

3

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

3

1^e jaargang 1966

inhoud:

- *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.*
- *Aktualiteit : Nieuws van de trambedrijven, Amutra en T.T.A.*

Foto van de omslag : Het bijzonder tramstel voor de AMUTRA -
uitstap op 2 juli 1966 te Pont d'Eresee. (Foto : E. Keutgens)

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

3. de stoomlokomotieven
van
het type 3

Geschiedkundig overzicht

De stoomlokomotieven van het type 3 zijn de oudste lokomotieven van de N.M.V.B.

Om een aanvang te kunnen nemen met de uitbating van de eerste buurtlijnen, heeft de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen in 1885 een wedstrijd uitgeschreven om de meest renderende stoomlokomotief te bouwen. Aan deze wedstrijd namen verschillende bouwers deel.

Het waren « Les Ateliers Métallurgiques de Tubize », die met de door hun ontworpen lok de eerste prijs wegkaapten en hierdoor ook de eerste bestelling toegewezen kregen.

De lokomotief nr 1 van de N.M.V.B. (na 1887 : nr 700) werd tentoongesteld op de Wereldtentoonstelling van 1885 te Antwerpen.

De eerste negen lokomotieven van 1.067 m. spoor werden indienstgesteld op de lijn Antwerpen-Hoogstraeten.

Aantal

Vanaf 1885 tot 1897 werden door de verschillende bouwers 232 stoomloks afgeleverd.

Als uitzonderingen dienen bij het type 3 de hiernavolgende lokomotieven te worden toegevoegd :

— In de jaren 1919-1920 heeft de maatschappij nog twee Franse lokomotieven gekocht. Zij waren gebouwd voor meterspoor en droegen de nummers 143 en 461. In 1922 werden zij onderscheidelijk vernummerd in 737 en 658. De bouwer en plaats van herkomst zijn echter onbekend.

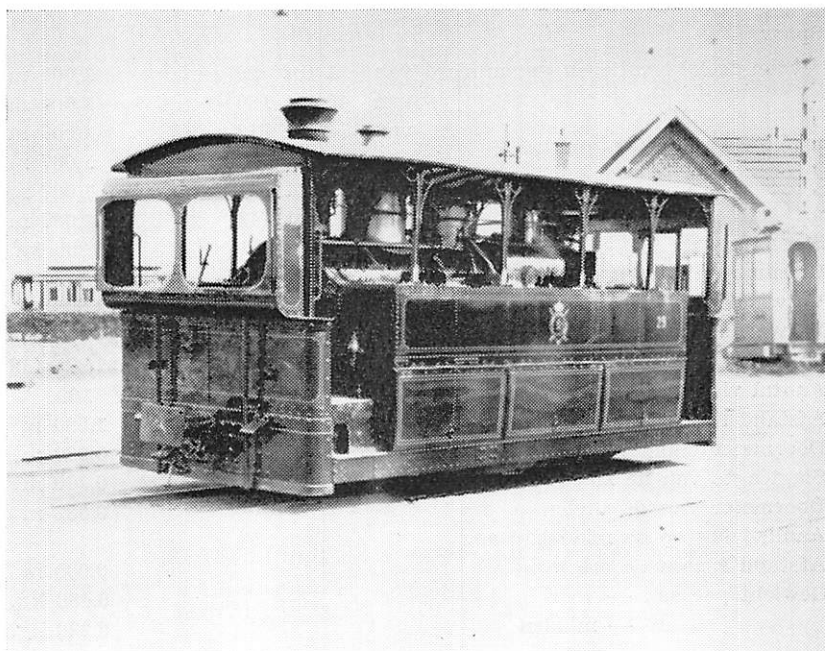
— In 1929 heeft de N.M.V.B. nog drie lokomotieven overgekocht van de uitbatingsmaatschappij Ans-Oreye. Aldaar droegen deze loks de nummers 1 - 2 en 3 en waren gebouwd bij St. Léonard te Luik in 1890, met konstruktienummers 827 - 828 en 829. Bij de Buurtspoorwegen kregen zij de nummers 793 - 794 en 795. Het waren lokomotieven op meterspoor.

NUMMERS NA 1887	BOUWERS	KONSTRUK- TIENUMMER	AANBESTE- DING	IN DIENST- VOOR 1887	NUMMERS VOOR 1887	OPMERKINGEN
1	Tubize	613	8.4.1885	1885	10	
2	»	614	»	1885	11	
3	»	616	»	1885	12	
4	»	617	»	1885	13	
5	Franco-Belge	558	19.8.1885	1886	16	
6	Marcinelle & Couillet	832	»	1886	20	
7	Franco-Belge	562	»	1886	28	
8	Marcinelle & Couillet	835	»	1886	23	
9	Lambert	1	»	1886	34	
10	Lambert	2	»	1886	35	
11	Marcinelle & Couillet	831	»	1886	29	
12	Franco-Belge	559	»	1886	17	
13	Franco-Belge	561	»	1886	19	
14	Marcinelle & Couillet	833	»	1886	21	
15	»	834	»	1886	22	
16	St Léonard-Luik	748	30.6.1886	1887	41 (?)	HL 17 - verkocht aan de «Chemin de fer Economiques»
17	Majois-H.-St-Pierre	241 of 242	19.8.1885	1886	24	
18	»	243	»	1886	25	
19	Franco-Belge	560	»	1886	18	
20	Zimmerman	?	»	1886	14	HL 20 - verkocht aan de «Chemin de fer Economiques»
21	Carels-Gent	?	»	1886	32	
22	»	248	»	1886	33	
23	»	249	»	1886	30 (?)	
24	»	250	»	1886	31 (?)	
25	Lambert	?	12.5.1886	1886	36	HL 22 - verkocht in 1922 aan S.B.M.
26	»	5	»	1886	38	- aldaar nr 14 - gesloopt in 1949.
27	»	3	»	1886	39	
28	»	4	»	1886	37 (?)	
29	St. Léonard-Luik	749	30.6.1886	1887	42	
30	»	750	»	1887	43 (?)	
31	Lambert	?	12.5.1886	1886	—	
32	»	?	30.6.1886	1886	—	
33	Cockerill	1505-1512	15.12.1886	1887	—	

59-62	Franco-Belge	608-611	15.12.1886	1887	
63-65	»	590-592	30.6.1886	1887	
66-69	»	612-615	15.12.1886	1887	
70-77	Marcinelle & Couillet	873-880	»	1887	
78-83	Carels-Gent	262-267	»	1887	
84-89	Majois-H.-St-Pierre	266-271	»	1887	
90-92	St Léonard-Luik	752-754	»	1887	
93-95	Zimmerman	17-19	»	1887	
96-97	Halot-Brussel	1-2	30.12.1886	1888	
98-99	La Meuse	501-502	13.1.1887	1887	
100	Boussu	13	13.3.1889	1890	
101	Lambert	?	26.10.1887	1888	
102-106	Boussu	14-18	13.3.1889	1888	
107-108	»	19-20	13.3.1889	1890	
109-110	Halot-Brussel	16-17	27.3.1889	1890	
111-112	»	3-4	»	1890	
113-120	»	7-14	13.3.1889	1890	
121	»	15	»	1890	
122-125	Boussu	21-24	27.3.1889	1890	
126-129	»	5-8	24.10.1888	1889	
130	»	10	13.3.1889	1890	
131-136	»	27-32	7.1.1891	1891	
137-140	Marcinelle & Couillet	1019-1022	»	1891	
141	Boussu	25 (?)	27.4.1891	1891	
142	»	26 (?)	»	1891	
143	»	33 (?)	7.8.1891	1892	
144	»	34 (?)	»	1892	
145	»	35 (?)	»	1892	
146	»	36 (?)	»	1892	
147	»	?	»	1892	
148-149	St Léonard-Luik		11.5.1892	1892	
150-151	»	929-934	13.6.1892	1892	
152	»		11.5.1892	1892	
153-157	Majois-H.-St-Pierre	427-431	»	1893	
158-166	Boussu	37-45	15.3.1893	1893	
174	»	46	24.6.1893	1893	
175-176	Halot-Brussel	21-22	21.3.1894	1894	
177-179	»	18-20	»	1894	

