



19 tramleven

Informatieblad

van de vereniging voor het trammuseum

5de jaargang / 4 1970 prijs 25 fr.

inhoud:

- *De stoomlokomotieven van de N.M.V.B.*
- *De Gyrobus G3, onze nieuwe aanwinst in het Trammuseum.*
- *Bijdragen tot de geschiedenis van de Buurtspoorwegen in de provincie Antwerpen (slot).*
- *De oorspronkelijke nummeringsstructuren van de buurtspoorwegrijtuigen (slot).*

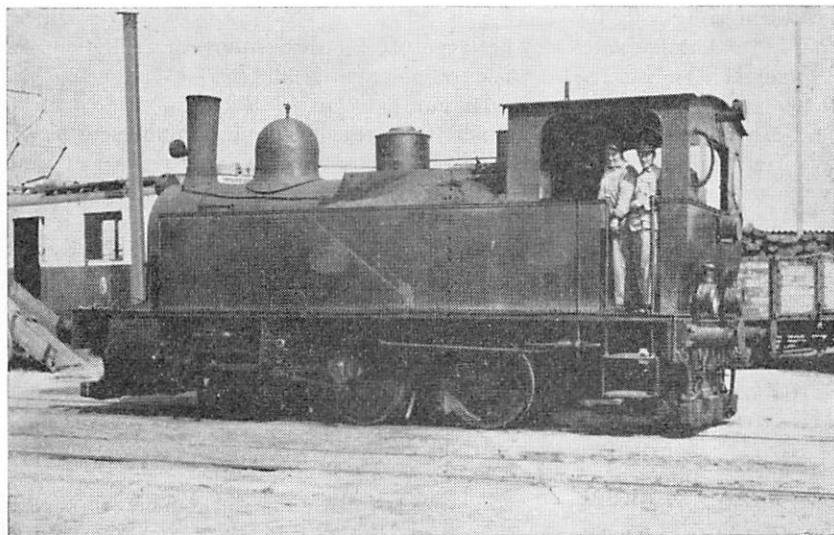
Foto van de omslag : 21.7.1970 : Trammuseum Schepdaal. Zicht op de koer van het Museum. (Foto E. Keutgens)

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

17. de stoomlokomotieven
van
het type 20

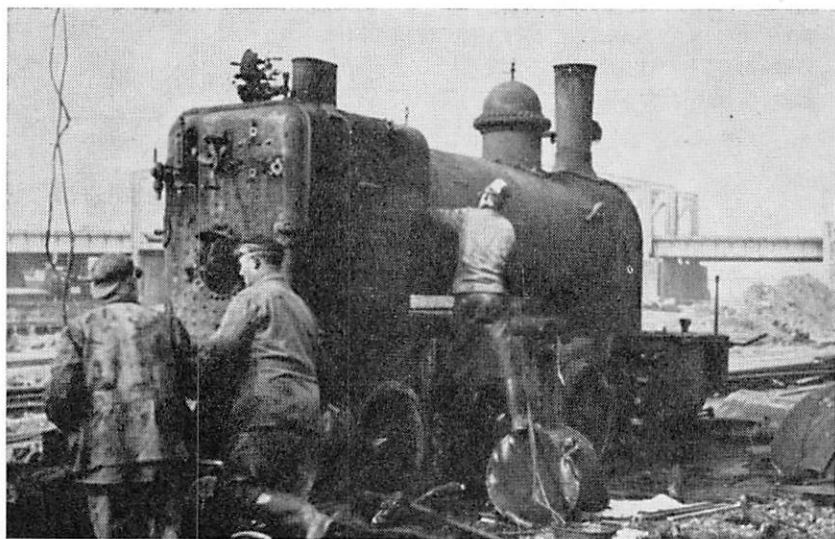
Geschiedkundig overzicht.

Deze lokomotieven werden in dienst gesteld op de nijverheidssporen NMVB - NMBS van Merksem bij Antwerpen en hebben aldaar ononderbroken de dienst verzekerd, op uitzondering echter van de HL 822, die eerst een kleine periode gereden heeft op de lijn Groenendaal - Overijse in de provincie Brabant. Op 12 maart 1926 werd deze lok overgebracht naar Merksem-IJskelder. De lok 819 reed voor de laatste maal op het nijverheidsspoor te Merksem op 16 juni 1967 en sloot daarmee een periode af van ongeveer 80 jaar stoomtractie bij de NMVB.



MERKSEM-IJSKELDER : 1952 ; HL 819

(Foto Fr. Keutgens)



MERKSEM-IJSKELDER - 16.9.1967 : AFBRAAK HL 819

(Foto Vander Straeten)

Op 23 september 1967 werden bij de schroothandelaar Amertal te Antwerpen-Zuid, de laatste resten, nl. de vuurkisten van de loks 819, 820 en 821, met snijbranders doorgesneden. De lok 822 was reeds in 1956 afgevoerd.

Beschrijving

Tenderlokomotief van het type 030 met een stuurpost en kabine voor machinist en stoker. De wielen zijn langs de buitenzijde van het chassis geplaatst. De stoomverdeling is van het type Walschaerts en de vuurkist van het type Belpaire. De aandrijving geschiedde op de middelste as. Het optrekstangenwerk is niet bedekt. De loks waren voorzien van een hand-, stoom- en Westinghouserem.

Aantal

Vier eenheden, gebouwd bij « Ateliers Métallurgiques de Tubize ».

