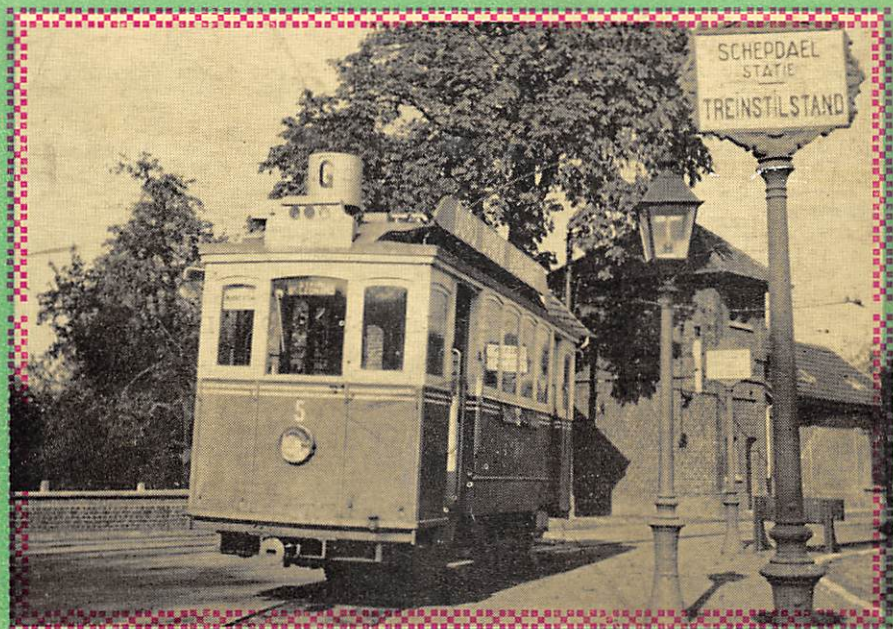


# TRAMLEVEN



1

Iste jaargang

1966

Prijs 25 fr.

Driemaandelijks informatieblad van de  
Vereniging voor het Trammuseum en van de Vereniging  
voor de Toeristische Tramlijn van het Aisnedal.

## **VERENIGING VOOR HET TRAMMUSEUM, v.z.w.d. « AMUTRA »**

Gesticht op 7 maart 1961.

MAATSCHAPPELIJKE ZETEL : Wielemans Ceuppenslaan 47, Brussel 19  
P.C.R. 449.80 ten name van « AMUTRA » te Brussel 19.

### **BIJDRAGEN**

Gewonn lid : 125 Fr. Steunend lid : 250 Fr. (minimum). Aangesloten lid :  
40 Fr. (wonend onder hetzelfde dak van een gewoon of steunend lid).

Inschrijvingsrecht : 25 Fr — enkel het eerste jaar te betalen.

Bijkomende bijdrage voor het ontvangen van « Présence du Tramway »  
(in franse taal) : 75 Fr.

REDAKTIE : « TRAMLEVEN » en nederlands briefwisseling : Lange  
van Ruusbroecstraat 44, Antwerpen.

« TRAMLEVEN » verschijnt viermaal per jaar.

## **VERENIGING VOOR DE TOERISTISCHE TRAMLIJN VAN HET AISNEDAL, v.z.w.d.**

Gesticht op september 1964.

Maatschappelijke zetel : Avenue des Nations-Unies, 9 — Erezée.

P.C.R. : 2173.61 ten name van T.T.A. (Tramway Touristique de l'Aisne)  
te Erezée.

Schatbewaarder en briefwisseling : Wielemans Ceuppenslaan 47, Brussel  
19.

BIJDRAGEN : Enke steunend lid : 400 Fr. minimum.

Dienst gratis voor de leden van AMUTRA en T.T.A.

Abonnement op de periodiek « TRAMLEVEN » voor niet leden : 90 Fr.  
Op de twee periodieken « TRAMLEVEN » en « PRESENCE DU TRAM-  
WAY » : 170 Fr.

VERGADERING VOOR DE LEDEN elke eerste vrijdag van de maand  
om 20 u. in het « Hôtel des Acacias » — Fonsnylaan 6 — Brussel-Zuid.  
Op enkele stappen van het Zuidstation.

### **INHOUD — TRAMLEVEN N° 1.**

- Woord van de redactie.
- Vijf jaar verenigingsleven « Amutra ».
- De stoomlokomotieven van de N.M.V.B.
- De buurtlijnen van Bergen en de Borinage.
- Herinneringen over de Antwerpse Tramwegen.
- Materieel lijst aanhangwagens van de N.M.V.B.
- Dokumentatie.
- Aktualiteiten.
- Kenningsmaking met de T.T.A.

Foto van de omslag : De elektrische motorwagen n° 5 van Fribourg  
(Zwitserland) rijdt het Museum van Schepdaal binnen.

## WOORD VAN DE REDAKTIE

---

De Vereniging voor het Trammuseum heeft de eer U de geboorte aan te kondigen van haar nederlandstalige periodiek « Tramleven ».

« Tramleven » is thans een noodzaak geworden. Het aantal nederlandstalige leden neemt gestadig toe en de Vereniging voelt het als een plicht aan ook de leden van dit taalgebied voldoening te schenken.

« Tramleven » heeft zich als doel aangenomen de leden zoveel mogelijk in te lichten over het wel en wee van de verschillende trambedrijven in België. Naargelang de mogelijkheden zal er ook nieuws gebracht worden over buitenlandse maatschappijen. De leden zullen eveneens langs TRAMLEVEN om, regelmatig op de hoogte gehouden worden van het Museumnieuws, het Verenigingsleven en van de « Toeristische Tramlijn van het Aisnedal ».

De redactie van TRAMLEVEN doet beroep op al de leden van de Vereniging om mee te werken aan de opbouw van TRAMLEVEN, door het zenden van bijdragen. De redactie is niet samengesteld uit kortzichtige en onbegrijpende mensen. Alle medewerkers van het eerste uur zijn mensen, die openstaan voor alle aanbevelingen en opbouwende kritiek. In de mate van mogelijke zal alles in het werk gesteld worden om aan de leden een zo groot mogelijke voldoening te schenken.

Onze zustervereniging, de « NEDERLANDSE VERENIGING VOOR BELANGSTELLENDE IN SPOOR-EN TRAMWEGEN » heeft ook haar morele en daadwerkelijke steun toegezegd. Wij hopen met « OP DE RAILS » steeds in de beste verstandhouding te kunnen samenwerken.

Lang leve « TRAMLEVEN » !

DE REDAKTIE

# EEN OVERZICHT VAN VIJF JAAR VERENIGINGSLEVEN

## « AMUTRA »

---

De Vereniging voor het Trammuseum werd officieel opgericht op dinsdag 7 maart 1961. Vanaf haar ontstaan tot op heden heeft de Vereniging een buitengewone groei gekend.

Het aantal leden bij de stichting bedroeg 53 en is thans aangegroeit tot 300. Bij de opening van het Trammuseum te Schepdaal op zaterdag 26 mei 1962 waren er 30 rijkuijen aanwezig, wat toen reeds een behoorlijk getal was. Heden bereiken wij 70 eenheden. Gedurende de vier verlopen jaren is het aantal opgetekende bezoekers opgelopen tot 28.000. Deze cijfers geven enkel maar de materiële evolutie aan van onze Vereniging. De algemene ontwikkeling van de vereniging steunt niet enkel op deze cijfers, er zijn nog andere factoren die zeker niet ombedacht mogen voorbijgaan.

Het doe' van de Vereniging, samengevat in artikel 2 van haar statuten, herleidt zich tot drie fundamentele principes : terugvinden, redden en bewaren van de overblijfselen uit het verleden van onze stedelijke en buitenstedelijke openbare verkeersmiddelen. Diezelfde principes kunnen nog op een betere manier uitgedrukt worden : het verleden redden, het heden dienen en de toekomst voorbereiden.

Gedurende deze vijf jaren werd er geen enkele inspanning verwaarloost om vermelde doelen te bereiken. De bekomen resultaten tonen aan, spijs verscheidene tegengekomen moeilijkheden, dat de activiteiten van de Vereniging zich hebben geopenbaard als een succes, die al de verwachtingen van de optimisten ver hebben overtroffen.

Volgens het voorbeeld van de Nationale Maatschappij Van Buurtspoorwegen hebben haast alle uitbaters van gemeenschappelijk vervoer in België ons de bewaring toevertrouwd van hun meest interessante stukken uit hun rijkuijenpark. Alzo prijken er in onze verzameling rijkuijen van de steden Antwerpen — Brussel — Charleroi — Luik en Verviers. Bovendien hebben zelfs buitenlandse netten ons als gift exemplaren van hun meest typische rijkuijen geschonken. Luxemburg, Lille en Fribourg hebben ons zeer vrijmoedig materieel afgestaan dat waardig is getoond te worden en ze hebben het ons overgemaakt in een buitengewone goede staat.

Onlans is onze Vereniging erin geslaagd, eveneens als gift, de allerlaatste nog bestaande motorwagen van de Tramwegen van Parijs te bekomen. Het gaat hier over de oude motorwagen van het type 500 van de ex-Compagnie Générale de Tramways. Zo men weet dat de laatste trams in de franse hoofdstad werden afgeschaft op 14 augustus 1938, mag men wel werkelijk aannemen dat hier een buitengewone kans werd aangeboden, die de Vereniging niet heeft weerhouden deze gift met open armen te ontvangen.

