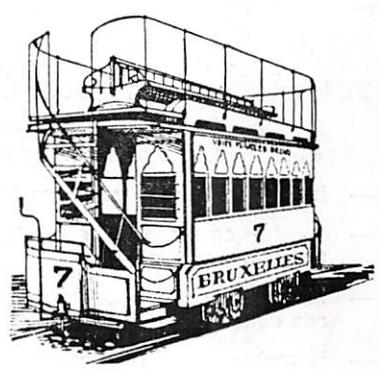


24/10/76

# TRAM MAGAZINE



## BULLETIN D'INFORMATION

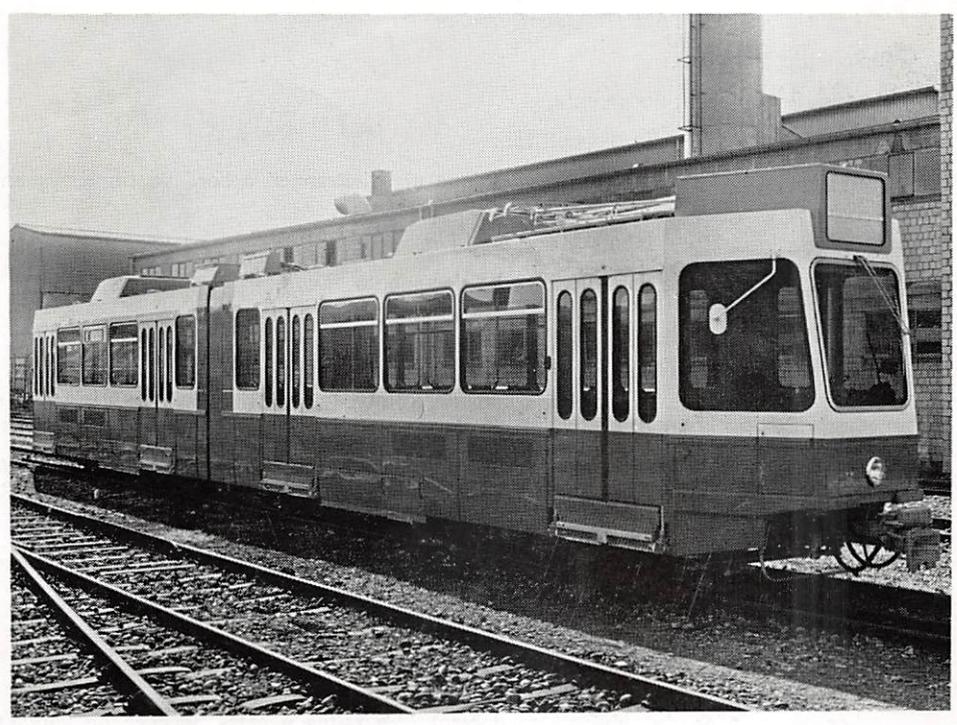
de l'Association pour le Musée du Tramway « AMUTRA »

Périodique trimestriel

1<sup>ère</sup> année — N° 3

1976

Prix : 50,— F.



Edit. resp. : J. de Meurs, avenue Delleur 47 - 1170 Bruxelles

# L'AMUTRA, son objet, ses activités

L'Association pour le Musée du Tramway (« AMUTRA ») est une association sans but lucratif, fondée le 7 mars 1961.

Conformément à ses statuts, publiés dans l'annexe n° 1939 du Moniteur Belge du 11 mai 1961, elle s'est fixé pour buts :

- la préservation de véhicules historiques,
- l'aménagement, l'administration, l'exploitation et le développement d'un musée du tramway en Belgique,
- l'entretien courant de ce musée ainsi que l'enrichissement et le développement de ses collections,
- la recherche et la conservation des documents relatifs à l'histoire et à l'évolution des transports en commun,
- la publication d'une revue d'information,
- le groupement de toutes les personnes qui s'intéressent d'une façon quelconque aux transports en commun.

Elle gère et exploite un musée vicinal, situé à Schepdaal, Chaussée de Ninove 184. Ce musée est accessible au public de Pâques au 31 octobre, les samedis, dimanches et jours fériés, de 14 à 18 h. Le prix de l'entrée est de 20,- F par personne. Des réductions sont prévues pour les enfants, les groupes organisés, les familles nombreuses, les membres de certaines associations touristiques, etc.

Elle assume actuellement la préservation de plus de 110 véhicules divers : tramways hippomobiles, locomotives à vapeur, tramways électriques, autorails, remorques, wagons, trolleybus, autobus, gyrobus, etc.

Elle est essentiellement composée de membres bénévoles.

Les activités de l'AMUTRA sont variées :

- réunions de membres,
- échange de photos et documents,
- projections de films et de diapositives,
- excursions et voyages d'études en Belgique et à l'étranger, à bord de tramways anciens et modernes,
- visites de réseaux, de dépôts, d'ateliers, d'usines, etc.
- publication d'une revue périodique et de documents divers,
- restauration et entretien de véhicules historiques,
- gestion et administration du musée vicinal de Schepdaal.

L'AMUTRA ne bénéficie d'aucun subside. Toutes les activités sont assumées par les membres à titre purement gratuit et bénévole.

Tout autre renseignement concernant l'Association pour le Musée du Tramway, son objet et ses activités, peut être obtenu, sans engagement, par simple demande écrite, adressée au secrétariat et accompagnée d'un timbre poste pour la réponse.

## SECRETARIAT

**W. HOSTE, Rue Fridtjof Nansen 34 Bte 7 — 1070 Bruxelles**

Les commandes de publications doivent être faites à cette adresse en versant au compte n° 068-0528040-96 (Crédit Communal) la somme prévue, majorée de 10,- F pour frais d'expédition. Les commandes seront livrées au plus tôt.

# L'AMUTRA ET LE MUSEE DES TRANSPORTS URBAINS

— SUITE —

## 8. DISPOSITION INTERIEURE DU PREMIER HALL.

Supposé donc entièrement consacré aux véhicules provenant des réseaux des provinces belges et des réseaux étrangers, le premier hall devrait être divisé en deux parties distinctes et sensiblement égales : l'une réservée aux voitures à voie métrique, l'autre au matériel à voie normale.

La disposition des voies existant actuellement dans ce hall permet, avec un strict minimum de frais, l'exposition de 33 à 36 véhicules moyens.

Seules, les actuelles voies 4, 6, 7 et 9 devraient être maintenues. Les autres voies, inutilisées, pourraient être soit enlevées, soit simplement recouvertes par un resurfaçage du sol.

Les voies 4 et 6 seraient réservées au matériel à voie métrique par le simple déplacement d'une des deux files de rails : la file de rails côté Ouest pour la voie n° 4 et la file de rails côté Est pour la voie n° 6. Cette disposition permettrait le dégagement de tout le mur Ouest du hall qui pourrait ainsi être décoré d'illustrations, plans, plaques, films directionnels, etc. Aucune file de voitures ne se trouverait à contre-jour. Les véhicules de la voie n° 4 pourraient être contournés par les visiteurs tandis que ceux de la voie n° 6 seraient un peu plus écartés des piliers centraux de soutien. Les passages libres entre les files de voitures seraient d'environ 3 m. entre le mur Ouest et les voitures de la voie n° 4 et de 2,50 m. entre les voitures de la voie n° 4 et celles de la voie n° 6. Avec un espace libre d'environ 2 m. entre chaque voiture ou chaque train de voitures attelées, la voie n° 4 pourrait recevoir 9 véhicules ; avec un espacement un peu plus grand (2,50 m. environ), la voie n° 6 pourrait également recevoir 9 véhicules. L'espacement un peu plus réduit des véhicules de la voie n° 4 serait compensé par le fait qu'ils peuvent être contournés alors que ceux de la voie n° 8 ne peuvent être vus que d'un seul côté à cause de leur proximité des piliers de soutien. Les véhicules anversoïses étant les seuls unidirectionnels, ils devront faire l'objet d'une attention particulière quant à leur disposition définitive.

La seconde moitié du hall, consacrée aux véhicules à voie normale, devrait conserver ses actuelles voies 7 et 9 sans modifications. Avec le même espacement que pour les véhicules à voie métrique, la voie n° 7 pourrait recevoir 9 véhicules et la voie n° 9, 10 ou même 11 voitures. Le passage libre entre les deux files de voitures serait d'environ 4 m. ; ce qui compenserait le fait que, d'une part, les voitures de la voie n° 7 seraient

---

NOTRE PHOTO DE COUVERTURE :

*Prototype du tramway 2000 série Be 4/6 de la ville de Zürich  
(photo Schlieren).*

alignées le long des piliers de soutien et, d'autre part, les véhicules de la voie n° 9 ne seraient qu'à 1,50 m. du mur Est du hall.

La voiture motrice n° 2603 de Leningrad, à l'écartement de 1,524 m., devrait être placée à une des extrémités de la voie n° 9.

Pour le matériel à voie métrique, la voie n° 4 devrait recevoir, dans l'ordre, les voitures de Gand, Luxembourg et Verviers ; la voie n° 6, celles de Charleroi, Anvers et Fribourg.

Pour le matériel à voie normale, la voie n° 7 serait réservée aux voitures des deux réseaux liégeois et la voie n° 9 recevrait celles de Leningrad, New York, Paris, Lille et La Haye ainsi qu'éventuellement une motrice britannique à impériale ou toute autre voiture à voie normale à préserver ultérieurement.

Cette répartition et ce groupage par réseau sont basés sur plusieurs facteurs logiques importants tels que, entre autre : l'alternance judicieuse des livrées différentes (claires et foncées), le mélange des groupes de véhicules provenant des différentes régions linguistiques du pays, la longueur des véhicules et des trains attelés, la teinte, claire ou foncée, des différentes livrées par rapport aux sources d'éclairage naturel des locaux et à leur orientation.

Toutes les sources d'éclairage naturel du hall (fenêtres, lanterneaux, baies, etc.) devraient être munies soit de vitrage diffusant, soit de verre imprimé en vue, d'une part, d'accroître la clarté intérieure générale et, d'autre part, d'éviter les dégâts pouvant résulter d'un éclairage solaire direct.

Si l'accès du public à l'intérieur des compartiments des voitures fermées doit demeurer rigoureusement interdit et empêché par un verrouillage efficace des portes, l'accès aux plates-formes pourrait être autorisé dans une certaine mesure.

Le problème posé par la présence éventuelle de fosses de visite sous les voies retenues et utilisées, mérite une attention toute particulière. En effet, avant de décider leur comblement définitif, l'opportunité de les conserver en vue de permettre une visite des châssis des voitures doit être soigneusement étudiée. Dans l'éventualité où elles seraient maintenues même partiellement, elles devraient pouvoir être obturées très soigneusement par des panneaux mobiles qui ne pourraient être enlevés que dans certains cas bien déterminés.

