



présence du tramway

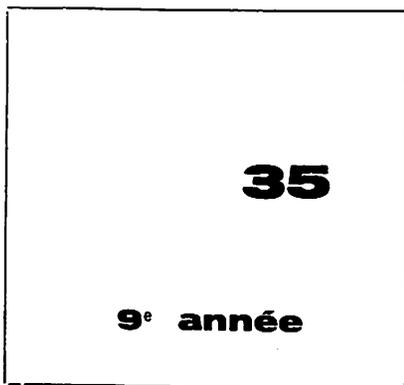
35

bulletin d'information

de l'association pour le musée du tramway

et du tramway touristique de l'Aisne

9e année / IV 1970 prix 25 fr.



sommaire :

- *Les lignes vicinales de La Louvière et du Centre*
- *Le gyrobus G3 au Musée du tramway*
- *Actualités en bref*
- *Nouvelles de nos associations*

*Notre photo de couverture : Musée de Schepdaal, 21 juillet 1970 ·
vue partielle du matériel exposé à l'extérieur.*

(Photo E. Keutgens)

Les lignes vicinales de La Louvière et du Centre

(suite 6)

par E. FAIDER et P. DEHON

2. Casteau - Bracquegnies

La concession avait été accordée par l'arrêté royal du 11 mars 1903 et les différentes dates d'ouverture au trafic s'échelonnent comme suit :

28 juin 1906 : Casteau - Thieusies.

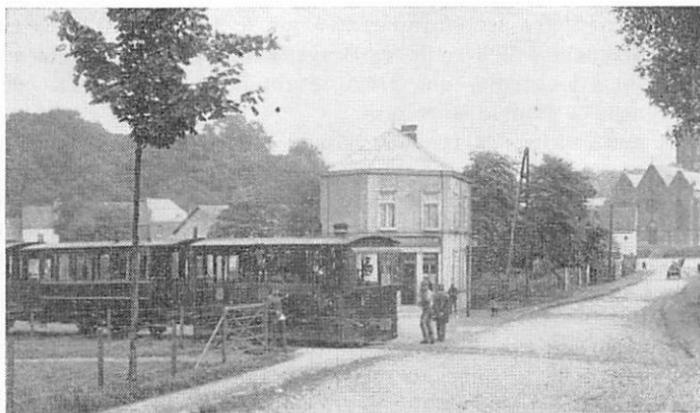
28 novembre 1906 : Thieusies - Roeulx.

28 octobre 1907 : Roeulx - Bracquegnies.

L'intérêt de cette ligne lui vient de ce qu'elle réalise la liaison entre les lignes très chargées du Centre I et la ligne Casteau - Neufvilles, inaugurée le 23 février 1904, établissant ainsi la connexion du réseau du Centre avec celui de Bruxelles, via Thoricourt et Enghien. Son exploitation fut affermée jusqu'en 1919 à la « Société Anonyme des Chemins de Fer Vicinaux Montois ».

Peu avant 1940, le 19 janvier 1936 très exactement, les AR 203 et 204 sont mis en service, mais au cours des hostilités, la pénurie de carburant entraîna le retour à la traction à vapeur.

Durant la seconde guerre mondiale, cette ligne, quoique peu connue du public, rendit de très précieux services, vu la carence du grand chemin de fer : elle constitua en effet l'unique trait d'union entre le Centre et Bruxelles. La S.N.C.V. avait organisé, à raison de deux départs par jour, un service direct à vapeur allant de Bracquegnies à Bruxelles. A Leerbeek,



A L'ARRET DU ROEULX: TRAM A VAPEUR DE LA LIGNE CASTEAU-BRACQUEGNIES
(Docum. SNCV)

un des fourgons-moteurs électriques 9959, 9960 ou 9969 se substituait à la locomotive à vapeur et acheminait les voyageurs, sans changement de voiture, jusqu'à Bruxelles (Place Rouppe).

Au lendemain de la tourmente, les plans optimistes de l'époque prévoient l'électrification de la section Roeux - Casteau, de manière à réaliser une nouvelle liaison directe La Louvière - Mons. A cet effet, une voie de jonction est construite dans la ville de Roeux, de manière à relier les lignes Casteau - Bracquagnies et La Louvière - Roeux. En effet, ces deux lignes passaient jusqu'alors à environ un kilomètre l'une de l'autre, sans aucun raccordement. Puis arrivent les sombres bilans des années 1947 et 1948. Tous les projets sont tenus en suspens, pour finir dans l'oubli. Et la voie de jonction n'a jamais servi.

Entre Casteau et Bracquagnies, l'autobus se substitue aux autorails le 28 août 1955. Le trafic des marchandises cesse le 29 juillet 1957.

3. Binche - Beaumont - Bersillies l'Abbaye

La S.N.C.V. avait obtenu, en 1901, la prise en considération et l'intervention financière de l'Etat pour une ligne à construire de Binche à Beaumont et, par dépêche ministérielle du 20 janvier 1902, elle obtenait la prise en considération d'un embranchement à construire de Solre-sur-Sambre à Bersillies l'Abbaye, tandis que l'administration municipale de Cousolre, en France, sollicitait le prolongement de la ligne future de Bersillies l'Abbaye à cette dernière localité.

La concession fut accordée, pour l'ensemble de ce complexe, le 9 février 1907.

Ces lignes, essentiellement rurales, connurent une histoire assez mouvementée. Les travaux débutèrent en 1908 sur la section Vellereille-les-Brayeux - Merbes-le-Château et furent terminés en 1910, mais il ne fut possible d'ouvrir cette section au trafic que le 18 mai 1912, les travaux de la section Binche - Vellereille-les-Brayeux, également entamés en 1908, ayant duré plus longtemps que prévu, étant donné la nécessité de rem placer à Binche le Pont d'Hurtebise.

Quant aux sections Merbes-le-Château - Bersillies l'Abbaye et Solre-sur-Sambre - Montignies-Saint-Christophe, elles furent toutes deux inaugurées le 3 mars 1914*. Un dépôt avait été construit à Solre-sur-Sambre.