We zien aldus wat het rollendmaterieel betreft, dat de waarde van sommige onder hen verdubbelt door het feit dat deze eerst en vooral beschermd waren en ten tweede dat zij teruggevonden werden, gerestaureerd en bewaard.

Op het domein van gemeenschappelijke activiteiten van de Vereniging worden deze ook gekenmerkt door een opmerkenswaardige ontwikkeling. Het succes die de ledenvergaderingen van het begin af hebben gekend, houdt niet op en groeit gestadig aan. De verschillende filmvoorstellingen worden gevold door een groot aantal leden en dit aantal wordt gedurig aan belangrijker. De bezoeken aan belgische en buitenlandse trambedrijven, of aan constructeurs van rollend materieel, enz... hebben een steeds groter wordend succes. In het bijzonder vermelden we onze uitstappen op de stoomtramlijn van Warsage-Trembleur en waarvan de herinnering is gegrift bij alle leden die er hebben aan kunnen deelnemen.

De geest van sympathie die alle leden verenigt en het gedurig profijt die zij trekken uit hun onderlinge contacten is werkelijk een succes waarvan de belangrijkheid niet te verwaarlozen is. De blijvende aangroei van het aantal van onze leden bewijst voldoende de vo'doening die zij ondervinden wanneer zij eenmaal die geest van sympathie hebben ondervonden.

Het redden en beschermen van de herinneringen uit het verleden, het samenbrengen en het helpen van alle die zich eraan interes-

seren zou onvoldoende zijn, alhoewel opzichzelf bewonderingswaardig, indien geen inspanning zou gebaan worden om deze initiatieven te ondersteunen. Vermelde initiatieven werden eveneens niet vewaarloost door de Vereniging gedurende de vijf verlopen jaren van haar bestann. Door het oprichten van een dokumentatiecentrum, dat rijker en rijker wordt aan materiaal ondersteunt zeker vermelde initiatieven.

De uitbreiding en splitsing van ons tijdschrift, alsook haar nieuwe presentie zal zeker ten goede komen in de toekomst. De fotografische archieven ten dienste gesteld van onze leden verrijkt gedurig en kent een bijzondere bijval.

De weerklanken van de activiteiten van onze Vereniging heeft op het ogenblik de gestelde hoop van haar meest optimistische promotors ver overtroffen. De oprichting, het bestaan en de ontwikkeling van onze « Vereniging voor het Trammuseum » hebben onder andere de aanleiding gegeven tot twee belangrijke en opzienbarende realisaties.

De intieme wens van het overgrote gedeelte van de leden van de Vereniging was in de eerste plaats hun eigen museum te hebben en deze activiteit te zien verduubelen door een meer dynamische, nml. de oprichting en de uitbating van een echte tramlijn. Deze wens is op het goede spoor, daar de AMUTRA de realisatie heeft gesteund van de « Tramway Touristique de l'Aisne » waarvan de exploitatie — gedeeltelijke ten minste — moet aanvangen in de loop van 1966.

Het is niet nodig lang uit te weiden over de T.T.A., waarvan het welslagen afhangt van de moed, de toewijding en het harde werke van de leden, die vanaf het begin onophoudelijk hun beste krachten hiervoor hebben opgeofferd.

Een nog meer opzienbarend gevolgd uit onze activiteiten geroeit is de oprichting van een Nationaal Verkeersmuseum, welke zeker en vast een bekroning wordt van onze inspanningen.

Het is werkelijk uit het bestaan van onze AMUTRA dat zij de Bevoegde diensten er heeft toe kunnen aanzetten een Nationaal Verkeersmuseum op te richten. Vermeld projekt ontwikkelt zich in gunstige zin en de AMUTRA zal ongetwijfeld haar medewerking verlenen, door haar bijstand en haar ondervinding.

Deze balans, zij weze buitengewoon gunstig, laat zeker en vast niet bij alle een indruk van een volledig succes. Verscheidene kritieken tegenover onze Vereniging, tegen haar leden, tegen haar doelstellingen, tegen haar activiteiten of haar methoden, zijn niet van uit de lucht. Geen enkele kritiek wordt « à priori » verworpen en al de kritieken die het algemeen belang kunnen dienen worden zonder voorbehoud in overweging genomen.

Niettegenstaande dat, is onze Vereniging nog altijd een menselijke instelling, en hierdoor steeds aan onvolmaaktheden bloedgesteld. De Vereniging werd in het belang van iedereen opgericht, doch het is haar onmogelijk eeniederé afzonderlijk volledige voldoening te geven.

Deze korte terugblik zou niet volledig zijn, indien men de werkelijke en diepe redenen van het succes van deze eerste vijf jaren van het bestaan van de Vereniging niet zouden herinneren en onderlijnen.

Laat ons eerst en vooral zeggen dat de voornaamste reden van het succes toe te schrijven is aan ALLE leden, zonder enige uitzondering, van de Vereniging. Opgericht door hen, is het dank zijn hun moed, hun dynamisme, hun toewijding, hun ondersteuning, hun inspanningen, hun mi'd-heid, hun volharding en hun enthousiasme, dat de AMUTRA heeft kunnen geboren worden, leven en bloeien.

Buiten de toegezwaide lof aan al de leden is het onontbeerlijk de verschillende uitbaters van het gemeenschappelijk vervoer in België en van het buitenland eveneens te betrekken in deze lofbetuiging. Door hun wellillendheid, hun vrijgevigheid, hun begrip en hun sympathie waren zij eveneens de direkte medewerkers voor de Vereniging. Zij waren voor ons een aanmoediging en een steun. Wij danken hen van harte.

Laten wij de ingeslagen weg verder belopen en wij hopen dat deze ons naar een groter succes en een volledige voldoening voor alle leden mogen leiden.

# DE STOOMLOKOMOTIEVEN VAN DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BUURTSPOORWEGEN

---

door E. Keutgens

## EEN WOORD VOORAF

Gezien thans de stoomtraktie bij de Nationale Maatschappij Van Buurtspoorwegen volledig ten einde is, uitzondering van de stoomlokomotieven 819 en 821 (type 20) op normaalspoor te Merksem-IJskelder, alwaar zij nog de bediening van verschillende fabrieken langs het Albertkanaal verzekeren, ben ik tot de overtuiging gekomen dat het ogenblik aangebroken is om een historisch- en technisch overzicht te geven van de verschillende type's van stoomloks die er in dienst geweest zijn bij de N.M.V.B.

Het ligt hier niet in mijn bedoeling een zeer verregaande technische beschrijving te geven van deze lokomotieven, doch echter de voornaamste technische kenmerken, de aanbestedingen, de lokomotiefnummers en de uitzonderingen.

Echter wil ik nog doen opmerken dat de verschillende data van sloop met enig voorbehoud worden gegeven, aangezien deze data over het algemeen de data zijn van buitengebruikstelling bij de N.M.V.B. Dit wil dan nog niet zeggen dat vermelde lokomotieven naar het schroot verwezen werden. Na de datum van buitengebruikstelling kan het soms nog maanden, ja zelfs jaren duren vooraler deze machines naar de sloper gingen. Zo de datum van afbraak of verkoop gekend is wordt hij in het bijzonder vermeld.

Mochten er echter nog missingen in voorkomen, heigeen ik niet uitgesloten acht, zal het mij steeds een groot genoegen doen deze recht te zetten.

## DE VOORGESCHIEDENIS

Tot naricht vermelden we dat bij Koninklijk Besluit van 28 mei 1884 de Nationale Maatschappij Van Buurtspoorwegen werd opgericht.

Het doel van de N.M.V.B. bestond erin een uitgebreid spoornet aan te leggen ter aanvulling van het « groot spoor » en om alzo de meest afgelegen gemeenten, dorpen en gehuchten te bedienen. De bedoeling was van aan de bewoners dezer gemeenten de mogelijkheid te geven hun plaatselijke economie uit te breiden en streken die zo goed als uitgeleefd waren terug tot enige bloeid te brengen.

De Nationale Maatschappij Van Buurtspoorwegen kocht haar rollend materieel bij aanbesteding en de verschillende lijnen werden onder haar toezicht gebouwd. Zij verpachtte vervolgens het materieel en de lijn aan een plaatselijke uitbater of aan de maatschappij die de lijn had voorgesteld. Zo waren bijvoorbeeld de eerste lijnen, zoals Oostende-Nieuwpoort geopend op 15 juli 1885 — verpacht aan de S.A. des Railways économiques de Liège-Seraing et Extensions (statuten verschenen in het Belgisch Staatsblad van 10-8-1881) en de lijn Antwerpen-Hoogstraeten — geopend op 15 augustus 1885 — en verpacht aan de N.V. Antwerpse Maatschappij voor den Dienst van Buurtspoorwegen, met zetel te Antwerpen (statuten gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 15 juli 1885).

Op het einde van het verpachtingskontraakt werd ofwel het kontraakt vernieuwd of ging de lijn, het materieel en het personeel over naar de N.M.V.B. zelf, die deze dan in eigen beheer ging uitbaten.

De eerste lokomotief van de N.M.V.B. nummer 1 werd ingevolgd de aan-

besteding van 84-1885 gebouwd door « Les Ateliers Métallurgiques de Tubize ». Vermelde lokomotief kreeg na 1887 het nummer 700. De lok was van het type 3.

