

# 10 tramleven

Informatieblad

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

3e jaargang / 3 □ 1968 □ prijs 25 fr.

# tramleven

10

3<sup>e</sup> jaargang 1968

## Inhoud:

- *Feest bij de T.T.A.*
- *N.M.V.B. Groep Antwerpen : einde van de tramuitbating.*
- *De stoomlokomotieven van de N.M.V.B.*
- *De buurtlijnen van Bergen en de Borinage.*
- *Fotowedstrijd 1968.*

---

Foto van de omslag : De EERSTE stoomtram van de T.T.A. ver-  
trekt te Erezée op 22 juni 1968. (Foto R. Temmermar.)

# Feest bij de T.T.A.

Zaterdag 22 juni 1968 zal door vele tramvrienden als een heuglijke dag worden opgetekend. Inderdaad, die dag werd onder een stralende zon, de stoomtraktatie op de TTA ingehuldigd, of beter ,in ere hersteld!

Dit gedenkwaardige feit was al enkele malen verdaagd moeten worden, om verschillende redenen. Eindelijk was het dan toch zo ver, en nadat we als voorgerecht een tocht hadden gemaakt op de lijn van de Grotten van Han (AR 159 + 8861 + 8896 + 8798), werd omstreeks het middaguur de reis voortgezet naar Amonines, waar voor de gelegenheid een feestmaal werd opgediend. Eénmaal de tafelvreugde genoten, werd het dessert opgediend te Erezée-Brug. In streektaal zou men dit dessert « Coupe à la Vapeur » of « Elixir d'épaisse Fumée » kunnen noemen. Om ervan ten volle te genieten dient men plaats te nemen in een rasechte stoomtram, regelrecht uit de Belle Epoque der twintiger jaren.

Even kennis maken : 1076, geboren in Grand-Hornu in 1920, oud-gediende van de Brabantse Slagvelden, en er roemrijk gesneuveld. Haar nagedachtenis werd in ere gehouden te Waver, tot op de dag van haar reïnkarnatie.

Die wedergeboorte had plaats tussen Waver en Erezée op 7 mei 1968, op een wegtraktor van de Buurtspoorwegen. Na een wederaanpassing volgde de kerstening op 22 juni '68. Als meter trad op Mejuffer Elise Gillard, 12 jaar, dochter van bestendig Afgevaardigde Gillard van Dochamps. Als peter fungeerde de heer Camille Dambruyn, machinist.

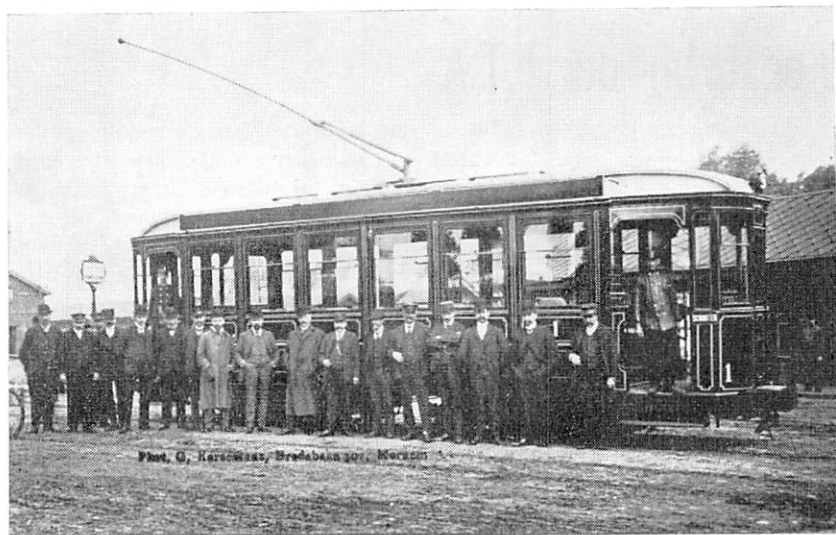
Het doopsel voltrok zich even voor de eerste reis, maar dit gebeuren was reeds een kwestie van oog om oog, tand om tand, want pas na twee pogingen bleek de lokomotief harder dan de fles, en werd het « nachtelijk voorkomen » de naam gegeven van Elise, ...für Elise!

De tocht begon en dra konden we de zwangere smaak van kolenteer proeven op de lippen, heerlijk! Voor de feestvierende tram reed de AR 193 met een platte goederenwagen, waarop hadden plaatsgenomen de afgevaardigden van de pers, radio en TV, benevens een stel fotografen. Dan volgde de feesttram, en ten slotte de AR 93 die voor de gelegenheid was gepromoveerd tot Brandweertram. Er hadden inderdaad enkele vrijwilligers plaatsgenomen in dit rijtuig, die, voorzien van takkenbossen, instonden voor het in de kiem « smoren » van de al te vurige uitspattingen van Elise. Met sukses overigens, maar dat moet je toch zelf meemaken! Voor het eerst sedert vele jaren gilte de stoomfluit weer door het Aisnedal: heerlijk! Het doet je goed.

Tijdens de rit werd herhaalde malen gestopt en dan kwamen de Ridders van 17 en 21 din. aan bod.

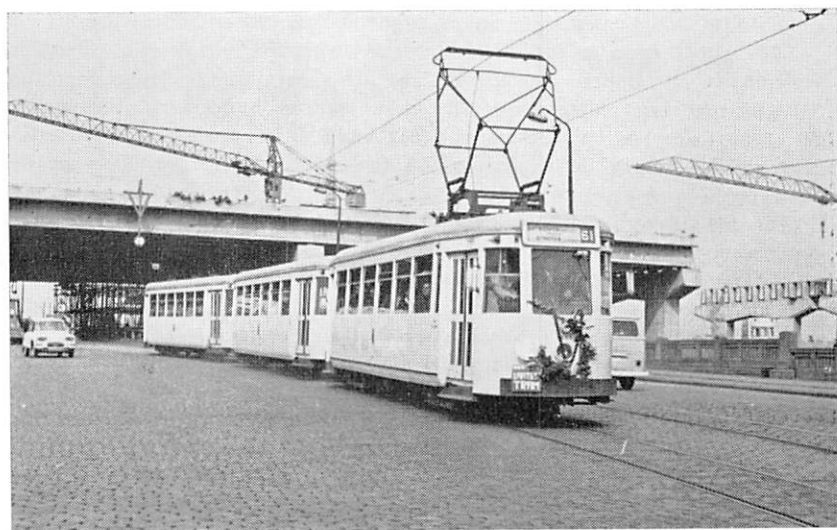
Daar nadert de tram de brug over de Aisne. De stoomfluit gilt langgerekt, en verschrikte koelen, de staart recht omhoog zoeken veiliger oorden op, in looppas!