La première guerre mondiale avait particulièrement affecté ces lignes, puisqu'elles furent presque intégralement démontées par ordre de l'autorité militaire occupante. Leur remise en service sera cependant chose faite en septembre 1921.

Les pourparlers avec l'administration municipale de Cousolre en vue du prolongement de la ligne en territoire français, interrompus à cause de la première guerre mondiale, ne furent pas repris après 1918 et le projet tomba dans l'oubli. Entre Montignies-Saint-Christophe et Beau-

* Certains documents indiquent le 3 avril 1914.

mont, et bien que les travaux de terrassement aient été poussés très loin, la voie n'a jamais été posée.

Peu avant la seconde guerre mondiale, les autorails (AR 134 et 135) font leur apparition, puis, au cours des hostilités, l'occupant ordonne le démontage de la section Solre-sur-Sambre - Montignies-Saint-Christophe, qui ne sera jamais reconstruite.

Les plans d'électrification de la ligne Binche - Bersillies l'Abbaye, dressés en 1946, restèrent dans les cartons, la baisse rapide du trafic ne pouvant plus justifier de gros investissements. Le 1er août 1953, les autobus prennent la relève. Le service des marchandises prend fin un an plus tard, le soir du 30 août 1954.

* * *

CHAPITRE IV. — LA PERIODE CONTEMPORAINE

Il n'est pas arbitraire de fixer à 1930 le début de la période contemporaine des lignes vicinales de La Louvière et du Centre : c'est en effet à cette date que le réseau prend l'essor particulier qui le conduira à son apogée. On entamera la construction d'importantes extensions qui assureront sa connexion avec les réseaux voisins de Mons et de Charleroi.

C'est encore durant cette période qu'apparurent les voitures motrices des types 9830 et Standard, de même que les premiers autorails.

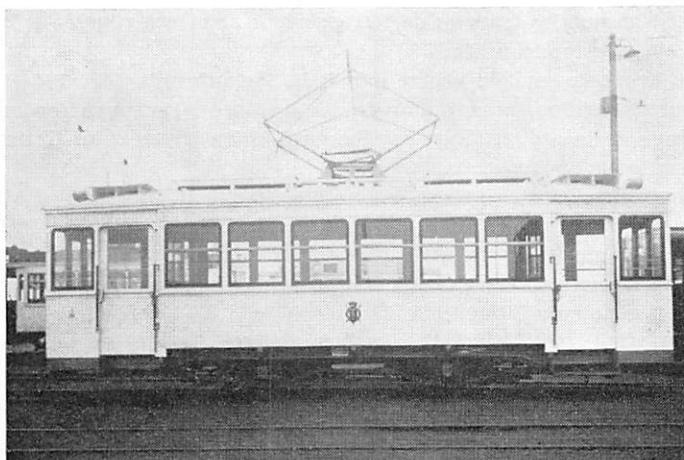
1. Les années 1930 à 1937, période des extensions

Le 1er juillet 1931, l'organisation des services électriques se présentait comme suit :

1. Bracquegnies - La Louvière - Mariemont - Morlanwelz (un service sur deux étant prolongé à Anderlues Monument).
2. Manage - Haine-Saint-Pierre - La Louvière - Familleureux.
3. Manage - Haine-Saint-Pierre - La Louvière - Fayt.
5. Houdeng-Goegnies - Roeulx.
6. La Louvière - Saint-Vaast - Péronnes - Binche.
7. Saint-Vaast - Bracquegnies.
8. Péronnes - Bray - Estinnes-au-Mont (à partir du 15-10-31).
9. Mariemont - Trazegnies - Fontaine-l'Évêque (jusqu'au 30-6-33).
10. Anderlues (Jonction) - Lobbes - Thuin.
78. Charleroi - Fontaine l'Évêque - Anderlues - Binche.

On remarquera que le chiffre 4 manque à l'appel : il était destiné à la relation Morlanwelz - La Louvière via les Hayettes et Haine-Saint-Pierre (Houssu), qui sera inaugurée le 1er juillet 1933. Lors de la numérotation des lignes en 1930, dans l'esprit des organisateurs, les chiffres 1 à 5 devaient être réservés aux lignes du Centre I, les chiffres 6 à 8 aux lignes de Binche - Bracquegnies - La Louvière - Estinnes-au-Mont et les nombres suivants, aux lignes du Centre II.

Un service n° 11 se substituera le 1-7-33 au service n° 9 pour assurer une liaison Bracquegnies - La Louvière - Mariemont - Trazegnies - Fontaine l'Évêque. Le chiffre 9 sera ultérieurement affecté à la relation Morlanwelz - Roeulx, fusion des anciens services 4 et 5.



MOTRICE 9831, UNE DES DIX A EQUIPEMENT « SIEMENS » CONSTRUITES
PAR LES ATELIERS DE SENEFFE (Docum. SNCV)

En fait de motrices, le parc de matériel était le suivant :

a. - Quelques « survivantes » à deux essieux des séries 9031-9047, 9119-9122, 9132-9138, 9216-9227, 9326-9335 et 9342-9364. Les séries 9548-9558 et 9676-9677 venaient de quitter La Louvière pour Mons et le Borinage.

b. - 18 motrices à deux essieux : 9830-9839 (Seneffe) à équipement Siemens, mises en service d'août à octobre 1930, et 9893-9899 (Anglo-Franco-Belge), mises en service en février et mars 1932.

c. - 13 « standard » à caisse en bois : 9747-9749, 9773-9776 et 9974-9979.

En 1935 vinrent s'ajouter quatre « standard » métalliques à plaques indicatrices en bois des séries 10078-10092 et 10108-10110, qui rejoindront les « standard » à caisse en bois ci-dessus.

