

présence

du

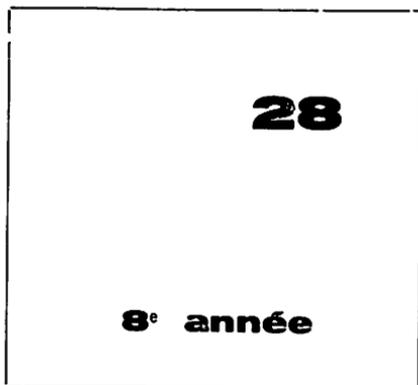
tramway

28

bulletin d'information
de l'association pour le musée du tramway
et du tramway touristique de l'Aisne

8e année / I □ 1969 □ prix 25 fr.

**présence
du tramway**



1^e trimestre 1969

sommaire :

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

1er prix, catégorie « Technique », de notre concours-photo 1968 :
« Ambiance » - motrice chasse-neige 95 de la S.T.I.B., à Woluwé,
août 1965. (Photo G. Bricman)

historique des tramways bruxellois

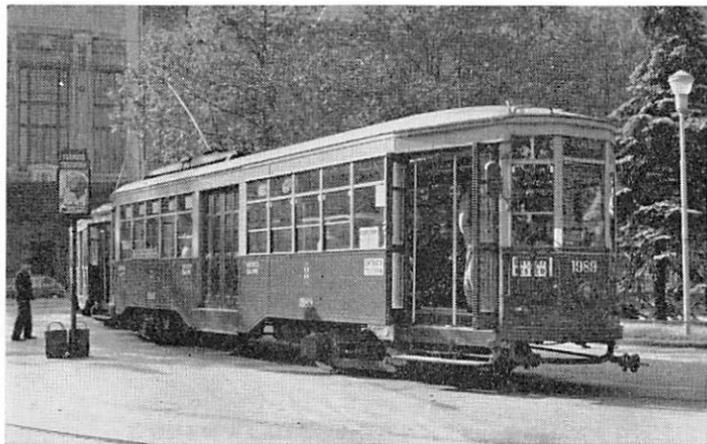
(suite 20)

par Roger PLETINCKX

Nous ne pouvons omettre de signaler que c'est en 1929, le 12 août, pour être précis, qu'arriva la motrice à boggies du type « PETER WITT » achetée à Milan. Cette voiture, conçue par l'ingénieur italien Giovanni Cuccoli et construite par les Ateliers Carminati, mesurait 13,470 m. hors-tout et avait une largeur de 2,350 m. hors-tout. La distance d'axe en axe des boggies était de 7,200 m. Elle était munie de 4 moteurs de 25 H.P. et pesait 14.800 kgs.

Etant plus large que le matériel courant et, de ce fait, dans l'impossibilité de circuler normalement, la caisse fut décentrée par rapport à l'axe de la voie. Elle ne circula toutefois jamais en ville mais seulement entre la Porte de Tervueren et Tervueren.

L'agencement intérieur était d'un principe nouveau ; la seconde classe à l'avant était pourvue de banquettes longitudinales, tandis que la première classe avait des sièges transversaux. La motrice était pourvue de deux portières automatiques et de marchepieds rabattables. Les voyageurs montaient par l'avant et gagnaient la première classe en pas-



MILAN : MOTRICE IDENTIQUE AU PROTOTYPE 5001 AYANT CIRCULÉ A
BRUXELLES (Coll. R. Pléтинckx)

sant devant le receveur à poste fixe situé au centre la voiture, près de la porte de sortie. Les voyageurs de seconde classe payaient en sortant. C'était là un nouveau mode de perception qui allait compliquer les habitudes acquises. Aussi la Direction envisagea la transformation des compartiments et le mode de perception.

Différents projets furent élaborés, mais aucune décision ne fut prise.

En fin de compte, cette voiture fut revendue au réseau des tramways de la ville de Madrid, et expédiée le 18 décembre 1935.

Elle servit néanmoins à différentes expériences, notamment au comportedes charrues dans les courbes, étude nécessaire pour l'acquisition des motrices à boggies du type 5000. Ajoutons pour terminer que ce prototype avait été immatriculé sous le n° 5001, et qu'il resta dans sa livrée originale des tramways de Milan.

(à suivre)

Les lignes vicinales de La Louvière et du Centre

par E. FAIDER et P. DEHON

Nous nous proposons d'examiner, dans les pages qui suivent, les lignes qui formeront, en 1948, le capital connu sous le nom de « GROUPE DU CENTRE ». Initialement, ce réseau comportait cinq lignes ou groupes de lignes à capitaux distincts. Ce sont, dans l'ordre de l'octroi des premières concessions :

1. Les lignes du Centre I (1890).
2. Binche - Bracquegnies - La Louvière - Estinnes-au-Mont (1898).
3. Casteau - Bracquegnies (1903).
4. Les lignes du Centre II (1906).
5. Binche - Beaumont - Bersillies - l'Abbaye (1913).

