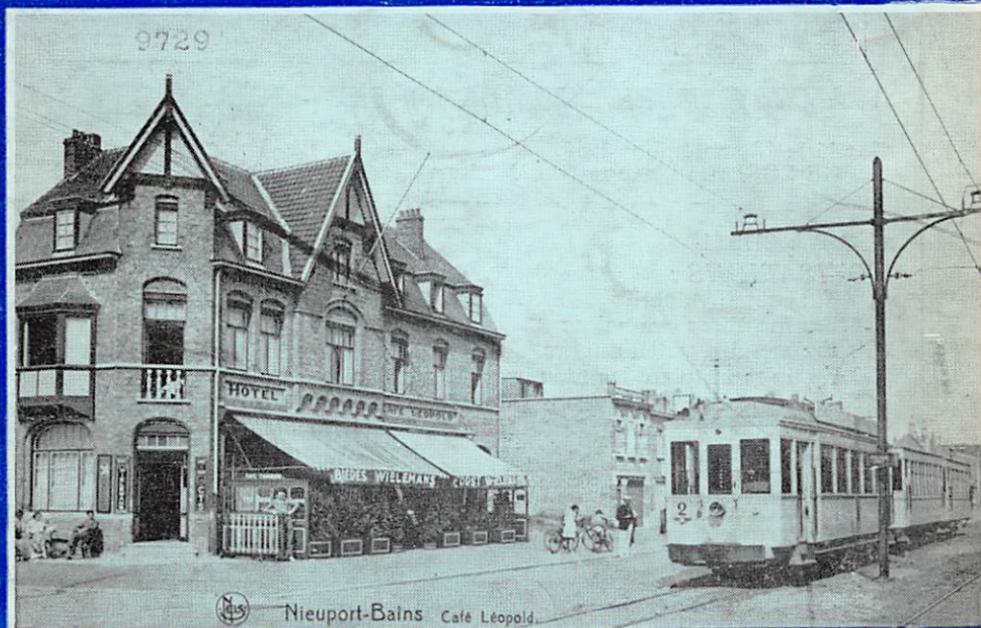


# PRESENCE DU TRAMWAY



20

5e année, IV

DÉCEMBRE 1966

Prix : 25 frs.

Bulletin trimestriel d'information de l'  
Association pour le Musée du Tramway et du  
Tramway Touristique de l'Aisne

## ASSOCIATION POUR LE MUSEE DU TRAMWAY-AMUTRA

a. s. b. l.

Fondée le 7 mars 1961.

SIEGE SOCIAL : 47, avenue Wielemans Ceuppens à Bruxelles 19

C. C. P. : 449.80

### COTISATIONS :

Membre adhérent : 150 Frs Membre bienfaiteur : 250 Frs

Membres de soutien : 500 Fr minimum

Membre affilié (habitant sous le même toit qu'un membre adhérent bienfaiteur ou de soutien) : 50 Fr.

Supplément pour recevoir, outre la revue en langue française, l'édition en langue néerlandaise : 75 Frs.

---

## TRAMWAY TOURISTIQUE DE L' AISNE - T.T.A.

a. s. b. l.

Fondé le 18 septembre 1964.

SIEGE SOCIAL : 9, avenue des Nations Unies à Erezée

TRESORERIE & CORRESPONDANCE : 47, avenue Wielemans Ceuppens à Bruxelles 19.

C. C. P. : 2173.61

### COTISATIONS :

50 F. : membres actifs

150 F. : membres ordinaires

250 F. : membres bienfaiteurs

500 F minimum pour les membres de soutien

50 F. : membres affiliés (habitant sous le même toit qu'un membre actif, ordinaire, bienfaiteur ou de soutien, mais sans le service de Présence du Tramway)

---

Service gratuit de la revue aux membres de l'Amutra et du T.T.A.

---

Abonnement à la revue (personnes étrangères à l'Amutra ou au T.T.A.) : 90 Frs.

---

REUNIONS AMICALES : le premier vendredi de chaque mois à 20 h. à l'Hôtel des Acacias — 6, avenue Fonsny à Bruxelles-Midi.

---

### SOMMAIRE

- Voies & Bâtiments des lignes vicinales du Littoral
  - Historique des Tramways Bruxellois
  - Les voies métriques du Front de l'Yser
  - Les Tramways de la Ville de Luxembourg
  - Retrospective sur le Réseau Liégeois
  - La numérotation des voitures vicinales
  - Actualités diverses et vie de l'Amutra
  - Les pages du T.T.A.
- 

Nieuport Bains — Arrêt de l'Eglise —

Motrice 9729 et deux remorques allongées (cete motrice est la première Standard livrée à la S.N.C.V., afin de les mettre au plus vite en circulation, on les équipa de harchet avec frotteur en cuivre rouge.

# VOIES ET BATIMENTS DES LIGNES VICINALES DU LITTORAL

(suite 5)

par A.-J. Debot.

## Les Sous-Stations

Pour l'alimentation du réseau électrique, l'énergie était fournie par diverses sous-stations.

La section Bruges — Dudzele recevait son courant de Bruges dont la sous-station se trouvait à la Grauwekerstraat, près du Théâtre. Des environs de Dudzele jusque Blankenberge — Bassin de Chasse, l'alimentation était assurée par la sous-station de Heist, située sur la rive est du canal Léopold II, à 300 m. environ des ponts. Plus tard, cette sous-station fut relayée par celle de Knokke.

De Blankenberge à Ostende — Avant - Port, le courant venait en été de la sous-station de Wenduine, occupée aujourd'hui par le home de la S.N.C.V. Cette sous-station était fermée en dehors de la saison. C'était alors Ostende qui fournissait le courant.

Au début, la sous-station d'Ostende était située à la Centrale de Slijkens. Comme elle était devenue insuffisante, la S.N.C.V. en fit installer une autre, à cuves dans une arrière-cour de la rue des Cordiers. Cette installation est automatique.

En attendant le fonctionnement de cette installation, on fut obligé de placer une commutatrice au dépôt de la chaussée de Nieuport. On y avait mis d'abord un vieux groupe synchrone qui ne tint pas 48 heures !

Ostende alimentait le réseau ville et la ligne 2 jusqu'à Raversijde. De Raversijde à Nieuport-Bains, l'énergie était fournie par la sous-station à commutatrices de Crocodile, sise le long de la route royale. Au delà de Nieuport, c'était la sous-station de Koksijde qui livrait le courant à la ligne 2 et au réseau de Furnes.

La Société faisait chômer la sous-station de Wenduine par économie car elle avait besoin de trois hommes en permanence.

La S.N.C.V. finit par faire construire deux sous-stations automatiques : l'une à Blankenberge (dépôt) et l'autre à Vosseslag. Depuis la reprise du groupe par la S.N.C.V., par suite de la démolition d'autres lignes, on a pu rendre toutes les sous-stations automatiques.

## Autres bâtiments

Nous n'avons pas signalé la ligne de Westkapelle à Sluis. Elle ne présentait rien de particulier, se contentant de longer la route du côté gauche. Le seul point assez curieux : à Schapenbrug-gare frontière, il y avait un grand bâtiment avec bureaux au rez-de-chaussée et un grand appartement. Il y avait également une remise garnie de... mangeoires pour le bétail. Le tout fut repris par le ministère des Finances, car la Société exploitante ne s'intéressait pas à cette gare perdue.

## Anciens bureaux de la Direction à Ostende.

Ils existent toujours et ne sont pas encore vendus, bien qu'ils soient vides.

En 1930, il fut décidé, probablement sous l'impulsion de la Direction Générale, de transférer les bureaux au nouveau dépôt de la chaussée de Nieuport.

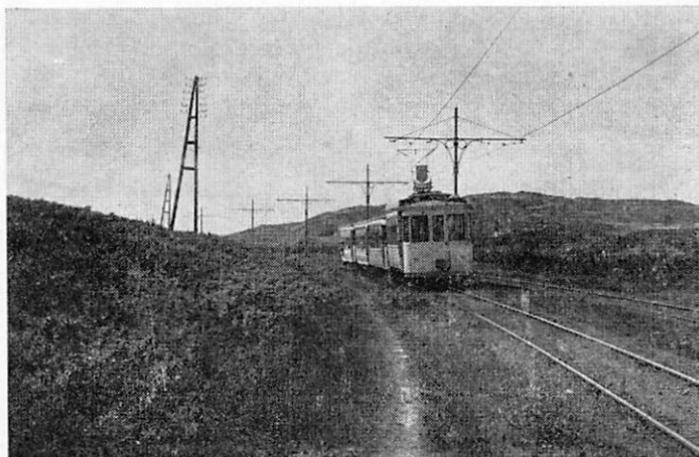
## Dépôt de la chaussée de Nieuport.

En 1927, celui-ci se composait de :

- 1° — un bâtiment servant de bureaux, de magasin général et d'habitation;
- 2° — un bâtiment à fermes Reckheim, longeant l'hippodrome, il servait alors d'atelier de peinture;
- 3° — au fond, une grande remise à 17 voies, pour les services électriques. Entre les deux groupes, il y avait une agglomération de réduits de tous âges servant d'ateliers.