Chaque voiture exposée devrait être munie, à une des fenêtres de son compartiment, d'une affichette discrète mais lisible, précisant en français et néerlandais ainsi qu'en plusieurs autres langues importantes, son réseau d'origine, son année de construction, le nom de son constructeur, sa capacité, son année de déclassement ainsi que ses éventuelles particularités intéressantes. Cette affichette porterait, en outre, un numéro qui servirait à la fois de code pour l'inventaire et d'identification pour le public en cas d'une éventuelle publication d'un guide-catalogue ultérieur.

Si de petits locaux situés à l'extrémité de ce premier hall peuvent être libérés et rendus disponibles, ils pourraient très aisément être trans-

formés en salle de documentation, d'information et d'exposition ainsi qu'en un petit bureau de vente de publications.

Des extincteurs convenables devraient être disposés en de nombreux endroits du musée et leur emplacement signalé par un signe distinctif très visible. De même, des poubelles ou corbeilles à papier et à déchets en métal ou en matière ignifugée devraient également être abondamment dispersées dans tous le musée.

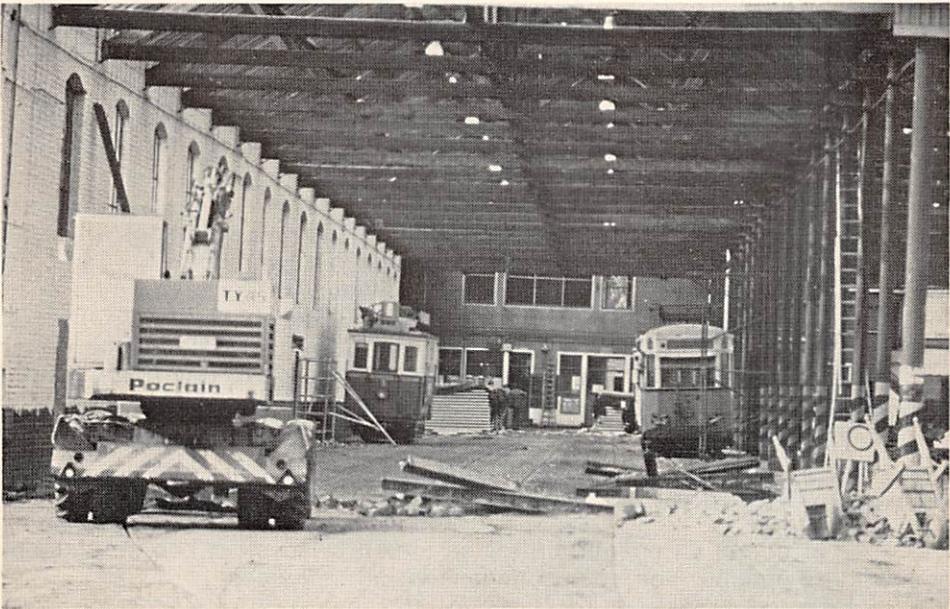
Les perches, archets et pantographes des voitures devraient être en permanence en contact avec le fil d'alimentation aérienne et ne jamais être maintenus longtemps rabattus sur le toit des voitures.

La surface du sol devrait être prévue de façon que l'eau provenant soit du nettoyage, soit d'infiltration accidentelle, ne puisse en aucune façon stagner sous les voitures mais qu'elle s'écoule naturellement vers les passages libres entre les files de véhicules.

Des bancs devraient être disposés en différents endroits, à l'abri des courants d'air et entourés de corbeilles à papiers.

Une publicité discrète mais attrayante devrait être faite dans tout le musée pour inciter les visiteurs intéressés par le sujet à se rendre à la « section vicinale » à Schepdaal.

Jean de Meurs.



*Dépôt de Woluwé, le 17-8-76 — Aménagement du Hall destiné au futur musée des Tramways urbains (Photo W. Hoste).*

*Les lignes qui suivent ont été tirées du livre « Souvenir de Knokke » de Mr André d'Hont et sont publiées avec l'aimable autorisation de leur auteur.*

*L'ouvrage retrace à travers 280 illustrations, des souvenirs consacrés à la ville de Knokke.*

*L'œuvre complète peut être obtenue chez l'éditeur responsable, Mr. A.M. Ghekière, Zeedijk 26, 8300 Knokke.*

## **AVEC LE TRAMWAY A CHEVAL DU VILLAGE A LA DIGUE**

*André d'Hont*

La S.A. du Tramway de Knocke-sur-Mer fut fondée en 1902. Il s'agissait d'un tram tiré par des chevaux, comme le stipulait le projet de statuts, qui précisait : « La société a pour objet l'établissement et l'exploitation d'un tramway sur rails, à traction chevaline, allant de Knocke-Village à Knocke-Digue de mer, et dont la concession a été accordée au premier comparant M. L. Herreboudt ».

Vers 1905, le tram « à cheval » devint la grande attraction des villégiateurs tout en devenant un sérieux concurrent pour les carrosses. Le prix du trajet — un kilomètre et demi de la Place du Village au Grand Hôtel — était de 10 centimes, soit la moitié du prix en carrosse. Le tram inaugurait la démocratisation du transport ! Notons, en passant, que l'an 1902 fut également marqué par une campagne pour une meilleure communication avec Heyst. A cette époque, les touristes visitaient de préférence la station balnéaire à dos d'âne. La Place du Village était le centre commercial de la cité. Les annales de la ville citent quelques marchands réputés : les Charlouis et Marie Choufleur. C'est le long de l'avenue Lippens que circulait le fameux tramway.

On ne sait depuis combien de temps l'idée d'un tramway avait germé dans la tête de Louis Herreboudt. Ayant connu les débuts de la ruée des touristes, il se préoccupait de tout ce qui regardait la vie touristique. Ainsi il avait ouvert, rue du Village, l'Hôtel « de la Couronne » face à l'impasse de Conée (Garre van Konee) avec vue sur le trafic des carrosses exploités par Verheye. Plus loin, on trouvait la Maison Communale — au café Communal — où siégeaient le bourgmestre Dhoore et l'échevin Van Hecke, le secrétaire Dubois et le receveur Louis Van Steene. Toutefois, de très nombreuses réunions avaient lieu au « Cygne ». Ce centre du village restait le cœur de toute activité et ce n'est qu'en période d'été que cette activité se déplaçait vers la plage ; on pouvait alors louer un cheval pour 2,- frs et un âne au prix de 1,- fr.

En fait, le premier tram — à vapeur celui-là — reliant Bruges à Sluys via Westcapelle, Heyst et Knocke, date de 1888.

Le terminus du chemin de fer se situait à Heyst et l'on se plaignait souvent, à l'époque, des correspondances défectueuses.

La Société Nationale Belge des Chemins de Fer Vicinaux fut créée en 1884 et approuvée par A.R. du 6 juillet 1885. Elle avait pour objet la construction de voies ferrées sur le territoire belge avec éventuellement

prolongation en territoire étranger. La réalisation du réseau côtier fut rapidement entreprise. La voie du littoral devait comprendre les sections Ostende-Furnes et Ostende-Blankenberge, les voies Zélando-Belges avec les sections Maldegheem-Breskens (avec embranchement vers Sluys) et Bruges-Sluys (avec embranchement vers Knokke-Heyst). Ainsi, dès 1888, les voyageurs avaient le choix entre le tramway à vapeur et le train, mais ce dernier n'arrivant pas jusqu'à Knokke, il fallait donc utiliser le tram pour arriver à l'arrêt du « Cygne » à Heyst.



*Le Tram à cheval de Knokke vers 1905,  
avec au commandement son propriétaire, Louis Herreboudt  
(Collection André d'Hont).*

« Je vendais les billets à l'aubette du Cygne », nous dit Camille Devulder. « Par après, j'ai pris les marchandises en main. Celles-ci devaient être déchargées du train de Heyst pour remplir six ou sept wagons du tram à destination de Knocke. Pas de problèmes pour les Hôtels du village, mais ceux qui étaient ouverts sur la digue organisèrent leur propre transport vers le train ».

Telle était la situation locale au moment où Louis Herreboudt proposa un plan révolutionnaire de tramway à traction chevaline. Avant ce dernier, les cochers avaient le monopole du transport.

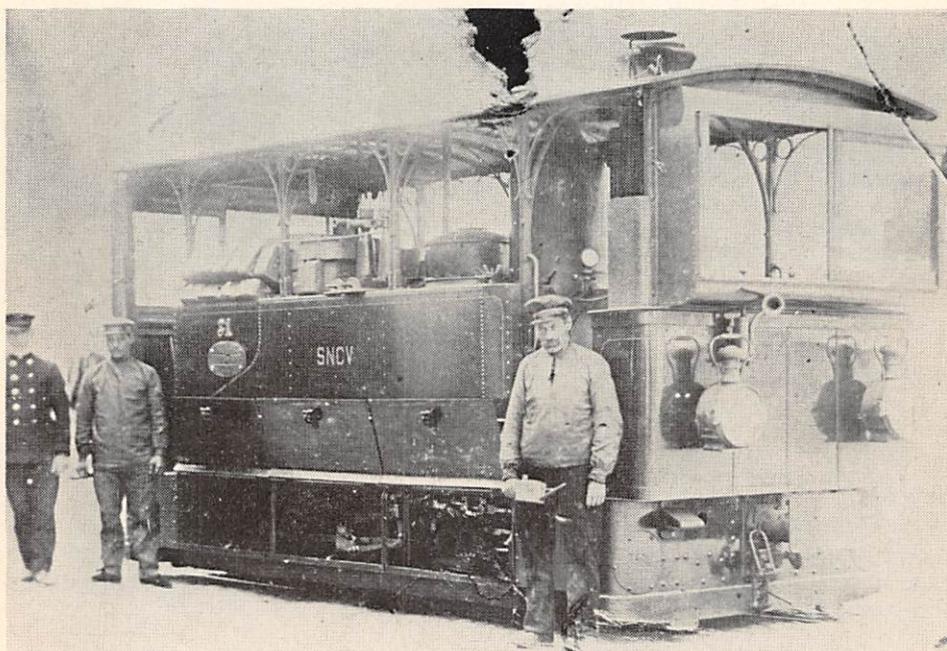
« Les carrosses étaient garés dans la Cour du Commerce, au bout de l'Impasse », raconte Victor Verheye, fils du meunier Edouard, qui exploitait avec sa femme née Conée un commerce important comprenant un café et un magasin. « Nous organisions tous les transports, même celui des prisonniers de droit commun vers Bruges. Notre propriété se situait entre

la rue du Village (actuellement rue Nachtegale) et l'avenue Piers de Raeverschoot. Nous étions les seuls à être de nuit sur les routes parce que nous avons beaucoup de chevaux. Ainsi nous allions au dernier train de Heyst, celui qui arrivait à 22 h 40 et repartait à 23 h. Pour rouler sur la chaussée, la voiture était éclairée par deux lanternes en cuivre dans lesquelles il y avait une bougie. Les télégrammes suivaient le même chemin ».

