



# tram magazine

## AMUTRA

Editeur responsable

Verantw. uitgever

R. DIEUDONNE

Avenue des Buissonnets, 42  
Braambosjeslaan, 42

1020 Bruxelles  
1020 Brussel

Périodique trimestriel  
1982 / III

Driemaandelijks tijdschrift  
7<sup>e</sup> année / jaar

Pr. 130,- Fr.

---

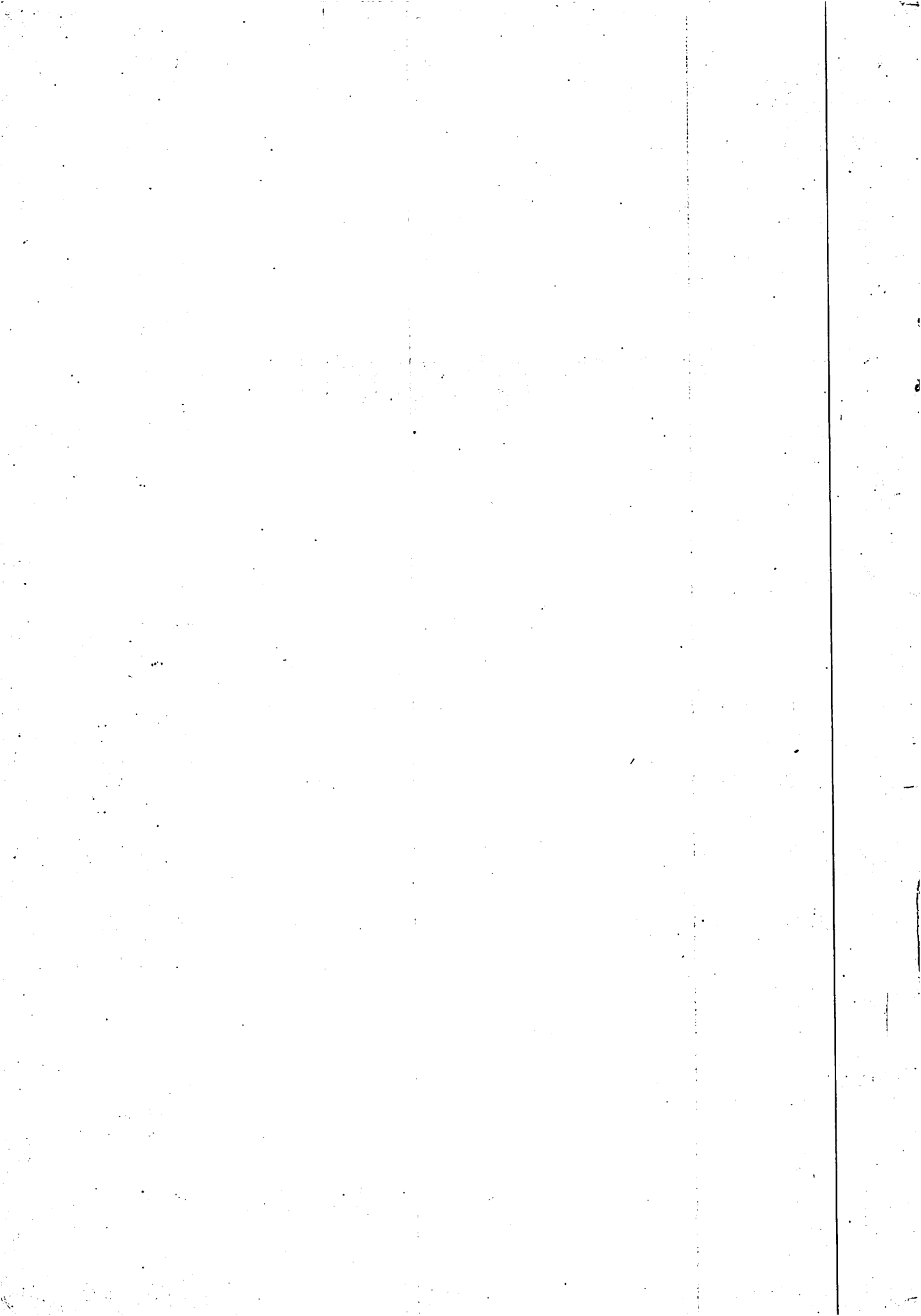
NOTRE PHOTO DE COUVERTURE

Vue d'ensemble du hall principal du musée d'Edegem durant la cérémonie  
d'inauguration le 12 juin 1982. (Photo M. Leprince)

# tram magazine

## AU SOMMAIRE :

- \* Inauguration de la section anversoise du Musée du Tramway ..... 3
- \* Tramlijnverlengingen ! ..... 12
- \* Le centenaire des Tramways à Zürich ..... 19
- \* Voyage en 7700 et visite de l'atelier de Cureghem de la STIB ..... 23



# Inauguration de la Section Anversoise du Musée du Tramway

26 MAI 1962 - 12 JUIN 1982

Vingt ans déjà et que de chemin parcouru ! Il y a 20 ans, l'AMUTRA inaugurerait son Musée du Tramway à Schepdaal. Ce 12 juin 1982, l'AMUTRA inaugurerait sa section anversoise du Musée du Tramway.

\* \* \*

Il y a 20 ans, tout comme aujourd'hui, le soleil boudait cette inauguration si patiemment et minutieusement préparée. Mais, la place ne manquant pas à Edegem, il n'y eut aucun problème à abriter d'une pluie battante les nombreux invités. La réception eut lieu dans le hall 2 qui recevra dans les années à venir les voitures encore en cours de restauration.

Dans son discours inaugural, Monsieur Erik Keutgens, Administrateur de l'AMUTRA, a retracé l'évolution de l'association depuis sa fondation, soulignant le problème aigu de la mise en valeur des nombreux véhicules belges et étrangers. Comme il se doit, il fit un rappel historique de la mise sur pied de la section anversoise du Musée du Tramway appelée couramment Musée du Tramway Anversois.

En l'absence de Monsieur De Croo, Ministre des Communications et des P.T.T., ce fut son Chef de Cabinet qui remercia l'AMUTRA pour l'oeuvre accomplie, tout en lui souhaitant de continuer celle-ci.

Monsieur Van Den Kerkhof, bourgmestre d'Edegem, souligna aussi la tâche que l'AMUTRA s'est assignée et manifesta d'ailleurs une joie sincère de ce qu'il peut maintenant héberger dans le centre récréatif de sa commune, un nombre aussi important de vieux tramways alors que jamais un tramway ne circula en service régulier sur le territoire de sa commune.

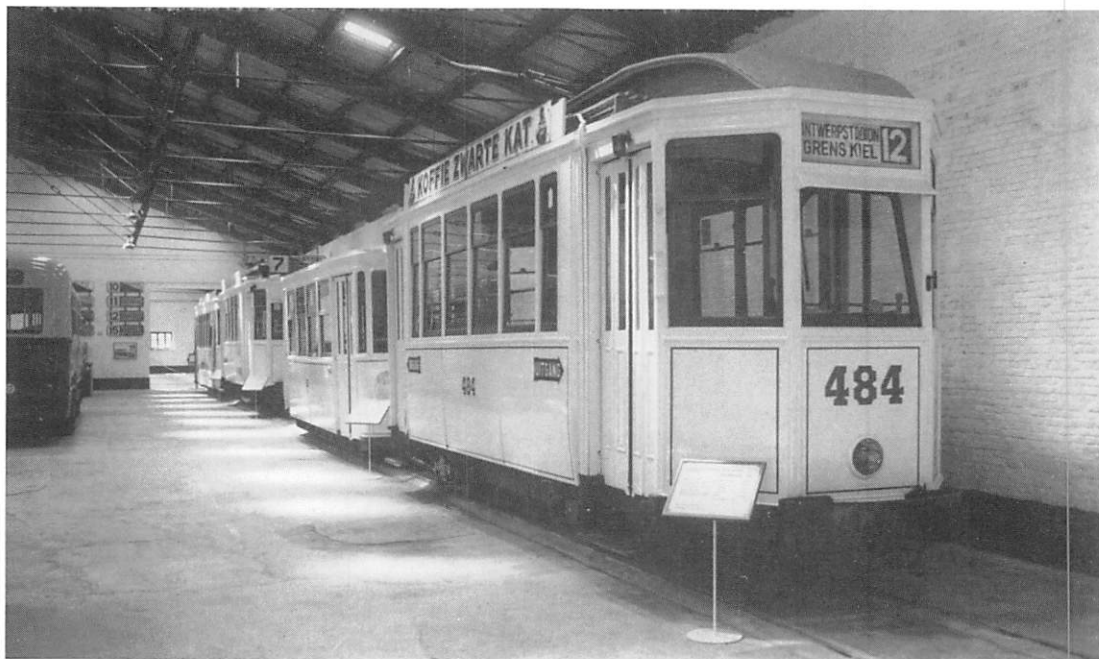
Enfin, Monsieur Blanckaert, Président du Conseil d'Administration de la MIVA, félicita également Monsieur Keutgens pour le temps qu'il a consacré à la sauvegarde des anciens tramways d'Anvers avec comme aboutissement un vaste local pour leur exposition et leur conservation. Monsieur Blanckaert émaila d'ailleurs son discours de quelques constatations parfois étonnantes dont la principale fut que "si les anciens tramways dorment d'un sommeil paisible, bien à l'abri des intempéries, il aimerait également trouver un garage couvert pour "ses" 150 autobus au service quotidien de tous". En effet, ceux-ci passent toutes leurs nuits en plein air, sur la cour du dépôt.

Nous reprenons ci-dessous, in extenso, les textes des allocutions de Monsieur Keutgens et de Monsieur le Chef de Cabinet du Ministre des Communications.

*In naam van de Raad van Beheer van AMUTRA, Vereniging voor het Trammuseum, en in mijn persoonlijke naam, wens ik U allen hartelijk welkom aan de ingang van het Antwerps Trammuseum. Voor de vereniging voor het trammuseum, alsook voor vele Antwerpse tram- en autobusvrienden, en in het bijzonder voor mezelf is de dag van vandaag een hoogdag, want heden gaat een lang gekoesterde droom in vervulling.*

*Na de tweede wereldoorlog en voornamelijk tussen 1950 en 1965, ingevolge de geweldige aangroei van het autopark, zagen de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en de verschillende stadstrammaatschappijen zich verplicht vele kilometers tramlijnen op te heffen, met als gevolg dat ook het rollend materieel naar de schroothoop werd verwezen.*

*Vele tramvrienden zagen dit met lede ogen gebeuren. Zij sloegen de handen in elkaar en op 7 maart 1961 werd de Vereniging voor het Trammuseum opgericht met als doel een trammuseum te exploiteren, alsook trammaterieel*



EDEGEM : Alignement des anciennes motrices de la MIVA dans le hall principal du musée.

(Photo E. Keutgens)

\* \*  
\*

EDEGEM : Vue générale de la salle d'exposition du musée.

(Photo E. Keutgens)



en geschiedkundige dokumentatie over het verleden van het stads- en streekvervoer te bewaren.