Tijdens de Wereldtentoonstelling te Antwerpen, gehouden van 3 mei tot einde oktober 1885, werd de stoomlokomotief nr. 1 aldaar tentoongesteld. In diezelfde periode van de tentoonstelling greep er een wedstrijd plaats tussen verschillende konstruktors van tramwegmaterieel. Vijf lokomotieven namen hieraan deel nml. twee van « Les Ateliers Métallurgiques de Tubize », één hiervan was gebouwd voor de « Chemin de Fer à Voie Etroite de Bruxelles à Ixelles - Boendael » (vermoedelijk nr. 14) en de normaalspoorlok 15 van de S.A. Railways économiques de Liège-Seraing. Verder waren er nog drie lokomotieven van de fabrieken Esslingen-Henschel en Krauss.

Tubize kwam samen met Henschel uit de wedstrijd met de grootste onderscheiding.

Om deze reden ook mogen wij aannemen dat de N.M.V.B. haar vrouwen stelde in Belgische konstruktors. Er zijn wel enkele uitzonderingen geweest, waarop we later terugkomen.

## DE STOOMLOKOMOTIEF VAN HET TYPE I

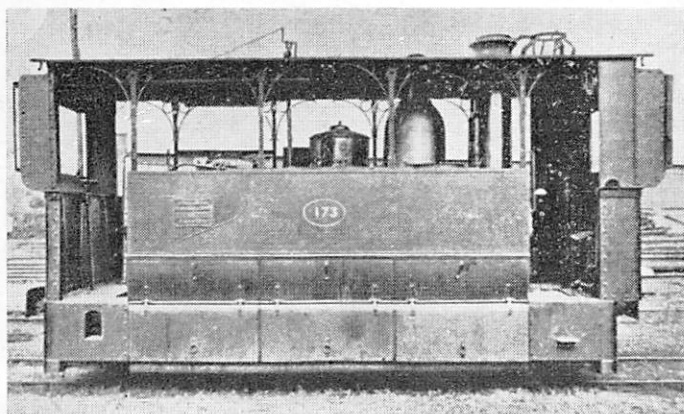


Foto N.M.V.B.

Archief E. KEUTGENS

### *HISTORIEK*

De stoomlokomotieven van het type 1 werden in dienst gesteld op de lijnen Oostende-Blankenberghe-Heist aan Zee en Gent-Saffelaere. Gezien op vermelde lijnen een aantal bruggen voorkwamen met een beperkt draagvermogen, mochten hierover enkel lokomotieven rijden met een gering gewicht. De loks van het type 1 wogen 15 ton rijklaar. Na 1893 werd de konstruktie hiervan stopgezet. De reden hiervoor was te vinden in de onbouwing van de verschillende bruggen om zwaarder materieel toe te laten. Onafgezien dat men zwaarder materieel nodig had, hebben deze lokomotieven ongetwijfeld hun diensten bewezen.

### AANTAL

Dertien stuks en 1 lokomotief als uitzondering ondergebracht bij hetzelfde type.  
Nummers : van 30 tot en met 35, gebouwd ingevolge de aanbesteding

van 30 juni 1886 door « Les Ateliers Métallurgiques de Tubize » — konstruktienummers : 647 652.  
 — van 36 tot en met 39 gebouwd ingevolge de aanbesteding van 30 juni 1886 door « Forges, Usines et Fonderies de Haine-St-Pierre » — konstruktienummers : 259-262.  
 — van 171 tot en met 173 eveneens gebouwd door « F.U.F. Haine-St-Pierre » — konstruktienummers : 438 - 439 - 440.  
 Aanbesteding van 7 april 1893.  
 — de lok 248, gebouwd door Haine-St-Pierre — konstruktienummer 492 — werd in 1898 overgekocht van de S.A. Belge des Tramways Néerlandais (T.N.) die de lijn Haarlem-Alkmaar exploiteerde. Vermelde lok had eveneens een spoorbreedte van 1 meter. De T.N. had deze lokomotief gekocht bij aanbesteding van 1 oktober 1897. In 1923 heeft de suikerfabriek van Quevy-le-Grand de lokomotief overgekocht van de N.M.V.B.

## BESCHRIJVING

Tenderlokomotief van het type 030 met twee stuurposten. De cilinders liggen langs de buitenzijde van het freem. De wielen daarentegen langs de binnenzijde. Stoomverdeling type Walschaerts. Vuurkist type Belpaire. De vering geschiedde bij middel van 6 onafhankelijke veren, gelegen aan de achterzijde van het freem. Het optrekstangenwerk is volledig bedekt en toegankelijk langs drie beweegbare panelen. Het personeel was oorspronkelijke niet beschermd door windschermplaten.

Deze werden er later bijgevoegd. De machine was overdekt door een dak.

De lokomotieven deden zich vooral opmerken door hun eenvoud van bouwkonstruktie, waardoor het herstellen van deze lokomotieven op een eenvoudige en economische manier kon gebeuren.

## KENMERKEN

Spoor	1,000 m.
Stoomdruk	12,400 kg.
Roosteroppervlak	0,644 m <sup>2</sup> .
Verwarmingsoppervlakte vuurkist	3,100 m <sup>2</sup> .
Verwarmingsoppervlakte pijpen	15,720 m <sup>2</sup> .
Totale verwarmingsoppervlakte	18,820 m <sup>2</sup> .
Aantal vlampijpen	103
Afstand tussen de pijpplaten	1,389 m.
Doormeter cilinder	0,230 m.
Slaglengte van de zuiger	0,360 m.
Doormeter van de wielen	0,865 m.
Aandrijving op de middelste as.	
Afstand tussen de assen	0,900 m.
Gewicht per as - voor	5,000 kg.
- midden	4,900 kg.
- achter	5,100 kg.
Totale lengte	5,558 m.
Uiterste breedte	2,072 m.
Lengte van e.ke buffer	0,468 m.
Overbouw - voor	1,300 m.
- achter	1,552 m.
Hoogte rail - dak.	2,800 m.
Inhoud waterbakken	1,500 l.
Inhoud kolensluis	0,500 m <sup>3</sup> .
Traktiekracht	1,844 kg.
Leeggewicht	12,500 kg.
Gewicht rijklaar	15,000 kg.

\* Raadpleeg verder in dit blad de dokumentatielijst, waarin het plan van deze stoomlokomotief vermeld staat.

(wordt vervolgd).



# DE BUURTSPORWEGEN VAN BERGEN EN DE BORINAGE

Een geschiedenis van 75 jaar.

door P. Dehon.

**INLEIDING** : Laat ons eerst en vooral tot naricht vermelden dat door het Koninklijk Besluit van 28 mei 1884 de oprichting van de N.M.V.B. werd afgekondigd.

De eerste lijnen werden geopend in 1885, één hiervan is gelegen in West-Vlaanderen (Oostende - Nieuwpoort) en de andere in de provincie Antwerpen (Antwerpen - Hoogstraeten). De geopende lijnen in 1886 werden verder opgericht in het Naamse, het Luxemburgse en in de Beide Vlaanderen. In 1887 werd de provincie Henegouwen op zijn beurt begiftigd met buurtspoorweglijnen. Op 3 juni, de lijn van Charleroi naar Mont-sur-Marchienne (Plaats) en de lijn van Lodelinsart (St. Antoine) naar Montignies-le-Tilleul; op 17 en 23 december, de eerste voorstadslijn van Bergen : Maisières - Bergen - St. Symphorien.

In het Centrum doen de Buurtspoorwegen hun eerste verschijsning in 1891, in het Doornikse in 1901 en in de streek van Chimay in 1903.

Wij stellen voor in dit artikel de lijnen te onderzoeken, die later de groep zullen vormen van « Bergen - Borinage ».

In het begin telde dit net 11 lijnen of groepen van lijnen met afzonderlijk kapitaal. Het zijn in voegorde van toekenning van uitbating :

<i>Nummer van de uitbating</i>	<i>Benaming van het kapitaal</i>	<i>Datum van toekenning van uitbating</i>
25	St. Ghislain - Hautrage en uitbreidingen	29-8-1887
27	Buurtlijnen van de voorstad van Bergen	28-11-1887
35	Quiévrain naar Roisin en naar de grens	28-2-1889
66	Lens - Edingen - Zinnik	29-12-1894
67	Boussu naar de grens en Bavay	20-6-1895
101	Baudour - Lens - Bauffe	12-7-1899/15-1-1900
104	Casteau - Chaussée N.D. Louvignies	26-8-1900/31-10-1901
125	Casteau - Bracquegnies	11-4-1903
127	Buurtlijnen van de Borinage	17-6-1903/20-7-1903
162	Mainvault - Quiévrain - Dour - Pommerœul	11-5-1908/13-4-1912
197	Bergen - Boussu	1-7-1928

In het eerste hoofdstuk behandelen wij de buurtlijnen van het de voorstad van Bergen - kapitaal nr. 27. De lijnen van de streek nrs. 25 - 35 - 66 - 67 - 101 - 104 - 195 en 162 worden beschreven in het tweede hoofdstuk. Het derde hoofdstuk zal gewijd zijn aan de Buurtlijnen van de Borinage (kapitaal 127) en het vierde hoofdstuk (later kapitaal 197) aan dit van de lijn van de Belgische Staat : Bergen - Boussu. Tenslotte zullen wij in een laatste hoofdstuk de situatie van de lijnen bestuderen vanaf 1930 tot op heden .

