

présence du tramway

27

bulletin d'information

de l'association pour le musée du tramway

et du tramway touristique de l'Aisne

7e année / IV 1968 prix 25 fr.

**présence
du tramway**

27

7^e année

4^e trimestre 1968

sommaire :

- *Historique des Tramways Bruxellois*
- *Actualités en bref*
- *Nouvelles de nos associations*

1er prix, catégorie «Paysages», de notre concours-photo 1968 :

Il y a exactement six ans, des trains de betteraves circulaient encore entre Waterloo et Wavre. Notre cliché de couverture représente la motrice 9723 à Bierges, le 9 novembre 1962.

(Photo F. van der Gragt)

historique des tramways bruxellois

(suite 19)

par Roger PLETINCKX

Le 1er juin 1921, un nouveau service combiné avec les C.F.E. (Bourse-Longchamp) était créé ; il était prolongé jusqu'au Globe le 1er novembre.

Trois prolongements de ligne eurent lieu le 6 novembre 1922 ; il s'agit des lignes n° 20 (Abattoirs - Cinquantenaire) et 22 (Anderlecht - Cinquantenaire), qui furent prolongées jusqu'au Boulevard St-Michel ; la troisième ligne, n° 29 (Bourse - Bd. St-Michel), fut prolongée jusqu'à Woluwé-Dépôt.

Signalons également une commande de 40 voitures du type semi-convertible.

Le service n° 8, entre Laeken et Uccle, était rétabli le 5 novembre 1923, et un service spécial entre la Gare du Midi et la Porte de Tervuren était créé dès le 3 décembre 1923. Un service de dédoublement du 29 fut mis en service dès le 2 janvier 1924.

Parmi les lignes en participation de la communauté TB/CFE, il fut mis en service un nouveau tronçon : Rue Steyls - Hôpital Brugmann.

La modernisation du matériel se poursuit par la transformation de 20 motrices et de 20 remorques.

Le 1er janvier 1924, la partie suburbaine de la ligne de Boitsfort, c'est-à-dire celle comprise entre la place Communale de Boitsfort et l'avenue de Tervueren, fut incorporée dans le réseau urbain de la Société. De ce chef, le service des correspondances y fut appliqué.

Au cours de l'Assemblée générale extraordinaire tenue le 15 avril 1925, la Société procéda au vote de la proposition d'augmentation du capital. Cette augmentation avait pour objet la reprise du réseau des lignes des Chemins de fer Economiques exploité à Bruxelles. Un arrêté royal, en date du 12 mai 1925, transférait aux T.B. la concession de ce réseau, mais il restait soumis aux clauses et conditions des cahiers des charges qui régissaient ces concessions, et la fusion n'était pas pour autant un fait accompli.

Une demande tendant à obtenir l'extension, au réseau des lignes C.F.E., des cahiers des charges et de l'avenant du 31 décembre 1924 régissant les concessions des T.B., avait été introduite auprès du Ministre de l'Agriculture.

Le 1er janvier 1925, le terminus de la ligne de Stockel fut reporté de la Porte de Tervueren à la Porte de Namur, d'une part, et au



MOTRICE « ECONOMIQUE »,
ENTRE 1925 ET 1928

(Coll. Torlet)

Treurenberg d'autre part. Le 1er juillet, un service direct de la Place de l'Yser à la place Ste-Croix fut établi (l. 16). En vue de réaliser le service direct Gare du Nord - Ixelles, une double voie fut installée chaussée d'Ixelles, entre la rue Ernest Solvay et la chaussée de Wavre et les voies d'entrée de la chaussée d'Ixelles furent, dans le même but, reliées à celles des boulevards extérieurs, à la Porte de Namur.

Le 27 décembre, le service de la ligne Bourse - Roodebeek fut prolongé jusqu'au centre de la commune de Woluwé-St-Lambert.

Au cours de l'exercice 1925, furent également créés des services nouveaux sur les lignes principales, afin de développer l'intensité du trafic des trams aux heures d'affluence.

En matériel roulant, 20 nouvelles voitures semi-convertibles furent commandées.

Le 26 avril 1926, la ligne Gare du Midi - Watermael fut prolongée à la Place Communale de Boitsfort.

Le 27 mai fut constituée la Société Anonyme « LES AUTOBUS BRUXELLOIS », filiale des T.B. Un arrêté royal du 22 décembre transféra à cette Société les autorisations d'exploiter les lignes d'autobus « NORD - MIDI » et « MONNAIE - IXELLES » qui avaient été accordées à la Société Anonyme Bruxelloise d'Auto-Transports.

Le 1er juillet, le service direct reliant la Place de l'Yser à la Place Ste-Croix (l. 16) fut prolongé jusqu'à la Place Communale de Boitsfort.

Le 13 novembre, la ligne n° 9 fut prolongée jusqu'à l'avenue du Silence, au moyen d'une navette à chiffre rouge.

Une amélioration notable dans l'exploitation fut enregistrée par l'autorisation pour la Compagnie de pouvoir remplacer en divers endroits du réseau la traction souterraine par la traction aérienne. Une première modification fut réalisée sur la ligne de la Bourse à la Place Van Meenen et à la traversée de l'avenue Louise, entre les rues du Bailli et Lesbroussart.

