



15

tramleven

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

4de jaargang / 4 1969 prijs 25 fr.

inhoud:

- *Trammuseum Schepdaal - Verslag seizoen 1969.*
- *De stoomlokomotieven van de N.M.V.B.*
- *De nieuwe PCC-wagens voor de MIVA.*
- *De motorwagens 1-20 van « Les Vicinaux Anversois »*
- *Bijdragen tot de geschiedenis van de Buurtspoorwegen in de provincie Antwerpen.*

Foto van de omslag : 21.11.1969 : aankomst van PCC 2101 te Antwerpen - Emiel Banningsstraat. (Foto E. Keutgens)

Trammuseum Schepdaal

===== seizoen 1969 =====

Het verslag over het seizoen 1968 verschenen in Tramleven nr. 4 van 1968 eindigde met de leuze : « Nog beter voor 1969 ». De leuze werd waar gemaakt en opgevolgd door een groot aantal leden, waarvan wij de meest actieve krachten hierna zullen vernoemen.

Het rijtuigenpark van ons Museum werd tijdens het afgelopen jaar met meerdere eenheden verrijkt.

Zo kwam tijdens de maand februari, de ketelwagen A 8054, afkomstig van de NMVB-Antwerpen, als eerste het park verwoegen. Een maand later, in maart, kwamen uit Henegouwen, de motorwagen op draaistellen « Braine-le-Comte » 10393, de Standaard-motorwagen op draaistellen 10308 en de Standaard-aanhangwagen-houten koetswerk 19219, de verzameling verrijken.

Tijdens de maand mei, werden de motorwagen 9537 (type Grimbergen) en de twee-assige aanhangwagens 8768 (op chassis A 803), 11593 (op chassis A 1648), 11620 (type Grimbergen) en die reeds in het Museum ondergebracht waren, samen met het hogergenoemd materieel, officieel op de inventaris van het rollend materieel van het Trammuseum ingeschreven.

In de maand juni volgde dan de ladder-motorwagen 44602 (ex-9704), geleverd door Seneffe in 1928 en afkomstig van de NMVB-groep Antwerpen.

Het Trammuseum heeft gedurende de eerste helft van 1969 onderdak verleend aan de stoomlokomotief « La Scarpe », eigendom van de TTA. Deze lok werd op 29 juli overgebracht naar een partikulier bedrijf voor herstelling.

Uit het Museum vertrok op 30 april het teckrijtuig (ex-MIVG) en op 6 mei de bijwagen A 1208 met bestemming TTA.-Blier.

Op woensdag 24 december werd de motorwagen 4550 (ex-550) en op maandag 29 december de motorwagen 484 en bijwagen 601, alle drie afkomstig van de MIVA (Antwerpen), overgebracht naar het Museum. De twee laatst genoemde wagens waren tijdelijk gehuisvest in de stelplaats Het Rad bij Brussel.

Tot zover het overzicht van de aanwinsten van museummaterieel.

Het aantal bezoekers in het Museum gaat in dalende lijn. Het seizoen 1969 telde 3996 bezoekers, tegenover 5140 in 1968 en 5247 in 1967. De Raad van Beheer zal trachten hieraan een einde te stellen, door een beter gerichte publiciteitscampagne.

De werking van onze leden gaat daarentegen in stijgende lijn. De Raad van Beheer van de Vereniging is dan ook zeer verheugd met dit verschijnsel, wat zeker een goed voorteken is. Wij geven hierna, zoals verleden jaar, de lijst van de leden, die zich in het bijzonder hebben ingespannen voor onze zaak. Onze welgemeende dank en steun voor deze leden :

1. De heer P. Berrewaerts	87 ×
2. De heer P. Meeuwig	71 ×
3. De heer M. Smet	48 ×
4. De heer Delafontaine	47 ×
5. De heer Colin	45 ×
De heer Jone	45 ×
6. De heer R. Temmerman	43 ×
7. De heer Vandermotte	26 ×
8. De heer Brohée	25 ×
9. De heer Lebrun	23 ×
10. De heer Francotte	21 ×
11. De heer Van Campenhout	20 ×
12. De heer Thielemans	17 ×

Het cijfer achter de naam van deze medewerkers toont aan hoe dikwijls zij aanwezig waren in het Museum van 28 oktober 1968 tot 30 oktober 1969.

Wij vergeten evenmin de leden, die niet zo dikwijls konden komen. Hun aanwezigheid, al is het maar EENMAAL, is ons ook bijzonder welkom.

U een opsomming geven van al wat er gepresteerd is geweest, zou ons veel te ver leiden. Gaat U zelf eens naar Schepdaal kijken en U overtuigen van het geleverde werk. U kunt er steeds terecht, ook tijdens de wintermaanden op zondagen, telkens van 10 u. 45 af tot 18 u. 00, maar dan om de handen ook uit de mouwen te steken, niet als bezoeker.