Dans un premier chapitre, nous examinerons les lignes du Centre I (Capital n° 43). Les lignes de la périphérie (Capitaux n° 89, 125 et 159) feront l'objet du second chapitre. Le troisième sera consacré aux lignes du Centre II (Capital n° 155).

Enfin, dans un dernier chapitre, nous examinerons la situation de ces lignes au moment de la fusion des différents capitaux sous l'appellation de « Lignes du Centre ».



CHAPITRE PREMIER - LES LIGNES DU CENTRE I

Ce chapitre est le plus important, mais aussi le plus complexe de notre étude : ce capital concerne en effet cinq lignes électriques, dont

seule la première a connu à ses débuts la traction à vapeur. Il s'agit des lignes du cœur même du réseau du Centre :

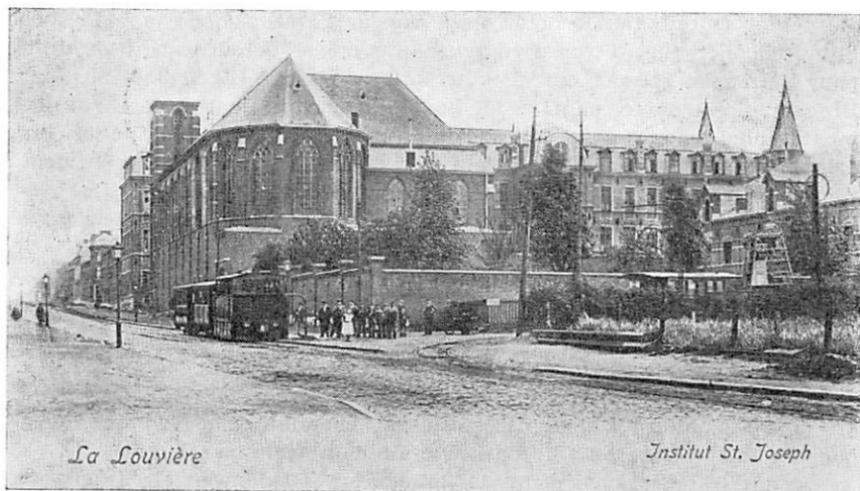
1. Manage - Morlanwelz - Haine-Saint-Pierre - Bracquegnies.
2. La Louvière - Roeux.
3. Mariemont - Chapelle-lez-Herlaimont.
4. Haine-Saint-Pierre - La Louvière - Familleureux.
5. Morlanwelz - Haine-Saint-Pierre.



1. Manage - Morlanwelz - Haine-Saint-Pierre - Bracquegnies.

Une première prise en considération avait déjà été ratifiée en 1888, relative à la construction d'une ligne vicinale à vapeur reliant Manage, Haine-Saint-Pierre et Bracquegnies. Les négociations avec les communes intéressées sont entamées en vue de la formation du capital et la concession est accordée le 28 juillet 1890 pour cette ligne, de même que pour un embranchement à construire entre Jolimont et Morlanwelz. La construction est menée rapidement, tant et si bien que, le 20 octobre 1891, le tram à vapeur circule entre Manage et Haine-Saint-Pierre (Gare) ainsi qu'entre Houdeng - Aimeries et Morlanwelz (Place).

L'exploitation de la ligne fut confiée à la « Société Anonyme des Chemins de Fer Vicinaux du Centre », créée en 1890 et composée en majeure partie de représentants des communes intéressées, munis d'une procuration en bonne et due forme et qui agissent pour et au nom des communes qu'ils représentent. Il en fut ainsi jusqu'en 1922, année au cours de laquelle la société fermière résilia son contrat et où la S.N.C.V. assura elle-même l'exploitation.



TRAM A VAPEUR SE DIRIGEANT VERS HOUDENG, DEVANT L'ENTREE DU DEPOT DE LA LOUVIERE, ENTRE 1896 ET 1898, ON REMARQUERA UN WAGON-EHELLE SERVANT A L'ELECTRIFICATION DU RESEAU (Coll. R. Derie)