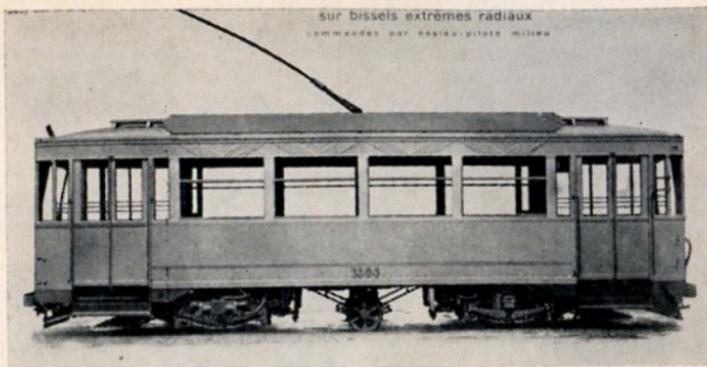
C'est au cours du même exercice que furent installés les premiers trottoirs-embarcadères.

L'étude de matériel aux performances plus grandes avait abouti à la construction de trois prototypes de motrices, munies de moteurs auto-ventilés du type MTV 30, d'une puissance de 45 CV (n° 1601 - 1602 - 1603).

Cependant, la nécessité de renouveler le matériel de traction, devenu exigü en regard de l'augmentation du trafic voyageurs, préoccupait les dirigeants de la Société. Une étude poussée avait conduit ceux-ci à retenir quelques réalisations belges et étrangères : voiture à 3 essieux (système en usage à Gand), système Winterthur, procédé Scémia, et enfin, système à boggies. Les différents constructeurs belges furent sollicités ; c'est ainsi que les Ateliers Métallurgiques de Nivelles et les Ateliers de Familleureux étudièrent l'adaptation du système gantois au matériel des T.B. Les Ateliers « La Brugeoise » étudièrent le système français Scémia de la motrice type « L ». Ce sont encore les Ateliers Métallurgiques de Nivelles qui étudièrent la possibilité de faire circuler des motrices à boggies de type maximum-traction à roues égales.

Mais tous ces projets étaient voués un échec certain, pour la raison bien simple que le réseau comportait des courbes à très faible rayon : de 15 m. et même à certains endroits de 13 m., reliquat de la traction chevaline. Dans ces conditions, l'usage de motrices plus longues et, partant, à empattement plus grand, s'aurait difficile. Néanmoins, les T.B. décidèrent l'essai d'un type de motrice à 3 essieux système Algrain, qu'ils commandèrent aux Ateliers Franco-Belge. Ce fut la 1604 que nous avons connue ; elle subit néanmoins très rapidement des transformations. A l'origine, cette motrice d'une longueur hors-tout de 10,400 m. et de 2,100 m de large était munie de panneaux mobiles fermant le côté entrevois des plates-formes (système adopté pour les premières motrices du type 4000). Après des résultats décourageants — elle déraillait fréquemment —, les T.B. se résignèrent à abandonner le système à 3 essieux : c'est ainsi qu'elle fut munie d'un châssis Brill du type 79 EX 2, de portières automatiques et de marchepieds rabattables (18-1-1932).

En vue de faciliter la circulation des véhicules à la Porte de Ter-vuren, le terminus du service n° 36 « PORTE de NAMUR - PORTE



MOTRICE 1604 DANS SON ETAT D'ORIGINE (1928)
(Coll. R. Plétinckx)

de TERVUREN » fut reporté, le 1er mars 1927, au Rond-Point du Boulevard St-Michel ; l'itinéraire des services n° 72 & 74 fut modifié le 28 juillet 1927.

Pour assurer une meilleure circulation générale aux environs de la Bourse, le terminus de certains services a été déplacé à la demande de la Ville de Bruxelles. Dès le 16 mars, les départs de la Bourse du service « BOURSE - AVENUE LOUIS BERTRAND » furent reportés à la Place du Béguinage.

Le 12 juin 1927 fut inauguré le nouveau service « BOURSE - NEDER-OVER-HEEMBEEK ».

Au surplus, les services de nombreuses lignes furent modifiés et intensifiés et des services en boucle furent instaurés (tel fut le cas pour les lignes 59-60-61 et 72/74).

Le 8 novembre 1927, certains services de la ligne n° 14 sont prolongés à certaines heures jusqu'à la Place St-Denis, à Forest. De nouveaux services barrés furent instaurés aux heures d'affluence.

D'accord avec le Pouvoir concédant, 73 voitures remorquées ouvertes d'un type suranné furent désaffectées. Quarante-cinq voitures de remorque du type semi-convertible à grande capacité furent commandées à l'industrie privée.

L'essai de moteurs A.C.E.C. type MTV 30 ayant donné pleine satisfaction, il fut décidé d'en pourvoir petit à petit toutes les motrices afin de développer l'usage de remorques.

Depuis mai 1925, date à laquelle fut transférée la concession des lignes anciennement concédées aux C.F.E., les T.B. n'avaient cessé de négocier avec les Pouvoirs Publics pour obtenir l'unification des cahiers des charges régissant les deux réseaux.