De nog jonge vereniging kreeg een welwillende medewerking vanwege de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen. Deze maatschappij restaureerde verscheidene historische rijtuigen en bracht ze onder in een typische buurtspoorwegstelplaats te Schepdaal. Dit Buurtspoorwegmuseum werd nu twintig jaar geleden geopend en het beheer en de exploitatie ervan gebeurt door de Vereniging voor het Trammuseum.

De rol van de vereniging bleef niet beperkt tot het Buurtspoorwegmuseum alleen, maar zij nam ook contact op met de andere stadstrammaatschappijen om te beletten dat historische of kenmerkende rijtuigen zouden verloren gaan.

Uw spreker, sinds 1963 Beheerder van deze vereniging, onderhield de betrekkingen met de Antwerpse Trammaatschappij. Met de begripvolle medewerking van de MIVA konden in de periode 1964 - 1975 in het totaal 10 rijtuigen van de slopershamer gered worden, waaronder de allereerste elektrische motorwagen 200, in 1900 gebouwd door "Franco-Belge" te La Croyère voor rekening van de "Compagnie Générale des Tramways d'Anvers". De tien rijtuigen werden door MIVA aan de vereniging geschonken.

De verzameling van AMUTRA bestaat thans uit 52 rijtuigen, waarvan een deel reeds gerestaureerd werd door de zorgen van de Maatschappij voor het Intercommunale Vervoer te Brussel en ondergebracht in het Brussels Trammuseum te Sint-Pieters-Woluwe.

De vereniging ligt ook aan de basis van verschillende andere initiatieven, o.m. van de oprichting van de "Tramway Touristique de l'Aisne", een vereniging die een museumlijn exploiteert tussen Erezée en Dochamps, de "Association pour la Sauvegarde du Vicinal", eveneens een vereniging die tussen Lobbes en Thuin een museumlijn exploiteert met historisch buurtspoorwegmaterieel.

Al deze initiatieven en de werking ervan gebeurt op vrijwillige basis door enthousiaste leden die er in vele gevallen hun volledige vrije tijd aan offeren.

Het redden van rollend materieel van het schroot is één opdracht, maar ze ook een degelijk onderdak geven om ze te bewaren is echter de zwaarste opdracht.

Al het trammaterieel dat in het verleden kon gered worden, ook de Antwerpse wagens, werden door de vereniging op haar kosten naar Brussel overgebracht en gestalt in loodsen van de Brusselse Trammaatschappij, of in het Buurtspoorwegmuseum te Schepdaal, of in loodsen van de Buurtspoorwegen.

Projekten hebben er bestaan om een Nationaal Verkeersmuseum uit te bouwen te Tervuren bij Brussel, maar bij gebrek aan de nodige kredieten bleven de bouwplannen in de schuiven zitten.

Sinds 1973 deden wij talrijke inspanningen om het Antwerps trammaterieel een degelijk onderdak te geven. De belangstelling was er wel, maar de pogingen of voorstellen werden, ofwel om technische, ofwel om organisatorische redenen verworpen.

Wij begrijpen het maar al te best : om tramrijtuigen te bewaren heeft men ruimte nodig ; ook de toegankelijkheid voor het publiek speelt een belangrijke rol.

De Stad Antwerpen kon ons deze niet bezorgen, wel een stokeringsruimte, maar wanneer zou er dan een museum tot stand komen ?

Naar aanleiding van de opening van het alhier gevestigde Karrenmuseum in mei 1981 en tijdens een bezoek in het Fort ontdekte wij bepaalde ruimten die in aanmerking konden komen voor een eventueel trammuseum.

Door toedoen van onze achtbare MIVA-Voorzitter en vriend namen wij contact op met de Heer Burgemeester van Edegem. De Heer Van Den Kerkhof had aanstonds een aandachtig en welwillend oor voor ons voorstel.

Ook het College van Burgemeester en Schepenen was unaniem akkoord voor de idee van een trammuseum. De Gemeenteraad keurde de ondertussen opgemaakte overeenkomst goed op 1 oktober 1981.

En zo staan we dan hier in Fort V, aan de ingang van loods 23, het toekomstig Antwerps Trammuseum.

Fort V - vroeger militair domein - thans een recreatiegebied en wandelpark - een stukje groene long van de Antwerpse Agglomeratie - is gemakkelijk bereikbaar met het openbaar vervoer en in de toekomst, na de fusie, aan de grens van de stad Antwerpen. De Heer Burgemeester zal ongetwijfeld tijdens zijn toespraak een woordje vertellen over dit Fort. Elke Antwerpeenaar en belangstellende kan nu zonder problemen "den Antwerpse Tram" komen bezoeken.

Het Antwerps Trammuseum, gekombineerd met het Karrenmuseum zal ongetwijfeld een bijkomend attractiepunt betekenen voor dit domein.

De verwezenlijking van het trammuseum is niet het werk van één man. Op 4 juni 1981 hadden wij het eerste contact met de Heer Burgemeester Van Den Kerkhof. Een jaar en een week later staan we voor de plechtige opening. Dit bewijst eens te meer dat door goede coördinatie en welwillende en nauwe samenwerking van de verschillende instanties een vlugge verwezenlijking mogelijk is. Het is voor mij dan ook aangenaam een dankwoord te mogen richten aan verschillende personen en instanties :

- Op de eerste plaats aan het Gemeentebestuur van Edegem en in het bijzonder aan de Heer Van Den Kerkhof, Burgemeester en zijn Schepencollege. Zonder uw positieve beslissing om een volledig geschilderde en opgeknapte loods ter beschikking te stellen was de realisatie van het museum niet mogelijk. Wij danken U, alsook al uw personeel dat bij de verwezenlijking betrokken was.

- Ook onze oprechte en welgemeende dank aan de Raad van Beheer van MIVA die akkoord ging om aan het project haar medewerking te verlenen.

Hier wil ik persoonlijk mijn dank betuigen aan de Heer Voorzitter Blankaert. Hij heeft steeds het trammuseumidee gesteund.

Ook onze oprechte dank aan de Heer Ir. A. Blonde, Beheerder-Directeur-Generaal van MIVA en zijn directeurs-diensthooften voor hun begrip en zeer gewaardeerde welwillende medewerking. Ook onze dank aan het MIVA-personeel dat de hand- en spankracht leverde voor de plaatsing van de railprofielen, de restauratie en schildering van verschillende rijtuigen in het verleden, alsook voor de motorwagen 4408 en de vele kleine andere zaken, om van dit museum iets aantrekkelijk te maken.

- Om binnen de timing te blijven werden vier wagons bij de Brusselse Tram-maatschappij geschilderd. Ook het vervoer per speciale baantraktor gebeurde door deze maatschappij. Wij zijn hiervoor de MIVB zeer erkentelijk en in het bijzonder de diensthooften en het personeel van de schilderwerkplaats Antwerpsesteenweg en de vervoerdienst.

Verder wensen wij ook in de dankbetuigingen te betrekken :

- De Firma "Autobus De Polder" die bereid werd gevonden om een oude autobus Miesse-Jonckheere van 1962 in bruikleen af te staan voor het museum. De autobus zal er geplaatst worden tegen Pasen 1983.

- De Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen die zo vriendelijk was een autobus Brossel Type 93 DAR van 1955 in bruikleen af te staan.

- Ook de Firma "Van Hool en Zonen" uit Koningshooikt zijn we zeer dankbaar, aangezien door haar toedoen de MIVA-autobus 530 van 1964 en door deze firma gebouwd, volledig werd gerestaureerd.

- Ook onze dank aan de dienst Bevordering Stedelijk Vervoer van het Minis-



terie van Verkeerswezen voor de financiële- en daadwerkelijke hulp voor de uitbouw van een tentoonstellingsstand.

- Wij danken ook de Antwerpse pers. Zij heeft steeds belangstelling betoont voor de reeds gedane inspanningen en er ook de nodige ruchtbaarheid aan gegeven.

- Tenslotte danken wij de Antwerpse tram- en autobusvrienden. Inderdaad, de Antwerpse agglomeratie telt vele vrienden van de tram en de autobus. Zij zijn verenigt in drie verenigingen, nl. de Vereniging voor het Tram-museum, de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer (de VEBOV) en de Geïnteresseerden Openbaar Vervoer (de GOV), een afdeling van KOSIVA, de personeelsclub van de Antwerpse Trammaatschappij.

Een aantal Antwerpse tram- en autobusvrienden hebben zich spontaan aangeboden om behulpzaam te zijn in het museum, door bv. het peterschap te aanvaarden van bepaalde tramrijtuigen of autobussen, voor het onderhoud ervan, alsook voor het toezicht en de verkoop van dokumenten tijdens de openingsuren van dit museum.

Bepaalde dames van bestuursleden hebben zich niet onbetuigd gelaten en hebben er voor gezorgd dat alles netjes werd opgeruimd en gekuist, wat alleen een goede vrouwenhand kan doen. Ik ben hen daarvoor zeer dankbaar.

Thans staan er reeds 10 voertuigen in het museum : vijf motorwagens, twee bijwagens, een trolleybus en twee autobussen.

Het zijn de voertuigen, gerestaureerd in de toestand zoals zij het Antwerps tramnet verlieten in 1964 en 1975. Velen zullen de rijtuigen onmiddellijk herkennen, echter heeft elke wagen zijn technische of historische wetenswaardigheden. Op langere termijn zal de verzameling aangevuld worden met tramrijtuigen die nog moeten gerestaureerd worden, of nog in dienst zijn. Tot onze spijt kunnen wij U geen "echte" Antwerpse paardetram meer tonen, daar de laatste in 1913 naar de sloper ging. Op het programma staat echter wel de bouw van een repliek.

Met betrekking tot het trammaterieel wil ik U er op wijzen dat verschillende museumswagens gebouwd werden in eigen werkhuis, t.t.z. in de Centrale Werkplaats van de "Compagnie Générale des Tramways d'Anvers" - Grote Hondstraat te Antwerpen. Het is dus werk van eigen bodem.

Onze Antwerpse Trammaatschappij was tot omstreeks 1918 wereldwijd bekend, want vanuit hogervernoemd werkhuis vertrokken vele tramrijtuigen naar het buitenland, om maar enkele te noemen : Orel, Galatz, Saratov, Nantes, Rosario, Belgrado, Kairo en Heliopolis.

Loods 23 zal in de toekomst uitgebouwd worden als een typisch Antwerps Trammuseum, dit wil zeggen dat er slechts materieel zal bewaard worden dat rechtstreeks verbonden is geweest met de ontwikkeling van het openbaar vervoer in Antwerpen en omgeving. Tevens is aan de loods een tentoonstellingsruimte voorzien, waar door middel van meer dan 260 foto's, dokumenten en voorwerpen, de evolutie weergegeven zal worden van meer dan honderd jaar stedelijk openbaar vervoer in de Antwerpse agglomeratie.

Vele onder U weten dat Uw spreker over een vrij belangrijk historisch archief beschikt dat handelt over de Antwerpse Tram en Buurtspoorwegen. Ook de Heer Charles Smits, een deskundige op autobusgebied, beschikt over een aanzienlijk archief met betrekking tot de geschiedenis van de autobus in het openbaar vervoer.

