



présence du tramway

25

bulletin d'information

de l'association pour le musée du tramway

et du tramway touristique de l'Aisne

**présence
du tramway**

25

7^e année 1968

2^e trimestre 1968

sommaire :

- *Historique des Tramways Bruxellois*
- *Les voies métriques du front de l'Yser*
- *Les tramways de la ville de Luxembourg*
- *Les motrices articulées de St. Etienne*
- *Actualités en bref*
- *Nouvelles de nos associations*

Notre photo de couverture : une vue de la chaîne de montage des splendides motrices articulées destinées à St. Etienne.

(Photo : R. Plétinckx)

historique des tramways bruxellois

(suite 17)

par Roger PLETINCKX

Les attentats contre les forces occupantes se multipliant, des sanctions sévères furent prises contre la population bruxelloise ; c'est ainsi que du mardi 12 au lundi 18 septembre 1916, il fut interdit de circuler entre 20 h 30 et 3 h dans la partie de la ville contournée par les boulevards centraux, ainsi que sur tout le territoire de St-Josse et dans l'enclave de Molenbeek, située à l'Est de la Gare de l'Allée-Verte.

De même, à partir du mardi 21 novembre jusqu'au dimanche 17 décembre 1916, interdiction de circuler entre 19 h 30 et 3 h dans la ville et l'agglomération. De plus, à partir du lendemain, fermeture des magasins autres que ceux d'alimentation et d'articles pour fumeurs, à 18 h, et des cafés, cinémas et théâtres à 21 h.

A partir du mardi 20 décembre 1916, les services sont prolongés jusqu'à 23 h environ, sauf les n° 25 (21 h 30) - n° 30 (21 h 45) - n° 40 (20 h 30) et n° 53 (anciennes heures).



UN TRAMWAY DE LA LIGNE^{n°} 9 SE DIRIGEANT VERS LA PORTE DE HAL
(Coll. TORLET)



LIGNE IXELLES - SCHAERBEEK A VOIE METRIQUE : UNE MOTRICE DE L'ANCIENNE CIE DE BRUXELLES A IXELLES - BOENDAEL. (Coll. TORLET)

L'hiver provoquant des inondations annuelles, les services n° 50 et 53 furent contrariés le dimanche 31 décembre 1916, tant à Forest qu'à Haren ; c'est ainsi que ce jour-là, à 15 h 30, jusqu'au mardi 2 janvier 1917 à 16 h, soit pendant plus de 48 heures, le service n° 53 a été arrêté à cause d'une nappe d'eau s'étendant de part et d'autre de l'établissement des « TROIS FONTAINES » (500 m. de largeur sur plus de 200 m. de longueur) dans le secteur du talus de chemin de fer, ainsi qu'aux abords de la rue du Port, second endroit inondé, jusqu'à proximité de la rue Porte aux Vaches.

Un service de train à vapeur fut organisé sur le « Chemin de Fer Industriel » par Mr. l'Avocat Campion, du lundi 1er janvier à midi au mardi 2 à 16 h.

A partir du lundi 17 décembre 1917, de nouvelles restrictions sur le réseau furent édictées :

N° 1 et 2 : supprimés

N° 3 - 7/8 - 10 - 11 - 20 : supprimés

N° 22 : supprimé entre Anderlecht et le Midi

N° 24 - 25 - 26 - 27 - 28 - 29 - 33 - 34 et 95 : supprimés.

A partir du 20 décembre 1917 :

N° 32 - 36 - 37 - 38 - 40 - 41 - 43 - 45 et 59 : supprimés

N° 60 - 61 - 72 - 74 - 93 et 94 : supprimés, les deux derniers entre la Pl. Ste-Croix et Boendael.

A partir du 27 décembre 1917 :

N° 9 - 17 - 18 - 46 - 49 - 50 - 53 - 56 - 81 - 82/83 et 90, ainsi que les lignes vicinales : réduction de service.

(à suivre)

les voies métriques du front de l'Yser

(suite 9)

par Jean Delmotte

4. Matériel de renfort.

Le 22 février 1915, arrivée de 22 wagons couverts des Charentes.

Le 30 avril 1916, envoi d'une locomotive (ou de plusieurs) d'Eure et Loire.

En juillet 1918, Ghyvelde reçoit 3 locomotives des V.C.B. et 2 d'Eure et Loire.

