



4

# 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.

# tramleeven

4

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

**\*\*\*** *Ingevolge het ongewone aantal bladzijden, ingenomen door bepaalde artikelen, zijn wij verplicht geweest het artikel over de NMVB-rijtuignummers weg te laten en het « Nieuws van de trambedrijven » gevoelig in te korten. In ons volgend nummer komen wij uitgebreider op deze artikelen terug.*

---

Foto van de omslag : Het bijzonder tramstel van de AMUTRA-  
uitstap op 10 september 1966 te Londerzeel

(Foto : Edu. Bouwman)

## woord van de redactie

Voor U ligt thans *Tramleven* 4. Wij zijn ons eerste jaar met veel brio doorgesparteld en wij mogen werkelijk niet klagen. Onafgezien het eerste nummer hebben wij de vormgeving van ons tijdschrift gevonden. Mits kleine aanpassingen zullen wij het tweede jaargang in dezelfde zin voortzetten.

De redactie heeft tot op heden nog weinig, ja zelfs haast geen kritiek ontvangen, zodat zij aanneemt dat de meeste leden en abonneenten akkoord gaan met presentatie en inhoud.

Van medewerking heeft de redactie thans nog niet te klagen. Regelmatig komt er kopij binnen, interessant genoeg om gepubliceerd te worden. Wegens plaatsgebrek en het aantal beperkte bladzijden, kunnen wij aan de publikatie van bepaalde artikels geen direkt gevolg geven. Dit wil nu niet zeggen dat de zending van bijdragen moet geschorst worden. Zeker niet. Het is voor de redactie steeds belangrijk een reserve aan kopij te hebben liggen.

In Nederland, dank zij de NVBS, heeft ons tijdschrift eveneens een grote bijval gekend en wij hopen dat al de abonneenten in Nederland voor 1967 zullen hernieuwen. Ter inlichting, de abonnementsbijdrage blijft ongewijzigd. Wij willen langs deze weg het bestuur van de NVBS van harte danken voor haar zeer gewaardeerde medewerking.

Voor de leden van de Vereniging is aan de lidmaatschapsbijdrage een kleine wijziging aangebracht. De bijdrage, met ingang van 1 januari 1967, voor gewone leden werd verhoogd van 125 Fr. tot 150 Fr. Deze luttele verhoging mag U niet tegenhouden om het lidmaatschap op te zeggen. Door uw geldelijke steun en medewerking kan de Vereniging leven en werken.

Wij vragen met aandrang de hernieuwing van uw bijdrage zo haast mogelijk te doen. Laattijdige stortingen kunnen moeilijkheden meebrengen. Voor de abonneenten in Nederland gaat de storting het gemakkelijkst via de NVBS.

Langs deze weg wenst de Redactie van *Tramleven* en de Beheerraad van de Vereniging aan al haar leden en abonneenten een Voorspoedig Nieuwjaar.

DE REDAKTIE

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

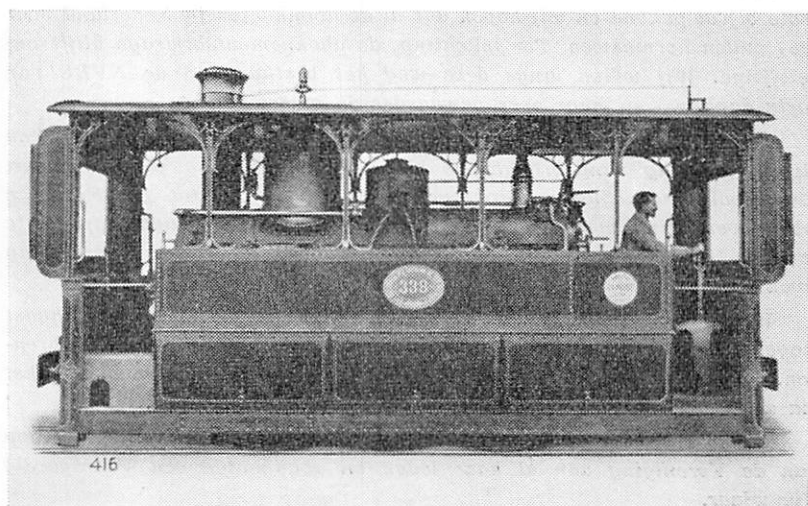
4. de stoomlokomotieven  
van  
het type 4

**Geschiedkundig overzicht**

Onafgezien de goede diensten die de stoomlokomotieven van het type 3 bewezen, achtte de maatschappij ze echter niet sterk genoeg voor haar steeds toenemende bedrijvigheid. Uit verbeteringen aangebracht bij de lokomotieven van het type 3, groeide tenslotte het type 4, welke in grote trekken met haar voorgangsters overeenkwamen. De stoomdruk werd verhoogd tot 12 atmosferen i.p.v. 10 atm. Het leeggewicht verhoogde tot 16.500 kg.

**Aantal**

Vanaf de aanbesteding van 5 augustus 1896 tot en met deze van 13 september 1911 werden door de verscheidene bouwers 387 eenheden afgeleverd.



NUMMER	BOUWER	KONSTRUK- TIENUMMER	AANBESTE- DING	IN DIENST	OPMERKINGEN
213-221	Jung/Jungenthal	285-293	5.8.1896	1897	HL 221 verkocht aan
222-223	»	283-284	5.8.1896	1897	Suikerraffinaderij Cris- née - HL 222 : 1932 : Eigenbrakel-Waver.
224-225	»	294-295	5.8.1896	1897	
226-227	»	318-319	5.8.1896	1898	
228-230	John Cockerill	2061-2063	3.3.1897	1898	
231-237	Boussu	79-85	3.3.1897	1897	HL's 233 - 234 : 1932 : Haacht - Aarschot - Tie- nen.
238-242	St Léonard-Luik	1106-1110	3.3.1897	1898	HL 235 in september
243-246	La Meuse	1413-1416	3.3.1897	1898	1949 nog in dienst te Nij- vel.
247	John Cockerill	2064	3.3.1897	1898	HL 241 : 1932 : Tervu- ren-Tienen.
249-251	St Léonard-Luik	1111-1113	3.3.1897	1898	HL 247 : 1932 : Courcel- le - Incourt - Gemboers. HL 251 : Brussel-Edin- gen : (1932). HL 249 : 1936 : Meche- len-Aarschot.
252-254	Franco-Belge	1213-1215	17.6.1898	1899	
255-258	La Meuse	1487-1490	17.6.1898	1898	HL 259 : 1932 : Haacht- Aarschot-Tienen.
259-261	St Léonard-Luik	1149-1151	17.6.1898	1899	HL 261 : 1932 : Brussel- Vosseme.