HL 143 - verkocht
aan « Chemin de
fer Economiques »

NUMMERS NA 1887	BOUWERS	KONSTRUK- TIENUMMER	AANBESTE- DING	IN DIENST	NUMMERS VOOR 1887	OPMERKINGEN
180-181	Boussu	50-51	29.8.1894	1894	—	
182-183	»	53-54	»	1894	—	
184-185	»	56-57	»	1894	—	HL 190 en HL 191
186-189	F.U.F. H.-St-Pierre	495-498	5.6.1895	1895	—	in 1919 te Lana-
190-194	J. Cockerill	1916-1920	»	1895	—	ken verkocht als
195-198	Tubize	990-993	»	1896	—	schroot
199	»	995	27.8.1895	1896	—	
200	J. Cockerill	1938	16.10.1895	1895	—	
201-210	Boussu	58-67	18.12.1895	1896	—	HL 208 in 1901
211-212	»	68-69	29.6.1896	1897	—	verkocht aan S.B.
700	Tubize	609	8.4.1885	1885	1	M. - aldaar nr 8 -
701	»	612	«	1885	2	gesloopt in 1949.
702	»	615	«	1885	3	
703	»	618	«	1885	4	
704	»	619	«	1885	5	
705	»	620	«	1885	6	
706	»	621	«	1885	7	
707	»	622	«	1885	8	
708	»	623	«	1885	9	
709	Zimmerman	12	19.8.1885	1886	15	
710	F.U.F. H.-St-Pierre	241 of 242	»	1886	26	
711	»	244	»	1886	27	
712-719	»	667-674	»	1887	—	
720-721	A.M. Tubize	?	15.12.1886	1889	—	
722-725	S.A. des Produits Flénu	1-4	22.8.1888	1889	—	
726	Boussu	9	»	1889	—	
728-729	»	11-12	13.3.1889	1890	—	
730-731	Halot	5-6	»	1890	—	
738-740	Boussu	47-49	27.3.1889	1890	—	
741	»	52	29.8.1894	1894	—	
742	»	55	17.11.1894	1894	—	
743	Tubize	994	3.4.1895	1894	—	
			30.7.1895	1896	—	



HL 29

VERZAMELING AMUTRA Nr 2

Beschrijving

De stoomlokomotieven van het type 3 waren de standaardloks van de maatschappij. Zij waren de basis van de verdere ontwikkeling op gebied van technische verbeteringen. Tenderlokomotief van het type 030, met twee stuurposten. De wielen zijn langs de binnenzijde van het freem geplaatst. De cilinders langs de buitenzijde. De vuurkist is van het type Belpaire en de stoomverdeling van het type Walschaerts. De aandrijving was op de middelste as, uitgenomen echter voor de loks 148-150 (St. Léonard), waarvan de aandrijving geschiedde op de achterste as. Het optrekstangenwerk is volledig bedekt en toegankelijk door het opheffen van drie beweegbare panelen langs iedere zijde. Oorspronkelijk waren deze loks zonder windschermen. Er werden na 1887 verschillende technische wijzigingen aan de lokomotieven aangebracht.

Technische kenmerken

Spoor

voor de lokomotieven genummerd van 1 tot 29	1,000 m
van 40 tot 166	1,000 m
van 174 tot 212	1,000 m
van 700 tot 726	1,067 m
van 728 tot 731	1,067 m
van 738 tot 743	1,067 m
Stoomdruk	10,300 kg.
Roosteroppervlak	0,723 m ²
Verwarmingsoppervlakte vuurkist	4,000 m ²
Verwarmingsoppervlakte pijpen	27,800 m ²
Totale verwarmingsoppervlakte	31,800 m ²
Aantal vlampijpen	160
Afstand tussen de pijpplaten	1,580 m
Doormeter cilinder	0,280 m
Slaglengte van de zuiger	0,360 m
Doormeter van de wielen	0,832 m
Aandrijving op de middelste as	
Afstand tussen de assen	0,900 m
Gewicht per as : — voor	6.480 kg.
— midden	6.220 kg.
— achter	6.080 kg.
Totale lengte	6,202 m
Uiterste breedte	2,490 m
Lengte van elke buffer	0,476 m
Overbouw : — voor	1,540 m
— achter	1,910 m
Hoogte rail - dak	2,714 m
Inhoud waterbakken	2.000 l
Inhoud kolenbunker	0,650 m ³
Traktiekracht	2.227 kg.
Leeggewicht	15.000 kg.
Gewicht rijklaar	18.780 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.

de buurtlijnen
van bergen
en de borinage

een geschiedenis van 75 jaar

door P. DEHON

3

HOOFDSTUK II :

De lijnen van de omstreken van de Borinage

1. St. Ghislain-Hautrage en uitbreidingen.

De industriële streek die zich uitstrekt van Baudour tot Hautrage, werd reeds zeer vroeg voorzien van een buurtspoorwegdienst : op 1 mei 1888 wordt de lijn St. Ghislain-Hautrage ingehuldigd, welke de tweede lijn was van de streek van Bergen, juist na de indienststelling van Maisières-Bergen-St. Symphorien. De uitbating werd toevertrouwd aan de S.A. des Chemins de Fer Vicinaux Montois.

De lijn St. Ghislain-Hautrage kent zeer vlug een groot aantal uitbreidingen met de verschillende industriële ondernemingen. Laat ons in het kort samenvatten : op 30 april 1891, uitbreiding Hautrage-Stambruges (Chemin des Bruyères) : 2 km. Op 7 juni 1891, een uitbreiding van 1 km in de richting van Villerot. Op 24 augustus 1891, vertakking Tertre (kruispunt) tot Tertre (station) en verder verlengd op 2 juli 1892 van Tertre-station tot Baudour (dorp). Hierop werden nog twee korte uitbreidingen aan toegevoegd : nml. op 19 december 1893 tussen Baudour-dorp en Baudour-station, en op 16 juli 1896, tussen Baudour en Le Trieu du Haut-Coron (0,94 km).

De basisdienst van al deze lijnen was de goederendienst. De reizigers reden enkel op de twee hoofdlijnen, St. Ghislain-Hautrage en St. Ghislain-Baudour. In 1897 wordt er een dienstverbinding ingesteld tussen Hautrage (Staatsspoor) en Boussu (kanaal), welke alsdan een verbinding vormde met de lijn Boussu-Fayt-le-Franc, die het jaar tevoren was ingehuldigd.

Dank zij de afwerking op 28 januari 1902 van de lijn Baudour-Edingen, heeft de groep van St. Ghislain een direkte verbinding met Brussel. Dit twee jaar voor de direkte verbinding met Bergen.

In 1907 werd er te Baudour een lijn met vier sporen voor de goedereendienst geopend.

Op 1 december 1915 krijgen wij een direkte verbinding met Bergen, ingevolge de opening van de sektie Baudour-Ghlin. Tenslotte kreeg in 1925 St. Ghislain een aansluiting met Doornik, dank zij de verlenging van de lijn St. Ghislain-Stambruges tot Quevaucamps.

De lijnen van St. Ghislain-Hautrage en uitbreidingen ontsnapten evenmin aan de verplichte afbraak door de bezetter gedurende de Eerste Wereldoorlog. Hun wederopbouw werd aanstonds terug hervat, daar de N.M.V.B. deze lijnen van economisch belang beschouwde, zodat in februari 1919 reeds opnieuw de dienst kon gereden worden.

In hetzelfde jaar geeft de verpachtende maatschappij de exploitatie over in de handen van de N.M.V.B.

