

18/6/84

33



tram magazine

AMUTRA

Editeur responsable

Verantw. uitgever

R. DIEUDONNE

Avenue des Buissonnets, 42

- 1020 Bruxelles

Braambosjeslaan, 42

- 1020 Brussel

Périodique trimestriel

Driemaandelijks tijdschrift

1984 / I

9^e année / jaar

Pr. 130,- Fr.

NOTRE PHOTO DE COUVERTURE

BRUXELLES - PLACE DANCO (26 juillet 1983). Exploitation temporaire de la ligne 58 en motrice de type 7700 durant les vacances 1983.

(Photo R. Stevens)

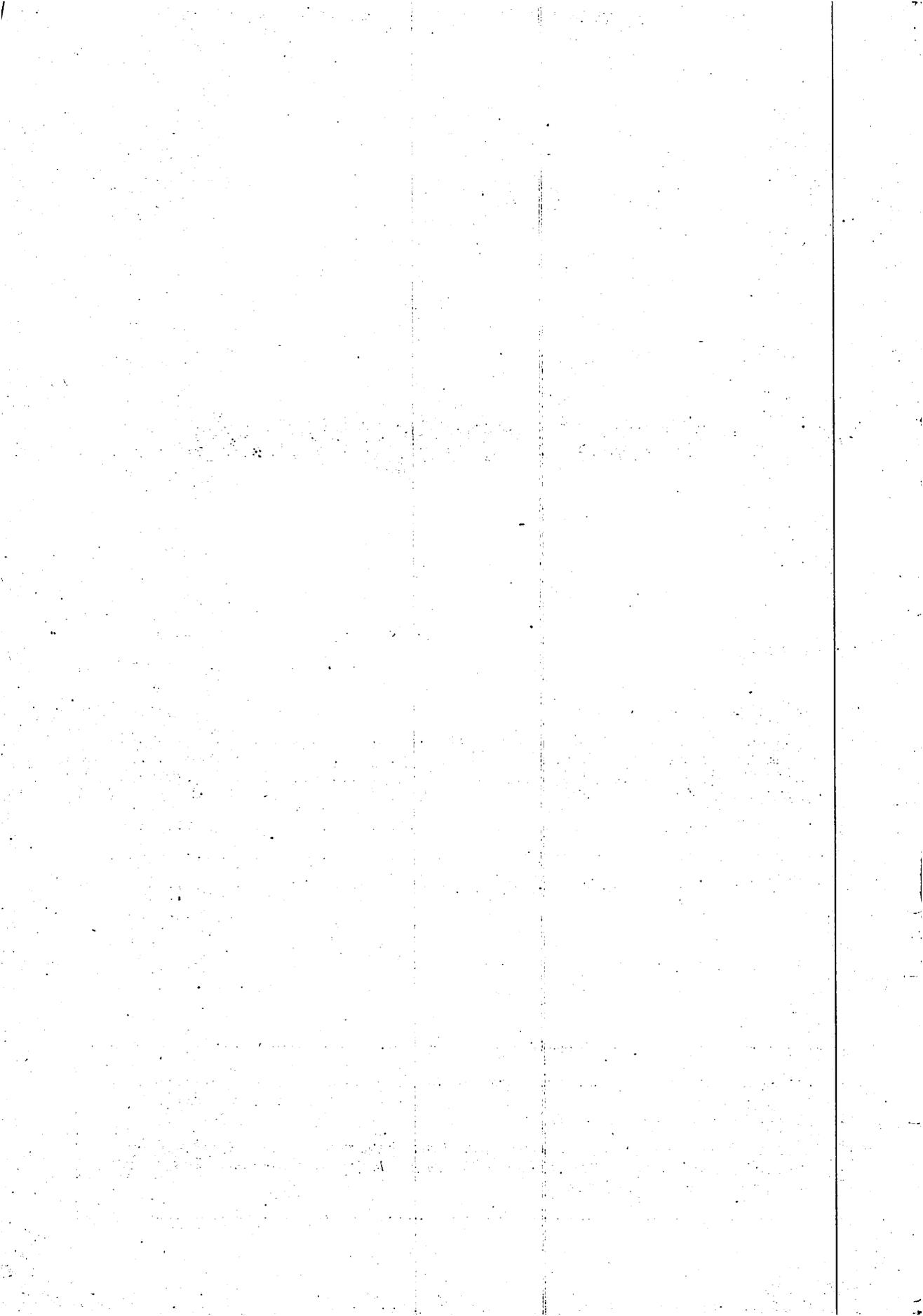
tram magazine

AU SOMMAIRE :

* Regards sur un passé récent	
- Les activités de l'association en 1983	3
- L'Amutra en ballade aux bords du Rhin	5
- STIB - Rétrospective 1983	9
- SNCV - Rétrospective 1983	15
* Nieuws uit Edegem	22
* Le transport sur pneus et l'énergie électrique	24
* Matériel roulant et lignes : nouveau concept pour Zürich	30

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.



Regards sur un passé récent

— Les activités de l'association en 1983

1) MUSEE DE SCHEPDAEL

Le nombre de visiteurs s'est élevé à 6.723. Donc, 170.278 visiteurs ont été accueillis au musée depuis son ouverture le 26 mai 1962.

Le matériel vicinal destiné à être restauré par la SNCV est garé soit à Solre-sur-Sambre, soit à Kalken.

Afin de permettre l'ouverture de nouvelles salles d'exposition permanente (documents photographiques, lignes aériennes) lors de la célébration du 100e anniversaire de la SNCV en 1985, les membres du conseil d'administration ont poursuivi en 1983 la remise en ordre des locaux. La SNCV a d'ailleurs promis son concours quant aux gros travaux à effectuer aux bâtiments : rejointoyage, chaulage, peinture.

Deux rallyes automobiles "Citroën - 29 mai 1983" et "MG - 5 juin 1983" ont fait halte au musée de Schepdael.

2) MUSEE D'EDEGEM

Le nombre des visiteurs s'est élevé à 13.806. Donc, 31.432 visiteurs ont été accueillis au musée depuis son ouverture le 12 juin 1982.

En fin d'année, la commune d'Edegem a installé des estrades permettant la vue intérieure des voitures.

Après la fin de l'exposition à Woluwe, les motrices anversoises n° 200 et 550 ainsi que la remorque 601 ont été transférées à Edegem où elles seront exposées dès Pâques 1984.

3) MATERIEL PRESERVE

Cette année, l'Amutra est devenue propriétaire des autobus "Kruger 155" et "Vermeulen 1071.02".

Dans le cadre de l'organisation de l'exposition "Bruxelles - Anvers" au MTUB, cette année encore, il a été fait appel au matériel de la collection Amutra. C'est ainsi qu'après une magnifique restauration effectuée dans les ateliers de la STIB avec le concours des services de la Promotion des Transports Urbains du Ministère des Communications, les véhicules suivants ont été exposés à Woluwe : motrice 200 (ex-CGTA) remise en état d'origine, motrice 550 (ex-TAO) et remorque 601 (ex-CGTA).

L'Amutra devait également prêter trois véhicules de sa collection pour l'exposition "Journées Portes Ouvertes" au dépôt de Robermont organisée dans les nouvelles installations de la STIL les 28 et 29 mai 1983. Il s'agissait des véhicules suivants : remorque 366 (ex-TL), trolleybus bidirectionnel 402 (ex-RELSE) et remorque 701 (ex-TULE). Cette dernière voiture sera ultérieurement remise en état dans les ateliers de la STIL.

4) EXPLOITATION MUSEES

Nous nous plaisons à souligner l'excellente collaboration entre la commune d'Edegem, la MIVA, les services de la PTU et l'Amutra.

Tout en conservant l'espoir de pouvoir un jour réunir l'ensemble de la collec-

tion, le succès de notre extension locale anversoise ainsi que l'éventualité de la création d'une extension analogue liégeoise confirment le bienfondé de notre conception et comportement actuels en ce qui concerne la gestion du patrimoine muséologique de notre association.

5) VOYAGES

Le 7 mai, l'Amutra a organisé un voyage vers Cologne et Bonn. Ce fut l'occasion de parcourir dans sa quasi totalité la ligne 16 "Mülheim - Köln - Bonn - Bad Godesberg". Le parcours des réseaux de Cologne et de Bonn devait également permettre d'atteindre Königswinter et Bad Honnef.

Du 10 au 14 novembre, un groupe restreint de membres a séjourné en Suisse. Il a été possible de circuler sur les réseaux de tramways de Neuchâtel, Berne, Zürich et Bâle ainsi que sur les réseaux secondaires suivants : Vereinigte Bern-Worb (VBW), Forchbahn (FB), Uetlibergbahn (SZU), Coire-Disentis (RhB), Furka-Oberalpbahn (FO) et les tramways du Baselland (BLT).