NUMMER	BOUWER	KONSTRUK- TIENUMMER	AANBESTE- DING	IN DIENST	OPMERKINGEN
262-264	Tubize	1164-1166	17.6.1898	1899	HL 262 : in 1932 : Halle- Ninove ; in 1947 overge- heveld van Groep Brus- sel naar Groep Leuven.
265-267	F.U.F. H.-St-Pierre	652-654	13.9.1899	1900	HL 266 : 1932 : Gelden- aken-St Truiden.
268-270	John Cockerill	2140-2142	17.6.1898	1899	HL 271 : 1932 : Brussel- Edingen ; in 1947 : bui- ten dienst te Brussel.
271-275	Boussu	91-95	17.6.1898	1898	
276-279	Marcinelle & Couillet	1249-1252	17.6.1898	1898	
280-285	St Léonard-Luik	1219-1224	13.9.1899	1900	
286-288	Franco-Belge	1309-1311	13.9.1899	1900	HL 286 : 1932 : Leuven- Diest.
289-291	Marcinelle & Couillet	1276-1278	13.9.1899	1900	
292-294	Boussu	105-107	13.9.1899	1900	
295-299	John Cockerill	2255-2259	13.9.1899	1901	HL 296-297 : 1932 : Ter- vuren-Tienen.
310	John Cockerill	2260	13.9.1899	1901	HL 299 : 1932 : Leuven- Tervuren.
311	Boussu	131	4.12.1900	1902	
312-316	Maschinenbau-Anstalt Humboldt	85-89	22.8.1900	1901	
317-319	Energie	78-80	4.12.1900	1902	
320	Boussu	132	4.12.1900	1902	
321	Thiriau	30	13.10.1900	1902	
327-330	John Cockerill	2381-2384	4.12.1900	1902	
331-332	St Léonard-Luik	1352-1353	14.11.1902	1902	

333	Zimmerman	608	14.11.1902	1903	HL 336 : 1932 : Gelden-aken-St Truiden.
334-338	La Meuse	1801-1805	14.11.1902	1903	HL 338 : 1932 : Brussel-Edingen.
339-341	Boussu	145-147	14.11.1902	1903	HL 351 : in 1947 : over-geheveld van Brussel naar Antwerpen.
342-346	Marcinelle & Couillet	1373-1377	14.11.1902	1903	HL 352 : in 1947 : nog rijklaar te Brussel ; jan. 1949 : schroot.
347	Zimmerman	609	14.11.1902	1903	HL 361 : 1932 : Tervuren-Tienen.
349-351	Ateliers de la Biesme	13-15	19.10.1903	1904	HL 362 : 1932 : Halle-Ni-nove.
352-355	J.J. Gillain/Tienen	1-4	26.11.1903	1905	HL 363 : 1936 : Meche-len-Aarschot.
356-359	F.U.F. H.-St-Pierre	799-802	23.12.1903	1904	HL 373 : 1932 : Gelden-aken-St Truiden.
360-363	Tubize	1403-1406	23.12.1903	1904	HL 388 : 1932 : Halle-Ni-nove.
366-367	Detombay	158-159	13.2.1904	1905	
368	St Léonard-Luik	1427	30.11.1904	1905	
371-376	F.U.F. H.-St-Pierre	831-836	30.11.1904	1905	
377-378	Thiriau	61-62	30.11.1904	1905	
379	St Léonard-Luik	1426	30.11.1904	1905	
380-382	Thiriau	64-66	30.11.1904	1905	
383-387	Tubize	1438-1442	30.11.1904	1905	
388-390	Boussu	168-170	30.11.1904	1905	
391-392	La Meuse	1947-1948	30.11.1904	1906	

NUMMER	BOUWER	KONSTRUK- TIENUMMER	AANBESTE- DING	IN DIENST	OPMERKINGEN
393	U.F.F. Gilly	309	30.1.1907	1907	
394	La Meuse	1950	30.11.1904	1906	
444-447	J.J. Gillain-Tienen	13-16	18.4.1906	1907	
448-449	Thiriau	88 en 86	18.4.1906	1907	
450-453	Energie	147-150	18.4.1906	1907	HL 454 : 1936 : Meche- len-Aarschot.
454-455	Tubize	1501-1502	18.4.1906	1907	HL 455 : Geldenaken - St Truiden.
456	Ateliers de la Biesme	32	18.4.1906	1907	
457	Boussu	203	25.9.1907	1908	
458-459	Ateliers de la Biesme	34-35	18.4.1906	1907	
460-462	U.F.F. Gilly	310-312	30.1.1907	1907	
463-469	U.F.F. Gilly	314-320	30.1.1907	1907	
470-472	Boussu	204-206	25.9.1907	1908	
473	Boussu	191	30.1.1907	1907	HL 473 : 1936 : Lier- Werchter.
474	Boussu	200	30.1.1907	1908	HL 474 : 1932 : Leuven- Geldenaken.
475-478	F.U.F. H.-St-Pierre	947-950	30.1.1907	1908	HL 476 : in 1947 : buiten dienst.
486-493	Grand Hornu	12-19	25.9.1907	1909	HL 478 : 1932 : Gelden- aken-St Truiden.
494-497	U.F.F. Gilly	337-340	25.9.1907	1908	HL 494 : 1932 : Gelden- aken-St Truiden.
498-501	Zimmerman	670-673	25.9.1907	1908	
502-503	F.U.F. H.-St-Pierre	982-983	19 of 25.2.1908	1909	HL 503 : 1932 : Gelden- aken-St Truiden.