Na de lokomotieven volgden in de jaren 1935 de autorails. Deze zullen het reizigersvervoer verzekeren tot 1954. De sektie St. Ghislain-Baudour werd geëlektrificeerd op 15 september 1952. Wij zullen hierover nog spreken in het vijfde hoofdstuk van onze uiteenzetting.

De lijnen met 4 rails, opgebouwd te Hautrage en te Baudour, werden uitgebaat bij middel van tussenlopers, totdat de stoomlokomotieven op meterspoor uitgerust werden met spoorwegbuffers. (HL 425 en HL 426). In 1950 kwamen de autorailtractors met dubbel systeem van buffers (meter- en normaalspoor) in dienst. Deze ART's waren de nummers 46-89-97 en 108. De stelplaats is steeds gelegen geweest te St. Ghislain.

Het is interessant te noteren dat de terminus van de lijnen te St. Ghislain waren gelegen aan het spoorwegstation en aan de noorderkant van de spoorweginstallaties. De terminus van de elektrische lijnen van de Borinage lagen aan de andere zijde van de spoorweg. Er bestond echter geen verbinding met beide tramnetten. Het was eerst in 1952, na de afwerking van de viadukt, dat een verbinding tot stand kwam.

2. Van Quiévrain tot Roisin en tot aan de grens.

Deze lijnen hadden voornamelijk een landelijk karakter en hebben hun ontstaan te danken aan de « Chemin de Fer Economiques du Nord ». Vermelde maatschappij was gelegen in Frankrijk. Bij vertrek uit Valenciennes bereikte de lijn van de C.E.N. de grens ter hoogte van Blanc-Misseron. Door de zorgen van de N.M.V.B. werd deze lijn doorgetrokken tot het station van Quiévrain. Vermelde sektie, welke een lengte had van 1,280 km, werd ingehuldigd op 15 maart 1890 en de uitbating er van toevertrouwd aan de C.E.N.

Op het einde van 1890, nml. op 10 november werd de lijn Quiévrain-Roisin opengesteld voor het verkeer. Totale lengte : 10,43 km.

De N.M.V.B. vertrouwde de verpachting toe aan dezelfde uitbater, de C.E.N. Een stelplaats werd opgericht te Roisin.

In 1911 werd het verpachtingskontraakt van deze laatste lijn overgedragen van de C.E.N. naar de « S.A. de Transport Urbains et Vicinaux », die bijna alle lijnen beheerde van de streek van Doornik.

Nog voor het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog werd de sektie franse grens-Quévrain door de zorgen van de C.E.N. geëlektrificeerd. Alzo ontstond er een vlugge verbinding tussen Valenciennes en Quévrain. Weinig later werd de lijn door de bezetter afgebroken en maakte hierdoor de lijn van Roisin totaal onbruikbaar. De heropening had plaats in december 1919.

Op 14 april 1922 werd de lijn Quévrain-Pommerœul (Kanaal) ingehuldigd. De historiek hiervan zal gedetailleerd besproken worden in de 5e paragraaf van dit hoofdstuk.

Voor het begin van de Tweede Oorlog werden de autorails in dienst gesteld op de lijn van Roisin. Tenslotte werd vanaf 1939 de uitbating van de korte sektie Grens-Quévrain totaal en definitief opgegeven.

Op 30 oktober 1949 werd de sektie Quévrain-Baisieux, ondertussen geëlektrificeerd, samengesmolten met een relatie naar Dour en Bergen. Hierdoor komt het net van Quévrain na 60 jaar uit haar afzondering liggen.

De plannen voor elektrificatie van de lijnen Quévrain tot Roisin en tot Pommerœul (Montrœul-sur-Haine), opgericht in dezelfde periode, bleven in de schuif liggen. De dalende lijn van het verkeer verrechtvaardigde geen grote investeringen meer. Op 23 mei 1954 lossen de autobussen af. De goederendienst reed ten allerlaatste de avond van 11 maart 1955.

3. Lens-Edingen-Zinnik, Baudour-Lens-Bauffe, Casteau-Chaussée Notre-Dame Louvignies, Casteau-Bracquegnies.

Deze vier kapitalen zullen we samen onderzoeken, gezien deze lijnen, op gebied van uitbating, nauw met elkaar verstrengeld zijn, nl. : Baudour-Thoricourt (Noir Jambon)-Edingen en Bracquegnies-Thoricourt (Noir Jambon)-Edingen.

Zoals men ziet hebben deze lijnen een gemeenschappelijke sektie tussen Thoricourt en Edingen. Twee kleine uitbreidingen zijn aan dit geheel toegevoegd : Lens-Bauffe en Horrues-Zinnik. Verbonden aan de groep van Brussel ter hoogte van Edingen, is vermeld kompleks eveneens direkt verbonden met de kapitaallijnen van St-Ghislain, van Bergen en van het Centrum.

Vanaf zijn oorsprong tot 1919 werd de uitbating verzekerd door de S.A. des Chemins de Fer Vicinaux Montois.

De verschillende data van opening voor het verkeer volgen zich in de periode van 1898 tot 1907 als volgt op :

- 7. 4.1898 : Lens-Graty
- 25. 7.1898 : Noir Jambon-Zinnik
- 1.10.1898 : Graty-Edingen
- 25. 9.1899 : Lens-Bauffe
- 14. 9.1901 : Neufvilles (station) - Neufvilles (steengroeven)
- 28. 1.1902 : Baudour-Lens
- 4. 8.1903 : Neufvilles-Chaussée N.D. Louvignies
- 23. 2.1904 : Casteau-Neufvilles
- 28. 6.1906 : Casteau-Thieusies
- 28.11.1906 : Thieusies-Roeulx
- 28.10.1907 : Roeulx-Bracquognies (bepaalde dokumenten geven als datum 22.10.1907).

Zeer weinig industrieën waren met dez lijnen verbonden. Nochtans hadden de steengroeven van Neufvilles en Zinnik een meterspoorverbinding.

In 1912 verkreeg de N.M.V.B. de concessie om een uitbreiding aan te leggen van Thoricourt (Noir Jambon) tot Silly. Het ontwerp werd nooit uitgevoerd. Vervolgens kwam de eerste wereldoorlog, en door de afbraak van enkele kilometers spoor tussen Lens en Baudour, alsmede tussen Casteau en Chaussée N.D. Louvignies worden de lijnen van Henegouwen gescheiden van deze van het net Brussel. Hun wederopbouw heeft plaats in 1919, het jaar waarin de N.M.V.B. de uitbating in eigen beheer overneemt.

Even voor de Tweede Wereldoorlog doen de autorails hun verschijning. Tijdens de vijandelijkheden wordt door de bezetter het bevel gegeven de sectie Horrues-Zinnik op te breken. Vermelde sectie werd nooit meer heropgebouwd.



BEZOEK DE TENTOONSTELLING

«SPOORWEGEN VROEGER EN NU»

NOORDSTATION - BRUSSEL

Nog toegankelijk tot 30 oktober 1966 van 10 tot 16 u.

Ook tramliefhebbers vinden er hun gading

Na de oorlog voorzien optimistische plannen de elektrificatie van de sekte Rœulx-Casteau, dit om een nieuwe direkte verbinding tot stand te brengen tussen La Louvière en Bergen.

Met dit doel wordt in de stad Rœulx een verbindingsspoor aangelegd om toe te laten de lijnen La Louvière-Rœulx en Bracquègnies-Casteau te verbinden. Het klinkt misschien eigenaardig, maar vermelde lijnen lagen een kilometer van elkaar in dezelfde stad zonder één verbinding.

