



# tram magazine

## AMUTRA

Editeur responsable

Verantw. uitgever

R. DIEUDONNE

Avenue des Buissonnets, 42  
Braambosjeslaan, 42

- 1020 Bruxelles  
- 1020 Brussel

Périodique trimestriel  
1983 / III

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

Pr. 130,- Fr.

---

NOTRE PHOTO DE COUVERTURE

Motrices BN 6124 et 6145, le 24-7-1982, à Oud-Raversijde en direction d'Ostende  
(Photo R. Stevens)

# tram magazine

## AU SOMMAIRE :

* Onze kusttramlijn in prentkaarten Notre ligne du littoral en cartes postales .....	3
* Les Tramways de Buenos Aires .....	8
* L'Electrique Lille - Roubaix - Tourcoing .....	27
* Trammuseum Edegem : nieuwe aanwinst .....	32

*Les articles contenus dans ce numéro de Tram Magazine, sont publiés dans la langue dans laquelle ils nous sont remis. Ils n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.*

*De artikels die in dit nummer van Tram Magazine verschijnen worden in de taal waarin zij ons toegezonden zijn en op de verantwoordelijkheid van hun auteurs gepubliceerd.*

#### ERRATUM

Deux erreurs se sont malencontreusement glissées dans l'article publié dans notre n° 30, consacré au Vicinal de la Côte.

- en page 7, 3e §, il y a lieu de lire les n° 9596 et 9598, au lieu de 9496 et 9498 ;
- en page 10, haut de page, il y a lieu de supprimer la fin de phrase "alors que les autres réseaux en Flandre Zélandaise étaient à voie de 1,06 m".

A ce sujet, nous tenons à informer nos lecteurs que la Rédaction recevra toujours avec reconnaissance les rectifications ou compléments aux articles publiés. De même, c'est également avec plaisir que nous recevrons des articles inédits à publier dans nos prochains numéros.

## Onze kusttramlijn in prentkaarten

Naar aanleiding van meldingen in verschillende verenigingstijdschriften over het bestaan van een vrij groot aantal prentkaarten met een afbeelding van de tram in onze kustgemeenten, heeft de auteur van deze bijdrage de moeite gedaan om tijdens zijn verlof aan ons Noordzeestrand er eens een dag op uit te trekken, op zoek naar prentkaarten met een tramafbeelding.

In elke kustgemeente werd in de onmiddellijke omgeving van de voornaamste tramhalte in het centrum uitgekeken naar een drie of viertal willekeurige winkels (speelgoedzaken, dagbladwinkels, enz...) die prentkaarten verkochten. Daar er tijdens het seizoen een kwartierdienst met de tram gereden wordt, was het mogelijk tussen twee vertrekken in op zoek te gaan. Na volbrachte "dagtaak" stelden we vast dat de oogst 48 verschillende prentkaarten bedroeg.

Ongetwijfeld zullen er nog meer zichtkaarten met een tramafbeelding in omloop zijn, maar de gevonden kaarten waren dus de meest in het oogspringende en onmiddellijk verkrijgbaar. Het zijn allemaal kleuropnamen.

Van drie gemeenten hebben we, zo op het eerste zicht, geen kaarten gevonden, nl. Lombardzijde, Duinbergen en Knokke.

We mogen dus wel zeggen dat praktisch elke kustgemeente over één of meer prentkaarten van de tram beschikt. De tramfietshouder zal ongetwijfeld wel belangstelling hebben om te vernemen welke kaarten we gevonden hebben, zodat we menen er goed aan te doen een lijst te geven, met de naam van de uitgever met zijn reeksnummer en de categorie waaronder wij de kaarten hebben gerangschikt, alsook of de afbeelding het nieuw trammaterieel (geleed rijtuig -

## Notre ligne du littoral en cartes postales

Faisant suite à l'annonce dans diverses revues de l'existence d'un grand nombre de cartes postales représentant le tramway côtier, l'auteur de cet article s'est donné la peine, un jour de vacances à la Mer du Nord, de partir à la recherche de ces diverses cartes postales.

Profitant d'une fréquence de circulation du tramway aux 15 minutes, il lui était possible, entre deux déplacements, de visiter trois ou quatre magasins (jouets, souvenirs, journaux,...) situés à proximité immédiate de l'arrêt principal dans chaque station balnéaire. A l'issue de cette "mission d'un jour", il a récolté 48 cartes différentes. Il est cependant possible que d'autres cartes "tramviaires" existent, mais les cartes énumérées ci-après sont les plus répandues sur le marché. Il s'agit toujours de cartes en couleurs.

A première vue, trois communes ne possèdent pas de cartes postales répondant aux critères retenus, à savoir : Lombardzijde, Duinbergen et Knokke.

Pratiquement, nous pouvons en déduire que chaque cité possède une ou plusieurs de ces cartes.

Il ne fait aucun doute que les collectionneurs aimeront se procurer ces différentes cartes postales. A cette fin, nous croyons utile d'en donner une liste complète reprenant pour chaque carte, le nom de l'éditeur, le numéro de série, le genre de carte ainsi que le type de matériel y représenté (motrices articulées BN ou convois de type SO).

En fait, les cartes se classent en trois catégories :

cat. A : carte présentant uniquement une scène de rue avec tramway ;

BN) betreft of oud materieel (SO).

We kunnen de kaarten feitelijk in drie kategoriën verdelen :

kat. A : kaarten met een volledig straatbeeld ;

kat. B : kaarten waarop meerdere inzetfoto's (kleinere afbeeldingen) voorkomen met de tekst "Groeten uit..." ;

kat. C : kaarten met meerdere afbeeldingen en met een afdruk van het stratenplan van de desbetreffende kustgemeente.

Zoals de lezer zal kunnen opmerken, zijn 42 kaarten van de 48 uitgegeven door AVM, dat staat voor A. Van Mieghem, Pater Pirelaan 6, 8400 Oostende. De andere uitgevers zijn de firma J.v.d.B., MB (Marc Bosseret), Thill en Nels.

Bij de kaarten van de kategoriën B en C moeten we echter vaststellen dat de ingezette afbeelding van de tram niet altijd in de bewuste gemeente gefotografeerd is, dit is voornamelijk het geval bij de afbeelding van de nieuwe tram. De ingezette foto's werden genomen te Oostende - Tramstation. De kaarten 1, 6, 8, 18, 25, 40 en 47 maken hierop een uitzondering en werden wel ter plaatse opgenomen.

Verder zijn de kaarten met de afbeelding van de gelede tram vrij nauwkeurig te dateren, daar al het afgebeelde materieel gelede rijtuigen zijn van de reeks 6100 (Charleroi dubbel richting), die in dienst gesteld werden op de kustlijn vanaf einde mei 1981, zodat de opnamen overwegend dateren van 1981 en 1982.

Het is verheugend vast te stellen dat zo vlug na het indienststellen van het nieuwe trammaterieel er reeds heel wat prentkaarten met het nieuwe trammaterieel beschikbaar zijn, waarvan naar onze smaak de kaarten 13, 22, 24, 41 en 44 van de lijst, echte mooie en waardevolle kaarten zijn voor de tramliefhebber. Door het weer verschijnen van talrijke kaarten met een tramafbeelding knoopt men terug aan met de aloude

cat. B : carte à vues multiples accompagnée du texte "Groeten uit..." au recto, parfois au verso.

cat. C : carte à vues multiples sur fond de plan de la localité.

Comme le lecteur pourra le remarquer, 42 des 48 cartes sont éditées par la firme Van Mieghem, Pater Pirelaan nr 6, 8400 Oostende.

En ce qui concerne les cartes des catégories B et C, nous tenons à faire remarquer que l'illustration du tram n'est pas toujours photographiée dans la commune intéressée, ceci est principalement le cas pour le matériel BN dont les photos ont été prises principalement en gare vicinale d'Ostende.

Les cartes reprises sous les n° 1, 6, 8, 18, 25, 40 et 47 font exception à cette règle et sont effectivement prises dans les communes intéressées:

Les cartes illustrant le matériel BN représentent en fait les motrices de la série 6100 (bidirectionnelles et destinées au réseau de Charleroi) mises en service en mai 1981 à la Côte, ce qui permet de déduire que les vues ont été prises en 1981 ou 1982.

Il est heureux de constater que, dès la mise en service du nouveau matériel, une série assez importante de cartes postales représentant ce matériel est disponible. Les cartes désignées dans la liste sous les n° 13, 22, 24, 41 et 44 sont très réussies et dignes de figurer dans toute collection d'amateurs de cartes postales ferroviaires.

L'édition de nombreuses cartes postales à caractère "tramviaire" renoue avec l'ancienne tradition des années glorieuses 1910/1960. Après 1960, ce genre de cartes disparaît pour de nombreuses années. Nous espérons que les éditeurs de cartes postales auront à coeur dans les années qui viennent de faire figurer encore de nombreux tramways sur leurs nouvelles édi-

traditie van de vele tramprentkaarten uit de glorieperiode 1910 - 1960. Na 1960 waren er aan de kust weinig of geen tramprentkaarten meer te vinden.

Wij hopen dat de betrokken prentkaarten uitgever in de toekomst de tram zal blijven betrekken in het vervaardigen van nieuwe zichtkaarten.

De tram, en zeker de nu gans vernieuwde kusttramlijn, is een wezenlijk onderdeel geworden voor de leefbaarheid van de Kust en voor het kusttoerisme.

Tot slot melden wij nog dat de AMUTRA de kaarten n° 1, 4, 6, 13, 22, 24, 30, 36, 41 en 44 per reeks te koop stelt voor de prijs van 100 F (verzending inbegrepen). Het bedrag van 100 F kan gestort worden op rekening 068-0528040-96 van AMUTRA/Brussel, met de vermelding "Postkaarten 04/521".

Dezelfde reeks kan ook bekomen worden aan 70 F tijdens de openingsuren van het Buurtspoorwegmuseum te Schepdaal en het Antwerps Tram- en Autobusmuseum te Edegem (Fort V).

E. Keutgens

tions.

Le tramway, et en particulier la ligne entièrement modernisée de la Côte, est devenu un atout majeur pour la vie et le tourisme côtier.

Enfin, nous rappelons que les cartes n° 1, 4, 6, 13, 22, 24, 30, 36, 41 et 44 sont disponibles en une série indivisible auprès de l'Amutra au prix de 100 F à verser au compte 068-0528040-96 de Amutra/Bruxelles en mentionnant la référence "Cartes Postales 04/521".

Cette série de cartes postales est également vendue en nos musées de Schepdael et d'Edegem au prix de 70 F.

E. Keutgens

WESTENDE (Chapelle Ste Thérèse)  
Carte postale A. Van Mieghem (réf. G 35).

WESTENDE (St Theresia Kapel) -  
Postkaart A. Van Mieghem (ref. G 35).



**WESTENDE**

N°/Nr	Lieu / Plaats	Editeur/ Uitgever	Référence/ Referentie	Cat. Kat.	Voiture Rijtuig	Remarque/Opmmerking
1	De Panne	AVM	D 41	B	BN	
2	De Panne	AVM	D 51	B	BN	
3	De Panne	AVM	D 52	B	BN	
4	De Panne	AVM	D 39	C	BN	
5	St Idesbald	AVM	S 26	C	BN	
6	Koksijde	AVM	C 56	A	BN + AB	lère qual/1ste kwal.
7	Koksijde	MB	18	A	SO 9026	lère qual/1ste kwal.
8	Koksijde	AVM	C 50	C	BN	
9	Oostduinkerke	AVM	O 26	B	SO	
10	Nieuwpoort	AVM	N 30	A	SO	
11	Nieuwpoort	AVM	N 46	B	SO	
12	Nieuwpoort	AVM	N 57	C	BN	
13	Westende	AVM	G 35	A	BN	couplées/gekoppelde
14	Westende	AVM	G 37	B	BN	
15	Westende	AVM	G 20	B	SO	
16	Westende	AVM	G 22	B	SO	
17	Westende	AVM	G 22	B	BN	même réf/zelfde ref.
18	Westende	AVM	G 33	C	BN	
19	Middelkerke	JVdB	111-16	A	SO	+ 2 rem./+ 2 bijwag.
20	Middelkerke	AVM	M 49	A	SO	+ 2 rem./+ 2 bijwag.
21	Middelkerke	AVM	M 46	C	BN	
22	Oostende	AVM	A 161	A	BN	avec/met "Mercator"
23	Oostende	AVM	A 179	A	BN	lère qual/1ste kwal.
24	Bredene	AVM	Z 185	A	BN	couplées/gekoppelde
25	Bredene	AVM	E 158	B	BN	lère qual/1ste kwal.
26	Bredene	AVM	E 33	B	SO	
27	Bredene	AVM	E 36	B	BN	
28	Bredene	AVM	E 41	C	BN	
29	De Haan	AVM	F 22	B	BN	
30	De Haan	AVM	F 34	B	BN	
31	De Haan	AVM	F 35	B	BN	
32	De Haan	MB	30	B	SO	
33	De Haan	Thill	1	A	--	rem. vue d'arrière achterkant bijwag
34	De Haan	Nels	M 19	A	SO	
35	Wenduine	JVdB	118-11	A	SO	+ 2 rem./+ 2 bijwag.
36	Wenduine	AVM	W 66	B	BN	



N°/Nr	Lieu / Plaats	Editeur/ Uitgever	Référence/ Referentie	Cat. Kat.	Voiture Rijtuig	Remarque/Opmerking
37	Wenduine	AVM	W 55	B	SO	
38	Wenduine	AVM	W 54	B	SO	
39	Wenduine	AVM	W 47	B	SO	
40	Wenduine	AVM	W 63	C	BN	
41	Blankenberge	AVM	B 180	A	BN	couplées/gekoppelde
42	Blankenberge	AVM	B 179	A	BN	
43	Zeebrugge	AVM	V 16	C	BN	
44	Heist	AVM	R 24	A	BN	couplées/gekoppelde lère qual/1ste kwal.
45	Heist	AVM	R 26	A	BN	
46	Heist	AVM	730	B	SO 10052	
47	Heist	AVM	R 22	C	BN	
48	-----	AVM	Z 82	-	BN	schéma de la ligne kustlijnplan



## HEIST

HEIST (Route Royale) - Carte postale A. Van Mieghem (réf. R 24)  
HEIST (Koninklijke Baan) - Postkaart A. Van Mieghem (ref. R 24)

# Les Tramways de Buenos Aires

par Roland DUSSART DESART  
et Aquilino GONZALES PODESTA

## INTRODUCTION

Le 15 novembre 1980, la ville de Buenos-Aires fête de manière bien originale le 400e anniversaire de sa fondation. Ce jour vit en effet l'inauguration d'un tramway touristique dans le quartier de Caballito, faisant revivre ainsi un mode de transport supprimé en 1963, après un siècle de bons et loyaux services. A la base de cette résurrection se trouve un groupe d'amateurs argentins, "Asociacion Amigos del Tranvia" fondée en 1976, qui eut l'idée de faire franchir l'Atlantique au tram 258 de Porto. Cette voiture, similaire à d'autres ayant connu les belles heures des tramways de Buenos-Aires, roule depuis lors sur une ligne circulaire de 2 km de long, dernier témoin du réseau d'autrefois sauvegardé à titre de voie de service pour la ligne de métro A.

