



9

# tramleven

Informatieblad

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

3e jaargang / 2 □ 1968 □ prijs 25 fr.

**Inhoud:**

- *De stoomlokomotieven van de N.M.V.B.*
- *De buurtlijnen van Bergen en de Borinage.*
- *De gelede motorwagens van St Etienne.*
- *Bijdragen tot de geschiedenis van de Buurtspoorwegen in de provincie Antwerpen.*
- *De oorspronkelijke nummeringsstructuur van de Buurtspoorrijtuigen.*

---

Foto van de omslag : Motorwagen 551 voor St. Etienne te « La Brugeoise et Nivelles » te St. Michiels-Brugge. (Foto R. Pletinckx)

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

9. de stoomlokomotieven  
van  
het type 9

**Geschiedkundig overzicht.**

De stoomlokomotieven van vermeld type werden gebouwd in 1889 om zware reizigers- en goederentreinen te trekken op lijnen met sterke hellingen. Hoofdzakelijk hebben zij gereden op de lijn St Truiden - Oreya - Ans.

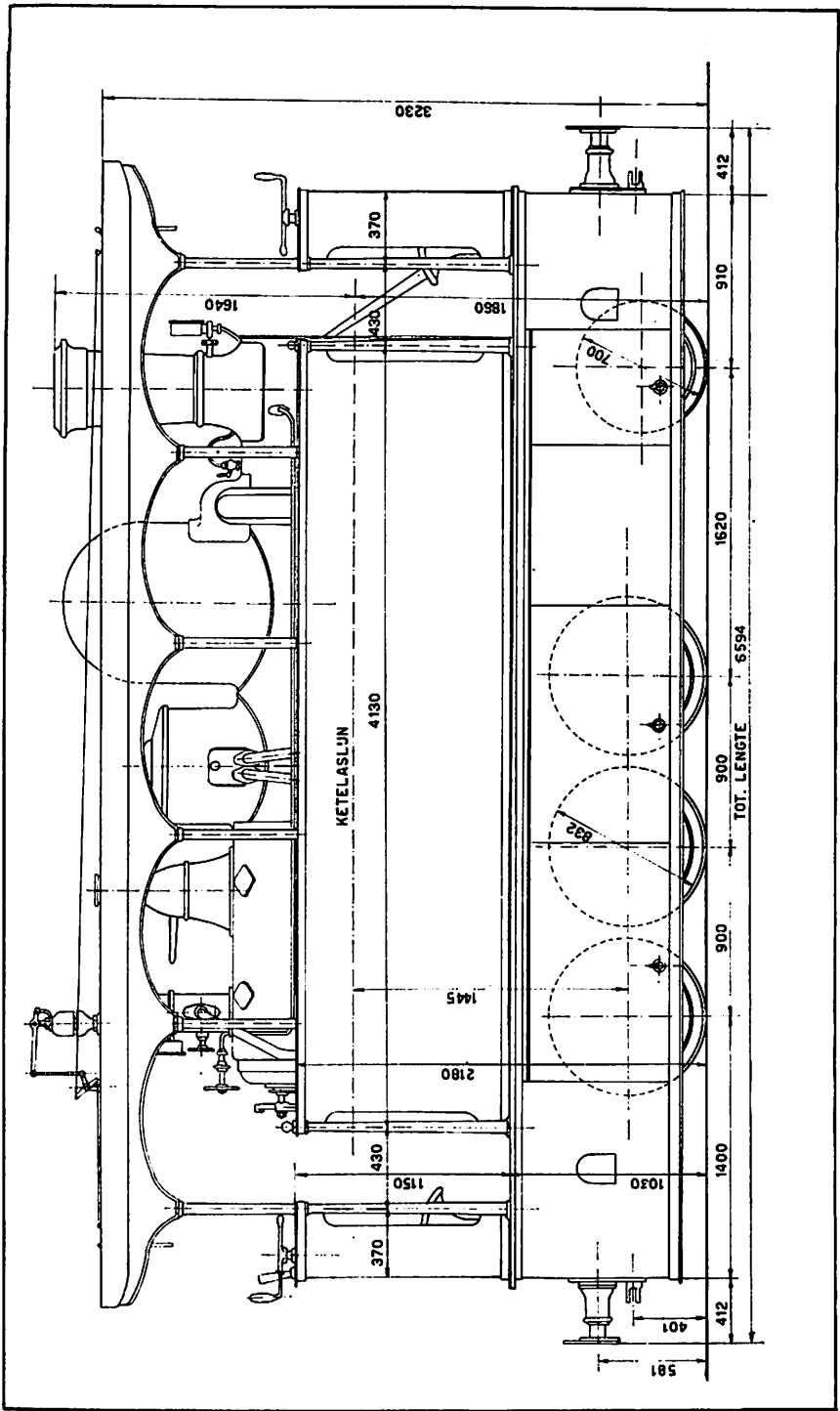
**Aantal.**

Ingevolge de aanbesteding van 19 februari 1889 hebben de werkhuzen van St Léonard te Luik drie van deze lokomotieven geleverd. De konstruktienummers van de bouwer waren de nrs 808 - 809 en 810.