In de periode van 1947-1948, ingevolge de slechte financiële toestand, werden alle projekten opgegeven, om verder in de vergetelheid te geraken. Het verbindingsspoor heeft nooit dienst gedaan. Nochtans werd, einde 1948, aan het andere eind van de lijn Bracquègnies-Casteau, de korte sekte van Casteau, Dorp (terminus van de elektrische lijn 15) : Bergen-Casteau) naar Casteau, Stelplaats geëlectriceerd; dit werd gedaan om het materieel van de lijn 15 toe te laten de stelplaats Casteau te ver-voegen, dat toen enkel toegankelijk was voor de stoomlokomotieven en autorails.

Deze elektrificatie had in feite geen enkele betrekking met de totale elektrificatie van de lijn Casteau-Bracquègnies.

Toenertijd waren er in het hier besproken geheel drie lijnen in auto-rail, namelijk : St. Ghislain-Edingen ; Bracquègnies-Casteau en Casteau-Noir Jambon. De sekte Lens-Bauffe werd opgegeven.

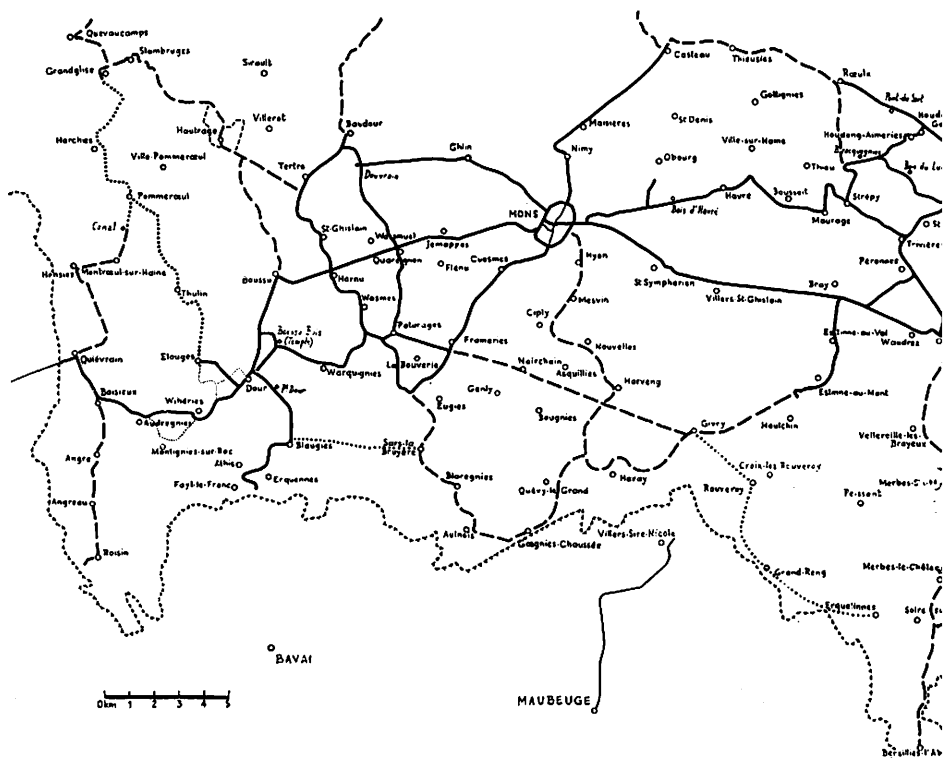
Op 1 augustus 1954 kwamen de autobussen in dienst op de lijn St. Ghislain-Edingen. Het goederenverker wordt progressief opgeheven tus-sen 1956 en 1958. De reizigersdienst op de lijn Casteau-Noir Jambon wordt gestaakt op 19 maart 1950. Er wordt echter geen busdienst inge-legd, zodat vermelde lijn volledig wordt opgeheven voor de reizigers-dienst.

De goederendienst eindigt op 29.8.1955 op het gedeelte Horrues-Noir Jambon en vervolgens op 17.3.1958 op het gedeelte Casteau-Horrues, uit-genomen echter op de sekte met vierrailsysteem Neufvilles (station-Neufvilles (steengroeven) die uitgbaat bleef tot juni 1963.

Op de lijn Bracquègnies-Casteau werden de autorails vervangen door autobussen op 28.8.1955 en de goederendienst stopgezet vanaf 29 juli 1957.

4. Van Boussu tot de grens naar Bavay

Op 20 juni 1895 bekomt de N.M.V.B. de concessie van deze lijn. De opening heeft reeds een jaar later plaats op 14 juli 1896. De lijn vond haar oorsprong te Boussu-Kanaal en bediende vervolgens het station, waar ook de Buurtspoorwegstelplaats gelegen was, daarna Boussu-Grote Markt, het station van Boussu-Bois, de « Place de Trichères » te Dour, het gehucht van Petit-Dour en het dorp van Blaugies.



De lijn verliet vervolgens de weg en liep in eigen bedding in een zeer bochtig traject. Zij bediende achtereenvolgens de gemeenten van Erquennes, Athis en Fayt-le-Franc, om te eindigen in de nabijheid van de grens, op het grondgebied van Erquennes.

Er was geen enkele helling in het traject tussen Dour en de grens.

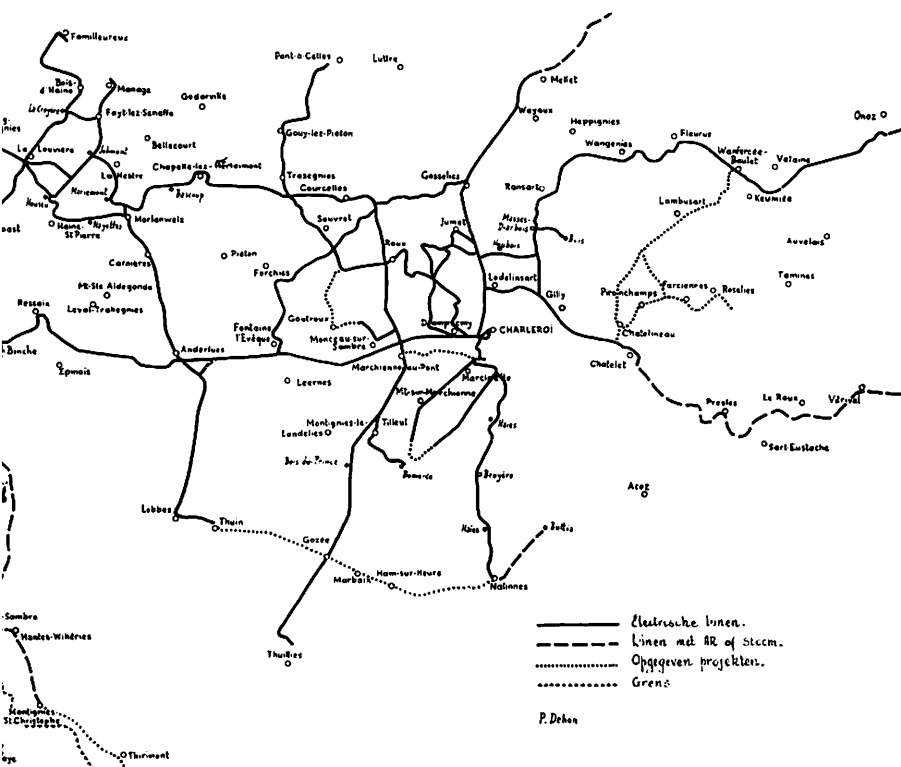
Aan de terminus van Erquennes bevond zich een buurtspoorwegstelpplaats. Eertijds moet men voorzien hebben (zoals de naam van het kapitaal aanduidt) dat er een verlenging zou komen tussen de grens en Bavaï, gebouwd en uitgebaat door een franse maatschappij. Het project is altijd in een vooruitziend stadium gebleven.

Bij de opening, in 1896, was de lijn Boussu-Grens volledig geïsoleerd van het buurtspoorwegnet. Het was een tijdelijke situatie, want een jaar later werd een dienstverbinding gemaakt tussen Boussu-kanaal en Hautrage, doch uitsluitend voor goederenverkeer. Hierdoor kwam de aanhechting tot stand met de groep van de lijnen van St. Ghislain. De uitbater was tenslotte dezelfde: de S.A. des Chemins de Fer Vicinaux Montois.



