

PRESENCE DU TRAMWAY



(Photo E. De Backer.)

17

5e année - I

MARS 1966

Prix : 25 frs.

Bulletin trimestriel d'information de l'
Association pour le Musée du Tramway et du
Tramway Touristique de l'Aisne

ASSOCIATION POUR LE MUSEE DU TRAMWAY-AMUTRA

a. s. b. l.

Fondée le 7 mars 1961.

SIEGE SOCIAL : 47, avenue Wielemans Ceuppens à Bruxelles 19

C. C. P. : 449.80

COTISATIONS :

Membre adhérent : 125 Frs Membre bienfaiteur : 250 Frs (minimum)

Membre affilié (habitant sous le même toit qu'un membre adhérent ou bienfaiteur) : 40 Frs.

Droits d'inscription (perçus la première année seulement) : 25 Frs.

Supplément pour recevoir, outre la revue en langue française, l'édition en langue néerlandaise : 75 Frs.

TRAMWAY TOURISTIQUE DE L' AISNE - T.T.A.

a. s. b. l.

Fondé le 18 septembre 1964.

SIEGE SOCIAL : 9, avenue des Nations Unies à Erezée

TRESORERIE & CORRESPONDANCE : 47, avenue Wielemans Ceuppens à Bruxelles 19.

C. C. P. : 2173.61

COTISATIONS :

Membre de soutien : 400 Frs.

Service gratuit de la revue aux membres de l'Amutra et du T.T.A.

Abonnement à la revue (personnes étrangères à l'Amutra ou au T.T.A. : 90 Frs.

Aux deux revues : 170 francs

REUNIONS AMICALES : le premier vendredi de chaque mois à 20 h. à l'Hôtel des Acacias — 6, avenue Fonsny à Bruxelles-Midi.

Notre couverture : arrivée au Musée de Schepdaal de la motrice n° 5 des Tramways de Fribourg (Suisse).

SOMMAIRE

- Editorial.
- Voies & Bâtiments des lignes vicinales du Littoral
- Historique des Tramways Bruxellois
- Les voies métriques du Front de l'Yser
- Les Tramways de la ville de Luxembourg
- Souvenirs ferroviaires Liégeois
- Le Chemin de fer électrique de Laon
- Actualités diverses et vie de l'Amutra
- La numérotation des voitures vicinales
- Les pages du T.T.A.

EDITORIAL

La parution de ce numéro de notre bulletin « Présence du Tramway » sous une forme nouvelle ne constitue pas seulement une simple amélioration qui, nous l'espérons, satisfera tous nos lecteurs, mais consacre un événement qui ne peut passer inaperçu : le cinquième anniversaire de notre « Association pour le Musée du Tramway », officiellement fondée le mardi 7 mars 1961.

Le progrès constitué par cette nouvelle forme de publication n'est d'ailleurs que l'image de l'épanouissement de notre Association elle-même.

Retracer en détail l'historique de ces cinq premières années d'existence ne présenterait qu'un intérêt très relatif pour la plupart de nos lecteurs et il est sans doute de très loin préférable de rappeler brièvement par quelques chiffres, l'extraordinaire évolution qui a caractérisé notre Amutra depuis sa création.

Le nombre des membres, qui était de cinquante-trois à la fondation, s'élève actuellement à trois cents.

Les véhicules préservés par nos soins le samedi 26 mai 1962, jour de l'inauguration officielle de nos locaux de Schepdaal, ne dépassait pas 30 pièces, chiffre déjà respectable pourtant. Leur nombre atteint aujourd'hui 70 unités.

En ces quatre années, 28.000 entrées de visiteurs ont été enregistrées dans ces mêmes locaux de Schepdaal.

Ces chiffres n'évoquent que quelques-uns des aspects principaux de l'évolution matérielle de notre Association. Son développement général peut être illustré par des faits sur lesquels il n'est probablement pas inutile d'attirer l'attention.

Les buts de l'Association, résumés dans l'article 2 de ses statuts, se ramènent à trois principes fondamentaux : retrouver, sauver et préserver les vestiges du passé de nos transports publics urbains et suburbains, grouper tous ceux qui s'y intéressent d'une façon quelconque et, enfin, accroître l'intérêt que ce sujet peut susciter. Ces mêmes principes peuvent être énoncés d'une façon plus brève encore : sauver le PASSÉ, servir le PRESENT et préparer l'AVENIR.

Durant ces cinq années, aucun effort n'a été négligé pour atteindre ce triple objectif et les résultats obtenus montrent qu'en dépit des innombrables difficultés rencontrées, toutes les activités de l'Association se sont révélées comme des succès ayant dépassé de fort loin les espérances les plus optimistes du début.

Au point de vue du matériel roulant préservé, l'accroissement remarquable du nombre des véhicules retrouvés, restaurés et conservés se double

de la valeur vraiment exceptionnelle de la plupart d'entre eux. En plus de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux et suivant son exemple, presque tous les Exploitants de transports en commun de Belgique nous ont confié également la préservation des pièces les plus intéressantes de leur parc de matériel roulant. C'est ainsi que les Villes d'Anvers, de Bruxelles, de Charleroi, de Liège et de Verviers ont leur matériel roulant figurant dans nos collections. En outre, mêmes des réseaux étrangers ont bien voulu nous faire don d'exemplaires les plus typiques de leur parc. Luxembourg, Lille et Fribourg nous ont, en effet, très généreusement donné du matériel roulant digne d'intérêt et dans un état remarquablement impeccable.

Récemment, notre association a même réussi à obtenir, en don également, la toute dernière voiture motrice de tramway de Paris existant encore. Il s'agit en effet d'une ancienne motrice du type « 500 » de l'ex-Compagnie Générale Parisienne de Tramways. Si l'on tient compte de ce que les derniers tramways ont été supprimés dans la capitale française depuis le 14 août 1938, l'on ne peut que considérer comme une chance vraiment exceptionnelle, la possibilité que notre Association a eue d'en obtenir une voiture.

Le domaine des activités collectives de l'Association est aussi caractérisé par un développement remarquable.

Le succès que les réunions amicales ont connu dès leur début, ne cesse de s'accroître toujours davantage. Il en est d'ailleurs de même des séances de projections diverses qui sont suivies par un nombre de spectateurs chaque fois plus important.

Les visites en groupe de réseaux belges et étrangers, ou organisées chez des constructeurs de matériel roulant, etc., ont remporté un succès toujours plus grand. Une mention toute spéciale s'impose d'ailleurs à ce sujet, sur le succès extraordinaire qu'ont remporté nos excursions sur la ligne à vapeur de Warsage-Trembleur dont le souvenir est resté gravé dans la mémoire de tous ceux qui ont pu y participer.

La sympathie qui unit toujours davantage tous les membres et le profit constant qu'ils retirent de leurs contacts mutuels, constituent aussi un succès dont l'importance est loin d'être négligeable. L'accroissement continu du nombre de nos adhérents prouve suffisamment la satisfaction qu'éprouvent tous ceux qui se joignent à nous.

Sauver et préserver des souvenirs du passé, rassembler et aider tous ceux qui s'intéressent à ce sujet ne seraient que des résultats incomplets — encore que déjà bien remarquables en eux-mêmes — si aucun effort n'était entrepris pour soutenir et accroître l'intérêt que ce même sujet peut susciter.

Ces derniers objectifs n'ont pas été négligés non plus par notre Association pendant ses cinq années d'existence.

C'est principalement vers la construction d'un centre de documentation iconographique, de plus en plus riche, que les efforts ont été surtout poursuivis. En ce domaine aussi, des résultats extrêmement satisfaisants ont été obtenus.

La diffusion de notre bulletin s'accroît sans cesse et sa nouvelle présentation ne peut que nous laisser croire qu'elle s'amplifiera encore davantage à l'avenir.

Les archives photographiques mises à la disposition des membres s'enrichissent continuellement.

Le retentissement des activités de notre Association a actuellement très largement dépassé le cadre des espérances même les plus optimistes de ses promoteurs.

La création, l'existence et le développement de notre « Association pour le Musée du Tramway » ont donné naissance, entre autres, à deux réalisations particulièrement importantes et spectaculaires.

Le souhait intime le plus cher de la plupart des membres de l'Association, réside dans l'espoir de voir un jour « leur » musée, essentiellement statique se doubler d'activités plus dynamiques encore et qui consisteraient dans la création et l'exploitation d'une ligne réelle de transport par voie ferrée.

Ce souhait est en bonne voie de réalisation puisque l'Amutra a patronné la naissance relativement récente mais déjà célèbre de ce « Tramway Touristique de l'Aisne » dont l'exploitation — partielle tout au moins — doit débiter dans le courant de 1966.

Il n'est plus nécessaire de s'étendre longuement sur ce « T.T.A. » dont le succès ne dépendra uniquement que du courage, du dévouement et du labeur des membres qui consacrent inlassablement à sa création leurs forces et leurs loisirs.

Une conséquence plus spectaculaire et dont la portée est probablement plus importante devait encore résulter du retentissement de nos efforts. Ce n'est, en effet, que l'existence même de notre Amutra et l'ampleur du succès qu'elle constitue qui ont surtout incité les Pouvoirs Compétents à envisager d'étendre à tous les moyens de communication ce que nous avons fait jusqu'à présent pour les transports publics, en projetant la création d'un Musée National des Transports. Ce projet se développe très favorablement déjà et l'Amutra compte y apporter la contribution de sa collaboration, de son expérience et de son assistance.

Ce bilan, pour extrêmement favorable qu'il soit, ne laisse certainement pas dans tous les esprits l'impression d'un succès total et complet. Les critiques formulées à l'égard de notre Association, de ses membres, de ses buts, de ses activités ou de ses méthodes ne manquent malheureusement pas. Aucune n'est d'ailleurs rejetée a priori et toutes celles que justifie l'intérêt général sont prises en considération sans réserve.

