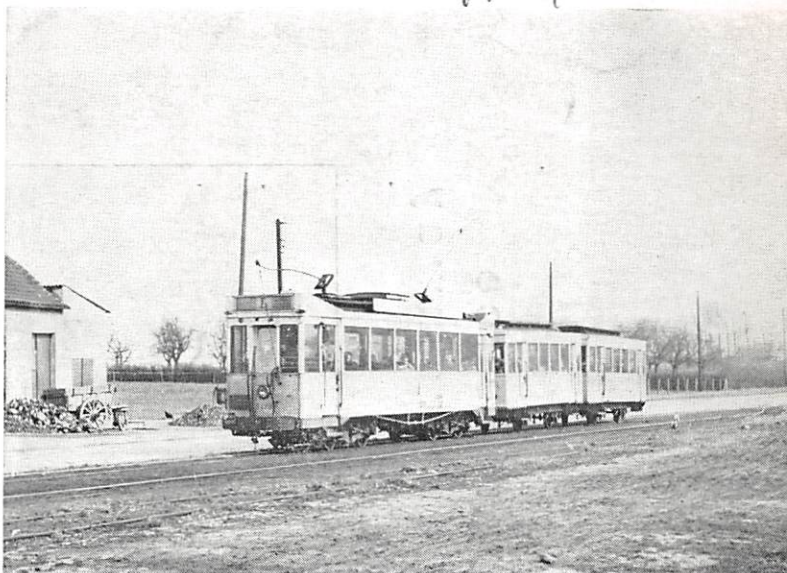


27/11/72



présence du tramway

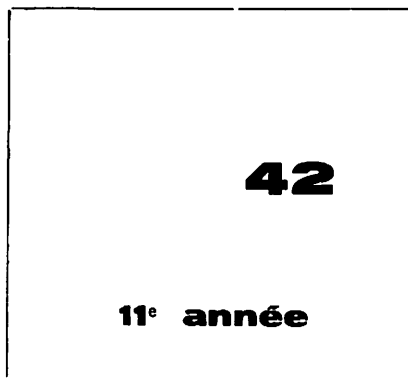
42

bulletin d'information

de l'association pour le musée du tramway

11^e année / III □ 1972 □ prix 25 fr.

**présence
du tramway**



3^e trimestre 1972

sommaire :

- *Les chemins de fer à voie étroite du G. D. de Luxembourg.*
- *Un inoubliable voyage en train à vapeur.*
- *Les motrices 10299-10328 de la S.N.C.V.*
- *L'actualité en bref.*
- *Les motrices électriques de la S.N.C.V.*

*Notre photo de couverture : Station de Lennick-Saint-Martin.
Motrice 9429 et remorques 11623 et 11607 de la S.N.C.V.*

(Photo Bouwman)

LES CHEMINS DE FER A VOIE ETROITE DU GRAND DUCHE
DE LUXEMBOURG

1880-1957

par Ch. Mayer (suite 6)

La voie suivait sur plusieurs kilomètres la route de Thionville à travers un paysage légèrement vallonné, composé d'une succession de champs et de pâturages. A la station de Wailer-la-Toue, située à quelque distance du village, la voie quittait la route pour se diriger à travers champs vers le station d'Aspelt, lieu de jonction avec la ligne venant de Bettembourg, doté d'installations ferroviaires importantes. Etablie de nouveau le long d'une route sinueuse, la voie suivait ensuite la vallée de la Gander, petit cours d'eau qui fait la frontière avec la France au sud-est du Grand-Duché. Pour traverser le village suivant, Altwies, la voie empruntait de nouveau la rue étroite, avant de rejoindre un peu plus loin Mondorf, localité connue pour sa station thermale et son magnifique parc. Mondorf disposait de deux stations. La première station desservait le village et le pont frontière. La deuxième desservait la station thermale et le quartier des hôtels. De cette dernière station partaient les trains de la ligne française vers Thionville. Le tracé de cette ligne au départ reste encore visible à l'heure actuelle. Après la suppression les autobus des « Rapides de Lorraine » terminent leur course au pont frontière mentionné ci-devant.