On trouvait là : le long de la chaussée, une remise pour voitures du type le plus ancien, derrière un petit atelier de bobinage; à côté, la remise aux locomotives et un hall de levage. Encore à côté : un hangar pour le fer, un atelier pour les réparations des wagons et des locomotives, un hangar de levage. A côté, la menuiserie, la sous-station, la forge, les machines-outils. Le bureau du chef était dehors, sur la cour.

Cet atelier était si mal fichu qu'on ne parvenait jamais à voir plus de 5 ou 6 ouvriers à la fois. En novembre 1929, on nous demanda d'examiner la possibilité de « moderniser » quelque peu. Nous avons refait un tracé complètement neuf. La transformation a été pénible, parce que le travail ne pouvait être interrompu.



*Train de la ligne Ostende — Knokke dans un décor de dunes entre Bredene et Vosseslag (Motrice « O.B. » tirant une remorque mixte à trois compartiments et deux baladeuses à longs pans Ragheno.)  
(à suivre)*

# HISTORIQUE DES TRAMWAYS BRUXELLOIS.

(suite 12)

par Roger Plétinckx.

L'année dix-neuf cent cinq ne manqua pas d'intérêt, l'effort de modernisation se poursuivant au même rythme.

Sur le réseau des T.B., l'année débuta par l'électrification du prolongement jusqu'à la Gare du Midi, de la ligne Cinquantenaire — Place Royale, prolongement ouvert au public le 22 avril. Le 16 juillet, la ligne de Boitsfort fut prolongée jusqu'à la Place Communale de cette localité. La ligne Laeken — Anderlecht fut, de son côté, prolongée jusqu'à Veeweyde le 17 septembre, et la ligne Anderlecht — Place Verboeckhoven le fut jusqu'à la Place de Bavière, à Evere, le 29 octobre.

Dans le courant de l'année 1905, le tracé des voies à caniveau de la Place des Palais fut rectifié suite à la transformation du Palais Royal. Au 31 décembre de cette même année, le parc de matériel roulant des T.B. s'élevait à 793 motrices et remorques, 37 omnibus, 10 locomotives et 53 voitures à voie métrique.

Les lignes Porte de Namur — Avenue de Tervueren et Treurenberg — Avenue de Tervueren fusionnèrent le 1er avril 1906 et se dénommèrent Porte de Namur — Avenue de Tervueren — Treurenberg. De même, les deux lignes Midi — Uccle et Place Royale — Uccle devinrent la ligne n° 10 : Midi — Uccle — Place Royale le 1er juin 1906.

Le 27 octobre, la ligne Impasse du Parc — chaussée de Rodebeek fut inaugurée.

Le 25 novembre fut mise en service la ligne 16 Gare du Nord — Parc de St-Gilles (Place Albert) via la rue Hôtel des Monnaies. Cette ligne 16 fut changée peu après en ligne 14, en gardant toujours le même itinéraire.

Le 30 décembre 1906, la traction à vapeur sur la ligne Place Ste-Croix — rue Eenens fit place à la traction électrique.

L'année 1906 vit aussi d'importantes réductions de tarif sur les lignes de Tervueren et de Boitsfort : le régime des tarifs urbains (maximum 0,15 Fr en 2ème classe et correspondance) fut étendu sur ces 2 lignes, pour la première jusqu'à Woluwé Dépôt, et pour la seconde jusqu'à la Place Communale de Boitsfort.

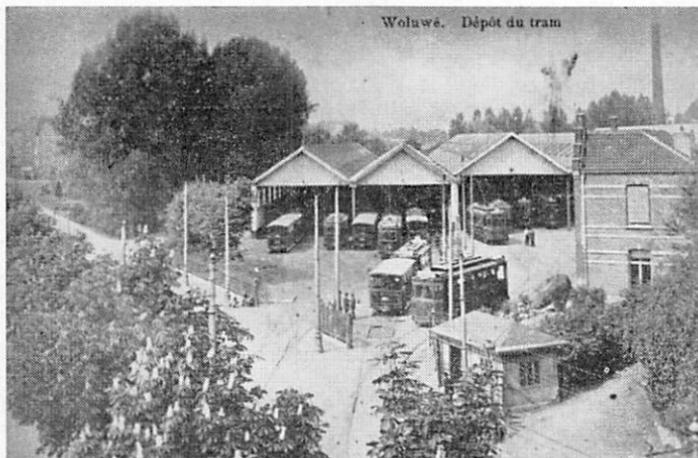
La Société passa également commande, au cours de l'année 1906, de 70 motrices d'un modèle nouveau, et de 41 caisses pour modernisation d'anciennes motrices. Les 41 anciennes caisses furent converties en remorques; en outre, 21 anciennes motrices datant du début de l'électrification furent transformées en remorques fermées. A titre d'essai, un certain nombre de remorques furent munies de paravents vitrés, tandis que la même opération commencée l'année précédente fut poursuivie sur les motrices.

La Compagnie commanda également aux Ateliers Métallurgiques de Nivelles trois autobus, pour remplacer, à titre d'essai, les omnibus de la ligne Bourse — Ixelles. Le 5 novembre, le dépôt du Bois de la Cambre fut désaffecté afin d'être démoli, ceci pour permettre de tracer l'avenue Lloyd George en prévision de la prochaine Exposition Universelle de 1910.

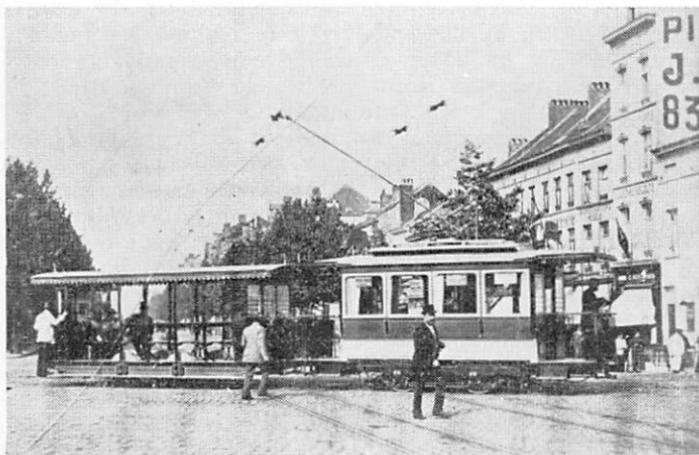
Les six premiers mois de l'année 1907 n'apportèrent pas de changement notable dans l'extension du réseau. Le 1er juillet, une nouvelle ligne reliant les Gares du Nord et du Midi au Cinquantenaire via les Places Hauwaert et Dailly fut ouverte au trafic. La partie de ligne comprise entre le pont du canal et Laeken et exploitée encore par traction chevaline fut remplacée par la traction électrique le 19 août.

Parmi les 3 autobus commandés l'année précédente, les deux premiers livrés furent mis à l'essai sur la ligne Bourse — Ixelles et intercalés dans le service d'omnibus à partir du 20 septembre, le troisième fut mis en service le 20 octobre.

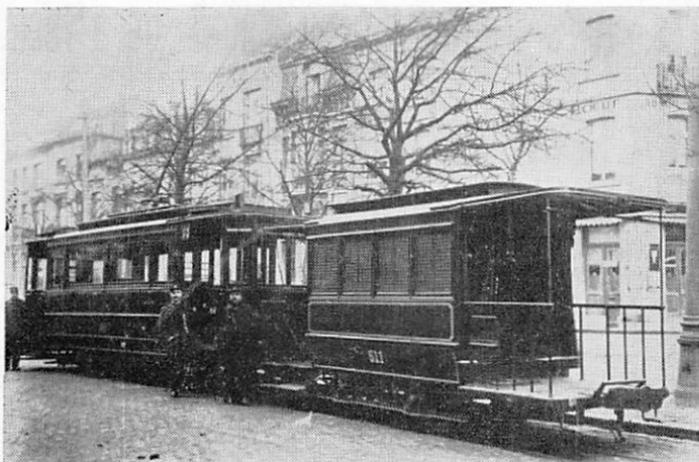
Un nouveau service fut créé entre la Gare du Midi et le Bois de la Cambre via les avenues Albert et Longchamps, le 17 novembre.



*Une vue du dépôt de Woluwé*



*Premier tramway électrique franchissant  
le carré pour avenue Louise-rue Lesbroussart*



*Tram corbillard utilisé par les T.B. pendant première guerre mondiale*

La ligne en commun T.B. — C.F.E. : Bourse — Place de la Duchesse fut prolongée jusqu'à Scheut le 31 octobre. D'autre part, la ligne en commun T.B. — S.N.C.V. : Saint-Josse — Evere fut électrifiée le 31 mars.

Au cours de l'année 1907, la Compagnie passa commande de 90 motrices et de 75 caisses de même modèle pour moderniser un nombre égal d'anciennes motrices, tandis que 75 anciennes caisses furent transformées en remorques. C'est également cette année-là que les T.B. achetèrent leur première motrice chasse-neige construite par Brill aux U.S.A..

