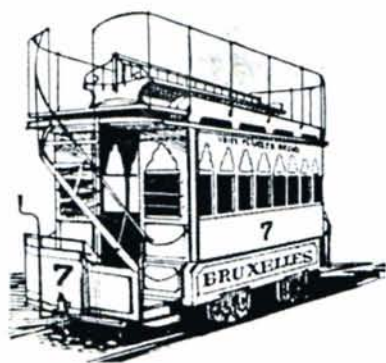


TRAM MAGAZINE



BULLETIN D'INFORMATION

de l'Association pour le Musée du Tramway « AMUTRA »

Périodique trimestriel

1^{ère} année — N° 1

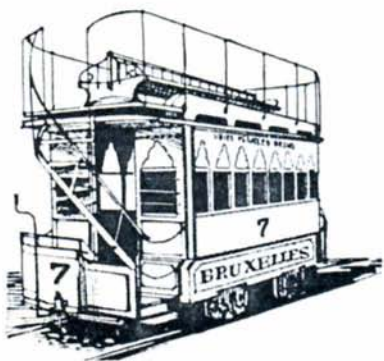
1976

N°-044.

€ 0.50



Edit. resp. : J. de Meurs, avenue Delleur 47 - 1170 Bruxelles



Notre photo de couverture :

« HIER et DEMAIN »

(photo W. HOSTE)

L'Association pour le Musée du Tramway (« AMUTRA ») est une association sans but lucratif, fondée le 7 mars 1961.

Conformément à ses statuts, publiés dans l'annexe n° 1939 du Moniteur Belge du 11 mai 1961, elle s'est fixé pour buts :

- la préservation de véhicules historiques,
- l'aménagement, l'administration, l'exploitation et le développement d'un musée du tramway en Belgique,
- l'entretien courant de ce musée ainsi que l'enrichissement et le développement de ses collections,
- la recherche et la conservation des documents relatifs à l'histoire et à l'évolution des transports en commun,
- la publication d'une revue d'information,
- le groupement de toutes les personnes qui s'intéressent d'une façon quelconque aux transports en commun.

Elle gère et exploite un musée vicinal, situé à Schepdaal, Chaussée de Ninove 184. Ce musée est accessible au public de Pâques au 31 octobre, les samedis, dimanches et jours fériés, de 14 à 18 h. Le prix de l'entrée est de 20,- F par personne. Des réductions sont prévues pour les enfants, les groupes organisés, les familles nombreuses, les membres de certaines associations touristiques, etc.

Elle assume actuellement la préservation de plus de 110 véhicules divers : tramways hippomobiles, locomotives à vapeur, tramways électriques, autorails, remorques, wagons, trolleybus, autobus, gyrobus, etc.

Elle est essentiellement composée de membres bénévoles.

Les activités de l'AMUTRA sont variées :

- réunions de membres,
- échange de photos et documents,
- projections de films et de diapositives,
- excursions et voyages d'études en Belgique et à l'étranger, à bord de tramways anciens et modernes,
- visites de réseaux, de dépôts, d'ateliers, d'usines, etc.
- publication d'une revue périodique et de documents divers,
- restauration et entretien de véhicules historiques,
- gestion et administration du musée vicinal de Schepdaal.

L'AMUTRA ne bénéficie d'aucun subside. Toutes les activités sont assumées par les membres à titre purement gratuit et bénévole.

Tout autre renseignement concernant l'Association pour le Musée du Tramway, son objet et ses activités, peut être obtenu, sans engagement, par simple demande écrite, adressée au secrétariat et accompagnée d'un timbre poste pour la réponse.

SECRETARIAT

W. HOSTE, Rue Fridtjof Nansen 34 Bte 7 — 1070 Bruxelles

Les commandes de publications doivent être faites à cette adresse en versant au compte n° 068-0528040-96 (Crédit Communal) la somme prévue, majorée de 10,- F pour frais d'expédition. Les commandes seront livrées au plus tôt.

La parution de ce premier numéro de la nouvelle revue «Tram Magazine» de l'Association pour le Musée du Tramway constitue un événement qui mérite d'être souligné.

Succédant à «Présence du Tramway» et à «Trampost» qu'il remplacera désormais, ce nouveau bulletin périodique requiert, semble-t-il, une brève présentation.

Les nombreuses difficultés rencontrées jusqu'à présent par notre association dans la publication de ses revues ne sont un secret pour aucun lecteur. Irrégularité de parution, intérêt parfois très discutable, présentation inégale, coût trop élevé, etc., sont autant de griefs trop souvent formulés — à juste titre, hélas ! — à l'égard de nos revues et auxquels il était devenu indispensable de mettre un terme à tout prix.

Si, pour certains, le seul et unique remède à cette situation ne pouvait consister que dans la suppression pure et simple de toute publication périodique, il ne faut cependant jamais oublier le rôle très important que joue dans un organisme comme le nôtre l'existence d'une revue. C'est, en effet, pour la plupart des membres éloignés du musée le seul lien qui les unisse à l'association et qui constitue même la raison d'être essentielle de leur adhésion. C'est, en outre, un des principaux moyens de faire connaître l'association et d'établir son crédit à l'extérieur.

Un examen approfondi de la situation a révélé que le seul remède efficace ne pouvait être trouvé que dans une restructuration complète et fondamentale du principe même de nos publications. Si, d'une part une simplification s'imposait, d'autre part un accroissement sensible de la qualité générale était indispensable.

Or, compte tenu des moyens disponibles, la seule façon d'atteindre ce double but était l'abandon des deux revues distinctes et leur remplacement par une seule revue bilingue. Etant donné le grand nombre de membres s'acquittant du supplément pour obtenir, en plus, la revue dans l'autre langue nationale, cette nouvelle formule présente l'avantage d'offrir, en fait, à chaque membre une double revue. En outre, la simplification et la réduction des tâches rédactionnelles et administratives d'une part et l'économie financière d'autre part qui doivent en résulter permettront d'accroître sensiblement l'intérêt, la régularité et la présentation — c'est-à-dire, en un mot : la valeur — du nouvel organe de l'AMUTRA

Néanmoins, pour que ce but soit pleinement atteint, un élément essentiel demeure indispensable : la collaboration bénévole de tous les membres de l'association. Créée pour eux, c'est en effet par eux que cette revue doit vivre et se développer.

C'est pourquoi, tous les conseils, toutes les critiques et toutes les suggestions seront accueillis avec reconnaissance par le comité de rédaction qui s'efforcera d'en tenir compte dans toute la mesure de ses possibilités. Il en sera évidemment de même pour toutes les propositions d'articles et d'illustrations qui seront faites.

Nous ne pouvons donc que souhaiter à notre nouvelle revue l'essor et le succès que lui méritent les efforts de tous ceux qui s'y consacrent.

A PROPOS DE NOTRE COUVERTURE.

Ce n'est pas sans raison que le dessin qui orne notre couverture a été choisi.

Ce dessin, que nous utilisons avec l'oblique autorisation de son propriétaire, le journal «LE SOIR», représente en effet la célèbre voiture hippomobile n° 7 de la Compagnie Morris, actuellement exposée aux musées du Cinquantenaire à Bruxelles.

C'est à plus d'un titre que la représentation de cette voiture se devait de servir en quelque sorte d'emblème à notre revue.

Construit en 1868/1869 dans les ateliers de Geo Starbuck & C^o à Birkenhead (Grande Bretagne) pour la Compagnie Morris de Bruxelles et miraculeusement conservé intact jusqu'à présent, ce véhicule est un des trois plus anciens du genre existant encore en Europe avec la voiture n° 1 des « Berliner Pferde Eisenbahn Gesellschaft » construite en 1865 et la voiture n° 3 du « Ryde Pier Tramway » construite en 1867.

En service sur la première ligne de tramway de Bruxelles — et de Belgique ! — qui fut inaugurée le 1^{er} mai 1869 entre le Bois de la Cambre et la Porte de Namur, elle se trouve, à quelques détails près, dans son état d'origine. En effet, les quelques altérations mineures apportées à son aspect extérieur sont d'abord les grands chiffres «7» qui ont été remplacés, sur les côtés de la caisse, les armoiries de la Belgique et, ensuite, les roues à rais qui ont été substituées aux roues à voile plein dont la voiture était munie à l'origine.

Notre pays peut être légitimement fier d'être un des seuls au monde à avoir conservé une de ses authentiques premières voitures de tramway et nous nous proposons de revenir ultérieurement et plus en détails sur la description et l'histoire de cette prestigieuse relique des débuts de nos transports en commun.

LES TRAMWAYS ANVERSOIS

E. Keutgens

La nécessité d'organiser un service communal de transport public se fit jour après la démolition, en 1864-1865, des fortifications édifiées jadis par les Espagnols et devenues les « leien » (avenues) actuelles.

La population ne cessait de croître. Le 31 décembre 1856, Anvers comptait 98.291 habitants ; dix ans plus tard ils étaient 116.665 et au 31 décembre 1900 leur nombre avait plus que doublé puisque la ville comptant 272.831 « sinjoren » répartis sur 2.262 Ha contre 1.935 Ha en 1876.

Les voyageurs débarquant à la Gare de l'Est (l'actuelle Gare Centrale) — encore située en dehors des remparts — devenant de plus en plus nombreux, il fallut assurer leur transport vers le centre de la ville. Les services privés d'omnibus n'y suffisaient plus.

I. La période de la traction chevaline (1873-1903)

C'est le 27 juin 1865 qu'une première demande de concession pour l'exploitation d'un tram à cheval — appelé « Tram Américain » — fut introduite auprès de l'Administration Communale.

Cette appellation « Tram Américain » ou « Chemin de fer Américain » trouvait son origine dans les multiples exploitations de tramways à chevaux qui fonctionnaient déjà en Amérique du Nord et dont la première avait été inaugurée à New-York en 1832.

Trois lignes étaient prévues :

1. De la place de la Gare à la Gare du Pays de Waes.
2. De la place de Meir à la plaine Van Schoonbeke (post).
3. De la place Verte à Berchem.

Cependant, six années s'écoulèrent avant qu'une décision définitive soit prise. En effet, ce n'est que le 14 mars 1871 que le Conseil Communal accepta le principe d'une construction de trois lignes :

1. Ligne des Avenues : Pont du Bassin Kattendijk - rue Anselmo.
2. Ligne de Berchem : Limite Berchem-Anvers - place de Meir.
3. Ligne de Borgerhout : Limite Borgehout-Anvers - rue S. Jacques.

Au cours de cette même séance le Conseil Communal décida que la construction et l'exploitation de toute ligne de trams à chevaux ferait dorénavant l'objet d'une adjudication publique.

A partir de cette date et jusqu'en 1899 — lors de la constitution de la Compagnie Générale des Tramways d'Anvers — des dizaines de demandes de concessions furent adressées, tant à l'Administration Communale qu'à la Députation Permanente de la Province d'Anvers.

Beaucoup de ces demandes étaient justifiées ; d'autres l'étaient beaucoup moins, voire fantaisistes ; il y en eut une qui fit sensation : celle introduite en 1884 et tendant à remplacer le tram des avenues par un « cable-car » en appliquant un système inventé par un Anversois, F. De Vooght, et qui avait beaucoup d'analogies avec les « cable-cars » actuellement en exploitation à San Francisco.

L'adjudication publique des trois lignes citées ci-dessus a finalement eu lieu le 4 mai 1872 : elle fut emportée par la Société Félix Neurenberg et Cie, établie à Anvers, qui termina les travaux pour le 25 mai 1873, date à laquelle la première ligne de trams à chevaux entre Berchem (Eglise) et Anvers (Meir) fut solennellement inaugurée au moyen de trois voitures. Quelques semaines plus tard ce fut le tour de la ligne de Borgerhout et de celle des avenues.

