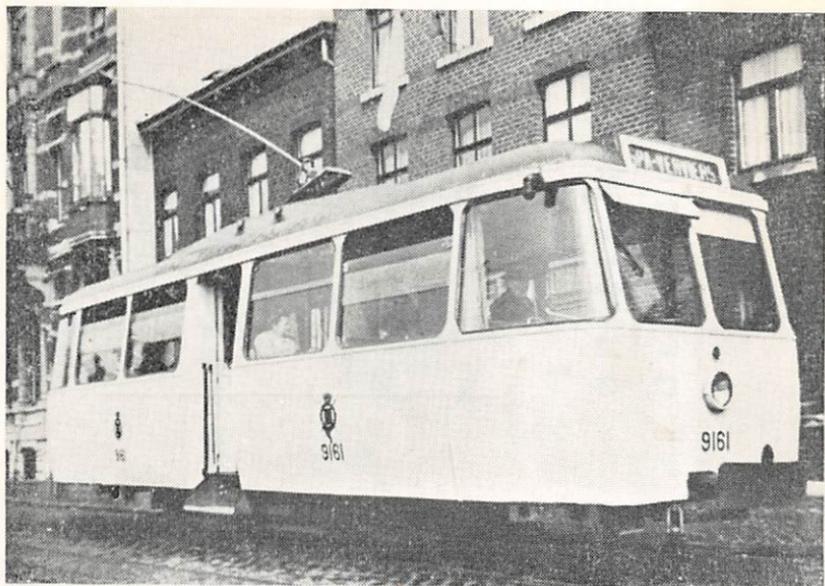


le. 13/4/74



44-45

la ligne vicinale spa-verviers

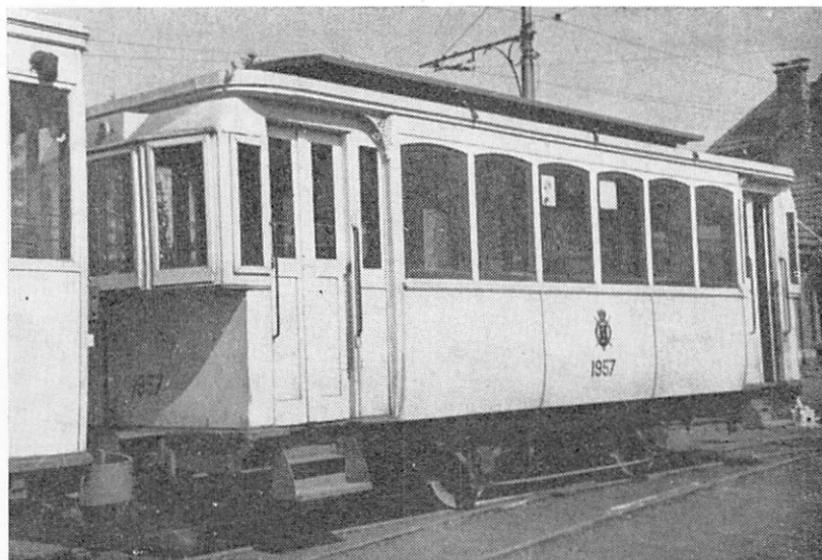
présence du tramway 12e année / I/II 1973 prix 50 fr.

présence
du tramway

n° spécial **44**
45

12^e année

1^{er}
2^{me} trimestres 1973



REMQRQVE FERMEE 1957 TYPE RAGHENÒ AU DEPOT DE BALMORAL :
ANNEE 1947 (Photo Jean Mech)

Notre photo de couverture : Motrice 9161 au terminus de Verviers
gare centrale, en 1950. (Cliché Jean Mech)

La ligne vicinale SPA-VERVIERS

MM. J. MECH
M. LAMBORAY
A. TENAERS

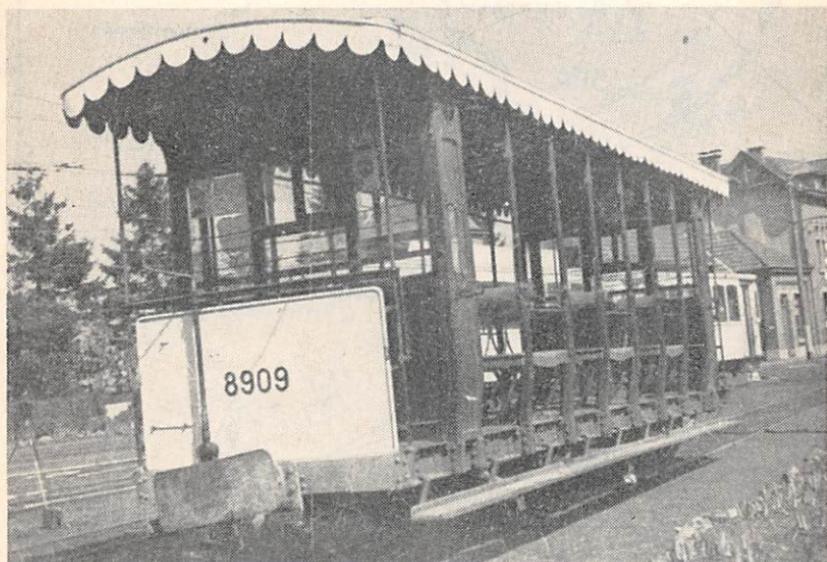
CHAPITRE I

HISTORIQUE

Genèse

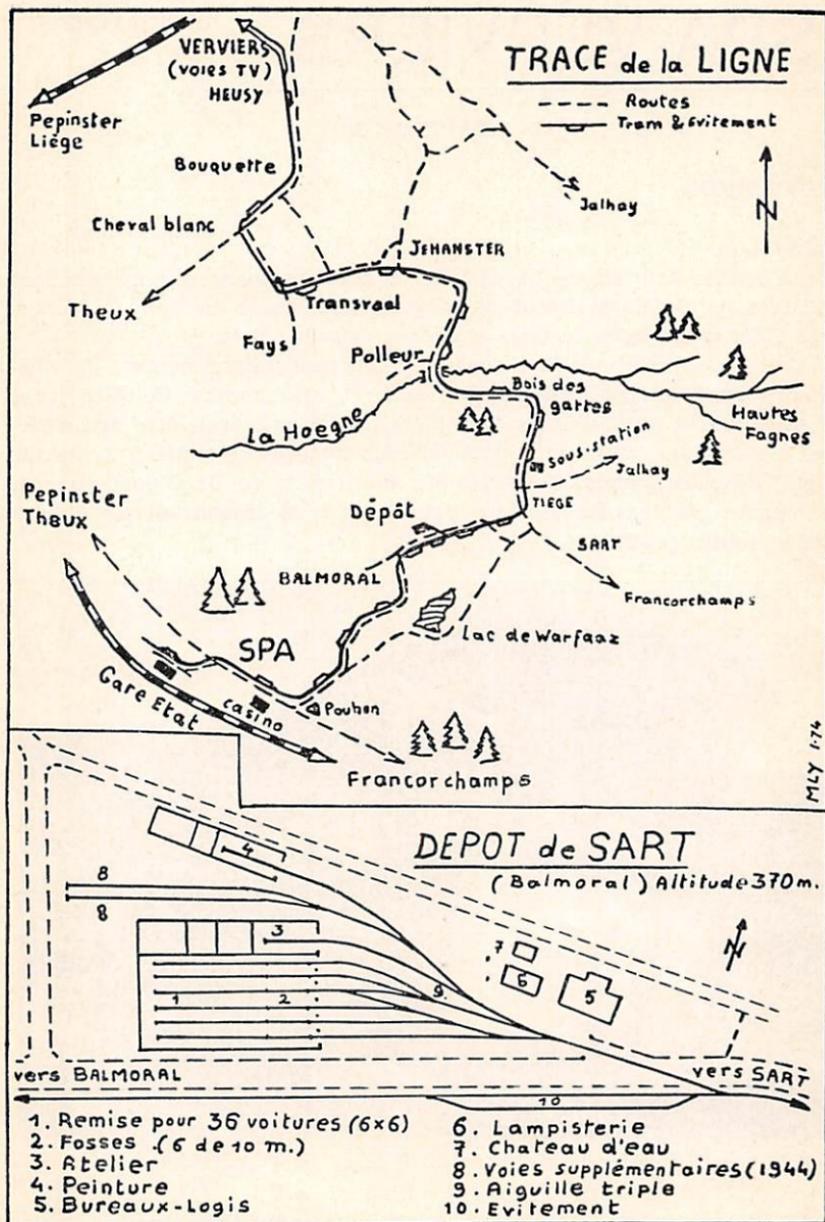
Le succès touristique de Spa et le développement des installations hôtelières de Balmoral firent qu'un promoteur local du nom de Gihoul lança l'idée d'une ligne de tram entre ces deux localités.

Cette excellente initiative devait permettre à un bon nombre de villégiateurs d'accéder commodément au lieu dit « Balmoral ». Celui-ci, juché sur sa colline, à quelque trois kilomètres de Spa, s'avérait être non seulement un domaine touristique doté d'hôtels luxueux et nanti d'un terrain de golf de classe internationale, mais aussi un point de départ pour de nombreuses promenades vers les bois de Spa, la Hoegne et les Hautes Fagnes, toutes proches.



REMORQUE OUVERTE 8909 FRANCO-BELGE (DITE ETROITE) EN 1941
(Photo Jean Mech)

Il fut alors envisagé de poursuivre la ligne jusqu'à la Hoegne et la grosse bourgade de Polleur, et, de là, de rejoindre Verviers en se raccordant, à Heusy, à la ligne nouvellement créée des Tramways Verviétois.