- Elektrische lijnen.
- - - Lijnen met AR of stoom.
- Opgegeven projecten.
- - - - - Grens.

P. Dehon



De trafiek « goederen » werd voornamelijk gevoed door de koolmijnen van Hautrage, Boussu en Dour en eveneens door het vervoer van bieten naar de suikerfabriek van Blaugies.

Tijdens de oorlog 1914-1918 gaf de bezetter het bevel verschillende gedeelten van de lijn op te breken (in het totaal een derde van haar lengte). In 1919 zegt de uitbater zijn kontrakt op, welke overgenomen wordt door de N.M.V.B. In hetzelfde jaar stelt de N.M.V.B. de sekte Boussu-Dour terug in voege. De werken van heropbouw van het gedeelte Dour-Grens werden beëindigd op 6 december 1920.

Na de overname door de N.M.V.B. op 1 juli 1928 van de oude lijn Mons-Boussu van de Belgische Staat werd overgegaan tot de elektrifikatiewerken van Boussu (stelplaats) naar Dour, vervolgens van Dour naar de grens.

De eerste sekte kwam klaar op 7.2.1931 en de tweede op 31 oktober van datzelfde jaar.

(wordt voortgezet)

3. herinneringen over de antwerpse tramwegen

verteld door een oude antwerpenaar

Het spoor van de lijn van de « Dikke Mee » liep door de Schildersstraat. In plaats van dit gedeelte van de lijn te verplaatsen, liet men ze toch door de tentoonstelling rijden. De bezoekers verontrustten zich niet en bij het minste fluitsignaal van de tramgeleider werd de weg vrijgemaakt.

Op zekere dag bevond ik me op de Grote Steenweg te Berchem en al het voorbijsnorrende verkeer ziende, dacht ik terug aan die tijd toen men aldaar de jaarbeurs hield. De kramen stonden toen langs beide kanten van de baan en de tram reed er tussendoor. Ik zie me nog tegen de kraampjes drukken om niet meegetrokken te worden door het voorbijrijdend tramrijtuig ! Wie kan en waar nog dit levensritme beleven !

Om volledig te zijn meld ik nog de « Tramways du Nord d'Anvers » die de baan van de buurtspoorwegen gebruikten tussen de Paardenmarkt en Merksem. De enige folkloristische noot die ik hiervan bewaard heb, was de bediende, die neergezeten was op de hoek van de Van Straelenstraat. Deze zat daar met een rode vlag of lantaarn, en tijdens de winter in zijn kapmantel, en had als opdracht het verkeer te regelen in de Vondelstraat tussen de buurtspoorwegen en de T.N.A.

Ik herinner me tevens nog het bestaan van twee lijnen, die een zeer kortstondige levensduur gekend hebben. De ene lijn vertrok van het Stationsplein en bediende de Dambruggestraat. De andere lijn doorliep de Nationalestraat tot aan het Museum van Schone Kunsten. Deze laatste was gekend als de « PONEY-TRAM ». Misschien wel omdat de spoorbreedte kleiner was dan 1 meter. In ieder geval waren de rijtuigen kleiner dan de andere voertuigen van de toenmalige stadlijnen. Vermelde twee lijnen bestonden niet meer in 1894.

Zo komen we dan bij het begin van de twintigste eeuw. De vraag wordt gesteld of Antwerpen moet blijven voortdoen met de paarden-tramtraktie op haar verschillende lijnen ? Brussel was ons reeds voor met de elektrifikatie.

In de periode 1897-1898 verschijnen er in de pers verschillende artikelen, die de oprichting van een tramwegmaatschappij voorzien en tevens de bestaande maatschappijen zou opsorpen. Door deze maatregel zou dan ook de elektrifikatie worden vergemakkelijkt.

De onderhandelingen dienaangaande waren, volgens de geruchten die toenertijd rondverspreid werden, zeer moeilijk en verschillende concessie-houders van lijnen waren zeer halstarrig. De « Société des Tramways Anversois » was de laatste maatschappij die toegaf. In 1900 was de samensmelting een voldongen feit.

Zoals al eerder gezegd, begon men, om het materieel van de « Société des Omnibus » te kunnen gebruiken een spoor aan te leggen van Zurenborg naar de Grote Markt, en wel op 1 meter waarop paardentram-rijtuigen in dienst werden gesteld, in vervanging van de omnibussen. Stelselmatig werden de andere sporen getransformeerd.

In die tijd werden de rails op een dik bed van steenslag gelegd volgens een Italiaanse methode. De voet van de rail was zeer breed en gaf also de nodige stabiliteit. Zij werden aan elkaar gelast. Het aaneenlassen was een bewerking die steeds de aandacht trok van groot en klein uit de straat. Voor de toenmalige jeugd was het werkelijk een spektakel met al dat vuurwerk.

Het zetten van de luchtlijnpalen en het aanbrengen van de draad volgde in een vlug tempo. De eerste proeven werden gedaan op de Ielen.

Maar laat ons niet vooruitlopen op de feiten. Antwerpen was toen en nu nog gekend als hoofdstad van de kunst. Op het gebied van de tram moest dan ook iets gebeuren. Er werd aan Frans Van Kuyck, kunstschilder en tevens Schepen van Schone Kunsten der Stad opdracht gegeven het uitzicht van de luchtlijnpalen en zijarmen te versieren, zodat zij voor de burgers niet koud en stuurs zouden aandoen. Alzo werden zij versierd met een soort solslutel waarvan een van de uiteinden uitliep in de vorm van een kleine dolfinmuil. Een tekening zou het veel duidelijker maken, maar hiervoor heb ik onvoldoende talent. Vanzelfsprekend was er geen sprake van luchtlijnpalen waar het spoor in het midden van de straat lag. Zo de straat te breed was werd er gebruik gemaakt van palen met dubbele arm. Bij het aanleggen van de luchtlijndraad weigerden verschillende eigenaars dat men de hechtingsdraad aan hun woning vastmiek. Vele waren de mening toegedaan dat het getril van het trolleywielje en het geluid zou doordringen tot in de

In afwachting van de afwerking van deze centrale werden de paar-

woning en het leven onuitstaanbaar zou maken. Een feit is zeker dat heden met deze bezwaren geen rekening meer wordt gehouden.

Er was toenertijd eveneens een grote bezorgdheid om de rijtuigen die gebouwd werden de modestijl te geven van de tijd. De zogenaamde stijl « Liberty », heden zo dikwijls in diskrediet gebracht, was naar mijn oordeel even karakteristiek van zijn tijd als de modegrillen van nu. Uit wat bestond die stijl dan in de rijtuigen ? Er waren o.a. de plafondlampen. Zij gaven door hun sierlijke vormen aan het interieur een meer huiselijker en rijker uitzicht dan de lampen van heden. De binnenbekleding was eveneens fijn opgevat. De omkeerbare zetels in rotting vervrolijkte het binnenzicht van het rijtuig. Zij waren van Amerikaanse makelij. De vensters konden volledig worden geopend, zodat men de indruk kreeg op een balkon te zitten. Vergelijk even de zeer kleine raamopeningen van de P.C.C.... De vrouwen waren toen nog niet zo gesteld op het « zonnen » en zij konden de vensters afschermen met doorzichtbare gordijnen.

