

PRESENCE DU TRAMWAY

REVUE TRIMESTRIELLE



(Photo E. De Backer.)

18-19

5e année, II-III

JUILLET et
SEPTEMBRE 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'AINSE - 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 :

50 F. : membres actifs

150 F. : membres ordinaires

250 F. : membres bienfaiteurs

400 F. et plus : membres de soutien

50 F. : membres affiliés (habitant sous le même toit qu'un membre actif, ordinaire, bienfaiteur ou de soutien, mais sans le service de Présence du Tramway)

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.

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

SOMMAIRE

- 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
 - Retrospective sur le Réseau Liégeois
 - La numérotation des voitures vicinales
 - Les tramways urbains de Lille
 - Actualités diverses et vie de l'Amutra
 - Les pages du T.T.A.
-

Notre couverture : arrivée au Musée de Schepdael de la motrice 263 de la S.T.I.C. (Société des Transports Intercommunaux de Charleroi).

VOIES ET BATIMENTS DES LIGNES VICINALES DU LITTORAL

(suite 4)

Par A.J. Debot.

Le réseau urbain d'Ostende.

A l'origine, le réseau ville partait du dépôt de la chaussée de Nieuport, suivait cette chaussée, le boulevard du Midi (Pieters), le quai du Vindictive, le quai des Pêcheurs, le boulevard Van Iseghem, le boulevard Rogier, le boulevard du Midi, etc...

C'est ce qui explique la double voie, au côté droit de la photo figurant à la page 6 du numéro 37 de « Rail et Traction ».

S'il fallait donner tous les détails des nombreuses modifications apportées rien qu'à ce réseau, il faudrait tout un volume. Relevons cependant quelques points saillants.

Sur les plans de 1899, le Parvis S.S. Pierre et Paul n'existait pas, puisque l'église ne fut achevée qu'en 1905. Il y avait cependant une place plus petite en cet endroit, dénommée place du Commerce.



(col. E. De Backer)

Ostende — Départ d'un tram à vapeur, face à la gare

La voie de la chaussée de Nieuport était simple à partir du Petit-Paris. Elle fut doublée jusqu'au dépôt en 1907. La place Léopold Ier, qui s'appelait place de la Commune, il y avait une double voie (qui fut déplacée, puis scindée, allant au Petit-Paris). A là, les voies se joignaient et une courbe permettait aux motrices de reprendre (à simple voie) le boulevard Pieters.

Le tram de Furnes et celui de Westende partaient du Kursaal, par le quai des Pêcheurs, le boulevard Pieters (pour Furnes), la rue Christine et la rue Joseph II pour Westende. Au bas de la rue Christine, il y avait un mariage de voies.



*FURNES : Tram à vapeur — Remarquez le signal près du pont !
(col. L. Michiels)*

Voici comment les choses se présentaient en 1925.

Il y avait trois lignes :

- La ligne 3 : place Marie-José, place Van der Sweep, Avant Port, Phare.
- La ligne 4 : place Marie-José, place Van der Sweep, Avant Port, Slijkens.
- La ligne 5 : rue du Denier, Gare, avenue Elisabeth.

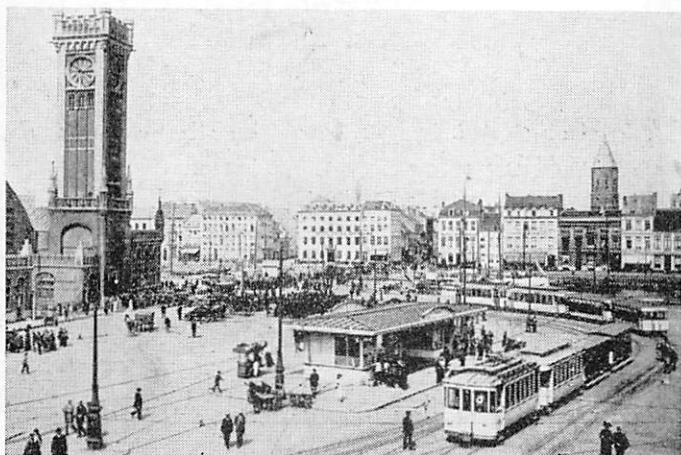
Ces lignes eurent des sorts divers.

La ligne 3 (mais son ancien parcours nous est inconnu) quittait la ligne 1 au-delà du pont du Bassin de Chasse, se dirigeait vers le phare, puis empruntait la rue du Fort pour atteindre l'hôpital militaire et revenir par la ligne 1. Les voitures utilisaient la boucle du parc : avenue Serruys, avenue Janssens, rue de l'Yser, rue Royale et place Marie-José.

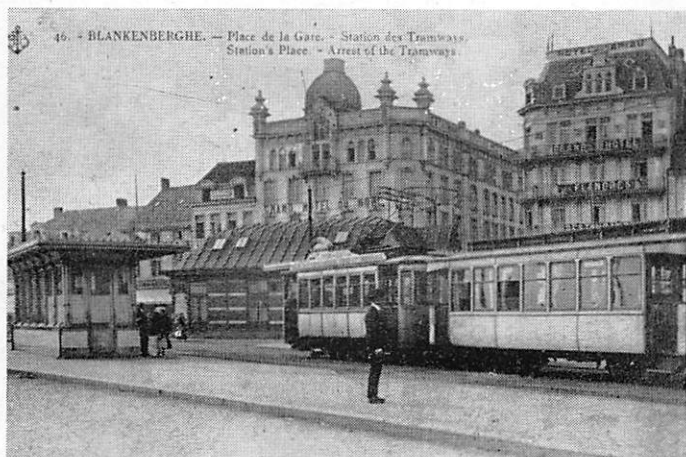
La ligne 4 suivait le même itinéraire jusqu'à l'Avant Port, mais longeait alors le canal de Bruges jusque Slijkens. Plus tard, elle franchit le pont tournant du canal, longea l'autre rive, suivant la ligne 1 par les villages jusqu'à la Buurtspoorwegstraat avant le Nukkerbrug.

La ligne 5 partait de la rue du Denier, qui limite le fond de la remise électrique, pour faire le tour de la ville et finir à l'avenue Elisabeth.

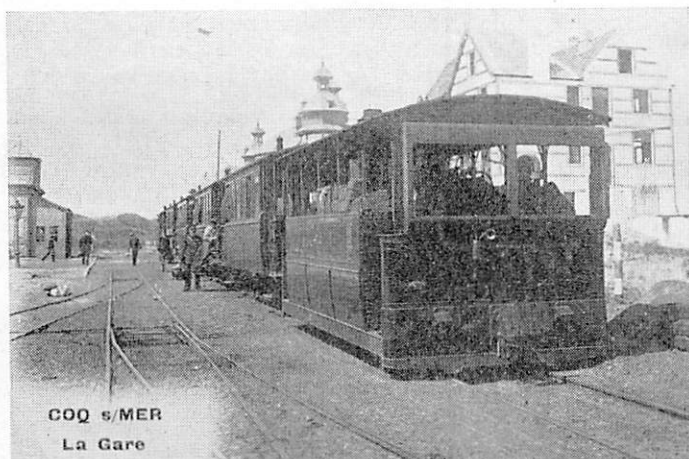
Cette ligne fut prolongée à deux reprises. Les voies furent placées au milieu de la rue jusqu'à l'avenue des Sorbiers (Chapelle provisoire, démolie il n'y a guère, à côté de la Lijsterbesstraat).



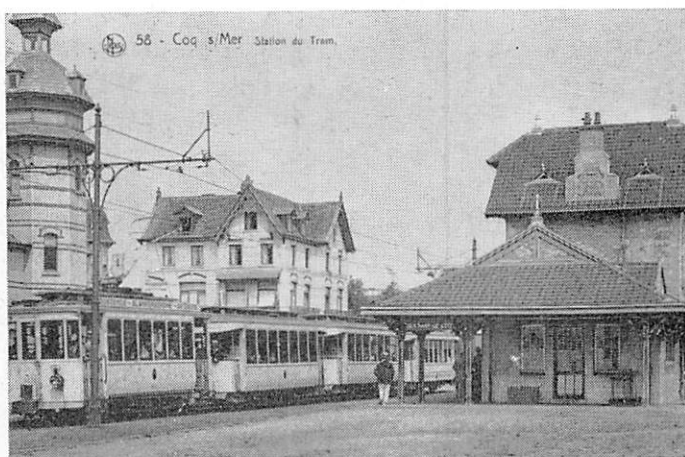
OSTENDE : Terminus des vicinaux devant l'ancienne gare. remarquez à l'arrière plan les deux baladeuses « Ragheno ».
(col. L Michiels)



BLANKENBERGHE : L'arrêt des vicinaux, place de la gare.



Coq S-Mer : arrivée du tram à vapeur (col. L. Michiels)



Coq S-Mer : Tramway électrique (col. E De Backer)

La ligne 5 suivait le trajet complet. La ligne 5 barré n'allait que jusqu'à la gare. La section à voie unique, en accotement, allant du terminus du 5 à la rue du Village, fut électrifiée et dotée d'une signalisation.

Les trams 6 allaient de la rue du Village à l'avenue Elisabeth, et les 6 barrés jusqu'à la gare.

Plus tard, on exploita la voie unique de l'avenue Elisabeth (Hoge Barrier) à Stene.

Cette ligne fut aussi dotée d'une signalisation.

Pendant la guerre, comme les trams venant de la chaussée de Torhout ne pouvaient dépasser la place Léopold Ier, nous suggérâmes de détourner ces trams, sous le numéro 7, jusqu'à la gare.

La ligne 8 desservait la nouvelle minque. Elle quittait la ligne 3 peu après que celle-ci s'était écartée de la ligne 1. Signalons que le creusement du bassin des Pêcheurs amena le changement complet de la ligne 3 entre l'Avant Port et la rue du Fort.

Remarque : Nous notons que nous avons oublié une ligne disparue depuis des années : la jonction des arrêts « Village » et « Dunes » via Bredene-Hippodrome. Il en reste un petit quelque chose du côté mer : les voies d'accès formant un triangle de voie, et un bout de raccordement.

Cette courte ligne servait aux jours de course pour l'acheminement des spectateurs. Le champ a été complètement dévasté par l'occupant.

Il y eut aussi, au pont du Sas, un raccordement important aux usines de Zandvoorde. A la Pentecôte, à l'occasion des régates, on mettait en service, pour suivre les courses, une rame de jardinières tirées par une locomotive, cette ligne n'étant pas électrifiée.

(à suivre)

HISTORIQUE DES TRAMWAYS BRUXELLOIS.

(suite 11)

par Roger Plétinckx.

CHAPITRE VI

De la convention de 1899 à la première guerre mondiale.

Avant de décrire le développement du réseau jusqu'à la veille de la première guerre mondiale, il est intéressant de jeter un coup d'oeil sur le nombre et la diversité des demandes de concessions qui furent introduites auprès des autorités et qui furent rejetées par l'une des deux parties pour différentes raisons. C'est ainsi que les T.B. demandèrent, dès 1882, les concessions suivantes :

- Bourse - Etangs Noirs,
- Bourse - Place de la Duchesse,
- Bourse - Ma Campagne,
- Bourse - Place St-Josse,
- Place Royale - Place communale d'Ixelles.

