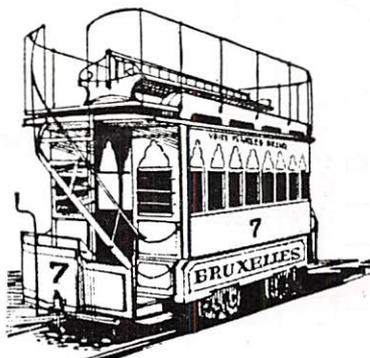


20/6/73

TRAM MAGAZINE



REVUE

TIJDSCHRIFT

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

Périodique trimestriel

Driemaandelijks tijdschrift

4^{me} année — N° 13

1979 / I

Prix : 80,— F.

4^{de} jaar — N° 13

Prijs : 80,— F.



Editeur responsable : W. HOSTE, av. d'Itterbeek 231

--- 1070 Bruxelles

Verantw. uitgever : W. HOSTE, Itterbeekselaan 231

— 1070 Brussel

L'AMUTRA, son objet, ses activités

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

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

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

Elle gère et exploite un musée vicinal, situé à Schepdaal, Chaussée de Ninove 184.

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

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

Elle est essentiellement composée de membres bénévoles.

Les activités de l'AMUTRA sont variées :

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

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

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

SECRETARIAT

W. HOSTE, Avenue d'Itterbeek 231 — 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.

Les Tramways à Montreuil

Se transporter — ou se faire transporter — a toujours été une nécessité pour l'homme.

Dès l'invention de la roue, et même avant grâce au portage, il a cherché à améliorer ses moyens de locomotion.

Mais jusqu'à la première partie du 19^{ème} siècle, se déplacer autrement qu'à pied, n'était que l'apanage de certains, et en fait, le paysan, l'ouvrier ou l'artisan n'avait que très rarement l'obligation de quitter son village ou son bourg.

Hormis les « Carosses à Cinq Sols », aucun moyen de transport n'avait existé dans l'intérieur des villes.

C'est à Nantes, en 1825, que le sieur BAUDRY institua un service de voitures publiques ; à Paris, en 1828, le même BAUDRY mit à la disposition du public un réseau de dix lignes et la même année, à HARLEM, était inaugurée la première ligne de tramway.

C'est donc dire que les moyens de transport public étaient rares et les principaux services au départ de PARIS étaient surtout destinés à relier la capitale aux grandes villes de province.

La région parisienne était peu desservie et les relations régulières pratiquement inexistantes.

Mais, l'industrie naissante, grâce à l'utilisation de la vapeur, et le début de la concentration de la production du fait des premières manifestations du capitalisme amenèrent la création de fabriques et d'usines ; d'où un va et vient journalier de la main d'œuvre.

Les transports publics devinrent, alors, une nécessité et c'est ainsi qu'à côté du réseau créé par BAUDRY, Paris vit se fonder diverses compagnies d'omnibus parcourant les divers quartiers mais ayant rarement des prolongements en banlieue, au delà des barrières.

On note, alors, un service de « voitures publiques » reliant Montreuil au 16 de la rue des Prouvaires à Paris ou encore au 20 de la rue Jean-Jacques Rousseau à Paris.

Ces services qui desservaient, également, Rosny et Villemomble, sur les plans de Paris de 1828, portaient respectivement les numéros repères 12 et 14.

En 1841, si le service, au départ de la rue des Prouvaires existait toujours, celui partant de la rue Jean-Jacques Rousseau n'était plus mentionné ; mais un autre reliait Montreuil au 40 de la rue Saint Paul.

NOTRE PHOTO DE COUVERTURE :

ONZE FOTO-OMSLAG :

*Motrice 102 + Remorque 102 sur la ligne 5 Delicias (Photo J.M. Valero Suarez).
Motorwagen 102 + Bijwagen 102 op lijn 5 Delicias (Foto J.M. Valero Suarez).*

Il est vrai, qu'à cette époque, la population de Montreuil était stable : 3.314 habitants en 1831 et 3.810 en 1851 ; de plus, cette population était essentiellement agricole et avait peu de motif de se déplacer.

Si les moyens de communication ne se développèrent pas les années suivantes, la population, par contre, augmenta : 4.311 habitants en 1856.

Et, il fallut attendre la mise en service de la ligne du Chemin de fer de la Bastille pour voir créer un service dit « rabatteur » reliant Montreuil à la gare de Vincennes, service existant conjointement avec celui des voitures publiques au départ du N° 40 de la rue Saint Paul, à Paris, vers Montreuil et Rosny.

Bien que de 1861 à 1872, la population de Montreuil eût doublé, il fallut attendre le 1er juillet 1877 pour que fut mis en service, entre Montreuil et la Nation, un tramway à traction animale.

Cette ligne était exploitée par la compagnie des « Tramways Sud ».

Prolongée le 3 juin 1892 au Châtelet par l'emprunt des voies de la ligne TX de la Compagnie Générale des Omnibus de Paris, fondée sous l'égide du Baron HAUSSMANN en 1855, elle fut exploitée uniquement par cette dernière à compter du 5 juin 1894.



Devant l'ancienne mairie de Montreuil, l'un des derniers omnibus à chevaux et les premiers tramways électriques (collection J.-Ch. Dujardin).

Een der laatste paarden-omnibussen, voor de oude «mairie» van Montreuil, en de eerste elektrische tramwagens (verzameling J.-Ch. Dujardin).

Et jusqu'en 1901 (et à cette date, Montreuil comptait 31.773 habitants) la situation en ce qui concerne la desserte de la commune fut la même.

Mais les recherches faites par les compagnies exploitantes pour remplacer la traction animale — dont la nombreuse cavalerie était fort coûteuse — par des moyens mécaniques aboutirent à la création de véhicules à traction mécanique, soit à vapeur, soit électrique.

Dès le début du 20ème siècle, de nombreuses lignes de tramways électriques furent construites, et seule la Compagnie Générale des Omnibus conservait la traction hippomobile ou à vapeur ; elle n'adoptera l'électricité qu'à compter de 1910, une fois sa concession renouvelée par la ville de Paris.

Le 16 décembre 1900, les tramways « RIVE-GAUCHE » reliaient le Pont de Billancourt par les rues de la Convention, d'Alésia, de Tolbiac et de Vouillé, à Montreuil - rue des Prés (actuellement rue du Général Galliéni) ; et le 10 mai 1901, la ligne atteignait la Mairie de Montreuil.

Concuremment, « l'Est Parisien » reliait Montreuil (Solidarité) à la République, à partir du 14 avril 1901 ; puis l'Opéra. La ligne fut prolongée à Fontenay sous Bois le 28 mars 1902.

De son côté, ne voulant pas se laisser distancer, les CHEMINS DE FER NOGENTAIS (C.F.N.) mirent en service leur ligne 9 qui reliait Villemomble à la Porte de Vincennes.

« L'Est-Parisien », ayant repris l'exploitation de la partie banlieue - est de la longue ligne « Montreuil - Boulogne » des Tramways Rive-Gauche, créait la ligne 8 « Porte de Vincennes - Pantin », mise en service le 18 mars 1908.

A la suite du renouvellement des concessions, tant par la ville de Paris que par le département de la Seine et des remaniements de réseaux qui en furent les conséquences, « l'Est-Parisien » voit sa ligne 2 « Fontenay - Opéra » réduite au parcours « Montreuil (Solidarité) - Opéra et les CHEMINS DE FER NOGENTAIS relièrent alors Fontenay à Montreuil et au Cours de Vincennes par une nouvelle ligne N° 10 (12 octobre 1911).

Mais, c'est la C.G.O., qui à cette époque, apporta une grande amélioration aux lignes de transport desservant Montreuil.

Electrifiant, enfin, son important réseau, elle remplaça les tramways à chevaux de la ligne TX (Montreuil - Nation - Louvre) par un service électrique ; c'est ainsi que la ligne N° 4 fut mise en service et la ligne 22 (Mairie de Montreuil - Nation - République - Louvre) fut créée, à son tour, le 11 mai 1914.

Mais les tracés prévus dans les diverses concessions de 1910 n'étaient pas encore construits lorsque survint la guerre de 1914/18, et ce n'est qu'après les années 1921 que se développèrent à nouveau les lignes desservant aussi bien Montreuil que les autres communes du département.