Mogen wij hopen, dat de eeuwige thuisblijvers, met deze voorbeelden ook eens iets van hen laten horen.

Onze leuze voor 1970 : WIJ BLIJVEN HET GOEDE SPOOR VOLGEN !

* *

14. de stoomlokomotieven
van
het type 16 & 17

Geschiedkundig overzicht.

Op het initiatief van de Directeur-Generaal C. de Burlet van de N.M.V.B. werden in 1910, ten titel van proef, twee lokomotieven met overhitter van het type Schmidt gebouwd. Vermelde overhitter is een toestel, dat de ontwikkelde stoom opvangt en via een aantal pijpen leidt, die geplaatst zijn in de bovenste rangen van de vlampijpen en hierdoor een tweede maal verhit wordt. De overhitte stoom gaat zich dan als een gas gedragen. Na deze overhitting (300°) wordt de stoom naar de cilinders gestuwd. Het voornaamste voordeel van overhitte stoom is het herleiden of zelfs het gans verdwijnen van het verlies van kracht in de cilinder, ingevolge de condensatie van de stoom.

De lokomotief 572 werd in dienst gesteld op 27 januari 1910 in de groep van Oostende. De lok 573 kwam in dienst op 27 december 1910 op de lijn Burdinne-Hoei. Zoals U zult opmerken werden zij onderscheidelijk in dienst gesteld op lijnen met een verschillende profiel. Dit werd gedaan met het inzicht voor de te nemen proeven.

Om de voor- en nadelen te kennen van deze lokomotieven met overhitter werden er talrijke proeven ondernomen, die vergeleken werden met dezelfde proeven, die verricht werden op de lokomotieven met verzadigde stoom 625 (Oostende) en 623 (Andenne), beide loks van het type 18 en onderscheidelijk in dienst gesteld op 31 oktober en 14 november 1911.

De proeven werden gehouden te Oostende op de lijnen Oostende-Palingbrug en Oostende - Veurne in augustus 1913 met de HL 572 en te Andenne met de HL 573 in juli 1913 op de lijnen Namen - Forville en Andenne-Eghezée.

Echter moeten de proefnemingen geen al te bevredigende uitslag hebben gegeven. De overhitter van de lok 572 onderging in het begin van 1914 nog enkele aanpassingen, evenmin het gewenste resultaat.

De lok 572, alsmede de 573 werden in 1910 tijdens de Universele en Internationale Tentoonstelling te Brussel tentoongesteld.



HL 572 - TYPE 16

ARCHIEF N.M.V.B.

Aantal

1. Stoomlok 572 van het type 16.

Gebouwd door « Les Ateliers Métallurgiques de Tubize ».

Konstruktienummer : 1650

Aanbesteding van 6 mei 1909.

Verkocht als schroot in september 1936.

2. Stoomlok 573 van het type 17.

Gebouwd door « St Léonard » te Luik.

Konstruktienummer : 1643.

Aanbesteding van 4 december 1909.

Vermelde lok werd tijdens de Eerste Wereldoorlog in beslag genomen door de bezetter. Na de oorlogstorm heeft men de lok niet meer teruggevonden.