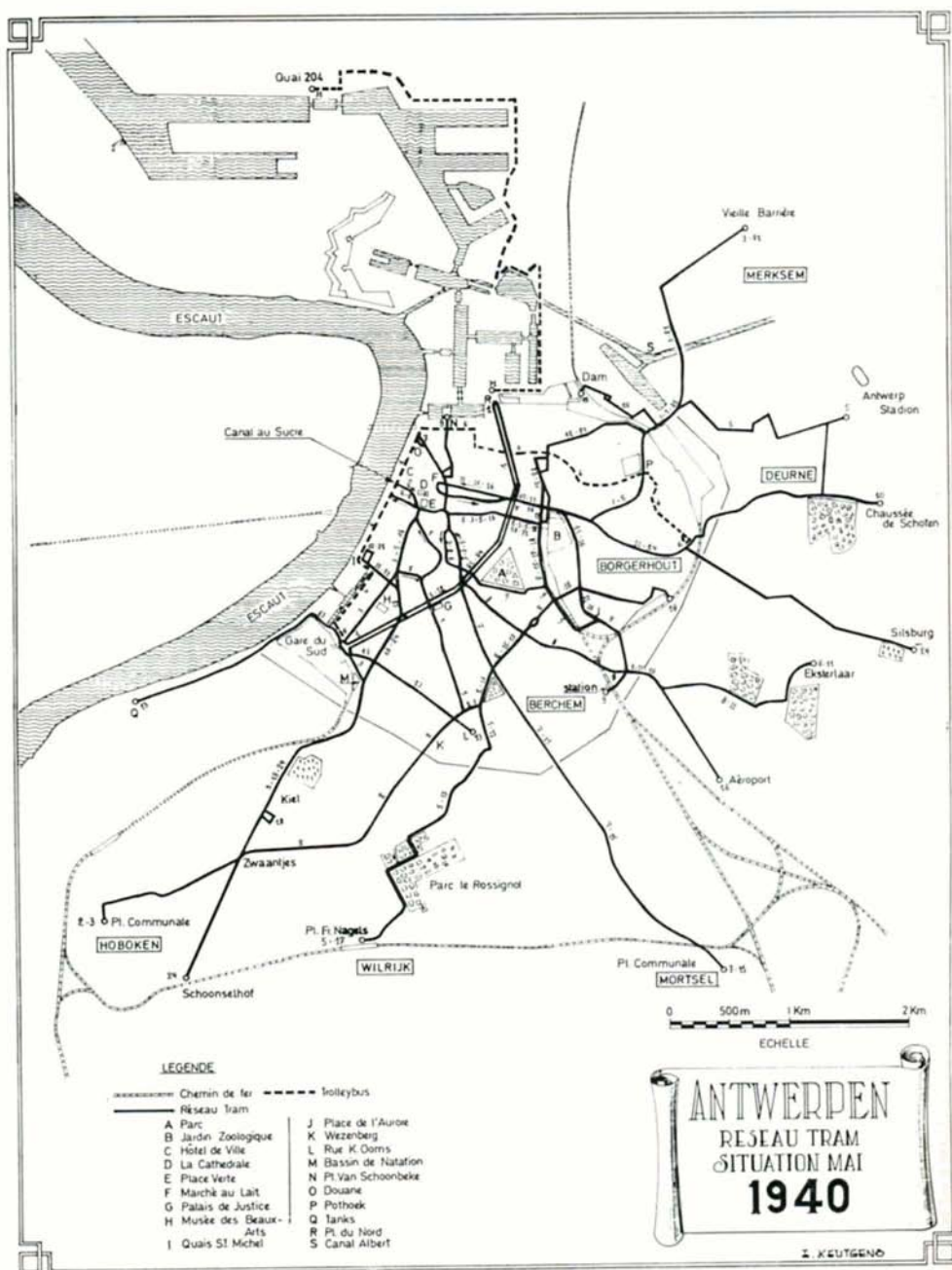
Le parcours complet sur la ligne des avenues se payait 20 centimes ; pour les lignes de Berchem et de Borgerhout le prix était de 25 centimes.

A partir de 1875 le réseau se développa progressivement. C'est ainsi que le 20 juin 1875 s'ouvrit la ligne de la rue Anselmo (limite du Kiel) appelée « le tram du Sud » et prolongée par la suite d'une part vers Hoboken-Centre et d'autre part vers la Place Verte. A l'origine, il était prévu que cette ligne atteindrait Boom via Hoboken, Hemixem, Schelle et Niel. Mais la société exploitante, la « S.A. Tramway du Sud d'Anvers » ne réalisa jamais ce projet.

En 1876-77 la « Société des Tramways Nationaux » construisit une ligne entre les Trois Coins et le Canal au Sucre. C'était le « Tram Vert ».

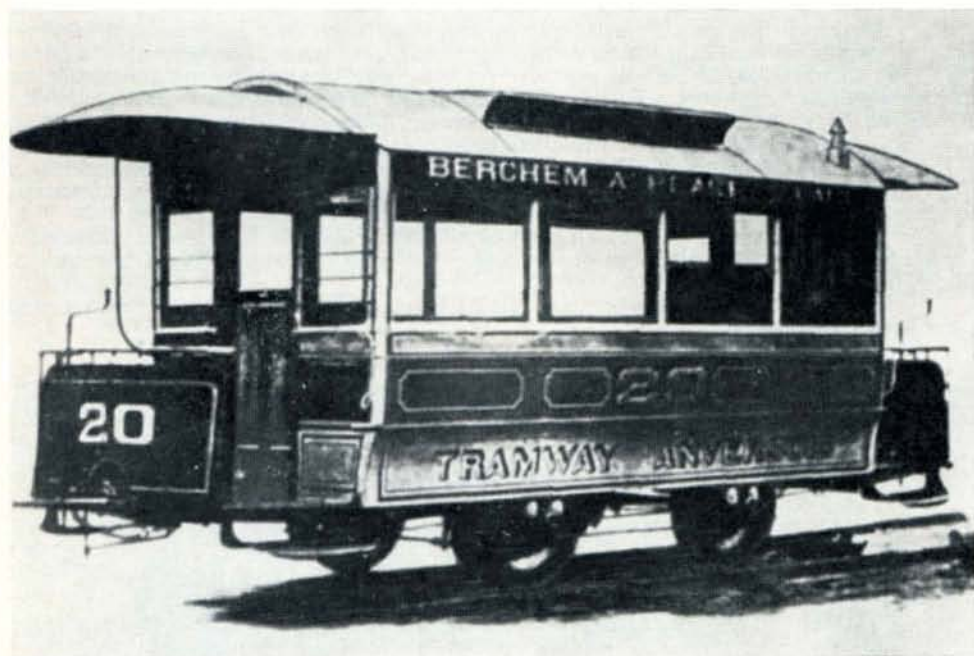
Une des sociétés les plus importantes était la « S.A. des Tramways Maritimes d'Anvers » qui exploitait le « tram du port » allant du Pothoek (hôpital de Stuienberg) à la place Gillis (Anvers-Sud).

Des entrepreneurs d'Anvers obtinrent en 1878 la concession d'une ligne entre le Marché aux Porcs et Merxem (Vieille Barrière) par le quartier du Dam; ils cédèrent immédiatement la ligne aux « tramways du Nord d'Anvers » qui la rétrocédèrent dès 1887 à la « S.N.C.V. » qui venait de se constituer.



En 1885, s'ouvre la ligne dite « de la rue d'Argile » qui, partant de la rue Van Luppen, atteignait la place de Meir. Elle était exploitée par la « S.A. des Tramways d'Anvers ».

Pour desservir l'Exposition Universelle de 1885, deux lignes provisoires furent établies dont l'une, construite sur l'allée centrale des avenues servit notamment pour un concours international de matériel pour tramways et chemins de fer d'intérêt local.



Voiture à traction chevaline de la 1^{re} ligne à Anvers, entre l'Eglise de Berchem et la Place St Paul (Collection E. Keutgens)

Vers la même époque, plusieurs autres lignes furent concédées mais ne connurent qu'une existence éphémère. Parmi elles, le fameux « **Tramway à Poneys de la rue Nationale** » (1888-1891) ; la « S.A. Compagnie des Tramways Economiques d'Anvers » appelé le « **Tram bon marché** » (1892-1894) qui fut supprimé faute de voyageurs . . . ; le tramway de l'ingénieur Navez, mieux connu sous le nom de « **dérailable** » ou tramway à cinq roues. Circulant sur des plaques en métal, avec des roues ordinaires de charette — donc sans bourrelet — le véhicule était guidé par une cinquième roue, relevable (d'où dérailable) qui glissait dans un rail creux. Il circula à partir de 1891 entre la place du Dragon et la plaine Van Schoonbeke (port) et était géré par la « S.A. Compagnie Anversoise des Tramways-Omnibus » ; la « Société Anonyme des Tramways Anvers-Wilrijck » ou « **ligne de Wilrijck** » (1893-1895) qui fit faillite et fut reprise par « la S.A. des Tramways Suburbains d'Anvers ». Elle allait de l'actuelle place du Petit Tunnel au « Dikke Mee » ; à signaler enfin deux lignes d'omnibus qui ne vécutrent que quelques mois, en 1897.

A part les « Tramways à Poneys de la rue Nationale » et « le Dérailable », qui étaient à voie métrique, toutes les autres lignes de tramways à chevaux, étaient à l'écartement de 1,50 m.

Au cours de l'année 1895 se constitua un groupe financier sous la dénomination de « S.A. Cie Mutuelle du Tramway » ayant comme but l'exploitation et l'unification de tous les tramways anversois. Cette société donna naissance à la « S.A. Compagnie Générale des Tramways d'Anvers » (C.G.T.A.) qui, par Arrêté Royal du 11 septembre 1901 devint concessionnaire de tout le réseau anversois jusqu'au 31 décembre 1945.

II. Electrification (1902-1903)

En vue de l'électrification, tout le réseau fut graduellement équipé de rails à gorge de 43 kg au mètre et l'écartement métrique fut généralisé.

Pendant la nuit du 28/29 août 1902, les premiers essais eurent lieu avec un véhicule électrique, essais qui permirent une exploitation mixte tram à cheval - tram électrique dès le 2 septembre et, à partir du 9 septembre, une exploitation électrique intégrale (au moyen de douze motrices et de neuf remorques) sur la ligne des avenues.

La convention de 1901 stipulait qu'aucune ligne aérienne ne pouvait être placée dans un certain nombre de rues du centre de la ville, sauf permission explicite de l'Administration Communale. La Société pour la Protection des Monuments et l'Association des Cortèges s'étaient d'ailleurs opposées dès le début aux lignes aériennes « qui dégraderaient l'image de la cité et dont les poteaux encombreraient chaussées et trottoirs ». Ces câbles empêcheraient par ailleurs la sortie des réputés et tant appréciés cortèges anversois.

Après de longues et pénibles négociations la construction du réseau aérien fut finalement autorisée, à la condition que la Société place dans les endroits principaux de la ville 150 lampes à arc pour l'éclairage public. Ce qui fut réalisé le 3 octobre 1904.

Le dernier tram à cheval, qui avait circulé sur la ligne du Parc (avenue Cogels-Osy - place Van Schoonbeke) entra au dépôt l'après-midi du 30 novembre 1903. Une page était tournée.

Seule la ligne Klapdorp-Merxem (Vieille Barrière) cédée aux Vicinaux restait provisoirement hippomobile.



