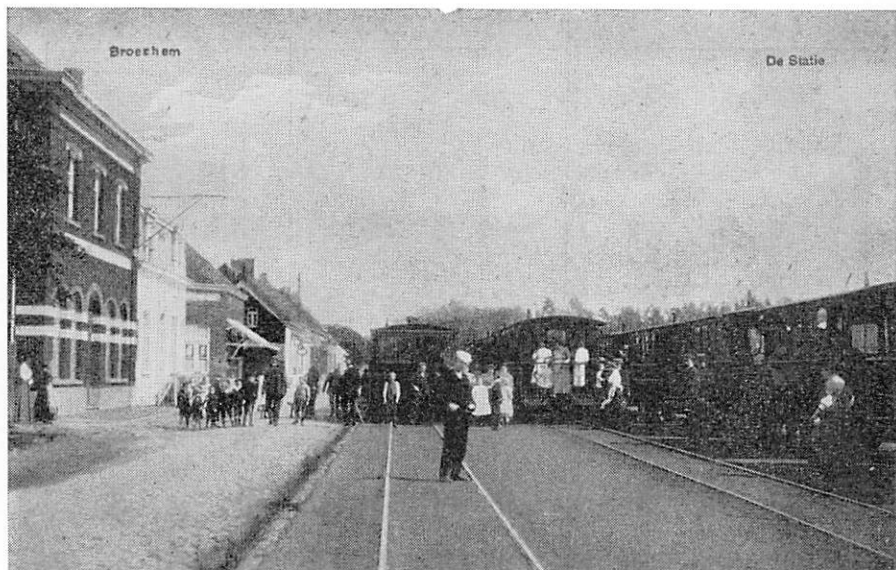
De vereiste onderzoeken werden gedaan en de onderschrijving van het kapitaal was geëindigd op 23 mei 1888.

Op 18 juli 1888 werden de werken toegewezen. De vergunning, aangevraagd op 27 augustus 1885 voor het baanvak Antwerpen - Zandhoven en op 21 februari 1888 voor Broechem - Lier, werd verleend door Koninklijk Besluit van 25 augustus 1888 en de beide baanvakken konden op 31 oktober 1889 in dienst gesteld worden.

Baanvak Zandhoven - Oostmalle

Indien het baanvak Antwerpen - Zandhoven zou kunnen verbonden worden met de reeds bestaande lijn Antwerpen - Hoogstraten - Turnhout zou dit ongetwijfeld voordelen opleveren.

De inoverwegingneming van het baanvak Zandhoven - Oostmalle werd aangevraagd op 15 januari 1892 en bekomen op 20 augustus van hetzelfde jaar. De nodige stappen werden gedaan bij de provincie en de gemeenten, die inschreven voor $\frac{3}{4}$ van het kapitaal. Op 6 september 1893 werd aan de regering gevraagd het resterende $\frac{1}{4}$ te willen onderschrijven. Op 28 april 1894 betuigde deze haar akkoord en op 12 november werd de vergunningsaanvraag overgemaakt. Het Koninklijk Besluit van



BROECHEM - NMVB-STATION

VERZAMELING E. KEUTGENS

vergunning verscheen op 27 juli 1895 en de opening van het baanvak had plaats op 12 april 1896.

Het kapitaal, ten bedrage van 1.060.000 fr., werd door de Staat onderschreven voor 24,50 %, door de provincie voor 32 %, door de gemeenten voor 38,50 % en door particulieren voor 5 %.

De exploitatie van de baanvakken, opgebroken tijdens de eerste wereldoorlog, werd hernomen in 1919 : in september tussen Oostmalle - Massenhoven in oktober tussen Massenhoven - Broechem en in november tussen Broechem - Lier.

3. Lijn Turnhout - Arendonk (17 km)

De inoverwegingneming van deze lijn werd aangevraagd op 3 maart 1888 en bekomen op 16 juni 1888.

Op 12 november 1888 werd aan de betrokken gemeenten het ontwerp van de kapitaalsverdeling verzonden voor een lijn Turnhout - Mol - Arendonk. Er ontstonden echter moeilijkheden tussen de gemeenten over het te volgen traject.