PLAN REALISE PAR M. MICHEL LAMBORAY

La ligne Spa-Heusy, dont la prise en considération provisoire intervint le 6 décembre 1906 et fut ratifiée définitivement le 3 mai 1907, nécessita la constitution d'un capital de 2.510.000 francs, ventilé comme suit :

Etat belge	.....	1.255.000
Province de Liège	.....	836.000
Ville de Spa	.....	134.000
Commune de Sart-lez-Spa	.....	134.000
Commune de Polleur	.....	134.000
Services publics de Spa et extensions groupés en sociétés anonymes particulières	.....	17.000
		2.510.000

La concession de la ligne fut accordée par A.R. du 30 mai 1908.

Mise en service du tram électrique et exploitation vapeur

La section de Spa (gare) à Balmoral (Bois de Spa) fut ouverte à la circulation des tramways électriques le 3 août 1909, tandis que se terminait la pose de la voie en direction de Heusy.

A cette époque, les 2 locomotives et les 4 motrices électriques constituant l'effectif de la ligne furent hébergées dans un dépôt provisoire sis à Bois de Spa (sur la bande de terrain qui se situe, actuellement, devant l'Eurotel) en attendant la construction du dépôt définitif de Sart-Balmoral.

Dans le courant de 1910, une relation par tram à vapeur fut instaurée entre Tiège (s/station) et Heusy et ce, à raison de deux voyages par jour. Bien que les locomotives regagnassent le dépôt provisoire après leur service, il n'y eut aucun transport de voyageurs entre la sous-station et Bois de Spa sous le règne de la traction à vapeur. Celui-ci ne devait pas subsister longtemps, car les différentes étapes de la mise en service électrique s'échelonnèrent comme suit :

3 km	Bois de Spa - Tiège (Charmille)	6.10.1909
1 km	Tiège (Ch) - Tiège (s/station)	28.08.1910
10 km	Tiège (s/s) - Heusy (Tramways Verviétois)	20.05.1911

Première convention SNCV — Tramways Verviétois

Affermée aux Tramways Verviétois le 4 janvier 1912, la ligne Spa—Heusy fut exploitée par cette société dès le 4 avril 1912. A cette occasion, le terminus fut reporté place Verte devant l'hôtel St Jean (actuellement siège du journal « Le Courrier »). Pour s'y rendre, le tram empruntait l'itinéraire de la ligne 3 des Tramways Verviétois via le Palais de Justice. La prise des colis s'effectuait par fourgon au café du coin de la place et le départ se faisait par la Chic-Chac.

Quoique desservie par du personnel revêtu de l'uniforme des Tramways Verviétois, la ligne fut exclusivement utilisée par du matériel SNCV.

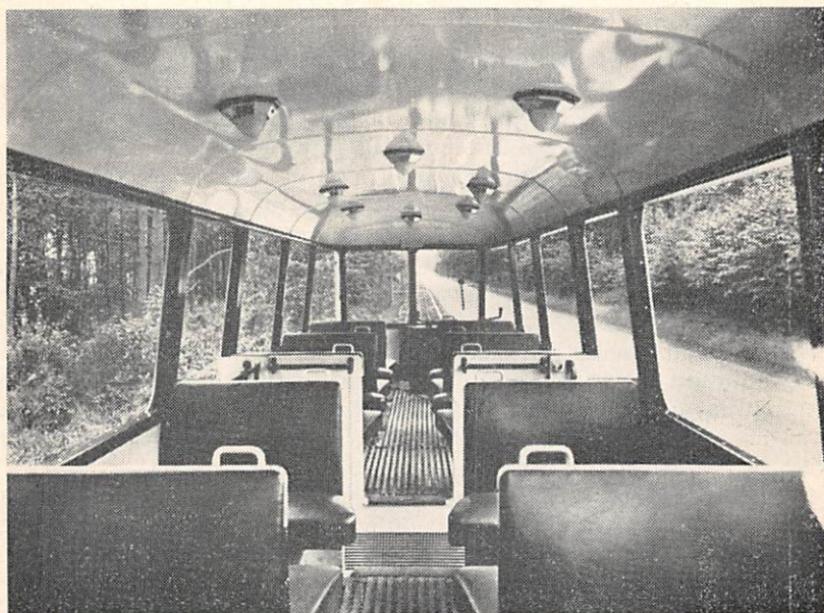
Tous les véhicules étaient garés au dépôt de Balmoral et ce n'est qu'à l'occasion d'entretiens importants qu'ils allaient à celui des Tramways Verviétois à Renoupré.

La Grande Guerre

Arrêté par le début des hostilités, le Spa—Verviers fut remis en circulation le 24 août 1914 sur ordre de l'occupant.

L'intérêt marqué par les Allemands pour cette ligne se comprit d'emblée, car celle-ci leur offrait le moyen de dédoubler sans peine la ligne de chemin de fer Verviers—Spa qui, à l'égale de sa consœur Welkenraedt—Verviers, était encombrée par les convois militaires venant de l'est.

Bien que plus limitée, en possibilités, que le « grand » chemin de fer, la ligne vicinale Spa—Verviers fut affectée, par l'occupant, aux transports de troupes, de colis, de courrier, voire de blessés (le premier tram « ambulance » fut aperçu le 2 novembre 1914). Dans ce but, les Allemands modifièrent le parcours du tram vicinal dans Verviers en reportant son terminus en contrebas de la gare de l'est. Celle-ci se révélait, en effet, moins encombrée que les autres gares de la ville.



PROTOTYPE DE LA MOTRICE 9161 (ETAT D'ORIGINE). VUE INTERIEURE : PANORAMIQUE. ANNEE DE CONSTRUCTION 1936.

Une des prestations les plus originale assurées par le Spa—Verviers durant cette guerre fut, sans nul doute, le tram « Casino ». Celui-ci permit aux officiers de la garnison de Verviers d'aller se récréer régulièrement à Spa !

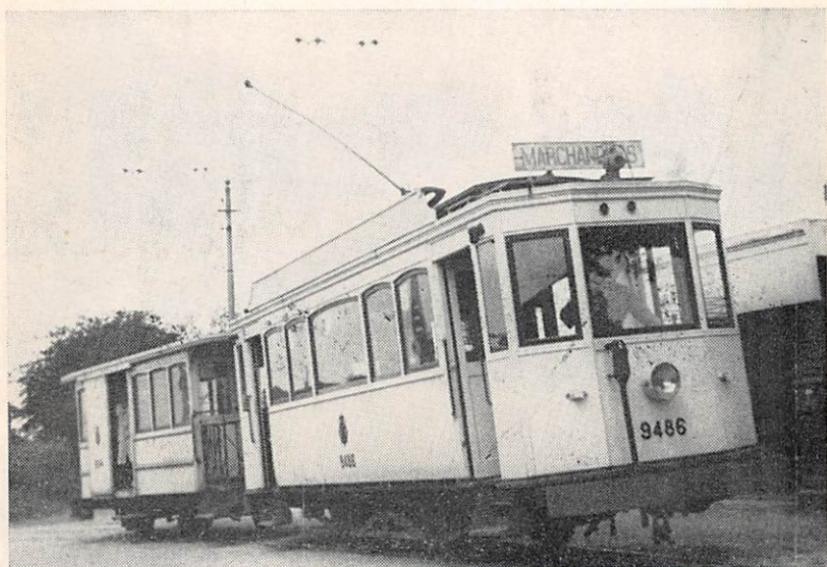
L'activité civile ne perdit cependant pas ses droits, car le Spa—Verviers fut entre autres le tram des fraudeurs de... pommes de terre ! Traqués par l'occupant, ceux-ci connurent des fortunes diverses ; c'est ainsi, par exemple, que le 8 octobre 1917, au départ du tram à Spa, 500 kg de ces précieux tubercules furent saisis par les Allemands...

L'année 1918

Par voie d'affiches apposées à Verviers le 19 février 1918, l'autorité allemande demandait des ouvriers terrassiers, menuisiers et métallurgistes

pour la construction d'une seconde ligne de tram qu'elle projetait entre Verviers et.... Spa !

Le 20 février, un service intensif Spa—Verviers (gare de l'est) fut organisé en utilisant la ligne 5 des Tramways Verviétois, passant par Pré Javais (supprimée en 1922 - le N° 5 fut réaffecté en 1933 à la ligne, nouvellement créée, d'Andrimont à Mangombroux). Ce service, géré par l'occupant, prévoyait un départ toutes les 1/2 heures !