Au cours de l'année 1927, les communes de l'agglomération bruxelloise, sauf une, approuvèrent le projet de convention établi de commun accord entre une commission intercommunale de techniciens et les

services des T.B. Soumise aux délibérations des Chambres législatives, la loi autorisant le Gouvernement à signer ladite convention, fut votée par le Sénat et par la Chambre des Représentants respectivement les 20 et 22 décembre 1927.

Le 30 décembre, le Ministre de l'Agriculture signa l'avenant au cahier des charges établissant la fusion définitive et un régime légal unique pour les lignes des T.B. et de l'ancien réseau des C.F.E.

Cette convention fixait à 1945 la fin de nos diverses concessions et supprimait des anomalies de tarifs.

En application de la Convention du 30 décembre 1927, les réseaux des T.B. et des C.F.E. furent fusionnés le 1er janvier 1928, et les tarifs urbains en vigueur sur le réseau des T.B. furent mis en application sur toutes les lignes de l'ancien réseau des C.F.E., ce qui a entraîné la suppression des tarifs combinés des lignes « BOURSE - BOIS » et « BOURSE - GLOBE ».

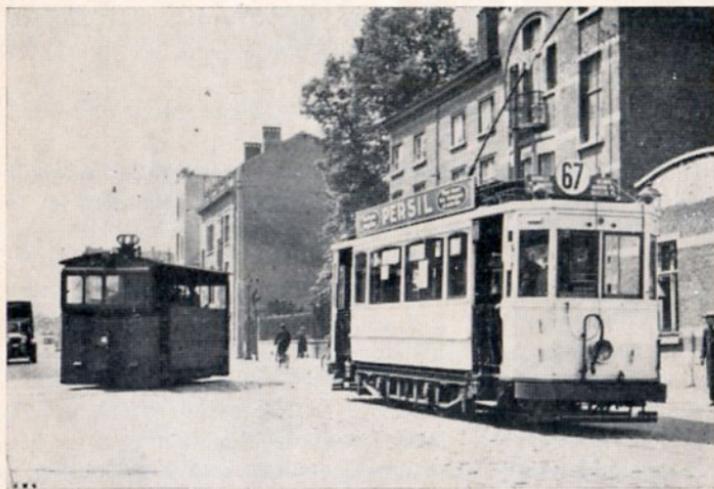
Des modifications importantes furent réalisées au cours de l'exercice 1928 :

Le 14 février, le service n° 48, « BOURSE - ALTITUDE 100 » fut créé.

Le 10 avril, prolongation de la ligne n° 30 « BOITSFORT - PORTE de NAMUR » jusqu'au TREURENBERG.

Le 8 mai, mise en service de la ligne n° 35 « PORTE de NAMUR - AUDERGHEM » et remplacement du « NORD - JETTE » par la prolongation des services n° 14 et 14b de la Place de l'Yser à Jette.

Le 11 septembre, suppression du service n° 32b et remplacement



DEVANT LE DEPOT DE LA CH. DE LOUVAIN, VERS 1930 :
MOTRICE 1170 SE DIRIGEANT VERS LA PL. MEISER, ET
LOCOMOTIVE VICINALE ENTRANT DANS LA SUCCURSALE
DE LA BRASSERIE « ARTOIS ».

par un nouveau service n° 31 « BOURSE - WOLUWE - BOITSFORT ».

Le 15 octobre, mise en service des premières cartes de 20 voyages pour service urbain au prix de 11 fr. en seconde classe et de 13 fr. en première.

Le 1er décembre, prolongation de la ligne n° 66 de l'avenue Louis Bertrand au CIMETIERE de SCHAERBEEK, par le parc Josaphat et la rue Guillaume Kennis.

Signalons également la commande de 50 motrices du type G.C. aux Ateliers Métallurgiques de Nivelles (série 4001-4050) ; leur livraison s'échelonna entre 1929 et 1930.

Depuis 1926, plusieurs voies à caniveaux furent supprimées ; ce fut le cas pour les tronçons suivants :

- 1°) traversée de l'avenue Louise ;
- 2°) de la Bourse à la rue des Sablons, y compris la Place de la Vieille-Halle-aux-Blés ;
- 3°) de la Place de la Chapelle à la rue Bodenbroeck ;
- 4°) de la Place du Trône à la Gare du Luxembourg ;
- 5°) goulot de l'avenue Louise et chaussée de Charleroi, entre la Place Stéphanie et la rue Berckmans ;
- 6°) Bd. Anspach, entre les rues Plattesteen et Henri Maus ;
- 7°) Rue Fossé-aux-Loups (jusqu'à la rue des Augustins) et rue A. Orts ;
- 8°) Rues du Congrès, de Ligne et du Bois Sauvage ;
- 9°) Avenue Louise, entre la Gare du Bois et l'avenue E. Demot ;
- 10°) toute l'avenue Louise ;
- 11°) changement de traction situé rue du Progrès reporté Place Rogier ;
- 12°) changement de traction situé rue de Brabant reporté Place Rogier ;
- 13°) suppression des caniveaux depuis l'Eglise St-Servais, pour les lignes 1-2-3 et 94, et depuis l'Eglise Ste-Marie pour les lignes 7-8-11 et 12, jusqu'à la Porte de Schaerbeek ;
- 14°) suppression des caniveaux au Bd. du Régent, entre la Pte de Namur et la Place du Trône.