Beide archieven zullen in de toekomst, mits bepaalde voorwaarden, ter beschikking staan in dit trammuseum, voor vorsingswerk en museumdoeleinden. Een overeenkomst werd dienaangaande met het Gemeentebestuur van Edegem afgesloten.

Wij hopen dat het Antwerps Trammuseum in de toekomst op de welwillende medewerking zal mogen blijven rekenen van alle instanties. Dit is een

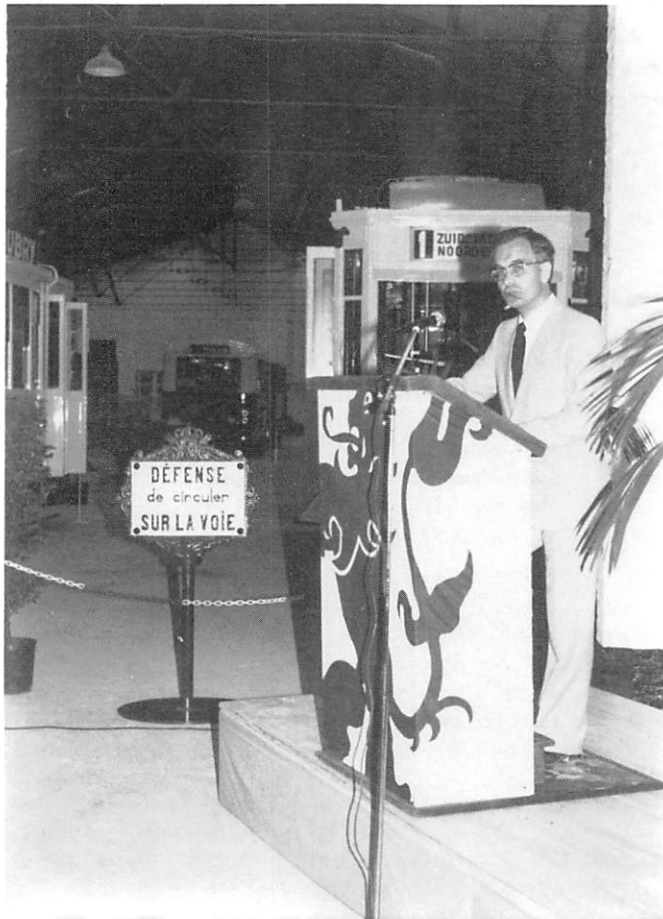
start, vele Antwerpse tramvrienden, de Heer Charles Smits en ikzelf zullen in de toekomst met hart en ziel veel van hun vrije tijd opofferen om van dit museum iets degelijks te maken.

Wij wensen in ieder geval het Antwerps Trammuseum een drievoudige opdracht mee te geven :

Ten eerste : het verleden redden  
Ten tweede : het heden dienen  
Ten derde : de toekomst voorbereiden

Ik dank U voor Uw aandacht.

Erik KEUTGENS



EDEGEM : Notre administrateur, Monsieur Keutgens, au cours de son discours inaugural.

(Photo M. Leprince)

In het begin van de jaren 1950 ontstond in Groot-Brittannië een nieuwe discipline, de INDUSTRIELE ARCHEOLOGIE die zich bezig houdt met de studie, het behoud en het valoriseren van het erfgoed der industriële periode.

Dertig jaren geleden werd men zich in Engeland reeds bewust van het snelle verdwijnen van de relikten die getuigen van de opkomst van de industriële maatschappij, één van de rol van uitvinders, industriëlen en arbeiders in de grootheid van het "British Empire".

Het bestuderen en het behouden van deze relikten werd voor tal van Engelsen al vlug een zeer populaire bezigheid. In dat land bestaan honderden vrijwilligers-organisaties voor industriële archeologie, elk week-end zijn er wel ergens liefhebbers aan het opgraven, restaureren, bestuderen,... Men staat er in rij aan te schuiven voor een rit op een oude stoomtrein, en talloze technische en industriële musea lokken massa'a bezoekers.

In Engeland wist men op een kwarteeuw tijd een ruime voorsprong te nemen. Bij ons in België kan ik zeggen dat de AMUTRA - de Vereniging voor het Trammuseum - de eerste vereniging was om op het vlak van het openbaar vervoer - aan industriële archeologie te doen.

Het Buurtspoorwegmuseum te Schepdaal, tot stand gekomen dank zij de bereidwillige inspanningen van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, is daarvan een voorbeeld.

Het rollend materieel wordt aldaar sinds 1962 in een typische buurtspoorweg-stelplaats bewaard, daterend uit 1887.

De ganse evolutie, vanaf de stoomtram tot de motorwagen type N, kan de bezoeker aldaar gaan bekijken en geeft een duidelijke kijk op de reisgewoonten van vroeger en het levenspatroon van het buurtspoorwegpersoneel.

Door de impuls van de Vereniging voor het Trammuseum groeide zienderogen de belangstelling voor de relikten van ons gemeenschappelijk vervoer, en ik stel nu vast dat er in ons land, zowel in Vlaanderen als Wallonië, verschillende initiatieven zijn tot stand gekomen, overwegend door verenigingen zonder winstoogmerk, voor het behoud en het instandhouden van rollend spoor- en tramwagematerieel, alsook van tram- en spoorweglijnen.

Dit wijst er op dat er onder de bevolking behoefte bestaat om dergelijke zaken van ons industrieel erfgoed te bewaren voor de komende generaties.

Na de afschaffing van de stoomdienst bij de Belgische Spoorwegen, behield de maatschappij een aantal lokomotieven en specifieke personen- en goederenwagens. Deze verzameling groeit nog steeds aan en zal ongetwijfeld tentoongesteld worden naar aanleiding van 150 jaar spoorwegen in België in 1985.

In 1977 gedurende de tentoonstelling "De Belgische Industrie en het Openbaar Vervoer" werden in de remise van Sint-Pieters-Woluwe van de MIVB de eerste gerestaureerde tramrijtuigen van de Belgische stadstrambedrijven tentoongesteld, waaronder ook de Antwerpse motorwagen 484 en de bijwagen 919. Met de medewerking van de Dienst Bevordering van het Stedelijk Vervoer van het Ministerie van Verkeerswezen konden in de daaropvolgende jaren een aantal rijtuigen van bepaalde stadstrambedrijven gerestaureerd worden. Deze rijtuigen, dank zij de Vereniging voor het Trammuseum gered, staan nu in het Brusselse Trammuseum te Sint-Pieters-Woluwe.

Ook de MIVB beschikt over een ruime eigen verzameling museumrijtuigen. Deze verzameling werd eveneens ondergebracht in de tramremise te Sint-Pieters-Woluwe.

Bepaalde rijvaardige oude motorwagens doen in het zomerseizoen tussen het museum en Tervuren een pendeldienst, zodat de bezoeker nog eens kan beleven, hoe het vroeger was te reizen in een open zomerrijtuig of naast de wattman op het open platform.

Met betrekking tot de steun van het Ministerie van Verkeerswezen, tot het behoud en de restauratie van ons industrieel erfgoed op het vlak van het openbaar vervoer, nam de heer Minister van Verkeerswezen, een principiële beslissing.

Deze beslissing was gesteunt op de volgende te vervullen voorwaarden :

- Gelijke verdeling van het rollend materieel tussen de gemeenschappen,
- Regionale inplanting volgens hun oorsprong,
- Gebruik makend van bestaande infrastrukturen,
- en een aanvaardbare last voor de exploiterende maatschappijen.

In deze optiek kan ik het initiatief, genomen door het Gemeentebestuur van Edegem en de Vereniging voor het Trammuseum in nauwe samenwerking met de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Antwerpen volledig beamen en steunen.

Het Antwerpse publiek en de belangstellenden uit gans het land, kunnen op deze wijze de oude Antwerpse trams en autobussen nog eens komen opzoeken. Het geheel van voertuigen, gekoppeld aan een bestendige tentoonstelling over het verleden, het heden en de toekomst van het openbaar stedelijk vervoer in de Antwerpse agglomeratie, laat de bezoeker toe een klare kijk te krijgen, hoe dit openbaar vervoer evolueerde.

Dit museum kan in de toekomst een hulpmiddel zijn om bewuster te laten kiezen tussen individueel of gemeenschappelijk vervoer.

Ik ben de Vereniging voor het Trammuseum, die het Buurtspoorwegmuseum exploiteert en nu ook dit museum tijdens de week-ends zal openhouden, samen met de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer en de Geïnteresseerden Openbaar Vervoer, een afdeling van KOSIVA de personeelsclub van MIVA, erkentelijk en dankbaar, omdat ik weet dat vele van de bestuursleden en gewone leden zich onbaatzuchtig en bereidwillig inzetten voor het behoud van dit industrieel patrimonium.

Ik hoop dat deze verenigingen de ingeslagen weg zullen blijven bewandelen. De Minister en het departement van Verkeerswezen staat achter het initiatief en zal, daar waar mogelijk, haar steentje bijdragen.

Ik dank U voor uw aandacht.



EDEGEM : Vue d'ensemble du nouveau musée avec, en premier plan, l'autobus MIVA 530 et la motrice 484.

(Photo E. Keutgens)

Un vin d'honneur fut servi à l'issue de ces discours et ce fut encore l'occasion d'échanger remerciements et souhaits de bonne réussite et de prospérité à l'AMUTRA.

Mais le temps passe... le hall se vide et déjà il faut être prêt pour accueillir les premiers visiteurs.

Ainsi commença la première saison du Musée du Tramway, section d'Anvers.

Nous cloterons cet article par la description du musée : l'ancien Fort V est situé sur le territoire de la commune d'Edegem. Il a été transformé en centre récréatif. Deux grandes remises permettent d'y héberger la collection des anciens véhicules anversois. Le hall n° 1 est quasiment complet et contient les véhicules suivants : motrice MIVA 484 avec remorque 919, motrice 4408 avec remorque 1660, motrices 5351, 6451 et 7386, trolleybus MIVA 45, autobus MIVA 530 et autobus SNCV 1216. Le hall n° 2 est prêt à recevoir d'autres véhicules qui seront bientôt mis à notre disposition. Dans une salle annexe, une documentation photographique retrace l'évolution du tramway à Anvers depuis sa mise en service jusqu'à ce jour.

Les véhicules préservés ont été restaurés soit dans les ateliers de la STIB, soit dans ceux de la MIVA. Leur reconstitution est parfaite au point de se demander si le matériel n'est pas neuf.

Enfin, nous nous plaisons à souligner l'excellente collaboration entre la commune d'Edegem, la MIVA, la Promotion des Transports (Ministère des Communications) et notre association et nous tenons à les en remercier vivement.

\* \* \*



EDEGEM : Trolleybus 45 de la MIVA parfaitement restauré.

(Photo E. Keutgens)

# Tramlijnverlengingen !

Op vrijdag 12 maart 1982 werd de Brusselse tramlijn 103 te Anderlecht verlengd vanaf de Aardbeienstraat, langs de R. Ebrantstraat, een deel van de Bergensesteenweg, de Jos Leemanslaan, de Lenniksebaan, tot het Academisch Ziekenhuis U.L.B. - Erasme.