Des wagons des Chemins de Fer Economiques des Charentes sont envoyés au début de 1915, suivis d'un dernier envoi en mai 1916.

Le 27 novembre 1915, 30 wagons de la Cie des Chemins de Fer Vicinaux de la Haute Saône furent envoyés dans la région de Dunkerque.

Au 1er janvier 1918, le détachement du Nord de la 10ème Section avait en charge au moins 18 locomotives Baldwin, dont 14 furent renvoyées comme suit : 8 à Belfort, 4 à Fismes, 2 à Lunéville.

En juin 1918, la Cie des Flandres remettait 4 Baldwin à la 10ème Section.

5. Matériel en service à la 10e Section le 18-2-1917

a) Matériel de traction (47 unités) :

- 21 locomotives Baldwin
- 12 locomotives Economiques des Charentes
- 6 locomotives S.N.C.V.
- 1 locomotive Tramways d'Eure-et-Loir
- 2 locomotives Chemins de Fer du Nord de la France
- 5 locomotives Chemins de Fer des Flandres

b) Matériel remorqué (44 unités) :

- 3 voitures à 2 essieux Eure-et-Loir
- 22 voitures à 2 essieux Cie des Ch. de Fer Electr. de Champagne
- 2 voitures à bogies Cie du Nord de la France
- 10 voitures à bogies Chem. de Fer Econom. du Nord
- 5 voitures à bogies Cie des Flandres
- 2 voitures à 2 essieux Cie des Flandres

c) Matériel marchandises (324 unités) :

- Cie des Chem. de Fer Vicinaux : 9 couverts, 9 tombereaux ;
- Chem. de Fer Econ. Charentes : 44 couverts, 35 tombereaux, 7 plats ;
- S.N.C.V. : 20 couverts, 40 tombereaux ;
- Cie de Marnia à Taourit : 2 couverts, 12 tombereaux ;

- Chem. de Fer Nord de la France : 1 fourgon, 2 couverts, 8 tombereaux *, 25 plats ;
- Cie des Flandres : 5 fourgons, 14 couverts, 49 tombereaux, 28 plats ;
- Chem. de Fer Econ. du Nord : 3 fourgons, 6 couverts, 3 tombereaux, 2 plats.

Annexe n° 5 — MATERIEL ANGLAIS ENVOYE SUR LE GROUPE DES FLANDRES

a) Locomotives :

50 locomotives bi-cabines, du type vicinal 0.3.0 (SNCV type 18), portant les nos LROD (Division d'Exploitation des Lignes Légères) 201 à 250.

- Les 201 à 210 : construites par STEPHENSON en 1916, sous les nos 3663 à 3672.
- Les 211 à 230 : même constructeur, en 1917, sous nos 3675 à 3694.
- Les 231 à 250 : construites par HAWTHORN en 1917, sous les nos 3215 à 3234.

Trois de ces locomotives circulèrent sur Lens - Frévent, et d'autres (au nombre de 5 semble-t-il) sur Béthune - Estaires.

A la fin de la guerre, 48 de ces locomotives furent vendues à la S.N.C.V. qui les réimmatricula de 950 à 997, comme type 19.

D'autre part, les Anglais firent venir des Indes à Boulogne une locomotive 4.6.0 ; on ne sait pas exactement quel fut son service sur Boulogne - Bonningues, ni si elle fut mutée à Ghyvelde.

b) Wagons :

Il y avait 1.200 wagons de types divers. En juin 1918, on notait sur le groupe des Flandres 618 tombereaux anglais. En septembre de la même année, 70 tombereaux « W.D. » furent envoyés à Rang-du-Fliers et 100 wagons « W.D. » divers à Calais - Vantoux.

Dans les Flandres, le matériel anglais fut successivement en compte :

- 1°) aux Armées anglaises
- 2°) à l'Armée belge
- 3°) aux compagnies exploitantes
- 4°) à la 10e Section.

C'est ainsi qu'en juin 1918, la Cie des Flandres repasse à la 10e Section une centaine de wagons « W.D. » : 30 couverts et 70 tombereaux.

A titre indicatif, le matériel à voie normale envoyé en France comprenait 1.200 locomotives et 56.000 wagons. Le corps militaire des Chemins de Fer anglais en France se composait de 10 à 12.000 agents.

