

I
T
R
A
M
L
E
V
E
N

12

Informatieblad

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

4de jaargang / 1 1969 / prijs 25 fr.

Inhoud:

- *De stoomlokomotieven van de N.M.V.B.*
- *De motorwagen 1-20 van « Les Vicinaux Anversois ».*
- *Fotowedstrijd 1968.*
- *De buurtlijnen van Bergen en de Borinage.*
- *Bijdragen tot de geschiedenis van de Buurtspoorwegen in de provincie Antwerpen.*
- *De oorspronkelijke nummeringsstructuur van de Buurtspoorwegrijtuigen.*

Foto van de omslag : Stemmingsbeeld - Werkwagen 95 v.d. M.I.V.B.-Woluwe. Augustus 1965. 1ste prijs fotowedstrijd 1968 - categorie « Techniek ». G. BRICMAN.

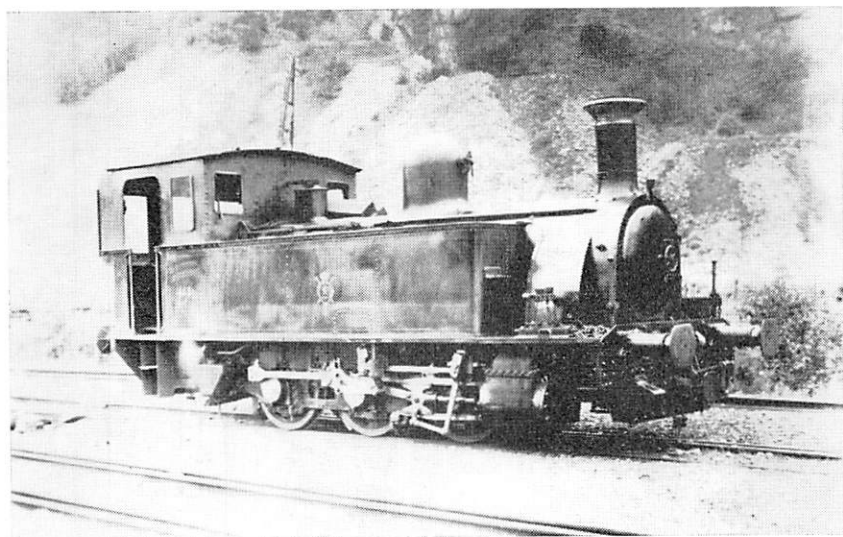
**DE STOOMLOKOMOTIEVEN
VAN DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ
VAN BUURTSPOORWEGEN**
door E. KEUTGENS

12. de stoomlokomotieven
van
het type 14

Geschiedkundig overzicht

De stoomlokomotieven van het type 14 werden in dienst gesteld op de lijnen Clavier - Warzée - Comblain au Pont (HL 440), Hœi - Burdinne - Ambresin - Hannuit (HL 441), Hannuit - Jemeppe sur Meuse - Fexhe le Haut Clocher - Engis (HL 442) en Clavier - Val St Lambert (HL 443). Het waren krachtige lokomotieven, die hoofdzakelijk gebezigd werden voor goederendiensten.

Op 31 december 1938 waren er nog drie van de vier loks in dienst. Op 31.12.1950 nog 2, nml. : de 441 en de 443.



HL 443

Verz. AMUTRA nr. 7

Aantal : vier eenheden.

NMVB-nummers : 440 - 441 - 442 - 443.

Gebouwd bij Haine St Pierre, met als konstruktienummers 890 - 891 - 892 en 893.

Aanbesteding van 26 maart 1906.

Beschrijving

Tenderlokomotief van het type 030 met een stuurpost (cabine voor machinist en stoker). De wielen zijn langs de binnenzijde van het freem geplaatst. De stoomverdeling is van het type Walschaerts en de vuurkist van het type Crampton. Het optrekstangenwerk is niet bedekt. De aandrijving geschiedt op de middelste as. Veiligheidskleppen van het systeem Wilson en geplaatst op de vuurkist.

De loks waren voorzien van spoorwegbuffers.