Bij de NMVB kregen zij de nummers : 600 - 601 en 602. De stoomlok nr 600 had bij de levering een eigenaardige ovale konstruktieplaat, waarop tegelijkertijd het NMVB-nummer en tekst, alsmede de kenmerken van de bouwer vermeld stonden. Buiten deze plaat was er nog het nummer van de maatschappij aangebracht in koperen cijfers, zodat het NMVB-nummer tweemaal voorkwam op de zijwand van deze lok. De overige lokomotieven kregen enkel geschilderde nummers op de zijwand en hadden geen konstruktieplaat. Later werden ze uitgerust met de gekende nummerplaat. De lok 600 werd in dienst gesteld op de lijn Tienen - Haacht ; is overgeheveld geweest naar de lijn Maaseik - Lanaken, om uiteindelijk te belanden op de lijn Hoel - Waremme.

De loks 601 en 602 kwamen in dienst op de lijn St Truiden - Oreya - Ans.

In 1929 kocht de NMVB van de maatschappij « Ans - Oreya » de stoomlok nr 4 over, die reeds dienst deed op vermelde lijn. De Buurtspoorwegen vernummerde deze lok in 796. Deze lok werd eveneens gebouwd bij St Léonard in 1890 - 91 met het konstruktienummer 877. De lok 796 had dezelfde kenmerken als deze van de NMVB.



## Beschrijving.

Tenderlokomotief van het type 1 - 3 - 0 of « Mogul » met twee stuurposten. Het voornaamste verschil met de andere types van lokomotieven is de aanwezigheid bij vermelde loks van een draagwiel, dat zich gans vooraan bevond. Door toepassing van radiale aspotten kon de draagas zich schuin plaatsen ten opzichte van het freem, wat een soepeler loop toeliet in de bochten.

De drijfwielen, alsmede het draagwiel bevonden zich langs de binnenzijde van het freem. De cilinders waren schuin geplaatst en lagen langs de buitenzijde van het freem. De aandrijving gebeurde op de 3de gekoppelde as. 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 vier beweegbare panelen langs iedere zijde. De veiligheidskleppen waren van het type Wilson.

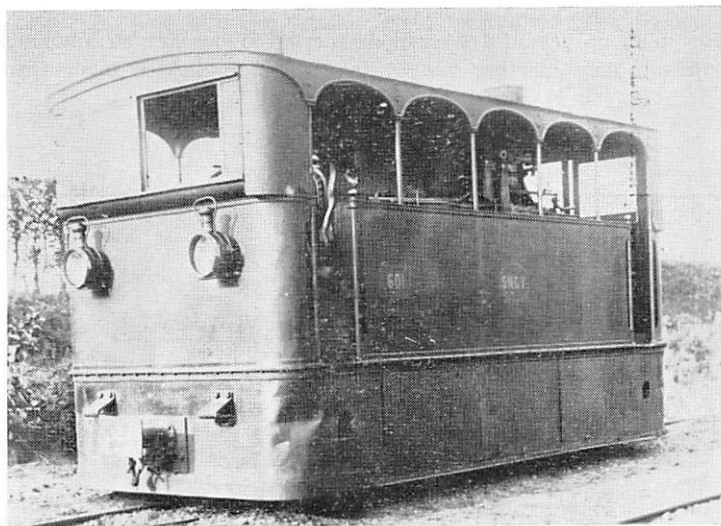
Vermelde loks werden oorspronkelijk zonder windschermen geleverd.

## Technische kenmerken

Spoor	1,000 m
Stoomdruk	12,400 kg
Roosteroppervlakte	1,280 m <sup>2</sup>
Verwarmingsoppervlakte vuurkist	5,250 m <sup>2</sup>
Verwarmingsoppervlakte pijpen	43,850 m <sup>2</sup>
Totale verwarmingsoppervlakte	49,100 m <sup>2</sup>

HL 601 TYPE 9

Verz. AMUTRA



Aantal vlampijpen	194
Afstand tussen pijpplaten	2,000 m <sup>2</sup>
Doormeter cilinder	0,350 m
Slaglengte van de zuiger	0,360 m
Doormeter wielen : — draagas	0,700 m
— drijfwielen	0,832 m
Aandrijving op de 3de gekoppelde as	
Afstand tussen de assen : — tussen de drijfwielen	0,900 m
— tussen drijf wiel en draagas	1,260 m
Gewicht per as : — draagas	6.000 kg
— voor	7.600 kg
— midden	8.200 kg
— achter	8.200 kg
Totale lengte	6,594 m
Uiterste breedte	2,545 m
Lengte van elke buffer	0,412 m
Overbouw : — voor	0,910 m
— achter	1,400 m
Hoogte rail-dak	3,230 m
Inhoud waterbakken	2.900 l
Inhoud kolenbunker	0,900 m <sup>3</sup>
Traktiekracht	4.272 kg
Leeggewicht	24.000 kg
Gewicht rijklaar	30.000 kg