* Plus 10 tombereaux provenant vraisemblablement de la ligne Guise - Hirson. (à suivre)

les tramways de la ville de Luxembourg

par Ch. Mayer

(Suite 9)

TABLEAU I EVOLUTION DU PARC DU MATERIEL MOTEUR DES T.V.L. DE 1908 A 1964

Année	Numéros	Effectif cumulé	Constructeur	Remarques :
1908	1 à 6	6	Uerdingen	Ville, Limpertsberg ; plates-formes vestibulées en 1910
1909	7, 8	8	Uerdingen	id.
1910	9, 10	10	Uerdingen	Plate-formes fermées dès origine
1913	11, 12	12	Uerdingen	Eich ; premières grandes motrices
1913	13	13	Atel. T.V.L.	Transformation de la remorque 106 en motrice
1919	14	14	Atel. T.V.L.	Transformation de la remorque 105 en motrice
1920	15 à 18	18	Uerdingen	Achetées à Bochum (Vestische Strassenbahnen) ; Ville, Limpertsberg
1923	19 à 21	21	Godarville	Destinées spécialement à la ligne de Neudorf
1924	22 à 25	25	Nivelles	Hollerich, Bonnevoie
1925	26 à 29	29	Nivelles	Bissels système Kamp
1928	30, 31	31	S.L.M.-Winterthur	4 esseux, type SLAM ; ligne vicinale Lux.-Dommeldange
1930	32 à 34	34	Uerdingen	Heisdorf ; premières caisses tout-acier
1930/32	1 à 3, 15 à 16	34	Ateliers T.V.L.	Transformation et modernisation
1933/34	17, 18	34	Ateliers T.V.L.	Nouvelles caisses métalliques (Uerdingen)
1935/38	11, 12, 19 à 21	34	Ateliers T.V.L.	Transformation et modernisation

Année	Numéros	Effectif cumule	Constructeur	Remarques
1934	27 II	34	Atel. T.V.L. / S.L.M.	Remplacement de la motrice 27 I ; 3 essieux
1935	35	34	—	Renumérotation de la motrice 10 I ; voiture de service
1935	10 II	35	Atel. T.V.L. / S.L.M.	Nouvelle motrice ; 3 essieux
1938	28, 29	35	Atel. T.V.L.	Nouveaux trucs à 2 essieux en rempl. des bissels Kamp
1938	26 II	35	Atel. T.V.L. / S.L.M.	Remplacement de la motrice 26 I ; 3 essieux
1939	36	35	—	Renumérotation de la motrice 25 I
1939	25 II	36	Atel. T.V.L. / S.L.M.	Nouvelle motrice à 3 essieux
1941	22 II	36	Atel. T.V.L. / S.L.M.	Nouvelle motrice en remplacement de la motrice 22 I
1944	30, 31	34	—	Destruction au cours d'un bombardement
1946	30 II, 31 II	36	Atel. T.V.L.	Dernières motrices mises en service
1952/53	19, 20, 21	33	—	Démolition
1954/58	23, 24, 35, 36	29	—	id.
1959/60	1 à 9, 13 à 18	14	—	id.
1961	10, 22, 25, 27, 30, 31	8	—	id.
1964	11, 12, 28, 29, 32 à 34*	1	—	id.

* Plus la motrice 26, offerte au Musée du Tramway de Schepdaal.

(à suivre)

Les motrices articulées de St Etienne*

SERIE 551 - 555

Ces 5 nouvelles voitures ont pour but d'augmenter le nombre de places offertes aux heures de pointe en les substituant aux motrices ordinaires, sans augmenter sensiblement l'encombrement des chaussées.

Le tarif normal actuellement en vigueur sur tout le réseau urbain est un tarif unique de F 0,45. Des systèmes d'abonnements mensuels ramènent la recette moyenne par voyageur à environ F 0,33.

Les fréquences varient de 1'30" en heures de pointe à 6' en heures de service normal.

La ville de Saint-Etienne comprend environ 220.000 habitants, et l'agglomération environ 325.000, sur lesquels le réseau dessert environ 275.000 habitants.

La ligne de tramways, d'une longueur de 6 km en ligne droite, parcourt le grand axe de la ville, qui en comporte 7.