En effet, dès la fin des hostilités, le Conseil Général de la Seine fut appelé à s'occuper de la situation dans laquelle se trouvaient les différentes lignes de tramways : le matériel et les voies étaient en mauvais état du fait du manque d'entretien et la situation des concessionnaires était des plus précaires sur le plan financier.

Il fut alors décidé de procéder au rachat des dites concessions et de confier à une société fermière — la S.T.C.R.P. — l'exploitation du réseau unique de tramways et d'autobus pour toute la région parisienne.

Il s'ensuit pour l'usager divers avantages, ne fut-ce que l'unification des systèmes de tarification ou l'unification de la numérotation des indices des services.

Si les lignes 4 (Montreuil - Bastille - Louvre) et 22 (Montreuil - République - Louvre) de la C.G.O., conservaient leur indice, il n'en fut pas de même pour les autres lignes desservant Montreuil.

Le 2 de l'ancien Est-Parisien (Montreuil - Solidarité - Opéra) devint 96 et l'ancien 8 (Pantin - Porte de Vincennes) prit le N° 107.

Le 9 des C.F.N. (Villemomble - Porte de Vincennes) devint le 121 et le 10 (Fontenay - Porte de Vincennes) le 122.

Ces points de détail réglés, la S.T.C.R.P. put entreprendre dès sa création, non seulement l'amélioration des dessertes existantes, mais encore la mise en service de nouveaux matériels et surtout l'extension du réseau.

Par là même, Montreuil, qui comptait alors 51.026 habitants, se trouva concerné.

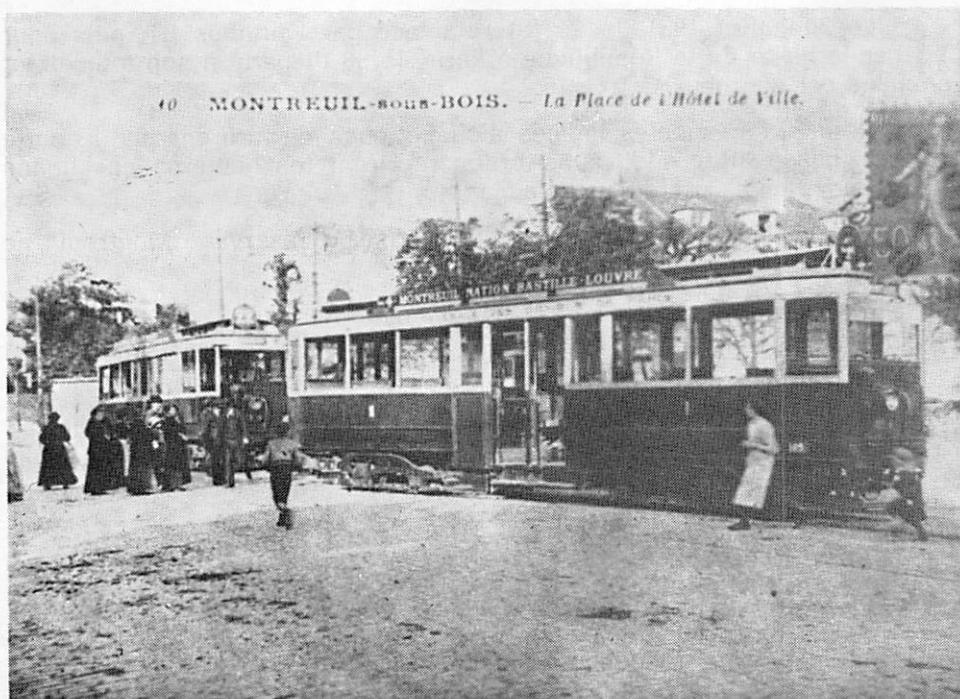
Le 11 août 1924, la ligne 4 fut prolongée de la Mairie aux Sept Chemins, et le même jour le 107, au Nord, était prolongé de la Mairie de Pantin aux 4 Chemins à Aubervilliers ; en contrepartie, il est limité au sud à la Mairie de Montreuil et était créée la ligne 115 : Montreuil (Mairie) - Porte de Vincennes.

Ces premières mesures furent suivies le 20 avril 1925 par la création d'une nouvelle ligne : le 98 reliant Montreuil (7 Chemins) à la République renforçant ainsi le 4 et le 22.

Mais déjà, le tramway, malgré les améliorations apportées tant au matériel qu'aux tracés, allait voir dès 1930 et même avant pour Montreuil, son importance décroître au profit de l'autobus.

Dès le 26 avril 1926, en raison de la suppression du tramway entre la République et l'Opéra par la rue du 4 Septembre, le 96 fut remplacé par les autobus BG et BL. De ce fait la Mairie de Montreuil fut reliée à la République par un nouvel itinéraire : le boulevard Carnot et la Porte de Bagnolet.

Cependant, l'extension des lignes de tramways préservées se poursuivait : le 4 novembre 1929, le 115 fut prolongé à la Porte des Lilas tandis que le 5 janvier 1931, le 4 et le 98 atteignaient la Boissière, déjà desservie par la ligne 95B qui de ce point allait à la République par la Porte de Lilas.



1914 : en stationnement devant la mairie, un tramway de la ligne 4 (Montreuil - Louvre par la Nation et la Bastille) et un tramway de la ligne 22 (Montreuil - Louvre par la Nation et la République) — (Collection J.-Ch. Dujardin).

1914 : Tramwagen van lijn 4 (Montreuil - Louvre langs la Nation en la Bastille) stationnerend voor de « mairie », en tramwagen van lijn 22 (Montreuil - Louvre langs la Nation en la République) — (Verzameling J.-Ch. Dujardin).

Cette ligne (la 1bis de l'ex-« Est-Parisien ») reliait à l'origine Romainville à l'Opéra. C'était un service partiel de la ligne 1 (Pavillons s/s Bois - Porte des Lilas - Opéra) mise en service en 1900 entre Noisy le Sec et l'Opéra.

Cette ligne avait été créée, antérieurement, le 1er juin 1896 par la compagnie du Tramway de Romainville.

Le système à plot Claret-Vuillemeunier était utilisé sur cette ligne et 20 motrices étaient en service, et c'est en 1900 que le fil aérien fut substitué à ce système jugé trop dangereux et peu viable.

Mais le glas du tramway avait sonné. Sous le prétexte d'un encombrement excessif des rues et de gêne pour la circulation automobile, il fut supprimé, d'abord dans le centre de Paris.

Le 20 juillet 1931, le 22 fut remplacé par l'autobus BT, puis pour dégager la Place de la République à Paris, le 98 disparut à son tour et fut remplacé par l'autobus CU.

Notons, ici, que les indices alphabétiques disparurent par la suite et les lignes d'autobus de substitution reprirent les numéros des lignes de tramways qu'ils avaient remplacées.

Et, en deux ans, l'ensemble des lignes desservant Montreuil ne furent plus exploitées que par autobus :

- le 25 juin 1934 : 122
- le 9 juillet 1934 : 4
- le 17 décembre 1934 : 95 B
- le 11 février 1935 : 115
- le 18 mars 1935 : 121.

Bien sûr, l'exploitation par autobus était plus souple ; ainsi de nouveaux quartiers furent desservis (les Graviers par le 96 et la Place de Villiers par le 22 notamment).

De nouvelles lignes furent créées : le 97 vers le Parc de Montreau et le ER entre Montreuil et la Porte de Vincennes.

Mais toutes ces lignes se trouvèrent remaniées par la mise en service de nouveaux tronçons du Métro qui arriva à la Mairie de Montreuil le 14 octobre 1937, voici un peu plus de 40 ans, mais 60 ans après la mise en service du premier tramway hippomobile dans la commune.

Que de modifications en 100 ans dans le domaine des transports à Montreuil qui voit sa population passer de quelque 15.000 habitants à près de 100.000.

Mais sans être un nostalgique du passé, il faut avoir un souvenir pour ce matériel qui pendant 58 années de bons et loyaux services, à Montreuil, a transporté la population pour se rendre chaque jour à son travail, mais aussi les dimanches et les jours de congé vers les lieux de fêtes foraines, telle la Foire du Trône, ou encore vers ce qui était alors la campagne, Montfermeil, Clichy sous Bois. . .

Mais qu'est-il devenu ce matériel dont bien des modèles avaient une certaine élégance ?

Il fut purement et simplement détruit, même les voitures vendues à Lyon, Rouen, Marseille.