*(vervolg blz. 5)*



1

## N.M.V.B. Groep Antwerpen



2

Een tijdperk van 81 jaar tramuitbating door de NMVB werd in de groep Antwerpen afgesloten. Deze periode, die een aanvang nam op 15 juli 1887 met de overgave van de paardentramlijn Antwerpen, Klapdorp - Merksem, Oude Bareel door de « S.A. Tramway du Nord d'Anvers » aan de « S.A. Tramway d'Anvers » die deze lijn voor rekening van de NMVB zou gaan uitbaten, kende haar einde op 25 mei 1968. Inderdaad, tijdens deze maand gebeurde de afschaffing van de twee laatste elektrische tramlijnen van deze uitbatingsgroep: nml. op 4 mei, het einde van de buurtlijn 63 - Antwerpen - Brasschaat, Prins Kavellei en op 25 mei, de opheffing van de lijn Antwerpen - Schoten, Lindelei.

#### 1. Antwerpen - Brasschaat (63)

Het baanvak Antwerpen - Brasschaat was een gedeelte van de vroegere hoofdlijn Antwerpen - Brasschaat - Wuustwezel, Grens, waarvan de sectie Brasschaat, Prins Kavellei - Nederlandse grens reeds werd omgezet in busuitbating op 2 oktober 1966.

De lijn Antwerpen - Wuustwezel werd in verschillende fazen opgesteld voor het verkeer :

— overgave op 15 juli 1887 aan de NMVB van de paardentramlijn

## einde van de tramuitbating

#### Antwerpen - Merksem O.B.

— Merksem O.B. - Brasschaat op 20 juli 1887

— Brasschaat - Wuustwezel, grens op 3 januari 1890.

Op 18.5.1909 kwam de sectie Merksem O.B. - Brasschaat, Dorp onder stroom en het baanvak Brasschaat, Dorp - Polygoon werd op 15 juli 1912 elektrisch in gebruik genomen.

Het gedeelte van Polygoon tot de grens op 23 december 1951. De Compagnie Générale des Tramways d'Anvers had reeds in 1907 de sectie op het stadsgedeelte tot Merksem O.B. geëlektrificeerd om de stadstramlijn 3 (Merksem - Zuidstation) elektrisch te kunnen uitbaten.

De opheffing van de lijn 63 gebeurde zonder veel ruchtbaarheid en bijna gans onverwacht.

---

1) MERKSEM-IJSKELDER : EMR. I VAN « LES VICINAUX ANVERSOIS ». OPENING VAN DE ELEKTRISCHE TRAKTIE OP DE LIJN NAAR SCHOTEN 1908. VERZAMELING E. KEUTGENS  
2) ANTWERPEN - INGENIEUR MENNESLAAN. TS 9666 + 19578 + 19580 - RICHTING STAD. FTO R. TEMMERMAN

Het vertrek 12 u. 28 op 4 mei van Antwerpen, Fr. Rooseveltplaats naar Brasschaat werd verzekerd door motorwagen TS 9666, zonder aanhangwagens. De geleider was de heer Schrovens uit Merksem en de ontvanger de heer Bosmans. De geleider ontving tijdens de reis van een medereizigster een tuil rode tulpen, die hij te Brasschaat Dorp, in het café-restaurant «De Rode Leeuw» wegschonk aan een juist gehuwd paartje, dat aldaar het feestmaal gebruikte. Het jonge paar en enkele familieleden konden het niet nalaten zich even te laten fotograferen met de laatste 63!

Na deze kleine sympathieke gebeurtenis werd de terugrit naar Merksem O.B. aangevat.

## **II. Antwerpen - Schoten (61 doorstreept)**

Drie weken later, op 25 mei, was het de beurt aan de lijn 61 doorstreept om opgeheven te worden.

Deze afschaffing daarentegen was echter reeds eerder in de dagbladen aangekondigd, zodat de NMVB-groep Antwerpen, het wijselijk achtte voor dit laatste vertrek twee aanhangwagens TS te voorzien, daar zij toch enige volkstoeloop voorzag. Niet alleen de tramvrienden, doch tevens de bevolking van Schoten hebben van dit laatste vertrek waardig afscheid genomen.

Het begon reeds bij de aankomst van TS 9666 met bijwagens 19578 en 19580 aan de Fr. Rooseveltplaats, om het laatste vertrek van 14 u. 26 naar Schoten te verzekeren. Een ganse groep tramliefhebbers, plaatjes schietend, met daar midden in Wannes Van de Velde, de Antwerpse folklorenzanger, stonden het tramstel op te wachten. Bij de aankomst van de tram begon Wannes op zijn doedelzak een treurliedje te spelen. Tevens was de TV-ploeg van «ECHO» aanwezig, alsmede verschillende persfotografen.

Na ontelbare foto's aan het vertrekpunt genomen te hebben, zette de trein zich in beweging, met goed bezette rijtuigen, richting Schoten.

De bevolking van Schoten was werkelijk op s'raat gekomen om van deze laatste tram afscheid te nemen. Eenieder die in het bezit was van een fotoestel nam nog een laatste aandenken op de gevoelige plaat.

Aan de terminus te Schoten, Lindelei werd de motorwagen met bloemen en tuilen van allerlei kleur en slag versierd. Nogmaals werden honderden foto's genomen, met of zonder het personeel. Enkele oudgedienden van de NMVB konden het eveneens niet nalaten met deze laatste tram mee te rijden.

Tijdens de terugrit Schoten - Antwerpen werd de trein nog verscheidene malen opgehouden door de bevolking, die aan de geleider en de ontvangers bloemen overhandigden.

Van Antwerpen is dan de trein naar Merksem, Oude Bareel binnengereden, in het bijzijn van een groot aantal tramenthousiasten.

Het personeel van deze laatste tram was samengesteld uit de heer Fr. Leers als geleider en de heren Bosmans, M. De Clerck en F. Platinckx als ontvangers.

De heer Bosmans heeft de eer gehad de reizigers van de twee laatste trams te mogen bedienen. (63 en 61 doorstreept).

Het is ook het vermelden waard dat motorwagen TS 9666 de laatste vertrekken van de lijnen 65 (op 26 mei 1967), 63 en 61 doorstreept heeft verzekerd.

De lijn naar Schoten was een uitbreiding van de lijn Antwerpen - Brasschaat - Wuustwezel. De opening van de sectie Merksem - Schoten had plaats op 1 april 1889 en de doortrekking tot Schoten, Vaart kwam in dienst op 1 juli 1905. De lijn werd elektrisch uitgebaat tot Schoten sinds 21 juni 1908.