Du côté est du réseau, la jonction a été opérée une première fois avec Charleroi le 30 juin 1929, grâce à l'ouverture de la section Marchienne-au-Pont - Fontainel'Evêque, puis une seconde fois le 25 septembre 1932 par l'inauguration de la section Trazegnies - Courcelles (Trieux). Jusqu'au 30 novembre 1933, en attendant que soient terminés les travaux de la section Courcelles (Trieux) - Roux - Marchienne-au-Pont, le service sera assuré entre Trazegnies et Courcelles par les trams de la ligne 61 : Charleroi - Gosselies - Courcelles - Trazegnies. Enfin, le 1er décembre 1933 verra l'achèvement du nouveau service 80 : Charleroi - Marchienne - Roux - Courcelles - Trazegnies. Deux ans plus tard, ce service sera prolongé de Trazegnies à Bracquegnies en remplacement du service n° 11 ; dès lors, la section Trazegnies - Fontaine l'Evêque sera exploitée en navette (n° 79). (à suivre)

Le Gyrobus, nouvelle acquisition du musée du Tramway

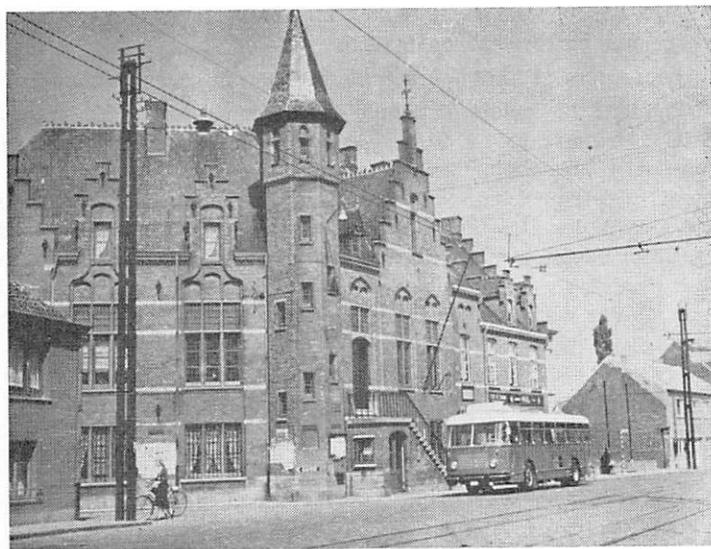
par E. Keutgens

Le Musée du Tram à Schepdaal près de Bruxelles, qui comprend déjà une belle collection de matériel sur rail vicinal, vient de s'enrichir du premier véhicule vicinal ne circulant pas sur rails. En effet, le 28 avril dernier le gyrobus « G 3 » y a fait son entrée. C'est à notre connaissance le seul exemplaire de gyrobus existant encore au monde.

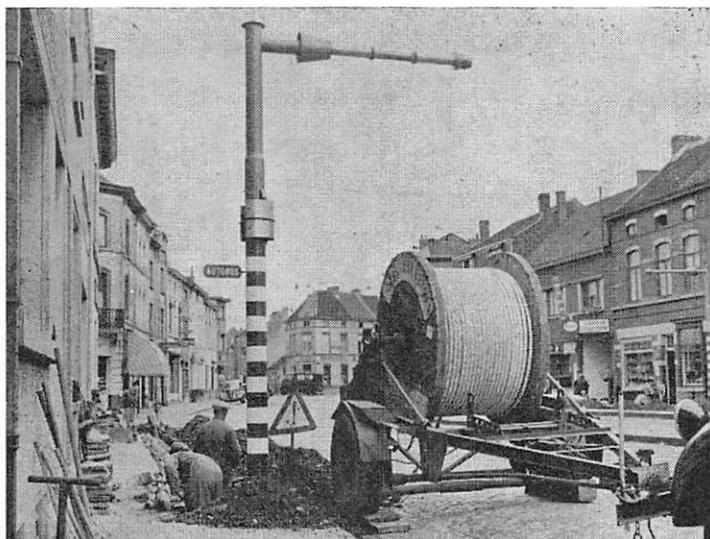
C'est en 1953 que fut exposé pour la première fois, par l'industrie suisse, un gyrobus à l'exposition des moyens de transport à Munich, en Allemagne.

En 1954 les premières expériences avec ce nouveau type de véhicule eurent lieu à Yverdon, ville de Suisse entre Lausanne et Neuchâtel et important centre ferroviaire. La ligne initiale avait une longueur de 4,5 km.

D'autres essais eurent lieu, en Suisse également, à Altdorf, du côté nord du Gothard, et à Aarau, entre Berne et Zurich. En Autriche l'en



1956 : GYROBUS DEVANT LA MAISON COMMUNALE DE MERELBEKE. (Photo Roels)



INSTALLATION DES MATS ET DU CABLE D'ALIMENTATION

(Photo Roels)

monta la ligne Heerbrugg - Diepoldsau - Hohenens, dans la vallée du Rhin et à proximité de la frontière suisse, en gyrobus. Enfin l'actuelle Kinshasa, ex-Léopoldville, capitale du Congo ex-belge, connut quatre lignes de gyrobus inaugurées le 6 août 1955.

A l'heure actuelle toutes ces exploitations ont été abandonnées.

En Belgique, la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux commanda le 11 février 1955, à titre d'essai, trois gyrobus à la firme suisse Oerlikon-Zurich. Les véhicules portaient les numéros G 1, G 2 et G 3. Le 24 mai 1956 le premier gyrobus arriva par chemin de fer à Bruxelles et l'on décida de les affecter à la ligne de tramways supprimée depuis le 1 mai 1955 et exploitée par des autobus du type suburbain, Gand-Merelbeke. Les essais en gyrobus débutèrent le 15 août 1956 et le 10 septembre 1956, soit quatre semaines plus tard, les gyrobus furent mis en service régulier.

Les caractéristiques de la ligne de gyrobus Gand-Sud - Merelbeke

Les plans originaux de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux prévoyaient une ligne de gyrobus de Gand-Sud à Bottelare (village), par Ledeborg et Merelbeke (village). L'infrastructure de la ligne ne fut toutefois jamais étendue au delà de Merelbeke (Molenhoek).

