

BULLETIN D'INFORMATION DE L'ASSOCIATION POUR LE MUSÉE DU TRAMWAY A. S. B. L.

Siège Social : 222, Avenue de la Couronne, Bruxelles 5 - C. C. P. : 44980.



(Photo R. Pletinckx)

PRESENCE DU TRAMWAY

Deuxième
Année

Numéro 7

JUIN 1963

SOMMAIRE :

- Les lignes vicinales de Mons et du Borinage.
- Z. V. T. M. un vicinal Zeelandais.
- Historique des « Tramways bruxellois ».
- Structure originale de la numérotation des voitures vicinales.
- Les motrices à boggies « Type S ».
- Petite histoire du matériel roulant de la S.N.C.V.
- Documents photographiques.
- Actualités.
- L'association et le Musée.

Service gratuit aux Membres « AMUTRA ».

Prix de vente du numéro : 5 francs.

LES LIGNES VICINALES DE MONS ET DU BORINAGE
UNE HISTOIRE DE 75 ANS
par P. Dehon
(suite)

CHAPITRE II : LES LIGNES DE LA PERIPHERIE DU BORINAGE (suite).

3.- Lens - Enghien - Soignies, Baudour - Lens - Bauffe, Casteau -
Chaussée N.D. Louvignies, Casteau - Bracquegnies.

Ces 4 capitaux seront examinés ensemble, car en fait, ils peuvent se ramener à 2 lignes étroitement liées entre elles du point de vue exploitation : Baudour-Thoricourt (Noir Jambon)-Enghien et Bracquegnies - Thoricourt (Noir Jambon)-Enghien. Comme on l'aura remarqué, ces lignes ont en commun la section de Thoricourt à Enghien. Deux petites antennes se greffent sur cet ensemble : Lens-Bauffe et Horrues-Soignies.

Connecté au groupe de Bruxelles à hauteur d'Enghien, ce complexe unit directement à la capitale les réseaux de St. Ghislain, de Mons et du Centre. Depuis son origine jusqu'en 1919, son exploitation est assurée par la S. A. des Chemins de fer Vicinaux Montois.

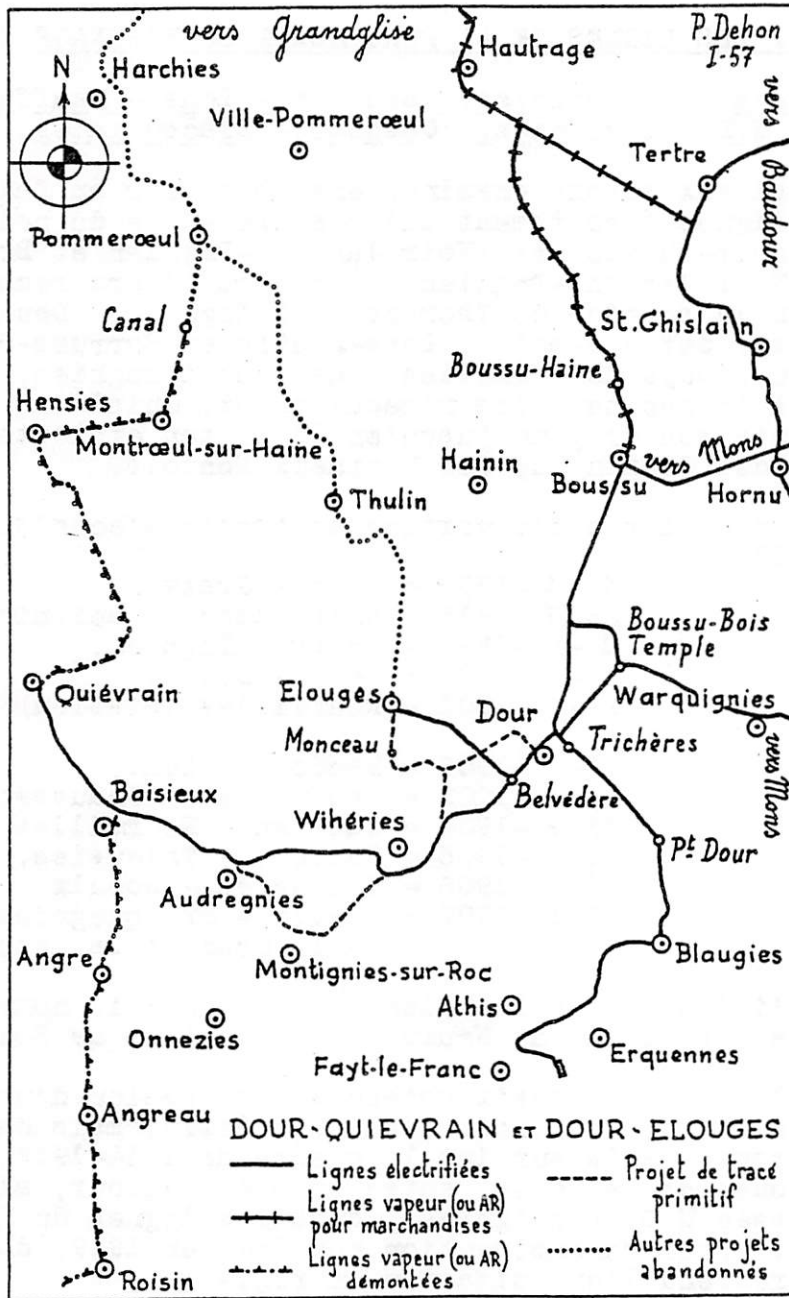
Les différentes dates d'ouverture au trafic s'échelonnent comme suit, de 1898 à 1907 :

