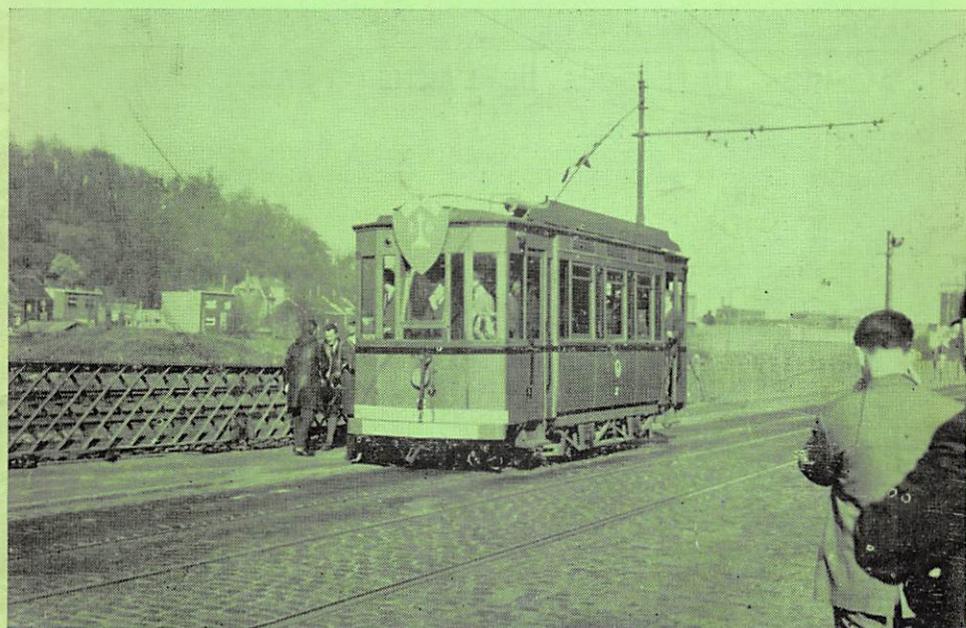


PRESENCE DU TRAMWAY



21

6e année, I

JANVIER A
AVRIL 1967

Prix : 25 frs.

Bulletin 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 de soutien : 250 Frs

Membre bienfaiteur : 500 Frs minimum

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

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 de soutien

500 F. minimum pour les membres bienfaiteurs

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

- Historique des Tramways Bruxellois
- Les voies métriques du Front de l'Yser
- Les Tramways de la ville de Luxembourg
- Les voitures motrices du type « 500 » de la C.G.P.T
- Les Tramways Urbains de Lille
- La numérotation des voitures vicinales
- Actualités diverses et vie de l'Amutra

Notre couverture :

— (photo J. de Meurs)

Motrice n° 2, remise en état pour le voyage, passant rue Ernest Solvay à Sclessin.

HISTORIQUE DES TRAMWAYS BRUXELLOIS

(suite 13)

par Roger Pléтинckx

Le service 38 Treurenberg - Woluwé circula tous les jours à partir du 21 septembre, et il en fut de même pour la ligne Woluwé - Stockel à partir du 15 août. Enfin, le service 39 Porte de Namur - Boendael s'effectue tous les jours dès le 29 novembre.

L'année 1910 fut une année qui resta gravée dans l'esprit des Belges, et surtout dans celui des Bruxellois.

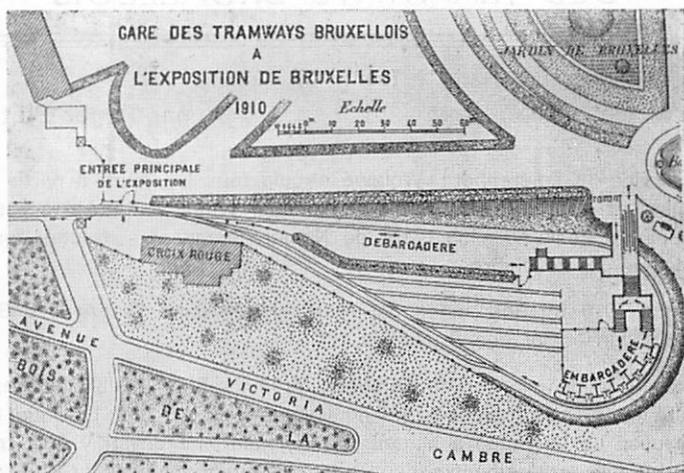
L'exposition du quartier du Solbosch, près du Bois de la Cambre, avait nécessité de grands travaux ; une nouvelle avenue, reliant l'avenue Louise à la chaussée de La Hulpe à hauteur de l'Hippodrome devait y être tracée ; elle ne fut pas entièrement exécutée pour cette date, mais la plus grande partie néanmoins servit de cadre à l'exposition. Elle devait devenir par la suite la magnifique Avenue des Nations, rebaptisée après la deuxième guerre mondiale Avenue Franklin D. Roosevelt.