HL 819 : konstruktienummer 1828

aanbesteding van 7 april 1922

HL 820 : konstruktienummer 1829

aanbesteding van 7 april 1922

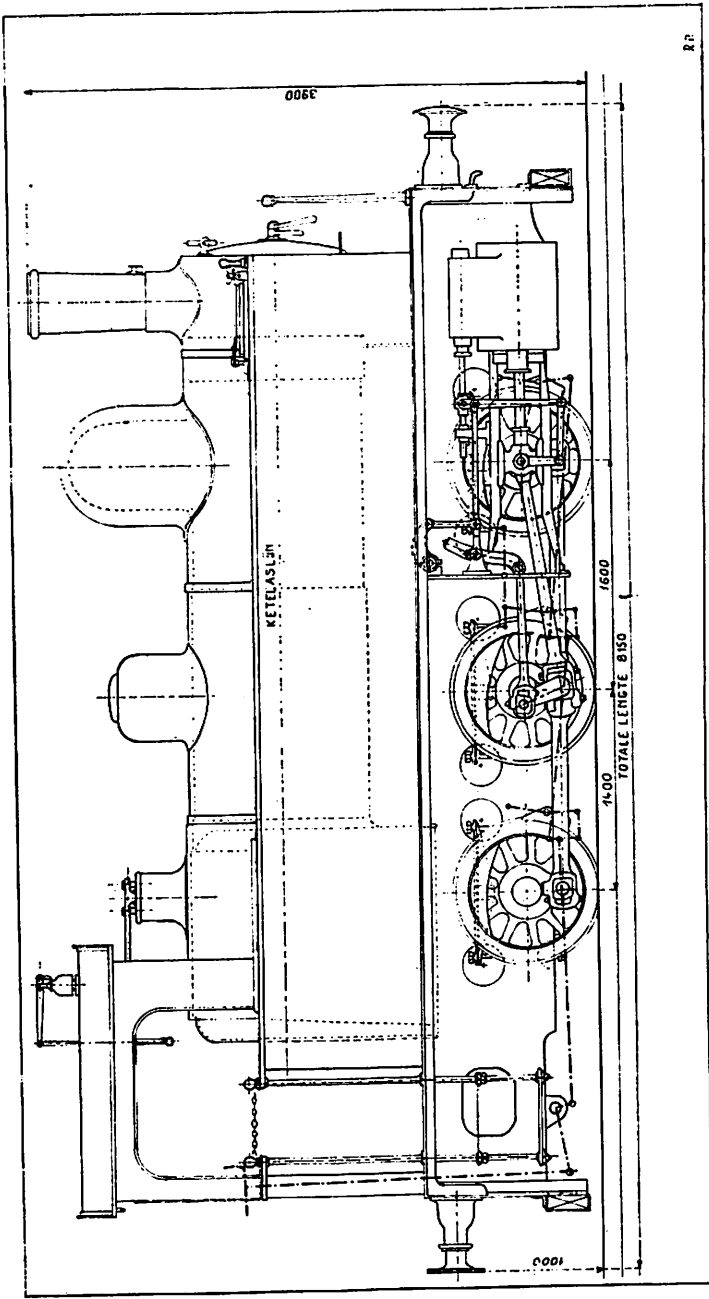
HL 821 : konstruktienummer 1970

aanbesteding van 15 oktober 1923

HL 822 : konstruktienummer 1993

aanbesteding van 25 maart 1924

De lokomotieven 819-820 en 821 werden aangekocht met het kapitaal van de lijn Antwerpen - Zandvliet - Lillo. De lok 822 met het kapitaal van de lijn Groenendaal - Overijse.



R.P.

HL TYPE 20

Technische kenmerken :

Spoor	1,435 m
Stoomdruk	12,000 kg
Roosteroppervlak	1,380 m ²
Verwarmingsoppervlakte vuurkist	6,600 m ²
Verwarmingsoppervlakte pijpen	80,000 m ²
Totale verwarmingsoppervlakte	86,600 m ²
Aantal vlampijpen	171
Afstand tussen de pijpplaten	3,308 m
Doormeter cilinder	0,400 m
Slaglengte van de zuiger	0,500 m
Doormeter van de wielen	1,000 m
Afstand tussen de buitenste assen	3,000 m
Totale lengte over bumpers	8,150 m
Uiterste breedte	2,750 m
Hoogte rail - top schouw	3,900 m
Inhoud waterbakken	4,000 l
Inhoud kolenbunker	1,000 m ³
Leeggewicht	30.000 kg
Gewicht rijklaar	37.500 kg
Traktiekracht	6.240 kg

* * *

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

* * *

*De Redactie van Tramleven en Trampost,
alsook de Raad van Beheer
van de Vereniging voor het Trammuseum
wensst aan al haar leden en abonnees, een*

VOORSPOEDIG NIEUWJAAR

De gyrobus G 3, onze nieuwe aanwinst in het Trammuseum

door E. Keutgens

Sinds dinsdag 28 april 1970 werd aan de verzameling N.M.V.B.-rijtuigen in het Trammuseum te Schepdaal het eerste N.M.V.B.-voertuig toegevoegd, dat niet op rails rijdt. Het gaat hier inderdaad over de G 3, naar onze mening het nog enige bestaande exemplaar van gyrobus in de wereld.