ROBERMONT (28 mai 1983). Présentation du trolleybus bidirectionnel 402 (ex-RELSE).
(Photo M. Albrecht)

— L'Amutra en ballade aux bords du Rhin

Voyage à l'étranger, apprécié par certains, contesté pour le mode de transport utilisé par d'autres, il est riche en péripéties dès le départ. A la demande de certains membres, la décision fut prise d'organiser le voyage en autocar ceci ayant pour but principal de réduire sensiblement le prix du parcours et de permettre un horaire plus aéré : il ne faut pas oublier que le dernier départ du train Cologne-Bruxelles s'effectue avant 20 heures.

AVANT-PREMIERE

Après avoir élaboré sur papier l'horaire de la journée, il convenait, afin d'éviter un maximum de problèmes, d'effectuer et de confirmer le projet établi. C'est ainsi que le 15 avril, l'équipe organisatrice ainsi que le cariste de service entreprirent à leurs frais le voyage de Bad Honnef, point extrême du périple.

Le temps est pluvieux et les nouvelles en provenance de la vallée du Rhin ne sont guère encourageantes : le fleuve est en crue !

Première opération du voyage : simuler la vitesse de l'autocar. Prévision = réalité : Mülheim est atteinte à 9h30 et la voiture y sera parquée jusqu'au soir. Deuxième réalité : le Rhin déborde de partout !

Il faut se procurer des tickets combinés KVB - KBE - SWB - SSB. Après explications d'un contrôleur, nous voilà en possession de cartes à tarif zonal : système compliqué à souhait (heureusement simplifié au 1.1.1984). L'utilisation de cartes journalières pour l'ensemble des réseaux précités nous fut déconseillée, bien qu'à l'usage ce type de cartes s'avéra des plus pratiques et économiques.

Une rame Stadtbahn nous emmène de Mülheim jusqu'au sud de Cologne. Arrivé à Ubierring, ordre du dispatching : il faut poursuivre la route en autobus, la voie étant coupée pour cause d'inondation. A peine l'ordre est-il donné, qu'il est annulé et la rame peut poursuivre sa route vers Bonn. A voir l'état des rails, il y a longtemps que le tram n'a plus circulé et nous apprenons que le service vient d'être rétabli après une interruption de plusieurs jours grâce à l'efficacité de l'intervention des pompiers.

Le reste du voyage s'effectue sans trop d'encombre jusqu'à Bad Godesberg. Le plan prévoyait la traversée du Rhin à bord d'un bac, mais le courant du fleuve est tel que toute navigation est interdite et il nous faut abandonner cette partie du programme. Il ne nous reste plus que la possibilité de revenir à la station Landesbehördenhaus et de rejoindre Königswinter via la nouvelle ligne S vers Ramersdorf et la ligne H vers Bad Honnef. Système de correspondance exemplaire : 3' à Landesbehördenhaus, 6' à Ramersdorf et nous voilà en route vers Königswinter. A Oberkassel, nouvelle interruption et c'est bien en autobus que se poursuit le voyage. Au-delà de cette localité, les voies situées en tranchée ou en bordure des rives sont envahies par les eaux boueuses du fleuve. A voir l'organisation bien germanique en pareil cas, il faut croire que les débordements sont chose courante : un itinéraire desservi par autobus le long de chaussées situées plus en hauteur, est prévu avec plaques indicatrices d'arrêt et itinéraire signalé.

Les conditions étant telles, il nous est impossible d'atteindre Bad Honnef. Königswinter 12h30, il est temps de se restaurer et c'est l'occasion de découvrir un restaurant, un bon repas : une adresse à recommander aux participants du voyage.



LONGENBURG (15 avril 1983). La station, située à l'entrée de Königswinter, est envahie par les eaux du Rhin. (Photo M. Albrecht)

* *

*

KONIGSWINTER (15 avril 1983). L'arrêt "Düsseldorfer Hof" situé sur la rive droite du Rhin devenu lui aussi inaccessible. (Photo M. Albrecht)



Après le repas au restaurant "Omas", un petit tour permet de découvrir le Drachenfelsbahn, autre possibilité d'excursion à offrir lors du prochain voyage. Le retour vers Bonn s'effectue via l'itinéraire des autobus dits "de hautes eaux" (hochwasserschienenbusverkehr) et le tramway de la ligne H.

A Bonn, nouveau problème de titres de transport : les zones sont différentes suivant que les titres de transport sont délivrés soit par le groupe KVB/KBE ou le groupe SSB/SWB. Le préposé à la vente réussit tant bien que mal à valider nos billets tout en y mettant de sa poche... et l'on se plaignait de nos transits !

Nous rejoignons Cologne via la ligne 18. En cours de route, une équipe "de choc" procède au contrôle mais devant la masse de titres présentés, ne s'inquiète guère de la totale exactitude des validations !

L'horaire établi a été respecté malgré tous les inconvénients subis au cours de la journée. Il nous est permis dès lors de confirmer nos prévisions et de soumettre le programme définitif aux participants.

Le voyage de préparation s'achève sous la pluie dans l'espoir d'un temps plus clément lors du voyage.

SAMEDI 7 MAI 1983 : LE VOYAGE

6 h 30. Le départ s'effectue comme prévu mais sous des tonnes d'eau. Malgré la décrue annoncée, avec ce qu'il tombe, l'équipe organisatrice se pose la question de savoir : que va-t-il se passer à Cologne et Bonn ? Par mesure de sécurité, le projet initial de la traversée du Rhin en bac a été définitivement abandonné. Voyage sans encombre par l'autoroute jusqu'à Liège où nos participants liégeois sont en retard, retard qui va se répercuter durant toute la première moitié du voyage. Le départ s'effectue de Mülheim à 10 h 02. Une rame Stadtbahn KVB nous emmène vers Bad Godesberg que nous atteignons à 11 h 09'. La vitesse pratiquée sur cette ligne est remarquable. A peine après avoir quitté les faubourgs sud de Cologne, le convoi fonce à 105 km/h vers Bonn et son semi-métro : plus de 40 km sont parcourus en 67'.

Réglé comme un mouvement d'horlogerie, le convoi Stadtbahn SSB vers Ramersdorf se présente à quai 3' plus tard. Un scénario identique se répète à Ramersdorf à destination de Königswinter. Après avoir quitté la station "Landesbehördenhaus", nous franchissons le Rhin sur un pont nouvellement construit. La vue sur le fleuve est rassurante : la décrue est effective, rien à comparer avec la situation d'il y a 3 semaines : nous irons à Bad Honnef en tramway.

11 h 45. Nous arrivons à Königswinter. Ici le temps libre accordé aux participants va permettre de satisfaire les goûts de chacun : le bon restaurant à midi, le chemin de fer à crémaillère du Drachenfels, la poursuite du voyage en tramway vers Bad Honnef.

Quelques intrépides, ayant effectué l'aller-retour de Bad Honnef avec continuation sur Beuel, ont droit à une visite improvisée du dépôt SSB : un "réserve" bienveillant donne bénévolement toutes les explications nécessaires quant à la conduite des véhicules et à l'exploitation des différentes lignes. Non seulement, il y eut la visite du dépôt de Beuel, mais encore nos intrépides furent annoncés au dépôt moins vaste de Rheindorf où sont garés les tramways urbains. Après avoir parcouru la ligne 1 vers Dottendorf, la visite du réseau urbain de Bonn devait se terminer à la gare, lieu de rendez-vous de tous les participants. Le retour vers Cologne Barbarossaplatz s'effectue à nouveau sous une pluie battante. Celle-ci ne freina en rien l'appétit des participants lesquels rejoignirent le restaurant "Zum alten Praesidium" pour le repas du soir. A la Barbarossaplatz, se déroula un fait divers non prévu au programme de la journée : le passage de la rame historique des KVB, fortement apprécié de la part des participants.