In Trammagazine nr. 25-1982/I werd hierover uitgebreid behandeld. Ook de tramnetten van Antwerpen en Gent mochten zich in 1982 verheugen in de verlenging van bepaalde tramlijnen.

## ANTWERPEN

In de Sinjorenstad stelden wij vast dat de verlenging van de lijn 12 (Kiel-Antwerp Stadion) vanaf het eindpunt Antwerp Stadion (ter Heydelaan), over de ter Heydelaan en de Rugeveldlaan naar het W. Saerensplein op een zeer sobere wijze en zonder veel plichtplegingen in gebruik werd genomen op vrijdag 3 september 1982 om 7u00 's morgens.

De genodigden, waaronder de burgemeester van Deurne, en de pers werden gezocht plaats te nemen in de P.C.C.-wagen 2039, die als eerste wagen in lijndienst het nieuwe baanvak inreed.

Aan het nieuwe eindpunt W. Saerensplein bezochten de genodigden het nieuwe dienstlokaal en nadien werd een morgenontbijt aangeboden.

De verlenging van de tramlijn is in het verleden dikwijls het onderwerp geweest van onderhandelingen tussen de trammaatschappij en het gemeentebestuur van Deurne.

Het in 1937 aangelegde verbindingsspoor tussen de Turnhoutsebaan (lijn 10) en de ter Heydelaan (toen lijn 5) langs de Leeuwlantstraat en de Gallifortlei was onrechtstreeks de aanleiding tot de verlenging van tramlijn 12.

Inderdaad, op dit thans niet meer bestaande verbindingsspoor konden extrawagens opgesteld worden ter gelegenheid van sport of andere manifestaties in het Antwerps Stadion.

Toen op 14 februari 1975 het Gemeentebestuur van Deurne meedeelde dat de Gallifortlei zou geherprofileerd worden met een asfaltwegdek, kon de noodzaak van een maneverspoor nooit de dure investering van een nieuwe spooraanleg in asfaltwegdek verantwoorden, zodat M.I.V.A. op 17 april 1975 een rangeerspoor voorstelde nabij de keerlus van Antwerp Stadion in het verlengde van de lijn.

Het College van Burgemeester en Schepenen betuigde zijn instemming met het voorstel op voorwaarde echter dat de inplanting van het wachtspoor zou gebeuren op de plaats waar een eventuele doortrekking van de lijn 12 zou kunnen gebeuren.

Uit herhaalde contacten tussen de gemeente en de trammaatschappij groeide de idee om de tramlijn 12 te verlengen om de inmiddels dicht bebouwde wijk Rugeveldlaan een betere verbinding met het Antwerpse stadscentrum te geven. Het eerste ontwerp daarvoor volgde op 7 mei 1976, en op 22 juli 1976 betuigde de Ministerie van Verkeerswezen eveneens zijn voorlopig akkoord.

Toen men in april 1976 het nieuwe maneverspoor bouwde dachten heel wat bewoners uit de omgeving dat men eindelijk begonnen was met de door velen gewenste verlenging van de tramlijn.

Tijdens de verdere technische besprekingen ontstond de idee om de tramlijn 12 door te trekken tot het Wim Saerensplein : aanvankelijk dacht men aan een termini bij het einde van de ter Heydelaan in de Bremweide.

Hoewel het College van Burgemeester en Schepenen akkoord waren met dit initiële voorstel, toch won de idee Wim Saerensplein meer en meer veld. In zitting van 16 februari 1978 betuigde het College zijn principieel akkoord met



*DEURNE, ter Heydelaan, eindpunt Antwerp Stadion. P.C.C.-2039 staat vertrek-  
kensklaar om met de genodigden de nieuwe verlenging in te rijden (3.9.1982).  
(Foto E. Keutgens)*

\* \*  
\*

de verlenging tot het Wim Saerensplein.

Ondertussen rees er een hevig verzet : sommige personen hadden een onderzoek gedaan over mogelijke nadelige gevolgen van de verlenging en meenden op basis van de bekomen resultaten, in alle eerlijkheid te moeten reageren.

Een reeks bezwaren waren zeer subjectief of berustten op vooroordelen, doch sommige bezwaren getuigden in een reële bekommernis. Daarvan werd bij de aanleg van de verlenging rekening gehouden.

De ongewone heftigheid van het verzet tegen de plannen waren voor het Gemeentebestuur aanleiding om een uitgebreid opinieonderzoek te organiseren, zelfs na de principiële goedkeuring van 16 februari 1978 door het College.

Dit onderzoek werd een succes : vooreerst werden 1.545 enquêteformulieren ingestuurd, hetzij 55,45 % van het totaal 2.782, hetgeen een opmerkelijk resultaat betekende. Uit het onderzoek bleek dat 72,69 % zich gunstig uitliet over de geplande verlenging.

Een onderzoek bij de gebruikers gaf als resultaat dat 76,37 % gunstig stond tegenover de plannen. Bij detailanalyses van het onderzoek stelde men vast dat in sommige straten de meerderheid meer dan 80 % bedroeg.

Op basis van deze ondubbelzinnige resultaten betuigde de Gemeenteraad van Deurne in zitting van 30 november 1978 zijn instemming met de voorgestelde verlenging.



DEURNE, ter Heydelaan (26 augustus 1982). Eerste proefrit op de nieuwe verlenging met ladderwagen 8068 en motorwagen W. en W. 8828.

(Foto E. Keutgens)

\* \*  
\*

DEURNE, Ruggeveldlaan (3 september 1982). Zicht op de nieuwe verlenging in de nabijheid van het Wim Saerensplein.

(Foto E. Keutgens)





De openbare aanbesteding voor de spoor- en wegenwerken had plaats op 25 juni 1981 en er waren vier inschrijvers. De firma N.V. Chabot uit Deurne werd als laagste inschrijver weerhouden.

De werken begonnen op 4 augustus 1981 met de plaatsing van de eerste palen en geïsoleerde paalarmen. De spoorwerken zelf begonnen op 19 oktober 1981.

Met betrekking tot de aanleg van het spoor kunnen we enkele cijfers geven ter illustratie :

- betonfunderingen voor de sporen	800 m <sup>3</sup>
- spooraanleg	2.500 m
- spoortoestellen	8
- dwarsliggers	3.500 stuks
- porfiersteenslag	4.000 m <sup>3</sup>

De bovenleidingswerken omvatten :

- montage van rijdraad	2.528 m
- plaatsen van palen	76
- aanbrengen van geïsoleerde paalarmen	110
- spandraden	400 kg
- kabels voor gelijkstroom	2.400 m

Voor de stroomlevering werd een nieuw traktiestation 108 opgericht aan de Schotensteenweg. Tevens voedt het station een deel van tramlijn 10. Het traktiestation wordt volledig automatisch op afstand bediend vanuit het controlecentrum Opera.

De verlenging van de lijn bedraagt 1.250 m met 8 nieuwe opstapplaatsen, nl.:

- 1 aan het oude eindpunt Antwerp Stadion
- 2 nabij de A. Hermanslaan
- 2 nabij de Eug. Fahyalaan
- 2 nabij het Wim Saerensplein
- 1 op het Wim Saerensplein

De eerste proefrit gebeurde op donderdag 26 augustus 1982 met de dienstwagen Weg en Werken 8828 en ladderwagen 8068 tussen 12u45 en 14u.

Om de nieuwe verlenging in gebruik te kunnen nemen werden tijdens de nacht van donderdag 2 op vrijdag 3 september 1982 nog belangrijke spoor- en luchtlijnwerken uitgevoerd aan de Oude terminus van Antwerp Stadion.

Na de doortocht van de laatste P.C.C. (2057) werd de keerlus buiten gebruik gesteld en bepaalde delen van de sporen, alsook één wissel, uitgebroken, en vervangen door nieuwe sporen, om de verbinding tot stand te brengen.

Ook de richtingsfilms van de tramwagens werden aangepast aan de nieuwe toestand. De aanduiding "Antwerp Stadion" werd vervangen door "Wim Saerenspl."

Uit de eerste gevens blijkt de nieuwe verlenging een groeiende belangstelling te kennen.

## GENT

In tegenstelling met de sobere indienststelling van de verlenging van tramlijn 12 in de Metropool, werd in de Arteveldestad de tramlijnuitbreiding van lijn 1 naar Wondelgem op een meer feestelijke wijze officieel in gebruik genomen.

In bijzijn van de heer Martens, Eerste Minister, de heer H. De Croo, Minister van Verkeerswezen en van de P.T.T. en talrijke genodigden, werd de nieuwe verlenging op dinsdagnamiddag 31 augustus 1982 plechtig ingereden met de P.C.C.-wagens 28, 02 en 23.

Het doorknippen van het traditionele lint door de heer H. De Croo, gebeurde op de hoek van de Poperingestraat/Van Beverenplein. Op deze plaats werd door



*GENT (15 september 1982). Het voorlopig eindpunt Botestraat van de verlenging tramlijn 1 naar Wondelgem. Sinds zaterdag 30 oktober 1982 rijdt de tram ongeveer 1 km verder tot het Liefken. (Foto E. Keutgens)*

\* \*  
\*

de ACOD-vakbond gemanifesteerd tegen het openbaar vervoerbeleid van de minister.

Het nieuwe tracé van de verlenging loopt door de Poperingestraat, de Lindestraat en de Kolegemstraat waar een eigen bedding wordt bereikt. Deze eigen bedding kwam tot stand op de terreinen die oorspronkelijk bestemd waren voor de aanleg van de Fabiolalaan. Van deze aanleg, gepland door het Wegenfonds 1955-1969, werd sinds 1977 door het Ministerie van Openbare Werken afgezien. Op deze eigen bedding kruist de tramlijn achtereenvolgens de Roodborstjesstraat, de Botestraat (voorlopig eindpunt) en de Hoevenstraat, om tenslotte in de Liefkenstraat de terminus te bereiken nabij de Industrieweg (voorzien einde 1983).

Halten zijn ingeplant ter hoogte van de volgende straten : Van Beverenplein, Grensstraat, Kolegemstraat, Roodborstjesstraat, Botestraat (voorlopig eindpunt : schuilhokje + fietsenstalling), Hoevestraat, Vroonstallestraat, Industrieweg (terminus : schuilhokje + fietsenstalling).

De gemiddelde aslengte van de tracé-verlenging bedraagt 3,25 km, waarvan 2,3 km op eigen bedding.

De idee om tramlijn nr. 1 naar Wondelgem te verlengen werd in 1975 in de "Stedebouwkundige Commissie Vernieuwing Openbaar Vervoer Gent" en in 1976 in de "Regionale Commissie voor de Agglomeratie Gent" naar voor gebracht.

Van de Gentse randgemeenten was Wondelgem immers de enige die niet door het stedelijk openbaar vervoersnet werd bediend, niettegenstaande zijn enorme bevolkingsaan groei (aantal inwoners in 1961 = 6.518. In 1977 = 11.058).

