

# présence du tramway

29

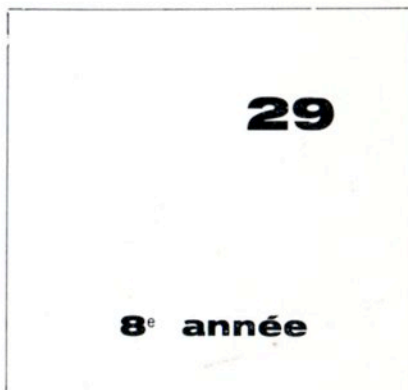
bulletin d'information

de l'association pour le musée du tramway

et du tramway touristique de l'Aisne

8e année / II □ 1969 □ prix 25 fr.

**présence  
du tramway**



**2<sup>e</sup> trimestre 1969**

## **sommaire :**

- *Historique des Tramways Bruxellois*
- *Les lignes vicinales de La Louvière et du Centre*
- *Les Tramways intercommunaux du Canton d'Esch*
- *Actualités en bref*
- *Nouvelles de nos associations*

---

*Notre photo de couverture* : Sur les lignes du Centre, entre Carnières et Anderlues, au cours de notre excursion du 19 avril 1969.

(Photo E. Keutgens)



# historique des tramways bruxellois

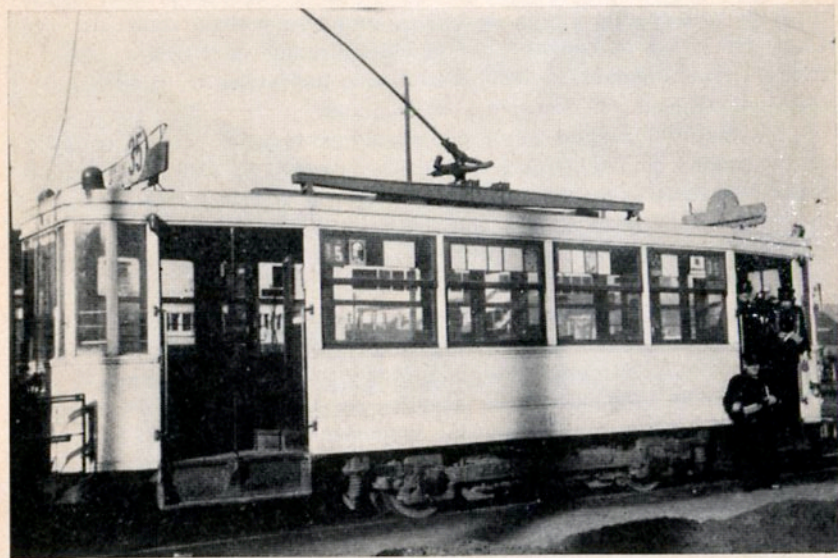
(suite 21)

par Roger PLETINCKX

D'importants travaux de voies furent encore exécutés en 1929 : mise des voies dans l'axe des boulevards Bisschoffsheim, du Botanique et d'Anvers, entre la Maison communale de St. Josse et la Place de l'Yser.

Doublement de la voie dans l'avenue du Panthéon ; mise des voies dans l'axe de l'avenue des Celtes ; doublement des voies dans les rues de Laeken et d'Anderlecht ; construction d'une voie nouvelle rue Cardinal Mercier ; construction d'une boucle Place du Luxembourg ; construction d'une double voie Avenue Paul Janson et d'une boucle au R.-P. du Meir ; construction de voies provisoires à travers le terre-plein de la Place Rogier, rue Pachéco (entre la rue de Schaerbeek et la rue des Sables) et avenue Adolphe Buyl.

L'année 1930 marqua le Centenaire de notre indépendance et fut l'occasion de différentes festivités auxquelles participa la Société. Il y eut trois cortèges importants : l'Ommegang, le Cortège Historique et le

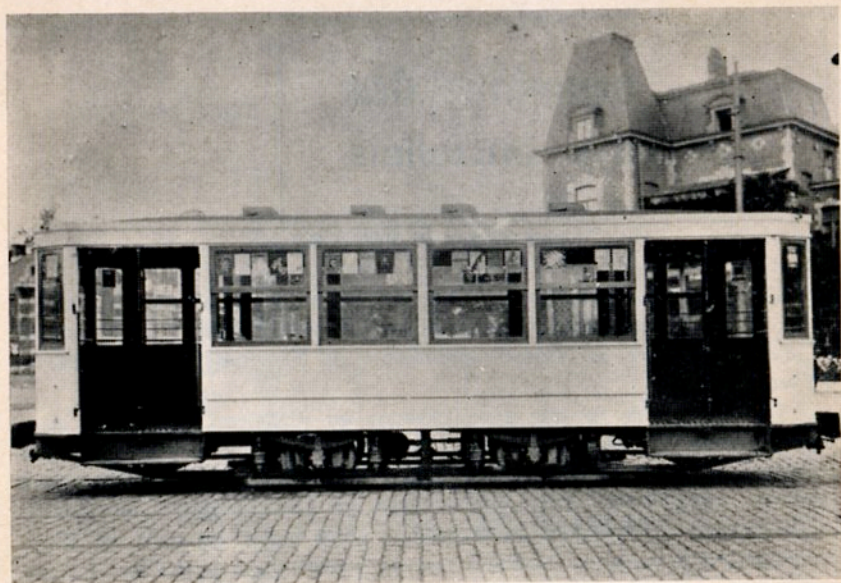


MOTRICE TYPE 4000 PREMIERE SERIE

(Photo L. Clessens)