La ligne exploitée était longue de 8,140 km et avec la variante par Merelbeke (Flora) elle atteignit 9,640 km. Elle disposait de six points

Présence du tramway 6

l'alimentation avec au total dix pylônes de charge, disposés symétriquement, deux à deux, pour l'alimentation dans les deux sens, sauf aux terminus.

Les pylônes avec point d'alimentation étaient situés aux emplacements suivants :

GAND-Sud, Graaf van Vlaanderenplein, 1 pylône	
Ledeberg, Botermarkt, 2 pylônes, un de chaque côté de la voie publique ; distance du précédent :	1,930 km
Merelbeke, van Goethemstraat, 2 pylônes disposés comme ci-dessus et distants des précédents de	1,833 km
Merelbeke, Bergstraat, 2 pylônes (etc)	2,100 km
Merelbeke, Hukkelgem, 2 pylônes (etc)	1,974 km
Merelbeke, Molenhoek, 1 pylône (terminus)	1,930 km

Les pylônes ou poteaux, comme on les appelle dans le langage courant, avaient une hauteur de 4,80 m et le bras horizontal ou potence qui mesurait 2,50 m était muni de trois pièces séparées de contact pour l'alimentation en courant triphasé à phases équilibrées. A 3,20 m de hauteur du sol, deux plaques de cuivre donnaient contact à deux petites tiges latérales fixées au gyrobus et raccordées à sa batterie à 24 volts. Ce contact mettait le pylône d'alimentation à sa charge de 500 volts et le volant gyroscopique du véhicule était de cette manière lancé au nombre de tours requis pour la bonne marche.

Les gyrobus rentraient le soir au dépôt de Merelbeke où une installation à 220 volts permettait soit de maintenir en marche le volant gyroscopique soit de le lancer.

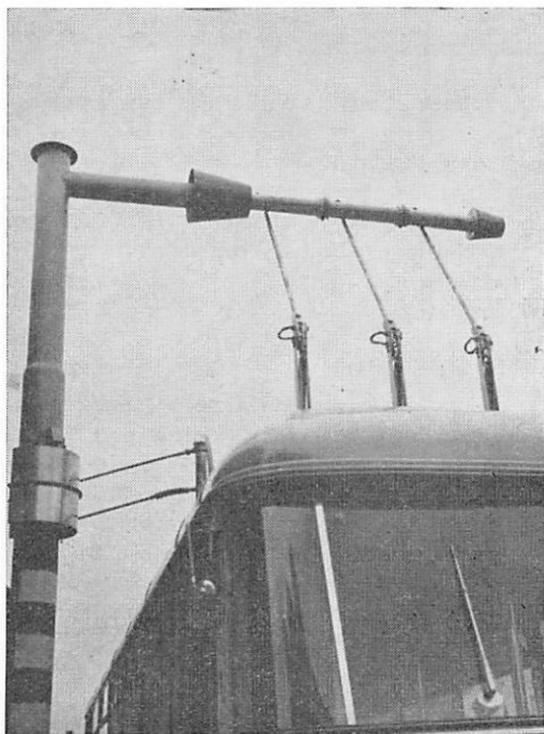
La vitesse commerciale des gyrobus sur la ligne Gand-Merelbeke atteignait 22 km/h. L'exploitation n'a toutefois pas été de longue durée, car le 24 novembre 1959 l'on remit en service les classiques autobus au mazout.

L'alimentation des gyrobus en courant électrique

L'on sait généralement que les tramways électriques sont, à l'heure actuelle, alimentés par du courant triphasé à haute tension — de 10 à 15.000 volts — qui est abaissé au moyen de transformateurs à la tension de la ligne aérienne de 600 volts en moyenne, et redressé d'alternatif en continu dans les sous-stations.

Les gyrobus présentaient l'avantage de ne pas nécessiter de changement de courant alternatif en courant continu. La centrale envoyait du courant alternatif à 12.000 volts qui, au moyen d'un transformateur statique, était abaissé à 500 volts 50 périodes.

A l'arrêt sous un pylône d'alimentation, le conducteur du gyrobus actionnait un levier placé à sa portée de la position 0 à la position 1, pour relever lentement les trois prises de courant, longues de 2 m chacune, placées sur le toit du véhicule. Ces trois espèces de perches de trolley



GYROBUS SOUS UN
MAT D'ALIMENTATION

A GAUCHE : LES DEUX
DOIGTS LATÉRAUX

AU DESSUS : LA TRIPLE
PERCHE D'ALIMENTATION
EN CONTACT
AVEC LA POTENCE

(Photo Roels)

allaient se mettre en contact avec les points prévus à cet effet sur le bras horizontal du pylône d'alimentation.

Ensuite le conducteur plaçait son levier de la position 1 en position 2 et les deux petites tiges latérales citées plus haut, latéralement et à droite du gyrobus, sortaient et allaient chercher contact avec les plaques de cuivre également citées. A ce moment le courant de la batterie du gyrobus actionnait l'enclenchement de mise sous tension des points d'alimentation du volant gyroskopique, lancé par un moteur électrique.

Un système de verrouillage empêchait la mise en marche intempestive du gyrobus pendant le chargement.

Pour repartir, il fallait abaisser les prises de courant, déconnecter les tiges d'enclenchement et couper ainsi le courant sur le pylône d'alimentation. Le conducteur ramenait son levier de la position 2 via la position I à la position 0.