Het voorzien van een rechtstreekse, frekwente en snelle verbinding van Wondelgem met het stadscentrum was niet alleen sociaal verantwoord, maar boven-

dien een "must" voor het evenwicht tussen privé- en gemeenschappelijk vervoer ter vrijwaring van het leefmilieu in het stadscentrum van Gent.

Door het van kracht worden van de wet op de samenvoeging van gemeenten per 1 januari 1977 werd de dringendheid ervan aangescherpt.

De inwoners van Wondelgem, nu deelgemeente geworden, hadden immers recht op gelijkwaardige openbare vervoersfaciliteiten aan deze waarover de andere inwoners van Gent en de overige deelgemeenten beschikten.

Op 22 juni 1978 gaven de leden van de Regionale Commissie Agglomeratie Gent unaniem een gunstig advies aan het voorontwerp tot verlenging van tramlijn nr. 1 naar Wondelgem.

Op 17 november 1978 volgde het akkoord van het Gentse Stadsbestuur. Op grond van het gunstig advies van de Regionale Commissie en het akkoord van het Stadsbestuur gaf de Heer Minister van Verkeerswezen op 4 september 1979 zijn principiële goedkeuring met het voorontwerp en gaf opdracht over te gaan tot de definitieve studie en het opstellen van de aanbestedingsdocumenten.

In afwachting van het tot stand komen van de verlenging gaf de Minister de toelating om de bediening van Wondelgem inmiddels tijdelijk te verzekeren door een buslijn (lijn 50).

Op 4 september 1980 verscheen in het Belgisch Staatsblad het Koninklijk Besluit tot onteigening van de terreinen nodig voor de aanleg van de eigen trambedding ; van dan af konden de onteigeningsprocedures worden ingezet.

Reeds op 27 oktober 1980 had de eerste aanbesteding plaats, namelijk voor de ruwbouw van het traktiestation aan de Roodborstjesstraat.

Op 20 november 1980 aanbesteding van de wegenis- en rioleringswerken in de Ferrerlaan, Van Beverenplein, Poperingestraat, Lindestraat en Kolegemstraat.

Op 15 december 1980 offerte-aanvraag voor de elektrische uitrusting van het traktiestation.

Op 8 januari 1981 aanbesteding van de eigen trambedding tussen Kolegemstraat en Botestraat (voorlopig eindpunt).

Alle vermelde leveringen en werken voor een globaal bedrag van 85.983.760 F zijn thans voltooid en lieten toe de verlenging van tramlijn 1 tot aan de Botestraat op 1 september 1982 in dienst te nemen ( $\pm$  1,8 km aslengte).

Behoudens de tramsporen tussen Ferrerlaan en Kolegemstraat, die door de MIVG in eigen beheer werden aangelegd, werden de overige werken uitgevoerd door volgende firma's : Bouwonderneming A. Quissens (Wingene), PVBA Gebr. De Waele (Ichtegem-Eernegem), N.V. Siemens (Brussel) en N.V. G. Pieters - De Gelder (Wetteren).

Wat het verder gelegen gedeelte van de verlengde tramlijn betreft, namelijk tussen de Botestraat en de Industrieweg ( $\pm$  1,45 km aslengte), werd op 27 oktober 1981 de trambedding tussen de Botestraat en De Lieve aanbesteed.

De leveringen en werken zijn bijna voltooid en dit lijnvak zal tegen einde 1982 in gebruik kunnen genomen worden ( $\pm$  1,05 km aslengte).

De volledige indienststelling van de verlengde tramlijn 1 tot de Industrieweg wordt derhalve voorzien tegen het einde van 1983. Het is belangrijk te weten dat het in de bedoeling van de M.I.V.G. ligt de tramlijn 1 geleidelijk als een Noord-Zuid-gerichte ruggegraat van haar net uit te bouwen.

Vanaf Wondelgem zou deze tramlijn over de Korenmarkt, Sint-Pietersstation, het Akademisch Ziekenhuis naar Zwijnaarde lopen. Hiertoe zouden te gepasten tijde gelede tramrijtuigen met grote capaciteit worden ingezet.

E. KEUTGENS

Bronnen : - Persnota M.I.V.A. - Verlenging lijn 12  
 - Persnota M.I.V.G. - Verlenging tramlijn 1 naar Wondelgem  
 - Nota's van de schrijver.

\* \* \* \* \*

## PROLONGATIONS A ANVERS ET A GAND

ANVERS : C'est en sa séance du 16 février 1978 que le Collège Communal de Deurne donna son accord de principe pour la prolongation de la ligne 12 vers la Wim Saerensplein.

Les travaux préliminaires débutèrent le 4 août 1981 tandis que la pose des voies fut entamée le 19 octobre 1981. Nous retenons quelques données techniques relatives à la construction de ce prolongement : 2.500 m de voie nouvelle, 8 nouveaux appareils de voie, 3.500 traverses, 76 poteaux de ligne aérienne, 2.528 m de ligne aérienne, 8 nouveaux arrêts.

Une nouvelle sous-station fut érigée à la Schotensteenweg. Les premiers essais furent entrepris le 26 août 1982 avec la motrice de service 8828 et la voiture-échelle 8068. L'inauguration, empreinte de beaucoup de sobriété, se déroula le 3 septembre 1982 avec la motrice 2039 où prirent place les invités.

\* \* \*

GAND : A l'opposé de l'inauguration anversoise, celle de la prolongation de la ligne 1 vers Wondelgem se déroula dans une ambiance de fête, le 31 août 1982, avec les motrices 28, 02 et 23 dans lesquelles prirent place MM. Martens et De Croo, respectivement Premier Ministre et Ministre des Communications et des P.T.T.

L'idée de cette prolongation remonte à 1975 mais ce n'est que le 22 juin 1978 qu'un avis favorable à celle-ci fut rendu par la Commission Régionale de l'Agglomération Gantoise, suivi le 17 novembre 1978 par l'accord de la ville de Gand. L'ensemble des travaux fut estimé à un prix de 85.983.760 francs. Le 1er septembre 1982, une première section (Van Beverenplein - Botestraat) fut mise en service. On espère inaugurer la totalité du prolongement (jusqu'à l'Industrieweg à Wondelgem) à fin 1983.



*GENT (15.9.1982). De nieuwe verlenging in de Poperingestraat (Foto Keutgens)*

# Le Centenaire des Tramways à Zürich

5 Septembre 1882 : le premier tramway circule à Zürich

5 Septembre 1982 : Un centenaire se porte très bien. Les habitants de Zürich sont très fiers de leurs tramways bleu et blanc et dès lors, il n'y a rien d'étonnant que le Centenaire du Tramway ne soit célébré avec un certain faste.

Le samedi 28 août 1982, la "Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich" (ou VBZ) organisait une journée "portes ouvertes" aux ateliers centraux d'Alstetten. Il était possible d'y voir tout ce qui est nécessaire pour faire rouler un tram : depuis l'atelier de levage pour l'entretien des bogies jusqu'à l'atelier de peinture en passant par tous les autres postes de révision non moins intéressants : sièges, pantographes, mécanismes de portes avec marchepieds escamotables, oblitérateurs automatiques. Mais, la plus grande attraction était certes pour l'amateur la possibilité de conduire un vieux tramway.

Le samedi 4 septembre 1982, c'était au tour du très actif "Tram Museum Verein" d'organiser une exposition au dépôt de Seefeld. Pendant cette exposition, il était possible de voir comment des amateurs procédaient à la restauration, même plutôt à la reconstruction, de la motrice n° 1 du tramway Zürich - Oerlikon - Seebach. Cette motrice date de 1897.

Le jour anniversaire, le dimanche 5 septembre, un festival de tramways était organisé dans la Gesnerallee, non loin de la Hauptbahnhof.

On y trouvait également des stands de vente, diverses échoppes, musique et fanfares. Le prix du parcours en vieux tramway était de 20 centimes (suisses évidemment) : le titre de transport était un authentique ticket d'époque !

La parade des vieux tramways dura tout le week-end : pendant 18 heures, la ville de Zürich allait revoir circuler tout ce qu'elle avait connu comme tramways depuis le tram à cheval jusqu'au moderne "Tram 2000".

Les convois qui sillonnaient la ville étaient composés des véhicules suivants

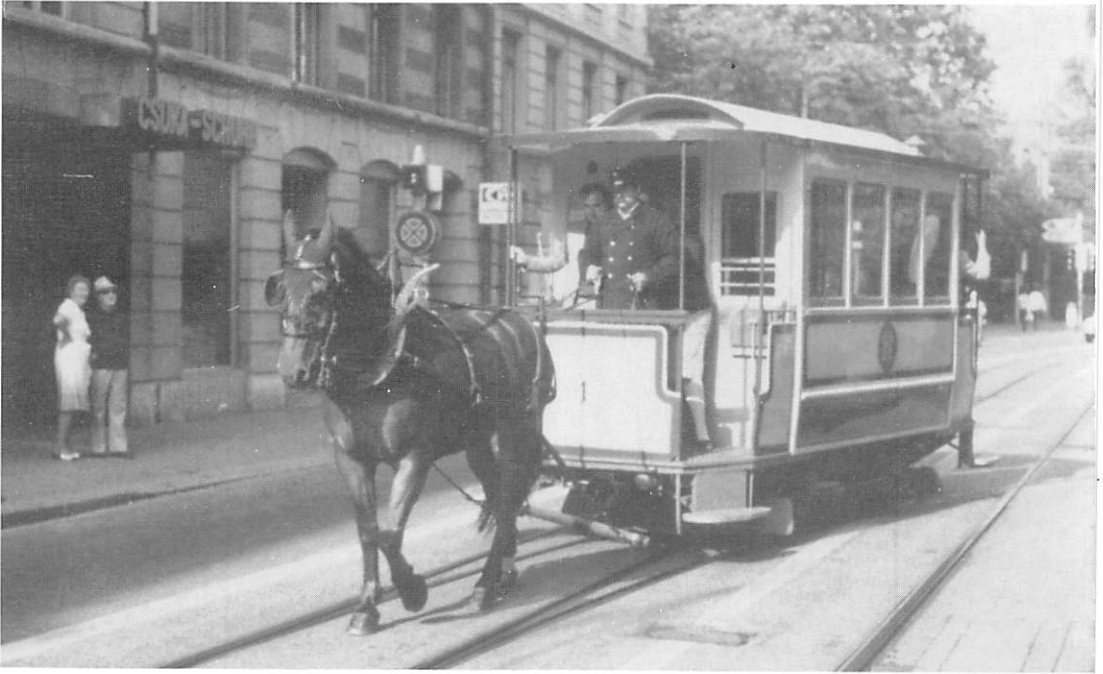
- Tram à cheval (voiture aimablement prêtée par les Tramways de Neuchâtel)
- Motrice SIG n° 102 (1900) et remorque SIG n° 455 (1918)
- Motrice SWS n° 176 (1909)
- Motrice SWS n° 2 (1928) et remorque SWS n° 626 (1926)
- Motrice SWS n° 321 (1930) et remorques SWS n° 679 et 687 (1931)
- Motrice SWS n° 1018 (1929) en version "Goldtimer".