Présence du tramway 1





NOUVELLE REMORQUE TYPE 2001

(Coll. R. Pléтинckx)

Cortège Lumineux ; ce dernier fit quatre sorties, dont la première eut lieu le dimanche 24 août 1930. Les chars, brillamment éclairés à l'électricité, étaient montés sur des trucks de trams. Ce fut l'occasion d'y faire figurer plusieurs vieilles voitures à traction chevaline, dont notamment la voiture dite « type de Lille », première voiture construite pour « Les Tramways Bruxellois » par la Métallurgique de Nivelles. Une motrice du type standard, la 1280, avec plaque indicatrice n° 98, clôturait la série des véhicules de transports en commun.

Le matériel roulant subit d'importantes transformations en 1930 ; cent quarante cinq remorques du type semi-convertible eurent leurs plates-formes fermées du côté entre-voie. Avec les remorques nouvelles déjà livrées, l'effectif total de ce modèle s'élevait à 395.

Les 7 et 8 janvier 1930 eurent lieu les premiers essais de la motrice 4001. Ces essais eurent lieu en soirée sur la ligne 15, le deuxième soir avec une remorque du dernier type.

Ce modèle de motrice était tout-à-fait inédit aux T.B. De nombreuses innovations avait été apportées au profit du confort des voyageurs. Tout d'abord par le type de châssis adopté : un Brill type 79 EX 2, ayant un empattement de 3 m et pouvant supporter un porte-à-faux de part et d'autre de 3,50 m, ce qui permettait une carrosserie de 10 m de long, dont 5,56 m réservés aux 2 compartiments de 12 places assises chacun ; les plates-formes mesuraient 2,20 m. Le gabarit de ces voitures était toujours de 2,20 m. Les motrices 4001 à 4075 furent construites par les Ateliers Métallurgiques de Nivelles, les n° 4001 à 4047 étant livrées en 1930, les



n° 4048 à 4075 en 1932. Il est à noter que ces motrices étaient toutes munies du frein à air, les n° 4001 à 4045 du système Westinghouse, et les n° 4046 à 4075 du système Pieper ; ce dernier fut remplacé ultérieurement par le Westinghouse. Notons également qu'un certain nombre de ces motrices avaient des moteurs plus puissants, permettant de tirer deux remorques du type 2001. Les 25 voitures suivantes, n° 4076 à 4100, furent construites par les Ateliers Franco-Belge et livrées en 1933 ; elles différaient légèrement d'aspect, en ce sens qu'elles étaient munies de films lumineux de direction, contrairement aux précédentes qui avaient des indicateurs à plaques.

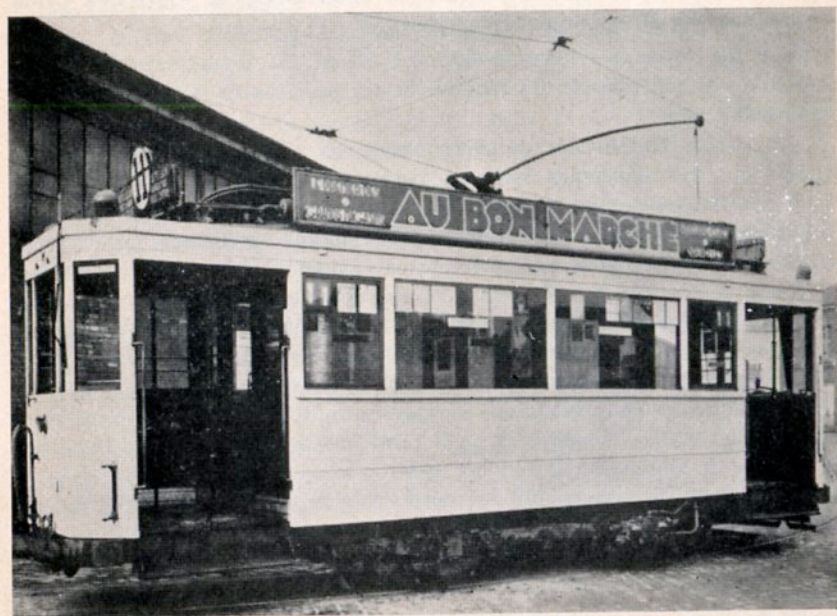
Afin d'améliorer la perception de la recette sur les voitures, la Société acquit des pinces nouvelles munies de compteurs ; 500 étaient en service au 1er mars 1930.

Le 7 mai 1930, les caniveaux étaient supprimés rue des Quatre-Bras, et le changement de traction reporté Place Poelaert.

Durant l'année 1931, la transformation des motrices se poursuivit ; c'est ainsi que 25 voitures du type 1700 eurent leurs plates-formes fermées du côté de l'entre-voie. Les 50 premières nouvelles motrices du type 4001 subirent la même opération, de même que la suppression d'un contrôleur sur deux, les rendant ainsi unidirectionnelles.