De aanleg van het baanvak Schoten, Vaart - 's Gravenwezel en de elektrifikatie hiervan gebeurde in de periode 1940-1941. Vermeld baanvak werd elektrisch in gebruik genomen op 11.5.1941. Het vak 's Gravenwezel - Schoten, Lindelei werd verbust op 29 mei 1965.

E. Keutgens

---

## Feest bij de T.T.A.

*vervolg van blz. 1*

In Dochamps kregen we de gelegenheid de uitbreidingswerken van de lijn even te overschouwen. Het gedeelte Forges à La Plez - Dochamps werd per spoorauto afgelegd. Het Bestuur van Waters en Bossen heeft niet te veel vertrouwen in Elise. De reis duurde drie uur in plaats van twee, zoals oorspronkelijk was gepland. In Blier konden we de pas gereedgekomen onderhoudskuil even bezien, terwijl de 19568 werd aangekoppeld. Dit is een « Bar-rijtuig » waar men Pils en Cola kan kopen, en dat is een weldaad, want van reizen en lopen ga je snel uitdrogen, en dat doe je nu juist niet als het anders kan! Onze reis eindigde in Erezée, te laat en toch te vroeg. De afwezigen hadden ongelijk, en dat zullen vele vrienden uit gans België getuigen samen met hen die gekomen waren uit Noord en Zuid-Holland, Keulen, Parijs en Hollands Limburg.

Echt waar, vriend-lezer, het Zuidelijk Front meldde « goed nieuws ».

R. Bastaens

TE KOOP : Spoor « 0 », 3 railsyst., « Gils » loc. 020, tender,  
1 reiz., 2 goederenwag., el. wissel, rails = 500 fr.

— Phono met rol, type Edison, onvolledig = 500fr. Z.W.

Janssens W., H. Hamoir. 17 Brussel 3 na 19 u.

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

10. de stoomlokomotieven  
van  
het type 10, 11 & 12

**Geschiedkundig overzicht.**

De lokomotieven voor normaalspoor (1,435 m) werden genummerd van 800 tot 823. Zij waren in het bijzonder gebouwd om zware gemengde treinen te trekken. De loks van het type 10, 11 en 12 waren bijzonder gekend voor hun rustig en stabiel rijden. Niettegenstaande hun omvang en gewicht waren zij soepel in het nemen van bochten, zelfs deze van kleinere straal.

**Aantal.**

**1. Type 10 : 6 eenheden.**

De lokomotieven 803 - 804 en 805 werden ingevolge de aanbesteding van 15 december 1886 door St Léonard te Luik gebouwd. Zij hadden de konstruktienummers 755 - 756 en 757.

Een tweede reeks van drie loks werden door St Léonard geleverd ingevolge de aanbesteding van 26 september 1892. Zij droegen de konstruktienummers 939 - 940 en 941. Bij de NMVB kregen zij de nummers 806 - 807 en 808.

**2. Type 11 : 3 eenheden.**

Gebouwd bij St Léonard te Luik, met konstruktienummers 730 - 731 en 732, ingevolge de aanbesteding van 9 oktober 1885. Bij de NMVB droegen zij de nummers 800 - 801 en 802.

**3. Type 12 : 5 eenheden.**

Bouwers : St Léonard voor de loks 810 - 812 en 813 ; Franco-Belge voor de loks 816 en 817.

HL 810 : aanbesteding van 19 oktober 1897 ; konstruktienummer 1125.

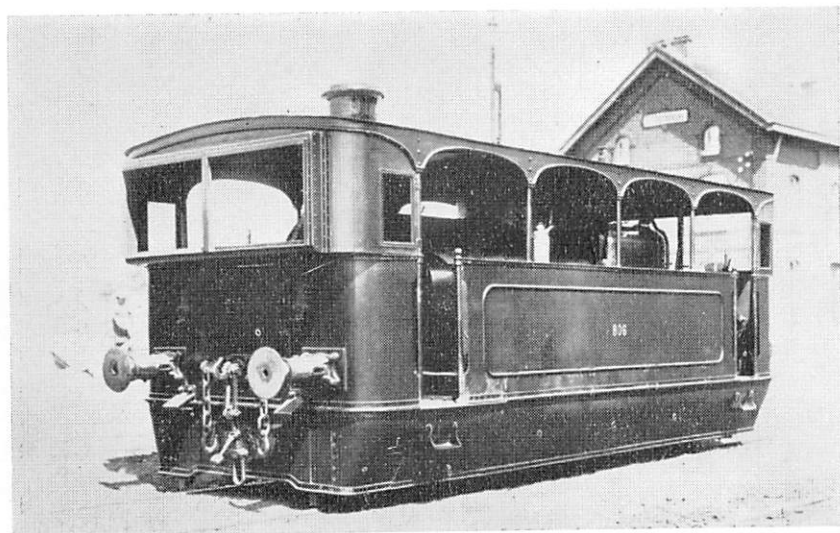
HL 812 : aanbesteding van 23 december 1903 ; konstruktienummer 1392.

HL 813 : aanbesteding van 36 maart 1906 ; konstruktienummer 1468.

HL 816 : aanbesteding van 4 september 1912 ; konstruktienummer 2084.

HL 817 : aanbesteding van 16 september 1913 ; konstruktienummer 2143.





HL 805 - TYPE 10

Verz. Amutra

## Beschrijving.

### 1. Stoomloks type 10

Tenderlokomotief van het type 030 met twee stuurposten. De wielen zijn langs de **buitenzijde** van het freem geplaatst. De stoomverdeling is van het type Walschaerts en de vuurkist van het type Belpaire. Het optrekstangenwerk is volledig bedekt en toegankelijk door het opheffen van drie beweegbare panelen langs iedere zijde. De beschermingsplaten zijn naar binnen toe gebogen. De lokomotieven waren voorzien van een handrem en een tegenstoomrem. De aandrijving geschiedde op de 3de as.