Le 4 mai 1908, un nouveau service Cinquantenaire — Anderlecht fut ouvert au public. L'embranchement de la ligne de Tervueren vers l'Hippodrome de Stockel fut inauguré le 14 juin 1908.

La ligne vicinale Place Sainte-Croix — rue Eenens fut prolongée jusqu'à la Gare de Schaerbeek le 1er juillet. Cette même date vit la ligne Impasse du Parc — Chaussée de Roodebeek prolongée dans cette dernière artère.

Du côté de Saint-Gilles, la ligne Laeken — Place de Bethléem fut prolongée jusqu'à la Place Albert à Forest, le 25 juillet. Par contre, les services Place Saint-Josse — Square Marguerite et Place Liedts — Pont de Lutte furent supprimés respectivement les 16 novembre et 26 septembre. Ce dernier fut remplacé, le même jour, par le service Forest — Vilvorde. L'année 1908 vit également l'agrandissement du dépôt de Woluwé.

L'année 1909 débuta par la mise en service, le 2 mai, de la ligne n° 32 Porte de Namur — Boitsfort — Pont de Woluwé.

D'autre part, la ligne 50 Gare de Schaerbeek — Bourse — Forest fut prolongée jusqu'à Uccle-Globe, le 4 mai, tandis que la ligne 12 Gare du Midi — Bois fut supprimée le 1er juillet et remplacée par la ligne 49 prolongée de la Place Albert jusqu'au Bois.

(à suivre)

# LES VOIES METRIQUES DU FRONT DE L'YSER.

(suite 4)

par Jean Delmotte.

3) lignes de France et de Belgique appartenant aux Services Français :

- Herzeele à Trois Rois par Houtkerque;
  - Westvleteren à Ferme Tarde;
  - Proven à Crombeeke;
- soit 13 km 300.

— des dépôts de la traction sont situés à Bollezeele et à Herzeele.

En plus de ces lignes qui forment un ensemble de 98 km, le Détachement doit assurer la desserte de nouveaux embranchements desservant des dépôts de munitions :

- 1) embranchement des dépôts B.21 et B.22 entre Crombeeke et Westvleteren;
- 2) embranchement des dépôts B.2 — B.3 — B.24 entre Westvleteren et Ferme Tarde;
- 3) embranchement des dépôts B.23 et B.4 entre Oostvleteren et Noordhoek;
- 4) embranchement de Crombeeke à Herdebeek.

Le trafic militaire se compose de transports de ravitaillement, de munitions, de matériel de guerre (génie et artillerie) et d'hommes de troupe. Les évacuations sont faites par automobiles. Le trafic commercial se compose de marchandises de première nécessité et de voyageurs civils.

Les principaux centres de ravitaillement sont Poperinghe, Proven, Crombeeke et Rousbrugge, et les munitions sont situées aux dépôts cités plus haut.

Pour le premier mois, le tonnage total atteint 36.640 T. et les voyageurs 9.378 unités. Ce qui nous donne une moyenne journalière de 1.182 T. et de 302 voyageurs. Des circulations en péage ont lieu comme pendant la première période.

En août, le trafic augmente et passe journallement de 1.182 T. à 1.589 T., et de 300 à 430 voyageurs. Léger fléchissement en septembre et nouvelle progression en octobre. Cette deuxième période d'exploitation par la 10<sup>ème</sup> Section se termine avec la fin de l'année.

La dissolution commence le 25 décembre et se termine le 10 janvier 1918.

Au cours de l'exercice de 1917, de juillet à décembre, 7.844 trains ont été mis en circulation et le tonnage transporté se décompose comme suit :

1°) Tonnage Militaire	197.510 tonnes
2°) Tonnage Commercial	22.730 tonnes
3°) Tonnage en péage	
pour les Anglais :	13.336 tonnes
pour les dif. services français :	2.367 tonnes

soit au total

235.943 tonnes

122.729 militaires furent transportés et 28.601 voyageurs civils.

Pour améliorer les circulations sur le réseau, différents travaux furent exécutés avec la collaboration du 5ème Génie :

- raccordement, à Crombeeke, de la ligne d'Herzeele à Proven avec celle d'Oostvleteren à Kaasmarkt (Poperinghe);
- raccordement de la ligne d'Oostvleteren à Ypres avec celle d'Ypres à Zuyschoote en évitant la gare de Elverdinghe.

L'entretien de la voie dans le sol spongieux des Flandres fut aussi très laborieux et demanda une surveillance de tous les instants.

*3e période.*

1918 : c'est l'année cruciale, l'année des fronts mouvants et l'année de la Victoire; c'est au milieu de toutes ces tribulations que la 10ème Section est rappelée pour la troisième fois en Flandre.

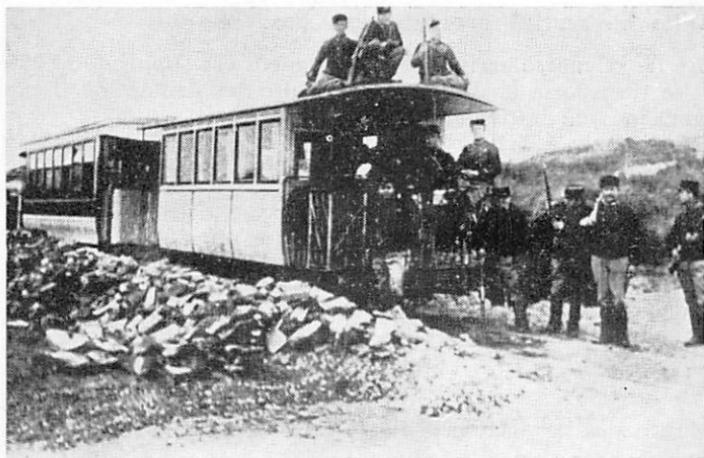
Sur l'ordre de la D.T.M.A. un détachement est formé dans les premiers jours de mai; il arrive à Bollezeele le 5, et le Chef de service Lazere qui le commande prend immédiatement possession des lignes suivantes :

- 1) lignes de Société Générale des C.F.E. :  
St-Momelin à Herzeele et Bollezeele à Bergues soit 48 km 900.
- 2) ligne de la Compagnie des Flandres :  
Herzeele à Hazebrouck, 21 km 400.
- 3) ligne militaire : Herzeele à Trois Rois, 6 km 700
- 4) lignes de la S.N.C.V. :  
Poperinghe à Proven et Kaasmarkt à la bifurcation de Crombeeke soit 19 km 900.  
96 km 900.

Au total

En juin, le réseau s'étend :

- a) lignes de la Compagnie des Flandres :  
Herzeele à Hondschoote et Bergues à Rexpoëde soit 20 km 900.
  - b) ligne de la Compagnie des C.F. d'Intérêt local du Nord de la France  
Hondschoote à Bray-Dunes 14 km 200
- Ce qui porte la longueur du réseau à 132 km.



(Coll. E. Keutgens)

*Guerre 1914-1918 : La Panne. Soldats belges se servant de voitures vicinales comme salle de garde!*

Le détachement, qui comprenait en mai 35 agents supérieurs et 418 secondaires, passa, respectivement à 38 et à 538 agents.

Le parc de matériel de 44 locomotives, 16 voitures et 835 wagons (dont 620 anglais) est porté à 45 locomotives, 44 voitures et 936 wagons dont 620 anglais.

Comme pour les premières périodes, le trafic a la même composition et des circulations en péage se font pour les troupes anglaises et américaines. Le ravitaillement des troupes se fait à Winnezele. Les munitions sont dirigées vers les dépôts situés entre Winnezele, Steenvoorde et St. Sylvestre Cappel. Le service général est installé à Bollezele et les dépôts de traction à Bollezele et à Herzele.

A la fin du premier mois, les transports militaires et civils atteignent 24.681 tonnes et 16.654 voyageurs, soit une moyenne quotidienne de 921 tonnes et 614 voyageurs; elle sera de 1.251 tonnes et 1.337 voyageurs en juin.

Pendant ce temps, des travaux importants sont entrepris par le Génie anglais et notre service de la voie. Nous citerons : la construction d'embranchements entre Herzele et Winnezele, entre Winnezele et Steenvoorde et entre Steenvoorde et St. Sylvestre-Cappel vers Hazebrouck, pour des dépôts de munitions. En outre, raccordement, à Herzele, de la ligne d'Esquelbecq à la ligne d'Hazebrouck.

Le Génie anglais crée un nouveau chantier de transbordement entre Esquelbecq et Zegerscappel et le Génie belge, avec le Service de la voie de la 10ème Section, procède à la construction d'une longue ligne militaire de Nieurlet (St. Momelin) à Tournehem. Cette ligne dont la construction a été décidée, met en communication le groupe des Flandres avec le groupe d'Anvin et Calais; elle doit permettre le repli du matériel et des approvisionnements, en cas de nécessité, vers le Sud .Elle ne servira heureusement pas.