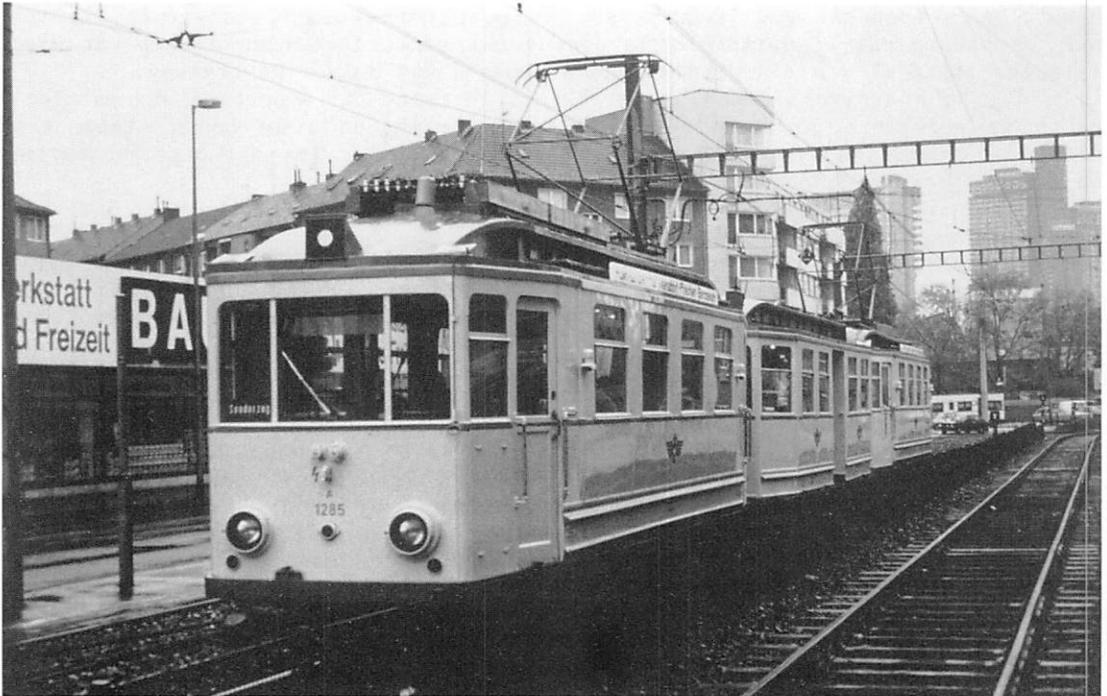
La pluie fut notre compagne pour le reste de la soirée et c'est ainsi que le groupe rejoignit Bruxelles. Il était 23 h 30' et chacun s'en retourna très satisfait de cette journée au bord du Rhin.



BONN (15 avril 1983). Rame SWB de la ligne S quittant la station "Landesbehördenhaus" en direction de Bonn et Siegburg. (Photo M. Albrecht)

* *
*

COLOGNE (7 mai 1983). Rame historique des KVB traversant la Barbarossaplatz. (Photo M. Albrecht)



— STIB - Rétrospective 1983

L'une des principales modifications sur le réseau de la STIB fut l'introduction de films directionnels à texte unique sur certaines lignes d'autobus ainsi que sur les motrices du type 7700.

Les principales dates à retenir sont les suivantes : 1er mai 1983 pour la ligne 90, 26 juin 1983 pour la ligne 52 et du 1er juillet au 31 août 1983 pour la ligne 58.

Par la même occasion, les films des 7700 ont été équipés de films dénommés "barrés blancs" ; les mentions existantes sont les suivantes : Barrière, Jacquemain, M Nord B et Midi B. Une première utilisation a été notée le 17 décembre 1983 lorsque la 7788 en service sur la ligne 90 a reçu un demi-tour à la Barrière de Saint-Gilles.

En ce qui concerne les autobus, outre de nombreuses lignes utilisant ces nouveaux types de films, il faut noter également l'apparition sur la série 8016 à 8030 de films de remplacement "tramways", tous munis de la mention "service navette - pendeldienst" et aux couleurs exactes des lignes de tramways concernées. Cette série d'autobus assure les services "indices verts" et toutes les navettes prévues par ordre de service. C'est ainsi que la principale utilisation en 1983 fut celle du 23 octobre (manifestation anti-missiles) au cours de laquelle on vit circuler des bus 55 entre l'hôtel communal de Schaerbeek et la place de la Paix, des 52 et des 58 entre la place Bockstael et respectivement l'avenue de Meise et Vilvorde.

Dès le 3 octobre, des films toiles unidirectionnels furent utilisés sur la ligne 81 avec cependant une particularité : ces films mentionnent en grosses lettres le terminus vers lequel se dirige la voiture et en petites lettres (2e ligne) le terminus d'où provient la motrice. Huit mentions différentes équipent donc la ligne 81.

Le programme de transformation des 7500 en 7700 s'est normalement poursuivi au cours de l'année 1983. C'est ainsi qu'au 31 décembre, outre le prototype 7500, il subsistait 38 motrices de types 7500 en service. Il s'agissait des 7504, 06, 14, 18, 22, 23, 31, 33, 34, 35, 37, 38, 40, 42, 43, 44, 45, 47, 48, 53, 56, 57, 61, 62, 63, 66, 67, 68, 70, 72, 74, 76, 79, 80, 81, 87, 95 et 96.

A la série des motrices terminées, il y a lieu d'ajouter la transformation de la 7830 (accident du 28 juin 1982 avec la 7901), sortie d'atelier le 25 octobre 1983 sous le n° 7729, comblant ainsi le trou de la 7529 incendiée le 15 août 1974.

La mise en service de ces voitures s'est également poursuivie au cours de l'année. En effet, dès le 1er juillet 1983, la ligne 52 est exploitée en self-service intégral ; la ligne 58 fut desservie par des 7700 non self-service durant les mois de juillet et août 1983 ; enfin, quelques motrices 7700 non self-service apparaissent sur la ligne 55 (avec films traditionnels) dès le 1er septembre 1983.

Enfin, signalons également la 7901 précitée, utilisée en self-service sur la ligne 90 dès la mi-octobre. Elle est la première motrice à être équipée de films Brose à gros chiffres.



AV. DES EPERONS D'OR (30 novembre 1983). L'important effondrement de l'avenue Legrand a contraint la STIB d'effectuer quelques détournements insolites. Cette photo illustre également l'utilisation des nouveaux films directionnels. (Photo L. Koenot)

* *
*

AVENUE FONSNY (5 mai 1983). Motrice 7711 circulant sous films barré blanc "M NORD B". A remarquer que cette motrice se dirige en réalité vers le dépôt de l'avenue du Roi. (Photo L. Koenot)





PLACE SAINT-LAMBERT (2 novembre 1983). Service partiel sous film 81 barré "FLAGEY - EXPO" au départ du Heysel. (Photo J.M. Van Melderem)

* *
*

AVENUE LOUISE (11 décembre 1983). Circulation à contre-voie de la 7901 sous film "PENDELDIENST" lors de l'effondrement de l'avenue Legrand. A noter que le film "SERVICE NAVETTE" était placé à l'autre extrémité de la voiture. (Photo J.M. Van Melderem)



Il nous faut signaler également que la 7901 a été la première voiture à circuler avec ouverture des portes à gauche. En effet, suite à un important effondrement au carrefour avenue Louise/avenue Legrand (du 29 novembre au 12 décembre 1983), les lignes 23, 32, 90 et 94 subirent de très importants détournements. Un service navette à voie unique (sur la voie vers le Bois) fut instauré dans l'avenue Louise entre la place Stéphanie et le carrefour du Bois. Dès le 1er décembre, la motrice 7901 fut affectée à cette navette. Quelques jours plus tard, elle reçut même des films appropriés "service navette - pendeldienst" collés sur les vitres des boîtes à film. Deux conducteurs (un dans chaque poste) se partageaient la conduite de la voiture afin de ne pas perdre de temps aux deux points terminus.

La démolition des motrices de types 4000 et 9000 s'est également poursuivie au cours de l'année écoulée.

Il y a lieu de signaler également que le 10 octobre les motrices 9003 et 9006 ainsi que la 9005 le 11 octobre ont été préparées pour leur "grand départ". Le 14 octobre, elles furent chargées sur camion et dirigées sur Anvers où elles furent embarquées sur un navire à destination du Paraguay.

Ces motrices rejoignirent ainsi leurs soeurs 9001, 9007 et 9008 déjà en service à Asuncion (avec les 1507, 08, 14, 15, 1601, 03, 04, 05, 07 et 10) depuis quelques années.

La 9079, conservée par le MTUB, a effectué un circuit historique le 29 octobre 1983 pour les membres de ce musée bruxellois. A cette occasion, elle fut autorisée à circuler en tunnel (axe 5 - Grande Ceinture) pour la grande joie des amateurs.

En ce qui concerne d'autres voitures historiques, signalons que le train 59 (ex 3407) - 604 a circulé le 18 février 1983 pour le besoin du tournage d'un film intitulé "Le Voyage d'Hiver" avec plaque de la ligne 60. Le tournage se déroula principalement en soirée devant les Abattoirs d'Anderlecht (avenue Clemenceau), abattoirs très habilement transformés en gare de chemin de fer pour les besoins du film ! Rappelons que ce train circula déjà à deux reprises pour des groupes d'amateurs : le 31 octobre 1981 pour l'Amutra (avec circulation en tunnel sur les axes 5 et 3), le 19 mars 1983 pour l'Asvi (sans circulation en tunnel) et le 3 juillet 1983 pour l'Electric Railroad Association avec passage en station Montgomery avant de parcourir la ligne 39.