### 2. Stoomloks type 11.

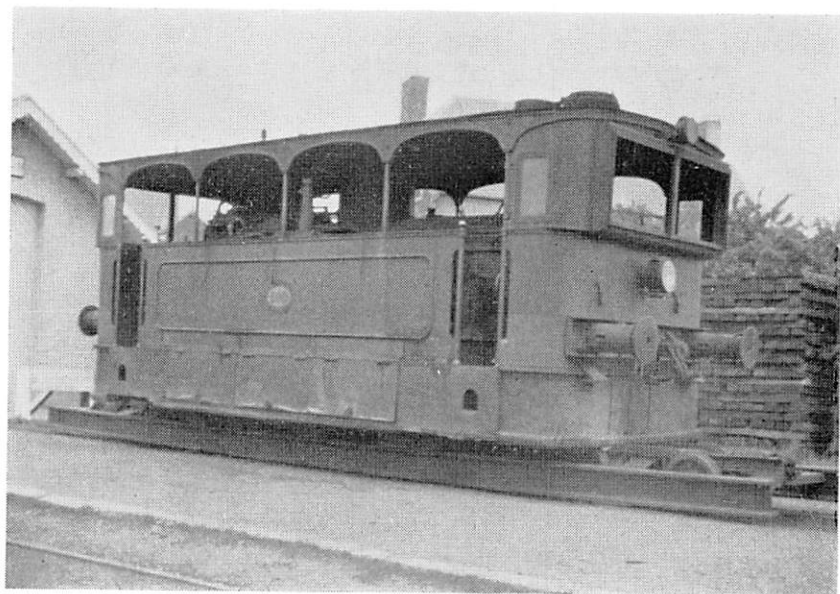
Tevens tenderloks van het type 030 met twee stuurposten. Zij verschillen weinig met de bovenbeschreven loks. De voornaamste verschillende waren :

- de wielen zijn langs de **binnenzijde** van het freem geplaatst ;
- de aandrijving geschiedde op de middelste as.
- de beschermingsplaten waren vertikaal i.p.v. gebogen.

### 3. Stoomloks type 12.

Deze loks werden op dezelfde plans gebouwd als deze van het type 11. Zij waren in vergelijk met de vorige type's 39 cm hoger. (3,290 m i.p.v. 2,900 m)

De beschermingsplaten waren eveneens vertikaal, behalve voor HL 813 die gebogen waren.



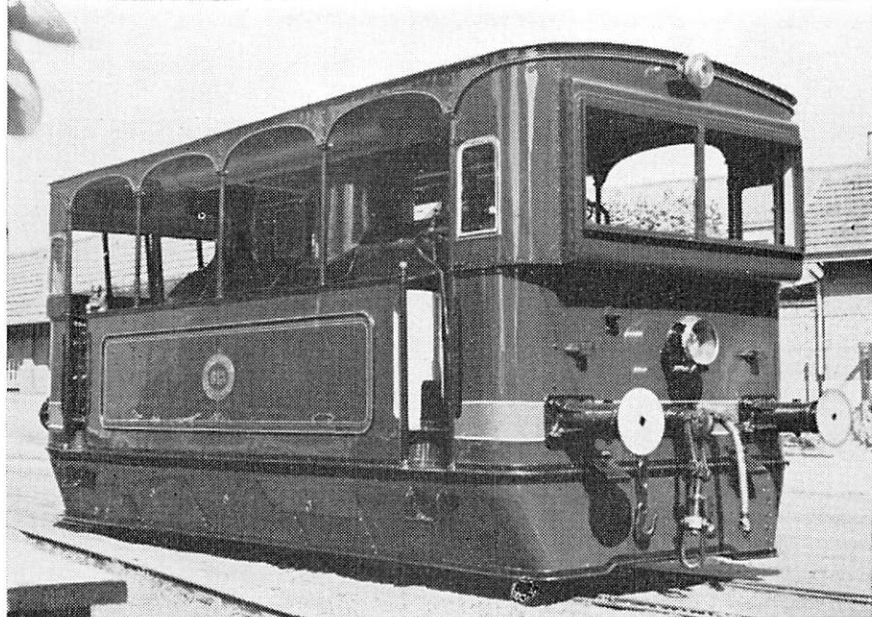
HL 800 TE FORVILLE 16.6.1956

Foto R. Temmerman

De aandrijving van de 813 gebeurde op de derde as. Bij de overige loks op de middelste as. De lok 816 had buiten de handrem en tegenstoomrem nog een stoomrem. De lok 817 had als stoomdruk 12,4 kg/cm<sup>2</sup>, de andere loks waren op 10,300 kg stoomdruk ingesteld.

**Technische kenmerken.**

	TYPES		
	10	11	12
Spoor	1,435 m	1,435 m	1,435 m
Stoomdruk	10,300 kg	10,300 kg	10,300 kg
			12,400 kg <sup>1</sup>
Roosteroppervlakte	1,170 m <sup>2</sup>	1,170 m <sup>2</sup>	1,170 m <sup>2</sup>
Aantal vlampijpen	141	141	141
Afstand tussen de pijpplaten	2,450 m	2,450 m	2,450 m
Verwarmingsoppervlakte vuurkist	4,900 m <sup>2</sup>	4,900 m <sup>2</sup>	4,900 m <sup>2</sup>
Verwarmingsoppervlakte pijpen	43,450 m <sup>2</sup>	43,450 m <sup>2</sup>	43,450 m <sup>2</sup>
Totale verwarmingsoppervlakte	48,350 m <sup>2</sup>	48,350 m <sup>2</sup>	48,350 m <sup>2</sup>
Doormeter van de cilinders	0,350 m	0,350 m	0,350 m
Slaglengte van de zuigers	0,400 m	0,400 m	0,400 m
Doormeter van de wielen	0,900 m	0,900 m	0,900 m
Schikking van de assen	030	030	030
	3de as	midden	midden <sup>2</sup>
Afstand tussen de assen	1,250 m	1,250 m	1,250 m
Totale breedte van het chassis	2,744 m	2,744 m	2,744 m
Uiterste lengte	7,280 m	7,280 m	7,280 m
			7,450 m <sup>2</sup>