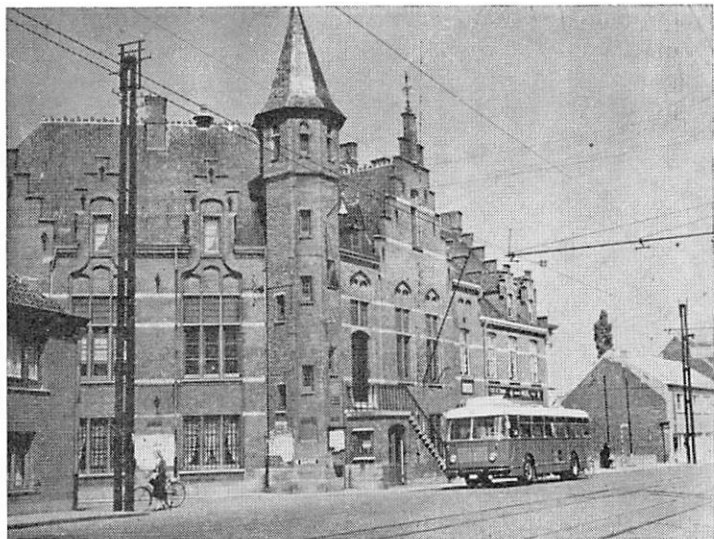
Door de Zwitserse industrie werd tijdens de Duitse Verkeerstentoonstelling in Munchen in 1953 voor het eerst een gyrobus voorgesteld.

Met de eerste exploitatieproeven met dit nieuwe type van voertuig werd gestart in 1954 te Yverdon, een Zwitserse stad tussen Lausanne en Neuchâtel, op een lijn met een lengte van 4,5 km.

Verder werden er ook nog proeven gedaan te Altdorf en Aarau, eveneens in Zwitserland. In Oostenrijk werd de lijn Heerbrugg - Diepoldsau - Hohemens, gelegen in de vallei van de Rijn nabij de Zwitserse grens met gyrobussen geëxploiteerd.

Ook in Leopoldstad, hoofdstad van het voormalig Belgisch Kongo, werden vanaf 6 augustus 1955 eveneens 4 lijnen met gyrobussen in exploitatie genomen.

Thans is er in geen enkel van deze landen nog een gyrobus in exploitatie.



DE GYROBUS VOOR HET GEMEENTEHUIS VAN MERELBEKE 1956

(Foto Roels)

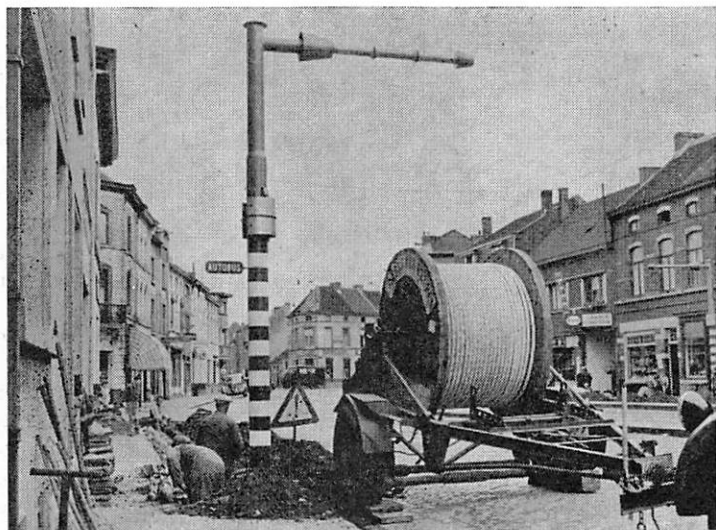
De Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen bestelde op 11 februari 1955, ten titel van proef, bij Oerlikon - Zurich in Zwitserland drie gyrobusen. Zij werden genummerd van G 1 tot G 3. De eerste gyrobus kwam per spoor te Brussel toe op 24 mei 1956. De exploitatie op de lijn Gent-Merelbeke was sedert 1 mei 1955 verzekerd door autobussen van het tussenstedelijk type. Van 15 augustus 1956 af werden er proefnemingen gedaan op de lijn en van maandag 10 september 1956 af werd dan officieel gestart met de exploitatie met gyrobusen.

1. De karakteristieken van de gyrobuslijn Gent (Zuid)-Merelbeke.

De eerste plannen van de NMVB was het indienststellen van een gyrobuslijn tussen Gent, Zuid naar Bottelare, Dorp over Ledeberg en Merelbeke-Dorp. Echter werd de infrastructuur van de lijn maar aangelegd tot Merelbeke, Molenhoek.

De rechtstreekse lijn had een lengte van 8.140 m ; met de variante over Merelbeke « Flora » bedroeg de totale lengte 9.640 m.

De gehele lijn omvatte zes voedingsposten met in totaal tien laadmasten. Deze laadmasten stonden twee aan twee opgesteld, uitgenomen aan de eindpunten van de lijn, gezien de voeding langs beide kanten van de rijweg diende te geschieden. De voedingsposten waren gelegen te :



AANLEG VAN DE VOEDINGSKABEL EN PLAATSEN VAN DE MASTEN

(Foto Roels)

Gent, Zuid - Graaf van Vlaanderenplein - 1 mast	onderlinge afstand :
Ledeberg, Botermarkt - 2 masten	1.930 m
Merelbeke, Van Goethemstraat - 2 masten	1.833 m
Bergstraat - 2 masten	2.100 m
Hukkelgem - 2 masten	1.974 m
Molenhoek - 1 mast	1.930 m

De laadmasten hadden een hoogte van 4,80 m ; de horizontale arm met een lengte van 2,5 m bestond uit drie afzonderlijke contactstukken, daar de voeding geschiedde met driefazige stroom. Op een hoogte van 3,20 m van de grond waren twee koperen platen aangebracht. Deze gaven, via twee zijarmpjes gemonteerd op de gyrobus, contact met de 24-volt-batterij van de gyrobus. Door dit contact kwam de laadmast onder spanning van 500 volt om het vlieg wiel het gewenste aantal toeren te geven.