7-4-1898 = Lens - Graty,
25-7-1898 = Noir Jambon - Soignies,
1-10-1898 = Graty - Enghien,
25-9-1899 = Lens - Bauffe,
14-9-1901 = Neufvilles (Station) - Neufvilles
(Carrières)
28-1-1902 = Baudour - Lens,
4-8-1903 = Neufvilles - Chaussée N.D. Louvignies,
23-2-1904 = Casteau - Neufvilles,
28-6-1906 = Casteau - Thieusies,
28-11-1906 = Thieusies - Roeulx
28-10-1907 = Roeulx - Bracquegnies (certains documents donnent la date du 22-10-1907).

Très peu d'industries jalonnaient ces lignes; il convient toutefois de mentionner les carrières de Neufvilles et celles de Soignies.

En 1912, la S.N.C.V. avait obtenu la concession d'une extension à construire de Thoricourt (Noir Jambon) à Silly, mais ce projet resta dans les cartons. Puis survint la guerre de 1914-1918. Le démontage de quelques kilomètres de voies, entre Lens et Baudour, ainsi qu'entre Casteau et Chaussée N.D. Louvignies, coupa les lignes du Hainaut de celles de Bruxelles. Leur reconstruction eut lieu en 1919, date à laquelle la S.N.C.V. reprend l'exploitation en régie.

Peu avant la guerre de 1940, les autorails font leur apparition. Puis au cours des hostilités, l'occupant ordonne le démontage de la section Horrues - Soignies, qui ne sera jamais reconstruite.



Au lendemain de la tourmente, les plans optimistes de l'époque prévoient l'électrification de la section Roeulx - Casteau, afin d'établir une nouvelle relation directe La Louvière - Mons. A cette fin, une voie de jonction est établie dans la ville de Roeulx, afin d'unir la ligne de La Louvière - Roeulx à celle de Bracquegnies - Casteau ; en effet, elles passaient à environ un kilomètre l'une de l'autre, sans raccordement aucun. Puis arrivent les sombres bilans des années 1947-1948... Tous les projets sont tenus en suspens, pour finir dans l'oubli. Et la voie de jonction n'a jamais servi.

A cette époque, il y a 3 lignes d'autorails sur l'ensemble que nous examinons : Saint Ghislain - Enghien, Bracquegnies - Casteau et Casteau - Noir Jambon. La section Lens - Bauffe a été abandonnée.