Technische kenmerken

Spoor	1,000 m
Stoomdruk	12,400 kg.
Roosteroppervlak	1,070 m ²
Verwarmingsoppervlakte vuurkist	5,000 m ²
Verwarmingsoppervlakte pijpen	55,000 m ²
Totale verwarmingsoppervlakte	60,000 m ²
Aantal vlampijpen	142
Afstand tussen de pijpplaten	3,000 m
Doormeter cilinder	0,360 m
Slaglengte van de zuiger	0,450 m
Doormeter van de wielen	1,000 m
Afstand tussen de assen	1,250 m
Gewicht per as : — voor	10.000 kg.
— midden	9.700 kg.
— achter	10.300 kg.
Totale lengte	7,618 m
Uiterste breedte	2,000 m
Overbouw : — voor	1,952 m
— achter	2,262 m
Hoogte rail - dak	3,280 m
Inhoud waterbakken	2.645 l
Inhoud kolenbunker	0,775 m ³
Leeggewicht	26.000 kg.
Gewicht rijklaar	31.500 kg.
Traktiekracht	4.700 kg.



Een plan op schaal 1/20 van de hierboven beschreven lokomotief is verkrijgbaar door storting van 30 fr. (verzendingskosten inbegrepen) op PCR 354.476 van E. Keutgens te Antwerpen 1.

de buurtlijnen
van bergen
en de borinage

een geschiedenis van 75 jaar

door P. DEHON

10

(voorlopig slot)

DE BEWEGING VAN DE AUTORAILS VAN HENEGOUWEN
NA DE OORLOG

Nr van het rijtuig	Bestemming v/h rijtuig daags na de oorlog	Latere eventuele bestemming met data van overheveling	Data van eventueel buitendienststelling
AR 98	St-Ghislain - Hautrage	—	1959
AR 101	Lijnen v.d. Vlaanders	ART : lijnen van Bergen - Borinage (1951)	1964
AR 102	»	ART : exploitatie Henegouwen (1949)	1959
AR 105	»	ART : exploitatie Henegouwen (1949)	1964
AR 106	»	ART : exploitatie Henegouwen (1949)	1959
AR 107	»	ART : lijnen van Bergen - Borinage (1952)	1961
AR 108	Lijnen v.d. Vlaanders	ART : exploitatie Henegouwen (1949)	1961
AR 109	»	ART : exploitatie Henegouwen (1949)	1963
AR 111	»	ART : lijnen van het Centrum (1954)	1959
AR 112	»	Lijnen van Bergen - Borinage (1949)	1957

Nr van het rijtuig	Bestemming v/h rijtuig daags na de oorlog	Latere eventuele bestemming met data van overheveling	Data van eventueel buitendienststelling
AR 127	Lijnen v.d. Borinage	—	1956
AR 142	Onoz - Fleurus	Lijnen van Charleroi (1953 ?)	1957
AR 153	Voorstadlijnen van Doornik	—	1956
AR 154	>	—	1957
AR 157	Lijnen v.d. Vlaanders	ART : voorstadlijnen van Doornik (1949)	1955
AR 164	Quiévrain - Roisin	—	1956
AR 165	Binche - Bersillies	—	1955
AR 166	Quiévrain - Roisin	—	1957
AR 199	Baudour - Lens - Bauffe	—	1956
AR 200	Lens - Edingen - Zinrik	Lijnen van Luik (1949)	1953
AR 201	>	—	1956
AR 202	>	Lijnen van Limburg (1949)	1953
AR 203	Casteau - Bracquegnies	—	1956
AR 204	>	—	1956
AR 205	Chimay - Cul-des-Sarts	—	1956
AR 206	Voorstadlijnen van Doornik	Lijnen v.d. Vlaanders (1949)	1956
AR 207	Couvin - Petite Chapelle	—	1956
AR 208	Binche - Bersillies	Voorstadlijnen van Doornik (ongeval en afgevoerd in 1951)	1951
AR 256	Lijnen v.d. Vlaanders	Lijnen van Bergen - Borinage (1952)	1956
AR 257	Kortrijk - Pecq	Exploitatie Henegouwen	1955
AR 258	>	>	1955
AR 266	Luik - Limburg	Lens - Edingen - Zinnik (1949) Lijnen van Brussel (1954) Museum Schepdaal (1962) Han (4 juli 1963)	—
AR 269	Exploitatiegroep Henegouwen	—	1959
AR 270	>	ART : Lijnen van Bergen en Borinage (1952)	1959

Nr van het rijtuig	Bestemming v/h rijtuig daags na de oorlog	Latere eventuele bestemming met data van overheveling	Data van eventueel buitendienststelling
AR 273	Lijnen van Limburg	Lens - Edingen - Zinnik (1949)	1957
AR 275	Lijnen v.d. Vlaandefs	Lijnen van Bergen en Borinage (1952)	1959
ART 297	Exploitatiegroep Henegouwen	Lijnen van Namen - Luxemburg	1961
ART 298	»	»	1961
ART 299	»	»	1961
ART 300	»	»	Schepd.