Trois véhicules, seuls, ont échappé au chalumeau : deux motrices 500 CGPT qui sont conservées, l'une par l'Association pour le Musée du Tramway (AMUTRA) en Belgique, l'autre, en France par l'Association pour le Musée des Transports Urbains, Interurbains et Ruraux (AMTUIR), ainsi qu'une remorque TCRP (attelage Asl n° 1630).

Je terminerai en rappelant que l'on peut voir ces deux véhicules parmi les très nombreuses pièces de la collection de l'AMTUIR au Musée des Transports de Saint Mandé, 60 avenue Sainte Marie.

J. CH. DUJARDIN.

à la S.N.C.B.

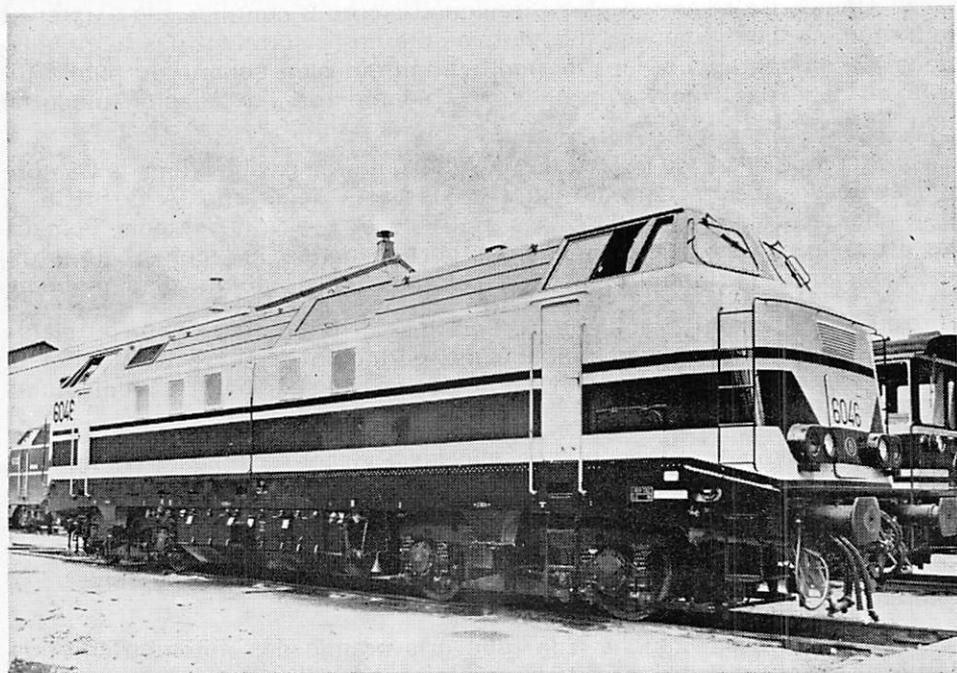
La SNCB nous a transmis plusieurs photographies parmi lesquelles nous épinglons celle de la motrice diesel n° 6046 bien connue dans sa nouvelle livrée. Nous ne nous étendrons pas sur le sujet, mais quelques remarques s'imposent toutefois.

Car en effet, si la sécurité du trafic ferroviaire a toujours été l'un des soucis majeurs de la SNCB, les options prises en ce qui concerne la couleur des engins de traction ne sont pas du meilleur effet.

Après divers essais, la SNCB opta finalement pour les locomotives à fond jaune et à bandes bleu métallique (du moins officiellement), le toit lui, restant gris.

Pour les locomotives diesel le fond serait jaune, les bandes vert foncé et le toit gris. Par ailleurs les locomotives diesel équipées d'une génératrice auxiliaire pour le chauffage électrique des voitures se verraient en outre décorées d'une bande supérieure bleue... afin de bien les distinguer dans les remises (!).

Nos billets de banque avaient déjà adopté un graphisme et un coloris en usage dans un pays voisin, mais l'application d'un jaune analogue à celui des NS est franchement de mauvais goût.



*S.N.C.B., motrice diesel n° 6046 revêtue de sa nouvelle livrée (Photo S.N.C.B.)
N.M.B.S., dieselmotorwagen nr 6046 in nieuwe livrei (Foto N.M.B.S.)*

Une peinture de sécurité se doit d'être visible, c'est évident, mais cela impose, dans ce cas bien précis le nettoyage régulier des véhicules.

D'autre part, de nombreuses études ont été réalisées à l'étranger, tant pour les chemins de fer que pour les transports à l'intérieur des villes. C'est ainsi que lors du voyage AMUTRA à Berne, nous avons pu voir circuler ensemble des Trolleybus vert mousse, orange et jaune afin de tester leur efficacité au point de vue visibilité et au point de vue accueil par le public. On ne risque pas de rencontrer le même souci des relations publiques en Belgique, puisque nous adoptons d'office une teinte jaune rejetée partout en Europe, sauf aux NS bien entendu.

D'un point de vue différent maintenant, a-t-on seulement songé à l'effet que produira ce matériel repeint en tête d'une rame Eurofima par exemple. On chuchote d'ailleurs dans les couloirs SNCB de l'éventualité d'adapter les coloris de certaines machines de manière à les harmoniser aux couleurs internationales eurofima.

Les engins de traction étrangers, SBB, ÖBB, SNCF, ... ne sont pas moins visibles que les nôtres, mais peut être sommes-nous les seuls à avoir vu réellement clair ...

Nous n'osons penser encore une fois à l'effet futur des nouvelles voitures remorquées M4 attendues en 1979, si celles-ci portent la livrée dans laquelle elles ont été présentées en maquette au dernier salon des chemins de fer, à savoir, bordeaux avec bande blanche toujours en imaginant un engin jaune - bleu pâle en tête du convoi.

Une consolation toutefois, le monogramme B continuera à exister et sera même appliqué sur les locomotives qui ne le portaient pas habituellement. Ce monogramme dont la signification est bien connue du public fut créé en 1930 par Henry Van de Velde pionnier de l'expression moderne dans l'industrie.

Rappelé des Pays-Bas par le roi Albert, il créa à l'abbaye de la Cambre une école supérieure d'architecture et des arts décoratifs. A la SNCB, il était chargé de la présentation des motrices et des voitures pour lesquelles il dessina lui-même les sièges, les porte-bagages, les mains courantes, les luminaires, les velours et tissus et tous autres objets d'équipement.

La revalorisation actuelle de l'écriture artistique du début du siècle prouve à suffisance à quel point le monogramme demeure d'actualité et c'est la raison pour laquelle la SNCB ne désire pas se séparer d'un emblème au passé si glorieux.

Enfin, pour terminer, notons que les « visages connus » comme les rames Bénélux, les trains de la Sabena et les automotrices postales, garderont leurs couleurs. Les automotrices diesel rouge et or également. Aux deux extrémités des automotrices électriques qui ont encore l'ancienne livrée verte, on peindra la porte d'about en jaune et on appliquera des bandes de la même couleur.

Il ne sera pas touché à la robe gris orange des automotrices quadruples qui sont aujourd'hui dit-on, un élément familier du chemin de fer et du paysage. Souhaitons, par souci de « visibilité » qu'elles ne se confondent pas avec lui ...

Los Tranvias de Zaragoza

Voilà trois ans déjà, disparaissait la dernière ligne de tramways électriques de Saragosse en Espagne. Le 22 janvier 1976, la motrice n° 302 circulant sur la ligne n° 11 (PARQUE - SAN JOSE) effectua un dernier départ en fin de soirée, pour atteindre le dépôt de Miguel Servet vers 2 H. 15 le lendemain.

Ce dernier voyage dans les rues de Saragosse n'est certes pas passé inaperçu, aux habitants et usagers s'étaient joints les fans du rail de l'endroit. Ce fut dit-on un bel enterrement.

Cette nuit-là, une page d'histoire était tournée, la dernière page d'un livre qui commença en 1883.

Dès 1883, une première ligne de tramways hippomobiles et à voie métrique était exploitée à Saragosse. On se souviendra qu'à Bruxelles, dès 1869 un premier tronçon de la ligne Schaerbeek - Bois était exploité entre la Porte de Namur et le Bois. Chez nous, on appelait cela « le chemin de fer américain à traction de chevaux ».

