

# présence du tramway

26

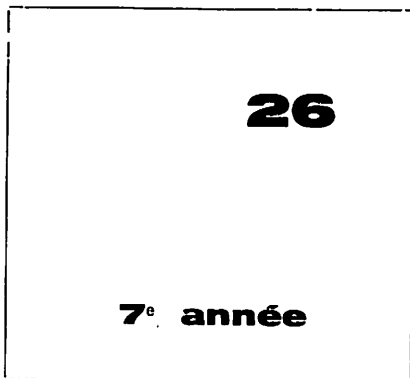
bulletin d'information

de l'association pour le musée du tramway

et du tramway touristique de l'Aisne

7e année / III □ 1968 □ prix 25 fr.

**présence  
du tramway**



**3e trimestre 1968**

## **sommaire :**

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

---

*Notre photo de couverture : tout empanaché, le premier tram à vapeur du T.T.A. quitte Erezée le 22 juin 1968*

(Photo R. Temmerman)

# historique des tramways bruxellois

(suite 18)

par Roger PLETINCKX

Signalons également que c'est le jeudi 1er août 1918 que fut inauguré le tram-corbillard pour le transport des corps, entre la Pl. St-Josse et le cimetière de Bruxelles.

Il y eut d'autres transports spéciaux ; on eut recours aux trams pour le transport du ravitaillement en lait et farine, pour le transport des immondices et même pour le transport des blessés.

A ces différents effets, les motrices suivantes furent utilisées : n° 1281 à 1292, 1297, 1832, 1882, 1883, 1884 et 1887, ainsi que les baladeuses T.B. 509, 511, 505 (cette dernière mise à l'écartement métrique) ; enfin, les baladeuses B.I.B. n° 1501 à 1520, 1588 et 1608.

Peu avant la guerre, la Compagnie avait muni les motrices qui desservaient les lignes fort accidentées, telles que les 11, 14, 15, 19, 49 et 51, de freins à air. Ces motrices faisaient partie des séries n° 1151 à 1193 (système Westinghouse), n° 1194 à 1236 et n° 1251 à 1270 (système Böcker), soit 106 unités. La nouvelle commande de 102 motrices prévoyait également l'usage de ce nouveau type de frein (séries de 1336 à 1385 et de 1748 à 1799).



LA BOURSE, ENTRE LES ANNEES 1918 et 1923

(Coll. Torlet)



TRAMWAY DE LA LIGNE 80 DEVANT LA GARE DU MIDI, ENTRE 1925  
ET 1930 (Coll. Torlet)

- Un nombre proportionnel de remorques furent également équipées :
- les remorques fermées, séries de 571 à 616, de 623 à 629, de 630 à 654 ;
  - les baladeuses, série de 1 à 100, de 338 à 354, de 363 à 395, de 396 à 400.

Pendant l'exercice 1915, un certain nombre de motrices fut encore équipé du frein à air.

Une fois la paix revenue, le travail allait pouvoir reprendre, car il y avait du pain sur la planche. Mais d'autres difficultés, d'ordre social, surgirent : le 21 janvier 1919, une première grève éclatait (durée 11 jours).

Le service n° 95 : Porte de Namur - Cimetière d'Ixelles, supprimé le 4 novembre 1918, est rétabli le 6 octobre 1919 ; ce même jour est créé le service n° 96 : Porte de Namur - Place de Watermael (en semaine et à certaines heures seulement).

Une deuxième grève de 10 jours (du 12 au 21 octobre) paralysa l'activité de la Compagnie.

Cependant, il était nécessaire de remplacer bon nombre de voitures et, surtout, les voies qui avaient souffert du manque d'entretien pendant les hostilités ; à côté de cela, l'extension du réseau devait reprendre. Tout cela allait obliger la Compagnie à hausser ses tarifs (1er décembre 1919).

Le lundi 1er mars 1920, les lignes n° 72 et 74 sont prolongées de la rue Vergote jusqu'à la Porte de Tervuren par les rues d'Oultremont et de l'Yser.

Dans le programme d'amélioration du matériel, il avait été prévu

de transformer certaines baladeuses en voitures convertibles, c'est-à-dire utilisables tant en hiver qu'en été, et ceci par une simple adaptation de panneaux mobiles. Soixante voitures furent ainsi transformées et la première à être mise en service, le jeudi 4 mars 1920, fut la n° 305 (ex n° 905). Cette voiture était constituée de deux compartiments de 10 places assises et d'une plate-forme centrale de 16 places debout. Les panneaux étaient en bois de teck. Un deuxième lot de 12 voitures semblables, mais avec panneaux tôle, fut construit par les T.B. entre 1921 et 1922 (n° 232 à 243).

Vingt-cinq trucks furent également commandés à l'industrie belge en 1919.