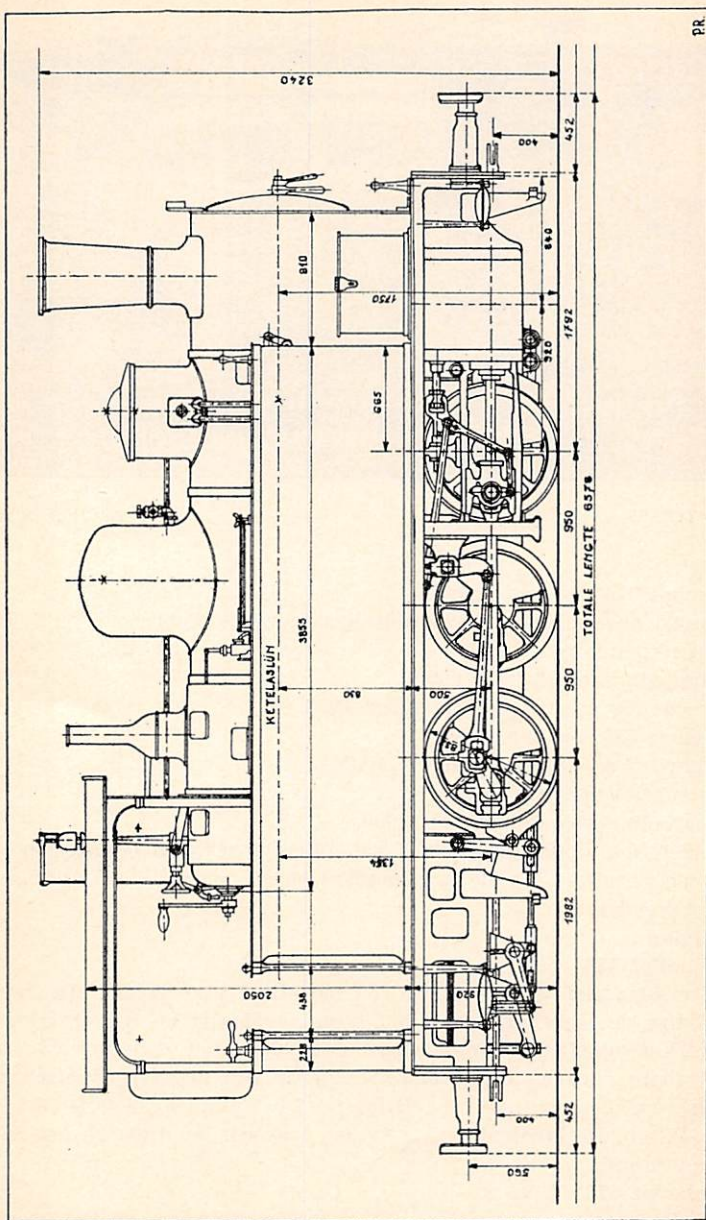
Beschrijving :

1. Lokomotief 572

Tenderlokomotief van het type 030 met twee stuurposten. De wielen zijn langs de binnenzijde van het freem geplaatst en het optrekstangenwerk toegankelijk langs iedere zijde door het opheffen van vier beweegbare panelen. De stoomverdeling is van het type Walschaerts en de vuurkist van het type Belpaire. De veiligheidsklep is van het type Wilson. De lokomotief is voorzien van een handrem en een Westinghouserem.

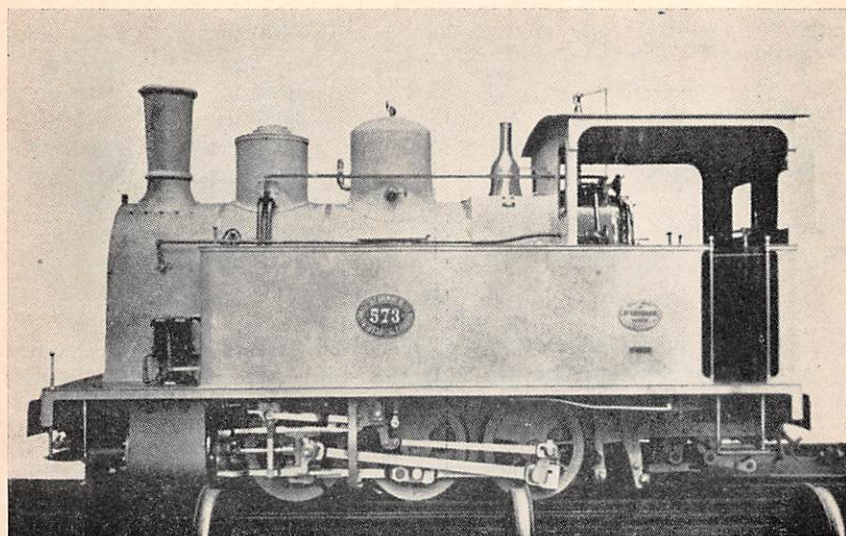
2. Lokomotief 573

Tenderlokomotief van het type 030 met één stuurpost en kabine voor machinist en stoker. De wielen zijn langs de buitenzijde van het freem



PR

HL 573 - TYPE 17



HL 573 - TYPE 17

VERZ. AMUTRA Nr. 8

geplaatst. De stoomverdeling is van het type Walschaerts en de vuurkist van het type Belpaire. Het optrekstangenwerk is niet bedekt. Veiligheidsklep van het type Wilson. Rem van het type Hardy Smith.

Technische kenmerken

	HL 572	HL 573
Spoorwijdte	1,000 m	1,000 m
Stoomdruk	12,400 kg	12,400 kg
Roosteroppervlak	0,720 m ²	0,750 m ²
Verwarmingsoppervlakte vuurkist	3,800 m ²	3,530 m ²
Verwarmingsoppervlakte pijpen	23,900 m ²	26,280 m ²
Verwarmingsoppervlakte pijpen overhitter	17,520 m ²	9,080 m ²
Totale verwarmingsoppervlakte	27,700 m ²	29,810 m ²
Aantal vlampijpen	82	80
Aantal pijpen overhitter	12	12
Afstand tussen de pijpplaten	1,900 m	2,080 m
Doormeter cilinder	0,310 m	0,320 m
Slaglengte van de zuiger	0,400 m	0,380 m
Afstand tussen de assen	0,950 m	0,950 m
Doormeter van de wielen	0,865 m	0,832 m
Gewicht per as : — voor	7.250 kg	7.475 kg
— midden	6.680 kg	6.875 kg
— achter	7.570 kg	7.650 kg
Aandrijving op de	3de as	3de as
Totale lengte	6,600 m	6,578 m