504-507	Tubize	1568-1571	19 of 25.2.1908	1909	HL 511 : 1932 : Leuven- Geldenaken.
508-511	Boussu	207-210	19 of 25.2.1908	1909	HL 514 : 1936 : Lier- Werchter.
512-515	Franco-Belge	1752-1755	19 of 25.2.1908	1909	HL 522 en 527 : 1936 : Lier-Werchter :
516-517	Zimmerman	675-676	16.6.1908	?	
519-530	Grand Hornu	20-31	23.9.1908	1909	
531-534	J.J. Gilain-Tienen	32-35	23.9.1908	?	
535-536	Detombay	180-181	23.9.1908	?	
537-538	Detombay	183-184	23.9.1908	?	
539-542	Franco-Belge	1815-1818	23.9.1908	?	HL 539 : augustus 1949 te St Ghislain.
543-546	F.U.F. H.-St-Pierre	1007-1010	23.9.1908	?	
547-550	Tubize	1585-1588	23.9.1908	?	
551-554	St Léonard-Luik	1582-1585	23.9.1908	?	
555-558	Ateliers de la Biesme	49-52	23.9.1908	?	
559-560	Thiriau	125-126	23.9.1908	1910	
561	Thiriau	176	6.4.1910	?	
562	Thiriau	128	23.9.1908	1910	
574-576	Tubize	1673-1675	6.4.1910	?	
577-580	F.U.F. H.-St-Pierre	1078-1081	6.4.1910	?	
581-584	Franco-Belge	1886-1889	6.4.1910	?	
585-588	U.F.F. Gilly	70-73	6.4.1910	?	
589-591	Thiriau	177-179	6.4.1910	?	
592-595	Tubize	1696-1699	29.6.1910	1911	HL 593 : augustus 1950 te Quévy.
596-599	Tubize	1701-1704	29.6.1910	1911	HL 596 : in 1947 : buiten dienst.

NUMMER	BOUWER	KONSTRUK- TIENUMMER	AANBESTE- DING	IN DIENST	OPMERKINGEN
603-605	Thiriau	180-182	29.6.1910	1911	
607	Boussu	211	29.6.1910	1911	HL 608: 1936: Aarschot- Westerlo.
608-610	Boussu	226-228	29.6.1910	1911	
611	Leuv. Metaalwerken *	61	29.6.1910	1913	
612	Leuv. Metaalwerken	60	29.6.1910	1913	
613-614	Leuv. Metaalwerken	62-63	29.6.1910	1913	
615	Grand Hornu	52	29.6.1910	1912	
616-617	Grand Hornu	?	29.6.1910	1912	
618	Grand Hornu	55	29.6.1910	1912	
619-620	F.U.F. H.-St-Pierre	1090-1091	29.6.1910	1911	HL 619: 1932: Brussel- Vosseem.
637-641	Boussu	236-240	13.9.1911	1912	
642-646	Grand Hornu	64-68	13.9.1911	1913	
647-649	La Hestre	13-15	13.9.1911	1912	
650	La Hestre	16 of 17	13.9.1911	1912	
651	La Hestre	17 of 16	13.9.1911	1912	
732	Thiriau	127	23.9.1908	1910	HL 732: 1936: Bras- schaat - Brecht - Wes- terloo.
733	F.U.F. H.-St-Pierre	1092	296-298	1911	
734	F.U.F. H.-St-Pierre	1093	29.6.1910	1911	HL 734: 1936: Turn- hout - Hoogstraten - Grens.
735	Thiriau	183	29.6.1910	1911	HL 735: 1936: Antw.- Mechelen - Duffel - Lier

\* Leuvenseche Metaalwerken.

744-747	Jung/Junghental	296-298	5.8.1896	1898	..HL 744 : 1936 : Antw.- Brasschaat-Grens.
750-752	F.U.F. H.-St-Pierre	612-614	17.6.1898	1899	HL 745 : 1936 : Antw.- Zandvliet- Lillo. HL 750-751-752 : 1936 : Antw. - Mechelen - Duf- fel - Lier.
756	Boussu	102	13.9.1899	1900	HL 756 - 757 : 1936 : Antw. - Mechelen - Duf- fel - Lier.
757	Boussu	101	13.9.1899	1900	HL 758 : 1936 : Antwer- pen - Brasschaat - Grens.
758	Boussu	100	13.9.1899	1900	HL 759 : 1936 : Antw. - Mechelen - Duffel - Lier.
759-760	Boussu	103-104	13.9.1899	1900	HL 763 : 1936 : Itegem - Zandhoven.
761-764	Thiriau	6-9	13.10.1900	1901	HL 765 : 1936 : Antwer- pen - Oostmalle - Lier.
765	John Cockerill	2261	13.9.1899	1901	HL 766 : 1936 : Antw. - Zandvliet - Lillo.
766-768	Boussu	128-130	4.12.1900	1902	HL 768 : 1936 : Itegem - Zandhoven.
769-770	St Léonard-Luik	1354-1355	14.11.1902	1902	HL 770 : 1936 : Antwer- pen - Hoogstraten - Turnhout.
771	Thiriau	63	30.11.1904	1905	HL 771 : 1936 : Antwer- pen - Brasschaat - Grens.
772	Detombay	160	13.2.1904	1905	HL 772 : 1936 : Antw. - Zandvliet - Lillo.

NUMMER	BOUWER	KONSTRUK- TIENUMMER	AANBESTE- DING	IN DIENST	OPMERKINGEN
773	St Léonard-Luik	1428	30.11.1904	1905	HL 772 : 1936 : Meche- len - Itegem - Wester- loo - Geel - Turnhout.
774-775	Thiriau	87-85	18.4.1906	1907	HL 774-775 : 1936 : Turnhout - Poppel.
776-777	Tubize	1499-1500	18.4.1906	1907	HL 776 - 777 . 1936 : Brasschaat - Brecht - Westerloo.
778	La Meuse	1949	30.11.1904	1907	HL 778 : 1936 : Meche- len - Itegem - Wester- loo - Geel - Turnhout.
779	U.F.F. Gilly	313	30.1.1907	1907	HL 779 : 1936 : Antw. - Zandvliet - Lillo.
780	Ateliers de la Biesme	33	18.4.1906	1907	HL 780 : 1936 : Antw. - Hoogstraten - Turnhout.
781-782	Boussu	192-193	30.1.1907	1907	HL 781 - 782 : 1936 : Brasschaat - Brecht - Westerloo.
783-786	Couillet	1504-1507	19 of 25.2.1908	1908	HL 783 : 1936 : Turn- hout - Arendonk. HL 784 - 785 : 1936 : Antw. - Zandvliet - Lillo.
787-788	F.U.F. H.-St-Pierre	984-985	19 of 25.2.1908	1909	HL 787 : 1936 : Antw. - Hoogstraten - Turnhout. HL 788 : 1936 : Turn- hout - Arendonk.

## Beschrijving

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 geschiedde op de middelste as. Het optrekstangenwerk is volledig bedekt en toegankelijk door het opheffen van drie beweegbare panelen langs iedere zijde. Vanaf de aanbesteding van 19 (of 25) — er bestaat twijfel — februari 1908 werd er een openingsmechanisme aan de voorste stuurpost aangebracht om de zandhouder te kunnen openen. De reminstallatie werd gewijzigd en versterkt vanaf de aanbesteding van 18 april 1906.