La densité du trafic est intense puisque le tramway transporte environ 18 voyageurs/km-voiture, dans des motrices de 120 places, et le nombre de voyageurs transportés en 1965 s'est élevé, sur cette seule ligne, à 21.647.000, soit 3.600.000 voyageurs par kilomètre de ligne double. Le succès de cette ligne provient vraisemblablement de sa fréquence, de son confort et de sa rapidité. Un élément non négligeable du succès provient du fait que le tramway circule dans le centre, en sens interdit, le long du trottoir. Aucun véhicule ne stationne sur la voie, et la chaussée est ainsi libérée aussi bien pour le transport public que pour les voitures privées.

On ignore combien de temps cette solution pourra subsister, mais il n'est pas impossible que dans un avenir plus ou moins éloigné, une solution souterraine ne soit envisagée. Toutefois, le terrain minier et, surtout, la faible largeur de l'axe nord-sud, compliquera singulièrement le problème.

1. COMMANDE DES APPAREILS

Tous les appareils principaux et auxiliaires sont commandés électriquement par la tension de ligne (600 V) ou par une batterie alcaline (40 V - 60 Ah), sans utilisation d'air comprimé.

2. CAISSE STANDARD BELGE

Longueur hors tout	20,947 m
Longueur de caisse entre bouts extrêmes	20,651 m
Largeur hors tout	2,000 m
Nombre de voyageurs assis	29
Nombre de voyageurs debout	153
Nombre total de voyageurs	182
Tare de la voiture	22,5 t

* « Cie des Chemins de Fer à Voie étroite de S. Etienne, Firminy, Rive-de-Gier et extensions »

Construction en acier soudé, avec tôles extérieures participant à la résistance de l'ensemble.

Articulation appropriée assurant une sécurité parfaite en toutes circonstances. 3 doubles portes, à l'avant et au milieu, et 1 triple porte à l'arrière. Toutes les portes sont à 2 battants, avec commande électrique à distance et commande d'ouverture de secours.

Entrée des voyageurs à l'arrière et sortie au milieu et à l'avant.

Receveur assis à poste fixe entre les portes centrale et arrière, avec poste de perception approprié.

Eclairage normal réalisé à 600 V par 1 rangée de tubes fluorescents installés dans des coquilles en matière plastique translucide. Chaque coquille comporte 2 tubes. Eclairage de secours à 40 V, automatiquement mis en fonctionneemnt quand l'éclairage normal fait défaut.

Ventilation appropriée.

Chauffage réalisé par récupération des calories dissipées dans les résistances de démarrage et de freinage et réglé automatiquement d'après la température régnant à l'intérieur de la voiture.

Boutons poussoirs de demande d'arrêt avec lampes-témoins.

Boutons poussoirs de signal d'alarme.

3. BOGIES DU TYPE P.C.C. - B 6

2 bogies moteurs (avant et arrière) et 1 bogie porteur (centre).

Pour voie étroite de 1,000 m

Empattement 1,828 m

Distance d'axe en axe des bogies 6,700 m

Diamètre des bandages à l'état neuf 0,660 m

Roues avec bandage monobloc et insertions en caoutchouc.

Suspension bogies moteurs : ressorts métalliques et éléments en caoutchouc.

Suspension bogie porteur : ressorts métalliques enrobés de caoutchouc.

4. MOTEURS DU TYPE P.C.C.

4 moteurs légers et rapides, couplés en permanence par 2 en série, de sorte que chacun d'eux fonctionne sous la demi-tension de la ligne de contact.

Les 2 groupes de moteurs sont couplés d'abord en série puis en parallèle.

Caractéristiques unihoraires : 59 ch (43,3 kW) - 300 V - 165 tr/min. - shuntage 12 %.

Entièrement suspendus sur les châssis du bogie.

A ventilation forcée.

Disposés parallèlement à l'axe longitudinal de la voiture.

Attaque par arbre à cardans et engrenages hypoïdes logés dans carter étanche et montés sur roulements.

Rapport de réduction des engrenages : 1 à 7,17.

5. EQUIPEMENT DE DEMARRAGE DU TYPE P.C.C. - S.P.

Entièrement électrique et automatique. L'équipement est du type P.C.C. - S.P., réalisant économiquement le démarrage dans les couplages série et série-parallèle des moteurs. L'équipement comprend 2 accélérateurs avec dispositif de synchronisation des moteurs d'entraînement.

Contrôle automatique par relais d'accélération.

6. EQUIPEMENT DE FREINAGE DU TYPE P.C.C.

a) Entièrement électrique et automatique.

b) Freinage de service :

— Pour des vitesses supérieures à 4 km/h : frein rhéostatique pour les bogies avant et arrière et frein par disque sur les essieux du bogie central, actionné par solénoïdes alimentés par le courant de freinage rhéostatique.