Au départ de Mondorf la ligne remontait, en suivant toujours la route, jusqu'à Ellange, et ensuite à travers bois et champs jusqu'à Scheuerberg, point culminant sur les hauteurs bordant la vallée de la Moselle. La ligne descendait ensuite à travers les vignobles jusqu'à la station de Remich située au bord des quartiers supérieurs de cette petite ville. Pour rejoindre le centre de Remich situé le long de la Moselle, les voyageurs devaient descendre par une rue étroite en forte pente.

Desservant la station thermale de l'Etat de Mondorf-les-Bains et une région active du sud-est du Grand-Duché, cette ligne avait toujours fait l'objet d'une attention particulière de la part des autorités. Malheureusement les événements empêchèrent l'électrification prévue qui aurait doté cette région d'une desserte modèle.

c) Bettembourg-Aspelt.

Cette courte antenne de la ligne Luxembourg-Remich assurait la jonction entre la vallée de la Moselle et le bassin industriel du sud du pays. Elle avait son origine en face de la gare de Bettembourg, l'une des plus importantes du réseau luxembourgeois. Après avoir longé sur plusieurs centaines de mètres le parc municipal et les installations de la voie normale, la ligne contournait les quartiers de l'Est de Bettembourg pour rejoindre la route de Remich, qu'elle suivait ensuite jusqu'à

Aspelt, où elle rejoignait la ligne venant de Luxembourg. La voie était établie entièrement sur plate-forme séparée de la route par une bordure. Pour éviter la traversée des localités de Hellange et Frisange, la voie les contournait sur plate-forme à l'écart de la route.

3. Les lignes isolées.

a) Noerdange-Rédange-Martelange.

Cette ligne isolée desservait à l'ouest du Grand-Duché les hauteurs caractéristiques des Ardennes à proximité de la frontière belge. Elle avait son origine à Noerdange, où elle donnait la correspondance à la ligne à voie normale du Chemin de Fer Prince-Henri (dite ligne de l'Attert, de Pétange à Ettelbruck). Tracée en majeure partie sur plate-forme indépendante la ligne desservait outre Rédange, chef-lieu du Canton de même nom, différents villages pour se terminer à Martelange, localité située à cheval sur la frontière belgo-luxembourgeoise dans la vallée de la Haute-Sûre. Pour traverser l'important village de Rambrouch la voie empruntait la rue locale et les installations de la station étaient établies sur la place publique. Pour descendre des hauteurs dans la vallée de la Haute-Sûre, la voie se développait en grande boucle pour desservir Perlé et Haut-Martelange, siège des ardoisières. Elle se terminait à Martelange à quelques pas de la frontière, non loin de la station des Chemins de Fer Vicinaux Belges (lignes de Martelange à Arlon et à Bastogne). Malgré le même écartement, il n'y eut jamais de liaison entre les deux réseaux.

b) Cruchten-Larochette-Ernzen.

Cette ligne reliait la petite ville de Larochette, siège d'une industrie textile, à Cruchten, petit village situé en aval de Mersch dans la vallée de l'Alzette et desservi par la ligne à voie normale de Luxembourg à Liège, dite ligne du Nord. Larochette, comme beaucoup d'autres localités du Grand-Duché est une création féodale. Elle doit son origine au château construit vers le milieu du XIII^e siècle sur un rocher qui domine la vallée de l'Ernz blanche. Le déclin de l'industrie textile, qui était très active avant 1900, a pu être compensé par le tourisme qui a fait de Larochette un de ses centres.