Le 1er août 1954, les autobus entrent en service sur Saint Ghislain Enghien. Le trafic Marchandises y est progressivement abandonné entre 1956 et 1958. Les services voyageurs de la ligne Casteau - Noir Jambon prennent fin le 19 mars 1950, mais aucun autobus n'y prend la relève; cette exploitation est donc entièrement abandonnée. La fermeture du service marchandises s'y fait le 29.8.55 (Horrues - Noir Jambon), puis le 17.3.58 (Casteau - Horrues), sauf sur la section à 4 files de rails Neufvilles (Station) à Neufvilles (Carrières) qui, isolée du réseau, EST ENCORE EN EXPLOITATION A L'HEURE ACTUELLE (ART. 89 et 97).

Sur Bracquegnies - Casteau, l'autobus se substitue aux autorails le 28.8.1955. Le trafic marchandises y cesse dès le 29 juillet 1957.

(à suivre)

STRUCTURE ORIGINALE DE LA NUMEROTATION DES VOITURES VICINALES (suite 3)

<u>Séries</u>	<u>Constructeurs</u>	<u>Adjudication</u>	<u>Mise en service</u>
A.751 - A.759	Bailly, Morlanwelz	3 - 3 - 1891	1891
A.760 - A.779	Verhaegen, Malines	3 - 8 - 1891	1891 - 1892
A.780 - A.789	Dyle & Bacalan	11 - 5 - 1892	1892 - 1893
A.790 - A.801	Métallurg., Nivelles	''	1892
A.802 - A.803	Verhaegen, Malines	19 - 7 - 1892	''
A.804 - A.813	''	9 - 8 - 1892	1893
A.814 - A.817	Bailly, Morlanwelz	22 - 3 - 1893	''
A.818 - A.819	''	15 - 4 - 1893	1893 - 1894
A.820 - A.821	Métallurg., Nivelles	13 - 6 - 1894	1894
A.822 - A.824	Verhaegen, Malines	29 - 8 - 1894	1895 - 1896
A.825 - A.826	Dyle & Bacalan	5 - 6 - 1895	1896
A.827 - A.837	Verhaegen, Malines	''	1896 - 1897
A.838 - A.841	Franco-Belge	18 - 12 - 1895	1897
A.842 - A.845	Germain	''	''

(à suivre)

La "ZEEUWSCH-VLAAMSCHÉ TRAMWEG-MAATSCHAPPIJ" (Z.V.T.M.)

et

le "STOOMTRAM HULST-WALSOORDEN" (S.H.W.)

Voie de 1 m.

par le Dr. P. Van Campenhoudt.

(suite)

Un deuxième tanker plus grand et plus rapide fut mis en service en 1924. Sa puissance lui permettait de traverser l'Escaut en toute sécurité par n'importe quel temps.

Après 1925, furent encore ouvertes les trois lignes suivantes, ne figurant pas sur la carte parue dans notre article précédent :

1°) Zaamslag - Camperhoek, ouverte le 27.9.1926,

2°) Ijzendinge - Stroopuit, le 4.10.1926

Ces lignes ne servant qu'aux marchandises.

3°) Hoofdplaat - Rodenhoek (29.9.1927); puis Rodenhoek - Breskens, le 24.10.1928.

Disparition des lignes ferrées.

Sans entrer dans le détail, disons que dès 1933, les services voyageurs furent supprimés sur certaines lignes. A partir de mai 1949, on aime à nouveau les tramways.

Fin 1944, les faits de guerre imposent l'arrêt total de l'exploitation, laquelle sera reprise progressivement à partir d'avril et mai 1945. A cette époque, soit dit en passant, la Z.V.T.M. exploite provisoirement - c'est à dire jusqu'en mai 1946 - la ligne "S.B.M." (Stoomtram Breskens Maldeghem) de Schoondijke à Oostburg. C'est cette année 1946 qui vit les premières substitutions de services voyageurs. Définitives cette fois. Le 17 mars 1949, dernier train de voyageurs sur Terneuzen-Breskens ce qui signe la disparition des transports de personnes sur ce réseau. Les lignes restantes furent déposées après la saison betteravière de 1950.

Matériel Roulant.