De gyrobusen verbleven 's nachts in de stelplaats van Merelbeke, waar een installatie van 220-volt de gyro bestendig kon laten draaien, of in gang zetten.

De commerciële snelheid met gyrobusen op de lijn Gent-Merelbeke bedroeg 22 km per uur.

De exploitatie met gyrobusen heeft echter niet lang mogen duren, want op 24 november 1959 werd terug overgeschakeld naar het gewone type van autobus.

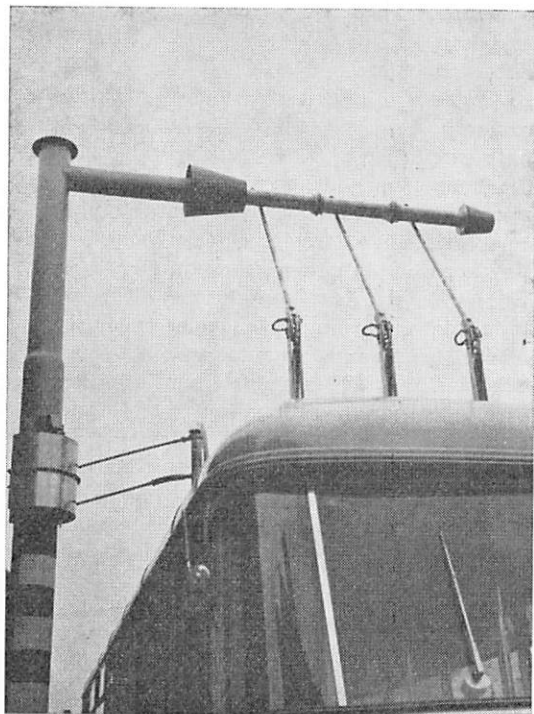
II. De elektrische voeding van de gyrobusen.

Zoals U allicht zult weten wordt de driefazige wisselstroom van 10 tot 15.000 volt voor de tramwegen, voortgebracht in elektrische centrales en langs onderstations naar de lijnen gevoerd. In deze onderstations wordt dan de aangevoerde hoogspanning omgezet in 600 volt gelijkstroom.

Voor de gyrobusen diende de stroom niet omgevormd te worden in gelijkstroom. Vanuit de elektrische centrale werd de stroom geleverd met een spanning van 12.000 volt. Deze stroom werd, om bruikbaar te zijn, bij middel van een statische transformator verlaagd tot een spanning van 500 volt met 50 periodes, dus stroom van een « gemiddelde » spanning.

Wanneer de gyrobus stilstond aan een voedingsmast diende de voerder de hefboom aan zijn stuurpost te verplaatsen van stand 0 naar 1. Bij dit manoeuvre gingen de drie stroomafnemers (lengte 2.000 m), die boven op het dak van de gyrobus stonden, langzaam de hoogte in en drukten zich tegen de hoofdkontakten van de horizontale arm van de voedingsmast.

Bij overschakeling van stand 1 naar 2 werden twee kleine zijarmpjes, die zich aan de rechterzijde op het dak van de bus bevonden, in beweging gebracht. Zij kwamen alzo in contact met de zijkontakten van de voedingsmast. Langs deze kontakten deed de stroom van de 24-volt batterij van de gyrobus, in de voedingspost een automatische schakelaar aanslaan, die de drie ladingskontakten op de horizontale arm van de mast onder spanning zette, om alzo de gyrobus te voeden.



GYROBUS AAN DE
VOEDINGSMAST.
ONDERAAN LINKS :
KLEINE KONTAKTARMPJES.
BOVENAAN :
STROOMAFNEMERS
IN KONTAKT MET DE
HORIZONTALE ARM.

(Foto Roels)

Wanneer de drie voedingsarmen omhoog stonden kon de gyrobus niet gestart worden, daar de rijkontakten hierdoor afgegrendeld waren. Om te kunnen vertrekken werd de handle van stand 2, over stand 1, naar het nulpunt teruggebracht.

III. De technische kenmerken van de gyrobus.

Het werkingsprincipe van de gyrobus kunnen wij als volgt samenvatten. Het is een autobus voorzien van een vliegwiel. Door deze gyro op een hoog toerental te brengen bij middel van een elektrische motor, zal deze op een zeker ogenblik voldoende kracht bezitten om een generator aan te drijven, die de nodige elektriciteit gaat leveren voor het aandrijven van de tractiemotor, die de autobus in beweging zet.

In het midden van het chassis van de autobus draait op rollagers, een vliegwiel in gesmeed staal en in een met waterstof onder lage druk (0,7 atm.) gevulde ruimte, dit om het draaien van het vliegwiel te vergemakkelijken.