(wordt voortgezet)

\* \* \*

Een plan op schaal 1/20 van de hierboven beschreven lokomotief is verkrijgbaar door storting van 30 fr. (verzendingkosten inbegrepen) op PCR 453.476 van E. Keutgens te Antwerpen I.

tramvrienden

adverteer

**hier**

de buurtlijnen  
van bergen  
en de borinage

een geschiedenis van 75 jaar

door P. DEHON

7

HOOFDSTUK V

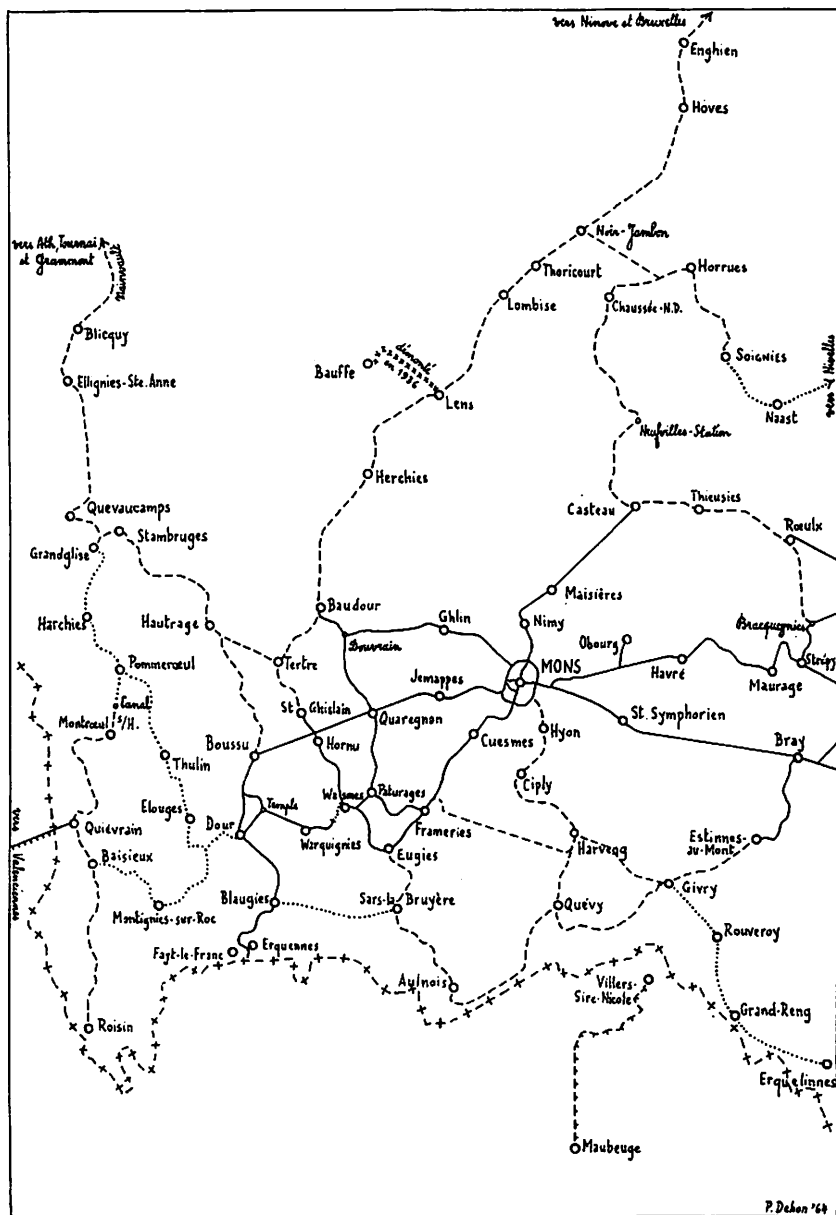
De hedendaagse periode (vervolg)

2) De periode na de oorlog of het hoogtepunt van het spoornet  
(1945-1952)

De gevolgen van de Tweede Wereldoorlog op het buurtspoornet waren, gelukkig, minder rampzalig dan deze van de oorlog 1914-1918. In de streek van de Borinage werden twee lijnen van relatief weinig belang opgebroken op bevel van de bezettende overheid: nl. de lijnen Frameries - Harveng - Givry en Zinnik - Horrues.

Vanaf 1941 nemen de elektrische lijnen een vaste vorm aan, die gedurende een tiental jaren zal blijven:

1. Bergen - Frameries - Pâturages (Pl. St-Pierre).
2. Bergen - Frameries - Eugies - Warquignies - Dour.
4. St-Ghislain - Wasmes - Pâturages - Quaregnon.
5. St-Ghislain - Wasmes - Pâturages - Quaregnon - Baudour.
6. Bergen - Boussu - Boussu-Bois (Temple).
7. Bergen - Boussu - Dour.
8. Bergen - Boussu - Dour - Fayt-le-Franc.
10. Bergen - Ghlin.
11. Bergen - Ghlin - Baudour.
13. Bergen - Nimy.
14. Bergen - Nimy - Maisières.
15. Bergen - Nimy - Maisières - Casteau.
16. Bergen - Obourg.
31. Bergen - La Louvière - Jolimont - Anderlues.
90. Bergen - Binche - Anderlues - Charleroi.