UNE DES PREMIERES RAMES CLASSIQUES DU CENTRE, DEVANT LA GARE DE MANAGE

La ligne avait son point de départ à Manage, sur la chaussée de Nivelles, devant le passage à niveau qui y existait avant la création de l'actuel viaduc. A simple voie, elle était située en accotement sur la gauche de la chaussée jusqu'à hauteur de l'actuel arrêt de la Brasserie Bougard. A cet endroit, le tram obliquait à gauche et, grimpant à travers champs, rejoignait la chaussée à l'arrêt de la rue de Binche. Ce détour évitait aux locomotives à vapeur l'ascension de la Montagne Saint Nicolas, jugée trop rigoureuse. Le même détournement existait, pour les mêmes raisons, entre les arrêts de Jolimont (Ecoles) et du Pont Brogniez, les trams venant de La Louvière rencontraient de la sorte une montée plus longue, mais moins raide, regagnant en force ce qu'ils perdaient en espace parcouru. Au Pont Brogniez existait un embranchement rejoignant Haine-Saint-Pierre et finissant en cul-de-sac devant le passage à niveau qui existait avant la construction du souterrain et du Pont d'Houssu.

Du Pont Brogniez, toujours à simple voie, la ligne gagnait La Louvière par la rue de Baume, traversait cette importante localité, puis quittait la chaussée de Soignies à Houdeng-Goegnies, pour effectuer son terminus à Houdeng-Aimeries (Place), où un évitement permettait les manœuvres de rebroussement.

Six locomotives étaient nécessaires à l'exploitation de la ligne, ainsi que dix-huit voitures. La fréquence était d'un train par heure.

Quant à l'embranchement de Jolimont à Morlanwelz, il se situait sur la gauche de la chaussée sur toute sa longueur, à l'exception de la traversée du Bois de Mariemont. Il se trouvait en accotement entre La

Hestre et la Gare de Mariemont et ne possédait qu'un seul évitement situé à l'arrêt de Mariemont (Bureaux).

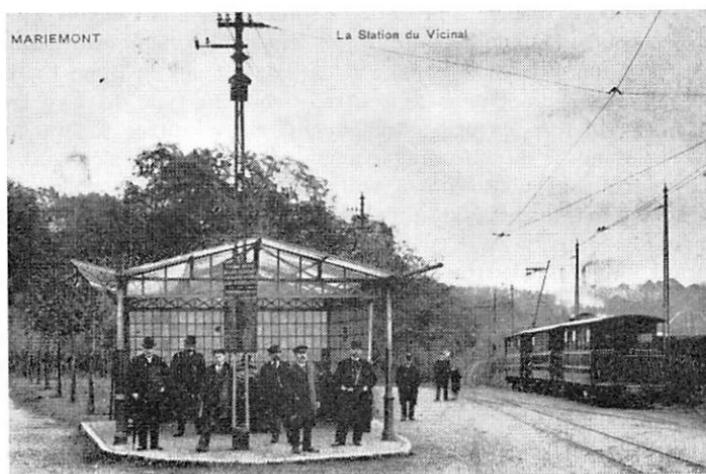
Il y avait deux prises d'eau, l'une au dépôt de La Louvière, l'autre sur la Grand'Place de Morlanwelz.

Les promoteurs de la ligne avaient escompté une abondante recette « voyageurs » et ne pensèrent jamais à exploiter des services de marchandises, estimant que la recette « voyageurs » serait amplement suffisante pour couvrir les dépenses de construction et les frais d'exploitation. Ces vues s'avèrent exactes par la suite et en 1892 déjà, l'augmentation du trafic des voyageurs exigea la mise en service de deux locomotives supplémentaires et de huit nouvelles voitures, ce qui porta l'effectif à huit locomotives et vingt-six voitures. Une neuvième locomotive dut encore être mise en service en 1893.

Le 11 juin 1895, franchissant le canal du Centre sur le pont tournant encore existant, à Houdeng-Aimeries, la ligne se vit prolongée jusque Bracquegnies.

Vu le succès éclatant de la ligne auprès du public, la S.N.C.V. songea bien vite à son électrification et c'est ainsi que, le 20 novembre 1895, les travaux d'électrification des lignes du Centre déjà existantes, en construction et en projet étaient mis en adjudication forfaitaire. Toutefois, comme les conditions imposées étaient extrêmement rigoureuses et qu'aucune des soumissions ne répondaient entièrement aux stipulations prescrites par le cahier des charges, aucune entreprise ne fut déclarée adjudicataire.

L'examen approfondi de la question amena la S.N.C.V. à élaborer un



CONVOI CLASSIQUE SE DIRIGEANT VERS LA GARE DE MORLANWELZ
(Coll. R. Derie)



CROISEMENT DE DEUX TRAMWAYS DE TYPE DIFFERENT A FAYT-LEZ-MANAGE
(Coll. R. Derie)

nouveau cahier des charges conçu sur d'autres bases plus pratiques et moins sévères en vue d'une nouvelle adjudication qui eut lieu le 17 juin 1896 et au cours de laquelle l'« Union Elektricitäts Gesellschaft », dont le siège était à Berlin, fut déclarée adjudicataire.

