

2

# tramleven

driemaandelijks informatieblad  
van de vereniging voor het trammuseum  
en van de vereniging voor de toeristische tramlijn  
van het Aisnedal

1e jaargang  1966  prijs 25 fr.

# tramleven

2

1<sup>e</sup> jaargang 1966

## inhoud:

- *Woord van de redactie.*
- *De stoomlokomotieven van de N.M.V.B.*
- *De buurtlijnen van Bergen en de Borinage.*
- *Herinneringen over de Antwerpse Tramwegen.*
- *Materieellijst aanhangwagens van de N.M.V.B.*
- *Beschrijving P.C.C.-motorwagens M.I.V.A. Reeks 2061-2100.*
- *Aktualiteiten : Nieuws van de trambedrijven Amutra en T.T.A.*

---

Foto van de omslag : elektrische motorwagen 263 van de S.T.I.C. (Charleroi) in het Museum te Schepdaal. (Foto E. Debacker)

## *woord van de redactie*

Bij het openslaan van dit tweede nummertje van TRAMLEVEN zult U opmerken, dat er reeds heel wat werd verbeterd, in vergelijking van ons eerste nummer.

TRAMLEVEN 1 kwam reeds met een maand vertraging in omloop. Hiervoor vragen wij verontschuldiging. Deze vertraging was buiten onze wil en wij hopen het goed te maken met dit nummertje.

Uit de eerste reacties kunnen wij opmerken dat TRAMLEVEN goed ontvangen werd, zowel bij de leden, als bij de buitenstaanders.

Door het verdelen van een aantal exemplaren aan personen die belang stellen in onze activiteiten hebben wij verschillende leden bijgewonnen. Wij heten deze nieuwe leden van harte welkom.

Nochtans zullen wij hierbij niet blijven stilstaan en trachten langs deze weg nog meer belangstellenden aan te werven.

Mogen wij er nogmaals bij de leden op aandringen om zoveel mogelijk mee te werken aan de opbouw van ons tijdschrift. TRAMLEVEN verschijnt voor de leden en komt tot stand door de leden. De medewerking van U alle is vereist voor de uitgroei van het tijdschrift en van de Vereniging.

Bijdragen aangaande de geschiedenis van het trambedrijf in België of van het buitenland, alsmede het hedendaagse nieuws van deze bedrijven is steeds welkom.

Moge dit tweede nummertje U bevallen, en indien U voorstellen of zelfs opmerkingen heeft, laat ons deze dan geworden.

Wij wensen U en de leden zoveel mogelijk voldoening te schenken.

**De Redactie.**

**DE STOOMLOKOMOTIEVEN  
VAN DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ  
VAN BUURTSPOORWEGEN**  
door E. KEUTGENS

2. de stoomlokomotieven  
van  
het type 2

**Geschiedkundig overzicht**

De stoomlokomotieven van het type 2 werden gebouwd in 1893 om dienst te verzekeren op de lijn Glons-Kanne-Maastricht.

Op deze lijn was een bijzondere maatregel van toepassing, nml. : de nederlandse reglementering inzake exploitatievoorwaarden verbood, dat rollend materieel op spoor breder was dan 2,050 m. De lokomotieven van het type 2 waren 2,046 m breed.

Na langdurige wederzijdse palabers werd door Nederland de toestemming verleend om met lokomotieven met een normale breedte, t.t.z. 2,500 m het nederlands grondgebied te laten berijden. De lokomotieven bleken na korte tijd niet te voldoen voor een renderende uitbating en werd de levering stopgezet na de eerste reeks van vier loks.

De stoomlokomotief 727, gebouwd door Tubize werd eveneens ondergebracht bij het type 2. Vermelde lok had een spoorbreedte van 1,067 m.

**Aantal**

Vier stuks en een lokomotief als uitzondering ondergebracht bij hetzelfde type.

Nummers : van 167 tot en met 170 ; gebouwd door Tubize (konstruktienummers 900 - 903) in 1893, ingevolge de aanbesteding van 7 april 1893.

Stoomlokomotief 727, gebouwd door Tubize - konstruktienummer 909 - ingevolge de aanbesteding van 2 december 1893.

**Beschrijving**

Tenderlokomotief van het type 030, met twee stuurposten. De wielen zijn langs de binnenzijde van het freem geplaatst. De cilinders daaren-

tegen langs de buitenzijde. De stoomverdeling is van het type Walschaerts en de vuurkist van het type Belpaire. Het optrekstangenwerk is volledig bedekt en toegankelijk door het opheffen van zes beweegbare panelen langs iedere zijde. Oorspronkelijk waren deze loks zonder windschermen.

### Technische kenmerken

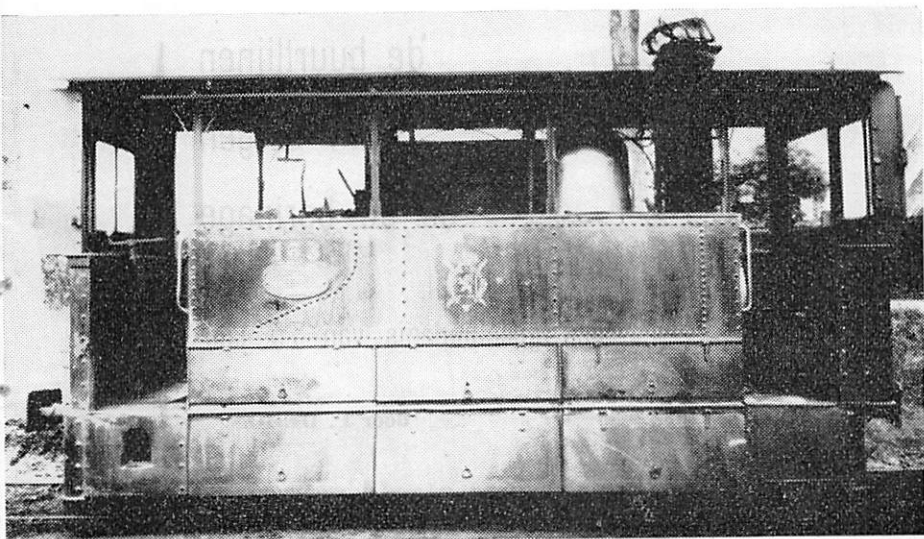
De stoomlokomotieven van het type 2 verschillen weinig met deze van het type 1. De trekkracht werd verhoogd, door het vergroten van de cilinderdiameter tot 26 cm. (Type 1 = 23 cm). De slaglengte van de zuiger bleef ongewijzigd.

Spoor	1,000 m
voor lokomotief 727	1,067 m
Stoomdruk	12,400 kg.
Roosteroppervlak	0,644 m <sup>2</sup>
Verwarmingsoppervlakte vuurkist	3,040 m <sup>2</sup>
Verwarmingsoppervlakte pijpen	15,560 m <sup>2</sup>
Totale verwarmingsoppervlakte	18,600 m <sup>2</sup>
Aantal vlampijpen	103
Afstand tussen de pijpplaten	1,389 m
Doormeter cilinder	0,260 m
Slaglengte van de zuiger	0,360 m

Foto N.M.V.B.

HL 168

Archief E. Keutgens



Doormeter van de wielen	0,832 m
Aandrijving op de middelste as	
Afstand tussen de assen	0,900 m
Gewicht per as : — voor	5625 kg.
— midden	5675 kg.
— achter	5700 kg.
Totale lengte	5,588 m
Uiterste breedte	2,046 m
Lengte van elke buffer	0,468 m
Overbouw : — voor	1,300 m
— achter	1,552 m
Hoogte rail-dak	2,796 m
Inhoud waterbakken	1500 l
Inhoud kolenbunker	0,500 m <sup>3</sup>
Traktiekracht	2357 kg.
Leeggewicht	14500 kg.
Gewicht rijklaar	17000 kg.

(wordt voortgezet)

Een plan op schaal 1/20 van de hierboven beschreven lokomotief is verkrijgbaar door storting van 25 Fr. + 10 % verzendingskosten op P.C.R. 453.476 van E. Keutgens te Antwerpen 1.