Néanmoins, notre Association demeure toujours une institution humaine et, comme telle reste sujette à des imperfections. En outre créée dans l'intérêt de tous, il lui est impossible de donner satisfaction à chacun !

Cette brève rétrospective ne serait pas complète si l'on ne s'attachait pas à rappeler et à souligner les causes réelles et profondes du succès incontestable que constituent ces cinq premières années d'existence de notre Association.

Disons tout d'abord que les principaux — pour ne pas dire les seuls — artisans de ce succès ne sont autres que TOUS les membres, sans exception, de l'Association.

Créée essentiellement pour eux, ce n'est que grâce à leur courage, à leur dynamisme, à leur dévouement, à leur soutien, à leurs efforts, à leur générosité, à leur persévérance et à leur enthousiasme que l'Amutra a pu naître, vivre et prospérer.

Si c'est à eux seuls que revient la gloire légitime de ce succès, c'est à eux aussi que doit aller la reconnaissance profonde et sincère de tous ceux qui ont conscience de ce que représentent réellement ces cinq premières années d'existence.

Ce n'est sans doute que se faire l'écho de l'opinion de tous les membres et sympathisants de notre Amutra que de formuler le souhait sincère de la voir poursuivre la voie qu'elle a suivie jusqu'à présent vers un succès encore plus grand et vers la satisfaction toujours accrue de ceux qui lui témoignent leur confiance et leur sympathie.

Jean de Meurs

VOIES ET BATIMENTS DES LIGNES VICINALES DU LITTORAL.

(suite 3)

par A.-J. Debot.

Ce fut plus tard qu'on réunit Groenendijk à Koksijde-Bains par une simple voie exploitée à la vapeur.

En 1927, les trams électriques étaient limités à Westende-Bains. Le tram à vapeur, lui, allait à La Panne via Koksijde-Village. En saison, il y avait des services directs d'Ostende à Westende-Chaussée, puis ils s'arrêtaient à chaque arrêt jusqu'à La Panne.

En 1928, on poursuivit l'électrification. Un entrepreneur posait la ligne caténaire Nieuport - La Panne via la Côte, tandis que la Société doublait la voie.

Pendant la saison de 1928, la ligne fut exploitée de façon originale : le tramway électrique s'amenait à Nieuport-Bains où une locomotive à vapeur remorquait toute la rame pour la conduire à La Panne. On posa également une simple voie entre Oostduinkerke-Village et Oostduinkerke-Bains.

Toute la ligne Nieuport-Bains-La Panne subit ultérieurement des modifications lors de la construction de la Route Royale.

A La Panne, la voie unique longeait les maisons des boulevards de Nieuport et de Dunkerque, côté mer.

Lorsque la situation fut stabilisée, la traversée de La Panne s'effectua de la façon suivante : les voies étaient dans l'axe des boulevards jusqu'au Mont-Blanc; là, chacune suivait un accotement. Il n'y a pas bien longtemps, les Ponts et Chaussées décidèrent de moderniser tout ce coin. Les boulevards eurent leurs revêtements refaits. Les deux voies restèrent parallèles; la boucle fut maintenue et allongée.

En ce qui concerne les aubettes, il y eut : une aubette de construction solide à Nieuport-Bains, devant la gare S.N.C.B. A Oostduinkerke, il y eut d'abord la baraque en bois de Knokke; elle fut remplacée par le bâtiment actuel. A Koksijde, l'aubette actuelle existait déjà, mais on en vendit une partie pour édifier une habitation au-dessus. L'aubette est restée indépendante en-dessous. A St-Idesbald, il y eut une première aubette en béton du côté sud. Cette aubette fut copiée pour l'arrêt de Vrede, à la frontière néerlandaise. La commune de Koksijde fit démolir cette construction pour la remplacer par l'actuelle, au coin de l'avenue de la Mer.

En 1914, à La Panne, il n'y avait qu'un petit bureau de préposé sis au Boulevard de Dunkerque, à peu près à hauteur de la première poissonnerie. Plus tard, on construisit le bâtiment actuel qui fut modifié à peu près selon

les indications que nous avions données avant de quitter la Société. Puisque nous sommes dans cette partie du Littoral, achevons la description des lignes.

En 1904, il y eut au village de La Panne, un dépôt (à l'emplacement actuel) composé de deux voies en cul-de-sac, d'une baraque en planches servant de dortoir, et d'un minuscule château d'eau à l'entrée. On finit, lors de l'électrification, par modifier complètement ce qui existait. On construisit la remise actuelle à trois voies, avec fosse sous les trois voies sur une longueur de 10 à 12 mètres. A côté, on édifia un dortoir. Le château d'eau fut démoli. Du dépôt, partait la voie vers Furnes. Elle longeait la chaussée à droite. Entre le dépôt et le carrefour du village, il y avait une voie de garage. La voie restait à droite jusqu'à Oosthoek, puis tenait la gauche de la chaussée jusque Furnes. A la rue de La Panne, à Furnes, il y avait une aubette en bois verni comme à Ostende-Petit-Paris. Au bout de la rue de La Panne, le tram tournait à droite jusqu'à la Grand'Place, puis suivait la rue de l'Est et franchissait le canal de Nieupart pour suivre la rue de la Station et s'arrêter devant la gare, point terminus.

Il y avait au dépôt de Furnes, une installation réservée aux lignes du Littoral :

- le long de la Rodestraat, une remise à deux voies;
- vers l'entrée, une partie du bâtiment (dortoirs).

LIGNE OSTENDE — NIEUPORT — FURNES.

Elle quittait la place Van der Sweep en suivant la ligne électrique jusqu'au-delà du pont St-Jean, puis elle suivait le boulevard Pieters (à l'époque boulevard du Midi), où elle empruntait les voies « ville ». Au Petit Paris, il y avait un embranchement vers le bois de Boulogne, embranchement qui desservait l'usine de récupération (démolie depuis lors). La ligne suivait alors la chaussée de Nieupart.

A hauteur du dépôt d'Ostende, elle se mettait en accotement. A l'entrée de la cour « vapeur », il y avait une grue de prise d'eau.

La ligne restait en accotement jusqu'à l'Yser, franchissait toute la série de ponts sur les Kreeks, canaux, etc... pour longer finalement l'Yser.

Au delà de Nieupart, la voie longeait l'accotement de gauche jusqu'à l'église de Koksijde. Il y avait un garage à Groenendijk. A Ootsduinkerke, il y avait une gare avec un petit château d'eau, de même qu'à l'Eglise de Koksijde. Au delà de l'Eglise de Koksijde, la voie se divisait en deux. Celle de gauche longeait par le côté gauche, la route de Furnes, et celle de droite traversait le village pour aller vers la mer (côté droit).

Après la dernière guerre, on remit en service le champ d'aviation de Koksijde. Comme il avait été étendu, il n'était plus question de suivre la route par Grote-Kwinte, qui était noyée dans la plaine. Ce fut la SATTRA qui exploita par autobus, en contournant le champ par l'Est. Plus tard, il s'étendit encore de ce côté, et il fallut contourner le champ par l'Ouest. La ligne ferrée n'y fut jamais reconstruite.

LE RESEAU A OSTENDE.

Jusqu'ici, nous n'avons décrit que la grande ligne proprement dite, sans nous arrêter aux annexes.

Revenons donc à la place Van der Sweep.

Au début, soit après la première guerre, il y avait une série d'embranchements. Les trams venant de La Panne et devant y retourner prenaient la rue

du Banc-aux-huitres, le quai Brandairs, la rue des Cordiers et revenaient vers l'avenue de Smet de Nayer pour repartir en direction de La Panne.

Certains trams venant de Knokke, conduisaient les voyageurs à la gare du Quai (à l'heure des Malles). Ils suivaient la rue du Port-Franc, passaient le pont du Canal, puis longeaient la gare. Celle-ci dut être transformée. Elle était couverte. On démolit le hall et on transforma tout. La gare vicinale, avec son aubette style Marie-José, disparut. Elle fut reportée en face de la gare Maritime, de l'autre côté du Pont, vis à vis du café Waterhuis. Passant sur le pont de la Chapelle, les voies se raccordaient à celles de la ville, qu'elles quittaient près du Waterhuis pour se mettre à droite du quai. On y édifia une aubette en dur (il y a à peu près la même à Blankenberge-Parc). De là partait une voie en cul-de-sac pour les motrices des lignes 3, 4 et 8. La double voie tournait autour du Monument des Combattants, suivait la rue Joseph II pour aller reprendre l'ancien tracé par l'avenue Serruys. Cette ligne fut mise hors-service en 1954, le 31 juillet : la ville avait exigé l'exécution du plan d'urbanisation.

On reconstitua donc le circuit primitif. Toutefois, la gare « ville » ayant disparu, et l'arrêt de la place Feys devant disparaître, la double voie venant de l'avenue Serruys contourna le deuxième bassin (le troisième avait été comblé pour y construire l'Hôtel de Ville), passa devant le pont de la Chapelle et longea le premier bassin, pour tourner sur l'ancien canal où fut édifiée l'aubette actuelle. La boucle fut bien entendu modifiée. Les trams venant de La Panne, en hiver, prennent (à revers) la rue du Banc-aux-Huitres, virent à gauche, contournent le nouvel abattoir et reviennent au quai Brandairs. Tout ce qu'il y avait place Feys a disparu.