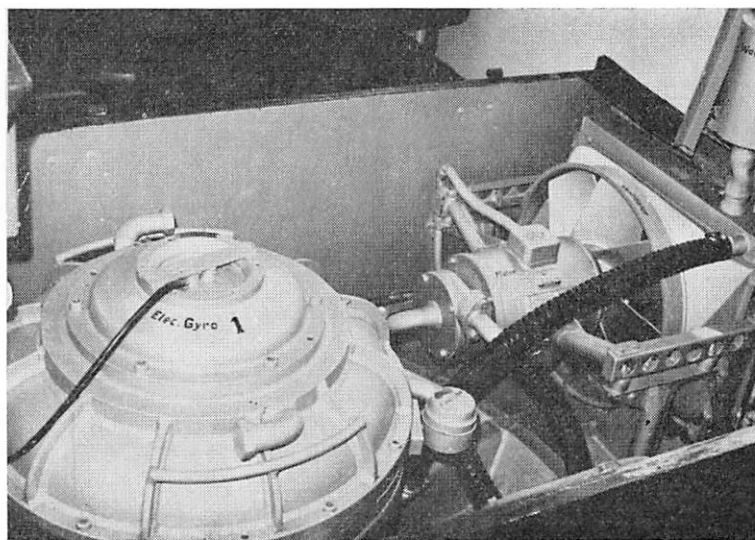
Het vliegwiel, voorzien van een vertikale as, heeft een diameter van 1,620 m en weegt ongeveer 1.500 kg. Het vliegwiel wordt aangedreven door een asynchroommotor met kooirotor, die de gyro op een synchroom-snelheid kan brengen van 3000 toeren per minuut. Het totaal gewicht van het geheel (vliegwiel, motor en carter) bedraagt ongeveer 3.000 kg. De lading van het vliegwiel, zegge zijn aandrijving tot op 3.000 t/m geschiedt aan de eindpunten en aan de tussenhaltes, voorzien van een laadmast. De motor drijft gedurende maximum 2 minuten het vliegwiel aan om een snelheid van 3000 toeren per minuut te bereiken. Deze aandrijving gebeurt tijdens het in- en uitstappen van de reizigers.

Buiten de ladingsperiodes drijft het vliegwiel een motor aan, die als een generator werkt en also aan de traktiemotor stroom levert om de gyrobus te laten rijden.

De traktiemotor is een drievoudige motor met kooirotor, waarvan de connecties de mogelijkheid bieden om zes snelheden te kiezen, gelegen tussen de 12 km/u en 55 km/u.

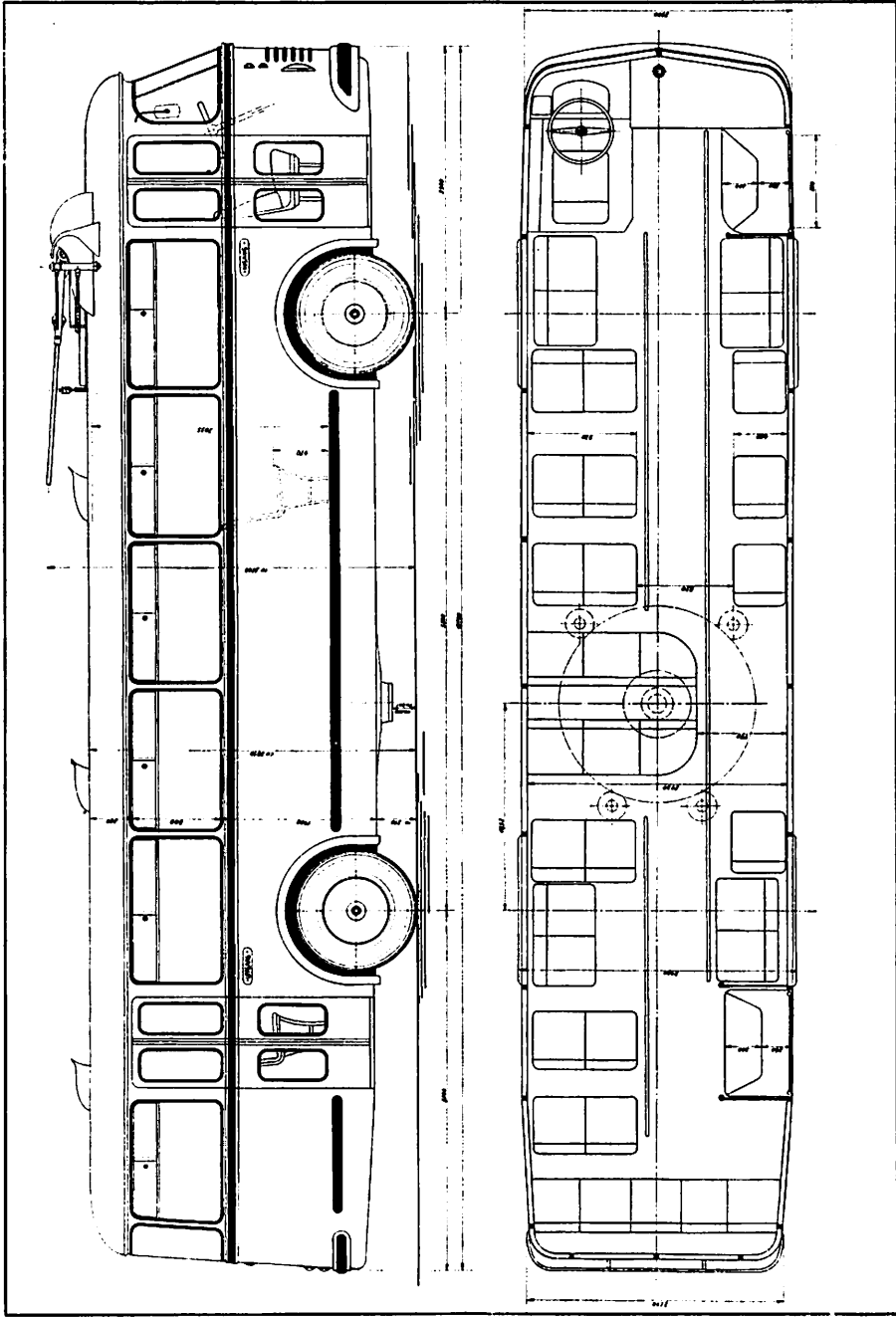
De autobuschauffeur kiest de snelheden en regelt de spanning van de traktiemotor naargelang de noodwendigheden van het verkeer.