Hélas ! un événement tragique devait ternir l'éclat de cette exposition : en effet, le 14 août vers 20 h. 30, un incendie ayant pris naissance dans le bâtiment principal se propagea rapidement aux sections belge, anglaise et une partie de la section française, de même qu'à la section d'attraction : Bruxelles - Kermesse. Cette catastrophe devait énormément réduire le succès de l'exposition. Néanmoins, en prévision de l'afflux des visiteurs, les T.B. avaient renforcé les services et avaient même construit une gare pour tramways dans l'enceinte de l'exposition.

Plusieurs services furent prolongés, tels que les lignes 3, 24, 29, 34. De plus, trois services spéciaux : Nord - Exposition, Midi - Exposition, Rond-Point de la Loi - Exposition, furent mis en service.

Ce fut également l'occasion de mettre en service la nouvelle ligne 33 : Porte de Namur - Cimetière d'Ixelles, le 23 avril.

Cette ligne était destinée à joindre la Porte de Namur à la Place de Watermael. Mais les travaux n'étaient pas entièrement terminés pour l'ouverture de l'exposition ; les différents tronçons furent successivement ouverts à la circulation. Le prolongement jusqu'à l'Avenue Guillaume Gilbert fut mis en service le 15 juin ; à cet effet, la voie vers Watermael emprunta la chaussée de Boendael jusqu'à l'avenue Guillaume Gilbert, le stationnement se fit dans cette rue et le retour par la rue du Relais. Tout en maintenant l'itinéraire, la ligne fut prolongée jusqu'au bas de l'avenue de Visé le 12 juillet et enfin, le 30 du même mois, Watermael fut enfin relié à la ville par un tramway.



Plan de la gare des Tramways Bruxellois à l'exposition de 1910.



Gare des T.B. devant le Grand Palais de Belgique.

Mais bien avant l'ouverture de l'exposition, d'autres évènements s'étaient produits. Tout d'abord, le tronçon Pont du Canal - Place Communale de Laeken par la rue Marie-Christine fut ouvert à la circulation des trams le 1^{er} mars ; ce fut l'occasion de faire desservir cette artère par la ligne 49.

Le 7 du même mois, la direction des T.B. emménagea dans les nouveaux locaux de l'avenue de la Toison d'Or.

Le 3 avril, la ligne 48 Laeken - Abattoirs fut supprimée et remplacée par la ligne 20 Cinquantenaire - Luxembourg - Midi prolongée jusqu'aux Abattoirs. Ce même jour, un nouveau service (n° 51) entre Laeken (Eglise) et la Place de Bethléem fut établi et prolongé à certaines heures de la journée, sous le n° 47, jusqu'au Bois.

Le 4 avril, le service 57 Place Verboeckhoven - Bourse - Bois fut supprimé, mais un nouveau service (n° 55) circula à certaines heures entre la Place Verboeckhoven et Anderlecht, les jours ouvrables seulement.

A dater du 17 mai, une voiture sur deux de la ligne 59 (Cinquantenaire - Bourse - Midi) fut prolongée jusqu'aux Abattoirs.

La ligne 27 Impasse du Parc - Chaussée de Roodebeek fut prolongée jusqu'à la chaussée de Louvain par le boulevard de Grande Ceinture dès le 17 juillet. La ligne de Grande Ceinture reliant la chaussée de Louvain au Bois (n° 90) fut inaugurée le 16 octobre.

Enfin, pour terminer cette année 1910, ajoutons que les deux aubettes en bois de la place Rogier furent remplacées par des abris en fer agrémentés de débits de journaux ; disons aussi que la gare de l'exposition avait vu défiler 3,5 millions de voyageurs et que les jours de pointes avaient nécessité un trafic de 80 trams par heure.

L'année 1911 sera fertile en nouveautés ; ainsi, dès le 12 février, la ligne 47 qui avait toujours son terminus à Laeken, devant le passage à niveau de l'avenue de la Reine, vit celui-ci reporté à la place Emile Bockstaël tandis que celui de la ligne 46 fut maintenu au passage à niveau.

Le 16 février, la ligne 10 Place Royale - Uccle Globe - Gare du Midi fut supprimée et remplacée par deux services distincts : le service 9 Midi - Uccle Globe et le service n° 11 Uccle Globe - Eglise Sainte Marie par la Porte de Namur.

Le 1^{er} mai, une nouvelle ligne fut inaugurée ; celle-ci relia la Place Communale de Laeken à la Gare du Midi par la rue Marie-Christine, l'avenue du Port, la place Saintelette, les boulevards Anspach et Lemonnier, sous le n° 18.

Un nouveau service 48 reliant les Halles à Veeweyde fut mis en service dès le 1^{er} mai 1911 ; à cette même date la ligne 46 fut prolongée jusqu'à la Place Communale de Laeken.