N.B. — De ART's 46, 89, 97 en 108 werden uitgerust met spoorwegbuffers.



DOKUMENTATIE : TEKENINGEN N.M.V.B.

Na de publikatie van de tekeningenlijst in Tramleven nr. 5-6, blz. 39, zijn nieuwe tekeningen beschikbaar voor bestelling.

Zij werden uitgevoerd op schaal 1:20 en gerealiseerd door onze bekwame tekenaar P. Roovers uit Aarlen.

Plan nr. 18 : NMVB : Stoomlok type 15	30 Fr.
Plan nr. 30 : NMVB : Stoomlok type 21 (Amerikaanse)	30 Fr.
Plan nr. 31 : NMVB : Stoomlok type 22 (HL 823)	30 Fr.
Plan nr. 32 : NMVB : Stoomlok type 23 (Garratt HL 850 en 851)	40 Fr.
Plan nr. 33 : NMVB : Aanhangwagens Stoomdienst 1e klasse	
Reeks A72 - A114 ; B50 - B55	30 Fr.

— 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.

— Verzendingskosten zijn in de prijs van de plans inbegrepen.

— Leveringstermijn : maximum 1 maand.



TE KOOP AANGEBODEN :

Tijdschrift Spoor- en Tramwegen (Rail en Weg). De jaargangen vanaf 1951 tot en met 1956 en van 1958 tot 1966, ingebonden. Jaargang 1967 in losse nummers. Te verkopen in blok. Wat biedt U hiervoor ?

Uw aanbod richten aan : Redactie Tramleven, Lange van Ruusbroecstraat 44, Antwerpen.

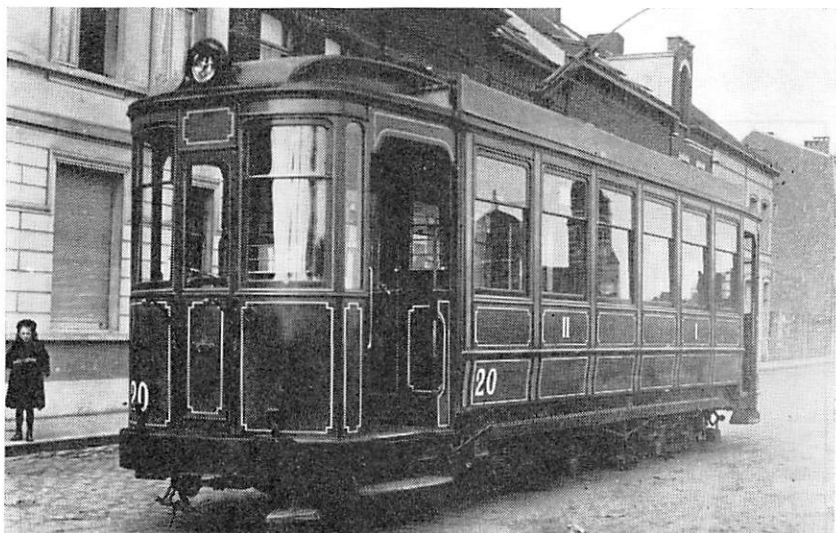
De Motorwagens I - 20 van "Les Vicinaux Anversois"

1

door
E. KEUTGENS

Het zal onze tramliefhebbers zeker een genoegen doen wat meer te vernemen over deze beruchte rijtuigen, die tot heden een geschiedenis van 60 jaar achter de rug hebben. Wij gaan trachten voor U hiervan even de sluier van het verleden op te lichten.