Les trams pour Blankenberge montent la rampe qui les amène à quelques pas du pont aval Demey. En contrebas de la rampe, devant l'abattoir, plusieurs voies de garage ont été construites, pour y garer le matériel de réserve. C'est que, comme le réseau ville a disparu complètement, les relations avec le dépôt sont devenues plus compliquées, tout en étant meilleures. Expliquons-nous. Jadis, il fallait rentrer au dépôt, soit par le boulevard Pieters et le Petit Paris, soit par la rue du Sport, ce qui était très lent, car la motrice était toujours tournée côté Petit Paris. Il fallait donc refouler les rames au pas jusqu'au dépôt. Il est dorénavant possible de rentrer *toujours* motrice en tête, et de garer la rame, motrice vers la sortie. En haut de la rue du Sport, il y a un « chapeau de curé ». Les trams doivent donc parcourir près d'un kilomètre de plus pour atteindre la gare, en passant par la route la plus chargée. On constitue donc la réserve de matériel à la gare, en dehors des heures de pointe.

A la place Feys, il y avait encore un embranchement qui suivait la rue du Polder, entre la gare « ville » et le quartier de Hazegras. Il menait à la gare aux marchandises, qui était située entre les voies ferrées de la S.N.C.B. et la rue du Polder. Dans cette gare, il y avait une rampe de chargement sur wagons S.N.C.B. C'est là que furent déchargées en 1930 et 1932 les motrices à boggies en bois, venant de Familleureux. Il y avait en outre la classique bascule, un château d'eau vicinal alimenté par la S.N.C.B. (eau d'Eernegem) château d'eau à ne pas confondre avec celui de la ville, qui est de l'autre côté de la rue, et qui a été remplacé par l'énorme tour blanche du bois de Boulogne. Enfin, outre les installations sanitaires, il y avait deux vieilles aubettes, la principale était l'affreuse construction qui servait de bâtiment des recettes et de château d'eau à Coq-sur-Mer. Cette construction en tôles embouties, assemblées par des boulons aurait pu servir de mairie à Bidonville même ! Elle avait été érigée en face du Chardon Bleu, où il y avait des prises d'eau pour les locomotives et des quais d'embarquement pour les voyageurs. Il est plus que probable que le beau bâtiment actuel, placé du côté Ostende, par rapport à l'avenue allant à la mer, fut mis en service d'abord, et qu'on récupéra la « mairie de Bidonville » pour la placer à Ostendemarchandises. L'autre aubette était en bois et avait orné les abords de l'ancien Kursaal d'où partaient les trams à vapeur vers Furnes et Blankenberge.

(à suivre)

HISTORIQUE DES TRAMWAYS BRUXELLOIS.

par Roger Pléтинckx

(suite 10)

CHAPITRE V.

CONVENTION DE 1899.

Après avoir électrifié la ligne Schaerbeek-Bois en 1897, les « Tramways Bruxellois » ne procédèrent plus à aucune conversion ou prolongation de lignes de son réseau. La raison en était bien simple : elle exploitait plusieurs anciennes concessions dont les échéances se situaient en 1909, 1910, 1921 et 1942. D'autre part, elle affirmait, à juste raison, qu'il lui était impossible d'étendre l'application de la traction électrique sans obtenir une durée de concession suffisante, nécessaire à l'amortissement des sommes investies dans ces travaux.

De plus, il existait toujours une société concurrente : la Compagnie Ixelles-Boendael, dont les Tramways Bruxellois finirent par obtenir la reprise ainsi que l'unification des concessions, par une convention passée le 26 avril 1899 entre le gouvernement et les deux compagnies, et aux termes de laquelle il était stipulé que :

- 1°) Les Tramways Bruxellois étaient concessionnaires exclusifs,
- 2°) Toutes les concessions expireraient le 31 décembre 1945.

Pour les Tramways Bruxellois, les douze lignes étaient les suivantes :

1. *De Laeken (Eglise) à Anderlecht*
par les Halles, avec embranchement du pont de la Senne (chaussée de Mons) à la gare du Midi par la rue de Fiennes (traction chevaline).
2. *De Schaerbeek (Place Verboeckhoven) à Forest (Place Communale)*
par la gare du Nord, la Bourse et la gare du Midi, avec embranchement de la gare du Midi à la chaussée de Forest, par la rue Joseph Claes et la rue de Mérode (traction chevaline).
3. *De la gare du Nord (Place Rogier) par la rue du Progrès, à Laeken*
(à hauteur de la traversée du Chemin de Fer d'Ostende) (traction chevaline).
4. *De la gare du Nord, par l'Entrepôt, à la gare du Midi*
(boulevards circulaires du bas de la ville) (traction chevaline).
5. *De la gare du Nord à la gare du Midi, par la porte de Namur*
(boulevards circulaires du haut de la ville) (traction électrique)
6. *Du Bois de la Cambre à Schaerbeek (dépôt de la chaussée d'Haecht)*
par l'avenue Louise, les rues de la Régence et Royale, ainsi que par la porte de Namur (traction électrique par caniveau)
7. *Du parc Léopold à la place Royale*
par la rue Belliard et la place des Palais (traction chevaline)
8. *De la place Royale à la gare du Midi*
par la place de la Chapelle, la rue Blaes, la rue d'Angleterre et l'avenue Fonsny, avec voie de retour par la rue de Prusse et l'avenue de la porte de Hal, et embranchement jusqu'aux Abattoirs de Cureghem par la rue d'Allemagne (traction chevaline).
9. *De la gare du Luxembourg à la place Royale*
par la rue de Luxembourg et la place des Palais (traction chevaline).

10. De la gare du Midi à Uccle (dépôt des tramways)
par le boulevard du Midi et la chaussée d'Alseberg (traction électrique).
11. De la place Stéphanie à Uccle (dépôt des tramways)
par la chaussée de Charleroi et l'avenue Brugmann (traction électrique)
12. De l'impasse du Parc au Bois
par la rue de la Loi, l'avenue d'Auderghem, le boulevard Militaire, l'avenue de la Cambre et l'avenue Louise (traction électrique, en caniveau de l'impasse du Parc jusqu'au début de l'avenue d'Auderghem, ensuite par câble aérien).

Pour la Compagnie Ixelles-Boendael, les lignes étaient au nombre de cinq :

1. Porte de Namur - Petite Suisse
par la rue du Champ de Mars, l'avenue de la Couronne et le boulevard Militaire (traction électrique, système Dickinson).
2. De la rue Royale (Treurenberg) à l'avenue de Tervueren
par la rue de Louvain, la rue Joseph II et l'avenue de la Renaissance (traction électrique).
3. De la porte de Namur à la porte de Tervueren
par les rues du Champ de Mars et du Trône, la chaussée de Wavre et la rue des Rentiers (traction électrique).
4. De la porte de Namur à la chaussée de la Hulpe (hippodrome de Boitsfort) par la chaussée d'Ixelles, avec embranchement par la chaussée de Wavre et la rue Malibran (traction électrique).
5. De la place St-Josse à Tervueren
par le square Marguerite, l'avenue de la Renaissance et l'avenue de Tervueren (traction électrique, système Dickinson).

La Société des Tramways Bruxellois déclarait s'être entendue avec la Compagnie Ixelles-Boendael pour la reprise éventuelle des concessions vicinales exploitées par cette dernière société (Bruxelles-Haecht, Bruxelles-Vossem et Saint Josse-Schaerbeek, à traction vapeur).

Le réseau de la société des Tramways Bruxellois, avant la convention, atteignait 55 kilomètres; après celle-ci, ce chiffre passa à 80 kilomètres, presque entièrement à voies doubles. Le cahier des charges, joint à la convention du 26 avril 1899, stipulait entre autres que la traction chevaline serait remplacée dans un délai de 7 ans maximum.

Les voies de l'ex-concession Ixelles-Boendael seraient mises à l'écartement normal endéans les deux ans suivant l'approbation des plans. Le même cahier des charges déterminait une fois pour toute la largeur maximum du matériel roulant, soit 2 m. 20. Le maximum des prix de transport fut fixé à 15 centimes en deuxième classe et 20 centimes en première. La Compagnie devait également délivrer des tickets de correspondance valables sur tout son réseau.

La convention une fois signée (elle fut confirmée par A.R. du 25 août 1899), les Tramways Bruxellois allaient pouvoir étendre et moderniser le réseau, à la grande satisfaction des usagers. Néanmoins, certaines nouvelles concessions ou prolongations de lignes provoquèrent des heurts entre la Compagnie et les administrations communales. Certains quartiers durent ainsi attendre plusieurs années avant de bénéficier d'un moyen de transport leur permettant de se rendre aisément au cœur de la ville.

A ce propos, des extraits de presse des années 1913-1914 nous révèlent des discussions épiques au sein du Conseil communal de la Ville de Bruxelles. Remarquons qu'à ce point de vue, les palabres et discussions au

sujet de modernisation des moyens de transport sont toujours d'actualité et reconnaissons que, dans ce domaine, malgré le siècle de la vitesse dans lequel nous vivons, les décisions n'ont guère gagné en rapidité!

(à suivre)

LES VOIES METRIQUES DU FRONT DE L'YSER.

(suite 2)

par Jean Delmotte

Des bombardements importants furent dirigés sur les points vitaux :

- la ligne de Furnes à Nieuport ;
- la gare de Furnes ; il faut citer celui du 30 décembre 1914, très meurtrier, celui du 10 juin 1917, etc...
- la gare de Poperinghe, les têtes de lignes vers le front et les convois de troupes.

La ligne d'Ypres à Steenwerck fut séparée des autres par les caprices du front, mais bien que ne possédant pas de renseignements particuliers sur son trafic, elle joua certainement un rôle important au cours de la guerre : elle desservait l'arrière-front du Kemmel et pouvait être utilisée jusqu'à Neuve-Eglise et même Kemmel par son point de transit français de Steenwerck. Nous n'avons pas trouvé de renseignements sur le matériel de cette ligne.