En 1896, une compagnie belge rachète les parts de la société exploitante à Saragosse, et l'ancien président cède sa place à MM. Dupret, Marechal et Van den Broeck. Un an plus tard, un groupe financier espagnol présente le projet d'électrification de trois des six lignes exploitées jusqu'alors.

Les trois lignes choisies étaient la ligne de BAJO - ARAGON (future ligne n° 1), la ligne ESTACION DE MADRID et la ligne de TORERO. Cependant, l'essai d'électrification portera sur la ligne de CALLEGO (future ligne n° 9) dans le courant de 1901. Après des essais concluants, les trois lignes choisies étaient électrifiées en 1902. En 1905, c'est au tour de la ligne de CEMENTERIO.

La voie nouvelle qui dut être posée, le nouveau matériel roulant étant plus lourd, provenait directement de l'industrie belge. Par contre, les motrices électriques et les remorques seront construites dans les ateliers de la Carde y Escoriaza. Cette même firme construisit également des motrices pour le compte de la société « Los Tranvias de San Sebastian ».

En 1926, le capital des T.Z. (Los Tranvias de Zaragoza) est repris par des mains espagnoles. La même année, les lignes reçoivent progressivement une numérotation et de nouveaux projets d'extension du réseau sont déposés.

Ils seront réalisés rapidement avec l'inauguration en 1929 de la ligne n° 10 ACADEMIA, longue de 5 km, l'inauguration de la ligne n° 5 VENECIA en 1933, longue de 2 km et l'inauguration de la ligne n° 11 PARQUE.



*Motrice 81 + remorque 151 sur la ligne n° 5 Venecia (Photo J.M. Valero Suarez).
Motorrijtuig 81 en bijwagen 151 op lijn Nr 5 Venecia (Foto J.M. Valero Suarez)*

Le réseau continuera de s'étendre, mais notre propos n'est pas une étude systématique et approfondie de l'évolution du réseau. A l'aube des années soixantes, ce réseau était d'une importance sans égale pour une telle ville.

Comme dans beaucoup de pays, les années soixantes vont favoriser l'apparition d'un nouveau type de transport public qui n'avait pas vraiment percé jusqu'alors. L'autobus se pointait à l'horizon.

A Saragosse, dans un esprit de modernisme à l'image du modèle français, on décida de ne plus étendre le réseau ferré et d'étudier le remplacement de plusieurs lignes de tramways électriques par des autobus ou des trolleybus.

Trois lignes de trolleybus verront ainsi le jour. La ligne n° 9 CALLEGO, la ligne n° 12 BARRIO JESUS et la ligne n° C.J. CUIDAD JARDIN. Cette dernière était exploitée à l'aide de trolleybus à imperiale. Une partie du dépôt de Miguel Servet, qui est également le siège social des T.Z., servait au remisage de ces trolleybus. Une existence somme toute éphémère, puisque dès octobre 1975 l'autobus se sera également substitué aux trolleybus. Vendus pour la plupart, à la « Rens Taragona » se trouvaient parmi eux deux véhicules ex-London Transport de type 2 Q-1 immatriculés aux T.Z., n° 54 et 72.

Quels étaient les principaux types de motrices utilisés par les T.Z. ?

- type 50 :
 1. motrice à deux essieux.
 2. année de construction 1925.
 3. truck Brill. Deux moteurs General Electric 249.
 4. unidirectionnelle, un controller General Electric B-54.
 5. constructeur, Carde y Escoriaza.

- type 80 :
 1. motrice à deux essieux.
 2. année de construction 1930.
 3. truck Brill 79. Deux moteurs ASEA.
 4. unidirectionnelle, un controller Oerlikon (Zürich).
 5. constructeur, Carde y Escoriaza.

- type 100 :
 1. motrice à deux essieux.
 2. année de construction 1941.
 3. truck Satramo. Deux moteurs Westinghouse 546-J-6.
 4. unidirectionnelle, un controller Oerlikon (Zürich).
 5. constructeur, Carde y Escoriaza.
 6. frein à air Westinghouse.



*Remorque n° 84 sur la ligne n° 5 Venecia en 1965 (Photo J.M. Valero Suarez).
Bijwagen Nr 84 op lijn Nr 5 Venecia in 1965 (Foto J.M. Valero Suarez).*

- type 100 : 1. motrice à deux essieux.
2. année de construction 1941.
3. truck Satramo. Deux moteurs Westinghouse 546-J-6.
4. bidirectionnelle, deux controllers General Electric B-54.
5. constructeur, Carde y Escoriaza.
6. frein à air Westinghouse.
- type 200 : 1. motrice à deux boggies.
2. année de construction 1949.
3. boggies Brill. Quatre moteurs General Electric 510-A.
4. unidirectionnelle, un controller Oerlikon (Zürich).
5. constructeur, Carde y Escoriaza.
- type 300 : Reprenant les principales caractéristiques du type 200, ces voitures ne se différenciaient que par l'allure plus moderne de la caisse, une disposition différente des éléments vitrés et par l'emploi de deux phares au lieu d'un.

Sur les photographies, on remarquera que certaines motrices possèdent des portes côté entre-voie, celles-ci se justifiaient par le fait que le long de plusieurs avenues, le Paseo de la Independencia par exemple, les tramways circulaient le long d'une berne centrale. A l'arrêt on pouvait lire l'indication « ANDEN CENTRAL ».

Quels étaient les types de remorques utilisés par les T.Z. ?

- type 100 : Aux motrices du premier type 100 (unidirectionnelle) étaient solidaires, par le truchement d'un curieux attelage, des remorques portant le même numéro. Ces trains n'étaient jamais désaccouplés et ont encore roulé exceptionnellement durant les dernières années d'exploitation.
- type 80 : Profondément différentes de l'allure générale des motrices de type 80, ces remorques à deux essieux possédaient une porte coulissante située au milieu de la voiture, côté entre-voie et côté trottoir.
Année de construction : 1934.
- type 151 : D'allure assez moderne, ces remorques possédaient quatre doubles portes pliantes à chaque extrémité. Remorques à deux essieux également.
Année de construction : 1943.

De tout cela que reste-t-il aujourd'hui ?

Rien penserez-vous ? C'est le cas de Valence, ou à peu de chose près. A Saragosse heureusement, un amateur M. J.M. Valero Suarez, a préservé plusieurs exemplaires de tramways et de trolleybus. Ces véhicules circuleront peut-être bientôt sur une ligne longue de 3 km. Une ligne musée qui cache peut-être un autre but, puisque unissant un zoning industriel à un centre urbain. Souhaitons lui bonne chance et gageons qu'on reparlera bientôt de cette initiative, dans cette revue, pourquoi pas ?

Thierry VANDEN BROECK.

LES TRAMS A NAMUR

Les souvenirs les plus récents ne sont pas toujours les plus précis. Ainsi, il est assez difficile de rassembler une documentation détaillée sur les trams namurois, alors que ceux-ci ne disparurent de la circulation dans notre ville qu'entre 1952 et 1955. Certains se posent encore aujourd'hui la question de savoir si leur suppression et leur remplacement par des autobus fut un bien ou un mal pour le trafic des voyageurs. De toute façon, leur disparition tourna une page de notre histoire locale.

On en possède quelques bonnes photos grâce à une société de collectionneurs spécialisés dans ce domaine et l'on en voit encore sur de nombreuses cartes postales illustrées de Namur.

C'est au siècle dernier que, peu après les « grands » chemins de fer, les trams firent leur apparition dans notre pays, où ils remplaçaient des chars à bancs à traction chevaline. La Province de Namur aida au financement de plus de sept cents kilomètres de lignes dont quatre cent



Collection A. De Preter — Verzameling A. De Preter

LCD Motrice BDe 2/3 n° 3 de 1911, en octobre 1969, six mois avant la suppression, aux environs de Soragno (Photo D. Heer - Collection H. Waldburger)

LCD Motorrijtuig BDe 2/3 nr 3 van 1911 in oktober 1969, zes maanden voor de afschaffing, in de omstreken van Soragno (Foto D. Heer - Verzameling H. Waldburger)



cinquante sillonnaient exclusivement son territoire. La première ligne fut inaugurée le 15 juillet 1885 et la seconde, le 15 août de la même année. (G. Evrard - La Province de Namur - Wesmael Charlier 1930).