De gyrobus kan zich in normale omstandigheden over een afstand van 6 km verplaatsen, alvorens tot een nieuwe lading van het vliegwiel te moeten overgaan.



DE GYROMOTOR MET ONDERAAN (GEDEELTELIJK ZICHTBAAR) HET VLEGWIEL

(Foto Fr. Keutgens)



Kenmerken koetswerk gyrobus

Totale lengte	10,700 m
Maximum breedte	2,400 m
Aswijdte	5,200 m
Maximum hoogte : stroomafnemers omlaag	3,200 m
Maximum snelheid	55 km/u
Leeggewicht	11.700 kg
Gewicht in beladen toestand	ong. 16.750 kg
Aantal zitplaatsen ; chauffeur inbegrepen	36
Aantal staanplaatsen	35

Kenmerken van de gyro

Type	EG 162-17 a
Diameter	1,620 m
Gewicht vliegwiel	1.500 kg
Totaal gewicht van het ensemble	3.000 kg
Energie van het vliegwiel bij 3.000 toeren	9 Kwh
Bruikbare energie tussen 2.940 en 1800 t/m	5,4 Kwh

* * *

De gyrobus G 3, thans in het Trammuseum te bezichtigen, droeg in dienst de nummerplaat 0554 P en had als nummer van deugdelijkheid : 10 - 1450.

De gyrobussen G 1 en G 2 werden door de NMVB afgevoerd op 26 januari 1970.

* * *

TRAMVRIENDEN

ADVERTEER

HIER

Bijdragen tot de
geschiedenis
van de Buurtspoorwegen
in de provincie
Antwerpen
(SLOT)

door J. NIJENS

Merksem (Kleine Barreel) - Sint-Mariaburg.

Op 21 januari 1908 werd de definitieve inoverwegingneming bekomen van een uitbreiding van een lijn van Merksem (Kleine Barreel) - Sint-Mariaburg. De vergunning werd aangevraagd op 28 januari 1909 en bekomen bij Koninklijk Besluit van 10 februari 1910. De sectie werd in gebruik genomen op 5 augustus 1911.

Wuustwezel - Loenhout.

De vergunning werd aangevraagd op 15 januari 1908 en toegestaan op 4 augustus 1910. Voor deze lijn was op 15 oktober een kapitaal onderschreven van 110.000 fr., doch de lijn werd echter nooit aangelegd.

2. Merksem (Ijskelder) - Zandvliet - Lillo. (44 km.)

De inoverwegingneming, aangevraagd op 20 december 1884, werd verleend op 4 maart 1885.

Het kapitaal van 1.395.000 fr. was onderschreven op 29 juni 1887. De tussenkomsten waren als volgt: Staat 21,5 %, provincie 25 %,



gemeenten 32 % en particulieren 21,5 %. Het tractie- en vervoermaterieel was in het kapitaal niet begrepen daar het zou geleverd worden door de exploitant.

De vergunningsaanvraag, aan de regering overgemaakt op 30 oktober 1885, werd toegestaan op 9 augustus 1887.

De sectie Merksem (IJskelder) - Zandvliet (grens) werd geopend op 4 september 1887 en de sectie Ekeren - Wilmarsdonk - Lillo (fort) op 1 oktober 1888.

Te Zandvliet stond de lijn in aansluiting met de lijn Zandvliet - Bergen-op-Zoom (Nederland) en Bergen-op-Zoom - Tholen, beide geëxploiteerd door de Stoomtramweg Maatschappij « Antwerpen - Bergen-op-Zoom-Tholen ».

De vergunning voor de verlenging van de lijn tot Lillo-haven werd verleend op 29 februari 1892 en de opening had plaats op 22 juni 1892.

VI. VICINAUX ET TRAMWAYS.

Deze maatschappij werd gesticht door notariële aktie van 10 juli 1908, verleden voor notaris Dero van Sint-Joost-ten-Node en verschenen in het Staatsblad van 31 juli 1908.

De maatschappij had tot doel de bouw, de verhuring en de exploitatie in België van spoorwegen van lokaal belang, buurtspoorwegen en stadstrams. De maatschappelijke zetel was gevestigd te Leuven en de burelen te Tremelo.

De maatschappij, opgericht voor de duur van 30 jaar, had een kapitaal van 160.000 fr., verdeeld in 320 aandelen van 500 fr.

De Raad van Beheer was samengesteld uit vijf leden en één tot drie commissarissen controleerden het beheer. De algemene vergadering had plaats op de tweede dinsdag van april om 14.30 uur.

Van de eerste Raad van Beheer maakten deel uit :

H.H. Jules Hendrix ; Ernest Jottrand ; August Le Roy de Rungs ; Alfred Cahen ; Charles Van den Berghe.

De heer Gustaaf Geroefi werd als eerste commissaris benoemd.