L'exploitation des lignes vicinales était simplifiée à l'extrême et se faisait avec d'autres méthodes que les réseaux français similaires. Les installations existant avant la guerre de 1914 se résumaient comme suit :

Furnes : Remise à voitures — Remise avec deux fosses à piquer de 6 mètres — Lampisterie — Parc à charbon — Bureau local.

Beveren-lez-Rousbrugge : Remise pour 12 voitures — Magasin à huile — Château d'eau.

Poperinghe : Remise à deux voies pour 16 voitures — Remise avec fosse à piquer pour une locomotive — Lampisterie — Château d'eau — Bâtiment de recettes avec logement.

A La Panne, Coxyde-Village et Oostduinkerke : Château d'eau.

Nota : Au début de 1915, le dépôt de Poperinghe fut transformé en un atelier de réparation, qui fut déplacé fin 1915 près de la gare d'Elsehtap.

Le P. C. de la Section Vicinale fut établi en 1915 à Houthem ; il fut transféré fin 1916 au dépôt de Beveren. Le Centre d'Exploitation restait à Furnes.

L'évacuation du matériel de la Flandre Occidentale se fit presque exclusivement, par Nieuport, sur Furnes et La Panne, via Oostduinkerke, Coxyde et St-Idesbald. Le matériel en complément fut ensuite refoulé au delà de Wulveringham sur une partie de voie en plate-forme indépendante (section Furnes-Poperinghe). Plus tard, pour dégager la ligne, on construisit deux voies de garage à Furnes, dans la courbe de jonction des lignes de Poperinghe et d'Ypres.

LES SERVICES ANGLAIS DANS LES FLANDRES.

Malgré toutes les recherches effectuées, il n'a pas encore été possible de reconstituer leur activité dans les Flandres.

Elle fut cependant considérable, se superposant et s'enchevêtrant avec les exploitations française et belge.

Leur grand centre dans les Flandres fut GHYVELDE où ils constituèrent une immense gare leur servant de point de départ à toutes leurs activités. Dix voies de 800 mètres furent posées à GHYVELDE-VILLE, et c'est dans ce centre que se trouvait le point de départ de toutes leurs directives ferroviaires.

Une cinquantaine de locomotives et 1.200 wagons peuplaient ces immenses espaces qui, de là, s'éparpillaient sur toutes les lignes métriques vers le front de l'Yser.

Il serait vraiment souhaitable de reconstituer l'histoire du Détachement Britannique qui avait de grands moyens et qui contribua, lui aussi, pour une grande part au succès final.

D'après quelques recoupements, on notait le 1er mai 1917 : 30 locomotives anglaises affectées au dépôt de BOLLEZEELE et 300 wagons.

En 1916, les armées anglaises firent de nombreux transports en péage sur les lignes exploitées par la 10^{me} Section et sur celle restée en exploitation par les C.F. d'ESQUELBECQ à ST-MOMELIN.

En 1918, l'Armée anglaise reprend le 10 janvier les lignes exploitées par la 10^{me} Section, et établit un accord avec la S.G.C.F.E. pour la gérance de différentes gares communes, pour circuler en péage d'Esquelbecq à St-Momelin et de Bergues à Bollezeele, et pour utiliser les trains S.E. (1) du Service Commercial.

Le matériel de ligne est banalisé. L'Armée anglaise gère le dépôt de Bollezeele.

Le Service Commercial S.E. est effectué par cette Société avec deux trains.

Dans le courant de février 1918, un accord fut conclu avec l'Armée anglaise, selon lequel la Société Générale des S.E. devait reprendre en charge :

- 1) HERZEELE à POPERINGHE, via Houtkerque, Trois Rois, Watou, St-Jean, Kaasmarkt,
- 2) deux extensions annexes : TROIS ROIS à PROVEN, et KAASMARKT à CROMBEEKE.

Le major ISBOODT, de l'Armée belge est muté, détaché à l'Armée britannique s'occupant de l'entretien des voies aux abords de POPERINGHE. Le capitaine anglais SHAN dirigeait le service de la R.O.D. à Bollezeele.

Le matériel assurant le service était anglais ; les locomotives travaillaient en double traction. Le service par l'Armée anglaise comprenait :

- à HERZEELE : un chef de gare de la Compagnie des Flandres ;
- à KRUYSSTRAETE, HOUTKERQUE, LES TROIS ROIS, WATOU, SAINT JEAN, KAASMARKT : du personnel militaire anglais et des chefs de gare vicinaux détachés auprès de l'Armée anglaise.

Le matériel anglais pour la ligne Herzeele-Poperinghe et extensions se composait de 6 locomotives, 50 wagons couverts, 12 tombereaux et 2 plats.

(à suivre)

(1) S.E. : abréviation de la Société Générale des Chemins de Fer Economiques.

LES TRAMWAYS DE LA VILLE DE LUXEMBOURG.

(suite 2)

par Ch. Mayer.

5. LE DECLIN ET LA FIN DU RESEAU DES TRAMWAYS.

En 1943, l'occupant avait établi les plans concernant d'importantes modifications de la ville par création surtout de plusieurs artères nouvelles nécessitant la démolition de plusieurs quartiers de la vieille ville. Ceci aurait évidemment entraîné une nouvelle disposition des transports en commun et il avait été prévu d'établir un réseau de trolleybus en remplacement des tramways. La municipalité reprenait cette étude d'un réseau de trolleybus vers 1949, mais l'abandonna rapidement pour des raisons techniques et surtout esthétiques, d'ailleurs peu valables. Le trolleybus n'avait pas trouvé à Luxembourg la faveur qu'il rencontrait à cette époque un peu partout et cela malgré ses avantages certains dans les rues de la ville.

A la fin de l'année 1951, la ligne de tramway 10 devait être provisoirement coupée à Walferdange en raison de la reconstruction du pont sur l'Alzette démoli par fait de guerre et reconstruit provisoirement après la libération. La commune de Steinsel profita de l'occasion pour dénoncer le contrat passé en 1930 avec la Ville de Luxembourg sur l'exploitation du tramway sur son territoire à Heisdorf. Les autorités communales de Steinsel avaient déjà auparavant étudié différents moyens pour relier la localité de Steinsel directement à la capitale afin d'éviter aux habitants de devoir rejoindre le tram à Heisdorf après un trajet à pied de plusieurs kilomètres. Comme le prolongement du tramway de Heisdorf à Steinsel ne pouvait plus être envisagé, car la Ville de Luxembourg n'avait nullement l'intention de prolonger son réseau davantage en dehors de ses frontières, la création d'un service d'autobus direct Luxembourg-Heisdorf-Steinsel s'imposa. Le dernier tram quittait Heisdorf le 15 novembre 1951.



(Photo : Mr. W. J. Wyse.)

(Cliché : « Modern Tramway ».)

Un train à vapeur d'Echternach croisant un tramway des T.V.L. à proximité de la gare de Luxembourg-Ville.

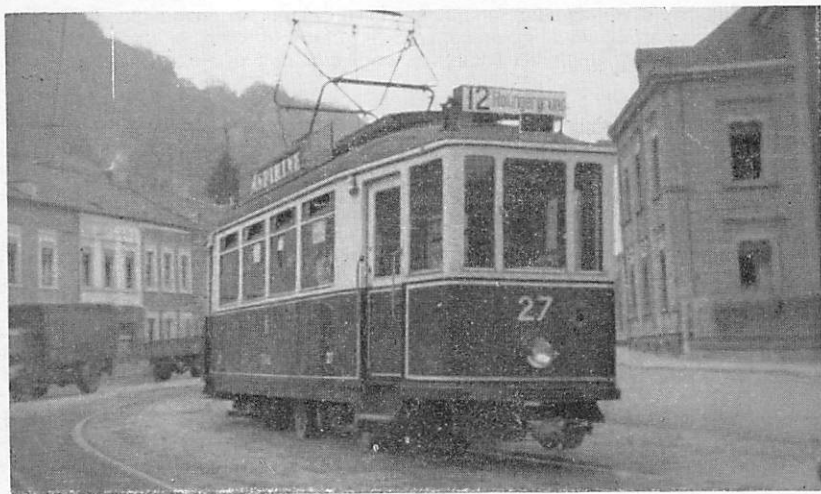
Durant la période de reconstruction du pont de Walferdange le tramway était limité à Bereldange. Mais après la réouverture du pont reconstruit, le tramway circulait de nouveau jusqu'à Walferdange-Eglise en service normal et jusqu'à Walferdange-frontière, à quelques centaines de mètres de l'ancien terminus de Heisdorf, aux heures de pointe.

A la même époque, il apparut que le renouvellement de la voie du tramway et de la route de Clausen à Neudorf s'imposait à brève échéance. Il fut d'abord prévu de reconstruire la voie d'après les principes les plus récents et de remplacer à cette occasion le matériel roulant ancien. Une étude plus complète sur l'opportunité de la modernisation générale des tramways ou de leur remplacement par un service routier fut alors entreprise. Il fut envisagé d'introduire des voitures PCC du type circulant en Belgique à cette époque. Malheureusement leur coût élevé et la mauvaise disposition des voies ne convenant guère à ce matériel à très grande capacité amenèrent la municipalité à abandonner ces projets. Dès lors, le remplacement total du tramway par l'autobus, même à plus ou moins longue échéance était certain.

La disparition du tram 9 le 31 octobre 1952, coïncidait avec la mise en service des premiers autobus à grande capacité et à moteur Diesel disposé sous le plancher, mieux adaptés au service urbain et de banlieue que les autobus déjà en service.