La fin de la guerre arrive. Le détachement est supprimé le 25 novembre. Il se transporte en Belgique à la suite des Armées où il exploitera les lignes à voie normale suivantes :

Denderleeuw à Schaerbeek :	23 km 800
Schaerbeek à Liège :	96 km 300
Liège à Aix-la-Chapelle :	57 km 300

Du 5 mai au 25 novembre 1918, 10.734 trains ont été mis en circulation.

Le tonnage transporté se décompose comme suit :

tonnage militaire	131.144
tonnage commercial	41.176
	<hr/>
	172.320

Le nombre des voyageurs, civils et militaires, a atteint 265.934 unités.

(à suivre)

# LES TRAMWAYS DE LA VILLE DE LUXEMBOURG

(suite 4)

par Charles Mayer.

## CHAPITRE VI

### LES INSTALLATIONS FIXES.

#### 1. - La voie.

En 1874, on avait choisi pour le tramway hippomobile l'écartement normal, probablement en raison du matériel roulant choisi et pour faciliter l'utilisation de deux chevaux. L'unique ligne était à simple voie, munie des évitements nécessaires. Les rails sans ornière étaient posés dans le pavage de la rue.

Lors de la transformation du réseau en vue de son électrification, la reconstruction totale de la voie s'imposant de toute façon, l'écartement métrique fut choisi. Cette solution a été préférée pour faciliter le passage des motrices dans les rues étroites et surtout dans les nombreuses courbes à très faible rayon imposées par le tracé dans la vieille ville. Les rails légers furent remplacés par des rails à ornière plus lourds posés dans le pavage de la rue. Les premières lignes furent également à voie unique.

L'éclissage des rails, adopté systématiquement au cours de l'établissement des premières lignes, fut abandonné définitivement en 1921 lors de la pose de la voie vers Walferdange et Heisdorf. Toutes les voies existantes furent ultérieurement transformées.

Les nouvelles extensions du réseau au lendemain de la première guerre mondiale avaient provoqué un sensible accroissement du trafic des tramways et nécessitait la création de doubles voies, surtout aux tronçons utilisés en commun par plusieurs lignes : Grand'Rue, avenue de la Gare, avenue de la Porte-Neuve, avenue Monterey, ... Lors de l'électrification de la ligne vicinale, la double voie fut installée dans l'avenue de la Liberté et au boulevard Royal. En même temps, une boucle à deux voies fut créée au terminus de la Gare Centrale, pour faciliter l'évolution des tramways, qui jusque là devaient rebrousser devant le bâtiment des voyageurs.

En 1931, une nouvelle jonction avenue de la Porte-Neuve — Côte d'Eich facilita la circulation des rames du dépôt vers la ligne 10 et permit d'éviter le passage et les manœuvres dans la Grand'Rue où la circulation des tramways était dense. A la même époque, les voies de la ligne 3 furent déplacées de la rue Joseph II au boulevard Extérieur.

A l'exception des quelques tronçons communs, la plupart des lignes restaient néanmoins à voie unique. Les évitements avaient été prévus pour permettre le service horaire envisagé. Malheureusement, l'augmentation des fréquences aux heures de pointe était impossible de cette sorte, et il fallait faire circuler plusieurs rames à la file.

Aux terminus existaient les installations nécessaires pour le changement de sens en cas d'utilisation de remorques. Au Limpertsberg seulement existait une grande boucle.

La voie était posée soit au milieu de la rue, soit sur son côté. L'installation des voies dans les rues étroites avait rencontré de nombreuses difficultés qui ont donné lieu à des tracés parfois malheureux, à contre-sens de la circulation automobile, et des courbes à très faibles rayons. Ainsi les trams 4, pour bifurquer de la Grand'rue à l'avenue de la Porte-Neuve, devaient d'abord passer sur la voie de gauche avant de s'engager par une courbe particulièrement difficile dans cette rue.

Sur deux courts tronçons, près de la gare aux marchandises C.F.L. de la place de l'Etoile, et en face de la Faïencerie au Rollingergrund, il existait un siège spécial (ligne n° 12). La faïencerie possédait d'ailleurs un embranchement particulier, à plusieurs voies, où elle recevait jadis les nombreux wagons de matières premières et de combustible.

## 2. - Les installations de traction électrique.

La ligne aérienne utilisée fut constituée généralement par un simple fil suspendu à l'aide de mâts en treillis. L'installation montée en 1908 par Siemens fut remplacée vers 1925.

Sur les sections à fortes rampes, un deuxième fil servait à augmenter la surface de cuivre exigée par les intensités plus fortes.

La ligne vicinale avait été dotée d'une caténaire simple, sans tendeur automatique, suspendue à des supports formés par des poutrelles Grey. La ligne aérienne sur le pont Adolphe était tout à fait exceptionnelle : sur 130 m tout le système fut suspendu seulement en deux points. Cette installation avait été fournie par la firme suisse Kummer & Matter d'Aarau.

Jusqu'en 1928, l'alimentation du réseau était assurée par une seule centrale, construite en 1908 à quelques pas du pont Adolphe et dont l'extension avait suivi le développement du réseau. L'électrification du vicinal et la mise en service de la ligne de Heisdorf demandaient une source supplémentaire. Elle fut réalisée sous forme d'une sous-station automatique à redresseurs à vapeur de mercure installée à Eich, au pied même de la fameuse côte.

## 3. - La signalisation.

Une signalisation lumineuse fonctionnant par l'intermédiaire de contacts aériens avait été installée par la Compagnie des Signaux et d'Entreprises Electriques sur le tronçon à voie unique de la ligne vicinale.

Par ailleurs, en quelques autres endroits difficiles du réseau, une signalisation analogue avait été installée : tronçons à voie unique sur le viaduc et au boulevard extérieur, bifurcation Grand'rue — Porte-Neuve.

Une installation astucieuse avait été installée en 1955 à la bifurcation de la ligne de Bonnevoie, dans l'avenue de la Gare. Cette installation permettait au tram 6 de bifurquer alors que le flot des voitures venant en sens inverse était arrêté par les feux de croisement restant au rouge jusqu'après dégagement du carrefour par le tram.

#### 4. - Le dépôt et les ateliers.

Le dépôt du tramway hippomobile se trouvait rue Joseph Junck, en face de la gare. Ce dépôt comprenait un hangar pour abriter les voitures, ainsi qu'une écurie pour plus de 50 chevaux et la forge.

Après l'électrification du réseau, ce dépôt fut abandonné au profit d'une nouvelle installation au Limpertsberg, rue Ermesinde. En 1913, un deuxième hall construit à côté du premier agrandit la surface couverte à 1.375 m<sup>2</sup>. En 1923-24, l'augmentation du parc du matériel roulant nécessita la construction d'un nouveau hall. Ce dernier fut agrandi une dernière fois en 1933 par un grand bâtiment, portant la surface totale couverte à 5.570 m<sup>2</sup>. En annexe avaient été construits une demeure pour le chef de dépôt, une grande salle d'instruction, des locaux pour le personnel roulant et un garage pour la voiture-échelle. Les anciens bâtiments allaient dès lors être transformés en ateliers pour l'entretien du matériel roulant. En fait, il y existera longtemps un véritable atelier de construction de matériel neuf.

Cet important ensemble harmonique s'est bien intégré à ses alentours constitués uniquement de quartiers d'habitation. Aujourd'hui, les grands halls prévus pour une cinquantaine de véhicules de tramways abritent difficilement les nouveaux autobus. Pour dégager les sorties du dépôt, les véhicules doivent être manœuvrés constamment. A l'intérieur, les véhicules sont rangés, chaque nuit, à largeur de main les uns des autres, ce qui demande beaucoup d'habileté des conducteurs. La construction d'un nouveau garage moderne est envisagée.

(à suivre)

---

#### SERVICE DOCUMENTATION

Une nouvelle série de 5 plans de matériel S.N.C.V. est à la disposition de nos membres : plan n° 19 : motrice 10340 (prototype jamais construit) prix : 35 Fr

plan n° 20 : motrice « Standard » métallique, avec boîte à film	35 Fr
n° 21 : locomotive à vapeur type 11	25 Fr
n° 22 : locomotive à vapeur type 12	25 Fr
n° 23 : locomotive à vapeur type 13	25 Fr

Ces plans sont exécutés à l'échelle 1: 20. Le montant de la commande doit être viré au C.C.P. 4534.76 de E. Keutgens à Antwerpen I, avec mention des n° des plans désirés; joindre 10% du montant de la commande pour frais d'emballage et d'expédition. Délai de livraison: maximum un mois.

# RETROSPECTIVE SUR LE RESEAU LIEGEOIS.

(suite et fin)

par Edmond Robert.

L'Est-Ouest emploie toujours la traction chevaline; ce n'est qu'en 1898 que cette société, qui se prolonge de Fontainebleau à Ans-Eglise sur 1600 m et qui réunit ses deux lignes par la jonction Amercœur — Bonne-Femme, soit 1100m, adopte aussi la traction électrique. Le cheval est définitivement mort et les voitures qu'il traînait passent au rang de remorques ou sont démolies. De 1871 à 1898, les lignes ne sont guère modifiées.