La société du Tramway éprouva des difficultés à recruter des actionnaires. La durée de cette société fut fixée à cinquante ans. On ne semblait nullement tenir compte des étonnants progrès de la technique. Et, en effet, ce tram allait déjà disparaître avant la première guerre mondiale.

M. Herreboudt, tenant à tout prix à son entreprise, dut y mettre une grande partie de ses capitaux personnels.

Les rails furent posés au milieu de l'avenue Lippens qui ne comptait que quelques villas à l'Est, des belles dunes à l'Ouest et au Nord de la Place Verwée. Ce fut un grand moment pour Louis Herreboudt lorsqu'en 1904, il put prendre enfin en main, les brides du premier tram à cheval.



*Le Tram à vapeur Bruges -Knokke vers 1910 (Collection André d'Hont).*

« Moi, je suis resté cocher », nous fit remarquer Richard Stockx. « J'ai acheté ma voiture à Bruges ; une Victoria. J'étais parti en ville avec mon cheval Calucq et je revins cocher ! J'avais 18 ans et me joignis à mes collègues du village. Le parcours vers la digue coûtait 50 centimes. Le tram à cheval le faisait pour 10 centimes par personne. Cette société avait 12

chevaux. Pour tirer le lourd wagon, il fallait compter une heure de travail par cheval. Le chef du tram était un nommé Spruyt. Toutefois nous gardions une clientèle fidèle ».

En 1907, on réclama une liaison par chemin de fer jusqu'à Knokke. L'Etat avait un projet de construction de voies ferrées à partir de la chaussée de Heyst jusqu'à hauteur de l'avenue Elisabeth où une gare serait construite. Mais la commune exigea une gare au village (à son emplacement actuel) pour sauvegarder les intérêts du centre le plus habité. Il y eut des meetings de protestation avec comme résultat la remise du projet à une date indéterminée !

Mais déjà le tram à cheval était menacé par le tram électrique. 1910 marqua sa dernière saison d'activité. L'initiative du tram à traction chevaline n'était pas chose rentable. Souvent le trajet se faisait plus rapidement à pied, car il fallait compter les fréquents déraillements. On devait alors faire appel aux villégiateurs pour remettre le véhicule en état de marche ! Pour finir, Louis Herreboudt prit la décision de se libérer aussi vite que possible de sa concession. En septembre 1910, il fut heureux d'annoncer que « l'année suivante, le tramway à traction chevaline serait remplacé par des voitures de tram modernes ».

Mais ce ne fut qu'en 1912 que le tram électrique vint remplacer son prédécesseur, inaugurant en même temps une nouvelle communication avec Heyst. Néanmoins, pour aller à Bruges, il fallait toujours se servir du tram à vapeur. Finalement en 1926, la communication par chemin de fer fut établie et la gare définitive fut construite en 1932.



## NOUVELLES DE L'ETRANGER

### HEIDELBERG : Modifications du Réseau

Depuis le 4 juillet 1976 au matin, la vieille ville d'Heidelberg en République Fédérale d'Allemagne est entièrement desservie par autobus. En effet, depuis cette date, les lignes 1 et 2 ne parcourent plus la Hauptstrasse vers la Karlstor.

Une consolation cependant, une fois n'est pas coutume, car si le tramway a cédé la place, ce n'est pas face à l'assaut du transport individuel, mais devant l'invasion des piétons.

La rue principale traversant la vieille ville dans toute sa longueur est en effet depuis cette date incluse dans un vaste ensemble piétonnier. Les autobus de substitution n° 10 et 11, lignes créées pour la circonstance n'en pénètrent pas pour autant dans ce piétonnier.

Les autobus 10 et 11 enserrant la vieille ville vers la Karlstor et la ligne de bus 34 a été modifiée afin de se rapprocher également de la zone piétonnière.

A la suite de cette restructuration, le réseau exploité par tramways, se présente de la manière suivante :

ligne 1 : Anciennement Bunsengymnasium - Hauptstrasse - Karlstor  
Depuis le 4/7/76, la ligne 1 est déviée vers Handschuhsheim et traverse donc maintenant le Neckar à deux reprises.

ligne 2 : Anciennement Eppelheim - Hauptstrasse - Karlstor  
Depuis le 4/7/76, cette ligne est écourtée à la Bismarckplatz.  
Toutefois afin d'éviter le rebroussement sur la place même, les tramways pénètrent dans le goulot de la Hauptstrasse où un aiguillage leur permet de rebrousser sur la bonne voie vers Eppelheim.

ligne 3 : inchangée ; Leimen - Rohrbach - Bismarckplatz - Handschuhsheim

ligne 4 : inchangée ; Bunsengymnasium - Rohrbach.



*Le 13 avril 1976, la Ville de Zürich a pris contact avec un nouveau prototype de tramway articulé. Cette voiture est couramment dénommée TRAM 2000.*

## **LE TRAMWAY 2000 Type Be 4/6 N° 2001-45**

*Hoste Willy*

C'est en janvier 1974 que les autorités Zürichoises ont accordé aux VBZ un crédit de 63,4 millions de FS pour l'acquisition de 60 nouveaux véhicules de Tramway (45 motrices et 15 remorques motorisées).

Rappelons qu'au cours d'une précédente votation, les Zürichoises s'étaient prononcés en faveur d'un développement du réseau des tramways, et avaient rejeté les projets de construction d'un métro.

Cette nouvelle génération de tramways amène avec elle un certain nombre de perfectionnements et de nouveautés.

Il s'agit d'un véhicule « tout électrique ». Tous les appareils commandés par air comprimé dans le cas du matériel roulant conventionnel, sont remplacés par des équipements avec commande électrique.

L'équipement de traction est du type BBC électrique (Brown Boveri et Cie SA) avec commande à hacheur.

Si l'aspect extérieur frappe par les angles assez prononcés de la caisse, on remarque tout de suite les marches abaissés, facilitant l'accès du véhicule par des personnes âgées ou handicapées.

L'aménagement intérieur a également été soigné, des sièges rembourrés et commodes, une décoration agréable, sièges bleu foncé, parois en stratifié orange, un éclairage diffusé par deux rampes lumineuses encastrées dans le plafond, tout s'harmonise afin de rendre le trajet en tramway le plus agréable possible.

L'aération est assurée du plafond par de nombreux petits orifices

et l'isolation contre les bruits de roulement dépasse les normes habituellement en usage.



*Vue intérieure du Tram 2000.  
On aperçoit nettement les petits orifices d'aération dans le plafond.  
(Photo Schlieren)*

### **Organes de roulement**

Construit par Schlieren, en collaboration avec la maison Schindler Wagons SA à Pratteln, le tramway 2000 se compose de deux caisses sur trois bogies, dont deux sont moteurs et un est porteur (bogie central).

Les bogies sont équipés de trains de roues élastiques. La suspension primaire est du type MEGI, et la suspension secondaire se compose de ressorts hélicoïdaux.

Au point de vue freinage, on note :

— frein avec accumulation de force par ressorts électromécaniques du type RACO, en tant que deuxième frein de service et de secours

fonctionnant automatiquement.

- 1 disque de frein par bogie moteur (2 disques pour le bogie porteur).
- frein sur rail électromagnétique.

### Caisse et aménagement extérieur

La caisse est en 2 parties reliées au moyen d'une articulation Schlieren pourvue d'un soufflet d'intercirculation. La caisse est en acier léger soudée et autoportante. Au-dessous des appuis de fenêtres, les tôles en alliage léger sont facilement interchangeables.

Les portes sont pliantes à 4 vantaux et marchepied rabattable, actionnées à l'électricité. L'attelage est du type +GF+ automatique avec articulation (groupe de commande électrique et accouplement multiple électrique SAAS (Sécheron Genève) à 90 contacts.

Autre avantage, si les vitres des fenêtres latérales sont en verre de sécurité, et absorbent la chaleur, la cabine de conduite quant à elle, est dotée de vitres chauffantes Therglas, et équipée d'une vitre frontale mobile.

Pour terminer, notons que les indicateurs de destination et de numéros sont actionnés semi-automatiquement.

Nous terminerons cette rapide description de la voiture par quelques données techniques.

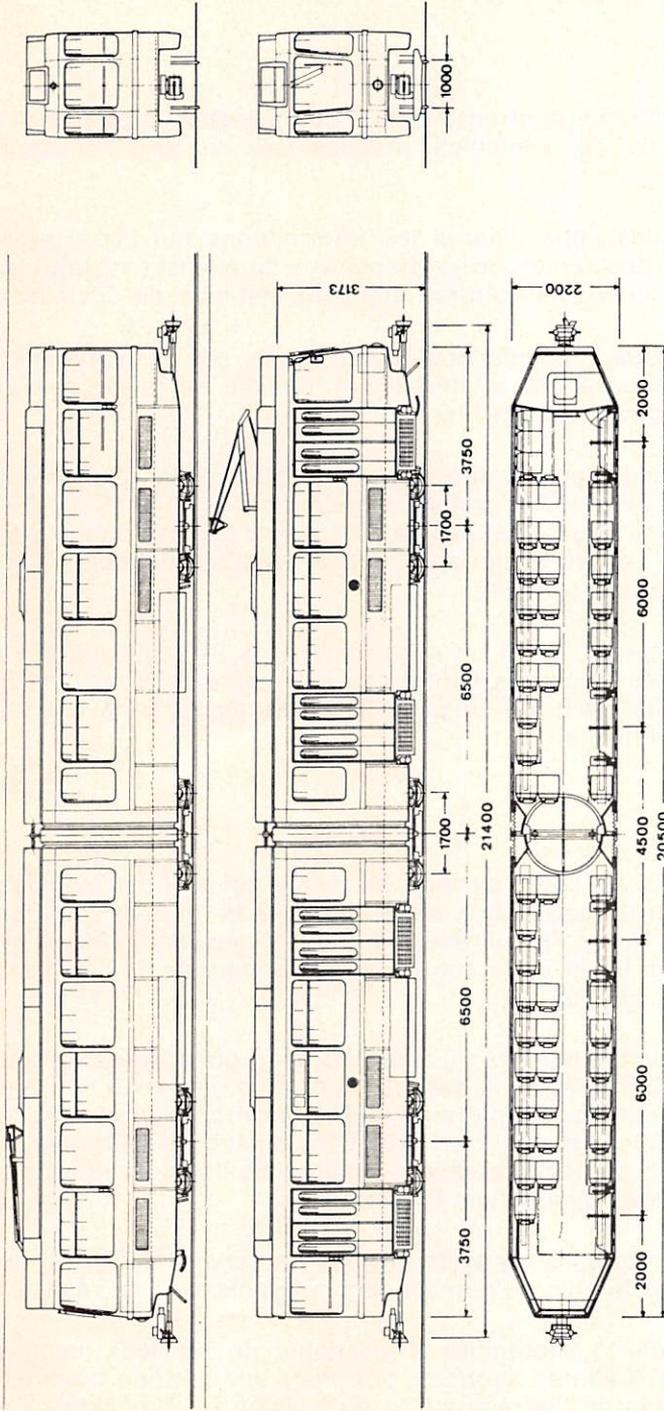
### Données techniques

Longueur hors caisse de la voiture . . . . .	20,50	m
Longueur hors accouplements . . . . .	21,40	m
Largeur de la voiture . . . . .	2,20	m
Hauteur du niveau supérieur, des rails à la crête de la toiture . . . . .	3,173	m
Hauteur du plancher au dessus du niveau supérieur des rails . . . . .	0,83	m
Distance entre pivots de bogies . . . . .	6,50	m
Porte-à-faux avant et arrière ; de chaque côté . . . . .	3,75	m
Empattement des bogies moteurs et porteur . . . . .	1,70	m
Ecartement . . . . .	1,00	m
Diamètre de roue . . . . .	0,66	m
Rayon minimum d'inscription en courbe . . . . .	14,50	m
Vitesse maximum . . . . .	65	km/h
places assises (sans sièges de conducteur) . . . . .	50	
places debout . . . . .	107	
total . . . . .	157	
tare : équipement électrique . . . . .	environ	7,1 t
équipement mécanique . . . . .	environ	19,4 t
total . . . . .		26,5 t