Le réseau ainsi amputé allait avoir quelques années de répit, malgré le succès évident des nouveaux autobus. La municipalité allait dans les années à venir remplacer d'abord son parc vétuste de véhicules routiers datant en partie encore d'avant-guerre.

Le 9 mai 1955, disparaissait à son tour la ligne 12, et quelques mois plus tard, le 12 septembre 1955, la branche Hollerich de la ligne 6. Le tronçon de Bonnevoie fut provisoirement prolongé de la Grand'rue à la gare Centrale par la Poste et le Pont Adolphe, en remplacement partiel de la ligne 2, utilisant presque le même itinéraire.



(Photo : Mr. G. S. Hearse.)

(Cliché : « Modern Tramway ».)

Voiture motrice à trois essieux, n° 27, à Eich.

Entretemps, le trafic automobile s'accroissait sans cesse et rendait la circulation des tramways plus difficile de jour en jour, surtout à cause de la disposition souvent malheureuse des voies (voies uniques à circulation à contre-sens du trafic des automobiles, arrêts au milieu de la chaussée, courbes difficiles dans les rues étroites...) et de l'utilisation d'un maté-

riel inadapté aux nouvelles conditions. Malgré un entretien minutieux le matériel roulant, surtout des lignes urbaines, commençait à présenter des signes évidents de fatigue. En dépit des nombreuses discussions sur l'avenir des transports en commun, les trams continuaient leur service normalement jusqu'en 1959. Cette année, lors des vérifications de l'état des deux ponts reliant la ville à la gare, il apparut nécessaire de faire exécuter de nombreuses réparations qui pourraient être accompagnées avantageusement d'un élargissement de la chaussée. Dès lors le sort définitif des tramways ne laissait plus de doute, car les plans n'envisageaient plus la reconstruction des voies du tramway. Le viaduc fut fermé le premier à tout trafic, ce qui entraînait la disparition de la ligne 6 et la modification provisoire des lignes urbaines :

- — — Gare — Pont Adolphe — Grand'rue — Place Guillaume et retour
(sans indicatif de ligne)
 - 3 — Gare — Pont Adolphe — Poste — Place de l'Etoile — Limpertsberg
 - 4 — Gare — Pont Adolphe — Grand'rue — Limpertsberg.
 - 4 — Limpertsberg — Grand'rue — Place Guillaume.
- (à suivre)

SOUVENIRS FERROVIAIRES.

LES TRAMWAYS LIEGEOIS - 1920 - 1925.

(suite et fin)

par Ed. Fellingue.

Vers la même époque, une excursion scolaire me fit découvrir le « Verriers-Spa ». Pendant plusieurs lustres, j'en ai gardé le souvenir, très vague, d'une motrice entrevue dans un des très rares tronçons en site propre de cette ligne, entre le dépôt et la sous-station de Tiège. Cet engin était tellement différent de ce que je connaissais, en fait de matériel vicinal, que j'en étais arrivé à me demander si mon imagination n'avait pas battu la campagne. C'était en effet une grosse motrice à boggies à caisse de bois, telles les habituelles figurantes des films comiques américains de l'époque, les Charlot, Harold Lloyd et autres. Plus de trente ans plus tard, toutefois, l'ami Dath spécialiste en la matière, devait m'apprendre que j'avais bien vu et qu'il s'agissait d'un véhicule à l'essai, qui fut d'ailleurs promptement retiré du service, avant même d'avoir reçu la numérotation officielle, attendu qu'il suçait tout le courant de la ligne, paralysant ainsi les autres trams en circulation.

Après la première guerre, les études moyennes étaient nettement orientées vers les carrières manuelles et les sciences pratiques. Une très large place était notamment réservée à l'électricité. En outre le hobby des jeunes à l'époque était la T.S.F. alors dans l'enfance. Les deux choses se conjuguant, j'étais, de bonne heure, familiarisé avec le mystérieux fluide et ses applications. J'avais, de la sorte, très vite saisi la signification « Série » et « Parallèle », figurant aux couvercles des controllers, car la place d'un jeune avide de tout connaître était invariablement le petit coin, à gauche du wattman, près de la portière. Cette place donnait d'ailleurs droit à l'honneur insigne de recevoir le bâton-pilote, le « bois », à l'entrée des sections à voie unique et, éventuellement, de provoquer les confidences d'un conducteur bavard. Fort de mon jeune savoir, je m'insurgeais, très vite contre les inexactitudes tombant parfois de la bouche de ces augustes personnes, notamment lorsqu'elles se plaignaient du bon ou du mauvais fonctionnement du « moteur de série », confondant ainsi le type de l'engin de traction avec couplage des moteurs.

Je m'aperçus de la sorte que certaines voitures, entre autres les A3 vicinales et certaines Est-Ouest ne comportaient pas de freinage électrique. Quant aux voitures de la lignes 3, les 42 à 57, leur appareil de manœuvre ne

comprenait que six crans, sans aucune inscription. Un coup d'œil sous les voitures, sous prétexte de nouer ma chaussure, m'avait convaincu du pourquoi de la chose : il n'y avait qu'un seul et unique moteur. La même chose pour les arroseuses communales qui abordaient régulièrement, en période estivale, un raccordement du bas de la rue St-Gilles, pour s'y approvisionner en liquide.

En 1924-1925, les Vicinaux entreprirent des travaux pour amener, vers la ville, des lignes qui, chose bizarre, avaient été commencées par le mauvais bout, notamment Genck-Liège, qui avait son terminus à Herstal, derrière la Fabrique Nationale et Ougrée — Warzée, qui avait Boncelles-Centre comme station finale. J'ai suivi régulièrement la construction de cette dernière, à travers le bois « Marchandise » et les Communaux d'Ougrée. Ces travaux s'exécutaient à la méthode américaine : des rails étaient d'abord posés à même le sol, avec traverse tous les deux mètres, environ. Des haussertes enlevaient les terres en déblai, puis amenaient le ballast, sur lequel la voie était définitivement posée, ainsi que les dernières traverses. A Herstal s'opérait, à peu près à la même époque, le percement du tunnel, sous le quartier de Foxhalle. Il vient d'ailleurs, d'être transformé en passage routier.

Pour revenir à Ougrée, une petite locomotive, vraisemblablement une 16,5 T. était garée en permanence dans le garage édifié au lieu-dit « Vecquée » à Seraing.

Pour des nécessités de circulation en site boisé, sa cheminée s'ornait d'un monumental tuyau, la prolongeant d'une hauteur respectable... A côté du numéro de la machine, que j'ai évidemment oublié figuraient la plaque du constructeur, avec le numéro de fabrication : 1855. Longtemps j'ai cru qu'il s'agissait de l'année de fabrication, ce qui me donnait une haute idée de la longévité des coucous vicinaux !

La ligne fut terminée aux grandes vacances de 1925. Elle ne fut, d'ailleurs, jamais achevée, la voie se terminant, pile, après une demi circonférence, en pleins champs, derrière les Acières d'Ougrée. Sur la carte militaire de 1926, son terminus réel se situe à la gare d'Ougrée, point qu'elle n'a donc jamais atteint et où l'on a, d'ailleurs, du mal à imaginer un terminus quelconque.

Peu après cette époque, les journaux, pas toujours très ferrés sur les termes techniques (voir « les machines à double traction datant de 1886 »... de la ligne Poulseur — Sprimont) commencèrent à parler de nouvelles motrices « munies d'un ingénieux système de boggie à un train de roue » devant être mises en service sur la ligne de Fléron. Il s'agissait des Familleux. Je vis le premier train alors qu'il franchissait le carrefour de la rue Léopold. Mon impression première fut qu'il ferrailait terriblement, en outre, la manœuvre des remorques posait des problèmes. En effet, en raison des essieux orientables, il n'était plus question de les récupérer par gravité, comme c'était le cas pour l'ancien matériel ; la motrice devait donc effectuer un parcours supplémentaire. Ce matériel était crème, avec, comme simple rappel de l'Est-Ouest une large bande verte, sous les fenêtres. En outre, les remorques portaient des numéros inusités : 701 à 712. Comme l'idée de la fusion était déjà dans l'air, j'en augurais que d'autres temps étaient proches.

De leur côté, les Liège — Seraing sortaient leurs motrices de la série 50, nécessaires au renforcement du parc, en vue de l'établissement du service « cadencé » de 6 en 6 minutes, à raison d'un convoi vers Flémalle et l'autre vers Seraing. Quelques jours après sa mise en service, ce matériel recevait le baptême, au sens propre du mot, les catastrophiques inondations de janvier 1926 devant désorganiser tout le système de transport.

La « Belle-Epoque » se terminait, l'ère moderne, hélas plus courte, allait commencer.

LE CHEMIN DE FER ELECTRIQUE DE LAON.

par J. Laurent

La ville de Laon, préfecture de l'Aisne, est bâtie sur le sommet d'une colline isolée qui domine de cent mètres environ la plaine du Laonnais. Au pied et tout autour de la colline s'étend une ceinture de faubourgs, constituant la « ville-basse » dont deux : le quartier de la Gare et Vaux, sont très peuplés. La ville-haute est désignée sous le nom de Laon-Plateau.

Vers la fin du 19^{ème} siècle, les moyens de communication entre ville-haute et ville-basse consistaient en trois routes carrossables, dont la principale, reliant le centre de la ville-haute à la Gare, était longue de 2 km., en rampe de 5 cm. par mètre. A l'usage exclusif des piétons existaient de nombreuses sentes en pente raide ou « grimpettes », ainsi qu'un escalier de 260 marches. Un service d'omnibus à chevaux, très lent, parcourait la route. Il y avait aussi un service de petites voitures hippomobiles, plus rapide, mais assez coûteux.