Le 1^{er} septembre, la ligne 9 fut prolongée d'Uccle Globe à Uccle Calevoet (passage à niveau).

Le 3 novembre, deux changements furent opérés aux lignes 8, 47 et 49. La ligne 8 Place Royale - Avenue Longchamps via la Porte de Namur passa dès cette date par la rue de la Régence.

(à suivre)

LES VOIES MÉTRIQUES DU FRONT DE L'YSER

(suite 5)

par Jean Delmotte.

Les lignes militaires à voie normale dans les Flandres.

Par l'Armée Belge

Adinkerque à Proven et Poperinghe : ligne à voie unique construite et exploitée par le Bataillon des Chemins de fer de Campagne Belge en 1915, dont le dépôt était situé à Adinkerque.

Par l'Armée Française

La gare d'Hazebrouck agrandie en décembre 1914.

En 1915, évitements créés sur la ligne de Calais à Dunkerque, notamment aux environs de Bourbourg et de Gravelines. Dunkerque était le centre de ravitaillement général de l'Armée Belge.

Par l'Armée Anglaise

Doublement de la voie d'Hazebrouck - Poperinghe en 1915.

En fin 1916, création de la ligne à double voie Bergues - Rexpoede - Rousbrugge - Proven. De Proven à Elverdinghe en double voie. De Proven à Rémy (à 3 km. 500 de Poperinghe) en voie unique.

Travaux en gare d'Hazebrouck permettant d'accéder de Calais ou de Béthune à Poperinghe et à Bailleul sans passer par la gare d'Hazebrouck.

En 1917, doublement de Dunkerque - Furnes ; création d'une ligne Bailleul - Warneton (amorce)

Armée Belge

A l'origine, il n'y avait que la ligne Dunkerque - Adinkerke - Furnes - Dixmude. L'Etat n'exploita que jusque Adinkerke. Au delà, le Bataillon de Chemin de fer s'en chargea.

En 1915, fut formée une section de Chemin de Fer de Campagne sous les ordres du général Urmetz. Elle ne comptait que des agents de l'Etat. Elle construisit la ligne allant d'Adinkerke à Klein Leisele puis à Proven.

En 1917, le bataillon de Chemin de Fer construisit un raccordement important allant de la route de Furnes à La Panne, à Oosduinkerke.

Le bataillon construisit également de nombreux raccordements et épis de tir. La construction du raccordement d'Oostduinkerke fut l'occasion de mettre en pratique la méthode de pose rapide, qui atteignait 750 m à l'heure sur assiette préparée.

En novembre 1914, un train blindé belge servi par les militaires anglais bombarda à plusieurs reprises les positions allemandes. Ce train s'emboissait entre la gare d'Ypres et celle située vers le front.

Les Belges constituèrent par la suite un autre train blindé équipé d'une locomotive T 32 avec un blindage de 18 mm et portant un canon de 305 mm, et qui servit dans la région de Dixmude.

La ligne militaire belge d'Adinkerke, à voie unique, était branchée à la sortie de la gare d'Adinkerke, permettant de passer sans rebroussement de la direction de Dunkerque vers Poperinghe.

Elle était jalonnée sur son parcours par les gares suivantes : Moerhoek, Elsentak (franchissement de la voie métrique), Isenberghe, Klein-Leysele (franchissement de la voie métrique), nouveau franchissement de la voie métrique à Beveren, Wayenburg (1^{er} terminus). Franchissement du canal de Furnes à la sortie d'Adinkerke, et de l'Yser près de Wayenburg.

Pour ne pas alourdir cette étude, nous avons négligé le secteur compris entre Ypres et la frontière française, notamment la région de Kemmel, qui fut le théâtre toute la guerre de combats acharnés.

En 1914 et au début de 1915, le ravitaillement des armées dans ce secteur se fit par les gares de Bailleul et celle avancée de Steenwerck qui, elle, était raccordée au réseau de la S.N.C.V. (ligne de Steenwerck à Ypres). Il est vraisemblable qu'une faible partie de la ligne métrique fut mise en exploitation, mais le service ne se fit que sur une dizaine de kilomètres, la partie comprise entre Kemmel et Ypres étant dans la zone des tranchées.

Par contre, les Anglais construisirent au départ de Bailleul une ligne à voie normale qui s'infiltrait entre les monts des Flandres par le ravin de Hellebeek et s'allongeait derrière le Kemmel, son terminus se trouvant vers le Cabaret du Pompier.

De nombreux épis jalonnaient cette voie et elle desservait le camp Birmingham, le Kemmel, le camp du Pompier et de nombreuses voies de tir d'A.L.G.P.

En 1918, toute cette partie du front fut submergée par l'offensive allemande au 9 avril. Les allemands, au cours de cette attaque, s'établiront au delà de cette voie ferrée.