Dès le 14 avril 1931, tous les receveurs étaient munis de pinces à compteur.

Certaines lignes eurent leur tarif simplifié afin d'avoir la classe unique sur tout leur parcours. Il en fut ainsi dès le 20 octobre sur les lignes n° 20, 22, 33, 80 et 98.



TRANSFORMATION DE LA MOTRICE 1427

(Coll. R. Plélinckx)





L'ANCIENNE GARE DE L'HIPPODROME DE BOITSFORT, SUPPRIMEE EN 1932  
(Coll. R. Plétinckx)

De nombreux travaux de voies furent entrepris qui permirent d'instaurer, dès le 15 janvier 1931, le sens unique rue Blaes et rue Haute, de même que rue du Méridien et rue de la Limite le 3 février 1931.

Le 5 mai, le service n° 16 était prolongé de la Place de l'Yser à la Place St Lambert au Heysel.

Le 8 septembre, un nouveau service entre Evere, la Place Ste. Croix et la Place G. Brugmann est instauré.

Le 22 septembre, les services n° 20 et 22 furent prolongés des Abattoirs à la Chaussée de Ninove, et les services n° 9 et 87 fusionnèrent entre eux.

En 1932, trente sept motrices anciennes sont encore transformées, tandis que 199 anciennes remorques sont désaffectées.

Une nouvelle gare pour les services spéciaux des courses est mise en service à Boitsfort. L'ancienne gare, datant de l'année 1900, avait dû être expropriée pour permettre le percement de l'avenue des Nations, devenue depuis l'avenue Franklin D. Roosevelt.

Toujours dans le but d'améliorer la collecte de la recette sur les voitures, dès le mois d'août, un certain nombre de distributeurs de monnaies sont mis à l'essai.

Plusieurs prolongements de services eurent lieu en 1932 ; c'est ainsi que, dès le 31 mai, les services n° 7 et 10 furent prolongés de la Basilique à la gare de Berchem.

Le 2 juin, le service 16b fut détourné par la rue Ernest Solvay, en direction de la ville.

Le 14 juin, le service n° 18 fut prolongé de la Place E. Bockstael à la Place St. Lambert.  
(à suivre)



# Les lignes vicinales de La Louvière et du Centre

(suite 1)

par E. FAIDER et P. DEHON

Un autre développement fut exigé par l'intensification du trafic : le doublement de la voie. C'est chose faite en 1907 entre Mariemont et La Hestre et entre Jolimont et La Louvière. Les autres travaux de doublement, retardés par l'incidence de la première guerre mondiale, s'échelonnèrent sur plusieurs années, puisqu'ils ne furent pas terminés avant 1936. A cette époque, la ligne est à double voie entre Morlanwelz et Houdeng-Goegnies et entre Manage et Fayt. Au surplus, les voies ont été placées dans l'axe de la chaussée entre le Pont Brogniez et Houdeng-Goegnies. Il fallut attendre jusqu'en 1951 pour qu'il en soit de même entre Manage et Haine-Saint-Pierre. C'est au cours de cette même année que la voie fut doublée entre le Pont Brogniez et Haine-Saint-Pierre et que disparurent les détournements de Manage et de Jolimont, la rigueur des montées étant devenue dérisoire.

La ligne Manage - Haine-Saint-Pierre - Bracquagnies, épine dorsale du réseau du Centre, verra la suite de son histoire détaillée au quatrième chapitre de cette étude, qui sera consacré à la période contemporaine des lignes du Centre.

★

## 2. La Louvière - Roelux.

La section Houdeng-Goegnies (rue Houtart) - Houdeng-Aimeries (Pont du Sart) avait été mise en chantier comme extension de la ligne Manage - Haine-Saint-Pierre - Bracquagnies. Le 14 décembre 1898, une semaine très exactement après l'inauguration de la traction électrique sur les lignes du Centre déjà existantes, cette antenne est livrée au trafic, directement à l'électricité et n'a donc pas connu la traction à vapeur. Elle accuse le modeste développement de 1.460 km, situation tout-à-fait provisoire d'ailleurs, puisque la ligne se voyait prolongée jusque Roelux (Centre) le 24 février 1906. Ce nouveau tronçon, d'une longueur d'axe de 1,949 km, porte la longueur totale de la ligne à 3,409 km. La ligne a toujours été à simple voie sur toute sa longueur et ne possédait un évitement qu'au terminus de Roelux (Centre).

La ligne ne connut plus ensuite qu'une ultime extension de 1,185 km par l'inauguration, le 6 octobre 1911, de la courte section terminale de Roelux (Centre) - Roelux (Station). Ce prolongement, venant de Roelux (Centre), contournait le square Léon Mabille, dans le sens des aiguilles d'une montre, puis empruntait l'avenue Albert 1er et la rue de la Station, passant ainsi à proximité du Château du Roelux bien connu dans la région. Le tout se terminait en cul-de-sac devant la gare de Roelux, où un évitement permettait les manœuvres de rebroussement.