## Technische kenmerken

### Spoor

voor de lokomotieven genummerd onder de 700	1,000 m
boven de 700	1,067 m
Stoomdruk	12,500 kg.
Roosteroppervlak	0,723 m <sup>2</sup>
Verwarmingsoppervlakte vuurkist	4,000 m <sup>2</sup>
Verwarmingsoppervlakte pijpen	27,800 m <sup>2</sup>
Totale verwarmingsoppervlakte	31,800 m <sup>2</sup>
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	0,900 m
Afstand tussen de assen	0,900 m
Gewicht per as : — voor	6.650 kg.
— midden	6.600 kg.
— achter	6.650 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	2,855 m
Inhoud waterbakken	2.000 l
Inhoud kolenbunker	0,650 m <sup>3</sup>
Traktiekracht	2.750 kg.
Leeggewicht	16.500 kg.
Gewicht rijklaar	19.800 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 I.

**LIDMAATSCHAPSBIJDRAGE 1967**

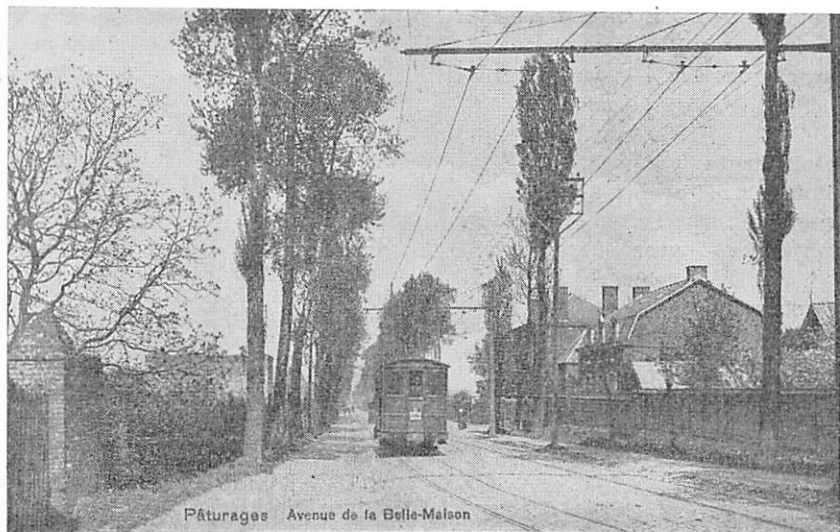
— gewone leden 150 Fr. —

**ABONNEMENTSBIJDRAGE 1967**

— ongewijzigd —

Gelieve de bijdrage, zo haast mogelijk te storten of te overhandigen. Laattijdig gestorte bijdragen brengen moeilijkheden mee !

Voor meer inlichtingen, raadpleeg de laatste bladzijde van dit tijdschrift.



Paturages Avenue de la Belle-Maison

OP HET BAANVAK WASMES-EUGIES

# de buurtlijnen van bergen en de borinage

een geschiedenis van 75 jaar

door P. DEHON

4

## 5. Mainvault - Quiévrain - Dour - Pommerœul.

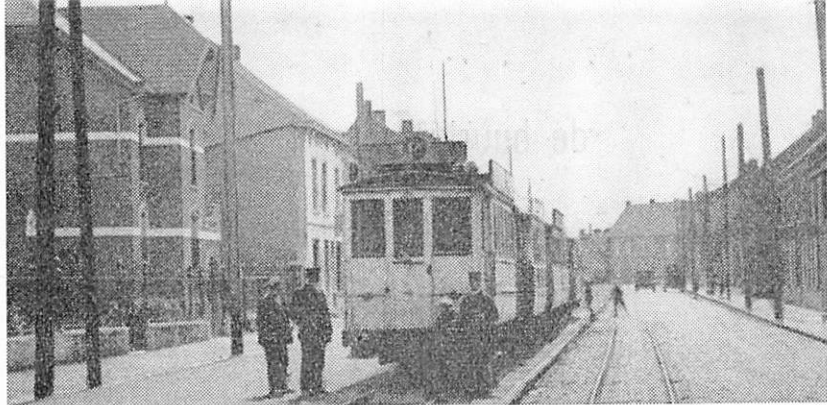
Vermeld kapitaal slaat terug op een gans kompleks van lijnen, grotendeels landelijk, en die de vorm aanneemt van een driehoek met een antenne naar het Noorden. De driehoek verbindt also Pommerœul (in 't noorden), Quiévrain (in 't zuid-westen) en Dour (in 't zuid-oosten) om van aldaar terug op te gaan in richting Pommerœul. De antenne vertrok van Pommerœul in de richting Noord, om Mainvault (welke gelegen was op de grote buurtlijn Doornik-Aat te bereiken, en passeerde langs Quevaucamps en Grandglise.

Het hierboven besproken kompleks, waarbij niets meer gevoegd werd, bestaat hoofdzakelijk uit drie lijnen :

1. Mainvault - Quiévrain, langs Quevaucamps, Grandglise, Pommerœul en Montrœul-sur-Haine (concessie gemachtigd op 11 mei 1908).
2. Quiévrain - Dour, langs Montignies-sur-Roc (concessie gemachtigd op 13 april 1912).
3. Dour - Pommerœul, langs Elouges en Thulin (concessie gemachtigd op 13 april 1912).

De eerste van deze lijnen werd afgewerkt tussen Mainvault, Quevaucamps (op 31.1.1916) en Grandglise (op 28.10.23), alsook tussen Quiévrain en Pommerœul-kanaal op 14.4.1922.

De sekte Mainvault-Grandglise, eerder afhankelijk van de groep van Doornik, valt hier in dit artikel buiten beschouwing. Voor de sekte van Quiévrain tot Pommerœul (kanaal) verwijzen we onze lezers naar paragraaf 6 verschenen in Tramleven nr 3 (blz. 9). Tussen Grandglise en Pommerœul (kanaal) was het leggen van de spoorbedding reeds zeer ver gevorderd. Het spoor zelf werd echter nooit gelegd.



De tweede lijn, Quiévrain-Dour, werd nooit gebouwd in de oorspronkelijke vorm als voorzien. Deze verbinding zal eerst veel later in 1949 gerealiseerd worden, maar volgens een zeer afwijkende reisweg dan eerst voorzien en dank zij kapitalen van de lijnen van de Borinage. Wij zullen dit bespreken in hoofdstuk V, welk opgedragen is aan de hedendaagse lijnen.

Uiteindelijk werd van de lijn Dour-Pommerœul de sectie Dour-Elouges opgericht, dit maar eerst in 1950 en volgens een reisweg totaal verschillend met deze voorzien in 1912. De sectie werd opgericht met kapitaal van de lijnen van de Borinage.