Le samedi 4 septembre, les vieux tramways empruntaient l'itinéraire des lignes 2 et 4 entre Tiefenbrunnen et Bellevueplatz.

Le lendemain dimanche, le tramway à cheval circulait à une fréquence de 30 minutes suivant un itinéraire en boucle : Gesnerallee, Löwenstrasse, Hauptbahnhof, Gesnerallee.

Les convois électriques circulaient quant à eux sur un parcours traversant le centre ville : Gesnerallee, Bahnhofstrasse, Burkliplatz, Bellevueplatz, Limatquai, Centralplatz, Hauptbahnhof, Gesnerallee.

Il est à remarquer que les convois historiques s'intégraient à l'ensemble de la circulation des tramways réguliers. Parmi les axes parcourus, certains sont desservis par 4 lignes de tramways différentes ayant chacune une fréquence de 7 à 8 minutes, même le dimanche. Exemple à méditer.



ZÜRICH (5 septembre 1982). Tram à cheval de Neuchâtel évoquant la traction hippomobile lors des festivités zürichoises.

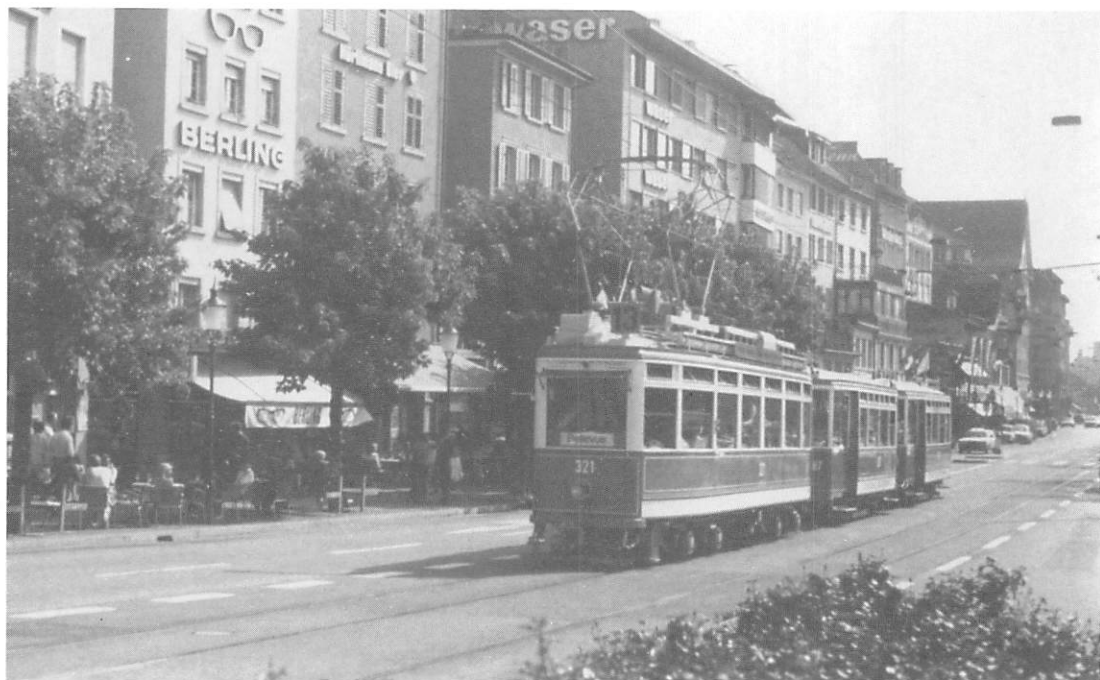
(Photo R. Dieudonné)

\*  
\* \*

ZÜRICH (5 septembre 1982). 100 ans de tramways se sont intimement mélangés en exploitation courante !

(Photo R. Dieudonné)





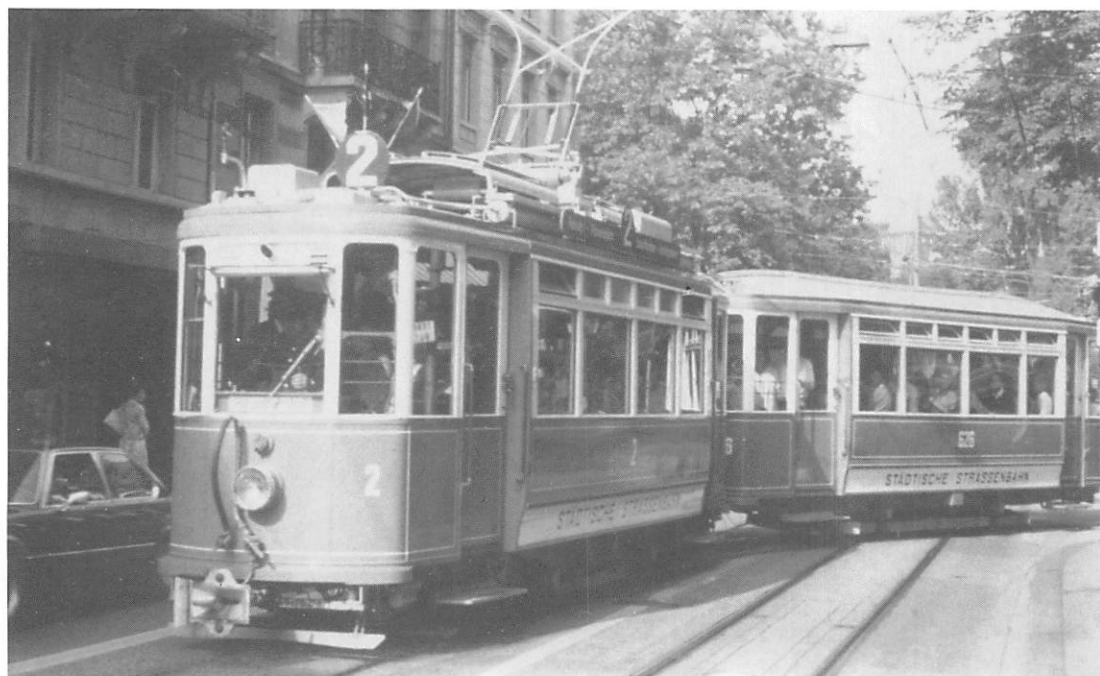
ZÜRICH (5 septembre 1982). Composition SWS n° 321, 679 et 687 sur les quais de la Limat.

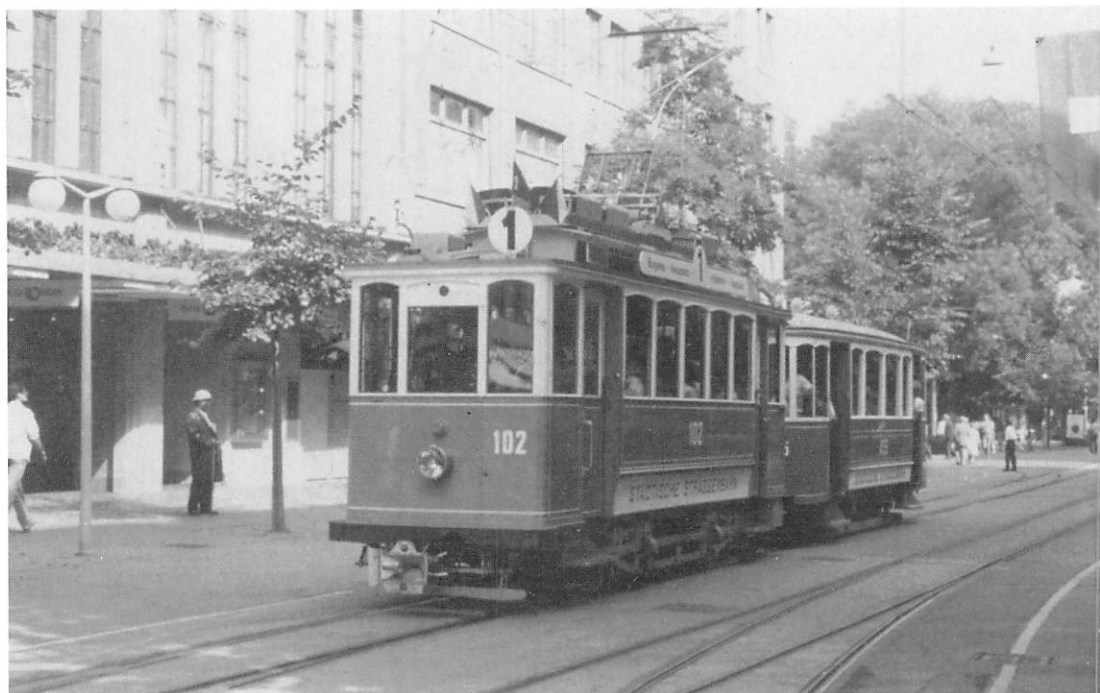
(Photo R. Dieudonné)

\*  
\* \*

ZÜRICH (5 septembre 1982). Composition SWS n° 2 et 626 à la Gesnerallee.

(Photo R. Dieudonné)

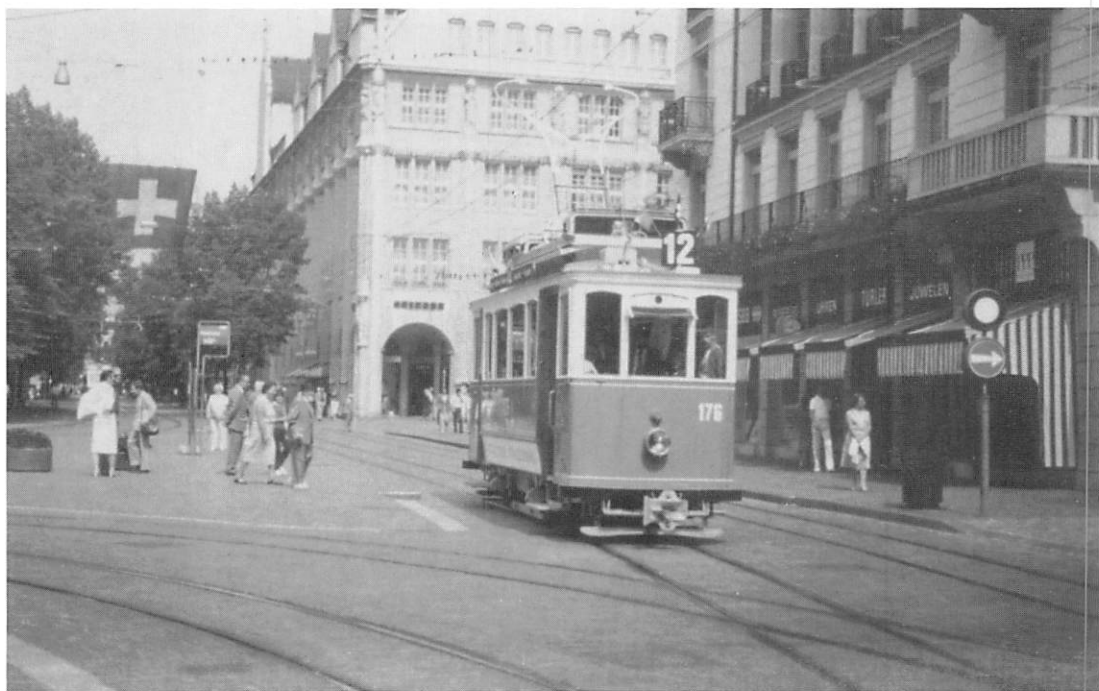




ZÜRICH (5 septembre 1982). Composition SIG n° 102 et 455 à la Bahnhofstrasse.  
(Photo R. Dieudonné)

\*  
\* \*

ZÜRICH (5 septembre 1982). Motrice SWS n° 176 à la Paradeplatz.  
(Photo R. Dieudonné)





# Voyage en 7700 et Visite de l'Atelier de Cureghem de la S.T.I.B.

A l'occasion de la transformation des voitures articulées 7500 en 7700 et des essais de coupleurs automatiques sur ces voitures, notre association a organisé, le 18 septembre 1982, un voyage en 7700 vers Erasme ainsi qu'une visite de la chaîne de transformation de ces voitures.