Poursuivons quelque peu le chapitre du matériel pour signaler que la 7097 fut spécialement décorée à l'occasion des "20 km de Bruxelles". Elle circula sous cette livrée publicitaire du 2 avril au 5 juin sur toutes les lignes de la STIB à l'exception des lignes 19, 32, 90 et 103.

Enfin, terminons ce tour d'horizon en signalant la réouverture au trafic tramways de la rue Couverte. Cette réouverture programmée initialement pour le 14 septembre ne put se faire en réalité que le 24 (en raison des grèves affectant le réseau dès le 13 septembre).

Les anciennes voies d'accès de l'avenue Fonsny vers la station provisoire "Argonne" sont conservées en tant que voie de garage ou de rebroussement et ont été équipées à cette dernière fin de deux liaisons. A l'occasion de la manifestation anti-missiles du 23 octobre 1983 déjà citée, ce nouveau terminus en tiroir fut utilisé pour la première fois par des motrices de renfort de type 7700 assurant une navette "Verboekhoven - Fonsny" sous films 52 barré.





PLACE SAINT-LAMBERT (1er mai 1983). Arrivée de la motrice 7097 spécialement décorée à l'occasion des "20 KM DE BRUXELLES". (Photo R. Stevens)

* *
*

AVENUE FONSNY (6 janvier 1984). Motrice 7802 de la L. 101 effectuant une manœuvre de demi-tour sur la nouvelle liaison. (Photo J.M. Van Melderem)





CHAUSSEE DE NINOVE (18 février 1983). Train 59 - 604 au cours du tournage du film "LE VOYAGE D'HIVER". (Photo J.M. Van Melderren)

* *
*

STATION GEORGES-HENRI (29 octobre 1983). Passage en tunnel de la motrice 9079 au cours du voyage spécial organisé par le MTUB. (Photo J.M. Van Melderren)



— SNCV - Rétrospective 1983

LITTORAL

La mise en service de motrices unidirectionnelles de type 6000 s'est poursuivie au cours de l'année au fur et à mesure des livraisons par la BN. Les cinquantes motrices (n° 6000 à 6049) à l'exception des motrices accidentées sont donc en service depuis octobre 1983.

Néanmoins, quelques motrices bidirectionnelles du type 6100 destinées au Hainaut ont été conservées pour les services navettes : il s'agit des voitures 6102, 6111, 6131, 6137, 6138 et 6149.

Au cours de l'été, une fréquence de 15 minutes fut assurée en juillet et août à la grande satisfaction des utilisateurs.

Des circulations spéciales furent également organisées au cours de ce même été. C'est ainsi que la voiture 6030 fut affrêtée par la maison MAES-PILS pour des circulations gratuites tous les week-end, tantôt entre La Panne et Ostende, tantôt entre Knokke et Ostende. L'accès à ce "Vakantie Feesttram", magnifiquement décoré pour la circonstance, se faisait gratuitement contre présentation de six capsules de bière Maes-Pils par voyageur. A noter cependant que le samedi 20 août 1983, cette motrice fut victime d'un tamponnement sans gravité puisque, quoique suspendu le dimanche 21, la circulation de ce convoi spécial reprit le week-end suivant avec la même voiture.

Le dimanche 10 juillet 1983, l'articulée triple 6102 fut également affrêtée et offrit des circulations gratuites aux vacanciers afin de faire la publicité du "Festival van Vlaanderen".

Signalons également qu'au cours de l'année 1983, une liaison radio fut instaurée entre les véhicules et le centre-dispatching installé à la gare SNCV d'Ostende-quai ("Kaai Station").

Enfin, en ce qui concerne la rénovation des voies, le travail a porté principalement en l'aménagement des installations situées dans les différentes cités balnéaires entre Nieupoort et La Panne. A cette occasion, de nombreuses coupures de ligne ont nécessité la mise en place d'un transbordement par autobus.

HAINAUT

Le 24 mai 1983 vit l'inauguration de la station "Beaux-Arts" par le Ministre De Croo. Le convoi inaugural fut composé des motrices 6121/6108 et 6145/6154 circulant accouplées à cette occasion sous film 89. La mise en service de ce nouvel ouvrage se déroula en deux fois : le 29 mai 1983 pour les lignes 80, 89 et 90 et le 12 juin 1983 pour la ligne 41. Le service des lignes 80, 89 et 90 est toutefois limité à la station "Beaux-Arts" les samedis, dimanches et fêtes.

Le 28 mai 1983 fut le dernier jour de circulation de la ligne 92 Charleroi Eden - Thuin.

Afin de palier le manque de fréquence sur le tronçon "Beaux-Arts / Charleroi Sud" les week-end lors de manifestations au Palais des Beaux-Arts une ligne navette sous film 59 "Beaux-Arts / Sud" circule à la demi-heure. La première



RAVERSIJDE (septembre 1983). Motrice unidirectionnelle de type 6000 sur la ligne 2 à destination de La Panne. (Photo M. Albrecht)

* *

*

KOKSIJDE (septembre 1983). Renouvellement des voies dans la traversée de la localité. (Photo M. Albrecht)





OSTENDE (10 juillet 1983). Motrice 6102 spécialement affrêtée à l'occasion du "Festival van Vlaanderen". (Photo M. Albrecht)

* *

*

WENDUINE (14 août 1983). "Vakantie Feesttram" 6030 à destination d'Ostende-quai.



utilisation de cette ligne se situa les samedis et dimanches entre le 29 octobre et le 13 novembre 1983, à l'occasion du Salon des Arts Ménagers. Cette ligne est exploitée à l'aide de motrices BN.

La répartition du matériel par ligne est désormais la suivante :

- S-métro sur les lignes 41, 43, 57, 62, 63, 80 et 84 ;
- S traditionnelles sur les lignes 30, 91 (avec dernière remorque en service sur la ligne 30) et renfort L. 80 La Louvière ;
- BN sur les lignes 89, 90 et 93.

La pose des voies dans le complexe "Waterloo" a débuté en novembre 1983.

Dans le domaine de l'exploitation des diverses lignes, rappelons que la ligne 80 avait été rouverte au trafic le 18 avril 1983 après rénovation des voies sur la section Courcelles - Trazegnies.

La ligne 91 (Anderlues - Thuin) circula pour la dernière fois le 31 décembre 1983. Le dernier service régulier fut "poursuivi" par un spécial ASVI afin de marquer l'événement. L'Asvi continuera cependant à exploiter le tronçon Lobbes - Thuin à l'aide de son matériel historique.

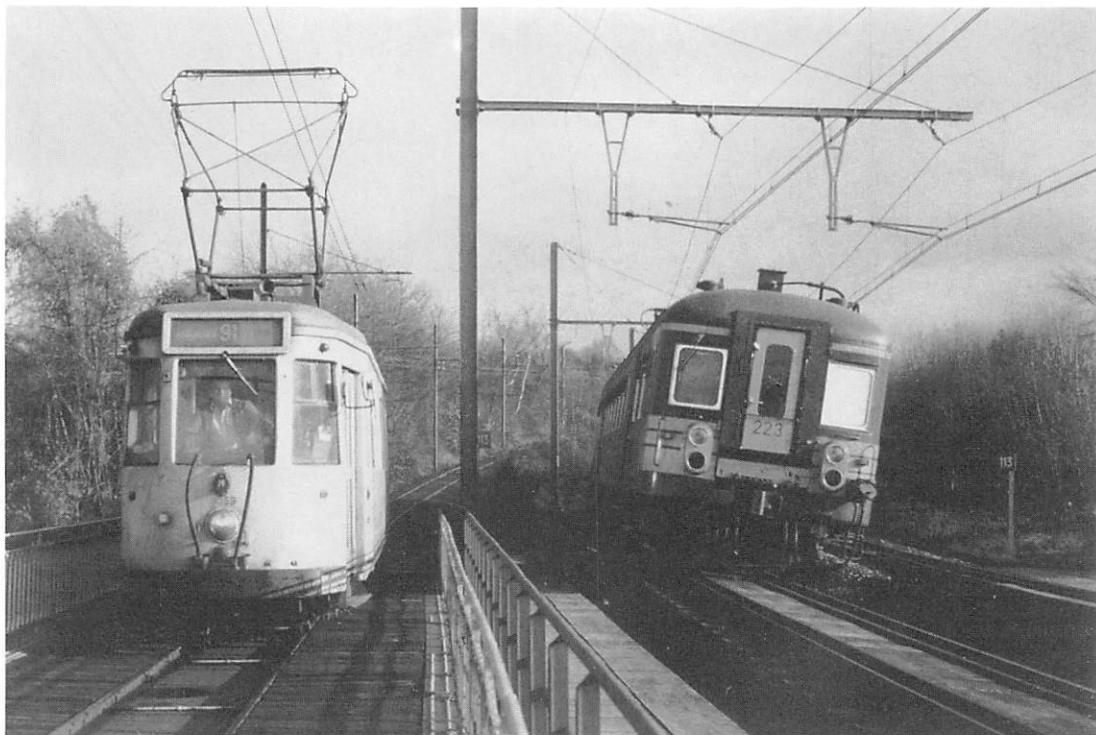
Au chapitre du matériel roulant, signalons la transformation de la motrice S 9094 en "motrice d'auscultation des lignes aériennes". En livrée bleue et grise avec bandeau orange, immatriculée 9591 et équipée de matériel Siemens, elle est appelée à circuler sur les deux réseaux subsistants de la SNCV. Elle effectua du rodage intensif du 12 au 16 décembre 1983.