Voiture omnibus n° 17 de la S.A. des Omnibus Anversois (Collection E. Keutgens)

III. Le réseau depuis 1904 jusque fin 1974

Au cours de la période 1904-1914, le réseau fut surtout prolongé vers les communes périphériques. Une seule ligne nouvelle fut construite.

08.03.04	Gare Centrale - Porte du Schijn (ligne 3)
02.09.04	rue Van der Sweep - Quai d'Herbouville (ligne 13)
01.08.05	Berchem (Eglise) - Mortsel (ligne 7)
12.06.06	Porte de Turnhout - Deurne (ligne 10)
18.06.11	Trois Coins - avenue Van Rijswijck (ligne 2)
30.09.11	rue Van Luppen - Gitschotel (ligne 8)
17.03.12	Dikke Mee - Wilrijck (ligne 5)
15.02.14	Gare du Sud - rue Karel Ooms (ligne nouvelle 14)

Pendant cette même période la « C.G.T.A. » a joué un rôle important dans l'électrification des lignes vicinales du Nord d'Anvers.

En effet, en 1906 des pourparlers eurent lieu entre la « S.N.C.V. » et la « C.G.T.A. » en vue de confier à cette dernière l'entretien, l'exploitation et l'électrification de ces lignes.

Dans ce but la « C.G.T.A. » créa, en date du 17.11.06, une filiale « Les Vicinaux Anversois » (= L.V.A.) qui reprit les 5 lignes ci-après :

1. Anvers (Klapdorp) - Merxem (Vieille Barrière) Tram à cheval.
2. Merxem (Vieille Barrière) - Schooten
3. Merxem (Vieille Barrière) - Brasschaet (village)
4. Brasschaet (village) - Westwezel (Frontière)
5. Merxem (Glacière) - Santvliet (Frontière) et Lillo.

Le matériel électrique devait être livré par « Les Vicinaux Anversois », qui firent construire dans les ateliers de la « C.G.T.A. » rue du Grand Chien à Anvers, entre 1907 et 1912, 20 motrices à bogies (N^{os} 1 à 20), 5 motrices à 2 essieux (21 à 25), 26 remorques (101 à 126) et 3 fourgons (01 à 03).

A l'origine tout ce matériel était peint en rouge-carmin. D'où le nom de « tram rouge ».

Le 9 septembre 1908 cette société remplaça le tram à cheval Anvers (Klapdorp) à Merxem (Vieille Barrière) par le tram électrique.

En application de la loi du 11 octobre 1919 qui permettait de résilier les contrats conclus avant la guerre 1914-1918, la « S.N.C.V. » reprit la gestion des lignes susmentionnées en date du 1er janvier 1920.

Ce n'est qu'à partir de 1920 que de nouvelles constructions ou extensions du réseau anversois purent être envisagées.

En cette année les Florales et les VII^{ème} Jeux Olympiques donnèrent naissance à deux lignes éphémères 27 et 21.

En 1921 la ligne 14, démontée par les Allemands pendant la guerre, fut remise en service ; la ligne 23 fut créée.

En 1923 la ligne 7 fut prolongée jusqu'à la Maison Communale de Mortsel.

En 1924 fut établie la ligne 12 (Gare Centrale - Gare de Waes).

En 1925 — la ligne 15 (Mortsel - Gare Centrale)

— la ligne 16 (place de l'Aurore - Théâtre Flamand)

— prolongement de la ligne 2 jusqu'à l'avenue J. De Vos.

En 1926 ligne 18 (limite Kiel - Place Verte) et la ligne 24 (Gare Centrale - Schoonselhof).

En 1927 ligne 28 (Gitschotel - Lilas).

Encore d'autres lignes furent créées ou fusionnées avec des lignes existantes mais très tôt supprimées ; parmi les nouvelles lignes, seules les lignes 15 - 16 - 17 - 18 - 23 et 24 subsistèrent, avec, pour certaines, des modifications ultérieures.

La « C.G.T.A. » constitua le 7 mai 1926 la « S.A. Les Autobus Anversois » en vue de l'exploitation de lignes d'autobus dans l'agglomération anversoise.

Cette société reprit les deux lignes d'autobus exploitées jusqu'alors par « Les Autobus Belges » ainsi que le matériel et le dépôt de cette société.

Le réseau d'autobus fut progressivement étendu.

1931 : Berchem-Elsdonk ; 1932 : Berchem-Gare Centrale

1934 : Gare Centrale - Rive Gauche

Place de la Victoire - Contich

Lorsque éclata la II^{ème} guerre mondiale, tous les autobus furent réquisitionnés et l'exploitation complètement arrêtée. Après la guerre les services furent rétablis mais confiés à des fermiers (Autobus « De Polder » Nt.)

Le 1er janvier 1927 la « C.G.T.A. » se transforma en « Société financière et commerciale de Transport, d'Electricité et d'Industrie » (Electrafina) en vue d'étendre ses activités à d'autres secteurs ; elle confia son réseau de tramways à une filiale nouvellement créée : « La S.A. des tramways d'Anvers ».

A signaler que le tout premier essai d'un trolleybus en Belgique fut effectué le 14 août 1929 sur la ligne 13, ligne qui, après certains aléas et remises en service du tram, fut dans la suite transformée en trolleybus.

Une seconde ligne de trolleybus vit le jour en 1932 au port. Elle reliait le Pont Mexico et plus tard la place de l'Entrepôt au quai 204. Elle portait le n^o 31.

En 1938 la ligne de tramway n^o 6 devint le trolleybus 6.

A l'occasion de l'Exposition Universelle de 1930 plusieurs lignes provisoires (19 - 21 - 26 - 30) furent mises en service. Les 9 voitures à bogies, reprises aux Vicinaux Anversois lors de la suppression de cette société, se virent transformées à cette occasion en « voitures places debout » desservies par 2 receveurs ambulants.

Après la fermeture de l'Exposition, diverses modifications de trajets et quelques extensions ont été réalisées parmi lesquelles, en 1932, la prolongation de la ligne 12 vers le nouveau quartier du Lackbors ; en 1935, l'acheminement de la ligne 24 par les voies vicinales vers Silsbrug ; en 1937, la desserte du stade de l'Antwerp, etc...

Les lignes de la « S.N.C.V. » avaient leur terminus aux confins de la ville (Zurenborg, Klapdorp, rue Brederode). A partir de 1935, ces lignes atteindront le centre : la ligne de Boom et Malines aura son terminus à la place de la Comédie ; les lignes des Polders et de la Campine à la place de la Victoire.

Pendant la guerre 40-45, et encore les premiers temps après les hostilités, tout dut être mis en œuvre pour maintenir coûte que coûte les services.

1946 devint l'année record avec 138.735.190 voyageurs. Le réseau comportait à cette date 69,148 km.

Le 31 décembre 1945 la concession accordée en 1901 à la « C.G.T.A. » vint à expiration. En attendant une solution définitive, l'exploitation du réseau fut assurée à partir de cette date par la « T.A.O. » (Tramways d'Anvers et Agglomération) qui groupait les anciens actionnaires, l'Etat et la Province.

C'est sous cette administration que s'ouvrit en 1948 la ligne d'autobus nouvelle n° 34 (place de Groeninge - Gare du Sud) et que commença la substitution d'autobus à des lignes ferrées ou de trolleybus déficitaires : lignes 13 et 9 en 1953 ; ligne 23 en 1954 ; ligne 31 en 1955. Par la suite les lignes 1, 5, 16, 17 18 et la dernière ligne de trolleybus (6) connurent le même sort.

Toutes les lignes n'étant cependant pas appelées à disparaître, on songea au renouvellement du matériel tramway. Le 3 octobre 1960 arriva la première P.C.C. (n° 2000) suivie bientôt par une grande série.

Sous l'impulsion de Monsieur le Ministre Bertrand des sociétés mixtes (Pouvoirs publics et anciennes sociétés) pour l'exploitation des transports en commun furent établies à cette époque. C'est ainsi que naquit la « Miva » (Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Antwerpen). - Société pour le Transport Intercommunal Anversois) qui, le 1er janvier 1963, remplaça la « T.A.O. ».

Depuis sa création, la « MIVA » a fait des efforts énormes pour renouveler le matériel ancien et les installations vétustes. Des dépôts inadaptés furent vendus ; le dépôt du Groenehock fut modernisé et, depuis le 20 juin 1975, le vaste dépôt-atelier de Hoboken est en service.

Dès 1967 un garage-atelier moderne, offrant place à 133 autobus avait remplacé la gare vicinale de Zurenborg.

De nombreuses améliorations furent apportées au matériel, tel l'accouplement Scharfenberg et le freinage automatique. Quant aux voies, celles-ci furent placées, partout où s'en offrait la possibilité, en siège indépendant.

C'est le 5 janvier 1970 que débutèrent les travaux du prémétro ; la première partie (Gare centrale - Place Verte) a été inaugurée le 25 mars 1975 et est parcourue par les lignes 2 et 15.

Le parc des voitures, nécessaire à l'exploitation, se compose actuellement de **177** motrices, dont **166** à bogies et **11** à deux essieux :

- Service voyageurs : 166 P.C.C. modernes, numérotées 2000 à 2165
Il n'y a plus aucune remorque en service.
- Dépannage : 2 voitures : 5851 (ex 4405) au dépôt du Groenehock.
5853 (ex 4413) au dépôt d'Hoboken.
- Manœuvres à l'atelier, rue du Grand Chien : 5855 (ex 209/305).
- Voitures publicitaires : 2 voit. 9901 (ex 4442)
9902 (ex 4436)
- Service des travaux : 4 voitures 8821 (ex 1) tombereau-culbuteur.
8823 (ex 5115) raboteuse.
8826 (ex 4430) tracteur.
8827 (ex 4433) tracteur.
- Epandage (sable et sel) : 2 voitures 4417 (en voie d'aménagement).
4429 (en voie d'aménagement).

Tous les autres véhicules (voir liste ci-après) ont été ferrailés ou cédés à des Associations.

Nombre de voyageurs transportés en 1974 : 42.189.366

Personnel : 1146.

Longueur des lignes : tramways 49,654 Km ; autobus (gestion propre 117,888 Km ;
autobus (par le fermier De Polder S.A.) 32,948 Km - Total : 200.490 Km.