Les 98 voitures articulées à 2 caisses sur 3 bogies 7501 à 7598 ont été livrées en 1971 et 1972. Pour mémoire, la 7529 a été détruite par incendie le 15 août 1974 ce qui porte le nombre de voitures à transformer à 97.

D'origine, elles ont été conçues pour pouvoir être transformées en voitures bidirectionnelles et couplables. C'est ainsi que les deux extrémités étaient symétriques, que dans les longs pans du côté entrevoie, les ouvertures de portes avaient déjà été aménagées et provisoirement remplacées par des panneaux fixes et les caissons des marchepieds placés et provisoirement masqués. Le châssis et le câblage avaient été prévus pour le placement d'un attelage automatique.

La transformation actuellement en cours a pour but :

- 1) de rendre les voitures bidirectionnelles en vue de l'exploitation des futurs ouvrages d'art souterrains (notamment la station "Gare du Midi") par
  - installation d'un second poste de conduite,
  - placement de 4 portes du côté entrevoie avec possibilité d'ouverture à gauche ou à droite vis à vis du sens de marche,
  - placement de rétroviseurs à gauche par rapport au sens de marche.
- 2) d'adapter les voitures à l'exploitation en self-service par
  - installation d'un système de présélection et de déverrouillage des portes,
  - précommande d'ouverture des portes par les voyageurs, avec fermeture automatique
  - installation d'un indicateur du côté de descente, avec indicateur de n° de ligne,
  - installation d'oblitérateurs à toutes les plateformes (ultérieurement).
- 3) de moderniser les voitures en les munissant d'équipements semblables à ceux des 7900 par
  - pose d'un cloison de séparation du poste de conduite,
  - remplacement du siège du conducteur,
  - installation de films indicateurs de destination télécommandés,
  - installation de clignotants supérieurs (indicateurs de direction et signaux de détresse) à côté des indicateurs de destination,
  - installation d'un public-adress,
  - installation de nouveaux essuie-glaces,
  - suppression du poste receveur.
- 4) de permettre aux voitures de circuler en unités multiples par
  - placement d'un attelage automatique (ultérieurement),
  - placement d'un système d'interphonie entre véhicules attelés.

La première voiture transformée, la 7786, est sortie d'atelier en septembre 1980 et la transformation du parc est prévue de manière étalée sur une période de quatre ans.

Les premières voitures transformées ont été mises en service, sans commande des portes par les voyageurs le 28 septembre 1981 sur la ligne 90, et en self-service sur cette même ligne le 28 juin 1982.

Dans le cadre d'un appel d'offres en vue de l'acquisition des attelages automatiques, les voitures 7713 et 7786 ont été munies de coupleurs BSI du côté A et SCHARFENBERG du côté B, en vue d'essais comparatifs.

Profitant de cette occasion, et tenant compte de ce que cette campagne d'essais devait être de courte durée, nous avons décidé dès réception de l'accord de principe de la STIB, d'organiser ce voyage le 18 septembre, avec seulement 10 jours de préavis.

Cela n'empêcha pas 78 membres d'être présents ce jour à 14 h rue de Cureghem pour embarquer dans la 7713, suivie à vide de la 7786. Les deux voitures se rendirent ainsi par la ligne 101 jusqu'à la place Bara, et la ligne 103 jusqu'à la rue Ebrant, au début de la prolongation de cette dernière ligne, mise en service le 12 mars 1982.

C'est à cet endroit que l'on assista au couplage des deux voitures avec les attelages Scharfenberg sous l'oeil intrigué des riverains à qui il aurait fallu expliquer qu'il ne s'agissait pas d'un dépannage !

Tout le monde réembarqua pour le premier parcours en unités multiples avec voyageurs sur le réseau de la STIB. Le trajet se poursuivit jusqu'à Erasme où l'on procéda, en arrière gare, à des démonstrations de couplage et de découplage avec chacun des deux types d'attelages.

Le retour se fit en couplage BSI jusqu'à la rue Ebrant après un dernier arrêt-photo au boulevard Bracops.

Après découplage, les voitures poursuivirent leur route indépendamment jusqu'à l'atelier de la rue de Cureghem où nous avons visité la chaîne de transformation des voitures 7500.

Avant le passage à Cureghem, les véhicules sont ouverts à l'atelier de Belgrade où l'on procède au renouvellement du câblage d'articulation et au remplacement des soufflets d'articulation en caoutchouc par des soufflets en hypalon (meilleure résistance et insonorisation).

La chaîne de transformation comprend six stands :

- 1) Déshabillage de la voiture : vitres, portes, poste de conduite, poste receveur, sièges et sous-banquettes... /
- 2) Découpe et ajustage des ouvertures des nouvelles portes ; ouverture des gaines à câbles,
- 3 et 4) Placement des coffres pour mécanismes de portes ; garnissage des baies de portes ; adaptation des fuseaux de câbles,
- 5) Placement des panneaux de câblage au droit des postes de conduite et coffres de portes ; fermeture des gaines à câbles ; montage des marches sensibles,
- 6) Câblage des postes de conduite ; placement des portes et mécanismes ; regarnissage complet du véhicule.

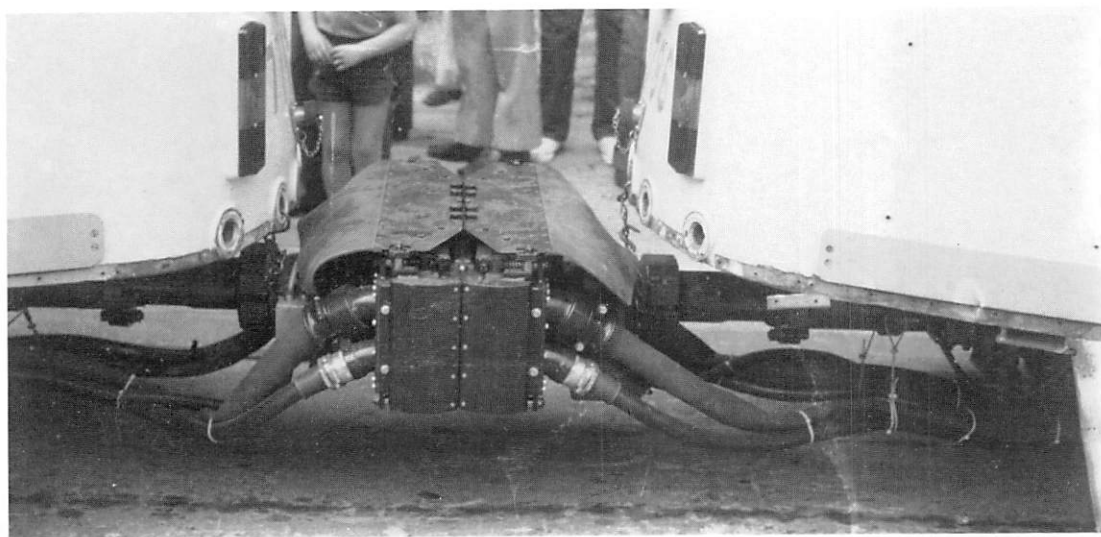
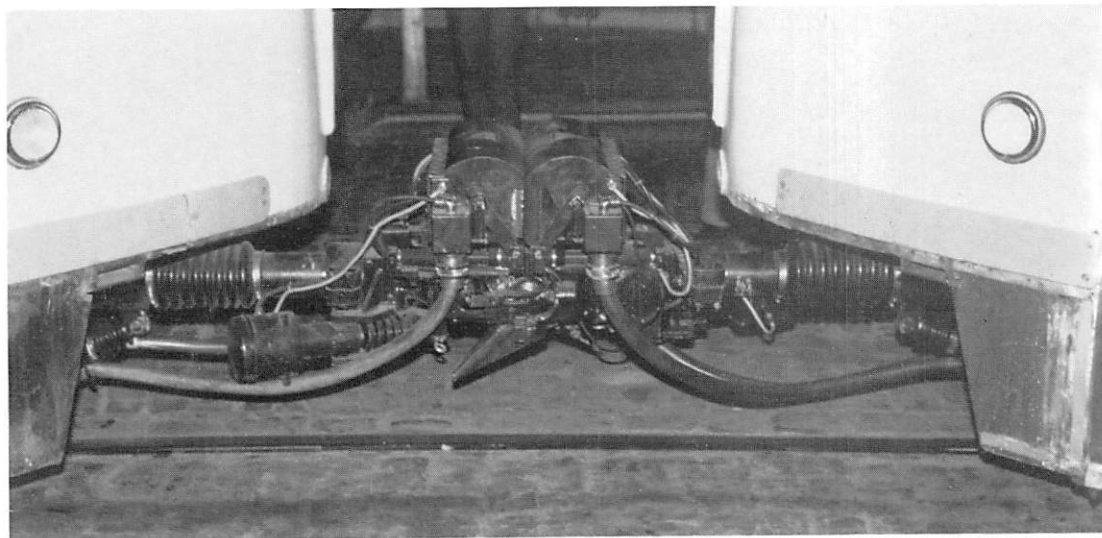
Pendant l'exécution de ces travaux sur voitures, de nombreux travaux de préparation sont exécutés dans les divers départements de l'atelier : précâblage des tableaux de bord et panneaux électriques, fabrication des tableaux de bord, armoires diverses et bacs à sable, modification des sièges et sous-banquettes...

Ensuite, les voitures se rendent à l'atelier de peinture de la chaussée d'Anvers et reviennent à la rue de Cureghem pour le placement des cloisons et les essais avant de rejoindre leur dépôt où elles subissent une grande visite.

La transformation complète dure environ 18 semaines et immobilise en permanence 9 voitures.

Michel LEPRINCE

L'Amutra remercie sincèrement la STIB pour sa collaboration tant quant à l'organisation de cette journée du 18 septembre qu'à l'aide technique apportée pour la rédaction de cet article.



Les deux photos ci-dessus nous montrent les deux types d'accouplement à l'essai sur les motrices 7713 et 7786. En haut, les coupleurs BSI et en-dessous, les coupleurs SCHARFENBERG.