L'usage de cartes de 20 voyages s'étendit aux lignes suburbaines dès le 1er février 1929 et aux lignes vicinales, exploitées par les T.B., le 15 avril (cartes de 10 voyages).

Le service n° 74 fut prolongé à la Place St-Denis, aux heures d'affluence, dès le 23 avril.

Le 7 mai, les services n° 7 et 10 furent prolongés de la Place de l'Yser à la Basilique de Koekelberg ; prolongation également, dès le 22 octobre, de la ligne n° 34 de la Petite Suisse au Bois de la Cambre.

Enfin, le 22 octobre, les services n° 22 et 56 furent prolongés de la Place de la Vaillance au Parc d'Anderlecht.

Parmi les caniveaux supprimés, signalons pour l'année 1929, la suppression de ce système dans la boucle de la rue de la Chancellerie (autour de la Caisse de Reports).

(à suivre)

|| actualités en bref ||

A la S.T.I.B. - La logique l'a emporté

Ce n'est pas sans plaisir que nous avons appris, au terme d'un « suspense » de plusieurs semaines, que le tram l'avait emporté, non pas sur la route, mais sur un projet de parking... Il s'agissait ni plus ni moins, comme chacun le sait, de convertir en parking définitif le terre-plein central des avenues Albert et Churchill : au moment où ces artères étaient appelées à devenir des « autoroutes urbaines » (ô hérésie !), attirant ainsi en ville un trafic jamais rassasié, il avait été suggéré d'en assurer la desserte au moyen d'autobus. Ceci se passant à une époque où le concept de « rapid transit » sur voie ferrée semblait un fait acquis, on croit rêver lorsqu'on apprend qu'il est question de donner la priorité à un fait statique (parking) vis-à-vis d'un élément dynamique (tramway) ! D'autant plus que cette mesure aurait entraîné, soit le sectionnement de la ligne 90 en deux tronçons : tramway sur la section Nord - Meiser - Bois, et autobus entre les Bois et le Midi, faisant ainsi une croix sur l'intéressante jonction réalisée il y a une vingtaine d'années par l'Avenue Legrand, et entraînant du même coup une malencontreuse rupture d'itinéraire à hauteur du Bois. Soit — mesure plus « énergique » — la substitution de l'autobus au tram 90 sur la totalité du parcours, abandonnant ainsi les magnifiques sites propres qui se succèdent depuis la Place des Bienfaiteurs jusqu'au Rond-Point de l'Etoile...

Il eût été regrettable que la logique ne l'emporte point : maintenant que les travaux de pose des voies ont été entamés sur les terre-pleins de l'Avenue Churchill, nous nous réjouissons de cette victoire de la raison... et du bon sens, tout simplement.

★

Au moment de mettre sous presse, nous parvient une autre bonne nouvelle : la S.T.I.B. vient de commander 16 nouvelles voitures P.C.C. à simple caisse à la Société « La Brugeoise & Nivelles ». Ces motrices seront équipées des seize paires de bogies rachetées par la S.T.I.B. au réseau américain de Johnston. La fourniture doit se faire à partir du printemps 1970.

D'autre part, une demande de prix va être lancée pour 53 voitures motrices articulées.

★ ★

A la S.N.C.V.

Le vendredi 4 octobre, à minuit, la S. 10069 quittait la Place Rogier pour assurer le dernier service ferré de la ligne L à destination de Londerzeel. Dès le lendemain, la section Wolveterm - Londerzeel était déclassée et de nouveaux services d'autobus étaient mis en route entre Londerzeel et la capitale. Les jours ouvrables, aux heures de pointe,



Notre concours
photographique 1968

Catégorie

«Paysages»

2e prix : Mr. M. BROSTEAUX

← Motrice « B.L.C. » 10378

Bracquegnies 10 juin 1967

3e prix : Mr. J. COHN



Motrice « N » 10441

entre Leerbeek et Pepingen



Présence du tramway 9



A LA SORTIE DU TUNNEL DU GROS-TILLEUL, TRAIN DE LA LIGNE « L »
SE DIRIGEANT VERS MEISE (Photo R. Bastaens)

quelques tramways circuleront encore entre la Place Rogier et Wolvertem, sous indice **L barré**. Cette mesure transitoire est la même que celle qui a déjà été appliquée notamment sur les lignes de Asse et de Ninove.

Achevée le 1er février 1894, la ligne Bruxelles - Londerzeel connut la traction à vapeur pendant 36 ans ; son tracé passait, à cette époque, par Grimbergen. C'est sous cette forme qu'elle fut électrifiée de bout en bout le 26 octobre 1930. Peu après, le 2 juin 1935, fut inaugurée la section entièrement nouvelle unissant le Gros-Tilleul à Meise via le Dry-Pikkel ; deux ans plus tard, un troisième rail fut posé entre le Centenaire et la gare de Londerzeel, afin de pouvoir acheminer les wagons du grand réseau dans l'enceinte du Palais des Expositions. Ce troisième rail allait être démonté peu après, pendant la guerre.

Aux amateurs d'histoire, nous conseillons vivement de lire l'article consacré à la ligne de Londerzeel par la revue « Nos Vicinaux », dans son n° 137 de novembre-décembre 1968.