Place du Dragon — Arrivée de la 1^{re} motrice électrique à Anvers, le 15-8-1902



*Dépôt des Trolleybus « Haven-Noord » TB 24 de Ragheno ; TB 25 de Guy Motors
et les six autres, construction « Tramways Anversoïis » Février 1933
(Collection E. Keutgens)*

Le matériel roulant (tramways et trolleybus)

I. Voitures motrices du service voyageurs (*)

Série	Constructeurs	Mise en service	Remarques
201-230	La Métallurgique	1902-1903	— diverses transformations au cours des années.
251-370	La Métallurgique	1904	— 102 voitures de cette série ont été transformées en type 101 et 9 voitures en type 351
231-250	S.A. Hongroise de construction de wagons et de machines Wienne et Győr (RAAB) Autriche - Hongrie	1903	— 101 et 9 voitures en type 351 vendues à la ferraille en 1952-53
374-378	Cie Générale des Tramways d'Anvers	1911-1912	Ex « Les Vicinaux Anversois » n° 21 à 25 vendues pour ferrailage : 375-378 en 1955 374 en 1959
379-387	idem	1908-1909	9 des 20 voitures construites pour « Les Vicinaux Anversois » (les 11 autres ont été reprises par la S.N.C.V.)
401-471	idem	1904-1907 (402-451) 1911-1913 (452-471)	— diverses transformations au cours des années. — 31 voitures de cette série ont été transformées en type 101 et 3 voitures en type 351
472-491	idem	1914 (472)	— Bissels C. Delmez. Depuis 1935-36 : châssis Brill.
492-521	Energie Marcinelle	1919-1920	— transformées.
522-551	Energie Marcinelle	1924-1925 1929-1930	idem — Transformées
Type 101 101-233	Ateliers T.A.O.	1938-1946	— Appelées depuis lors « Stalen koppen » = « Têtes d'acier » — Séries 201-370 et 401-471 133 voitures avec plates-formes agrandies et portes pneumatiques. La voiture 115 a été transformés en type 351.
Type 351 2000 à 2038	idem	1948-1954	— idem + toit modifié.
2039 à 2060	« La Brugeoise et Nivelles » - Bruges	1960-1961	P.C.C.
2061 à 2100	idem	1962	idem
2101 à 2125	idem	1966	idem
2126 à 2165	idem	1969-1970	idem
	idem	1974-1975	idem

(*) En 1963, un chiffre fut ajouté devant le numéro d'immatriculation des anciennes motrices. Pour la MIVA, ce chiffre a une valeur comptable. Le chiffre 3 placé devant le numéro matricule indique que le moteur de la voiture a une puissance de 33 ch. Le chiffre 4 caractérise les moteurs de 40 ch. ; le chiffre 5, les moteurs de 20 ch. ; le chiffre 6, les moteurs de 60 ch. ; et le chiffre 7 fut affecté aux voitures à bogies de la série 379-387 (2 x 35 ch).

II. Remorques (*)

Série	Constructeurs	Mise en service	Remarques
801-830	Franco-Belge	1903	— Transformées — Ferraillées en 1947 et 1952
831-860	Cie Générale des Tramways d'Anvers	1903-1904	idem
901-930	Franco-Belge	1904-1905	— Transformées
931-1033	Cie Générale des Tramways d'Anvers	1907-1910	idem
1034-1049	idem	1908	Ex « Les Vicinaux Anversois » 101 à 126 (16 des 26) — Transformées
601	idem	1907	Exemplaire unique à plate-forme centrale
601bis	idem	1922	Prototype - Transformé
602-631	Ragheno-Malines	1924	Bissels C.D.
632-661	Chassis : Ragheno Caisse : C.G.T.A.	1925-1926	Bissels C. Delmez - Transformées idem idem
701	Ateliers des Tramways Anversois	1929	Prototype - Exemplaire unique

(*) Les premières remorques utilisées pour le service électrique étaient d'anciennes voitures de tramway à chevaux transformées. Le 31 décembre 1902, cent vingt-cinq unités avaient été ainsi transformées, cinquante en voitures fermées et septante-cinq en voitures ouvertes.

Nous ne pouvons donner avec certitude les numéros de ces voitures.

III. Trolleybus

Série	Constructeurs	Mise en service	Remarques
1	Ateliers T.A.	1929	Prototype - Ferraillé en 1951
2-8	idem	1929-1930	Ferraillés en 1956
24	Ragheno-Malines	1930	Exemplaire unique - Ferraillé en 1956
25	Guy Motors - Angleterre	1932	Exemplaire unique - Ferraillé en 1956
31-45	F.N./Herstal	1938	Ferraillés en 1961-1964

Le matériel ci-après a été préservé et acquis par les organismes ou personnes suivants :

- Par l'Association pour le Musée du Tramway (**AMUTRA**) :
motrices : 8824 (ex 200) ; 5351 (ex 351) ; 7386 (ex 986) ; 4408 (ex 408) ; 6451 (ex 451) ;
484 ; 4550 (ex 550)
remorques : 601 ; 1660 (ex 660) ; 1919 (ex 919).
- Par le tramway Touristique de l'Aisne (**T.T.A.**) :
remorques : 1610 (ex 610) ; 1623 (ex 623) ; 1629 ((ex 629)
voiture échelle : 8861 (ex fourgon 03 des L.V.A.)
- Par Monsieur **Jans** à Bokrijk :
remorques : 1647 (ex 647) ; 1658 (ex 658) ; 1659 (ex 659)
voiture à sable : 1891
- Par **AMITRAM** à Lille :
motrice : 7387 (ex 387)
- Par Monsieur **Van Donselaar** (privé) à Amsterdam :
motrice : 6403 (ex 403)

En principe, seule la motrice de manœuvre 5855, actuellement encore en service, s'ajoutera à la liste des voitures préservées.

Anvers, 8 juillet 1975.

N.B. L'orthographe et les dénominations des communes, rues et lieux ont été respectées telles qu'elles l'étaient du temps des faits relatés.

Lors de la récente visite de l'Amutra en Suisse, plusieurs participants ont eu l'occasion de parcourir la ligne 10 anciennement BEB, de Bâle à Arlesheim. Il nous a paru utile de publier ci-dessous un rappel historique et les principales caractéristiques techniques de cette ligne.

EN MARGE D'UNE VISITE, LA LIGNE 10 DU B.L.T.

Xavier Martenet
Willy Hoste

Un peu d'histoire

Dès le début du siècle, la nécessité de mieux relier les habitants de la campagne Bâloise à la ville s'était fait sentir. Rappelons que le canton de Bâle est divisé en fait, en deux demi-cantons, Bâle-Ville (BS) et Bâle-Campagne (BL).

Les chemins de fer du Jura assuraient la liaison entre la ville et la campagne, mais la fréquence n'excédait pas 8 ou 9 trains par jour.

Les habitants de la région de la Birs (petit cours d'eau se jetant dans le Rhin) se groupèrent, mais sans résultats, car toutes les requêtes déposées aussi bien auprès des autorités qu'auprès des Chemins de Fer restèrent lettre morte. Les Chemins de Fer firent savoir qu'en raison de la configuration de la ligne qui était à voie unique, et pour des motifs de sécurité, il n'était pas possible d'accroître la fréquence des convois.

C'est alors que fut révélé le projet d'établissement d'un tramway électrique Bâle-Munchenstein-Arlesheim. C'est la société d'appareillages électriques Alioth, plus tard renchère par Brown Boveri à Baden, qui fut l'auteur du projet. Aussitôt, les habitants des villages environnants demandèrent le passage de la ligne par le centre de ceux-ci, ce qui n'était initialement pas prévu.

Bâle refusa d'abord, élaborant par ailleurs son propre projet, puis en définitive, accepta. Pour des raisons évidentes de sécurité, les passages à niveau entre la future ligne et les chemins de fer du Jura devaient être évités, ce qui donna lieu à la construction de ponts et de tunnels.

Commencés le 27 février 1902, les travaux sont menés activement et la ligne est ouverte au trafic le 6 octobre de la même année, en traction électrique et avec une desserte de base à la demi-heure, de 5h45 à 21h45.

De 1907 à 1915, la ligne est exploitée par la compagnie des tramways municipaux de la ville de Bâle (alors BStB, actuellement BVB), sous le n° 10.

Les premiers services express furent inaugurés le 1 mai 1912.

La guerre de 14/18 en Europe fut déterminante pour la ligne, car les chemins de fer fédéraux, à court de charbon ne purent assurer tous leurs services, ce qui amena un afflux de voyageurs à la ligne.

A la suite de nouvelles discussions avec les tramways de Bâle, il fut décidé de transformer la gestion de la ligne en régie. L'exploitation en régie débuta le 1 janvier 1916. La ligne abandonna le n° 10 pour adopter un nouveau sigle, matérialisé par les initiales BEB (Birseckbahn).

C'est en 1955 qu'on parle pour la première fois de remplacer la ligne par un service d'autobus. Toutefois, en vue d'une modernisation éventuelle on procéda aux essais d'exploitation à 1 agent dès 1962. En 1964 une automotrice articulée Duwag est louée à Mannheim. L'Etat Fédéral fait toutefois connaître sa position, il refusera toute participation à la rénovation de la ligne.

En 1967, la Compagnie se tourne alors vers les cantons concernés (Bâle-Ville, Bâle-Campagne, et Soleure) qui donneront le feu vert en 1969 pour la commande de matériel articulé. C'est également au cours de la même année qu'a lieu une collision frontale entre les motrices 2 et 12 du BEB.

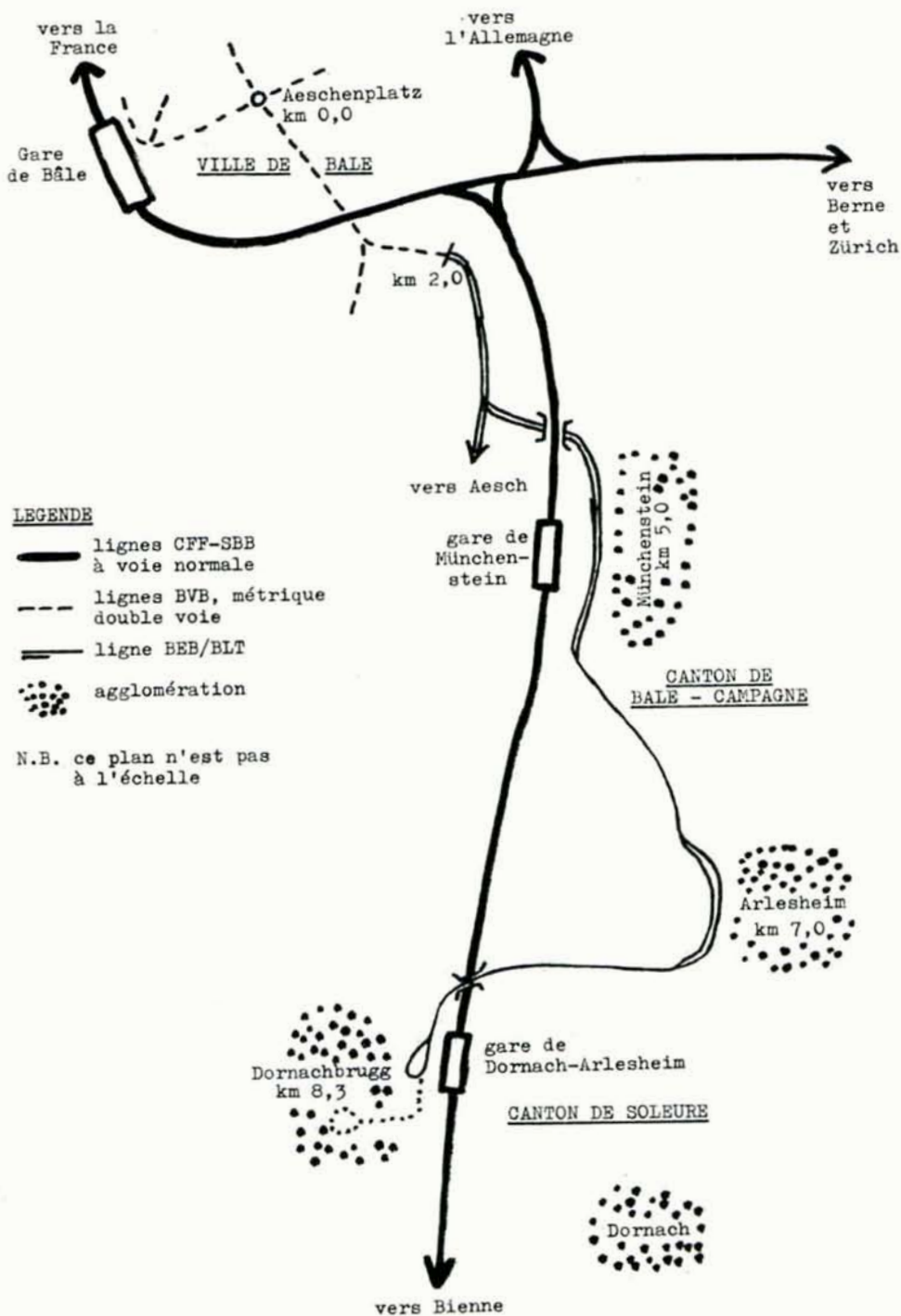
Le premier janvier 1975 enfin, la ligne reçoit à nouveau le n° 10, en même temps qu'est réalisée l'union tarifaire avec les BVB. Notons en passant, qu'une nouvelle entité juridique fut créée à la fin de 1974 : le BLT (Basel Land Transport).