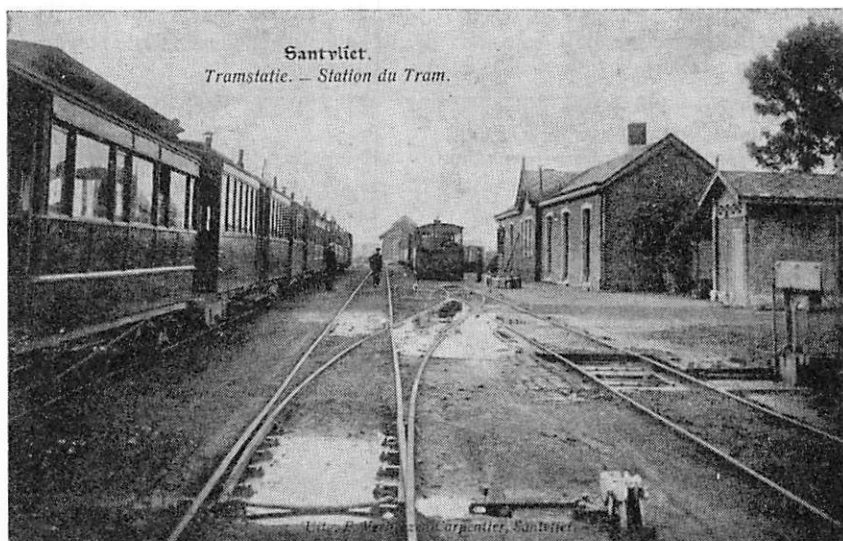
In de vergadering van de Raad van Beheer van 2 april 1908 werd toezegging gedaan aan deze maatschappij van de exploitatie van de lijnen Lier - Werchter en Mechelen - Aarschot.

De aanvraag tot opzegging van het exploitatiecontract werd behandeld in de Raad van Beheer van 4 mei 1920 en de overgave aan de N.M. V.B. had plaats in maart 1923.

1. Lijn Mechelen - Aarschot. (32 km.)

Op 29 januari 1902 werd de memorie van toelichting verzonden aan de regering, die de definitieve inoverwegingneming toestond op 22 april 1903 en zich verbond tot het deel van de Staat zodat de Nationale Maatschappij zich tot de provincies en de gemeenten kon wenden om het resterende deel van het kapitaal te onderschrijven.

Al de gemeenten, uitgenomen Mechelen en Aarschot, hebben hun deel onderschreven voor een lijn met een spoor van één meter wat werd voorgeschreven door de regering. De gemeente Keerbergen maakt echter



ZANDVLIET-TRAMSTATIE

(Verz. E. Keutgens)

verschillende opwerpen en vraagt een wijziging van het traject op haar grongebied. De vergunning werd aangevraagd op 26 augustus 1904 en het vergunningsbesluit verscheen op 20 januari 1906 in het staatsblad.

De publieke aanbesteding van de exploitatie van 25 september 1907 kende drie aanbestedingen waarvan er twee werden weerhouden, deze van de heren Le Roy en Hendrix, de maatschappij « Vicinaux et Tramways » vertegenwoordigend, en de Kempische Stoomtram Maatschappij. Deze lijn evenals de lijn Lier - Werchter zal door eerstgenoemde maatschappij geëxploiteerd worden.

Nog hetzelfde jaar werd een aanvraag gemaakt met de werken tussen Mechelen (Nekkerspoel) en Rijmenam. Tussen Nekkerspoel en Pasbrug moest een derde spoor worden aangelegd daar het reeds bestaande baanvak van de lijn Mechelen - Itegem - Westerlo - Geel - 'Turnhout een breedte had van 1,067 m.

Het baanvak Mechelen-Rijmenam werd in gebruik genomen op 25 juli 1908 en het volgende jaar kwamen respectievelijk op 1 mei en op 14 augustus de baanvakken Rijmenam - Keerbergen en Keerbergen - Tremelo aan de beurt. Het laatste stuk Tremelo - Aarschot kwam klaar op 18 september 1910.

In juni 1920 werd de lijn opnieuw voor het publiek opengesteld tussen Mechelen - Tremelo en in juli 1921 tussen Tremelo - Aarschot.

2. Lijn Lier - Werchter. (24 km.)

Het eerste ontwerp had betrekking op een lijn Mechelen - Lier - Werchter. De definitieve inoverweging en de financiële tussenkomst van de Staat was reeds toegestaan doch de gemeenten, gelegen op het baanvak Mechelen - Tremelo, weigerden tussen te komen in het

kapitaal. Zij hadden immers de aanleg gevraagd van een lijn Mechelen - Tremelo - Betekom - Aarschot, met een afzonderlijk kapitaal.

Op 22 november 1900 werd aan de regering de inoverwegingneming gevraagd van de lijn Lier - Werchter en deze werd ook toegestaan.

In 1901 was het kapitaal onderschreven maar het gemeentebestuur van Putte stelde onaantvaardbare eisen. De regering van haar kant wenste dat deze lijn zou aangelegd worden met een spoorbreedte van 1 meter. De provincie had echter haar aandeel onderschreven voor een lijn met spoorbreedte van 1,067 meter, doch in 1903 legden provincie en gemeenten zich neer bij het voorstel van de regering, die op 18 september 1905 de vergunning verleende. Een kapitaal van 1.320.000 fr. gaf volgende verdeling : Staat 50 %, provincie Antwerpen 28 % ; provincie Brabant 4 %, gemeenten 18 %.

De toewijzing van de werken had plaats op 17 april 1907.