En ce qui concerne Namur-ville, nous savons qu'en 1876, Emile Cuvelier, alors échevin des travaux publics, étudia l'établissement des lignes vicinales à Namur. Selon lui, les premières lignes à construire étaient celles de Salzinnes, de La Plante et du Faubourg Saint Nicolas. Devenu bourgmestre en 1879, il s'occupa de faire prolonger ces lignes urbaines vers Malonne puis vers Saint-Gérard, et vers Wépion. En même temps, il préconisait la construction de nouvelles lignes vers Onoz, vers Thon-Samson, et vers Fosses. Cette dernière ligne ne fut d'ailleurs jamais construite.

« ... Si Namur fut reliée rapidement à Malonne, » dit M. André Dulière (Fantômes des Rues de Namur p. 134) « on discuta à perte de vue au sujet du prolongement de cette ligne vers Saint-Gérard d'une part et vers Wépion de l'autre. Les difficultés surgissaient nombreuses et variées. Les relations entre la Ville et la société exploitante étaient lentes, comme la plupart des relations administratives. Certaines communes, en outre par lesquelles le tram devait passer et qui s'étaient engagées à payer leur quote part, se montraient dures à la détente. Enfin, pour le parcours à l'intérieur de la ville, il fallait concilier les intérêts contradictoires des commerçants et des Ponts et Chaussées ... »



Collection A. De Preter — Verzameling A. De Preter

En 1893, l'Etat cédait à la Ville la vieille citadelle devenue sans utilité militaire depuis la construction autour de Namur d'une ceinture de forts à coupoles. Le maître Henri Lemaître conçut le projet de transformer cette forteresse démobilisée en un vaste parc ouvert au public. Le roi Léopold II encouragea ce projet et, bientôt, la montagne du Champeau commençait une seconde carrière : celle d'attrait touristique pour notre ville. Cette parenthèse ne nous écarte pas des trams, puisque dans les projets d'aménagements du Champeau figurait la construction d'une ligne touristique qui monterait par Salzennes et descendrait du côté de la Meuse. Cette construction se fit en plusieurs étapes. Il y avait d'abord le tronçon Gare - Citadelle, qui suivait la ligne de Malonne jusqu'à l'église de Salzennes et, de là, gagnait le sommet où il avait son terminus à proximité de l'hôtel « Château de Namur » nouvellement construit. Plus tard, on prolongea cette ligne en la faisant descendre par l'autre versant du Champeau, pour venir rejoindre, près du pont de Meuse, la ligne de Wépion. Les trams ne pouvant épouser les tournants « en épingle à cheveux » de la route Merveilleuse, il fallut, pour leur permettre des tournants plus larges, creuser des tunnels dans la montagne. Ces brefs passages dans le noir donnaient encore plus d'attrait à la ligne. On peut encore voir les gueules de ces tunnels aujourd'hui murées (1976).

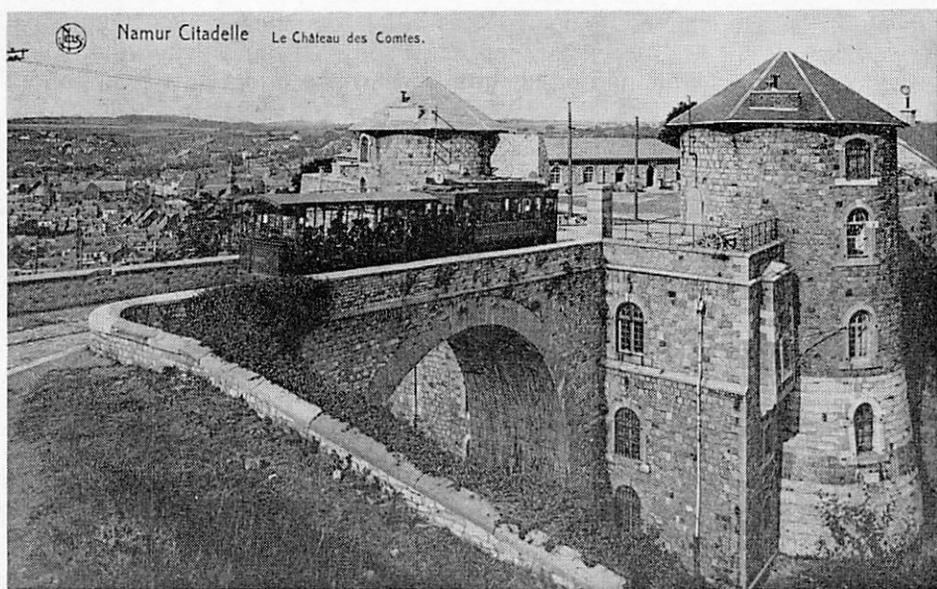
En 1896, le guide « Balon-Vincent » renseignait seulement deux lignes complètes : la première allait de Namur à Onoz, la seconde reliait Wépion, Namur et Saint Gérard. A cette époque le trajet Namur - Saint Gérard coûtait deux francs en première classe et un franc quarante en seconde. La construction de ces lignes avait nécessité beaucoup de main d'œuvre. Il avait même fallu faire appel à des travailleurs flamands et italiens. Plusieurs de ces ouvriers s'étaient alors fixés dans notre pays et y avaient fait souche en épousant des filles de chez nous. C'est ainsi que, comme le dit M. Arthur Masson dans son « Gayauval, gai village », il y a aujourd'hui des wallons qui, comme leur arrière grand père, s'appellent Vandercappel ou Canelloni.

Plus tard, le réseau namurois se compléta. Vers 1930 il y avait au départ de la Gare de Namur : la ligne n° 1 de Namur à Wépion, la ligne n° 2 de Namur-Gare à La Plante (Briqueterie), la ligne n° 3 de Namur-Gare à Salzennes (Hayettes) ; la ligne n° 3 barré de Namur-Gare à Salzennes (Eglise), la ligne n° 4 de Profondeville à Malonne (Malpas) via Wépion, Namur-gare et Salzennes avec, à Malpas, correspondance pour Saint Gérard via Lesves, la ligne n° 5 du Faubourg Saint Nicolas à Salzennes - Hayettes, via Namur-gare, la ligne n° 7 qui assurait le circuit de la citadelle avec départ et arrivée à la gare, la ligne n° 8 de Belgrade à Jambes via Namur-gare, la ligne 8 barré de Jambes à Saint Servais-gare (route de Gembloux) via Namur-gare, la ligne n° 9 de Namur à Onoz, via Belgrade et les trams à vapeurs de Namur à Huy, de Namur à Forville et de Namur à Saint Gérard.

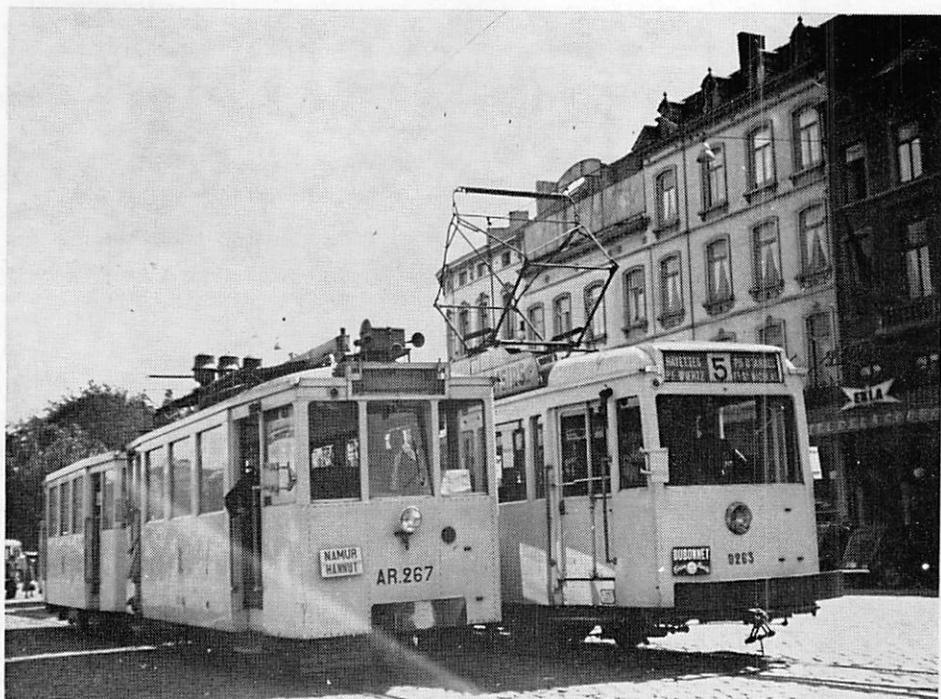
A l'origine le réseau namurois était exploité par la société « La Mosane », une filiale du « Nord Belge », compagnie qui, de son côté, exploitait les lignes de chemin de fer de Namur à Liège et de Namur à Givet. En 1929, la « Mosane » fut reprise par la Société Nationale des

Chemins de Fer Vicinaux. Le personnel des trams dut alors faire un choix pour achever sa carrière. Les agents pouvaient être repris par la S.N.C.V. ou entrer au « Nord Belge ». La majorité préféra rester dans les trams.