Tampon et attelage de type vicinal, frein à air.

a) Locomotives - Voir pour détails : "De Stoomlocomotieven der Nederlandse Tramwegen" de S. Overbosch. De cet ouvrage, nous avons puisé les renseignements suivants :

Stoomtram Hulst - Walswoorden : Locomotives 1 à 3, Henschel und Sohn à Cassel, 1902. Type 4 S.N.C.V. Ferrailées en 1936.

Z. V. T. M. :

1 et 2 : Backer & Rueb à Bréda. Mises en service en 1891 sur l'Ijzen-
dijkse Stoomtram (IjzSM). Reprises en 1911. Vendues en 1922. Type
O20 entièrement protégé. Cylindres intérieurs aux longerons. Type
très répandu aux Pays Bas jusqu'en 1910.

3 : Arnold Jung. En 1897 sur l'IjzSM. Reprise en 1911. Vendue en
1913. Type O20 entièrement protégé. Cylindres extérieurs.

3 (2ème) : Hohenzollern A.G. Düsseldorf. Débute en 1898 à la "Bonne
Strassenbahn" en s'appelant "Roswindis". Z.V.T.M. de 1914 à 1917.
Type O20 protégé entièrement. Cylindres intérieurs.

4 : Orenstein & Koppel A.G. Berlin, 1899. Type O20 non protégé, ma-
chiniste à l'arrière. D'abord à voie de 900mm pour une entreprise de
Dantzig. A la Z.V.T.M. de 1913 à 1922.

5 : Orenstein, 1914. D'abord à voie de 750mm pour un entrepreneur.
Réseau Z.V.T.M. de 1916 à 1929. Vendue en 1936. Type O20 non protégé.

6 : Hohenzollern, 1895. D'abord sur Benn - Godesberg - Mehlem. A la
Z.V.T.M. de 1916 à 1931. Ferrailée en 1936. Type O20 protégé, cy-
lindres intérieurs.

7 à 9 : American Locomotives Co, Cooke Works, Paterson (N.J.) U.S.A.
Type 21 à la S.N.C.V. (Mol, Sucrerie d'Embresin, par exemple, pour
ceux qui s'en souviennent !). Ex - S.N.C.V. 1013, 1015 et 1020, ra-
chetées en 1920. Réservées aux trains de betteraves. La 1002 reprise
à la S.N.C.V. par la sucrerie de Selzaete, était louée par la Z.V.T.M.
Retirées du service en 1928 et 1929 et détruites en 1936.

10 à 17 : Jung 1916 et 1917 et 22 à 26 : Jung 1921 : Ferrailées en
1950 seulement. Type O20 non protégé. Cylindres intérieurs. A sur-
chauffe, ces locomotives étaient les plus modernes et les mieux réus-
sies du réseau. Ce qui explique qu'en 1948, elles assumaient toujours
une part importante des services voyageurs. Mais leurs 10,5 T. par
essieu souhaitaient une voie plus solide pour donner toutes leurs
possibilités.

18 à 21 : Jung 1917 et 27 à 29 : Henschel 1929. Comparables aux pré-
cédentes mais moins lourdes de 2 tonnes. Services légers. Ferrailées
en 1950

S. Overbosch signale qu'en 1916, la locomotive S.N.C.V. 360 - avant
1914 sur Bruges - Middelburg - Aardenburg - allant de Moerbeke (Belgique)
vers la frontière, se réfugia avec son machiniste, ou réciproquement, en
territoire hollandais après avoir défoncé les obstacles dressés par les
Allemands. Ce fut une aubaine pour la Z.V.T.M., qui étendait son réseau
tout en manquant de locomotives. La 360 resta au service de la Z.V.T.M.
jusqu'en 1919. Cette petite histoire établit l'existence de la liaison
Rodesluis - Moerbeke avant 1919.

(à suivre)

ERRATA : Page 6 du numéro précédent, lire :

ligne 30 : "...le Directeur de la Sucrerie Franz Wittouck de Selzaete..."

ligne 33 : "Schoondijke-Ijzendijke-Veldzicht Frontière, repris en 1912..."