Quaregnon rond 1927  
Rue du Rivage



Quaregnon rond 1907  
Motorwagen, met 2 trolleys  
Verzameling Amutra nr 95





Grandglise neemt in dit geheel een bijzondere plaats in, aangezien in vermelde gemeente het net van de Borinage (St-Ghislain en uitbreidingen) samenkwam met de lijnen van het Doornikse, dank zij de opening in 1925 van de sectie Stambruges (station)-Grandglise.

### HOOFDSTUK III :

#### Het kapitaal « Buurtlijnen van de Borinage »

Wij belanden thans in het meest belangrijk hoofdstuk alsook het meest uitgebreide. Vermeld kapitaal omvat in het geheel 8 lijnen, waarvan enkele gedeeltelijk zijn geëlectriceerd.

- 1° Mons-Quévy, via Harveng (stoom) ;
- 2° Quévy - Estinnes, via Havay en Givry (stoom) ;
- 3° Quaregnon - Quévy, via Pâturages, La Bouverie, Eugies en Aulnois (geëlectriceerd tussen Quaregnon en Eugies) ;
- 4° La Bouverie - Harveng, via Frameries, met uitbreiding Frameries - Eugies (geëlectriceerd van La Bouverie tot Frameries en van Frameries tot Eugies) ;
- 5° Eugies - St-Ghislain, via Wasmes en Hornu (volledig elektrisch uitgerust) ;
- 6° Wasmes - Pâturages (volledig elektrisch) ;
- 7° Mons - Frameries, via Cuesmes (volledig elektrisch) ;
- 8° Harveng - Givry (stoom).

De « Buurtlijnen van de Borinage » worden in eigen beheer door de N.M.V.B. verzekerd, uitgenomen de lijnen uitgerust met stoomtractie. De S.A. des Chemins de Fer Vicinaux Montois verzekerde tot 31 december 1911 de uitbating van deze stoomlijnen.





Station Bergen

Het eerste uitzicht van het toekomstig net van de Borinage werd bekrachtigd in 1897. Zij omvatte drie projekten van reiwegen, te weten Mons-Harveng, Quaregnon-Estinnes en Frameries-Aulnois. Een jaar later worden diezelfde projekten reeds gewijzigd en gesplitst in vier lijnen: Mons-Quévy, Quévy-Estinnes, Quaregnon-Quévy en La Bouverie-Harveng. Men moet echter wachten tot 1903 voordat de concessie definitief en wettelijk bekrachtigd wordt, samen met twee bijgevoegde lijnen (Eugies-St-Ghislain en Wasmes-Pâturages).

#### **De traktie met eenfazige stroom.**

De aanneming door de N.M.V.B., van de eenfazige stroom vloeide voort uit de uitgestrektheid van het net dat te elektrificeren was. De eerste projekten voorzagen het volledig uitrusten van alle lijnen van de Borinage, van de streek van Mons, van St-Ghislain tot Hautrage en van Boussu tot Dour, wat in het totaal 130 km bedroeg. De voorziene trafiek was relatief weinig intens over het grootste gedeelte van dit net. De verminderde frekwentie van bediening rechtvaardigde geen te hoge investering. Enkel de voeding van de trams met wisselstroom liet toe de uitgaven te beperken van feeders en de onafscheidelijke terugkeer van het gebruik van gelijkstroom, alsook het vermijden van de verliezen van energie eigen aan het systeem van onderstations die de stroom omvormen van wissel- naar gelijkstroom.

De « Société Intercommunale Belge d'Electricité » stelde in 1902 voor om in haar fabriek van Pâturages de nodige stroom te leveren om de buurtlijnen van de Borinage te voeden.

Hier kreeg de N.M.V.B. de gelegenheid om nog aan bijkomende economie te doen tegen de gewoonte in van die tijd, die oordeelde dat de trammaatschappijen zelf hun eigen elektrische centrale moesten bouwen.

Alvorens zich aan de elektrificatie te begeven van dit uitgestrekt

terrein besloot de N.M.V.B. zich enkel te houden, tijdens een proefperiode, tot de centrale lijnen van de Borinage (20 km), welke beloofde zeer renderend te worden. Er is echter een uitzondering voor de latere uitbreiding van dit systeem op de lijn Mons-Frameries (6,5 km).

De experimenten zijn niet verder gegaan dan het proefstadium, zodat de elektrifikatie met eenfazige stroom nooit is uitgebreid tot gans het net van de Borinage. De redenen hiervoor waren echter geen technische, maar eerder, naar het schijnt, dat de ondervinding uitwees, dat de centrale lijnen zelf ook weinig renderend waren.

De N.M.V.B. gaf de S.I.B.E. opdracht het rollend materieel uit te rusten evenals de luchtlijn en sluit met haar een kontrakt af voor de levering van de stroom.

Daartegenover verbindt de S.I.B.E. er zich toe, in geval van tegenslag, de eenfazige stroomuitrusting terug te nemen, of aan te passen aan het gelijkstroomsysteem.

Het principe van de « Union Electricitäts Gesellschaft » (U.E.G.) werd toegepast en was als 't volgt :

De geproduceerde éénfazige stroom met een spanning van 6.600 volts/40 perioden, werd geleverd aan het buurtnet door transformatiekabines, verdeeld ongeveer over ongeveer 5 km. De vaste oliebadtransformatoren leveren aan de uitgang een éénfazige stroom van 600 V-spanning, welke alza gebruikt kan worden in de motors van de rijtuigen.

Twee belangrijke redenen gaven de doorslag voor het gebruik van een tweede trolleydraad voor de terugkeer van de stroom : de afwezigheid van storingen veroorzaakt aan de ondergrondse telefoonleidingen en vooral de afschaffing van het nazicht en het onderhoud van de railverbindingen over een uitgestrektheid van 130 km.

De twee draden, welke 90 cm van elkaar verwijderd waren, hadden een doorsnede van 100 m<sup>2</sup>, tegen 52 voor stroomdraden in gelijkstroomtraktie.

De palen werden uitgevoerd in I-ijzers ; de aanhechtingsgebinten waren in traliewerk.