MOTRICE 9486 + FOURGON MIXTE 2044 SERVICE MARCHANDISES EXCLUSIVEMENT. CIRCULAIT CHAQUE MATIN EN SEMAINE SEULEMENT. ARRET TIEGE-CHARMILLE. (Photo Jean Mech)

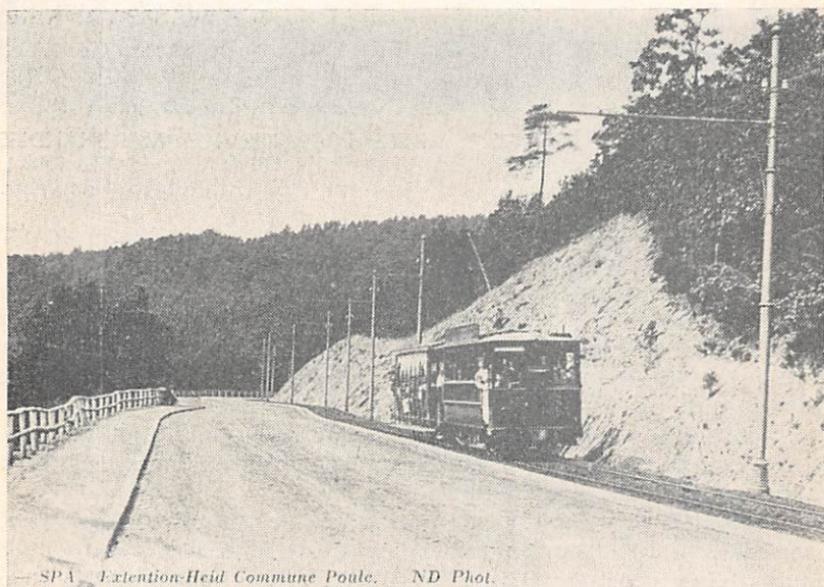
Le 5 mars, l'occupant déclarait la région de Spa comme zone consignée de discrétion. Hormis les Allemands et quelques privilégiés, personne ne pouvait y entrer ni en sortir. A ce propos, d'aucuns racontent que des gens hardis réussirent à traverser cette zone en se plaçant à plat ventre sur le toit des tramways ! En outre, le 30 mai, un point de transbordement pour voyageurs fut établi sur la ligne de démarcation que la voie ferrée traversait au pont de Polleur.

L'ensemble de ces mesures visait à assurer la sécurité du Kaiser et de son état-major dont le G.Q.G. se trouvait dans les caves blindées du château du Neubois à proximité de Spa.

Le 28 juillet, le Spa—Verviers passait à l'usage exclusif de l'armée allemande. Le 29 juillet, refusant de continuer le service dans ces conditions, le personnel de la ligne fut arrêté et emprisonné dans la Charreusse de Liège.

Le 5 août, on put lire dans les voitures des Tramways Verviétois qu'à partir du 8 août les trams de la ligne 1 (gare de l'est—Pépinster) prendraient le chemin de la ligne 5 (rue de l'Epargne—place Verte) tandis

TIÈGE. SART-lez-SPA. Route de Verviers au bas du village



SPA. Extension-Heid Commune Poulc. ND Phot.

DEUX TYPES « SPINETTES » SUR LA SECTION SPA-TIÈGE (ROUTE DE LA GILEPPE) VERS 1911. AU-DESSUS : MOTRICE SEULE. AU-DESSOUS : MOTRICE PLUS BALADEUSE.

que le Spa—Verviers ferait l'inverse (gare de l'est—place Verte, par Crapaurue).

Le 21 août, le Spa—Verviers fut complètement repris par le personnel civil.

Le 30 août, les communes de Heusy et de Polleur furent pénalisées d'un couvre-feu avancé à 19 heures suite à un sabotage commis sur la ligne non loin de la Bouquette.

Le 28 septembre, l'occupant entamait le renforcement et le redressement de la voie.

Au mois d'octobre, les Allemands entreprirent la pose d'une voie sur une rampe se situant entre la rue de Limbourg et la gare de l'est. Ce « plan incliné » devait permettre au Spa—Verviers d'accéder, depuis la ligne 1, aux installations de la gare précitée et par là, améliorer considérablement les opérations de transbordement. Mais la fin de la guerre mit un terme à cette entreprise.

L'entre deux guerres

Le 1 mars 1920, la SNCV reprit l'exploitation de la ligne. Par la même occasion, le terminus fut ramené à Heusy.

Le 20 octobre, grâce à une nouvelle convention conclue entre la SNCV et les Tramways Verviétois, le Spa—Verviers inaugurait une nouvelle pénétration dans Verviers par le Palais de Justice, la place Verte et l'Harmonie jusqu'à l'évitement de la rue Tranchée (actuellement rue Peltzer de Clermont). Pénétration de courte durée, car cette convention fut résiliée en 1921 !

Il fallut néanmoins patienter jusqu'en 1929 pour voir se conclure une convention de pénétration fixant définitivement le terminus du Spa—Verviers à la gare centrale. Il fut alors décidé de mettre à double voie la section Vieuxtemps—place de la Victoire (ligne 3), afin d'établir une jonction directe et sans entraves entre Heusy et le nouveau terminus vicinal.

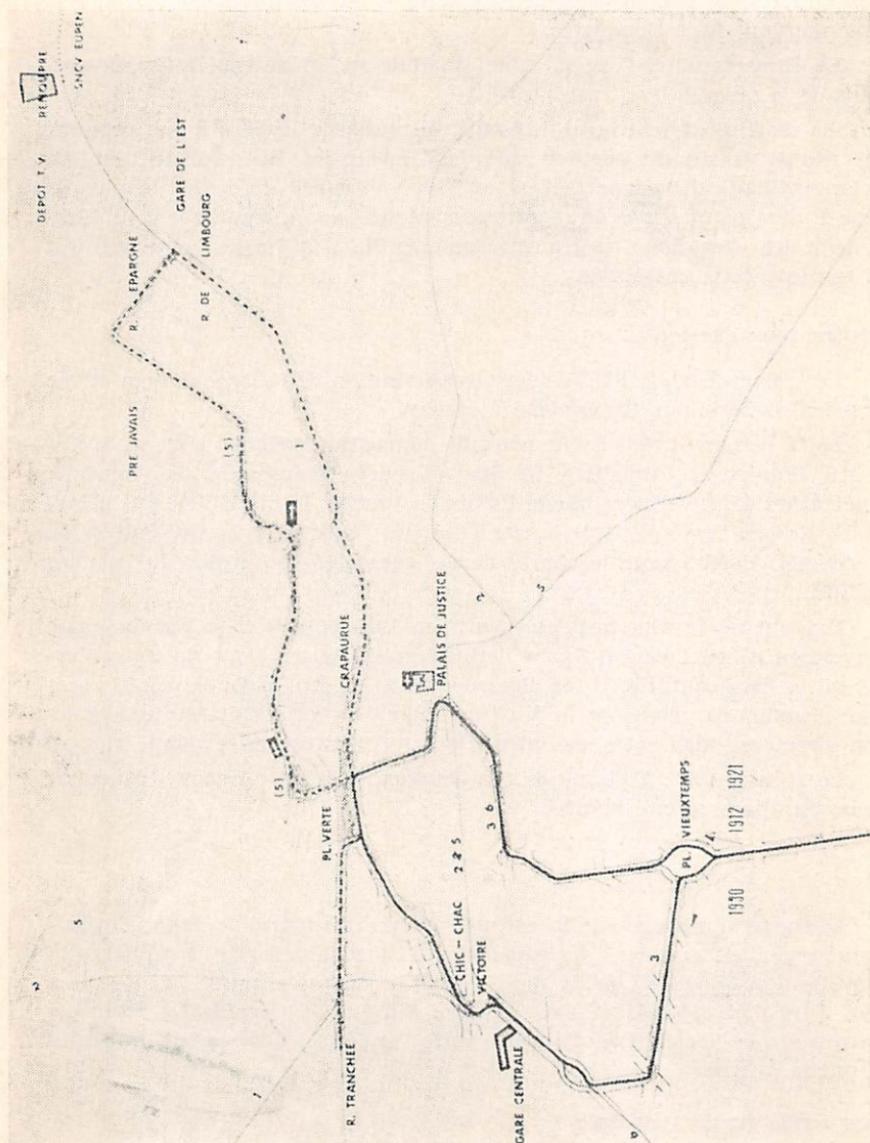
Le 15 mai 1930, à l'issue de ces travaux, le « Spa—Heusy » pénétrait à nouveau dans la cité lainière.

*
* *

Quelques années avant la seconde guerre mondiale, le dépôt de Balmoral reçut ses premiers autobus ; ceux-ci devaient servir à exploiter la nouvelle ligne Spa—Malmédy dont l'itinéraire passait par le lac de Warfaaz, Sart (correspondance avec le tram à Tiège—Charmille) et Francorchamps via le circuit. Fonctionnant toute l'année, ce service fut interrompu par la guerre.

La seconde guerre mondiale

Au lendemain de la capitulation de 1940 et par suite de l'annexion, au profit de l'Allemagne, des territoires d'Eupen et de Malmédy, la ligne vicinale Eupen—Verviers fut coupée à Dolhain tandis que le réseau dont



PLAN DE PENETRATION DES TRAMWAYS VICINAUX DANS LA VILLE DE
 VERVIERS DE 1909 A 1952. (Etude et réalisation de A. Tenaerts.)

elle faisait partie était rattaché à celui de la « Aachener Kleinbahn Gesellschaft » (Société des Tramways d'Aix-la-Chapelle).

Ces événements bouleversèrent l'organisation du dépôt de Balmoral, car celui-ci dut prendre en charge l'exploitation du tronçon non annexé de la ligne Eupen—Verviers.

Pour ce faire, il fallut prélever 4 motrices dans l'effectif de Balmoral et équiper celles-ci de l'indispensable archet en usage sur les lignes du réseau d'Eupen.

Durant les six premiers mois de l'occupation, ces motrices furent hébergées au dépôt des Tramways Verviétois à Renoupré, en attendant la construction d'une remise légère à Dolhain-Ht-Fourneau (au pied du viaduc).

En vue des entretiens et des réparations, le matériel retournait à Balmoral, via les lignes 1 et 3 (par la gare) des Tramways Verviétois. Toutefois, le type de caténaire en usage, tant au Spa—Verviers qu'aux Tramways Verviétois, ne permettait pas à ces véhicules (munis d'un archet) de rejoindre Balmoral par leurs propres moyens. C'était la motrice 9564 qui venait les prendre en remorque depuis Renoupré.