## VERKLARING

— + — + — + —	Grens
N.M.V.B. {	————— geëlektrificeerde lijnen
	- - - - - niet geëlektrificeerde lijnen
	..... ontworpen lijnen of in aanbouw
Vreemde bedrijven {	TTTTTTTT geëlektrificeerde lijnen
	TTTTTTTT niet geëlektrificeerde lijnen

### BUURTLIJNEN VAN DE STREEK VAN BERGEN EN VAN DE BORINAGE-TOESTAND OP 1-8-1938

---

In die tijd zag de samenstelling van het rollend materieel van de Borinage er als volgt uit :

- a) 25 metalen Standaard-motorwagens met geklonken koetswerk en Pieperrem, voor de lijnen 1, 2, 6, 7 en 8 :
- 10200 tot 10211 (kwamen van Brussel in 1939).
  - 10224 tot 10229.
  - 10248 tot 10254.
- b) 24 twee-assige motorwagens Ragheno en La Dyle, voor de lijnen 10, 11, 13, 14, 15 en 16 :
- 9916 tot 9919.
  - 9920 tot 9939.
- c) enkele « overlevenden » op twee assen, onverschillig gehecht aan de lijnen 4, 5 en 8 (sektie Dour - Grens), alsook aan de diensten van Weg en Werken :
- ex-eenfasige (reeksen 9139 - 9158 en 9282 - 9286).
  - Ragheno (reeks 9548 - 9558).
  - Tachkent (reeksen 9613 - 9622, 9629 - 9635, 9795 - 9799).
  - type buiten-reeksen (9676 en 9677).

In deze laatste vier types van twee-assige motorwagens waren er reeds verscheidene buiten dienst gesteld of afgebroken in 1941.

Er valt tevens op te merken dat al het Borinage-materieel verdeeld was met de lijnen van de voorstad Doornik.

Wat de lijnen 31 en 90 betreft, zij werden bediend door het materieel van de groepen van het Centrum en Charleroi: de Standaardmotorwagens 10278 tot 10292. Aan deze laatste werden achtereenvolgens toegevoegd:

- vanaf 1942: 10299 - 10312;
- vanaf 1943: 10323 - 10325 en 10328;
- vanaf 1944: 10341 - 10348;
- vanaf 1946: 10.353 - 10358;
- tenslotte, vanaf 1947: 10359 - 10373.

Ondertussen werd het net van de Borinage op het einde van de oorlog verrijkt met 15 Standaardmotorwagens 10263 - 10277, afkomstig van Charleroi. Alzo bereikt het Borinagenet een totaal van 40 eenheden van motorwagens op draaistellen.

De aanhangwagens van de Borinage waren alle twee-assig en van verscheidene modellen. Men moet echter wachten tot 1945 om de eerste Standaard-bijwagens op draaistellen te zien rijden, genummerd van 19313 tot 19322 (lijnen 6, 7 en 8).

Tijdens de oorlog was het grote gebrek aan mazout, de aanleiding tot het tijdelijk buitendienststellen van de autorails, ten voordele van de lokomotieven die bij deze gelegenheid nog eens van zich konden laten horen.

Vanaf 1945 werden de autorails terug in dienst gebracht (zie hiervoor de tabel op het einde van deze studie), echter bleef de goederendienst verzekerd door de stoomtraktie, tot het verschijnen van de ART's in 1949-1950.

Tussen 1946 en 1950 verlieten de motorwagens 10200 tot 10211 geleidelijk de Borinage om dienst te verzekeren in de groep Luik - Limburg.

In 1947-1948 werd de 10250 en 10253 overgeheveld naar Namen, om aldaar de 10256 en 10259 te vervangen, die vernield werden door oorlogsfeiten.

Na het einde van de vijandelijkheden, werden de werken om het net uit te breiden met bekwame spoed voortgezet. Al de krachtinspanningen werden toegespitst op de bouw van twee nieuwe elektrische lijnen bestemd om Dour met Quiévrain en met Elouges te verbinden.

Een aanvang werd genomen met de lijn Dour - Quiévrain: op 11.9.1948 werd zij ingehuldigd tot Wihéries. Het leggen van de rails en luchtlijn werd voortgezet tot Baisieux, waar vermele lijn aansloot met deze van Quiévrain - Roisin, uitgebaat in AR. Tussen Baisieux en Quiévrain was het alzo voldoende van nog enkel palen en luchtlijn te plaatsen. Op 30 oktober 1949, werd de lijn over zijn geheel geopend. Zij had het leggen van 7,645 km spoor gevegd, alsmede 9,380 m luchtlijn. Deze cijfers duiden de aslengte aan. Haar uitbating werd verzekerd door de dienst nr 7, wat een direkte verbinding met Bergen toeliet.