Toutes ces lignes étaient déjà desservies par des omnibus, mais la Compagnie voulait les remplacer par des tramways.

Une nouvelle concession également demandée par les T.B. et refusée par la Ville : de St-Josse à St-Gilles par la rue Neuve, la rue des Fripiers, la rue et l'avenue du Midi. La société attirait l'attention sur les grands avantages que principalement les deux premières rues retireraient des facilités de locomotion offertes à peu de frais à la nombreuse clientèle des magasins qui les bordaient. La rue du Midi retrouverait une animation que la création des nouveaux boulevards lui avait fait perdre en partie. Quant à la place de la Monnaie, elle était déjà un centre d'attraction dont le mouvement allait grandir quand les services des Postes y seraient installés dans le nouvel Hôtel. L'établissement du tramway à travers ce quartier donnerait satisfaction à des besoins réels.

Les autorités repoussèrent ces demandes mais d'autres demandeurs reprirent ces projets en les modifiant, et c'est ainsi que toutes ces concessions furent réalisées par d'autres moyens de transport : dérailable et tram-car.

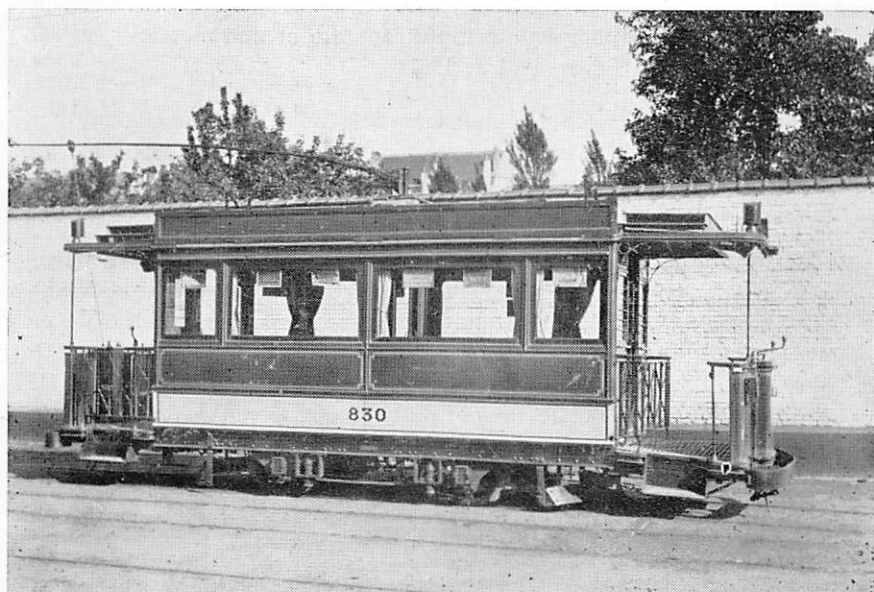
Autres concessions refusées :

- 1883 : rue de l'Etuve - Anderlecht, introduite par MM. Leurquin et Cie;
- 1883 : Ste-Catherine - Jette St-Pierre, introduite par M. Serigiers;
- 1884 : Marché aux Poissons - Observatoire, introduite par M. Draguet (à établir en voies et matériels plus étroits qu'à l'ordinaire);
- 1884 : rue de Ligne - Place du Trône, introduite par M. Vellut;
- 1885 : place de Brouckère - Koekelberg, introduite par M. Vandenhoff;

- 1889 : Place Rogier - Place de la Constitution, par la rue Neuve, la rue et l'avenue du Midi, introduite par la « Société Générale des Chemins de fer Economiques »;
- 1889 : Place de la Monnaie - Porte de Hal, introduite par la Société « Les Vicinaux Belges »;
- 1889 : Gare du Luxembourg - Porte de Flandre, introduite par la S.N.C.V. - octroyée mais non exploitée par eux;
- 1894 - 95 : Bourse - Jette St-Pierre, demandée par M. Hageniers, puis par M. Verschueren, accordée à ce dernier moyennant obligation de l'usage du système déraillable. Plus tard, la Ville revint sur cette obligation et permit l'usage de voitures de tramways ordinaires. Cette ligne fut par après exploitée par la « Société Générale des Chemins de fer Economiques »;
- 1894 : Embranchement de la ligne St-Josse-Bourse vers la place Royale, demande introduite par les C.F.E. et refusée;
- 1894 : Refus d'une demande de concession entre la Porte de Namur et le Marché aux Herbes, introduite par la Compagnie Ixelles-Boendael et M. Verschueren.

Pendant cette période, refus d'un projet de tramway funiculaire aérien formulé par MM. Wellens, Le Brun et du Roy de Blicquy.

En 1885, la Ville était favorable à un projet de tramway funiculaire souterrain proposé par M. Gillon. Ce projet est resté sans suite.



Voiture de la série 800 - 899 et 931 - 982

Le réseau des T.B., peu avant la signature de la convention de 1899, avait un développement de 56 kilomètres. Après la ratification de celle-ci, l'apport des concessions de la Compagnie Ixelles - Boendael porta l'étendue du réseau à 84 kilomètres; d'autre part, les T.B. avaient obtenu la concession de l'exploitation de 47 kilomètres de lignes vicinales, jusqu'en 1945 pour les parties urbaines et jusqu'en 1935 pour les parties extra-urbaines.

L'apport en matériel roulant neuf, en vue de l'extension du réseau obligea la Compagnie à construire un nouveau dépôt; celui-ci, situé à l'angle de l'avenue du Roi et de la rue de Mérode, sur le territoire de la commune de St-Gilles, fut ouvert à l'exploitation dans le courant de l'année 1900. C'est au cours de l'été de la même année que furent supprimées les voies situées sur le boulevard de Waterloo; les tramways empruntèrent désormais l'avenue de la Toison d'Or, où la traction se faisait par caniveau.

Une importante commande de motrices du type 800 (152 unités) fut en grande partie confiée à l'industrie nationale et répartie entre trois constructeurs. La première motrice (n° 800), prototype de la série fut mise au point dans les ateliers des T.B. Un lot de 40 motrices (n° 801 à 840) fut construit en 1901 par les Ateliers « Franco-Belge » de La Croyère. Les Ateliers Métallurgiques de Nivelles livrèrent 40 autres motrices de ce type (n° 841 à 880) en 1902. Enfin, les Ateliers des T.B. construisirent pour leur compte septante et une motrices (n° 881 à 899 et 931 à 982) entre 1902 et 1904.

Il est à signaler que les motrices 801 à 880 ne possédaient pas de charrues pour la prise de courant par caniveau. Cet important lot de nouveau matériel permit de réformer quelques unes des premières motrices électriques et de les convertir en remorques.

Le réseau métrique de l'ex-Ixelles-Boendael fut mis progressivement à voie normale, comme l'exigeait la convention de 1899. Vingt-huit motrices à voie métrique furent vendues à la S.N.C.V. en février 1901; il s'agissait des motrices numérotées de 200 à 227; elles furent affectées au groupe Liège et renumérotées 86 à 113 (futurs 9086 à 9113). De même, deux locomotives, les numéros 26 et 27 des T.B. fabriquées par les Ateliers de Tubize en 1892, furent vendues à la S.N.C.V. et renumérotées en 422 et 424. Une troisième locomotive fut vendue à l'Espagne, celle-ci pour le compte de la S.N.C.V. et portait le numéro 434.

Le 23 mai 1901, une nouvelle ligne électrique était ouverte à l'exploitation : il s'agit de la ligne Impasse du Parc - Auderghem. La traction par caniveau existant déjà dans la rue de la Loi, la traction aérienne ne reprenait qu'à l'entrée de l'avenue d'Auderghem.

Dix-neuf cent et deux vit l'électrification de trois lignes : en premier lieu, celle des boulevards circulaires du bas de la ville, c'est-à-dire Nord - Midi via la Porte de Flandre, le 22 janvier.

Ensuite, le 25 mars, ce fut le tour de la ligne Laeken - Anderlecht par la rue de Laeken (1); enfin, le 4 novembre, la section gare du Midi - Forest. Ceci était le prélude à l'électrification des lignes passant par les boulevards centraux; en effet, les travaux débutèrent au boulevard du Hainaut le 20 mai 1902.

L'électrification ayant acquis tous ses droits, elle se poursuit à un rythme accéléré. Le service des voies et travaux ne chôma guère. Le 28 juin 1903, les boulevards centraux virent défiler le matériel électrique. La ligne Midi - Luxembourg eut son tour le 15 octobre. Le 27 décembre, les lignes ayant leur terminus à la Place Verboeckhoven furent prolongées jusqu'à la gare de Schaerbeek.

Un Arrêté Royal daté du 12 décembre confirmait le droit des Tramways Bruxellois d'électrifier le réseau en participation avec la Société Générale des Chemins de Fer Economiques.

Le dépôt d'Uccle (Globe) fut désaffecté au début de 1903.

La Compagnie revendit quarante voitures de l'Ixelles-Boendael dont :

- 10 voitures de 1ère classe (n° 1 à 4, 6 à 9; 32 et 33)
- 13 voitures 2ème classe (n° 41, 43, 45, 46, 49, 52, 53, 60 à 65)
- 7 voitures ouvertes (n° 100, 106 à 110 et 113)
- 10 voitures-bar (n° 401 à 410)

Les 10 voitures de 1ère classe, plus trois de 2ème classe, furent vendues aux Tramways de l'Isle sur Sorgue à Vaucluse. Les autres furent vendues à la S.A. « Compagnie de Tramways et Chemins de Fer Vicinaux Espagnols » à Alicante.

Suite à de nombreux accidents, la société décida que la perception de la recette se ferait dorénavant à l'intérieur des baladeuses, et en profita également pour transformer son matériel à 5 bancs, transformation consistant en allongement des voitures. Les petites remorques ouvertes de l'Ixelles-Boendael furent réservées aux lignes suburbaines (Boitsfort et Tervueren).

L'année 1904 débuta par l'application, le 31 janvier, de la traction électrique sur la ligne Place Royale — Parc Léopold, prolongée jusqu'à l'entrée de l'avenue de Tervueren le 1er mai. La ligne de l'Hippodrome de Boitsfort fut prolongée jusqu'à la gare de cette localité le 28 août.

Sur les lignes en communauté T.B. — C.F.E., l'électrification fut appliquée à la ligne Bourse — Gare Rogier le 26 novembre, et à la ligne Bourse — Jette le 28 décembre.

(à suivre)

(1) Le 26 mars, le dépôt de la chaussée d'Anvers fut fermé en tant que tel.

LES VOIES METRIQUES DU FRONT DE L'YSER.

(suite 3)

par Jean DELMOTTE.

Les réseaux secondaires français dans les Flandres.

Trois compagnies exploitaient les réseaux secondaires des arrondissements de Dunkerque et d'Hazebrouck dans le Département du Nord.

La Compagnie du Chemin de Fer des Flandres groupait les lignes de
Hazebrouck à Hondschoote 34 km
Bergues à Rexpoëde 10 km

La Compagnie du Nord de la France avait une ligne de
Hondschoote à Bray-Dunes 15 km

La Société Générale des C.F.E. constituait un réseau dont les lignes suivantes étaient achevées

Saint-Momelin à Bergues 32 km
Herzelee à Bollezelee 18 km

soit au total 109 km de lignes de compagnies diverses entre lesquelles l'échange de matériel était possible; voies établies sur plate-forme indépendante, équipées en rails de 20 kg pour la Compagnie des Flandres et la Société Générale des C.F.E., et en 21 kg pour la Compagnie des Chemins Fer du Nord de la France. Le rayon des courbes ne descendait pas en dessous de 100 m et les déclivités maxima étaient de 20 mm par mètre.