HL 813 TE SCHEPDAAL

Foto R. Pletinckx

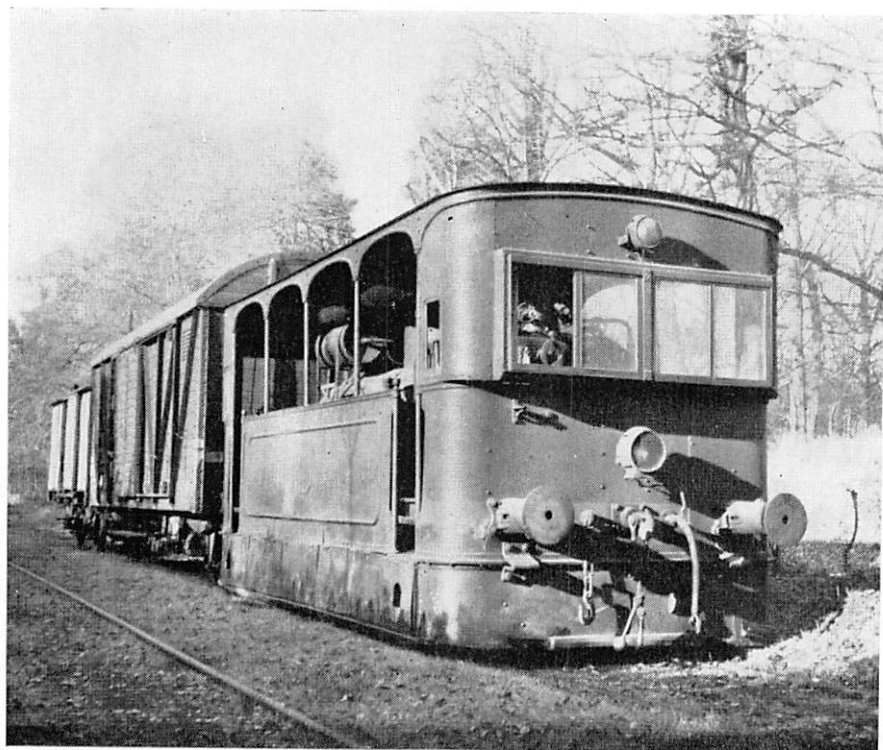
Lengte van het chassis	6,300 m	6,300 m	6,300 m
Inhoud waterbakken	2,950 m <sup>3</sup>	2,950 m <sup>3</sup>	2,950 m <sup>3</sup>
Inhoud kolenbunker	1,000 m <sup>3</sup>	1,000 m <sup>3</sup>	1,000 m <sup>3</sup>
Leeggewicht	23.000 kg	23.000 kg	23.000 kg
Gewicht rijklaar	28.500 kg	28.500 kg	28.500 kg
Traktiekracht	3.645 kg	3.645 kg	3.645 kg
			4.280 kg <sup>a</sup>

<sup>a</sup> voor de lokomotief 817

<sup>aa</sup> voor de lokomotief 813 : derde as.

#### Wetenswaardigheden.

- HL 800 : in dienst gesteld op de lijn Poulseur - Sprimont - Trooz. Afgevoerd september 1956
- HL 801 : in dienst gesteld op de lijn Poulseur - Sprimont - Trooz. Afgevoerd februari 1966.
- HL 802 : in dienst gesteld op de lijn Poulseur - Sprimont - Trooz. Afgevoerd december 1956.
- HL 803 : in dienst gesteld op de lijn Eupen - Membacht - Goë - Dolhain. Afgevoerd februari 1966.
- HL 804 : in dienst gesteld op de lijn Eupen - Membach - Goë - Dolhain. Afgevoerd januari 1961.
- HL 805 : in dienst gesteld op de lijn Eupen - Membach - Goë - Dolhain. Afgevoerd februari 1966.
- HL 806 : in dienst gesteld op de lijn Groenendaal - Overijse ; toelating tot indienststelling : 30.8.1894 ; werd in oktober 1922 voorzien van een vonkenvanger ; kreeg in oktober 1924 de ovale nummerplaat van de NMVB ; is tijdelijk overgeheveld geweest op de lijn Tavier - Ambresin van oktober 1924 tot begin 1925 ; verkocht als schroot in oktober 1950.



HL 817 TE GROENENDAAL

Foto P. Dehon

HL 807 : in dienst gesteld op de lijn Groenendaal - Overijse ; ging verloren tijdens de Eerste Wereldoorlog.

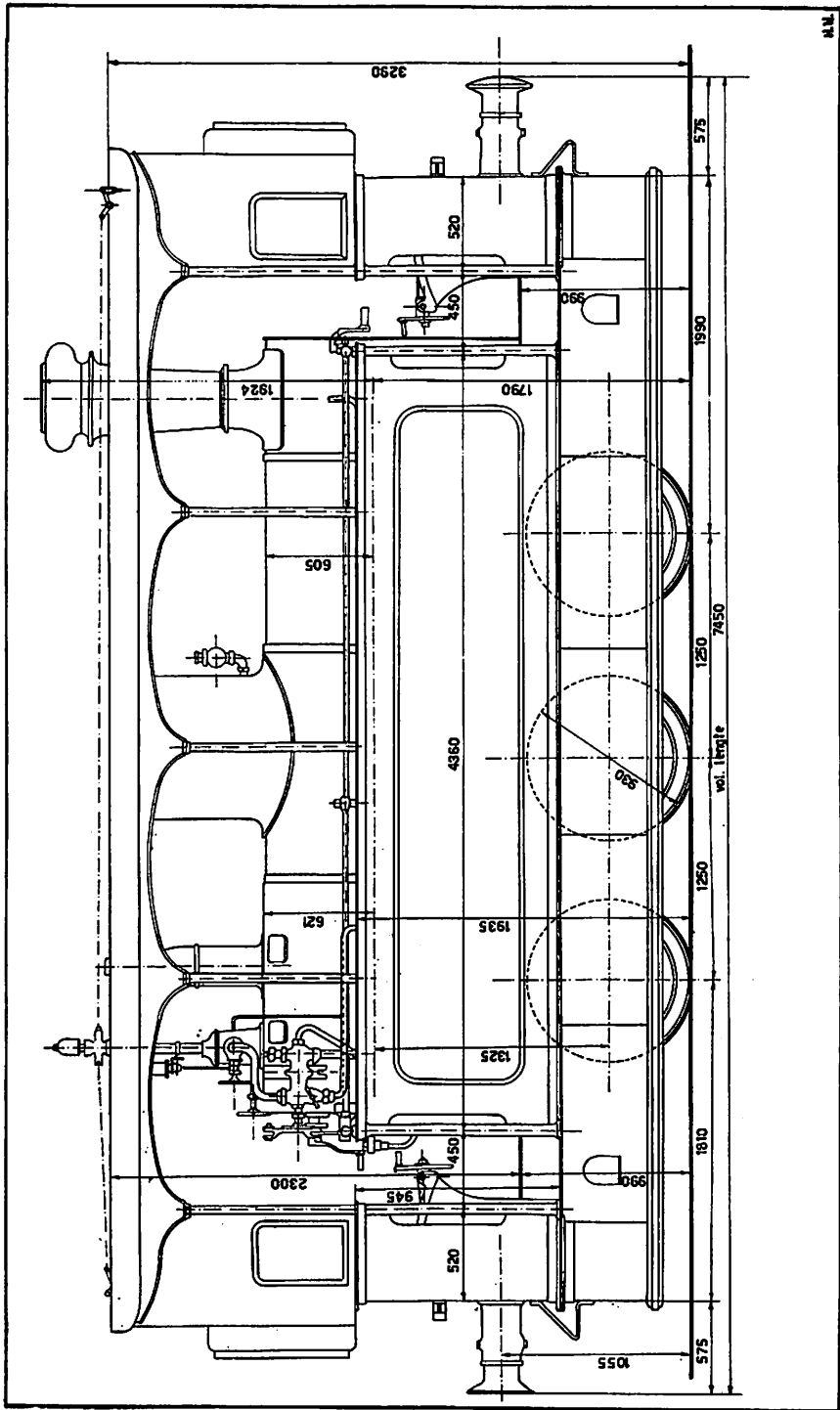
HL 808 : in dienst gesteld op de lijn Groenendaal - Overijse ; toelating tot indienststelling : 30.8.1894 ; kreeg in oktober 1924 de ovale nummerplaat van de NMVB.