Cet événement lointain nous fournit l'occasion de nous plonger dans l'histoire des transports de Buenos-Aires, la ville jadis la plus "tramviaire" d'Amérique du Sud. Il ne s'agira pas d'une histoire uniquement argentine : en effet, nous allons feuilleter plusieurs pages de l'épopée des tramways belges à travers le monde, retrouvant tantôt des capitaux, tantôt des matériels bien de chez nous.

Faut-il ajouter que le métro de Buenos-Aires voit toujours circuler aujourd'hui des motrices "La Brugeoise" de 1913 ?

Entrons donc dans cet univers méconnu !

## L'ERE HIPPOMOBILE (1863 - 1908)

En 1860, Buenos-Aires n'avait encore que 150.000 habitants. Ce grand village était entré dans l'âge ferroviaire en 1857, avec l'ouverture de la ligne reliant la gare "del Parque" avec la localité de La Floresta. Ce premier chemin de fer, dit "del Oeste", fut rapidement suivi par ceux "del Norte" et "del Sur". La compagnie "del Norte" avait installé sa gare au lieu dit "Retiro" et sentit la nécessité de faciliter l'accès de ses installations aux voyageurs venant du centre de la ville. Aussi construisit-elle une ligne de tramways d'une longueur d'environ 1.500 m entre la gare et le point central, la Plaza de Mayo, et ce dès 1863 ! Le matériel roulant fut fourni par le constructeur de l'époque, la firme anglaise "Starbruck and Co", qui livra des voitures à impériales fort similaires à celles dont Bruxelles se dota six ans plus tard. Le premier tramway argentin fut inauguré le 14 juillet 1863. Cette ligne ne resta pas seule fort longtemps : le 2 janvier 1866, la compagnie "del Sur" ouvrait à son tour une ligne d'un km de long desservant sa gare "Constitucion".

En fait, les deux compagnies ferroviaires n'avaient pas l'intention d'assurer un trafic purement urbain, et leurs services de tramways, fonctionnant selon les horaires des trains, étaient pratiquement réservés aux usagers des chemins de fer. Les relations purement locales étaient toujours réalisées par des omnibus de 14 places, tirés par quatre à six chevaux, et reliant la

Plaza de Mayo aux quartiers de La Boca (le port), et des Barracas (les hangars), ainsi qu'à El Once, Recoleta et Constitucion, le tout dans des conditions d'inconfort et d'irrégularité notoires.

A partir de 1868, plusieurs demandes visant à l'établissement de lignes de tramways furent introduites auprès du gouvernement provincial. Elles furent toutes rejetées sur base de motifs farfelus : tentative d'assassinat des passants, danger pour la solidité des immeubles, dévalorisation des propriétés. Heureusement, le gouvernement provincial changea de mains et, sous les auspices du nouveau gouverneur Castro, une loi sur les tramways fut promulguée le 26 octobre 1868. Celle-ci imposait notamment une vitesse maximale de 6 miles par heure, la publication d'horaires dans la presse avec 15 jours d'avance et interdisait des attelages de plus de deux chevaux, sauf en pente. Les tramways si redoutés devaient en outre être précédés d'un trompette équestre annonçant leur arrivée !

Plus rien ne s'opposant à l'octroi de concessions, pas moins de cinq furent accordées en 1868 : la première, le 21 décembre, aux frères Lacroze qui, avec leur "Tramway Central", jetèrent les bases d'un empire qui comprendra plus tard tramways, chemins de fer et métropolitains. Vinrent ensuite Billingham, avec son "Tramway Argentino", Mendez Frères pour la "11 de Septiembre", Lacroze (encore...) pour la compagnie "Boca y Barracas", et enfin d'inévitables anglais au nom de la "Ciudad de Buenos Aires". L'année suivante fut consacrée à la construction des lignes concédées, au milieu des protestations d'une population résolument hostile au nouveau mode de transport...

Le 27 février 1870, dimanche de carnaval, les deux premières lignes de la fournée de 1868 furent ouvertes au trafic : la "Central" et la "11 de Septiembre" reliant respectivement Cangallo et Cuyo à la Plaza del Once. Le plus étrange est que ces deux lignes parfaitement parallèles n'étaient distantes que d'un pâté de maisons. Les tramways se succédaient à une demi-heure d'intervalle et transportèrent près de 11.500 personnes durant les trois jours du carnaval, pour deux pesos le voyage.

Quatre mois plus tard, l' "Argentino" fut mis en service entre Recoleta et Constitucion, perpendiculairement aux deux autres concurrents déjà existants. En août, la "Ciudad de Buenos Aires" unit Constitucion au centre, tandis qu'octobre voit le premier tramway "Boca y Barracas".

Rapidement, le tramway remporta une popularité à la mesure de la méfiance qui l'avait précédé, tandis que la multiplication des lignes dota de voies toutes les rues du centre. Le 1er novembre 1871, le tramway acquit une nouvelle dimension avec la mise en service du premier interurbain vers Flores, suivi en 1874 du "Tranvia a Belgrano" entre Buenos-Aires et cette dernière localité.

Les chiffres qui suivent donnent une idée du développement exceptionnel du réseau : en 1877, Buenos-Aires comptait sept compagnies de tramways, 146 km de voies, 11 dépôts, 2.115 chevaux et 260 tramways transportant annuellement 13 millions de passagers. Et cela, pour une ville de 200.000 habitants. A la même époque, et pour une population double, Bruxelles n'avait que 37 km d'axe de tramways. Grâce à une législation particulièrement clairvoyante et avisée, toutes les sociétés existantes avaient adopté la voie normale, favorisant ainsi les fusions ultérieures. Le matériel roulant était soit britannique (Starbruck & Co), soit originaire des Etats-Unis (Stephenson). Ce dernier constructeur était particulièrement apprécié pour la solidité de ses voitures. Deux grands types de tramways se partageaient les rues de la ville : les voitures ouvertes de 30 places, appelées "jardineras", et les fermées de 22 places, les "cucarachas". Plus rares étaient les impériales et les tramways mixtes.

Profondément installé dans les moeurs, sujet de nombreux tangos argentins, le tramway hippomobile fut rapidement chargé de multiples tâches annexes : convois funèbres, transport de primeurs vers les différents marchés, desserte