Le BLT groupe le BEB, le BTB (Birsigtalbahn), et les lignes suburbaines vers Aesch (n° 11) et vers Pratteln (n° 14).

Cette fusion allait entraîner une modification du BEB, puisque la couleur jaune avec filets bleus, allait céder progressivement le pas à une livrée jaune traversée dans le sens de la longueur par une large bande orange portant les lettres BLT en dégradé.

Les installations fixes

A Bâle, le terminus est situé à l'Aeschenplatz qui est aussi le terminus de la ligne 11 vers Aesch. D'abord exploitée en voie unique, des boucles de retournement furent construites en 1903 à Dornachbrugg et en 1908 à l'Aeschenplatz. La ligne longe la route cantonale en site propre, jusqu'à Dornachbrugg où elle est posée en rue. Le dépôt et les ateliers, reconstruits en 1924 se trouvent à Arlesheim.



LEGENDE

- lignes CFF-SBB à voie normale
- - - lignes BVB, métrique double voie
- == ligne BEB/BLT
- agglomération

N.B. ce plan n'est pas à l'échelle



Aeschenplatz. Ancien matériel BEB Ce 2/2 n° 9 construite pour Lindner/SSW en 1921 et ancien matériel BVB (Photo X. Martenet)



Aeschenplatz 11 nov. 1975, ligne 10 (ex BEB) motrice Be 4/6 n° 105 construction SWP/BBC/Siemens. 25-01-72. Ici représentée en nouvelle livrée BLT jaune avec bande orange (photo W. Hoste)

D'une longueur initiale de 8,3 km, cette ligne à voie métrique présente des courbes minimales de 12,5 m de rayon et des pentes maximales de 5‰, et est construite en rail vignole à 24 kg par mètre courant. Le contact est assuré par un amalgame plastique.

Les deux premiers km situés sur le territoire de la ville de Bâle appartiennent aux BVB. Au cours des ans, la double voie fut progressivement posée, mais il reste deux tronçons à voie unique protégés par une signalisation lumineuse adéquate.

Au point de vue de la ligne aérienne, la captation assurée par archet fut remplacée par un pantographe. Deux lignes de 300 mm² chacune amènent le courant. Grâce à trois coupe-circuits, la ligne est divisée en 4 tronçons. La tension d'exploitation est de 550 V.

Exploitation

La ligne figure sous le n° de cadre 64 dans l'indicateur officiel suisse. L'horaire est le suivant :

- du lundi au vendredi : toutes les 10 minutes ; dès 20.00h tous les quarts d'heure
- samedis, dimanches et fêtes : toutes les 15 minutes.

Autrefois les trains étaient normalement composés d'une motrice et de deux remorques, mais depuis janvier 1976, toutes les courses sont assurées par des motrices articulées en double traction. Dans les deux cas cependant, une motrice seule s'avère suffisante pour le trafic du soir.

Le trajet complet s'effectue en 23 minutes, soit une vitesse moyenne de 21,7 km/h, ce qui est très honorable pour une ligne en partie à voie unique et comportant de nombreux arrêts, espacés en moyenne de 410 m.

Matériel Roulant

À l'ouverture, la Compagnie dispose seulement de 4 motrices (N° 1-4), mais en 1905 le parc est déjà renforcé de 2 unités (5-6). La troisième livraison aura lieu en 1916 avec 4 motrices (11-14), 8 remorques (21-28) et 4 baladeuses (41-44). Trois remorques (61-63) datant de 1900 sont rachetées en 1919 au vicinal Schwyz-Seewen. L'année 1920 verra encore la livraison de 3 motrices (7-9) et de 4 remorques (29-32). Quatre remorques (51-54) sont encore mises en service en 1921.

Tout ce matériel est à 2 essieux, à l'exception des motrices 11-14 qui sont à bogies. De 1934 à 1948, les châssis à 2 essieux sont progressivement remplacés par des châssis à 3 essieux SLM, sauf sur les véhicules 5, 6, 41-44, 61-63. Aujourd'hui, ce matériel a presque complètement disparu.

La 9 se trouve depuis 1974 à Klagenfurt en Autriche, pour figurer au musée « Eurotram ». Ces véhicules étaient peints en jaune avec des filets rouges. La place manque pour en donner les détails techniques. Pour la même raison, il ne sera pas traité ici du matériel de service.

Attardons-nous cependant un peu plus longuement sur le matériel articulé, dont 8 unités (101-108) ont été livrées en 1971 dans la nouvelle livrée BEB (jaune avec filets bleus) et 7 (109-115) en 1975 dans la livrée BLT (jaune avec une large bande orange).

Les deux caisses reposent sur 3 bogies à suspension pneumatique dont seuls les deux extrêmes sont des bogies-moteurs, ces derniers étant équipés chacun d'un moteur Brown Boveri de 150 kW sous 600 V monté longitudinalement.

Constructeur	Schindler à Pratteln
longueur	19400 mm
largeur	2200 mm
hauteur	3200 mm
places assises	46
vitesse max.	60 km/h
poids	23 t dont 81 % sont utilisés comme poids adhérent,

Pour la petite histoire, signalons que la motrice Be 4/6 n° 108 du BEB à circulé sur la ligne 12 de Genève, au cours des mois de juillet et août 1972. Toutefois, le choix de cette ville s'est finalement porté sur du matériel articulé racheté à Aix-la-Chapelle.

Pour Conclure

Modernisée sur une grande échelle de 1971 à 1975, la ligne semble avoir un bel avenir. Un matériel confortable et propre ainsi que des arrêts accueillants tous équipés d'abris contribuent à rendre ce tram très attractif. Trois défauts subsistent cependant :

- il est regrettable que la ligne ne pénètre pas vraiment dans la ville de Bâle, le terminus de l'Aeschenplatz ne donne en effet aucune correspondance avec d'autres lignes importantes (2, 6, 16, 18, 31, 34 et 37). Les autorités promettent depuis des années de lever ce handicap, mais le bon peuple ne voit toujours rien venir...

- à l'autre bout de la ligne, il est regrettable également que l'importante localité de Dornach ne soit pas desservie.

- les ateliers se font vieux et paraissent désuets en comparaison de ceux du Forchbahn (banlieue de Zürich) par exemple.

Vue générale de l'exposition organisée par l'Amutra dans les locaux de l'INAMI
(photo W. Hoste)



NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

Exposition de l'AMUTRA dans les locaux de l'INAMI à Bruxelles

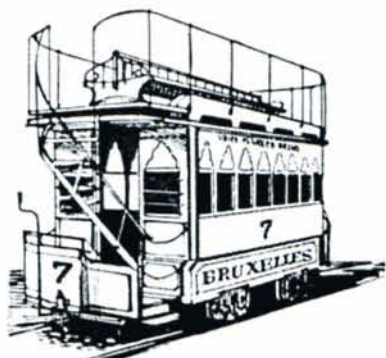
Une exposition à caractère privé a réuni du 5 au 20 mars, 1976, la STIB et l'AMUTRA, puisque répondant à l'invitation de l'Inami, nous avons organisé une exposition consacrée au Musée bien sûr, mais aussi aux activités et aux buts de l'Association. Plusieurs centaines de membres du Personnel de l'Inami ont ainsi défilé dans le dédale de l'exposition.

Grâce, en effet au matériel utilisé, panneaux mobiles, projecteurs, jardinières, nous avons pu réaliser une exposition « paysagère ».

Toute l'organisation fut prise en mains par l'équipe active de Schepdaal. Quatre personnes ont ainsi pendant plusieurs jours, uni leurs efforts pour assembler, créer et réaliser cet ensemble.

W. H.

TRAM MAGAZINE



INFORMATIEBLAD

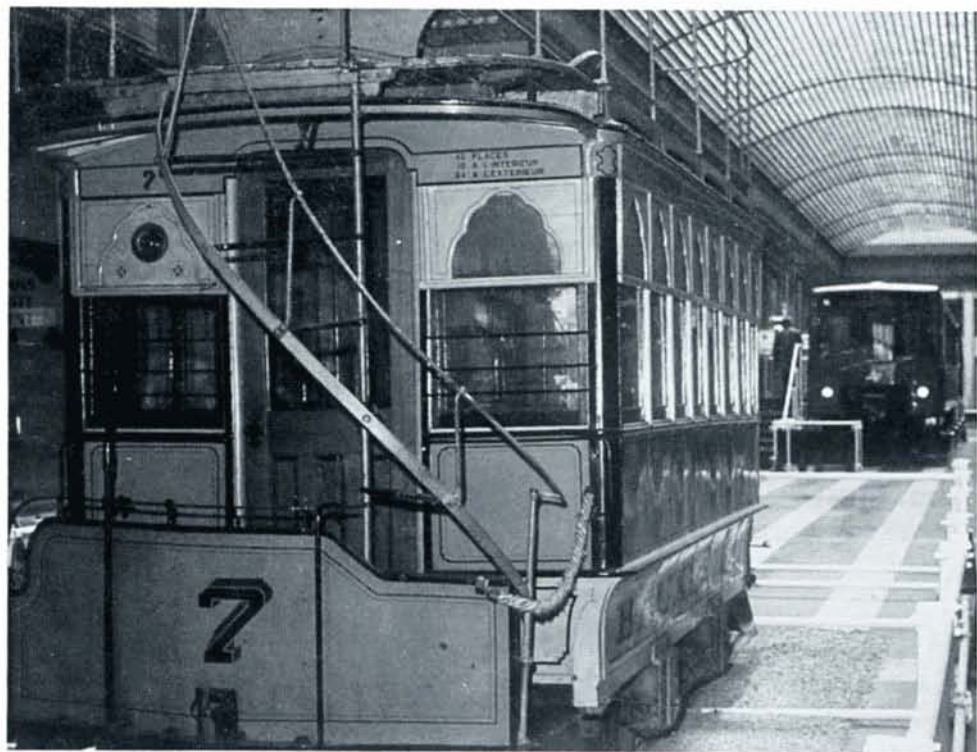
van de Vereniging voor het Trammuseum « AMUTRA »

Driemaandelijks tijdschrift

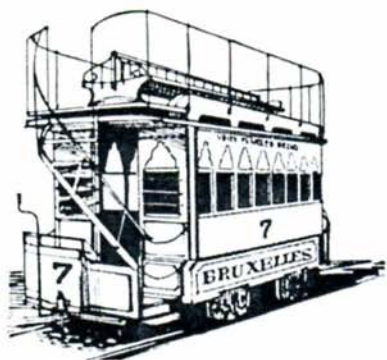
1^{ste} jaar — Nr 1

1976

Prijs : 50,— F.



Verantw. uitg. : J. de Meurs, Delleurlaan 47 - 1170 Brussel



Onze foto-omslag :

« VROEGER en de TOEKOMST »

(foto W. HOSTE)

De Vereniging voor het Trammuseum (« AMUTRA ») is een vereniging zonder winstbejag, gesticht op 7 maart 1961.