En 1922, vingt-cinq motrices furent transformées par les constructeurs de matériel roulant. (à suivre)

---

## les voies métriques du front de l'Yser

---

(suite 10 et fin)

par Jean Delmotte

### Annexe n° 6 — MATERIEL AMERICAIN COMMANDE PAR LA S.N.C.V. AU COURS DE LA GUERRE

Il s'agit de 20 locomotives bi-cabines, de 18 tonnes à vide, construites en 1915 par l'AMERICAN LOCOMOTIVE Co sous les nos 55227 à 55246.

La première mise en service fut la 55236 ; elle fut essayée en 1917 par les services de l'Armée belge ainsi que par la 10e Section.



HL. 1010, LOCOMOTIVE DU TYPE 21, EN SERVICE SUR LA LIGNE A 4 RAILS  
DE MOL, DANS L'ENTRE-DEUX-GUERRES (Archives S.N.C.V.)

Après la guerre, toute la série fut mise en service à la S.N.C.V., qui l'avait répertoriée comme type 21 et immatriculée de 1001 à 1020, en suivant l'ordre des numéros du constructeur.

D'autres locomotives de ce type ont roulé sur le réseau français des Flandres.

Quelques unes des locomotives de la S.N.C.V. furent, par la suite, revendues à la Z.V.T.M. (Société des Tramways de la Flandre Zélandaise), à savoir les nos 1013, 1015 et 1020. En outre, la 1002 fut mise en location à la Z.V.T.M., avant d'être vendue à la Sucrerie de Selsaete. Leur affectation principale était le transport des betteraves.

Ces locomotives pesaient 23 tonnes en ordre de marche ; elles développaient une grande puissance, consommaient beaucoup, et se tenaient très mal en ligne au-delà de 20 km/heure. Elles avaient une longueur hors-tout de 7,289 m et une empattement extrême de 1,981 m.

AVANT...

PENDANT...

APRES LES FETES...

Les vins des Ets. Paul DESTREE & Fils

Tél. 12.85.57

137, Bd. Anspach, Bruxelles 1

les tramways  
de la ville de luxembourg

par Ch. Mayer

(suite 10 et fin)

TABLEAU II EVOLUTION DU PARC DU MATERIEL REMORQUE DES T.V.L. DE 1908 A 1964

Année	Numéros	Parc total	Constructeur	
1908	101 à 104	4	—	Voitures d'hiver du tramway hippomobile
1910	105, 106	6	Wismar	
1913	106	5	Atel. T.V.L.	Transformation en motrice 13
1919	105	4	Atel. T.V.L.	Transformation en motrice 14
1920	105 II, 106 II, 107	7	Fulda	
1923	108 à 111	11	Nivelles	Hollerich, Bonnevoie
1928	112 à 114	14	Nivelles	Bissels système Kamp ; utilisés en vicinal
1929/30	115 à 118	18	Atel. T.V.L.	
1931	119	19	Gebr. Schöndorf, Düsseldorf	A 3 essieux type SLM
1932/33	101 II à 104 II	19	Atel. T.V.L.	Remplacement anciennes voitures hippom.
1935	120	20	Atel. T.V.L. / S.L.M.	
1938	121	21	id.	
1941	122	22	id.	
1941	112, 113, 114	19	—	Vente à Aachen (802, 801, 800)
1949	105, 107	19	Atel. T.V.L.	Nouvelle caisse métallique
1949	106	19	Atel. T.V.L.	Transformation et modernisation
1951	114 II	20	Atel. T.V.L.	Dernière voiture sur rail mise en service
1959/60	105 à 111, 114 à 118	7	—	Démolition
1961	104	6	—	id.
1964	101 à 103, 120, 122*	1	—	id.

\* Plus la remorque 121, offerte au Musée du Tramway de Schepdaal.

TABLEAU III LE MATERIEL ROULANT DES T.V.L. EN 1951

Matrices :

Type	Numéros	Lignes
1	Matrices à 2 essieux à 18 pl.	
	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8	1, 2, 3, 4
	9	6
	13, 14	6
	15, 16	1, 2, 3, 4
2	17, 18	1, 2, 3, 4
	35	voiture de service
	23, 24	6
	36	voiture-pilote
3	Matrices à 2 essieux à 24 pl.	
	11, 12	10 (6, 12)
	19, 20, 21	9
	28, 29	10
	30, 31	11
	32, 33, 34	10 (9)
8	Matrices à 3 essieux à 24 pl.	
	10	10 (11)
	27	12 (11)
	22, 25	11
	26	10, 12

Les véhicules sont groupés en plusieurs catégories (types) suivant leur aspect extérieur. Il n'est pas tenu compte de différences d'équipements électriques (matrices)

Lignes : entre parenthèses, les lignes où le matériel a circulé exceptionnellement.