(wordt voortgezet)

# de gelede motorwagens van St Etienne\* : reeks 551 - 555

Op 9 december 1967 heeft de Vereniging het genoegen gehad een bezoek te mogen brengen aan « La Brugeoise et Nivelles » te St Michiels-Brugge, alwaar vijf gelede motorwagens voor St Etienne in aanbouw waren.

Deze vijf nieuwe rijtuigen hebben tot doel het aantal aangeboden plaatsen te verhogen tijdens de punturen, in vervanging van de gewone motorwagens en zonder de verkeersbelemmeringen op de steenwegen gevoelig te verhogen.

De normale tarief, heden in voege op het ganse stadsnet, is een eenheidsprijs van 0,45 FF. De weekabbonementen brengen de gemiddelde ontvangst per reiziger op ongeveer 0,33 FF.

De uurroosterfrequentie schommelt tussen 1'30" tijdens de punturen tot 6' tijdens de daluren.

De stad St Etienne telt ongeveer 220.000 inwoners en de agglomeratie ongeveer 325.000. Het net bedient hiervan ong. 275.000 inwoners.

De tramlijn, met een lengte van 6 km in rechte lijn, doorloopt de 7 km-grote as van de stad.

De dichtheid van de trafiek is intensief met de motorwagens van 120 plaatsen, gezien deze ongeveer 18 reizigers per km-rijtuig vervoeren. In 1965 werden op deze enige lijn 21.647.000 reizigers vervoerd. Het succes van deze lijn vloeit waarschijnlijk voort uit haar hoge frequentie, haar comfort en snelheid. Een element, dat ongetwijfeld bijdroeg tot dit succes, is het feit dat de trams in het centrum, in de verboden richting langs het voetpad rijden. Geen enkel voertuig stationeert alzo op het spoor. De steenweg is aldus vrijgehouden, zowel voor het openbaar vervoer, als voor de partikuliere voertuigen.

Men weet echter niet hoelang deze oplossing zal standhouden, maar het is niet uitgesloten dat in een nabije of verre toekomst een onderaardse oplossing zal overwogen worden. Nochtans zal de mijnachtige bodem en vooral de kleine breedte van de as Noord-Zuid het probleem bijzonder ingewikkeld maken.

Na deze kleine kennismaking, geven wij hierna de beschrijving van deze rijtuigen :

## 1. BEDIENING VAN DE APPARATEN

Al de hoofd- en hulpapparaten worden elektrisch bediend door de lijnspanning (600 V) of door een alkalische batterij (40 V - 60 Ah), zonder aanwending van druklucht.

---

\* « Cie des Chemins de Fer à Voie étroite de St. Etienne, Firminy, Rive-du-Gier et extensions ».

## 2. BELGISCHE STANDAARD-WAGENBAK

Totale lengte	20,947 m	Aantal zitplaatsen	29
Totale baklengte	20,651 m	Aantal staanplaatsen	153
Totale breedte	2,000 m	Totaal aantal plaatsen	182
		Tarra van het rijtuig	22,5 t

Konstruktie in gelast staal, met buitenbeplating die bijdraagt tot de weerstand van het geheel.

Aangepaste geleiding, die een volkomen veiligheid biedt in alle omstandigheden. 3 dubbele deuren voor en midden en 1 driedubbele deur achter. Al de deuren zijn tweedelig, met elektrische afstandsbediening en bediening voor noodopening.

Instap achter, uitstap midden en voor.

De plaats van de ontvanger is gelegen tussen de midden- en de achterdeur, met aangepaste ontvanginstallatie. Normale verlichting op 600 V door 1 rij fluorescentiebuizen in doorschijnende plastic-omhulsels.

Elk omhulsel bevat 2 buizen. Hulpverlichting op 40 V, die automatisch aangaat wanneer de normale verlichting uitvalt. Aangepaste ventilatie. Verwarming door recuperatie van de door de aanzet- en remweerstand afgegeven calorïeën, automatisch geregeld volgens de temperatuur in het rijtuig.

Drukknoppen voor halte-aanvraag met controlelampjes. Drukknoppen voor alarmsignaal.

## 3. DRAAISTELLEN VAN HET P.C.C. TYPE - B6

2 motordraaistellen (voor en achter) en 1 loopdraaistel (midden).

Voor smalspoor van 1,000 m                      Wielbasis                      1,828 m

Asafstand tussen draaistellen                      6,700 m

Diameter der wielbanden in nieuwe staat                      0,660 m

Wielen met monoblocband en rubbervering.

Ophanging motordraaistellen: metalen veren en rubberelementen.

Ophanging loopdraaistel: metalen veren met rubberbekleding.

## 4. MOTOREN VAN HET P.C.C. TYPE

4 lichte en snelle motoren, permanent per 2 in serie gekoppeld, zodat elke motor werkt op halve netspanning. De 2 motorgroepen worden eerst in serie en daarna in parallel geschakeld. Eén uur kenmerken: 59 ch (43,3 kW) - 300 V - 1615 tr/min.-schuntage 12 %.

Volledig opgehangen op het chassis van het draaistel.