(Photos M. Leprince)



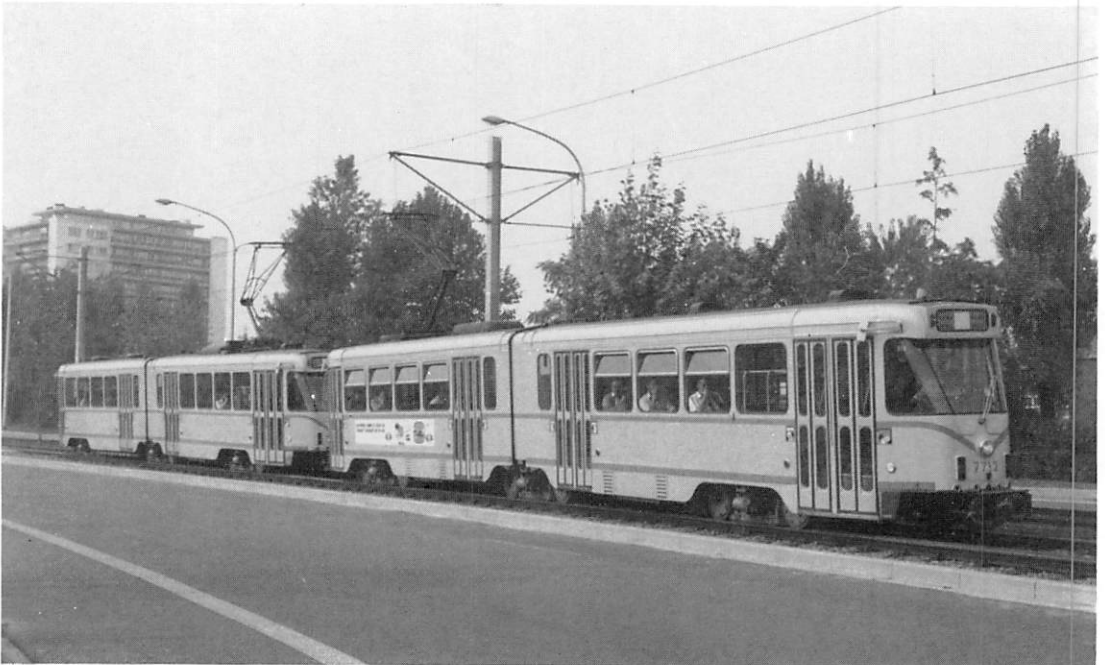
*ERASME (18 septembre 1982). Les deux motrices 7713 et 7786 en manoeuvres au terminus de la ligne 103.*

*(Photo J.M. Van Melderén)*

\*  
\* \*

*Bd BRACOPS (18 septembre 1982). Les motrices 7713 et 7786 couplées en BSI, avec attelages Scharfenberg aux extrémités.*

*(Photo M. Leprince)*





CUREGHEM (18 septembre 1982). Motrice en chaîne de transformation à l'atelier de la rue de Cureghem.

(Photo M. Leprince)

\*  
\* \*

CH. D'ANVERS (12 juin 1981). Motrice transformée arrivant à l'atelier de peinture.

(Photo J.M. Van Melderem)





PLACE MEISER (28 juin 1982). Motrice 7783 en service sur ligne 90 le premier jour d'application du système "ruban vert".

(Photo R. Stevens)

\*  
\* \*

## LES TRAMWAYS DE LOURDES

### Rectificatif

En page 16 du précédent numéro de notre revue, nous avons publié le plan de l'ancien réseau des tramways de Lourdes.

Ce plan est extrait de l' "Atlas Départemental des Voies Ferrées et des Tramways", ouvrage de feu Monsieur Georges LAEDERICH, ce que nous avons omis de préciser. Il a été publié avec l'aimable autorisation de Pierre et Patricia Laederich (Revue "Connaissance du Rail").

Dont acte.

## TRAMWAYS EN TIMBRES-POSTE

Nous venons d'apprendre que, pour la première fois en Belgique, la Régie des Postes a pris l'initiative d'émettre une série de trois timbres-poste spéciaux consacrés aux tramways.

Il s'agit d'un timbre-poste d'une valeur de 7,50 F, représentant la voiture à traction chevaline n° 31 de l'ancienne Compagnie Brésilienne de Bruxelles, construite en 1873 et actuellement préservée et exposée dans le musée des transports bruxellois au dépôt de Woluwe Saint-Pierre.

Le deuxième timbre, d'une valeur de 10 F, représente la voiture motrice n° 410 de l'ancienne Société Générale de Chemins de Fer Economiques, construite en 1905 et dont une fidèle reconstitution est également exposée à Woluwe.

Enfin, le troisième timbre, d'une valeur de 50 F, représente une voiture motrice électrique ressemblant au tracteur du chemin de fer électrique établi par l'inventeur belge Charles Van De Poele à l'exposition de Toronto (Canada) en 1885.

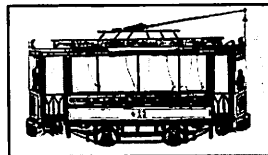
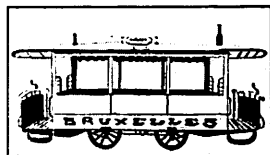
Ces trois timbres-poste, de facture assez naïve, seront réalisés à partir de dessins de l'artiste Madame Francine Leuridan. Ils seront mis en vente à partir du lundi 14 février 1983 dans tous les bureaux de poste du Royaume.

Etant donné l'extrême rareté du sujet traité, nous croyons pouvoir suggérer à nos lecteurs et, notamment, à tous nos adhérents et sympathisants d'utiliser au maximum ces timbres exceptionnels pour l'affranchissement de tout leur courrier.

Ces trois timbres étant consacrés à l'histoire du tramway et à la mémoire de l'inventeur du trolley, Charles Van De Poele, nous profitons de l'occasion pour rappeler à nos lecteurs que c'est en 1885 que se situera le centenaire de la première application du système de captation du courant inventé par notre compatriote Charles Van De Poele.

En effet, c'est à la deuxième exposition industrielle de Toronto (Canada), en 1885, que Charles Van De Poele présenta une petite ligne de chemin de fer électrique d'attraction, alimentée par un conducteur aérien. La captation du courant se faisait à l'aide d'un trolley rudimentaire, en bois, réalisé suivant les plans de l'inventeur.

L'AMUTRA commémorera d'ailleurs ce centenaire en temps opportun.



## DE TRAM OP POSTZEGELS

Wij vernemen dat, voor de eerste maal in België, de Regie der Posterijen het initiatief genomen heeft om een reeks van drie bijzondere postzegels uit te geven die gewijd zijn aan de tram.

Het betreft een zegel van een waarde van 7,50 F, voorstellend het paarde-tramrijtuig nr 31 van de oude Compagnie Brésilienne van Brussel, gebouwd in 1873 en thans bewaard en tentoongesteld in het Brusselse Museum voor Stedelijk Vervoer te Sint-Pieters Woluwe.

De tweede zegel heeft een waarde van 10 F en stelt de in 1905 gebouwde motor-wagen 410 voor van de oude Société Générale de Chemins de Fer Economiques. Een getrouwe rekonstruktie van deze wagen staat eveneens tentoongesteld in Woluwe.

Ten slotte is er een derde zegel met een waarde van 50 F en een elektrische motorwagen voorstellende gelijkend op de traktor van de elektrische spoorweg aangelegd door de Vlaamse uitvinder Karel Van De Poele op de tentoonstelling van Toronto (Canada) in 1885.

Deze drie postzegels werden verwezenlijkt vanaf tekeningen gemaakt door de kunstenaar Mevrouw Francine Leuridan en zullen te koop zijn in alle postkantoren van het rijk vanaf maandag 14 februari 1983.

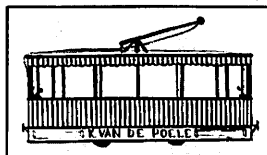
Gezien de uiterste zeldzaamheid van het behandeld onderwerp, menen wij er goed aan te doen onze lezers en zeker onze leden en sympathisanten er toe aan te zetten maximaal gebruik te maken van deze uitzonderlijke zegels voor het frankeren van hun briefwisseling.

Naar aanleiding van de uitgifte van deze drie zegels, gewijd aan de tram-geschiedenis en ter herinnering aan de uitvinder van de trolley, Karel Van De Poele, wijzen wij onze lezers op het feit dat het eeuwfeest van de eerste toepassing van het stroomafnamesysteem, uitgevonden door onze landgenoot Karel Van De Poele, zich situeert in 1985.

Inderdaad, het was op de tweede industriële tentoonstelling van Toronto (Canada), in 1885, dat Karel Van De Poele een kleine elektrische spoorweg voorstelde, gevoed door een luchtlijn.

De stroomafname gebeurde met behulp van een rudimentaire trolley, in hout, en verwezenlijkt volgens de plannen van de uitvinder.

De AMUTRA zal dit eeuwfeest ten gepaste tijde herdenken.





# L'AMUTRA, son objet, ses activités

L'Association pour le Musée de 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 regroupement 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, et accessible au public, de Pâques au 31 octobre, de 14 à 18 heures, les dimanches et jours fériés ainsi que les samedis des mois de juillet et août.

Le prix de l'entrée est de 30 francs par personne. Des réductions sont prévues pour les enfants, les groupes organisés, les familles nombreuses, les membres de certaines organisations touristiques, etc.

- un musée local des transports anversois, situé à Edegem, Fort V-straat, dans le centre récréatif de l'ancien Fort V. Ce musée est accessible au public, de Pâques au 31 octobre, de 14 à 18 heures, les samedis, dimanches et jours fériés. L'entrée est gratuite.

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 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 et du musée local anversois d'Edegem.

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 à notre siège social et accompagnée d'un timbre-poste pour la réponse.

AMUTRA  
Avenue des Buissonnets, 42  
1020 BRUXELLES

# 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 trammuseum 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, Ninooftsesteenweg 184, en toegankelijk voor het publiek, van Pasen tot 31 oktober, van 14 uur tot 18 uur, de zondagen en wettelijke feestdagen, alsook de zaterdagen van de maanden juli en augustus.

De inkom bedraagt 30 frank per persoon. Vermindering op de toegangsprijs is voorzien voor kinderen, georganiseerde groepen, grote gezinnen, leden van toeristische organisaties, enz.

- het Antwerpse Trammuseum, gelegen te Edegem, Fort V-straat, in een recreatiedomein van het oude Fort V. Dit museum is toegankelijk voor het publiek, van Pasen tot 31 oktober, van 14 uur tot 18 uur, de zaterdagen, zondagen en wettelijke feestdagen. De toegang is gratis.

De Vereniging heeft thans meer dan 110 verschillende rijtuigen in bewaring : paardetrams, 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 en van het Antwerpse Trammuseum.

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 onze maatschappelijke zetel en vergezeld van een postzegel voor antwoord, bekomen worden en dit zonder enige verplichting van uwentwege.

AMUTRA  
Braambosjeslaan 42  
1020 BRUSSEL