Cette firme allemande, filiale du groupe américain « Thomson-Houston-General Electric C^o », avait d'ailleurs déjà électrifié, en 1894, la ligne vicinale de Bruxelles à la Petite Espinette et allait encore électrifier en 1905, en courant monophasé toutefois, les lignes vicinales du Borinage. Au lieu des poteaux en bois comme il en existait sur la ligne Bruxelles - Petite-Espinette, ceux-ci dans le Centre, seront du type dit « en treillis », comme il en subsiste encore actuellement, entre autres à Bracquegnies et dans le Bois de Mariemont. Aucune objection ne s'élevant contre l'emploi du courant continu 500 volts, classique pour l'époque, celui-ci fut adopté et, conformément à la coutume de l'époque qui voulait que les compagnies de tramways construisent leurs propres usines productrices de courant, la centrale fut érigée dans l'enceinte même du dépôt de La Louvière.

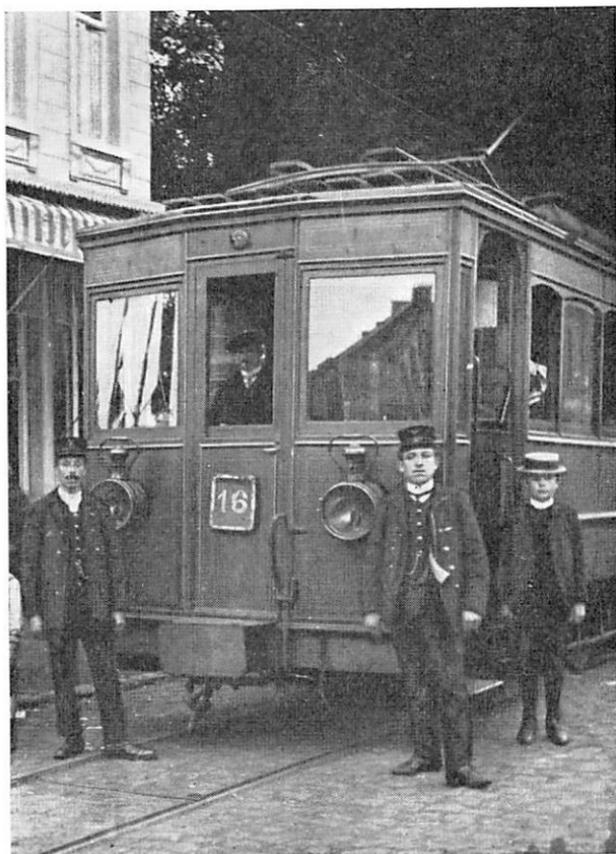
L'U.E.G. fut également chargée de l'armement électrique des dix-sept premières motrices nécessaires à l'exploitation (9031-9047), dont la construction de la partie mécanique avait été confiée, au cours de ladite adjudication du 17 juin 1896, aux Usines Hiard. Quant aux seize premières remorques, elles firent l'objet de l'adjudication du 16 février 1898 et furent construites par les Ateliers Nicaise & Delcuve, à La Louvière. Il s'agissait des voitures mixtes 1663-1678. Les motrices 9031-9047 (primitivement immatriculées M. 31 - M. 47) restèrent en service

à La Louvière pendant près de trente ans. Lors de leur déclassement, vers 1927, certains châssis récupérés servirent à la construction des remorques 19082-19086.

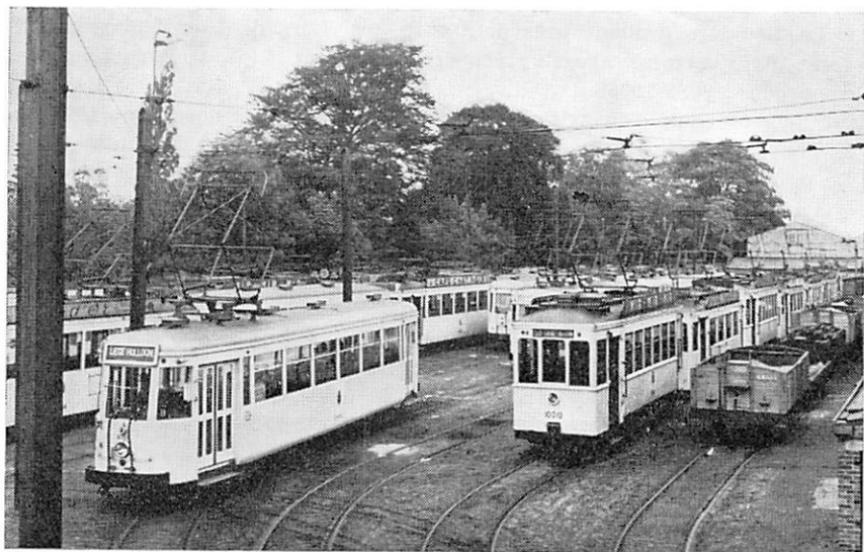
Les travaux d'électrification furent terminés en novembre 1898 et le nouveau mode de traction fut inauguré les 7 et 14 décembre 1898. Le public manifesta une très vive satisfaction pour cette amélioration.