## HOOFDSTUK I : Het kapitaal « Buurtlijnen van de voorstad van Bergen ».

Deze benaming omvat een groep van drie lijnen :

1. De lijn Maisières - Bergen - St. Symphorien, later verlengd langs de ene kant naar Casteau en langs de andere kant naar Bray - Binche.
2. De lijn Bergen - Ghlin, later doorgetrokken tot Baudour.
3. De lijn Bergen - Havré, aan dewelke in 1935 een uitbreiding Bois d'Havré - Obourg werd toegevoegd.

### I. LIJN MAISIERES - BERGEN - SAINT-SYMPHORIEN

Op 17 december 1887 had de inhuldiging plaats van de lijn Nimy - Bergen - St. Symphorien, gevolgd on de 23-ste van dezelfde maand van de sektie Maisières - Nimy. Komende van Maisières vervoegde de lijn de Grote plaats van Bergen via de Nimystraat, vervolgens langs de Grand'Rue en de Kapucijnenstraat kwam zij aan het Stationsplein.

Van het Stationplein af ging de reisweg over de Gendebienlaan en draaide om de stad langs het zuiden, vermoedelijk via de Kanonniersstraat, om alzo de Vlaanderenplaats te bereiken langs de Albert-Elisabethlaan, de Hyon-, Ha.l., Haut-Bois- en Havréstraten. De lijn verliet Bergen langs de thans bestaande Koningin Astridlaan, vervolgens aan de halte St. Fiacre naar

links afslaande om de steenweg naar Roelux te volgen tot ter hoogte van de huidige halte « Weg op Obourg » Aldaar schuin afdraaiend naar rechts reed de tram al klimmend door velden en vervoege de steenweg op Binche ter hoogte van de halte « Crémerie ». Deze omweg vermeed aan de tram de beklimming van de helling « Labor ». Het eindpunt bevond zich aan de grens van Saint-Symphorien in de richting van Binche. De lijn was er verbonden met fabrieken van fosfaten.



Verzameling AMUTRA

Stationsplein van Bergen

De stelplaats, gelegen te Bergen « Bassins » (huidig emplacement), was verbonden met het Stationsplein langs de Parkpoort en de Keizer Karellaan. In 1888 legde men een ringspoor aan rond Bergen langs de thans genoemde Britselei, Verenigde Staten- en Italiëlei.

De promotors van de lijn Maisières - Bergen - St. Symphorien hadden een goede ontvangst « reizigers » voorspeld op de sekte Maisières - Bergen en het goederenvervoer moest de voornaamste bron van inkomsten worden op de sekte Bergen - St. Symphorien (uitbating van fosfoorlagen). Deze zienswijzen werden later als juist bevonden.

De lijn Maisières - Bergen - St. Symphorien zal in de toekomst geroepen zijn om een grote rol te spelen in de samenstelling van het Henegouwse net. De lijn werd verengd in stoomdienst tussen St. Symphorien en Braystation op 24 december 1930. Op dezelfde dag werd de omleiding tussen de halten St. Fiacre en Crémerie te Bergen afgeschaft. Een nieuw traject volgt hoofdzakelijk de hoofdweg, via de helling « Labor », waarvan de stijging thans onbelangrijk geworden was. De 15 februari 1931 voegt men hier aan een nieuwe sekte toe, welke onmiddellijk elektrisch wordt uitgebaut : Bray - Binche. Zij is de laatste schake van de direkte verbinding Bergen - Charleroi (huidige lijn 90).

Laat ons nu terugkeren naar de vorige eeuw.

Bij vertrek uit Maisières werd de lijn op 8 juni 1889 doorgetrokken tot Casteau. Vervolgens gebeurde er tijdens 25 jaar niets meer. Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd de sekte Bergen - St. Symphorien afgebroken op bevel van de Duitse autoriteit. De lijn was terug opgebouwd in augustus 1920.

Op 14 augustus 1930 wordt de elektrische traktie toegepast tussen Bergen en Maisières en op 1 mei 1932 tussen Maisières en Casteau.

In 1919 geeft de « S.A. des Chemins de Fer Vicinaux Montois », welke de Buurtlijnen van de voorstad van Bergen uitbaatte, haar exploitatiekontraat op. Van dat ogenblik af wordt de dienst in eigen beheer verzekerd door de N.M.V.B.

Nu één woordje over het rolend materieel. Een uittreksel van de pers

vermeldt dat op 28 april 1932 de autorail Büssing AR II een proefrit heeft ondernomen op de sektie Bergen - Bray. Het is zeer moeilijk om met juistheid terug te vinden welke lokomotieven en rijkstrijtuigen gehecht waren aan de Buurtlijnen van de voorstadslijnen van Bergen. Ontelbare overhevelingen van materieel maken deze rekonstruktie haast onmogelijk.

In tegendeel, de archieven van de N.M.V.B. vermelden op gebied van de elektrische motorwagens, dat de « Standaard » 9777 - 9778 - 9779 - 10080 - 10081 en 10082 ingeschreven waren op het kapitaal van de voorstadslijnen van Bergen. Dit was reeds vanaf het begin van hun indienststelling. De eerste drie motorwagens in 1930, de drie andere in 193g. Gezien de lijnen Bergen - Ghlin, Bergen - Casteau en Bergen - Havré, enkel tweeassige motorwagens bezaten werden de zes hogervermelde « standaards » gehecht aan de dienst Bergen - Bray - Binche. In 1938 werden deze Standaard motorwagens overgeheveld naar de provincie Antwerpen. De 10082 ging echter naar de groep van Brabant. De overgeheveldde motorwagens werden vervangen door metalen « standaards » met filmkast.

De dienst van Bergen - Casteau werd vanaf het begin der elektrische traktie verzekerd door rijkstrijtuigen geleend van de lijnen van de Borinage. Vanaf 1932 wordt de dienst verzekerd door motorwagens « La Dyle » van de reeks 9920 - 9939. Deze situatie bleef ongewijzigd tot bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog. *(wordt gevolgd).*

## HERINNERINGEN OVER DE ANTWERPSE TRAMWEGEN

Verteld door een oud-Antwerpenaar

*Emericus Debe.*

Indien ik tot het jaar 1885 terugdenk, is het niet omdat ik reeds een herinnering hieraan heb (ik was toen amper twee jaar), doch mijn vader vertelde me toen herhaaldelijk, dat in vermeld jaar ter gelegenheid van de Wereldtentoonstelling een prijkskamp uitgeschreven werd voor gemeenschappelijke vervoermiddelen voor personen en waarvoor een spoor op de Leien — thans Amerikalei — werd aangelegd.

Toen in 1894 een nieuwe Tentoonstelling het licht zag werden namelijk enige rijkstrijtuigen van 1885, uit de hoek der stelpaatsen gehaald. Op de lijn der Leien werden rijkstrijtuigen met « Impériale » ingezet en op de lijn van Hoboken een gesloten rijkstrijtuig met lange balkons, waarop dwars geplaatste banken stonden die het uitzicht hadden van tuinzetels en plaats konden bieden voor twee personen.

Ter gelegenheid van de Wereldtentoonstelling van 1894 werd een dubbel spoor aangelegd op de Leien, en wel langs de linkerkant — richting-stad — waar reeds het enkel spoor lag.

De voornaamste maatschappij was de « TRAMWAYS ANVERSOIS » gekend als « Spilliaert ». Spilliaert was de oprichter van de maatschappij. Vermeld bedrijf had in uitbating de lijnen der Leien, deze naar Berchem, de lijn langs de Lange Leemstraat en deze naar Borgerhout. Aan ieder eindpunt van een lijn was er een stelplaats. Er bestond geen enkele spoorverbinding tussen deze lijnen onderling.

Om een rijkstrijtuig van het ene spoor op het andere te brengen werd de wagen gewoonweg ontriggeld en over de straatstenen naar het andere spoor getrokken. Deze handeling was door de gewoonte werkelijk kinderspel geworden. Er was echter een uitzondering. De lijn van het Gerechtshof tot het station « Land van Waas », langs de Tolstraat, was een vertakking van de lijn der Leien. Het is me ontgaan of dat tijdens de gewone dienstregeling het rijkstrijtuig komende van de Tolstraat over een naald moest om zich op de Leien naast de rijkstrijtuigen van de dienst Stapelhuis - Zuid te komen scharen. Zo dit echter het geval was moest men zich niet over deze naald bekommeren. Het paard trok het rijkstrijtuig zijdelings in de naald. Hierdoor kwam alles op zijn plaats.

Op de Mechelse steenweg lag het spoor van de lijn St.-Paulusplaats naar de kerk van Berchem en deze van de Lange Leemstraat volledig onafhankelijk. Het eindpunt van de Lange Leemstraat was aan de Komedielaats. Om deze lijn te kunnen doortrekken tot de Meir zag de maatschappij zich

verplicht het huis van de hoek van de Schuttershofstraat te kopen en te slopen. Jarenlang bleef het gedeelte dat niet in de wegeniswerken ingelijfd werd braak liggen en op de blinde muur van de woning naast het afgebrokene stond een grote indiaan te paard geschilderd als rek'ame voor het vlees-extract « Cibils ».