Les trains de cette ancienne ligne des Chemins de Fer Secondaires — la première du réseau à écartement métrique à avoir été inaugurée au Luxembourg — partaient en face de la gare de la ligne à voie normale à Cruchten, où se trouvaient les installations de transbordement des marchandises. Après avoir traversé l'Alzette sur un pont métallique, qui servait également au chemin d'accès de la gare, la voie commençait une longue remontée pour passer les hauteurs séparant les vallées parallèles de l'Alzette et de l'Ernz Blanche. Quelques centaines de mètres plus loin la ligne longeait le village de Cruchten, situé un peu à l'écart de sa gare. Etablie sur plate-forme indépendante la voie traversait champs et bois pour arriver au point culminant peu après la station de Schrondeweiler. La descente en boucles vers Medernach donnait aux voyageurs l'occasion de voir cette localité à trois reprises, chaque fois sous un

autre angle, avant d'arriver à la station située un peu à l'écart. La voie suivait ensuite la route jusqu'à Larochette. A l'entrée de la ville se trouvaient le dépôt et les installations marchandises alors que la station des voyageurs était située tout près du centre. En 1930 la ligne avait été prolongée en direction de Junglinster, en suivant la vallée de l'Ernz Blanche. Elle se terminait à la station de Heffingen, distante de 2 km de ce village, d'où partait un embranchement vers les carrières d'Ernzen, qui constituaient le véritable terminus de la ligne du fait que la voie ne fut pas posée plus loin pour les raisons énoncés plus avant. A remarquer que le petit village de Ernzen était desservi par un point d'arrêt situé entre Larochette et le terminus des trains de voyageurs à Heffingen.



LA GARE DE DIEKIRCH

(Collection A. Francotte)

c) Diekirch - Vianden.

Cette ligne des « Chemins de Fer Cantonaux » reliait deux villes touristiques de premier ordre.

Diekirch, située au bord de la Sûre, constitue avec sa voisine, Ettelbruck, le centre administratif et commercial du nord du Grand-Duché. Berceau du tourisme luxembourgeois, Diekirch en est resté longtemps le seul centre. Aujourd'hui cette ville héberge une industrie non négligeable, parmi laquelle il faut citer avant tout la brasserie connue portant son nom. La situation de Diekirch à l'écart de la grande artère ferroviaire de Luxembourg à Liège, qui passe à moins de 4 kilomètres, est due à l'opposition de ses habitants au passage de la voie ferrée. De ce fait le village insignifiant d'Ettelbruck est devenu centre ferroviaire et s'est développé peu à peu pour devenir le centre commercial de la région alors que Diekirch restait centre administratif. Aujourd'hui les deux villes

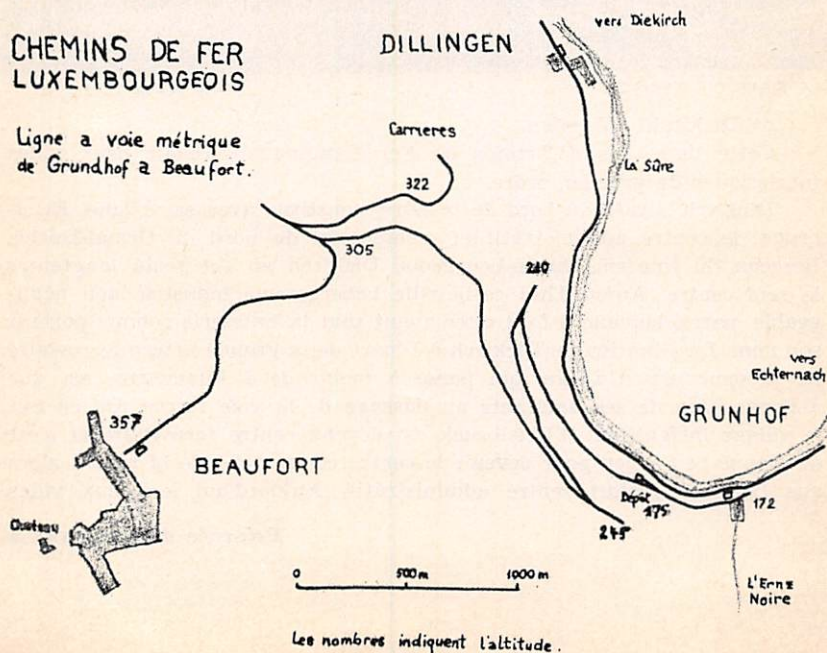
voisines se rapprochent pour former avec plusieurs villages une agglomération en pleine évolution appelée communément « Ville du Nord ».