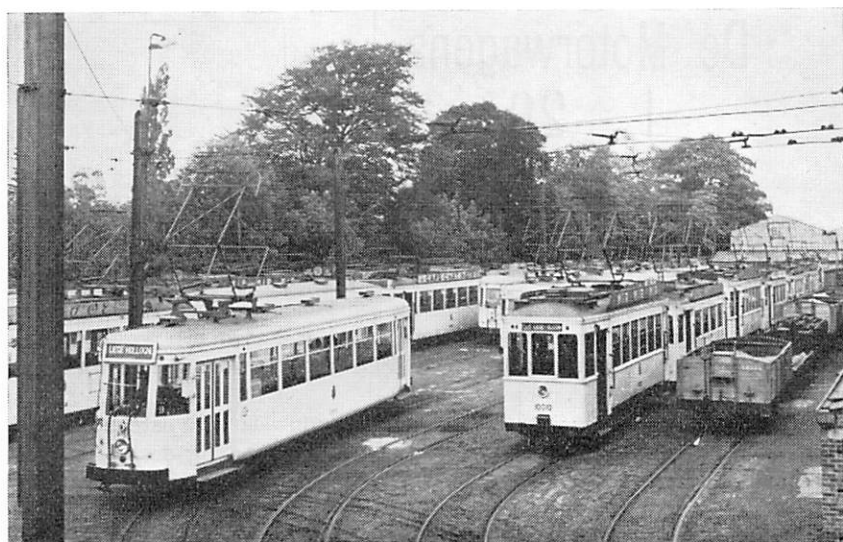
Bij de Antwerpse stadstramagenten zijn de draaistelmotorwagens van de reeks 7379 - 7387 gekend onder de benaming de «L.V.A.'s» of korter nog de «V.A.'s». In de volksmond spreekt men ook van de «Rode Tram». Hoe kwamen vermelde rijtuigen aan deze afgekorte benamingen ?



MOTORWAGEN 20

Verz. E. KEUTGENS

Op 21 december 1886 wordt er overgegaan tot de oprichting van een maatschappij onder de benaming «Tramway d'Anvers, S.A.». Zij had tot doel het uitbaten van tram- en buurtspoorweglijnen. Samen met de «Tramway d'Anvers» bestond er te Antwerpen sinds 1878 een maatschappij genaamd «Tramways du Nord d'Anvers» en die de paarden-tramlijn Antwerpen, Klapdorp - Merksem, Oude Bareel uitbaatte. Deze maatschappij hield op te bestaan op 15 juli 1887. Op dezelfde datum ging



ONZE FOTOWEDSTRIJD
1968

Kategorie

«TECHNIEK»

2de prijs : Dhr. J. MELTZER

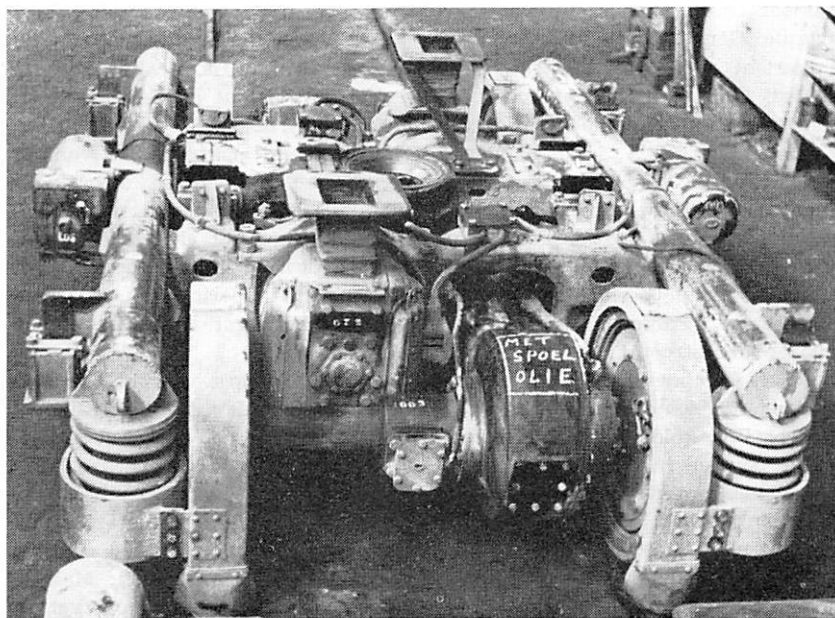
← Luik, stelplaats St. Gillis 14.1.1955

Motorwagen TS 9766 rijdt uit

3de prijs : Dhr. H. SCHMIT

↓
M.I.V.A. Draaistel P.C.C.