A l'époque du débarquement de Normandie, les Allemands firent évacuer un bon nombre de leurs blessés sur Spa où le casino, pour la circonstance, avait été transformé en « lazarett ». Ce fut au Spa—Verviers, ce bon à tout faire, d'assumer le rôle d'ambulance entre la gare et la place Royale. A cette intention, plusieurs baladeuses furent fermées latéralement avec des sortes de planchers sur lesquels on avait peint de très reconnaissables croix rouges !

Le vendredi 8 septembre dans la soirée, (veille de la délivrance de la région verviétoise par les Américains), la motrice N° 9159 fit un voyage mémorable.

Pour évacuer des soldats Allemands, casernés à SPA, l'occupant lui fit faire avec le personnel de la ligne, le trajet direct SPA-EUPEN.

Sur le parcours SNCV. VERVIERS EUPEN, le receveur dut faire le parcours sur le butoir pour maintenir la perche, la caténaire étant différente d'un réseau à l'autre. Réseau de SPA (perche) Réseau EUPEN (archet).

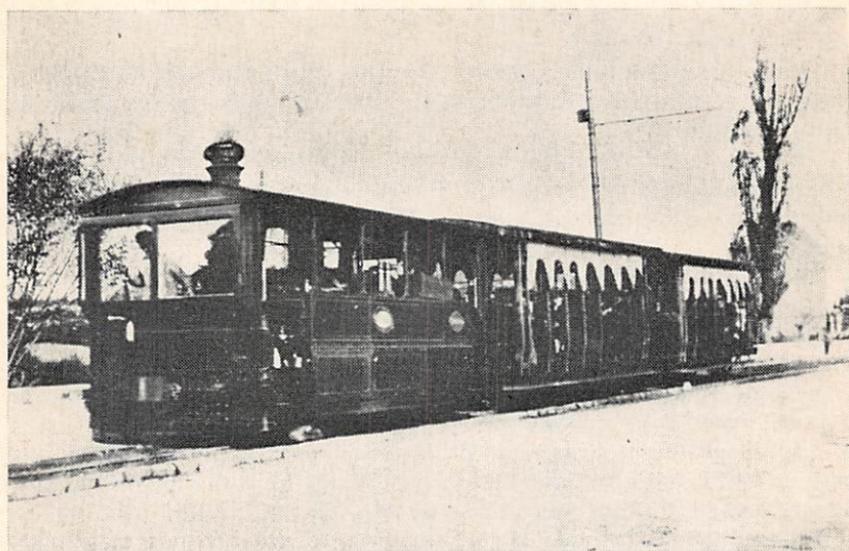
Elle revint au terminus de la ligne 3/6 à HEUSY où elle fut abandonnée une dizaine de jours, le courant ayant été coupé sur la section SNCV HEUSY—SPA.

Exception faite d'une motrice originale d'Eupen (elle fit temporairement la navette entre Dolhain et le dépôt d'Eupen pour assurer le transport, jusqu'à ce dernier, des agents résidant au delà de la frontière qui avait été fixée par l'occupant), les véhicules attachés à Dolhain-Ht-Fourneau regagnèrent leur dépôt d'origine après la retraite allemande de 1944.

Cependant, à la mi-décembre 1944, lors de l'offensive von Rundstedt, le matériel tracteur d'origine belge du dépôt d'Eupen dut être évacué en catastrophe au dépôt de Balmoral. Peu après, sur ordre de l'autorité militaire anglaise, tout trafic cessait sur la ligne Spa—Verviers.

Au cours de cette période qui allait durer un mois, on put voir, au dépôt de Balmoral, des motrices « standard » toujours équipées des pla-

ques indicatrices « 14 EUPEN—AACHEN » conçues lors de leur service à Aix-la-Chapelle !



TRAM A VAPEUR + 2 REMORQUES OUVERTES DANS LA COTE DE LA BOUQUETTE (HEUSY). (Archives S.N.C.V.)

La fin

Au lendemain des hostilités, le succès toujours grandissant de l'automobile modifia la conception habituelle du tourisme de naguère. A l'instar d'autres villes balnéaires, Spa subit le contre-coup de cette nouvelle vogue qui amenait surtout une clientèle de passage, et ce au grand dam des hôteliers.

Parallèlement, le Spa—Verviers vit fondre progressivement sa clientèle et, malgré des améliorations apportées à la ligne, il fut question de supprimer la relation ferrée.

En effet, depuis quelque temps déjà des déficits entachaient les comptes d'exploitation et le réseau ne devait sa survie que grâce aux subsides alloués aux lignes en perte...

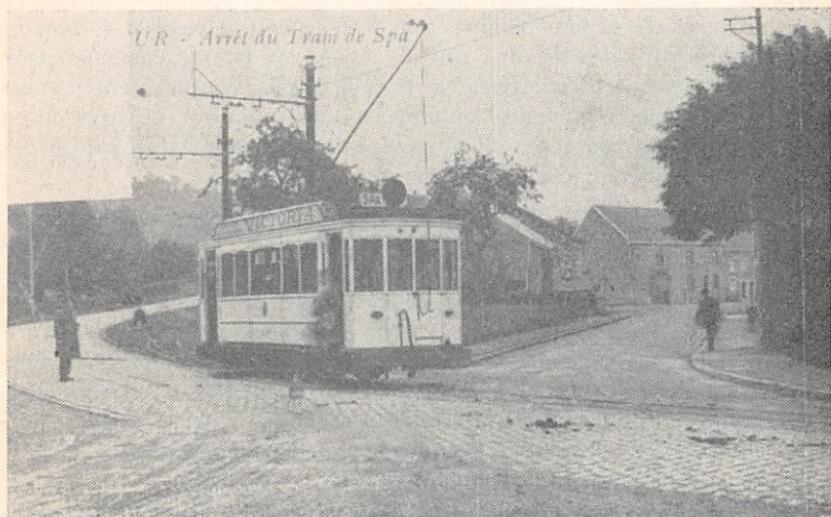
Il faut dire aussi que, indépendamment de problèmes d'ordre technique (évoqués au chapitre « L'alimentation électrique »), l'exploitation en commun, par les Tramways Verviétois et la SNCV, de la section Heusy—Verviers (Place de la Victoire), constituait un handicap sérieux pour le rendement de la ligne. Ce régime affectait particulièrement le titulaire d'un abonnement, car celui-ci devait, au même titre qu'un voyageur ordinaire, s'acquitter, à partir de Heusy, du prix d'un billet de pénétration (tarif urbain).

Plus rien ne plaçant en sa faveur, le Spa—Verviers fut irrémédiablement condamné le 30 juin 1952. Le dernier départ de Verviers fut assuré par la motrice 9163 à 21 h 10.

Avec lui disparut non seulement le seul tramway électrique vicinal établi en Ardennes, mais aussi la ligne de tramways électriques la plus élevée de Belgique puisqu'elle atteignait l'altitude de 370 mètres à Arbespine.

Epilogue

Après sa suppression, la SNCV voulut vendre la section Heusy—Cheval Blanc aux Tramways Verviétois afin de leur permettre de desservir les hauteurs de Heusy. Intéressée par cette proposition, la Société des Tram-



MOTRICE 9486 TYPE ENERGIE ENCORE EQUIPEE DU FREIN A AIR A RECHARGE : ARRET POLLEUR. (Photo prise avant 1922)

ways Verviétois se livra à quelques essais sur la section en suspens à l'aide des motrices « Enghien St Eloi » 81 & 84. Cependant, les deux sociétés tombèrent rapidement en désaccord au sujet du rachat de l'évitement vicinal de Heusy, lequel créait un double emploi avec celui des tramways verviétois. N'ayant pu obtenir gain de cause sur ce point, la Société des Tramways Verviétois déclina l'offre de vente.

Le tronçon concerné ne fut démonté qu'en 1958.

* * *

Le tram fut remplacé par les autobus des Vicinaux basés à Balmoral, puis par ceux du dépôt d'Eupen. Finalement, la ligne fut reprise complètement le 31 décembre 1971 par la SNCB d'une part (Spa—Jehanster) et par la STIV de l'autre (ligne 3 : Ensival—Jehanster).

CHAPITRE II

LE MATERIEL TRACTEUR

Evolution

Vers 1908, deux locomotives à vapeur (vraisemblablement des types 4 de 16,5 T construites par St Léonard) furent affectées à la construction de la ligne. Elles assurèrent également du service voyageurs dans l'attente de l'électrification complète de la section Bois de Spa—Heusy. A ce propos, il est intéressant de noter que ces machines tractaient, chacune, deux baladeuses, alors que les motrices électriques qui les remplacèrent ne parvenaient à en tracter qu'une ! Toutefois, les deux moyens de traction en présence durent se contenter d'une seule remorque fermée en raison des rampes sévères que comportait la ligne.

Les quatre premières motrices électriques firent leur apparition dès 1909. Elles servirent directement sur la section Spa—Bois de Spa (dépôt provisoire). Ces motrices, originaires de la ligne de Bruxelles à l'Espinet, prirent définitivement la relève de la vapeur en mai 1911. Immatriculés 9048 à 51, ces véhicules étaient issus de la série 9048 à 85 (N° d'origine : M 48 à M 85) construite par Electricité & Hydraulique (actuellement ACEC). A l'origine, ces motrices ne possédaient pas de vitres à leurs plates-formes ; on dit que celles-ci en furent munies grâce à une intercession du Curé de Solwaster ! En raison de leur provenance, ces véhicules reçurent le joli surnom de « Spinettes ».