## 2. de buurtlijnen van bergen en de borinage

een geschiedenis van 75 jaar

door P. DEHON

## HOOFDSTUK I :

### Het kapitaal « Buurtlijnen van de voorstad van Bergen »

#### 2. BERGEN - GHLIN - BAUDOUR.

De lijn Bergen-Ghlin werd geopend op 8 juni 1889 en de verlengenis tot Baudour kwam tot stand op 1 december 1915. Het vertrekpunt van de lijn was gelegen aan het station van Bergen. Zij verliet de stad langs de Parkpoort, waar zij in de onmiddellijke nabijheid van de stelplaats Bergen « Bassins » passeerde. De lijn doorkruiste hoofdzakelijk een landbouwstreek, uitgenomen aan de koolmijn van Ghlin (vermelde koolmijn heeft maar een kort bestaan gehad).

De lijn is maar belangrijk geworden op het ogenblik dat de doortrekking tot Baudour gebeurde, welke een zeer belangrijke industriële lokaliteit was, en alzo de direkte verbinding instelde met de zeer bereeden lijnen van St. Ghislain tot Hautrage en uitbreidingen.

Inderdaad gedurende lange jaren is het onmogelijk geweest Bergen van de ene zijde en St. Ghislain-Hautrage langs de andere zijde te verbinden. In 1904, werd bij middel van een belangrijke omleiding, via Casteau, Neufville en Lens, deze verbinding mogelijk gemaakt. De verbinding Ghlin-Baudour bracht in 1915 hierin verbetering. Gedurende iets meer dan 12 jaar bleef dit spoor de enige rationele verbinding tussen Charleroi en Hautrage. Een tweede verbinding kwam tot stand langs Boussu in 1928 en een derde, dank zij de brug te St. Ghislain in 1952.

Zoals de naburige lijnen werd de exploitatie Bergen-Ghlin-Baudour van het begin af toevertrouwd aan de « S.A. des Chemins de Fer Vicinaux Montois », welke echter haar kontrakt opzegde in 1919. De Eerste Wereldoorlog heeft deze lijn bijzonder getroffen, gezien zij haast volledig werd afgebroken. De heruitbating van de exploitatie gebeurde reeds in februari 1919.

Vervolgens kwam in 1930 het weloverwogen en vastberaden programma van de elektrifikatie van de N.M.V.B. De elektriciteitsfee ging eveneens met haar toverstafje de lijn Bergen-Baudour aanraken. Vanaf 20 oktober 1931 kwamen de kleine motorwagens in dienst tussen Bergen en Ghlin en de 19de december van datzelfde jaar reden zij tot de Plaats te Baudour. Het materieel bleef hetzelfde als dat van de lijn Bergen-Casteau, tot bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog.

#### 3. BERGEN - HAVRE

Deze lijn, niet zo oud als de twee voorgaande, zal nochtans geroepen zijn om een eerste plaats van belangrijkheid in te nemen in het uitgebreid Henegouwse net. In 1936 werd de verbinding gerealiseerd tussen de Borinage en het Centrum, zodat er een direkte verbinding ontstaat tussen Bergen en La Louvière.



De geschiedenis van de lijn Bergen-Havré begint bij de stoomtram op 6 december 1910. Afgebroken door de bezetter in 1914-1918, wordt het spoor terug in gebruik genomen in juni 1920. De uitbater is dezelfde als deze van de reeds eerder besproken lijnen. In 1919 neemt de N.M.V.B. deze lijn in eigen beheer over.

Het traject van de lijn, bij vertrek van het station van Bergen is gemeen met de lijn van St. Symphorien tot aan de halte « Chemin d'Obourg ». Van daaraf loopt het spoor in een berm, om vier kilometer verder het dorp van Havré te bereiken, na een mooie omgeving en de voet van het kasteel van Havré, zeer gekend in de streek, te zijn gepasseerd. Op 1 september 1931 doet de elektrische tram zijn verschijning. Het is hetzelfde materieel als dat van op de andere lijnen van Bergen.

Vervolgens zal, gedurende vijf jaar, de gemeente Havré het vertrekpunt zijn van een uitgebreid werkterrein nml. de verbinding met Braquegnies langs de ene kant en Trivières van de andere zijde, in het hart van het Centrumnet.

Een nieuw kapitaal, afgezonderd van dat van de lijnen van Bergen en van het Centrum wordt opgericht onder de naam « Bracquagnies-Havré-Trivières ».

Het spoor en de luchtlijn tussen Havré (gemeenteplaats) en Havré (station) werd in 1932 opgebouwd. De tram kwam nog hetzelfde jaar hierop in dienst. Op 12 augustus 1933 gaat de tram door tot de Plaats van Maurage, zetel van verschillende koolmijnen. De 1ste juli 1934 bereikt de lijn Maurage-Etincelle. Tenslotte met de voltooiing van de sectie Maurage (Etincelle)- Strépy-Bracquagnies wordt op 1 augustus 1936 de eerste dienst Bergen-La Louvière-Anderlues gereden. De antennestraat (Plaats)-Trivières (stelplaats) wordt een jaar later op 1 juli 1937 ingehuldigd.

Maar dit alles brengt ons te ver van onze groep van Bergen. Bij het uitrijden van Bergen, nabij de ingang van het « Bois d'Havré » wordt er een uitbreiding van 1 km toegevoegd, die het station van Obourg verbindt. Deze lokaliteit is de zetel van drie verschillende industrieën, nml. behandeling van tabak, cementnijverheid en zijdebewerking. De dienst Bergen-Obourg werd ingehuldigd op 31 augustus 1935.

(wordt voortgezet)



## 2. herinneringen over de antwerpse tramwegen

vertelt door een oude-antwerpenaar

Van de « Société des Tramways Maritimes » valt weinig bijzonders te vertellen. Het was de maatschappij die de lijn van de « Pothoek », alwaar het Stuivenberggasthuis gelegen was, naar de Verschansingsstraat uitbaatte. Vermelde lijn liep gedeeltelijk langs de Scheldekaaien.

Wij kunnen nu even blijven stilstaan bij het rollend materieel en een kleine ontdekkingsstocht doen in de verschillende uitgevoerde wijzigingen aan de open rijtuigen, in afwachting van de elektrificatie.

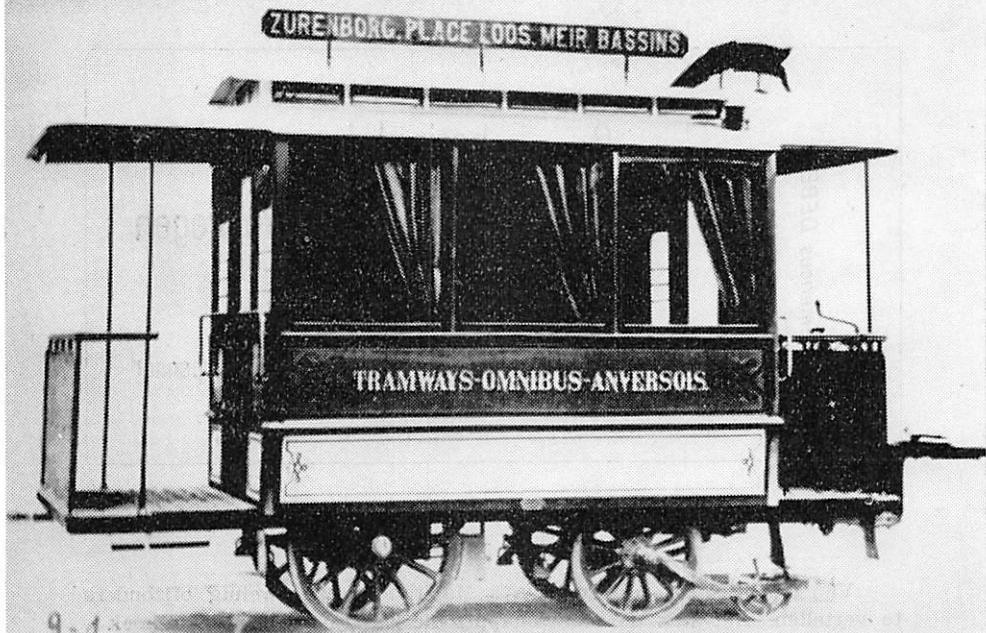
Gedurende talrijke jaren waren de rijtuigen volledig open. Geen enkele beschutting was aanwezig om de reizigers enigszins te beschermen.