↓
Werkhuis Grote Hondstraat 30.9.1967



de paardentramlijn over in de handen van de « Tramway d'Anvers ». Een maand later op 10 augustus 1887 wordt de benaming « Tramway d'Anvers » gewijzigd in « Tramways du Nord d'Anvers, S.A. ». Dus een terugkeer naar de oude benaming van de vroegere uitbatingsmaatschappij van de paardentramlijn.

Onder het beheer van deze laatste maatschappij en onder toezicht van de N.M.V.B. werden dan de hiernavolgende lijnen aangelegd en/of uitgebaat :

1. Antwerpen, Klapdorp - Merksem, Oude Bareel ; paardentramlijn met een spoorbreedte van 1,50 m. In 1887 wordt deze spoorbreedte gewijzigd in 1,067 m, wat dan het doordringen van de stoomtrams tot op de Paardenmarkt te Antwerpen toeliet.
2. Merksem, Oude Bareel - Brasschaat, Dorp. Voor het verkeer geopend op 20 juli 1887.
3. Merksem, Oude Bareel - Schoten. Geopend op 1 april 1889.
4. Brasschaat, Dorp — Wuustwezel, Grens. Geopend op 3 januari 1890.
5. Merksem, Kleine Bareel - St Mariaburg. Geopend op 5 augustus 1911.

In 1889 werden de kapitalen van de lijnen Merksem - Brasschaat, Merksem - Schoten en Brasschaat - Nederlandse Grens samengesmolten onder de benaming van één lijn « Antwerpen - Brasschaat - Grens en uitbreidingen ».

Op 1 januari 1891 wordt dit kompleks van lijnen overgemaakt aan de « Antwerpse Maatschappij voor den Dienst van Buurtspoorwegen ». Deze maatschappij blijft de lijnen voor de N.M.V.B. uitbaten. Op 3 september 1907 gaan deze lijnen vervolgens over in handen van de « Compagnie Générale des Tramways d'Anvers », de trammaatschappij die opgericht werd op 24 april 1899. Door het Koninklijk Besluit van 27 maart 1900 werd deze maatschappij houdster van al de vergunningen der tram- en omnibuslijnen, uitgebaat in de Antwerpse agglomeratie. Gezien de C.G.T.A. haar handen vol had met de elektrifikatie van de stadstramlijnen in Antwerpen, besloot zij een bijkomende uitbatingsmaatschappij op te richten onder de benaming « Les Vicinaux Anversois ».

Deze nieuwe maatschappij had als doelstelling het elektrificeren en uitbaten van hogergenoemde lijnen. De elektrifikatie van deze lijnen ging door in de periode van 1909 tot 1912, op uitzondering van de sekte Brasschaat, Polygoon - Wuustwezel, Grens, die eerst op 23 december 1951 onder stroom kwam.

De Compagnie Générale des Tramways d'Anvers was in die tijd bijzonder gekend voor haar vooruitstrevende techniek inzake trammaterieel. Zij exploiteerde niet alleen de stadstramlijnen in het Antwerpse, maar bouwde in haar werkhuizen Grote Hondstraat te Antwerpen, verscheidene motor- en aanhangwagens voor het buitenland. Haar naam moet wereldwijd gekend geweest zijn, want zij leverde o.a. motorwagens voor Orel (U.R.S.S.), Galatzi (Roumenië), Rosario (Argentinië) en Belgrado (Joegoslavië) ; aanhangwagens voor Nantes (Frankrijk), Malaga (Spanje), Rosario en Belgrado.

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

door Jos Neyens

Lijn Heist-op-den-Berg - Westerlo (vervolg)

Op 7 april 1890 werd de lijn in exploitatie genomen door de Kem-pische Stoomtram Maatschappij, die op 1 januari 1890 ook de lijn Mechelen - Itegem had overgenomen.

De exploitatie van deze twee lijnen door eenzelfde maatschappij zou een groot voordeel opleveren, daar rechtstreekse treinen zouden kunnen ingelegd worden tussen Mechelen en Westerlo.