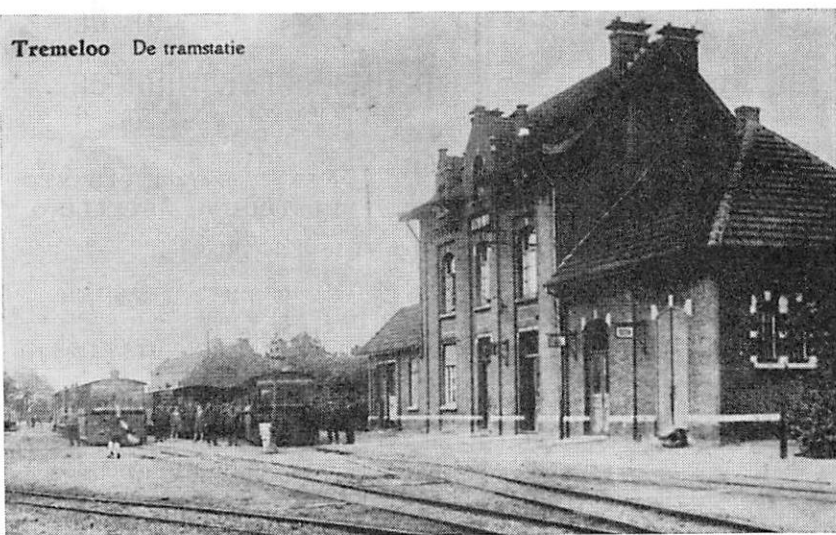
De opening van de lijn gebeurde in drie stadia : op 5 oktober 1908 het baanvak Lier - Putte ; op 1 december 1908 het baanvak Putte-Schriek en op 1 mei 1909 het baanvak Schriek-Werchter.

Op 23 mei 1914 werd de vergunning verkregen om de lijn te verlengen tot aan het station te Lier, hetgeen echter nooit gebeurde.

In juli 1920 had de heropening plaats van het baanvak Werchter - Tremelo en in oktober 1921 van het baanvak Tremelo - Lier, die opgebroken werden tijdens de eerste wereldoorlog.

VII. STADSLIJNEN VAN MECHELEN.

Reeds in 1909 werden de eerste voorbereidingen getroffen voor het aanvragen van de vergunning en de onderschrijving van het kapitaal.



De stad Mechelen en de staat schreven elk in voor de helft.

Op 13 december 1911 werd een vergunning bekomen voor de elektrificatie van de reeds bestaande lijngedeelten en voor het aanleggen van nieuwe lijnen in de stad.

Op 25 maart 1912 werd een aanvang gemaakt met het leggen van de sporen (3,2 km.). Dit werk moest gedaan zijn op 25 juli 1912. De luchtlijn werd gemaakt voor het afnemen van stroom door middel van een beugel. Een overeenkomst werd getroffen met de « Société d'électricité du Nord de la Belgique », voor het leveren van de stroom.

Het vak Station - Schietbaan (lijn 1) werd geopend op 25 juni 1913 en het vak Station - Pasbrug (lijn 2) op 18 november 1913. (1)

Deze lijnen worden opgebroken in 1917 en opnieuw in dienst gesteld in oktober 1919.

(1) Het baanvak Station - Kerkhof (lijn 3) werd pas op 1 november 1932 in gebruik genomen en verlengd tot aan de Elzestraat op 1 april 1933. De aftakking langs de Leopoldstraat werd geopend op 21 april 1935.

* * *

10. de oorspronkelijke nummeringsstructuur van de buurtspoorwegrijtuigen

REEKSEN	BOUWERS	AAN- BESTEDING	INDIENST- STELLING
XV - Materieel C - Gemengde Rijtuigen (1ste & 2de klasse)			
C.1500-C.1503	Germain	9. 3.1887	1888-1891
C.1504-C.1505	Verhaegen	6. 7.1892	10. 7.1894
C.1506-C.1507	Métallurgique	17. 7.1907	17. 7.1908
XVI - Materieel C - Rijtuigen-Pakwagens (reizigers + goederen)			
C.2000-C.2005	Germain	9. 3.1887	1888-1894
C.2006	Germain	21. 9.1912	4. 8.1913

EINDE

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

Gesticht op 7 maart 1961.

MAATSCHAPPELIJKE ZETEL : Pannenhuisstraat 164, 1020 Brussel. P.C.R. 449.80 ten name van « AMUTRA » te 1020 Brussel.

Bijdragen :

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

REDAKTIE : « TRAMLEVEN » en nederlandse briefwisseling : Lange van Ruusbroecstraat 44, 2000 Antwerpen.

« TRAMLEVEN » verschijnt viermaal per jaar.

« TRAMPOST » gestencileerd mededelingsorgaan - verschijnt maandelijks.

TRAMLEVEN

Dienst gratis voor de leden van AMUTRA.

Abonnement op de periodiek « TRAMLEVEN » voor niet leden : 100 Fr. Op de twee periodieken « TRAMLEVEN » en « PRESENCE DU TRAMWAY » : 200 Fr.

LEDENVERGADERINGEN

- **Te Antwerpen :** elke derde woensdag van de maand om 20 u. in de zaal « OSBA », 1ste verdiep, Italiëlei 109 te Antwerpen. Geen vergadering tijdens de maanden juli en augustus.
- **Te Brussel :** elke tweede vrijdag van de maand om 20 u. in « Aux Armes des Brasseurs », Anspachlaan 56 te Brussel. (Nabij de Beurs)
- **Te Brugge :** gelieve hiervoor contact op te nemen met onze plaatselijke afgevaardigde de heer D. De Volder, Eigen Heerdlaan 26 te 8200 St Andries-Brugge.

**TOERISTISCHE TRAMLIJN VAN HET AISNEDAL,
v.z.w.d. « T.T.A. »**

Voor alle inlichtingen : Algemene Directie T.T.A., Aug. Lambiottestraat 79-81, 1030 Brussel. P.R. 2173.61 ten name van T.T.A.-Amonines.

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 « N » waarvan het vertrekpunt gelegen is te Brussel, Ninoofse Poort. (Aansluitingen met MIVB-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 1020 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, Pannenhuisstraat 164, 1020 Brussel.