VBZ TRAM 2000

# Gelenk-Motorwagen

Serie Be 4/6



Mechanischer Teil	19,4 t
Elektrischer Teil	7,1 t
Tara	26,5 t

Sitzplätze	50
Stehplätze	107
Total	157

*Schienen* 16 284

## NOUVELLES DE BELGIQUE

### A LA S.N.C.V.

Il semblerait contrairement à ce qui était prévu que toutes les renumérotations de véhicules prévues par la SNCV n'aient pas été entreprises.

C'est ainsi, que d'après les informations qui nous parviennent, la quasi totalité des remorques « Standard » du Hainaut n'aurait pas reçu le nouveau matricule, ces voitures étant en instance de déclassement.

D'autre part, la raboteuse 9298 aurait reçu le numéro 2196, tandis que la raboteuse 21006 stationnée à Knokke ne s'est pas encore vue attribuer le nouveau matricule.

A Ostende, une voiture type S originaire de Charleroi (ex 10261, transférée en avril 1972) portant actuellement le n° 9115 a été équipée de sièges autobus, tous placés, comme il se doit dans le même sens. Il s'agit donc là d'une voiture équipée de sièges « unidirectionnels » mais pourvue de deux postes de conduite.

On remarque aussi un renouveau dans la peinture, c'est ainsi que les toitures des tramways sont progressivement repeintes en brun foncé, accentuant ainsi de façon élégante la séparation entre le toit et les parois latérales du véhicule.

### A LA S.T.I.B.

14/9/76. Au cours du marché annuel qui se tient à Anderlecht le 2<sup>e</sup> mardi du mois de septembre, les autobus 46 et 76 sont traditionnellement détournés par la rue de la Procession et la Chaussée de Mons, vers le Pont du Canal pour le 46 et la rue de Douvres pour le 76, où ils reprennent leur itinéraire normal.

Cette année toutefois il y eut du neuf, puisqu'on vit circuler un bus 103 entre la C.E.R.I.A. et la gare du Midi où s'effectuait le transit avec le tramway 103 dont le périple avait été écourté pour la circonstance. Le tramway 103 allait ainsi par la rue Bara rejoindre le terminus du tramway 102, qui délogé par la force se voyait obligé de boucler autour du rond-point de la place Bara, gênant ainsi le 62 et le 90.

Mais c'est sans conteste la mise en service du Métro de Bruxelles qui a provoqué le plus de remous dans l'organisation du réseau de la STIB.

Du jeudi 16 septembre 1976 (début de service) jusqu'au lundi 20 septembre 1976 (fin de service), prit place une période transitoire permettant l'adaptation de l'infrastructure du tronçon De Brouckère - Schuman.

— Modifications des itinéraires de lignes de tramways et d'autobus —  
du 16/9 au 20/9

1) Ligne 25

Itinéraire inchangé entre le Transvaal et la Chasse, ensuite reprise de l'itinéraire de la ligne n° 35 jusqu'à la Porte de Namur.

Un service navette d'autobus a remplacé le tramway 25 entre la Chasse et le Centre.

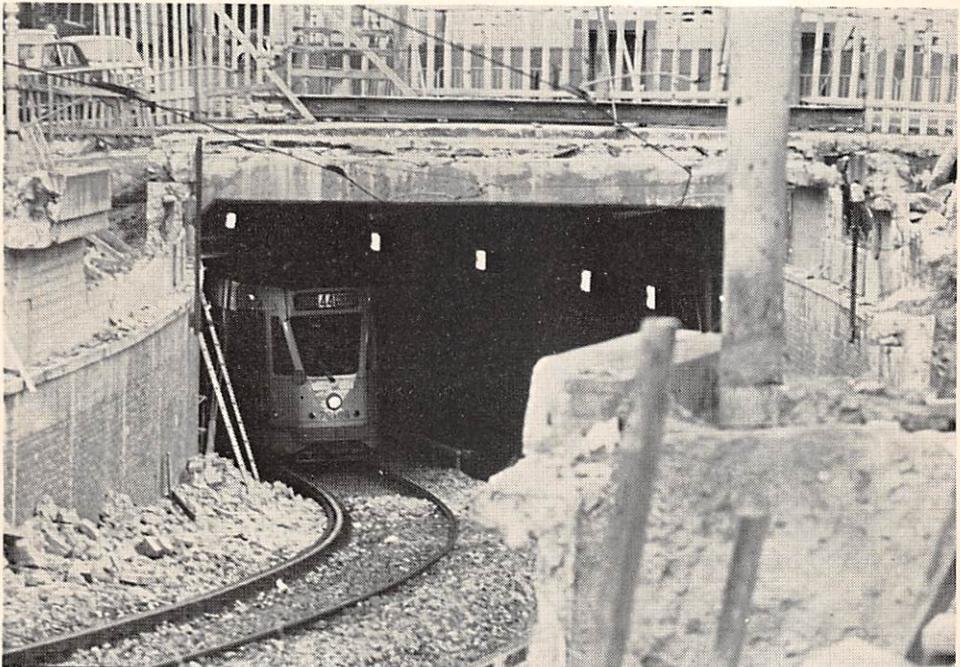
2) Ligne 39 et 44

Itinéraire inchangé entre la place Dumon et le square Léopold II d'une part; le musée de Tervuren et le square Léopold II d'autre part.

Ensuite, du square Léopold II, en direction de Montgomery : l'avenue de Tervuren, les rues G.J. Martin et du Duc, la trémie vers la station Montgomery, puis la station elle-même.

Au retour, via la trémie de sortie située avenue de Tervuren, retour vers les faubourgs.

Ces deux lignes étaient exploitées par des voitures 7000 circulant en pantographe et arborant toujours l'ancien film portant la mention « Centre ».



*Dernier jour de circulation des tramways dans l'axe Est-Ouest.  
Les convois vers la station Sainte Catherine empruntent encore  
pour quelques heures la trémie en cours de démolition.  
(Photo W. Hoste)*

Pendant la période du 16/9 au 20/9 on a ainsi pu observer simultanément les 39 et 44 circulant en pantographe et les 41 et 45 circulant en perche. Les lignes 41 et 45 étaient également équipées de Voitures 7000 pendant cette période.

Vers le centre, un service navette autobus portant les chiffres 39 et 44 assurait la liaison Montgomery - Centre.

### 3) Ligne 39 « barré »

Les services de cette ligne entre le square Maréchal Montgomery et le centre seront définitivement supprimés dès la fin du service le 15/9/76.

### 4) Ligne 41 et 45

Itinéraire inchangé. D'autre part la ligne 41 sera desservie de début à fin de service du jeudi 16 au lundi 20 septembre 1976.

### 5) Lignes d'autobus 63, 76, 85, 87, 89

Ces lignes ne desserviront pas les Quais au Bois à Brûler et aux Briques durant cette période, afin de permettre les travaux de démolition de la rampe provisoire Sainte-Catherine, et la pose de poutrelles réalisant la couverture de cette trémie.



## LUNDI 20 SEPTEMBRE 1976

Inauguration par Sa Majesté le Roi, de la ligne n° 1 qui a été mise en exploitation vers 14 h 00 entre :

- d'une part, les stations de Brouckère et Tomberg
- d'autre part, les stations de Brouckère et Beaulieu.

Une bretelle de rebroussement a été installée entre De Brouckère et la future Station Sainte Catherine, permettant aux rames de changer de voie en attendant la mise en service de la Station Sainte Catherine.

C'est également le 20 septembre 1976 que les voitures 5000 ont parcouru les rues de Bruxelles pour la dernière fois. Coïncidant ainsi avec la mise en service du Métro de Bruxelles, le retrait du service de ces voitures datant de 1935 marque le début d'une nouvelle étape dans la modernisation du parc du matériel roulant Bruxellois.

Des rumeurs circulent permettant de croire que 4 voitures du type 5000 seront préservées de la démolition, il s'agirait de la motrice 5001 (3 portes), de la motrice 5018 (transformée) et de deux autres motrices, dont l'une serait maintenue dans son état actuel et dont l'autre serait restaurée dans son état original.



**MARDI 21 SEPTEMBRE 1976**

**A) Lignes supprimées**

**Tramway n° 25.** La desserte de cette ligne sera reprise par

- la ligne 1 du métro entre le centre et la station Schuman.
- la ligne d'autobus n° 36 entre la station Schuman et la Chasse.
- la ligne de tramway n° 35 entre la Chasse et le Transvaal. Les services de cette ligne seront renforcés et exploités du début à fin de service du lundi au dimanche.

**Tramways n° 41 et 45.** La desserte de ces lignes sera reprise par

- la ligne d'autobus n° 80 prolongée, entre Montgomery et la porte de Namur.
  - les lignes de tramways 39 vers Stockel et 44 vers Tervuren.
- Depuis cette date, les lignes 39 et 44 sont exploitées avec des motrices articulées du type 4000.

**B) Lignes d'autobus modifiées**

Plusieurs lignes d'autobus ont été raccourcies et limitées à un point de transit avec la ligne de métro n° 1.

**ligne 27 :** Tomberg - Kapelleveld - U.C.L. On a pu observer certains autobus munis du nouveau film circulant avant le 21/9 vers le centre de la ville suivant l'ancien itinéraire.

**ligne 28 :** Schuman - Tomberg - Stade Fallon.

**ligne 30 :** Tomberg - Kapelleveld - Wezembeek Oppem.

**ligne 36 :** Schuman - Thieffry - Joli Bois.

La desserte des itinéraires de ces lignes entre la station Tomberg et le centre et la station Schuman et le centre sera reprise par la ligne n° 1 du métro.