Uiterste breedte	2,370 m	2,400 m
Overbouw : — voor	1,811 m	1,792 m
— achter	1,855 m	1,982 m
Hoogte rail - dak	3,057 m	2,970 m
Inhoud watertanks	2,000 m ³	2,000 m ³
Inhoud kolenbunker	0,526 m ³	0,500 m ³
Leeeggewicht	18.750 kg	18.000 kg
Gewicht rijklaar	23.000 kg	22.000 kg
Traktiekracht	3.610 kg	3.800 kg



Een plan op schaal 1/20 van de hierboven beschreven lokomotieven is verkrijgbaar door storting van 30 fr. per stuk (verzendingskosten inbegrepen) op PR 4534.76 van E. Keutgens te 2000 Antwerpen.

De nieuwe P.C.C.-wagens voor de MIVA

Vrijdag 21 november 1969 was weer een mijlpaal in de geschiedenis van de Antwerpse tram. Op vermelde dag kwam de nieuwe P.C.C.-motorwagen 2101 te Antwerpen toe.

Een nieuwe reeks van 25 motorwagens werd besteld door de M.I.V.A. op 1 september 1968 en komen het reeds bestaande P.C.C.-wagencorps van 101 eenheden aanvullen.

Ter herinnering melden wij U dat de P.C.C.-wagens 2000 tot en met 2038 besteld werden op 6 juli 1959 en geleverd van 3 oktober 1960 tot 10 april 1961. De tweede reeks 2039-2060 werd besteld op 18 juli 1960 en kwam te Antwerpen toe in de periode van 22 februari 1962 tot 21 mei 1962. De derde reeks 2061-2100 is besteld geweest op 9 juli 1964 en geleverd van 13 januari 1966 tot 25 april 1966.

Zoals de vorige reeksen worden de 25 nieuwe wagens geleverd door « La Brugeoise et Nivelles » van St Michiels-Brugge. De elektrische uitrusting is, eveneens zoals bij de andere wagens, afkomstig van ACEC-Charleroi.

Uiterlijk hebben de nieuwe wagens geen opmerkelijke verschillen met de vorige reeks. De zitplaats van de ontvanger werd bij deze levering weggelaten, daar deze wagens onmiddellijk in dienst gezet worden als eenmanwagens.

Technisch zijn er enkele aanpassingen gebeurd.

De grote bezienswaardigheid in de thuisbestelling van deze nieuwe wagens is de wijze waarop zij te Antwerpen toekomen.



AFLADEN PCC 2101 IN DE EMIEL BANNINGSSTRAAT

(FOTO V.D. SCHRIJVER)

De vorige reeksen werden te Antwerpen geleverd per spoor. De twee eerste reeksen kwamen toe op de toenmalige stelplaats NMVB-Zurenborg, thans autobusgarage MIVA. De derde reeks op de NMVB-stelplaats Merksem-IJskelder. Deze stelplaats werd opgebroken en ingenomen door de E3, zodat er thans geen gemakkelijke mogelijkheden meer waren voor het afladen van deze nieuwe reeks.

De MIVA heeft alsdan de vraag gericht aan de NMVB om het vervoer te verzekeren met de baantraktor AT 553. Een bijzondere toelating diende hiervoor door de MIVA te worden aangevraagd aan het Ministerie van Verkeerswezen, daar de NMVB-baantraktor geen vervoer mocht verzekeren voor derden.

De nieuwe wagens worden aangevoerd langs de oude weg Brugge-Gent, via de ring te Gent en de rijksweg Gent-Antwerpen tot Zwijndrecht. Van deze plaats gaat het vervoer naar de E3, om langs de nieuwe Scheldetunnel, Antwerpen te bereiken.

De P.C.C.-wagens worden afgeladen in de Emiel Banningsstraat (Lambermontplein), door het personeel van de NMVB en de MIVA. Zij komen toe zonder pantograaf en na het plaatsen van deze, gaat de wagen op eigen kracht naar de Centrale Werkplaats in de Grote Hondstraat.

Tot en met 27.1.1970 zijn er reeds 15 eenheden aangekomen en dienen de overige wagens geleverd te zijn voor het einde van februari 1970.