La S.N.C.V. avait sollicité et obtenu la prise en considération d'une ligne à vapeur à construire de Roelux (Station) à Henripont, à titre d'extension de la ligne vicinale de Virginal à Rebecq-Rognon et à Braine-le-Comte et au moyen des capitaux de cette dernière ligne. Mais vu la rentabilité plus que douteuse de ce tronçon de 18,500 km de longueur d'axe, la S.N.C.V. se désintéressa bien vite du projet, pour finir par y renoncer définitivement.

La ligne La Louvière - Roelux fut exploitée à l'origine sous forme de navette entre La Louvière (Station) et Roelux (Centre). Le tram ne poursuivait jusque Roelux (Station) qu'aux heures d'entrée et de sortie des Ateliers du Roelux situés vis-à-vis de la station.

Les dimanches et jours fériés, les départs avaient lieu à Houdeng-Goegnies (rue Houtart) et les trams rebroussaient chemin à Roelux (Centre).

C'est sur cette ligne qu'en 1926, les motrices 9676 et 9677 firent leurs essais infructueux d'essieux différentiels.

En 1930, année au cours de laquelle le pantographe prit la relève de la perche à roulette et où apparurent les numéros des lignes, la ligne de Roelux reçut le n° 5. Plus tard, en 1936, lors de la nouvelle numérotation des lignes, elle fut fusionnée avec la ligne n° 9 (Morlanwelz - Hayettes - La Louvière) sous le n° 34, mais pour deux ans seulement, car en 1938, le tram n° 34, venant de Morlanwelz, limita son parcours



LE ROELUX : PREMIER TYPE DE MOTRICE DU CENTRE

(Docum. Nos Vicinaux)





HOUDENG, RUE HOUTART, VERS 1930 : TRAMWAY DE LA LIGNE 5. NOTER LA LIVREE ROUGE ET CREME  
(Coll. R. Derie)

à La Louvière (Rue de Belle Vue) et céda la place sur la ligne qui nous occupe au tram n° 33 (Manage - Haine-Saint-Pierre - La Louvière - Roelux). Cette situation fut aussi éphémère que la précédente, puisqu'en 1940, l'on en revint à l'organisation créée en 1936.

Les premières années qui suivirent la fin de la seconde guerre mondiale voyaient la construction, à travers la ville de Roelux, de la voie de jonction avec la ligne Casteau - Bracquagnies, tandis que, dès 1947, l'exploitation de la courte section terminale de Roelux (Centre) à Roelux (Station) est totalement et définitivement abandonnée.

Il est amusant de noter que ce n'est qu'au cours des années de guerre que la ligne de Roelux connut des motrices à bogies. Après avoir été délaissée au profit des quelques « survivantes » à deux essieux d'avant 1914, puis des 9893 - 9899, elle eût, en août 1942, l'honneur de voir circuler, à l'occasion de son voyage inaugural, la 10299, première unité des 63 motrices « Standard » à caisse soudée, à classe unique et équipées dès l'origine du frein Westinghouse. Depuis la fin des hostilités jusqu'en 1955, elle connût les classiques motrices « Standard » à caisse rivée pour être, au cours de cette année, le porte-drapeau des premières type « S » qui circulèrent dans le Centre.

Le 31 août 1959, la ligne fut malheureusement exploitée par autobus et eut le triste privilège d'être, dans le Centre, la première victime « électrique » du programme de substitution.

(à suivre)



# Les tramways intercommunaux du Canton d'Esch

par Ch. MAYER

Il y a une dizaine d'années, le 22 septembre 1956, le dernier tramway regagnait son dépôt à Esch-sur-Alzette, clôturant ainsi l'existence de l'important réseau interurbain qui avait desservi durant trente années les métropoles du sud industriel du Grand-Duché. Cet événement n'avait à l'époque même pas été marqué par des manifestations, comme cela avait été le cas en 1964 lorsque disparurent à leur tour les tramways de la Ville de Luxembourg. D'ailleurs les T.I.C.E., en raison de leur existence relativement courte, n'avaient pas connu la popularité des T.V.L. Aujourd'hui, les autobus qui ont remplacé les tramways sillonnent toutes les routes du Canton d'Esch et assurent même, depuis quelques années, des services vers les centres sidérurgiques et miniers lorrains limitrophes, notamment Villerupt et Volmerange.



## CHAPITRE I. — HISTORIQUE

Depuis le début du siècle, le bassin minier du Grand-Duché n'avait cessé de prendre un essor de plus en plus considérable. Suite à l'évolution prodigieuse de l'industrie sidérurgique depuis l'introduction du procédé Thomas pour la fabrication de l'acier à partir de la minette extraite dans les nombreuses mines de la région, la population du Canton d'Esch marquait un accroissement spectaculaire et les modestes villages d'autrefois se développaient en villes florissantes.