**ligne 42 :** Itinéraire actuel maintenu entre Boitsfort et l'avenue Paul Hymans mais prolongé jusqu'à la station Tomberg.

**ligne 80 :** Itinéraire actuel maintenu entre Constellations et Montgomery puis prolongé jusqu'à la porte de Namur par l'itinéraire des lignes 41 et 45 supprimées ce même jour.

**C) Création d'une nouvelle ligne d'autobus**

Afin d'assurer un meilleur transit entre la ligne de métro n° 1 et le tronçon de la ligne n° 35 compris entre la station Hankar et le Transvaal, un service 35 barré assuré par autobus a été mis en service à partir du mardi 21 septembre entre les Casernes, la station Hankar, le boulevard du Souverain et le Transvaal.

L'exploitation se fait alternativement entre un tramway 35 et un autobus 35 barré.

Notons qu'en mettant bout à bout les films tramways 35 barré et Autobus 35 barré, on obtient la ligne 35 complète.

Notons aussi un service navette Centre-Casernes assuré par autobus.

Depuis le 21 septembre, les motrices articulées 7500 assurant l'essentiel du service de la ligne 25 supprimée ont été transférées sur la ligne 55. Plusieurs de ces voitures circulent déjà démunies de leur perche.

D'autre part, l'exploitation des lignes 52, 58, 62, 81 est assurée essentiellement par des voitures 7000.

Les lignes 62 et 81 circulent en panthographe depuis le samedi 25 septembre. Quelques services étaient déjà assurés ainsi depuis la veille.

La ligne 35 reste donc la seule du réseau Bruxellois à être exploitée en trolley. Une page d'histoire sera bientôt tournée.



## NOUVELLES DE L'ASSOCIATION ET DU MUSEE

La motrice n° 484 originaire d'Anvers a quitté le musée le 5 août 1976 pour être transférée à Anvers où il sera procédé à sa remise en état avant d'être ramenée à Woluwe.

L'enlèvement de cette motrice le 5 août dernier a permis d'espacer les voitures garées à l'extérieur dans la cour du musée. Il a ainsi été possible de diminuer quelque peu la sensation d'écrasement ressentie lorsqu'on aperçoit les voitures urbaines destinées au musée de Woluwe et qui jusqu'ici étaient stationnées buttoir contre buttoir.

Espérons que les autres voitures urbaines pourront bientôt être enlevées du musée et placées à l'abri, leur sauvegarde à Schepdaal s'avérant malaisée et leur restauration en plein air impossible. Il importe de rendre à Schepdaal son caractère vicinal authentique.

Les visiteurs du musée sont toujours aussi nombreux et nous avons enregistré quelques journées records, comme le 8 août, où le musée a accueilli son 100.000<sup>e</sup> visiteur. Ce même dimanche, la recette s'est élevée à 8040 FB dont près de 4000 F provenant de la vente de publications.

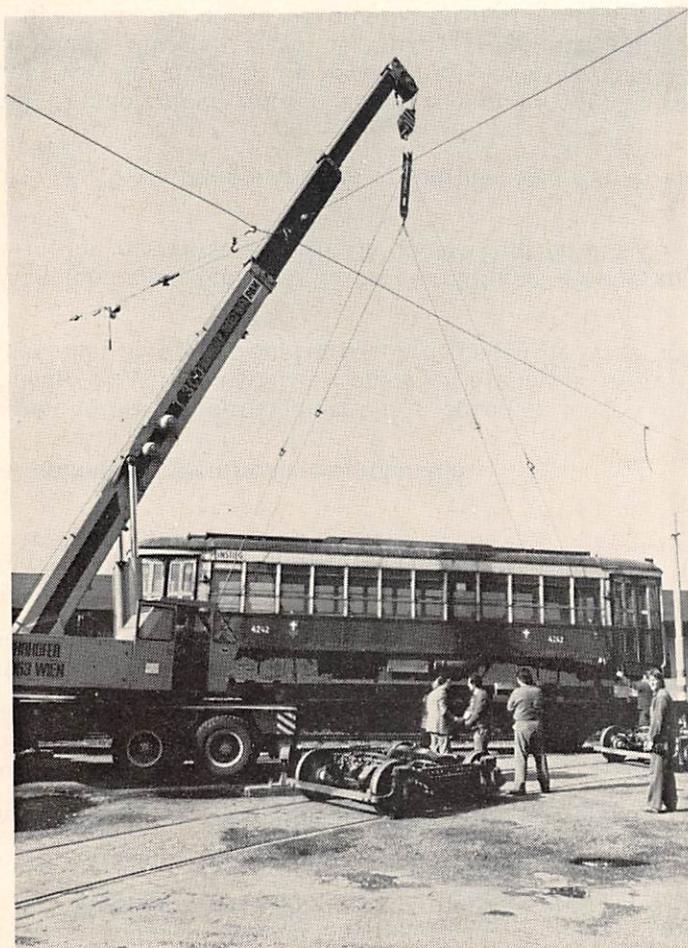
Au rayon des nouvelles acquisitions, notons le départ de Vienne de la motrice 4242 des WVB ex 3<sup>e</sup> avenue de New-York.

Chargée à Vienne le 6/9/1976, cette voiture est arrivée à la station de Tour et Taxis à Bruxelles, où elle a séjourné plusieurs jours afin d'accomplir les formalités relatives au dédouanement et à son transfert vers la gare de Uccle Calevoet où elle sera déchargée.

A Woluwe, les travaux d'aménagement du hall destiné au futur musée urbain se poursuivent normalement, mais le 12 août, un échafaudage s'est effondré occasionnant de légers dégâts à la voiture de Leningrad. Évaluées à 8.000 FB environ, les réparations ont été entreprises.

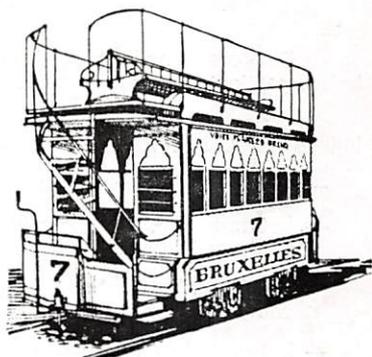
C'est aussi à Woluwe, que pour la première fois dans l'histoire des tramways Bruxellois, eut lieu dans un tramway la prévente d'un timbre-poste consacré à l'inauguration du métro de Bruxelles.

Les 18 et 19 septembre 1976 plusieurs centaines de personnes ont défilé à bord des 2 voitures du type 5000 prévues à cet effet. Ce sont les voitures 5003 et 5004 qui, démunies de leurs sièges faisaient office de bureau de poste.



*Motrice 4242 des WVB acquise par l'AMUTRA, lors du chargement à Vienne, le 6-9-76. (Photo de presse Konrad Pfeiffer).*

# TRAM MAGAZINE



## INFORMATIEBLAD

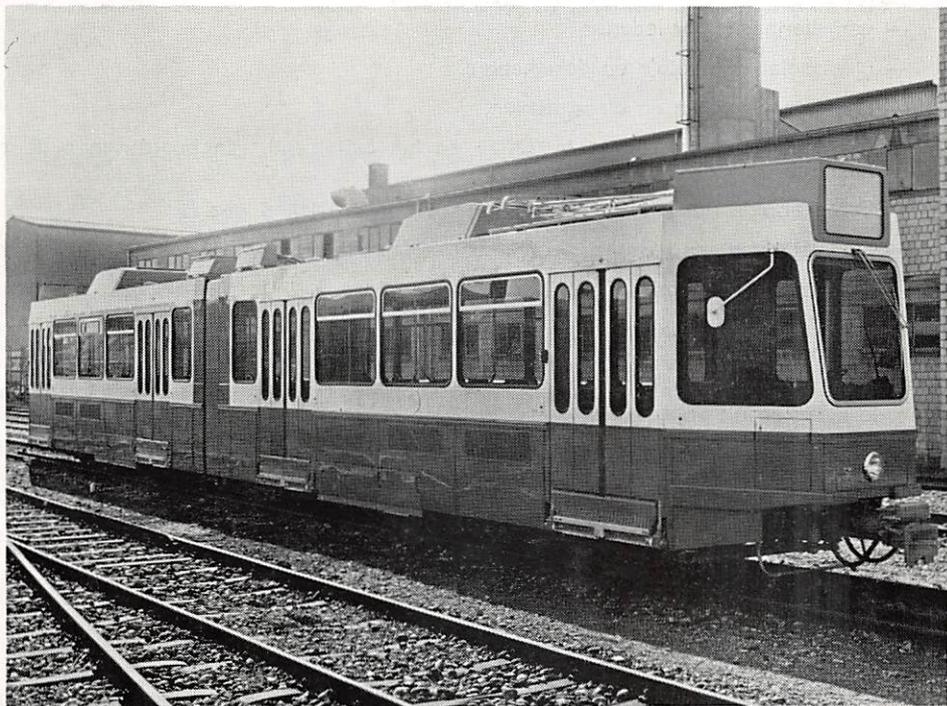
van de Vereniging voor het Trammuseum « AMUTRA »

Driemaandelijks tijdschrift

1<sup>ste</sup> jaar — Nr 3

1976

Prijs : 50,— F.



Verantw. uitg. : J. de Meurs, Delleurlaan 47 - 1170 Brussel

# AMUTRA : doel en werkzaamheden

De Vereniging voor het Trammuseum (« AMUTRA ») is een vereniging zonder winst-bejag, gesticht op 7 maart 1961.

Haar doelstellingen, bepaald door haar statuten die gepubliceerd werden in de bijlage (nr 1939) van het Belgisch Staatsblad van 11 mei 1961 zijn :

- het behouden van historische rijtuigen,
- het inrichten, de administratie, de exploitatie en de ontwikkeling van een tram-museum in België,
- het lopend onderhoud van dit museum, alsook de verrijking en de ontwikkeling van haar verzamelingen,
- het opzoeken en de bewaring van dokumenten betreffende de geschiedenis en de evolutie van het gemeenschappelijk vervoer,
- het publiceren van een informatietijdschrift,
- het verenigen van alle personen die op eender welke wijze belang stellen in het gemeenschappelijk vervoer.

Zij beheert en exploiteert het Buurtspoorwegmuseum, gelegen te Schepdaal, Ni-noofsesteenweg 184. Dit museum is toegankelijk voor het publiek van Pasen tot 31 oktober, de zaterdagen, zondagen en wettelijke feestdagen, van 14u00 tot 18u00. De toegangsprijs bedraagt 20 F per persoon. Talrijke verminderings zijn voorzien voor kinderen, georgani-seerde groepen, grote gezinnen, leden van erkende toeristische verenigingen, enz.

De Vereniging heeft thans meer dan 110 verschillende rijtuigen in bewaring : paardetrans, stoomtramlokomotieven, elektrische motorwagens, spoorauto's, bijwagens, goederenwagens, trolleybussen, autobussen, gyrobus, enz. . .