De gemeente Arendonk wou enkel tussenkomen voor een afzonderlijke lijn Turnhout-Arendonk, met een verlenging naar Eindhoven (Nederland). De andere gemeenten van het baanvak Turnhout - Mol kwamen overeen met de gemeenten gelegen op de verlenging Mol - Westerlo om also een kapitaal te vormen voor een lijn Turnhout - Mol - Westerlo. (Zie verder)

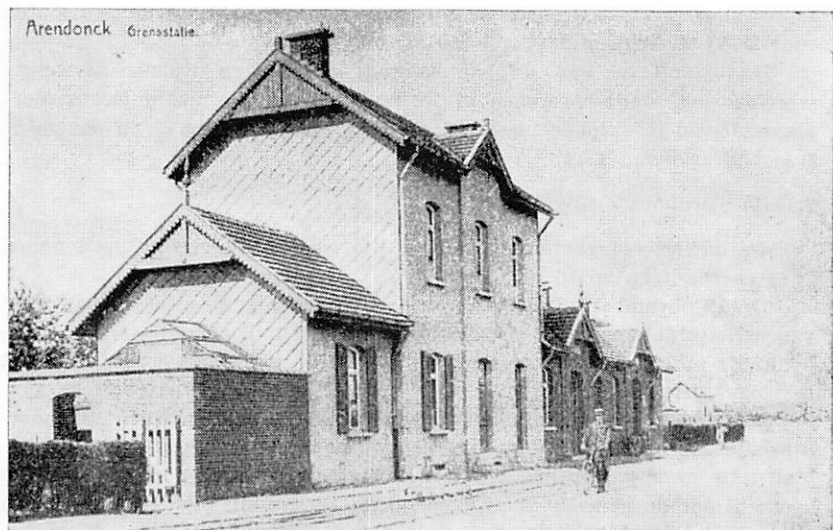
Zoersel - Zicht in 't dorp.



ZOERSEL

VERZ. E. KEUTGENS

Arendonck Grensstatie



ARENDONCK - GRENSTATIE NMVB

VERZ. E. KEUTGENS

Ingevolge de menigvuldige moeilijkheden werd besloten twee afzonderlijke lijnen aan te leggen t.w. Turnhout - Mol en Turnhout - Arendonk.

De vergunning van de lijn Turnhout - Arendonk, aangevraagd op 23 oktober 1891, verscheen op 24 augustus 1892 in het Staatsblad. Er was een kapitaal voorzien van 621.000 fr. De Staat schreef in voor 25 %, de provincie voor 33 %, de gemeenten voor 40 % en particulieren voor 2 %.

Op de openbare aanbesteding van 28 september 1892 werden twee aanbiedingen gedaan. De laagste ging uit van de « Antwerpsche Maatschappij voor den Dienst van Buurtspoorwegen », die de verpachting kreeg van de lijn evenals deze van de lijn Turnhout - Mol, die met eerstgenoemde een gemeenschappelijk baangedeelte had van Turnhout (station) tot Oud-Turnhout (Zwaneven).

De werken op het baanvak Turnhout - Arendonk (vaart) waren geëindigd op 1 mei 1893 en het deel Arendonk (vaart - Arendonk-grens) werd op 1 juli 1894 geopend. Aldus zou deze lijn aansluiting geven met de lijn Eindhoven - Bladel - Reusel - Belgische grens, die op 1 juli 1897 zou in dienst gesteld worden door de Tramwew Maatschappij « De Meyerij ».

4. Lijn Brasschaat - Brecht - Westerlo (53 km)

Baanvak Brasschaat - Brecht

Op 20 september 1892 werd de inoverwegingneming gevraagd voor het aanleggen van een lijn Brasschaat (Marie-ter-Heide) - Brecht. Deze werd bekomen op 18 oktober 1894. Een ministerieel schrijven van 25 november 1893 stelt echter verscheidene voorwaarden.

Het kapitaal, ten belope van 300.000 fr., werd door de Staat, de provincie en de gemeente Brecht elk voor 100.000 fr. onderschreven (26 maart 1895).