D'autre part, la Gare de Laon, commune aux Compagnies du Nord et de l'Est, placée au carrefour des lignes Paris - Hirson, Tergnier - Reims, et au départ des lignes Laon — Vervins et Laon — Liart, voyait croître dans d'énormes proportions le nombre des voyageurs.

Dès lors, un moyen de transport mécanique entre le Plateau et la ville-basse s'imposait.

CHOIX D'UN SYSTEME.

Plusieurs projets furent présentés : l'un concernait un tramway routier, qui aurait gravi la pente le long de la route, en empruntant le tracé de celle-ci. Un autre préconisait un funiculaire à câbles, suivant le tracé des escaliers et se continuant en tramway dans l'avenue de la Gare. Ces projets furent écartés comme difficiles à réaliser ou trop coûteux.

Le 14 août 1896, la ville de Laon retint le projet dû à Mr. Bourquelot, Ingénieur des Ponts et Chaussées, d'un chemin de fer électrique, à voie métrique, ayant son propre tracé avec section à simple adhérence et section à crémaillère.

ETABLISSEMENT.

Une loi, n° 34.388 du 24 décembre 1897, parue au Journal Officiel du 28 décembre 1897, déclarait d'utilité publique l'établissement d'un tel chemin de fer.

Les travaux furent menés rapidement et moins de 18 mois après leur début, le matériel était livré et les installations prêtes à fonctionner. Le dimanche 9 juillet 1899 avait lieu l'inauguration et dès le lendemain la ligne était ouverte à l'exploitation.

TRACE.

Les flancs de la colline de Laon étant relativement abrupts, il fallait l'aborder par une extrémité, afin de limiter la pente à une valeur admissible. C'est la partie Est qui fut choisie, afin d'assurer du même coup la desserte du Faubourg de Vaux, qui comptait déjà à l'époque plus de 5.000 habitants.

A l'origine, la ligne débutait à l'intérieur de la Gare de la Compagnie du Nord, le long du quai n° 1. Les voyageurs arrivant en Gare étaient munis la plupart du temps de billets directs pour Laon-Plateau; ceux provenant de la localité devaient se munir d'un billet à l'un des guichets, puis pénétraient sur le quai d'où, toutes les 20 minutes, un tramway assurait la montée.

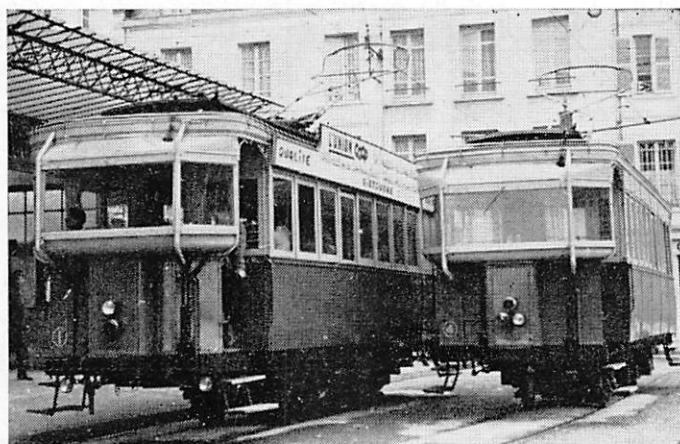
Formant un grand demi-cercle, la ligne se dirigeait vers la halte de Vaux,

qu'elle atteignait après avoir traversé en P.N. non gardé le boulevard de Lyon, à 584 m. du départ. Le tramway traversait l'immeuble de la halte de Vaux sous un vaste porche percé à cet effet.

Au sortir de cette halte, la ligne traverse à niveau les routes nationales n°2, Paris-Bruxelles et 44 Arras-Vitry-le-François. C'est immédiatement après que commence la montée rapide, munie d'une crémaillère, d'une longueur totale de 762,48 mètres avec des rampes de :

0,1126	sur	114,92	m.
0,1122	sur	152	m.
0,09	sur	231	m.
0,052	sur	53,42	m. (tunnel)
0,129	sur	202,17	m.

Au sommet du plateau, en quittant la crémaillère, on parcourt encore une légère rampe de 0,03 sur 44 m., puis une pente de 0,01 sur 50 m., et on arrive au terminus supérieur, place du Maréchal Leclerc (ex-place de l'Hôtel de Ville), à 1.479 m. de l'origine.



(Photo E. De Backer.)

Au terminus de Laon-Plateau, les motrices 1 et 4 du chemin de fer électrique de Laon.

OUVRAGES D'ART

La ligne traverse quatre fois la route, deux fois en P.N., une fois sur viaduc et enfin une fois en souterrain.

Le viaduc est en maçonnerie et comporte cinq arches en plein-cintre de 6 à 8m. d'ouverture, et une grande arche elliptique de 18m. d'ouverture.

Le tunnel, long de 45,68 m. est en plein-cintre de 3,80 m. d'ouverture. La voûte a été tracée parallèlement à la voie de façon à avoir partout la même hauteur au-dessus du rail.

VOIE.

A l'écartement d'un mètre. Rails type vignole de 21 kg. au mètre à l'origine sauf aux P.N. et aux stations où, bien entendu, du rail type tramway à gorge est utilisé. Les traverses sont en chêne, la crémaillère du type Abt à deux lames. Le courant de traction à 500 V. continu est amené aux motrices par une ligne aérienne en fil de cuivre rouge de 9,3 mm. de diamètre.

VOITURES.

Il existe 4 motrices, d'une longueur totale de 8,85 m., à deux essieux, de 2,80 m. d'empannement. Deux moteurs par motrice (un par essieu). Trois de ces motrices furent acquises en 1899, la quatrième en 1902. A l'origine, une chaîne Galle reliait chaque essieu à l'arbre central portant la roue dentée engrénant avec la crémaillère. Ce système s'étant dès le premier jour avéré plus nuisible qu'utile, la liaison mécanique roues-crémaillère fut supprimée aussitôt.

Actuellement, la crémaillère ne sert qu'au freinage dans la descente, encore que le freinage sur les seules roues motrices soit suffisant pour arrêter la voiture dans la plupart des cas.

Le courant de traction était fourni à l'origine par la centrale thermique des chemins de fer du Nord.

HISTORIQUE.

Le chemin de fer de Laon fonctionna sans histoire jusqu'en 1914, date à laquelle les troupes allemandes occupèrent la ville, qu'elles ne libérèrent qu'en octobre 1918. Pendant cette période noire, le tramway passa bien entendu sous le contrôle ennemi et servit surtout à des transports militaires. En 1918, les Allemands détruisirent de fond en comble les installations, arrachèrent les voies, expédièrent les motrices en Allemagne. Après la fin des hostilités, une des motrices fut retrouvée en Prusse Orientale, une autre en Pologne; toutes purent être rapatriées. Le viaduc sauta au moment de la retraite allemande.

En 1918, la Compagnie se trouve devant d'énormes difficultés, en fait le réseau est entièrement à refaire. Ce n'est qu'en 1926 que, mise en demeure par la Préfecture et la Municipalité, elle se décide à reprendre l'exploitation. Le tracé est légèrement modifié. La Compagnie du Nord ne veut plus du Chemin de fer de Laon dans ses emprises. Désormais le départ se fera le long du trottoir, à l'extérieur de la gare. Le courant n'est plus fourni par la Compagnie du Nord: il faut construire un dépôt, et le munir de commutatrices alimentées par le réseau général. Les machines tournantes seront plus tard remplacées par des redresseurs à vapeur de mercure.

On remplace la perche à roulette, qui sautait trop facilement de son fil, par une raquette.

Pendant l'entre-deux guerres, l'exploitation se poursuit sans incident. Mais en mai 1940, devant l'avance allemande, la population est évacuée. Le Chemin de fer de Laon cesse de ce fait son exploitation et ne la reprendra qu'en septembre 1940. Il va connaître alors la période la plus active de son histoire. La pénurie d'essence et de pneus paralyse presque complètement les transports routiers. Le tramway reste le seul moyen commode d'accéder au Plateau. A chaque voyage, des grappes humaines s'accrochent aux marche-pieds des motrices bondées. La surcharge imposée oblige souvent à monter au ralenti. Quelquefois même, le disjoncteur saute au plus raide de la montée, et il faut redescendre pour prendre de l'élan!

Puis, en 1944, les bombardements stratégiques des Alliés transforment le quartier de la Gare en un vaste champ de ruines. La voie du tram est détruite sur la partie qui avoisine les voies de la S.N.C.F.

A la reconstruction du quartier de la Gare, le tracé des voies sera une nouvelle fois modifié. Cette fois, les voies s'incurvent vers la nouvelle gare routière, et enfin en 1963 deux quais surélevés sont construits qui permettent d'accéder de plain-pied aux voitures.

L'entretien des motrices et de la voie a toujours été assuré avec soin: tout le matériel est en excellent état. Il y a trois motrices en service et une

en revision. Les rails de 21 kg. ont été progressivement remplacés par des rails de fabrication anglaise et canadienne de 41,500 kg. au mètre, rétrocedés par la S.N.C.F.

Les plates-formes des motrices, jadis ouvertes à tous les vents, ont été semi-vestibulées. Les P.N. non gardés ont été munis de feux rouges automatiques signalant l'arrivée des véhicules.

PERSPECTIVES D'AVENIR.

Bien qu'à plusieurs reprises il ait été question de supprimer le tramway de Laon, ce dernier se porte bien. Aux dernières nouvelles il serait question de remplacer les carrosseries actuelles, assez vétustes, par des caisses plus modernes, rachetées aux Tramways de Valenciennes.