Haar doelstellingen, bepaald door haar statuten die gepubliceerd werden in de bijlage (nr 1939) van het Belgisch Staatsblad van 11 mei 1961 zijn :

- het behouden van historische rijtuigen,
- het inrichten, de administratie, de exploitatie en de ontwikkeling van een trammuseum in België,
- het lopend onderhoud van dit museum, alsook de verrijking en de ontwikkeling van haar verzamelingen,
- het opzoeken en de bewaring van dokumenten betreffende de geschiedenis en de evolutie van het gemeenschappelijk vervoer,
- het publiceren van een informatietijdschrift,
- het verenigen van alle personen die op eender welke wijze belang stellen in het gemeenschappelijk vervoer.

Zij beheert en exploiteert het Buurtspoorwegmuseum, gelegen te Schepdaal, Ni-noofsesteenweg 184. Dit museum is toegankelijk voor het publiek van Pasen tot 31 oktober, de zaterdagen, zondagen en wettelijke feestdagen, van 14u00 tot 18u00. De toegangsprijs bedraagt 20 F per persoon. Talrijke verminderingen zijn voorzien voor kinderen, georganiseerde groepen, grote gezinnen, leden van erkende toeristische verenigingen, enz.

De Vereniging heeft thans meer dan 110 verschillende rijtuigen in bewaring : paardetrans, stoomtramlokomotieven, elektrische motorwagens, spoorauto's, bijwagens, goederenwagens, trolleybussen, autobussen, gyrobus, enz. . .

De Vereniging is samengesteld uit vrijwillige leden.

De activiteiten van AMUTRA zijn gevarieerd :

- vergaderingen voor leden,
- uitwisselen van foto's en dokumenten,
- projectie van films en diapositieven,
- uitstappen en studiereizen in België en het buitenland, aan boord van oude en moderne trams,
- bezoeken aan tramnetten, remises, werkhuizen, fabrieken, enz. . .
- publikatie van een tijdschrift en verscheidene dokumenten,
- restauratie en onderhoud van historische rijtuigen,
- beheer en het houden van de administratie van het Buurtspoorwegmuseum van Schepdaal.

De « AMUTRA » geniet van geen enkele subsidie. Al de activiteiten worden gedaan door de leden en dit volledig gratis en vrijwillig.

Alle andere inlichtingen betreffende de Vereniging voor het Trammuseum, haar doel en haar activiteiten, kunnen op eenvoudig verzoek, geadresseerd aan het sekretariaat en vergezeld van een postzegel voor antwoord, bekomen worden en dit zonder enige verplichting van uwentwege.

SEKRETARIAAT

W. HOSTE, Fridtjof Nansenstraat 34, Bus 7
1070 Brussel

De bestellingen van publikaties dienen aan vermeld adres te gebeuren, door storting van het overeenstemmend bedrag, vermeerderd met 10 F voor verzendingskosten, op rekening nr 068-0528040-96 (Gemeentekrediet).

De bestellingen worden zo vlug mogelijk uitgevoerd.

VANWEGE DE REDAKTIE

De verschijning van dit eerste nummer van het nieuwe tijdschrift « TRAM-MAGAZINE » van de Vereniging voor het Trammuseum is een gebeurtenis die toch even moet besproken worden.

Deze nieuwe publikatie, opvolgster van « Présence du Tramway » en van « Tram-post » dient naar wij menen even voorgesteld te worden.

De vele moeilijkheden die onze vereniging tot heden heeft gekend in het publiceren van haar tijdschriften zijn geen geheim meer voor onze lezers. Onregelmatige verschijning, een betwistbare belangstelling, een ongelijke presentatie, een hoog kostencijfer, enz. zijn zovele naar vorengebrachte grieven — en inderdaad ook juiste, helaas! — ten overstaan van onze tijdschriften en waaraan het noodzakelijk is ten alle prijze een einde te stellen.

Zo, voor een aantal onder ons, de enige remedie voor deze situatie eenvoudigweg de afschaffing is van elke publikatie, mogen wij echter nooit vergeten dat in een organisme zoals het onze het bestaan van een tijdschrift een zeer belangrijke rol speelt. Het is inderdaad voor de meeste van onze leden, ver weg van het museum, de enige binding met de vereniging en zelfs een der essentiële redenen van hun aansluiting. Het is daarom ook een van de voornaamste middelen om de vereniging te doen kennen en haar standing te laten blijken.

Een diepgaand onderzoek van de toestand heeft doen uitschijnen dat de enige doeltreffende remedie kon gevonden worden in een volledige en grondige hervorming van het principe zelf van onze publikaties.

Enerzijds was een vereenvoudiging nodig, maar anderzijds was het onontbeerlijk de algemene kwaliteit van de inhoud te verhogen.

Rekening houdend met de beschikbare middelen was de afschaffing van twee verschillende tijdschriften het enige middel om dit dubbel doel te bereiken. Een tweetalig tijdschrift was hier de oplossing.

Gezien een groot aantal leden zich het tijdschrift in de tweede landstaal aanschafte, biedt deze nieuwe formule het voordeel dat ieder lid over een dubbel tijdschrift zal beschikken.

Door de vereenvoudiging van de redactionele en administratieve taken enerzijds en de daaruitvoortvloeiende financiële economie anderzijds, zal het mogelijk worden de belangstelling te verhogen, de regelmatigheid en de presentatie te verbeteren. In één woord: een nieuwe standing voor het nieuwe tijdschrift van de AMUTRA.

Echter opdat dit doel volledig zou verwezenlijkt worden is een essentieel element noodzakelijk: de vrijwillige medewerking van al de leden van de Vereniging. Het tijdschrift, ontstaan voor de leden, dient inderdaad ook te leven en te ontwikkelen door de leden.

Het is daarom ook dat alle raadgevingen, alle kritieken en alle suggesties in dankbaarheid door het redactiecomité zullen in ontvangst genomen worden en zij zich zullen inspannen om er rekening mee te houden in de mate van hun mogelijkheden. Hetzelfde geldt eveneens voor alle voorstellen van artikels en illustraties die zullen gedaan worden.

Mogen wij hopen dat ons nieuw tijdschrift een ontwikkeling en een succes moge te gemoet gaan dat haar toekomst, alsook voor de inspanningen van hen die er zich aan wijden.

J. de MEURS



Station Etoile, 11-10-1975 (Foto Hoste)



De Amutra-groep bij de Centrale Commando Post van Bd Bourdon (Foto Hoste)

Een ondergrondse wandeling

Het was fris en een grijze hemel hing boven de perrons van het Zuidstation te Brussel. Met een zeker ongeduld werd er op de trein gewacht die ons naar Parijs zou brengen. Inderdaad, op 11 oktober 1975 hadden enkele AMUTRA-leden zich verzameld om zich eens te buigen, als ik ooit zo mag zeggen, over de diepten van de ondergrondse doolhof van de Parijse metro.

Reeds vanaf onze aankomst ter plaatse leidde Robert Humblet ons rond als de grote kenner en bewonderaar van de metro van Parijs en liet ons deze dan ook zien in geuren en kleuren. Van de bovengrondse stations naar de ondergrondse, van gangen naar rolltrappen en vice-versa. Alzo kregen wij te voet een eerste kennismaking met het net.

's Namiddags werden wij ontvangen door de heer Latour, ingenieur bij de R.A.T.P. die ons bracht tot bij de « R.E.R. » (Réseau Express Régional) en met veel geduld en bekwaamheid antwoordde op de vele vragen van de deelnemers. Zij hebben alzo de gelegenheid gehad eens een oog te kunnen werpen op het vervoer van de toekomst.

Een openbaring was alleszins de rit aan boord van de « R.E.R. » tussen de stations « Etoile » en « La Defense » over een afstand van vier kilometer en dit aan meer dan 100 km/uur.

Er valt te vermelden dat deze rijtuigen een zeer zachte loop hebben en haast volkomen geruisloos zijn. Men moest het oog bestendig op de snelheidsmeter houden om te geloven aan welke snelheid we wel reden!

De heer Latour trok trouwens onze aandacht op het feit van het zeer zwak geluid op het ogenblik van de kruising tussen twee konvooien in tunnel. In twee groepen verdeeld, hebben wij kunnen plaatsnemen in de bestuurderskabine zelf, en hebben wij alzo kunnen « zien » hoe in de tunnel ons treinstel aan een snelheid van 100 km/uur een ander kruisde dat een gelijkaardige snelheid had. Met moeite hebben wij nauwelijks een lichte geluidsverhoging waargenomen. Het was werkelijk een geslaagde proefneming van geluidsoemping.

Echter waren wij nog niet aan het einde van onze ontdekkingsstocht, want het was in het torengedouw van de « Boulevard Bourdon », alwaar zich de Centrale Commando Post bevindt, dat wij de diepste geheimen zouden leren kennen.

Alhier was het mogelijk, in eerste visie zoals het misschien later te Brussel zal worden, de loop der treinen te volgen en de controleurs te ondervragen die met eender weik konvooi in contact kunnen treden en dat op eender welk ogenblik.

Voor deze onvergetelijke dag danken wij in het bijzonder de heer Latour die niets onverlet heeft gelaten om ons het heden en de toekomst van de metro van Parijs nader te verklaren.

W. H.

In Amsterdam rijdt de tram weer wat ruimer, en weer wat verder...

SLOTERVAART, EINDPUNT LIJN 2.

In Amsterdam is weer een stuk trambaan aan het net toegevoegd, waarbij deze keer de show gestolen wordt door lijn 2. Wat geschiedenis.

Op 20 december 1881 kwam een paardetramlijn in dienst tussen het Leidse Plein en het einde van de P. C. Hoofdstraat, om reeds op 11 mei 1883 verlengd te worden tot de Dam, via de Leidsestraat en het Spui. Deze lijn, uitgebaat door de A.O.M., de Amsterdamsche Omnibus Maatschappij, bleek het te doen, en mits enkele verleggingen van het eindpunt aan de Centrumzijde, veranderde er weinig. Aan de andere terminus werd echter op 1 oktober 1903, een verlenging van de lijn tot de Koninginneweg in dienst genomen. Daarbij dient wel vermeld dat sinds 1 januari 1900, het ganse Amsterdamse tramgebeuren in handen gekomen was van de G.T.A., de Gemeentetram Amsterdam.

De G.T.A. liet er geen gras over groeien (toen al niet!) en met ingang van 28 dec. 1903, wordt de lijn vervangen door de elektrische tramlijn 2, die nu ging rijden tussen de Dam en de Koninginneweg langs de Nieuwezijds-Voorburgwal, het Spui, Leidsestraat, Leidseplein, Hobbemastraat, P. C. Hoofdstraat. Bij Raadsbesluit van 16 dec. 1903 werden de lijnkleuren geel-rood gevoerd, wat sedertdien onveranderd is gebleven. Lijn 2 is overigens weinig ingrijpend veranderd sedert haar ontstaan.

De kleuren waren diagonaal gescheiden, van rechtsboven naar linksonder.

Op 12 april 1904 wordt lijn 2 verlengd via het Damrak en het Stationsplein naar het IJveer, om vier maanden later terug te worden ingekort tot de Dam. Op 18 maart 1906 volgt een nieuwe verlenging naar het Stationsplein, terwijl aan de andere kant, op 20 mei 1906 het kringspoor van de Koninginneweg in gebruik genomen wordt. Tussen 1906 en 1921 wordt wel eens verwisseld van eindpunt, dat afwisselde tussen het Stationsplein en het IJveer. Van 1921 tot 1948 reed lijn 2 onveranderd tussen het Stationsplein en de Koninginneweg, zij het dan dat door de oorlogsomstandigheden de lijn uit de Amsterdamse straten verdween van 9 oktober 1944 tot 13 april 1947. Op 14 april '44 maakt ze echter opnieuw haar diensten openbaar.