Un matériel important fut capturé par eux sur cette voie ferrée militaire et dans les gares de Steenwerck et de Bailleul.

(à suivre)

LES TRAMWAYS DE LA VILLE DE LUXEMBOURG

(suite 5)

par Charles Mayer.

CHAPITRE IV

LE MATERIEL ROULANT.

1. Le Tramway hippomobile.

Le premier tramway hippomobile possédait des véhicules d'été et des véhicules d'hiver à écartement normal. Les premiers, sans carrosserie, n'avaient qu'une toiture portée par huit, dix ou douze montants en bois. Des rideaux en toile, fixés à des glissières le long des flancs, abritaient contre pluie et soleil.

Les véhicules d'hiver, au contraire, étaient carrossés avec des panneaux latéraux munis de vitres. Une portière sur la plate-forme donnait accès à l'intérieur du compartiment à bancs longitudinaux. Le cocher se trouvait exposé durant toute la mauvaise saison à la neige et aux intempéries.

Comme la « Société Anonyme des Tramways Luxembourgeois » exploitait également un service de voitures de louage, et du fait que les trams étaient tirés par deux et même trois chevaux relayés toutes les deux heures, le cheptel chevalin dépassait par moments largement les 50 unités.

Lors de la transformation du réseau à l'écartement métrique, les voitures furent dotées d'essieux de cet écartement à titre provisoire, pour assurer la continuité du service. Quatre de ces voitures furent adaptées plus tard pour pouvoir servir de remorque aux motrices électriques. Elles furent retirées du service vers 1933.

2. Le tramway électrique.

En 1908, le service électrique débuta avec 6 petites motrices à 18 places assises et 2 essieux. Chaque motrice était dotée de 2 moteurs de 33 cv. chacun. Les performances de ces voitures étaient évidemment réduites, mais néanmoins très largement supérieures à celles de l'ancien tramway. Les deux plates-formes extrêmes, ouvertes et peu recherchées par le public en cas de mauvais temps, furent dès 1910 fermées par l'application d'une espèce de pare-brise. Deux voitures identiques avaient augmenté le parc en 1909.



— (photo Ch. Mayer)

Motrice 36 et train du vicinal Luxembourg - Echternach passant place de la Gare à Luxembourg, vers 1952.

En 1910 apparurent les deux premières motrices à plates-formes semi-fermées. Les deux remorques analogues furent transformées en 1913 et 1919 en motrices pour parer au manque de matériel moteur.

Pour la ligne d'Eich furent mises en service en 1913, les deux premières voitures à 24 places assises. En raison de la rampe de 5 à 5,6 %, des moteurs de 36cv avaient été adoptés. Cette puissance se révéla rapidement trop faible pour un service avec remorque et par la suite de nouveaux moteurs de 50 cv chacun furent montés.

Après la première guerre mondiale, les possibilités financières étaient très réduites et la ville profita alors de l'occasion de pouvoir acquérir du matériel usagé en Allemagne : 4 motrices et 3 remorques arrivèrent ainsi à Luxembourg. Les trois remorques étaient d'ailleurs, à ce que l'on dit, destinées à Istanbul. Les personnes âgées racontent encore avoir utilisé il y a bien longtemps des voitures de tramway peintes en vert et crème et possédant des inscriptions bizarres.

En 1923, la nouvelle ligne vers Neudorf nécessita l'acquisition d'un matériel spécialisé. Le gabarit restreint des trois motrices a été dicté par la hauteur limitée d'un pont de 3,8 m. La pente de 9 à 10 % demandait des installations de frein particulièrement adaptées : frein rhéostatique de service, deux freins à main indépendants, frein électromagnétique sur rail à 4 patins d'une puissance d'attraction de 2500 kg chacun. Ces patins étaient alimentés, soit par le courant de la ligne sur le dernier cran du controller, soit par le courant de freinage produit par les moteurs fonctionnant en génératrice. La vitesse maximum de descente était fixée à 6 km/h. Plus tard, le frein électromagnétique sur rail sera de rigueur sur le matériel moteur utilisé sur les lignes 9 et 10.

(à suivre)

LES VOITURES MOTRICES DU TYPE « 500 » DE LA COMPAGNIE GÉNÉRALE PARISIENNE DE TRAMWAYS

par Jean de Meurs.