Waren het misschien de verschillende klachten van de reizigers, of was het de onstandvastigheid van ons klimaat dat er de maatschappijen toe aanzette opzoekingen te doen om de rijtuigen vrij te maken van alle luchtstromingen.

Zo herinner ik me een bepaald prototype van open wagen, waarin men de oplossing gezocht had in het plaatsen van een tussenschot in het midden van het rijtuig. Er waren zeker en vast nog talrijke andere proefnemingen. Uiteindelijk had men dan de oplossing gevonden door het plaatsen van een scherm aan elk uiteinde van de wagen. Langs de balkonkant werd er dan een bank geplaatst, dit in tegenstelling met de Brusselse Tramwegen.

Door de uitgroei van de omgeving van Zurenborg, kwamen twee maatschappijen in aanmerking om de wijk te bedienen. Beide vervoermaatschappijen hadden hun stelplaats op de Draakplaats.

Door hun brede kijk op de zaken hadden beide maatschappijen zich verenigd tot één en tijdens de elektrificatie werd, door de nieuwe maatschappij, aan de ene kant van de Draakplaats een werkhuis gebouwd en aan de overzijde de bijgebouwen.



Archief R. Bastaens

Tram « Déraillable »

De « Société des Tramways Omnibus » exploiteerde een lijn van Zurenborg, langs het stadspark en de Lange Clarenstraat naar de Van Schoonbekeplaats, bij middel van rijtuigen met een 5de wiel de zg. « Déraillables ».

Er lag maar één spoor en zonder uitwijkplaatsen. Het model van de rail was in U-vorm, tamelijk breed, om aan het vijfde wiel van het rijtuig een goede loop te verzekeren, want dit was niet voorzien van stootbanden. Het vijfde wiel was van kleinere afmeting dan de vier grote wielen en kon opgeheven worden, zonder het rijtuig te verplaatsen.

Om te kruisen bleef één rijtuig op het spoor, het andere hief het vijfde wiel op en reed over de straatstenen, om na het kruisen terug het spoor te nemen. Het paard bevond zich tussen twee trekstangen. Voor zover ik me nog kan herinneren vormde de twee voorste wielen een beweegbaar schamelstel.

De andere maatschappij was deze van de « Omnibus d'Anvers » met een lijn van de Dageraadsplaats naar de Grote Markt. De lijn liep langs de Provinciestraat (Noordkant). De rijtuigen met « Impériale » werden door twee stoere paarden getrokken.

Vermelde maatschappij had tevens voor haar zomerdiensten open rijtuigen met banken en hoog op wielen. De wagens werden eveneens

gebruikt om groepen te vervoeren in stoeten of verenigingen die op uitstap gingen.

Deze omnibuswagens hebben tevens een belangrijke rol gespeeld tijdens de elektrificatiewerken, door dienst te doen op de lijnen die in de overgangsperiode waren.

Het is daarom ook dat de nieuwe maatschappij als eerste werk, het spoor van de omnibussen verdubbelde en in meterspoor legde. Hierop werd dan de paardentramdienst ingericht, in afwachting van de elektrificering.

Wij komen alsdan in de periode van 1890, met de oprichting van de « Sté des Tramways Suburbains » en die een lijn exploiteerde met vertrek aan de Scheldekaai langs de Kloosterstraat, Lozanastraat en Driehoek naar de afspanning « Dikke Mee ». Zij reed tevens voorbij de manoeuvrevelde van het leger.

Tijdens de aanlegswerken van het spoor, wat toen het enige meterspoor was te Antwerpen, werd er ter hoogte van het café « Driehoek » een wissel gelegd. Deze wissel was eerder een ontsporingswissel, gezien deze op de straatstenen eindigde. Toenmaals werd er verteld dat de maatschappij het inzicht had een lijn aan te leggen, die langs het Albertpark en de Provinciestraat (Zuidkant) — thans Lamorinièrestraat — het toenmalig Weststation diende te vervoegen (heden Centraalstation). Gezien deze lijn alzo haast evenwijdig liep met deze van de Leopoldlaan (Belgiëlei), is de lijn hierdoor nooit tot stand gekomen.

Om U een klein gedacht te geven van het vroeger uitzicht van de stad, laat ik U opmerken dat de verlenging van de leien, zowel langs het noorden als naar het zuiden, gelegen was op de gronden van de oude forten. De spoorlijn van Brussel naar Antwerpen was buiten de fortengordel gelegen, welke maar eerst in de eerste helft van deze eeuw afgebroken werden.

In 1894, het jaar dat voor mij een aanknopingspunt is, was de plaats waar de Lyrische Schouwburg stond nog een onbebouwd terrein en lager gelegen dan de omgevende wegenis. Telkenjare tijdens de jaarlijkse kermis kwam zich op deze plaats een groot circus haar voorstellingen geven. Verschillende herbergen met grote tuin omringden in zekere zin het gedeelte van de oude stad. Zo herinner ik me nog deze van de hoek van de Pelikaanstraat en de Verschansingstraat, wat verder de « Wandelende Jood », verder nog een aan het station van Berchem met name « Petit Paris » en tenslotte een aan de « Driehoek ».

Laat ons thans terugkeren naar het jaar 1894, het jaar van de Wereldtentoonstelling. Het Museum van Schone Kunsten was ingelijfd in het tentoonstellingsterrein, alsook de braakliggende gronden aan de andere kant van de Schildersstraat. Deze gronden waren voorbehouden aan de attractieparken.

Vele herinneringen zijn hieraan verbonden, doch ik ga hierover thans niet uitwijken. Een enkele wil ik U toch vertellen over de tramlijn van de « Dikke Mee ».

(wordt voortgezet)

## 2. de oorspronkelijke nummeringsstructuur van de buurtspoorwegrijtuigen

(vervolg 2)

### 2. MATERIEEL A - 2de klasse rijtuigen (500 tot 1499/10500 tot 11499)

REEKSEN	BOUWERS	AANBESTEDING	INDIENST- STELLING
A.654-A.656	Internationale, B.L.C.	8- 4-1885	1885
A.657-A.659	Métallurgique, Nivelles	17-11-1903	1904
A.660	Internationale, B.L.C.	31- 3-1888	1889
A.661-A.682	Nicaise et Delcuve	1- 2-1888	1890-1891
A.683-A.691	Bailly, Morlanwelz	1- 2-1888	1891
A.692-A.695	Verhaegen, Mechelen	1- 2-1888	1891
A.696-A.704	Bailly, Morlanwelz	3- 3-1891	1891
A.705-A.726	Internationale, B.L.C.	1- 2-1888	1890
A.727-A.748	Métallurgique, Nivelles	1- 2-1888	1889
A.749	Nicaise et Delcuve	1- 2-1888	1890
A.750	Internationale, B.L.C.	25- 1-1889	1890
A.751-A.759	Bailly, Morlanwelz	3- 3-1891	1891
A.760-A.779	Verhaegen, Mechelen	3- 8-1891	1891-1892
A.780-A.789	Dyle et Bacalan	11- 5-1892	1892-1893
A.790-A.801	Métallurgique, Nivelles	11- 5-1892	1892
A.802-A.803	Verhaegen, Mechelen	19- 7-1892	1892
A.804-A.813	Verhaegen, Mechelen	9- 8-1892	1893
A.814-A.817	Bailly, Morlanwelz	22- 3-1893	1893
A.818-A.819	Bailly, Morlanwelz	15- 4-1893	1893-1894
A.820-A.821	Métallurgique, Nivelles	13- 6-1894	1894
A.822-A.824	Verhaegen, Mechelen	29- 8-1894	1895-1896
A.825-A.826	Dyle et Bacalan	5- 6-1895	1896