A cette époque, le réseau de chemins de fer d'intérêt général avait déjà atteint son développement définitif. Ainsi, le Chemin de Fer « Guillaume - Luxembourg (GL) » avait créé les lignes de Bettembourg à Esch-sur-Alzette et à Audun-le-Tiche et ses embranchements vers Rumelange - Ottange et Dudelange. De son côté, le Chemin de fer « Prince - Henri (P-H) » exploitait la ligne d'Esch à Rodange prolongée vers Longwy et Athus. Ces lignes, créées surtout pour la desserte des nouvelles usines sidérurgiques et les nombreuses mines, ne permettaient pas d'assurer au mieux le transport des personnes en service local. Il importait, dans les circonstances données, de créer les moyens de transport appropriés aux nouvelles données démographiques, économiques et sociales. Aussi le programme d'extension du réseau de chemins de fer à voie étroite du 28 juin 1911 prévoyait-il la réalisation d'une ligne à traction électrique qui devait relier les localités d'Esch, Dudelange, Rumelange et Differdange.







Le Syndicat, formé à perpétuité par les communes de Bascharage, Belvaux, Differdange, Dudelange, Esch-sur-Alzette, Kayl, Pétange, Rumelange et Schifflange avait fixé son siège social à Esch. Conformément à ses statuts, la répartition des frais et des bénéfices éventuels devait se faire au prorata de la population de chacune des localités desservies. La loi du 19 mai 1914 autorisait l'Etat à participer, à concurrence de 50 % de la dépense, à l'établissement des lignes de tramways projetées. D'autre part, l'Etat se réservait le droit d'autoriser la construction d'autres lignes dans cette région, de les relier à celles du Syndicat et d'autoriser les exploitants futurs d'emprunter partiellement les voies du Syndicat. Le Syndicat fut par ailleurs autorisé à participer à la réalisation de lignes de tramways dans les communes frontalières des pays limitrophes. Enfin le Syndicat fut autorisé à établir et exploiter pour son compte un réseau de distribution d'énergie électrique dans les communes intéressées.

La première séance des délégués des communes syndiquées eut lieu à l'Hôtel de Ville d'Esch le 31 octobre 1914. Le comité se mit à l'œuvre avec ardeur. Le tracé des lignes fut arrêté, les projets élaborés, les rails commandés et les travaux de la pose de voie entamés. Si ces travaux, qui furent exécutés dans leur plus grande partie comme travaux de chômage, avançaient rapidement malgré la situation précaire dans laquelle se trouvait le Syndicat pendant les années de guerre, il n'en fut pas de même pour la construction des lignes aériennes, des sous-stations, des ateliers et remises à voitures, ainsi que pour l'acquisition du matériel roulant. Ce n'est qu'en 1924 et 1925 que le Syndicat, après avoir écarté les nombreuses difficultés, surtout d'ordre financier, pouvait enfin procéder à l'acquisition du matériel roulant et de l'équipement électrique d'alimentation. Au mois d'avril 1927 toutes les fournitures étaient effectuées et les travaux de construction achevés. Le premier voyage d'essai eut lieu le 1er mai 1927 sur le tronçon Esch - Differdange.

L'inauguration officielle eut lieu le dimanche 29 mai 1927. C'était une grande journée pour le Canton d'Esch, dont la population avait suivi avec impatience l'achèvement des travaux interrompus à de nombreuses reprises. En effet, n'avait-il pas fallu attendre 13 années pour enfin voir réalisée l'œuvre qui allait faciliter les communications locales !

Le 5 juin 1927 fut mise en service la ligne d'Esch à Bascharage et Pétange. L'horaire prévoyait un départ toutes les heures de la place de la gare d'Esch en direction de Differdange.

La ligne locale d'Esch fut mise en service le 14 juillet 1927. L'horaire prévoyait un départ toutes les 15 minutes de la place de la gare dans les 2 directions du Marché-aux-bestiaux et de Lallange-Cimetière.

A cette époque, le parc du matériel roulant se composait de 12 motrices. Le personnel comprenait 18 conducteurs et receveurs, ainsi que 20 ouvriers de la voie.

(à suivre)



## || actualités en bref ||

### — A la S.N.C.V.

Le groupe d'Anvers vient de vendre comme mitraille les quatre remorques « standard » à bogies 19567, 19570, 19574 et 19575 ; le 12 mai, la 19566, du même type, était transférée de Merxem au T.T.A., où elle a rejoint les 19568 et 19572 en service depuis l'an dernier.

Il faut également souligner que les trois remorques type « S » d'Anvers (19578, -79 et -80) ont enfin reçu une nouvelle affectation : dans le courant du mois de mars, elles ont été transférées au groupe du Hainaut.

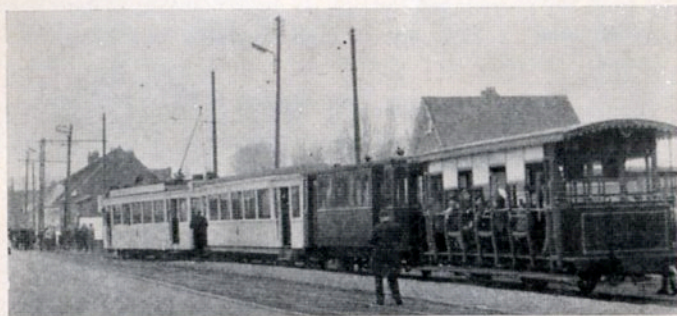
Signalons encore que l'ART. 97, précédemment affecté aux raccordements industriels de Baudour, a été déclassé à Jumet. Le groupe du Hainaut ne possède donc plus que les ART. 46 et 89, tous deux attachés actuellement au service des Voies et Travaux.