# BUENOS AIRES

\*1874\*

PLAN R. DUSSART DESART

CENTRAL

NACIONALES

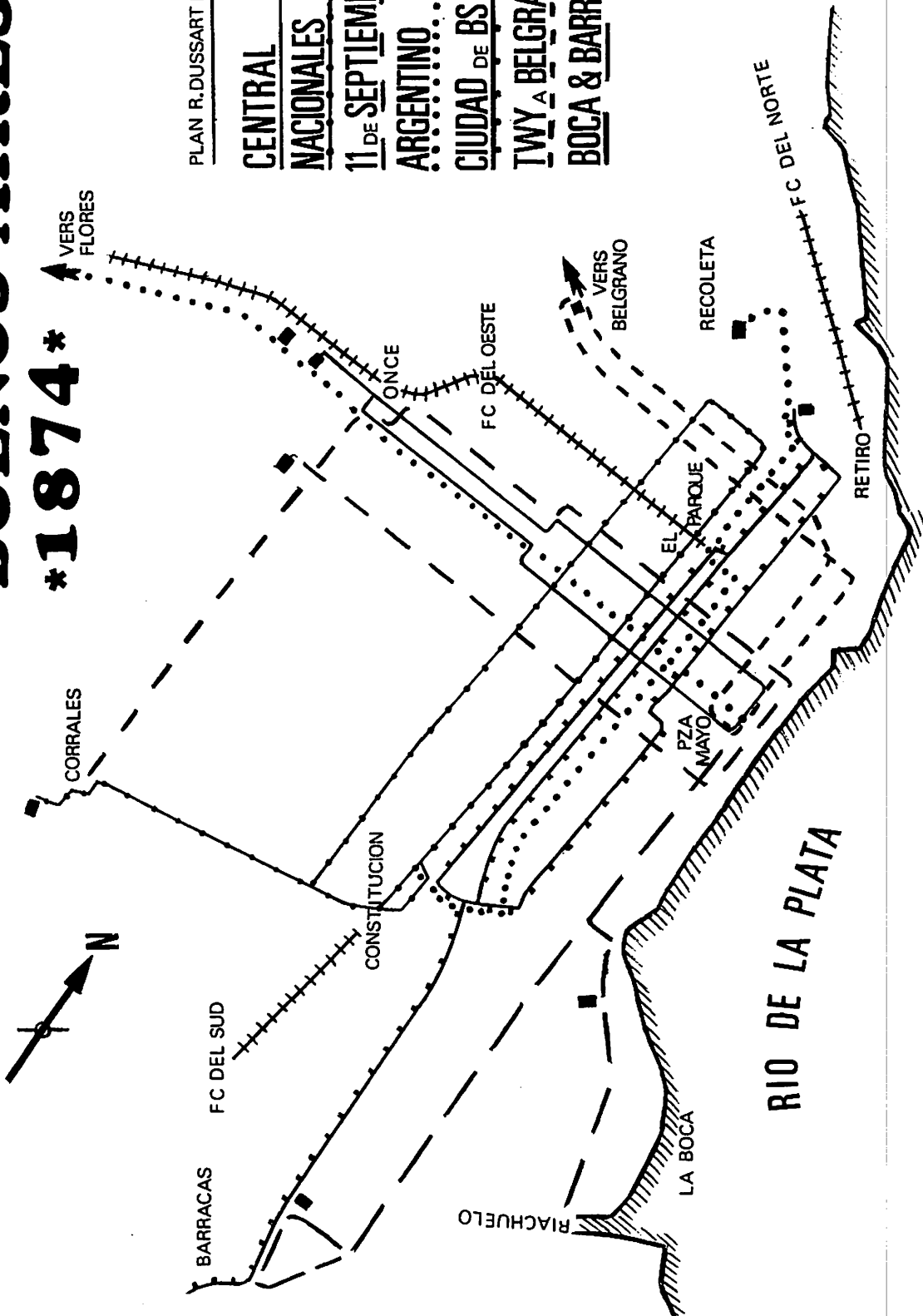
11 DE SEPTIEMBRE

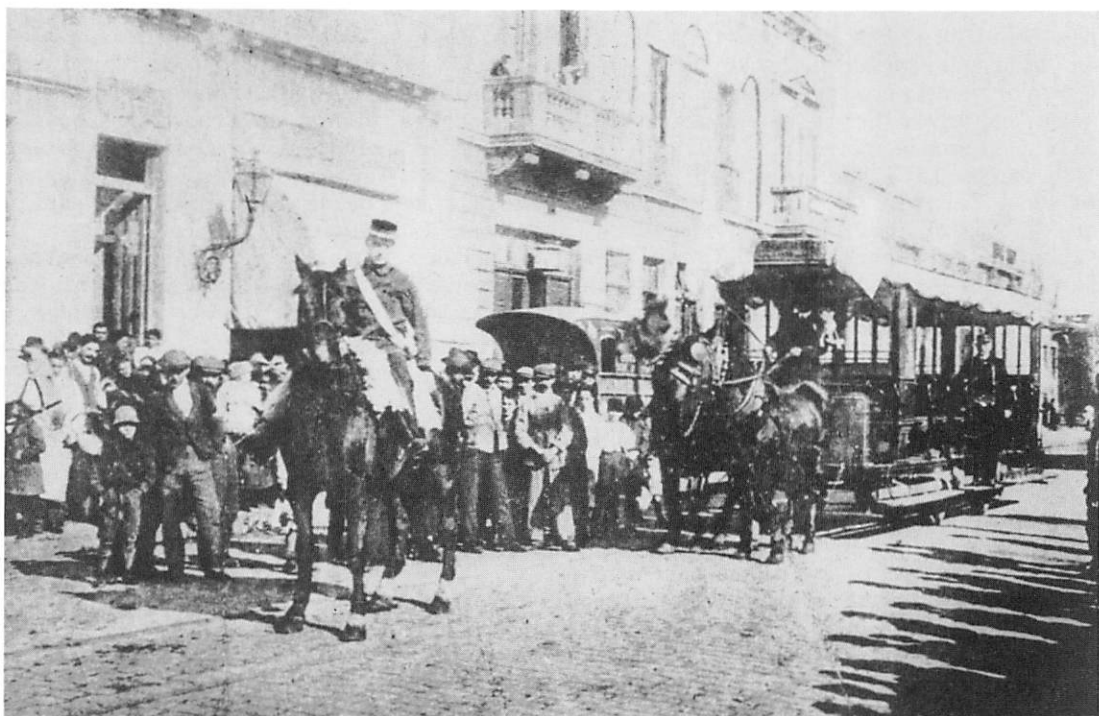
ARGENTINO

CIUDAD DE BS AS

TWY A BELGRANO

BOCA & BARRACAS

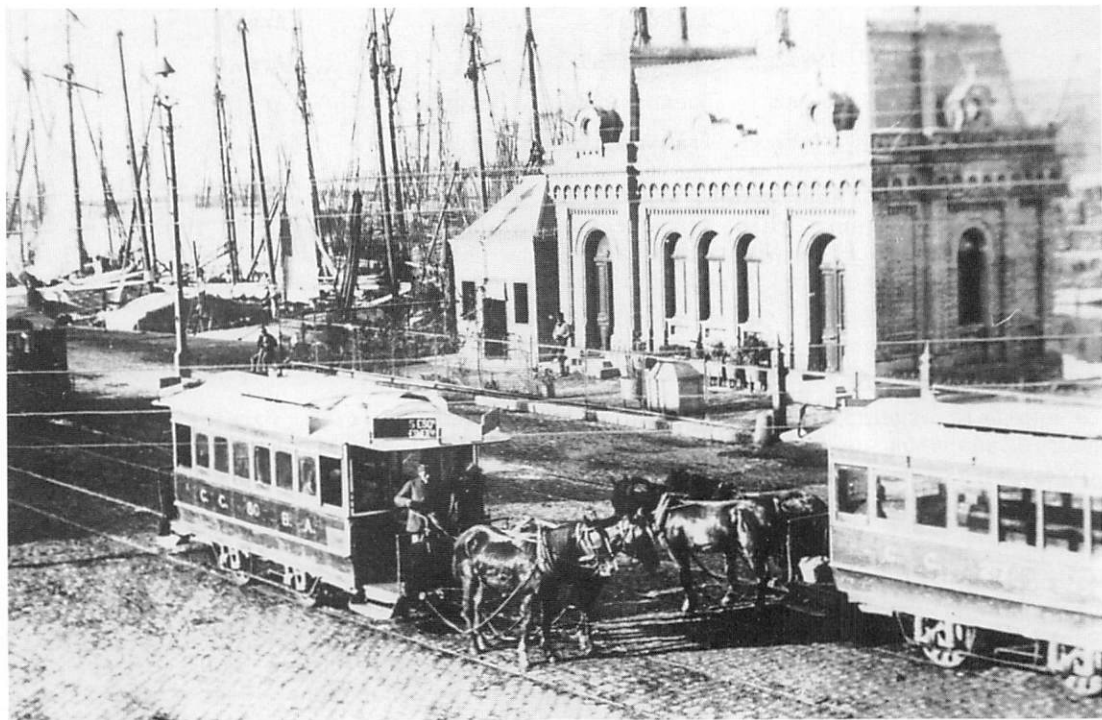




BUENOS AIRES. Une "jardinera" précédée du trompette annonçant son passage.  
(Collection A. G. Podesta)

\* \*  
\*

BUENOS AIRES. Deux "Cucarachas" de la Cie "Ciudad de Buenos Aires" dans l'avenue Pedro de Mendoza.  
(Collection A. G. Podesta)



des abattoirs, des charbonniers et des ferrailleurs...

En 1886, Frederico Lacroze, propriétaire du "Central" créa le "Tramway Rural a Vapor" qui, malgré son nom, fut en fait exploité par traction chevaline jusqu'en 1891. Ce réseau comprit les plus longues lignes de tramways hippomobiles du monde, avec les 105 km de la ligne de Buenos-Aires à Zarate et les 145 km de la ligne vers San Andres de Giles et Carmen de Areco. De Buenos-Aires à Zarate, il fallait compter plus de six heures de voyage, ce qui explique l'emploi de tramways-couchettes ! Avec l'apparition de la traction à vapeur, les lignes suburbaines furent exploitées par le "Ferrocarril Central de Buenos Aires", aujourd'hui devenu "Ferrocarril Urquiza", tandis que les lignes restées chevalines demeurèrent sous l'égide du "Rural".

Tandis que les Lacroze élargissaient leur rayon d'action, plusieurs nouvelles compagnies urbaines voyaient le jour, entremêlant leurs réseaux à l'extrême. Ce furent "La Capital" en 1886, la "Metropolitano" en 1889, "La Nueva de Buenos Aires" en 1890, la "Gran Nacional" en 1895. Les yeux se tournaient néanmoins de plus en plus vers l' "Anglo-Argentino", une compagnie créée à Londres en 1876 et qui avalait une à une ses concurrentes : l' "Argentino" en 1876, les "Nacionales" (1873-1878), les "Bocas y Barracas" en 1887 et le "Central" en 1889. L'entreprise britannique se préparait déjà à devenir la plus grande compagnie "tramviaire" privée du monde...

Pendant que se tramaient ces complots financiers, la longueur des réseaux continuait à s'accroître. En 1893, Buenos Aires comptait 320 km de voies, 423 tramways et une cavalerie de 7084 unités. En 1896, on atteignait 378 km de voies répartis de la façon suivante :

105 km	Anglo-Argentino	(GB)
61 km	Ciudad de Buenos Aires	(GB)
64 km	Gran Nacional	(GB)
43 km	La Nueva	(GB)
35 km	Metropolitano	(All.)
29 km	La Rural	(Arg.)
19 km	La Capital	(Arg.)
21 km	Buenos Aires & Belgrano	(Arg.)
1 km	Tramwaycito de Belgrano	(GB).

La fin du siècle approchant, la ville avait rejoint ses faubourgs, et par des rues pavées aux frais des concessionnaires de tramways ! Mais déjà, les succès de la traction électrique aux Etats-Unis et ses débuts en Europe laissent entrevoir un nouvel essor pour les transports de la métropole argentine...

### L'ELECTRIFICATION (1897 - 1908)

La capitale argentine fut largement devancée par la cité voisine de La Plata pour l'adoption de la traction électrique. C'est en effet dès le 8 décembre 1892 que cette dernière vit circuler le premier tramway électrique d'Amérique du Sud. A vrai dire, l'essai ne fut guère concluant puisque le prototype fut surnommé "Carro de Fuego" et qu'il faudra attendre le 3 janvier 1910 pour que cette ville ose renouer avec la fée électricité.

A Buenos-Aires, ce fut la municipalité qui eut l'initiative de songer à électrifier les tramways. Aussi chargea-t-elle ses ingénieurs, le 8 juillet 1895, d'étudier la réalisation d'une ligne reliant la Plaza de Mayo au quartier de Belgrano, utilisant soit la traction hippomobile, soit celle par câbles, soit l'électrique. L'itinéraire choisi traversait une zone déserte afin d'évi-

ter tout risque d'accident... et toute opposition de la population ! L'adjudicataire de la ligne se nommait Charles Bright ; cet ingénieur originaire des Etats-Unis s'engagea sans sourciller, le 30 décembre 1896, à effectuer son premier voyage d'essai en traction électrique nonante jours après la signature du contrat. Il lui fallut quelques jours de plus, et le grand événement ne se produisit que le 22 avril 1897, ouvrant une nouvelle ère de développement pour les transports de la ville.

Le "Tranvia Buenos Aires & Belgrano" avait acquis des motrices à impériales à bogies auprès de la firme "Jackson" des Etats-Unis. Une deuxième compagnie "La Capital" acheta également des motrices à impériales "made in USA", mais à deux essieux et en provenance de "Brill" pour abandonner la traction chevaline le 4 décembre 1897. Grâce à ses 41 trams fermés au niveau inférieur et ouverts à l'étage, "La Capital", 7e compagnie en 1896, ne tarda pas à doubler largement la longueur de ses voies, allant même jusqu'à inaugurer en 1901 une ligne vers les nouveaux abattoirs (Mataderos), à 12 km du centre.

Les autres compagnies comprirent rapidement qu'il leur faudrait s'adapter ou disparaître : un nouveau concurrent, les "Electricos de Buenos Aires", apparut en 1899. La "Nueva de Tranvias" adopta alors la traction électrique en 1901, le "Gran Nacional" et l' "Anglo-Argentino" en 1902, la "Metropolitano" en 1904 et enfin la "Ciudad de Buenos Aires" en 1906, en cadeau de noces juste avant son absorption par l' "Anglo".

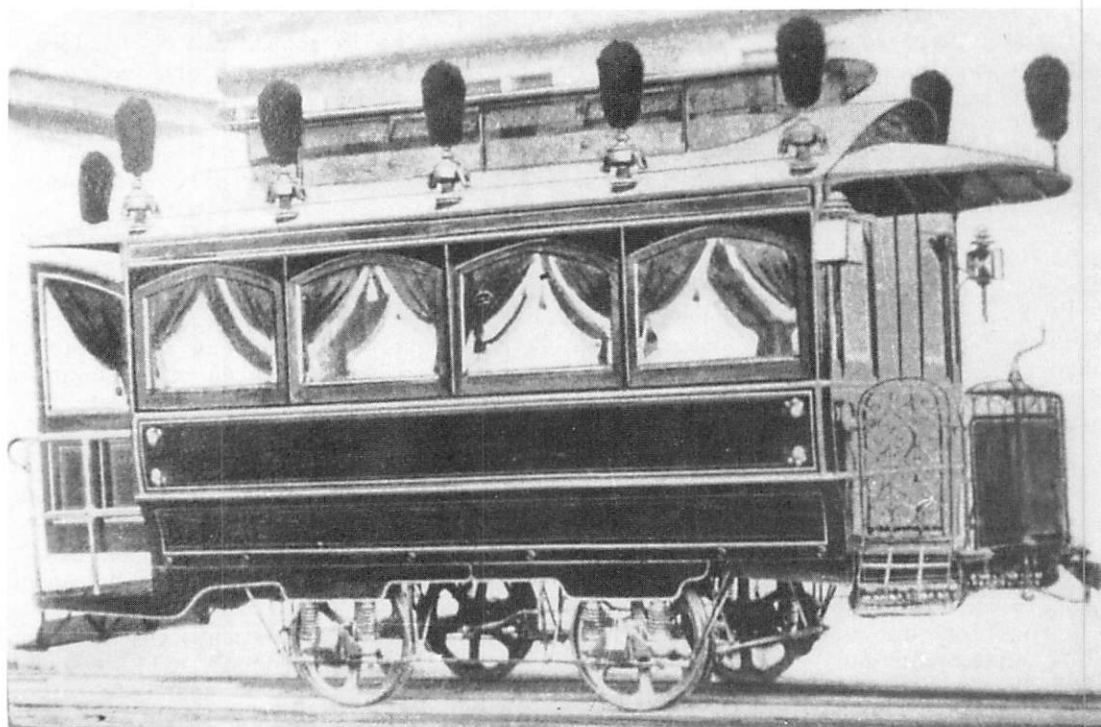
L'apparition du nouveau mode de propulsion favorisa également l'adaptation du - ou plutôt des - réseaux à l'extension tentaculaire de la ville nourrie par une immigration constante : la population de la ville passa en effet de 660.000 en 1895 à 2.000.000 en 1914 ! C'est ainsi que la longueur totale des voies en exploitation passa de 378 km en 1896, apogée de la traction hippomobile, à 484 km (dont 334 électrifiés) en 1905, tandis que en 1910, la seule "Anglo" comptait 658 km de voies électrifiées.

La vitesse phénoménale des voitures "dernier cri" inspira également les humoristes et le dialogue de deux promeneurs voyant passer leur premier tramway électrique fit le tour de la ville : "Diable, quelle vitesse" dit l'un... et l'autre de répondre "Oui, heureusement que le tram est attaché par sa perche au câble aérien, sans quoi...". Quant aux vieux tramways hippomobiles, relégués au rang de remorques, la bonne société refusa d'y monter encore et donna aux anciens serviteurs de la ville le sobriquet de "cucarachas", leur forme bombée évoquant en effet des cafards.

La dernière compagnie à se plier aux exigences du temps présent fut la "Rural" qui n'électrifia son réseau que de 1906 à 1908, pour prendre dès lors le nom de "Tranvia Lacroze de Buenos Aires", en hommage à son fondateur. Ce retard permit à la société d'acquérir du matériel "Brill" ultra-moderne, avec les premières plate-formes fermées de la cité, des intérieurs en acajou et, ultime innovation, des boutons de nacre pour demander l'arrêt.

Le grand nombre de compagnies et la diversité des intérêts qui y étaient représentés (allemands, anglais, argentins, belges...) aboutirent naturellement à une incroyable variété dans le matériel roulant qui fit de Buenos-Aires le carrefour de l'Europe et de l'Amérique. Du côté anglais, citons les constructeurs Dick Kerr, United Electric et English Electric ; du côté américain Brill, Jackson et St Louis Car ; pour les allemands principalement des équipements électriques AEG ; pour la Belgique enfin Baume et Merpent, La Brugeoise Nicaise et Delcuve, les Ateliers de Charleroi et surtout La Métallurgique.

Le rôle des capitalistes et des constructeurs ferroviaires belges à Buenos-Aires méritant une attention particulière à cette période cruciale du développement des tramways de la ville, nous examinerons celui-ci avant de voir comment la folle imbrication d'une dizaine de réseaux se disputant le pavé d'une même ville put enfin se simplifier grâce aux manœuvres de l' "Anglo-Argentino" groupe de droit britannique sous l'influence de quelques sociétés belges.