Is van 15 september 1927 tot 13 januari 1928 overgeheveld geweest op de lijn Tavier - Ambresin. Staat thans te Leuven NMBS en is voorbehouden voor het toekomstig verkeersmuseum te Tervuren.

HL 810 : in dienst gesteld op de lijn Poulseur - Sprimont - Trooz. Afgevoerd tweede helft van 1954.

HL 812 : in dienst gesteld op de lijn Poulseur - Sprimont - Trooz. Afgevoerd tweede helft 1954.

HL 813 : in dienst gesteld op de lijn Groenendaal - Overijse ; toelating tot indienststelling : 14.2.1907. Vermeelde lok werd na de oorlog 1914-1918 teruggevonden te Couvin. Kreeg in oktober 1924 de ovale nummerplaat van de NMVB. Heeft van 12 december 1925



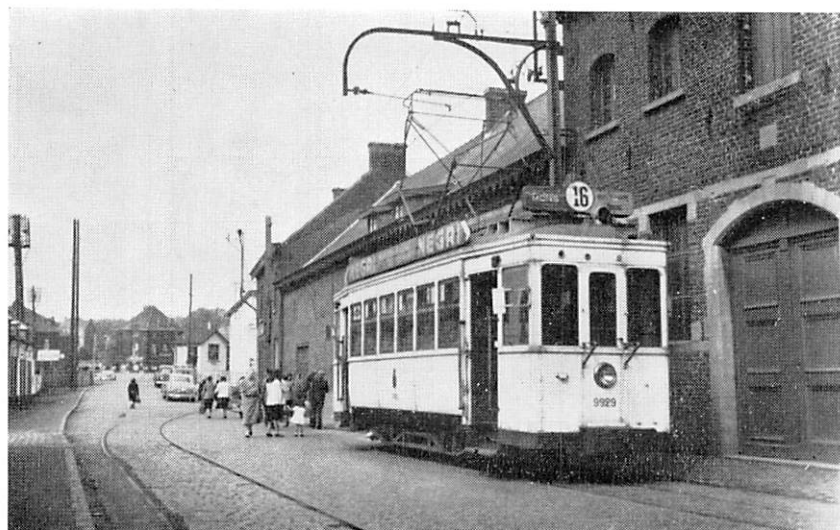
tot begin 1926 gereden op de lijn Tavier - Ambresin. In april 1937 werd deze lok uitgerust met Westinghouserem. Staat thans in het Trammuseum te Schepdaal.

HL 816 : in dienst gesteld op de lijn Poulseur - Sprimont - Trooz. Afgevoerd februari 1966.

HL 817 : in dienst gesteld op de lijn Groenendaal - Overijse ; toelating tot indienststelling : 9.2.1915 ; werd in oktober 1924 voorzien van de ovale nummerplaat van de NMVB. Voor schroot verkocht in de eerste helft van 1966.

Een plan van elk type van bovenbeschreven lokomotieven is te bekomen door storting van 30 fr. per plan — verzendingskosten inbegrepen — op PCR 4534.76 van E. Keutgens te Antwerpen 1. De tekeningen zijn gemaakt op schaal 1 : 20.

— Raadpleeg tevens de technische steekkaart nr 3 van Amutra, die handelt over het type 12.



LIJN 16 - TERMINUS OBOURG - EMR. 9929

Foto M. van Witsen

# de buurtlijnen van bergen en de borinage

een geschiedenis van 75 jaar

door P. DEHON

8

## HOOFDSTUK V :

### DE HEDENDAAGSE PERIODE (vervolg)

#### 3) Na 1952 : het verval van de tram.

Het voorspel van de aftakeling van het N.M.V.B.-spoorweg van de Borinage begon op 20 maart 1950, door de afschaffing van de AR-lijn Casteau - Noir Jambon. Tijdens de eerste maanden van 1952 volgden de elektrische lijnen van het Doornikse.

Het volgend jaar zal gekenmerkt worden door afschaffingen van AR-diensten reizigers, waaronder het eerste eigenlijke slachtoffer van de Borinage : Quévy - Aulnois - Eugies (23 augustus 1953).

De afschaffingsbeweging gaat verder in 1954 : in de streek die ons aanbelangt, worden de AR-diensten vervangen door autobussen, de 1ste maart op de verbinding St-Ghislain - Quevaucamps, de 23ste mei op de lijn Roisin - Quiévrain - Montroeuil-sur-Haine, en de 1ste augustus op St-Ghislain - Edingen.

In 1955, het eerste slachtoffer van de elektrische dienst van de groep van Bergen : de lijn 16 (Bergen - Obourg), afgeschaft op 28 augustus. Dezelfde dag verdween ook de AR-dienst Casteau - Bracquagnies.

Vanaf 1955 wordt de Borinage volledig bediend door de 40 Standaard, die gemoderniseerd werden te Eugies. Zegge 8 eenheden met geklonken en 32 met gelast koetswerk.

Deze wagens waren de nummers : 10170 - 10176 - 10225 - 10282 (ex-10251) - 10284 (ex-10167) - 10285 (ex-10171) - 10288 (ex-10227) - 10292 (ex-10166) - 10300 - 10302 - 10305 - 10306 - 10309 - 10341 - 10342 - 10343 - 10344 - 10345 - 10346 - 10353 - 10354 - 10355 - 10356 - 10357 - 10358 - 10359 - 10360 - 10361 - 10362 - 10363 - 10364 - 10365 - 10366 - 10367 - 10368 - 10369 - 10370 - 10371 - 10372 - 10373.

De vetgedrukte nummers zijn de motorwagens die overgeheveld werden naar de groep Brussel.

De Standaard met geklonken koetswerk, die niet gemoderniseerd werden, gingen naar La Louvière of naar Charleroi, om een weinig later grotendeels omgebouwd te worden als type « S ».

Ondertussen werden reiswegwijzigingen aangebracht bij de doorrit van Bergen : op 23 mei 1954, ingevolge het enkelrichtingsverkeer van de buurtlijnen in de Havréstraat reden de diensten 16, 82 en 90 niet meer door het centrum van de stad, dan enkel in de richting Oost-West. Bij de terugkeer, omliepen zij de stad langs het Noorden, de dienstsporen gebruikend gelegen langs de ringlaan.