Le 26 mai 1900, la section Morlanwelz (place) - Carnières, directement exploitée à l'électricité, fut ouverte au trafic ; puis, le 27 avril 1904, la ligne se vit prolongée, à Manage, depuis la chaussée de Nivelles jusque la place de la Gare.

(à suivre)



DEVANT L'ANCIEN PASSAGE A NIVEAU DE LA LOUVIERE :
TYPE DE MOTRICE MIS EN SERVICE A PARTIR DE 1908
(Cliché « Nos Vicinaux »)



Notre concours
photographique 1968

Catégorie

«Technique»

2e prix : Mr. J. MELTZER

← Motrice S.9766 sortant du

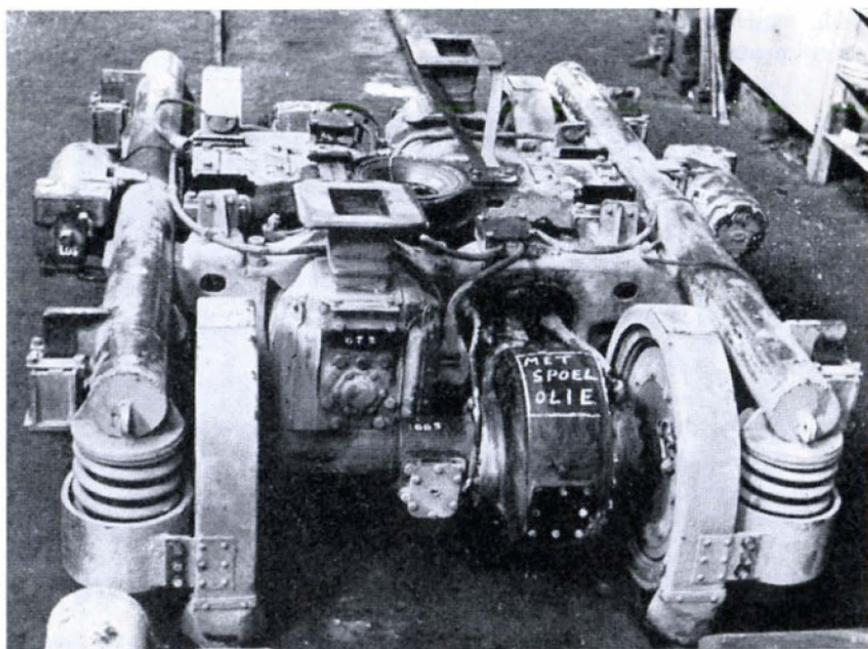
dépôt de Liège-St. Gilles le 14.1.1955

3e prix : Mr. H. SCHMIT



M.I.V.A. : bogie P.C.C.

Atelier rue du Grand-Chien, 30.9.1967



|| actualités en bref ||

Les motrices 1500 et les trains 1600 + 600 de la S.T.I.B.

Au début de 1967, la S.T.I.B. décidait de moderniser certaines motrices standard ; cette modification devait porter essentiellement sur :

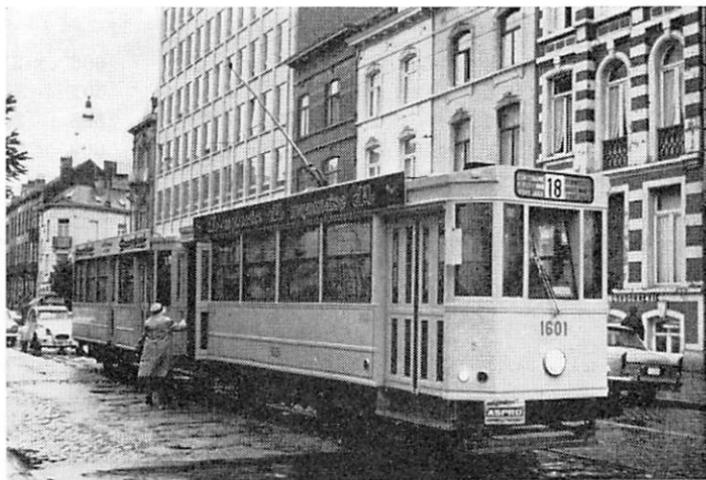
- le placement, à l'avant et à l'arrière, de films indicateurs de parcours ;
- la modernisation de l'éclairage intérieur, par le placement de tubes fluorescents et l'installation d'un éclairage dit « de refoulement » (pour l'exploitation en O.M.T.) ;
- l'amélioration du poste de conduite (nouveau siège de conducteur) ;
- le montage d'essuie-glaces automatiques ;
- le placement d'une batterie de 40 volts (au lieu de 24) ;
- la modification des feux de direction et du feu « stop » ;
- l'installation, sur la plate-forme arrière, d'un contrôleur de refoulement ;
- la mise à niveau de la plate-forme arrière ;
- le blocage des fenêtres situées sur la face côté portières.