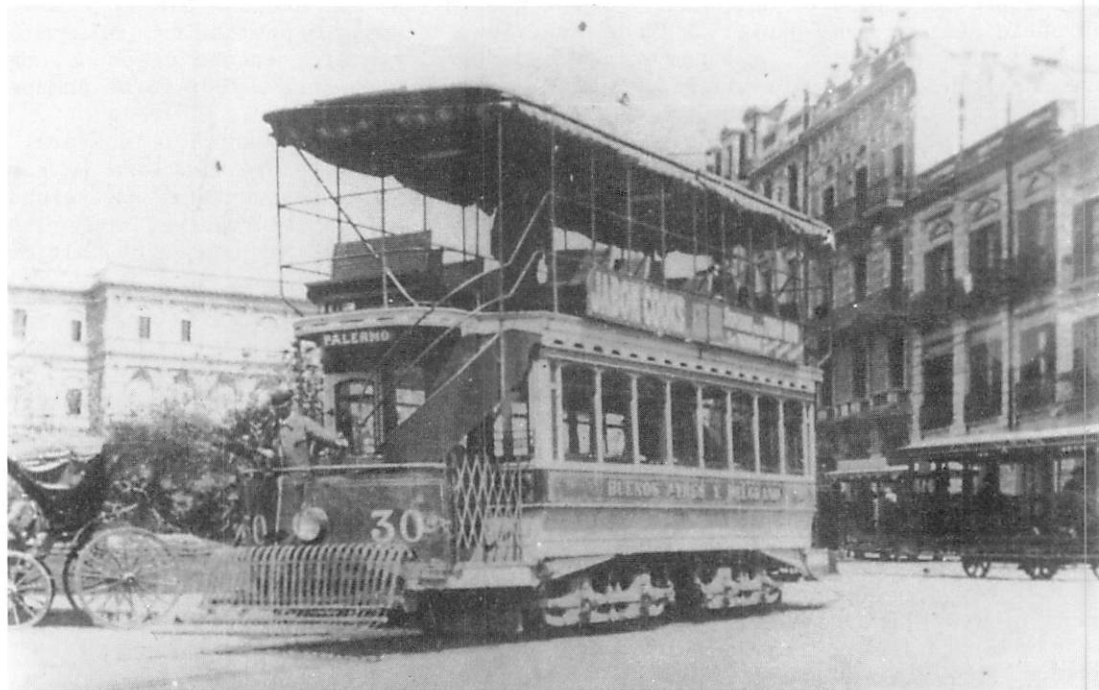
BUENOS AIRES (1888). Tram corbillard de la compagnie "La Rural".

(Collection A. G. Podesta)

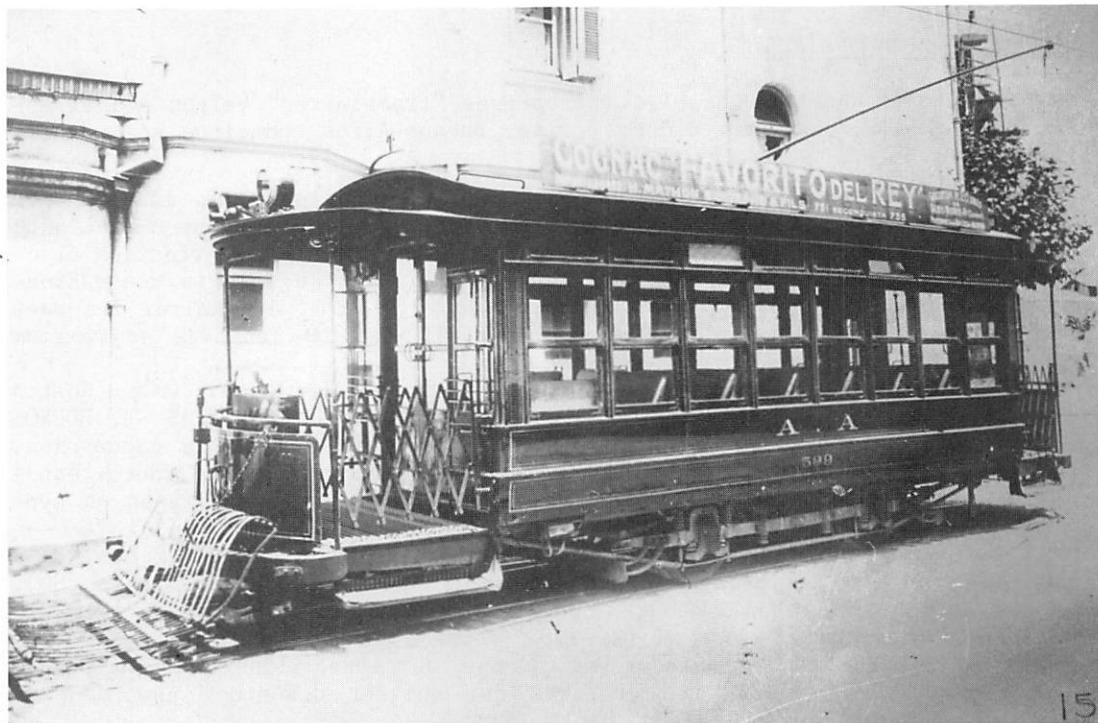
\* \*  
\*

BUENOS AIRES. Motrice à impériale à bogies de 68 pl. construite par Jackson pour la compagnie "Buenos Aires y Belgrano".

(Collection A. G. Podesta)







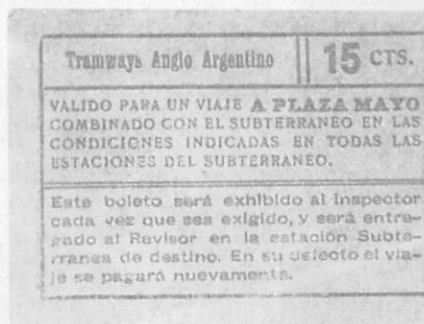
BUENOS AIRES. Motrice à deux essieux construite par Dick Kerr pour la compagnie "Anglo-Argentina".  
(Collection A. G. Podesta)

\* \*  
\*

BUENOS AIRES. Divers billets des compagnies "La Capital", "Metropolitano" et "Anglo-Argentino".  
(Collection R. Dussart Desart)



C. T. A. A.		Días de Boleto										
IDA Y VUELTA		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
10 Cts.		11	C.T.A.A. OBREROS									
OBREROS		11.90	BOLETO DE IDA Y VUELTA									
SERIE 1221		12	10 Cts. SERIE 1221									
00014		12.90	00014									
ADVERTENCIA		16.30	DICIEMBRE 1926									
Conservarse entero este boleto para ser entregado al Guarda en el viaje de VUELTA, de lo contrario no será VALIDO.		17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
		17.90	18.90	19.90	20.90	21.90	22.90	23.90	24.90	25.90	26.90	27.90



## LES BELGES A BUENOS-AIRES

La grande épopée des innombrables entreprises "tramviaires" belges à l'étranger attend, hélas, toujours d'être écrite. Buenos-Aires constitue son principal chapitre sud-américain.

C'est le 15 septembre 1899 que le belge Gaston Roux obtint de la municipalité la concession d'un réseau de six lignes avec leurs embranchements. L'acte de concession stipulait que ce réseau devait être exploité à la traction électrique, par trolley, avec une ligne aérienne à 6,50 m du sol. Le concessionnaire s'engageait en outre à poser une voie de 42,5 kg/m, à éclairer les rues parcourues par ces tramways, et à ne percevoir que 10 centavos au maximum par section.

L'exploitation n'avait pas encore commencé lorsque, le 8 mai 1906, Gaston Roux céda ses droits à la "SOCIEDAD BELGA-ARGENTINA DE TRANVIAS DE BUENOS AIRES". Celle-ci obtint de la ville divers avenants à l'acte de concession, comme par exemple le droit d'utiliser les voies de compagnies concurrentes en divers points, et inaugura - enfin ! - la première de ces lignes en septembre 1907.

La "Belga" exploita les lignes Chacarita-Recoleta (numérotée plus tard 87), Flores-Belgrano (88), Flores-Plaza Italia (89), Villa Devoto-San Martin (86), avec son antenne de Caballito (85). Une autre ligne concédée, vers Villa Urquiza (15), ne verra le jour qu'après la reprise de la "Belga" par son concurrent britannique, l' "Anglo". Enfin, une dernière ligne pour Mataderos ne se concrétisera jamais. Les chiffres qui suivent donneront une idée du rapide développement du réseau :

	VOIES (KM)	EMPLOYES	TRAMWAYS	VOYAGEURS (par mois)
Septembre 1907	16,0	60	12	
Décembre 1907		90	30	125.000
Mai 1908	30,7			200.000

Cette expansion demeura toutefois sans lendemain. En effet, la compagnie belge fut absorbée par l' "Anglo" dès octobre 1908, après seulement 13 mois d'activité !

Faut-il en déduire que toute présence belge disparut pour autant de la capitale argentine ? Certainement pas : le 5 mars 1907 s'était constituée à Bruxelles, la "COMPAGNIE GENERALE DES TRAMWAYS DE BUENOS AIRES".

Parmi ses fondateurs, notons la présence de la célèbre "Société Générale des Chemins de fer Economiques" (les "trams chocolats" de Bruxelles), de deux autres sociétés belges de transport et d'électricité, et d'une firme allemande la "Gesellschaft für Elektrische Unternehmungen" de Berlin. Le capital de la nouvelle société comptait 100.000 actions de l' "Anglo-Argentina" ! On peut deviner qu'avec un tel paquet d'actions, le groupe belge put se tailler une belle place au sein de la société anglaise... ce qui explique sans doute que l'administrateur de la défunte "Belga", José Pedriali, devint dès 1908 administrateur général de l' "Anglo" !

Si nos financiers étaient présents à Buenos-Aires, nos constructeurs l'étaient également. C'est ainsi que "La Brugeoise, Nicaise & Delcuve" exécuta pour la métropole argentine les commandes suivantes :

- 25 motrices en février 1910,
- 25 motrices et 75 remorques en mai 1911,
- 46 voitures de métro en juin 1912,
- 70 voitures de métro en juillet 1913,
- 110 remorques en décembre 1913.

La firme "Baume et Merpent" livra une série de remorques dont une vingtaine (n°

3083 à 3102) figure à l'inventaire de la fin des années vingt. Enfin, "La Métallurgique" se tailla la part du lion en construisant plusieurs centaines de motrices dont au moins 389 étaient toujours présentes vers 1925-1930 (n° 601 à 799 et 1001 à 1190) et plus de 130 remorques (n° 3133 à 3162 et 3501 à 3600). Les voitures de "La Métallurgique" avaient une allure bien belge, avec leurs typiques pans coupés à l'avant et tranchaient nettement avec le matériel plus typiquement sud-américain fourni par "Brill". L'essentiel, sinon la totalité, des exportations belges semblent dater d'avant la première guerre mondiale.

Plusieurs autres villes argentines vécurent à l'heure de notre période de gloire "tramviaire" : le réseau de Rosario fut longtemps sous le contrôle de capitaux bruxellois et vit circuler, notamment, des trams "Raghenos" ; les villes de Mendoza et Salta furent également desservies par nos productions... quant à celle de Tucuman, il y roula des motrices ouvertes à casquette étrangement similaires aux "Californias" des "Economiques Bruxellois" !

Bien sûr, il ne faudrait pas exagérer l'importance relative du rôle belge en Argentine. Ce pays fut longtemps, au point de vue économique, une chasse gardée britannique grignotée par les Etats-Unis. Cela explique qu'au début des années trente, 44 % du matériel de l' "Anglo" était d'origine britannique (Dick Kerr et United Electric), 25 % de construction locale, 19 % d'origine belge et 12 % d'origine nord-américaine (St Louis Car et Jackson). Ce dernier chiffre étonnamment faible au regard de l'industrie américaine, doit être corrigé par le fait que la seconde compagnie de tramways de Buenos-Aires, les "LACROZE" possédait une flotte presque exclusivement constituée de voitures "Brill", ce qui relègue implacablement notre place au dernier rang.

Si les "Métallurgique" supportèrent sans encombre les différents statuts des sociétés qui se succédèrent à la direction des tramways de Buenos-Aires, en continuant à circuler pratiquement jusqu'aux dernières heures du réseau, il n'en alla pas de même de la "Compagnie Générale des Tramways de Buenos-Aires". La nationalisation définitive de 1948 priva en effet cette dernière de son objet principal, et la société belge fut liquidée au début des années '50.

A la fin 1981, il restait toutefois encore 116 témoins de la présence belge dans l'estuaire du fleuve Parana : les rames de métro construites par "La Brugeoise" en 1913 roulaient toujours à Buenos-Aires, en instance d'être remplacées par du matériel moderne. Ces voitures s'arrêtaient autrefois indifféremment le long de quais hauts en tunnel, et de quais bas en surface : un ancêtre du métro léger !

#### LA BANDE DES QUATRE (1909 - 1939)

La première décennie du siècle permit à l' "Anglo" de concrétiser l'essentiel de ses vues monopolistiques. En 1905, elle annexa la "Ciudad de Buenos Aires" fraîchement électrifiée ; en 1908, elle prit le contrôle de la "Buenos Aires & Belgrano" (britannique depuis 1897), des "Electricos de Buenos Aires", de la "Metropolitano", de notre "Belga" enfin. En 1909, ce fut le tour de la "Gran Nacional" et de ses satellites "La Nueva" et "La Capital". Finalement, en 1914, elle prit en charge les services voyageurs de la "Buenos Aires & Quilmes" (argentine, fondée en 1905), laissant à cette dernière l'exploitation de l'important trafic marchandises de la ligne de Quilmes (pour assurer ce trafic marchandises, la "Buenos Aires & Quilmes" disposait de 44 fourgons moteurs et 106 wagons ; pour l'exercice 1925-1926, la compagnie transporta près de 260.000 tonnes de biens, constituées principalement des produits de la brasserie de Quilmes).