REEKSEN	BOUWERS	AANBESTEDING	INDIENST- STELLING
A.827-A.837	Verhaegen, Mechelen	5- 6-1895	1896-1897
A.838-A.841	Franco-Belge	18-12-1895	1897
A.842-A.845	Germain	18-12-1895	1897
A.846-A.878	Nicaise et Delcuve	5- 8-1896	1897-1898
A.879-A.898	Germain	5- 8-1896	1897-1898
A.899-A.902	Nicaise et Delcuve	5- 8-1896	1898
A.903-A.904	Germain	5- 8-1896	1897
A.905-A.923	Nicaise et Delcuve	3- 3-1897	1898-1899
A.924-A.927	Nicaise et Delcuve	13- 9-1899	1900
A.928-A.934	Métallurgique, Nivelles	3- 3-1897	1901
A.935-A.945	Nicaise et Delcuve	3- 3-1897	1898-1900
A.946-A.951	Nicaise et Delcuve	13- 9-1899	1900-1901
A.952-A.965	Franco-Belge	13- 9-1899	1901
A.966	Braine-Le-Comte	18- 9-1901	1902
A.967-A.981	Braine-Le-Comte	13- 9-1899	1900
A.982-A.985	Franco-Belge	29-11-1898	1902-1903
A.986-A.990	Nicaise et Delcuve	18- 9-1901	1902
A.991-A.1001	Braine-Le-Comte	18- 9-1901	1902
A.1002-A.1011	Métallurgique, Nivelles	28- 5-1902	1902
A.1012-A.1021	Cie. Centr. de Construct.	28- 5-1902	1903
A.1022-A.1028	Dyle et Bacalan	14-11-1902	1903
A.1029-A.1068	Raghenò	14-11-1902	1903-1904
A.1069-A.1076	Métallurgique, Nivelles	17-11-1903	1904
A.1077-A.1086	Energie	17-11-1903	1904
A.1087-A.1116	Raghenò	7- 6-1904	1904-1905
A.1117-A.1132	Nicaise et Delcuve	7- 6-1904	1905
A.1133-A.1142	Raghenò	5- 6-1905	1905
A.1143-A.1152	Dyle et Bacalan	5- 4-1905	1905
A.1153-A.1162	Seneffe	5- 4-1905	1905-1907
A.1163-A.1212	Tyberchamps	31-10-1905	1906-1907
A.1213-A.1222	La Hestre	12-12-1905	1906
A.1223-A.1252	Tyberchamps	12- 9-1906	1907
A.1253-A.1254	Franco-Belge	29- 1-1907	1907
A.1255-A.1274	Raghenò	30- 1-1907	1908
A.1275-A.1299	Tyberchamps	17- 7-1907	1908
A.1300	Métallurgique, Nivelles	13- 6-1894	1894
A.1301-A.1308	Métallurgique, Nivelles	22- 2-1889	1890
A.1309	Métallurgique, Nivelles	13- 6-1894	1894
A.1310-A.1311	Métallurgique, Nivelles	27- 8-1894	1895
A.1312-A.1315	Franco-Belge	18-12-1895	1896
A.1316-A.1345	Godarville	8- 4-1908	1908-1909
A.1346-A.1348	Franco-Belge	11- 7-1908	1909
A.1349	Germain	23- 9-1908	1909

(wordt voortgezet)

# de P.C.C. rijtuigen van de reeks 2061 - 2100 van de m.i.v.a.

Op donderdag 13 januari 1966 kwam per spoor in de stelplaats van de N.M.V.B. te Merksem-IJskelder het eerste P.C.C.-rijtuig 2061 toe. Het was de eerste geleverde P.C.C.-motorwagen van een reeks van veertig eenheden, genummerd van 2061 tot 2100. Bij het einde van deze levering zal de Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Antwerpen 101 eenheden bezitten.

De eerste reeks 2000-2038 werd besteld op 6-7-1959 en geleverd van 3-10-1960 tot 10-4-1961 in de N.M.V.B.-stelplaats Zurenborg, thans eigendom van de M.I.V.A.

De tweede reeks 2039-2060 werd besteld op 18-7-1960 en afgeleverd in de stelplaats van Merksem-IJskelder, gedurende de periode van 22-2-1962 tot 21-5-1962.

De reeks 2061-2100 is besteld geweest op 9 juli 1964 en geleverd van 13-1-1966 tot 25-4-1966.

Al de P.C.C.-rijtuigen werden gebouwd door de N.V. La Brugeoise et Nivelles te St.-Michiels-Brugge, wat betreft het mechanisch gedeelte. De elektrische uitrusting werd geleverd door ACEC « Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi ». De montage van het geheel geschiedde in de werkhuizen van « La Brugeoise et Nivelles ».

Hierna geven wij U een technische beschrijving van de rijtuigen van de reeks 2061-2100 :

## 1. DE BEDIENING VAN DE APPARATEN.

Al de hoofd- en hulpapparaten worden elektrisch bediend door de lijnspanning (600 V) of door een alkalische batterij (40 V - 52 Ah), zonder aanwending van druklucht.

## 2. KENMERKEN.

Totale lengte over buffers :	14,017 m.
Totale lengte van koetswerk :	13,721 m.
Uiterste breedte :	2,200 m.
Hoogte rail - dak :	3,081 m.
Afstand tussen de schamelstelpunten :	6,700 m.
Asafstand schamelstelassen :	1,828 m.

Overbouw :	— voor :	3,521 m.
	— achter :	3,500 m.
Aantal zitplaatsen :		29
Aantal staanplaatsen :		81
Totaal aantal plaatsen :		110
Leeggewicht van het rijtuig :		16,4 ton

De konstruktie van het geraamte werd uitgevoerd in gelast staal, waarop de buitenbeplating is aangebracht en die alzoo bijdraagt tot versterking van het geheel.

Drie dubbele deuren : voor, midden en achter. Elke deur is tweeledig en kunnen vanaf het dashboard van de geleider volledig elektrisch bediend worden. Een bediening voor noodopening is eveneens voorzien. De midden- en achterdeur zijn uitgerust met gevoelige boorden op de afstaptreden, zodat deze deuren automatisch terug opengaan, wanneer er bij het sluiten een hindernis tussen geklemd is.

Het instappen gebeurt vooraan. Het uitstappen geschiedt langs de middelste- en achterste deur.

De plaats van de ontvanger is gelegen tussen de midden- en voordeur, met aangepaste inningspost. Rechts van de geleider is op de vloer van het rijtuig reeds een voetstuk voorzien om een inningsinstallatie te plaatsen, in geval van volledige éénmansuitbating.

Normale verlichting op 600 V door fluorescentiebuizen in doorschijnende plastic-omhulsels. Hulpverlichting op 40 V, die automatisch aangaat, wanneer de normale verlichting uitvalt. Aangepaste ventilatie.

De verwarming geschiedt door het herwinnen van de door de aanzetten remweerstand afgegeven calorïeën, automatisch geregeld naargelang de temperatuur in het rijtuig.

Druknoppen voor halte-aanvraag en alarmsignaal met controlelampjes.



Foto E. Keutgens



### **3. DE SCHAMELSTELLEN VAN HET P.C.C.-TYPE - BG.**

Twee motordraaistellen (voor- en achter), voor metriek spoor. De wielbasis bedraagt 1,905 m. De looppdiameter der wielbanden in nieuwe staat is 0,660 m. De wielen zijn uitgerust met monoblocband en rubbervering. Primaire- en secundaire ophanging met uitwendig metalen veren, en inwendig met rubberelementen.

### **4. MOTOREN.**

Vier lichte en snelle motoren, doorlopend per twee in serie gekoppeld, zodat elke motor op halve netspanning werk. Eénuurkenmerken : 55 pk (40,5 kW) - 300 V - 1670 tr/min.

De motors zijn opgehangen op het chassis van het draaistel, en parallel geplaatst met de lengteas van het rijtuig. Geforceerde koeling. Aandrijving met cardanas en hypoïde tandwielen, geplaatst in een waterdicht carter en op lagers gemonteerd. Reductieverhouding met tandwielen : 1/7,17.