## 3. - Conséquence de la traction électrique.

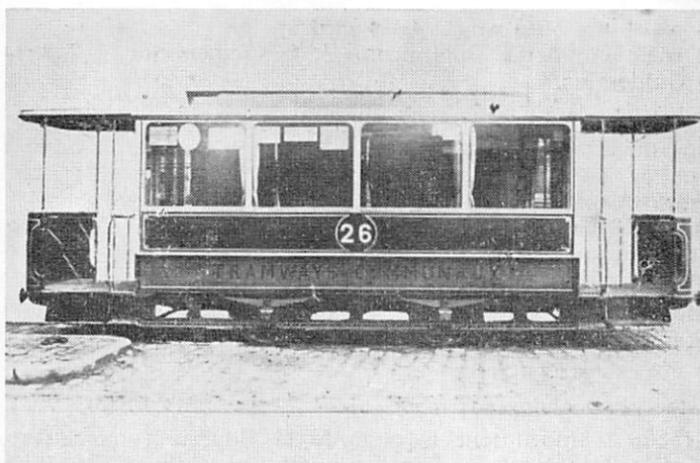
L'extension du réseau se poursuit à grand pas. Par arrêté royal du 8 décembre 1898, la Société des Tramways Liégeois fut déclarée concessionnaire d'un prolongement jusqu'à Vivegnis qui fut mis en exploitation le 6 juillet 1899. Enfin, le 1er avril 1903, fut inaugurée l'exploitation de l'embranchement du Grand-Puits à la Gare de Wandre, concédé à la même Société par l'A.R. du 11 novembre 1902.

En 1913, les réseaux urbains atteignent 65.218 m, soit un développement de 38.465 m en 15 ans. Ces extensions sont :

En 1898	Grand-Puits — Vivegnis	2.635 m
1903	Bois-de-Breux — Fléron	4.850 m
	Chénée — Grand Prés	1.350 m
	Coronmeuse — Quai de la Goffe	2.400 m
	Herstal — Wandre	1.240 m
	Goffe — Poste	400 m
1904	Poste — Théâtre	550 m
	Saint-Lambert — Renory	5.135 m
	Vennes — Conduites d'Eau	1.900 m
	Guillemins — Longdoz	2.635 m
	Maghin — Outremeuse — Vennes — Guillemins	5.114 m
Ans-Eglise — Ans-Station	2.300 m	
1910	Grosses Battes — Angleur	1.200 m
1913	Chénée — Grands-Prés — Trooz	7.225 m
		38.465 m

Notons aussi deux détails intéressants; vers 1905, deux nouvelles sociétés relient les communes de l'Ouest à la ville :

- 1) Les Tramways Vicinaux;
- 2) Les Tramways Economiques de Liège-Seraing.



(Col. Decroupet)

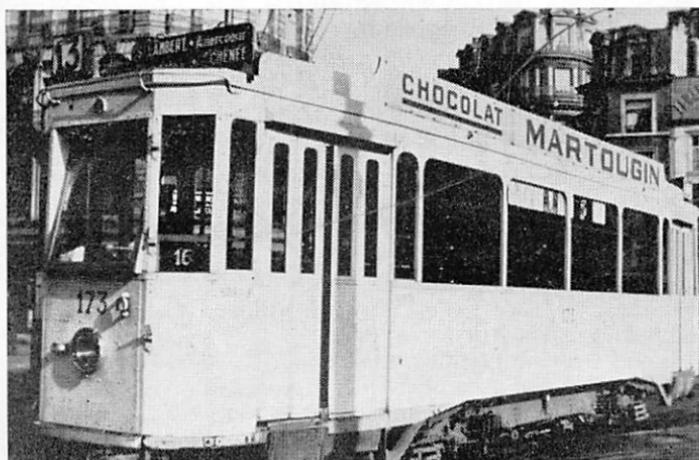
*Remorque Tramways Communaux de Liège, série 1 à 30, rénumérotées 501 à 530, puis 601 à 630.*

Malheureusement, la guerre de 1914-1918 va mettre un point d'arrêt au progrès économique. A ce moment, la Ville de Liège compte cinq sociétés de transport en commun :

- 1) Les Tramways Vicinaux
- 2) Les Tramways Economiques de Liège-Seraing
- 3) Les Tramways Communaux :
  - Ligne 1 : Coromeuse — Guillemins
  - Ligne 2 : Théâtre — Grivegnée
  - Ligne 3 : Gare des Guillemins — Gare de Vivegnis
  - Ligne 4 : circuit complet
- 4) Les Tramways Liégeois :
  - Ligne 5 : Théâtre — Vivegnis-Village
  - Ligne 6 : Théâtre — Wandre
  - Ligne 7 : Saint-Lambert — Renory
  - Ligne 8 : Saint-Lambert — Streupas
  - Ligne 9 : Gare des Guillemins — Gare de Longdoz
- 5) Les Tramways Est — Ouest :
  - Saint-Lambert — Fléron (plus tard ligne 10)
  - Saint-Lambert — Ans (plus tard ligne 12)
  - Saint-Lambert — Henne (plus tard ligne 15)
  - Saint-Lambert — Trooz (plus tard ligne 14)

En 1929-1930, au lendemain de l'Unification et à la veille de l'exposition universelle, des modifications notoires sont introduites :

- 1) Modification des lanternes de direction et numérotation de 10 à 15 des lignes de l'ancien Est-Ouest;
- 2) Création du « tramodrome » de la place Saint-Lambert;
- 3) Création de boucles :
  - a) place du Théâtre (1, 4, 16 et LS)
  - b) rues Hamal, des Dominicains et G. Clémenceau (2, 7, 8, 14 et 15)
  - c) Guillemins.
- 4) Adoption de certains sens uniques :
  - rue de l'Official,
  - rue de Hesbaye,
  - rue de la Liberté,
  - rue Fosse-aux Raines,
  - rue de la Régence,
  - rue de l'Université.
- 5) Modification de certains terminus centraux :
  - a) 7 et 8, 14 et 15 partent du Théâtre au lieu de Saint-Lambert,
  - b) 5 et 6, le contraire.
- 6) Itinéraires changés :
  - a) 7 et 8 empruntent le quai de la Boverie (nouveau tronçon) et le Pont Neuf, au lieu des quais Churchill et Van Beneden.
  - b) 14 passe au quai des Grosses Battes (nouveau tronçon) et aux Vennes puis il suit la ligne 8, au lieu de Grivegnée et rue Basse-Wez.
  - c) le 15 prend la rue Grétry et le Pont Neuf au lieu de la rue Basse-Wez, les ponts d'Amercœur et des Arches.



(Col. Ed. Robert)

Motrice « M 29 », série 169-193

7) Liaisons des lignes 1 et 5 à Maghin et rue Sainte Foy.

### Des lignes nouvelles sont créées :

1-1-1930 : 20 : prolongé jusqu'à la Cathédrale

1930 : 16 : pour la durée de l'exposition. Il circule ensuite les lundis et pendant la foire d'octobre

avril 1930 : 17 : Guillemins — Bressoux

mai 1930 : 18 : Saint-Lambert — Bressoux

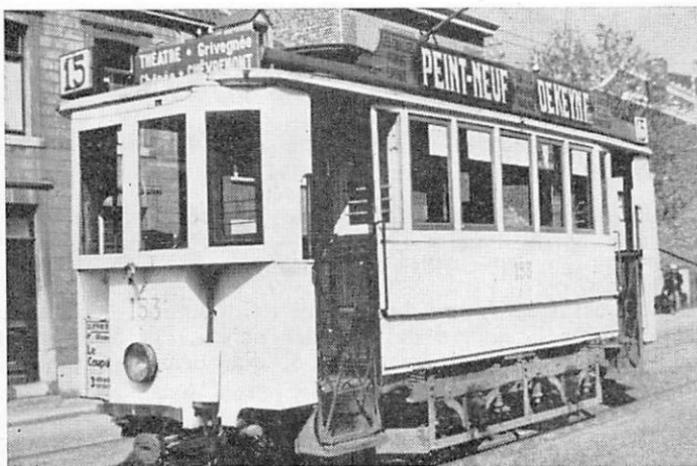
1930 : 19 : Guillemins — Chênée

1930 : 21 : St-Lambert — Venes, puis en 1931 jusque Steupas

10-5-1931 : 22 : Saint-Lambert — Chaudfontaine (les dimanches en été)

avril 1939 : prolongement des 17 et 18 jusqu'à la centrale électrique et au Gay Village pendant l'exposition de 1939.

1939 : prolongement du 12 d'Ans-Station à Loncin.