Wat mij ook steeds trof was, alhoewel ik geen kennis van paarden had, dat het overgroot gedeelte der paarden van de maatschappij van hetzelfde ras waren. Zij hadden mooie ronde vormen en waren van witte of appelgrijze kleur. Wij woonden op het Zuid en gedurende zes jaren dat ik op Atheneum school liep, had ik viermaal per dag de gelegenheid ze te aanschouwen, des te meer dat ik en mijn makkers deze weg te voet aflegden. Van voorvallen herinner ik mij niets bijzonders, tenzij een of ander ontsporing veroorzaakt door bengels die steentjes tussen de rails legden.

Tijdens de winter en voornamelijk wanneer het had geijzeld konden de paarden moeizaam voort. De voerder legde dan zijn deken voor de poten van het paard, de balkonreizigers stapten af en en gaven de wagen een duwtje. Zodra het rijtuig zich dan terug in beweging zette sprongen de reizigers er terug op.

Er bestonden in die tijd geen vaste halten of halten op verzoek. Met andere woorden, elke woning was een stilstand op vraag. Voor de dames werd hieraan voornamelijk aan toegegeven. De heren sprongen van het rijdend voertuig. Wanneer ik met mijn vader op stap was, nam hij mij onder zijn armen en zo stapten wij af voor onze woning.

Zo komen we dan tot de « Société des Tramways Nationaux ». Vermelde maatschappij exploiteerde de lijn van de Driehoek (Allbertpark) tot de Suikerrui. De trams werden in de volksmond « Groene trams » genoemd. Deze uitspraak moet zijn oorsprong vinden, ofwel in de groene kleur van de rijtuigen, ofwel omdat deze naar de Groenplaats reden. De « Tramways Anversoïso » waren in het roodbruin geschilderd. Het kenteken van deze maatschappij was alleen maar waartenenen op de « festons » in zink rond het dak der open rijtuigen die, in het geel geschilderd en in het midden van elke feston een zwarte lijn hadden, omringd langs elke zijde met een rode lijn, zodat we de Belgische driekleur kregen.

Op de Leopoldlei (thans Belgiëlei) was er een spoor op elke zijbaan.

A.lhoewel er in het algemeen geen trams meer op het net reden na 10 u. s'avonds, had de groene tram een bijzondere rit van het station tot de Driehoek om de reizigers van de laatste trein uit Brussel de gelegenheid te geven huiswaarts te keren. De rit kostte 50 centiemen. Voor deze prijs ontving men dan een groot biljet van roze kleur. Ik kan mij niet meer herinneren of er op het net trams werden ingezet voor de theaterliefhebbers, zoals het geval was wanneer het net electrisch uitgebaat werd.

Nu wat over de « Tramways du Sud d'Anvers » met een spoor van de hoek van de Nationalestraat/Groenplaats, langs de Kammestraat, het Gerechtshof, de Zuiderlei (thans Amerikalei)-Brederodestraat-Kie' en Hoboken.

De dienst was zo geregeld dat een rijtuig tot het Gerechtshof reed, verder een tot het Kiel en tenslotte het derde rijtuig tot Hoboken. De bestemmingsbordjes waren respektiefelijk wit, groen en rood. Te Hoboken stond er een stal waar de paarden konden rusten en afgelost worden. Wanneer de viadukt over de Boomse steenweg opgericht werd moest een tweede paard voorgespannen worden. Het werd zo geregeld dat het paard dat van Antwerpen kwam als tweede paard diende voor het rijtuig dat van het Kiel kwam. Bij het volgende rijtuig uit Antwerpen werd het paard terug voorgespannen om de reis naar het Kiel of Hoboken verder te zetten. Voor elk paard was dus de reis ver'engd met twee ritten over de viadukt.

De maatschappij had een spoorverbinding van de Brederodestraat naar de oude Zuid-statie. De dienst bestond alleen in verband met de aankomst van zekere treinen. Wanneer de Zuidervelodroom van de Haantjeslei geopend werd, werd er een spoor vanaf de Brederodestraat aangelegd. Voor de tentoonstelling van 1894 werd er eveneens een spoor aangelegd van de Brederodestraat tot de ingang van de Tentoonstelling, enerzijds langs de Leien en anderzijds langs de Belegstraat, zodat de rijtuigen in p'aats van aan het Gerechtshof te keren, dit aan de Tentoonstelling konden doen.

(wordt vervolgd).

## DE OORSPRONKELIJKE NUMMERINGSSTRUKTUUR VAN DE BUURTSPOORWEGRIJTUIGEN

Wij menen onze lezers een dienst te bewijzen met in verschillende afleveringen de structuur van de nummering van de N.M.V.B.-rijtuigen te geven.

De rangschikking werd gedaan volgens de aangeboden klasse-eenheden. Wij verkrijgen also zes kategoriën van rijtuigen. Te weten :

1. de rijtuigen van 1-ste klasse (50 tot 499) .
2. de rijtuigen van 2-de klasse. (500 tot 1499 en van 10500 tot 11499).
3. de gemengde rijtuigen 1-ste en 2-de klasse. (1500 tot 1999, 11500 tot 11999).
4. de rijtuigen - pakwagens (reizigers + bagage). (2000 tot 2199).
5. de pakwagens. (2200 tot 2999).
6. de open rijtuigen. (8700 tot 8999).

Vanaf 1913 werden de aanhangwagens, welke voorzien waren voor de elektrische dienst, genummerd vanaf 19000.

Wij doen echter opmerken dat niet alle nummers gebruikt werden. Zoals bv. in de reeks A 50 tot A 499, hebben enkel de nummers A 50 tot A 165 en A 400 tot A 405 bestaan. Hetzelfde geldt eveneens voor de andere reeksen.

Hetzelfde principe van nummering als rijtuigen van de reeks A geldt voor de rijtuigen B (spoor 1,067 m) en C (spoor 1,435 m), zodat we drie rijtuigen kunnen hebben, doch echter een A 500, een B 500 en een C 500. Deze drie rijtuigen zijn van de 2-de klasse-reeks.

De rijtuigen van de paardentramdienst Antwerpen - Merksem hadden de letter D, gevolgd van een nummer als kencijfer .

Wij publiceren hierna de verschillende reeksen van aanhangwagens geleverd aan de N.M.V.B.

### 1. MATERIEEL A - 1<sup>ste</sup> klasse rijtuigen. (A 50 tot A 499)

Reeks	Konstrakteur	Aanbesteding	Indienststelling
A 50 - A 71	Métal. Nivelles	12- 5-1886	1887
A 72 - A 114	Verhaegen	15-12-1886	1887-1889
A 115	Verhaegen	3- 3-1888	1889
A 116 - A 132	Verhaegen	1- 2-1888	1890-1892
A 133 - A 148	Verhaegen	1- 2-1888	1889-1892
A 149	Verhaegen	29- 9-1888	1890
A 150 - A 153	Verhaegen	18-12-1895	1897
A 154 - A 161	Verhaegen	5- 8-1896	1897-1898
A 162 - A 164	Franco-Belge	3- 3-1897	1899
A 165	Franco-Belge	29- 1-1907	1907
A 400	Verhaegen	18-12-1895	1896
A 401 - A 404	Métal. Nivelles	22- 2-1889	1890
A 405	Franco-Belge	3- 3-1897	1897

### 2. MATERIEEL A - 2<sup>de</sup> klasse rijtuigen (500 tot 1499/10.500)

Reeks	Konstrakteur	Aanbesteding	Indienststelling
A 500 - A 505	Bailly, Morlanwelz	8- 4-1885	1885
A 506 - A 519	Internat. B.L.C.	11-11-1885	1886-1887
A 520 - A 522	Verhaegen	11-11-1885	1886
A 523	Internat. B.L.C.	"	1886
A 524	Verhaegen	"	1886
A 525	Internat. B.L.C.	"	1886
A 526	Verhaegen	"	1886
A 527 - A 529	Verhaegen	"	1886
A 530 - A 533	Internat. B.L.C.	"	1887
A 534 - A 535	Verhaegen	"	1886
A 536 - A 558	Métal. Nivelles	12- 5-1886	1887
A 559 - A 644	Métal. Nivelles	15-12-1886	1887-1889
A 645 - A 649	Métal. Nivelles	12- 5-1886	1886
A 650 - A 653	Métal. Nivelles	17-11-1903	1904

## DOKUMENTATIE

---

De hiernavermelde plans werden door onze sekretaris E. Keutgens bereidwillig ter beschikking gesteld aan de leden van de Vereniging voor het Trammuseum.

Vermelde plans werden uitgevoerd op schaal 1:20.

1. N.M.V.B. - Schaafmotorrijtuig 21005.
2. » - Motorwagen Type S.
3. » - Motorwagen Type Standaard « Metaal » met pneumatische deuren. (10109).
4. » - Twee-assige autorail (reeks AR 234 - AR 258).
5. » - Aanhangwagen Type S (reeks 19577 - 19580).
6. » - Aanhangwagen (gemoderniseerd) - Reeks B 1400 - 1404, B 1850 - 1851, B 1900, B 2100 en 2101.
7. » - Aanhangwagen Type Metaal. - Reeks 19557 - 19570.

De prijs van de plans genummerd van 1 tot en met 7 bedraagt 35 Fr. per stuk + 10 % onkosten van verpakking en verzending.