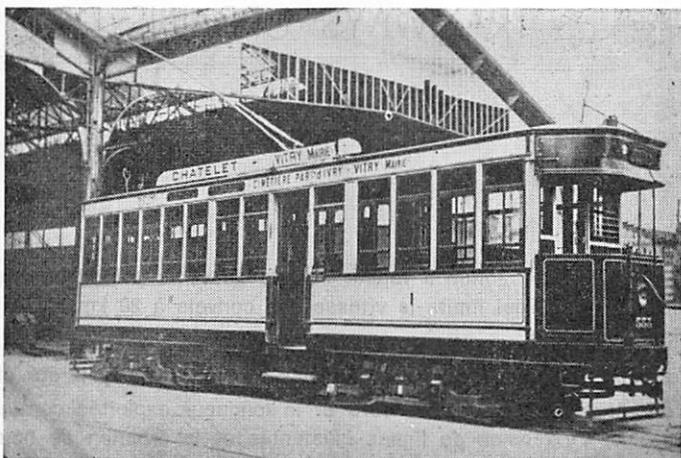
L'arrivée à Bruxelles, dans le courant de la matinée du vendredi 8 avril 1966 de la toute dernière voiture motrice des tramways de Paris encore existante hors d'un musée, marque une étape dans l'accroissement de la collection de véhicules dont notre Association pour le Musée du Tramway assure la préservation et cet évènement mérite un bref résumé de l'histoire de ce type de voitures qui fut jadis l'orgueil bien légitime du réseau ferré de surface des transports publics de la capitale française.

Dès 1903, la « Compagnie Générale Parisienne de Tramways » avait mis en circulation un prototype de voiture motrice à bogies (N° 401) à plate-forme centrale et munie de deux bogies du type dit « à maximum traction ». Cette voiture fut suivie, deux ans plus tard, de 12 autres véhicules de conception à peu près identique (N° 402 à 413).

Le succès remporté par ces voitures amena la compagnie à poursuivre l'accroissement de son parc de véhicules à bogies et c'est ainsi que, dans le courant de 1907, une nouvelle série de 100 voitures identiques fut mise en service par la même compagnie. Elles furent numérotées de 501 à 600. Dès leur apparition, ces voitures se révélèrent particulièrement confortables et jouirent immédiatement de la grande faveur des usagers. Elles furent toutes affectées à un groupe de lignes partant de la Place du Châtelet (d'où leur surnom de « lignes du Châtelet ») et desservant la banlieue sud-est de Paris (Ivry, Villejuif, Vitry et Petit-Ivry) dont l'électrification venait précisément d'être achevée en 1907.

Ces voitures, construites par la « Compagnie Française Thomson-Houston », présentaient certaines caractéristiques particulières qui les distinguaient techniquement du matériel classique en service à cette époque.

Leur caisse, fermée, et sans impériale, était du type à plate-forme centrale et à sièges transversaux. Leurs deux compartiments étaient inégaux. Elles avaient, en effet, une capacité totale de 57 places réparties comme suit : en 1ère classe, 12 assises et 7 debout ; en 2ème classe, 18 assises et 20 debout.



— (Col. J. de Meurs) Motrice 533 à son état d'origine.

Les couloirs centraux de chaque compartiment avaient été disposés en opposition avec les portes d'accès à la plate-forme centrale en vue d'éviter tout courant d'air lors de l'ouverture de celle-ci. La caisse ne comportant plus de lanterneau, la ventilation se faisait par les châssis mobiles de la partie supérieure des baies dont la partie inférieure était démontable en vue de permettre une éventuelle transformation en voiture ouverte.

La plate-forme centrale était fermée par des panneaux vitrés et des portes glissantes. Les plates-formes de conduite à chaque extrémité étaient ouvertes et protégées par un auvent dont les dimensions imposantes contribuaient à donner à ces voitures un aspect tout-à-fait caractéristique. Ces auvents présentaient une innovation remarquable pour l'époque : des indicateurs de direction éclairés par transparence, véritables ancêtres de nos actuelles « boîtes à films ».

La caisse reposait, par l'intermédiaire d'un châssis métallique, sur deux bogies à roues égales dont l'un recevait les deux moteurs de traction tandis que l'autre n'était que porteur. Cette disposition particulière, décidée principalement dans un but d'économie puisqu'un seul bogie sur deux comportait l'équipement électrique, avait obligé les constructeurs à placer le bogie moteur sous le compartiment de seconde classe, habituellement le plus chargé, afin de lui donner le plus de poids adhérent qui, dans ce cas, se situait entre 60 et 65 % environ.

Les châssis des bogies étaient en acier doux avec des longerons en acier moulé. Leur suspension était assurée par des ressorts à lames et à boudins dont la flexion avait été très soigneusement calculée pour assurer une stabilité suffisante des charriages de prise de courant souterraine. Les roues avaient un diamètre de 0,840 m et les engrenages réducteurs de vitesse présentaient un rapport de 1 : 4,56.

(à suivre)

LES TRAMWAYS URBAINS DE LILLE

(suite 1)

par Jean de Meurs.

L'apparition de la traction à vapeur suscita de vives polémiques au sein du conseil municipal qui limita la vitesse des convois à 20 km/h. sur route et à 6 km/h. en ville.