La section de Bray-Dunes à Ghyvelde Nord fut déposée en 1916 par les services anglais. Les points de transbordement avec la Compagnie du Nord étaient situés à :

- Ghyvelde pour la Compagnie du Nord de la France,
- Hazebrouck pour la Compagnie des Flandres,
- Esquelbecq pour la Compagnie Générale des C.F.E.,
- Bergues pour la Société Générale des C.F.E. et la Compagnie des Flandres.

A Saint-Momelin, les C.F.E. étaient reliés à la voie fluviale. Pas de liaison avec les Chemins de Fer Vicinaux Belges dont les lignes s'étiraient parallèlement, à quelques kilomètres de la frontière. Le dépôt des C.F.E. se trouvait à Bollezelee, celui des Flandres à Hazebrouck.

En 1914 et dès les combats de Flandres, l'intérêt de ces lignes apparut immédiatement à l'autorité militaire; les compagnies exploitantes se mirent à la disposition de la D.F.S. et du D.A.B.

Le 15 décembre 1914, l'autorité militaire française prit possession des installations de la Compagnie du Nord de la France et le 9 mars 1915, la Compagnie du Chemin de Fer d'Anvin à Calais se substitua à l'armée. La première circulation inter-réseau Ghyvelde — Houthem se fit le 19 février 1915.

Très vite, apparut la nécessité de relier les réseaux français et belges; le 5e Génie mobilisa les trois jonctions, Houthem — Hondschoote, Watou — Winnezelee et Herzelee — Beveren (voir le détail de ces réali-

sations au paragraphe des Chemins de Fer Vicinaux Belges); elles furent étudiées à partir du 11 novembre 1914, mais les difficultés furent considérables. Pour les vaincre, on fit appel à un nouveau matériel roulant provenant de la Compagnie des Charentes dont les caractéristiques s'adaptaient mieux à la constitution des rames homogènes inter-réseaux.

Du matériel identique fut recherché sur d'autres réseaux français, dans l'Eure et Loir, et sur des chemins de fer vicinaux (réseau de la Haute Saône et autres compagnies de l'intérieur).

Durant toute l'année 1915, une vie intense régna sur ce petit groupe, animé par la présence de compagnies du 5e Génie qui armait des embranchements nouveaux et qui coordonnait l'action des différents réseaux. Les nombreuses réalisations effectuées à Herzelee, à Ghyvelde et à Esquelbecq prouvent son dynamisme.

C'est en 1915, que les Anglais commencèrent à s'intéresser à la voie métrique et qu'ils conçurent le projet de l'aménagement de Ghyvelde en gare de triage et de dépôt.

Trois armées, trois nations, avec leurs règlements, leurs habitudes, leur manière de servir, s'imbriquaient dans les Flandres; c'est donc pour coordonner cette activité débordante que la 10e Section prit en mains, en fin 1915, la plus grande partie de ce secteur. Cette prise de possession se fit avec les plus vives polémiques et malgré les protestations des compagnies exploitantes intéressées.

La 10e section de chemin de fer de campagne dans les Flandres

1ère période.

La constitution du front belge en 1915 de Nieuport au Kimmel était absolument particulière. Les Français vers Nieuport, les Belges ensuite, les Français dans le coude de l'Yser et les Anglais vers Ypres, cette constitution posait donc des problèmes d'entente assez complexes entre les différents services.

Le 36e C.A. français qui se trouvait en ligne utilisait :

— 1) de la Compagnie des Flandres : Hazebrouck — Hondschoote et Rexpoède — Bergues;

— 2) de la Société Générale des C.F.E. : Esquelbecq — Herzelee;

— 3) de la Compagnie d'intérêt local du Nord de la France : Bray-Dunes — Handschoote;

— 4) de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux : Pope-Dunes — Hondschoote;

— 5) les raccordements militaires : Pont au Cerf — Houthem et Herzelee — Trois Rois.

Cette multiplicité d'exploitants présentait de réelles difficultés d'exploitation aggravées par la présence du 5e Génie qui utilisait un peu toutes les lignes pour ses besoins. C'est donc pour coordonner ces activités que la Direction Générale des Communications aux Armées décida de confier l'exploitation à la 10e Section.

Le 4 décembre, le colonel Maurice convoque à Calais les représentants des compagnies dépossédées et le même jour arrivent à Bergues les premiers éléments de la 4e Subdivision de la 10e Section; le 15 décembre, la prise de possession de ces lignes est effective, sauf Herzele à Trois Rois et Proven à Crombeeke, non terminées.

Le service de la voie s'attaque immédiatement au réseau belge pour lui permettre de recevoir le matériel français. Entre le 15 et le 31 décembre, les transports militaires atteignent 17.400 tonnes dont 2.661 de ravitaillement, et les transports commerciaux 3.982 tonnes; 1.523 militaires sont transportés ainsi que 3.303 civils. Les centres de ravitaillement sont Rousbrugge, Molenwal, Rexpoède et Hondshoote. En fin décembre, les effectifs sont les suivants : 26 agents supérieurs dont 4 civils, et 214 secondaires dont 79 civils.

Le matériel, en état plutôt défectueux, comprend 19 locomotives, 20 voitures et 314 wagons. Un horaire de 24 marches avait été établi et les lignes téléphoniques renforcées. Le détachement de la 10e Section était dirigé par Monsieur Lavollay.

Ce nouveau réseau constitué a une longueur totale de 135 km. Il comprend deux grandes artères : Ghyvelde — Hazebrouck et Esquelbecq — Elverdinghe, les embranchements vers Bergues, Rousbrugge et Poperinghe étant considérés comme affluents.

Les dépôts de Ghyvelde, Hazebrouck, Poperinghe et Herzele sont aménagés et l'atelier de réparations est installé à Bollezele.

Pendant les cinq premiers mois de l'année, le trafic progresse rapidement et le nombre de marches passe de 24 à 36 et à 48. La moyenne des voyageurs transportés journalièrement est de 490 en juin.

Dans la seconde partie de l'année, le trafic baisse par suite d'une nouvelle répartition de troupes dans le secteur et du fait que Belges et Anglais utilisent moins les convois de la 10e Section et passent leurs trains en péage. Néanmoins, comme sur la S.V.C.F.C. (1), notre détachement s'adapte à la relève des troupes en convois de 10 à 12 trains. 30.784 hommes sont transportés ainsi en juillet et 17.700 en août. C'est en juillet que l'on essaye la circulation en péage, qui ira en s'amplifiant:

1) sur les lignes désignées, trains belges de troupes et de matériel de guerre,

2) trains de la 10e Section passant sur l'autres lignes,

3) à partir du mois d'août, trains anglais notamment entre Ghyvelde Nord et Ghyvelde Ville pour la construction de l'énorme gare métrique de Ghyvelde Ville, gare comprenant 11 voies de 800 mètres destinées à recevoir 50 locomotives et 1.200 wagons en vue d'une exploitation plus intensive du réseau belge.

Ce transport en péage donne une allure particulière à l'exploitation qui se fait sans incidents malgré la diversité des participants.

Pendant l'année 1916, 16.758 trains ont été mis en circulation, transportant 137.408 militaires et 95.216 civils (total : 232.624), ainsi que 176.252 tonnes de transports militaires et 71.064 tonnes de trafic commercial (total : 247.316 tonnes). En sus, les transports transitant en péage comprenaient 68.784 tonnes et 55.498 voyageurs. C'est là une grande activité pour un petit réseau.

Pour permettre à tous les services d'accomplir leur tâche, de nombreuses améliorations furent apportées dans tous les domaines.

Le service de la voie apporta de nombreuses modifications aux gares et voies belges pour leur permettre de recevoir les matériels français et anglais. En dehors des travaux effectués par les services du Génie des armées anglaise, belge et française, la 10^e Section procéda à l'agrandissement de la gare de Crombeeke, à l'exécution de l'embranchement de Westvleteren à la Ferme Tardes, à l'installation de nouveaux transbordements à Esquelbecq et à Poperinghe, et à la création de nouveaux garages dans les gares et en pleine voie.

La traction ne fut pas en reste : il fallut installer de nombreuses prises d'eau complémentaires et assurer l'entretien d'un matériel qui comprenait, en fin d'année : 31 locomotives, 45 voitures, 9 fourgons et 325 wagons.

Ce service fut aussi chargé de recevoir en gare d'Esquelbecq le matériel anglais à voie étroite, d'en assurer le montage et de le diriger sur Ghyvelde Ville.

Les têtes de ligne vers le front furent souvent bombardées et le dépôt de Poperinghe particulièrement visé : un agent y fut tué, deux autres grièvement blessés.

En mars 1917, par suite de modifications dans la répartition des troupes sur le front des Flandres, le Détachement de la 10^e Sections en Flandres fut supprimé.

Du 15 décembre 1915 au 9 mars 1917, la gare d'Esquelbecq reçut ou expédia 2.846 trains de la Société Générale des C.F.E. et 4.634 trains de la 10^e Section, soit au total 7.480 trains.

2^e période.

Il est assez curieux de constater que le Détachement des Flandres de la 10^e Section, supprimé en mars 1917, est reconstitué en juin de la même année en prévision de la nouvelle offensive des Flandres.

Le 27 juin 1917, un nouveau détachement sous les ordres du Chef de Service de 1^{ère} classe Mercier, est reconstitué; il comprend 34 agents supérieurs et 507 agents secondaires, avec un effectif de 60 locomotives, 16 voitures, 5 fourgons et 759 wagons, effectif qui sera porté à 77 locomotives, 16 voitures, 5 fourgons et 864 wagons.

La répartition des lignes exploitées est modifiée; elle comprend :

- 1) de la Société Générale des C.F.E. : — Saint-Momelin à Bergues et Bollezele à Herzele, soit 49 kilomètres.
- 2) de la S.N.C.V., exploitée par l'armée anglaise : — Rousbrugge à Poperinghe par Proven, Trois Rois et Watou;
— Oostvleteren à Kaasmarkt, par Westvleteren et Crombeeke;
— Oostvleteren à Ypres, par Lion Belge, Woesten et Elverdinghe; soit 36 km.

(à suivre)

(1) S.V.C.F.C. : Section vicinale de chemin de fer en campagne.

LES TRAMWAYS DE LA VILLE DE LUXEMBOURG

(suite 3)

par Ch. MAYER.

La ligne 3 constituant désormais la seule liaison directe Limpertsberg — Gare, le nombre de parcours horaires avait été sensiblement augmenté.

Une boucle provisoire avait été installée près de la Place Guillaume. Les relations Gare — Ville furent assurées dès le 10 mai 1960 par autobus. A partir du 11 juillet 1960, après la réouverture du viaduc reconstruit, les liaisons Gare — Limpertsberg 3 et 4 furent également remplacées par autobus.

A partir de décembre 1960, un service mixte tram — autobus fut instauré sur la ligne 11. Un parcours sur deux continuait à être assuré par le tramway jusqu'au 1er mai 1961, à la veille du début des travaux de remise en état du Pont Adolphe.