★

Dans notre précédente édition, nous signalions à la page 14 que la remorque 19220 du groupe de Brabant serait peut-être transférée au T.T.A. Ce projet a dû être modifié entretemps, la S.N.C.V. ayant décidé de mettre cette voiture en service sur la ligne des Grottes de Han. Il s'agit d'une remorque à deux essieux, de 4 mètres d'empattement. Sa caisse, au gabarit de 2,32 m., date de 1934 et présente quatre grandes baies ; cette silhouette lui permettra de former, avec les autorails, un train d'aspect assez homogène qui sera utilisé en cas de mauvais temps.

D'un poids de 6.900 kg., la 19220 offre 32 places assis et 36 places debout. Son transfert vers Han-sur-Lesse a eu lieu le 27 novembre.

En contrepartie, le T.T.A. se verra attribuer la A. 1208 et la A. 2121.

★

Nous avons donné, dans nos bulletins n^{os} 25 et 26, la liste des dix dernières motrices type « N » transformées en remorques pour la ligne de la Côte. Ces voitures y ont été renumérotées de 19704 à 19713, et cela dans l'ordre suivant : 10451, -449, -458, -422, -423, -448, -455, -445, -434 et -456. Le groupe d'Ostende compte ainsi 21 remorques de ce type (19693 à 19713). A l'heure actuelle, il n'est malheureusement pas prévu d'augmenter ce parc.

Quant aux trois remorques type « S » d'Anvers (19578, -79 et -80), aucune décision n'aurait encore été prise à leur sujet.

★

Dès le 11 novembre, la traversée de Mons par les tramways vicinaux a été supprimée : depuis lors, les services 1, 2 et 90 contournent entièrement la ville par les boulevards de ceinture, et cela **dans le sens opposé à celui des aiguilles d'une montre**. La Grand-Place et la Collégiale Ste Waudru ne sont donc plus desservies par le rail. Le centre commercial de la cité se trouve, de ce fait, gravement lésé ; les voyageurs aussi. La panacée (entendez : l'autobus) devra donc, sans tarder, remplacer ces tramways défaillants...

nouvelles de nos associations

A l'Amutra

Il est encore trop tôt pour fournir des résultats précis concernant les recettes du Musée au cours de la saison d'été 1968. Nous pouvons cependant déjà préciser que le nombre de visiteurs est resté sensiblement égal à celui de l'exercice précédent : 5.140 unités en 1968, contre 5.247 en 1967, soit une légère diminution.

Un important projet d'extension du Musée est actuellement à l'étude ; sa réalisation éventuelle permettrait d'y exposer de nombreux véhicules supplémentaires.

Une mention toute spéciale doit être accordée aux membres qui ne se sont ménagé aucune peine pour assurer la surveillance et l'entretien du Musée au cours de la saison d'exploitation 1968 (7 avril - 27 octobre). Nous sommes heureux de publier ci-après le tableau d'honneur de ces membres, avec le nombre de jours de prestations :

1. Mr. Meeuwig, d'Edeghem (Anvers)	36
2. Mr. Temmerman, d'Ixelles	31
3. Mr. M. Smet, d'Etterbeek	28
4. Mr. Dewandeler, de Forest	21
5. Mr. Berrewaerts, d'Etterbeek	19
6. Mr. Delafontaine, d'Evere	16
Mr. J.-P. Van Campenhout, d'Etterbeek	16

7. Mr. Humblet, d'Ixelles	14
8. Mr. Di Tullio, d'Anderlecht	11
9. Mr. Demarlière, d'Anderlecht	10
10. Mr. Prové, d'Uccle	9

Nous ne remercierons jamais assez ces dévoués membres pour leur esprit d'équipe ; souhaitons qu'ils puissent continuer à assumer ces fonctions comme ils l'ont fait jusqu'ici, c.-à-d. comme s'il s'agissait de leur propre entreprise. Souhaitons également que l'exemple de ces membres puisse en inciter d'autres à les rejoindre au Musée.



Le samedi 5 octobre, la visite organisée sur le réseau de la M.I.V.A. (Anvers) a rassemblé une soixantaine de membres de l'Amutra. Le convoi 4433-1659 les a conduits aux ateliers de Zurenborg, où M. l'Ingénieur Hofbauer se chargea de fournir toutes les explications requises. Il y fut notamment confirmé que « La Brugeoise & Nivelles » venait de recevoir une commande de **25 nouvelles motrices P.C.C.** destinées au réseau anversoïse et à livrer fin 1969 - début 1970.

Une visite du dépôt de Groenenhoek eut lieu ensuite. Après le repas de midi, la rame 4424 - 1660 devait conduire les participants au dépôt de Hoboken, où M. l'Ingénieur Sloesen dirigea la visite. Ce furent ensuite les voitures 7379 et 4530 ED qui emmenèrent nos membres aux terminus de Deurne et de Merxem, avant de les déposer, après une journée particulièrement bien remplie, devant la Gare Centrale d'Anvers.