La ligne de Vianden avait son origine devant la gare de Diekirch, qui avait fini par accepter sa liaison au réseau ferroviaire à l'écartement normal sous forme d'un embranchement partant d'Ettelbruck, prolongé plus tard le long de la Sûre pour former une partie de la ligne de ceinture du Chemin de Fer Prince-Henri. Après avoir croisé à niveau cette ligne, les trains empruntaient la voie publique pour traverser le centre de la ville et suivre sur plusieurs kilomètres la rive gauche de la Sûre. Au point d'arrêt de Bleesbruck la voie prenait la direction du Nord, toujours établie le long de la route de Vianden. Ce n'est que derrière Tandel qu'elle passait sur plateforme indépendante pour sortir du fond de la vallée suivie jusqu'alors. Après un tracé en courbe la ligne passait par un court tunnel sous la crête séparant celle-ci de la vallée de l'Our. Après la station de Bettel la voie descendait sur Vianden, accrochée aux flancs de la colline bordant l'Our. Après avoir traversé l'Our la ligne longeait un peu la frontière allemande avant de se terminer près du centre de Vianden.

Vianden est une petite ville qui est blottie dans l'étroite vallée de l'Our et qui est dominée par l'ancien château, le plus important du Grand-Duché. Au centre on trouve la maison où Victor Hugo séjourna quelques années durant son exil et qui, transformée en musée, témoigne de la présence de l'illustre écrivain au Luxembourg. Depuis quelques années existe à proximité de Vianden une importante centrale électrique souterraine, qui utilise les eaux de l'Our pour la production de courant de pointe.

d) Grundhof - Beaufort.

La plus courte ligne du réseau fut sans doute la plus intéressante par son origine, son tracé et son exploitation. Seule ligne à voie métrique



du réseau Prince-Henri, elle constituait en fait un embranchement destiné à relier à la ligne de la Sûre (Ettelbruck - Echternach) les carrières situées près du village de Dillingen sur les hauteurs bordant la vallée. L'écartement métrique avait été choisi pour limiter les frais d'établissement de cette ligne qui devait remonter à 185 mètres au-dessus de la vallée. Pour les mêmes raisons on réalisa pas moins de trois rebroussements. Au troisième rebroussement, près du sommet des hauteurs, la ligne se scindait en deux branches dont l'une, la plus ancienne, desservait les carrières, tandis que l'autre se dirigeait vers la localité de Beaufort. Il n'y avait pas de station intermédiaire.

Pour éviter le transbordement des pierres chargées aux carrières, le réseau PH avait appliqué la technique du transport des wagons à voie normale sur trucks spéciaux à voie métrique. C'était là malheureusement l'unique application de cette technique, fréquemment utilisée ailleurs pour éviter les inconvénients du transbordement des marchandises et améliorer la rentabilité des lignes à écartement réduit.

Lorsqu'après la deuxième guerre mondiale les carrières abandonnèrent le rail au profit de la route, la ligne ne pouvait pas subsister uniquement pour la desserte de Beaufort.

DEUXIEME PARTIE : INSTALLATIONS FIXES

1) L'infrastructure.

Par souci d'économie on avait limité pour la plupart des lignes les travaux d'infrastructure dans toute la mesure du possible. Dans ce but on avait établi près de la moitié du réseau le long de routes et chemins publics pour profiter de l'infrastructure existante. La voie ferrée passait sur plateforme indépendante seulement lorsque la route présentait un profil trop dur ou pour éviter la traversée de localités dont les rues étaient trop étroites pour donner passage aux convois ferroviaires.