— Pour des vitesses inférieures à 4 km/h : frein par tambour monté sur les arbres des moteurs de traction pour les bogies avant et arrière et frein par disque sur les essieux du bogie central.

c) Freinage d'urgence :

— Au freinage de service s'ajoute celui obtenu par 6 patins électromagnétiques sur rails.

d) Freinage de secours :

— Par pédale d'homme-mort, qui applique simultanément les freins rhéostatique, par tambours et par patins sur rails.

— Par un interrupteur spécial, qui, comme la pédale d'homme-mort, applique tous les freins.

e) Frein d'immobilisation :

— Frein par tambour monté sur les arbres des moteurs de traction, actionné mécaniquement par ressorts.

7. COMMANDE DE LA VOITURE

a) Réalisée normalement du poste de conduite par :

— Une pédale de sécurité d'homme-mort, sur laquelle le pied gauche du conducteur doit constamment être posé. Le relâchement de cette pédale a pour effet de supprimer le courant de traction, de freiner énergiquement, d'actionner un avertisseur et de permettre l'ouverture des portes par simple poussée de la main.

— Une pédale de traction et

— Une pédale de freinage, toutes deux actionnées par le pied droit du conducteur.

— Un levier d'inversion du sens de marche, actionné à la main pour la marche avant ou arrière.

b) Marche arrière pouvant également être commandée depuis la plate-forme arrière, au moyen d'un petit contrôleur auxiliaire.

8. AUTRES CARACTERISTIQUES DE LA VOITURE

Puissance unihoraire : 59 ch x 4 =	236 ch
Tare par place offerte	124 kg
Puissance unihoraire par place offerte	1,3 ch
Puissance unihoraire par tonne de tare	10,5 ch

9. CONSTRUCTEURS

pour la partie mécanique :

S.A. « La Brugeoise et Nivelles »

pour la partie électrique :

« At. de Constr. Electriques de Charleroi »

||| actualités en bref |||

1. A la S.T.I.B. : la restructuration continue

— La quatrième phase a débuté le mardi 9 janvier 1968 et a concerné les lignes n° 7, 9, 13, 14, 25, 35, 56, 60, 86, 88 et 103.

— Dès le 4 janvier cependant, la ligne provisoire de tramways n° 75 « NEERPEDE - R.P. MEIR » a été supprimée et remplacée par un autobus n° 103 empruntant l'itinéraire « NEERPEDE - rue de Neerpede - Boulevard Bracops - rue du Lièvre - avenue Marius Renard - avenue Ch. de Tollenaere - rue de Neerpede - avenue Eugène Ysaye - avenue du Roi Soldat - ROND POINT DU MEIR ».

Cette nouvelle ligne d'autobus assure le transit gratuit au Rond-Point du Meir avec la ligne de tramways n° 103.

— Dès le 9 janvier donc, les lignes de tramways et d'autobus suivantes sont supprimées :

n° 7 — Grand Bigard - Uccle (Calevoet)

n° 9 — Hôpital Brugmann - Cimetière de Saint Gilles

n° 13 — Ganshoren - Pl. Wielemans Ceuppens

n° 14 — Jette- Forest

n° 56 — Evere - Gare du Midi (déjà amputée de son trajet Midi - Parc d'Anderlecht / Neerpede depuis le 12 décembre 1967)

n° 60 — Basilique - Porte de Tervuren

n° 86 — Av. Max Smal - Bourse

n° 88 — Ch. De Dieleghem - Bourse

— La ligne 35 « Berchem - Auderghem (Transvaal) » voit son trajet raccourci à la Porte de Namur via la boucle des 41 et 45. Un service intercalaire n° 35 barré « Porte de Namur - Casernes » est créé afin de permettre les rentrées au dépôt de l'Avenue de l'Hippodrome.

La ligne 35 n'étant plus exploitée en soirée, les dimanches et jours fériés, la desserte du quartier du Transvaal est assurée par la ligne 25 prolongée pendant ces périodes.

— La ligne n° 103 « Ceria - Pl. de l'Yser » (terminus provisoire) est prolongée à Jette (Place Cardinal Mercier) via la Place Simonis, l'Avenue de Jette et la rue L. Théodor. Certains trajets sont prolongés à la chaussée de Dieleghem. (A cet effet, un nouveau raccordement ferré a été établi au carrefour de la rue Jules Lehaye et du Boulevard de Smet de Naeyer).