Geforceerde koeling.

Parallel geplaatst met de lengteas van het rijtuig.

Aandrijving met cardanas en hypoïde tandwielen geplaatst in waterdicht carter en op lagere gemonteerd.

Reductieverhouding van de tandwielen: 1/7,17.

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

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 2 acceleratoren met synchronisatie van de aandrijvingsmotoren.

Automatische controle door versnellingsrelais.

## 6. REMUITRUSTING VAN HET P.C.C. TYPE

- a) Geheel elektrisch en automatisch.
- b) Dienstremming :
  - Voor snelheden hoger dan 4 km/h : rheostaatrem voor het voorste en achterste draaistel en schijfrem op de assen van het midden draaistel, aangedreven door solenoides die door rheostatische remstroom worden gevoed.
  - Voor snelheden lager dan 4 km/h : trommelrem gemonteerd op de tractiemotorassen voor het voorste en achterste draaistel en schijfrem op de assen van het middendraaistel.
- c) Noodremming :
  - Bij de dienstremming komt nog de remwerking van 6 elektromagnetische railremschoenen.
- d) Hulpremming :
  - Door dodemanspedaal, waardoor gelijktijdig de rheostaatrem, de trommelrem en de railrem in werking worden gebracht.
  - Door speciale schakelaar, die zoals de dodemanspedaal al de remmen in werking brengt.
- e) Parkeerrem :
  - Trommelrem gemonteerd op de tractiemotorassen en mechanisch aangedreven door veren.

## 7. BEDIENING VAN HET RIJTUIG

- a) Geschiedt normaal van uit 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 tractiestroom uitgeschakeld wordt ; het rijtuig wordt krachtig geremd, er treedt een verwittigingssignaal in werking en de deuren kunnen met de hand opgeduwd worden.
  - Een tractiepedaal en
  - Een rempedaal, beide bediend door de rechervoet van de bestuurder.
  - Een rijrichtingskruk met de hand bediend, voor het vooruit- of achteruitrijden.
- b) Achteruitrijden kan ook van op het achterbalkon geschieden door middel van een hulpcontroller.

## 8. ANDERE KENMERKEN VAN HET RIJTUIG

Eénuurvermogen : 59 pk x 4 =	236 pk
Tarra per aangeboden plaats	124 kg
Eénuurvermogen per aangeboden plaats	1,3 pk
Eénuurvermogen per ton tarra	10,5 pk

## 9. BOUWERS

- voor het mechanisch gedeelte :  
« N.V. La Brugeoise et Nivelles »  
voor het elektrisch gedeelte :  
« At. de Constr. Electriques de Charleroi » (ACEC)

Bijdragen tot de  
geschiedenis  
van de Buurtspoorwegen  
in de provincie  
Antwerpen  
1885 - 1920

door Jos Neyens

**6. Lijn Turnhout - Mol - Westerlo - Zichem (59 km)**  
**Baanvak Turnhout - Westerlo**

De eerste ontwerpen voor gans deze lijn dateren van 1892. De Bestendige Deputatie van de provincie Brabant bracht echter ongunstig advies uit voor de financiële tussenkomst van de provincie voor een eventuele verlenging van de lijn op haar grondgebied. De gemeenten waren ook niet te vinden voor een aftakking naar Zichem.

Op een vergadering gehouden te Turnhout op 5 augustus 1892 werd besloten voorlopig het ontwerp Turnhout - Westerlo te behouden.

Op 30 juni 1893 werd de vergunning gevraagd voor het eerste baanvak Turnhout-Meerhout ; op dezelfde datum was ook het kapitaal onderschreven. De vergunning werd toegestaan op 19 april 1894 en de lijn werd geopend op 4 mei 1895.

Het dossier van de vergunningsaanvraag voor de verlenging van Meerhout tot Westerlo werd op 20 januari 1894 overgemaakt aan de regering. Het kapitaal ten laste van de provincie en de gemeenten was op 2 maart 1894 reeds onderschreven voor gans het traject Turnhout-Westerlo. Het baanvak Meerhout - Westerlo werd toegestaan door Koninklijk Besluit van 11 juni 1895 en het werd op 15 februari 1896 in dienst gesteld.

Van Oosterlo tot Westerlo had de lijn een gemeenschappelijk baan gedeelte met de lijn Mechelen - Itegem - Westerlo - Geel - Turnhout, geëxploiteerd door de « Kempische Stoomtram Maatschappij ». Tussen Mol (station) en Mol (donk), over een lengte van ongeveer 4 km, werd een spoor van 4 rails aangelegd ; een buitenspoor van 1,435 m voor de wagons van het groot spoor en een binnenspoor van 1,067 m. voor de stoomlocomotieven van de N.M.V.B. De tractie van de wagons van het groot spoor, die te Mol (donk) geladen werden met wit zand, geschiedde met locomotieven van de buurtspoorwegen door middel van tussenlopers.



Verz. KEUTGENS Fr.