HISTORIQUE DES TRAMWAYS BRUXELLOIS.

par Roger Pletinokx

(suite 1)

Le prix du parcours direct était de 20 centimes, les correspondances coûtaient 30 centimes.

Mais l'entreprise ne résista pas longtemps, les frais généraux étaient élevés et le public, les ouvriers en particulier, hésitaient à dépenser une telle somme journalièrement. Aussi la Compagnie se trouva bientôt en état de faillite. Une Société anglaise se présenta pour reprendre la concession, cette société, constituée à Londres, se dénommait la "Belgian Street Railway and Omnibus Company" et était représentée à Bruxelles par M. Vaucamps, son Administrateur-Délégué et Directeur Général.

L'acte de cession fût signé le 26 juin 1868. La nouvelle Compagnie fût tenue d'établir au plus tard pour le 1er mai 1869, l'exploitation d'un service régulier de six lignes avec départ toute les heures. Le point central où aboutissaient toutes ces lignes avait, à nouveau, été fixé à la Grand'Place, mais avec l'encombrement, particulièrement les jours de marché, on déplaça celui-ci à la Bourse.

Ces lignes étaient les suivantes :

- 1° Du point central à la Place Communale d'Ixelles par le Marché - aux Poulets
Marché - aux - Herbes,
Rue de la Madeleine,
Montagne de la Cour,
Place Royale,
Rue de Namur,
Chaussée d'Ixelles;
soit 2.085 mètres de parcours.
- 2° Du point central à la Place de Saint Josse par le
Marché - aux - Poulets,
Rue des Fripiers,
Rue de l'Ecuyer,
Rue d'Arenberg,
Rue de Loxum,
Rue des Paroissiens,
Place Sainte Gudule,
Treurenberg,
Rue de Louvain,
Porte de Louvain;
parcours : 2.015 mètres.
- 3° Du point central à Schaerbeek par le
Marché - aux - Poulets,
Rue des Fripiers,
Place de la Monnaie,
Rue du Fossé - aux - Loups,
Rue de la Montagne - aux-Herbes - Potagères,
Rue des Sables,

Rue Pacheco
Rue de Schaerbeek,
Porte de Schaerbeek,
Rue Royale,
Chaussée de Haecht;
Parcours : 2.208 mètres.

4° Du point central à la Gare de l'Ouest par la
Rue du Marché - aux - Poulets,
Rue Sainte Catherine,
Rue de Flandre,
Chaussée de Gand;
Parcours : 1.820 mètres.

5° Du point central à la Place de la Duchesse par le
Marché - aux - Poulets,
Rue des Poissonniers,
Rue des Chartreux,
Rue des Fabriques,
Porte de Ninove,
Chaussée de Ninove;
Parcours : 1.735 mètres.

6° Du point central à Uccle Globe par le
Marché - aux - Poulets,
Petite Rue au Beurre,
Grand'Place,
Rue des Chapeliers,
Rue de la Violette,
Rue Saint Jean,
Rue de l'Hopital,
Rue d'Or,
Rue Steenpoort,
Rue Haute,
Porte de Hal,
Chaussée de Waterloo,
Chaussée d'Alsemberg,
Parcours : 5.530 mètres.

Toutes ces lignes fort courtes, sauf celle d'Uccle, étaient desservies par des omnibus à impériale, de construction anglaise, attelés de deux chevaux. Au nombre de vingt-quatre, ces véhicules de 26 places, dont 12 à l'intérieur, 12 sur l'impériale et 2 de chaque côté du cocher, nécessitaient, sur la ligne d'Ixelles, 2 chevaux de renfort pour gravir la rampe des Rues de la Madeleine et de la Montagne de la Cour. Ces omnibus peints en vert, blanc et noir avec bande orange et roues blanches, étaient munis d'une lanterne à feux colorés qui indiquaient la ligne. En plus de cela, un panneau de part et d'autre de l'impériale, mentionnait le parcours suivi.

La cavalerie s'élevait à 80 chevaux.

Le tarif était uniforme : 20 centimes en trajet direct et 30 centimes en correspondance; 50 centimes pour le trajet Point Central - Uccle Globe.