Ces voitures, équipées du dispositif propre à l'exploitation « O.M.T. », ont été mises progressivement en service sur la ligne 88 dès le 25 juin 1967.

Les motrices 1501, 1502 et 1503 ont été livrées démunies des accessoires normalement prévus pour la traction de remorques (conduites de frein à air et connexions électriques) ; elles n'en furent dotées qu'ultérieurement.



DEUX MOTRICES DU TYPE 1500 PHOTOGRAPHIÉES LE 20-7-1967



RAME DU TYPE 1600-600 PHOTOGRAPHIEE LE 2-9-1968

Dès le 9 janvier 1968, par suite de la suppression de la ligne 88, les motrices du type 1500 sont retirées du service, pour réapparaître le 2 avril 1968 sur la ligne 102, puis, à partir du 1er juillet 1968, sur les lignes 63 et 76 en soirée du service de semaine.

Tableau de conversion des motrices type 1500

1501 ex-1320	1506 ex-1246	1511 ex-1400
1502 1036	1507 1335	1512 1396
1503 1012	1508 1046	1513 1069
1504 1225	1509 1077	1514 1226
1505 1288	1510 1029	1515 1167

★

Les motrices 1600, équipées en vue de remorquer les voitures transformées du type 600, ont fait leur apparition dès le 2 septembre 1968 pour être affectées aux lignes 18 et 19 (services du lundi au vendredi).

La modernisation fut plus sommaire, ces voitures n'étant pas destinées à être exploitées en O.M.T. et le poste de conduite n'ayant reçu aucune modification notable.

En ce qui concerne les remorques transformées correspondantes, le placement d'indicateurs de numéros de ligne à la partie supérieure des pans coupés avant et arrière, ainsi que l'éclairage fluorescent, les feux de position et le feu stop, constituent les modifications essentielles.

L'effectif total de ces véhicules se chiffre à 11 motrices et 9 remorques.

Tableau de conversion des rames 1600-600

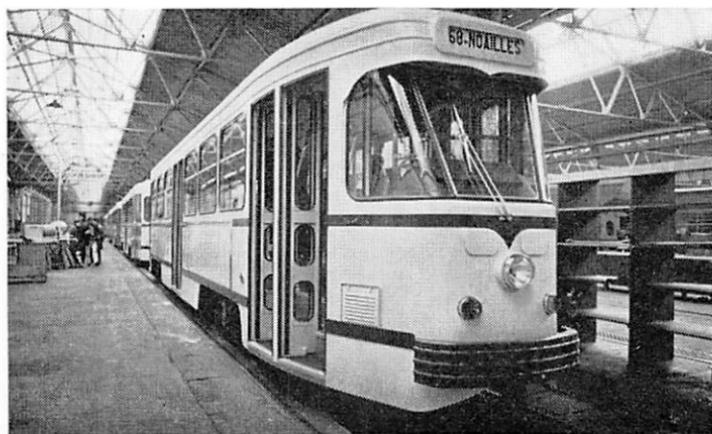
1601 ex-1331	1606 ex-1078	601 ex-2149	606 ex-2174
1602 1336	1607 1228	602 2058	607 2190
1603 1223	1608 1048	603 2052	608 2051
1604 1397	1609 1050	604 2195	609 2101
1605 1041	1610 1076	605 2105	
	1611 1245		

nouvelles de nos associations

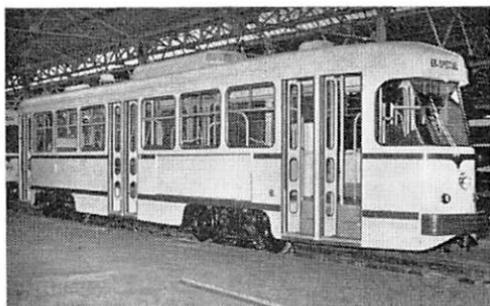
A l'Amutra

Succès sans précédent à l'occasion de la visite organisée, le 25 janvier, à la division de St Michel-lez-Bruges de la Société « La Brugeoise & Nivelles » : 130 membres et sympathisants avaient, en effet, répondu à notre invitation. L'intérêt suscité par les motrices P.C.C. en construction pour la RATVM (Marseille) fut à la mesure du nombre des participants.