La transformation de motrices S en motrices SJ s'est poursuivie par les voitures 9121, 9135, 9095, 9082, 9126, 9147 et 9130 qui devinrent respectivement les 9181 à 9187.



CHARLEROI-SUD (1er mars 1984). SPECIAL lave bien plus blanc !

(Photo M. Albrecht)



LOBBES (21 décembre 1983). Croisement de la S. 9059 et de l'automotrice 223 au pont sur la Sambre. (Photo L. Koenot)

* *
*

THUIN - Ville Basse (31 décembre 1983). Dernier 91 et convoi historique Asvi s'apprêtant à quitter la ville. (Photo R. Stevens)





CHARLEROI-SUD (8 mars 1984). Motrice SJ 9174 au départ de la ligne 57 en direction de Souvret. (Photo R. Stevens)

* *

*

FONTAINE L'EVEQUE (2 mars 1984). Motrice BN 6116 vers La Louvière (ligne 90) aux abords du chantier métro. (Photo M. Albrecht)





CHARLEROI (1er mars 1984). Deux générations se croisent dans le complexe d'approche de la station "Beaux-Arts". (Photo M. Albrecht)

* *

*

CHARLEROI (1er mars 1984). Une motrice S rénovée assure le départ d'un "80" à destination de Maurage, depuis la station "Beaux-Arts". (Photo M. Albrecht)



Nieuws uit Edegem

Het Antwerps Tram- en Autobusmuseum sloot op zondag 30 oktober 11. het tweede openingsseizoen af.

Ter herinnering : het museum is slechts toegankelijk op zater-, zon- en feestdagen, telkens van 14u tot 18u vanaf Pasen tot het laatste weekeinde van oktober, alsook in vermelde periode in de week, maar dan slechts op aanvraag.

Ook het seizoen 1983 is bijzonder succesvol geweest en wij konden in het totaal 13.806 bezoekers noteren. Op bepaalde zondagnamiddagen werden meer dan 500 bezoekers geteld.

Voor de twee seizoenen samen (1982 en 1983) telden we 31.432 bezoekers.

Deze mooie cijfers kunnen wedijveren met bepaalde musea in de Antwerpse agglomeratie, en tonen aan dat het museum meer en meer bekend wordt in Antwerpen en omliggende. Dit seizoen konden wij ook talrijke buitenlandse bezoekers noteren (Noor-Ierland, Londen, Parijs, Wenen en tientallen Nederlanders). Tijdens de wintermaanden, met het oog op het seizoen 1984 (vanaf Pasen), mogen wij ons verheugen in de aankomst van enkele nieuwe aanwinsten, zoals daar zijn :

- motorwagen 200, gebouwd in 1900 bij "Franco-Belge" te La Croyère. Het is de eerste elektrische motorwagen van de Antwerpse trammaatschappij en in dienst gesteld in 1902. De motorwagen werd volledig gerestaureerd in de toestand van 1902 (zie TM 30, blz. 13) ;

- motorwagen 550 van de Antwerpse Tramwegen, gebouwd in 1929 bij "Energie" te Marcinelle voor de Wereldtentoonstelling van 1930 te Antwerpen en later verbouwd met "stalen koppen" ;

- bijwagen 601 van de Antwerpse Tramwegen, een prototype uit 1924 met houten banken.

Ook de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen zal twee voertuigen overmaken aan het museum, nl. de motorwagen type S 9097, een Antwerpse buurtspoorwegmotorwagen uit 1930 (gemoderniseerd in 1959) en tevens de 200-ste Type S bij de N.M.V.B.

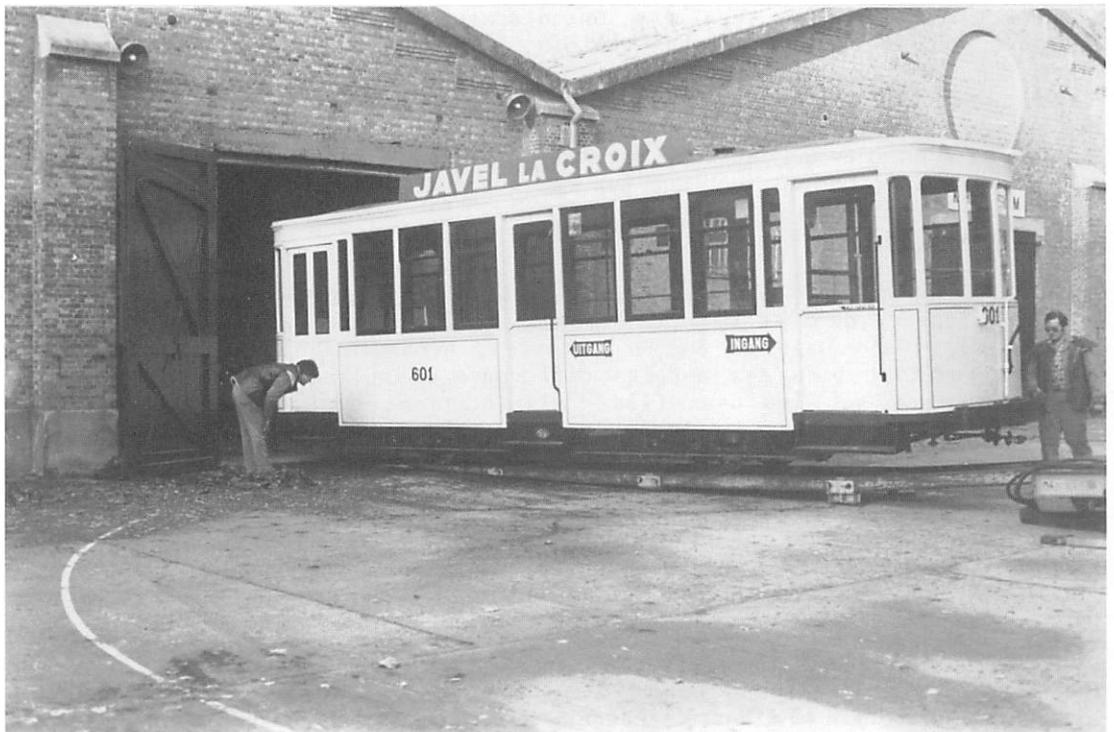
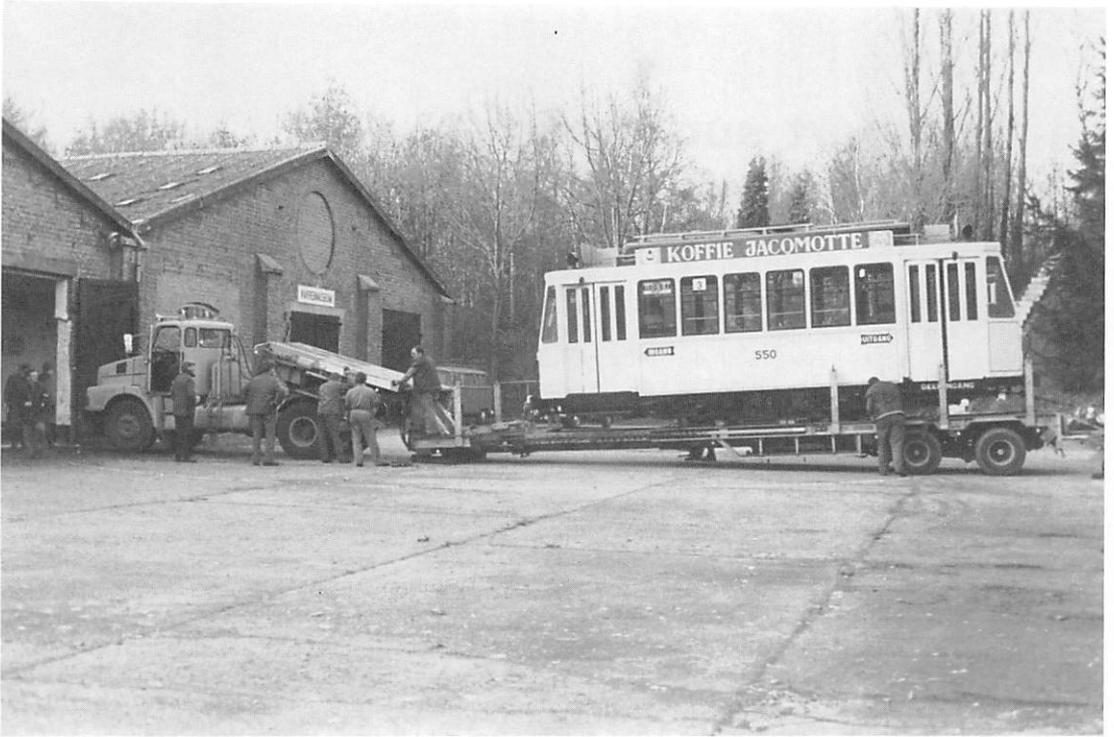
Verder de oude baantraktor AT 553 van 1954 voor het vervoer van trammaterieel. Deze baantraktor met een lengte van 25 meter zal geladen worden met de motorwagen type S. 9097, zodat de bezoeker zal kunnen bekijken hoe trammaterieel langs de baan kan vervoerd worden.