Remorques :

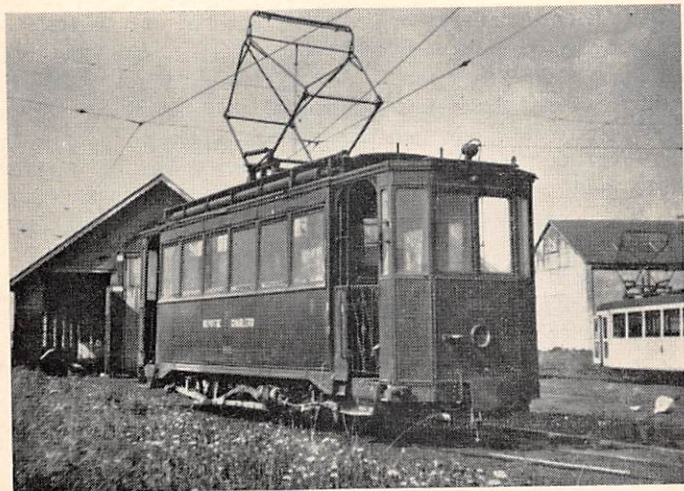
Type	Numéros	Lignes
1	Remorques à 2 essieux à 18 pl.	
	105, 106, 107	1, 2, 3, 4, (6)
	108, 109, 110, 111	1, 2, 3, 4, (6)
	114	1, 2, 3, 4, 6
2	115, 116, 117, 118	1, 2, 3, 4, 6
4	Remorques à 2 essieux à 24 pl.	
	101, 102, 103, 104	10, 11
5	Remorques à 3 essieux à 24 pl.	
	119	12
	120	10
	121, 122	10



## ||| actualités en bref |||

— A la S.N.C.V.

Le 26 mai, date de l'entrée en vigueur du nouvel horaire d'été, il n'y avait plus de tramways sur la ligne 75 Charleroi - Thuillies. Cette substitution fait partie du programme de reconversion amorcé au début de 1967 avec les lignes Trazegnies - Pont à Celles et Charleroi - Châtelet ; ce programme ne semble malheureusement pas près d'être achevé : la petite boucle de Jumet semble devoir être la prochaine « victime ».



LE 21-9-1956, LA « TACHKENT » 9622 EFFECTUAIT ENCORE DES MANOEUVRES AU DEPOT DE THUILLIES - A L'ARRIERE-PLAN, LA S. 10167 (Photo P. Dehon)

★

C'est au cours de ce même mois de mai que fut entamé le démontage des voies situées entre Hoeilaart et Groenendaal, dernière section subsistante de l'ancienne ligne d'Overijse. Pour rappel, le trafic y avait cessé en mars 1964. Depuis lors, le tronçon Hoeilaart - Groenendaal n'avait plus été utilisé que pour la remontée de l'ART. 500 vers Groenendaal, le 18 novembre 1967.

★

Le 26 juin, le dernier service AR-marchandises du Hainaut (raccordements de Baudour) cessait officiellement toute activité. A ce jour, les deux ART. affectés à ce service (46 et 97) n'ont pas été désaffectés.

★

Le samedi 29 juin, substitution de l'autobus au tramway sur les lignes Ni et D (Bruxelles à Ninove et à Dilbeek), suite à l'abandon des

voies entre Eizeringen et Ninove, dont le démontage résulte de travaux d'élargissement de la chaussée. Seuls quelques trams circulent encore aux heures de pointe, entre Bruxelles et Eizeringen, section sur laquelle les voies sont provisoirement maintenues.

Enfin, la décision a été prise d'abandonner, dès le 9 juillet 1968, l'exploitation du raccordement à voie normale reliant la gare de Bruxelles-Midi aux ateliers vicinaux de la Rue Eloy.



Le samedi 4 mai 1968, à 12 h 28, le dernier tram 63 à destination de Brasschaat (Av. Prince Kavel) quittait la Pl. Roosevelt, à Anvers. Ce service était assuré par la S.9666. Après cela, il ne restait plus qu'une ligne vicinale anversoise, celle de Schoten (61 barré) : c'est le 25 mai, à 14 h 20, que ce service devait quitter, à son tour et pour la dernière fois, la Pl. Roosevelt à destination de Schoten. Ainsi, après tant d'autres villes belges, notre métropole a dit adieu aux confortables tramways électriques : une importante page d'histoire y était tournée. Le sort des 12 dernières motrices « S » n'a pas encore été fixé (S. 9648, 9650, 9653, 9655, 9658, 9665, 9666, 9742, 9746, 9786, 9993 et 10323) ; les remorques « standard » seront déclassées sauf les 19568 et 19572 qui ont été transférées au T.T.A., et les trois remorques « S » (19578 - -79 et -80), qui seront vraisemblablement remises en service sur la ligne de la Côte ; enfin, le 5 juillet, le fourgon-tracteur 10298 a quitté Anvers pour le Musée de Schepdaal.

Notons que la ligne de marchandises à 4 files de rails située à Mol est toujours en activité : le matériel se compose des ART. 40, 41, 50 et 69, plus le 67, en réserve à Merxem.



Dans le domaine des remorques « SO », signalons que les cinq dernières unités de la seconde série ont été expédiées de Bruxelles à Ostende entre les mois d'avril et de juillet ; il s'agit des anciennes type « N » 10448, 10455, 10445, 10434 et 10456.