Caractéristiques techniques du gyrobus

Le gyrobus était essentiellement un autobus électrique muni d'un volant gyroskopique tournant à grande vitesse au moyen d'un moteur électrique. Ce volant actionnait une génératrice qui, à son tour, donnait

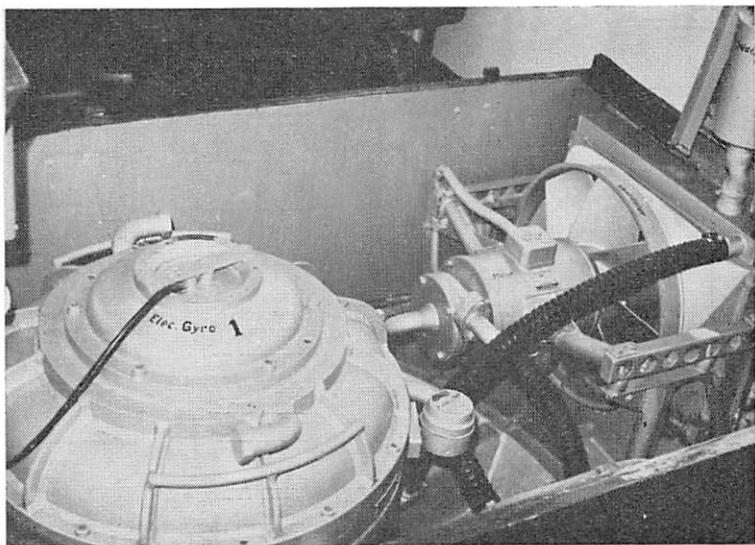
le courant nécessaire au moteur de traction. L'idée était en quelque sorte de créer un trolleybus sans lignes aériennes.

Le volant était placé au centre du châssis du véhicule, sur des roulements à rouleaux. Il était en acier, logé dans une cavité remplie d'hydrogène à basse pression (0,7 atmosphère) afin de faciliter sa rotation.

Le volant avait un axe vertical et un diamètre de 1,62 m. Il pesait environ 1500 kgr. et était actionné par un moteur triphasé asynchrone du type dit « cage d'écureuil » permettant d'amener la vitesse de rotation du volant à quelque 3000 tours à la minute. La mise en marche, ou le maintien à la vitesse voulue du volant, s'effectuait aux terminus et aux points d'alimentation en cours de route. Le poids total de l'installation électromécanique, comprenant moteur, volant, etc., s'élevait à environ 3 tonnes.

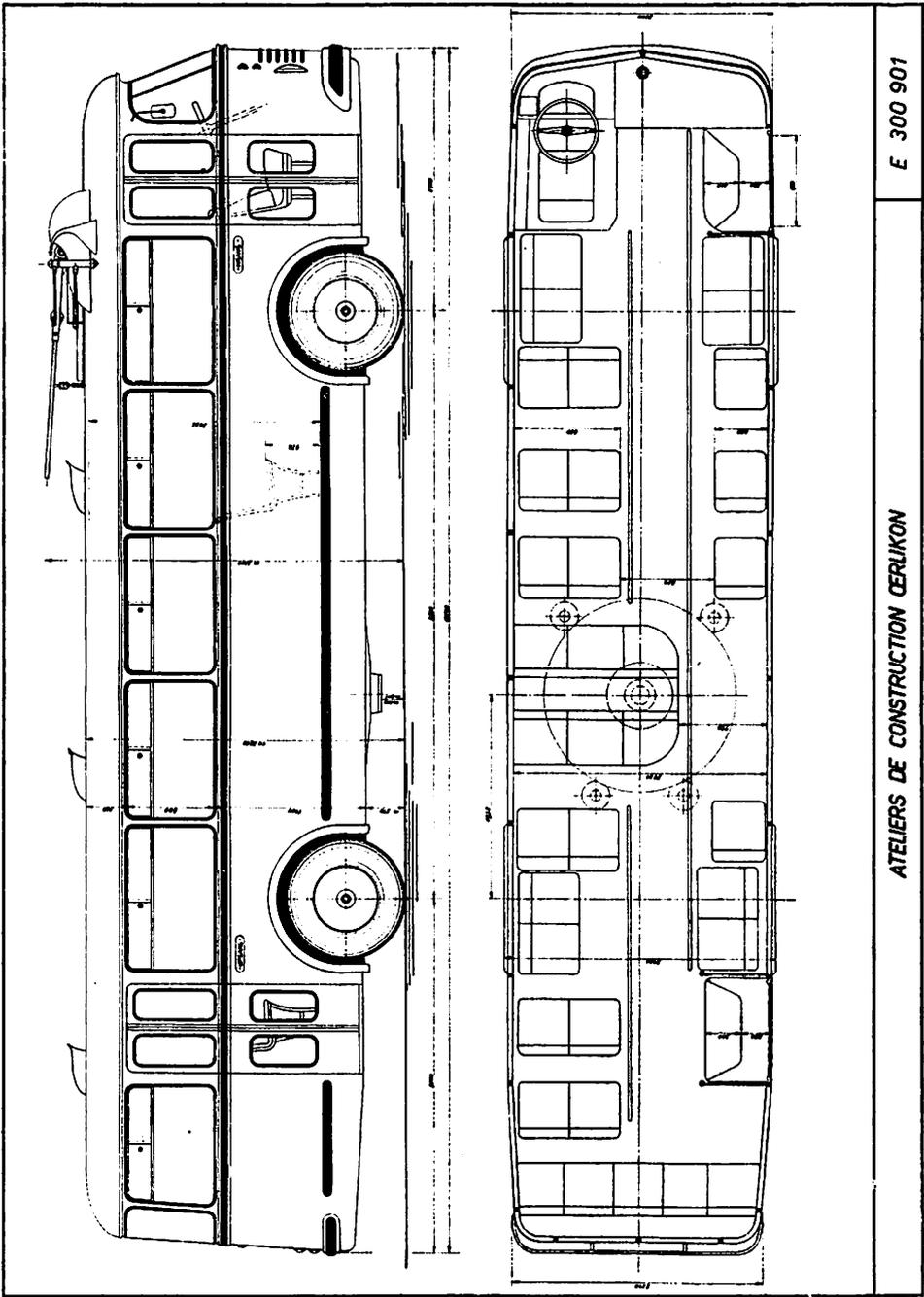
Le temps de charge ou de remise à la vitesse voulue du volant comportait environ deux minutes et s'effectuait pendant la montée et la descente des voyageurs à l'arrêt.