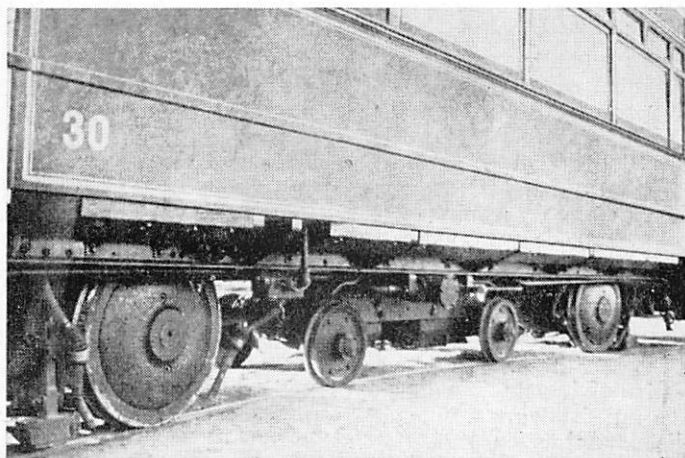
La seule ligne 10 allait encore pouvoir survivre durant plus de 3 ans pour des raisons d'amortissement des installations et du matériel et surtout pour des raisons personnelles. Néanmoins en 1963, le tram avait dû à plusieurs reprises être remplacé provisoirement en raison des travaux de construction du nouveau pont « Grande-Duchesse Charlotte » sur la vallée de l'Alzette.

Le 5 septembre 1964 voyait la disparition de cette dernière ligne de tramway. Une charmante cérémonie d'adieu réunit pour une dernière fois pour quelques heures 3 époques des transports en commun à Luxembourg : le tram à traction chevaline, le tram électrique et l'autobus.



5 septembre 1964 — Dernier jour des tramways. Cortège historique : tramway à chevaux, tramway électrique et ...autobus (col.Mayer).

L'ancienne ligne 10 est désormais exploitée sous deux régimes différents : la nouvelle ligne 10 Gare — Ville — Beggen par la municipalité et la ligne 72 (lignes d'autobus concédées par l'Etat) Gare — Ville — Walferdange — Heisdorf — Steinsel par un entrepreneur de transports privé. En fait la commune de Walferdange s'est jointe à celle de Steinsel pour l'exploitation de la ligne d'autobus déjà existante depuis 1952. Ainsi prenait fin après plus de 30 ans une exploitation commune qui avait donné toute satisfaction aux usagers, ce qui n'est plus le cas actuellement, après diminution sensible du nombre de parcours, de l'augmentation des tarifs et de l'impossibilité de correspondance avec les autres lignes urbaines.



Détail du châssis à 4 essieux guidés. (col. Mayer)

Avec le tram a disparu également la dénomination « Tramways Electriques de la Ville de Luxembourg » pour faire place à la nouvelle de « Service des Transports en Commun de la Ville de Luxembourg ». Le remplacement complet des trams a entraîné de nombreuses modifications de tracé et d'extensions de lignes. Ainsi la plupart des lignes régulières ont désormais leur origine à la gare centrale.

Le réseau d'autobus comporte actuellement 17 lignes urbaines et sub-urbaines.

CHAPITRE II

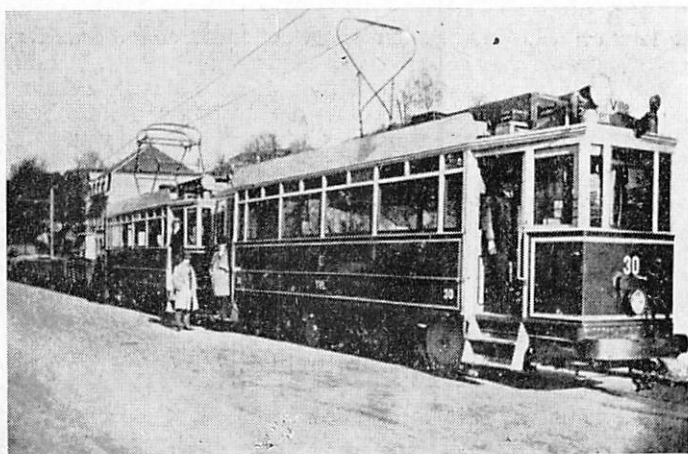
Le Vicinal Luxembourg-Dommeldange.

La ligne vicinale à voie métrique Luxembourg — Echternach, mise en service le 12 avril 1904, allait jouer un rôle important dans le développement des tramways de Luxembourg. L'exploitation de cette ligne vicinale, construite pour le compte de l'Etat, avait été d'abord confiée à la « Société des Chemins de Fer Secondaires », puis à partir du 31 mars 1919 à la « Société des Chemins de Fer et Minière du Prince-Henri »

Enfin en 1934, l'Etat reprenait directement l'exploitation en main en vue de l'unification de tous les chemins de fer à voie étroite du Luxembourg.

Cette ligne avait son origine à la place de la gare, où existaient des installations communes avec une autre ligne à voie métrique, Luxembourg — Mondorf — Remich, exploitée également par la Société des Chemins de Fer Secondaires. La voie longeait ensuite sur un trottoir spécial l'avenue de la Liberté, nouvellement créée, passait sur le nouveau pont Adolphe et s'engageait à quelques centaines de mètres plus loin dans la Vallée de Rollingergrund pour atteindre le faubourg d'Eich. Au delà de la Place de l'Etoile, à l'entrée de la vallée de Rollingergrund, la voie constituée de rails vignole sur traverses en bois était posée en accotement direct le long de la route. A la Place de l'Etoile était installée une gare aux marchandises. Au delà de Eich, la ligne enjambait sur un grand pont métallique à deux arches l'Alzette et la ligne de chemin de fer Luxembourg — Liège, pour atteindre la gare de Dommeldange, d'où elle se perdait dans la forêt du Grünewald en direction d'Echternach.

Le développement de la ville et la construction de maisons d'habitation le long des artères empruntées par la ligne, rendait de plus en plus intolérable le passage des trains remorqués par des locomotives à vapeur. De plus entretemps, le réseau des tramways municipaux avait subi, par la création des nouvelles lignes, une extension assez importante. L'absence de doubles voies, notamment à l'avenue de la Liberté, où se concentraient plusieurs lignes, gênait sérieusement le développement judicieux de la circulation des tramways. Par ailleurs, les localités de Mühlenbach et Rollingergrund situées le long de la ligne vicinale demandaient une liaison par tramway avec la ville, ce qui d'ailleurs a amené la municipalité à créer provisoirement la ligne d'autobus en 1926.



*Rame marchandises dans une rue de Rollingergrund
(col Mayer)*

Les négociations qui eurent alors lieu entre la ville de Luxembourg et l'Etat luxembourgeois eurent pour conclusion un accord selon lequel la ligne serait électrifiée jusqu'à Dommeldange et incorporée au réseau des tramways municipaux. La ligne allait néanmoins garder son caractère spécial en raison de son gabarit plus grand et de la circulation de trains de marchandises.

L'année 1928 vit alors le début des travaux de reconstruction totale de la voie jusqu'à Dommeldange. Il fut profité de l'occasion pour poser presque exclusivement des rails à ornières d'un profil lourd en raison de la circulation des convois de marchandises. De plus la deuxième voie fut installée de la gare jusqu'à la bifurcation du boulevard Royal.

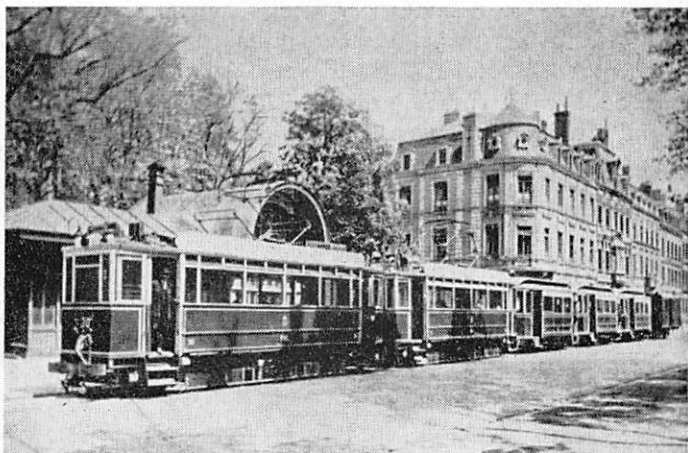
A partir du 17 septembre 1928, le service du vicinal était assuré par la municipalité de la façon suivante :

- les trains de voyageurs étaient formés par du matériel spécial du tramway et circulaient exclusivement de la gare de Luxembourg à celle de Dommeldange, où les voyageurs devaient changer de train.
- les trains de marchandises composés par les wagons du vicinal étaient remorqués par des motrices électriques de Dommeldange à Luxembourg-gare.

En semaine, il y avait trois paires de trains de voyageurs et une paire de trains de marchandises; le dimanche, il y avait quatre paires de trains de voyageurs, mais pas de train de marchandises.

Le service local entre la gare et Eich fut réalisé par tramway à partir du 14 janvier 1929, comme il a déjà été dit.

Lors de la reprise de l'exploitation des lignes à voie étroite par



(col. Mayer)

Rame voyageurs à la station de Luxembourg-Parc

l'Etat, différents projets de modernisation des moyens de traction furent étudiés. L'électrification de la ligne d'Echternach, envisagée à cette époque, ne fut pas réalisée, et la modernisation partielle se fit par mise en service d'autorails à boggies modernes. Ces véhicules circulaient directement de Luxembourg-gare à Echternach en empruntant les voies du tram.

Durant la guerre, l'occupant changea le mode d'exploitation en ce sens, qu'il fit remorquer les voitures à boggies du vicinal directement par les motrices électriques, ce qui évitait aux voyageurs le transbordement à Dommeldange. Une grande partie du matériel de traction moderne fut victime d'un bombardement en 1944. Ainsi furent détruits les deux automotrices électriques et trois autorails modernes. Au lendemain de libération, les trains étaient donc remorqués de nouveau par des locomotives à vapeur au départ de la gare.

Il était nécessaire de faire précéder chaque train par un tramway électrique-pilote, qui avait pour unique tâche de placer convenablement les aiguillages à commande électrique et de faire fonctionner les signaux lumineux de protection sur le tronçon à voie unique. Le train lui-même s'annonçait à grand bruit de sa cloche et par de nombreux coups de sifflet. On peut facilement se figurer que les incidents et les accidents étaient assez nombreux : déraillements, surtout au passage des aiguillages du tram, collisions avec des automobiles et même avec des voitures du tramway.

Cette situation ne pouvait évidemment pas être maintenue en raison des difficultés croissantes rencontrées à faire circuler des trains sur les artères à fort trafic. Aussi les trains furent-ils successivement remplacés par des autobus appartenant à la « Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (C.F.L.) » qui avait été créée en 1947 et qui avait repris toutes les lignes de chemin de fer appartenant précédemment à différentes compagnies ou à l'Etat. En 1953, une seule paire de trains était encore assurée, par autorail d'ailleurs. Le dernier train de voyageurs circulait le 13 juin 1954 au matin, tandis que quelques trains de marchandises continuaient à circuler jusqu'au début de 1955. La suppression du tram 12, le 5 mai 1955, mettait fin définitivement à toute circulation sur la ligne. La ligne vicinale a été déclassée définitivement en 1956, alors que la municipalité avait déjà entrepris le démontage des installations sur le territoire de la ville.