Il en résultait un tracé sinueux où les tronçons en ligne droite étaient peu nombreux. Que ce fût sur route ou sur plateforme indépendante, la voie suivait les irrégularités du terrain imposant parfois des courbes à très faible rayon.

Le paysage vallonné et la nécessité de relier des vallées parallèles ont imposé un profil difficile composé d'une succession de montées et de descentes. Les tronçons en paliers étaient rares.

Sur la ligne Luxembourg - Remich on rencontrait les aspects caractéristiques d'un tel tracé :

- tronçon très sinueux et en forte rampe entre Ellange et Remich pour passer les hauteurs longeant la vallée de la Moselle,
- tronçon à profil en dent de scie avec tracé de la voie pratiquement en ligne droite entre Alzingen et Weiler-la-Tour.

La ligne Luxembourg - Echternach faisait exception du fait qu'on l'avait réalisée selon des principes « chemin de fer » au lieu de « tramway ». Il en résultait un tracé et un profil plus favorables au prix, il est vrai, de travaux d'infrastructure considérables (sauf pour le tronçon urbain à Luxembourg).
(à suivre)

UN INOUBLIABLE VOYAGE EN TRAIN A VAPEUR

A l'occasion du dixième anniversaire de l'ouverture du Musée Vicinal de Schepdaal, l'Amutra, en collaboration avec la S.N.C.B., a organisé un voyage en train à vapeur, qui a eu lieu le 2 septembre 1972.

Les premières étapes de l'organisation de ce voyage eurent lieu en avril, et, en dépit de quelques difficultés imprévues, le voyage put se dérouler tel que projeté.

Après la publicité habituelle auprès des membres de l'association et par la voie de la presse, les inscriptions se mirent à affluer. Ce fut un succès éclatant.

Au total, environ 600 personnes purent participer à ce voyage. En raison du nombre limité de places, il a fallu refuser une centaine de demandes de participation.



LE TRAIN SPECIAL A HAL.

(Photo S.N.C.B.)

L'idée de ce voyage fut proposée par Monsieur M. Smet, administrateur de l'association. L'organisation pratique fut assurée par Monsieur E. Keutgens, secrétaire-administrateur et Messieurs R. Bastaens et L. Fardeau, administrateurs.

A la S.N.C.B., divers services ont pris part à cette organisation, entre autres la Direction Générale, la Direction de l'Exploitation et la Direction du matériel roulant.

Notre reconnaissance s'adresse tout particulièrement à Monsieur Lataire, Directeur Général de la S.N.C.B., qui nous donna son accord de principe ; à Monsieur Reulens, inspecteur technique du matériel roulant et à Monsieur Feron, inspecteur à la Direction Générale, qui n'ont rien négligé pour que ce voyage soit mené à bonne fin.

Le voyage se déroula comme prévu.

Il est difficile de décrire l'atmosphère de ce voyage. Les participants furent enthousiasmés et un millier de photos furent prises pour marquer l'événement.



HAL. AU COMBLE DE L'ADMIRATION.

(Photo S.N.C.B.)

Nous donnons, ci-après, à titre documentaire, le programme du voyage.

	Arrivée	Départ
Schaerbeek		13 h 55
Hal	14 h 45	15 h 19
	(Changement de voitures)	
Zottegem	16 h 22	16 h 54
Denderleeuw	17 h 31	17 h 54
Bruxelles (Midi)	18 h 27	18 h 34
Bruxelles (Nord)	18 h 41	18 h 46
Schaerbeek	18 h 51	

Présence du tramway 7



ZOTTEGEM. PRISE D'EAU.

(Photo S.N.C.B.)



HAL.

(Photo S.N.C.B.)

Présence du tramway 8

Composition du train :

Locomotive à vapeur type 29, n° 29.013.