### — A la S.T.I.B.

Les importants travaux de mise sur siège spécial de la ligne 90, entre la Chaussée de Waterloo et la Place Albert, ont été achevés au début de ce mois de juin. La mise en service des nouvelles voies s'est effectuée en trois étapes : le 26 février dans la partie de l'Avenue Churchill sise entre le Rond-Point du même nom et la Chaussée de Waterloo ; le 2 avril, dans la totalité de l'Avenue Albert ; enfin, le 11 juin, dans la section de l'Avenue Churchill située entre le Rond-Point et la Place Vanderkindere.

Nul doute que cette modernisation de l'infrastructure aura d'heureuses répercussions, tant sur la régularité des convois de la S.T.I.B. que sur la fluidité du trafic automobile.



LA RAME INAUGURALE DU MUSEE, A EIZERINGEN, LE 29 MARS 1969.  
DE GAUCHE A DROITE : TE. 10284, 19219, A.1208, 8947. (Photo E. Keutgens)



# nouvelles de nos associations

## — A l'Amutra

C'est le 28 février que s'est tenue notre 9e assemblée générale annuelle, clôturant ainsi le huitième exercice social de l'Amutra (1968).

Après avoir souligné la stabilité particulière du nombre de visiteurs accueillis à Schepdael depuis quelques années (5.260 entrées en 1968, contre 5.298 en 1965, 6.077 en 1966 et 5.247 en 1967), M. Christian Torlet, trésorier, présenta à l'Assemblée les comptes de l'exercice 1968, qui peuvent être résumés comme suit :

Dépenses :		Recettes :	
1. caisse membres	: 76.553	1. solde bénéf. 1967	: 12.379
2. caisse musée	: 42.397	2. caisse membres	: 68.205
3. frais administratifs	: 16.359	3. caisse musée	: 68.298
4. excursions	: 11.028	4. excursions	: 20.236
5. solde bénéf. 1968 (reporté sur 1969)	: 25.680	5. divers	: 2.899
	<hr/>		<hr/>
	total : 172.017		total : 172.017

Le solde bénéficiaire net de 25.680 fr., particulièrement bienvenu, permet d'envisager avec confiance le transport vers Schepdael, au début de 1969, de quelques véhicules vicinaux supplémentaires.

Soulignons encore l'augmentation du nombre des membres de l'Amutra : 419 au 31 décembre 1968, dont 13 inscriptions anticipatives pour 1969.

Au cours de la même assemblée, le bureau du Conseil d'administration a été modifié, car, à l'occasion des élections bisannuelles, deux membres de ce conseil, dont le mandat était arrivé à expiration, avaient manifesté le désir de se retirer ; il s'agit de MM. P. Dehon et E. De Backer, respectivement président et administrateur technique.

Après qu'il fût procédé à l'élection de deux nouveaux administrateurs, en l'occurrence MM. R. Bastaens et J.-H. Renard, le bureau du Conseil décida de répartir comme suit les différentes fonctions d'administrateurs :

M. J. de Meurs	: président
Mgr. F. Cammaert	: vice-président (inchangé)
M. H. Irtou	: secrétaire
M. E. Keutgens	: secrétaire (inchangé)
M. Chr. Torlet	: trésorier (inchangé)
M. R. Temmerman	: administrateur (inchangé)
M. R. Mailloux	: administrateur (inchangé)
M. R. Bastaens	: administrateur
M. J.-H. Renard	: administrateur