(à suivre)

RETROSPECTIVE SUR LE RESEAU LIEGEOIS.

par Edmond ROBERT

Il m'a été possible de rédiger cet exposé grâce aux renseignements qui m'ont été fournis très aimablement par MM. R. Hanssen, Chef de Cabinet du bourgmestre de Liège et Ch. Berhaut, Ingénieur-chef du service des voies et travaux de la S.T.I.L.. Qu'il me soit permis de leur exprimer ici ma reconnaissance.

1. - L'Américain.

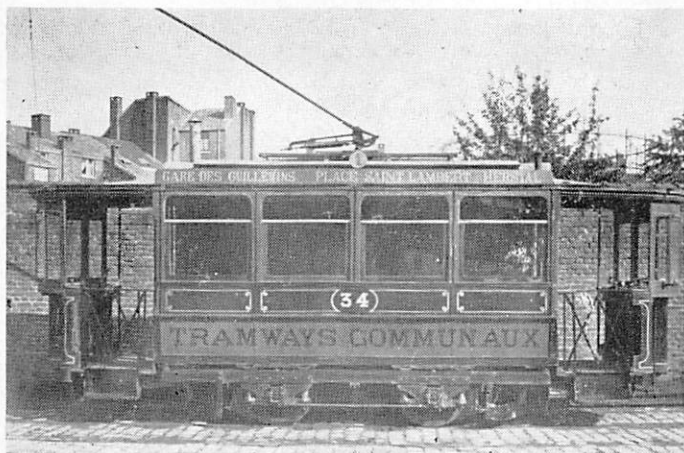
C'est en 1871 que sont établies à Liège les premières lignes de tramways. En mars de cette année, une délibération du Conseil communal, approuvée par la Députation permanente, marque son accord au sujet de l'adjudication pour l'exploitation de deux premières lignes de tramways.

La première : Coronmeuse — Guillemins, comporte une longueur de 5.430 mètres.

La seconde : Théâtre — Grivegnée, 2.345 mètres; soit au total 7.775 mètres.

Les voitures utilisées sont pourvues d'une impériale, ce qui leur permet de transporter 26 voyageurs. Tel est le commencement du réseau liégeois appelé « Chemin de Fer Américain Liégeois » ou plus simplement « L'Américain ». La « Liège Tramways Company » était une société anglaise à responsabilité limitée dont le siège social se trouvait à Londres et ses bureaux liégeois, boulevard de la Sauvenière, 63.

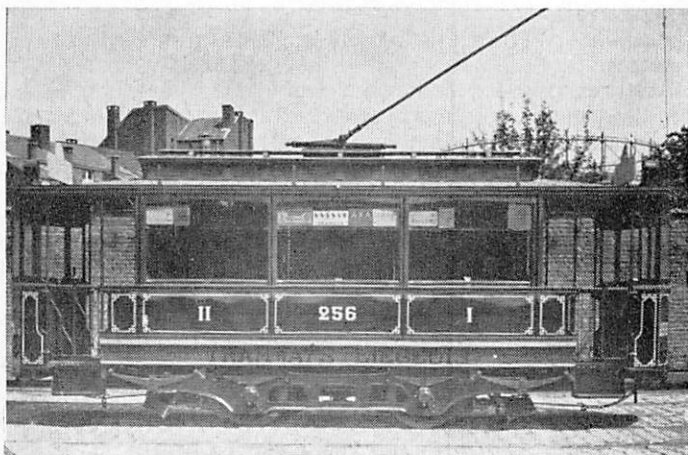
Vers le mois de novembre de la même année, la Société est autorisée à prolonger sa première ligne de 3.050 mètres de Coronmeuse au Grand Puits (Pont de Wandre). Son réseau compte alors 10.825 mètres.



Série 30 — 70 des Tramways Communaux de Liège.
(col. Robert)

La ligne des tramways de Herstal fut ainsi exploitée comme prolongement de la ligne Coronmeuse — Guillemins successivement et au fur et à mesure de l'avancement des travaux de pose des voies jusqu'à la rue des Ecoles, jusqu'à la rue de Marexhe et jusqu'au pied de la rampe de la Chapelle.

Le service définitif commença le 18 janvier 1874. Un règlement avait été voté par le Conseil communal le 31 décembre 1873. L'entreprise ne donna cependant pas satisfaction à la Société. En effet, le prix du kilomètre était de 10 centimes en première classe et de 8 centimes en seconde. Les voyageurs trouvaient ces prix exagérés et les voitures roulaient souvent à vide. De plus, les frais généraux étaient très élevés car on employait de lourdes voitures à impériale qui nécessitaient deux chevaux de traction. Quelques mois plus tard, le 20 novembre, on adopta un type de voitures plus légères à traction simple ce qui permit à la Société d'offrir à l'Administration communale un service régulier identique à celui de Liège avec des départs de 7 en 7 minutes jusqu'à l'Eglise St-Lambert; plus trois départs journaliers vers la Chera.



Motrice Tramways Liégeois Série 247 — 256 (col. Robert)

La rampe de la Chapelle, qui nécessitait un cheval d'allège, occasionnait une grande difficulté d'exploitation. L'Administration exigea le minimum de voyages fixé au cahier des charges de la concession et, en 1876, le service fut organisé comme à Liège jusqu'à l'Eglise St-Lambert, avec correspondance d'heure en heure jusqu'à la Chera. On faisait 14 voyages en été et 12 seulement en hiver, c'est-à-dire du premier octobre au 30 avril.

Après une tentative d'abandon de l'exploitation, refusée par l'Administration communale, on procéda en 1879 à un essai de traction vapeur. La Société Regnier-Poncelet de Liège essaya des locomotives semblables à celles des Chemins de fer Vicinaux. Le trajet allait de la rue de la Station à la Chera. Ce système dura environ trois ans et nécessita une réglementation stricte quant à la vitesse, réglementation votée le 29 septembre 1881 par le Conseil communal.

Après ce terme de trois ans, la Société Regnier-Poncelet renonça à son exploitation et l'on en revint à la traction chevaline.

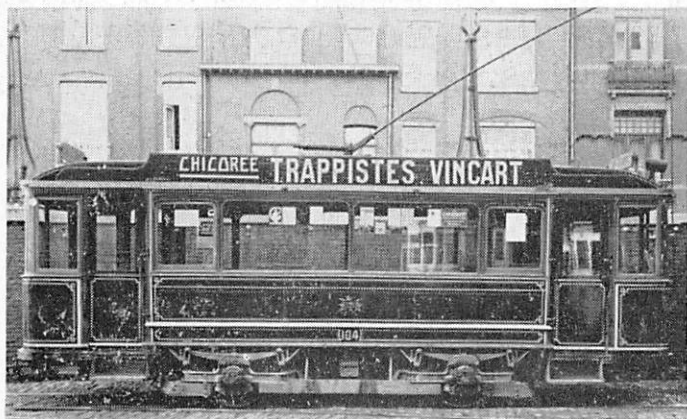
Ici, nous devons signaler la naissance d'une nouvelle société, en 1880, fondée par M. Frédéric NYST. Cette société va créer une ligne qui, partant de la gare du Haut-Pré, gagne la place St-Lambert en coupant perpendiculairement la ligne 1 Coronmeuse — Guillemins et elle se dirige vers Cornillon où se trouve son point terminus. Elle suit le direction est-ouest, ce qui donne son nom à la nouvelle société. Le premier tronçon Haut-Pré—Cornillon qui mesure 3.750 mètres s'étira en 1895 pour atteindre Robermont, s'agrandissant ainsi de 1.550 mètres. La longueur totale du réseau liégeois est donc portée à 16.125 mètres puis, un an plus tard, l'établissement de la ligne 3 Guillemins—gare de Vivegnis, 3.849 mètres, la fixe à 19.974 mètres.

2. - L'électricité.

A cette époque, se passe un des faits les plus importants de l'histoire des tramways, un fait qui va révolutionner ce mode de transport en commun et activer son extension : l'électrification des lignes.

Le 18 juin 1892, un contrat fut conclu entre la Société des Tramways Liégeois et la Compagnie Internationale d'Electricité en vertu duquel celle-ci se chargeait de l'électrification de la ligne de Herstal, Coronmeuse—Grand Puits, et de son exploitation pendant cinq ans moyennant un prix forfaitaire par voiture/kilomètre. C'est ainsi que, *chez nous, et pour la première fois en Belgique*, circula une voiture de tramway électrique (Bruxelles n'eut sa première ligne électrique qu'en 1894). L'inauguration eut lieu le 9 août 1893.

Les prix furent notablement abaissés et le public fut amené à user plus largement de ce nouveau mode de transport qui, de plus, était plus rapide que l'ancien.



Matrice Est-Ouest Série 150 — 168

(col. Robert)

Le cheval n'est pourtant pas encore éliminé partout. En 1897, le réseau Est-Ouest se développe de 2.680 mètres par la création de la ligne Bonne-Femme—Chênée, non reliée au réseau principal, et par le prolongement Robermont—Bois-de-Breux de 1.400 mètres.

(à suivre)

LES TRAMWAYS URBAINS DE LILLE

par Jean de Meurs.

Quand, dans la soirée du samedi 29 janvier 1966, la motrice n° 872 est rentrée dans le dépôt, l'exploitation du dernier grand réseau de tramways électriques urbains de France avait vécu puisque Lille, la célèbre et légendaire « Métropole du Nord », était, en effet, la dernière des grandes villes de France à avoir maintenu jusqu'à ce jour un réseau urbain de tramways. Ceux-ci ne sont plus en service qu'à Saint-Etienne et à Marseille; le réseau de Valenciennes étant également irrémédiablement condamné et n'étant peut-être même déjà plus en exploitation lorsque ces lignes paraîtront ! Les réseaux de l'Électrique Lille — Roubaix — Tourcoing, de Laon et de Cauterets — La Raillère continuent également à être exploités mais aucun d'eux ne présente les caractéristiques particulières à un réseau « urbain » de tramways analogues à celles que l'on pouvait encore voir... et apprécier à Lille.

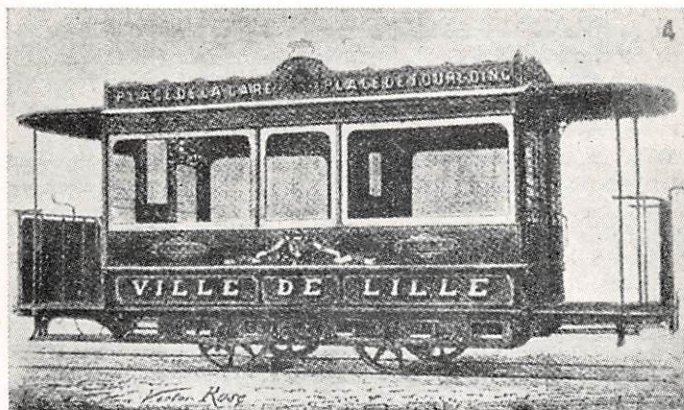
C'est en 1874 que débuta réellement l'exploitation de services de tramways à Lille quoique, déjà dès octobre 1857, un certain Monsieur Loubat avait vainement tenté d'obtenir la concession d'un service de tramways hippomobiles, alors connus en Europe sous le nom de « Chemins de Fer Américains ».