— Les nouvelles lignes de tramways et d'autobus suivantes sont créées à la même date :

— n° 13* circule en navette entre la Drève de Rivieren et l'Avenue de Laeken.

— n° 19 « Grand Bigard - Place Saint Denis » renforcé par un n° 19 barré « Basilique - Place Wiemans Ceuppens ».

— n° 55 « Place de la Paix - Cimetière de St Gilles » renforcé par un n° 55 barré « Place Verboeckhoven - Uccle (Calevoet) ».

— n° 62 « Berchem Station - Porte de Tervuren ». Un service n° 62 barré à plaque « Nord - Midi » permet des réductions de trajets éventuelles.

— n° 87* « Av. Max Smal - Karreveld - Bourse ».

— La cinquième phase, le mardi 1^{er} mars 1968, voit la suppression des lignes de tramways suivantes :

n° 1 : Av. de Meysse - Bois

n° 8 : Centenaire - R. P. Church.

n° 2 : Gare Schaerbeek - Bois

n° 10 : Berchem - Uccle (F. J.)

n° 4 : Bourse - Bois - Boitsfort

n° 11 : Jette - Uccle (Centre)

n° 6 : Bourse - Uccle (Fort Jaco)

n° 16 : Centenaire - Boitsfort

— la ligne 85 (autobus) a son itinéraire raccourci à la Gare centrale ;

— la ligne 93 (tramway) a son terminus établi à la Gare de Schaerbeek au lieu de la Place de la Paix ;

— les nouvelles lignes de tramways suivantes sont créées à la même date :

n° 18 Centenaire - Uccle (Fort Jaco) renforcée par un n° 18 barré « Place de l'Yser - Uccle (Centre) ».

n° 32 Bourse - Porte de Namur - Boitsfort renforcée par un n° 32 barré « Bourse - Boendael ».

n° 92 (O.M.T.) Avenue de Meysse - Uccle (Centre) renforcée par un n° 92 barré « Gare de Schaerbeek - Rond Point W. Churchill ».

Cette ligne n'est pas exploitée en soirée, ni les dimanches et jours fériés.

n° 94 (O.M.T.) Jette - Boendael renforcée par un n° 94 barré « Place E. Bockstael - Bois ».

* Services d'autobus.

- De nouveaux points de transit localisés sont établis au Sablon, à la Place Verboeckhoven et à Boendael.
- Dès le 19 mars également, la ligne de tramways n° 23 « Bourse - Gare de Schaerbeek » sera exploitée en OMT tous les jours en soirée, et les dimanches toute la journée.

2. A la S.N.C.V.

Le début de cette année a été marqué par la substitution d'autobus aux tramways sur quatre lignes du réseau de Charleroi ; il s'agit des services n° 81 Charleroi - Goutroux, 68 Charleroi - Ransart, 50 Charleroi - Nalinnes Centre (avec services intercalaires n° 52 jusque Marcinelle Bruyère et 49 jusque Nalinnes Haies) et 53 Charleroi-Marcinelle-Point du Jour. Cette réforme d'exploitation est entrée en vigueur le 1er janvier pour la ligne 81, et le 1er mars pour les autres.

Tout ceci a entraîné le déclassement des voies sur les sections de Monceau Calvaire à Goutroux (l. 81), de Jumet rue de Gilly à Ransart Place (l. 68) et de Charleroi Sud à Nalinnes Centre (l. 50) et au Point du Jour (l. 53).