### **5. DE AANZETUITRUSTING VAN HET TYPE P.C.C.-S.P.**

De aanzetuitrusting is volledig elektrisch en automatisch. De uitrusting van het type P.C.C.-S.P. maakt het mogelijk economisch aan te zetten in serie- en serie-parallelschakeling van de motoren. De uitrusting bevat één accelerator. De accelerator wordt automatisch gecontroleerd door versnellingsrelais en aangedreven door een pilot-motor.

### **6. DE REMINSTALLATIE.**

Ze is geheel elektrisch en automatisch.

#### **A. Dienstremming.**

— zo de snelheid hoger ligt dan 4 km/h werkt er een rheostaatrem voor beide draaistellen.

— zo de snelheid lager ligt dan 4 km/h werkt de trommelrem, welke gemonteerd is op de twee traktiemotorassen der beide draaistellen.

#### **B. Noodremming.**

— bij de dienstremming komt nog de remwerking van vier elektromagnetische railremschoenen.

#### **C. Hulpremming.**

— door het loslaten van de dodemanspedaal, waardoor gelijktijdig de rheostaatrem, de trommelrem en de railrem in werking worden gebracht.

— door een speciale hefboom, waardoor een remming wordt bekomen door rechthoekse kortsluiting van de motoren (bij de reeks 2061-2100 werd deze hefboom afgeschaft).

#### **D. Parkeerrem.**

— trommelrem gemonteerd op de traktiemotorassen en mechanisch aangedreven door veren.

## 7. DE BEDIENING VAN HET RIJTUIG.

a. De bediening geschiedt normaal vanuit de bestuurspost door middel van :

— een veiligheidspedaal of het z.g. dodemanspedaal waarop de linkervoet van de bestuurder bestendig moet drukken. Het loslaten van dit pedaal heeft tot gevolg dat de traktiestroom uitgeschakeld wordt ; het rijtuig wordt alsoo krachtig afgeremd en er treedt een verwittigingssignaal in werking. De deuren kunnen alsdan met de hand opengedruwd worden.

— een traktiepedaal voor de regeling van de snelheid, en

— een rempedaal. Beide pedalen worden door de geleider met de rechtervoet bediend.

— een rijrichtingskruk, die met de hand wordt bediend, voor het vooruit- of achteruitrijden en voor de hulpremming.

b. Achteruitrijden kan ook van op het achterbalkon geschieden door middel van een hulpcontroller.

## 8. ANDERE KENMERKEN VAN HET RIJTUIG.

Eénuurvermogen : 55 pk x 4 = 220 pk.

Tarra per aangeboden plaats : 150 kg.

Eénuurvermogen per aangeboden plaats : 2 pk.

Eénuurvermogen per ton tarra : 13,4 pk.

## 9. ENKELE VERSCHILLEN MET DE REEKSEN 2000-2038 ; 2039 - 2060.

**Uiterlijk :** — De vensters van de voor- en achterfilmkast en de ramen zijn bevestigd in een rubberen omlijsting. Dit in tegenstelling met de voorgaande reeksen.

— De plastic-omhulsels van de fluorescentiebuizen zijn rechthoekig en niet afgerond, zoals de vorige reeksen.

— De beschilderde wandbekleding is een houttekening. Bij de reeksen 2000-2038, 2039-2060 is dit een gevlekte schildering.

— De stuurpost voor het achteruitrijden, welke zich op het achterbalkon bevindt, is volledig ingewerkt in de wand, in tegenstelling met de andere reeksen, waar we een stuurkolom hebben. Het dashboard van de geleider is eveneens licht gewijzigd tegen de vorige reeksen.

**De innerlijke uitrusting :** — Er is plaats voorzien om een uitrusting voor Schaffenbergkoppeling aan te brengen, zodat de mogelijkheid bestaat met dubbelgekoppelde rijtuigen dienst te doen.

\*\*\*

Wij danken de werkhuzen van « La Brugéoise et Nivelles », alsmede de M.I.V.A., voor hun bereidwillige medewerking, inzake het verlenen van gegevens.

N.B. Een plan van het bovenvermeld P.C.C.-rijtuig op schaal 1/30 kan besteld worden bij onze sekretaris E. Keutgens, door storting van 25 Fr. + 10 % verzendingskosten op P.C.R. 453.476 van E. KEUTGENS te ANTWERPEN 1.

# aktualiteiten

nieuws van de **TRAMBEDRIJVEN**, **AMUTRA** en **T.T.A.**

## trambedrijven

### **N.M.V.B. - BUURTSPOORWEGEN**

1. Om de verzending van de rytuigen naar Spanje te bespoedigen, heeft de N.M.V.B. een uitzondering gemaakt voor de vierde en laatste motorwag en. Hiervoor heeft men geen TN-rijtuig gebruikt, maar rechtstreeks een TS-motorwag en van de Groep van Brabant genomen. Desbetreffende motorwag en is de TS 10070. Alzo wordt heden de laatste hand gelegd aan de verbouwing van het TN-rijtuig 10447 in motorwag en TS en het uitvoeren van kleine wijzigingen aan de TS 10070. De transformatiewerken werden te Kuregem-Eloystraat uitgevoerd. Wij geven hierna de lijst van het verbouwde materieel :

TS 10070 blijft een TS (kleine aanpassingen).

TN 10425 verbouwd tot motorwag en TS.

TN 10437 verbouwd tot aanhangwag en.

TN 10438 verbouwd tot aanhangwag en.

TN 10439 verbouwd tot aanhangwag en.

TN 10477 verbouwd tot motorwag en TS.

TN 41000 verbouwd tot aanhangwag en.

TN 41001 verbouwd tot aanhangwag en.

TN 41002 verbouwd tot aanhangwag en.

TN 41008 verbouwd tot motorwag en TS.

Op woensdag 27 april 1966 werden vijf rytuigen (motorwag en : 10425 - 41008 en bijwag en 10437 - 10438 - 10439) per schip naar Spanje verzonden. De inscheping had plaats aan kaal 140 te Antwerpen.

2. Sinds zaterdag 2 april 1966 heeft de tramlijn 72 - Antwerpen - Hoevenen - Kapellen haar laatste dag tramuitbating gekend. Vermelde lijn, reeds in autobus, werd tijdens de punturen nog versterkt door tramdiensten. Op vrijdag 1 april, was het vertrek 18 u.10 uit Antwerpen - Rooseveltplaats het allerlaatste vertrek uit Antwerpen, over Hoevenen naar Kapellen. Nog één enkel vertrek heeft er 's morgens plaats gehad op zaterdag 2 april, vanuit Kapellen naar Antwerpen. Vanaf de Rooseveltplaats reed het tramstel te Merksem-IJskelder binnen.

3. Ingevolge de grote wegeniswerken, die er in en rond Antwerpen worden uitgevoerd, was de stelplaats Merksem-IJskelder gedomd om te verdwijnen. Vanaf 1 mei heeft de stelplaats officieel opgehouden te bestaan.

De standplaats van de autobussen werd overgebracht naar de overzijde van de spoorbaan Antwerpen-Nederland, alwaar de N.M.V.B. een terrein heeft aangekocht. Vermelde nieuwe stelplaats draagt voortaan de naam : Merksem - Tjalkstraat. Het nog aanwezige trammaterieel werd verdeeld over de nog bestaande stelplaatsen, nl. Brasschaat-Polygoon en Rumst.

Het sporenbundel op normaalspoor, met de nog enige stoomlokomotief 819 in dienst, werd gedeeltelijk afgebroken. De spoorwegwagens zullen thans niet meer langs de spoorberm naar beneden gebracht worden. De wagens worden rechtstreeks door de N.M.B.S. gesorteerd en via de dokken tot aan het Albertkanaal, ter hoogte van de lokomotievenloods, gebracht. De stoomlokomotief 819 haalt alsdan vermelde wagens af en brengt ze naar de verschillende fabrieken.