A la fin de la saison qui vient de se clôturer à Schepdaal, c.-à-d. le 31 octobre 1968, l'Amutra assurait la gestion officielle de 45 véhicules vicinaux, se décomposant en 5 locomotives, 2 autorails, 10 motrices électriques, 16 voitures et fourgons, et 12 wagons divers. Voici le détail de ce matériel* :

a. locomotives :

1. types 23 T. à vide : 303 - 813
2. types 18 T. à vide : 979 - 1000 - 1066

b. autorails :

1. autorail à voyageurs : AR. 193
2. autorail - tracteur : ART. 300

c. motrices électriques :

1. à voyageurs, deux essieux : 9004 - 9019 - 9073 - 9314 - 9515 - 9603 - 9727 - 10112
2. à marchandises, deux essieux : 9965
3. à marchandises, à bogies : 10298

d. voitures et fourgons :

1. à voyageurs, deux essieux : 596, 1209, 1344, **C.1505**, 1590, 1625, 1836,

* Sauf mention contraire, tout ce matériel appartient à la série A. En caractères gras, les véhicules à voie normale (1,435 m.).

8947, 10782, 11509, 11751

2. à voyageurs + bagages, deux essieux : C.2000 - 2026 - 2107

3. à voyageurs + bagages, à bogies : 1853

4. fourgon à bagages : 2249

e. wagons divers :

1. à haussettes : 3063 - 5056 - 5071 - 20592

2. plats : 3539 - 3694 - 7295 - 8168

3. fermés : 4043 - 7849 - B.7888

4. intercalaire : B.8400

Pour rappel, l'Amutra a également obtenu une option sur les véhicules suivants :

Brabant : motrice 9537 et remorque 11620.

Hainaut : motrices 10393 et 10308, et remorque 19219.

Littoral : remorques 19666 (ex-motrice 9729), 8768 et 11593.



Au T.T.A.

Au cours de l'Assemblée générale ordinaire tenue à Erezée le 24 août 1968, les résultats de l'exercice 1967 ont été rendus publics. Trois mois et demi plus tard, l'Assemblée générale extraordinaire tenue à Bruxelles le 7 décembre fournissait l'occasion de proclamer, en avant-première, les résultats de la saison d'exploitation de 1968.

Comme nous l'avons déjà annoncé, cette saison fut tout-à-fait remarquable, ainsi qu'il ressort des chiffres publiés ci-après. L'exploitation, qui avait débuté cette année le 14 avril, devait prendre fin le 29 septembre au soir. Enfin, rendons à César... : la traction à vapeur fut l'incontestable facteur déterminant du succès rencontré cette année.



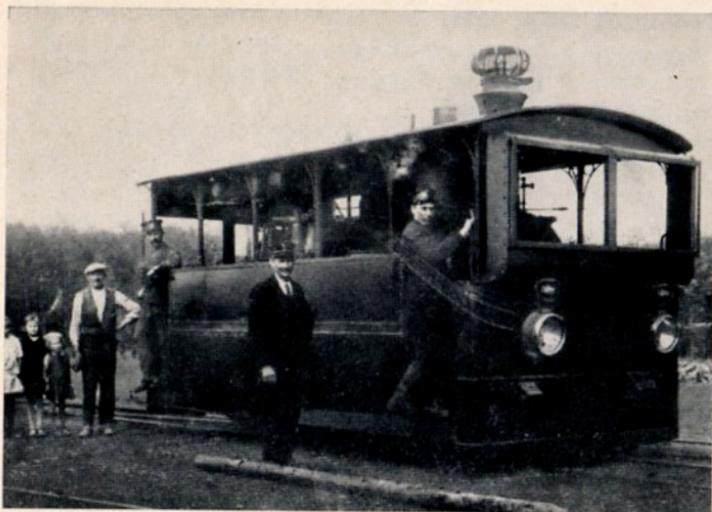
Tableau comparatif des trois années d'exploitation

	1966	1967	1968	
Nombre total de voyageurs	3.997	8.607	14.402	(1)
Nombre de voyages aller-retour	145	352	457	
Kilométrage parcouru (serv. voyag.)	2.226	6.360	8.121	(2)
Moyenne de voyageurs par train aller-retour	27,56	24,45	31,51	
Voyageurs au kilomètre	1,81	1,35	1,77	
Kilométrage moyen d'un aller-retour	15,35	18	17,70	
Nombre de jours d'exploitation	39	71	93	(3)
Moyenne de voyageurs par jour d'exploitation	102,50	121,20	154,86	

(1) dont 4.039 en vapeur

(2) dont 594 en vapeur

(3) dont 20 jours d'exploitation sous réservation ; sur les 93 jours, 15 ont été assurés en service vapeur



LOCOMOTIVE N° 16, DU TYPE 3, AU DEBUT DE L'EXPLOITATION DE LA LIGNE MANHAY - MELREUX, ENTRE 1908 ET 1911. SUR LA PLATE-FORME ARRIERE, LE REGRETTE M. FRANCOIS FINFE.

Au 31 décembre 1968, le parc de matériel roulant du T.T.A. comprenait 1 locomotive à vapeur, 3 autorails, 7 voitures à voyageurs, 2 fourgons à bagages, 10 wagons divers, ainsi que quelques lorries de service.

a. locomotive : 1076

b. autorails : AR. 93 - ART. 123 - AR. 133

c. voitures et fourgons :

1. à voyageurs, deux essieux : 610 (ex-MIVA) - 1348 - 8944 - 10760

2. à voyageurs + bagages, deux essieux : 2115

3. à voyageurs, à bogies : 19568 - 19572

4. fourgons à bagages : 2355 - B.2227

d. wagons divers :

1. à hausses : 5726

2. plats : 3711 - 8139 (à bogies) - 59757

3. fermés : 18230 - 7848

4. benne : 20820

5. citerne : 51742

6. chasse-neige : 8178

7. cintreuse de rails : 51680

Parmi les wagons, quatre unités constituent une acquisition récente : le wagon fermé « De Rechter » A.7848 a été transféré de Bruxelles à Erezée les 11 et 12 octobre 1968 ; le fourgon B.2227, le chasse-neige A.8178 et la cintreuse 51680 ont été transférés d'Anvers à Erezée les 13 et 14 décembre.