*Tweeassig rijtuig 440 als versterkingsdienst op lijn 2.
Foto genomen op de terminus Centraalstation 9-9-1965
Archieven Eigen Baan*



*GVB-Amsterdam Rijtuig 509 als versterking op lijn 2
stationsplein 9-9-1965 - Archieven Eigen Baan*

Op 13 augustus 1948 kwam de verlenging naar het Hoofddorpplein, die zonder onderbreking gereden werd tot 4 oktober 1975, en ook nadien nog, zoals wij verder zullen zien.

Van belang echter is ook de datum van 18 oktober 1958. Die dag immers trad een verlegging in voege, waarbij de lijn ging rijden vanaf het Leidse Plein, via Stadhouderskade, Overtoom, en 1e Constantijn Huygensstraat, om in de Willemsparkweg op vertrouwde sporen te komen. Het traject via Hobbemastraat en P. C. Hooftstraat werd verlaten.

Lijn 2 is steeds een lijn van « goeden huize » geweest, door de buurten die ze bediende, alsmede door de vele kulturele instellingen die ze bediende en het uitgangsevenen dat welig tierde in de omgeving van het Leidseplein.

Gelede rijtuigen maakten hun opwachting op lijn 2 op 15 september 1957. Deze materieelsvervangning ging geleidelijk aan, maar hetzelfde jaar nog gaan de gelede wagens de ruggespraak uitmaken van het vervoer op deze lijn, terwijl drieassers zonder bijwagens de versterkingsdiensten gaan rijden in de spitsuren.

Het plan om lijn 2 te verlengen naar Slotervaart dateert uit 1955, maar in juni 1972 nam de Gemeenteraad het voorstel van de eerste fase van « Lijnen van Morgen » in behandeling, waarin de afschaffing van tramlijn 2 en haar vervangning door busdiensten voorkwam.

Er was echter nogal wat oppositie, en daar de GVB een open bedrijf is, waar plaats is voor andere meningen, ging het tij keren, toen in 1972 beslist werd, lijn 2 niet te verbussen, maar als tram te handhaven en de lijn te verlengen naar Slotervaart.

De nieuwe lijn 2

Dat in Amsterdam wat meer gebeurt dan plannen maken, bewijzen de feiten. De openheid van het bedrijf, waarbij het als vanzelfsprekend overkomt dat niet iedereen dezelfde mening heeft, en de mogelijkheid van het in discussie stellen van geplande bedoelingen hebben ertoe geleid dat een nieuwe spoorsektie aan het traject werd toegevoegd.

Deze sekte is ruim twee km lang en loopt van het Hoofddorpplein via de Heemstede-straat, de Plesmanlaan en de Johan Huizingalaan naar de Louwesweg in de wijk Slotervaart-Zuid. Bij het tot stand komen van deze nieuwe sekte is ervan uitgegaan dat het openbaar vervoer voorrang verdient, en is konsekwent naar deze stelregel gehandeld.

Vanaf de Plesmanlaan ligt de tram in het midden van de laan op een ruime, verhoogde eigen bedding, waarop ook de buslijnen hun vrije weg hebben. De rijwegen aan weerszijden van de trambaan zijn teruggebracht tot één ruime rijstrook, waarbij inhalen niet mogelijk is. De kruispunten zijn door verkeerslichten beveiligd die door de tram beïnvloed worden. Een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer is aldus gewaarborgd. Bij de zijstraten waar geen verkeerslichten staan, is de kruising weggenomen door het doortrekken van de verhoogde trambaan.

De halteplaatsen werden meteen voorzien van schuilhuisjes, vervaardigd uit een nieuw soort materialen die zeer degelijk zijn. Sierlijk zijn ze in elk geval, en de naam van de halte is in grote, zwarte letters op gele achtergrond goed vanuit de tram te lezen. De ruime trambaan wordt voortgezet op de Johan Huizingalaan en de Louwesweg. Ook in deze straten is de rijweg voor auto's herleid tot één ruime rijstrook in elke richting, met parkeerhavens tussen de bomen. Op de Louwesweg buigt de lijn, na ongeveer 500 m naar links, waar een ruime lus met uitwijkspoor is aangelegd. De lijn is van belang voor ruim 12.000 mensen die de wijk bevolken, en voor de nieuwe medische inrichtingen, die daar pas werden gebouwd.

De frekwentie bedraagt zes minuten overdag, in de spitsuren opgevoerd tot vier minuten, en in de avonduren is nog 7,3 minuten aangehouden.

Hoe men het ook moge zien, het GVB weet wat het betekent een « Openbare dienst » te zijn. Dat mag ook blijken uit het dienstbetoon dat geboden wordt op het gemeenschappelijke traject van lijnen 1 en 2. Tussen het Centraalstation en de Overtoom, waar lijn 2 aftakt via de 1e Constantijn Huygensstraat, is een vrije weg geschapen voor de tram.

Het bestaan van beide lijnen is trouwens nauw met elkaar verbonden. Enkele jaren geleden besliste het GVB lijn 17, die het Centraalstation met Osdorp verbond, via het Surinameplein, te splitsen. Lijn 1 zou voortaan het Centraalstation gaan verbinden met Osdorp, waarbij lijn 17 zou ingekort worden tot haar oorspronkelijk traject: CS-Surinameplein. Lijn 2 zou dan kunnen vervallen en omgezet worden in een buslijn. Daartoe zouden de diensten op lijn 1 met dubbelgelede wagens worden gereden, en in de spitsuren tot een drie-minuten frekwentie worden opgevoerd. Dat plan werd doorgevoerd, in zoverre dat lijn 2 nog zou blijven rijden. Alles liep goed, zelfs zeer goed, want na korte tijd bleek het succes van lijn 1 zo denderend, dat het gewenst bleek lijn 2 te handhaven en te versterken. Op dit ogenblik rijdt lijn 1 om de drie minuten in de spitsuren, en lijn 2 om de vier minuten. Beide lijnen met dubbelgelede wagens. Stelt U zich even voor wat een massa mensen aldus vervoerd worden. Daarbij komt dat de Leidsestraat een voetgangersgebied is waardoor die hoge frekwentie van twee tramlijnen feilloos verloopt op één spoor voor beide richtingen! In de Leidsestraat liggen echter twee wisselplaatsen, waarop telkens in beide richtingen twee dubbelgelede trams kunnen wachten. De Leidsestraat is niet breder dan de Veldstraat in Gent, waar ook maar één tramspoor ligt. In Gent echter is dat enkel voor de richting Koornmarkt-St. Pietersstation.

De feiten tonen aan dat heel wat kan verwezenlijkt worden als men progressief konsekwent is aan de wetenschap dat een goede dienst een goede uitslag waarborgt.

Roger Bastaens.

Antwerpen, 10 maart 1976.

N.M.V.B. — S.N.C.V.

Nieuwe nummering rollend elektrisch materieel
Nouvelle numérotation du matériel roulant électrique

Codes

VERKLARING		LEGENDE
Oude nummering	A	Ancienne numérotation
Exploitatiegroep - code	B	Groupe d'exploitation - code
Nieuwe nummering	C	Nouvelle numérotation
Trammuseum Schepdaal	0	Musée du Tram à Schepdaal
Henegouwen	3	Hainaut
Brabant	6	Brabant
Grotten van Han	7	Grottes de Han
West-Vlaanderen	9	Flandre Occidentale

Spoormaterieel : ELECTRISCHE MOTORRIJTUIGEN

Matériel sur rails : MOTRICES ELECTRIQUES

TS 1 — Type S enkele richting

TS 1 — Type S sens unique

A	B	C	A	B	C
9818	9	9000	10042	9	9015
9819	9	9001	10043	9	9016
9941	9	9002	10044	9	9017
9942	9	9003	10045	9	9018
9943	9	9005	10046	9	9020
9944	9	9006	10047	9	9021
9945	9	9007	10048	9	9022
9947	9	9008	10049	9	9023
9948	9	9009	10050	9	9024
10001	9	9010	10051	9	9025
10002	9	9011	10052	9	9026
10004	9	9012	10053	9	9027
10005	9	9013	10054	9	9028
10041	9	9014			

TS 2 — Type S — twee rijrichtingen

TS 2 — Type S — deux sens de marche

A	B	C	A	B	C
9652	3	9030	10279	3	9074
9670	3	9031	10283	3	9075
9672	3	9032	10287	3	9076
9674	3	9033	10290	3	9077
9743	3	9034	10490	3	9078
9764	3	9035	10491	3	9079
9769	3	9036	10492	3	9080
9774	3	9037	10494	3	9081
9776	3	9038	10495	3	9082
9780	3	9039	10496	3	9083
9787	3	9040	10497	3	9084
9789	3	9041	41003	3	9085
9975	3	9042	41004	3	9086
9978	3	9043	41006	3	9087
9979	3	9044	41010	3	9088
9987	3	9045	9669	6	9089
9989	3	9046	9671	6	9090
9996	3	9047	9736	6	9091
10063	3	9048	9737	6	9092
10065	3	9049	9738	6	9093
10076	3	9050	9740	6	9094
10093	3	9051	9753	6	9095
10166	3	9052	9762	6	9096
10172	3	9053	9785	6	9097
10202	3	9054	9974	6	9098
10211	3	9055	9977	6	9099
10227	3	9056	9980	6	9100
10230	3	9057	9981	6	9101
10231	3	9058	9983	6	9102
10236	3	9059	9984	6	9103
10239	3	9060	10023	6	9104
10240	3	9061	10024	6	9105
10242	3	9062	10057	6	9106
10243	3	9063	10061	6	9107
10246	3	9064	10069	6	9108
10257	3	9065	10075	6	9109
10264	3	9066	10222	6	9110
10268	3	9067	9646	9	9111
10269	3	9068	9647	9	9112
10270	3	9069	9657	9	9113
10271	3	9070	9746	9	9114
10273	3	9071	10261	9	9115
10274	3	9072	10323	9	9116

TS 3 — Type S — twee rijrichtingen + Premetro

TS 3 — Type S — deux sens de marche + Premetro

A	B	C	A	B	C
9667	3	9120	10180	3	9136
9748	3	9121	10184	3	9137
9749	3	9122	10185	3	9138
9750	3	9123	10186	3	9139
9759	3	9124	10187	3	9140
10000	3	9125	10224	3	9141
10150	3	9126	10226	3	9142
10164	3	9127	10228	3	9143
10167	3	9128	10232	3	9144
10168	3	9129	10234	3	9145
10169	3	9130	10251	3	9146
10171	3	9131	10252	3	9147
10174	3	9132	10272	3	9148
10175	3	9133	10275	3	9149
10177	3	9134	10278	3	9150
10178	3	9135			

TN : Type N

A	B	C	A	B	C
10433	6	9270	10476	6	9279
10441	6	9271	10477	6	9280
10446	6	9272	10478	6	9281
10463	6	9273	10479	6	9282
10467	6	9274	10480	6	9283
10472	6	9275	10481	6	9284
10473	6	9276	10482	6	9285
10474	6	9277	10483	6	9286
10475	6	9278	10485	6	9287

T. Sd. : Type Standaard

T. Sd. : Type Standard

A	B	C	A	B	C
9729	9	9290	10292	6	9294
9817	9	9291	10308	0	10308
9994	9	9292	10393	0	10393
10284	6	9293			

T. 2 E : Type twee assen

T. 2 E : Type deux essieux

A	B	C	A	B	C
9004	0	9004	9537	0	9537
9019	0	9019	9603	0	9603
9073	0	9073	9727	0	9727
9314	0	9314	10112	0	10112
9515	0	9515			