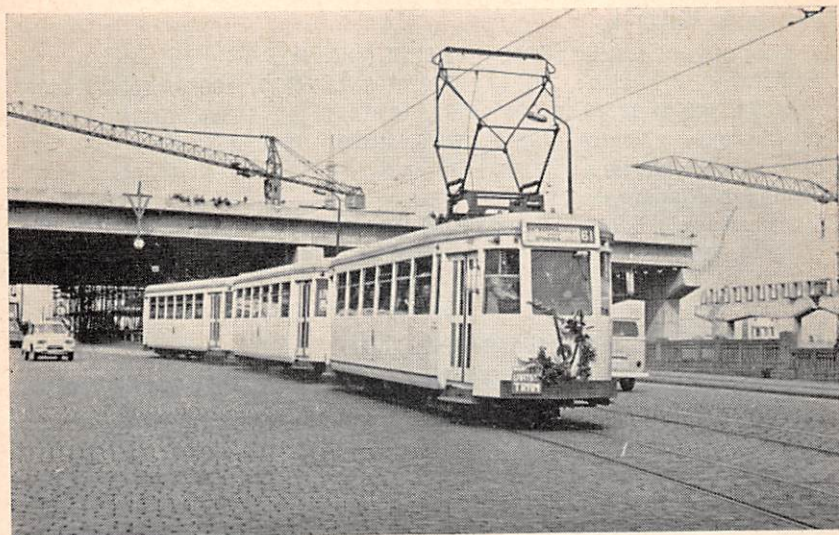
Au cours du mois de mai 1968, la S.N.C.V. a vendu comme mitraille 33 motrices électriques, 45 remorques et fourgons, ainsi que de nombreux wagons à marchandises et véhicules spéciaux. En voici le décompte :

#### **Groupe d'Anvers**

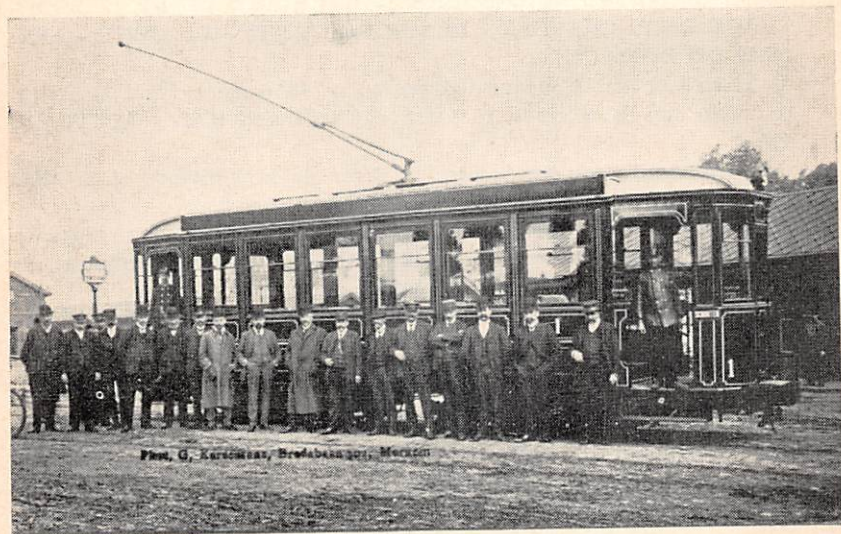
a. Fourgon-tracteur à bogies : 10295\*

#### **Groupe du Brabant**

- a. motrices à 2 essieux : 9531, 9533, 9610, 9717, 9728, 9967 et 44308.
- b. motrices à bogies : 9733, 10084, 10090, 10143, 10220 et 10369.
- c. remorques à 2 essieux : 826, 1831, 1834, 1837, 1848, 1915, 2108 (avec caisse 19007), 10789 (avec caisse 11557) et 19010.
- d. remorques à bogies : 8962, 19204, 19297, 19299, 19305, 19352, 19361, 19371, 19394, 19420, 19440, 19488 et 19593.
- e. fourgons à bagages : 2298, 2356 et 2540.



ANVERS, AV. INGENIEUR MENNES - DERNIER TRAM 61 BARRE (S. 9666 - 19578 - 19580)  
SE DIRIGEANT VERS LA VILLE (Photo R. Temmerman)



MEXEM GLACIERE - EN 1908, MOTRICE N° 1 DES « VICINAUX ANVERSOIS » LORS DE  
L'INAUGURATION DE LA TRACTION ELECTRIQUE SUR LA LIGNE DE SCHOTEN  
(Archives E. Keutgens)

## Groupe du Hainaut :

- a. motrices à 2 essieux : 9919\*\* et 9923 (châssis).
- b. motrices à bogies : 10301, 10309, 10354, 10355, 10360, 10367, 10368, 10374, 10375, 10378, 10380 10381, 10382, 10383, 10385, 10386 et 10388.
- c. remorques à bogies : 19319, 19326, 19329, 19364 et 19402.
- d. fourgon à bagages : 2219\*.

## Groupe de Flandre Occid.

- a. remorques à bogies : 19536, 19543, 19657, 19658, 19659, 19661, 19662, 19663, 19665, 19667, 19672, 19677, 19678 et 19682.