Wat betreft de autorail van Quévy (lijn 20 A), zij doorloopt vooralsnog gans de ringlaan van Bergen zoals de richting van de wijzers van een uurwerk.

Door de inrichting van een stedelijke autobusdienst op 18 maart 1956 worden de sporen van de doortocht Noord-Zuid, via de Grote Markt en omgekeerd (sektie Legerlaan - Jagersplein) buiten gebruik gesteld. evenals de sporen van de West-Centrumrichting (sektie Leopold II plein - Kapucijnenstraat).

Bijgevolg bedienen de lijnen, die afkomstig waren van Casteau, Frameries en Quévy, de stad langs de Oost-Westrichting, om vervolgens terug te keren langs de ringlanen Noord-West (lijnen naar Casteau) en Zuid - West (lijnen naar Frameries en Quévy).

Voor de lijnen 16, 82 en 90, blijft de toestand ongewijzigd ten opzichte van deze van 23 mei 1954.

De laatste AR-reizigersdienst van de Borinage : Bergen - Quévy - Aulnois, werd door een autobusdienst vervangen vanaf 1 juni 1958.

Vanaf 31 mei 1959 rijden er geen trams meer op de elektrische lijnen Bergen - Casteau en Bergen - Baudour. Deze laatste vervanging brengt automatisch het einde mee van de grote omloop van de Borinage.

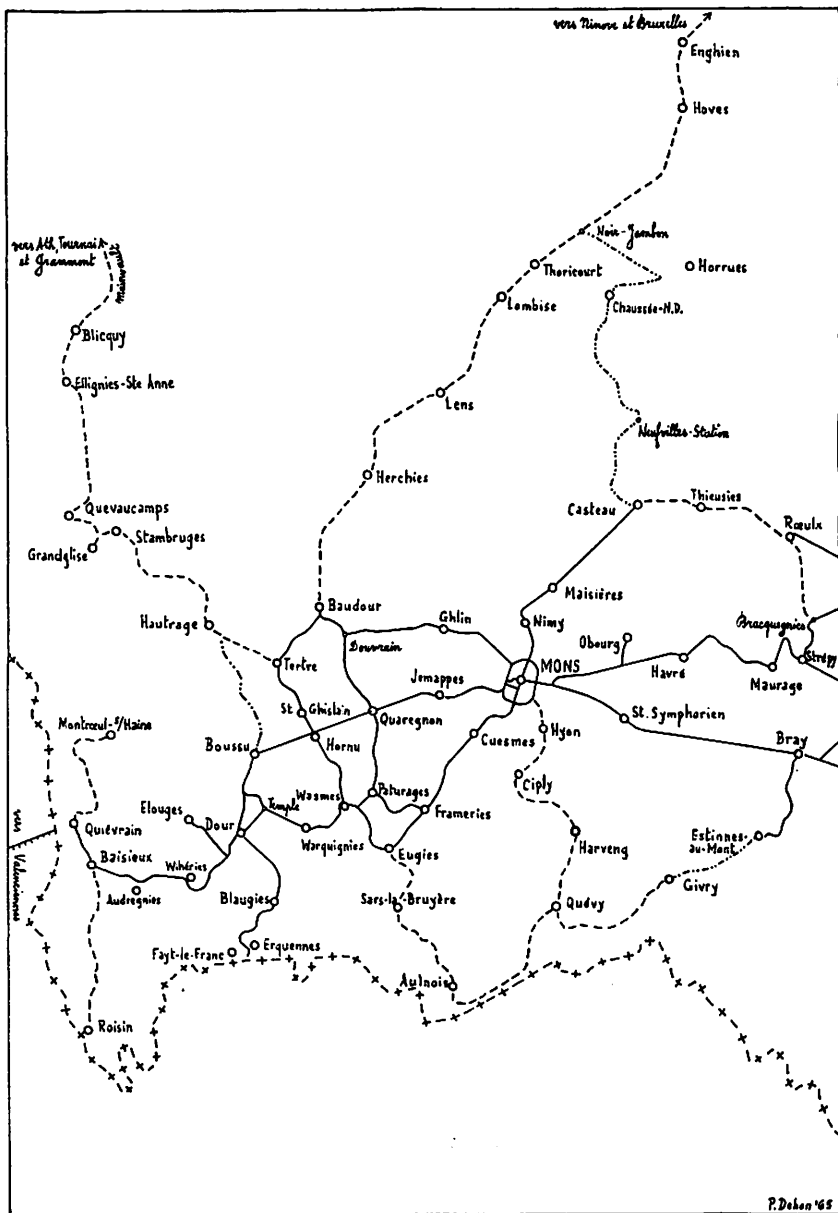
Een nieuwe omrit, echter veel kleiner, werd dezelfde dag in voege gesteld ; alzo zal de dienst nr 11 de verbinding Frameries - Pâturages - Wasmes - St-Ghislain - Baudour - Quaregnon - Pâturages - Wasmes (Maubeugestraat) verzekeren ; bij de terugkeer rijdt de tram met de plaat nr 12. Een versterkingsdienst met het nummer 11 doorstreept rijdt op het traject Frameries - Pâturages - Wasmes - St-Ghislain. Maar de omloop « nieuwe formule » zal reeds na een jaar ophouden te leven,

#### VERKLARING

—	+	—	+	—	+	—	Grens
N.M.V.B.	}	—————					geëlektrificeerde lijnen
		- - - - -					niet geëlektrificeerde lijnen
		.....					ontworpen lijnen of in aanbouw
Vreemde bedrijven	}	TTTTTTT					geëlektrificeerde lijnen
		TTTTTTT					niet geëlektrificeerde lijnen

#### BUURTLIJNEN VAN DE STREEK VAN BERGEN EN VAN DE BORINAGE-TOESTAND OP 1-8-1938





ingevolge het sluiten van de sektie St-Ghislain - Baudour op 29 mei 1960. Ter herinnering, deze sektie was geëlektrificeerd op 15 september 1952. Enkel de sekties Frameries - Pâturages - Wasmes - St. Ghislain (bediend door de lijnen 1 en 11 doorstreept), en Pâturages - Quaregnon - Baudour (bediend door de lijn 5) bleven bestaan.

De volgende afschaffing heeft plaats op 20 augustus 1962, datum van de indienststelling van een autobusdienst tussen Bergen en Maurage en alzo de verdwijning meebracht van tram nr 82 van deze sektie. Eveneens betekende dit het einde van de direkte verbinding met La Louvière. De elektrische dienst nr 82 (Bergen - Maurage - Bracquegnies - La Louvière - Mariemont - Courcelles - Marchienne-au-Pont - Charleroi) had, met ingang van de winteruurregeling (oktober) 1952, de dienst nr 31 vervangen, die tot dan toe Bergen met Anderlues verbondt langs Maurage, Bracquegnies, La Louvière, Mariemont en Carnières.