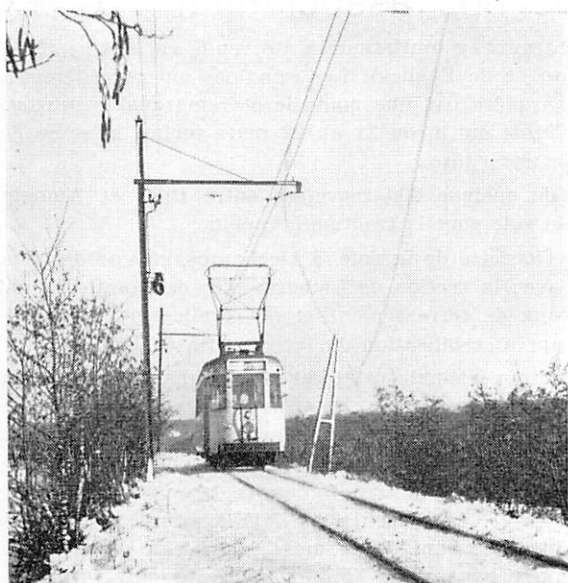
Il faut noter que le service de complément n° 84 Charleroi - Marchienne-au-Pont - Roux Plomcot - Souvret Forrières est également abandonné depuis le 1er janvier ; cette mesure n'entraîne cependant aucune désaffectation de voies, car ce tramway empruntait différentes sections de lignes ferrées maintenues en exploitation.

Lorsque cette série de substitutions aura été étendue à la ligne de Thuillies et à la petite boucle de Jumet — ce qui est prévu pour l'horaire d'été 1968 —, le beau réseau de Charleroi ne sera plus que l'ombre de ce qu'il fut jadis.

Au chapitre des remorques « SO », et en confirmation de ce que nous avons annoncé dans notre précédente édition, les cinq premières unités de la seconde série ont quitté Bruxelles pour Ostende depuis la fin de l'année passée : il s'agit des ex « type N » 10451, 10449, 10458, 10422 et 10423 ; elles n'ont pas encore reçu leurs nouveaux matricules. Les voitures 10448 et 10455 suivront sous peu.

Une autre bonne nouvelle consiste en la réouverture, le 18 mars, des voies situées à Molenbeek, dans les rues Piers et Mommaerts, permettant à nouveau les transferts de matériel entre les lignes du sud et celles du nord de la capitale. La nouvelle liaison se fait en voie unique, dans l'axe de la voirie, entre la rue Mommaerts et le carrefour des rues Vandenpeerenboom et des Etangs Noirs. Une signalisation lumineuse a été installée. Rappelons que l'interruption de cette relation ferrée remonte au 31 octobre 1966.

Enfin, un détail qui intéressera nos lecteurs : l'ex-ART. 500 ne sera pas mis à la mitraille, car il a été racheté par la Société Graver, à Willebroek. C'est le 16 janvier qu'il a quitté Groenendaal pour Willebroek ; il a effectué le trajet par ses propres moyens, via le réseau de la S.N.C.B.



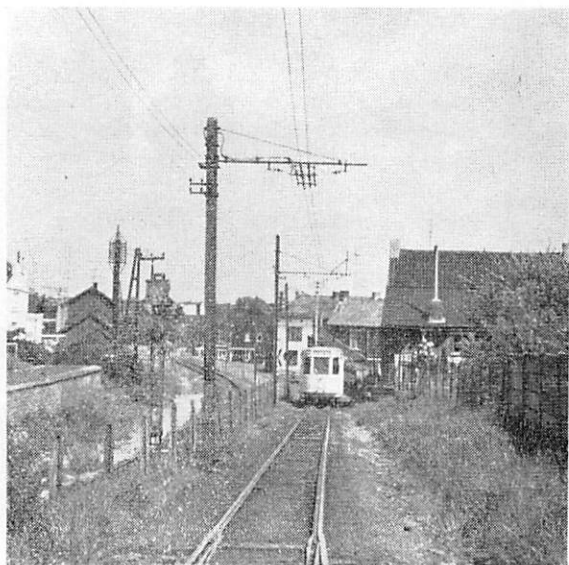
Ligne 49, entre Marci-
nelle Bruyère et Sart
St. Nicolas, le 23-1-58

(Photo
P. Van Campenhout)

DEUX SITES TYPIQUES QUI NE VERRONT PLUS PASSER LES TRAMS...

Ligne 68, près de la
rue de Gilly, à Jumet
en mai 1967

(Photo R. Dieudonné)



nouvelles de nos associations Au T.T.A.

Cette année, notre tramway touristique a été remis en service régulier dès le 14 avril (dimanche de Pâques). Les semaines qui précédèrent ont été principalement marquées par une nouvelle et remarquable prestation du 11^e Bataillon de Génie qui a, du 11 au 22 mars inclus, effectué deux opérations de grande envergure :

- 1) le remplacement de quelque 600 traverses entre Blier et Amonines, afin de renforcer la voie pour la traction à vapeur ;
- 2) la préparation de l'assiette de la voie, à Dochamps, en vue de la pose du raccordement avec la section de Lamorménil ; ce chantier a exigé d'importants travaux de terrassement et de nivellement. La pose de la voie aura lieu après stabilisation du terrain (fin de l'été ?).