Les premiers trams furent des trams à vapeur ; chaque convoi se composait d'une locomotive et de trois ou quatre remorques dont l'une était le fourgon à bagages. Ces trams à vapeur avaient une vitesse de 30 à 40 kilomètres à l'heure. Chaque voiture comptait vingt quatre places assises. A partir de 1905 apparurent sur les lignes urbaines les premiers trams électriques (qui étaient peints en vert foncé, comme tout le matériel roulant de la « Mosane »). A ce moment, les trams à vapeurs ne circulaient plus que sur les lignes extérieures. On les voyait encore dans les rues de Namur, puisqu'ils avaient leur terminus et leur point de départ sur la Place de la gare. Dès 1925, la tendance fut au remplacement de ces trams à vapeur par des autorails, plus rapides et plus confortables. Les premiers autorails furent des autobus transformés. On avait enlevé leurs roues pour les remplacer par des roues de trams. Leur châssis avait été pourvu d'un vérin de retournement. A chaque terminus, on actionnait le « cric » au moyen d'une manivelle pour soulever la voiture que l'on faisait pivoter en



*Tramway de la Citadelle (Collection W. Hoste).
Tram van de « Citadelle » (Verzameling W. Hoste).*

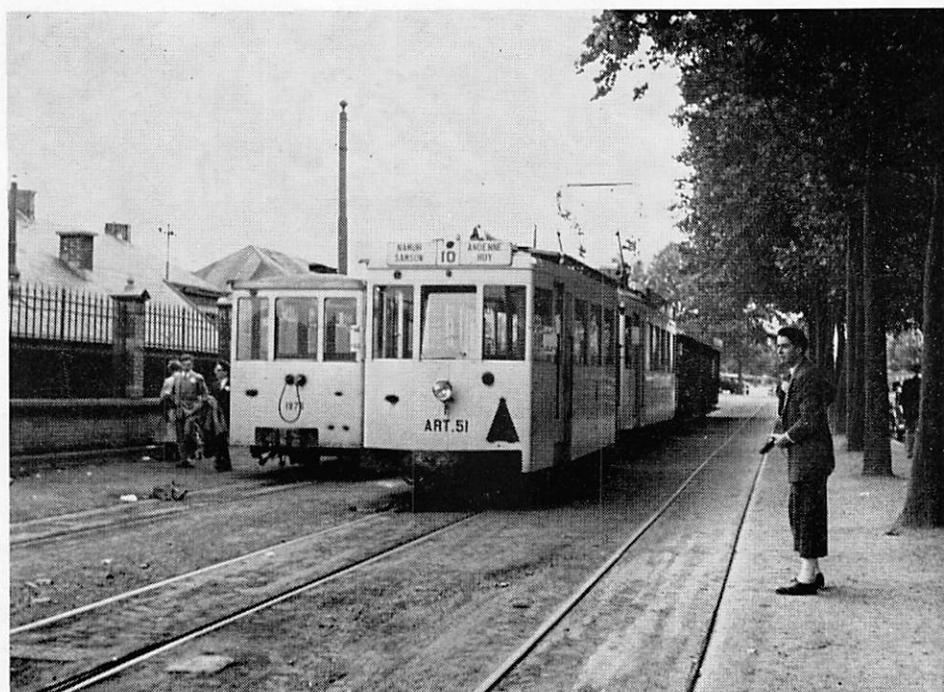


*Namur Gare le 22-6-52 (Photo J. Bazin).
Namen Station de 22-6-52 (Foto J. Bazin).*

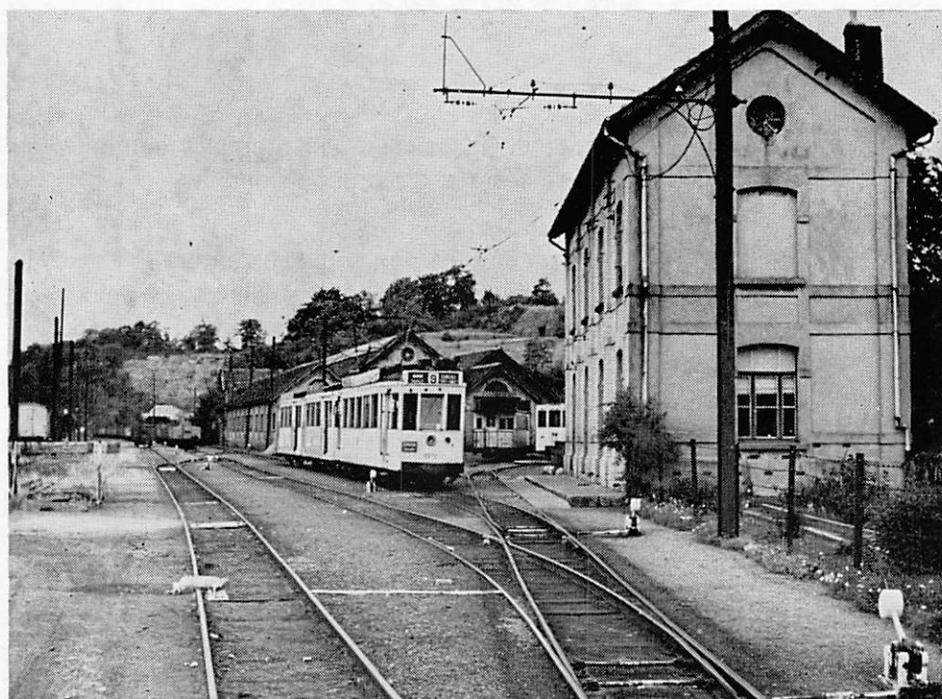
poussant à la main sur le côté de la caisse. Ces premiers autorails, qui roulaient à l'essence, furent utilisés sur la ligne d'Andenne.

En 1930, la S.N.C.V. mit en service des nouveaux autorails à mazout, à deux postes de commandes, donc capables de rouler dans les deux sens. Ce furent d'abord des remorques de trams électriques auxquelles on avait ajouté un moteur Diesel. Vers 1935, on commença à voir les nouveaux autorails construits par la S.N.C.V. Ils étaient capables de remorquer une, deux, voire, trois voitures. Malgré ces nouveaux véhicules, les trams à vapeur continuèrent à assurer leur service, notamment aux heures de pointe (matin et soir), ils pouvaient, en effet, transporter un plus grand nombre de voyageurs. Ils ne furent retirés de la circulation qu'avec l'électrification des lignes rurales.

La ligne n° 7 du circuit de la citadelle était équipée de remorques ouvertes dites « baladeuses ». Trams électriques et autorails de la S.N.C.V. étaient peints en crème clair.



*Namur Gare le 22-6-52 (Photo J. Bazin).
Namen Station de 22-6-52 (Foto J. Bazin).*



*Onoz (dépôt) le 21-6-52 (Photo J. Bazin).
Onoz (stelplaats) de 21-6-52 (Foto J. Bazin).*

Anciennement la relation Namur - Charleroi pouvait se faire en tram en trois étapes. Il y avait d'abord la ligne n° 9 (Namur - Onoz), ensuite le tram à vapeur de Onoz à Fleurus et enfin le tram électrique de Charleroi (Fleurus - Charleroi). En 1950, ces trois tronçons furent remplacés par une ligne unique immatriculée à Charleroi. Ce fut le tram 67 (Charleroi - Namur).

Pendant la guerre 1914 - 1918, les lignes rurales furent démontées par ordre de l'occupant et les voies furent emportées en Allemagne. Tout fut reconstruit après la guerre. De 1940 à 1945, la S.N.C.V. dut remettre en service tous ses trams à vapeur en remplacement des autorails, qu'elle avait d'abord essayé d'équiper du système gazogène.