Tenslotte is er de autobus 55 van de firma "De Polder" die de verzameling nog zal aanvullen.

Ook het Gemeentebestuur van Edegem zal tijdens de winter overgaan tot het plaatsen van verhoogde loopbruggetjes, langsheen bepaalde tramrijtuigen, zodat de bezoeker een betere kijk kan nemen in de rijtuigen.

De bezoekers, en wij hopen dat zij opnieuw talrijk zullen zijn, kunnen dus vanaf Pasen 1984 een verrijkte verzameling aanschouwen, die nog beter de evolutie weergeeft van het stedelijk openbaar vervoer in de Scheldestad.

E. KEUTGENS



EDEGEM (1 december 1983). Afladen van motorwagen 550 en bijwagen 601.

(Fotos E. Keutgens)

Le transport sur pneus et l'énergie électrique

1984 est une date anniversaire à plus d'un point de vue pour les moyens de transport sur pneus par énergie électrique en Belgique et comme l'Amutra a pu assurer la préservation de deux véhicules des types qui vont être évoqués, quittons brièvement le domaine du transport sur rails qui constitue le sujet habituel de Tram Magazine.

1. LE GYROBUS

Des trois véhicules que posséda la SNCV, numérotés G.1 à G.3, l'Amutra a préservé le troisième dont elle a édité une fort belle carte postale en couleurs. A l'occasion de la sauvegarde du G.3, Monsieur E. Keutgens a consacré un article très précis au gyrobus dans "Présence du Tramway" n° 35 : on me permettra dès lors de rappeler ici que les gyrobus roulèrent sur la ligne M (Gand - Merelbeke) en service voyageurs du 19 septembre 1956 au 23 novembre 1959. Les véhicules ne parcoururent que 150.000 km en moyenne : c'est que la mode était franchement à l'autobus à cette époque où le pétrole semblait pour des années encore plus avantageux que l'énergie électrique. 1984 est donc l'occasion de "fêter" un 25e anniversaire ; n'espérons toutefois pas une excursion en gyrobus historique... Il y a en effet belle lurette que l'infrastructure fixe des mâts d'alimentation en électricité auprès desquels le gyrobus s'approvisionnait à intervalles réguliers, ont disparu.

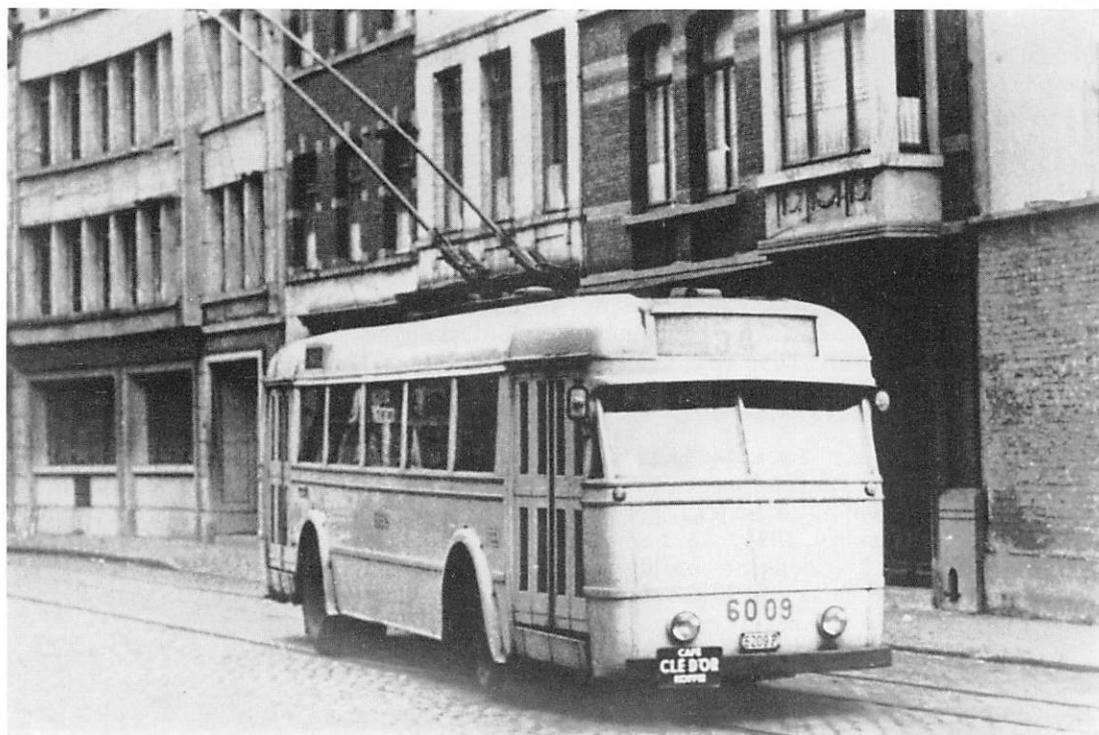
Précisons que, outre les gyrobus gantois, émules de leurs homologues suisses, autrichiens et congolais, il exista aussi des gyrotracteurs pour raccords privés au chemin de fer. La "Maschinen Fabrik Oerlikon" de Zürich, détentrice du procédé de fabrication, réalisa en effet une locomotive pour ses propres besoins et au moins un deuxième gyrotracteur pour Cockerill. Un lecteur pourrait-il nous informer du sort qui fut réservé à ce dernier ?

2. LE TROLLEYBUS

C'est sans doute le 28 avril 1882 que roula pour la première fois un trolleybus, à Halensee, près de Berlin. Nombreux en fait seront, jusqu'à la fin des années '20, les essais de bus à batteries, accumulateurs ou "trolley", ces derniers revêtant bien des aspects différents des classiques perches : petit chariot roulant sur les deux fils d'alimentation et reliés au véhicule par un double câble à titre d'exemple. Des lignes apparaissent dans divers pays, souvent d'existence éphémère. L'état très relatif des revêtements routiers soumettant les mécaniques ainsi que les passagers à des chocs fréquents et parfois violents y est pour une grande part.

Malgré tout, le trolleybus se perfectionne et fait son entrée dans notre pays à Anvers le 14 août 1929 puis à Liège le 31 juillet 1930. L'année 1984 constitue le 20e anniversaire de la disparition des trolleybus bruxellois et anversois.

A Bruxelles, l'idée fait son chemin depuis longtemps - dès 1931, on évoque une ligne Forest-Ixelles - quand le 18 avril 1939 débute enfin un service voyageurs sous film 54 barré, entre Forest (place Saint-Denis) et la gare du Quartier Léopold. Dès le 30 mai, la ligne est prolongée jusqu'à son terminus suburbain de Machelen. Désormais, elle ne subira plus que des variations mineures de trajet, jusqu'à sa suppression au soir du vendredi 14 février 1964.



BRUXELLES (25 décembre 1963). Trolleybus 6009 à la chaussée d'Etterbeek.
(Photo P. Tordeur)

* *

*

ANVERS (16 juin 1963). Trolleybus 43 au Steen vers la Zuidstation.
(Photo P. Boehm)



Notons qu'à Bruxelles comme ailleurs, on vantait en 1939 le trolleybus comme étant le véhicule idéal pour les lignes à trafic moyen : non polluant (oui, déjà !), dégagé de la servitude des rails, silencieux, peu encombrant, apte à épouser un itinéraire sinueux dans des rues étroites (comme c'était le cas à Haren ou dans la traversée d'Ixelles). Dès les années 1950, la substitution par l'autobus était envisagée vu la vétusté croissante du matériel. Des autobus de type "500" à deux agents apparaissent en renfort dès le 4 octobre 1955. C'est à ce moment que la STIB, à peine née, fait construire en ses ateliers deux trolleybus supplémentaires 6023 et 6024, en remplacement des véhicules identiques précédemment vendus à la R.E.L.S.E. lorsqu'ils semblaient superflus. Dès les années '60, on propose les arguments inverses de 1939 : le trolleybus est trop lié à sa ligne aérienne, il est vétuste et de trop faible capacité, alimenté par une énergie électrique chère... On connaît la suite.