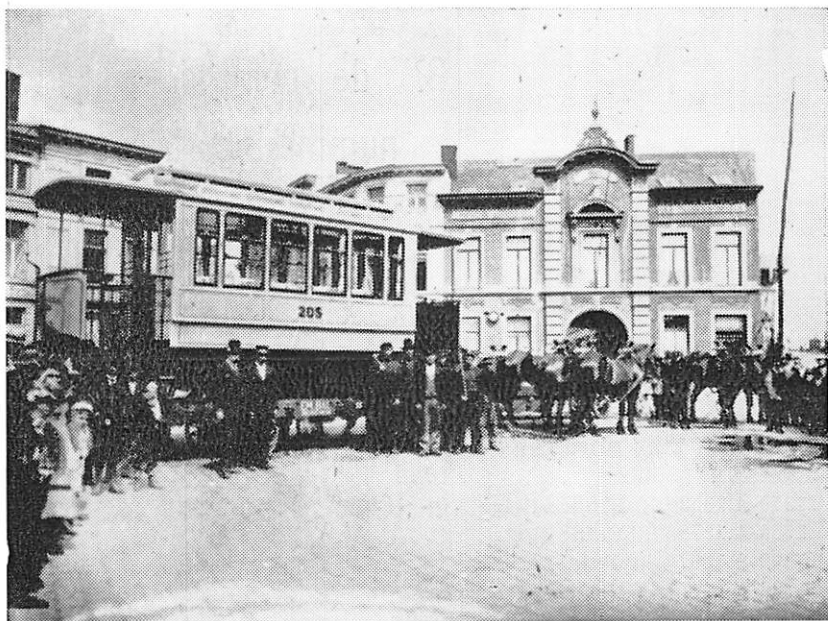
Stap voor stap ging de elektrifikatie verder en moesten er « watt-man's » opgeleid worden. Een aantal geleiders werden naar Oostende gestuurd om aldaar op de kustlijn, hun leertijd door te brengen. Zij waren vergezeld van de heer Drossart, toezichter, die later de bewegings-overste werd van het elektrische net en die afkomstig was van de « Société des Tramways Nationaux ». Ik herinner me nog zeer goed deze zeer aktieve persoon, steeds klaar om in de bres te springen wanneer er moeilijkheden waren.

Wat betreft de stroomlevering en de traktiewijze voorzag de concessie-akte dat enkel de luchtlijndraad mocht gebruikt worden buiten de ring van de leien en op de leien zelf. In de binnenstad was enkel de traktie met de ondergrondse kabel of met accumulatoren toegelaten, zoals het geval was te Gent. Het is echter nooit zover gekomen. Wel werden er proeven gedaan met een rijtuig voorzien van accumulatoren op de lijn Driehoek-Haven, welke de laatste lijn was die omgezet werd in meter-spoor.

De Maatschappij ging in onderhandeling met de stad. Uiteindelijk werd een akkoord gesloten. De luchtlijndraad mocht in de binnenstad komen op voorwaarde dat de draad zou weggenomen worden telkens een belangrijke stoet met grote praalwagens een optocht hield in de stad.

De trammaatschappij moest tevens een aantal straatlantaarns plaatsen en onderhouden. De Maatschappij sloot vervolgens een akkoord met de Electriciteitsmaatschappij om deze lantaarns te plaatsen en te onderhouden.

De traktiestroom voor de rijtuigen werd geleverd door een centrale die de S.A. des Tramways had opgericht te Merksem.



1902: AANKOMST VAN DE EERSTE ELEKTRISCHE MOTORWAGENS: REEKS 201-230

FOTO ARCHIEF MIVA

denstallen van de « Tramways du Sud », gelegen in de Boudewijnstraat ingericht als stelplaats en werd er een afdeling gemaakt voor het produceren van gelijkstroom. Een weinig later, gezien de afwerking van de centrale van Merksem bleef aanslepen, kon de maatschappij tevens haar stroom bekomen van de Sté d'Electricité d'Anvers.

De stelplaats van de « Tramways du Sud », had een eigenaardigheid. Aldaar waren de paarden gestald op het verdiep. Ik veronderstel, gezien de verhoging van het reizigersverkeer tijdens de Wereldtentoonstelling 1894, en tevens ingevolge plaatsgebrek, de maatschappij genoodzaakt was haar paarden op deze manier te stallen.

(wordt voortgezet)

WIJ ZOEKEN REKLAMEN

3. de oorspronkelijke nummeringsstructuur van de buurtspoorwegrijtuigen

(vervolg 3)

REEKSEN	BOUWERS	AANBESTEDING	INDIENST- STELLING
A.1350-A.1353	Franco-Belge	7- 4-1893	1893
A.1354-A.1358	Franco-Belge	3- 3-1897	1897
A.1359-A.1367	Germain	23- 9-1908	1909
A.1368-A.1377	Nicaise et Delcuve	23- 9-1908	1909
A.1378-A.1397	Buissin, Familleureux	23- 9-1908	1909-1910
A.1398-A.1407	Godarville	23- 9-1908	1910
A.1408-A.1417	La Construction	23- 9-1908	1909
A.1418-A.1427	Le Rœux	23- 9-1908	1910
A.1428-A.1437	Les Atel. Métallurg.	23- 9-1908	1910
A.1438-A.1449	Dyle et Bacalan	23- 3-1910	1910
A.1450-A.1451	Bailly, Morlanwelz	28- 1-1891	1891
A.1452-A.1454	Werkhuizen van Mechelen	28- 1-1891	1892
A.1455-A.1456	Les Ateliers Métallurg.	31-12-1909	1911-1912
A.1457-A.1464	Dyle et Bacalan	23- 3-1910	1910
A.1465-A.1474	La Brugeoise	23- 3-1910	1912
A.1475-A.1484	Nicaise et Delcuve	23- 3-1910	1911
A.1485-A.1499	Droeshout en Windels	12-10-1910	1911

Nieuws van de trambedrijven

N.M.V.B. - BUURTSPOORWEGEN

Errata

In onze vorige uitgave (Tramleven 2) staat vermeld voor het materieel verkocht als schroot (blz 17) :

Henegouwen : 9824 - 10100 - 10348.

Moet echter zijn : 9894 - 10110 - 10384.

1. De laatste vijf rijtuigen met bestemming Spanje zijn op maandag 13 juni van kaai 140 te Antwerpen ingescheept met het schip « Delta ». De laatste rijtuigen waren : motorwagens 10070 en 10.447 ; bijwagens : ex-TN 41000 - 41001 - 41002.

2. Op vraag van verschillende leden geven wij hierna de materieel-lijst van de rijtuigen nog in dienst in de groep van Antwerpen op 1 juni 1966.

Rijtuigen voor de dienst van de beweging :

Motorwagens : Type S : 9646 - 9647 - 9648 - 9650 - 9653 - 9655 - 9658 - 9665 9666 - 9669 - 9688 - van 9742 tot en met 9746 - 9774 - 9775 - 9776 - 9785 - 9786 - 9978 - 9988 - 9990 - 9991 - 9992 - 9993 - 10323 - 41005.

Aanhangwagens : Type Antwerpen 4 - Metaal : van 19557 tot en met 19576.

Type S - Metaal : 19578 - 19579 - 19580.

Type Oude Pullman - 2, Hout : van 19633 tot en met 19638 - 19642 - 19643 - 19644 - 19645.

Dienstrijtuigen :

Elektrische traktor 10298.

Schaafmotorrijtuig 21005.

Laddermotorrijtuig 44602.

Stoomlokomotieven :

HL 819 in dienst.

HL 820 ontmanteld.

HL 821 in reserve.

Spoorautotraktoren : ART : 40 - 41 - 50 - 69 te Mol.

ART : 67 en 100 te Merksem-Oude Bareel.

Burelen : Standaardmotorwagen Metaal 10081 als bureel te Brasschaat-Polygoon.

3. Gedurende de maanden september-oktober zullen vanuit Antwerpen, 7 motorwagens Type S en 7 aanhangwagens overgeheveld worden naar de Groep van Henegouwen-stelplaats Jumet.