De vergunning, aan de regering overgemaakt op 26 maart 1895, werd toegestaan op 15 augustus 1895. De opening van de lijn had plaats op 10 juni 1896 en werd geëxploiteerd door de « Antwerpsche Maatschappij voor den Dienst van Buurtspoorwegen » en door de « Zuid-Nederlandsche Stoomtramweg Maatschappij ».

Baanvak Brecht - Westerlo

Ten einde het vervoer op de lijn Brasschaat - Brecht te verhogen werd aan de provincie voorgesteld de verlenging van deze lijn het verbindingskanaal te laten volgen vanaf Sint-Lenaarts (brug 3) tot op de plaats waar zij de lijn Antwerpen-Hoogstraten-Turnhout zou ontmoeten nl. te Rijkevorsel, om dan langs laatgenoemde lijn Oostmalle te bereiken. Dit traject zou toelaten de steenbakkerijen langs het kanaal te bedienen.

Het lag ook eerst in de bedoeling de lijn door te trekken tot Zichem, doch de provinciale raad van Brabant en de gemeente Zichem weigerden hun tussenkomst in de vorming van het kapitaal.

(wordt vervolgd)

5. de oorspronkelijke nummeringsstructuur van de buurtspoorwegrijtuigen

HOOFDSTUK IV :

MATERIEEL A

(vervolg 5)

V. Pakwagens (2200 - 2999)

REEKSEN	BOUWERS	AANBESTEDING	INDIENST- STELLING
A.2200-A.2214	Franco-Belge	11-11-1885	1886
A.2215-A.2229	La Métallurgique	12- 5-1886	1887-1888
A.2230-A.2253	At. de Malines	15-12-1886	1887-1889
A.2254-A.2271	Dyle et Bacalan	15-12-1886	1887-1889
A.2272-A.2274	Ragheno	28-12-1903	15- 6-1904
A.2275-A.2277	Dyle et Bacalan	15-12-1886	1889
A.2278-A.2294	Dyle et Bacalan	1- 2-1888	1890-1893
A.2295-A.2308	Franco-Belge	1- 2-1888	1889-1892
A.2309-A.2312	La Métallurgique	22- 3-1893	1893
A.2313-A.2314	Bailly, Morlanwez	15- 4-1893	12-10-1889
A.2315	La Métallurgique	13- 6-1894	14- 1-1895
A.2316-A.2319	Verhaegen	29- 8-1894	1895-1896
A.2320-A.2326	Verhaegen	5- 6-1895	1896-1897
A.2327	Braine-le-Comte	18-12-1895	26- 5-1897
A.2328-A.2338	Verhaegen	5- 8-1896	1897-1898
A.2339-A.2346	Baume et Marpent	5- 8-1896	1897-1898
A.2347-A.2348	Verhaegen	5- 8-1896	15- 7-1898
A.2349-A.2362	Baume et Marpent	3- 3-1897	1899
A.2363-A.2382	Ragheno	13- 9-1899	1900-1901
A.2383-A.2389	La Métallurgique	18- 9-1901	1902

(wordt vervolgd)

Vaarwel... stoomlok 819

door E. KEUTGENS

16 juni 1967, een dag gelijk alle andere, en toch! Vermelde dag is in de geschiedenis van de NMVB het vermelden waard. Te Merksem - IJskelder reed toen de stoomlok 819 haar laatste meters. Zij sloot een periode af van ongeveer 80 jaar stoomtraktie.

Sinds 1922 deed deze lok onafgebroken dienst op de nijverheidssporen langsheen de Merksemse fabrieken.

Samen met de stoomlok 820 kwamen zij in dienst in 1922. Zij werden gebouwd door A.M. Tubize, ingevolge de aanbesteding van 7 april 1922. De konstruktienummers waren respectievelijk 1828 en 1829. Twee jaar later volgden de loks 821 en 822. De lok 821 was aanbesteed op 15 oktober 1923 en de 822 op 25 maart 1924. Zij werden eveneens geleverd door Tubize met konstruktienummers 1970 en 1993. De lok 822 werd vooreerst indienstgesteld op de lijn Groenendaal - Overijse. Op 12 maart 1926 werd de lok overgebracht naar Merksem - IJskelder. De 821 kwam rechtstreeks te Merksem in dienst. De lokomotieven 819 - 820 en 821 waren geïmputeerd op de lijn Antwerpen - Zandvliet - Lillo, waartoe het nijverheidskompleks behoorde. Zij waren alle drieassig en op normaalspoorbreedte.