A la S.T.I.B. : la restructuration s'achève.

## LA SIXIEME ET DERNIERE PHASE DE LA RESTRUCTURATION

Cette dernière phase a eu lieu le mardi 16 avril 1968 et a concerné 11 lignes dont 9 d'autobus et 2 de tramways.

— **Sont supprimées** : les lignes d'autobus n° 17 « MONNAIE-BOITSFORT / COIN DU BALAI » et n° 33 « SQUARE H. REY - BOITSFORT », ainsi que la ligne de tramway n° 40 « PL. E. BOCKSTAEL - TERVUREN ».

— **Sont modifiées** : les lignes d'autobus n°

- 5 qui ne sera plus exploitée en soirée et qui sera sensiblement raccourcie puisqu'elle ne circulera plus qu'entre la Gare de Schaerbeek et la Place E. Flagey.
- 47 qui ne desservira plus le tronçon « MIDI - AVENUE DU DOMAINE ».
- 48 dont l'itinéraire devient « BOURSE - BARRIERE DE ST. GILLES - PLACE DE ROCHEFORT - PLACE DE L'ALTITUDE CENT - AVENUE DU DOMAINE » ;  
— la couleur de la plaque indicatrice n° 48 devient verte et rouge, de même que la nouvelle 48 barré « PORTE DE HAL - ALTITUDE 100 ».
- 49 dont l'itinéraire est dévié entre la Place de la Vaillance et le Midi, par le pont Paepsem et la Place Wielemans Ceuppens.
- 50 dont l'itinéraire est dévié dans le sens « LOT - MIDI » entre l'avenue du Roi et le Midi, par l'Avenue du Roi, les rues des Vétérinaires, du Nieuwmolen, de France et de l'Argonne, et l'avenue Fonsny.
- 54 qui ne sera plus exploitée les dimanches et jours fériés entre la Place du Luxembourg et Forest (Place St Denis). Ces jours là, dans le sens vers la gare du Luxembourg, la nouvelle plaque 54 barré : « PL. ST VINCENT - LUXEMBOURG » est utilisée.
- 96 qui est déviée entre la Place du Trône et le carrefour rue du Trône - rue d'Italie via la rue du Luxembourg et la rue d'Italie, abandonnant ainsi la desserte de la Porte de Namur.

\* garés à Molenbeek, rue Vandermeeren.

\*\* garée à Schepdaal.

— Est également modifiée la ligne de tramways

81 qui n'est plus exploitée, en dehors des périodes d'affluence, entre le Centenaire et la Place Emile Bockstael ;

— des plaques de paravent « PL. ST. LAMBERT » et « CENTENAIRE - GRANDS PALAIS » sont utilisées ;

— la plaque indicatrice n° 81 barré est modifiée et porte les inscriptions « NORD - BOURSE - MIDI - SQ. MONTGOMERY ».

— Sont créées les nouvelles lignes suivantes :

**autobus 21** - « SQUARE H. REY - RUE P. DEVROYE » à plaque rouge et bleue, qui n'est pas exploitée en soirée et les dimanches et jours fériés entre le Midi et la rue P. Devroye. Un service n° 21 barré circule pendant ces périodes entre le Midi et le Square H. Rey. Cette ligne assure également, à certains voyages, la desserte de MOORTEBEEK.

**autobus 95** - « BOURSE - BOITSFORT » à plaque bleue. Cette ligne double le nouveau 96 entre la Bourse et la Place E. Keym ;

— certains voyages sont prolongés au COIN DU BALAI ;

— une plaque indicatrice n° 95 barré « PLACE ROYALE - PLACE KEYM » est créée.

**tramway 44** - « BOURSE - TERVUREN » à plaque jaune et rouge, renforcé d'un 44 barré « AVENUE DES ARTS - PONT DE WOLUWE ».

— Les voies de l'ancien tram 40 situées avenue du Port et rue Marie Christine sont désaffectées.

— Un nouveau point de transit localisé est créé : « Place E. Flagéy » entre les autobus n° 5 et les tramways n° 81 (jusqu'au Nord) et vice-versa.

---

## nouvelles de nos associations

### A l'Amutra

La place nous a manqué jusqu'ici pour relater la visite que nous avons organisée, le 16 mars, sur le réseau de la Société des Transports Intercommunaux de Gand (M.I.V.G.). A cette occasion, une centaine de membres ont pu parcourir, dans les motrices 335 et 336, une grande partie des lignes 10, 4, 2, 20, 1 et 3, utilisant au retour quelques sections qui n'avaient plus servi depuis 1964...

Cette journée fut particulièrement marquée par la visite du dépôt de la M.I.V.G., effectuée sous la conduite de M. l'Ingénieur Olieslagers, que nous remercions encore très sincèrement pour l'accueil qui nous a été réservé ce jour-là.