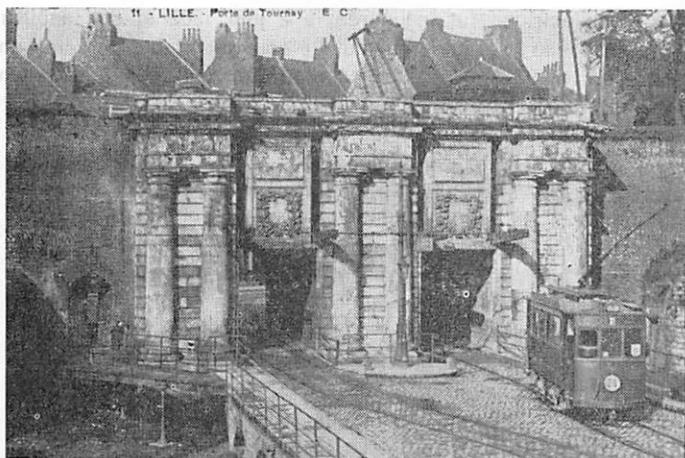
Entretemps, la fusion des réseaux urbain et suburbain avait été officiellement décrétée le 27 novembre 1879 et la longueur exploitée continuait à s'accroître par l'extension de lignes existantes et la création de nouvelles lignes et atteignait déjà 47 km en 1879. Le 8 décembre 1882, les lignes « I » et « J » furent réceptionnées. En 1891, la compagnie dut procéder à une nouvelle augmentation de son capital pour couvrir les frais d'achèvement du réseau.

Si, en 1894, le parc comprenait 106 voitures et 28 locomotives à vapeur, la traction hippomobile continuait à poser de graves problèmes et se révélait de plus en plus incompatible avec l'extension continue du réseau. Cette situation amena la compagnie à proposer, en 1897, l'électrification de la plus grande partie de son réseau et d'en exploiter le reste avec des automotrices à vapeur Serpollet. Cette proposition fut unanimement acceptée par le conseil municipal qui fut pourtant divisé quand au mode d'alimentation des lignes. C'est ainsi que l'alimentation souterraine, par caniveau central, fut imposée à l'intérieur de la ville ; les lignes extérieures étant alimentées par conducteur aérien du système Dickinson.

En 1898, la longueur exploitée atteignait 70 km mais les perspectives d'électrification suscitèrent de nombreux projets relatifs à la création de nouvelles lignes ou à l'extension de lignes existantes. Il fut même envisagé de prolonger la ligne de Lomme jusqu'à Armentières ! Mais comme beaucoup d'autres, ce projet resta sans suite.

C'est le 9 août 1900 que la disparition définitive et totale de la traction hippomobile fut décidée. L'électrification du réseau fut entamée sans retard. Les dispositions suivantes furent décidées : en chaussée, voie du type Broca de 43 kg/m au moins ; en accotement, voie du type Vignole de 30 kg/m au moins ; maintien de l'écartement normal de 1,440 m ; hauteur du conducteur aérien ; 6 m ; au centre de la ville (sur une longueur d'environ 6,200 km), emploi d'un caniveau souterrain axial ; vitesse maximum autorisée : 25 km/h sur route et 12 km/h en ville ; longueur maximum des convois : 6 voitures et 40 mètres.

Le 20 mai 1901, la « Compagnie des Tramways du Nord » augmenta à nouveau son capital et changea sa raison sociale qui devint : la « Compagnie des Tramways Electriques de Lille et de sa Banlieue » (« T.E.L.B. »).



— (Col. J. de Meurs)

Tramway passant sous la Porte de Tournay.



— (Col. J. de Meurs)

Terminus des tramways devant la Gare de Lille.

La traction électrique fut inaugurée le 2 juin 1902 et son application à l'ensemble du réseau fut rapide puisqu'elle couvrait 31 km de voies en 1903, 55 km en 1904 et 97 km en 1906. A cette époque, les lignes suivantes étaient exploitées :

- « A » : Lille (Gare) - P.N. de Lomme,
- « B » : Lille (Gare) - Porte de Béthune,
- « C » : Lille (Gare) - Porte d'Arras,
- « D » : Lille (Gare) - Cimetière du Sud,
- « E » : Lille (Gare) - Mairie de Ronchin,
- « F » : Lille (Place de Tourcoing) - Roubaix (Grand'Place) et
Lille (Gare) - Mons-en-Barœul,
- « G » : Lille (Gare) - Hellemmes,
- « H » : Lille (Gare) - Haubourdin (Hospice),
- « I » : Lille (Gare) - Lomme (Calvaire),
- « J » : Lille (Gare) - Tourcoing-les-Francis (Gare),
- « K » : Lille (Place de Tourcoing) - La Madeleine,
- « L » : Lille (Grand'Place) - Wattignies,
- « M » : Lille (Gare) - Lambersart,
- « N » : Lille (Halles aux sucres) - Fives (Douane),
- « O » : Lille (Grand'Place) - Wambrechies,
- « P » : Ligne circulaire par les boulevards,
- « R » : Lille (Grand'Place) - Quesnoy-sur-Deûle,
- « S » : Lille (Gare) - Saint-André,
- « T » : Lille (Gare) - Hellemmes (Chemin des Huiles),
- « V » : Lille (Place Catinat) - Marcq-en-Barœul.