Sinds de laatste jaren was nog enkel de HL 819 in dienst. De stoomlok 820 stond reeds geruime tijd buiten dienst, ingevolge ketelbreuk en werd volledig ontmanteld. De 821 bleef als reserve. Na de buitendienststelling werden de drie loks als schroot verkocht. Op zaterdag 23 september werden bij de schroothandelaar Amertal te Antwerpen-Zuid, de laatste resten, nml. de vuurkisten van de drie loks, met snijbranders doorgesneden. Enkele tramiefhebbers hebben deze laatste momenten met hartpijn meegeemaakt.

Voor 1922 hebben te Merksem-IJskelder nog de lokomotieven 809 - 811 - 814 - 815 en 818 dienst gedaan. Lok 809 werd gebouwd bij St Léonard te Luik, ingevolge de aanbesteding van 8 februari 1896. Vermelde lok woog 15 ton rijklaar. Op 23 juni 1897 werd bij « Ateliers Corpet - Bourdon » te Parijs een tweede lok aangekocht, nml. de 811. Deze lok woog 19,5 ton rijklaar. Loks 814 en 815, eveneens gebouwd bij St Léonard, volgens aanbesteding van 10 februari 1908. Lok 818 echter, was wel van dezelfde bouwer, maar van de aanbesteding van 11 mei 1914. Al deze lokomotieven waren tweeassig en eveneens voor spoorbreedte van 1435 mm.

Wat de geschiedenis van het nijverheidsspoor zelf betreft is er weinig geweten. Bij de aanleg van de stoomtramlijn Merksem - IJskelder - Zandvliet (Grens) en geopend voor het verkeer op 4 september 1887 en uitgebaat door de « Tramway du Nord d'Anvers » werd een overladingsstation voorzien langs de linkerkant — richting Nederland — van de internationale spoorlijn Antwerpen - Rosendaal, waar thans de hoge flatgebouwen staan van de « Luchtbal ».

Echter bestond er reeds vóór 1887 een beperkt nijverheidsspoor op dezelfde plaats. Deze werd uitgebaat door een private firma « Carette en Elsen » voor rekening van de gemeente Merksem. Tevens is het nijverheidsspoor een tijd lang in handen geweest van de « Grand Central Belge ». Op 18 januari 1888 werd vermelde installatie overgenomen door de NMVB en opgeslorpt in de ondertussen aangelegde lijn Merksem-Zandvliet, dat een groter overladingsstation voorzag.

Dit oude overladingsstation werd afgebroken in 1940. Aan de rechterzijde van de spoorbaan lag de stelplaats en het station « Oude IJskelder ». Dit station kwam eveneens tot stand bij de aanleg van de lijn Merksem-Zandvliet. Tijdens de oorlog 1940-1945 werd deze stelplaats gedeeltelijk afgebrand. De « Oude IJskelder » was enkel een reizigersstation met loodsen voor het onderbrengen van de normaal- en meterspoorloks en wagens. De eigenlijke overladingen gebeurden in het overladingsstation, waar de opstelsporen voor de spoorwegwagens lagen. De stelplaats werd afgebroken in 1951.

Door het afbreken van het oude overladingsstation (links van de spoorbaan) in 1940 werd er in 1939 een nieuw opgericht tussen de spoorlijn en de « Oude IJskelder », de nog door ons alle gekende stelplaats, met verbindingsspoor NMBS - NMVB. Door de werken van de E3-weg en de ring rond Antwerpen, moest deze stelplaats ook verdwijnen. De afbraakwerken waren beëindigd in mei 1966, enkel de loods voor de stoomlokomotieven bleef tijdelijk gespaard. Thans is deze ook verdwenen.

Heden heeft het nijverheidsspoor een lengte van 4,135 km, waarvan 2,750 km toebehoorde aan de NMVB. De overige 1.415 km behoren toe aan de « Sté Coopérative pour l'exploitation du raccordement privé de Merksem et de Schoten » en « Laminiers d'Anvers ». Sinds 19 juni 1967 wordt het uitgebaat door de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen. De spoorwegwagens worden heden gebracht door dieselloks, via het Straatsburgdok, Noorderbrug naar de Vaartkaai.