(à suivre)

LES MOTRICES TYPE "S"

(suite 3)

Nous poursuivons ci-dessous la publication de la liste des type "S" construites par la S.N.C.V.

	N° d'ordre	Date d'achèvement	Groupe	Transferts éventuels
S.	9788	(10)	14-5-54	Liège (9- 1-61: Hain.)
S.	9789	(28)	16-10-54	Liège (17- 1-61: Hain.)
SO.	9818	(143)	11-4-57	Ost.
SO.	9819	(144)	19-4-57	Ost.
SO.	9941	(140)	16-3-57	Ost.
SO.	9942	(123)	17-11-56	Ost.
SO.	9943	(128)	26-12-56	Ost.
SO.	9944	(94)	19-4-56	Ost.
SO.	9945	(127)	15-12-56	Ost.
SO.	9947	(153)	10-7-57	Ost.
SO.	9948	(96)	8-5-56	Ost.
S.	9949	(26)	30-9-54	Liège (15- 7-60: Hain.)
S.	9972	(46)	26-4-55	Liège (11- 5-60: Hain.)
SE.	9974	(184)	2-5-58	Brux.
S.	9975	(55)	29-6-55	Liège (15-11-61: Hain.)
S.	9977	(45)	14-4-55	Brux.
S.	9978	(195)	2-2-59	Antw.
S.	9979	(13)	11-6-54	Liège (13- 5-60: Hain.)
S.	9980	(163)	3-10-57	Brux.
SE.	9981	(182)	26-3-58	Brux.
SE.	9983	(179)	21-2-58	Brux.
S.	9984	(161)	19-9-57	Brux.
SE.	9985	(169)	2-12-57	Brux.
S.	9987	(109)	7-8-56	Liège (30/31-8-61: Hain.)
S.	9988	(168)	15-11-57	Antw.
S.	9989	(107)	27-7-56	Antw. (28- 6-60: Hain.)
S.	9990	(115)	19-9-56	Antw.
S.	9991	(130)	8-1-57	Antw.
S.	9992	(29)	21-10-54	Antw.
S.	9993	(44)	7-4-55	Antw.
S.	9996	(27)	7-10-54	Antw. (6- 7-60: Hain.)
S.	10000	(68)	30-9-55	Antw. (31- 5-60: Hain.)
SO.	10001	(124)	24-11-56	Ost.
SO.	10002	(89)	9-3-56	Ost.
SO.	10003	(87)	24-2-56	Ost.
SO.	10004	(150)	14-6-57	Ost.
SO.	10005	(126)	8-12-56	Ost.
SE.	10023	(180)	11-3-58	Brux.
SE.	10024	(185)	9-5-58	Brux.
SO.	10041	(91)	29-3-56	Ost.

(à suivre)

NOTE : Depuis la parution de notre dernier bulletin, nous avons pu retrouver la date exacte du transfert de la voiture N° S.9764 au groupe du Hainaut; il s'agit du 12 mai 1960.

DOCUMENTS PHOTOGRAPHIQUES

Nous avons le plaisir de vous communiquer ci-après la composition de la 7e série de photos-documents

Photo n° - Véhicule n°

- 61 A.2048, voiture mixte à bogies, Ière/IIe cl. + bagages.
- 62 Scène de la guerre 14/18 : contrôle d'un tram à vapeur.
- 63 VC.1, voiture-camping à l'Exposition du Tourisme populaire.
- 64 VC.1, idem, vue latérale.
- 65 VC.1, idem, vue intérieure, compartiment - couchettes.
- 66 VC.4,
- 67 Intérieur de voiture-camping avec cuisine et réfectoire.
- 68 Aménagement intérieur de voiture-camping.
- 69 VC.31, dans son stand.
- 70 VC.31, vue latérale.

A titre informatif, la VC.1 = l'ex-A.2121, la VC.4 = l'ex-A.1347 et la VC.31 = l'ex-B.2258.

Nous rappelons que les photos, toutes de format 9 x 12, peuvent être commandées à la pièce ou par série entière, soit en virant anticipativement la somme de 8 frs./pièce à notre C.C.P. 449.80 (Amutra, à Bruxelles 5), soit en remettant cette somme entre les mains de notre trésorier, au cours d'une de nos réunions amicales.