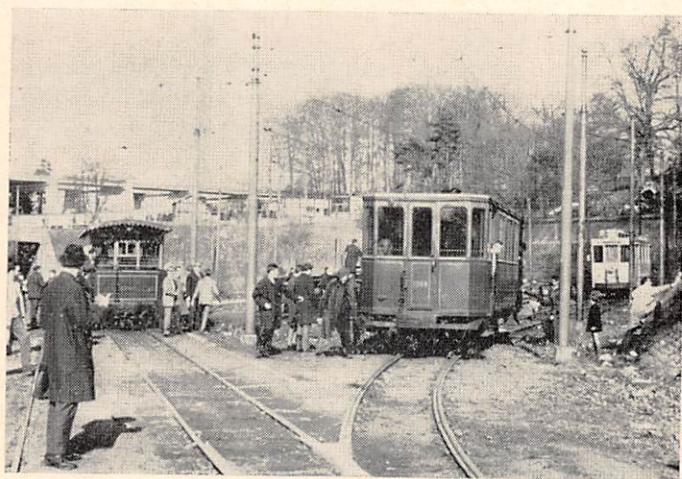
★

Le 29 mars, l'Amutra a tenu sa 8e Assemblée Générale, clôturant ainsi son septième exercice social (1967). Les résultats proclamés se sont avérés particulièrement intéressants, l'association ayant atteint un chiffre de recette de 206.133 fr., avec 5.247 entrées au Musée de Schepdael et 407 affiliations à l'Amutra (dont 6 inscriptions anticipatives pour 1968).

Voici un bref détail des comptes au 31.12.67 :

Dépenses		Recettes	
1. caisse membres	: 39.387	1. Solde bénéficiaire	
2. caisse musée	: 20.752	1966	: 27.354
3. matériel roulant	: 65.865	2. caisse membres	: 47.762
4. frais administratifs	: 23.372	3. caisse musée	: 51.166
5. excursions	: 43.928	4. matériel roulant	: 10.869
6. divers	: 450	5. excursions	: 66.056
7. Solde bénéficiaire 1967		6. divers	: 2.926
(reporté sur 1968)	: 12.379		
total : 206.133		total : 206.133	

Au cours de l'exercice 1968, les comptes seront favorablement influencés par l'augmentation (50 %) des tarifs d'entrée au musée, ainsi que par la diminution des frais de transport de matériel roulant.



AU HEYSEL, LE 6.4.68, LES TROIS VEHICULES DU TRAM SPECIAL « AMUTRA »  
- DE G. A. DR. : 8944 - 1208 - ART. 96 (Photo E. Keutgens)

★

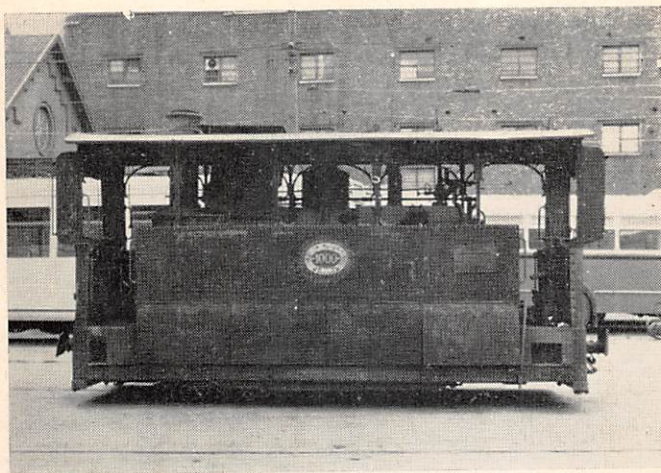
La réouverture du musée a eu lieu le 6 avril, soit huit jours après l'Assemblée Générale. La surprise annoncée aux participants fut d'envergure, puisqu'il s'agissait ni plus ni moins de leur montrer comment procéder pour remettre sur ses voies, au beau milieu du Boulevard Baudouin, un autorail-tracteur particulièrement allergique aux courbes équipées de rails à gorge. Le soleil étant de la partie, cet intermède fut pris de très bonne part, et le convoi spécial (ART. 96 + A. 1208) put enfin prendre le chemin... du Heyssel, où une motrice « S » prit la relève pour nous conduire à Schepdael.

Au cours de la visite du musée, un magnifique film sonorisé et en couleurs, dû au talent de notre ami et membre M. Durieux, fut présenté aux participants. Le retour se fit à la gare du Nord en début de soirée.