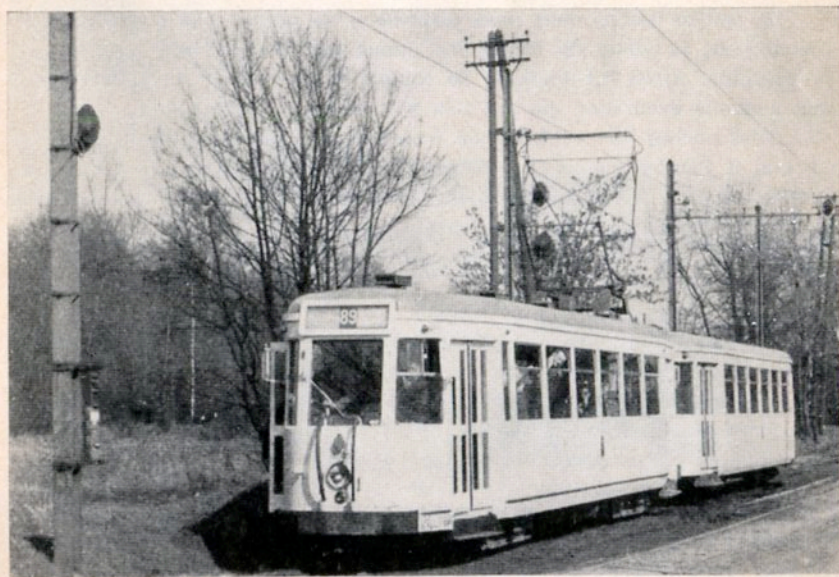




Dans le courant du mois de mars, les collections du Musée se sont enrichies de trois véhicules originaires du Hainaut. La « Braine-le-Comte » à bogies 10393 a été déchargée à Bruxelles le 14 mars, suivie de la motrice « Standard » métallique 10308 (18 mars) et de la remorque « Standard » à caisse en bois 19219 (25 mars). Rappelons que la 10393 est la seule survivante de la série de 21 unités (10374 - 10394) mise en service à Charleroi et dans le Centre à partir de 1949. La 10308 est la dernière « Standard » métallique, à film indicateur de parcours, qui soit restée dans son état strictement d'origine. Enfin, la remorque 19219 est la dernière d'une série de trois unités (19217 - 19219) construites pour le réseau du Hainaut en 1931 ; faisant partie, en fait, d'un lot de 62 remorques « Standard-bois », ces trois unités furent les seules, parmi elles, à ne pas être converties ultérieurement en motrices.

★

Le samedi 29 mars, il y avait foule à la Porte de Ninove pour participer à la petite excursion réservée, comme chaque année, aux membres de nos associations. La rame était composée de la motrice Standard, type « Eugies », n° 10284, à laquelle étaient attelées trois remorques : la 19219 à bogies, arrivée de Jumet quatre jours plus tôt, la A.1208 bien connue de nos amis et qui devait partir au T.T.A. un mois plus tard, et enfin, la baladeuse 8947 du Musée. Ce convoi, insolite par sa composition, devait rejoindre Eizeringen pour revenir à Schepdael, où les participants allaient pouvoir flâner à leur aise parmi les collections du Musée.



A MARIEMONT-BASCOUP, LORS DE L'EXCURSION DU 19 AVRIL 1969 (Photo E. Keutgens)



A la date du 15 mai 1969, l'Amutra assurait officiellement la gestion de 54 véhicules de la S.N.C.V., contre 45 le 31 octobre 1968 (voir « Présence du Tramway » n° 27, pages 12 et 13) ; les neuf unités supplémentaires sont indiquées ci-après :

**a. motrices électriques :**

1. à voyageurs, deux essieux : 9537 (type « Grimbergen »)
2. à voyageurs, à bogies : 10308 (« Std » métallique) - 10393 (« B.L.C. » à bogies)

**b. voitures remorquées :**

1. à voyageurs, deux essieux : 8768 (sur châssis A. 803) - 11593 (sur châssis A. 1648) - 11620 (type « Grimbergen »)
2. à voyageurs + bagages, deux essieux : A. 2121 (voiture-camping n° 1)
3. à voyageurs, à bogies : 19219 (« Std » caisse bois)

**c. wagons à marchandises :**

1. wagon-citerne : A. 8054 (transport de gadoue).



Avec la bonne saison, l'Amutra a repris son programme d'excursions, suivi avec un intérêt croissant par les membres de nos associations. Le 19 avril, un premier voyage sur les lignes du Hainaut (réseau du Centre) allait rassembler quelque 106 participants. Le convoi, composé de la motrice S.10000 et de la remorque 19579 du même type (venue de Merxem le 14 mars), nous fit parcourir le circuit La Louvière - Haine St. Pierre (gare) - Jolimont - Morlanwelz (place) - Anderlues - Thuin (arrêt déjeuner) - Anderlues - Fontaine l'Evêque - Scuvret - Trazegnies - Mariemont - Jolimont - Manage - Fayt - La Croyère - La Louvière.

Le peu de temps dont nous disposons ne permit pas d'effectuer, le même jour, la visite de toutes les lignes que nous avons inscrites au programme. Aussi fut-il décidé de compléter notre tour du 19 avril par une nouvelle excursion, qui eut lieu six semaines plus tard.

C'est encore une centaine de membres qui se retrouvèrent donc ce 31 mai à l'embarquement, à Maurage, dans la rame S.10000 - 19355. Soulignons que la 19355, remorque « Standard » métallique, venait d'être équipée de portières pneumatiques par les soins de l'atelier de Jumet.

Le nouveau circuit devait nous mener à Charleroi, en suivant l'itinéraire Maurage - La Louvière - Binche - Mons (arrêt déjeuner) - Pâturages - Wasmes - Eugies - Mons - Dour - Wihéries - Dour - Boussu Temple - Mons - Binche - Fontaine l'Evêque - Souvret Forrières - Roux Plomcot - Marchienne au Pont - Charleroi Sud.

Si le temps, légèrement ensoleillé, nous avait favorisé le 19 avril, il n'en fut malheureusement pas de même le 31 mai : beaucoup de participants l'ont déploré, mais notre climat étant ce qu'il est...



L'Amutra vient de se voir confier la motrice-échelle vicinale 44602 ; originaire du groupe d'Anvers, ce véhicule a été déchargé à Bruxelles le 10 juin. Rappelons qu'il s'agit d'une transformation de l'ancienne motrice 9704, de la série 9695 - 9714, livrée par les Ateliers de Seneffe en 1928.



## — Au T.T.A.

Le 1er mai, notre tramway touristique entamait (déjà) sa quatrième année d'exploitation. Depuis lors, celle-ci s'annonce de façon particulièrement encourageante : le chiffre des recettes a notablement progressé dès les premiers jours de la saison. Comme nous l'avons annoncé dans notre bulletin précédent, l'exploitation sera limitée, cette année, à la section Pont d'Erezée - Forge à l'Aplé.