De Vereniging is samengesteld uit vrijwillige leden.

De activiteiten van AMUTRA zijn gevarieerd :

- vergaderingen voor leden,
- uitwisselen van foto's en dokumenten,
- projektie van films en diapositieven,
- uitstappen en studiereizen in België en het buitenland, aan boord van oude en moderne trams,
- bezoeken aan tramnetten, remises, werkhuizen, fabrieken, enz. . .
- publikatie van een tijdschrift en verscheidene dokumenten,
- restauratie en onderhoud van historische rijtuigen,
- beheer en het houden van de administratie van het Buurtspoorwegmuseum van Schepdaal.

De « AMUTRA » geniet van geen enkele subsidie. Al de activiteiten worden gedaan door de leden en dit volledig gratis en vrijwillig.

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

## SEKRETARIAAT

W. HOSTE, Fridtjof Nansenstraat 34, Bus 7  
1070 Brussel

De bestellingen van publikaties dienen aan vermeld adres te gebeuren, door storting van het overeenstemmend bedrag, vermeerderd met 10 F voor verzendingskosten, op rekening nr 068-0528040-95 (Gemeentekrediet).

De bestellingen worden zo vlug mogelijk uitgevoerd.

# DE CENTRALE WERKPLAATS EN TRAMREMISE VAN DE M.I.V.A. TE HOBOKEN

— VERVOLG —

— Overige lokalen

1° bakoven

Gelegen aan de voorzijde van de grote machinezaal. Hierin wordt de isolatielak der herwikkelde elektrische onderdelen gebakken.

2° transfo's en batterijen

Hierin worden de batterijladers opgesteld alsook de op te laden batterijen (24 V en 40 V).

3° ontvetting

Gelegen aan de achterkant van de grote machinezaal. Hier worden de onderstellen afgespoten met stoom onder druk en staat ook een ontvettingsmachine.

4° lokaal voor temperoven

5° lokaal voor het uitblazen der motoren

6° afzuigen

Hier staat de afzuiger geplaatst van de ondergrondse slijpmachine.



## II. — TECHNISCHE GEGEVENS

### 1. Vloeren

Naast de tegelvloeren voor de sociale lokalen werden hoofdzakelijk drie vloertypen aangewend :

a) *beton voor de tramloods*

Vanaf de ingang der loods tot aan de zandsilo's werd over een breedte van 4 meter de vloer versterkt om de silowagens ( $\pm 40$  ton) toe te laten.

b) industriële slijtlaag op basis van kwarts en polyesterhars voor alle werk werkruimten, behalve de grote machinezaal.

c) synthetische rubber werd gelegd in de grote machinezaal omwille van de slijtageweerstand wat belangrijk is in een ruimte voor verpanende metaalbewerking (draaiërij). Verder heeft deze rubber een thermische en elektrische isolatie. Om deze laatste reden werd hij ook aangebracht in de hoogspanningskabine.

Een oliebestendige soort werd geplaatst in het oliemagazijn en op de plaats waar de onderstellen worden gedemonteerd.

---

ONZE FOTO-OMSLAG :

*Prototype Tramwagen 2000 reeks Be 4/6 van de stad Zürich (foto Schlieren).*

## 2. Elektrische installatie

Vanuit het algemeen laagspanningsbord (zie I.5) vertrekken de voedingskabels naar de verdeelborden voor drijfkracht, verlichting en verluchting die over het ganse complex werden ingeplant. In de werkputten werden stopkontakten voorzien op 24 V voor de looplampen. Afhankelijk van hun bestemming werden ze ook uitgerust met stopkontakten voor andere spanningen

Naast de aansluitingen voor de machines zijn de meeste werkbanken ook met een aantal stopkontakten uitgerust. Deze stopkontakten zijn verschillend voor de diversspanningen waardoor vergissingen worden uitgesloten.

## 3. Ventilatie

De grote ruimten van tramloods en centraal werkhuis worden verlucht met statische dakventilatoren. Elders werden ventilatoren geplaatst voor algemene afzuiging naast deze voor plaatselijke afzuigingen, zoals boven de bakoven, de temperoven, de wiebandoven, de plaatsen voor uitblazen. . .

In de sociale lokalen wordt de aanvoer van verse lucht verzekerd via luchtroosters geplaatst achter de radiatoren, waardoor de lucht wordt voorverwarmd.

## 4. Verlichting

De verlichting gebeurt hoofdzakelijk met neon-verlichting. Enkele voorbeelden van de verlichtingssterkte zijn :

- tramloods : 50 Lux
- onderhoudsloods : 200 Lux
- schildering : 300 Lux
- centraal werkhuis : 200 Lux
- grote machinezaal : 300 Lux

Bij het binnenkomen van de centrale werkplaats kan een rondgangverlichting worden aangestoken waardoor men op een veilige manier de verlichtingsborden kan bereiken. Dit is interessant zowel bij het 's morgens binnenkomen in de winter, als voor de arbeiders die een tramrijtuig uit de werkplaats moeten wegrijden of er binnen brengen voor herstelling, wat hoofdzakelijk 's nachts gebeurt.

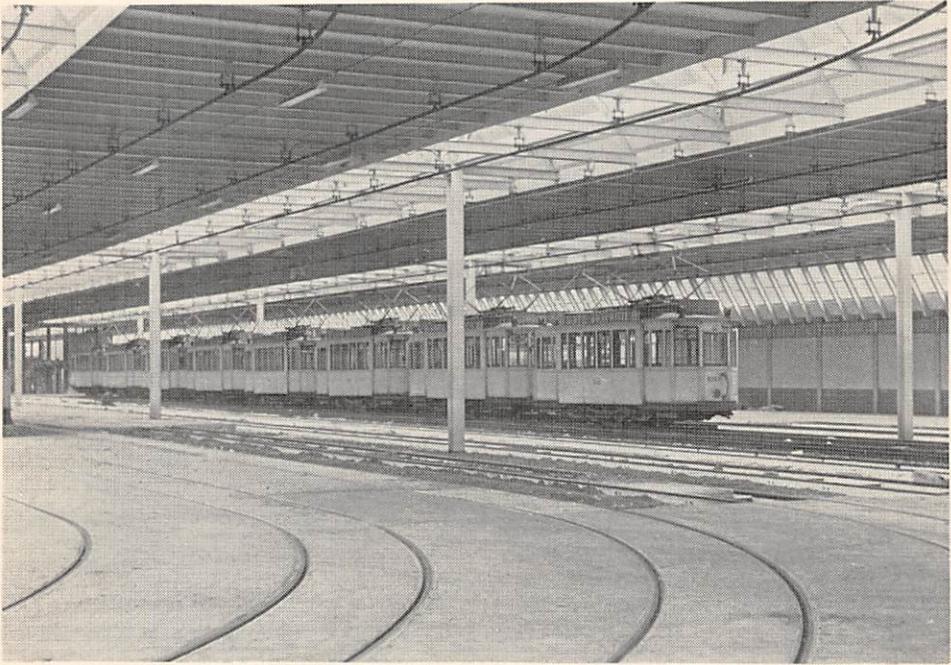
## 5. Veiligheidsmaatregelen

Bij de inplanting der verschillende lokalen en hun uitrusting werd de grootste aandacht geschonken aan de veiligheid. Dit wordt door volgende voorbeelden geïllustreerd :

- de ligging van het houtmagazijn en het magazijn der ontvlambare produkten (zie hoger) ;
- thermische en/of ionische detectoren in de gevaarlijke ruimten (aan transformatoren, in bovenvermelde magazijnen, in de stookcentrale...) zijn verbonden met een autonoom werkende alarminstallatie ;
- een uitgebreid net van waarschuwings- en alarmdrukknoppen, verbonden met dezelfde alarminstallatie ;
- een droge brandleiding en brandblusapparaten ;



*Tramremise. In de achtergrond inrij remise. Links PCC-rijtuigen reeds ondergebracht in eerste helft tramremise. Voorgond aanleg wisselkam tweede helft tramremise. 14 oktober 1973 (Foto E. Keutgens).*



*Tramremise (2de helft) met oude tramwagens. 13 september 1974.  
(Foto E. Keutgens)*

- het magazijn der ontvlambare produkten heeft een vloer in kuipvorm om ingeval van lek, deze produkten in deze ruimte te houden ;
- een dubbele muur in dit magazijn aan de zijde waar nog een huis tegenaan gebouwd staat. Aldus ontstaat een grote schouw ter hoogte van het dak, afgedekt met een dunne bedekking die weggeblazen wordt bij een eventuele ontploffing in het magazijn ;
- in de sociale lokalen werd de verlichting op minstens twee lichtkringen aangesloten ;
- een noodverlichting op het stadsnet die inkomt zodra de hoogspanningsvoeding wegvalt.

## 6. Lawaaibestrijding

Naast de overwegingen i.v.m. de veiligheid werd ook met lawaaihinder rekening gehouden :

- aan twee zijden grenst het complex tegen woonhuizen, nl. ter hoogte van het houtmagazijn en van de kleedplaats van het personeel der verkeersdienst. Hier wordt echter geen lawaai voortgebracht ;
- alle scheidingsmuren zijn dubbel met een spouwruimte ;
- de rechter muur van de loods grenst aan andere werkplaatsen ;
- alle andere zijden zijn van de woonhuizen gescheiden door hovingen.