E. KEUTGENS.

De Motorwagens I - 20 van "Les Vicinaux Anversois"

3

door

E. KEUTGENS

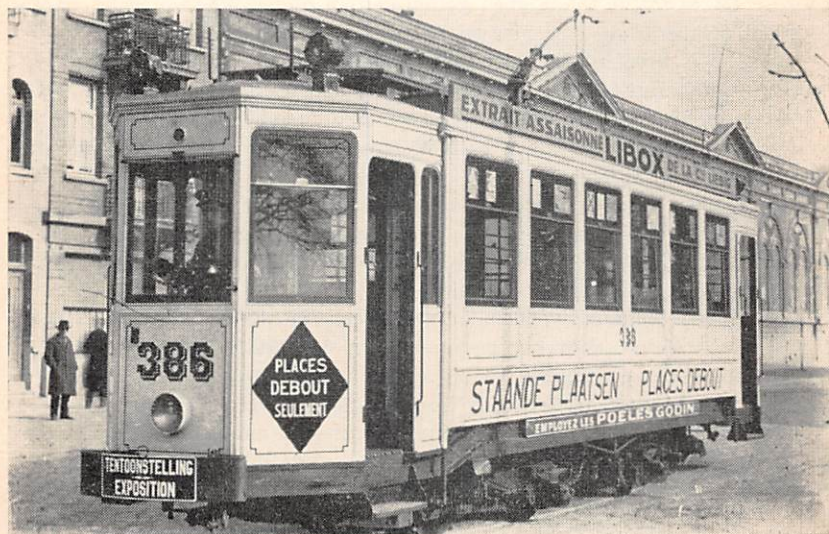
I De rijtuigen 7379 - 7387

Bij de C.G.T.A., de T.A.O. (Tramwegen van Antwerpen en Omgeving) en de M.I.V.A. hebben vermelde rijtuigen grondige wijzigingen ondergaan. Na de overname werden zij eveneens herschilderd in de kleur van de stadstrams en kregen zij een volledig nieuw windscherm, in dezelfde vorm als de twee-assige wagens van deze maatschappij. De oorspronkelijke koplamp boven op het dak verdwijnt en er werden koersborden in de plaats gezet. Geruime tijd later (1931) werden de balkons gesloten met plooideurtjes.

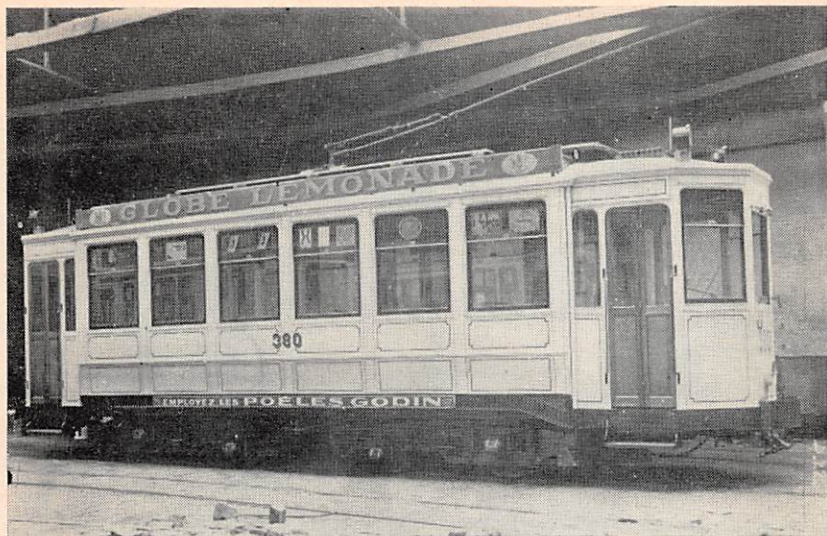
Rond 1925 werd bij een van deze wagens, de draaistellen « Maximum-Traktie » vervangen door bissels van het systeem C. Delmez.

De rijtuigen 379 - 387 hebben rond de jaren 1921 - 1922 in hun oorspronkelijke staat op lijn I (Noorderplaats - Zuidstation) gereden.