Le 23 mars, la remorque vicinale n° 10760 était transférée d'Anderlues à Erezée ; cette voiture à deux essieux et trois grandes fenêtres formera, avec les AR, un convoi homogène. Le 26 mars, le wagon à haussertes A. 5726 quittait Bruxelles pour le T.T.A.

Enfin, au moment où paraîtront ces lignes, la locomotive 1076 de la Sucrerie Naveau, de Wavre, sera peut-être déjà à Erezée, ce transfert devant avoir lieu dans le courant de ce mois d'avril. La traction à vapeur ne sera cependant effective que les dimanches et jours fériés de la haute saison, soit du 30 juin au 1^{er} septembre (voir horaires ci-annexés).



UNE AUTRE LOCOMOTIVE RESERVEE AU T.T.A. : LA CORPET-LOUVET ACHETEE EN FRANCE L'AN DERNIER PAR DES MEMBRES DE NOTRE ASSOCIATION.

EREZEE (PONT) - DOCHAMPS (GARE)

Tramway Touristique de l'Aisne

Du 14-4 au 29-6 et du 2-9 au 30-9 :

(0)	(1)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	
10.30	13.30	14.30	15.30	16.30	17.30	Erezée	↑	11.40	14.50	15.50	16.50	17.50	18.40
10.40	13.40	14.40	15.40	16.40	17.40	Amonines		11.30	14.40	15.40	16.40	17.40	18.30
11.00	14.05	15.05	16.05	17.05	18.05	Dochamps	↓	11.05	14.10	15.10	16.10	17.10	18.05

(0) dimanches et jours fériés (en cas d'affluence uniquement)

(1) dimanches et jours fériés

(2) samedis, dimanches et jours fériés.

Du 30-6 au 1-9 :

(3)	(4)	(4)	(4)	(4)	(4)	(4)	(4)	(4)	(4)	(4)	(4)	(4)	(4)		
10.30	13.30	14.15	15.00	15.45	16.30	17.15	Erezée	↑	11.40	14.40	15.25	16.10	16.55	17.40	18.25
10.40	13.40	14.25	15.10	15.55	16.40	17.25	Amonines		11.30	14.30	15.15	16.00	16.45	17.30	18.15
11.00	14.02	14.47	15.32	16.17	17.02	17.47	Dochamps	↓	11.05	14.05	14.50	15.35	16.20	17.05	17.50

Départs supplémentaires : Erezée - Amonines 18.45 (4)

Amonines - Erezée 13.45 (3)

(3) dimanches et jours fériés

(4) mardis, jeudis, samedis, dimanches et jours fériés, ainsi que 22-7 et 16-8.

Ets Jacques CARLIER s. a.

380-386, avenue Van Volxem, Bruxelles 6

Téléphone : 38.29.55

144b, Longue rue d'Argile, Anvers

Téléphone : 30.27.08

LES SPECIALISTES DE L'ETANCHEITE

Joints sous toutes formes et en toutes matières

Joints O Ring — Amiante Comprimé

Feuilles de caoutchouc — Tuyaux caoutchouc

Département CONTROLE & MESURE

Chronomètres — Tachymètres — Compte-tours

Compteurs horaires

Rycx et Sauvelon, s. p. r. l.

ASSUREURS-CONSEILS

284, AVENUE LOUISE, 284

BRUXELLES

traitent vos problèmes d' ASSURANCES

avec **COMPETENCE** mais aussi avec

AMABILITE.

Tél. : 48.13.02 - 47.58.99

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. Wiclemans-Ceuppens, Bruxelles 19

Cotisations :

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

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

a.s.b.l. fondée le 18 septembre 1964

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

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

Cotisations :

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

PRESENCE DU TRAMWAY

Bulletin périodique, distribué gratuitement aux membres d'expression française (sauf membres affiliés) de l'Amutra et/ou du T.T.A. ;

L'édition néerlandaise « Tramleven » peut également être obtenue, moyennant un supplément annuel de 90 fr.

Abonnements annuels (personnes non membres) :

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

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

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES :

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

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

— Situé à 11 km du centre de Bruxelles, le Musée est accessible, soit par la route, soit par le tram 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**