Un pantographe, prêté par une compagnie de tramways suisse, et essayé pendant quelques semaines sur une des motrices, a donné d'excellents résultats. Il est possible que ce système de captation de courant soit adopté.

En outre, la partie terminale du tracé, à Laon-Plateau, serait sur le point d'être modifiée, de façon à établir le terminus dans le bas de la rue Roosevelt, où une gare moderne serait construite.

En terminant, nous voudrions adresser nos remerciements à M. Gibier, Inspecteur divisionnaire de la Compagnie du Nord, puis de la S.N.C.F., directeur de la Compagnie du Chemin de Fer de Laon de 1947 à 1963, qui nous a aimablement communiqué les documents nécessaires à cette étude.

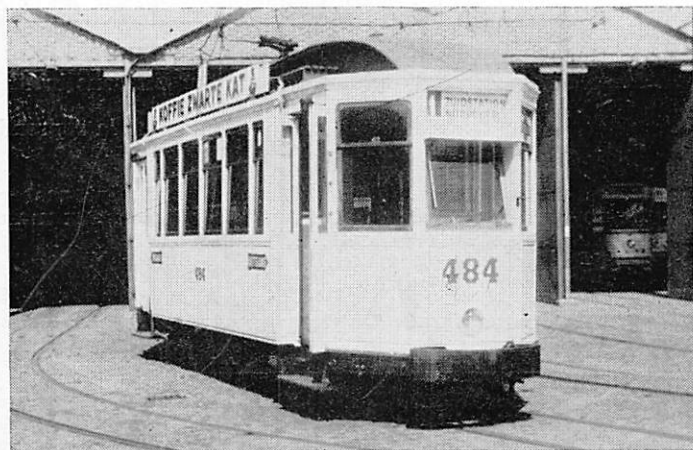
BIBLIOGRAPHIE.

— M. Bourquelot : Le chemin de fer électrique de Laon : Revue générale des Chemins de fer et des tramways — Octobre 1899 — Dunod, Editeurs.

— La Nature, n° 1.398 du 10 mars 1900, p. 233-234.

ACTUALITES ET VIE DE L'ASSOCIATION

Le 30 juillet 1965, la Société des Transports Intercommunaux d'Anvers



(Photo F. Keutgens.)

La motrice 484 destinée à l'Amutra et dont l'arrivée est imminente.

(M.I.V.A.) marquait son accord de principe sur la cession à l'Amutra de sa motrice n° 5484, du type Brill. A cette occasion, cette voiture a reçu son matricule primitif 484, peint dans le style original bien connu, en grands caractères anguleux. En attendant son transfert à Bruxelles, prévu pour le début de cette année, la 484 a été amenée au dépôt vicinal de Merksem-Glaçière, où deux autres véhicules (vicinaux, cette fois) ont également été réservés au Musée : le fourgon-moteur à boggies 10295 et le wagon intercalaire B.8400.

Nous remercions très sincèrement le Conseil d'Administration de la M.I.V.A. pour le précieux don qu'il a bien voulu nous faire.

L'Amutra est également devenue propriétaire d'une voiture de la Société des Transports Intercommunaux de Charleroi (S.T.I.C.) : c'est le 17 décembre 1965 qu'arrivait à Bruxelles la motrice n° 263, gracieusement offerte par cette Société.

Que la Direction de la S.T.I.C. trouve ici également, l'expression de notre profonde gratitude.

Dans les prochaines semaines, notre Association recevra encore l'ancienne motrice à boggies série 500 de l'ex-C.G.P.T. (Compagnie Générale Parisienne de Tramways), qui n'attend plus que son embarquement sur wagon, ainsi que la motrice à deux essieux n° 114 de la S.T.I.L. (Liège). Nous donnerons au sujet de ces voitures, des précisions supplémentaires dès que leur transfert aura été effectué.

Le 27 novembre écoulé, quelque 40 membres de l'Amutra ont participé à la visite aimablement organisée à la division de Bruges de la S.A. « La Brugeoise & Nivelles » par la Direction de cette entreprise. Trois ingénieurs ont, avec une compétence très appréciée, fourni tous les renseignements relatifs aux 40 voitures motrices P.C.C. en construction pour le réseau de la M.I.V.A. (Anvers) et dont la mise en service est prévue à partir du 15 janvier 1966.

Par la même occasion, nos membres ont pu examiner la construction de camions militaires, de rames automotrices électriques, de voitures internationales et de wagons « Interfrigo » à caisse en matière plastique.

Après cette très intéressante visite, une réception fut organisée à l'intention des participants dans le chalet des ateliers.

Quelques semaines plus tard, le 18 décembre, nous avons eu l'occasion de visiter la chaîne de montage des voitures articulées type 4000, aux ateliers de la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (S.T.I.B.), situés rue de Cureghem. Grâce aux aimables explications de Messieurs Guiot et Felten, les nombreux participants ont pu suivre pas-à-pas les différents

stades du montage de ces voitures, dont la vingtième unité était en cours d'achèvement.

La liste des voitures de ce type achevées à la date du 7 janvier, s'établit comme suit :

4001	4005	4031	4035	4039
4002	4018	4032	4036	4040
4003	4025	4033	4037	4041
4004	4029	4034	4038	4043

La série complète devant compter 43 unités, il en reste donc 23 à construire.

Rappelons à ce propos que la description technique de ces véhicules a paru dans le numéro 8 (octobre 1963) de « Présence du Tramway ».

Il y a longtemps que nos membres attendaient la préservation de la plus ancienne locomotive vicinale à voie métrique existant à ce jour. Cette attente vient de trouver un heureux épilogue : la S.N.C.V. a repris à la S.A. des Charbonnages d'Argenteau la locomotive 303 et le transfert de cette machine de Trembleur à Bruxelles (rue Eloy) a eu lieu le 10 décembre.

Cette imposante pièce historique enrichira les collections du Musée de Schepdael, où ce type de locomotive (type 7) n'est pas encore représenté. Lorsqu'elle aura été remise dans son état original de 1888, c'est-à-dire sans paravents, la 303 constituera une attraction du plus haut intérêt.

C'est le dimanche 3 avril que le Musée de Schepdael ouvrira de nouveau ses portes au public. La petite manifestation traditionnellement réservée aux membres de l'Amutra aura lieu le samedi 2 avril. Les détails complémentaires seront fournis par voie de circulaire. Retenez d'ores et déjà cette date !

Nous nous permettons d'insister pour que les membres qui n'ont pas encore renouvelé leur cotisation, se mettent en règle au plus tôt. Les nouveaux taux de cotisations, en vigueur à partir de cette année, s'élèvent à :

125 Frs pour les membres ordinaires;

250 Frs (minimum) pour les membres bienfaiteurs;

40 Frs pour les membres affiliés, c'est-à-dire habitant sous le même toit qu'un membre ordinaire ou bienfaiteur (sans le service de « Présence du Tramway »).

Ces montants peuvent être virés au C.C.P. 449.80 de l'Amutra, 47, avenue Wielemans Ceuppens à Bruxelles 19.

LA NUMEROTATION DES VOITURES VICINALES

(Suite 12)

Nous entamons, par la liste qui suit, le matériel remorqué de la série B, c'est-à-dire à voie de 1,067m.

VIII. — MATERIEL B. — VOITURES CELLULAIRES.

Séries	Constructeurs	Adjudication	Mise en service
B. 1 — B. 7	Verhaegen	12. 11. 1890	4. 4. 1891

IX. — MATERIEL B. — VOITURES DE I^{re} CLASSE.

B. 50 — B. 55	Verhaegen	15. 12. 1886	1897
B. 56	Franco-Belge	7. 6. 1904	24. 3. 1905
B. 57 — B. 60	Verhaegen	31. 8. 1887	1888
B. 61 — B. 67	Verhaegen	1. 2. 1888	1888 — 1889
B. 68 — B. 73	Franco-Belge	18. 9. 1901	8. 8. 1902
B. 74 — B. 76	Franco-Belge	7. 6. 1904	24. 3. 1905
B. 77 — B. 91	Energie	12. 1. 1911	1911 — 1912
B. 450 — B. 451	Germain	28. 12. 1896	1887

X. — MATERIEL B. — VOITURES DE II^{me} CLASSE.

B. 500 — B. 504	Bailly, Morlan.	8. 4. 1885	?
B. 505 — B. 509	Métallurgique	8. 4. 1885	?
B. 510 — B. 519	Verhaegen	11. 11. 1885	1886
B. 520 — B. 533	Métallurgique	15. 12. 1886	1887
B. 534 — B. 538	Métallurgique	31. 8. 1887	1888 — 1889
B. 539 — B. 549	Verhaegen	1. 2. 1888	2. 9. 1889

RECTIFICATION : dans la liste parue dans le numéro 16 de « Présence du Tramway », il convient de lire 19593 — 19598 au lieu de 19592 — 19598.

N.B. La nouvelle série de plans de matériel roulant n'étant pas encore disponible, nous nous voyons dans l'obligation de reporter au prochain numéro la rubrique « Documents photographiques ».

NOUVELLES DU T.T.A.

Au T.T.A., si l'hiver marque un temps mort « sur le terrain », il n'en va pas de même dans le domaine administratif : au cours des premières semaines de 1966, les dirigeants de notre Association ont obtenu de la Direction Générale de la S.N.C.V. la mise à disposition de deux autorails, et d'autre part, une rencontre avec le Gouvernement provincial du Luxembourg a eu lieu le 27 janvier.