T.M.L. : Type ladderwagen
 T.M.E. : Type Motrice-Echelle

A	B	C	A	B	C
44604	9	9295	44602	0	44602
		T.M.S. — Type voor het slijpen van Sporen T.MPL. — Motrice à patins pour planer les rails			
21001	3	9297	21006	9	9299
21002	3	9298			
		Type T.P.T. : Type Bagagewagen Type T.F.T. : Type Fourgon Tracteur			
09965	0	09965	10298	0	10298
10020	0	10020			

Spoormaterieel : AANHANGWAGENS
Matériel sur rails : REMORQUES

TS 2 — Type S

S 19578	3	9300	S 19580	3	9303
S 19579	3	9301			

TS 3 — Type S — omvormde motorrijtuigen T.S. + premetro
 TS 3 — Type S — Motrices S transformées + prémetro

19719(9766)	3	9305	19725(9735)	3	9311
19720(9767)	3	9306	19726(9771)	3	9312
19721(9781)	3	9307	19727(9783)	3	9313
19722(10183)	3	9308	19728(9985)	3	9314
19723(10182)	3	9309	19729(10064)	3	9315
19724(10493)	3	9310	19730(41011)	3	9316

T.N. : Type N — Omvormde motorrijtuigen
 T.N. : Type N — Motrices TN transformées

A	B	C	A	B	C
19714	3	9440	19701	9	9453
19715	3	9441	19702	9	9454
19716	3	9442	19703	9	9455
19717	3	9443	19704	9	9456
19718	3	9444	19705	9	9457
19693	9	9445	19706	9	9458
19694	9	9446	19707	9	9459
19695	9	9447	19708	9	9460
19696	9	9448	19709	9	9461
19697	9	9449	19710	9	9462
19698	9	9450	19711	9	9463
19699	9	9451	19712	9	9464
19700	9	9452	19713	9	9465

T. Sd.: — Type Standaard
 T. Sd.: — Type Standard

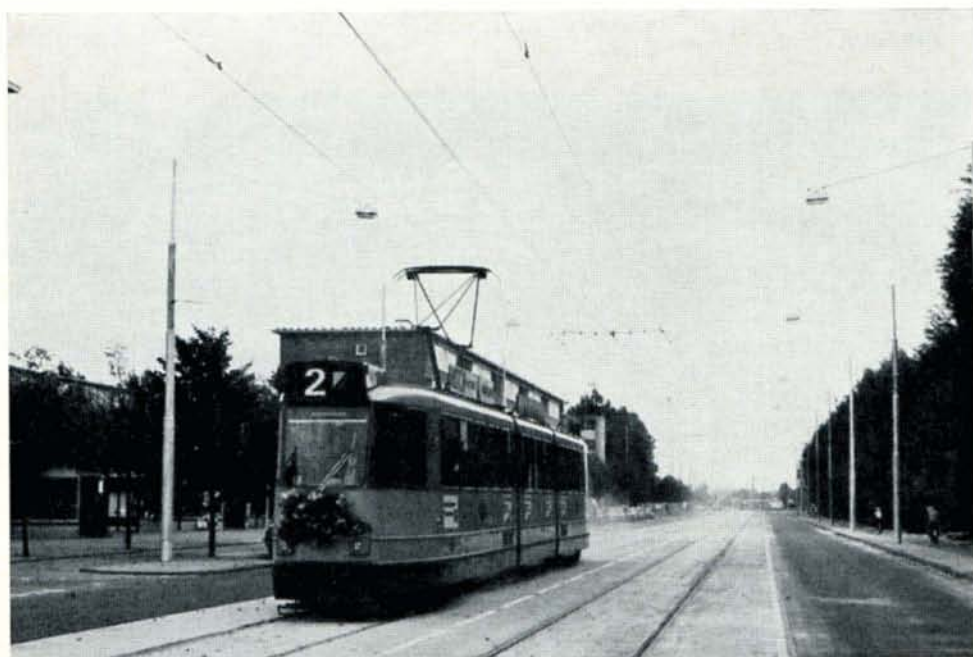
A	B	C	A	B	C
19421	6	9484	19344	3	9514
19444	6	9485	19399	3	9515
19445	6	9486	19533	9	9516
19446	6	9487	19534	9	9517
19449	6	9488	19537	9	9518
19480	6	9489	19538	9	9519
19481	6	9490	19656	9	9520
19482	6	9491	19660	9	9521
19484	6	9492	19664	9	9522
19493	6	9493	19666	9	9523
19494	6	9494	19668	9	9524
19496	6	9495	19669	9	9525
19498	6	9496	19673	9	9526
19594	6	9497	19674	9	9527
19595	6	9498	19676	9	9528
19596	6	9499	19679	9	9529
19597	6	9500	19685	9	9530
19324	3	9501	19688	9	9531
19336	3	9502	19689	9	9532
19354	3	9503	19691	9	9533
19376	3	9504	19692	9	9534
19377	3	9505	19541	9	9536
19398	3	9506	19542	9	9537
19405	3	9507	19544	9	9538
19406	3	9508	19545	9	9539
19409	3	9509	19547	9	9540
19276	3	9510	19548	9	9541
19355	3	9511	01853	0	01853
19323	3	9512	X 19219	0	19219
19339	3	9513			

T. BC. — Type Braine-le-Comte

A	B	C	A	B	C
19457	3	9550	19470	3	9557
19459	3	9551	19471	3	9558
19462	3	9552	19472	3	9559
19463	3	9553	19472	3	9560
19464	3	9554	19475	3	9561
19467	3	9555	19478	3	9562
19469	3	9556	19479	3	9563

T. 2E : Type twee assen en verscheidene
 T. 2E : Type deux essieux et divers

A	B	C	A	B	C
00596	0	00596	08893	7	08893
00803	0	00803	08895	7	08895
A 01209	0	A 01209	08896	7	08896
01344	0	01344	08947	0	08947
C 01505	0	C 01505	A 10782	0	A 10782
01590	0	01590	11509	0	11509
A 01625	0	A 01625	11620	0	11620
01648	0	01648	A 11751	0	A 11751
01836	0	01836	19220	7	19220
A 08798	7	A 08798	02000	0	02000
08812	7	08812	02026	0	02026
08820	7	08820	02107	0	02107
08821	7	08821	02121	0	02121
08861	7	08861	A 02249	0	A 02249



GG 741.2 Foto genomen op 4-10-1975 Johan Huizingalaan tijdens de
 inhuldigingsritten van de verlenging van lijn 2 - Archieven Eigen Baan

- zie ook artikel blz. 4 -

MUSEUMRIJTUIGEN IN HET METROSTATION ROGIER TE BRUSSEL

Met het oog op de afwerking en de plechtige ingebruikstelling van de Nood-Zuidas (lijn 2) werden in het metrostation Rogier op 2 maart 1976 drie gerestaureerde tramrijtuigen en één autobus geplaatst en wel op het niveau —2, naast de perrons van de eindhalte voor de sneltrams (voor de nabije toekomst voor de lijn 90).

Op deze plaats zullen de reizigers van oktober 1976 af, de tram-car Nord-Midi, de vijfwielt tram (ontspoorbare tram) en de autobus 510 van de Autobus Bruxellois kunnen bewonderen. Deze voertuigen werden gerestaureerd door de goede zorgen van de M.I.V.B.

De N.M.V.B. heeft eveneens hierin haar bijdrage geleverd door de restauratie van de elektrische motorwagen 9537. Deze motorwagen, gerestaureerd in de werkhuizen van de Eloystraat te Anderlecht en gedeeltelijk in de tramremise te Grimbergen, werd naast de Brusselse rijtuigen geplaatst, als symbool van de aanwezigheid van de N.M.V.B. op het Rogierplein door haar tramlijnen voor Grimbergen, Het Voor en Wemmel. De motorwagen 9537 heeft trouwens talrijke jaren op deze lijnen mede de dienst verzekerd.

De vier voertuigen werden per camion, via de open helling van de Vooruitgangstraat, naar hun definitieve plaats gebracht.

Het vervoer in de tunnel van de motorwagen 9537 verliep niet zoals gewenst en de wagen diende op een honderdtal meter van de definitieve plaats afgeladen te worden, daar de hoogte tussen de vloer van een tijdelijke aangelegde brug en het plafond van de tunnel de doortocht van de N.M.V.B.-traktor met motorwagen niet toeliet.

De 9537 werd afgeladen voor de aangelegde brug en met een traktor van de M.I.V.B. bij middel van verplaatsbare sporen er over getrokken. De verdere honderd meter tot zijn standplaats werden eveneens afgelegd over verplaatsbare sporen.

Thans zijn de voertuigen door een houten bekisting aan het oog onttrokken, als bescherming tegen stof en eventuele beschadiging.

Ten gepaste tijde zullen de voertuigen nog een opkuisbeurt krijgen om dan als blikvangers de aandacht te trekken van het reizend publiek en om hen alzo te herinneren aan het feit met welke middelen onze voorouders zich eertijds in het Brusselse verplaatsten.

27 april 1976.

E. KEUTGENS



De « Tram-car Nord-Midi » in de Vooruitgangstraat, enkele ogenblikken voor de afdaling in de tunnel (Foto E. Keutgens)



De N.M.V.B.-traktor met de motorwagen 9537 daalt de helling af van de Vooruitgangstraat (Foto E. Keutgens)



De N.M.V.B.-motorwagen 9537 wordt over de voorlopige brugkonstruktie getrokken (Foto E. Keutgens)

EEN WOORDJE OVER ONZE OMSLAG

Het is niet zonder reden dat de tekening die onze omslag siert werd gekozen.

Deze tekening, die wij gebruiken met de welwillende toelating van de eigenaar, het dagblad « LE SOIR », stelt inderdaad het beroemde paardetramrijtuig nr 7 voor van de Compagnie Morris en dat thans tentoongesteld wordt in het museum van het Jubelpark te Brussel.

Er is meer dan één reden waarom dit rijtuig op onze omslag als een kenteken moet dienen.

Gebouwd in 1868/1869 in de werkhuizen van Geo Starbuck en Co te Birkenhead (Engeland) voor de Compagnie Morris te Brussel en tot op heden haast op een mirakuleuze wijze bewaard gebleven, is dit rijtuig een van de drie oudste nog bestaande paardetramrijtuigen in Europa, samen met het rijtuig nr 1 van de « Berliner Pferde Eisenbahn Gesellschaft », gebouwd in 1865 en het rijtuig nr 3 van de « Ryde Pier Tramway », gebouwd in 1867.

Het rijtuig is op enkele details na nog in zijn originele toestand en werd in dienst gesteld op de eerste tramlijn van Brussel — en van België! —, nl. op 1 mei 1869, dag waarop deze eerste lijn tussen Ter Kamerenbos en de Naamse Poort plechtig werd geopend. De enkele minieme wijzigingen aan de buitenkant van het rijtuig waren vooreerst de grote cijfers 7 die aan de zijwanden van het koetswerk werden aangebracht in de plaats van het Belgisch Wapenschild en, vervolgens, het vervangen van de oorspronkelijke volle wielen, door wielen met spaken.

Ons land mag er fier op zijn een van de enigsten van de wereld te zijn een van deze originele eerste paardetramrijtuigen te hebben bewaard, en wij stellen voor U binnenkort U hierover meer te vertellen en een geschiedkundig overzicht te geven van dit waardevol overblijfsel uit de beginperiode van ons gemeenschappelijk vervoer.

J. de MEURS