Ne restaient plus en lice que quatre compagnies : la colossale "Anglo" et ses tramways marrons, essayant d'unifier et de rationaliser son empire ; la "Tranvia Lacroze de Buenos Aires" avec ses voitures vertes et blanches ; les

"Tranvias del Puerto" société britannique fondée en 1908 aux voitures vert sombre et les "Electricos del Sur" société argentine fondée également en 1908 aux voitures de couleur grenat.

L'entente fut loin d'être toujours au beau fixe entre les quatre exploitants. C'est ainsi qu'en 1924, le gouvernement autorisa les "Electricos del Sur" à utiliser les voies de la compagnie "del Puerto" pour prolonger ses services jusqu'à Retiro. Aussitôt, cette dernière expédia une équipe pour démonter la jonction litigieuse. Sommée par les autorités de rétablir la situation, elle ne trouva rien de mieux que de faire couper le courant lorsque les premiers "Electricos", triomphants, s'avancèrent en terrain conquis. Finalement, l'affaire se résolut en empruntant illégalement les voies d'un troisième larcon : l' "Anglo".

Mais revenons à 1910. L' "Anglo" disposait alors d'un réseau de 658 km d'extension, parcouru par 1.782 motrices et 934 remorques abritées dans 19 dépôts. 11.433 employés étaient à son service et sur les 600 millions de voyageurs en tramways cette année-là, 498 millions empruntèrent ses convois. L'absorption d'une multitude de compagnies avait toutefois amené l' "Anglo" à gérer un réseau chaotique et irrationnel. Aussi, assista-t-on à une refonte entière des services permettant de supprimer les doubles emplois, de fusionner des lignes artificiellement courtes et de relier entre elles les différentes concessions, tout en continuant d'étendre le système vers de nouveaux quartiers. Une autre réforme fondamentale fut réalisée en instaurant un tarif unique de 10 centavos dans toute la ville, soit une diminution de 66 % ! Dans le même élan, l' "Anglo" instaura des billets pour ouvriers valables avant 7.30 h, entre 11 et 12 h et après 18 h, au prix de 5 centavos le trajet simple ou 10 centavos l'aller-retour. Toujours pour rester à la pointe du progrès, la compagnie se dota, sous l'impulsion de Jose Pedriali (ex-ingénieur de la "Belga"), d'ateliers réputés les meilleurs d'Amérique latine ainsi que d'une mutuelle exemplaire au bénéfice de son personnel.

Enfin, l' "Anglo" construisit une ligne de métro qui fit de Buenos-Aires, en 1913, la première ville sud-américaine à être équipée de ce moyen de transport. Cette ligne était desservie par du matériel de "La Brugeoise".

L'apparition du métro ne vint guère entamer le quasi monopole des tramways, et toutes les personnalités importantes visitant Buenos-Aires étaient véhiculées dans de somptueux tramways spéciaux aux profonds fauteuils individuels et aux plate-formes panoramiques. D'ailleurs, pourquoi se promener autrement qu'en tramway ? Pratiquement toutes les rues de la ville, s'entrecoupant toutes rigoureusement à angle droit, étaient parcourues par une voie de tram à sens unique. Aucune autre ville n'a connu un quadrillage aussi systématique.

Avec l'arrivée des années vingt, l' "Anglo" changea de couleurs : sa livrée marron qui s'était entretiens enrichie de filets crème, vira complètement en cette dernière couleur, rappelant peut-être l'influence belge sur l'estuaire du Plata.

A la même époque, la société commença à s'émanciper de ses fournisseurs étrangers en matière de matériel roulant. L' "Anglo" construisit en effet ses premiers tramways en 1925 (série 2400) et les ateliers "Catita" devinrent rapidement le constructeur attitré du géant anglo-belge. "Catita" ne se contenta pas de fabriquer des voitures classiques : en 1938 par exemple, elle sortit un prototype de tramway à deux essieux avec commande par pédales.

Jusqu'en 1930, le tramway était donc resté le roi incontestable de Buenos-Aires. 99 lignes parcouraient la cité : 69 "Anglo", 20 "Lacroze", 5 "Puerto" et 5 "Electricos del Sur", le tout sillonné par plus de 2.500 motrices.

Le monopole de fait du rail devint toutefois fort contesté. Le danger ne vint pas des quelques compagnies d'autobus privés qui évoluaient depuis 1911, mais bien des taxis. En effet, en 1928, des taximen décidèrent de s'associer en coopérative pour exploiter à l'aide de leurs véhicules des itinéraires déter-

minés à prix fixes. L'attrait de ces "colectivos" fut considérable auprès d'une clientèle fort heureuse de voyager en taxi pour le prix du tramway. La situation délicate des compagnies de tramways s'aggrava encore avec les contrecoups de la crise mondiale et de la journée des huit heures. Comble d'infortune, l'autorité de tutelle rejeta une demande d'augmentation des tarifs introduite par l' "Anglo". Une réforme fondamentale s'imposait pour redresser la situation. En fin d'article, les lecteurs trouveront une liste du matériel roulant en exploitation vers les années 1925-1930.

### L'UNIFICATION (1939 - 1948)

Afin de résoudre le problème posé par la prolifération des "colectivos", l' "Anglo" entreprit des démarches pour obtenir le monopole des transports à Buenos-Aires en 1934. Après deux années de discussions, elle réussit à faire admettre ses vues par les autorités et l'on assista, en 1939, à la fondation de la "CORPORACION DE TRANSPORTES DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES" (CTCBA). Tous les exploitants eurent l'obligation de s'intégrer à cette nouvelle société, toujours britannique, sous peine d'expropriation et la livrée crème de l' "Anglo" de couvrir tous les tramways jadis si colorés de la métropole argentine. La loi instituant la CTCBA garantissait en outre un revenu égal à au moins 7 % du capital investi... une bonne affaire !

Mais la seconde guerre mondiale vint bouleverser la situation : l'Argentine était bien restée neutre, mais la pénurie de matières premières sévit partout, handicapant considérablement l'entretien du matériel roulant. Les autobus souffraient du manque de pneumatiques, ce qui entraîna la conversion de plusieurs d'entre eux en tramways, en les dotant d'essieux appropriés.

En dépit des problèmes d'intendance, les ateliers "Catita" construisirent en 1942 trois tramways à impériale, renouant ainsi avec un modèle depuis longtemps abandonné. Ces trois voitures, numérotées 371 à 373, avaient été conçues pour absorber l'important trafic de pointe de certaines lignes, et particulièrement de la ligne n° 1 qui avait remplacé en 1927 une section de surface du métro. Equipées de quatre moteurs General Electric de 37 CV, ces motrices à bogies offraient 72 places assises.

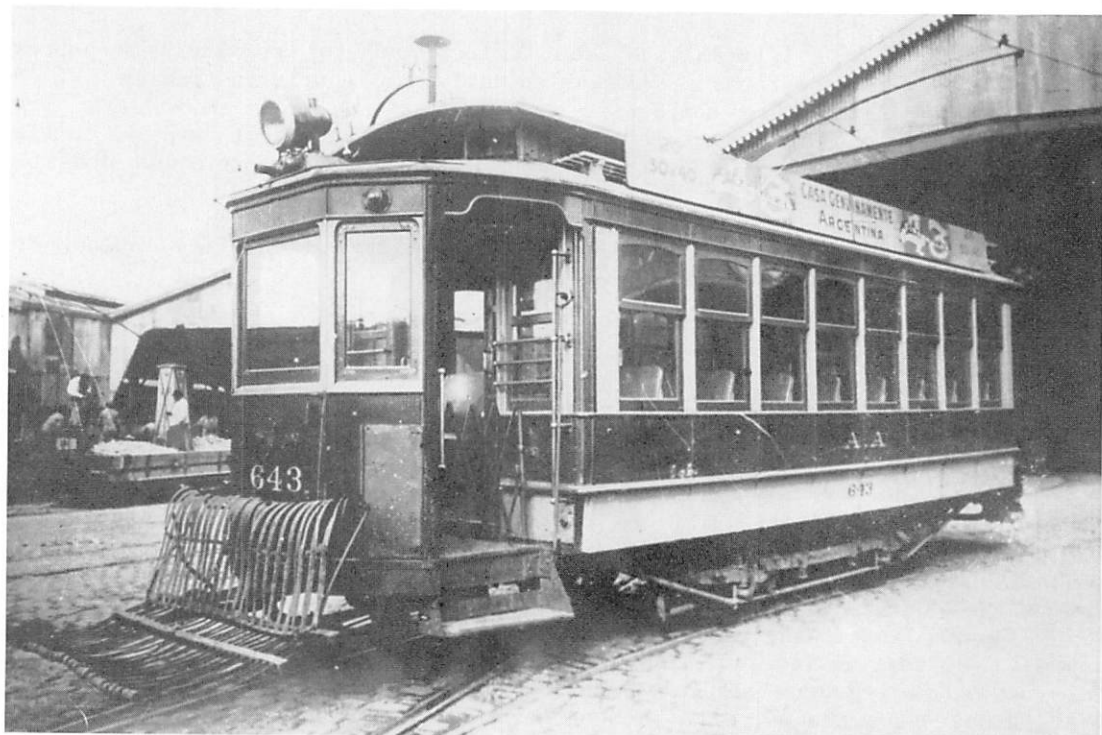
Une fois la guerre terminée, le réseau avait atteint un état de décrépitude alarmant. Mais déjà, un nouveau vent politique soufflait dans le pays.

### LA NATIONALISATION (1948 - 1964)

A la fin de seconde guerre mondiale, la CTCBA financièrement exsangue, ne put échapper à la vague de nationalisation qui frappa en 1948 les chemins de fer argentins. Les nouveaux gestionnaires des "TRANSPORTES DE BUENOS AIRES" (TBA) entreprirent de réhabiliter un réseau à bout de souffle.

Une première série de 215 nouveaux tramways à deux essieux, nommés "Tassara" du nom de leur dessinateur, fut mise en service de 1950 à 1954.

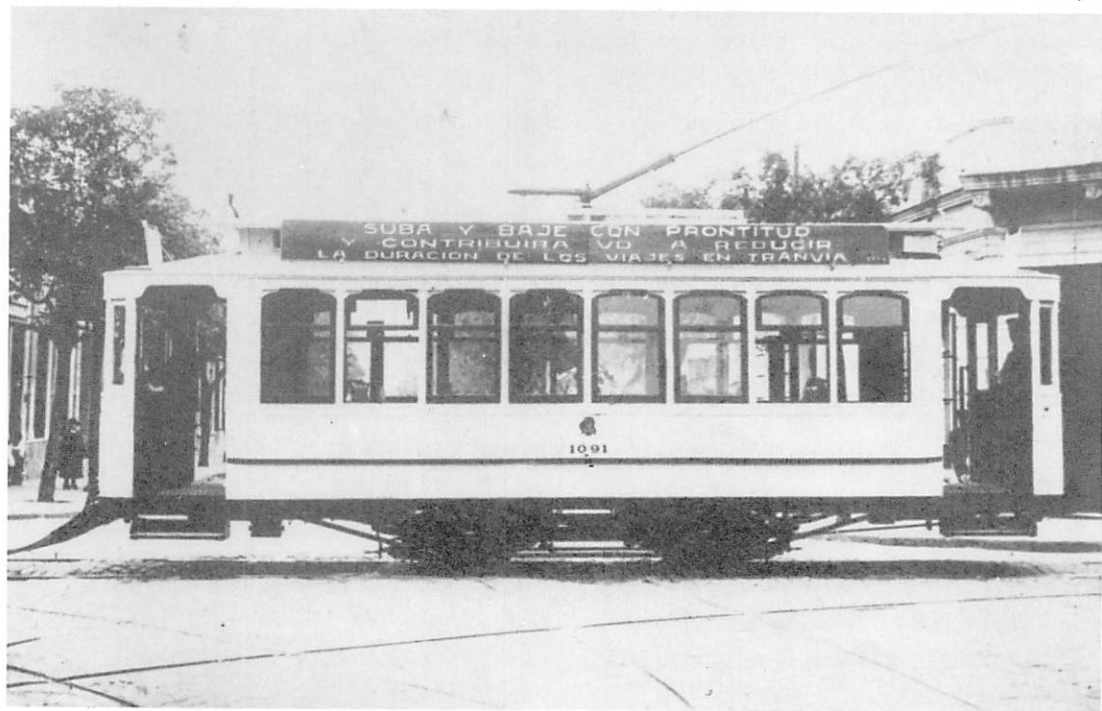
N°	CAPACITE	MOTEURS	NOMBRE	PUISSANCE	CONSTRUCTEUR
3001-3063	36 sièges	GE 294	2	37 HP	ESTOMBA
3064-3066	36 sièges	GE 294	2	37 HP	NUEVA ARGENTINA
3067-3100	36 sièges	AEG 253	2	43 HP	INDUCAR
3101-3200	36 sièges	AEG 253	2	43 HP	INDUCAR
3201-3215	36 sièges	AEG 253	2	43 HP	CATITA