Le 7 mars 1912, en vue de satisfaire à une demande des Tramways Verwiétois (alors fermiers de la ligne Spa—Heusy, la SNCV fit parvenir quatre motrices électriques supplémentaires à Balmoral. Il s'agissait des motrices La Hestre 9561 à 64.

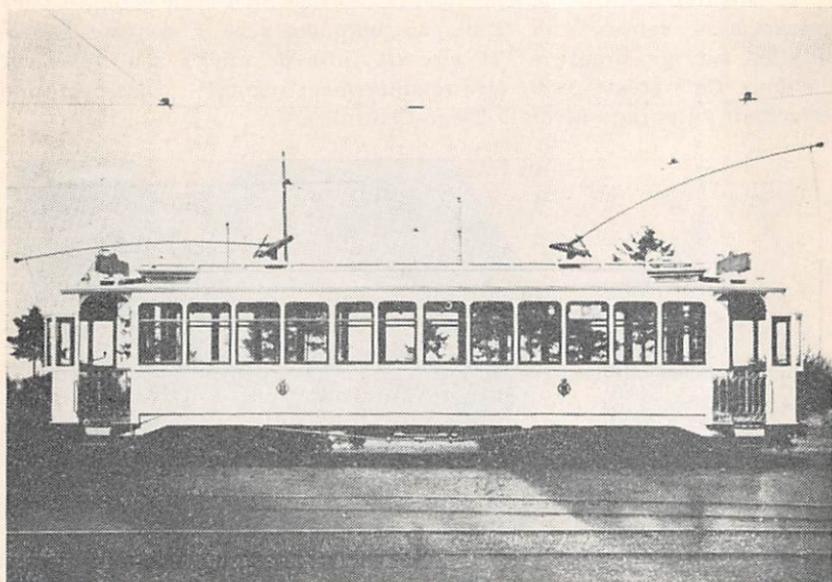
Suite à l'ampleur du trafic due à la première guerre mondiale, la motrice Manage 9370 (elle aurait porté antérieurement le N° 9325) vint renforcer l'effectif en 1916. Provenant de la ligne Liège—Barchon—Blégny, ce véhicule fut surnommé avec beaucoup d'à-propos « la Barchon ».

Après 1918, les « Spinettes » furent remplacées progressivement par les motrices Energie 9485 à 88.

Entre 1920 et 1925, il fut procédé aux essais de la motrice ex-benzo 9408. Ce véhicule d'allure impressionnante possédait dix baies identiques séparées par deux plus étroites marquant ainsi la séparation entre les compartiments de première et seconde classe. Elle fut mise à l'épreuve sur la section Spa—Balmoral, mais sa consommation excessive la fit mettre rapidement au rancart (elle fut conservée longtemps à l'intérieur du dépôt de Balmoral).

Des essais furent repris en 1937 avec la motrice Braine-le-Comte 10121, mais la sinuosité de la ligne ne convenait guère à un véhicule aussi rapide. Elle fut mutée à Eupen avant 1940.

Mais entretemps, en 1936, le dépôt de Sart s'enrichissait d'une nouvelle série de motrices. Ces véhicules de type panoramique, uniques dans leur genre, allaient donner une impulsion nouvelle à une ligne à vocation touristique comme celle de Spa.



MOTRICE EX BENZO 9408 AU DEPOT DE BALMORAL DANS LES ANNEES 1920. (Cliché S.N.C.V.)

C'étaient d'anciennes motrices construites par les Ateliers métallurgiques de Nivelles en 1905. Elles étaient issues de la série 9159-9168, dont seuls les deux derniers exemplaires subsistèrent dans leur état d'origine, sans pour autant être affectés au dépôt de Sart (elles furent mutées à Eupen).

Ce matériel fut doté de nouvelles caisses en se servant des mêmes montants que ceux qui avaient été utilisés pour la construction des trolleybus des Tramways Unifiés de Liège. Ce travail fut confié à la F.N. et exécuté en 1935.

Ces motrices étaient ouvertes et normalement conçues pour ne circuler qu'en bonne saison. Seuls les postes de conduite étaient vitrés.

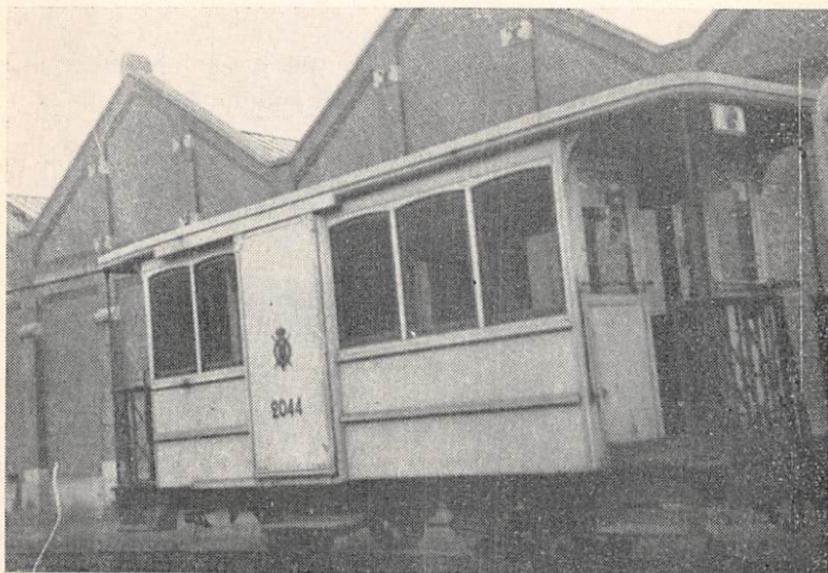
Avec un empattement de 3 m et un porte-à-faux de 3,1 m à la caisse, ces véhicules accusaient, suivant la charge et l'état de la voie, un mouvement de tangage assez sensible. Ce fut la raison pour laquelle les habitués de la ligne les surnommèrent « les Bateaux ».

Le prototype de cette série, la motrice 9161, fut amené à Petit-Rechain par transport routier ; de là, il rejoignit Sart par ses propres moyens, via la ligne 2 des Tramways Verviétois. Les autres véhicules furent déchargés en gare de Spa après avoir effectué, à tour de rôle, le trajet Herstal—Spa sur un wagon plat.

A l'encontre des autres panoramiques, le prototype ne possédait ni

butoir, ni attelage. Tout au plus était-il muni de petites bandes de choc. A l'intérieur, une étroite plinthe de plafond et des sièges de teinte rouge le différenciaient des plinthes larges et des sièges de teinte bleue des autres.

Il est intéressant de signaler que la motrice 9166 était équipée d'une suspension sur coussin d'air (à ne pas confondre avec le système de sustentation sur air, propre à l'Hovercraft) afin de rendre son roulement plus doux. Ce système devait être régulièrement regonflé ; cette opération s'effectuait au garage Bivort à Tiège-Charmille.



FOURGON MIXTE TYPE ENERGIE AU DEPOT DE BALMORAL, EN 1947.
(Photo Jean Mech)

L'intensification du trafic résultant de l'avènement de la seconde guerre mondiale, et, notamment, l'exploitation de la ligne Verviers-Dolhain, incitèrent la société à munir ces véhiculles de glaces et d'un système de chauffage afin de pouvoir assurer le service, quelle que soit la saison. Toutefois, la 9161 ne fut fermée qu'en 1941, ce qui ne l'empêcha pas d'assurer le service sur la ligne Verviers-Dolhain, et ce, au plus profond de l'hiver 1940-41 durant lequel on enregistra une baisse de température allant jusqu'à -22° C.

Outre la 9161, les motrices La Hestre 9561-62-63 furent également affectées à la ligne Verviers—Dolhain.

Au printemps 1941, la 9161 fut remplacée, par la « Barchon » 9370 et rapatriée à Sart, où elle fut, à son tour, équipée de glaces, de butoirs et d'attelages.

En 1941, également, l'Aachener Kleinbahn Gesellschaft condescendait à restituer à la SNCV trois motrices à deux essieux. Il s'agissait des motrices 9167-9168 (Métallurgiques non transformées) et 10121. Cette opé-

ration ne se fit pas sans heurts, car, le pont de Dolhain étant détruit, il fallut faire passer ces véhiculles par-dessus la Vesdre. Effectivement, au cours du transbordement, la motrice 10121 fut victime d'une chute qui lui brisa les essieux. Après être restée garée environ un an à Dolhain-Ht-Fourneau, elle fut finalement expédiée à St Gilles (Lg) pour réparation.

En 1943, le « Bateau » 9166 reçut une suspension comparable aux autres motrices de la série.

A la même époque, trois motrices panoramiques (9163-65 et 66 ?) furent équipées de moteurs plus puissants afin de leur faire tracter deux remorques. L'expérience se révéla non concluante et la conversion ne fut pas étendue aux modèles restants.

Il est à signaler qu'en janvier 1945, une motrice 2 essieux d'Eupen assura du service voyageurs pendant trois jours sur la ligne de Spa. Elle portait encore le N° 2708 (N° SNCV 9327) qui lui fut attribué par les Aachener Strassenbahn.

En 1948, à l'occasion du tournage d'un film intitulé « Le banquet des fraudeurs », on fit venir jusque Jehanster la motrice Enghien St Eloi N° 85 des Tramways Verviétois (préservée par le musée). Ce fait mérite d'être souligné, car jamais un véhicule non vicinal n'était allé si loin en direction de Spa !