Le moteur de traction lui-même était également un moteur triphasé à cage d'écureuil dont les connexions permettaient un choix de vitesses allant de 12 à 55 km/h, commandé par le rhéostat du conducteur à la manière d'une commande de trolleybus.



LE MOTEUR GYROSCOPIQUE AVEC, PARTIELLEMENT VISIBLE SOUS LUI, LE FAMEUX VOLANT

(Photo Fr. Keutgens)



ATELIERS DE CONSTRUCTION CERUKON

E 300 901





UN GYROBUS DE LA S.N.C.V. PHOTOGRAPHIE EN SUISSE. (Docum. Oerlikon)

L'autonomie de marche du gyrobus allait, sous conditions normales, jusque 6 km avant de devoir procéder à une recharge.

Le véhicule

Longueur hors tout	10,70 m
Largeur maxima	2,40 m
Empattement	5,20 m
Hauteur prises de courant abaissées	3,20 m
Vitesse maxima	55 km/h
Tare	11.700 kg
Poids en charge, max.	env. 16.750 kg
Places assises, voyageurs	35
Places debout	35

Le volant gyroscopique

Type	EG 162 - 17 a
Diamètre	1,62 m
Poids volant	1.500 kg
Poids de l'électromécanique	3.000 kg
Puissance énergétique du volant à 3000 t/m	9 KWH
Puissance entre 2949 et 1800 t/m	5,4 KWH

Le gyrobus G 3, actuellement au musée du tram, portait en service la plaque minéralogique, 0554 P ; l'indice routier 10 - 1450.

La Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux a déclassé les gyrobus G 1 et G 2 le 26 janvier 1970.

|| actualités en bref ||

A la S.T.I.B.

Le 21 décembre 1970, soit un an exactement après l'ouverture de la première ligne du prémétro bruxellois, S.A.R. le Prince Albert inaugurait le premier tronçon de la ligne n° 2, entre la Place Quételet et la Rue des Drapiers.

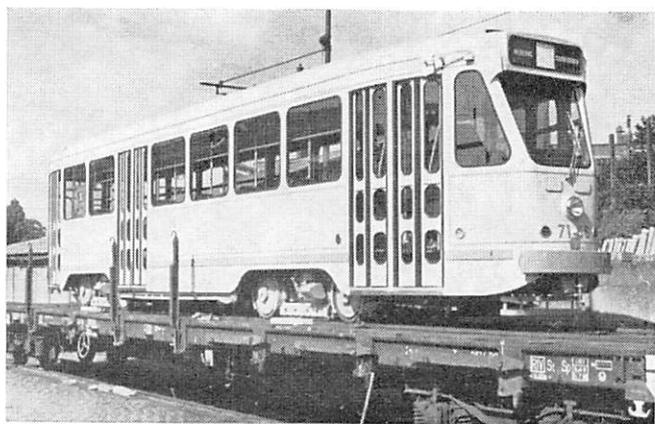
Cette section fut, dès ce même jour, utilisée par les services 101, 102 et 103, tous trois équipés depuis peu de motrices du type 7000 à pantographe et trolley. Les services 18 et 19, par contre, n'utiliseront ce pertuis qu'au cours du premier semestre de 1971, après la livraison des nouvelles motrices PCC articulées.

D'un développement de 2 km, le tronçon de la Petite Ceinture ainsi inauguré compte quatre stations souterraines, à savoir : Madou, Arts, Luxembourg et P. de Namur. La seconde d'entre elles est en correspondance avec la ligne n° 1 (axe Est-Ouest). Ces stations ont été particulièrement soignées et leur réussite, tant sur les plans décoratif que pratique, est totale.

On peut toutefois déplorer qu'il ait fallu cinq ans et demi de travaux pour réaliser une aussi modeste section. Et nous restons songeurs lorsqu'on nous apprend, le plus sérieusement du monde, qu'il faudra attendre 1984 pour voir l'achèvement de la totalité de la ligne n° 2 (Rd-Pt. du Meir - Pl. Emile Bockstael) !

Gageons que d'ici là, Bruxelles aura péri, étouffée, dans un monstrueux embouteillage et un apocalyptique nuage d'oxyde de carbone...

* * *



UCCLE-CALEVOET, 1.9.1970 : LA PREMIERE UNITE DE LA NOUVELLE SERIE DE P.C.C. BRUXELLOISES VIENT D'ARRIVER

(Photo R. Plétinckx)

C'est au début du mois de septembre 1970 qu'a débuté la livraison d'une nouvelle série de motrices du type 7000. Pour rappel, cette série de 16 unités (7156-7171) a été construite par « La Brugeoise & Nivelles » ; les bogies proviennent de l'ancien réseau de Johnston, aux U.S.A.

La fourniture, qui se fait à raison d'un véhicule par semaine, sera achevée pour le début de 1971. Quant à la livraison des 53 motrices PCC articulées, elle est attendue pour les mois suivants.

Ainsi, le réseau bruxellois compte actuellement 172 motrices du type 7000, réparties en quatre séries, numérotées respectivement 7000-7050 (fin 1951-début 1953), 7051-7080 (début 1956), 7081-7155 (mi 1957 - début 1958) et 7156-7171 (fin 1970).