(Col. Ed. Robert)

*Motrice G.E. 800 Série 150 à 168.*

Pour terminer ce chapitre, je pense qu'il est intéressant de donner l'échelonnement des dates de suppressions des lignes des Tramways Unifiés du réseau liégeois :

31-7-1930 : 20 (Cathédrale — Cointe)

30-4-1934 : 21

16-9-1933 : 22

21-5-1934 : 3

1936 : 16

22-2-1937 : 14 et 15 ne dépassent plus la rue Lejeune (Grand Près)  
10-6-1937 : 14 complètement supprimé  
25-9-1937 : 2  
10-6-1937 : 8  
25-11-1937 : 7  
20-1-1938 : 15 et 19  
18-6-1938 : 13 limité à la Bonne-Femme  
11-5-1940 : 6 et 9 (ponts détruits)  
23-5-1942 : 5 limité au Pont de Wandre  
15-4-1948 : 17 rive gauche  
13-7-1951 : 5 limité à la Place Licour  
15-10-1952 : 17 rive droite  
16-11-1952 : 18  
23-8-1953 : 13  
22-9-1954 : 10 et 11  
6-10-1956 : 12  
18-12-1963 : 5  
31-8-1964 : 1 et 4



N.B Le 12 septembre 1943, improvisation d'une ligne 14 : Place d'Italie — Robermont jusqu'au 17 décembre 1947.

Après le rétablissement du Pont de Fragnée, mais non du Pont Maghin, une autre ligne 2 (Natalis — Pont Maghin) fut mise en service du 12 novembre 1948 au 22 septembre 1949.

Vers 1950, essai éphémère du 1 barré : Guillemins — Saint-Lambert. De même, après la guerre de 1940, les lignes 1 et 5 furent momentanément réunies pour former le 1-5, que beaucoup appelèrent le faux 15, son existence fut très brève.

F I N

---

*RECTIFICATION* : sous la photo de page 21 du précédent numéro, au lieu de motrice 150-168, il fallait lire motrice « Nuremberg », série 104-115 des Tramways Est-Ouest.

# LA NUMEROTATION DES VOITURES VICINALES

suite 14

## XI — Matériel B. — Voitures mixtes (1ère et 2ème classe.)

Série	Constructeurs	Adjudication	Mise en service
B.1500 — B.1504	Métallurgique	11.11.1885	19. 6.1886
B.1505 — B.1509	Atel. de Malines	8. 4.1885	?
B.1510	Verhaegen	18. 5.1895	3. 9.1895
B.1511	Verhaegen	15.12.1886	26. 8.1887
B.1512 — B.1514	Seneffe	1. 2.1888	I à V.1890
B.1515	Bailly	1. 2.1888	15. 7.1890
B.1516 — B.1517	Métallurgique	13. 6.1894	15.12.1894
B.1518 — B.1519	Métallurgique	4. 7.1894	22.12.1894
B.1520 — B.1523	Verhaegen	29. 8.1894	28. 2.1895
B.1524 — B.1527	Verhaegen	5. 8.1896	21. 6.1898
B.1528	Franco-Belge	3. 3.1897	30.12.1899
B.1529 — B.1532	Germain	13. 9.1899	IX.1900
B.1533 — B.1536	Ragheno	18. 9.1901	14. 3.1902
B.1537 — B.1538	Métallurgique	14.11.1902	25. 5.1903
B.1539 — B.1543	Franco-Belge	5. 4.1905	I à III.1906
B.1544 — B.1545	Droesh. & Wind.	12.10.1910	23. 2.1912
B.1750	Dyle & Bacalan	5. 6.1895	13.12.1895
B.1751 — B.1752	Germain	28.12.1896	VI.1897
B.1753 — B.1754	Franco-Belge	3. 3.1897	31. 5.1898
B.1755 — B.1756	Franco-Belge	1. 4.1899	4. 9.1899
B.1800	Bailly	28. 8.1889	16.10.1890
B.1850 — B.1851	Bailly	28. 1.1891	30. 9.1891
B.1900	Métallurgique	28. 5.1890	31.12.1890
B.1901 — B.1905	Rachetées en 1894 à la Compagnie Anvers — Bergen-op-Zoom — Tholen		

## XII — Matériel B. — Voitures fourgons (Voyageurs + bagages)

B.2000 — B.2004	Internationale	8. 4.1885	?
B.2100 — B.2101	Métallurgique	28. 5.1890	31.12.1890

## XIII — Matériel B. — Fourgons à bagages

B.2200 — B.2204	Franco-Belge	11.11.1885	XI 86 à VIII 87
B.2205 — B.2208	Atel. de Malines	15.12.1886	VII à X 1887
B.2209 — B.2216	Franco-Belge	1. 2.1888	IX 89 à IX 93
B.2217 — B.2219	Dyle & Bacalan	15.12.1886	13. 3.1890
B.2220 — B.2225	Baume & Marp.	5. 8.1896	IV 97 à V 99
B.2226	Baume & Marp.	3. 3.1897	3.11.1899

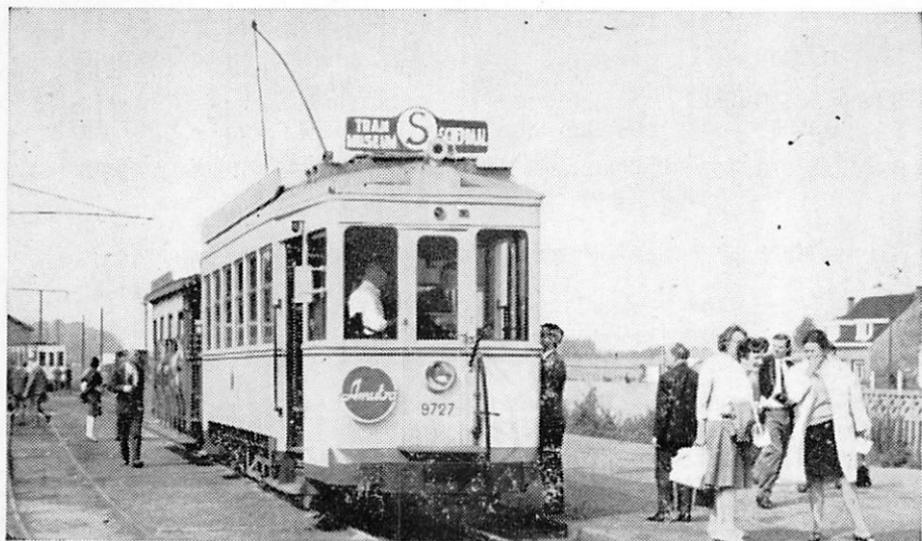
## ACTUALITES ET VIE DE L'AMUTRA

A la S.T.I.B., de nombreux et importants travaux de voies ont été effectués au cours de l'année qui s'achève : citons entre autres la pose de la nouvelle ligne dans la rue Belliard et les différents raccordements exigés par cette modification d'itinéraire, la création d'un site propre dans l'axe du boulevard Général Jacques, les modifications de voies à la Place Albert et le déplacement de la ligne 35 sur le terre-plain du boulevard du Souverain.

Dans le domaine du matériel roulant, il faut souligner l'achèvement de la série des motrices articulées 4001 — 4043 à la date du 30 novembre.

Aux Vicinaux, trois services de tramways ont été remplacés par des lignes d'autobus : cette mesure a été introduite le 22 mai sur la ligne Anvers — Boom — Rumst, le 17 septembre sur la ligne Bruxelles (Pl. Rouppe) — Hal — Leerbeek ainsi que sur la section boulevard Léopold II — rue Vandennepeereboom, enfin le 2 octobre sur le tronçon de Brasschaat (De Borrekenslei) à Wuustwzel frontière.

Les membres de notre association ont eu l'occasion de parcourir ces différentes lignes lors des excursions qui ont été organisées le 21 mai sur les lignes vicinales d'Anvers et le 10 septembre sur celles de Bruxelles.



(Photo : Ed. Bouwman)

*La rame spéciale de l'Amutra le 10-9-1966 à Londerzeel*

C'est le 31 octobre que la voie a été coupée sur la section boulevard Léopold II — rue Vandenspeereboom, suite aux travaux de voûtement du Paruck; ces travaux dureront 10 mois, après quoi la ligne sera restaurée, mais à simple voie.

---

Toujours à la S.N.C.V., de nombreuses modifications ont été apportées au parc de matériel roulant depuis la mise sous presse de notre précédent bulletin.

En voici les principales :

Dans le groupe Brabant, de nombreuses voitures de tramways ont été vendues comme mitraille, soit :

- a) 12 motrices « Standard » : 10027, 10089, 10128, 10139, 10145, 10214, 10215, 10219, 10221, 10318, 10321, et 10351.
- b) 2 motrices « type N » : 10430 et 10484.
- c) 9 motrices à 2 essieux : 9293, 9377, 9719, 9721, 9722, 9723, 9725, 9841 et 44601 (ex — 9713 d'Anvers)
- d) 17 remorques à boggies : 8955, 19189, 19192, 19196, 19198, 19199, 19201, 19202, 19441, 19448, 19483, 19605, 19609, 19613, 19615, 19619, et 19621.
- e) 1 fourgon à bagages : A.2268.