★

La convention réciproque S.N.C.V. - T.T.A., signée en 1965 pour une période de trois ans, est arrivée à échéance le 30 septembre 1968. Une

nouvelle convention, actuellement à l'étude, prolongera notre concession pour une période de 15 ans (du 1-10-1968 au 30-9-1983); elle nous réserve également l'assiette de l'ancien tronçon de Lamorménil (cumulée 41.100) à l'Hôtel du Moulin-Crahay (cumulée 39.100), soit une bande de terrain de deux kilomètres où, malheureusement, les voies ont été démontées en 1965. Cette option pourrait nous permettre, plus tard, de connecter notre ligne à la future autoroute E.9 Liège - Arlon, dont le tracé passera à proximité immédiate du Moulin-Crahay.

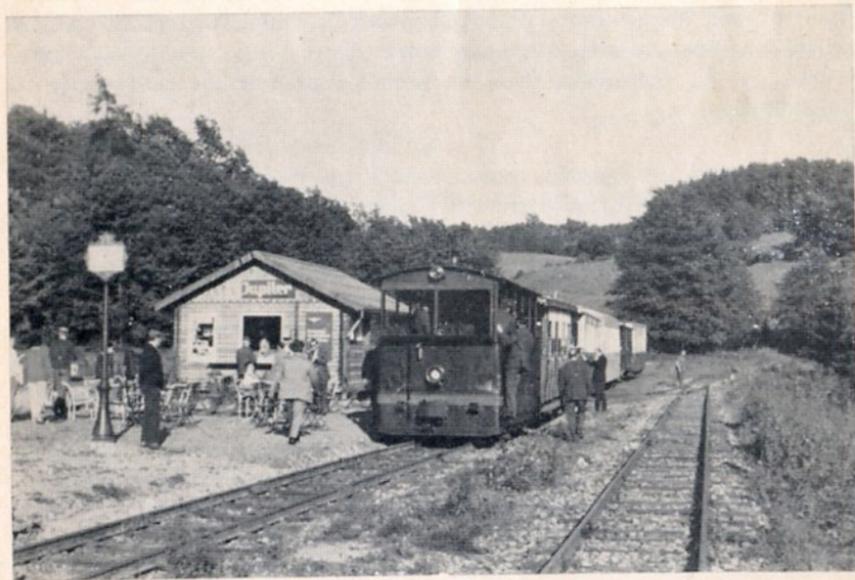
★

Le programme 1969 du T.T.A. peut se résumer en quatre points :

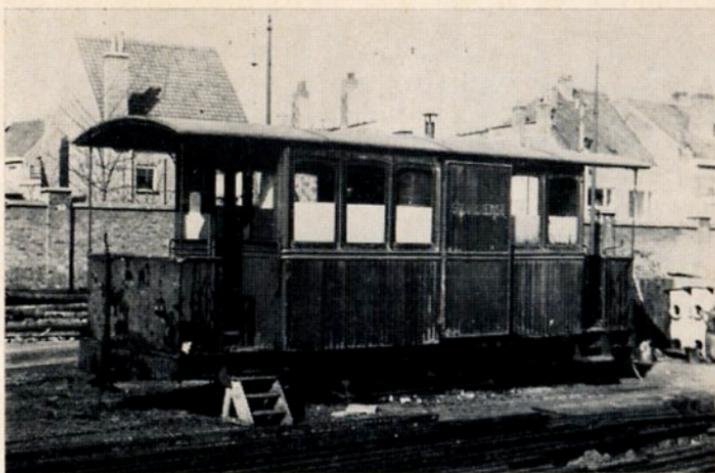
a. mise en service de matériel supplémentaire : il s'agit, en ordre principal, des deux voitures à deux essieux A.1208 et A.2121 (le transfert de la première, prévu initialement pour le début de 1968, avait dû être différé) et, peut-être, d'une troisième voiture à bogies.

Souignons d'autre part le geste de la M.I.V.G. (Gand), qui vient d'offrir à notre association son intéressante voiture-fourgon en teck. Cette remorque à deux essieux, qui servait aux Voies & Travaux, sera mise à notre disposition dès la fin de 1968. Voilà un cadeau de Noël pour le moins hors-série...

b. travaux de la « jonction » de Dochamps : ceux-ci dépendant toujours et uniquement de l'Administration communale de Dochamps, nous en sommes réduits à attendre la création de la voirie projetée sur le terrain de l'ancienne gare vicinale.