Rappelons que la RATVM exploite toujours une courte ligne de tramways, à voie normale, conservée en raison de son caractère spécial. Elle permet en effet, grâce à un souterrain de 800 mètres — qui serait de toute façon, vu son gabarit, inaccessible aux véhicules sur pneus — de pénétrer jusqu'au cœur de Marseille, à quelque 50 m. de la Canebière, sans apporter la moindre gêne à la circulation, la partie extérieure de la ligne empruntant une artère assez large où le trafic routier est relativement faible. Cette ligne était, jusqu'ici, desservie par 20 motrices à bogies du type 1942.



UNE VUE DE LA CHAÎNE DE MONTAGE DES P.C.C. DESTINÉES AU RÉSEAU DE MARSEILLE
(Photo R. Plétinckx)



VUE LATÉRALE D'UNE P.C.C. DE MARSEILLE
(Photo R. Plétinckx)

Les 16 nouvelles P.C.C. construites à Bruges sont bidirectionnelles ;
en voici quelques caractéristiques :

longueur de caisse : 14,200 m.

largeur de caisse : 2,000 m.

empattement d'axe en axe des bogies : 6,700 m.

empattement d'un bogie : 1,905 m.

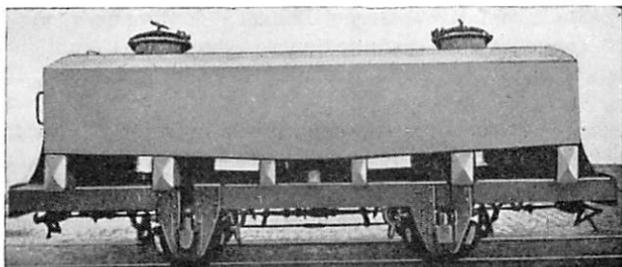
places assis : 16

places debout : 83

Nous remercions encore sincèrement la direction de « La Brugeoise »
pour l'excellent accueil qu'elle nous a réservé à l'occasion de cette
intéressante visite.

★

Les collections de notre Musée se sont enrichies du wagon à gadoue
A.8054 originaire d'Anvers. Le transfert de ce véhicule, de Merxhem à
Bruxelles, a eu lieu le 11 février



TYPE DE WAGON A GADOUÉ RECEMMENT ACQUIS PAR NOTRE
MUSÉE DE SCHEPDAAL (Docum. S.N.C.V.)

Au T.T.A.

Dans notre précédent bulletin (n° 27), nous signalions que la M.I.V.G. (Gand) avait marqué son accord sur la cession au T.T.A. de sa remorque en teck. Depuis lors, son transfert a eu lieu, le 14 janvier, de Gand à Bruxelles. Actuellement en cours de restauration à Schepdael grâce à la collaboration de membres de l'Amutra et du T.T.A., elle sera transférée à Erezée avec la A.1208 avant la réouverture de notre tramway touristique (prévue pour le 1er mai).

Nous donnons ci-après quelques caractéristiques approximatives (car il n'en existe pas de plan) de cette voiture en teck :

largeur de caisse : 2,13 m.

longueur du châssis : 6,95 m.

longueur totale (avec butoirs) : 7,825 m.

empattement : 2,25 m.

longueur de chaque plate-forme extrême : 1,15 m.

longueur du grand compartiment : 2,13 m.

longueur de la plate-forme centrale : 1,07 m.

longueur du petit compartiment : 1,40 m.

places assis : grand compartiment : 8 ; petit compartiment : 6

places debout : trois plates-formes de 13 places chacune.



Nous publions, à la p. 15, l'horaire du T.T.A. pour la saison 1969 ; il est à noter que l'exploitation sera limitée cette année au point d'arrêt de Forge-à-l'Aplé, la voie ne présentant plus, au delà de cette halte, des garanties de sécurité suffisantes : le remplacement des traverses défectueuses ne peut y être envisagé avant 1970*.



Au cours de la haute saison (période du 29-6 au 31-8), les deux trains circulant les après-midis des dimanches et jours fériés seront, en principe, tractionnés par des locomotives à vapeur : à cet effet, des pour-parlers sont en cours tant avec la S.N.C.V. qu'avec les Charbonnages d'Argenteau, en vue d'acquérir la HL. 1075.

Quant à la locomotive « Corpet-Louvet » dont nous avons parlé dans notre n° 25 (page 14), sa restauration se poursuit en fonction des possibilités financières ; il est actuellement prématuré d'avancer une date de mise en service.