8. » - Stoomlokomotief Type 1 (12,5 ton leeggewicht)
9. » - Stoomlokomotief Type 2 (14,5 ton » )
10. » - Stoomlokomotief Type 3 (15 ton » )
11. » - Stoomlokomotief Type 4 (16,5 ton » )
12. » - Stoomlokomotief Type 5 (16,4 ton » )
13. » - Stoomlokomotief Type 6 (19 ton » )
14. » - Stoomlokomotief Type 7 (24 ton » )
15. » - Stoomlokomotief Type 8 (14,5 ton » )
16. » - Stoomlokomotief Type 9 (24 ton » )
17. » - Stoomlokomotief Type 10 (23 ton » )

De prijs van de plans van de stoomlokomotief (van 8 tot en met 17) bedraagt 25 Fr. per stuk en zijn eveneens getekend op schaal 1 : 20.

Het bedrag van uw bestelling dienst gestort te worden op P.C.R. 4534.76 van E. KEUTGENS te ANTWERPEN, 1, met vermelding van de nummers van de plans.

DUURTIJD van de levering : maximum 1 maand.

AANDACHT! Vergeet niet bij uw storting de 10 per cent op het ganse bedrag van uw bestelling bij te voegen. Deze onkosten dienen voor verpakking en verzending.

## AKTUALITEITEN

---

### NIEUWS VAN DE TRAMBEDRIJVEN

N.M.V.B.

— Door de N.M.V.B. werden tien rijtuigen verkocht aan de tramwegmaatschappij « Ferrocarril de Carreno, S.A. de Gijon » in Spanje.

De motorwagens TN 10337 - 10338 - 10339 werden vebouwd tot aanhangrijtuigen. De motorwagen TN 41008 werd vebouwd tot motorwagen TS eveneens voor deze maatschappij. Thans is men in de werkuizne van de N.M.V.B. - Eleoystraat bezig de motorwagen TN 10425 te verbouwen tot motorwagen TS, zodat binnen korte tijd in het geheel reeds 5 rijtuigen klaar staan met bestemming Spanje.

## M.I.V.A. - ANTWERPEN

— De motorwagens van de reeks 7379-7387 (ex-T.N.A.) zijn alle uitgerust met een pantograaf i.p.v. een stroompijl.

Op 31 december 1965 waren de motorwagens 3502 - 4410 - 5257 - 6309 - 6320 - 6336 en 6451, alsook de ex-TNA-reeks voorzien van een pantograaf.

— Op donderdag 13 januari 1966 is de eerste P.C.C.-motorwagen 2061 van de nieuwe reeks van 40 stuks te Merksem-IJskelder (N.M.V.B.) per spoor toegekomen.

Een technische beschrijving van deze nieuwe reeks « 2061-2100 » zal in het volgende nummer van Tramleven verschijnen.

## M.I.V.B. - BRUSSEL

— Op 7 januari 1966 waren de hiernavolgende gelede motorwagens type 4000 afgewerkt : 4001, — 02, — 03, — 04, — 05, — 18, — 25, — 29, — 31, — 32, — 33, — 34, — 35, — 36, — 37, — 38, — 39, — 40, — 41, en 43. De volledige reeks moet 43 eenheden tellen, zodat er thans nog 23 stuks te bouwen zijn.

## VERENIGINGSNIEUWS

— Op 30 juli 1965 verklaarde de M.I.V.A. — Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer van Antwerpen — zich akkoord om de motorwagen 5484 — type Brill 20 PK — af te staan aan onze Vereniging. Vermelde motorwagen kreeg terug zijn oorspronkelijke nummering nml. 484. De nummering werd terug uitgevoerd in de vroeger welgekende geblokte en grote afgeronde, hoekige cijfers.

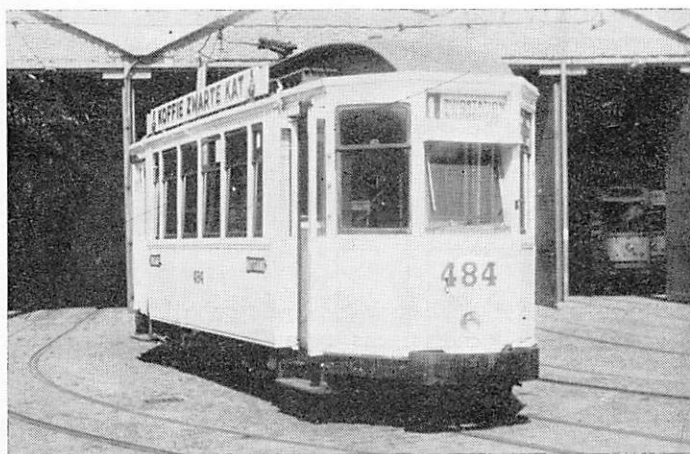


Foto E. KEUTGENS

Motorwagen 484

Op 10 november 1965 werd vermeldde motorwagen vanuit de stelplaats van Hoboken overgebracht naar Merksem-IJskelder. De gevolgde reisweg ging over de lijn 2 tot aan het Centraalstation, alwaar hij verder de lijn 12 volgde tot aan het Schijnpoort, om vervolgens de lijn 3 te berijden tot aan de terminus van deze lijn. Vandaaruit ging het terug tot aan de oude kerk van Merksem. Aldaar werd de motorwagen 484 als aanhangwagen vastgehecht aan de motorwagen 10085 van de N.M.V.B., die hem verder getrokken heeft tot Merksem-IJskelder.

Hier wacht hij, samen met de elektrische traktor 10295 en de tussenloper nr. 8400 van de N.M.V.B., om overgebracht te worden naar Brussel of naar de stelpplaats Haacht.

— Op 27 november 1965 hebben een 37-tal leden een bezoek gebracht aan Brugeoise et Nivelles te St-Michiels-Brugge.

In deze werkhuizen worden thans veertig P.C.C.-motorwagens voor de M.I.V.A. gebouwd. Bij het verlaten van het station te Brugge werden we eerst en vooral ontvangen door een stortregen, zodat we doornat toekwamen in de werkhuizen. Hier echter kregen we een warm onthaal van drie ingenieurs, die ons in de werkhuizen hebben rondgeleid en niets onverlet hebben gelaten, om op onze vragen zo deskundig mogelijk te antwoorden. De leden kregen een volledig overzicht van de konstruktieketting van deze motorwagens. Er waren niet enkel de rijtuigen van de M.I.V.A. Tevens werd ons de bouw getoond van leger-camions, elektrische treinstellen en internationale rijtuigen voor de N.M.B.S., alsook de konstruktie van enkele wagens « Interfrigo » met plastieke kast.

Na de zeer interessante rondleiding werden we ontvangen in het chalet van de werkhuizen, alwaar ons een warme drank werd aangeboden.

Wij danken de direktie en de ingenieurs van « Brugeoise et Nivelles » voor het warm onthaal.

— Op vrijdag 10 december 1965 kwam bij de N.M.V.B. te Anderlecht-Eloystraat, de stoomlokomotief 303 van Argenteau toe. Deze lokomotief van het type 7 en gebouwd door Tubize in 1888 is bestemd voor het Museum. De lok zal teruggebracht worden in zijn oorspronkelijke toestand, d.w.z. zonder windschermen en nummerplaten, gezien het nummer vroeger gevormd werd door koperen afzonderlijke cijfers.

— Op vrijdag 17 december 1965 kwam in de werkhuizen van de N.M.V.B. — Eloystraat — de elektrische motorwagen 263 van de S.T.I.C. (Charleroi) toe. De motorwagen werd door de zorgen van de S.T.I.C. volledig terug gerestaureerd en herschilderd.

— Op 18 december 1965 hebben wij de gelegenheid gehad de konstruktieketting van de gelede motorwagens type 4000, in de werkhuizen van de M.I.V.B.-Kuregemstraat, te kunnen bezoeken. Dank zij de deskundige uitleg van de heren Guiot en Felten, hebben talrijke deelnemers, stap voor stap, de verschillende stadia van montage van deze motorwagens kunnen volgen, waarvan de 20-ste eenheid in afwerking was. Wij geven verder in « Nieuws over de trambedrijven » de nummers van de afgewerkte gelede motorwagens.

Wij danken de Direktie van de M.I.V.B., alsook de werkhuisoversten, die het zo vriendelijk hebben toegelaten, de leden van AMUTRA de gelegenheid te geven de verschillende problemen van de konstruktie van deze rijtuigen van naderbij te onderzoeken.

Herinneren wij onze lezers eraan dat een technische beschrijving van deze rijtuigen is verschenen in « Présence du Tramway » nr.8 (oktober 1963), en welk nummer nog steeds verkrijgbaar is.



## EEN KENNISMAKING MET DE VERENIGING VOOR DE TOERISTISCHE TRAMLIJN VAN HET AISNEDAL

---

Door een initiatief genomen door de beheerraad van de Vereniging voor het Trammuseum, mag deze voor eigen rekening en met zijn eigen middelen een meterspoor uitbaten.

Een overeenkomst afgesloten tussen de N.M.V.B. en enkele afgevaardigden van de Vereniging voor het Trammuseum gaf de aanleiding tot de oprichting van de Vereniging voor de Toeristische Tramlijn van het Aisnedal.