SICHEM - TRAMSTATION  
ANNO 1910

In juli 1893 had de « Kempische Stoomtram Maatschappij » reeds een terrein van 736 m<sup>2</sup> aangekocht te Mol daar zij bijna zeker was de exploitatie te krijgen van de lijn Westerlo - Mol. De exploitatie van gans de lijn Turnhout - Mol - Westerlo werd echter toegestaan aan de Antwerpse Maatschappij voor den Dienst van Buurtspoorwegen.

#### **Baanvak Eindhout - Zichem**

De vergunning voor de aftakking Eindhout - Zichem werd aangevraagd op 9 oktober 1897 en bekomen op 9 november 1898. Het kapitaal van dat gedeelte werd gevoegd bij de lijn Turnhout - Westerlo. Op 15 maart 1899 had de aanbesteding van de werken plaats en op 15 april 1900 was de lijn gereed voor exploitatie.

Het kapitaal van de lijn T.M.W.Z. bedroeg 1.974.000 fr. met volgende verdeling : Staat 32,50 %, provincie Antwerpen 30,50 %, provincie Brabant 2 %, gemeenten 33,50 % en particulieren 1,50 %.

#### **7. Lijn Turnhout - Poppel (22 km)**

Op 5 november 1901 werd de voorlopige inoverwegingneming bekomen en op 6 maart 1902 werd de memorie van toelichting overgemaakt aan de minister.

De definitieve inoverwegingneming en de financiële tussenkomst van de Staat, hetzij 415.000 fr. of de helft van het kapitaal, werden in 1902 toegestaan. Ook het deel van de provincie en de gemeenten werd onderschreven en was respectievelijk 33,2 % en 13,8 %. De particulieren schreven in voor 3 %.

Hetzelfde jaar was de studie van het traject geëindigd en het deel tot aan de grens, dat aansluiting gaf met de lijn naar Hilvarenbeek en Tilburg, op Nederlands grondgebied werd vastgelegd in overleg met de Nederlandsche Maatschappij « Hollandsche Buurtspoorwegen ».

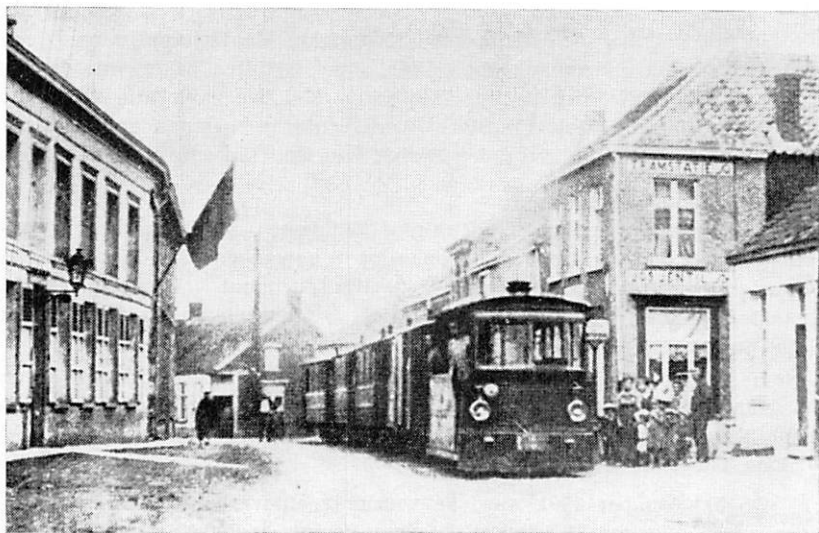
De vergunningen voor de baanvakken Turnhout - Poppel (dorp) en Poppel - grens werden respectievelijk verleend op 18 april 1904 en 22 februari 1908.

Het baanvak Turnhout - Poppel (dorp) werd op 21 november 1906 in dienst genomen en het gedeelte tussen Poppel (dorp) en Poppel (grens) op 1 mei 1909. De lijn stond in verbinding met de lijn naar Tilburg in Nederland, geopend op 24 september 1907 en geëxploiteerd door de Nederlandse maatschappij « Hollandsche Buurtspoorwegen ».

(wordt voortgezet)