4. Van 16 tot 18 februari werd een gedeelte van het nog bestaande buurtspoorwegmaterieel van Overijse gered van de sloop. Het betreft hier de stoomlokomotief 808, de goederenwagens C 5100 en C 7502. Alle werden ondergebracht te Leuven om later te zullen worden tentoongesteld in het Verkeersmuseum te Tervuren. Het overblijvend materieel werd verkocht als schroot : lokomotief 817, de gesloten wagen C 7503 en het onderstel van het personenrijtuig C 509.

5. Met ingang van de nieuwe zomereueregeling — zondag 22 mei 1966 —, werd de tramlijn 50 - Antwerpen - Boom - Rumst opgeheven en vervangen door een autobusdienst. Door de afschaffing van de tramdienst krijgt men heden terug een rechtstreekse autobusverbinding vanuit Antwerpen, zonder overstappen, naar Mechelen. Deze toestand bestond eveneens voor de afschaffing van de tramsektie Mechelen - Rumst. Een bondig historisch overzicht van deze lijn krijgt U in het volgend nummer.

6. Wij geven hierna ten behoeve van onze lezers, de lijst van het materieel dat in de eerste trimester van dit jaar als schroot verkocht werd :

**Henegouwen :** motorwagens 9824 - 9921 - 9929 - 9932 - 9933 - 9936 - 9939 - 10006 - 10008 - 10009 - 10010 - 10018 - 10087 - 10108 - 10109 - 10100 - 10126 - 10165 - 10182 - 10229 - 10233 - 10235 - 10238 - 10244 - 10263 - 10285 - 10299 - 10303 - 10307 - 10311 - 10365 - 10366 - 10371 - 10348 - 10389 - 10394.

**aanhangwagens :** 19217 - 19327 - 19330 - 19379 - 19460 - 19468.

**Antwerpen :** aanhangwagens : 19251 - 19252 - 19256 - 19273 - 19417 - 19641.

**Kustlijn :** aanhangwagens : A 1800 - A 1801 - 19549 - 19653 - 19654.

**Leuven :** ART. 122.

7. In de week van 9 tot 13 mei werden twee motorwagens van het type « Oude Pullman - houten koetswerk » van de Groep van Antwerpen (Merksem) naar Oostende per wegtraktor verzonden. Het gaat hier om de motorwagen 9994, verzonden op 10-11/5 en de motorwagen 9778 verzonden op 12-13/5.

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

— De laatste rijtuigen 2099 en 2100 van de derde reeks van P.C.C.-motorwagens werden afgeleverd op maandag 25 april 1966. Door deze

41 78  
aankomst van 40 nieuwe motorwagens hebben er zich bij de maatschappij grondige wijzigingen voorgedaan.

Eerst en vooral de wijziging op gebied van rollend materieel. Wij geven hierna de nummers van de rijtuigen, die buiten dienst werden gesteld en bestemd zijn voor sloop. Het slopen van het hiernavolgend materieel werd bespoedigd om plaats te maken voor de P.C.C.-wagens.

#### 1. MOTORWAGENS :

A. Type Brill 33 PK : 3477 - 3491 - 3493 - 3496 - 3498 - 3501 - 3502 - 3503 - 3504 - 3506 - 3509 - 3510 - 3519 - 3521.

B. Type Nivelles 40 PK : 4233.

C. Manœuverwagen : 5852.

D. Type Energie 40 PK : 4522 - 4523 - 4524 - 4525 - 4526 - 4527 - 4529 - 4531 - 4532 - 4533 - 4536 - 4541 - 4542 - 4543 - 4545 - 4546 - 4547 - 4548 - 4549 - 4551.

E. Type Nivelles 20 PK : 5831 - 5833 - 5834 - 5835 - 5836.

#### 2. BIJWAGENS :

A. Type 900/1000 : 1004 - 1020 - 1023 - 1024 - 1025 - 1028 - 1032 - 1033 - 1036 - 1037 - 1911 - 1918 - 1919 - 1919 - 1966 - 1973 - 1986 - 1988 - 1994 - 1997.

B. Type 600 E.R. : 1603 - 1607 - 1612 - 1615 - 1616 - 1619 - 1627 - 1630 - 1633 - 1637 - 1641 - 1642 - 1648 - 1649.



Foto E. Keutgens

Loods Hoboken  
Motorwagen 4415 : niet verbouwd  
Motorwagen 4422 : verbouwd

— Om de eenmansbediening toe te laten op de tweeassige motorwagens werden reeds de rijtuigen 4404 - 4418 - 4422 - 4431 - 4434 - 4439 en 6350 verbouwd. De verbouwing bestaat in het verbreden van het voorbalkon van het rijtuig, alsook het aanbrengen van een groot raam, i.p.v. drie kleine voorruiters. De controller werd zijdelings geplaatst en een inningspost aangebracht langs de rechterkant van de geleider. Staven moeten de reizigers verdelen, enerzijds langs het kaartenkniptoestel en anderzijds langs de geleider voor het afleveren van het vervoerbewijs. Op de foto bemerkt U links de oorspronkelijke uitvoering en rechts de verbouwing. Deze verbouwing zal stelselmatig doorgevoerd worden op alle overgebleven tweeassige motorwagens.

— Wat de Verkeersdienst (reizigersvervoer) betreft, wordt heden op alle lijnen van het stadsnet de basisdienst gereden met P.C.C.-wagens. De overblijvende tweeassige- en schamelstelmotorwagens en bijwagens worden thans aanzien als « Prestatierijtuigen » d.w.z. enkel rijtuigen die nog gebezigd worden tijdens de punturen. Men dient aldus niet verwonderd op te kijken, indien U rijtuigen van de ex-T.N.A.-reeks op de lijn 11 - Melkmarkt - Eksterlaar ontmoet, evenmin een motorwagen van de reeks 5200 met bijwagen 1600 op de lijn 15 - Mortsel-Centraalstation, of op de lijn 24 - Silsburg - Schoonselhof. Men mag zich heden tijdens de punturen aan alle mogelijke combinaties verwachten.

— Met ingang van 1 maart 1966 werd de tramstelplaats « Driehoek » (Generaal Lemanstraat) afgeschafte. Het aanwezige materieel werd verdeeld over de loods en Groenenhoek en Hoboken. In de loods van de Driehoek werd het te slopen materieel ondergebracht.

— De loods van de Groenenhoek (Diksmuidelaan) heeft tevens een grondige transformatie ondergaan. Er werd een tweede uitgang gemaakt in deze loods, zodat het trammaterieel kan binnen- en buitenrijden zonder manoeuvres te maken. Een wasinstallatie voor tramrijtuigen zal er binnenkort geplaatst worden.

— Bij het ter persen gaan van dit nummer vernamen wij nog dat met ingang van 1 juni de eenmansbediening op de lijnen 4 (Hoboken - Groenplaats) en 8 (Groenplaats - Eksterlaar) ingesteld werd. Meer nieuws hierover in het volgend nummer.

## nieuws van de vereniging

— De 6de Algemene Jaarvergadering van de Vereniging werd gehouden te Brussel op vrijdag 25 maart in aanwezigheid van de heren J. Cuvelier, directeur N.M.V.B.-Groep Brabant, en Valcke, Hoofdingenieur-Diensthoofd van de N.M.V.B.

De heer P. Dehon, voorzitter, besprak in een uitgebreide uiteenzetting, de verschillende activiteiten van de vereniging tijdens het voorbije jaar 1965.

De financiële toestand van de vereniging is in evenwicht en het boekjaar kon afgesloten worden met een boni van 6453 Fr.