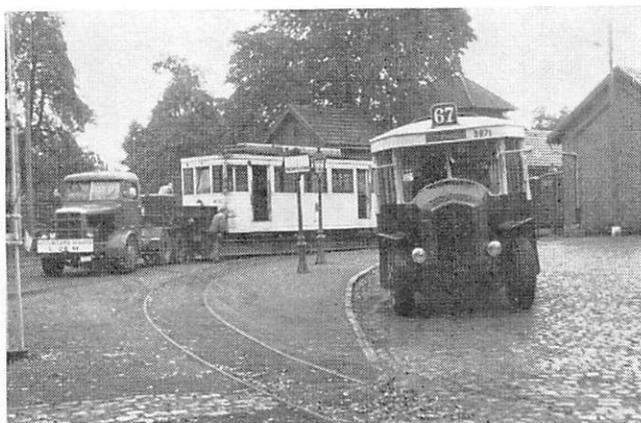


nouvelles de nos associations

A l'Amutra

Au cours du 3^e trimestre de 1970, les collections de notre Musée se sont encore enrichies de trois nouveautés : il s'agit, en premier lieu, d'un ancien autobus parisien arrivé à Schepdaal, par ses propres moyens, le 29 août. En outre, suite à la fermeture de la ligne vicinale de Mol, l'ART. 40 à buttoirs du type « grand chemin de fer » a été réservé, en état de marche, à l'Amutra : c'est le 2 septembre qu'a eu lieu son transfert de Mol à Bruxelles.

Signalons enfin que, le 26 septembre, la motrice 94 de la S.T.I.V. faisait son entrée au Musée.



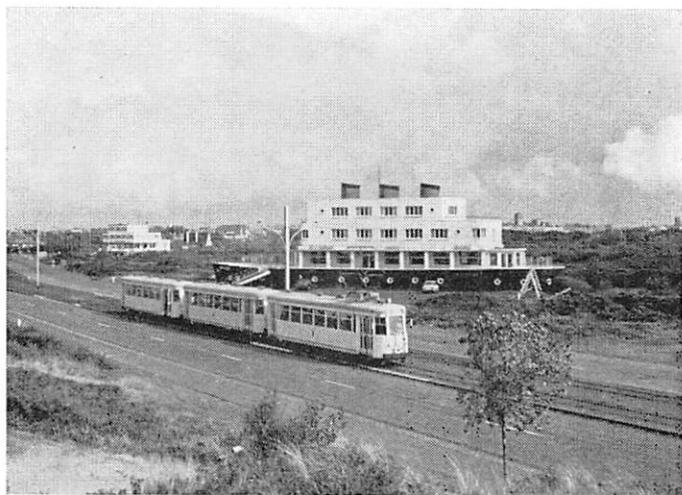
MUSEE DE SCHEPDAAL, 30.9.1970 : ARRIVEE DE L'ART 40 ; A L'AVANT-PLAN, L'AUTOBUS PARISIEN ACQUIS PAR L'AMUTRA. (Photo E. Keutgens)

C'est avec une très vive satisfaction que l'on a dénombré quelque 76 participants à l'excursion organisée le 12 septembre sur le réseau vicinal de la Côte.

Après un départ plein de promesses, la pluie fut malheureusement de la partie jusqu'à la fin de cette mémorable journée. Au retour, et tout particulièrement entre Ostende et Knocke, il a même tant plu qu'il fut totalement exclu d'enregistrer des photographies.

Malgré ces conditions atmosphériques, les participants garderont, sans aucun doute, un très bon souvenir de cette journée humide. Au départ de Knocke, pour le parcours de la matinée, la rame se composait de la motrice standard 9817 et des deux remorques 19666 (destinée au Musée) et 19679. Dans chaque cité balnéaire, un arrêt-photo avait été prévu. A Ostende, un autre convoi prit le relais pour rejoindre la gare à la Pl. Marie-José et vice-versa : il était composé du fourgon-moteur 10019 et des remorques 19537 et 19534 ; on put ainsi parcourir les trajets terminaux des lignes 1 et 2.

Après la pause de midi, c'est une troisième rame qui allait quitter la gare d'Ostende à destination de La Panne ; la composition en était particulièrement homogène : motrice S.9646 et remorques 19710 et 19695 du même type. Ce convoi revint de La Panne à Ostende, où un dernier changement était prévu : il s'agissait de nouveau de la motrice standard 9817, mais tirant cette fois les remorques 19537 et 19534 ; c'est ainsi que le groupe de participants rejoignit Knocke, heureux de cette passionnante journée consacrée à l'un des trois derniers réseaux électriques de la S.N.C.V.



LA RAME TYPE « S » HOMOGENE, EN ROUTE POUR LA PANNE, AU COURS DE L'EXCURSION « AMUTRA » DU 12.9.70

(Photo R. Bastaens)

Au T.T.A.

Quatre engins de traction supplémentaires sont arrivés au T.T.A. dans le courant de ce mois de septembre : il s'agit — enfin — de la locomotive 1075 reprise aux Charbonnages d'Argenteau, ainsi que de trois autorails-tracteurs de la ligne vicinale de Mol (ART. 41, 50 et 69).

Ces véhicules ont été déchargés à Erezée dans l'ordre suivant : l'ART. 69, le 4 septembre ; la HL. 1075, le 8 septembre ; les ART. 50 et 41, respectivement les 22 et 25 septembre. Parmi les autorails, seul l'ART. 69 est en parfait état de marche ; les deux autres souffrent de différentes avaries. Quant à la locomotive, sa remise en service ne pourra se faire qu'après vérification de l'état de sa chaudière et de son foyer.

D'autre part, le T.T.A. a décidé de faire examiner la possibilité de remise en service de la locomotive 1000, ex-« Albert » de Tirlemont, actuellement garée au Musée de Schepdael.

* * *

Au cours de l'exercice 1971, le T.T.A. se rendra propriétaire de six voitures et fourgons qui sont actuellement loués à la S.N.C.V. ; cette opération de rachat concernera les remorques à deux essieux 1208, 1348, 8944, 10760 et 2115, ainsi que le fourgon B.2227.