## LIJST DER BELANGRIJKSTE MACHINES

### DRAAIERIJ

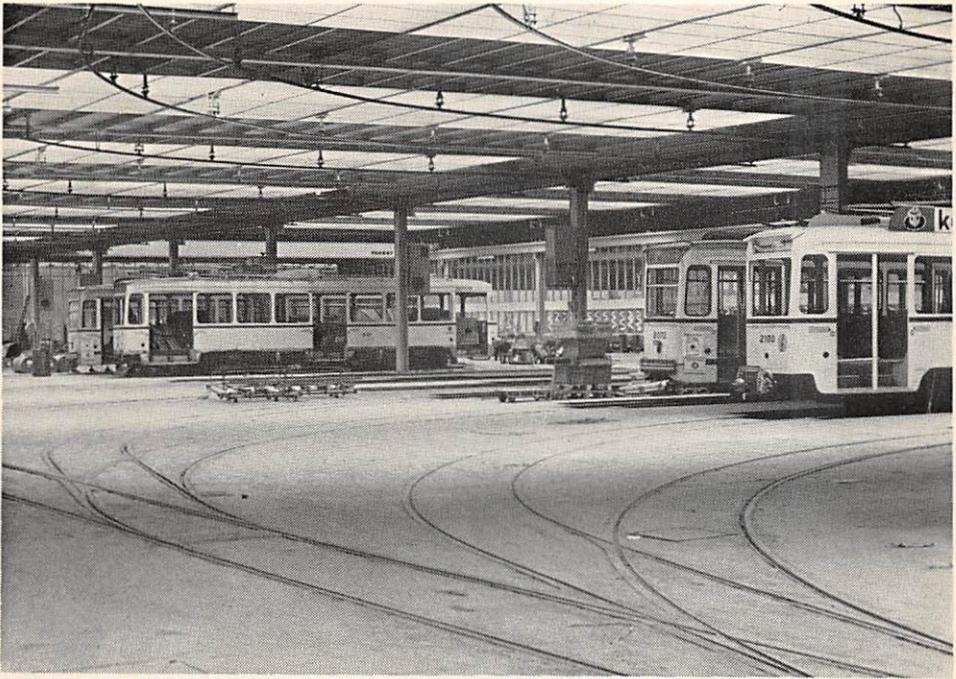
- een pers voor opduwen en aftrekken van wielen met een maximale kracht van 300 ton
- een radiaalboormachine met een boorkapaciteit van 55 mm in staal 60 en 70 mm in gietijzer
- een freesmachine met tafel van 1320 x 300 mm - motor van 8 PK
- een freesmachine met tafel van 1040 x 230 mm - motor van 4 PK
- een draaibank : centerafstand 1000 mm - max. diameter 1050 mm
- een draaibank : centerafstand 2000 mm - max. diameter 1250 mm
- een draaibank : centerafstand 2000 mm - max. diameter 490 mm
- een draaibank : centerafstand 1000 mm - max. diameter 590 mm
- verder nog 7 draaibanken
- een universele werktuigslijpmachine
- een sterke armschaafmachine
- een tafelschaafmachine : tafelfmetingen : 3000 x 770 mm  
   schaaf lengte       : 3000 mm  
   schaaf breedte     : 850 mm

### PLAATSLAGERS

- een afkantpers : max. drukkracht 70 ton  
   werk lengte 2,5 meter



*Bouw werkplaats. 17 november 1974 (foto E. Keutgens).*



*De Centrale Werkplaats enkele dagen na de ingebruikneming, 28 juni 1975.  
(Foto E. Keutgens).*

— een guillotineschaar : 3 m x 4 mm

### **SCHRIJNWERKERIJ**

- een gekombineerde houtbewerkingsmachine : schaafbreedte 510 mm  
schaafhoogte 230 mm
- verder met langgatboorapparaat, frees- en cirkelzaagapparaat
- een lintzaag diameter 800 mm

### **SMIDSE**

- een valhamer met een valgewicht van 175 kg en een vermogen van 20 PK

### **BANKWERKERS**

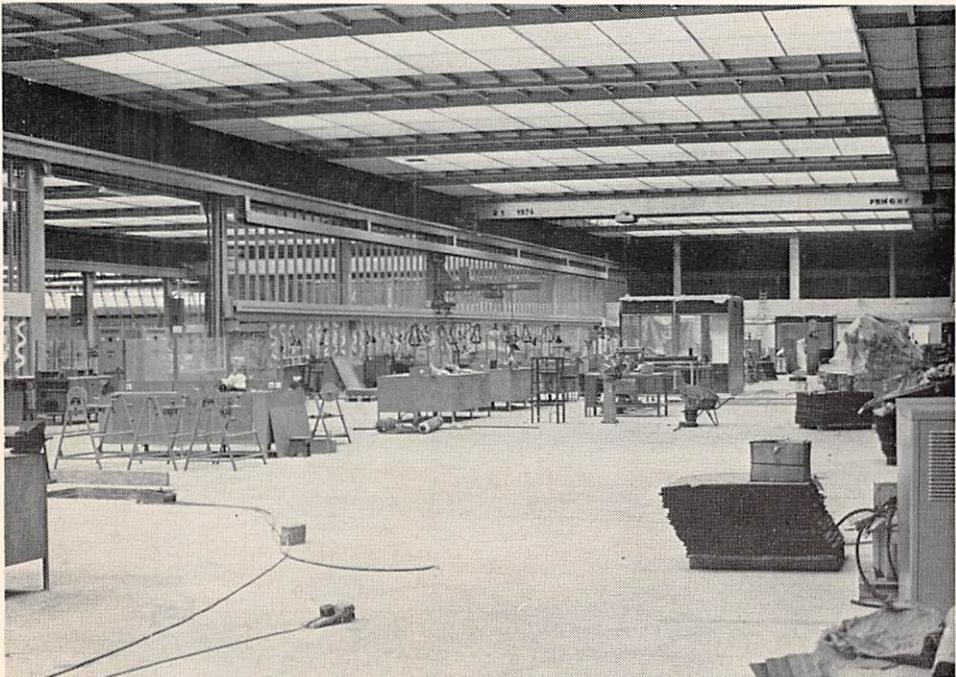
- een schaar- en ponsmachine

### **ELEKTRICIENS**

- een statische gelijkrichter instelbaar 0 - 1000 A, max. 7 Volt
- drie transformatoren gelijkrichters met als secundaire karakteristieken 12 V - 20 A, 24 V - 20 A, 40 V - 100 A.

### **VERDER**

- een ondergrondse wielendraaibank met een vermogen van 2 x 30 KW
- een ondergrondse wielenslijpmachine met een vermogen van 2 x 7,5 KW.
- een vorklift met een hefvermogen van 1 ton
- een automatische tramrijtuigenwasmachine



*De Centrale Werkplaats, enkele dagen na de ingebruikneming.  
Grote machinezaal. 28 juni 1975 (foto E. Keutgens).*

## Bronnen :

- « Honderd Jaar Tramexploitatie in Antwerpen en randgemeenten »  
Deel II - blz. 365, 366, 367
- Jaarverslagen M.I.V.A.
- Beschrijvende en technische nota M.I.V.A., opgesteld door de heer  
G. Vandenbril, Ingenieur-Diensthoofd.



## NIEUWS VANWEGE DE VERENIGING EN HET MUSEUM

*Vertaling F. PATTYN*

Motorwagen 484 afkomstig uit Antwerpen heeft op 5 augustus 1976 het museum verlaten om naar Antwerpen overgebracht te worden. Daar zal hij in oorspronkelijke staat gerestaureerd worden alvorens het museum van Woluwé te vervoegen.

Het kan misschien nuttig zijn om enkele eigenaardigheden van deze motorwageng te herinneren.

Deze wagen maakte deel uit van de reeks 472-491, vanaf mei 1913 gebouwd in de werkplaatsen van de « Compagnie Générale des Tramways d'Anvers ». Onderbroken tijdens de oorlogsjaren werd de bouw van deze reeks voortgezet na de oorlog, om te eindigen in 1920.

Oorspronkelijk op bissels geplaatst, hadden deze wagens een totale lengte van 8,562 m waarbij de lengte van de wagenbak 7,992 m bedroeg. De grootste breedte van het rijtuig bedroeg 2,200 m. De hoogte van het spoor tot het dak is 3,575 m en de asafstand 2,900 m. De wagen is uitgerust met een handrem en telt 39 plaatsen, waarvan 16 zit- en 23 staanplaatsen.

De eerste wijziging aan deze reeks dateert uit 1935-1936. Hierbij werden de wagens van een pneumatische rem voorzien, terwijl tevens de bissels vervangen werden door een vast « Brill » onderstel, met een asafstand van 2,650 m.

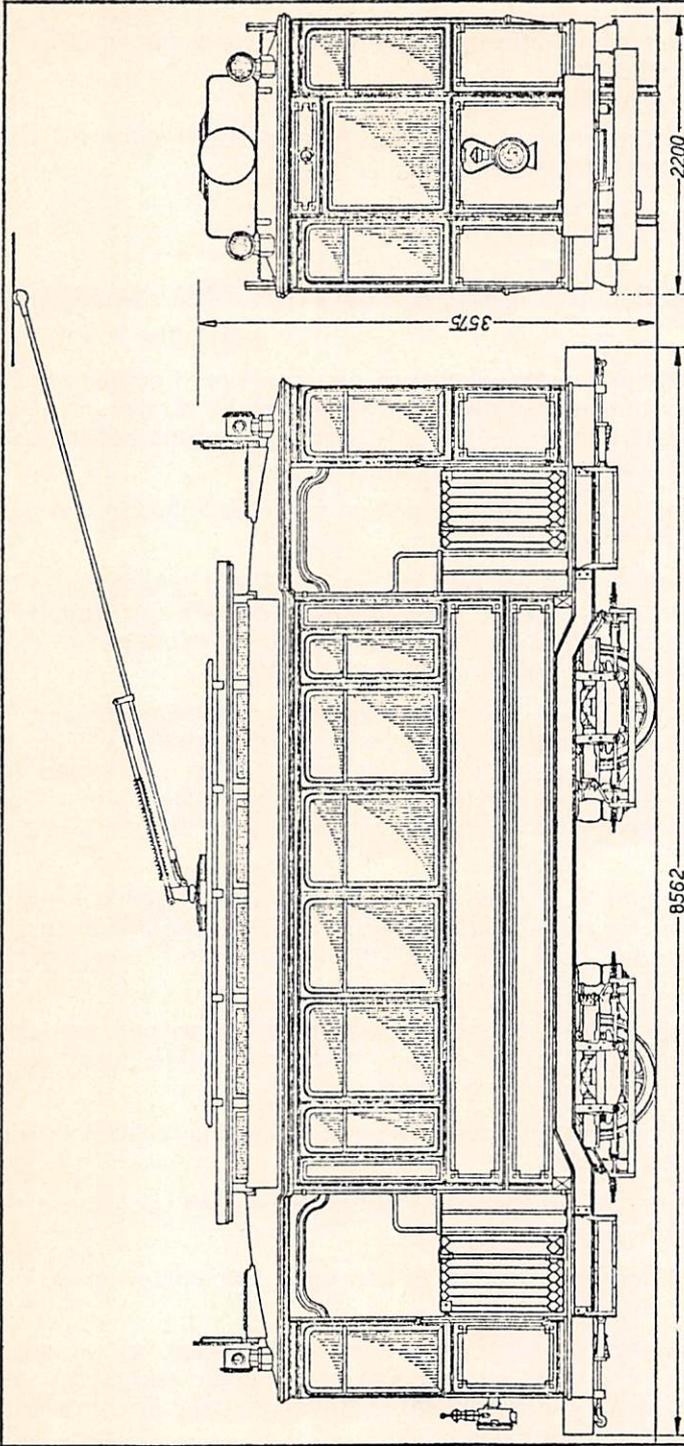
Sinds dat ogenblik ook, zijn de wagens voorzien van pneumatische deuren aan de rechtse kant, terwijl aan de tussenspoorzijde de vroegere deuren behouden bleven, maar buiten dienst gesteld.

Tevens werd de achterste bestuurderspost afgeschaft zodat de wagens eenrichtingstrams werden.

Tussen 1 april 1938 en einde 1941 werden de wagens van deze reeks (behalve 2) van filmkasten voorzien.