A Anvers se produit le même phénomène à la même époque. La ligne principale naquit en 1938 en remplacement du tram n° 6. "Tram Magazine" n° 1 donne tous les détails utiles à ce sujet. Après la fermeture de l'autre ligne existante (n° 31) le 31 octobre 1955, la ligne 6 reste unique, sans que soient concrétisés des projets d'extension ou de modernisation. Les trolleybus n° 31 à 45, maintenus en état pour la ligne 6, arrivent à la limite d'usure et sont définitivement retirés du service le 31 mars 1964.

3. L'ELECTROBUS

Mentionnons ici pour mémoire l'éphémère électrobus des ACEC. Deux véhicules pourvus de différents moteurs diesel, plusieurs fois changés au cours des essais, employaient l'électricité fournie grâce à ce dernier pour alimenter un moteur électrique logé dans chaque roue arrière. Diverses prestations en service voyageurs furent effectuées dans la banlieue de Charleroi à partir de janvier 1964 : c'est là aussi un 20e anniversaire. Après environ deux ans d'essais intermittents, ceux-ci ne furent pas poursuivis dans le domaine des transports en commun.

4. L'AVENIR

On se souvient du "choc pétrolier" qui a ébranlé le monde en 1974. Toutefois, les suppressions de tramways ou de trolleybus suspendues un moment, ont à nouveau commencé à se manifester dans notre pays. Songeons notamment aux 65/66, 85/86 et 91 dans le Hainaut, pour ne pas parler des projets bruxellois. En quoi peut-on encore espérer un avenir pour les véhicules sur pneus mus par énergie électrique, du moins dans les pays occidentaux ?

A coup sûr sous une forme différente de celle que présentèrent jadis les trolleybus anversoises et bruxelloises, de même d'ailleurs que leurs homologues liégeois (ces derniers n'étant pas évoqués ici à la fois parce que la matière en est extrêmement vaste et parce que 1984 ne constitue aucun anniversaire notoire dans leur histoire), il faut en effet de nos jours des véhicules de grande capacité, par exemple articulés, et économiques : à freinage par récupération, équipés de thyristors, etc... En outre, des essais ont lieu dans de nouvelles directions qui ne sont parfois que le résultat d'améliorations, certes très nettes, apportées à des solutions déjà adoptées dans le passé.

a) L'Elektrobus (ou Batteriebus), autobus à remorque garnie d'accumulateurs, tel qu'il circule par exemple à Düsseldorf depuis quelques années ;

b) L'autobus et le trolleybus guidés latéralement (le "Spurbus" tel qu'il circule à Essen), ce qui permet au moins sur quelques tronçons en siège spécial, d'expérimenter des véhicules très longs, à deux articulations et trois



*ELECTROBUS. Photo d'usine réalisée en 1964 dans les faubourgs de Charleroi.
(Cliché ACEC)*

* *
*

*GYROBUS. Inauguration du service à Léopoldville en août 1955. Le parc se
composait de 12 véhicules. (Cliché Oerlikon)*



éléments. La Brugeoise propose ainsi le métro léger sur pneus ou M.L.P. (sorte de bus-trolleybus à deux articulations et à traction bimode) ; la firme Mercedes propose quant à elle le O-Bahn (sorte de trolleybus bidirectionnel à deux articulations et deux... pantographes !)

c) Le trolleybus bimode, pouvant se déplacer grâce à un moteur diesel. Après les Duo-Bus allemands et le Bi-Bus italien de Mauri, la réalisation la plus connue est bien sûr le réseau de Nancy, créé récemment.

Et pour notre pays ? Que peut-on espérer en cette période de restrictions budgétaires ?

Si le retour du trolleybus à Bruxelles, un moment évoqué, semble bien compromis et si sa réapparition à Liège n'est nullement exclue mais non encore garantie, il est hautement probable que ce sera Gand qui, 25 ans après la disparition du gyrobus, verra renaître le trolleybus en notre pays. Les lignes 30 et 31, exploitées par autobus en remplacement du tramway n° 3, avaient été destinées à être reconvertie au tramway (les premières PCC n'en portaient-elles pas les films ?). Aux dernières nouvelles, elles sont destinées à recevoir une double ligne aérienne sur une partie de leur parcours, de manière à voir circuler des véhicules articulés bimodes. 1984 verra-t-elle cette réalisation ? La Belgique s'alignera-t-elle sur la France, l'Allemagne, l'Autriche, l'Italie, les pays de l'Est, qui misent à nouveau sur le trolleybus et les différentes formes nouvelles sous lesquelles il se manifeste de nos jours ? Wait and see...

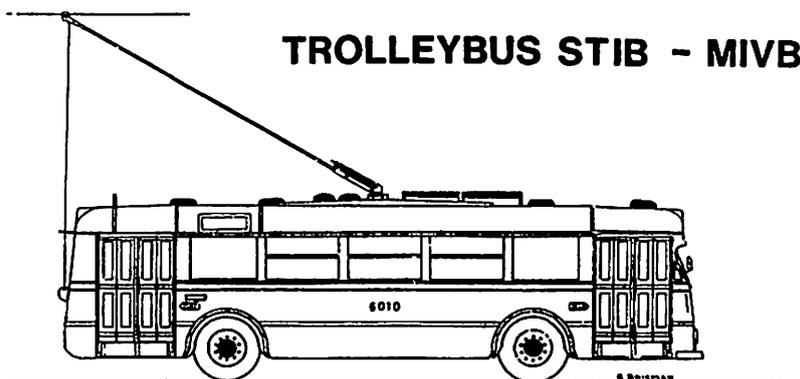
Pol TORDEUR

Rappelons à cette occasion que Monsieur Pol Tordeur est l'auteur d'un ouvrage édité par notre consoeur "Tram 2000", ouvrage bilingue intitulé

**TROLLEYBUS ET TECHNIQUES NOUVELLES
TROLLEYBUS EN NIEUWE TECHNIEKEN**

disponible au prix de 300 FB auprès de notre association (cpte 068-0528040-96).

Des traductions en allemand, en anglais et en italien sont disponibles sur demande.

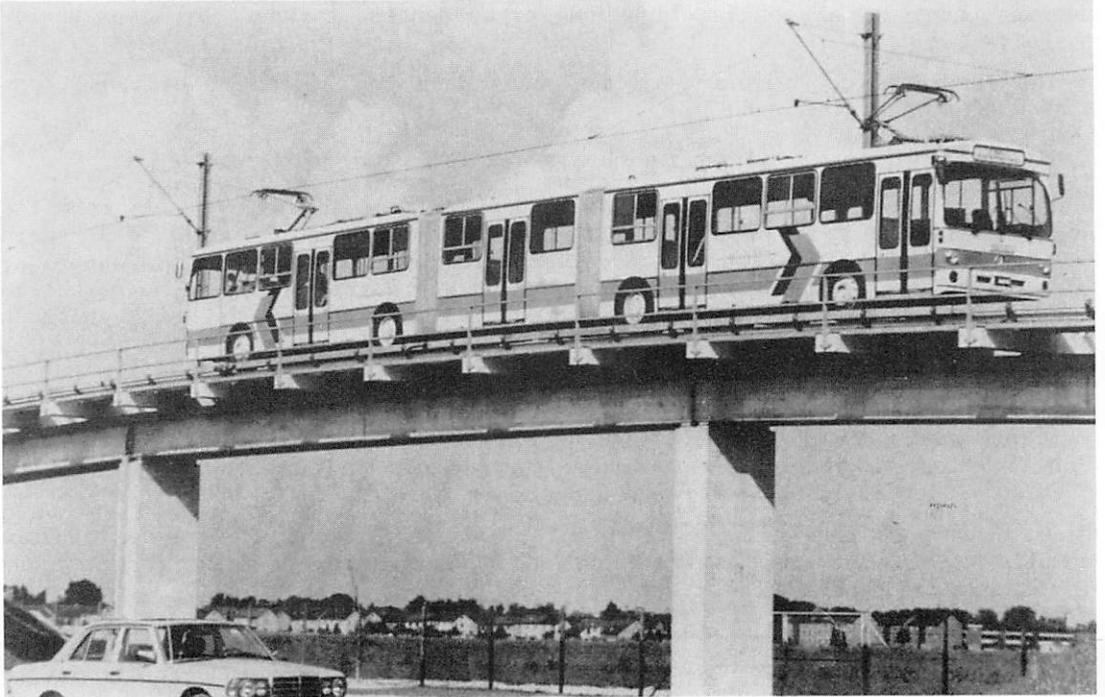




MILAN. Dernier né de l'industrie italienne, le trolleybus SOCIMI/IVECO n° 901 de l'ATM. (Cliché Socimi)

* *
*

ESSEN. Le O-Bahn de la firme MERCEDES avec son véhicule expérimental réversible en circulation sur viaduc. (Cliché Mercedes)



Matériel roulant et lignes : nouveau concept pour Zürich

extrait de la revue "AGMT"

Deux événements sont à la base d'une prochaine commande de nouveaux tramways et d'une restructuration des lignes ferrées des VBZ :

- la mise au rebut de deux séries de motrices accusant plus de 40 ans d'âge,
- la mise en service des deux nouvelles lignes de Schwammendingen.