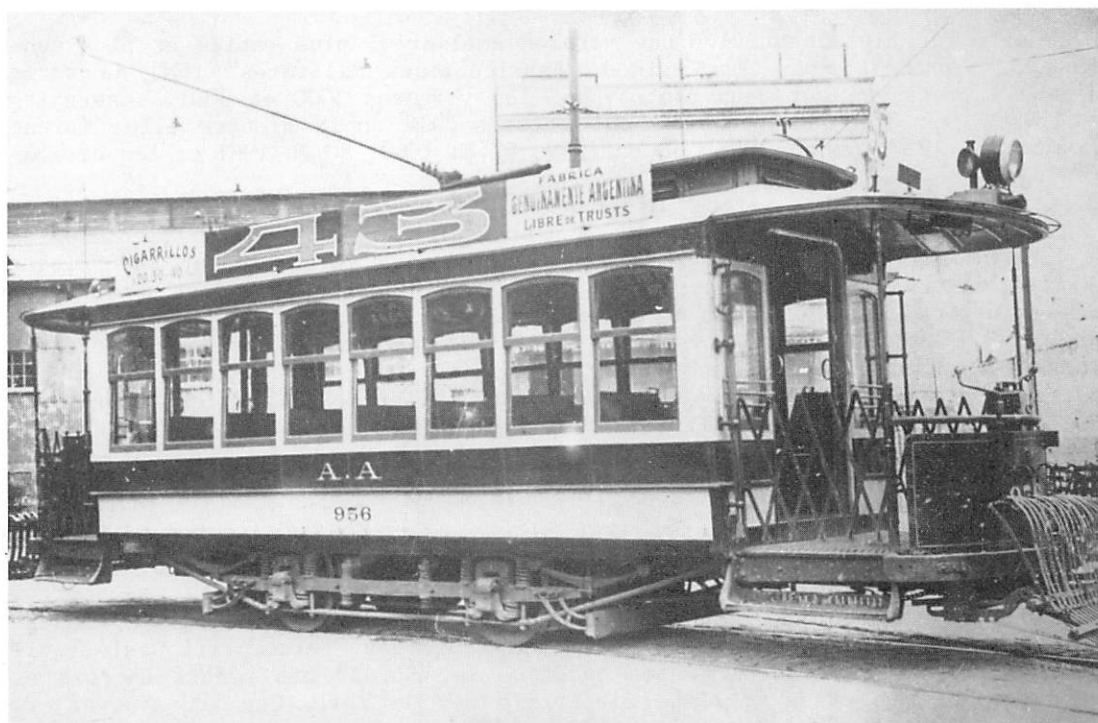


BUENOS AIRES. Motrice "Métallurgique" n° 643, de 32 places, série 601 à 799.  
(Collection A. G. Podesta)

\* \*  
\*

BUENOS AIRES. Motrice "Métallurgique" n° 1091 à deux essieux, série 1001 à 1190, de l'Anglo.  
(Archives Tractionnel, cliché RDD)

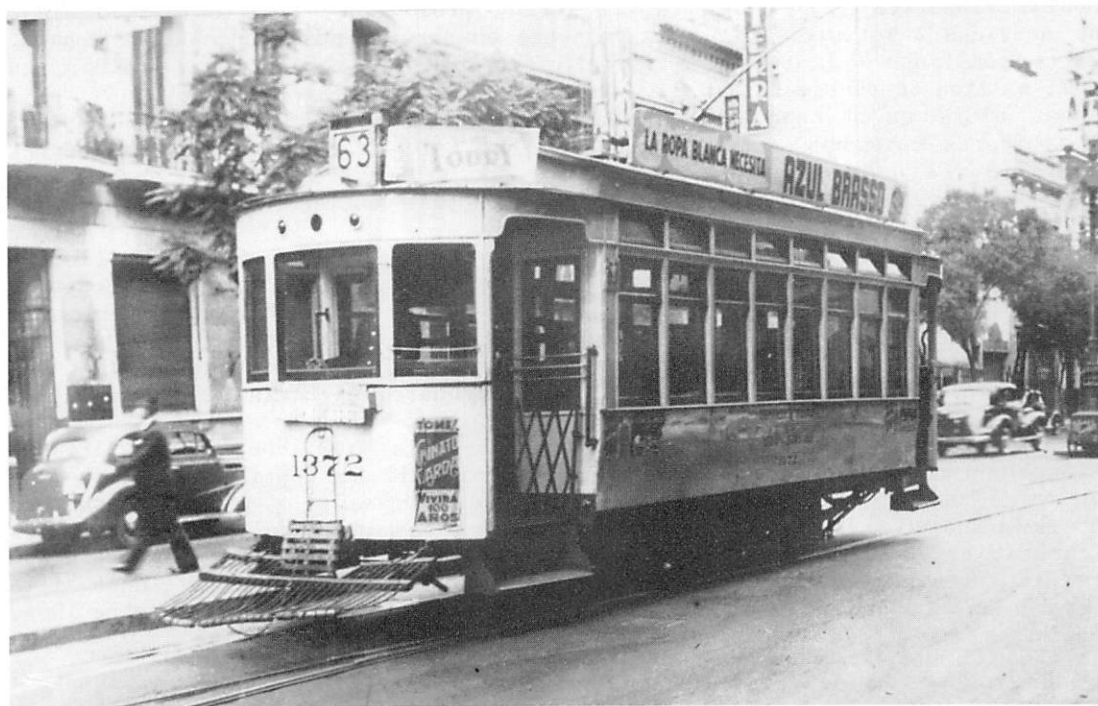




BUENOS AIRES. Motrice Dick Kerr n° 956 des "Electricos de Buenos Aires" en livrée "Anglo-Argentino" après fusion. (Collection A. G. Podesta)

\* \*  
\*

BUENOS AIRES. Motrice n° 1372 à deux essieux, construite par l' "Anglo" dans ses propres ateliers. (Collection A. G. Podesta)





Ce modèle fut bientôt suivi d'une version améliorée, plus rapide et plus confortable, produite par les usines "Fabricaciones Militares" (FM) au terme d'essais pratiqués sur deux prototypes, les voitures 3000 et 3301, construits en 1955. Les TBA commandèrent 330 voitures "FM" : 18 d'entre elles furent livrées en 1957, 52 en 1958, 68 en 1959, 57 en 1960, 80 en 1961 et les dernières en 1962.

Parallèlement à l'acquisition de matériel neuf, les ateliers des TBA s'activèrent à rénover et à recarrosser le parc ancien, ce qui permit de présenter à la fin des années cinquante une flotte presque intégralement modernisée. A côté de ces tramways classiques, les TBA essayèrent également de trouver des solutions plus élaborées pour renouveler leur parc. C'est ainsi que les ateliers "Polvorin" construisirent un prototype surnommé "El Libertador", largement inspiré de la technologie PCC. Bien que cette voiture ne mérite pas le titre de PCC, puisque non produite sous licence PCC, elle s'en rapproche néanmoins à plus d'un titre, que ce soit par la ligne ou par la conduite par pédales. Ce prototype révolutionnaire, qui circula à partir du 24 décembre 1953 et notamment sur la fameuse ligne 1 déjà évoquée, n'eut, hélas, pas de progéniture.

Au début des années soixante, les TBA songèrent à importer 150 PCC d'occasion des Etats-Unis, mais ce marché fut malheureusement annulé, une fois le réseau condamné.

Malgré tout, trente PCC arrivèrent à Buenos Aires. Ces voitures n'étaient pas destinées au réseau urbain des TBA, mais bien au "Ferrocarril Gral Urquiza", une société ayant parmi ses ancêtres la "Rural" des sieurs Lacroze et possédant un réseau de banlieue électrifié par 3e rail. Ces PCC avaient été construites par la "Pullman Standard" en 1940 pour la compagnie "Pacific Electric" de Los Angeles, et présentaient la particularité d'être bidirectionnelle. Accouplées en trains de trois voitures circulant sur les lignes de San Martin et Campo de Mayo, elles ne connurent guère de succès en Argentine, puisqu'elles ne roulèrent que de 1959 à 1962 avant d'être déclassées.

Revenons aux TBA. Les voies firent également l'objet d'une rénovation à grande échelle, particulièrement sous les auspices du Ministre des Transports Lopez Abuin. Plusieurs lignes de tramway furent prolongées, soit en renforcement de services existants, soit pour remettre en service des tronçons abandonnés. Cette politique volontaire ne tarda pas à porter ses fruits : en 1957, un demi-million de passagers par mois furent arrachés aux autobus.

C'est alors qu'un changement soudain de gouvernement vint réduire à néant les efforts colossaux entrepris par les TBA : le 25 novembre 1961, un décret intima à ces derniers de supprimer tous ses tramways pour le 31 décembre de l'année suivante ! Jamais sans doute une ville entière ne fut débarrassée si brutalement de ses serviteurs électriques.

En 1962, Buenos Aires comptait 692 km de voies de tramway (574 en ville, 77 extra muros et 41 dans les dépôts), desservies par 1240 motrices modernes abritées dans neuf dépôts et parcourant 44 lignes d'une longueur cumulée de 1052 kilomètres. Il ne devait pratiquement plus rien subsister de tout cela un an plus tard. Le spectacle le plus désolant fut sans doute de voir des motrices "FM" fraîchement livrées d'usine, prendre le chemin des ferrailleurs sans avoir pu rouler.

La quasi-totalité du réseau fut supprimée pour la Noël 1962, donnant l'occasion à une vieille "cucaracha" de la compagnie "11 de Septiembre", préservée au musée de Moron, de circuler une dernière fois sur les voies du quartier de Belgrano, le 26 décembre. Quelques lignes connurent un bref répit : les trams 18 et 20 de Lanus survécurent jusqu'au 19 février 1963, le temps d'adapter la voirie au passage des autobus ; quant aux lignes 51 et 52 (Lanus-Villa Obrera et Lanus-Villa Mauricio), elles subsistèrent jusqu'au 31 décembre 1964, grâce au fait qu'elles ne pénétraient pas dans la ville elle-même.

La plus grande partie du matériel roulant fut détruite. 22 "Tassara" échappè-



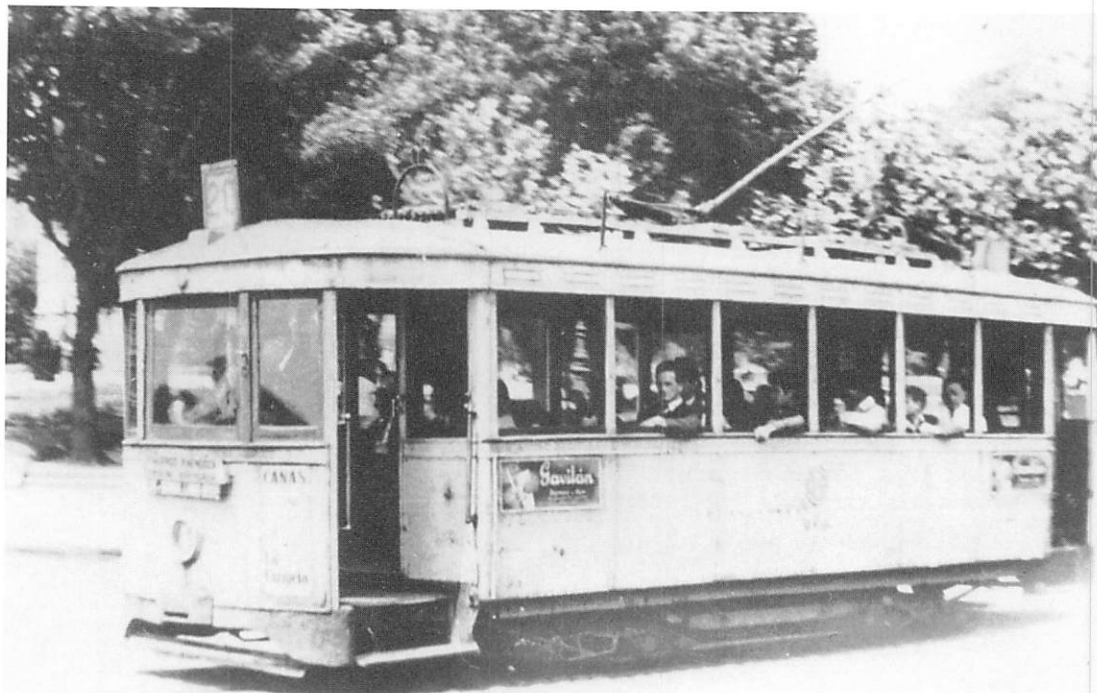
rent à ce sort grâce au fait qu'elle avaient été envoyées avant la suppression dans la ville de Tucuman, dont le réseau de tramways ne disparut qu'en 1965. 12 autres "Tassara" se retrouvèrent au Paraguay, à Asuncion, où circulaient depuis les années trente des voitures construites par les ateliers "Catita". Enfin, quelques "FM" partirent vers La Plata, où elles eurent le privilège de desservir le dernier réseau argentin à être radié de la carte, en 1966. Diverses caisses de tramways furent converties en habitations dans les banlieues de la ville, certaines d'entre elles ayant même l'honneur d'être assemblées pour former une église !

Le pavé de Buenos Aires, lui, fut livré à une meute formée d'innombrables transporteurs privés de toute taille, dotés en général d'autobus Leyland ou Mercedes.

En terminant cet article, nous tenons à remercier les sociétés TRACTIONNEL et BN, et plus particulièrement Messieurs Lambiotte et Janssens de Varebeke, pour nous avoir transmis les documents en leur possession.