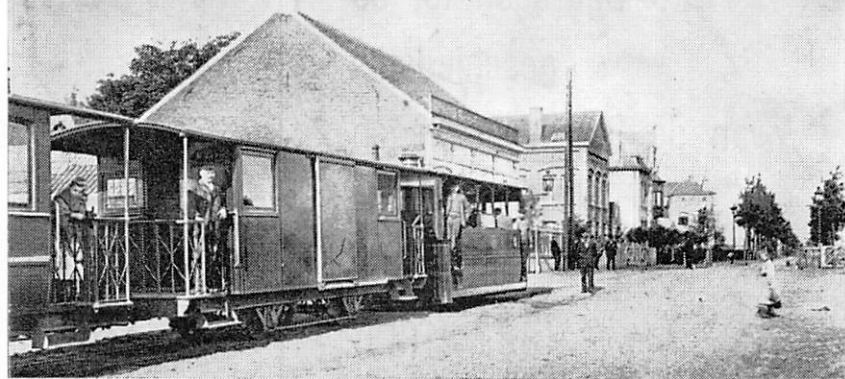
Bij Koninklijk Besluit van 23 maart 1892 werden de kapitalen van de lijnen Mechelen - Itegem en Heist - Westerlo samengesmolten en werd tevens de verlenging toegestaan tot aan het station van Mechelen.

Verscheidene vervoersfaciliteiten werden in 1893 verleend aan de groenteboeren, die naar de markt gingen te Mechelen. Zo gaf de regering toelating om aan deze reizigers biljetten af te leveren tegen verminderde prijs en bovendien mocht het ledig goed van de groenteboeren, die weerkeerden van de markt, gratis vervoerd worden.

De biljetten aan verminderde prijs, afgeleverd op deze lijn waren geldig op de vooravond van de marktdagen vanaf 's middags, maar enkel met vertrek uit de plaatsen gelegen tussen Heist en Westerlo daar de inwoners van deze localiteiten, zelfs als zij de eerste tram namen, niet tijdig op de markt konden zijn.

In haar Algemene Vergadering van 24 april 1893 stelde de exploitende maatschappij de oprichting te Heist-op-den-Berg voor van een klein werkhuis voor de herstellingen, die tot dan toe door andere instellingen werden gedaan. Dit werkhuis nam geleidelijk uitbreiding en geregeld werden nieuwe machines aangeschaft.

In 1895 werd het overladingsstation gebouwd te Mechelen-Nekker-spoel, evenals de brug over de afleiding van de Dijle.



GEEL - Vertrek van de tram naar Turnhout. Verz. E. KEUTGENS

Westerlo - Geel Turnhout

Bij ministrieel schrijven van 18 januari 1895 werd toelating gegeven de lijn door te trekken tot Geel (vaart) en de vergunning aangevraagd op 1 augustus 1896, werd verleend door een Koninklijk Besluit van 13 juni 1897.

De sectie Westerlo - Geel (vaart) werd geopend op 1 juli 1898. Ook hier werden verminderingen toegestaan aan de bezoekers van de markt te Heist en de veemarkt te Geel.

Op 4 januari 1901 gaf de regering haar akkoord voor de definitieve inoverweging van de verlenging van de lijn van Geel naar Turnhout. Nog hetzelfde jaar was het kapitaal onderschreven en alle aandeelhouders van de lijn Mechelen - Heist-op-den-Berg - Geel - Westerlo zijn akkoord over de samenvoeging van het kapitaal van deze lijst met dit van Geel - Turnhout.

Het vergunningsbesluit verscheen in het Staatsblad van 5 oktober 1904. Het gezamenlijk kapitaal voor gans de lijn M.I.W.G.T. werd gebracht op 2.787.000 fr.

De verwezenlijking van het project werd echter verdaagd door de studie van een variante van het traject, gevraagd door de stad Turnhout, zodat het baanvak slechts op 15 september 1906 voor de exploitatie kon geopend worden. Eerst op 10 augustus 1908 werd de verbinding met de andere lijnen, die te Turnhout eindigden, doorgevoerd.