Met het oog op de Wereldtentoonstelling van 1930, die te Antwerpen



1930 — WERELDTENTONSTELLING TE ANTWERPEN. MOTORWAGEN 386 VERBOUWD VOOR STAANPLAATSEN.
(Verz. v.d. schrijver)



MOTORWAGEN 380 NA DE VERBOUWING MET PLOOIDEURTJES (PERIODE 1931-1934)
ARCHIEF MIVA

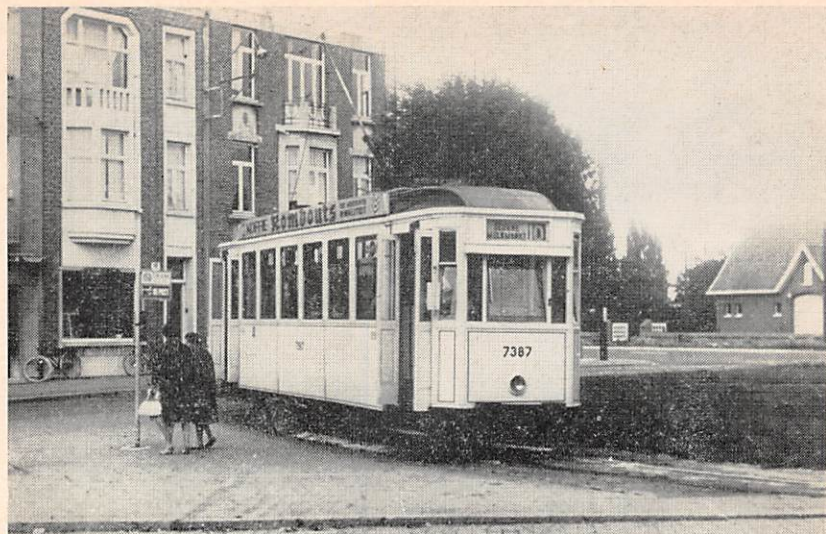
dooring, werden de rijtuigen einde 1929 omgebouwd tot rijtuigen zonder zitplaatsen. Op elke zijwand van deze wagens stond vermeld: « Staanplaatsen - Places debout ». Op de kopwandpanelen stond in een geschilderde ruitvorm de volgende tekst: « Staanplaatsen alleen » - « Places debout seulement ». Na de Wereldtentoonstelling kwamen zij terug in dienst met zitplaatsen.

Tijdens de periode 1937 - 1939 kregen deze wagens een grondige transformatiebeurt. De draaistellen « Maximum-Traktie » werden verwijderd en vervangen door de thans nog bestaande draaistellen genaamd « Monobloc », die gebouwd werden door « Ateliers de Construction de Familleux ». Langs de kant buitenspoor werden pneumatische deuren aangebracht. De uitrusting voor deze deuren werden geleverd door « Ateliers Jaspas » te Luik. Langs de kant binnenspoor bleven de plooi-deurtjes bestaan, doch konden niet meer geopend worden.

De wagens werden dus nog enkel gebruikt voor éénrichtingsverkeer, zodat zij op de lijn I bestendig de dienst verzekerden. In diezelfde periode kregen de rijtuigen een aflopend gebogen dak en filmkast. Langs een kant van het rijtuig werd eveneens de stuurstand van de geleider opgeheven.

Tussen november 1949 en februari 1950 gaat men over tot de volledige verbouwing van deze wagens voor eenrichtingsverkeer. Dit omhelst het afschaffen van de plooi-deurtjes binnenkant spoor, zodat deze zijpand over gans de wagen doorliep. Terzelfdertijd werd een zitplaats voor de ontvanger voorzien.

In 1961 kregen de rijtuigen een 7 voor hun nummer, dit om een mecanografische waarde aan de wagens te kunnen geven.



DEURNE - TERMINUS LIJN 10 - EMR 7387 VOOR DE VERBOUWING ALS EENMANWAGEN
24-7-1965 FOTO V.D. SCHRIJVER

In het vooropgestelde moderniseringsprogramma van de MIVA ondergingen deze rijtuigen nogmaals verschillende wijzigingen. Wij geven hierna in chronologische volgorde de doorgevoerde veranderingen, met een datumtabel, waarop de einddata van de transformatie voorkomt :

- A. De oude controllers werden vervangen door controllers TC 476 - II standen, afkomstig van de NMVB. Deze kontrollers laten de volgende schakelingen toe : serie, serie-parrallel en parrallel. Algemeen nazicht en vernieuwing koetswerk, echter zonder transformatie.
- B. De motoren 20 PK werden vervangen door motoren ACEC - type MTV 215-2.
- C. In de plaats van de trolleytang kwam de pantograaf STEMMANN type BS 54 a met trolleyretriever.
- D. De door de wielas aangedreven Knorr-compressor werd vervangen door een compressor GV, die aangedreven wordt door een individuele motor op 600 V.
- E. De Koningspin tussen draaistel en koetswerk werd aangepast.
- F. Een pneumatische ruitenwisser ter vervanging van de met de hand bediende wissers.
- G. Uitrusting van de wagen voor eenmansbediening. Deze wijziging omvatte :
 - wegnemen van de schotten tussen het balkon en de wagenbak ;
 - zitplaats van de ontvanger verdwijnt ;
 - de inningspost werd vooraan naast de tramgeleider geplaatst ;
 - ontwaardingstoestel voor rittenkaarten « CAMP », geplaatst achter geleider, in de helft van het voorbalkon ;
 - transformatie van de handrem. De bedieningshandle werd opgesteld tussen de zitplaats van de voerder en de betaaltafel.