★

**Et si nous parlions un peu de notre musée ?...**

En cette arrière-saison de 1968, le visiteur attardé flânant au Musée de Schepdael pourrait voir de bien curieuses choses : nous songeons notamment à la 127e locomotive vicinale du type 18. En effet, en 1962, le groupe de Brabant achetait à la Raffinerie Tirlemontoise, à titre de réserve pour le musée, une locomotive en état de marche, dénommée ALBERT, construite par Gilain en 1915 (n° de construction : 75), en même temps que trois machines vicinales du même type, immatriculées



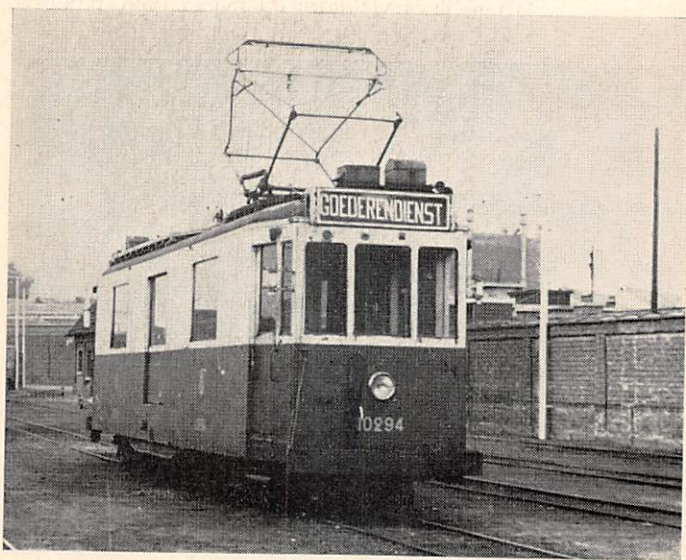
LA LOCOMOTIVE 1000, AU DEBUT DE CE MOIS DE JUILLET, SUR LA COUR  
DU DEPOT VICINAL DE LA RUE ELOY, A BRUXELLES (Photo E. Keutgens)

de 683 à 685 (n°s de construction : 72 à 74). Cette locomotive, qui est donc strictement identique aux « type 18 » et fut construite à l'époque pour la Raffinerie Tirlemontoise, n'appartint jamais aux Vicinaux avant 1962. Son inscription à l'inventaire officiel du musée amena la S.N.C.V. à lui attribuer, cette année-ci, le n° 1000, matricule qui n'avait jamais été utilisé jusqu'ici. Voilà donc une situation régularisée et qui, dès le prochain inventaire, enrichira d'une unité la rubrique « locomotives » de la S.N.C.V....

Entreposée à la Rue Eloy depuis 1962, la HL. 1000 a été transférée au musée dans la nuit du 10 au 11 juillet 1968. Elle a été garée dans la remise III, au fond de la troisième voie. Sa carrosserie, en très mauvais état, n'a pas été restaurée.

Sur la même voie, on peut voir la remorque A. 2121, ex-VC.1 (voiture-camping), non restaurée et réservée en principe au T.T.A. Puis, devant les deux véhicules que nous venons d'évoquer, une récente acquisition du musée : le fourgon-tracteur à bogies 10298, en parfait état d'entretien. Cette puissante motrice est originaire du groupe d'Anvers.

De nombreuses voitures sont encore réservées au Musée de Schepdael ; certaines s'y trouvent déjà, non restaurées, garées à l'extérieur, telle la rame 9537-11620, ou à l'abri dans les remises, telle la motrice 9727 que nous connaissons tous. Deux autres véhicules sont également entreposés à Schepdael : il s'agit des remorques A. 1208 et 19220, qui rouleront peut-être un jour sur la ligne du T.T.A.



UN FOURGON-TRACTEUR DE LA SERIE 10294 - 10298 DANS SA LIVREE  
 ORIGINALE BLEUE ET CREME, à ANVERS - ZURENBORG VERS 1950  
 (Photo E. Keutgens)

D'autres voitures, conservées également pour le musée, se trouvent encore réparties entre différents dépôts vicinaux ; ainsi en va-t-il des caisses de remorques « Littoral » 8768 et 11593 (La Roue), de la rame « Standard » 10308 - 19219 (Hainaut), de la remorque à bogies 19666, ex-Standard-Littoral 9729 (Ostende), et de la motrice « Braine-le-Comte » à bogies 10393 (Hainaut).

Malheureusement, de nombreux véhicules sur lesquels l'Amutra avait option ont été mitraillés cette année, leur remise en état ayant été jugée prohibitive : c'est ainsi que l'on a dû condamner les motrices 9733, 9919 et 10295, la remorque 19204, le fourgon A.2219, le châssis A. 1740, ainsi que les caisses de remorques A. 1915, 11557 et 19007.



## Au T.T.A.

Ainsi que nous l'avions annoncé, la saison 1968 a été placée sous le signe de la vapeur. Le risque était important, mais il s'est révélé payant, puisqu'il nous permettra de réaliser un chiffre d'affaires inespéré, et cela malgré un été pourri. Les résultats définitifs nous seront connus dans le courant du mois d'octobre, et ils seront publiés dans notre prochain bulletin.

L'opération « vapeur » a débuté le 6 mai avec le transfert, à la Sucrerie de Wavre, de l'ART. 96 destiné à remplacer la HL. 1076, achetée par un membre du T.T.A. Le lendemain, cette locomotive, toute chaude encore, était transférée à Erezée. Le 8 mai avait lieu sa remise à feu ainsi que le voyage d'essai, effectué en tout petit comité entre Erezée et Dochamps. L'expérience s'étant avérée concluante, la mise en service définitive fut fixée au 22 juin (voyage réservé à nos membres), ainsi qu'aux dimanches et jours fériés du 30 juin au 8 septembre. Ainsi que nous l'avons dit plus haut, nous reviendrons sur ce sujet dans les pages de notre n° 27.