1. Neuf voitures du type GC «I», entre Schaerbeek et Hal.

P.A. 91.001 Fourgon et 1ère classe.

P.A. 91.919 1ère classe.

B. 94.688 2ème classe.

B. 94.806 id.

B. 93.948 id.

B. 96.716 id.

B. 96.662 id.

B. 96.724 id.

B. 96.840 id.



20.12.1966. GARE D'ATH. DERNIER VOYAGE ENTRE ATH ET DENDERLEEUV. (Photo S.N.C.B.)

2. Sept voitures du type L, entre Hal, Zottegem, Denderleeuw et Schaerbeek.

5088 20-26 460-6 (ex. 32060)

5088 20-26 412-7 (ex. 32012)

5088 20-26 425-9 (ex. 32025)

5088 18-26 402-2 (ex. 31102)

5088 20-26 526-4 (ex. 32126)

5088 20-26 550-4 (ex. 32150)

5088 20-26 520-7 (ex. 32120)

3. Au retour, le train a été remorqué, pour le parcours de la Jonction Nord-Midi, par la locomotive électrique 2240 (ex. 122.040).

Personnel S.N.C.B.

Machiniste : Monsieur Broeckx, inspecteur principal.

Chauffeur : Monsieur Van den Back, conducteur Diesel.

Gardes de train : Messieurs Martini et Kvachet, tous deux affectés à Bruxelles (Midi).

Tous les participants avaient reçu un billet spécial de couleur verte, portant les inscriptions de circonstance.



LES MOTRICES « STANDARD » 10299-10328 DE LA S.N.C.V.

par E. Faider

1. Description.

Ces solides motrices, bien qu'apparues sur le réseau vicinal en 1942 seulement, sont d'une conception assez ancienne, remontant à 1929, année de la naissance de la motrice « Standard » qui a comporté, rappelons-le, 400 exemplaires à la S.N.C.V., soit 152 unités à caisse en bois et 248 unités à caisse métallique.

Dans les lignes qui vont suivre, nous nous proposons de concentrer notre attention sur la série 10299 - 10328, étant donné que l'une d'elles, la 10308, est exposée au Musée Vicinal de Schepdaal.

Bien qu'il s'agisse d'une construction de guerre, ces motrices n'en furent pas moins très réussies.

A classe unique, elles comportaient toutefois deux compartiments, tous deux de première classe, séparés par une cloison et équipés de sièges en velours vicinal, qui offraient respectivement 12 et 18 places assises. Les plate-formes étaient considérées comme deuxième classe.

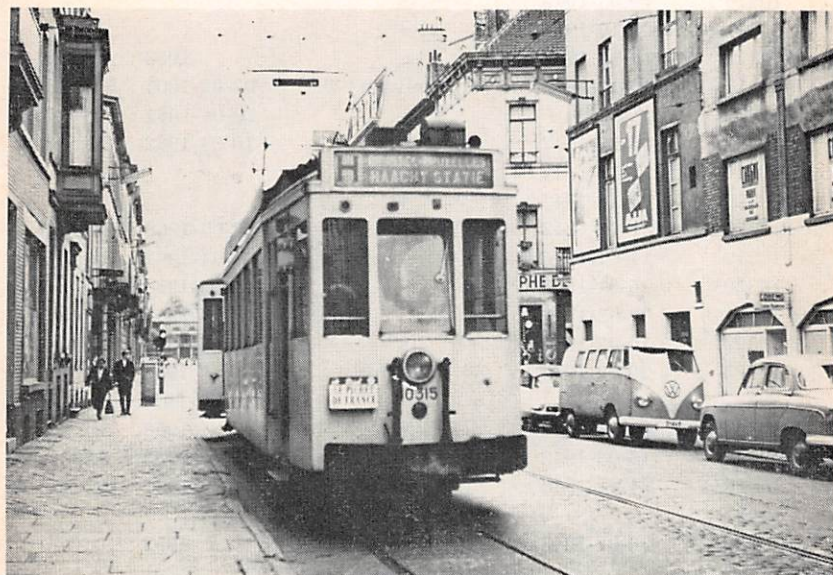
La raison de cette conception assez étrange des deux classes résidait dans l'impossibilité, durant la seconde guerre mondiale, de fabriquer des sièges en cuir de deuxième classe, vu le défaut de matières premières. La S.N.C.V. projetait de transformer en deuxième classe le plus grand des deux compartiments après les hostilités. De là, l'existence de la cloison de séparation.