D'autre part, les ateliers de la rue Eloy viennent d'entamer la transformation d'une série de motrices « type N » en remorques « type SO » destinées à la ligne de la côte; ces remorques feront suite au prototype n° 19693 en service à Ostende depuis un an et demi. Les deux « type N » 10457 et 10431 sont déjà en cours de transformation.

---

Le groupe vicinal d'Anvers a dû, suite aux récentes suppressions de lignes ferrées, vendre de nombreuses motrices et remorques à d'autres groupes d'exploitation. C'est ainsi qu'au cours des mois de septembre et octobre, 7 motrices « type S » et 7 remorques « Standard » ont été transférées au groupe du Hainaut; il s'agit des motrices S.9743, S.9744, S.9774, S.9775, S.9776, S.9778, et S.9988, ainsi que les remorques 19280, 19282, 19287, 19345, 19363, 19365, et 19369.

Cette opération fut immédiatement suivie du transfert des S.9646 et S.9647 d'Anvers à Ostende; enfin, le groupe de Brabant a acquis également les S.9669, S.9688, S.9990 et S.41005 : ces derniers transferts eurent lieu en novembre.

---

Les collections de l'Amutra se sont accrues de 4 véhicules au cours des six derniers mois : le 13 juin arrivait à Bruxelles la caisse de la remorque n° 517 de la S.T.I.L. (ex-Tramways Communaux). Les autres voitures sont attendues au cours des prochaines semaines : il s'agit de la remorque 1919 (ex 919) et de la motrice 8824 (ex 4) de la M.I.V.A., ainsi que d'une remorque de la M.I.V.G.

Le transfert à Louvain, dans l'ancienne remise à locomotives de la S.N.C.B. d'une partie des collections entreposées à Haacht, a été

entamé cet été : cette opération vise à rassembler à Louvain une partie des voitures à voie normale, afin de créer à Haacht de nouveaux emplacements pour les véhicules à voie métrique. Les voitures de Fribourg (n° 5), de la S.T.I.C. (n° 263) et de Luxembourg (Nos 26 et 121) ont déjà pu, grâce à cette mesure, être garées à Haacht.

---

Le Musée de Schepdaal continue à récolter le succès habituel : ce succès est même en hausse par rapport à l'année 1965. En effet, nous avons eu le plaisir d'enregistrer 6077 visiteurs au cours de la saison 1966 (contre 5298 en 1965) : nous pouvons donc envisager l'avenir avec optimisme, sans oublier toutefois que le dévouement des membres sera toujours la condition principale du succès de notre Musée.



(Photo E. Keutgens)

*Gare du Midi — Motrice type «N» 10426 sur la ligne Bruxelles — Hal.*

## NOUVELLES DU T. T. A.

---

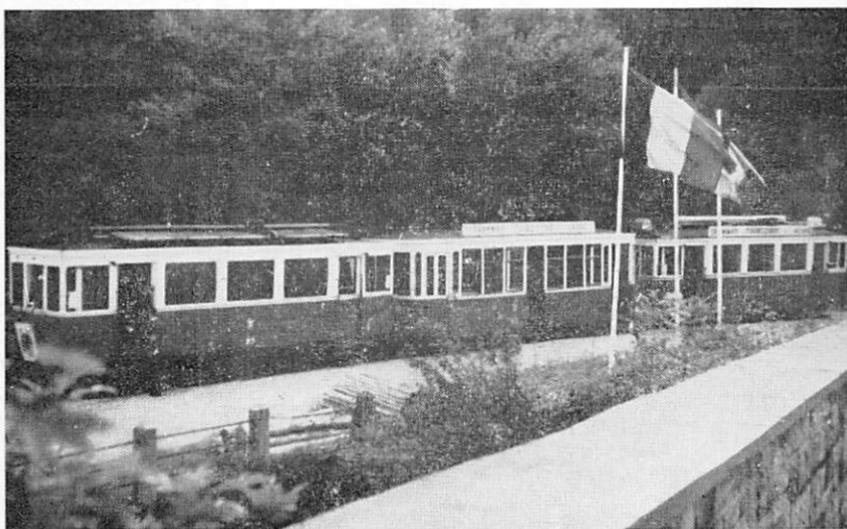
---

L'expérience tentée par notre association sur la ligne de la vallée de l'Aisne s'est révélée nettement encourageante; du côté du public, ce fut, pour tout dire, le gros succès au cours de cette première saison d'exploitation.

Le bilan de 1966 ayant été positif, les services seront renforcés dès le prochain exercice. avec tout ce que cela comporte : renforcement de la voie, l'extension du parc de véhicules, création d'un dépôt, etc...

Survolons rapidement la saison écoulée, depuis le 7 avril, date de l'arrivée à Blier de l'AR. 133 fraîchement révisé.

En vue du vernissage de la ligne, qui devait avoir lieu le dernier samedi de juin, deux véhicules supplémentaires étaient arrivés à Blier les 22 et 24 juin : l'AR.93 et la remorque 610 (ex-M.I.V.A.). Le vernissage eut lieu comme prévu, le 25 juin, dans un climat de franche cordialité et ce, en présence de Monsieur Brasseur, Gouverneur de la province de Luxembourg, et de nombreuses autres personnalités parmi lesquelles nous devons relever : les Chefs de Cabinet de Messieurs les Ministres Bertrand (Communications) et Piers (Tourisme), Monsieur Valcke, Ingénieur en Chef — Chef de service à la S.N.C.V., Monsieur Dulieu, Directeur du Groupe Namur-Luxembourg de la S.N.C.V., Monseigneur Cammaert, Aumônier-Général de l'Armée belge, de nombreux députés provinciaux ainsi que les bourgmestres des communes de la région.



(Photo E. Keutgens)

25-6-66. La rame inaugurale au Pont d'Erezée : AR.93, remorque 610 et AR.133.

A cette occasion, après les discours de circonstance, un voyage fut organisé, entre Erezée et Forge-à-la-Plez, au moyen d'une rame formée

des AR.93 et 133 encadrant la remorque 610. La petite fête se termina par un vin d'honneur offert à l'Hôtel du Vieux Moulin, à Amonines.

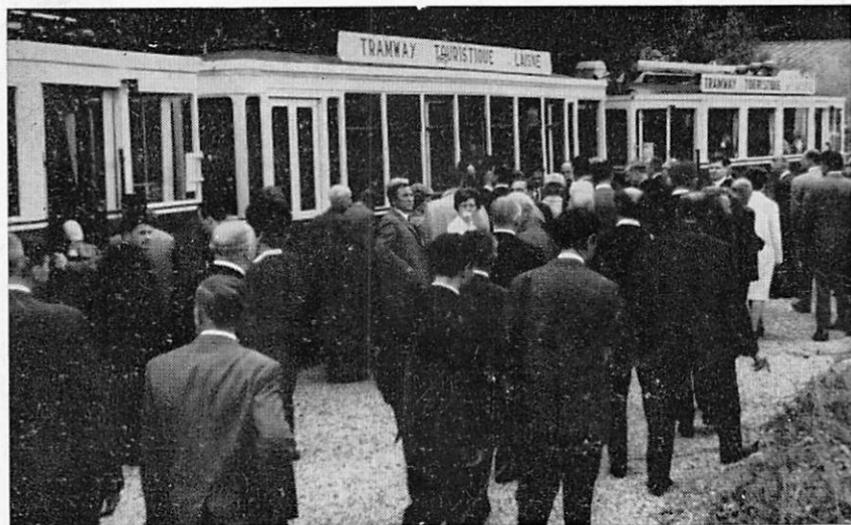
C'est le samedi suivant que fut organisé le voyage inaugural réservé aux membres de l'Amutra et du T.T.A. Un soleil radieux, un grand enthousiasme et un excellent dîner firent de cette journée une des plus réussies depuis la fondation de l'Amutra.

Le lendemain, 3 juillet, la ligne était ouverte au service normal, et l'on peut dire sans exagérer que le premier tram fut littéralement pris d'assaut : ô combien émouvante devait être cette « minute de vérité » ...

Peu après, une aide efficace du Génie de l'Armée, qui avait entrepris la consolidation du ponceau de la Lu, allait permettre de prolonger le service de Forge-à-la-Plez à Dochamps, et cela dès le 15 juillet.

Il y aurait beaucoup de petites anecdotes plaisantes à raconter sur les trois mois d'exploitation : bornons-nous à rappeler celle qui a trait à la double noce transportée le 6 août, et dont toute la presse a parlé.

Le soir du 25 septembre, la saison prenait fin, mais il devait encore y avoir deux services spéciaux, les 2 et 9 octobre. Puis, à la fin du mois d'octobre, commencèrent des travaux d'une importance primordiale : pendant cinq semaines, 85 hommes du 11e Génie de l'Armée, ayant installé leurs quartiers au château de Blier, s'attelèrent à un véritable travail de rajeunissement de notre ligne entre Erezée et Forge-à-la-Plez. C'est ainsi qu'au cours de cette période, ils ont pu renouveler 687 traverses et ajouter 25 tonnes de ballast à l'assiette de cette section; les fossés furent drainés, la voie fut rectifiée où cela s'avérait nécessaire, et les assises du futur dépôt de Blier virent le jour à la fin du mois de novembre.