Sinds 1904 had de Duitse firma U.E.G. in Oostenrijks Tyrol de lijn van STUBAITAL (Innsbruck - Fulpmes, hetzij 18 km) volledig geëlektrificeerd, gebruikmakend van de éénfazige stroom met een industriële frekwentie van 42,5 perioden. Deze maatschappij werd van toen af de toonaangever op gebied van de industriële stroom, wat reeds enkele jaren vroeger opgegeven werd door Oerlikon. (wordt voortgezet)

---

W I J   Z O E K E N   R E K L A M E N

---

## 4. herinneringen over de antwerpse tramwegen

verteld door een oude antwerpenaar

(Slot)

Alzo komen we dan aan het einde van de zomer van 1902. Er wordt aangekondigd dat er 's avonds na de paardentramdienst proeven zouden gedaan worden met het nieuwe materieel op de lijn van de leien.

Dit was natuurlijk een enige gelegenheid om nog eens een mooie avondwandeling te maken en tevens was het voor ons een ganse nieuwigheid om in de avondschemering het nieuwe vervoermiddel te zien aankomen met hun twee rode lichten boven op het dak. Nochtans was het lijnnummer en bord van de leien later verlicht met wit glas.

Toenmaals was er haast geen automobielerkeer, zodat men vol verrukking opkeek naar de snelheid van het rijtuig.

Enkele dagen of weken later werden de rijtuigen in dienst gesteld, tussen de paardentramrijtuigen in. Deze gemengde dienst duurde een hele tijd. Echter op de zondagen reden enkel de paardentrams. Tenslotte kwam de dag dat de ganse lijn van de leien uitgebaat werd met elektrische traktie. Zestien rijtuigen verzekerden een dienst van om de 2 1/2 minuten op en traject van 3,800 km.

Tegen het einde van 1902 kwam tevens de lijn van de Zuidstatie naar de Groenplaats elektrisch in dienst alsmede de lijn naar het Kiel, die voortaan de Nationalestraat zou berijden, in plaats van de Kammenstraat.

Buiten de eerste rijtuigen van de reeks 201 - 230 die achtereenvolgens geleverd werden door Energie en Ragheno, bevonden zich tevens een reeks van 20 rijtuigen besteld in Oostenrijk-Hongarije, met als nummers 231-250. Zij hadden precies het uitzicht van bootjes, daar het onderste gedeelte van de zijpanelen rondgebogen was, in plaats van recht. Tevens kwamen de vensters veel lager, zodat men met zijn knieën niet ver meer van de onderste vensterrand kwam, en alzo de indruk kreeg van veel hoger te zitten.

Deze rijtuigen waren voor- en achteraan in het zwart geschilderd. Zijpanelen waren echter in het donkeroranje. Dagbladen van die tijd vermelden dat de rede hiervoor was, dat de rijtuigen op de havenlijn dienst deden en men het bevuilen van de wagens zoveel mogelijk wou tegengaan.

Echter bij de eerste algemene schildering werden zij dan ook in de gewone crème-kleur gezet als al de andere rijtuigen.

De rijtuigen van de reeks 231 - 250 (bijgenaamd « De Raabkens » \*) schenen me ook veel lager op de wielen te liggen dan de andere wagens.

\* Nota van de Redactie.

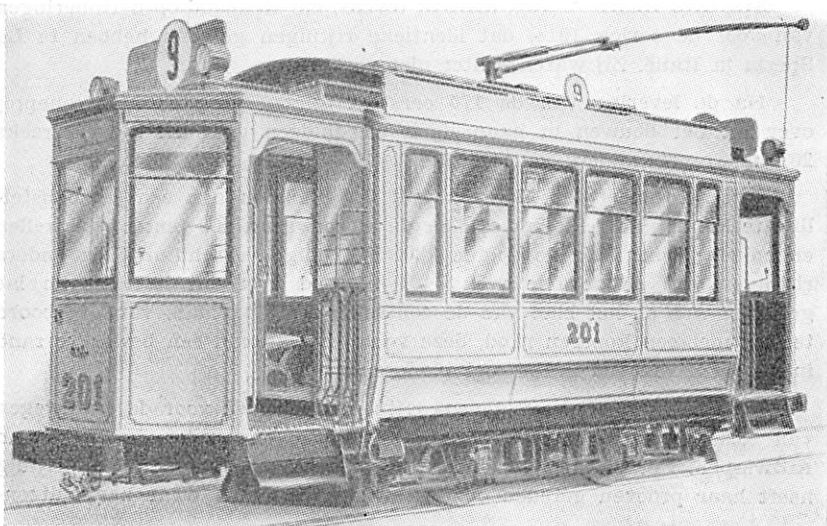
Over de toen gebruikte wielen is er ook een kleine geschiedenis te vertellen. Verscheidene malen was ik getuige dat rijtuigen buiten dienst stonden ingevolge wielbreuk ! Inderdaad de eerste rijtuigen waren voorzien van wielen gemaakt uit gietijzer van een bijzondere samenstelling.

Deze gebreveteerde samenstelling van gietijzer werd uitgebaat door een fabriek gelegen te Merxem. De fabriek beweerde echter dat het spoor niet degelijk genoeg gelegd was en dat de wielen aan buitenmatige krachttinwerkingen onderhevig waren, waardoor de breuk ontstond.

Een ander bezwaar, dat men in het begin tegenkwam, was tenslotte de korte afstand tussen de wielen. In die tijd waren de balkons nog open. De « wattmen » droegen lederen vesten met in de winter een kapmantel uit gebruid schapevel.

T.A.O. MOTORWAGEN 201 VAN DE REEKS 201-230

(ARCHIEF E. KEUTGENS)



Bij slecht weder, wanneer er veelvuldiger gebruik werd gemaakt van de tram, en iedere reiziger geen zitplaats kon vinden, gebeurde het meermalen dat het achterbalkon overbezet was, zodat het rijtuig achterover ging hangen met het resultaat dat de steenvager over de steenweg sleepte met daarbij de nodige vonken. Meermalen bleef deze dan ten gronde liggen. Halte werd gemaakt en beraadslaging tussen geleider, ontvanger en reizigers. Tenslotte waren er dan enkele goede zielen, die zich vooraan op het balkon gingen plaatsen, om het evenwicht terug te krijgen. Een koord werd aan de steenvager bevestigd, en de reis kon worden verdergezet.

Ik weet echter niet hoe men dit bezwaar heeft opgelost. Vermoedelijk is dit blijven voortbestaan tot dat men enkele jaren nadien de rijtuigen verbouwd heeft met windschermen. Ik herinner me nog dat verschillende proeven met assen gedaan werden en men op zeker ogenblik de aswijdte heeft verbreed. Wat tenslotte liet veronderstellen dat de maatschappij het middel gevonden had om de assen zonder hinder de bochten te laten nemen. De minimumbogen waren vastgesteld op 20 meter.