(à suivre)

Vos vacances en Hollande...

Vous visiterez La Haye et ses tramways

Madame aura sa belle coiffure

ses parfums

chez

Pauwels et Pauwels

Intercoiffure

160, Fred. Hendriklaan - La Haye - Hollande

Tram 10 - Bus 14

LA NUMÉROTATION DES VOITURES VICINALES

(suite 15 et fin)

XIII - Matériel B. - Fourgons à Bagages (suite)

Séries	Constructeurs	Adjudication	Mise en service
B.2227 - B.2232	Dyle & Bacalan	13. 9.1899	IV & V 1901
B.2233 - B.2235	Germain	5. 4.1902	XII 1902
B.2236	Germain	14.11.1902	24. 4.1903
B.2237 - B.2240	Tyberchamps	5. 4.1905	I à IV 1906
B.2241 - B.2242	Tyberchamps	31.10.1905	1. 5.1907
B.2243 - B.2245	Trazegnies	17. 7.1907	25. 6.1908
B.2246 - B.2248	Franco-Belge	31.12.1909	27. 9.1910
B.2249 - B.2253	Braine-le-Compte	23. 3.1910	14. 2.1911
B.2254 - B.2255	Droesh & Windels	12.10.1910	5.10.1911
B.2256 - B.2257	Germain	6. 9.1911	10.12.1912
B.2258	Dyle & Bacalan	30. 9.1913	3. 5.1915
B.2800 - B.2801	Rachetés en 1894 à la Compagnie Anvers - Bergen op Zoom - Tholen.		
B.2802	Verhaegen	5. 6.1895	13.12.1895
B.2803 - B.2804	Baume & Marpent	3. 3.1897	3. 5.1898
B.2900 - B.2902	Métallurgique	18. 9.1901	V 1902
B.2903 - B.2905	Germain	5. 4.1902	X & XI 1902

XIV - Matériel C. - Voitures de I^{re} classe.

C.500 - C.507	Germain	9. 3.1887	1888 - 1894
C.508 - C.509	Métallurgique	17. 7.1907	16. 7.1908

XV - Matériel C. - Voitures mixtes (I^{re} & II^e classe)

C.1500 - C.1503	Germain	9. 3.1887	1888 - 1891
C.1504 - C.1505	Verhaegen	6. 7.1892	10. 7.1894
C.1506 - C.1507	Métallurgique	17. 7.1907	17. 7.1908

XVI - Matériel C. - Voitures fourgons (voyageurs + bagages)

C.2000 - C.2005	Germain	9. 3.1887	1888 - 1894
C.2006	Germain	21. 9.1912	4. 8.1913

Note : Les voitures à traction hippomobile de la ligne Anvers - Merxem étaient immatriculées dans la série D :

1°) voitures fermées : D.1 à D.12

2°) voitures ouvertes : D.101 à D.110

ACTUALITÉS ET VIE DE L'AMUTRA

C'est le jeudi 23 mars que s'est tenue la septième assemblée générale annuelle de l'Amutra, clôturant le sixième exercice social (1966) et présentant le budget de l'exercice 1967.

Parmi les chiffres qui furent présentés, rappelons que l'année 1966 a vu défiler 6077 visiteurs au musée de Schepdael (contre 5.298 l'année précédente) et que l'Amutra comptait 342 membres au 31.12.66, parmi lesquels 15 inscriptions anticipatives pour 1967.

Le nombre de membres s'est donc accru de 69 unités au cours de l'année écoulée.

Le chiffre d'affaires s'est monté à 146.603 francs, montant moins élevé qu'en 1965 par suite de l'ouverture d'un C.C.P. séparé pour le T.T.A.

Voici un bref aperçu des comptes de l'Amutra au 31.12.66 :

Recettes :

1) Solde bénéficiaire 1965 =	6.453 Fr
2) Caisse membres =	49.539 Fr
3) Caisse Musée =	62.534 Fr
4) Matériel roulant =	675 Fr
5) Divers =	27.402 Fr

Total = 146.603 Fr

Dépenses :

1) Caisse membres =	6.632 Fr
2) Caisse Musée =	18.400 Fr
3) Matériel roulant =	7.961 Fr
4) Frais administratifs =	65.744 Fr
5) Divers =	20.512 Fr
6) Solde bénéficiaire 1966 (reporté sur 1967) =	27.354 Fr

Total = 146.603 Fr

Ainsi qu'il ressort de ces différents chiffres, la situation financière reste très bonne, le nombre de visiteurs et de membres ne cessant de croître. Tous nos efforts doivent continuer à tendre au maintien d'une gestion financière saine et d'une publicité efficace. Le conseil d'administration remercie tous ceux qui ont apporté leur contribution, si modeste soit-elle, au succès des six années écoulées.