SOIXANTE ANS PLUS TARD : A EREZEE, LA HL. 1076 EN TETE D'UN TRAIN DU T.T.A., EN JUIN 1968 (Photo E. Keutgens)



LA VOITURE-FOURGON EN TECK OFFERTE PAR LA M.I.V.G.
(Photo E. Keutgens)

c. **extension de la traction à vapeur** : l'acquisition d'une locomotive supplémentaire est actuellement envisagée, afin de permettre, les dimanches et jours fériés de haute saison, d'exploiter notre ligne uniquement en traction à vapeur.

d. **travaux aux installations fixes** : le subside octroyé par l'Etat en 1968 nous permettra d'achever le dépôt de Blier avant la saison prochaine. D'autre part, d'importants renouvellements de traverses ont été prévus. Enfin, l'Armée projette d'équiper notre ligne d'une signalisation électrique, ce qui renforcera dans de notables proportions la sécurité de l'exploitation.



Une autre information encourageante fut l'annonce de l'érection du **Bois du Pays** en réserve naturelle, placée sous l'égide de l'a.s.b.l. bien connue « Ardenne & Gaume ». L'avenir d'un des plus beaux ensembles forestiers de notre pays, s'étendant sur plus de 600 ha, se voit ainsi sauvegardé. C'est son propriétaire, M. Emm. Jadot, notaire honoraire de Marche-en-Famenne, qui a pris la généreuse initiative de proposer à cette association d'ériger en réserve naturelle et scientifique ce magnifique domaine dont les structures se rapprochent autant qu'il est possible de la forêt primitive de notre haut pays. En effet, grâce à la vigilance de ses propriétaires, les peuplements de cette unité forestière ont échappé jusqu'ici aux mesures propres à dénaturer leurs caractères originaux, botaniques et zoologiques régionaux.

Le T.T.A. est idéalement placé pour assurer la desserte de ce nouveau parc naturel, la limite sud de celui-ci coïncidant avec notre voie ferrée depuis la gare d'Amonines jusqu'au pont du Sous-l'Eau, à Forge-à-l'Aplé.

ASSOCIATION POUR LE MUSEE DU TRAMWAY (AMUTRA)

a.s.b.l. fondée le 7 mars 1961

C.C.P. 449.80

SIEGE SOCIAL : 47, av. Wielemans-Ceuppens, Bruxelles 19

Cotisations :

Membres adhérents : 150 fr. Membres bienfaiteurs : 250 fr. Membres de soutien : 500 fr. (minimum). Membres affiliés : 50 fr. (membres habitant sous le même toit qu'un membre adhérent, bienfaiteur ou de soutien).

TRAMWAY TOURISTIQUE DE L' AISNE (T.T.A.)

a.s.b.l. fondée le 18 septembre 1964

SIEGE SOCIAL : 9, av. des Nations-Unies, Erezée - C.C.P. 2173.61

Trésorerie-Correspondance : 47, av. Wielemans-Ceuppens, Brux. 19.

Cotisations :

Membres actifs : 50 fr. Sympathisants ordinaires : 150 fr. Sympathisants bienfaiteurs : 250 fr. Membres effectifs : 500 fr. (minimum). Membres affiliés : 50 fr.

PRESENCE DU TRAMWAY

Bulletin périodique, distribué gratuitement aux membres d'expression française (sauf membres affiliés) de l'Amutra et/ou du T.T.A. ; L'édition néerlandaise « Tramleven » peut également être obtenue, moyennant un supplément annuel de 90 fr.

Abonnements annuels (personnes non membres) :

« Présence du Tramway » ou « Tramleven » : 100 fr	} frais d'expédition inclus
« Présence du Tramway » et « Tramleven » : 190 fr.	

REUNIONS AMICALES : le deuxième vendredi de chaque mois, à 20 h, aux « Armes des Brasseurs », 56, Bd. Anspach, Bruxelles (Bourse).

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES :

— Le Musée Vicinal est accessible au public, de Pâques au 31 octobre, les samedis, dimanches et jours fériés légaux, de 14 à 18 heures. Au cours de la même période, les visites en groupes (15 personnes minimum) peuvent se faire les jeudis et vendredis après-midi, à condition d'en aviser la direction régionale de la S.N. C.V. (105-107, rue Bara, Bruxelles 7 — tél. 21.00.07) quelques jours à l'avance. Le Musée est fermé en hiver (de la Toussaint à Pâques).

— Le montant de l'entrée est fixé à 15 frs ; des réductions sont prévues pour les enfants, les groupes organisés, les familles nombreuses, les membres des associations touristiques reconnues, etc...

— Situé à 11 km du centre de Bruxelles, le Musée est accessible, soit par la route, soit par l'autobus vicinal « Ni », dont le point de départ se situe à Bruxelles, porte de Ninove (correspondance avec les lignes 20, 62, 63, 76, 101 et 102).

— *Si vous portez un intérêt aux tramways et aux chemins de fer secondaires ;*

— *Si vous désirez soutenir nos activités,*

vous pouvez vous faire membre de l'Association pour le Musée du Tramway : la cotisation annuelle est fixée à 150 frs (250 frs minimum pour les membres bienfaiteurs).

Ce montant peut être viré au C.C.P. n° 449.80 de l'Amutra, à Bruxelles 19.

En plus de la gratuité d'accès au Musée, les membres bénéficient de réunions mensuelles, de publications périodiques, de projections cinématographiques, de voyages en groupe, etc.

**Le siège de l'Amutra est situé au
47, avenue Wielemans Ceuppens, à Bruxelles 19**