=====

PETITE HISTOIRE DU MATERIEL ROULANT
DE LA S.N.C.V.

par P. Dehon

Les 140 motrices à 2 essieux, type 9715.

Cinq séries de motrices se rattachent à ce type :

1°) 9715	à	9728	(14 unités)	1929 - 1930
2°) 9820	à	9873	(54 unités)	1930 - 1931
3°) 9880	à	9899	(20 unités)	1932
4°) 9901	à	9939	(39 unités)	1932
5°) 10006	à	10018	(13 unités)	1932

Ces excellentes petites motrices constituèrent, à partir de 1929, la base du parc électrique des vicinaux, conjointement avec les voitures standard à bogies et caisse en bois. Comme pour ces dernières, les équipements électrique et mécanique se caractérisaient par la simplicité et la robustesse. Le succès de cette petite voiture classique se traduisit par une livraison totale de 140 unités du même type. Parmi elles, les 10006 - 10018 furent parmi les mieux réussies (équipement Siemens, freinage rhéostatique).

Malheureusement, à l'époque où ces 140 voitures furent livrées, la motrice à bogies s'était déjà virtuellement acquise la préférence. Aussi n'y aura-t-il plus, après 1932, qu'une seule commande de motrices à 2 essieux (série 10111 - 10125, livrée en 1935 : voir fiche technique de l'A.M.U.T.R.A. N° 6).

Toutes assurèrent un service fidèle pendant près de 25 ans. Quelques unes d'entre elles terminent actuellement leur carrière en assurant des services de manoeuvres ou de voies et travaux.

Une rame, composée de la motrice 9727, de la remorque fermée 1208 et de la baladeuse 8944, a été obligeamment mise à la disposition de l'A.M.U.T.R.A. par la S.N.C.V. pour ses déplacements spéciaux.

CARACTERISTIQUES :

Longueur de caisse =	5,860 m.
Longueur d'une plate-forme =	1,830 m.
Longueur du châssis =	9,520 m.
Longueur d'un tampon =	0,463 m.
Longueur totale hors tampons =	10,446 m.
Largeur de la caisse =	2,200 m. (sauf 9916-9919 = 2,400m.)
Hauteur de la caisse =	2,500 m.
Hauteur rail - toiture =	3,310 m.
Empattement =	2,800 m. (3,000 m. à partir 9901).
Diamètre des roues =	0,860 m.
Équipement électrique =	A.C.F.C. (sauf 9830-9839 et 10006 à 10018 = Siemens).
Puissance unihoraire =	2 x 82 cv.
Tare =	14,5 T.
Places assises =	24 (sauf 9916-9919 = 32 places).
Places debout =	30 (, , , , , = 34 , , ,).

=====

UN NOUVEAU PROTOTYPE.

Le 21 juin, la Presse bruxelloise a annoncé que la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles venait de procéder à la présentation officielle dans ses locaux de la rue de Cureghem, d'un nouveau prototype de rame articulée (N° 4001). Entièrement réalisé dans les ateliers de la "S.T.I.B.", ce véhicule, à essieux rigides, a été construit à partir de deux anciennes motrices du type standard classique et constituée, en fait, une seule voiture en trois éléments. Entièrement recarrossée dans le style bien connu des voitures de la série "9000", sa capacité totale est de 142 places dont 45 sièges. Sa longueur totale est de 20 m 80 et elle est dotée de quatre moteurs de 92 cv.