### HET ONTSTAAN VAN DE VERENIGING

#### a. Voorbeelden in het buitenland.

Een beetje overal ter wereld houden liefhebbersverenigingen zich sinds enkele jaren bezig met de uitbating van spoorlijnen, die ofwel van historisch ofwel van toeristisch belang zijn.

Onze Engelse vrienden hebben zulke lijnen, na soms harde arbeid, terug in dienst gesteld. Wij vermelden ondermeer de lijn van « Tallylyn » en deze van de « Festiniog ». In Frankrijk gaat men anders te werk. Hier legt men volledig nieuwe lijnen aan op 0,60 m. spoor. De meest gekende zijn de « Tramways Forestiers du Cap-Ferrat », de « Chemin de Fer Touristique de Meyzieu » en de « Tramway Touristique de St-Trojan ». Zeer dikwijls komt het voor dat deze lijnen niet alleen van toeristisch belang zijn, maar tevens als rijdend museum een attractie op zichzelf zijn. De « Chemin de Fer Touristique de Meyzieu » is een voorbeeld in dit genre, daar zij op het ogenblik een buitengewone verzameling van oud traktiematerieel op 0,60 m. spoor verzameld heeft.

#### b. De keus van de lijn van de l'Aisne.

Dank zij akkoorden afgesloten met N.M.V.B. kan ons land weer een toeristische tramlijn aan de lijst van deze « bijzondere » lijnen toevoegen.

Inderdaad, het idee van de Amutra is niet nieuw. Het behoud van een sectie van een buurtlijn stond reeds vanaf de stichting van de vereniging op haar programma. Ongelukkig komen er om een dergelijke lijn te kunnen uitbaten verschillende factoren een belangrijke rol spelen. De buurtlijn die men wil bewaren moet zijn : attractievol of van toeristisch belang; haar geografische ligging moet in de nabijheid van een groot stedelijk centrum zijn; het spoor dient in eigen bedding te liggen en zonder belangrijker wegen te kruisen; de staat van het spoor moet toelaten deze met weinig kosten terug rijklaar te maken.

Zoals de lezer kan opmerken is het niet gemakkelijk al deze elementen samen te brengen. Het eerste project van de Amutra was de oprichting van een lijn op spoorbreedte van 0,60 m. De lijn diende als volledig nieuw te worden aangelegd. Het spoor zou van het Museum van Schepdaal, langs de Wijngaardstraat, tot aan de halte van Spanuit lopen. De gemeenteraad van Schepdaal, welke van dit project op de hoogte was, stemde met het voor-

stel in op de echter uitdrukkelijke voorwaarden dat aan de betonnen wegbedeking van de Wijngaardstraat niet zou geraakt worden. De breedte van deze straat, over de eerste tweehonderd meter, liet niet toe de sporen in eigen bedding te leggen zodat het spoor onvermijdelijk in de wegbedekking zou moeten komen te liggen. Het projekt werd alzo opgegeven.

De verenigingging dan vervolgens uitkijken naar buurtlijnen die opgeheven waren. De sektie Rixensart - Renipont werd in de eerste plaats voorgesteld. Echter de aanwezigheid van een brug en verscheidene gevaarlijke kruispunten hebben het projekt eveneens te niet gedaan.

Vervolgens werden et stappen gedaan voor het behoud en het omleggen in 0,60 m. spoor van de sektie Overijse - station - Overijse - strand, op de lijn Groenendaal-Overijse. Ongelukkig was er een zekere tegenwerking van de gemeentelijke overheid, zodat ook dit projekt werd opgegeven.

Uit dezelfde periode was er een burgemeester van een dorp uit de Ardennen, gelegen op de oud buurtlijn Manhay-Melreux, die zich inspande, in het kader van de herwaardering van zijn gemeente, om de oude tramlijn op zijn gronggebied te bewaren. De Amutra hoorde van dit initiatief en nam kontakt met deze dynamische burgemeester van Dochamps en bood hem onmiddellijk haar hulp aan. Er werd hem aangeéaden zijn gemeente met een belangrijk kruispunt te verbinden en voornamelijk met dit van « Pont d'Erezée ». Vermeld kruispunt is een 10 km. gelegen ten noord-westen van zijn gemeente. Door toeval waren de sporen nog intact op de belanghebbende sektie, nml. Erezée-Amonines-Dochamps. De realisatie werd aan de Amutra toevertrouwd.

Op het ogenblik dat de beheerraad van de Amutra de projekten ging voorleggen aan de Direktie van de N.M.V.B., werden de sporen en de dwarsliggers van de lijn Manhay-Melreux verkocht aan een gespecialiseerde firma in materiaal voor openbare werken... Met gemeen akkoord van de N.M.V.B. werd er besloten dat de toekomstige uitbatingsmaatschappij de sektie Erezée-Dochamps zou opbouwen in lichter materiaal en op spoorbreedte van 0,60 m. Een lokomotief Krauss-Mafei werd dadelijk aangekocht en voorlopig ondergebracht in het Museum van Schepdaal.

Een weinig later aanvaardde de afbreker van de lijn Manhay-Melreux, in ruil voor de sektie in de vallei van de l'Aisne tussen Erezée en Dochamps verschillende gedeelten van lijnen in de streek van Forville. Het projekt van het 0,60 m. spoor werd alweer opgegeven en er werd uitgezien naar materieel op meterspoor.

### *c. Oprichting van de v.z.w.d. « T.T.A. »*

De statuten van de Amutra lieten niet toe dat zij een tramlijn uitbaatte. Het gans bijzonder karakter van deze nieuwe activiteit eiste tenslotte de oprichting van een vereniging die zich in het bijzonder toelagde op dergelijke onderneming. Daartegenover vroeg de N.M.V.B. een geldige gesprekspartner met een juridisch statuut, ten einde te kunnen overgaan tot de uitwerking van een wederzijdse overeenkomst.

Op 18 september 1964 werd een v.z.w.d. genaamd « TRAMWAY TOURISTIQUE DE L' AISNE », afgekort « T.T.A. » met maatschappelijke zetel te Erezée, opgericht. De statuten verschenen in het Belgisch Staatsblad van 19 december 1964.

#### *d. De overeenkomst met de N.M.V.B.*

De Nationale Maatschappij Van Buurtspoorwegen stelde vanaf het ogenblik van de oprichting van de v.z.w.d. « T.T.A. » een tekst op van een overeenkomst voor het uitbaten van de lijn Erezée-Dochamps.

Deze overeenkomst, invoegegetrede op 1 april 1965, geeft aan de « T.T.A. » het recht om de lijn te exploiteren. De T.T.A. dient de installaties te onderhouden, alsook het materieel. Zij dient alle maatregelen te nemen op gebied van de veiligheid. De duur van het kontrakt is vastgesteld op 3 jaar, zonder stilzwijgende verlenging. Een nieuwe aanvraag moet dus na de verlopen tijdspanne opnieuw ingediend worden.

#### *e. De staat van de lijn.*

De sektie die uitgebaat zal worden in meterspoor heeft haar oorsprong aan de samengetelde afstand 43,000 m., op het grondgebied van Dochamps. De lijn eindigt op km. 52,360 aan de halte « Pont d'Erezée ». De tussenhaltten met uitwijksporen zijn : Forge-à-la-Plez (km. 46,570), Amonines (km. 49,560) en Blier (km. 51,350). Gezien er geen buurtspoorweggebouwen aanwezig zijn zal er een loods dienen gebouwd te worden door de T.T.A., op de terreinen van het station van Blier, op 1 km van de terminus. Voor een eventuele verdere uitbreiding van de lijn heeft de T.T.A. zich de sektie Dochamps (km. 43,000) — Lamorménil (km. 41,120) laten voorbehouden. In zijn geheel nagegaan is de sektie Erezée-Dochamps in geen al te slechte staat. De rails, van 23 kg. de lopende meter, zijn zelfs zeer goed bewaard gebleven. Dank zij de uitstekende oorspronkelijke ballast dienen de dwarsliggers maar voor een vierde verangen te worden. Er dient nog hard gewerkt te worden voor het weggakken en verwijderen van een zeer groot aantal takken en klein struikgewas, dat weelderig tiert over en tussen de bedding van de tramlijn. De lijn is voor de helft gelegen doorheen uitgestrekte bossen. Een gemeenteweg kruist de lijn over een breedte van 15 meter. Wat de vervangingsdwarsliggers betreft, deze kunnen gerekupereerd worden van de afgeschreven sekties Dochamps (km. 43,000) — Moulin-Crahay (km. 39,100) en Pont d'Erezée (km. 52,360) — Fisenne (km. 53,900).

De lijn is zo goed als vlak gelegen, daar zij vanaf de uitrit van Dochamps tot van Erezée de vallei van de Aisnerivier volgt, die zeer levendig en helder is en zich ter hoogte van Bomal in de Ourthe stort. De sporen liggen altijd in eigen bedding. Nooit ligt de lijn in een berm of in een wegbedekking.

Op 2 juli 1965 heeft de Minister van Verkeerswezen de overeenkomst voor het uitbaten van de lijn Erezée-Dochamps door de T.T.A. goedgekeurd.