En mars 1871, une nouvelle tentative fut faite dans le même sens par Monsieur Boitelle en vue d'exploiter 7 lignes urbaines dans la ville de Lille. Elle fut également vouée à l'échec comme le fut d'ailleurs un autre projet analogue proposé en octobre 1872 par Monsieur Marsillon.

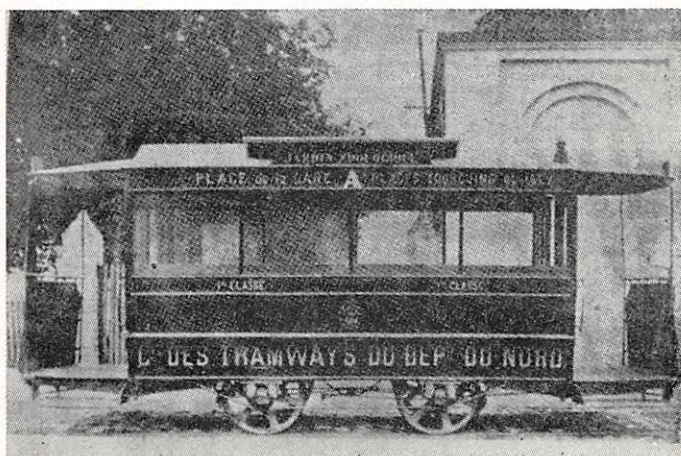
En octobre 1873, le Conseil Municipal de Lille décida du tracé, sur le territoire de la ville, de 12 lignes de tramways hippomobiles qui étaient destinées à être utilisées pour le transport des voyageurs et pour le trafic des marchandises. Les voies devaient être à l'écartement normal (1,435m.), le rayon minimum des courbes ne devait pas être inférieur à 18 m. et les déclivités permises ne devaient pas dépasser 4 %.



*Tramways hippomobiles Place du Général De Gaulle
(anc. Grand'Place)*



Tramway à traction chevaline



Le 16 décembre 1873, l'autorisation d'établir et d'exploiter un réseau de tramways dans la ville de Lille pendant une durée de 24 ans, fut accordée à un banquier et industriel belge, Monsieur Simon Philippart, de Bruxelles.

Le 30 janvier 1874, Monsieur Simon Philippart fondait la « Compagnie des Tramways du Nord » et le 7 juin 1874 les deux premières lignes : Gare du Nord — Place de Tourcoing (actuellement Place du Maréchal Leclerc) et Gare — Place d'Isly furent inaugurées.

Il apparut rapidement que la construction des lignes était beaucoup trop lente puisque, le 8 août 1874, 12.100 m. de voie seulement étaient posées sur les 30.500 m. initialement prévus.

En 1875, les faubourgs d'Esquermes, Fives, Moulins et Wazemmes étaient absorbés par la ville de Lille et il fut décidé d'étendre le réseau projeté jusqu'à ces quartiers. Le 9 décembre 1875, une nouvelle entreprise, la « Compagnie des Tramways du Département du Nord », se substitua à la « Compagnie des Tramways du Nord » et la pose des voies s'accéléra quelque peu. Pour permettre les extensions prévues des lignes devant desservir les faubourgs, le Ministère Français de la Guerre dut autoriser le franchissement par les tramways de six des portes de la ville qui était encore fortifiée. En outre, en 1877, il fut décidé de mettre en exploitation cinq nouvelles lignes suburbaines devant atteindre les agglomérations de Tourcoing, Roubaix, Hellems, Haubourdin et Lomme.

Il apparut bientôt nécessaire de substituer la traction mécanique à la traction hippomobile pour pouvoir faire face au nombre sans cesse croissant d'usagers et, en avril 1880, de petites locomotives à vapeur commencèrent à être mises en service régulier sur la ligne d'Haubourdin.

En juillet 1880, ces locomotives, du système Hugues, furent affectées à la desserte de la toute récente ligne de Roubaix et, peu après, de celle de Tourcoing où elles étaient en service conjointement avec des locomotives « sans foyer » du système Francq.



*Dernier tramway décoré par les commerçants de la rue
Léon Gambetta*

LA NUMEROTATION DES VOITURES VICINALES

(suite 13)

MATERIEL B. — Voitures de IIème classe (suite)

Série	Constructeurs	Adjudication	Mise en service
B.550 — B.551	Métallurgique	4. 7. 1894	22. 12. 1894
B.552	Verhaegen	1. 2. 1888	3. 5. 1890
B.553 — B.556	Verhaegen	29. 8. 1894	28. 2. 1895
B.557 — B.558	Verhaegen	18. 5. 1895	3. 9. 1895
B.559 — B.561	Verhaegen	5. 6. 1895	8. 11. 1895
B.562 — B.567	Germain	5. 8. 1896	4. 6. 1898
B.568 — B.571	Nicaise & Delc.	3. 3. 1897	16. 12. 1899
B.572 — B.576	Nicaise & Delc.	13. 9. 1899	5. 11. 1900
B.577 — B.585	Métallurgique	13. 9. 1899	1900
B.586 — B.592	Nicaise & Delc.	18. 9. 1901	1902
B.593 — B.598	Braine-le-Com.	4. 4. 1902	25. 8. 1902
B.599 — B.608	Franco-Belge	28. 5. 1902	1903
B.609 — B.612	Dyle & Bacalan	14. 11. 1902	24. 4. 1903
B.613 — B.617	Métallurgique	17. 11. 1903	2. 4. 1904
B.618 — B.621	Nicaise & Delc.	7. 6. 1904	19. 8. 1905
B.622 — B.631	Ragheno	5. 4. 1905	1906
B.632 — B.641	Tyberchamps	29. 1. 1907	1907
B.642 — B.656	Tyberchamps	17. 7. 1907	25. 4. 1908
B.657 — B.666	Godarville	31. 12. 1909	13. 10. 1910
B.667 — B.670	Droes. & Wind.	12. 10. 1910	20. 11. 1911
B.671	Dyle & Bacalan	22. 11. 1912	10. 12. 1913
B.672 — B.680	Dyle & Bacalan	30. 9. 1913	3. 5. 1915
B.1200 — B.1201 (ou 1201 — 1202) : rachetées en 1913 à la Compagnie Anvers — Bergen-op-Zoom — Tholen			
B.1350 — B.1351	Dyle & Bacalan	5. 6. 1895	13. 12. 1895
B.1352 — B.1353	Franco-Belge	3. 3. 1897	31. 5. 1898
B.1354 — B.1355	Franco-Belge	1. 4. 1899	4. 9. 1899
B.1400	Métallurgique	28. 5. 1890	31. 12. 1890
B.1401 — B.1404	Rachetées en 1894 à la Compagnie Anvers — Bergen-op-Zoom — Tholen		

RECTIFICATION : dans le tableau publié au n° 17 de « Présence du Tramway » il faut lire :

B.50 — B.55, mise en service 1887

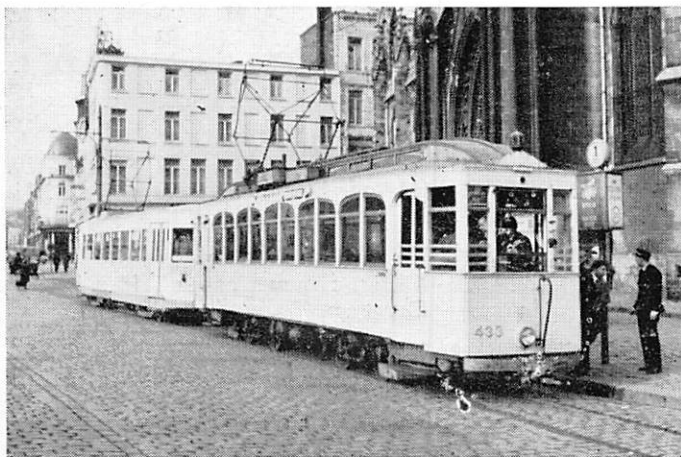
B.450 — B.451, mise en service 1897

ACTUALITES ET VIE DE L'AMUTRA

Les manettes du « B » ne répondent plus !

Le 29 janvier, Lille vit pour la dernière fois circuler les tramways de la C.G.I.T. A cette occasion, la Fédération des Amis des Chemins de Fer Secondaires avait organisé une journée d'adieu à laquelle les membres de l'Amutra étaient cordialement invités. C'est ainsi que quarante de nos membres ont rejoint à Lille une soixantaine de membres de la F.A.C.S.

La matinée fut consacrée à une visite du réseau et des installations du Mongy (« L'Electrique Lille — Roubaix — Tourcoing » bien connu, aujourd'hui des usagers sous le sigle « E.L.R.T. »). Partis de la place du Théâtre, dans une motrice type 500, nous avons gagné le dépôt où nous attendait une motrice « Cathédrale » ou type 400. Au dépôt, nous avons pu voir plusieurs véhicules des voies et travaux et admirer une splendide locomotive électrique. Les deux convois nous ont ensuite conduit vers Roubaix et vers Marcq-en-Barœul; puis nous ont ramené à Lille.



Arrivée à Roubaix des 2 motrices spéciales (Ph. H. Irtou)

L'après-midi fut consacrée à une visite d'adieu à la ligne B : « Hellemmes — Lille - gare — Place A. Tacq. Deux motrices « 800 » vinrent nous prendre à la gare de Lille et nous parcourûmes un aller-retour sur cette ligne, à grands coups de sonnettes, pétards et autres objets « bruyants ». Il faut noter que pour ce dernier jour tous les véhicules étaient abondamment pavoisés et fleuris, et portaient de grands calicots sur lesquels on pouvait lire :

*« Après 92 ans de bons et loyaux services
les tramways vous disent adieu ! »*

Rendons hommage à ce « B » mort au champ d'honneur du travail !



Terminus du B, Place A Tacq

(Ph H. Irtou)

A l'occasion de leur suppression, rappelons brièvement quelques unes des dates marquantes des tramways de la C.G.I.T.

C'est un nommé Philippart, banquier à Bruxelles, qui obtint la première concession en 1873, de l'exploitation des tramways. C'était évidemment par des chevaux que furent tractés les premiers tramways.

Les premiers essais de vapeur furent effectués en 1881, et c'est en 1886 que la traction vapeur fit son apparition. Mais elle ne vécut que quelques années, jusqu'au début de 1901, car ces tramways « dégageaient trop de fumée et empestaient l'atmosphère » et cette année-là elle fit place à la traction électrique; mais le réseau électrifié ne fut cependant inauguré en grande pompe que le 2 juin 1902.

En 1918, faute de charbon pour alimenter les centrales, les chevaux reprirent le haut du pavé pour tirer les tramways !

La C.G.I.T. compta, à son apogée en 1926, vingt et une lignes de tramways et un réseau de cent trente kilomètres. La plus longue ligne était le « F » qui de Lille-place de Tourcoing à la place de Roubaix, parcourait près de trente kilomètres aller et retour en deux heures.

Aujourd'hui, le réseau des autobus compte sept lignes d'une longueur totale de cent vingt-cinq kilomètres !

Grandeur et décadence !