Door de elektrificatie van de N.M.B.S.-lijn Bergen - St-Ghislain, wordt het hart zelf van de Borinage aangeraakt door het sluiten van het verkeer op de buurtlijn 5 tussen Pâturages en Baudour op 26 mei 1963. Inderdaad, de twee systemen van luchtlijnophangingen en de verschillende stroomspanningen maakten het kruisen op de overweg te Quaregnon niet mogelijk.

De indienststelling van de motorwagens type « S », vanaf 1962 op de lijnen van de Borinage, waarbij dan nog de afschaffing van de verschillende lijnen, liet de overheveling toe van 27 Standaardmotorwagens type Eugies naar Brussel. De 13 andere van hetzelfde type werden ofwel verdeeld over gans de groep van Henegouwen, ofwel afgevoerd.

In 1963 kunnen wij het Borinagenet als volgt omvatten :

Lijn nr 1 : Bergen - Frameries - Pâturages - Wasmes - Hornu - St-Ghislain.

1 doorstr. : Bergen - Frameries - Eugies - Wasmes - Hornu - St-Ghislain.

2 : Bergen - Frameries - Eugies - Wasmes - Warquignies - Dour.

2 doorstr. : Bergen - Frameries - Pâturages - Wasmes - Warquignies - Dour.

6 : Bergen - Hornu - Boussu - Boussu-Bois (Temple) - Dour - Elouges.

7 : Bergen - Hornu - Boussu - Dour - Wihéries - Quiévrain.

8 : Bergen - Hornu - Boussu - Boussu-Bois (Temple) - Dour - Erquennes - Grens.

9 : Bergen - Hornu - Boussu - Dour (Wihéries).

90 : Bergen : Bergen - Binche - Anderlues - Charleroi.

— Versterkingsdiensten onder de vorm van « half-doorgaande » rijden op de lijnen 1 en 2.

Bij de niet elektrische diensten, bestond nog enkel de goederendienst op de nijverheidsverbindingen te Baudour (vierrailsysteem). Deze dienst werd verzekerd door ART's, die afhingen van de stelplaats van St-Ghislain, wat het tijdelijk behoud van de sporen van de lijn St-Ghislain - Baudour meebracht. Deze dienst werd stopgezet op 29 juni 1968.

(wordt voortgezet)

## FOTOWEDSTRIJD 1968

Wij geven hierna de officiële uitslag van onze fotowedstrijd en wij zijn werkelijk verheugd U te mogen melden dat deze wedstrijd een succes is geworden, zowel op gebied van het aantal deelnemers als de kwaliteit van de ingezonden werken. Al de foto's zijn tijdens het seizoen 1968 te Schepdaal tentoongesteld.

Op 15 maart heeft de jury, samengesteld uit de heer Paul Delvaux, kunstschilder en de heren P. Dehon, J. de Meurs, H. Irtou, E. Keutgens, R. Mailleux en R. Humblet de hiernavermelde punten toegewezen. Het valt te onderlijnen dat de leden van de jury geen kennis hadden van de namen van de deelnemers. Deze werden eerst meegedeeld na het vastleggen van de rangschikking.

### a) categorie « Techniek » - op 140 punten.

1. G. Bricman	135	8. J. Meltzer	98
2. J. Meltzer	124	9. J.P. Joly	97
3. G. Bricman	116	10. J.P. Joly	96
4. G. Bricman	112	11. W. Hendrickx	68
5. H. Schmit	104	12. W. Hendrickx	54
5. H. Schmit	104	13. W. Draps	52
7. J.M. Pholien	101		

### b) categorie « Landschappen » - op 140 punten.

1. F. Van der Gragt	131	22. R. Dieudonné	98
2. J. Meltzer	124	24. H. De Houck	96
2. M. Brosteaux	124	25. J.P. Joly	94
4. J. Cohn	122	26. A. Lejeune	93
5. P. Van Campenhoudt	121	27. M. Peusens	91
6. J. Cohn	120	27. J.M. Pholien	91
7. F. Van der Gragt	119	29. J.W. Smith	89
7. G. Bricman	119	29. J.W. Smith	89
9. H. Schmit	116	29. P. Tordeur	89
10. R. Dieudonné	115	32. W. Hendrickx	87
11. R. Dieudonné	114	33. J. Nizet	86
12. J. Meltzer	112	34. P. Tordeur	85
12. M. Brosteaux	112	35. J.P. Joly	84
14. M. Brosteaux	111	36. J. Tihlarik	82
14. A. Lejeune	111	37. J.W. Smith	81
16. J. Cohn	110	38. J. Roy	77
16. P. Tordeur	110	39. J. Roy	74
18. J. Cohn	106	39. W. Hendrickx	74
19. A. Lejeune	103	41. J. Tihlarik	72
20. H. Schmit	101	42. J. Tihlarik	68
20. J. W. Smith	101	43. J. Tihlarik	67
22. R. Dieudonné	98		

De jury heeft beslist de prijzen als volgt toe te kennen :

#### A. Kategorie Landschap :

1ste prijs : dhr F. Van der Gragt.

2de prijs : dhr M. Brosteaux.

3de prijs : dhr J. Cohn.

#### B. Kategorie Techniek :

1ste prijs : dhr G. Bricman.

2de prijs : dhr J. Meltzer.

3de prijs : dhr H. Schmit.

**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). Steun-  
end 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) : 90 Fr.

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

« TRAMLEVEN » verschijnt viermaal per jaar.

« TRAMPOST » gestencileerd mededelingsorgaan - verschijnt maan-  
delijks.

---

**TOERISTISCHE TRAMLIJN VAN HET AISNEDAL,  
v.z.w.d. « T.T.A. »**

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 steun-  
end lid). Beide zonder ontvangst van Tramleven of Presence  
du Tramway.

— gewone leden : 150 Fr. ) met ontvangst van  
— beschermende leden : 250 Fr. minimum ) Tramleven of Pré-  
— Steunende leden : 500 Fr. ) sence du Tramway

---

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

Abonnement op de periodiek « TRAMLEVEN » voor niet leden :  
100 Fr. Op de twee periodieken « TRAMLEVEN » en « PRESENCE  
DU TRAMWAY » : 190 Fr.

---

VERGADERING VOOR DE LEDEN elke tweede vrijdag van de  
maand om 20 u. in « Aux Armes des Brasseurs », Anspachlaan 56,  
Brussel (nabij de Beurs).