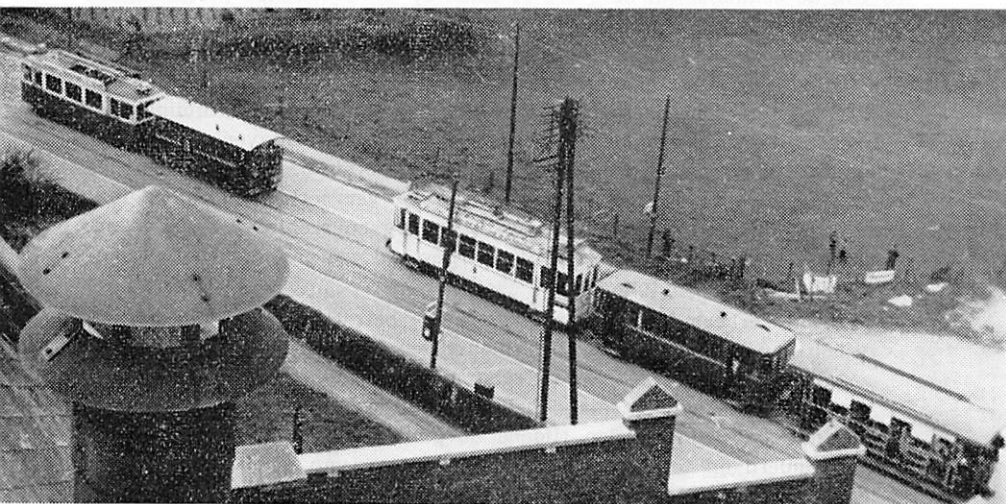


Foto E. Keutgens

Zicht vanaf de uitkijktoren van Spanuit  
op de bijzondere tramstellen tijdens de openingsrit.

Verder werden de plannen besproken voor het lopend jaar. De leden zullen tijdig bericht ontvangen van alle activiteiten. Het jaar 1966 is vol beloften!

— De jaarlijkse opening van het Trammuseum te Schepdaal heeft plaatsgehad op zaterdag 2 april 1966.

De grote attractie van dit jaar was de openingsrit met twee tramstellen, waarvan één in het bijzonder de aandacht trok van de wandelaars langs de weg. Het was namelijk de AR 133, in rood-crème kleur, met de gemengde bijwagen A 2026. De AR 133, bestemd voor de Toeristische Tramlijn van het Aisnedal, stond in het middelpunt van de belangstelling, gezien zijn uitzonderlijke kleuren.

Het tweede tramstel was samengesteld uit de historische rijtuigen van de Amutra. De reisweg ging vanaf de St. Lambertusplaats (Benelux), langs de Ribaucourtstraat, Scheut en Dilbeek naar het Museum. De terugkeer eindigde te Kuregem-Eloystraat.

Na de aankomst in het Museum werden er twee filmvoorstellingen gegeven voor de talrijk opgekomen leden, over de werkzaamheden op de tramlijn in wording, van de T.T.A.

De opening 1966 van het Trammuseum was een waarlijk succes!

— Op vrijdag 8 april 1966 heeft de Vereniging het motorrijtuig op schamelstellen, reeks 500 van de ex-C.G.P.T. (Compagnie Générale Parisienne de Tramways) in ontvangst genomen. Op dezelfde datum is de motorwagen 114 van de Tramwegen van Luik in de stelplaats Kuregem-Eloystraat toegekomen.

— De M.I.V.A.-Antwerpen heeft de aanhangwagen 1601 ter beschikking gesteld voor het Museum. De aanhangwagen werd op vrijdag 22 april 1966



naar Brussel overgebracht. De bijwagen heeft terug zijn oorspronkelijke nummering 601 gekregen, in de geblokte cijfers van weleer.

— Het Trammuseum werd sinds 27 april verrijkt met de stoomlokomotief 303, gebouwd door Tubize in 1888.

Twee weken later kwam de Vereniging in het bezit van de NMVB-tussenloper B 8400. Tenslotte, op 12 en 13 mei, werd de trolleybus 432 van de ex-T.U.L.E. overgebracht van Luik naar Haacht.

— Op zaterdag 21 mei 1966 hebben een 75-tal leden afscheid genomen van de lijn 50 (Antwerpen-Boom-Rumst). De uitstap begon te Antwerpen-Rooseveltplaats met de standaardmotorwag en de bijwagen 19280. De reis ging alsdan tot Rumst, alwaar ontelbare foto's genomen werden en het te slopen trammaterieel, dat aldaar was samengebracht. De uitstap ging verder van Rumst, over Antwerpen naar Wuustwezel-grens, en na een kleine rustpauze, terug via Merksem-Oude Bareel, naar Schoten-Lindenlei. Na de lijn van Schoten keerde de groep terug naar Antwerpen. Met spijt in het hart werd afscheid genomen, vaneen der schilderachtigste lijnen in het Antwerpse, en voornamelijk tussen Boom en Rumst, met haar uitzonderlijke rode pracht der steenbakkerijen.

## nieuws van de t.t.a.

Sinds het einde van de winter is de aktiviteit op de lijn van de T.T.A. koortsachtig toegenomen. Hierdoor zal het ons mogelijk zijn klaar te komen om een gedeelte van deze lijn open te stellen voor uitbating in het begin van juli 1966.

Er werd dan ook zeer hard gewerkt tijdens het Paasverlof en alzo kwam na het reinigen van de sporen en het vervangen van een aantal dwarsliggers, alsook de overgrote moed van verscheidene leden, het spoor klaar tot Forge-à-la-Plez (km 6).

De werken werden vergemakkelijkt door de aankomst van de AR.133, welke te Blier toegekomen was op 7 april, vijf dagen na de succesrijke openingsrit voor het Museum te Schepdaal. De rood-crème kleur van de AR. is identiek met deze, die bij de aanvang van uitbating, een tiental jaren geleden, van toepassing was op het materieel van de lijnen Melreux-La Roche en St. Hubert-Poix. Deze kleur zal toegepast worden op al het materieel van de T.T.A.

Op zaterdag 2 juli e.k., zal de lijn ingehuldigd worden tussen Erezée en Forge-à-la-Plez door de leden van de AMUTRA en van de T.T.A. Door de Beheerraad van de vereniging zal een georganiseerde reis ingericht worden.

Het herbouwen van het bruggetje over de « Lu », tussen Forge-à-la-Plez en Dochamps, dient te gebeuren tijdens de maand juli; zohaast dit werk beëindigd is, zullen bepaalde diensten kunnen doorrijden tot Dochamps (km 9). Om Lamorménil (km 11), definitief eindpunt van de lijn, te bereiken, zal er nog een hele tijd moeten gewacht worden, gezien het berijden van het station van Dochamps op het ogenblik onmogelijk is.

Twee rijtuigen zullen deze zomer nog naar de T.T.A. verzonden worden . de AR.93 (ex-ART) en een aangekochte bijwagen van de M.I.V.A., nml. de bijwagen 1610. Wij hopen het volgend jaar de stoomlokomotief « Albert » in dienst te kunnen stellen. Nochtans hangt deze verwezenlijking af van wat er dit jaar zal gepresteerd worden : om dit ultieme doel te bereiken, is het dus noodzakelijk dat de leden een bijzondere inspanning doen, om dit eerste uitbatingsjaar, naar een volledig welslagen te leiden.

Wij publiceren hierna een gedeelte van de tekst van een rondschrjven uitgegeven door de T.T.A. en verdeeld aan de toeristische diensten van de gemeenten, reisagentschappen, de toeristische diensten van de N.M.V.B., enz....

Onze lezers zullen er verscheidene praktische inlichtingen in vinden.  
**Tekst van het rondschrjven (gedeeltelijk)**

.....

Het initiatief van de T.T.A. kon gerealiseerd worden dank zij het welwillend begrip van de heer Minister van Verkeerswezen, de heer Gouverneur van de Provincie Luxemburg, van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, van de plaatselijke overheden, alsmede door de vrijwilligers van elke ouderdom, die hun vrije tijd hebben opgeofferd om de lijn terug rijklaar te maken en in dienst te stellen.

Moge de T.T.A. U bevallen : wij hopen het door U te kunnen ontvangen !

**Uurrooster in voege tijdens de maanden juli en augustus 1966**

D & Z	Z	D		D	Z	D & Z	
14.15	17.15	18.30	Pont d'Érezée		14.00	15.15	18.15
14.20	17.20	18.33	V Blier V		13.57	15.12	18.12
14.27	17.27	18.40	A	V	13.50	15.03	18.03
14.30	17.30	—	V Amonines A	—	15.00	18.00	
14.40	17.40	—	Forge-à-la-Plez	—	14.50	17.50	

D : op de dinsdagen.