L'ACTUALITE VICINALE EN BREF

- 25-12-62 : Depuis la Noël écoulée, le tramway Groenendael-Overijse a pratiquement cessé toute activité; la demande de démontage a été introduite auprès du Ministère des Communications.
- 15-3-63 : Autre suppression de ligne vicinale à voie normale: c'est ce jour qu'a roulé, pour la dernière fois, le tramway à vapeur de Dolhain à Goé.
- 1-4-63 : Introduction du service à un agent sur la ligne Bruxelles Ninove.
- 26-5-63 : Avec l'horaire d'été, les tramways électriques sont remplacés par des autobus sur les 3 lignes vicinales suivantes: Courtrai-Mouscron (KMx); Charleroi-Velaine (67) et Wasmes Baudour (5).
- 1-6-63 : Instauration du service à un agent sur la ligne Bruxelles Leerbeek (L); pour les 3 lignes actuellement desservies de cette manière (Al, Ni et L), le groupe de Bruxelles dispose notamment de 21 voitures standard du type "Eugies". Ce parc ne sera pas augmenté dans l'immédiat.
- 16-6-63 : Toujours dans le groupe de Bruxelles, suppression du service électrique "A" entre Anderlecht (Bon Air) et Dilbeek, et instauration d'une ligne d'autobus Place Rouppe - Bon Air-Itterbeek - St. Gertrudis-Pede. Le tramway A est maintenu entre la Place Rouppe et le Bon Air.

L'ASSOCIATION ET LE MUSEE

- 28-3-63 : Réception du fourgon-moteur 9965 du Littoral; ce véhicule est destiné à remplacer au Musée le 9955 du même genre.

- 6-4-63 : Cérémonie de réouverture du Musée, en présence de 60 membres de l'AMUTRA. Nouveau matériel exposé : 1°- Berline royale A. 1625, 2°- Voiture hippomobile I32, 3°- Voiture à boggies A. 1853, 4°- Wagon plat "De Rechter" à bissels A. 3694. L'AR 266 a quitté le Musée; il sera mis en service sur la ligne des Grottes de Han - Honneur très inattendu!
- 27-5-63 : A l'occasion de la reprise du film britannique "TITFIELD THUNDERBOLT" ("A toute vapeur"), 50 membres et sympathisants de l'AMUTRA ont assisté, en groupe, à la projection de ce petit chef d'oeuvre humcristique. Résultat : un très franc succès!
- I - 2 et 3 - 6-63 : Un autre véhicule du Musée à l'honneur : la baladeuse 8944, mise en service à Louvain, entre la gare et la Grand'Place; la traction chevaline initialement, prévue ne put malheureusement être maintenue. C'est un tracteur à essence qui dut prendre la relève.
- I2-6-63 : Réception de la motrice à 2 essieux 99I9 ; cette voiture construite pour les lignes du littoral, possède un gabarit de 2,40M. Mise en service en 1932 à Ostende, elle fut ensuite affectée aux lignes de Mons et du Borinage. Elle sera exposée plus tard au Musée.
- I6-6-63 : Gros succès à Schepdael : visite de 317 membres de notre association-soeur hollandaise, la "N. V. B. S.". Deux motrices et 4 remorques ont été nécessaires pour leur acheminement de Ninove au Musée, puis du Musée vers Bruxelles-Nord.
- 23-6-63 : A cette date, le Musée avait enregistré 5.325 entrées depuis la réouverture (7-4-63.) et l'AMUTRA comptait 119 membres, dont 9 Membres d'honneur.
Le membre M. Christian COSSE a donné sa démission en date du 22 mai 1963.
La candidature de l'aspirant-membre M. Olivier MICHA a été rejetée par le Comité.

Notre Association a le regret de vous faire part du décès de son ami et membre, Monsieur Léon MICHIELS, survenu le lundi 24 juin.

Tous les amis du tramway se souviendront que son nom, toujours étroitement lié à celui du regretté Monsieur DARMS, a figuré au bas de plusieurs articles consacrés notamment à la ligne vicinale de l'Espinette. Tous deux en effet affectionnaient particulièrement cette ligne et ont été ainsi à la base de la restauration de la motrice I9, qui se trouve dans notre Musée.

L'AMUTRA, qui gardera toujours de Monsieur Léon MICHIELS un souvenir ineffaçable, présente à sa famille et à ses proches l'expression de sa sympathie la plus profonde.

Les réunions amicales ont toujours lieu le PREMIER VENDREDI de chaque mois, à 20H., au jardin des Arbalétriers, 3, rue des Visitandines, à proximité de la Halte de "Bruxelles-Chapelle".