Verz. E. KEUTGENS

MEERHOUT





## 7. de oorspronkelijke nummeringsstructuur van de buurtspoorwegrijtuigen

### VI Materieel A. - Open aanhangwagen (8700 - 8999)

A.8700-A.8705	Verhaegen	29- 8-1894	27- 4-1895
A.8706-A.8710	Ex-Ixelles-Boendael	—	16- 5-1902
A.8711-A.8730	Franco-Belge	19- 6-1901	24- 9-1901
A.8731-A.8735	Franco-Belge	17-11-1903	6- 7-1904
A.8736-A.8747	Franco-Belge	29- 3-1905	4- 8-1905
A.8748-A.8767	Hiard	Overgenomen van « Cie Os- tende-Littoral »	
A.8768-A.8771	Ragheno	10- 3-1906	16- 8-1906
A.8772-A.8786	Atel. Métallurgique	17- 7-1907	1908-1909
A.8787-A.8806	Cie Centr. Construc.	17- 7-1907	1908-1909
A.8807-A.8818	Nicaise et Delcuve	31-12-1909	van 11 tot 14- 7-1910
A.8819-A.8830	Germain	31-12-1909	van 16 tot 22- 8-1910
A.8831-A.8866	Droeshout en Windels	12-10-1910	1911-1912
A.8867-A.8882	Franco-Belge	3- 1-1911	18- 8-1911
A.8883-A.8892	Cie Centr. Construc.	21- 2-1911	23-10-1911
A.8893-A.8896	Droeshout en Windels	12-10-1910	18- 8-1913
A.8897-A.8919	Franco-Belge	10-10-1912	1914-1920
A.8920-A.8934	Baume et Marpent	23-12-1915	1916
A.8935-A.8949	Cie Centr. Construc.	23-12-1915	1916
A.8950-A.8954	Franco-Belge	11- 5-1923	18- 9-1923
A.8955-A.8963	Atel. Métallurgique	14-11-1923	1923

**VII - Materieel A. - Aanhangwagens voor de elektrische dienst  
(1900 - 1999)**

REEKSEN		BOUWERS	AANBESTEDING	INDIENST- STELLING
19000-19009	(2)	La Brugeoise	10-10-1913	4.10.1917
19010-19022	(2)	La Brugeoise	?	-12-1920
19018-19022	(2)	Overgekocht van de «Soc. d'Entrepr. Electr.»	28-8-'20	
19023-19032	(2)	Overgekocht van de maatschappij « Les Vicinaux An-versois »	1920	
19033-19047	(2)	Cie Centr. Construc.	30- 8-1912	1923
19048-19102	(2)	Oude motorwagens van de reeksen 9031 - 9085		1927
		N.B.de nummers 19048 - 19102 werden niet alle ge- bruikt		
19103	(2)	Düsseldorfer Eisenbahn, materieel overgenomen te Eupen op		31- 3-1923
19104	(2)	Bedarf G.J. Jaeger, materieel overgenomen te Eupen op		31- 3-1923
19105-19110	(2)	Vander Zijpen en Charlier (geen data bekend)		
19111-19115	(2)	Aanhangwagens van de stoomdienst, getransformeerd in « semi-convertibles »		
19116-19117	(4)	Famillereux	15-10-1928	1930
19118-19121		Niet gebruikte nummers		
19122-19131	(4)	Famillereux	1-12-1928	1930
19132-19136	(4)	La Dyle	9- 4-1929	1930
19137-19151	(4)	La Hestre	9- 4-1929	1930
19152-19166	(4)	Braine-le-Comte	9- 4-1929	1930
19167-19186	(2)	Oude aanhangwagens 1 tot 20 van de Belgische Staat (Bergen - Boussu), overgenomen op	1-7-1928	
19187-19202	(2)	Werkh. NMVB Kuregem	—	1929
19203-19204	(4)	Oude motorwagens 191 en 192 van de Belgische Staat (Bergen - Boussu), overgenomen po	1-7-1928	
19205-19210	(s.s.)	Famillereux	30- 3-1931	1932
19211-19216	(s.s.)	Famillereux	15- 6-1931	1932
19217-19219	(s.s.)	Energie	9-10-1931	1932
19220	(bissel)	Werkh. NMVB Kuregem	—	1934
19221-19232	(biss.)	Seneffe	15- 7-1934	1935
19233-19250	(biss.)	Werkh. NMVB Jumet	14- 1-1937	1937
		N.B. de 19233 werd gebouwd in twee eksemplaren		
19251-19262	(4)	Werkh. NMVB Merksem	—	1939-1940
19263-19264	(2)	Ex-AR 78 en 79, getransformeerd in ahw. in		1939
19265-19272	(m.s.)	Braine-le-Comte	15- 3-1939	1940
19273-19279	(m.s.)	Anglo-Franco-Belge	17- 3-1939	1940
19280-19291	(m.s.)	Braine-le-Comte	5-12-1940	van -11-1941 tot -1-1942

## **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). Steunend 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 Tramway » (in franse taal) : 90 Fr.

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

« TRAMLEVEN » verschijnt viermaal per jaar.

« TRAMPOST » gestencileerd mededelingsorgaan - verschijnt maandelijks.

---

## **TOERISTISCHE TRAMLIJN VAN HET AISNEDAL,**

**v.z.w.d. « T.T.A. »**

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 steunend lid). Beide zonder ontvangst van Tramleven of Presence du Tramway.

— gewone leden	: 150 Fr.	} met ontvangst van Tramleven of Présence 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 : 100 Fr. Op de twee periodieken « TRAMLEVEN » en « PRESENCE DU TRAMWAY » : 190 Fr.

---

**VERGADERING VOOR DE LEDEN** elke tweede vrijdag van de maand om 20 u. in « Aux Armes des Brasseurs », Anspachlaan 56, Brussel (nabij de Beurs).

## 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 donderdag en vrijdag-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 15 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 lijnen 20, 62, 63, 76, 101 en 102).

---

— *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 beschermlid).*

*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