Précisons tout de suite que ce projet ne fut jamais réalisé, vu que, le 15 janvier 1945, la classe unique fut instaurée sur tout le réseau vicinal.

Extérieurement, elles ne différaient de leurs devancières que par leur caisse soudée et non rivée, la présence de feux orange de position et leur équipement d'origine du frein « Westinghouse ».

2. Caractéristiques.

Voie :	1,000 m
Longueur hors-tout :	13,360 m
Largeur hors-tout :	2,220 m
Distance d'axe en axe des bogies :	6,200 m
Empattement du bogie :	1,900 m
Hauteur rail-toiture :	3,630 m
Tare :	22,000 t
Puissance uni-horaire :	4 × 63 CV
Moteurs :	MTV 215



LA 10315 A SAINT-JOSSE-TEN-NOODE (RUE DU MERIDIEN)

(Photo E. Debacker)

3. Constructeurs.

10299-10310 : Baume-Marpent.
10311-10322 : Franco-Belge.
10323-10325 : Baume-Marpent.
10326-10328 : Franco-Belge.

4. Adjudications :

10299-10310 : 31 décembre 1940.
10311-10322 : 30 décembre 1940.
10323-10328 : 30 mai 1941.

5. Mises en service, affectations et transferts.

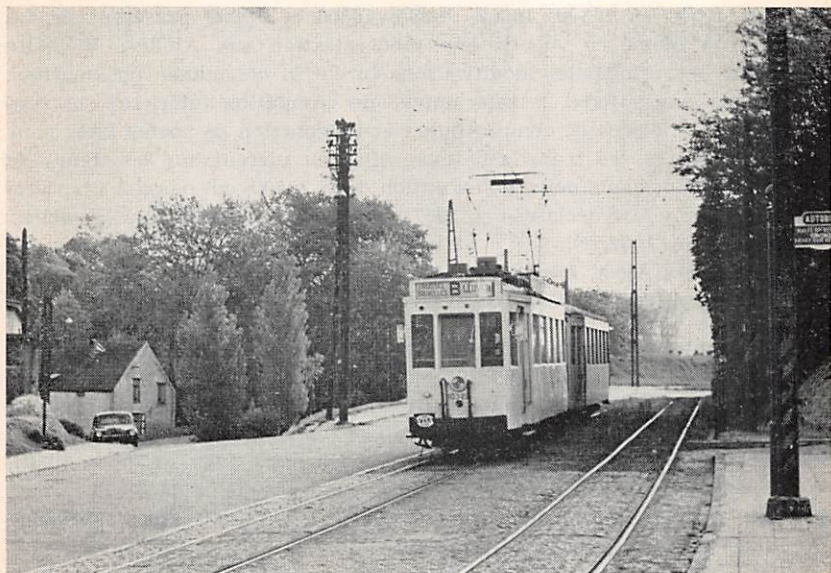
10299	18-08-1942	Hainaut	
10300	08-09-1942	»	03-07-1962 : Bruxelles
10301	01-10-1942	»	
10302	16-10-1942	»	06-09-1962 : Bruxelles
10303	26-10-1942	»	
10304	10-11-1942	»	
10305	16-11-1942	»	07-03-1962 : Bruxelles
10306	25-11-1942	»	07-08-1962 : Bruxelles
10307	24-12-1942	»	
10308	29-01-1943	»	18-03-1969 : Bruxelles
10309	»	»	
10310	19-03-1943	»	
10311	08-10-1942	»	
10312	12-10-1942	»	1953 : Anvers
10313	16-11-1942	Louvain	02-06-1961 : Bruxelles
10314	»	»	29-06-1961 : Bruxelles
10315	08-12-1942	»	10-04-1962 : Bruxelles
10316	15-12-1942	»	
10317	24-12-1942	»	
10318	31-12-1942	»	12-05-1960 : Bruxelles
10319	14-01-1943	»	06-04-1962 : Bruxelles
10320	25-01-1943	»	29-05-1960 : Bruxelles
10321	09-02-1943	»	13-04-1962 : Bruxelles
10322	10-02-1943	»	07-06-1962 : Bruxelles
10323	20-02-1943	Hainaut	1953 : Anvers 11-05-1971 : Ostende
10324	04-03-1943	»	1953 : Anvers
10325	16-03-1943	»	1953 : Anvers
10326	24-07-1943	Louvain	01-06-1961 : Bruxelles
10327	»	»	
10328	26-07-1943	Hainaut	1953 : Anvers