Signalons enfin que le tram-restaurant annoncé à l'horaire ci-joint (départ d'Erezée à 12 h) peut être réservé en s'adressant à la Direction générale du T.T.A., 79-81, rue Auguste Lambiotte, à Bruxelles 3 (tél. 36.19.80).

* Rappelons que l'horaire du T.T.A. figure également à l'indicateur officiel (pages jaunes) sous le n° de ligne 1270.

PONT D'EREZEE - FORGE A L'APLE

Tramway Touristique de l'Aisne

Du 1-5 au 23-6 (sauf 25 et 26-5) et du 1-9 au 30-9

	†	(1)	†	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)
Pont d'Erézée	10.45	12.00	13.30	14.30	15.30	16.30	17.30	18.35
arr.	10.56	12.12	13.41	14.41	15.41	16.41	17.41	18.46
Amonines								
dép.	10.58	12.15	13.43	14.43	15.43	16.43	17.43	—
Forge-à-l'Aplé	11.08	12.27	13.53	14.53	15.53	16.53	17.53	—

	†	(1)	†	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)
Forge-à-l'Aplé	11.20	12.50	14.05	15.05	16.05	17.05	18.00	
arr.	11.30	13.02	14.15	15.15	16.15	17.15	18.10	
Amonines								
dép.	11.32	13.05	14.17	15.17	16.17	17.17	18.11	
Pont d'Erézée	11.43	13.18	14.28	15.28	16.28	17.28	18.22	

Du 29-6 au 31-8 (ainsi que 25 et 26-5)

	†	(1)	(3)	(3)	(3)	(3)	(3)	(3)	(3)	(3)
Erézée	10.45	12.00	13.30	14.10	14.50	15.30	16.10	16.50	17.30	18.40
a.	10.56	12.12	13.43	14.23	15.03	15.43	16.23	17.03	17.43	18.52
Amonines										
d.	10.58	12.15	13.45	14.25	15.05	15.45	16.25	17.05	17.45	—
Forge	11.08	12.27	13.57	14.37	15.17	15.57	16.37	17.17	17.57	—

	†	(1)	(3)	(3)	(3)	(3)	(3)	(3)	(3)
Forge	11.20	12.50	14.10	14.50	15.30	16.10	16.50	17.30	18.05
a.	11.30	13.02	14.22	15.02	15.42	16.22	17.02	17.42	18.17
Amonines									
d.	11.32	13.05	14.24	15.04	15.44	16.24	17.04	17.44	18.17
Erézée	11.43	13.18	14.37	15.17	15.57	16.37	17.17	17.57	18.29

† dimanches et jours fériés

(1) tram-restaurant, sur réservation (dimanches et jours fériés du 1-5 au 30-9, et samedis de juillet-août)

(2) samedis, dimanches et jours fériés

(3) mardis, jeudis, samedis, dimanches et jours fériés

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

nouvelle adresse :

48, rue Théodore Roosevelt

BRUXELLES 4

traitent vos problèmes d' ASSURANCES

avec **COMPETENCE** mais aussi avec

AMABILITE.

Tél. : 35.75.65

ASSOCIATION POUR LE MUSEE DU TRAMWAY (AMUTRA)

a.s.b.l. fondée le 7 mars 1961

C.C.P. 449.80

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

Cotisations :

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

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

a.s.b.l. fondée le 18 septembre 1964

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

Direction Générale : 79-81, rue Aug. Lambiotte, Bruxelles 3.

Trésorerie : 47, av. Wielemans-Ceuppens, Bruxelles 19.

Cotisations :

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

PRESENCE DU TRAMWAY

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

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

Abonnements annuels (personnes non membres) :

« Présence du Tramway » ou « Tramleven » : 100 fr	} frais d'expédition 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 l'autobus vicinal « Ni », dont le point de départ se situe à Bruxelles, porte de Ninove (correspondance avec les lignes 20, 62, 63, 76, 101 et 102).

— *Si vous portez un intérêt aux tramways et aux chemins de fer secondaires ;*

— *Si vous désirez soutenir nos activités,*

vous pouvez vous faire membre de l'Association pour le Musée du Tramway : la cotisation annuelle est fixée à 150 frs (250 frs minimum pour les membres bienfaiteurs).

Ce montant peut être viré au C.C.P. n° 449.80 de l'Amutra, à Bruxelles 19.

En plus de la gratuité d'accès au Musée, les membres bénéficient de réunions mensuelles, de publications périodiques, de projections cinématographiques, de voyages en groupe, etc.

**Le siège de l'Amutra est situé au
47, avenue Wielemans Ceuppens, à Bruxelles 19**