Le 25 mars s'est tenue la sixième assemblée générale annuelle de l'Amutra, clôturant le cinquième exercice social (1965).

Au cours de cette assemblée, le comité résuma les principales réalisations de ce cinquième exercice et évoqua quelques-uns des projets pour 1966. Relevons principalement quelques chiffres atteints en 1965 : 5.298 visiteurs, 273 membres, et un chiffre d'affaire record, puisqu'il se monta à près de 200.000 F.!

Voici un résumé de la situation financière au 31.12. 1965 :

RECETTES :

1) Solde bénéficiaire 1964 =	30.578,-
2) Caisse membres =	50.983,-
3) Caisse Musée =	47.206,-
4) Matériel roulant =	22.208,-
5) Divers =	48.655,-
	<hr/>
total =	199.630,-

DEPENSES :

1) Caisse membres =	16.588,-
2) Caisse Musée =	23.730,-
3) Matériel roulant =	71.787,-
4) Frais administratifs =	37.035,-
5) Divers =	44.037,-
6) Solde bénéficiaire 1965 (reporté sur 1966) =	6.453,-
	<hr/>
total =	199.630,-

Les résultats encourageants obtenus l'an dernier doivent nous inciter à persévérer dans la voie suivie jusqu'ici; les débuts de 1966 ont d'ailleurs tenu leurs promesses : à la fin du mois de mai, 32 nouveaux membres s'étaient inscrits depuis le 1er janvier, et au 22 mai le Musée avait déjà reçu 2.000 visiteurs depuis la réouverture du 3 avril.

Nous croyons intéressant de livrer à nos lecteurs la liste du matériel vicinal vendu comme mitraille au cours du 1er trimestre de cette année:

Hainaut :

9894 — 9921 — 9929 — 9932 — 9933 — 9936
 9939 — 10006 — 10008 — 10009 — 10010 — 10018
 10087 — 10108 — 10109 — 10110 — 10126 — 10165
 10182 — 10229 — 10233 — 10235 — 10238 — 10244
 10263 — 10285 — 10299 — 10303 — 10307 — 10311

10365 — 10366 — 10371 — 10384 — 10389 — 10394
19217 — 19327 — 19330 — 19379 — 19460 — 19468

Anvers :
19251 — 19252 — 19256 — 19273 — 19417 — 19641.

Littoral :
A.1800 — A.1801 — 19549 — 19653 — 19654.

Louvain :
ART. 122.

C'est le mercredi 27 avril que les 5 premières voitures type «S» destinées au réseau espagnol de Gijon (« Ferrocarril de Carreno ») ont été embarquées à Anvers : il s'agit de deux motrices, ex-10425 et 41008, et de trois remorques, ex-10337, 10338 et 10339.

Les cinq autres voitures «S» doivent être embarquées au cours de ce mois de juin, soit 2 motrices, ex-10447 et 10070, et trois remorques, ex-41000, 41001 et 41002.

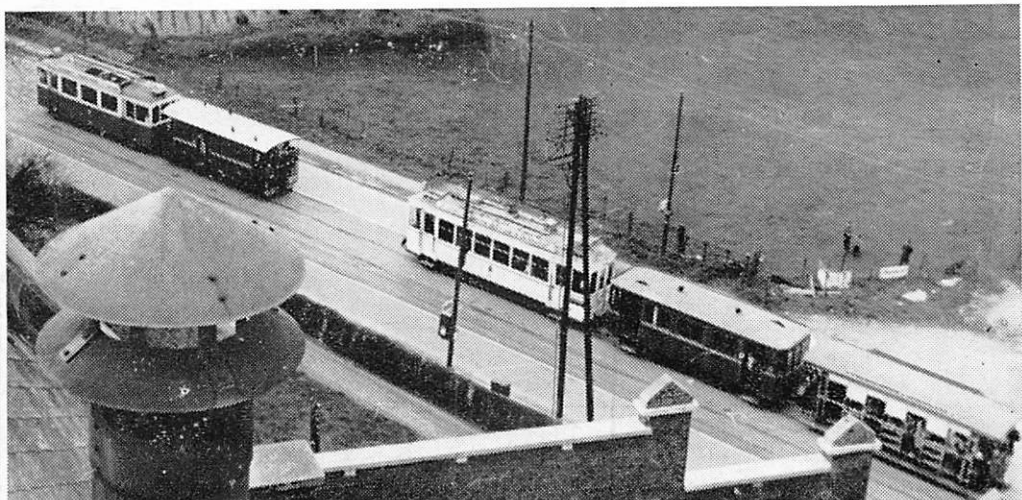
Du 16 au 18 février a eu lieu le sauvetage d'une partie du matériel vicinal subsistant à Overijse. Les trois véhicules qui ont bénéficié de cette mesure ont été mis à l'abri à Louvain en vue d'être exposés plus tard au Musée des Transports : il s'agit de la locomotive 808, du wagon-tombereau C.5100 et du wagon fermé C.7502.

Le reste du matériel d'Overijse vient d'être vendu comme mitraille; cette mesure touche la locomotive 817, le wagon fermé C.7503 et le châssis de la voiture C.509.

La cérémonie de réouverture du Musée de Schepdael, traditionnellement réservée aux membres de l'Amutra, s'est tenue le 2 avril et a connu un succès jamais atteint jusqu'ici; ceci était incontestablement dû à la mise en service, sur le trajet inaugural (Heysel Place St. Lambert — Schepdael), de deux convois spéciaux, dont un se composait de l'ART.133 destinée au T.T.A., auquel, était attelée la remorque A.2026, nouvelle acquisition du musée. Le second convoi n'était autre que la rame désormais classique : 9727 — 1208 — 8944.

Autre nouvelle acquisition du musée : la locomotive 303, exposée depuis le 27 avril.

C'est le dimanche 3 avril que le musée a ouvert ses portes au public.



Le patrimoine de l'Amutra s'est enrichi de 6 nouvelles pièces au cours des mois d'avril et de mai : le 8 avril arrivaient à Bruxelles la motrice parisienne tant attendue (série 500 de la C.G.P.T.) et la motrice liégeoise n° 114 (ex-T.U.L.E.). Deux semaines plus tard, l'Amutra entrait en possession du wagon intercalaire vicinal B.8400, ainsi que de deux voitures de la M.I.V.A. : la motrice 484 et la remorque 601.

Enfin, les 12 et 13 mai, le trolleybus n° 432, ex-T.U.L.E., était transféré de Liège à Haacht. Ce trolleybus était encore en service régulier en mars de cette année.

Pour rappel, ce trolleybus est le 10ème véhicule que la S.T.I.L nous confie, les autres étant les motrices 43, 114, 133 et 193, les remorques 701, 866, la 132 (traction chevaline), trolleybus 402 de Liège — Seraing, la voiture échelle hippomobile.

Inutile de souligner l'intérêt de tous ces véhicules; par contre, nous n'insisterons jamais assez sur le geste désintéressé des différentes sociétés qui nous les ont gracieusement offerts.

Deux motrices Standard d'Anvers, les 9994 et 9778, ont été reprises par la ligne vicinale de Côte; la première a été transportée d'Anvers à Ostende les 10 et 11 mai; le tranfert de la seconde s'est effectué les deux jours suivants.

NOUVELLES DU T. T. A

Depuis la fin de l'hiver, l'activité du T.T.A. est devenue fiévreuse : c'est qu'il a été décidé d'ouvrir partiellement la ligne à l'exploitation dès le début de juillet 1966. Il s'agissait ainsi de mettre tout en œuvre pour être prêts à accueillir les premiers voyageurs : dès les vacances de Pâques, le nettoyage de la voie et le remplacement des traverses reprirent donc de plus belle, et grâce au courage des membres qui restèrent à pied d'œuvre par tous les temps — on se souvient des bourrasques de neige des premiers jours d'avril —, la station de Forge-à-La-Plez (km 6) fut rapidement atteinte.

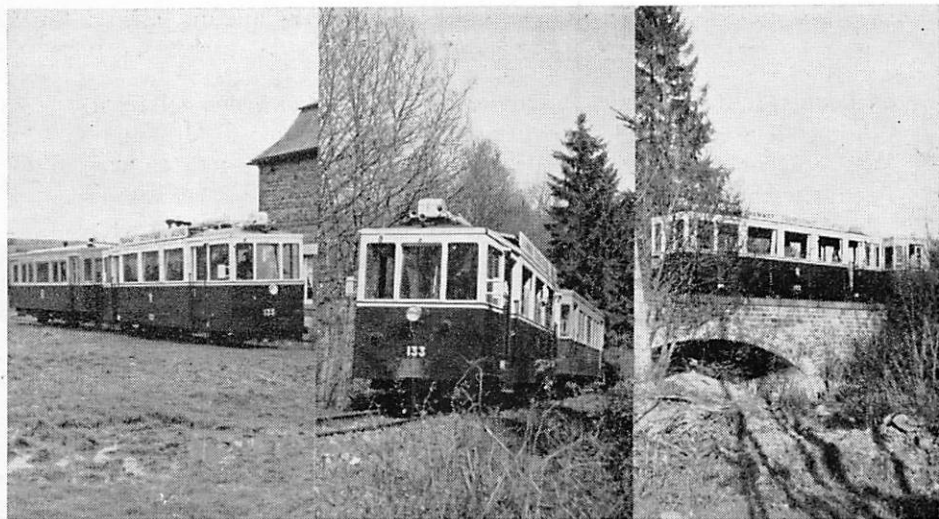
Les travaux ont été grandement facilités par l'arrivée de l'AR. 133, déchargé à Blier le 7 avril, cinq jours après son triomphal voyage à Schepdael. Sa livrée rouge et crème est identique à celle qui connut un début d'application. Il y a une dizaine d'années, sur le matériel des lignes Melreux — La Roche et Saint-Hubert — Poix. Devant l'heureux effet optique ainsi atteint, cette livrée sera progressivement appliquée à tout le matériel du T.T.A.

Le samedi 2 juillet, la ligne sera inaugurée entre Erezée et Forge-à-La-Plez par les membres de l'Amutra et du T.T.A. : ce sera le but d'une magnifique journée organisée par le comité. Le lendemain, cette section sera ouverte au public.

La reconstruction du ponceau de la Lu, entre Forge-à-La-Plez et Dochamps, doit avoir lieu dans le courant de ce mois de juillet; dès la fin de ce travail, certains services pourraient être prolongés jusqu'à Dochamps (km 9). Pour atteindre Lamorménil (km 11), terminus définitif de la ligne, il faudra toutefois attendre plus longtemps, la traversée de la gare vicinale de Dochamps étant actuellement impossible.

Deux véhicules seront encore expédiés aux T.T.A. cet été : l'AR. 93 (ex-ART.) et une remorque achetée à la M.I.V.A. (n° 1610). Nous espérons bien pouvoir mettre la locomotive à vapeur « Albert » en service l'année prochaine, quoique la réalisation de ce vœu dépende uniquement des résultats obtenus cette année-ci : pour atteindre ce but ultime, il est donc indispensable que les membres consentent à faire un effort tout particulier pour que ce premier exercice soit une réussite complète.

Nous insérons ci-après le texte d'une circulaire éditée par le T.T.A. et distribuée aux syndicats d'initiative intéressés, aux agences de voyage, aux services touristiques de la S.N.C.V., etc... Nos lecteurs y trouveront de nombreux renseignements pratiques.