DATUMTABEL VAN DE DOORGEVOERDE WIJZIGINGEN

nr. Rijtuig	A. Controllers B. Motoren	C. Panto	D. Kompres- sor G.V.	E. Konings- pin	F. Pneuma- tische rui- tenwisser	G. Eenmansbediening	
						Binnen	Buiten
7379	uit werkhuis oktober 1965	uit werkhuis 5-10-1965	uit werkhuis 5- 5-1966	uit werkhuis 5- 5-1966	uit werkhuis 12- 5-1967	Binnen 3- 4-1967	Buiten 12- 5-1967
7380	september 1965	27-10-1965	23- 3-1967	3- 9-1965	23- 3-1967	16- 2-1967	23- 3-1967
7381	november 1965	18-10-1965	6- 1-1967	6- 1-1967	6- 1-1967	12- 5-1967	20- 6-1967
7382	december 1965	16-11-1965	30-11-1966	17-12-1965	30-11-1966	28- 6-1967	24- 7-1967
7383	mei 1965	15-10-1965	16- 5-1966	16- 5-1966	23-12-1966	31- 8-1967	4-10-1967
7384	april 1965	9-11-1965	1- 6 1966	1- 6-1966	11- 4-1967	13- 3-1967	11- 4-1967
7385	juli 1965	24- 6-1965	21- 9-1966	21- 9-1966	21- 9-1966	20- 7-1967	14- 9-1967
7386	maart 1965	4-11-1965	18- 1-1966	18- 1-1966	18- 1-1966	8- 6-1967	6- 7-1967
7387	juni 1964	19-11-1965	13- 3-1967	25- 2-1966	13- 3-1967	31- 1-1967	13- 3-1967

(Wordt voortgezet)

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

door Jos Neyens

4. Lijn Aarschot - Westerlo (17 km.)

De voorlopige inoverwegingneming werd toegestaan op 30 september 1902, maar de verwezenlijking van het ontwerp moest uitgesteld worden wegens de moeilijkheden, die oprezen vanwege de aandeelhouders van de lijn Mechelen - Itegem - Westerlo - Geel - Turnhout, daar deze een concurrentie vreesden. De definitieve inoverwegingneming werd bekomen op 10 december 1903 en de vergunning werd aangevraagd op 22 maart 1905.

De uitgaven waren ook hoger dan voorzien zodat beroep moest gedaan worden op de openbare besturen om hun aandelen te verhogen. Het kapitaal van 840.000 fr. werd voor 50 % onderschreven door de Staat, voor 25 % door de provincie en voor 25 % door de gemeenten.

Ten slotte werd de vergunning bekomen op 28 juli 1906 en had de opening van de lijn plaats op 8 juli 1911.

Tijdens de eerste maanden van de oorlog werd de lijn onregelmatig gebruikt; pas op 11 februari 1915 kon een regelmatige dienst verzekerd worden.

Echter niet voor lang, want reeds op 14 september 1915 werd medegedeeld dat de lijn zou worden opgebroken.

De exploitatie werd hernomen op 1 mei 1921.

V. « TRAMWAY D'ANVERS »

Door een notariële akte van 21 december 1886, verleden te Antwerpen voor Emile Deckers, en verschenen in het Staatsblad van 31 december 1886, werd overgegaan tot de stichting van de S.A. Tramway d'Anvers.

Het doel van de maatschappij was het bouwen, aankopen, verhuren en exploiteren van buurtspoorwegen, stoomtrams en andere in België en in de vreemde. De zetel van de maatschappij was gevestigd te Merksem.

Het maatschappelijk kapitaal was samengesteld uit 60 aandelen van 1000 fr. en verdeeld onder 9 aandeelhouders, waarvan vijf Nederlanders en vier Belgen. De duur van de maatschappij was voorzien tot 6 september 1916.

De Raad van Beheer was samengesteld uit drie leden en het aantal commissarissen werd bepaald op vijf. De algemene vergadering had plaats op de vierde zaterdag van april om 14 uur.

Op de buitengewone algemene vergadering van 10 augustus 1887 werd besloten de naam van de maatschappij te veranderen in S.A. Tramway du Nord d'Anvers.

De eerste Raad van Beheer was als volgt samengesteld :

Voorzitter : Laane W. ;

Leden : Geelhand R. ; Daverveldt C.

De eerste commissarissen waren : E. Geelhand ; A. Vermeulen ; J. De Bruyn ; Chr. Rogier en L. Vande Put.