Mechelen was nu wel rechtstreeks verbonden met de hoofdstad van de Kempen, maar nog steeds werden de reizigers afgezet aan de rand van de stad. Reeds in 1890 werd bij de bevoegde instanties aangedrongen om de lijn te mogen doortrekken tot aan het station te Mechelen. De vergunning voor dit vak werd aangevraagd op 29 oktober 1891 en bekomen op 23 maart 1892. doch men zou tot 17 januari 1911 moeten

wachten vooraleer de treinen, over een gemeenschappelijk baangedeelte met de lijn Antwerpen - Boom - Mechelen - Duffel - Lier, tot aan het station reden.

Het uitbreken van de eerste wereldoorlog bracht een ganse ontredde- ring teweeg op deze lijn. Het verkeer werd op verscheidene plaatsen onderbroken m.o. te Geel en te Itegem, waar de bruggen werden vernietigd.

Op 1 januari 1915 was de diensthereneming mogelijk tussen Mechelen - Heist-op-den-Berg - Geel en op 1 mei 1915 was de brug te Geel hersteld, zodat kon doorgereden worden tot Turnhout.

Op 1 oktober 1917 werd echter een begin gemaakt met het opbreken van de lijn over gans haar lengte.

Na de oorlog werd de lijn geleidelijk opnieuw aangelegd. In 1919 werd het baanvak Mechelen - Heist-op-den-Berg in dienst genomen ; in 1920 Heist - Geel (vaart) en in 1921 Geel (vaart) - Turnhout en Heist - Itegem.

2. Lijn Antwerpen - Boom - Mechelen - Duffel - Lier (42 km.) Boom - Rumst - Duffel - Lier en Rumst - Mechelen.

Op 10 december 1891 verklaarde de regering zich akkoord met de inoverwegingneming van een lijn van Boom naar Duffel met een aftakking van Rumst (Vosberg) naar Mechelen. In overleg met het provinciebestuur en de geïnteresseerde gemeenten werd op 20 februari 1892 een verlenging aangevraagd van Duffel naar Lier.

De gemeentebesturen van Boom, Terhagen, Walem, Duffel en Lier onderschrijven hun deel in het kapitaal. Het stadsbestuur van Mechelen en het gemeentebestuur van Rumst waren het ook eens doch stelden zekere voorwaarden.

Het dossier van de vergunningsaanvraag werd aan de regering overgemaakt gemaakt op 22 mei 1895. Op verzoek van het ministerie van Spoorwegen werden verscheidene wijzigingen aangebracht, wat de Nationale Maatschappij verplichtte aan de openbare besturen een kapitaalsverhoging te vragen van 100.000 fr. De vergunning voor deze baanvakken werd verleend op 23 juni 1896. Het kapitaal van de lijn, onderschreven door de Staat voor 25 %, de provincie voor 33 % en de gemeenten voor 42 %, was voorhanden op 25 mei 1895.

Er ontstonden echter moeilijkheden betreffende de exploitatie. Zekere aandeelhouders vroegen dat de lijn zou geëxploiteerd worden door de Kempische Stoomtram Maatschappij en hadden hun tussenkomst in de vorming van het kapitaal ondergeschikt gemaakt aan deze voorwaarde. Andere aandeelhouders waren van mening dat er een openbare aanbesteding moest plaats hebben. De eerste groep kreeg ten slotte voldoening en de exploitatievoorwaarden werden op 11 mei 1896 getekend.

De aanbesteding van de werken had plaats op 19 oktober 1898 voor het baanvak Boom - Rumst - Duffel - Lier.

De bouw van een stelplaats te Rumst werd vertraagd wegens de moeilijkheden, die zich voordeden bij het aanschaffen van gronden.

Een onteigening voor het bouwen van een viaduct te Duffel veroorzaakte eveneens een vertraging op het baanvak Rumst - Lier.

Op 6 mei 1900 werd de sectie Rumst - Mechelen (St Katelijne poort) en Rumst - Boom (St-Annakapel) en op 14 oktober het gedeelte van Boom (St-Annakapel) - Boom (Tuyaertsstraat) geopend.

Op 1 januari en op 22 juni 1902 werden respectievelijk de baanvakken Rumst - Lier (Mechelpoort) en Mechelen (St-Katelijne poort) - Mechelen (station) in exploitatie genomen. (wordt voortgezet)

9. de oorspronkelijke nummeringsstructuur van de buurtspoorwegrijtuigen

Wijzigingen aan te brengen in Tramleven nr. 10 blz. 15 en 16.