C'est à partir de 1952 que l'on commença à retirer les trams de la circulation à Namur. Les derniers trams qui roulèrent dans les rues de la ville furent ceux de la ligne de Profondeville et ceux du circuit de la citadelle. On put voir ces derniers jusqu'en 1955.

Aujourd'hui on peut voir sur la ligne touristique de Han Sur Lesse les anciennes baladeuses du réseau namurois.

Jean Fivet
Revue « Pays de Namur »

Du neuf à la S.N.C.V.

Dans le n° 12 de TM nous étions en mesure d'annoncer que la SNCV procédait à la rénovation d'une motrice type S pour la région de Charleroi.

Ce véhicule a été officiellement présenté au cours d'une exposition qui s'est tenue à Charleroi. La SNCV a alors publié une description du véhicule dont nous reprenons les principaux éléments.

La conception générale du véhicule ainsi que ses caractéristiques générales ont peu varié, ce qui frappe avant tout c'est l'aspect extérieur des voitures rénovées à l'atelier de Jumet. La nouvelle livrée déjà appliquée aux autobus a été appliquée à cette motrice qui devient donc orange et crème. Les deux couleurs étant séparées par une ceinture bleue. On note encore, l'adjonction d'un deuxième phare, la suppression des flexibles de raccordement et de la prise multiple. Par ailleurs les clignotants et feux de position, ont été placés à hauteur des phares, ce qui les rend plus visibles par les automobilistes.

Le pare-brise a été pourvu d'un lave-glace, d'un système de dégivrage et d'un nouveau modèle d'essuie-glace. Les glaces latérales du poste de conduite s'ouvrent maintenant sur toute la hauteur. La fixation des glaces est assurée par des profils en caoutchouc comme sur les autobus, ce qui assure une meilleure étanchéité.

La carrosserie de ces voitures a été quelque peu modifiée, les tôles sont en acier de 1,5 mm et les flancs du véhicule sont pourvus de

bandes de chocs latérales en acier peintes en noir et disposées à hauteur du pare-chocs soit environ à 80 cm du sol.

Les tôles latérales du véhicule auraient gagné à être mieux rejointoyées (voir photo).

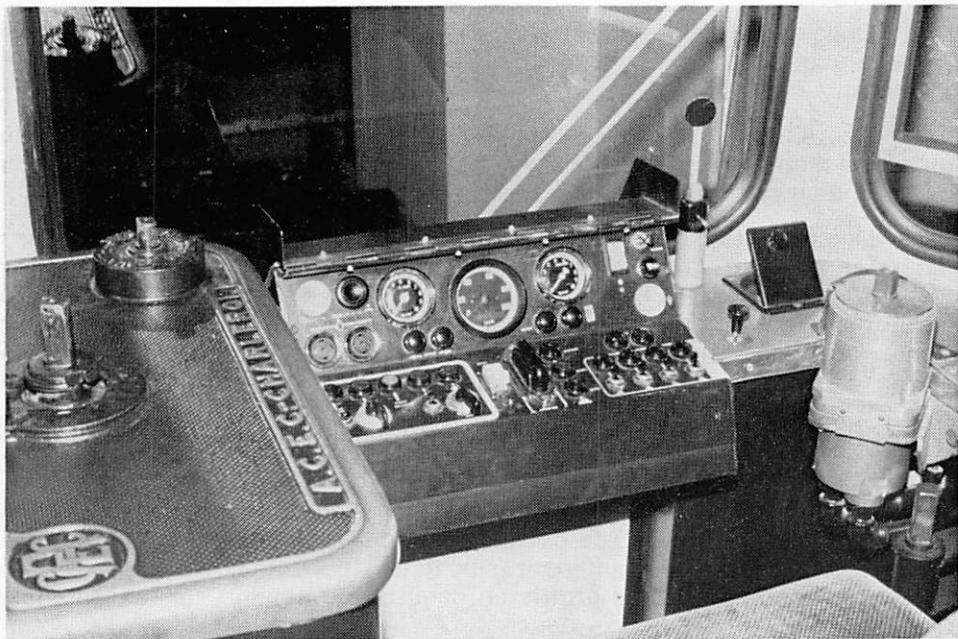
L'intérieur du véhicule a également changé d'aspect.

Au poste de conduite on remarque un nouveau tableau de bord, plus complet que l'ancien et disposé plus haut que précédemment. On semble également avoir fait quelques recherches au niveau ergonomique car la nouvelle disposition du tableau de bord, qui rappelons-le ne présente que de petites modifications par rapport à la situation précédente permettra néanmoins, avec un léger déplacement du contrôleur de réduire le mouvement du bras du conducteur.

La commande de freinage comprenant le robinet de frein est quant à elle, neuve, mais le principe reste inchangé.

Le nouveau siège du type autobus est plus confortable, mais ne permettra plus la conduite debout adoptée par certains conducteurs.

Enfin, pour les passagers, les sièges de type autobus ont également été adoptés (orange avec encadrement noir), tandis que l'ensemble du véhicule a subi une cure de rajeunissement. Tout l'intérieur a été repeint et deux gaines latérales avec lampes fluorescentes assurent un éclairage plus intense. Les côtés sont recouverts de panneaux stratifiés lisses et le sol est habillé d'un revêtement antidérapant.



*Poste de conduite de la motrice rénovée (Photo W. Hoste).
Stuurpost van het vernieuwd motorrijtuig (Foto W. Hoste).*

Le chauffage s'effectuera dorénavant au moyen de deux groupes de chauffe avec moteur-ventilateur, distribuant l'air chaud dans le véhicule au travers de deux gaines longitudinales. Le nouveau dispositif sert également à la ventilation en été et enfin, la régulation de la température s'effectue par thermostat.

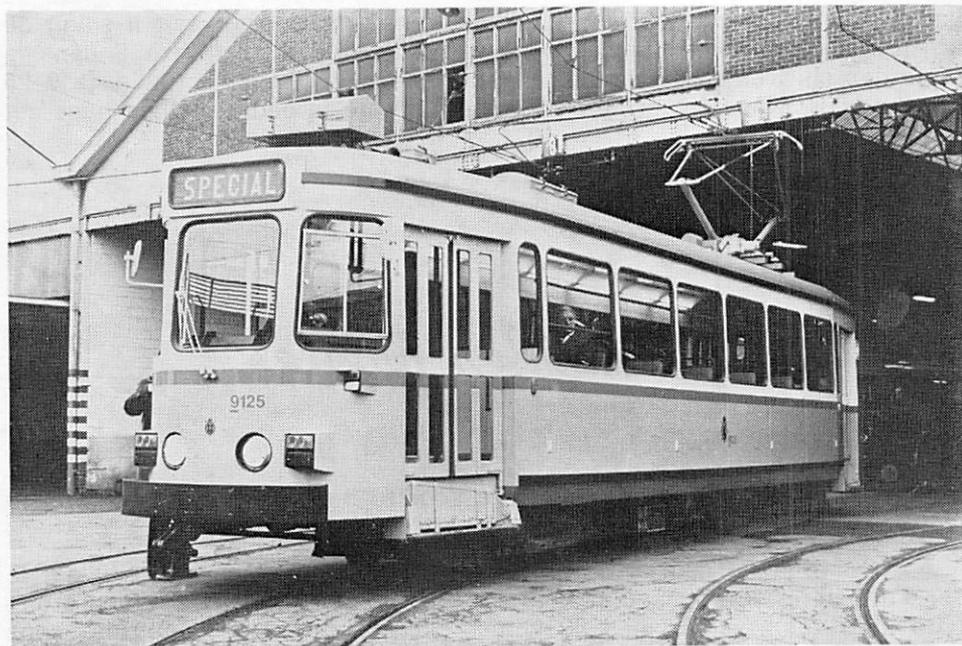
L'ancien équipement par chaufferettes est abandonné.

Les 4 moteurs de traction — ACEC MTV 215 — 2 de 52 Kw sont alimentés par un pantographe STEMMANN motorisé dont la commande peut s'effectuer depuis les deux postes de conduite. Le disjoncteur est également automatique et peut lui aussi être commandé à distance.

Pour améliorer la charge de la batterie, un convertisseur statique (600 v continu / 24 v continu) réalisant une régulation du courant en fonction de l'état de charge de la batterie a été adopté.