Vermelde rijtuigen zijn : TS, 9743 - 9744 - 9774 - 9775 - 9776 - 9978 en 9988 ; Aanhangwagens : 19280 - 19282 - 19287 - 19345 - 19362 - 19365 en 19369.

M.I.V.A. - ANTWERPEN

Ingevolge de aankomst van de laatste 40 P.C.C.-wagens en de grondige hervormingen die er nadien gebeurd zijn op gebied van rollend materieel, geven wij hierna de toestand van het trammaterieel in dienst op 1 augustus 1966.

1. Motorwagens : **A. P.C.C. :** 2000 - 2100.
B. 40 PK. Westinghouse : 4404 - 4405 4407 - 4408 - 4409 - 4410 - 4412 - 4413 - van 4415 tot en met 4425 - van 4429 tot en met 4434 - 4436 - 4439 - 4441 - 4442.
C. 40 PK. Energie : 4528 - 4530 - 4534 - 4535 - 4537 - 4538 - 4539 - 4540 - 4544 - 4550.
D. 33 PK. Type 351 : 5115 - 5257 - 5259 - 5261 - 5262 - 5263 - 5303 - 5312 - 5348 - 5351 - 5453 - 5462 - 5469.
E. 66 PK. : 6309 - 6320 - 6323 - 6331 - 6336 - 6342 - 6349 - 6350 - 6353 - 6355 - 6403 - 6451.
F. 33 PK. Boggie B.S. (ex TNA) : van 7379 tot en met 7387.

2. Depannagewagens : 5851= ex-4527 ; 5853= ex-4545 ; 5855= ex-305.

3. Motorwagens voor de dienst van Weg en Werken : 8821 - 8822 - 8824 - 8826 - 8827.

4. Bijwagens : **A. Type DR (dubbel richting) :** 1602 - 1604 1606 - 1608 - 1609 - 1611 - 1620 - 1621 - 1622 - 1623 - 1624 - 1625 - 1626 - 1628 - 1629 - 1632 - 1634 - 1635 - 1636 - 1643 - 1644 - 1645 - 1646 - 1647 - 1650 - 1653 - 1656 - 1657 - 1658 - 1659 - 1600 -

B. Type 1600 ER (enkel richting) : 1605 - 1613 - 1614 - 1617 - 1618 - 1631 - 1638 - 1639 - 1640 - 1651 - 1652 - 1654 - 1655.

Van de motorwagens 40 PK-Westinghouse waren er op 1.8.1966 omgebouwd voor éénmanwagendienst : 4404 - 4412 - 4418 - 4422 - 4431 - 4434 - 4439 - 4442.

De motorwagens 4408 - 4409 en 4420 bevonden zich toen in het werkhuis voor de omvormingswerken.

De motorwagen 6350 heeft hetzelfde uiterlijk gekregen als de éénmanwagens, doch is niet uitgerust om deze bediening te doen.

De motorwagens 4528 en 4538 worden gebruikt voor reklamedoeleinden.

* * *

— Sinds woensdag 1 juni 1966 wordt er op de lijnen 4 (Groenplaats-Hoboken) en 8 (Groenplaats-Eksterlaar) de éénmansbediening toegepast. Om de reizigers over deze nieuwe methode van ontvangst in te lichten, werd er een folder uitgegeven met al de nodige inlichtingen en de manier van handelen met kaart en geld bij het opstappen.

De motorwagens voor éénmansbediening zijn herkenbaar aan de blauwe ruit die vooraan aan de frontzijde van het rijtuig is aangebracht. Bovenaan de voorste deuringang werd een plaat bevestigd, waarop links de vermelding staat « Alleen automaat » en rechts « Alle andere reizigers ». Na enige tijd heeft de maatschappij ook een blauwe ruit aangebracht aan

de achterkant van de wagen, met de bedoeling aan de reizigers die langs achter komen aangelopen, eveneens te laten opmerken dat het een éénmanwagen is.

Gedurende de eerste dagen waren de geruchten over deze nieuwe werkwijze zeer pessimistisch, zowel bij het rijdend personeel, als de reizigers. Zoals elke nieuwe methode vraagt dit ook een aanpassingstijd en na vier maanden ondervinding krijgt men thans de indruk dat de aanpassing stilaan doorgedrongen is en alles al veel vlotter verloopt. Onderhandelingen zijn in gang om in de maand september of oktober, de éénmansbediening in te voeren op de lijn 11 (Eksterlaar - Melkmarkt).

* * *

Ingevolge de E 3-werken zijn de hiernavolgende spoorwerken in uitvoering of reeds afgewerkt :

— De spooromleiding van de Jan Van Rijswijcklaan (lijn 2) is afgewerkt en werd op vrijdag 17 juni in de richting Antwerpen-Hoboken in gebruik genomen. De richting Hoboken-Antwerpen kwam in dienst op zaterdag 18 juni.

— De spooromleiding van de Mechelse Steenweg te Berchem (Oude Kerk), lijnen 7 en 15, is in uitvoering.

Buiten de vermelde spoorwerken in het kader van de E 3, zijn nog volgende werken in gang :

— Aanleg van een keerlus aan Berchem-Kerk, via de uitbreidingsstraat en de Solvijnstraat (lijnen 7 en 15). Werken zo goed als beëindigd.

— Verplaatsing aan de VIIe Olympiadelaan van het spoor naar de middenberm (lijn 2). De nieuwe spoorbedding is in gebruik.

— Op de Mechelse Steenweg, ter hoogte van het Koning Albertpark (lijnen 7 en 15) zullen de sporen verlegd worden naar het park toe. Een gedeelte van het voetpad en het park wordt hiervoor weggenomen.

* * *

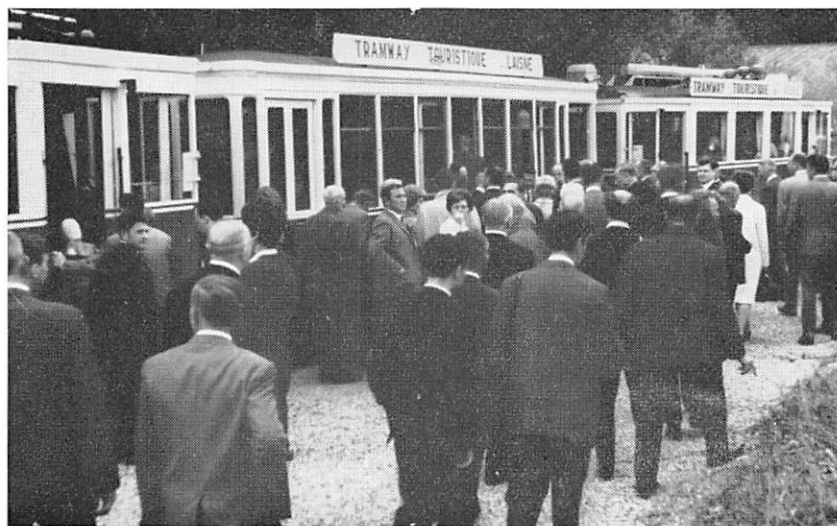
Ten titel van proef werd er met ingang van maandag 25 juli 1966 een agent geplaatst aan de halte Groenplaats-Hoofdkerk om de voorverkoop van rittenkaarten te doen. Deze agent draagt een blauwe armband met de vermelding « Voorverkoop-Rittenkaarten ».

Nieuws van de vereniging

— Op woensdag 8 juni 1966 werd de elektrische traktor 10295 (ex-Titanic) van Merksem-IJskelder naar Brussel overgebracht. Vermelde traktor behoort thans eveneens tot de Amutracollectie.

— Het patrimonium van de Vereniging werd op maandag 13 juni wederom verrijkt met de aanhangwagen 617, ex-TULE, vroeger 517.