BELGRANO (26 décembre 1962). Une "Cucaracha" parcourt une dernière fois les rues du quartier.  
(Collection A. G. Podesta)

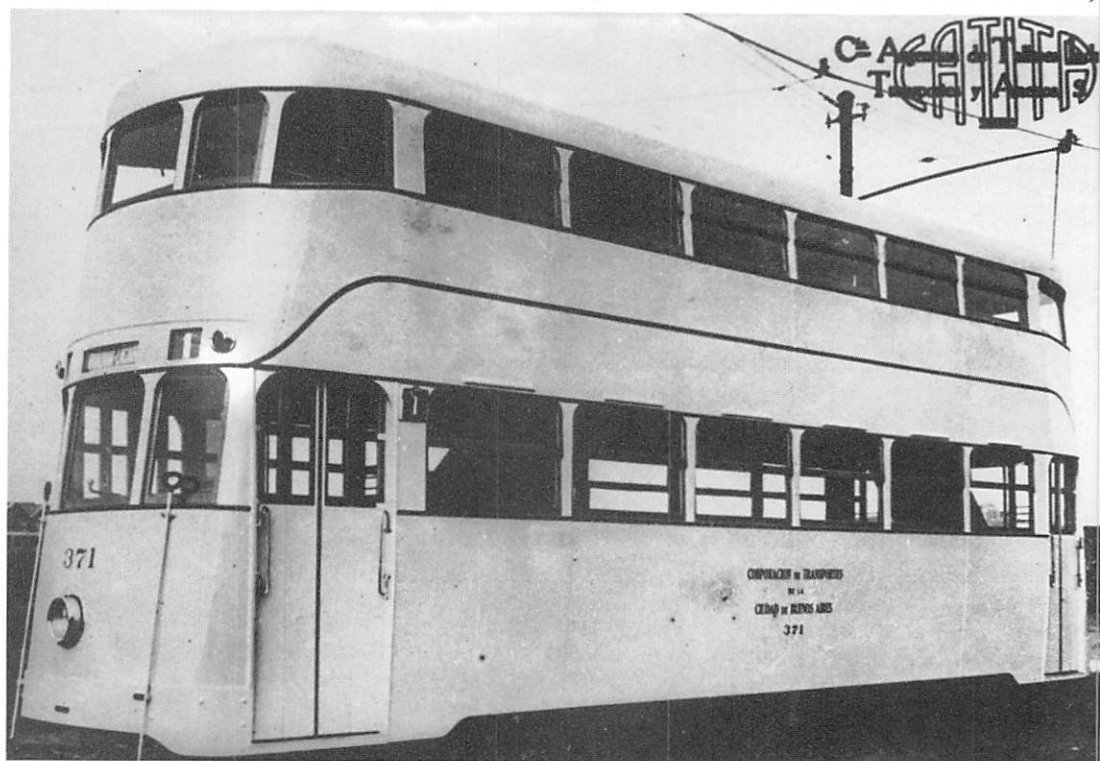


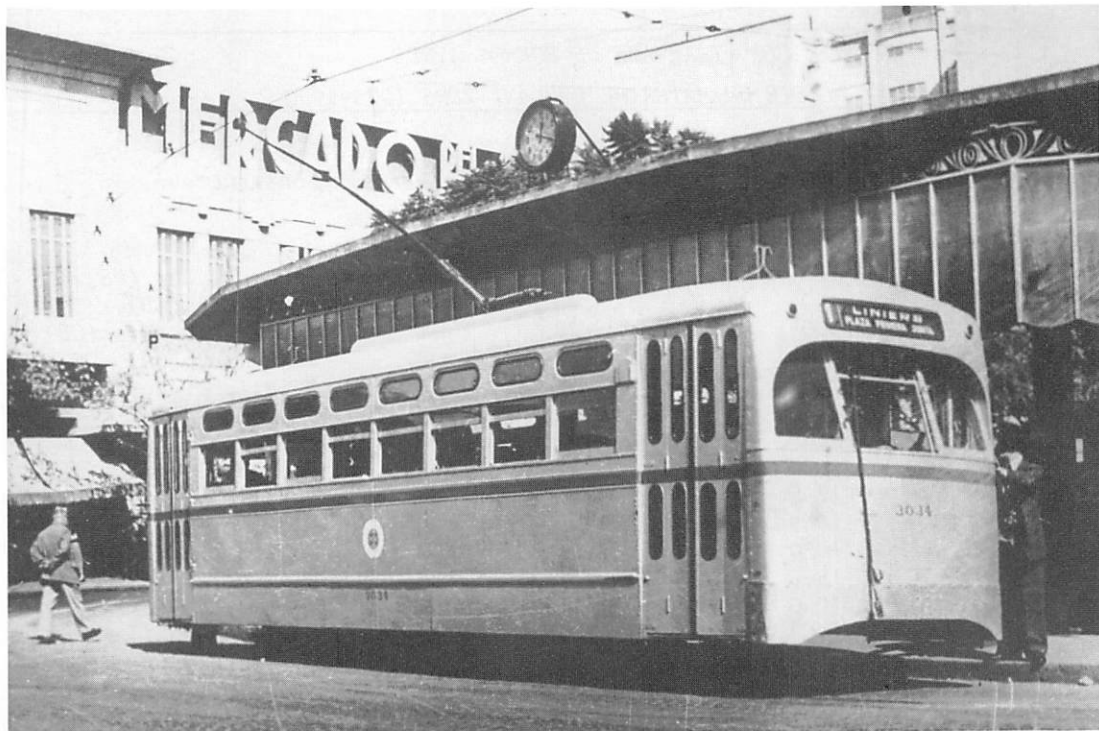
BUENOS AIRES. Motrice n° 986 à deux essieux de l'ex "Cia de Tranvías del Puerto" en livrée CTCBA.  
(Collection A. G. Podesta)

\* \*

\*

BUENOS AIRES. Motrice à impériale n° 371 construite par les ateliers "Catita" en 1942.  
(Collection A. G. Podesta)



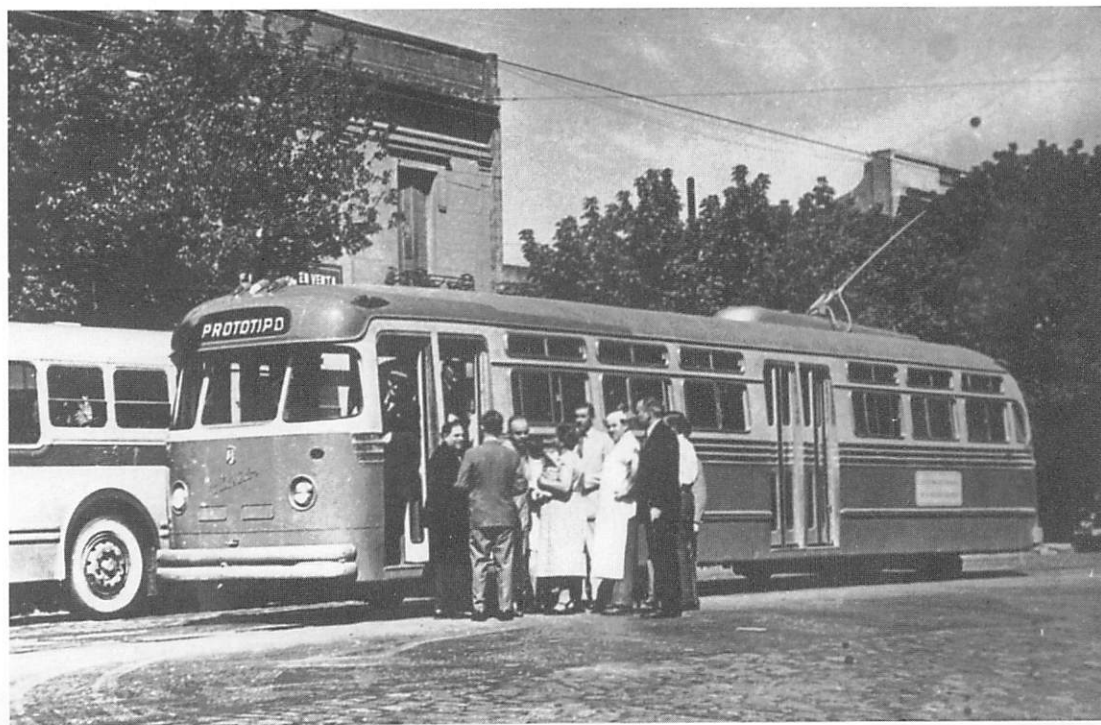


BUENOS AIRES. Motrice "Tassara" n° 3034 sur la ligne n° 1, attendant la correspondance du métro.  
(Collection A. G. Podesta)

\* \*

\*

BUENOS AIRES. Motrice prototype n° 4000, surnommée "El Libertador", construite par les ateliers "Polvorin" en 1951.  
(Collection A. G. Podesta)



TRAMWAYS DE BUENOS-AIRES

LISTE DU MATERIEL ROULANT VERS 1925-1930

Numéros	Essieux	Places assises	Fenêtres	Constructeur
<u>ANGLO-ARGENTINO</u>				
Motrices 1-350	2	28	5	St Louis Car (US)
351-450	2	28	7	Dick Kerr (GB)
451-500	2	28	7	United Electric (GB)
501-600	2	32	8	Dick Kerr (GB)
601-799	2	32	8	Métallurgique (B)
800-810	divers ex "Bs As y Belgrano"			Jackson (US)
811-840	2	32	8	Belge inconnu (B)
841-1000	2	32	8	United Electric (GB)
1001-1190	2	32	8	Métallurgique (B)
1191-1549	2	32	8	Dick Kerr (GB) (1)
1550-1600	2	32	8	English Electric (GB)
1601-1850	2	32	8	English Electric (GB)
1851-1950	2	32	8	English Electric (GB)
1951-1999	2	32	8	Ateliers de l' "Anglo"
2001-2150	2	32	8	United Electric (GB)
2151-2417	2	36	9	Ateliers de l' "Anglo"
2418-2460	2	36	9	Atel. de l' "Anglo" (2)
2461-2650	2	36	9	Ateliers de l' "Anglo"
2651-2750	2	36	9	Catita (Arg)
2751-2880	2	36	9	Catita (Arg)
Rem. 3031-3062	2	32	8	Dick Kerr (GB)
3063-3082	2	32	8	United Electric (GB)
3083-3102	2	32	8	Baume & Marpent (B)
3133-3162	2	28	7	Métallurgique (B)
3501-3600	2	32	8	Métallurgique (B)

(1) Véhicules des anciennes sociétés "Gran Nacional" et "La Nueva".

(2) Voitures 2418 à 2750 toutes semblables, à l'exception des n° 2418 à 2460 équipées de trucks Brill 21-E, les autres étant dotées de Birney.

DEL PUERTO

Motrices 1-45	2	32	8	Dick Kerr (GB)
46-58	2	32	8	English Electric (GB)
59-88	2	32	6	Ateliers "del Puerto"

LACROZE

Motrices 1-320	2	32	8	Brill (US)
401-451	4	44	11	Brill (US) (1)
501-525	2	32	8	Ateliers "Lacroze"
Rem. 1001-1044	2	32	8	Ateliers "Lacroze"

(1) Voitures de type interurbain américain.

ELECTRICOS DEL SUR

Motrices 1-8	4	40	9	St Louis Car, Brill
9-50	4	40	9	Utd Electric, Falkenried
51-74	4	40	9	St Louis Car (US)
75-78	2	36	9	United Electric (GB)
				Ateliers "El del Sur"

# L'Electrique Lille-Roubaix-Tourcoing

par Jules HAYOT

## HISTORIQUE

La compagnie "Tramway de Roubaix-Tourcoing" (TRT) fit rouler son premier tram à cheval le 19 mars 1877. C'était alors un réseau à voie normale, comme à Lille. En 1894, il fut reconstruit en voie métrique quand les chevaux furent remplacés par l'énergie électrique. Le premier tramway électrique roula le 29 octobre de cette même année.

En 1901, un ingénieur nommé Alfred MONGY demanda la concession de plusieurs lignes de tramways parmi lesquelles deux étaient destinées à relier Lille à Roubaix et à Tourcoing. En 1904, la compagnie "Electrique Lille - Roubaix - Tourcoing" (ELRT) fut fondée et obtint la concession des lignes de tramways jusqu'en 1968. Après la construction de trois grands boulevards de 50 m de large (avenue de la République, avenue de Flandre et avenue de la Marne), les premiers trams à bogies entrèrent en service en décembre 1909 (série 400). Ils furent appelés "Mongy" par les habitants de l'agglomération et ce nom est toujours resté de nos jours. En 1922, l'ELRT absorba le TRT qui était en faillite.

Ouvrons une parenthèse pour signaler qu'Armentières avait également un petit réseau de tramways (deux lignes) qui démarra en 1900 et fut absorbé par l'ELRT en 1914. Complètement détruit, comme la ville, durant la guerre 1914-1918, il ne fut pas reconstruit.

La dernière ligne urbaine de l'ELRT fut fermée en 1956.

## LES LIGNES

A son apogée, le réseau comptait 23 lignes à voie métrique et 120 km de voie (troncs communs comptés une seule fois), dont voici l'énumération :

AE	Grand-Place Roubaix - Parc Barbieux	Fermée en 1930
A	Roubaix - Tourcoing	" 1954
B	Gare de Roubaix - Wattrelos - Herseaux (Belgique)	" 1956
C	Gare de Roubaix - Lannoy - Toufflers	" 1956
Ø	Roubaix - Tourcoing	" 1956
D	Roubaix - Mouvaux	" 1953
E	Roubaix - Tourcoing	" 1934
G	Gare de Roubaix - Hôpital Barbieux	" 1953
H	Gare de Roubaix - Leers	" 1953
L	Tourcoing (Gare des Francs) - Grand Place - Blanc Seau	" 1954
LN	Tourcoing (Gare des Francs) - Blanc Seau	" 1953
M	Ligne circulaire Tourcoing Gd Place - Cimetière	" 1951
P	Tourcoing (rue de Roncq) - Tilleul	" 1936
R	Tourcoing - Roncq - Halluin (frontière belge)	" 1954
S	Roubaix (Pl. de la Liberté) - Hem	" 1951
1	Lille - Roubaix	
1bis	Lille - Tourcoing	
2	Lille (Gare Centrale) - Lannoy	" 1956

3	Leers - Wattrelos - Tourcoing - Roncq	"	1935
4	Roubaix - Hem	"	1934
5	Lille - Marquette	"	1956
6	Roubaix - Leers	"	1936
7	Lille - Marcq en Baroeul	"	1972

Il ne reste plus que deux lignes suburbaines en service, à savoir :

R (ex 1)	Lille - Roubaix	11,660 km dont 90 % en site propre
T (ex 1bis)	Lille - Tourcoing	11,640 km dont également 90 % en site propre.