Pas tussen 1950 en 1951 kregen ze een vaste zitplaats voor de ontvanger.

In 1963 hernummerd in 5484 werd deze motorwagen op 1 oktober 1965 aan de Vereniging voor het Trammuseum aangeboden, en in april 1966 naar Brussel overgebracht. Sindsdien stond hij onder zijn oorspronkelijk nummer 484 in het museum tentoongesteld.



**Compagnie Générale des Tramways d'Anvers**

Motorwagen gebouwd in eigen werkhuis

Reeks 472 - 491

Bouwjaar : van 1913 tot 1920 (bouw stopgezet tijdens de oorlog)

Het weghalen van deze motorwag en op 5 augustus laatstleden heeft toegelaten meer ruimte te schenken aan de wagens die buiten in het museum opgesteld staan. Tevens was het mogelijk een weinig te verhelpen aan de nadelige indruk die men opdeed als men het stedelijk materieel bestemd voor Woluwe bekeek, dat tot nu toe buffer tegen buffer geplaatst was.

Laat ons hopen dat de andere stadstrams eveneens weldra het museum verlaten om een veilig onderkomen te vinden, temeer daar hun behoud te Schepdaal moeilijk, en de restauratie in open lucht totaal onmogelijk zijn. Het is trouwens belangrijk Schepdaal terug zijn karakter van authentiek buurtspoorwegstation te bezorgen.

De museumbezoekers zijn nog steeds even talrijk, en we hebben zelfs enkele rekords kunnen oogsten. Op 8 augustus heeft het museum de 100.000ste bezoeker ontvangen, en diezelfde zondag bedroeg de ontvangst niet minder dan 8.040 F, waarvan 4.000 F afkomstig van de verkoop van de publikaties.

Wat betreft de nieuwe aanwinsten kunnen we vertellen dat motorwag en 4242 van de WVB, ex 3th Avenue van New-York, te Wenen vertrokken is. Aldaar opgeladen op 6-9-1976, is hij te Brussel Turn en Taxis aangekomen waar hij verschillende dagen doorbracht, nodig om de verschillende formaliteiten te vervullen, alvorens zijn overbrenging naar Ukkel-Calevoet waar hij zal afgeladen worden.

Te Woluwe lopen de aanpassingswerken aan de hall bestemd voor het toekomstige museum hun normale gang, maar op 12 augustus stortte een stelling in, waarbij lichte schade werd toegebracht aan de tram van Leningrad. De herstellingen, geschat op ongeveer 8.000 F, werden reeds uitgevoerd.

Het is tevens te Woluwe, dat voor de eerste maal in de geschiedenis van de Brusselse tram een voorverkoop van postgezels, gewijd aan de indienststelling van de metro, werd gehouden.

Op 18 en 19 september 1976 bezochten verschillende honderden personen de twee 5000-en, nrs 5003 en 5004, voor de gelegenheid van hun banken ontdaan om beter hun rol van postkantoor waar te nemen.



*Motorwagen 4242 van de «WVB» tijdens het opladen te Wenen op 6-9-76.  
(foto Konrad Pfeiffer).*

## OM EN BIJ DE BEDRIJVEN

### NMVB

In tegenstelling met wat voorzien was, zouden niet alle NMVB-rijtuigen hernummerd zijn. Zo zouden, volgens berichten die we ontvingen, nagenoeg alle standaard rijtuigen van Henegouwen onder hun oud nummer rijden daar dit materieel spoedig zal afgevoerd worden.

Anderzijds zou slijpwagen 9298 het nummer 2196 gekregen hebben, terwijl slijpwagen 21006 van Knokke nog geen nieuw nummer zou hebben.

In Oostende werd een type-S wagen afkomstig uit Charleroi (ex 10261 overgebracht in april 1972), die nu het nummer 9115 draagt, voorzien van autobusetels, alle in de rijrichting geplaatst. De wagen heeft dus eenrichtingszitplaatsen, maar twee bestuurdersposten.

Een vernieuwing in de schildering valt ook op te merken : stelselmatig worden de daken van de trams donkerbruin geschilderd, zodoende op een elegante manier het verschil tussen dak en zijwanden aangevend.

## **MIVB**

14-9-1976 : tijdens de jaarmarkt van Anderlecht, die op de tweede dinsdag van september gehouden wordt, worden traditioneel de autobussen 46 en 76 omgelegd langs de Processiestraat en de Steenweg op Bergen, en dit naar de kanaalbrug voor de 46 en naar de Doverstraat voor de 76, vanwaar ze terug hun normale reisweg volgen.

Dit jaar nochtans gebeurde iets nieuws : een bus 103 reed tussen de COOVI en het Zuidstation, waar getransiteerd werd met tram 103 die voor de gelegenheid ingekort was.

Hierbij reed tram 103 via de Barastraat naar de terminus van de 102, die hierdoor moest gaan draaien rond het Baraplein, waarbij hij de diensten 62 en 90 stoorde.

Maar zonder twijfel is het de indienststelling van de metro die de grootste weerslag had op de organisatie van het MIVB-net. Tussen donderdag 16 september 1976 (aanvang van de dienst) en maandag 20 september 1976 (einde van de dienst) vond een overgangssituatie plaats, nodig om de aanpassingswerken mogelijk te maken op het vak De Brouckère-Schuman.

### **Wijzigingen aan de tramlijnen tussen 16-9 en 20-9**

#### **1) Lijn 25**

Reisweg onveranderd tussen Transvaal en de Jacht, dan langs lijn 35 naar de Naamsepoort.

Een pendelautobus vervangt de tram tussen de Jacht en het Centrum.

#### **2) Lijnen 39 en 44**

Reisweg onveranderd tussen de Leopold II sq. en het Dumonplein enerzijds, en het Museum van Tervuren anderzijds.

Vanaf de Leopold II sq : Tervurenlaan, G. J. Martinstraat en Hertogstraat, traminrit en station Montgomery.

Deze twee lijnen werden uitgebaat met 7000-en die met pantograaf reden, maar nog steeds met de oude film « Centrum ».

Tussen 16-9 en 20-9 reden afwisselend trams 39 en 44 met pantograaf en 41 en 45 met trolleytang, waarbij laatstgenoemde lijnen eveneens met 7000-en werden uitgebaat.

Een pendelautobus 39-44 verzekerde de verbinding Montgomery-Centrum.

### 3) Lijn 39 doorstreept

De diensten van deze lijn tussen Montgomery en het Centrum werden definitief stopgezet bij het einde van de dienst op 15/9/1976.

### 4) Lijnen 41 en 45

Reisweg ongewijzigd. Voorts werd lijn 41 tussen 16 en 20 september de ganse dag geëxploiteerd.

### 5) Atobuslijnen 63, 76, 85, 87, 89

Deze lijnen bedienen in deze periode de Brandhoutkaai en Baksteenkaai niet, en dit om het afbreken van de voorlopige toegangshelling St-Katelijne mogelijk te maken, evenals het plaatsen van de balken die de dakplaat van deze tunnel zullen dragen.

## MAANDAG 20 SEPTEMBER 1976

Inwijding door ZM de Koning van metrolijn 1 die rond 14 u in dienst gesteld wordt tussen :

- enerzijds de stations De Brouckère en Tomberg
- anderzijds de stations De Brouckère en Beaulieu.

Een wisselplaats werd aangelegd tussen de Brouckère en het toekomstige station St-Katelijne, in afwachting van de indienststelling van dit laatste.

Het is tevens op 20 september 1976 dat voor het laatst de rijtuigen type 5000 door de Brusselse straten reden. Samenvallend met de indienststelling van de metro markeert de afdanking van deze uit 1935 daterende rijtuigen de hernieuwing van het MIVB wagenpark.

Geruchten doen de ronde dat 4 wagens van het type 5000 zouden behouden worden, nl. de 5001 (3 deuren), de 5018 (omgevormd) en twee andere, waarvan een in de huidige toestand en een in oorspronkelijke toestand hersteld.

## DINSDAG 21 SEPTEMBER 1976

### A) Afgeschafte lijnen

**Tram 25** : de bediening van deze lijn wordt overgenomen door

- metrolijn 1 tussen het Centrum en Schuman
- autobus 36 tussen Schuman en de Jacht
- tram 35 tussen de Jacht en Transvaal. Deze lijn wordt versterkt en de ganse dag uitgebaat.

**Trams 41 en 45** : de bediening van deze lijnen wordt overgenomen :

- door autobus 80 tussen Montgomery en de Naamsepoort
- door tram 39 naar Stokkel en 44 naar Tervuren.

Vanaf deze datum worden de lijnen 39 en 44 met gelede 4000 wagens geëxploiteerd.

## B) Gewijzigde autobuslijnen

Verschillende autobuslijnen werden ingekort tot een raakpunt met metrolijn 1.

**Lijn 27** : Tomberg - Kapelleveld - UCL : sommige bussen reden reeds voor 21/9 met de nieuwe lijnfilm naar het stadscentrum.

**Lijn 28** : Schuman - Tomberg - Fallonstadion.

**Lijn 30** : Tomberg - Kapelleveld - Wezembeek-Oppem.

**Lijn 36** : Schuman - Thieffry - Mooi Bos.

De bediening van deze lijnen tussen Tomberg of Schuman en het Centrum wordt overgenomen door metrolijn 1.

**Lijn 42** : huidige reisweg behouden tussen Bosvoorde en de Paul Hijmanslaan, maar verlengd tot Tomberg.

**Lijn 80** : huidige reisweg behouden tussen de Sterrebeelden en Montgomery, maar verlengd naar de Naamsepoort via de lijnen 41 en 45 die afgeschaft worden.

## C) Indienststelling van een nieuwe autobuslijn

Om een betere transitmogelijkheid te bekomen tussen metrolijn 1 en het vak van lijn 35 gelegen tussen Hankar en Transvaal, wordt vanaf 21/9 een autobusdienst 35 doorstreept ingevoerd tussen de Kazernen en Transvaal.

Afwisselend rijdt een tram 35 en een autobus 35 doorstreept. Noteren we hierbij dat de films van tram 35 doorstreept en bus 35 doorstreept elkaar aanvullen.

Voorts werd een pendelautobus tussen het Centrum en de Kazernen in dienst gesteld.

Vanaf 21 september werden de gelede motorwagens 7500 die het grootste deel van de diensten 25 verzekerden, overgebracht naar lijn 55. Van verschillende rijtuigen werd de trolleystang verwijderd. Anderzijds worden de lijnen 52, 58, 62 en 81 uitsluitend met 7000 wagens geëxploiteerd. Lijnen 62 en 81 rijden met pantograaf sinds zaterdag 25 september. Enkele diensten werden reeds zo verzekerd sinds de dag ervoor. Lijn 35 blijft dus de enige van het Brusselse net die met trolley rijdt. Een blad-zijde geschiedenis zal weldra omgedraaid zijn.