La nouvelle convention réciproque S.N.C.V. - T.T.A., qui vient d'entrer en vigueur, nous octroie l'autorisation d'exploiter pour une période de 15 ans, c'est-à-dire jusqu'au 30 septembre 1983. A cette occasion, la désignation des cumulées a été mise en concordance avec les bornes situées sur le terrain ; c'est ainsi qu'à nos deux têtes de concession correspondront dorénavant les cumulées 39.385 (Moulin-Crahay) et 52.640 (Pont d'Erezée).

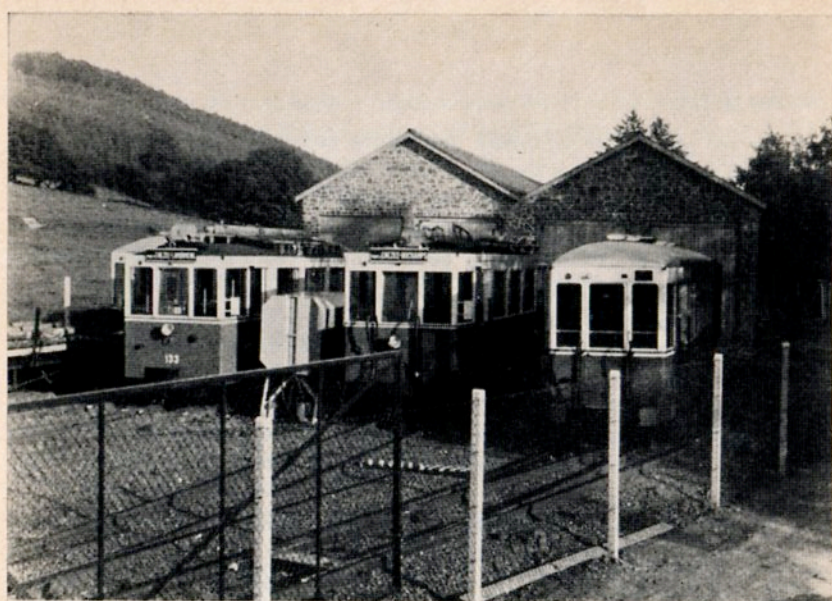
Le parc de matériel roulant s'est accru récemment de trois voitures remorquées ; le 30 avril, la voiture en teck offerte par la M.I.V.G. (et ayant reçu le matricule T.T.A. n° 51.27) était débarquée à Erezée, suivie, le 6 mai, de la A. 1208 originaire du groupe vicinal du Brabant. Enfin, le 12 mai, la 19566 à bogies, provenant du groupe vicinal d'Anvers, arrivait au T.T.A.

Il est à noter, d'autre part, que l'option prise par le T.T.A. sur la remorque A. 2121 a été abandonnée au profit du Musée de Schepdael.



LA VOITURE EN TECK DU T.T.A. (ex-MIVG) PHOTOGRAPHIEE AU DEPOT DE BLIER LE 5-7-1969  
(Photo P. Dehon)





TRAMWAYS DU T.T.A. SUR LES VOIES D'ACCES AU DEPOT DE BLIER, LE 10-6-1969  
(Photo P. Dehon)

Dans le domaine de la traction à vapeur, la Société des Charbonnages d'Argenteau attend la fermeture incessante de la voie métrique du raccordement industriel de Mol, pour y acquérir un ART vicinal. Dès lors, la HL. 1075, tant attendue, pourra nous être vendue par les Charbonnages d'Argenteau. Quant à la HL. 1076, mise en service au T.T.A. il y a un an déjà, elle vient de subir la visite annuelle de l'Association Vinçotte, suite à laquelle son autorisation de circuler a été prorogée jusqu'au mois d'avril 1970.

Enfin, nous apprenons que la « Corpet-Louvet », dont nous avons déjà fait état dans nos précédentes éditions, va quitter Bruxelles à destination d'un atelier de Lessines, où elle fera l'objet d'une remise en état générale. Nous pouvons donc espérer voir circuler, l'an prochain, cette intéressante locomotive française, baptisée **La Scarpe** et qui, rappelons-le, a été rachetée en 1967 à la Sucrerie de Lanchères par un groupe de membres du T.T.A.



Au cours de ce printemps, le 11e Bataillon de Génie est encore intervenu très utilement sur le terrain du T.T.A. en assurant le montage et l'installation des voies de manœuvre et de garage exigées par l'agrandissement du dépôt de Blier. A l'heure où ces lignes paraîtront, les bâtiments de ce dépôt seront enfin terminés et l'entrepreneur aura mis la dernière main au remplacement des 2.000 traverses défectueuses de la section Pont d'Erezée - Forge à l'Aplé.

Notons encore que l'Armée installe, dans le courant de ce mois de juin, une signalisation téléphonique le long de notre ligne touristique.



## 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

Direction Générale : 79-81, rue Aug. Lambiotte, Bruxelles 2.

Trésorerie : 47, av. Wielemans-Ceuppens, Bruxelles 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
« 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