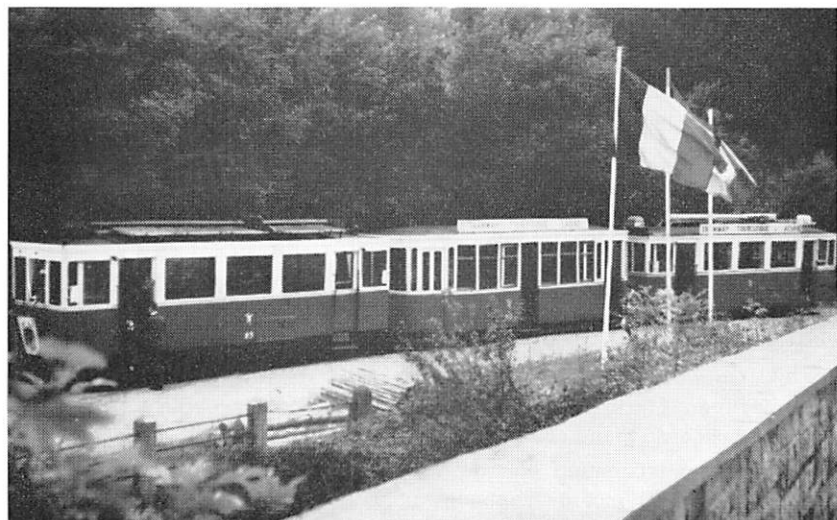
— De Beheerraad van de M.I.V.A.-Antwerpen heeft de bijwagen 1919 (ex-919) aan de Amutra geschonken.



DE GENODIGDEN NEMEN PLAATS IN DE INHULDIGINGSTRAM

(Foto E. KEUTGENS)

nieuws van de t.t.a.



DE INHULDIGINGSTRAM TE PONT D'EREZEE
AR 93, Bijwagen 610 en AR 133

(Foto E. KEUTGENS)

De aangekochte M.I.V.A.-aanhangwagen 1610 (ex-610) werd op donderdag 9 juni overgebracht van Antwerpen naar Brussel-Eloystraat, alwaar hij verschillende aanpassingen heeft ondergaan. Op vrijdag 24 juni is de aanhangwagen bij de T.T.A. toegekomen. De AR 93 was reeds een tweetal dagen eerder, nml. op woensdag 22 juni aangekomen.

25 JUNI 1966, DE GROTE DAG VOOR DE T.T.A. !

Op vermelde zaterdag had de officiële opening plaats van onze tramlijn, en dit onder zeer ruime belangstelling.

Onder de aanwezigen, konden we opmerken : de heer BRASSEUR, Gouverneur van Luxemburg, de respectievelijke kabinetchefs van de Ministers PIERS en BERTRAND, Monseigneur CAMMAERT, de heer VALCKE, Hoofdingenieur-diensthoud van de N.M.V.B., de heer DULIEU, Directeur N.V.M.B. Groep Namen-Luxemburg, talrijke provinciale afgevaardigden, burgemeesters van de omliggende gemeenten en nog vele andere. Alle waren bijzonder opgetogen van het merkwaardige werk dat aldaar door onze leden werd gepresteerd.

De openingstrein, bestaande uit de AR 133, de bijwagen 610 en de AR 93, stond opgesteld te Pont d'Erezée. Na een korte receptie en een heildronk, alsmede een welkomswoord van de voorzitter van de T.T.A., de heer Ph. CARLIER, werd het symbolische lint door de heer BRASSEUR, Gouverneur, doorgeknipt. De genodigden namen vervolgens plaats in de tram, om de lijn af te rijden tot Forge-à-la-Plez. Bij de terugreis werd te Amonines halt gehouden. In een hotel, nabij de tramhalte, werd alsdan nog een ontvangst en een heildronk uitgebracht door de Burgemeester van Amonines, die aan de T.T.A. een voorspoedige exploitatie toewenste. Tevens hoopte hij dat deze nieuwe tramlijn, een toeristische attractie meer zou worden, in deze zeer mooie en bosrijke omgeving, zodat de inwoners van de gemeenten langs de lijn eveneens zouden meegenieten van deze nieuwe aanwinst.

Een geschiedkundige uiteenzetting en een overzicht van de reeds gepresterde en nog te presteren werken, door de heer P. DEHON, Voorzitter Amutra, besloot de plechtigheid. De genodigden werden teruggebracht tot Pont d'Erezée, alwaar van de T.T.A. met goede voornemens afscheid werd genomen.

* * *

Met een 125-tal leden van de Amutra en T.T.A. werd de lijn voor een tweede maal op zaterdag 2 juli ingehuldigd, maar dan met minder plichtplegingen.

's Morgens werd er met een bijzondere autobus een 50-tal leden vanuit Brussel naar de T.T.A. overgebracht. Bij aankomst werd er werkelijk niet gewacht, want allen waren zeer ongeduldig om plaats te nemen, in de twee tramstellen. De rijtuigen werden stormenderhand ingenomen en de rit ging met verscheidene fotohalten, tot Amonines, alwaar de Algemene Jaarvergadering plaatsvond. Toespraken van de heren Ph.

CARLIER, HENNEQUIN en P. DEHON lieten het wel en wee van de T.T.A. blijken. Geldnoot was er zeker ! Optimistische plannen zijn er nog meer !

Na een stevig middagmaal, of de pic-nic, werd er dan een ganse namiddag op de lijn heen en weer gereden, zodat eenieder de kans kreeg de lijn van nabij te leren kennen.

Moe van het heen- en weer reizen en van een mars tussen de sporen, werd afscheid genomen.

Een mooie uitstap, die zeker menigeen heeft overtuigd van wat de Vereniging met ieders medewerking aankan.

* * *

— De N.M.V.B. heeft haar principiële akkoord gegeven om tijdens het seizoen van 1967 de dienst te verzekeren met een stoomlokomotief. Maar er is echter een voorwaarde. De T.T.A. dient de herstellingskosten te dragen om deze stoomlok wederom dienstvaardig te krijgen. Wij hopen op uw medewerking !

TIJDSCHRIFTEN

Buiten ons pas gestart nederlandsstalig tijdschrift « Tramleven » bestaan er in Nederland nog een aantal tijdschriften die, in dezelfde zin als wij, het spoor- en tramwegwezen behandelen, zowel uit eigen land als daarbuiten.

Zo kennen we :

« OP DE RAILS », het maandelijks uitgegeven tijdschrift van onze zustervereniging « De Nederlandsche Vereeniging van Belangstellenden in het Spoor- en Tramwegwezen ».

Vermelde vereniging bestaat sinds 28 februari 1931.

Het tijdschrift is gedrukt en steeds fijn verzorgd.

Abonnementsprijs : 145 Bfr. - Postrekening 86941 - Alle inlichtingen hierover zijn te bekomen bij « Op de Rails », Meppelweg, 299, Den Haag 14. De leden van Amutra en T.T.A. kunnen zich laten abonneren op « Op de Rails » via hun vereniging.

« HET OPENBAAR VERVOER », maandblad gewijd aan het stads- en streekvervoer (gestencileerd).

Abonnementsprijs met de bijlage : 6,25 gulden per jaar.

Redaktieadres : P.H. KIERS, van suchtelen van de Haarestraat 3, Amsterdam-Osdorp.

« RAILNIEUWS », maandblad van de Nederlandse Vereniging Railvervoer, en gewijd aan het railvervoer (gestencileerd).

Abonnementsprijs met de bijlage « Busnieuws » : 6,50 gulden.

Voor alle inlichtingen : H. MEYER, 2e Schinkelstraat, 47-IV, Amsterdam 7.

Voor de leden die belangstelling hebben voor het tramwegwezen in Nederland, is er voldoende keuze !

**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 TRAMWAY.
-

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 verminderings 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 : maandelijkse bijeenkomsten, periodieken, filmvoorstellingen, groepsreizen, enz...

De zetel van de vereniging is gelegen te :

AMUTRA, Wielemans Ceuppenslaan, 47, BRUSSEL 19