1. Voyage d'adieu sur le réseau des « trams verts » de Liège :

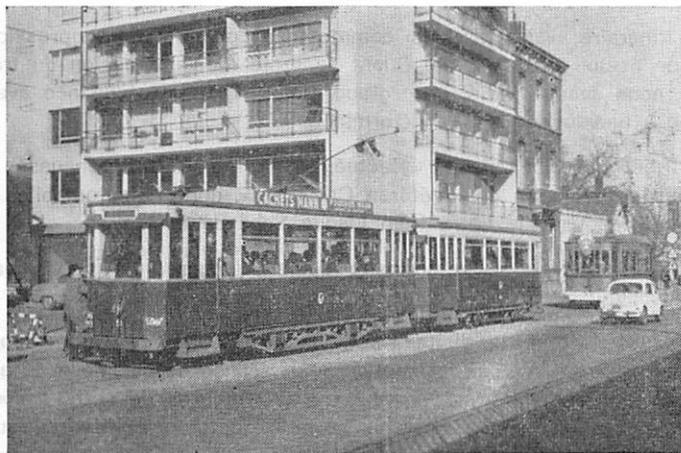
Grosse affluence ce samedi 25 mars 1967 sur le réseau des trams verts de Liège-Seraing, où plus de 180 membres de notre association ont fait le tour complet de ce réseau.

Ainsi donc après 62 ans, le tram vert ne vient plus au cœur de Liège. Cette modification en entraîne une autre plus grave : depuis le 28 mars, les services de nuit ne sont plus effectués en tramway ; une page d'histoire va bientôt se refermer puisque la suppression de la ligne de Seraing est prévue pour cet automne, ne laissant plus aux tramways que l'antenne « Pont de Seraing-Flémalle » laquelle sera également convertie au début de 1968.

Les quatre véhicules, mis à notre disposition pour ce voyage d'adieu, sont tous destinés à notre Musée de Schepdael : les motrices 2, 45 et 51 et la remorque 114. De plus, la Compagnie nous réserve le wagon-arrosoir et la machine à cintrer les rails. Peut-être une motrice « Métro » viendra-t-elle, un jour, rejoindre ses consœurs ?

Notre ami et sympathique membre, Mr. J.-H. Renard avait bien arrangé les choses puisque ce fut la toute dernière sortie à Liège du matériel déclassé. Reconnaissons la vaillance de la motrice 2 qui malgré ses 62 ans, a effectué sans ronchonner et bien que surchargée Liège-Jemeppe aller-retour. Quant à la motrice « Métro » 301, elle aussi sans rechigner a emporté ses 180 voyageurs.

Bientôt disparaîtront les vestiges d'une ancienne et puissante société de tramways connue dans le monde entier pour ses implantations de réseaux. Pour nous, nous garderons le souvenir d'un tram qui malgré toutes les vicissitudes est toujours resté vert, de services non-stop, puisque toutes les heures de la nuit le tram était là, et enfin du tram « canard » qui atteste bien que malgré les inondations le service était toujours assuré !



— (photo J. de Meurs)

Les deux rames réservées à l'Amutra à Jemeppe-sur-Meuse.

2. La traditionnelle réouverture du Musée :



— (photo J. de Meurs)

« Réunion d'Ancêtres » au Musée de Schepdael.

Le petit voyage organisé traditionnellement à l'occasion de la réouverture du Musée, a eu lieu cette année le samedi 1^{er} avril, entre la Place St-Job et Schepdael.

Cet itinéraire avait été choisi compte tenu du projet de suppression des lignes de St-Job et de Rhode. Quant au projet de suppression du tram de Ninove, nous avons appris, avec grand plaisir, que son échéance avait été reportée à une date encore indéterminée.

Le trajet que nous avons effectué ce 1^{er} avril a été rehaussé par la gracieuse participation du « Vétéran Car Club », dont 12 automobiles historiques ont accompagné notre tram jusque Schepdael.

Inutile d'insister sur la curiosité soulevée auprès du public par cet étrange convoi,... ou sur les embouteillages qui en ont résulté !

Au Musée, après la visite traditionnelle (seule nouveauté depuis la réouverture précédente : la locomotive 303), séance de cinéma et ... examen des véhicules du « Vétéran Car Club ». Les membres de cette association étant animés d'un esprit comparable au nôtre, cette rencontre rail-route fut particulièrement sympathique.

Rappelons que les portes du Musée avaient déjà été ouvertes au public les dimanche et lundi de Pâques (26 et 27 mars).

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