Un nouveau compresseur rotatif (600 litres/minute), capable de faire face aux besoins créés par l'installation de tous les nouveaux dispositifs, tout en étant plus silencieux que l'ancien compresseur, a été installé également.

Enfin, pour terminer cette description sommaire, l'équipement de freinage a été revu. C'est ainsi que l'ancien rattrapeur de jeu manuel (appareil Chaumont) a été remplacé par un rattrapeur automatique du jeu de timonerie. Le rattrapage de jeu s'effectue à chaque coup de frein assurant une meilleure sécurité de freinage.



*Motrice SNCV rénovée, devant le dépôt de Charleroi (Photo SNCV).
Vernieuwd NMVB motorrijtuig, voor de stelplaats van Charleroi (Foto NMVB).*

Lors du stationnement, un cylindre à ressorts adjoint au frein à main remplace ce dernier qui ne sert plus qu'en cas de panne.

Les anciennes sablières à gravité sont remplacées par des sablières pneumatiques assurant un sablage plus adéquat devant les roues et permettant de réaliser un gain substantiel de consommation en sable, contenu maintenant dans des bacs hermétiques.

Par ailleurs, la SNCV étudie encore l'utilisation de patins magnétiques de freinage ainsi que le placement de roues élastiques et d'une suspension moderne. Une affaire à suivre.

MOTRICE TYPE S « JUMET » — NOTICE TECHNIQUE

Caractéristiques principales :

— longueur hors tout	14.300 mm
— largeur hors tout	2.320 mm
— hauteur toiture au-dessus du rail	3.070 mm
— distance d'axe en axe des bogies	7.000 mm
— empattement d'un bogie	1.900 mm
— nombre de voyageurs	133 places
— tare	19.500 Kg
— puissance	208 Kw
— 2 bogies types PENNSYLVANIA équipés de 4 moteurs de traction ACEC MTV 215 - 2 de 52 Kw.	

Note : Dans le N° 12 de TM, nous avons publié la photographie de l'avant de la motrice 9126 en cours de transformation, en fait il s'agit de la motrice 9125 ex S 10.000 d'Anvers. L'absence d'un chiffre 5 dans la série des chiffres autocollants en est la cause. A l'heure actuelle, la 9125 a retrouvé son numéro original, comme l'atteste la photo publiée dans cet article.

**

Nouvelles brèves

RIO DE JANEIRO

Le mardi 19 décembre 1978, la société B.N. présentait à la presse la 1ère rame prototype construite pour Rio de Janeiro.

Ce véhicule dont une description a déjà paru dans TM n° 9 est le 1er d'une série de 8 véhicules dont B.N. construira à Bruges 2 rames prototype et 6 de pré-série. Les 60 véhicules restant seront construits sous licence des membres européens du Consortium Euro-Brasilien par la S.A. Cobrasma dans ses ateliers de Sumaré.

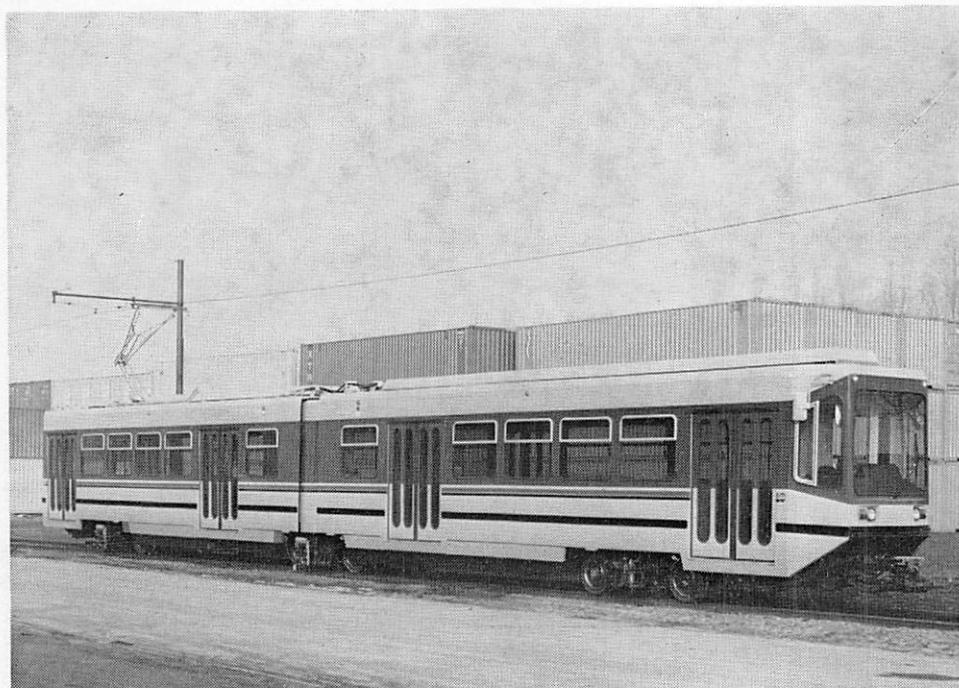
Font partie de ce consortium, le constructeur brésilien de matériel ferroviaire COBRASMA, chef de file, B.N. CONSTRUCTIONS FERROVIAIRES ET METALLIQUES S.A. (Belgique), SIEMENS S.A. (Brésil) et SIEMENS A.G. (R.F.A.) de même que INDUSTRIAS ELECTRICAS BROWN BOVERI S.A. (Brésil) et sa sœur d'Allemagne de l'Ouest.

Rappelons que ces véhicules sont du type unidirectionnel, en acier, et ont une capacité maximale de 316 voyageurs par rame. Pour obtenir un train bidirectionnel, il y a lieu d'accoupler dos à dos deux rames unidirectionnelles.

Un train peut être constituée au maximum de 4 rames accouplées, portant la capacité à 1.264 voyageurs.

Conçu comme un préméto classique utilisé sur les réseaux légers, il peut circuler en site propre et en rue, étant capable de s'inscrire en courbes de 25 m de rayon et de gravir des rampes de 6 %.

Il peut également être équipé de marches rétractables rendant l'accès possible depuis la rue tout comme depuis les quais des stations de métro.



*Nouvelle voiture de Rio de Janeiro (Photo BN - Collection M. Leprince).
Nieuw rijtuig voor Rio de Janeiro (Foto BN - Verzameling M. Leprince).*

AU CAIRE

Le Caire a récemment pris livraison d'une série de nouvelles voitures affectées au transport urbain.

La construction de ces nouvelles voitures a été achevée en 1979 par les ateliers Kinky Saryo à Osaka au Japon. Le véhicule ne semble pas présenter de grandes innovations au point de vue technique.

Il s'agit de deux véhicules à bogies accouplés, le passage d'un véhicule à l'autre n'étant pas possible. En marche ces voitures rappellent assez bien le bruit caractéristique des motrices type N ou S de la S.N.C.V. Par ailleurs la livrée tranche nettement avec les couleurs existantes ; une caisse blanc-crème soulignée d'un bandeau orange accentue encore l'impression de « neuf ».

Véhicule « neuf » ! pour combien de temps, on l'ignore, surtout si l'on tient compte de l'état de délabrement du matériel qui ne circule semble-t-il plus que par habitude...

Mais nous y reviendrons.



*Nouveau matériel pour le Caire, ligne 7 le 20-4-79 (Photo W. Hoste).
Nieuw materieel voor Caïro, lijn 7 de 20-4-79 (Foto W. Hoste).*

AMUTRA : doel en werkzaamheden

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

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

- het behouden van historische rijtuigen,
- het inrichten, de administratie, de exploitatie en de ontwikkeling van een 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 verminderingen zijn voorzien voor kinderen, georganiseerde groepen, grote gezinnen, leden van erkende toeristische verenigingen, enz.

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

De Vereniging is samengesteld uit vrijwillige leden.

De activiteiten van AMUTRA zijn gevarieerd :

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

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

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

SEKRETARIAAT

W. HOSTE, Itterbeekselaan 231 — 1070 Brussel

De bestellingen van publikaties dienen aan vermeld adres te gebeuren, door storting van het overeenstemmend bedrag, vermeerderd met 10 F voor verzendingskosten, op rekening nr 068-0528040-96 (Gemeentekrediet).

De bestellingen worden zo vlug mogelijk uitgevoerd.