Het nummer 371 werd voorbehouden aan een proefrijtuig, dat de maatschappij bekomen had uit de Verenigde Staten. Zij was langer dan de gewone rijtuigen van het net en in de oorspronkelijke toestand konden de zijpanelen in het dak geschoven worden, zodat het een open rijtuig werd.

Wanneer ze echter in dienst kwam om de pendeldienst te verzekeren tussen het Justitiepaleis en het station van Waes, was zij reeds verbouwd.

Ten titel van inlichting, meld ik tevens, me steunend op herinneringen van vóór de oorlog 1914, dat identieke rijtuigen gereden hebben te La Spezia in Italië. Zij waren echter niet zo lang.

Na de levering van de 170 eerste rijtuigen ging de Maatschappij over tot het bouwen in haar eigen werkhuizen van een nieuwe reeks 201, maar genummerd vanaf 401.

Tweemaal heeft de Maatschappij deelgenomen aan een tentoonstelling te Milaan, de eerste maal door de motorwagen 402 tentoon te stellen en enkele jaren later de wagen 420. Het enige verschil met de andere rijtuigen van de gewone reeks 401 bestond erin dat het vensterglas geslepen was en het blad van de controllerkast, in plaats van afgeboord te zijn met een koperen rand, deze voorzien was van een bewerkte rand in de vorm van een krans met bladeren.

De Maatschappij heeft tevens rijtuigen gebouwd voor de tramwegen van Rosario. Zij waren een heel stuk langer en breder dan deze van Antwerpen. Per zitbank konden vier personen plaatsnemen. Een rijtuig heeft haar proeven gereden op de lijn van de Leien waar haar uitzon-

derlijke breedte geen problemen stelde. Twee ontvangers waren hierop toen in dienst.

Tevens kwamen uit deze werkhuizen de zeer sierlijke open rijtuigen van het type 801. Hun latere transformatie om ze te kunnen gebruiken tijdens de wintermaanden werd een teleurstelling.

Een prototype van aanhangwagens zonder balkons kwam hieruit te voorschijn onder, naar ik meen, het nr 700, die echter vlug uit de beweging verdween.

Zij werden nog gevolgd door aanhangwagens zonder opstaptreden van het type 900, waarvan de zijwanden in het begin althans, tijdens de zomer, konden weggenomen worden. Men voorzag de bouw van 150 eenheden, doch het bleef er bij  $\pm$  120 stuks.

Hier eindig ik het neerschrijven van mijn herinneringen. Mijn vertrek in 1907 voor verscheidene jaren naar de vreemde, onderbroken met enkele verlofperiodes in het land, laat me toe een punt te zetten aan mijn bijdrage. Ik bleef me interesseren aan onze trams, maar hun dagelijks leven kon ik niet meer beleven.

EMERICUS DEBE

Wij danken de schrijver voor zijn bereidwillige en sympathieke medewerking. Zijn bijdrage heeft ons ongetwijfeld de « goede oude tijd » terug opgeroepen en de Antwerpse Tramwegen nog iets beter van nabij doen leren kennen.

DE REDAKTIE

---

#### ONZE KLEINE AANKONDIGING :

- Zoek postkaarten en fotodokumenten met trams van de N.M.V.B.-stadsdienst Mechelen. Zich wenden tot : W. Devroey, Blauwhondstraat, 4, Mechelen.
- Wie kan er mij aan N.M.V.B.-jaarverslagen helpen. Ik zoek nog de jaren : 1926 - 1927 - 1928 - 1929 en 1930. Ben eventueel koper of ruilen tegen fotodokumenten. Zich wenden tot : E. Keutgens, Lange Van Ruusbroecstraat 44, Antwerpen.

---

#### KALENDER « OP DE RAILS »

De zeer mooie kalender van de NVBS « Op de Rails 1967 » is thans verkrijgbaar, via onze Vereniging, door storting van 75 Fr + 3 Fr (verzendingskosten) op PCR 449.80 van Amutra te Brussel 19.

Onze schatbewaarder, de heer Chr. Torlet, zal tevens gedurende de eerste vergaderingen van 1967 een aantal exemplaren te koop aanbieden.

# Nieuws van de trambedrijven

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

### Errata

In onze vorige uitgave (Tramleven 3), blz 19, punt 3 staat vermeld : aanhangwagens : ... 19362, moet echter zijn : 19363.

\* \* \*

— Sinds 17 september 1966 worden de lijnen « H »-Brussel-Zuun-Halle-Leerbeek, « M »-Brussel, Rogierplein-Scheut-Dilbeek en de lijn « F »-Brussel, Rogierplein-Scheut-Het Rad uitgebaat met autobussen. De laatste dag tramuitbating was vrijdag 16 september 1966.

De voornaamste geschiedkundige data van de lijn Brussel-Halle-Leerbeek zijn : de sektie Rouppeplein-Het Rad, behorend tot de lijn Brussel-Edingen, via St. Kwintens-Lennik-Leerbeek werd ingehuldigd op 1 februari 1888. Echter door het Koninklijk Besluit van 15 oktober 1913 verkreeg de NMVB de vergunning om de lijn uit te baten. Zij vertrouwt de exploitatie toe aan de « S.A. pour l'exploitation de voies ferrées en Belgique ». De eerste eigenlijke sektie van de lijn Brussel-Halle, nml. het gedeelte Het Rad-Zuun wordt aanstonds elektrisch uitgebaat vanaf 23 december 1914. Op 25 november 1909 was de sektie Rouppeplaats-Het Rad reeds elektrisch in dienst genomen. De sektie Zuun-Halle, in stoomdienst, wordt ingereden op 1 mei 1916. Het is dan ook eerst van deze datum af, dat de reizigers rechtstreeks vanuit Brussel naar Halle kunnen reizen. Op 16 februari 1931 wordt de sektie Zuun-Halle elektrisch in dienst genomen. Het traject Halle-Pepingen-Leerbeek, behorend tot de lijn Halle-Ninove, kwam in dienst op 1 augustus 1905. Vermelde sektie werd tijdens de oorlog 1940-'44 opgebroken. De heropening vond plaats op 31 juli 1949. De elektrifikatie van vermeld traject kwam op 22 maart 1953 in dienst.