A la fin de l'exploitation ferrée, les motrices La Hestre 9561 à 64 et Manage 9370 furent mitraillées au dépôt de Balmoral. Les motrices Energie 9485-86 et les « Bateaux » 9160-64 et 65 furent expédiés à St Gilles (Lg). Les 9485 et 86 y servirent en tant que VT (1), tandis que les 9164 et 65 étaient affectées à la ligne 58 St Gilles—Alleur. La 9160 fut convertie en tram « football » afin d'assurer le service sur la ligne 50 St Lambert—Rocourt (Stade). Pour ce faire, cette motrice fut dégarnie de ses sièges pour permettre un maximum de places debout. Les motrices Energie 9487 et 88 prirent du service à Oreye où elles tractèrent des trains de betteraves. Enfin, les « Bateaux » 9159-61-62-63 et 66 terminèrent piteusement leur carrière à l'état de bungalows dans la région de Tilff—Esneux.

N.B. La motrice La Hestre 9563 fut expédiée à Liège St. Gilles pour service V.T. et fut équipée d'un pantographe comme les quatre « Energie » et les trois « Bateaux ».

(1) La motrice Energie 9485 fut ensuite transformée en motrice échelle A.9485. Finalement, elle fut transformée en remorque échelle et renumérotée 44605. C'est dans cet état qu'elle participa au démontage de la ligne électrique Liège—Blégny en 1958.

CHAPITRE III

LE MATERIEL REMORQUE

En raison du caractère touristique et saisonnier de la ligne, l'essentiel du matériel remorqué se composait de divers types de baladeuses. Ce sont d'ailleurs ces véhicules qui, pendant les heures de gloire, contribuèrent au succès du tram de Spa.

Les baladeuses provenaient de 4 séries produites par 3 constructeurs différents.

Série	Adjud.	Mise en service	Constructeur	N° à Spa	Observations
8736 à 8747	29.3.05	4.8.05	FRANCO-BELGE	8738 8739 8742 8743	Venues de St Gilles en 1940
8807 à 8818	31.12.09	11 au 14 7.10	NICAISE & DELUCVE	8814 8815	Dites « ordinaires »
8831 à 8866	12.10.10	1911/12	DROESHOUT & WINDELS	8833 8848	Dites « ordinaires »
8897 à 8919	10.10.13	1916/20	FRANCO-BELGE	8905 8909 8912 8915	Dites « étroites »

Après la dernière guerre, la baladeuse 8742 fut transformée en voiture échelle en remplacement d'un dispositif similaire dont la base reposait sur le wagon plat 3681.

En prévision du mauvais temps, un lot de 5 remorques fermées complétait l'effectif.

Série	Adjud.	Mise en service	Constructeur	N° à Spa	Observations
1643 à 1646	16-2-98	1901	FRANCO-BELGE	1646	Pl. formes fermées ult.
1939 à 1958	17-7-07	vers 1908	RAGHENO	1955 1957	Pl. formes fermées ult.
11595 à 11609	31.12.09	—	LA BRUGEOISE	11595 11598	Pl. formes fermées ult.

Le transport des colis était assuré par 2 fourgons mixtes.

Série	Adjud.	Mise en service	Constructeur	N° à Spa	Observations
2040 à 2045	11-8-09	25-4-10	ENERGIE	2043 2044	Néant Néant

Ne desservant aucune industrie, la ligne Spa—Verviers, était pauvre en wagons de marchandises ; en outre, son profil sévère n'autorisait aucun trafic lourd.

Un wagon à haussertes, le 16529, servait principalement à amener du charbon depuis la gare de Spa jusqu'au dépôt de Sart. Ce fut ce même wagon qui, pendant la tourmente, alla ravitailler en combustible la remise de Dolhain-Haut Fourneau.

Le reste du parc « marchandises » se composait de deux wagons plats (3660 & 3681), d'un wagon trémie et de quelques lorries.

De plus, une cuve désherbeuse, à placer sur un wagon plat spécial, servait en commun aux réseaux de Spa et d'Eupen. Elle termina sa carrière en 1963 sur la ligne vapeur de Dolhain-Vicinal—Eupen.



MOTRICE PANORAMIQUE 9161 (DITE BATEAU) ETAT D'ORIGINE ANNEE 1936, ARRET TIEGE-CHARMILLE.

Après la suppression, hormis le fourgon 2044 et le wagon à haussertes 16529, tout le matériel remorqué fut mitraillé à Sart.

Le fourgon 2044 reprit du service à Oreya, où il fut repeint en vert. Il échoua ensuite sur les voies de garage du terminus de la ligne 53 à Jemeppe s/M.

Quant au 16529, on l'aurait vu stationner longtemps en gare vicinale d'Ans. Ce wagon, sur lequel on lisait toujours l'inscription « Spa », attirait l'attention par son bel état de conservation et par le noir de ses ferrures contrastant avec le gris vicinal classique. (A cette époque, la plupart des wagons de marchandises du groupe de Lg étaient peints uniformément en gris.)

CHAPITRE IV

Les Installations fixes

LA LIGNE ET LA VOIE

La ligne a 17 km. de Spa à Heusy, plus 2 km. de pénétration dans Verviers. Elle réunit trois vallées, la Vesdre, la Hoëgne et le Wayai par les plateaux du Jonckeu et de Sart. Les vallées sont franchies aux altitudes de 165, 226 et 246 m., respectivement, et les plateaux à 355 et 383 m. C'est dire que la ligne est accidentée et l'accès aux plateaux se fait par des rampes de plusieurs kilomètres. La côte de la Bouquette, à Heusy, atteint 75 $\frac{0}{100}$ pendant 500 m. avec de surcroît une courbe de 35 m. de rayon ! Celle du Bois des Gattes s'allonge sur 2,5 km. en rampe moyenne de 50 $\frac{0}{100}$ avec une courbe de 40 m. de rayon. Les rampes de Polleur vers Jehanster et de Spa à Balmoral sont presque aussi sévères. Les courbes ont couramment 50 m. de rayon et même 35 m. à la Bouquette et à Polleur, 20 m. à Spa gare.

Et cela fut réalisé dans une contrée aux hivers longs et rigoureux ! Il n'a donc jamais été question sur cette ligne de performances élevées ni de trafic de marchandises. Les motrices électriques ne pouvaient remorquer qu'une seule voiture légère. L'objet de la ligne de Spa était la pénétration de campagnes écartées et le tourisme. Elle ne s'écarte pas des routes existantes qu'elle suit normalement en accotement. Il y a dès lors fort peu d'ouvrages d'art : le pont de la Hoëgne fut élargi et un perré dut soutenir l'assiette de la voie à l'entrée de Spa. Il n'y a que trois sites propres, dont un de 350 m. à Jehanster, simple raccourci. Les deux autres, à Tiège et à l'entrée de Spa, évitant des accidents de terrain inacceptables pour le rail. Il est intéressant de noter que la plupart des routes et chemins longés par la voie étaient, avant son établissement, fort étroits et fort irréguliers en plan et en profil. La venue du tramway fut l'occasion d'une amélioration des voies dont le profit est encore perceptible actuellement. Hélas, beaucoup d'arbres firent les frais de l'opération. Entre Spa et Balmoral, au lieu dit « La commune poule », une plate-forme totalement neuve de 2 km. fut établie à flanc de côteau pour accueillir la route et la voie ferrée. L'éperon rocheux du tournant du Bois des Gattes, sur la route de l'Etat vers Francorchamps, dut être abattu et la route déplacée afin que la ligne, posée au bord du ravin, ait un rayon minimal de 40 m.

Il y eut en tout 18 évitements, établis tous les 950 m. en moyenne. Ils sont plus rapprochés (tous les 600 m.) entre Spa et Balmoral où un service urbain est prévu. Ces évitements sont simplement formés d'un court dédoublement des voies, sans aucun cul-de-sac puisqu'il n'est pas envisagé de trafic de marchandises. Il y a pourtant deux exceptions. Celui de Balmoral (bois de Spa) qui servit, entre 1909 et 1911, de garage provisoire jusqu'à l'achèvement du dépôt : un hangar en tôle long de 40 m. et large de 4,5 m., y abrite un bout de voie raccordé à la voie déviée, dans son prolongement. Au terminus à la gare de Spa, la voie déviée se prolonge jusqu'à l'intérieur de la cour à marchandises de l'Etat Belge. Cette

voie électrifiée, postérieure à la création du tramway, permet les échanges de matériel.

LISTE DES EVITEMENTS (dans l'ordre)

- | | |
|---------------------------|---------------------------------|
| 1. Gare de Spa | 10. Sous-station |
| 2. Place Royale | 11. Bois des Gattes (supérieur) |
| 3. Boulevard des Anglais | 12. Bois des Gattes (inférieur) |
| 4. Commune Poule | 13. Polleur |
| 5. Promenade Peltzer | 14. Ewéréville |
| 6. Balmoral (Bois de Spa) | 15. Jehanster |
| 7. Dépôt de Sart | 16. Croix de Fays |
| 8. Heid de Pouhon | 17. Cheval blanc |
| 9. Arbespine | 18. Heusy |

Au terminus de Heusy, Vicinaux et Tramways Verviétois avaient chacun leur évitement dans le prolongement l'un de l'autre et raccordés par un bout de voie. Chaque administration était donc indépendante. Ultérieurement, les Tramways Verviétois utilisèrent l'installation vicinale après avoir supprimé la leur. Certains évitements sont plus récents que la ligne : celui du dépôt de Sart, créé pour améliorer les manœuvres ; celui au dessus du Bois des Gattes, établi par l'autorité allemande vers 1917 ; ceux d'Ewéréville et du bas du Bois des Gattes, créés en 1948 pour améliorer le graphique des circulations.