Vos pas ou vos roues vous ont-ils déjà portés en cette magnifique vallée de l'Aisne supérieure qui, de Dochamps vers Erezée et Bomal-sur-Ourthe, traverse un des plus beaux sites d'Ardenne demeuré dans sa sauvagerie primitive, parmi les bois, les fanges et les défilés rocheux ?

Un moyen original de la découvrir, de l'admirer en toute quiétude, loin des routes enfiévrées, loin des visions traditionnelles, vous est offert en la parcourant par le

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

En reprenant à titre privé le tronçon d'EREZEE à LAMORMENIL de l'ancienne ligne vicinale qui, jadis, remontait de Melreux-Hotton vers Manhay et Werbomont en offrant au regard des panoramas extraordinaires de la Famenne et de l'Ardenne, l'ambition de ses promoteurs est de conserver en un musée vivant le souvenir des chemins de fer secondaires et archaïques qui, pendant la première moitié du siècle, sortirent le Luxembourg de son isolement et de sa torpeur.

Une première réussite est déjà à l'actif de ses créateurs : le Musée du Tramway de Schepdael-lez-Bruxelles, qui expose du matériel ancien, précieusement reconstitué mais immobile. Peut-être votre voyage sur le T.T.A. vous engagera-t-il à visiter ce musée lors d'un autre week-end ?

Les animateurs du T.T.A. ont pu sauver, grâce exclusivement à des concours privés, des exemplaires caractéristiques des petits chemins de fer et tramways d'autrefois. Leur ambition est de vous y transporter avec vos enfants en ranimant vos souvenirs d'un passé encore si récent.

Vous trouverez en outre, dans un rayon de quinze kilomètres, une multitude de sites et de centres touristiques réputés : citons entre autres La Roche-en-Ardenne, Nadrin et ses rochers du Héro, Nisramont et son barrage, la Baraque Fraiture avec ses fanges du plateau des Tailles, la curieuse Roche-à-Frêne dans la vallée inférieure de l'Aisne, Bomal et Barvaux-sur-Ourthe, Durbuy, la « plus petite ville de Belgique », Wéris et ses dolmens, Hotton et ses grottes merveilleuses.

Grâce à la bienveillante compréhension de M. le Ministre des Communications, de M. le Gouverneur de la province de Luxembourg, de la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux et des administrations locales, l'initiative du T.T.A. est réalisée par des volontaires de tout âge qui ont consacré leur temps libre à la remise en état de la ligne et à son exploitation.

Le T.T.A. puisse-t-il vous séduire : c'est le souhait que nous formons en vous accueillant !

HORAIRES

M & D	D	M		M	D	M & D
14.15	17.15	18.30	Pont d'Erezée	14.00	15.15	18.15
14.20	17.20	18.33	D. — Blier — D.	13.57	15.12	18.12
14.27	17.27	18.40	A. Amonines D.	13.50	15.03	18.03
14.30	17.30	—	D. A.	—	15.00	18.00
14.40	17.40	—	Forge à la Plez	—	14.50	17.50

M. : les mardis.

D. : les samedis, dimanches et jours fériés.

M. et D. : les mardis, samedis, dimanches et jours fériés.

Les mardis, à 14 h. 10, correspondance assurée au Pont d'Erezée avec l'autobus touristique de la S.N.C.V. : La Roche (départ : 13 h. 30) — Hampteau - Hotton - Erezée - Cascade de Coo (arrivée : 15 h. 14).

Les mardis, à 18 h. 23, correspondance assurée au Pont d'Erezée avec l'autobus touristique de la S.N.C.V. : Cascade de Coo (départ : 17 h. 30) - Erezée - Hotton - Hampteau - La-Roche (arrivée : 19 h. 03).

NOTE IMPORTANTE : Si le nombre de voyageurs le justifie, des services supplémentaires seront organisés les mardis, samedis, dimanches et jours fériés en juillet et août, ainsi que les dimanches en septembre.

Pour les excursions en groupe, des services spéciaux pourront également être organisés tous les jours en juillet et août, ainsi que les week-ends en dehors de cette période; dans ce cas, écrire une semaine à l'avance au :

Secrétariat du Tramway Touristique de l'Aisne, 47, avenue Wielemans Ceuppens, Bruxelles 19. — ☎ : (02) 45.76.07

Tous renseignements peuvent être obtenus en téléphonant au Syndicat d'Initiative d'Erezée : T. (086) 470.63.

Dernière minute

Le service pourra vraisemblablement être prolongé de Forge-à-la-Plez à Dochamps dans le courant de cette saison d'été. Ceci se traduira par un allongement de 10 minutes de la durée du trajet (35 minutes au lieu de 25). A l'aller, les départs d'Erezée se feront à 14 h. 15 (M & D), 17 h. 00 (D) et 18 h. 30 (M — limité à Amonines). Quant aux retours, ils se feront au départ de Dochamps (gare vicinale) à 15 h. 00 (D) et 17 h. 40 (M & D), avec arrivées à Erezée respectivement à 15 h. 35 et 18 h. 15.

En septembre, les services du mardi seront supprimés. A partir du 1er octobre, l'exploitation ne sera assurée que sur demande.

NOS PETITES ANNONCES.

1. Alain PIETTE, 114, boulevard du Souverain, Bruxelles 16, cherche photos en vue d'achat, de la motrice S.T.I.B. 4037 lors de son grave accident survenu le 11 octobre 1965, sur la ligne 90-91. Ecrire d'urgence.
2. Cherche boutons d'uniforme et insignes de képis ayant appartenu à d'anciennes exploitations de tramways à vapeur, de chemin de fer et de voies ferrées d'intérêt local autres que la S.N.C.B et que la S.N.C.V.; toutefois j'accepterai ces mêmes pièces ayant appartenu à des compagnies fermières de la S.N.C.V. et de la S.N.C.B. Je paie de 150 à 200 F. belges la pièce.
Ecrire à : Mr. Christian JANSEN, Derde Helmersstraat, 21 Amsterdam Nederland.
3. Cherche cartes postales et documents photographiques avec tramways urbains de la S.N.C.V. de Malines.
Ecrire à : Mr. Werner DEVROEY, Blauwhondstraat, 4 — Mechelen.
4. Qui m'aidera à trouver rapports annuels de la S.N.C.V. des années : 1926 - 1927 - 1928 - 1929 - 1930.
Suis acheteur éventuel ou échangerai contre documents photographiques
Ecrire à : Mr. Eric KEUTGENS, Lange Van Ruusbroecstraat, 44 — Antwerpen.

ETABLISSEMENTS

JACQUES CARLIER, S. A.

380-386, avenue Van Volxem, Bruxelles 6

Téléphone : 38.29.55

144 b, Longue rue d'Argile, Anvers

Téléphone : 30.27.08

LES SPECIALISTES DE L'ETANCHEITE

Joints sous toutes formes et en toutes matières
Joints O Ring — CAOUTCHOUC — Amiante Comprimé
Joints métalliques et métalloplastiques

Feuilles de caoutchouc — Tuyaux caoutchouc

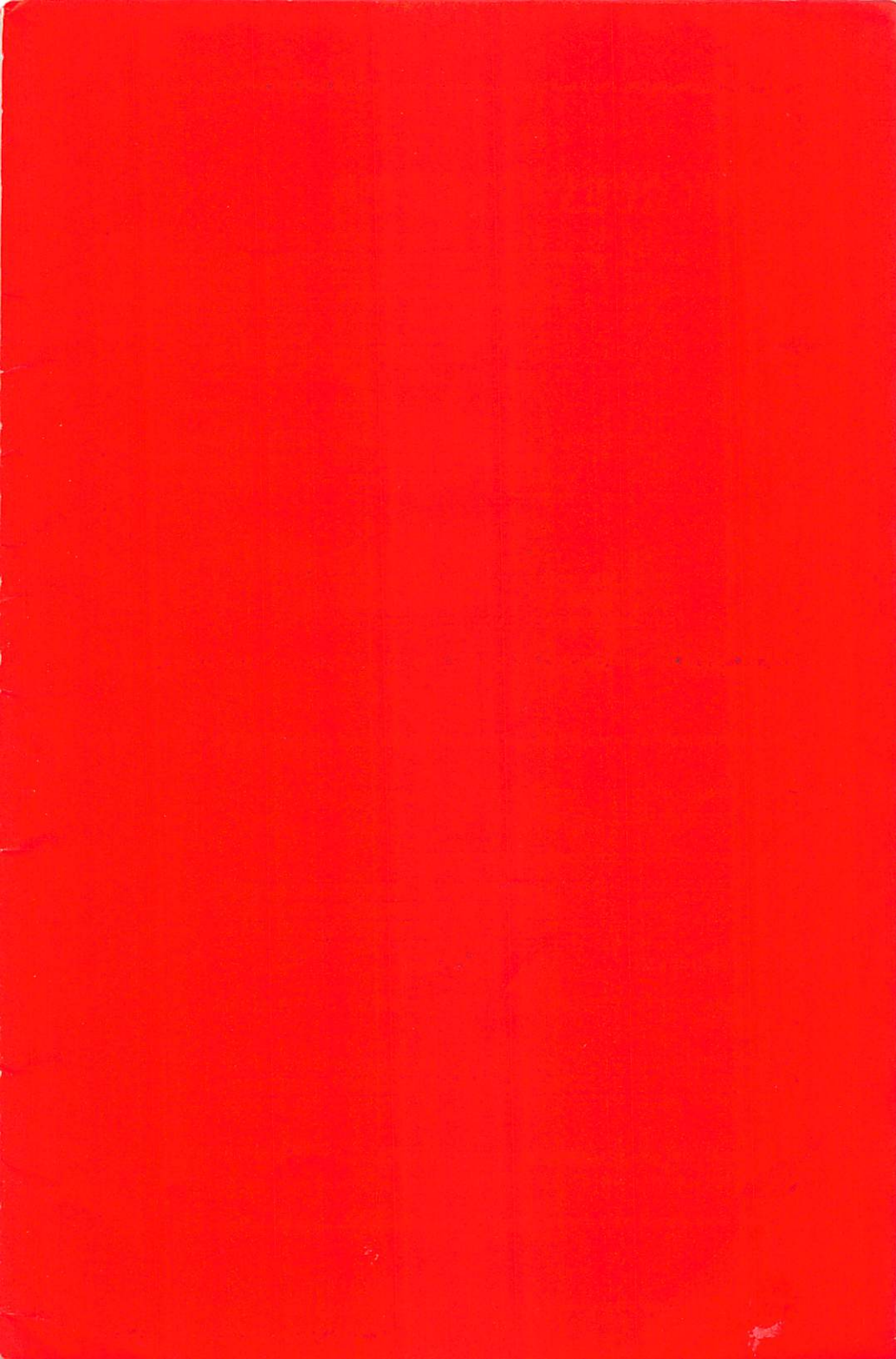
Département *CONTROLE & MESURE*

Chronomètres — Tachymètres — Compte-tours
Compteurs horaires

Les sociétés et particuliers
désireux de faire paraître leurs
publicités peuvent s'adresser à l'

Amutra

47, Avenue Wielemans Geuppens
Bruxelles 19



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 porte 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