REEKSEN	BOUWERS	AANBESTE- DING	INDIENST- STELLING
19331-19340 (m.s.)	Braine-le-Comte	17- 6-1942	van -12-1943 tot -3-1944
19341-19350 (m.s.)	Anglo-Franco-Belge	15- 7-1942	van -7-1945 tot -5-1946
19361-19370 (m.s.)	Baume et Marpent	15- 7-1942	van -10-1945 tot -7-1946
19456-19479 (4)	Braine-le-Comte	4- 3-1947	van -12-1949 tot -6-1950
19480-19499 (4)	Werkh. NMVB - Kuregem, Chassis Ragheno	—	1949-1952
19500-19502 (4)	Werkh. NMVB-Hasselt	11- 5-1949	1951
19533-19548 (4)	Werkh. NMVB-Destelbergen	25- 3-1950 & 25- 1-1952	1952-1954
19549 (h.s.)	Ex. motorwagen Standaard te Destelbergen in 1957	9751,	verbouwd tot ahw.
19581-19588 (4)	Werkh. NMVB-Luik	14- 3-1951	1952-1953

★ ★ ★

19663-19645 (h.s.)	Werkh. NMVB - Merksem (verbouwing oude standaardwagens) - 1955-1958
19646-19652	Niet gebruikte nummers
19653-19655 (h.s.)	Oude motorwagens Standaard - Hout, omgebouwd tot ahw. te Destelbergen in 1955
19656-19687 (h.s.)	Oude motorwagens Standaard - Hout met breed koetswerk verbouwd tot ahw. te Oostende in 1956-1957
19688-19692 (h.s.)	Oude motorwagens Standaard - Hout, omgebouwd tot ahw. te Oostende 1958
19693 ("SO")	Werkh. NMVB Kuregem, ex-motorwagen type N 10424. In dienst gesteld te Oostende op 26.5.1965
19694-19713 ("SO")	Werkh. NMVB Kuregem, verbouwing van motorwagens TN 10457 - 10431 - 10421 - 10426 - 10454 - 10437 - 10420 - 10432 - 10440 - 10450 - 10451 - 10449 - 10458 - 10422 - 10423 - 10448 - 10455 - 10445 - 10434 - 10456 (periode 1966-1968)

Verklaring :

(2) = twee-assers

(4) = ahw ; op schamelstellen

(m.s.) = ahw. metalen koetswerk - Standaard

(h.s.) = ahw. houten koetswerk - Standaard

("S") = ahw. type S

("SO") = ahw. type S - Oostende

EINDE MATERIEEL AANHANGWAGENS < A >

MATERIEEL B (1,067 m)

REEKSEN	BOUWERS	AANBESTEDING INDIENST- STELLING	
VIII - Celwagens			
B. 1-B. 7 *	Verhaegen	12-11-1890	4- 4-1891
IX - Materieel B - Rijtuigen 1ste klasse			
B. 50-B. 55	Verhaegen	15-12-1886	1887
B.56	Franco-Belge	7- 6-1904	24- 3-1905
B. 57-B. 60	Verhaegen	31- 8-1887	1888
B. 61-B. 67	Verhaegen	1- 2-1888	1888-1889
B. 68-B. 73	Franco-Belge	18- 9-1901	8- 8-1902
B. 74-B. 76	Franco-Belge	7- 6-1904	24- 3-1905
B. 77-B. 91	Energie	12- 1-1911	1911-1912
B.450-B.451	Germain	28-12-1896	1897

* Waren eigendom van de Belgische Staat

**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) : 90 Fr.

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

« TRAMLEVEN » verschijnt viermaal per jaar.

« TRAMPOST » gestencileerd mededelingsorgaan - verschijnt maan-
delijks.

**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.

Algemene Directie : Aug. Lambiottestraat 79-81, Brussel 3.

Schatbewaarder : Wielemans Ceuppenslaan 47, Brussel 19.

P.C.R. : 2173-61 ten name van T.T.A. (Tramway Touristique de
l'Aisne) te Erezée.

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
— beschermende leden : 250 Fr. minimum } Tramleven of Pré-
— Steunende leden : 500 Fr. } sence du Tramway

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 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 autobus « 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