La voie fut posée, à l'origine, en rails Vignole de 23 kg/m, modèle 1899, en longueurs de 9 m. reposant sur 10 ou 11 traverses par l'intermédiaire de plaques d'appui. Les éclisses en équerre sont à quatre trous. Dans les zones pavées le rail était pourvu de gorges rapportées et les plaques d'appui remplacées par des sabots afin de compenser la différence de hauteur entre les rails (119 mm.) et les pavés. Des rails à gorge, ou pourvus d'un contre-rail rapporté, sont aussi utilisés dans les courbes de très petit rayon. Pour celle de la gare de Spa, 20 m. de rayon et en pavage, c'est un rail entier qui sert de contre-rail dans la file intérieure. Dans les traversées de Spa et Heusy, en pavage, des rails Broca sont utilisés, mais sans doute pas dès l'origine. Les mêmes rails furent utilisés par la suite pour les traversées de routes et les courbes sévères. Les aiguilles, au début avec cœur de tangente 1/5, furent remplacées par des appareils 1/6.

La légèreté de l'armement et le manque d'entretien durant les deux guerres entraînent une voie fort médiocre. Après 1945, la voie fut progressivement améliorée à partir de Spa vers Heusy, avec de bons résultats. Les rails furent, partiellement au moins, renouvelés en 32 kg/m. L'assiette fut consolidée au Jonckeu (Lassence) où de nombreuses remontées d'argile se produisaient (sol ardennais, anciennes tourbières). A la ferme de Lassence, il fallut remplacer le sol naturel sur plus de un mètre de profondeur.

Les aiguilles furent généralement remplacées par des appareils modernes en acier coulé avec boîtes de rappel.

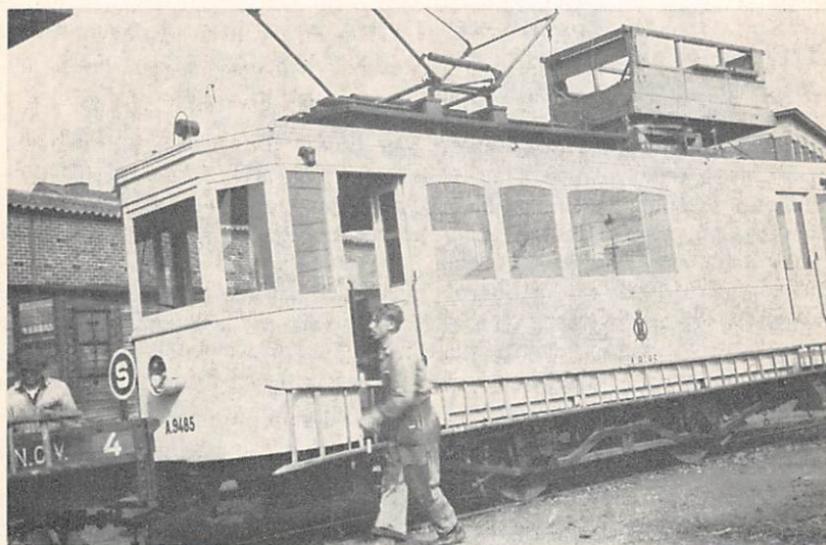
Sur le réseau verviétois, la SNCV n'avait pas d'autre installation propre que le terminus de la gare centrale constitué d'un tronçon de double voie dévié de la ligne 3/6 des Tramways Verviétois et pourvu d'un

tiroir et d'une bretelle pour pouvoir manœuvrer. Ce terminus appartenait et était entretenu par les Tramways Verviétois comme le reste du parcours de pénétration dans Verviers. Cette pénétration était à double voie sur tout son parcours depuis Heusy-Terminus.

LE DEPOT DE SART-LEZ-SPA

Le dépôt de Sart, ou de Balmoral, a été construit peu de temps après le début de l'exploitation. Les plans furent approuvés le 24 juin 1910. Il est implanté au km. 4,1, au bord de la route de Balmoral à Arbespine, dans un tronçon assez plat à 366 m. d'altitude, à peu près en rase campagne. Le dépôt est de l'autre côté de la route par rapport à la ligne. Il occupe un terrain formant un triangle de 200 m. sur 90.

Le bâtiment principal, de 56 m. sur 32, abrite la remise de 6 voies et l'atelier avec une septième voie sur fosse. Chacune des voies de la remise est prévue pour 6 voitures à essieux et est pourvue, à l'entrée, d'une fosse de 10 m. La fosse de l'atelier a 12 m. de long. L'atelier comporte des locaux pour la forge et pour le bobinage ainsi qu'un magasin. Dans celui-ci était installé un groupe compresseur d'air pour les motrices.



ANCIENNE REMORQUE BALADEUSE 9485 TRANSFORMEE EN VOITURE ECHELLE 1951.
(Photo Jean Mech)

Un bâtiment annexe de 36, x 7 m. abrite la peinture — avec une huitième voie — et la menuiserie. A l'entrée du gril, un immeuble administratif en style rustique de l'époque sert d'habitation au directeur et comporte salle de garde et bureau. Le dépôt se complète par une lampisterie et un château d'eau pour la distribution intérieure.

La seule voie de sortie est située côté Arbespine et traverse la route. Dans le gril, une bretelle entre deux voies permettait les manœuvres avant que ne fût créé un évitement dans la voie principale en face du dépôt.

A noter : une aiguille à 3 directions. Entre les deux guerres, deux voies de service furent posées entre l'atelier et la peinture pour stocker le matériel des voies et travaux. C'est là que le matériel évacué d'Eupen en 1944 fut garé et qu'après la suppression furent brûlés les véhicules déclassés.

Derrière la remise, un espace était réservé pour une extension éventuelle. Entre les deux guerres, les autobus (Bovy et Minerva) du nouveau service Spa—Malmédy furent basés à Balmoral où la remise fut modifiée en conséquence. Quatre portes furent percées à l'arrière et une cloison sépara trams et autobus. Cette cloison disparut avec ceux-là.

Le dépôt de Balmoral devint finalement refuge d'autobus de 1952 à 1970. Depuis lors la SNCV l'a complètement abandonné. C'est à présent un entrepôt des ponts et chaussées.

LES BATIMENTS

Les seuls bâtiments sont ceux du dépôt, de la sous-station et d'un B.V. à Polleur, plus quatre abris et une salle de compresseurs.

Trois des abris furent construits en 1912 selon le type HENNEBIQUE en béton armé. Ils sont situés à Tiège, Croix de Fays et Jehanster. Les deux premiers, mal placés, furent démolis à la suppression du tram et le dernier, installé en site propre, est inutilisé. Le quatrième abri existe encore à Balmoral. Il est d'un assez joli style ardennais et ne dépare pas le site. A la belle époque, un kiosque à journaux y était installé.

Le B.V. de Polleur, construit en 1914 et démoli en 1971, était plus vaste et comportait logement de gardien, salle d'attente et local des colis.

Ailleurs, les voyageurs ne disposaient que du café le plus proche : à Heusy, c'était le café Rouvroy dont la terrasse accueillit tant de Verwiétois au retour des promenades dominicales, les bras chargés de genêts ou de myrtilles, et attendant la correspondance avec le tram de Verviers.

A l'époque où les motrices devaient faire le « plein » d'air comprimé, un petit bâtiment de compression fut construit (en 1913) au terminus de Spa, dans les emprises du chemin de fer, à gauche du B.V.

La sous-station, sise au bas de Tiège, côté Polleur, existe encore comme garage privé. C'est une vilaine construction en briques, avec pignons en gradins, comportant deux bâtiments séparés par une cour : corps de logis à droite et sous-station proprement dite à gauche.

LA SIGNALISATION

Une signalisation électrique avec boîtes à clef et voyants a été installée au début de la guerre 40-45. En 1949, ce système fut remplacé par la signalisation automatique SNCV avec signaux lumineux et répéteurs actionnés par des contacteurs placés dans la ligne aérienne.

LE FREINAGE A AIR

Les trains de la ligne Spa—Verviers ne disposaient que du freinage à main, sauf durant quelques années depuis avant la première guerre jusqu'un peu après, pendant lesquelles fut utilisé le frein Westinghouse. Cet équipement fut démonté lorsqu'il fut complètement usé ! Les motrices

ne possédant pas de compresseur, étaient pourvues de longs réservoirs d'air placés longitudinalement sur la toiture. Le regonflage s'effectuait à des stations fixes au nombre de trois : au dépôt de Sart, à la gare de Spa et au terminus de l'époque à Verviers, rue Xhavée devant le cinéma Coliséum. Cette dernière station appartenait aux Tramways Verviétois qui utilisaient le même système sur leur réseau.

L'alimentation des motrices se faisait par une tuyauterie souterraine aboutissant entre les rails et terminée par un robinet et un raccord souple dissimulés sous une taque dans le pavement.

*
* *
*

L'alimentation électrique

Indépendamment d'une rentabilité douteuse, la suppression prématurée du tramway fût directement causée par la vétusté de ses installations électriques.

Les groupes moteur-générateurs de la sous-station étaient à la fois insuffisants et à la limite d'usure. De nombreux supports de la ligne étaient en bois. C'était une de ses particularités et, sans doute, un fait unique en Belgique. Mais beaucoup d'entre-eux étaient à remplacer : toute la zone du « Bois des gattes » depuis l'évitement de Polleur jusqu'aux abords de la sous-station était ainsi constituée, et ces poteaux pourrissaient sur place. Pour leur entretien l'on otait le capuchon en tôle et l'on faisait couler le produit ad hoc le long du fût. Les dernières années il fallait constamment remplacer ces poteaux.