## *II. HOEVER STAAN DE ZAKEN NU ?*

Vanaf juli tot einde oktober werd er door een enthousiaste ploeg harde arbeid verricht. Wij geven hieronder enkele van deze zeer mooie prestaties :

#### *a. Werken aan het spoor.*

1. De spoorverbinding van Blier tot Pont d'Erezée was vanaf einde augustus klaar en de overweg nr. 2 werd opengesteld voor het spoor- en

wegverkeer, na het leggen van tarmac.

2. Het spoor nr. 1 van het station van Erezée werd vrijgemaakt van alle hout dat er opgeslagen was.

3. Verder werd het overvloedige gewas weggekakt tot halfweg de steen-wat het water betreft.

4. Op de sektie Amonines - Dochamps stellen er zich allerlei problemen, blemen.

a. Eerst en vooral het uitdiepen van een gracht die overgelopen was en een belangrijke overstroming van het spoor heeft teweegebracht. Dit werk is aan de gang.

b. Vervolgens moet de loop van de Aisnerivier licht gewijzigd worden om te vermijden dat tijdens de winter bij het wassen van het water de talus niet zouden worden aangetast. De omleiding van de waterloop wordt gedaan zohaast wij de steengroeve Blanc Pierri kunnen bereiken, daar hier-voor een groot aantal stenen voor nodig zijn.

c. Tenslotte het herstellen van een gans vervallen bruggentje over de Aisne.

5. Het werk dat einde oktober verricht werd was voornamelijk gericht op de afbraak van de sektie Fisenne-Pont d'Erezée. De gerekupereerde dwarsliggers zullen weldra de slechte vervangen tussen Erezée en Amonines. Zij werden voorlopig ondergebracht in een loods aan de uitgang van het station van Erezée.

#### *b. Het rollend materieel.*

Buiten een kampingwagen A 2115, en platte wagen A 59757 (ex-85059), een kipwagen A 20820 en een lorry, beschikt de T.T.A. sinds 26 augustus 1965 over een aanhangwagen. Het betreft hier de aanhangwagen nr. 2 van de Amutra (ex-19188) die overgeheveld werd van Trembleur naar Bier. Deze aanhangwagen op schamelstellen, zeer goed gekend door de leden die hebben deelgenomen aan de uitstappen op de lijn Trembleur-Warsage, zal de aanvang van de uitbating van de T.T.A. vergemakkelijken in juni ek., in geval dat de aanhangwagens «Oran» (8955 en 8962) nog niet op deze datum moesten klaar zijn.

De A.R. 133, komende van Martelange, werd ons spijtig genoeg defekt afgeleverd. De AR werd overgebracht naar Brussel op 27 augustus 1965 voor een algemeen nazicht in de werkhuizen van de N.M.V.B.-Eloystraat. In de lente van 1966 zal de autorail terugkeren, ofwel vergezeld van de ART 93, ofwel van de stoomlok «Albert» van de suikerraffinaderij van Tienen.

Deze winter zullen de leden van de Amutra de aanhangwagens «Oran» 8955 en 8962 in orde brengen als «open rijtuig». Beide rijtuigen zijn voorzien voor de T.T.A., zoals hoger werd vermeld.

#### *c. De vooruitzichten.*

De eerste maanden van uitbating zullen zeer voorzichtig aangepakt worden. In principe zal men enkel rijden met volbezette trein en dit tijdens

de week-ends van 15 juni tot ongeveer 15 september, alsook op de wettelijke feestdagen. Er kunnen bijkomende diensten georganiseerd worden, doch enkel op aanvraag. Het gebruikte materieel zal afhangen van de voorziene toeloop : autorail met eventuele aanhangwagens op de kalme dagen ; de lokomotief met aanhangwagens bij grote toeloop.

De dienst « Onderhoud » zal worden toevertrouwd aan leden die in het Zuid - Oosten van het land wonen. Deze dienst is verdeeld in twee groepen « Spoor en gebouwen » en « Rollend materieel ».

De winter zal vermoedelijk wel een einde stellen aan de activiteiten op de lijn. Men mag aannemen dat de eerste diensten kunnen gereden worden vanaf Sinksen 1966 tussen Pont d'Erezre en Amonines met AR en aanhangwagen nr. 2.

Nog zeer veel goede wil en toewijding is van al de leden nog vereist. Mogen wij op U rekenen !

### *LAATSTE NIEUWS VAN DE T.T.A.*

In de maand januari heeft de T.T.A. de toelating ontvangen van de Directeur-Generaal van de N.M.V.B. om te beschikken over de A.R. 133 en A.R.T. 93 tijdens het toeristisch seizoen van 1966.

### *WIE WENST DE T.T.A. TE STEUNEN ?*

Het is niet noodzakelijk dat U lid bent van de T.T.A. U kunt deze Vereniging ook steunen door het aankopen van reeksen van foto's over de tramlijn van de T.T.A.

Er bestaan op heden twee reeksen van 4 postkaarten. Iedere reeks is onverdeelbaar. De eerste reeks foto's werd gerealiseerd op 2 oktober 1957 door de Heer Ph. Carlier.

#### *REEKS I.*

1. Autotraktor met goederentrein te Pont d'Erezée.
2. Autoiraktor met goederentrein in het Buurtstation van Amonines.
3. Autotraktor met goederentrein in het station van Dochamps.
4. Goederentrein te Lamorménil.

#### *REEKS II.*

1. Stoomtram te Pont d'Erezée.
2. Stoomtram te Erezée-station.
3. Stoomtram te Manhay.
4. Stoomtram te Melreux.

Elke reeks is verkrijgbaar aan de som van 100 Fr. Vermelde som dient U te storten op P.C.R. 2173.61 van T.T.A. te Erezée, met de melding : « reeks nr..... steunpostkaarten van de T.T.A. ». Wij hopen op u bereidwillige steun.

## ONZE KLEINE AANKONDIGINGEN

---

— Zoek konstruktieplaten, nummerplaten, geluidshoorns in koper en andere onderdelen afkomstig van de stoomlokomotieven van de N.M.V.B. Ben bereid hoge prijs te betalen. Gelieve te schrijven, met melding van de gewenste prijs, aan E. KEUTGENS, Lange Van Ruusbroecstraat, 44, Antwerpen.

Onze lezers hebben langs de dagbladen om het overlijden vernomen van de heer Gustave KESTELIN, Provinciaal Griffier van Brabant, tragisch omgekomen in de luchtvaartramp van maandag 24 januari 1966. De persoon van de aflijvige blijft onafscheidbaar van het projekt van het Verkeersmuseum, waarvan hij een van de stichtingsleden en beheerders was.

De AMUTRA biedt de familie van de overledene haar meest diepe en oprechte gevoelens van medeleven aan.

---

Bij het ter perse gaan van dit nummer, hebben wij geheel onverwachts het plotse overlijden vernomen van onze vriend Jozef WAUTERS. Hij heeft ons verlaten op vrijdag 4 februari 's morgens. Wij kunnen moeilijk in woorden neerschrijven met welke toewijding hij meewerkte, vanaf de inhuldiging van het Museum van Schepdaal, aan onze activiteiten, niettegenstaande zijn ouderdom en zijn wankelbare gezondheid. Hij nam, al was het voor zijn eigen rekening en met ganser hart de taak van gids waar in het Museum.

Onze trouwe en betreurde medewerker zal in het hart van de vereniging een blijvende herinnering zijn.

Langs deze weg bieden wij zijn echtgenote en zijn naastbestaande met onze meest oprechte gevoelens van medeleven, de uitdrukking van onze diepe sympathie aan voor de overledene.

## PRAKTISCHE INLICHTINGEN :

— Het Buurtspoorwegen is toegankelijk voor het publiek van Pasen tot 31 oktober, alle zaterdagen, zon- en wettelijke feestdagen, van 14 tot 18 uur. In diezelfde periode kunnen groepsbezoeken aangevraagd worden voor de dinsdag en donderdag-namiddagen, echter op voorwaarde dat de groep uit minstens 15 personen bestaat, en het groepsbezoek enkele dagen op voorhand werd aangevraagd bij de N.M.V.B., Barastraat 105-107, Brussel 7. — Tel. 21.00.07. Het Museum is gesloten van Allerheiligen tot Pasen.

— De toegangsprijs bedraagt 10 Fr. per persoon; talrijke vermindering zijn voorzien voor kinderen, groepen, grote gezinnen, leden van erkende toeristische verenigingen, enz... — Gelegen op 11 km. van het centrum van Brussel is het Museum bereikbaar langs de weg, of met de buurttram « Ni » waarvan het vertrekpunt gelegen is te Brussel. Ninoofse Poort (aansluitingen met trams M.I.V.B. 15, 35, 63 en 76).

---

---

— Stelt U belang in tramwegen en Buurtspoorwegen ?

— Wenst U onze vereniging te steunen ?

Laat U dan als lid inschrijven bij de Vereniging voor het Trammuseum : de jaarlijkse bijdrage is vastgesteld op 125 Fr. (minimum 250 Fr. als bescherm lid) en 25 Fr. inschrijvingsrecht (enkel het eerste jaar te betalen).

Dit bedrag kan gestort worden op P.C.R. nr. 449.80 van AMUTRA te Brussel 19.

Buiten de gratis toegang tot het Museum hebben de leden nog andere voordelen : maandelijks bijeenkomsten, periodieken, filmvoorstellingen, groepsreizen, enz...

De zetel van de vereniging is gelegen te :

AMUTRA, Wielemans Ceuppenslaan, 47 — BRUSSEL 19

---

---