Z : op de zon- en wettelijke feestdagen.

D & Z : op de dinsdagen, zon- en wettelijke feestdagen.

Op de dinsdagen, is er om 14.10 u, een aansluiting verzekerd te Pont d'Érezée met de toeristische autobusdienst van de N.M.V.B. : La Roche (vertrek : 13.30 u.) - Hampteau - Hotton - Érezée - Waterval van Coo (aankomst : 15.14 u.).

Eveneens op de dinsdagen, om 18.23 u., is er een verzekerde aansluiting te Pont d'Érezée met de toeristische autobusdienst van de N.M.V.B. : Waterval van Coo (vertrek : 17.30 u.) - Érezée - Hotton - Hampteau - La Roche (aankomst : 19.03 u.).

## **BELANGRIJK :**

Bijkomende diensten kunnen worden ingelegd op de dinsdagen, zaterdagen, zon- en wettelijke feestdagen in juli en augustus, alsook op de zondagen in september, zo het aantal reizigers deze bijkomende diensten verrechtvaardigen.

Voor groepsuitstappen kunnen eveneens bijzondere diensten aangevraagd worden, alle dagen in juli en augustus, alsook tijdens de week-ends buiten deze periode. Een groepsuitstap dient één week op voorhand aangevraagd te worden aan het hiernavolgend adres : Sekretariaat van de Toeristische Tramlijn van het Aisnedal, 47, Wielemans Ceuppenslaan, Brussel 19 - telefoon : (02) 45.76.07.

**ALLE** inlichtingen kunnen bekomen worden bij de toeristische dienst van Erezée, tel. : (086) 470.63.

\* \* \*

## onze kleine aankondigingen

— *Zoek uniformknopen en pettekens van voormalige stoomtrambedrijven, spoorwegbedrijven en lokaalspoorwegen (geen N.M.V.B. of N.M.B.S.). Ik betaal 150 tot 200 Bfr. per stuk. Schrijven aan : Chr. Jansen, Derde Helmersstraat 21 te Amsterdam, Nederland.*

\* \* \*

— *Zoek postkaarten en fotodokumenten met trams van de N.M.V.B.-stadsdienst Mechelen. Zich wenden tot : W. Devroey, Blawwhondstraat 4, Mechelen.*

\* \* \*

— *Wie kan er mij aan N.M.V.B. jaarverslagen helpen ? Ik zoek de jaren : 1910 - 1913 - 1921 - 1926 - 1927 - 1928 - 1929 - 1930 - 1937 - 1941 - 1943 - 1945 - 1946.*

*Ben eventueel koper of ruilen tegen fotodokumenten. Zich wenden tot : E. Keutgens, Lange Van Ruusbroecstraat 44, Antwerpen.*

## boeken over tramlijnen

### **TALYLLYN CENTURY**

**1865 - 1965**

door **L.T.C. ROLT**

*Een boekwerk met boeiende lektuur. De volledige geschiedenis van het smalspoor gelegen in Engeland vindt U hierin verteld : zijn oorsprong - de uitbating tot haar hoogtepunt - haar verval en uiteindelijk de wederopstandig, dank zij het initiatief en de samengebundelde krachten van een groep enthousiasten.*

*Omslag in karton : 14 x 22 cm - 126 blz. - Talrijke foto's.*

*In de engelse taal.*

*Prijs 190 Bfr.*

## RAILWAY HOLIDAY IN NORTHERN GERMANY

door W.J.K. DAVIES

*Het interessante van dit werk bestaat erin een relaas te krijgen over de buurtlijnen van Duitsland, welke weinig gekend zijn. Deze lijnen zijn zeer talrijk in het noorden van Duitsland, de ene op normaalspoor, de andere op smalspoor. De schrijver neemt de lezer mee op reis in deze streek.*

Omslag in karton : 14 x 22 cm - 172 blz. - Verscheidene foto's.

In de engelse taal.

Prijs 260 Bfr.

## FRENCH MINOR RAILWAYS

door W.J.K. DAVIES

*De schrijver, lid van onze vereniging, is zeer bekend bij de liefhebbers van buurtlijnen. Hij heeft reeds talrijke welgeslaagde boeken op zijn actief. Ditmaal geeft hij een relaas over de franse buurtlijnen, waarvan hij in de eerste hoofdstukken de oorsprong, de structuur en de evolutie weergeeft.*

*Verder geeft hij de geschiedenis van elke maatschappij afzonderlijk en besluit zijn werk met talrijke tabellen en bijvoegsels, die het rollend materieel beschrijven van elke maatschappij. De liefhebber vindt in dit werk een uitgelezen bron van allerlei inlichtingen.*

*In de engelse taal. - Formaat 14,5 x 22,5 cm - gekartonnerde omslag - 33 foto's - 23 tekeningen van de schrijver - 14 kaarten.*

Prijs 244 Bfr.

## HISTOIRE DES TRANSPORTS A LYON

door Jean ARRIVETZ

*Dit mooi werk, in luxe-uitvoering (formaat 22 x 28) geeft de geschiedenis, de anekdoten en de eigenaardigheden van het stadsvervoer van Lyon en zijn omgeving weer, vanaf haar oorsprong tot onze dagen.*

*Vermeld werk is overvloedig geïllustreerd : 221 foto's, waarvan 210 onuitgegeven en 9 plans over de omnibussen, de schepen, de trams, de autobussen, de trolleybussen, de kabelbanen, de buurtlijnen, de voorstadslijnen, de autocars, enz...*

*Het is een werk met standing, die elke spoorwegliefhebber in zijn bibliotheek moet bezitten.*

Prijs 700 Fr.

\* \* \*

Bovengemelde boeken zijn verkrijgbaar bij de boekhandel MINERVE, Willemsstraat 7 te Brussel 4.

De betaling dient op voorhand te geschieden op P.C.R. 1764.70. Leveringstermijn : ongeveer drie weken.

---

# WIJ ZOEKEN REKLAMEN

---

**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 :

Gewoon 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 Tram-  
way » (in franse taal) : 75 Fr.

REDAKTIE : « TRAMLEVEN » en nederlandse 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 18 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 :

- werkende leden : (leden werkzaam aan de lijn van de T.T.A.)  
50 Fr. minimum - zonder ontvangst van TRAMLEVEN of PRE-  
SENCE DU TRAMWAY.
  - gewone leden : 150 Fr. (met ontvangst van TRAMLEVEN of  
PRESENCE DU TRAMWAY).
  - beschermende leden : 250 Fr. minimum (met ontvangst van  
TRAMLEVEN of PRESENCE DU TRAMWAY).
  - steunende leden : 400 Fr. (met ontvangst van TRAMLEVEN of  
PRESENCE DU TRAMWAY).
  - aangesloten leden : 50 Fr. (wonend onder hetzelfde dak van een  
werkend-, gewoon, beschermend- of steunend lid), zonder ont-  
vangst van TRAMLEVEN of PRESENCE DU TRAWAY.
- 

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 TRAMWAY » : 170 Fr.

---

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

## PRAKTISCHE INLICHTINGEN :

— Het Buurtspoorwegmuseum 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 verminderingen 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 beschermid) 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 : maandelijkse bijeenkomsten, periodieken, filmvoorstellingen, groepsreizen, enz...*

*De zetel van de vereniging is gelegen te :*

AMUTRA, Wielemans Ceuppenslaan, 47, BRUSSEL 19

ERRATA

TRAMLEVEN nr 2

De hiernavolgende verbeteringen dienen aangebracht te worden in Tramleven nr 2, op blz. I6:

ER STAAT:

TN I0437 verbouwd tot....  
TN I0438 verbouwd tot....  
TN I0439 verbouwd tot....  
TN I0477 verbouwd tot....

MOET ZIJN:

TN I0537 verbouwd tot....  
TN I0338 verbouwd tot....  
TN I0339 verbouwd tot....  
TN I0447 verbouwd tot....

---