Ailleurs les supports étaient en tube d'acier roulé, surmontés de la traditionnelle sphère à pointe et pourvus d'une embase en fonte décorée. La ligne aérienne était du type classique au début du siècle pour les perches à roulettes : double fil de contact fixé à chaque support par une console horizontale en tube rond, celle-ci étant haubanée et pourvue des habituelles ferrures décoratives.

L'alimentation venait de l'unique sous-station située à peu près au milieu de la ligne : à 7 km. de Spa et 10 km. de Heusy. Des feeders étaient nécessaires pour limiter les chutes de tension en bout de ligne. Un feeder souterrain exista, paraît-il, dès l'origine entre la sous-station et Balmoral alors que la ligne aérienne n'était pas encore placée sur ce tronçon. Il permit d'exploiter la première section de Spa à Balmoral. Plus tard ce feeder fût remplacé par deux fils tramway dans la ligne aérienne. Un autre feeder aérien fût étendu progressivement de la sous-station vers Heusy. Par exemple, la « Bouquette » fut renforcée, au moment où arriva la motrice à bogies ex Benzo 9408 vers 1920. Entre la « Xhavée », à Polleur, et le « Transvaal », le feeder faisait l'école buissonnière dans le vallon boisé de la « Lehette », par un raccourci de plus d'un kilomètre. Là aussi les poteaux étaient en bois.

A Heusy, un interrupteur raccordait les lignes SNCV et Tramways Verviétois. A certaines époques Verviers alimenta une partie de la ligne

de Spa (il est possible qu'à l'origine le Vicinal ait eu à Heusy une autre alimentation par une petite centrale de la société d'électricité de l'est, située rue de l'Usine).

La sous-station de Tiège possédait trois groupes moteur/dynamo à 4 paliers, de faible (trop faible) puissance. Elle fut toujours insuffisante. En 1920 déjà, il était pratiquement impossible d'utiliser la motrice à bogies 9408, venue pour des essais. En 1950 la sous-station était vraiment vétuste : bâtiment vieillot, groupes tournants à limite d'usure (d'un modèle antérieur aux commutatrices nettement plus évoluées), aucun automatisme et personnel nombreux. Ce personnel avait un rôle dans l'exploitation en encaissant la recette des percepteurs.

Il fallait tout remplacer, sur une ligne en déficit. Ce fût, en 1952, l'occasion pour la SNCV d'une des premières suppressions de ligne électrique.

CHAPITRE V

APPENDICE

Indicateurs directionnels

Hormis les « Panoramiques », toutes les motrices étaient pourvues de plaques en bois. Celles-ci étaient de teinte blanche et les inscriptions rouge foncé. Le traditionnel « rond » central était rouge.

Les différentes plaques étaient libellées comme suit :

SPA-VERVIERS, VERVIERS-SPA, SPA-TIEGE et TIEGE-SPA.

En outre, il existait un jeu de plaques « MARCHANDISES » de teinte blanche avec lettres rouges. Elles furent réalisées avec d'anciennes plaques du « Verviers-Eupen ».

Quant aux « Bateaux », ils étaient munis de pseudo-films constitués par des toiles fixées sur des encadrements métalliques. Les indications étaient libellées comme suit :

SPA-VERVIERS	Fond vert et lettres blanches.
VERVIERS-SPA	
SPA-TIEGE	Fond grenat et lettres blanches.
TIEGE-SPA	
SPA-BALMORAL	Fond bleu et lettres blanches
BALMORAL-SPA	(très peu utilisé).

Les deux derniers services ne circulaient que par beau temps pendant l'été.

Toutefois nous ne pourrions être complet si nous omettions de dire que pendant l'affermage de la ligne par Tramways Verviétois entre 1912 et 1920, les plaques directionnelles en bois (Spa—Verviers) portaient le chiffre 1 sur le rond rouge dont question dans le premier alinéa ci-dessus.

ASSOCIATION POUR LE MUSEE DU TRAMWAY

« A M U T R A »

Rue Pannenhuis, 164, 1020 BRUXELLES

L'AMUTRA, SON OBJET ET SES ACTIVITES

Fondée à Bruxelles, le 7 mars 1961, l'Association pour le Musée du Tramway (en abrégé : « AMUTRA »), est une association sans but lucratif. Essentiellement exempte de tout caractère politique, religieux, social, régional, professionnel ou commercial quelconque, elle est absolument dépourvue de tout subside officiel ou assistance financière privée.

Ses buts, définis dans ses statuts publiés dans l'annexe n° 1939 du M.B. du 11 mai 1961, sont en résumé :

- 1) l'aménagement, l'administration, l'exploitation et le développement d'un musée de tramway en Belgique ;
- 2) la charge de son entretien courant ;
- 3) l'enrichissement et le développement de ses collections ;
- 4) le rassemblement et la conservation de toute documentation relative aux tramways et aux chemins de fer secondaires ;
- 5) le groupement de toutes les personnes s'intéressant d'une façon quelconque aux tramways et aux chemins de fer secondaires.

Elle gère et exploite un musée vicinal, situé à Schepdaal, Chaussée de Ninove, n° 184, ouvert de Pâques au 31 octobre, les samedi, dimanche et jours fériés légaux, de 14 à 18 h.

Le prix de l'entrée est de 20,— Frs. par personne. Des réductions sont prévues pour les enfants, les groupes organisés, les familles nombreuses, les membres des associations touristiques reconnues, etc.

L'AMUTRA assume actuellement la préservation de plus de 100 véhicules : tramways hippomobiles, locomotives à vapeur, tramways électriques, autorails, remorques et wagons, trolleybus, autobus, gyrobus, etc. Certains de ces véhicules sont confiés à l'Association, d'autres lui ont été donnés, certains enfin ont été acquis par elle. Ces véhicules proviennent des différents réseaux belges de transports en commun ou quelques réseaux étrangers.

L'Association pour le Musée du Tramway est composée de membres effectifs, adhérents, affiliés (= habitant sous le même toit qu'un membre adhérent) ou bienfaiteurs.

La cotisation annuelle (à virer ou à verser au C.C.P. n° 449.80 de l'AMUTRA, Rue Pannenhuis 164 à 1020 Bruxelles) est actuellement fixée comme suit :

Membre effectif ou adhérent 300,— Frs.

Membre affilié 100,— Frs.

Membre bienfaiteur (minimum) 500,— Frs.

Un droit d'inscription de 20,— Frs. doit être ajouté au montant de la cotisation de la première année d'adhésion ou d'affiliation.

Tous les membres en règle de cotisation bénéficient de la gratuité d'accès au musée. En outre, ils peuvent participer aux différentes activités organisées à leur intention (réunions mensuelles, voyages ou visites de réseaux en groupe, séances de projections, etc.). Ils reçoivent (sauf les membres affiliés) les publications régulières, éditées par l'Association. Ils sont appelés, enfin, à collaborer bénévolement, dans toute la mesure de leurs moyens et possibilités, aux différentes activités constituant les buts même de l'Association (l'entretien des véhicules préservés, les permanences et les surveillances au musée, etc.).

L'Association pour le Musée du Tramway publie deux revues périodiques, l'une en langue française : « Présence du Tramway », l'autre en langue néerlandaise : « Trampost ». En outre, elle édite différents documents (cartes postales, plans, fiches techniques, photographies, etc.).

Les membres peuvent recevoir — en plus — la revue publiée dans la seconde langue nationale moyennant un supplément de cotisation de 150,— Frs. par an.

La liste des anciennes publications encore disponibles peut être obtenue gratuitement sur simple demande.

La vaste documentation réunie jusqu'à présent par l'Association est répertoriée et centralisée dans une bibliothèque accessible aux membres et au public moyennant un modique droit de consultation destiné à couvrir les frais résultant de la gestion et de l'enrichissement continuel de cette bibliothèque.

Les réunions amicales mensuelles se tiennent le deuxième vendredi de chaque mois (sauf lorsque cette date est un jour férié légal), à partir de 20 h., dans la salle du premier étage de l'établissement : « Aux Armes des Brasseurs », Boulevard Anspach, 56-58, à Bruxelles. Tous les membres peuvent y assister ainsi que leurs invités éventuels. Un modique droit d'entrée est demandé à chaque participant pour couvrir les frais de location de la salle.

En plus de ces réunions mensuelles régulières, des séances supplémentaires de projections de films et de diapositives ont lieu à des dates qui sont annoncées aux membres par circulaires.

Certains membres, résidant en province, se sont groupés pour organiser également des réunions régulières dans plusieurs grandes villes du pays.

Tout autre renseignement concernant l'Association pour le Musée du Tramway, son objet et ses activités peut être obtenu, sans engagement, par simple demande écrite, adressée au secrétariat (Rue Pannenhuis 164 à 1020 Bruxelles) et accompagnée d'un timbre poste de 5 F pour la réponse.

Si vous vous intéressez d'une façon quelconque aux transports en commun en général ou aux tramways et chemins de fer secondaires en particulier, à n'importe quel aspect de leur passé, de leur présent ou de leur avenir, n'hésitez pas à vous documenter davantage sur ce que l'Association pour le Musée du Tramway peut probablement vous offrir pour servir et développer cet intérêt !

Spa Reine

plus nécessaire que jamais.



2720/72

PANORAMIQUE FERMÉE 9165 EQUIPEE DU PANTOGRAPHE, AU DEPOT DE LIEGE-ST. GILLES, EN 1954.