1. Lijn Antwerpen - Brasschaat - Grens en Uitbreidingen. (39 km.)

Antwerpen (Klapdorp) - Merksem (Oude Bareel).

Deze lijn werd geëxploiteerd met paardentractie door de S.A. des tramways du Nord d'Anvers, gesticht in 1878. Op 17 december 1886 had echter een buitengewone algemene vergadering plaats waarop besloten werd tot de overgave van de lijn aan de N.M.V.B. en de likwidatie van de maatschappij op de datum van de overgave.

Op 15 juli 1887 werd de lijn overgenomen door de S.A. Tramway d'Anvers, voor rekening van de Nationale Maatschappij.



PAARDENTRAM D 107 TE MERKSEM - OUDE BAREEL

VERZ. E. KEUTGENS

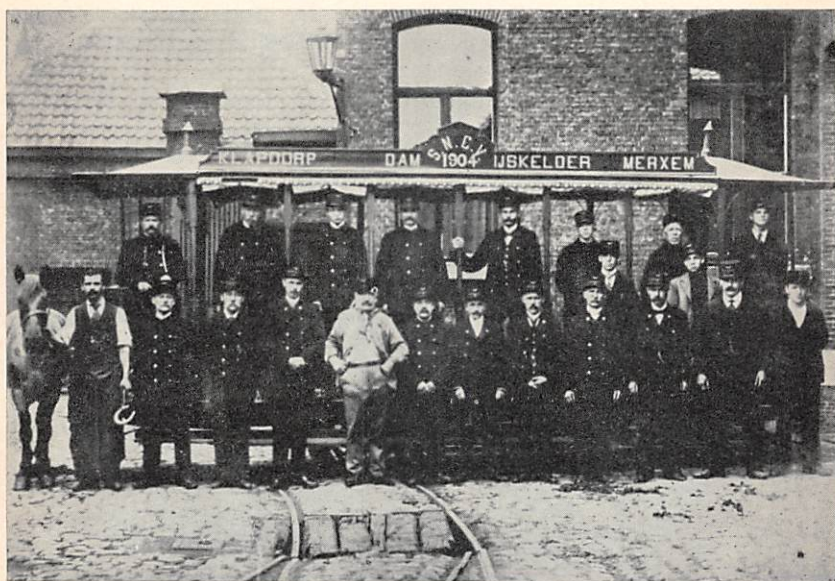
De vergunning werd toegestaan door Koninklijk Besluit van 9 augustus 1887. Eveneens werd de toelating bekomen om met stoomlocomotieven door te dringen tot in de stad. Deze beslissing liet toe het spoor van 1,50 m te brengen op 1,067 m zodat de trams van de lijnen Antwerpen-Zandvliet-Lillo en Antwerpen-Brasschaat-grens tot op de Paardenmarkt te Antwerpen konden rijden.

Het tractiematerieel van deze lijnen omvatte 22 rijtuigen waarvan 10 open en 12 gesloten rijtuigen.

Reeds in 1897 stelde de Nationale Maatschappij voor de elektrische tractie in te voeren in vervanging van de paardentrams, daar deze niet meer voldeden aan de eisen van de tijd. Het voornaamste verzet kwam van de stad Antwerpen, die niet toeliet een elektrische lijn met een lucht-net te bouwen op haar grondgebied.

Het zou tot in 1908 duren alvorens de paardentram zou worden afgeschaft.

(Wordt voortgezet)



PAARDENTRAM VAN DE LIJN ANTWERPEN (KLAPDORP) - MERKSEM (OUDE BAREEL)
VERZAMELING FR. KEUTGENS CLICHE J. NEYENS

★ ★

**VERENIGING VOOR HET TRAMMUSEUM,
v.z.w.d. « AMUTRA »**

Gesticht op 7 maart 1961.

MAATSCHAPPELIJKE ZETEL : Wielemans Ceuppenslaan 47,
1190 Brussel. P.C.R. 449.80 ten name van « AMUTRA » te 1190 Brus-
sel.

Bijdragen :

Gewoon lid : 200 Fr. Beschermend lid : 300 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) : 100 Fr.

REDAKTIE : « TRAMLEVEN » en nederlandse briefwisseling :
Lange van Ruusbroecstraat 44, 2000 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 : Dépôt Blier, Amonines par Erezée.

Algemene Directie : Aug. Lambiottestraat 79-81, 1030 Brussel.

Schatbewaarder : Wielemans Ceuppenslaan 47, 1190 Brussel.

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

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

TRAMLEVEN

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 » : 200 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, 1070 Brussel. — 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 200 Fr (minimum 300 Fr. als beschermid).

Dit bedrag kan gestort worden op P.C.R. nr. 449.80 van AMUTRA te 1190 Brussel.

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, 1190 BRUSSEL.