### MATERIEL ROULANT

A l'apogée, en 1930, il y avait 174 motrices bidirectionnelles (dont 51 à bogies) et 57 remorques (dont 27 à bogies), livrée vert et crème, entreposées dans 5 dépôts : Laboureur et Mascara à Roubaix, Union à Tourcoing, Leers et Marcq en Baroeul (siège social et ateliers).

En 1940, la flotte de trams à bogies était composée de la façon suivante :

NOMBRE	N°	SERIE	ANNEE	CONSTRUCTEUR	LONGUEUR	LARGEUR	POIDS	CAPACITE	VITESSE
25	401-425	1909	Franco-Belge	12,23	2,10	21 T	101	60	
5	426-430	1925	"	12,23	2,10	21 T	101	60	
5	431-435	1911	"	12,23	2,10	21 T	101	60	
16	200-215	1937	Brissonneau	11,30	2,10	12,5 T	80	60	
10	700-709	1926	Franco-Belge	10,53	2,10	10 T	90	-	
17	710-726	1929	"	11,74	2,10	12 T	100	-	

En 1950, 29 motrices furent ferrailées et quelques remorques 700 furent vendues au réseau de Sarrebrück où elles roulèrent encore quelques années. Les 200 finirent leur carrière en 1972 sur la ligne 7.

Signalons que les 400 étaient équipées de frein à air comprimé et avaient le chauffage central. Avec une vitesse de 60 km/h, c'était le tramway le plus moderne de France à l'époque.

La voiture 432 fut complètement restaurée en 1979 (avec livrée d'origine vert et crème et filets d'or). Elle est utilisée pour des sorties d'amateurs et des tournages de films. La 433 sert au remorquage des voitures en panne.

Le 1er janvier 1982, l'ELRT fusionna avec la CGIT (transports urbains de Lille) pour devenir la COTRALI (Compagnie de Transports de la Communauté urbaine de Lille). Entretemps, en 1980, 6 trams à bogies avaient été achetés d'occasion aux "Vestische Strassenbahnen", Herten. Ils roulaient sur la ligne 310 Herten - Recklinghausen qui fut fermée le 31 mai 1981.

En 1982, la Cotrali a acheté 24 trams articulés à 3 bogies au même réseau provenant de la ligne 305 Recklinghausen - Bochum. Cette ligne fut fermée le 3 octobre 1982 et devra être remplacée en 1985 par une nouvelle à écartement normal qui sera exploitée par Bogestra (Bochum Gelsenkirchen Strassenbahn).

A la fin de 1982, la flotte de la Cotrali était la suivante :

NOMBRE	N°	SERIE	ANNEE	CONSTRUCTEUR	LONGUEUR	LARGEUR	POIDS	CAPACITE	VITESSE
2	432,433	1911	Franco-Belge	12,23	2,10	21 T	101	60	
28	500-528	1950	Brissonneau	13,50	2,10	17,2 T	100	70	
2	352,353	1954	Düwag	14,30	2,20	17 T	120	70	
4	362,363 365,367	1955	"	14,30	2,20	17 T	120	70	
15	369-383	1957	"	20,10	2,20	20,7 T	177	70	
6	385-387 389-391	1958	"	20,10	2,20	20,7 T	177	70	
3	401-403	1958/9	"	20,10	2,20	21,5 T	177	70	

Il y a lieu d'ajouter 6 motrices et 6 remorques à essieux utilisées pour les travaux de voie ainsi que la motrice T 1 (ex 415) dépanneuse, construite en 1909 par Franco-Belge.

Toutes les articulées ont des roues élastiques et sont équipées de la radio. Le 11 décembre 1982, les 7 premières articulées furent mises en service avec une nouvelle livrée. Les 17 suivantes le seront progressivement jusqu'au début de 1984. A ce moment, il ne restera plus que 4 motrices 500, les autres auront été ferrailées.

### TRAFIC ET TARIFS

En 1945, les TELB et ELRT transportèrent 73.146.000 et 79.900.000 de voyageurs respectivement, soit un total de 153.046.000 (dont 27.800.000 sur les lignes 1 et 1bis). En 1981, l'ELRT a transporté 6.200.000 voyageurs.

Il faut dire qu'en 1945, le tramway transportait la totalité des voyageurs de la communauté urbaine de Lille alors que maintenant il n'en transporte plus que 12 %. Le trafic total, avec les bus, a été de 50 millions de voyageurs soit 49 voyages/habitant/an. Lille est d'ailleurs la lanterne rouge des villes françaises de plus de 100.000 habitants.

Depuis octobre 1981, le système tarifaire par sections a été abandonné et remplacé par un tarif horaire et un tarif "petit parcours" (anciennement une section), dont les billets se vendent à l'unité ou en carnets de 10.

### MODERNISATION ET EXTENSION DU TRAMWAY

Un plan a été dressé en 1980 par des ingénieurs de la SOFRETU, comprenant, dans les grandes lignes, la reconstruction de l'infrastructure et le remplacement du matériel roulant, à savoir : tronç commun Gare de Lille - Croisé Laroche (4,020 km), tronçon Croisé Laroche - Tourcoing (7,620 km), tronçon Croisé Laroche - Roubaix (7,640 km), pose nouvelle voie entre Roubaix et Tourcoing (3,500 km), pose caténaire entre Roubaix et Tourcoing, renouvellement du matériel roulant, modernisation des dépôt et ateliers, installation du radar entre Roubaix et Tourcoing, allongement des quais et pose de distributeurs de billets.

Les dépenses correspondantes sont les suivantes : 67 millions de FF pour l'infrastructure, 73 pour les voies, 95 pour le matériel roulant, 15 pour les dépôt et ateliers, 31 pour l'alimentation en énergie électrique et 16 pour l'aide à l'exploitation (radar, abris, distributeurs de billets, etc...), soit un total de 297 millions de FF.

A partir d'août 1981, des nouvelles voies ont été posées entre Lille et le Croisé Laroche. Ces voies sont posées sur ballast avec traverses en béton faites de 2 blochets reliés par entretoises métalliques. Les rails du type Vignolle 50 kg sont boulonnés sur chaussons en néoprene. Ils sont soudés, sauf aux stations où subsistent des éclisses pour la dilatation. Depuis mai 1983, le tramway ne circule plus dans le centre de Lille. Il emprunte un tunnel de 620 m de long pour arriver à la Gare Centrale, son nouveau terminus, station commune avec le Val.

A Tourcoing, la nouvelle voie en site urbain a été réalisée en mars 1982. Le terminus en boucle autour de l'église St-Christophe a été supprimé et se situe maintenant en cul-de-sac rue Carnot. Il est évident que d'autres travaux pourraient être exécutés ultérieurement tels que dénivellement de carrefours, mise en tunnel dans le centre de Roubaix... Dans cette dernière ville, la grande boucle ne passerait plus rue Maréchal Foch mais rue Pierre Motte. De plus, la voie située de chaque côté de la chaussée centrale du boulevard de Paris serait déportée sur chaque chaussée latérale du dit boulevard.

Compte tenu de la suppression de deux arrêts à Lille (lycée Pasteur et rue

des Jardins), les temps de parcours sont les suivants :

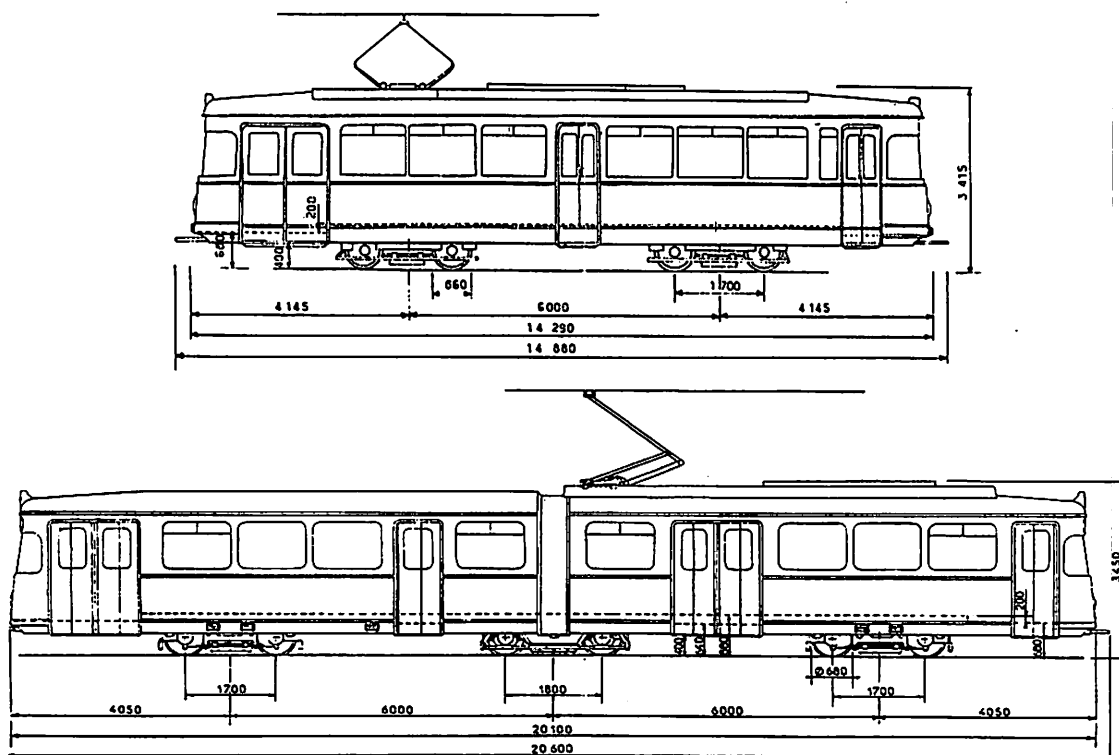
Lille - Croisé Laroche	9 minutes / 26 km
Lille - Tourcoing	25 minutes / 28 km
Lille - Roubaix	26 minutes / 26 km
Roubaix - Tourcoing	10 minutes / 23 km.

Actuellement la vitesse commerciale est de 24 km sur chacune des deux lignes.

### MENACES POUR LE TRAMWAY

En 1968, lors de la fin de la concession de l'ELRT, un plan fut établi pour remplacer les deux lignes de tramways rescapées par des autobus. Ce plan ne fut heureusement pas adopté.

Ces derniers temps, un plan plus démentiel fut avancé : remplacer le tramway par le mini-métro Val, alors que les voies sont en site propre à plus de 90 %. Des associations lancèrent une campagne contre ce démantèlement. L'une d'elles, l'Union des Voyageurs du Nord (UVN), fit un sondage parmi les usagers du tramway (en janvier 1980) leur demandant s'ils préféreraient le maintien du tramway, avec du nouveau matériel, ou son remplacement par le Val. Plus de 98 % répondirent en faveur de son maintien, soit 775 bulletins pour le maintien et 12 pour le remplacement par le Val. Rappelons qu'en décembre 1974, le sondage effectué par la municipalité de Mons en Baroeul sur le passage du Val dans cette ville avait donné 3.418 voix contre et 181 pour. Dans une allocution prononcée le 18 décembre 1981 par M. Fiterman (Ministre des Transports) lors d'un essai du Val, celui-ci déclara qu'en ce qui concerne la ligne n° 2 du Val, à moyen terme, le tronçon Lomme - Gare de Lille se fera par le Val ; à long terme, s'il le fallait, le tramway serait remplacé par le Val.



*Diagrammes des deux types de motrices Düwag acquises par la Cotrali.*





MARCO EN BAROEUL (1981). Passage de la motrice Düwag n° 352 devant le dépôt en direction de Roubaix.  
(Photo M. Damide)

\* \*  
\*

LILLE (janvier 1983). Départ de la motrice Düwag n°372 de la place du Théâtre en direction de Tourcoing.  
(Photo M. Damide)



# Trammuseum Edegem : nieuwe aanwinst

Sinds zaterdag 13 augustus 1983 werd het Antwerps Tram- en Autobusmuseum verrijkt met een autobus van de firma "AUTOBUS KRUGER p.v.b.a." uit Lier, nl. de autobus n° 155, gebouwd in 1963.

De firma "Autobus Kruger" exploiteert sinds 1924 verschillende autobuslijnen en is een van de oudste autobusexploitanten van de provincie Antwerpen.

Dank zij de medewerking van de firma's "AUTOBUS KRUGER", "DAF TRUCKS - DAF BELGIE N.V." uit Aartselaar, "DAF TRUCKS - GARAGE C. ANTHONIS" uit Lier en enkele bekwame vrijwillige medewerkers, kon deze autobus volledig gerestaureerd worden.

De autobus heeft een geriveerd koetswerk van de in 1977 verdwenen autobuskonstrakteur "CARROSSERIE BOSTOVO" (Stoelen) uit Lier (konstruktienummer 290) en gebouwd op een chassis met motor van het merk DAF type TB 162 DS 605. De autobus is geschilderd in de groene Belgische Spoorwegkleur, die vanaf 1977 geleidelijk verdween naar aanleiding van de overname door de Buurtspoorwegen, van alle aan de N.M.B.S. toegewezen autobusdiensten.

De bus heeft een lengte van 11,80 m en telt 48 zit- en 32 staanplaatsen. Ze is tevens nog rijklaar.

Naar aanleiding van deze nieuwe aanwinst werd ook een kleine stand uitgebouwd die bij middel van foto's, de evolutie weergeeft van het autobuspark van de firma "Autobus Kruger".



EDEGEM. Gerestaureerde autobus Kruger n° 155.

(Foto E. Keutgens)

# **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, Ninoofsesteenweg 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