* * *

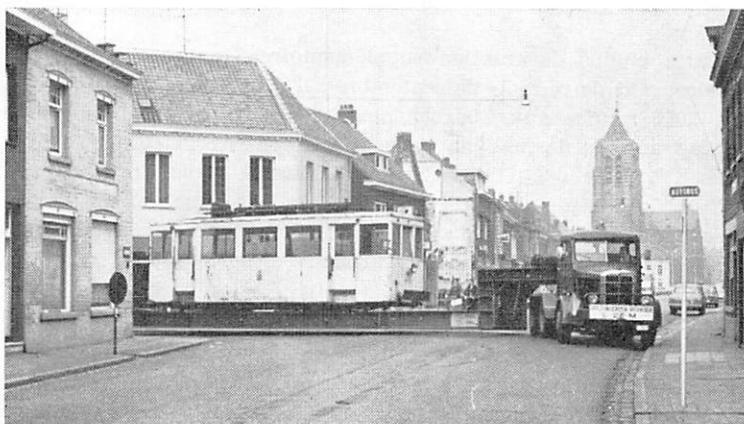
Enfin, nous sommes fiers de communiquer ci-après les magnifiques résultats de l'exceptionnelle saison d'exploitation 1970, comparés à ceux de l'exercice précédent. Que de chemin parcouru depuis les modestes débuts de 1966 ! Soulignons notamment la journée du 23 août 1970, qui a vu l'affluence-record de 712 voyageurs ! Épinglons encore dix jours ayant vu affluer plus de 500 voyageurs, et 33 autres journées où le chiffre de 300 clients a été atteint.

	1969	1970
Nombre total de voyageurs	17.487	22.360
Nombre de voyages aller-retour	497	510 (1)
Kilométrage parcouru (serv. voyag.)	5.970	6.180 (2)
Moyenne de voyageurs par train aller-retour	35,18	43,84
Nombre de voyageurs au kilomètre	2,92	3,61
Kilométrage moyen d'un aller-retour	12	12
Nombre de jours d'exploitation	95	98 (3)
Moyenne de voyageurs par jour d'expl.	184,07	228

(1) dont 119 en service vapeur (contre 102 en 1969)

(2) dont 1.428 en service vapeur (contre 1.230 en 1969)

(3) dont 29 jours d'exploitation sous réservation (contre 23 en 1969) ; sur les 98 jours (95 en 1969), 40 ont été assurés en traction vapeur (contre 26 en 1969).



L'ART 50, QUITTANT MOL A DESTINATION DU T.T.A., LE 21.9.1970. (Photo E. Keutgens)

* * *

L'inventaire du matériel attaché au dépôt de Blier à la date du 1er octobre 1970, fait apparaître 36 véhicules, dont 11 appartiennent en propre au T.T.A. ou à ses membres. Le parc se décompose comme suit :

a. locomotives à vapeur : 1075 - 1076.

b. autorails-voyageurs : 93 - 123 - 133.

c. autorails-tracteurs : 41 (1) - 50 (1) - 69.

d. voitures et fourgons :

1. à voyageurs, deux essieux : 41 (ex-STIV) - 610 (ex-MIVA) - 1208 - 1348 - 5127 (ex-MIVG) - 8944 - 10760.

2. à voyageurs + bagages, deux essieux : 2115.

3. à voyageurs, à bogies : 19188 (2) - 19566 - 19568 - 19572.

4. fourgons à bagages : 2355 - 2402 (2) - B. 2227.

e. wagons divers :

1. à haussettes : 5726.

2. plats : 8139 (à bogies) - 3711 - 59757.

3. fermés : 7848 - 18230.

4. benne : 20820.

5. citerne : 51742.

6. chasse-neige : 8178.

7. cintreuse de rails : 51680.

8. wagonnet à outillage : sans n°.

Pour mémoire : deux motrices électriques ex-STIV, n°s 38 (1) et 82 (1).

N.B. : sauf mention contraire, il s'agit d'ancien matériel de la S.N.C.V. En caractères gras, les 11 véhicules appartenant en propre au T.T.A. ou à ses membres.

(1) matériel de réserve (pas opérationnel).

(2) véhicules pas en service régulier (statut spécial).



A AMONINES, AU COURS
DE LA DERNIERE GUERRE :
LA LOCOMOTIVE 431 ET
UNE RAME MARCHANDISES.

LE MEME TYPE DE CONVOI
POURRAIT Y ETRE RECONSTITUE
AUJOURD'HUI

(Photo R. Janssen)

* * *

IMAGES DU T.T.A.

* * *

UN ANCIEN AUTOBUS PARISIEN DESSERT, DEPUIS LE 1.5.69, UN CIRCUIT
TOURISTIQUE EREZEE-BARVAUX. LE VOICI AU PONT D'EREZEE, RELEVANT UNE
CORRESPONDANCE DU T.T.A.

(Photo P. Dehon)



ASSOCIATION POUR LE MUSEE DU TRAMWAY (AMUTRA)

a.s.b.l. fondée le 7 mars 1961

C.C.P. 449.80

SIEGE SOCIAL - TRESORERIE : rue Pannenhuis, 164, à 1020 Brux.

Cotisations :

Membres adhérents : 200 fr. — Membres bienfaiteurs : 300 fr.

Membres de soutien : 500 fr. (min.) — Membres affiliés* : 50 fr.

* habitant sous le même toit qu'un membre d'une autre catégorie.

MUSEE VICINAL DE SCHEPDAAL

— 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. (r. Bara, 105-107, à 1070 Bruxelles - 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 « N », dont le point de départ se situe à Bruxelles, porte de Ninove (correspondance avec les lignes 20, 62, 63, 76, 101 et 102).

PRESENCE DU TRAMWAY

Bulletin périodique, distribué gratuitement aux membres d'expression française (sauf membres affiliés) de l'Amutra.

L'édition néerlandaise « Tramleven » peut également être obtenue, moyennant un supplément annuel de 100 fr.

Abonnements annuels (personnes non membres) :

« Présence du Tramway » ou « Tramleven » : 100 fr	} frais d'expédition
« Présence du Tramway » et « Tramleven » : 200 fr.	

REUNIONS AMICALES : le 2e vendredi de chaque mois, à 20 h, aux « Armes des Brasseurs », Bd. Anspach, 56, Bruxelles (Bourse).