\* \* \*

— Autobussen hebben met ingang van zondag 2 oktober 1966 eveneens de tramlijn Antwerpen-Wuustwezel (64) vervangen. Enkele historische data : om een aanvang te kunnen nemen voor de uitbating van de lijn werd door de NMVB op 17 december 1886 de paardentramlijn Antwerpen (Klapdorp)-Merksem (Oude Bareel) overgenomen van de « S.A. des Tramways du Nord d'Anvers ». De sektie Merksem, Oude Bareel-Braschaat kwam in dienst op 20 juli 1887. Het baanvak Braschaat-Wuustwezel, grens werd geopend voor het verkeer op 3 januari 1890. Aan de grens te Wuustwezel stond de NMVB-lijn in aansluiting met de lijn Breda-Belgische grens, welke



geëxploiteerd werd door de « Zuid-Nederlandse Stoomtramweg Maatschappij ». Op 18 mei 1909 werd het baanvak Merksem, Oude Bäreel-Brasschaat elektrisch in dienst genomen ; vervolgens de sektie Brasschaat-Brasschaat-Polygoon op 15 juli 1912. Tenslotte, en dit 40 jaar later, de sektie Polygoon-Wuustwezel op 23 december 1952.

\* \* \*

— Op 31 oktober 1966 werd de spoorverbinding tussen de Leopold II-laan en Vanden Heuvel te Brussel onderbroken, ingevolge de werken aan de Paruck. Hierdoor werd het Brussels NMVB-tramnet in twee delen gesplitst. Na de werken moet er een dienstverbinding teruggelegd worden. Vermelde sektie kwam tot stand op 20 september 1910.

## Nieuws van de vereniging

— Op 10 september 1966 heeft de Vereniging met haar historisch tramstel een laatste maal verschillende lijnen van het Brussels NMVB-tramnet bereiden. In de voormiddag werden de lijnen Brussel-Grimbergen-Meise-Londerzeel en Londerzeel-Meise-Ribaucourstraat-Vanden Heuvel-Scheut-Vaartbrug-P.H. Spaaklaan bereiden. De vereniging had hiervoor een bijzondere rede, daar het niet meer mogelijk zou zijn met haar tramstel de noordelijke lijnen van het net te berijden, gezien de afbraak van de tramsporen tussen de Leopold II-laan en de Weststatie te Brussel. Tevens werd te Grimbergen-stelplaats een bezoek gebracht aan het museummaterieel, dat aldaar ten tijdelijke titel ondergebracht is.

In de namiddag werd een rit gemaakt met het tramstel op de lijnen Brussel - St. Kwintens-Lennik - Leerbeek en Leerbeek - Halle - Brussel, met een bezoek aan de stelplaatsen Het Rad en Leerbeek. Op de lijn Leerbeek-Halle-Brussel werden verschillende fotohalten gemaakt, om de leden de mogelijkheid te geven foto's van deze tramlijn te maken, die een week later op 17 september met autobussen zou uitgebaut worden.

Weliswaar voor de tramliefhebber een heerlijke uitstap !

\* \* \*

— Het hiernavolgend normaalspoomaterieel tram werd overgeheveld van Haacht naar de stelplaats van de NMBS te Leuven, om plaats vrij te maken te Haacht, gezien daar ander museummaterieel op meterspoordient ondergebracht te worden :

- Motorwagens 114 van Luik (STIL).
- Aanhangwagen 701, eveneens van Luik.

\* \* \*

— Tijdens de periode van Pasen tot 31 oktober 1966 mochten wij in het Museum 6077 bezoekers noteren. Hetgeen geen slecht resultaat is. Wij mogen echter het Museum niet uit het oog verliezen, nu alle publiciteit gericht is naar de tramlijn van de T.T.A.

# nieuws van de t.t.a.

Nu het seizoen 1966 van de T.T.A. voorbij is, geven wij de resultaten van deze eerste exploitatieperiode :

- Aantal vervoerde reizigers in de periode van 2 juli tot 30 september 1966 : 3979.
- Aantal reizen heen en terug : 143.
- Doorlopen kilometer : 2190 km.
- Reizigers-gemiddelde per reis heen en terug : 27.
- Km-gemiddelde per reis heen en terug : 15,314 km.
- Aantal exploitatiedagen : 39.
- Reizigers-gemiddelde per dag : 102.
- **KILOMETER-ONTVANGST : 30,48 Fr.**

U kunt zelf oordelen dat het eerste seizoen werkelijk een onverhoopt succes is geworden. Weliswaar moet er rekening gehouden worden dat de nieuwsgierigheid van de eerste dagen een zekere rol heeft gespeeld. Niet-tegenstaande dat, hopen wij in dezelfde zin voort te werken en doen beroep op alle leden om zoveel mogelijk ruchtbaarheid te geven aan het bestaan van deze tramlijn.

Het eerste jaar was buiten de verwachtingen en geeft hoop voor de toekomst !

---

## DOKUMENTATIE

Een nieuwe reeks van vijf plans van N.M.V.B.-materieel wordt ter beschikking gesteld van onze leden :

- Plan nr 19 : Motorwagen 10340 (voorloper Braine-le-Comte, reeks 10374-10394) was een prototype en is nooit gebouwd geweest 35 Fr.
- Plan nr 20 : Standaardmotorwagen met finkast, type Metaal 35 Fr.
- Plan nr 21 : Stoomlokomotief Type 11 25 Fr.
- Plan nr 22 : Stoomlokomotief Type 12 25 Fr.
- Plan nr 23 : Stoomlokomotief Type 13 25 Fr.

Vermelde plans zijn uitgevoerd op schaal 1 : 20.

Het bedrag van uw bestelling dient gestort te worden op PCR 4534.76 van E. KEUTGENS te Antwerpen, met vermelding van de nummers van de plans.

**Duurtijd van de levering : maximum 1 maand.**

**Aandacht :** Vergeet niet bij uw storting 10 % op het ganse bedrag van uw bestelling bij te voegen. Deze onkosten dienen voor verpakking en verzending.

**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 : 150 Fr. Beschermend lid : 250 Fr (minimum). Steu-  
nend lid : 500 Fr. Aangesloten lid : 50 Fr. (wonend onder hetzelfde  
dak van een gewoon, steunend of beschermend lid).

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

**REDAKTIE :** « TRAMLEVEN » en nederlandse briefwisseling :  
Lange van Ruisbroecstraat 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. Aangesloten leden : 50 Fr. (wonend onder  
hetzelfde dak van een werkend, gewoon, beschermend of steu-  
nend lid). Beide zonder ontvangst van Tramleven of Presence  
du Tramway.

— gewone leden	: 150 Fr.	} met ontvangst van Tramleven of Pré- sence du Tramway
— beschermende leden	: 250 Fr. minimum	
— Steunende leden	: 500 Fr.	

---

**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 150 Fr. (minimum 250 Fr. als beschermid).*

*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