(Photo E. Keutgens)

25-6-66. Les personnalités prennent place dans la rame inaugurale.

Toute la gratitude des membres du T.T.A. va, dès ce jour, à cette vaillante équipe sans laquelle il aurait été difficile d'intensifier les services en 1967.

Voici maintenant quelques statistiques relatives à la saison d'exploitation 1966 :

Nombre de voyageurs transportés du 2-7 au 30-9-66 : 3.997;

Nombre de voyages aller — retour : 145;

Kilomètres parcourus : 2.226;

Recette totale : 68.255 Fr.;

Moyenne de voyageurs par voyageurs par voyage aller — retour : 27,56;

Voyageurs au kilomètre : 1,81;

Kilométrage moyen d'un voyage aller — retour : 15,351 km;

Recette moyenne par voyageur : 17,07 Fr.;

Recette au km : 30,66 Fr. (coût : mazout et huile : plus ou moins 3 Fr. km);

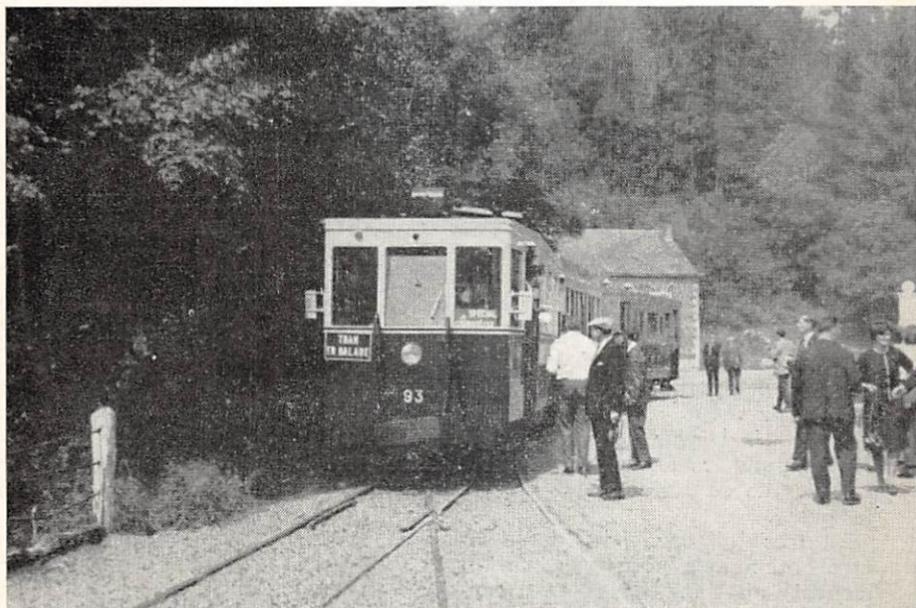
Nombres de jours d'exploitation : 39;

Moyenne de voyageurs par jour : 102,5 (nos prévisions en juin : 40!).

Le matériel utilisé en 1966 se composait de :

2 autorails : AR.93 et 133

2 remorques à deux essieux : A.2115 et 610



(Photo E. Keutgens)

2-7-66 — Rame inaugurale réservée aux membres Amutra et T.T.A. au Pont d'Erezée

1 remorque à boggies portant le no 2 (appartenant à l'Amutra)  
1 wagon plat à deux essieux : A.59.757  
1 wagon à benne basculante : A.20.820  
quelques lorries de différents modèles.

Les projets à exécuter en 1967 peuvent se résumer en quatre points :

- a) *mise en service de matériel supplémentaire* : un autorail-tracteur (ART. 123), des remorques à voyageurs, des wagons de service, et peut-être une locomotive à vapeur;
- b) *prolongement de la ligne jusque Lamorménil* : cette extension pourrait être inaugurée le 1er juillet, si la traversée de la gare de Dochamps est aménagée comme prévu (travaux devant être entamés en mai);
- c) *essai de traction à vapeur* : le Conseil d'Administration envisage la mise en service, à titre d'essai, d'une locomotive à vapeur, et cela pendant les vacances, aux grandes occasions (dimanches d'affluence, 21 juillet, 15 août);
- d) *début d'aménagement des gares* : création d'un abri à Erezée et, surtout, construction du dépôt de Blier; l'Armée y a déjà amorcé certains travaux préliminaires : installation d'une voie de garage supplémentaire, creusement d'une fosse de visite, pose de poutrelles Grey, etc...

De ce bref survol de la situation du T.T.A., nous devons dégager deux choses : le succès remporté en 1966 a éveillé l'intérêt des instances officielles; ce succès est dû à la poignée de membres qui, de tout leur cœur, y ont consacré ce qu'ils pouvaient, bien souvent en sacrifiant leurs vacances. Un grand merci à tous et... à l'année prochaine!

---

Le Comité de rédaction de « Présence du Tramway » a le plaisir de présenter aux membres et sympathisants de l'Amutra ses vœux les plus sincères pour l'année qui commence. Il se permet de leur rappeler, d'autre part, que le renouvellement des cotisations doit avoir lieu avant le 28 février; ces montants s'élèvent à : (décision de l'Assemblée générale du 26 mars 1966) :

50 Fr. pour les membres affiliés (c'est-à-dire habitant sous le même toit qu'un membre ordinaire, bienfaiteur ou de soutien) — sans le service de la revue.

150 Fr. pour les membres ordinaires — avec service de la revue.

250 Fr. pour les membres bienfaiteurs — avec service de la revue.

500 Fr. minimum pour les membres de soutien — avec service de la revue.

Nous engageons vivement nos membres à renouveler leur abonnement à la revue « Nos Vicinaux » en virant 30 Fr. au C.C.P. 32.27 de la S.N.C.V., 14, rue de la Science, à Bruxelles 4; ce montant s'élève à 35 Fr. pour les lecteurs résidant à l'étranger. Nous espérons que les lecteurs de ce périodique bimestriel y resteront aussi fidèles que par le passé.

Le très joli calendrier de la N.V.B.S., « Op de Rails 1967 », peut être obtenu via notre association, en virant 75 Fr. plus 5 Fr. (frais d'envoi) au C.C.P. 449.80 de l'Amutra, à Bruxelles 19.

Notre trésorier, Mr. Chr. Torlet, tiendra quelques exemplaires à la disposition des membres au cours des premières réunions amicales de 1967.

---

## N'OUBLIEZ PAS VOTRE COTISATION AU T. T. A.

En 1966, le T.T.A. a dû faire face à d'importantes dépenses — vous n'êtes pas sans l'ignorer.

Notre association ne peut compter que sur vos cotisations pour démarrer en 1967, car les recettes — voyageurs ne commenceront à rentrer qu'à la bonne saison.

Aussi le Conseil d'Administration serait-il particulièrement heureux de pouvoir compter sur un prompt renouvellement de votre cotisation.

Pour simplifier les taux, ceux-ci seront alignés en 1967, sur ceux de l'Amutra, c'est-à-dire :

- 50 Fr. pour les membres affiliés (membres habitant sous le même toit qu'un membre ordinaire, bienfaiteur ou de soutien — sans service de la revue);  
ainsi que pour les membres actifs (montant servant exclusivement à couvrir leur assurance);
- 150 Fr. pour les membres ordinaires (sympathisant) — avec service de la revue;
- 250 Fr pour les membres bienfaiteurs — avec le service de la revue;
- 500 Fr minimum pour les membres de soutien — avec service de la revue.

Les cotisations peuvent être virées au C.C.P. 2173.61 du T.T.A. à Erezée.

UN GRAND MERCI à tous ceux qui écouteront notre appel!

### NOS PETITES ANNONCES.

— Cherche cartes postales et documents photographiques représentant des tramways vicinaux du service urbain de Malines; s'adresser à : Mr. W. Devroey, Blauwhondstraat, 4, Mechelen.

— Qui m'aidera à compléter ma collection de bilans annuels de la S.N.C.V. ? Me manquent encore les rapports des années 1926 à 1930 inclus. Suis acheteur ou disposé à échanger contre photos-documents : s'adresser à : Mr. E. Keutgens, Lange van Ruusbroecstraat, 44, Antwerpen 1.

## 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 mardis et jeudis après-midi, à condition d'en aviser la direction régionale de la S.N.C.V. (105-107, rue Bara, Bruxelles 7 — ☎ 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 10 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 le tram vicinal « Ni », dont le point de départ se situe à Bruxelles porte de Ninove (correspondance avec les trams 15, 35, 63 et 76).

\*\*\*\*\*

— 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 125 Frs (250 Frs minimum pour les membres bienfaiteurs), plus 25 Frs de droit d'inscription, percevable la première année seulement.

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 SIEGE DE L'AMUTRA EST SITUE AU  
47, AVENUE WIELEMANS CEUPPENS, A BRUXELLES 19

\*\*\*\*\*