REPLACEMENT DES VEHICULES A QUATRE ESSIEUX

Vu leur grand âge, les motrices "Brochet" Be 4/4 série 1360-1415 ("Kurbeliwagen") et Be 4/4 série 1519-1552 ("Pedaler"), ainsi que les remorques B série 711-770 devront être peu à peu déchargées de leur mission quotidienne.

Selon le concept mis au point, 52 motrices et 25 remorques devraient être remplacées dans une première phase située entre 1985 et 1987. Ce matériel nécessite actuellement un entretien trop important et n'est plus guère apprécié, ni du personnel, ni de la clientèle.

Reste maintenant à savoir si l'on doit en rester à des compositions de capacité identique (28 mètres). Après étude, les VBZ sont parvenus à une conclusion différente :

- il existe certains tronçons exploités avec ce matériel sur lesquels l'offre est trop faible et d'autres où l'offre est trop généreuse,
- les performances de ces convois, dont seuls les essieux de la motrice sont moteurs, sont inadaptées aux lignes à fortes pentes, surtout par temps humide ou gel,
- les remorques ne peuvent être déplacées dans les dépôts et ateliers sans l'aide d'un véhicule-moteur.

ACQUISITION DE VEHICULES SUPPLEMENTAIRES

Lors de la votation communale du 23 septembre 1978, les citoyens de la ville de Zürich ont accepté l'acquisition de 13 compositions de type "2000" afin de permettre l'exploitation des nouvelles lignes de Schwammendingen. Toutefois, la mise en service de cette desserte ne manquera pas d'entraîner une surcharge sur certains tronçons. Le nouveau concept actuellement étudié doit également prendre cet élément en considération.

ANALYSE CRITIQUE DU RESEAU ACTUEL

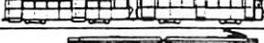
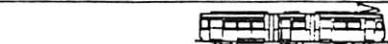
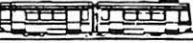
Il a été admis que la fréquentation du réseau resterait relativement identique (210 millions de passagers par année), toutefois la norme admise quant aux passagers debouts passera de 6 à 4 usagers au m².

D'autre part, on ne veut pas faire circuler aux heures de pointe des convois remplis à leur capacité maximale afin de conserver une certaine réserve pour les circonstances exceptionnelles.

Les points faibles décelés sur le réseau actuel sont les suivants :

- fortes surcharges sur le tronçon Bellevueplatz - Goldbrunnenplatz de la

Affectation du matériel roulant et restructuration des lignes

2	42 m		Farbhof - Stauffacher - Bellevue - Bhf. Tiefenbrunnen
3	35 m		Albisrieden - Stauffacher - Hauptbahnhof - Klusplatz
4	28 m		Werdhölzli - Hauptbahnhof - Central - Bellevue - Bhf. Tiefenbrunnen
5	21 m		Bhf. Enge - Rentenanstalt - Bellevue - Kirche Fluntern
6	28 m		Farbhof - Stauffacher - Hauptbahnhof - Kirche Fluntern - Zoo
7	42 m		Stettbuch - Milchbuck - Stampfenbach - Hauptbahnhof - Wollishofen
8	21 m		Hardplatz - Bhf. Selnau - Bellevue - Klusplatz
9	37 m		Hirzenbach - Milchbuck - Oberstrass - Bellevue - Triemli
10	28 m		Seebach - Milchbuck - Oberstrass - Hauptbahnhof - Wollishofen
11	42 m		Bhf. Oerlikon - Bucheggplatz - Haldenegg - Hauptbahnhof - Rehalp
13	42 m		Frankental - Hauptbahnhof - Paradeplatz - Albisguetli
14	42 m		Seebach - Hauptbahnhof - Stauffacher - Triemli
15	21 m		Bhf. Oerlikon - Bucheggplatz - Central - Bellevue - Klusplatz



ZURICH - MILCHBUCK (30 décembre 1983). Un tram "2000" de la ligne 14 vers Triemli longe la rampe de sortie du tunnel de Schwammendingen (Photo Dieudonné)

- ligne 5,
 - surcharge du tronçon Milchbuck - Stampfenbach - Hauptbahnhof de la ligne 14,
 - surcharge du tronçon Bucheggplatz - Haldenegg - Central de la ligne 15 et partiellement de la ligne 7,
 - faible fréquentation du tronçon Bellevue - Zoo de la ligne 5,
 - sous-utilisation du tronçon Bellevue - Bahnhof Enge de la ligne 9.

La mise en service des lignes de Schwammendingen, et d'un nouveau concept dans l'affectation des véhicules, ne pourrait que faire empirer cette situation, particulièrement sur la ligne 14 qui supporterait toute la charge de la ligne de Seebach, la 7 desservant désormais Schwammendingen et Stettbach.

LE CONCEPT "86"

Les modifications suivantes au réseau actuel sont envisagées :

- Les tronçons surchargés des lignes 5 et 9 constituent la nouvelle ligne 9 (Triemli)-Heuried-Bellevue-Irchel-Milchbuck-Schwammendingen-Hirzenbach. Cette ligne sera desservie par des convois de 37 m de longueur, constitués d'une motrice articulée Be 4/6 de type "2000" et d'une remorque motorisée Be 2/4 (à acquérir),
- Les tronçons faiblement fréquentés des lignes 5 (Bellevue-Zoo) et 9 (Bellevue Enge) constituent la nouvelle ligne 5 Bahnhof Enge-Bellevue-Kirche Fluntern. On y mettra en service des motrices articulées Be 4/6 de type "2000" circulant en solo, ce qui permettra de desservir plus efficacement cette ligne en forte rampe. Dès lors, la ligne 6 desservira en permanence le Zoo et offrira une liaison directe avec la Gare aux habitants du quartier du Zürichberg.
- Le parcours des lignes 7 et 11 sera permuté entre la Schaffhauserplatz et la Bahnhofstrasse. On répartira ainsi mieux les charges avec les lignes 14 et 15.
- Sur la ligne 15, les motrices à 4 essieux seront remplacées par des automotrices articulées Be 4/6 type "2000".
- Les convois à 4 essieux "Carpes" de la ligne 9 seront mutés sur la ligne 10.

LE NOUVEAU CONVOI DE 37 METRES

Du point de vue économique et pratique, il serait judicieux à l'avenir de ne plus disposer que d'un seul type de véhicule, les motrices articulées Be 4/6 de 21 m de type "2000", circulant en solo ou en double-traction.

Toutefois, trois lignes (3, 4 et 9) présentent un trafic trop important pour des convois de 21 m, et souffriraient d'une surcapacité avec des convois de 42 m. D'autre part, la configuration de certains arrêts (Heimplatz sur la ligne 9, par exemple) n'autorise pas l'engagement de convois dépassant 37 m.

Fort de ces constatations, les VBZ ont développé un convoi de 37 m comprenant une motrice articulée Be 4/6 de 21 m de type "2000" et une remorque motorisée Be 2/4 de 16 m à acquérir ces prochaines années. Il est en effet exclus de penser à faire circuler des remorques non motorisées sur des pentes de 5,6 %. Les nouvelles Be 2/4 sont basées sur les Be 4/6 "2000" dont elles reprennent la plupart des éléments de construction.

BESOINS EN NOUVEAUX VEHICULES FERROVIAIRES

Afin de couvrir les besoins dus à l'extension du réseau et aux déclassements prévus, on prévoit l'acquisition de 53 motrices articulées Be 4/6 et de 20 remorques motorisées Be 2/4.

On attend encore la ratification de ce programme par les autorités de la ville de Zürich pour passer une commande ferme.

Eric RAHM

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 anversoïis, 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 anversoïis 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 zaterdagdagen 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 zaterdagdagen, zondagen en wettelijke feestdagen. De toegang is gratis.

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

De Vereniging is samengesteld uit vrijwillige leden.

De activiteiten van AMUTRA zijn gevarieerd :

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