Donc, pour les autorails, c'est officiel : le T.T.A. disposera, à partir d'avril 1966, de l'A.R. 133 et de l'ART. 93 (au lieu du 96 initialement prévu, beaucoup trop lourd et difficile à délester). En outre, les recherches en vue de l'acquisition d'une locomotive à vapeur viennent d'aboutir : le T.T.A. a retenu la locomotive « Albert », appartenant jadis à la Raffinerie Tirlemontoise et garée depuis 1962 aux ateliers vicinaux de la rue Eloy. Cette locomotive, identique en tous points à une type 18 vicinale, ne roulera toutefois pas avant un an ; en effet, sa mise en service se fera à la condition expresse que l'exercice d'exploitation 1966 ait donné un résultat favorable.

En attendant, malgré les froids de cet hiver, la vaillante équipe de notre ami Edmond DE BACKER s'affaire, dans les locaux de Schepdael, à la transformation des remorques « Oran » en voitures ouvertes.

Dès les premiers beaux jours, deux opérations urgentes et de grande envergure devront être entreprises : le remplacement des traverses et le désherbage entre Erezée et Amonines. Nous osons espérer que, comme l'an dernier, nos courageuses équipes bénévoles se trouveront sur le terrain !

Ceux qui, pour des raisons familiales ou professionnelles, n'ont pas l'occasion de travailler sur la ligne, peuvent nous aider, rappelons-le, en se faisant membres de soutien du T.T.A. (400 frs, à virer au C.C.P. 2173.61 du « Tramway Touristique de l'Aisne », à Erezée).

Une autre forme de soutien consiste en l'acquisition des photos-documents vendus au profit du T.T.A. Une première série de ces documents a été éditée en 1965. Nous avons le plaisir de présenter maintenant notre seconde série (reproductions de vieilles cartes postales) :

- photo n° 5 : tram à vapeur à Erezée;
- photo n° 6 : idem, vu sous un autre angle;
- photo n° 7 : tram à vapeur à Manhay;
- photo n° 8 : tram à vapeur à Melreux.

Rappelons que cette série de 4 photos est indivisible et que son prix de soutien s'élève à 100 frs (C.C.P. 2173.61 du « Tramway Touristique de l'Aisne », à Erezée). Ces documents sont fournis dans le format carte-postale.

Un grand merci à tous ceux qui nous soutiendront !

Le Comité.

TALYLLYN CENTURY

1865-1965

par L.T.C. ROLT

Un ouvrage d'une lecture passionnante; toute l'histoire de cette ligne à voie étroite située en Grande-Bretagne s'y trouve relatée: son origine — son exploitation jusqu'à son apogée — son abandon et enfin sa résurrection grâce à l'esprit d'initiative et aux efforts conjugués d'une équipe de volontaires.

livre cartonné 14 X 22 cm. — 126 pages. — Nombreuses illustrations.
en langue anglaise..... Prix : 190 frs. belges

RAILWAY HOLIDAY IN NORTHERN GERMANY

par W. J. K. Davies

L'intérêt de cet ouvrage réside dans le fait que les chemins de fer secondaires de l'Allemagne sont assez peu connus; pourtant ces lignes sont nombreuses en Allemagne du Nord, les unes à voie normale, les autres à voie étroite. L'auteur mène le lecteur en voyage dans cette région intéressante au point de vue ferroviaire et touristique.

livre cartonné 14 X 22 cm. — 172 pages. — Nombreuses illustrations.
en langue anglaise Prix : 260 Frs. belges

FRENCH MINOR RAILWAYS

par W. J. K. DAVIES

L'auteur, membre de notre association, est bien connu des amateurs des chemins de fer secondaires qui lui sont déjà redevables de plusieurs ouvrages très réussis. Cette fois, il se penche sur les réseaux de chemins de fer secondaires français dont, dans les premiers chapitres il étudie les origines, les structures et l'évolution.

Plus loin, il s'étend sur l'histoire de chaque compagnie en particulier et conclut son ouvrage par de nombreux tableaux et appendices décrivant le matériel de chaque société, le matériel préservé ainsi que par un guide des lignes subsistantes. Ces résumés rendent plus attrayante encore la lecture d'un ouvrage dans lequel l'amateur trouvera une foule de renseignements précieux.

En langue anglaise. — Format 14,5 x 22,5 cm. — Couverture cartonnée
33 photos. — 23 dessins de l'auteur. — 14 cartes 244 F.B.

HISTOIRE DES TRANSPORTS A LYON

par Jean ARRIVETZ

Ce magnifique ouvrage, sous couverture de luxe (format 22X28) retrace l'histoire, la géographie, les anecdotes et les curiosités de tous les transports urbains de Lyon et de sa banlieue, depuis leurs origines jusqu'à nos jours.

Ce livre passionnant est abondamment illustré (221 photos dont 210 inédites et 9 plans sur les omnibus, les bateaux, les tramways, les autobus, les trolleybus, les funiculaires, les chemins de fer secondaires, les chemins de fer de banlieue, les autocars, etc...).

C'est un ouvrage de grande classe que tout bibliophile ferroviaire doit posséder!

PRIX : 700 Frs.

Ces ouvrages peuvent être obtenus à la Librairie MINERVE, rue Willem, 7, à Bruxelles 4.

Le paiement se fait d'avance au C.C.P. 1764.70. — Le délai de livraison est d'environ trois semaines.

NOS PETITES ANNONCES

Recherche pour sa collection, à titre d'échange ou d'achat :

- 1°) des photos de trams vicinaux de Bruxelles, de toutes les lignes et types de voitures, ainsi qu'une documentation assez détaillée sur les tramways vicinaux et les tramways bruxellois ayant circulé en services spéciaux pendant l'Exposition de 1958.
- 2°) des titres de transports des T.U.B., directs de 2 à 4 frs, correspondances de la même époque, cartes (1950 à 1964) etc... Si possible en bon état.
- 3°) des photos de tramways bruxellois dont les numéros de lignes ont été supprimés avant 1936; enfin, je serais très heureux de pouvoir acquérir également une photo de la motrice 5021 (ou 5020) sur la ligne 10, ce genre de photo étant assez rare. Si un ou des aimables lecteurs sont disposés à échanger ou à vendre ces documents, ils sont priés d'écrire à Jacques VANDERBORGHT, 1a, avenue Brugmann à Bruxelles 6.

Recherche pour sa collection des films directionnels de motrices ou autorails et des plaques indicatrices en bois.

Ecrire à SCHLEICH, Jean, 44, rue des Ecluses à Frameries (Mons).

Cherche plaques de constructeurs, plaques d'immatriculation, trompes avertisseuses en cuivre et autres pièces détachées ayant appartenu à des locomotives de la S.N.C.V. Disposé à offrir prix élevés.

Ecrire, avec mention du prix demandé, à E. KEUTGENS, Lange Van Ruusbroecstraat, 44, Antwerpen.

Nos lecteurs auront appris le décès de Monsieur Gustave KESTELIN, Greffier Provincial du Brabant, survenu tragiquement dans la catastrophe aérienne du lundi 24 janvier 1966. La figure du disparu reste indissociable du projet du Musée des Transports dont il était un des Membres Fondateurs et des Administrateurs.

L'AMUTRA présente à la famille du défunt, ses plus vives et plus sincères condoléances.

Le présent numéro était déjà sur presse, lorsque nous avons appris avec stupeur le décès inopiné de notre ami Joseph WAUTERS, survenu le 4 février au matin.

La plupart de nos lecteurs ont pu apprécier le dévouement avec lequel il collaborait à nos activités depuis l'inauguration du Musée de Schepdaal, et cela malgré son âge et sa santé précaire. Il avait pris à cœur ses fonctions de guide du musée, comme s'il se fut agi de sa propre entreprise.

Notre fidèle et regretté collaborateur laissera au sein de notre Association un souvenir durable et à la mesure du vide créé par sa disparition brutale. Que son épouse et ses proches trouvent ici, avec nos plus sincères condoléances, l'expression de notre profonde sympathie.

RYCX & SAUVELON, s. p. r. l.

ASSUREURS-CONSEILS

284, AVENUE LOUISE, 284

traitent vos problèmes d'ASSURANCES
avec **COMPÉTENCE** mais aussi avec
AMABILITÉ.

Tél. : 48.13.02 - 47.58.99

Les sociétés et particuliers
désireuses de faire paraître leurs
publicités peuvent s'adresser

Amutra

47, Avenue Wielemans Geuppens
Bruxelles 19.

Cette brochure a été réalisée aux ateliers de l'

Imprimerie PANSAERTS

Téléphone :
(081) 654.18

70, rue de la Station

PERWEZ (Bt)

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES :

— Le Musée Vicinal est accessible au public, de Pâques au 31 octobre, les samedis, dimanches et jours fériés légaux, de 14 à 18 heures. Au cours de la même période, les visites en groupes (15 personnes minimum) peuvent se faire les mardis et jeudis après-midi, à condition d'en aviser la direction régionale de la S.N.C.V. (105-107, rue Bara, Bruxelles 7 — ☎ 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 10 Frs; des réductions sont prévues pour les enfants, les groupes organisés, les familles nombreuses, les membres des associations touristiques reconnues, etc...

— Situé à 11 km du centre de Bruxelles, le Musée est accessible, soit par la route, soit par le tram vicinal « Ni », dont le point de départ se situe à Bruxelles.port : de Ninove (correspondance avec les trams 15, 35, 63 et 76).

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

— *Si vous désirez soutenir notre œuvre,*
vous pouvez vous faire membre de l'Association pour le Musée du Tramway : la cotisation annuelle est fixée à 125 Frs (250 Frs minimum pour les membres bienfaiteurs), plus 25 Frs de droit d'inscription, percevable la première année seulement.

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

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

**LE SIEGE DE L'AMUTRA EST SITUE AU
47, AVENUE WIELEMANS CEUPPENS, A BRUXELLES 19**