Souignons déjà le fidèle et précieux concours de l'ancien machiniste de la Sucrerie de Wavre, M. Camille Dambroyn, qui a assuré la conduite de sa locomotive au cours de chaque journée d'exploitation, à la plus grande satisfaction de notre association et de ses voyageurs. Le fait vaut en effet le peine d'être souligné : il doit être assez rare, à l'heure actuelle, de pouvoir acquérir une locomotive encore chaude et équipée, en outre, de son machiniste !



La passionnante journée organisée le 22 juin par l'Amutra et le T.T.A. à l'intention de leurs membres, a connu un énorme succès. La matinée fut consacrée à la visite du tramway des Grottes de Han ; cette partie du programme comprenait un parcours tant sur l'ancienne ligne que sur la nouvelle section construite en 1967. C'est à 14 h 30 qu'eut lieu ensuite la rassemblement au pont d'Erezée, en vue de l'inauguration officielle de la traction à vapeur sur la la ligne du T.T.A. Ce fut le tout gros succès, avec participation de plus de 150 membres de nos associations, plus la presse, le cinéma et la télévision.

Au cours du voyage « vapeur », les invités ont pu noter les derniers véhicules mis en service au T.T.A. : 10760 (remorque à deux essieux provenant d'Anderlues), A. 5726 (wagon à haussettes de Bruxelles), 19568 et 19572 (remorques à bogies d'Anvers) et 51742 (wagon-citerne d'Anvers)\*.

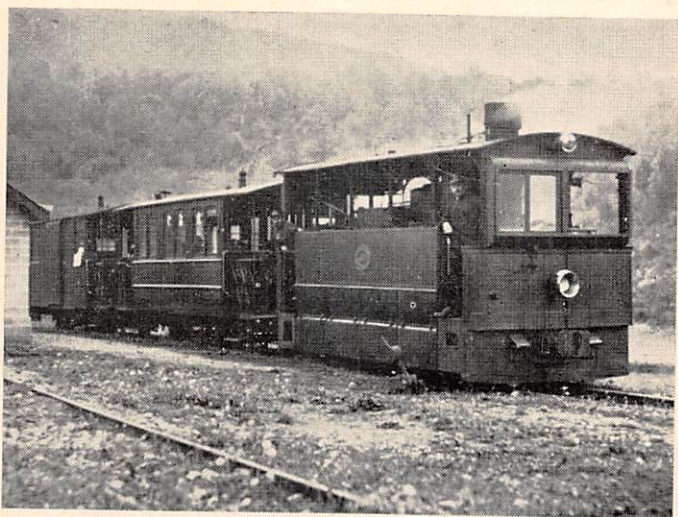
C'est en fin d'après-midi que devait se terminer cette inoubliable journée, où le soleil et la bonne humeur avaient été de mise.

---

\* Le wagon plat à bogies A. 8139, venant de Bruxelles, allait également être affecté au T.T.A. dès le 3 août.

Ce numéro était déjà sous presse lorsque nous avons appris avec stupeur le décès de deux grands amis, fervents l'un et l'autre de la traction à vapeur, et survenu au cours de la même semaine. Le 11 septembre, en effet, notre ami et membre de longue date Godfried Saelens nous quittait, à l'âge de 57 ans, emporté par une hémorragie cérébrale. Trois jours plus tard, c'est M. François Finfe, de Blier, ancien machiniste de la ligne Manhay - Melreux, qui décédait à l'âge de 79 ans ; figure pittoresque, bien connu de nos amis du T.T.A., il avait éprouvé une de ses dernières grandes joies en assistant, pendant tout cet été, à la remise en service de la traction à vapeur sur la ligne d'Erezée.

Le souvenir ému de ces deux amis restera gravé dans le cœur de tous ceux qui les ont connus.



VERS 1930, LE REGRETTE M. FINFE A L'AVANT DE LA HL. 431 ; LE TRAIN ENTRE EN GARE DE DOCHAMPS, VENANT D'EREZEE (Coll. J. Dubreucq)

#### NOS PETITES ANNONCES

A vendre, échelle HO, loco Fleischmann, tram Hamo avec remorque, trolleybus Eheim. Globalement ou par pièce. Prix à convenir : tél. le soir 02/48.91.36.

## **ASSOCIATION POUR LE MUSEE DU TRAMWAY (AMUTRA)**

a.s.b.l. fondée le 7 mars 1961

C.C.P. 449.80

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

### **Cotisations :**

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

---

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

a.s.b.l. fondée le 18 septembre 1964

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

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

### **Cotisations :**

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

---

## **PRESENCE DU TRAMWAY**

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

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

**Abonnements annuels (personnes non membres) :**

« Présence du Tramway » ou « Tramleven » : 100 fr	} frais d'expédition
« 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**