De laatste jaren van deze stelplaats waren bijzonder gekend als zijnde het tramkerkhof van de NMVB-groep Antwerpen. Wat voor materieel is daar ter plaatse niet afgebroken geweest ! Het oud afgedankte materiaal werd er opgestapeld en verkocht. Nieuw kwam er eveneens toe, zoals de laatste reeks PCC-wagens 2061 - 2100 van de MIVA. Dit alles is nu verleden. De autobussen staan thans opgesteld in de Tjalkstraat, een gans nieuw kompleks. Trammaterieel is er niet meer te bespeuren.



DE HEER PH. CARLIER, VOORZITTER TTA, HEET MINISTER PIERS EN DE GENODIGDEN WELKOM. FOTO : E. KEUTGENS

Ministerieel bezoek bij de Toeristische Tramlijn van het Alsnedal

Dinsdag 22 augustus 1967 was voor de T.T.A. een hoogdag in haar nog jonge bestaan.

Minister Piers en zijn echtgenote hebben op dinsdag 22 en woensdag 23 oogst een bezoek gebracht aan de streek van Noord-Luxemburg. In het kader van deze tweedaagse stond ook de TTA op het programma.

In aanwezigheid van Monseigneur F. Cammaert en de genodigden, de heer R. Hoens, Directeur-Generaal NMVB, de heer Dulieu, Directeur NMVB groep Namen-Luxemburg, Kolonel Clement, Directeur van de genietroepen en Luitenant-Kolonel Borjans, Commandant 11e Genie van Burcht, alsmede nog vele andere provinciale- en gemeentelijke personaliteiten, werd de heer Piers, Minister van Toerisme en zijn gevolg, om 15.30 u. ontvangen aan het vertrekpunt van onze lijn te Pont d'Erezée. Na de ministeriële auto verlaten te hebben, stak de minister en zijn echt-

genote hun bewondering voor het klaarstaand en mooi geschilderd materieel, niet onder stoelen en banken. Verschillende leden van de TTA werden aan de minister voorgesteld.

De heer Ph. Carlier, Voorzitter TTA, hield vervolgens voor de genodigden het welkomswoord, waarin een bondig overzicht werd gegeven van de activiteit van de Toeristische Tramlijn. Nadien werd er plaats genomen in twee tramstellen en kon de uitstap aanvangen. Een eerste halte werd gehouden te Blier, alwaar een bezoek werd gebracht aan het materieel en de in aanbouw zijnde loods.

Tijdens een receptie aangeboden door de TTA en gehouden in het hotel « Le Vieux Moulin » te Amonines, werd de minister toegesproken door de heer Maghin, Burgemeester der gemeente. Bestuursleden van de TTA hebben aldaar eveneens het woord gericht tot de minister. In deze toespraak werd de toestand en de plannen van de TTA uiteengezet.

Na deze ontvangst verliet de heer Piers en zijn gevolg de TTA in een touringcar om zijn rondrit in de streek verder te zetten.

Het merendeel der genodigden hebben dan de reis verder meegemaakt tot Dochamps. De terugreis tot Pont d'Erezée verliep eveneens in een aangename en gezellig pratende sfeer.

Zowel de minister als de genodigden waren vol waardering voor het gepresteerde werk van onze TTA-leden. Door dit gebaar zien wij ons nog onvoltooid werk, toch reeds hoog geprezen.

tramvrienden

adverteer

hier

**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). Steunend 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 Tramway » (in franse taal) : 75 Fr.

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

« TRAMLEVEN » verschijnt viermaal per jaar.

« TRAMPOST » gestencileerd mededelingsorgaan - verschijnt maandelijks.

**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 steunend 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 Présence 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, Brussel-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 « N1 » 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 beschermid).

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 : maandelijksse bijeenkomsten, periodieken, filmvoorstellingen, groepsreizen, enz...

De zetel van de vereniging is gelegen te :

AMUTRA, Wielemans Ceuppenslaan, 47, BRUSSEL 19