6. Historique.

Dans le groupe de Louvain, ces véhicules circulèrent, en ordre principal, sur les lignes Bruxelles - Louvain et Bruxelles - Haecht - Malines. On les vit, incidemment, assurer la navette Vossem - Tervueren. La ligne Louvain - Tielt Notre Dame en fut équipée dès le 1er septembre 1952, date de son électrification depuis Linden, et les connut jusqu'à sa disparition, survenue le 1er avril 1962.

Lors de l'apparition, en 1950, sur la ligne Bruxelles - Louvain, des motrices P.C.C. 10413 - 10419, elles n'y assurèrent plus que le trafic de renforcement aux heures de pointe. Les dimanches et jours fériés, étant donné qu'elles étaient sans utilité sur cette ligne, elles circulaient, sans remorque, sur la ligne urbaine n° 1 de Louvain (Kessel-Lo - Heverlee).

Dans le Hainaut, ces motrices firent leurs premiers tours de roues à La Louvière (lignes 32, 33, 34 et 36) et y restèrent basées jusqu'au 14 janvier 1943, pour passer à Anderlues et y assurer l'intégralité des services de la ligne 90 et une partie de ceux de la ligne 30-31, jusqu'en 1946. Elles revinrent alors à La Louvière.



LA 10322 A KRAAINEM (EGLISE) LE 14 MAI 1961.

(Photo J. Bazin)

C'est au cours de cette année que la 10312 entra en collision, à Péronnes-lez-Binche, avec une locomotive à vapeur d'un train de grand chemin de fer circulant sur le raccordement industriel du charbonnage « Fosse Sainte-Elisabeth ». Alors que la locomotive à vapeur fut complètement détruite, la 10312 ne fut que très légèrement abîmée, preuve irréfutable de la solidité de ce véhicule. Il est intéressant de signaler que c'est à l'occasion de sa remise en état qu'elle fut équipée d'un strapontin amovible et repliable pour le conducteur. Ce fut le premier véhicule qui reçut cette amélioration qui, par la suite, se généralisa sur les motrices de la S.N.C.V.

En 1948, la 10299 quitta le Hainaut à destination des Ateliers Vicinaux de Cureghem, pour y subir une très importante transformation : équipement de portes pliantes pneumatiques, mise à sens unique de marche et de circulation intérieure et poste fixe pour recevoir. Elle circula ainsi transformée à Charleroi (Lignes 61, 85/86), mais passa à nouveau à La Louvière le 15 septembre 1952, pour y circuler, en ordre principal, sur la ligne 36. Elle fut déclassée en 1963.

Au début de 1953, les 10312, 10323, 10324, 10325 et 10328 quittèrent le Hainaut avec Anvers pour destination, en échange des 10087, 10108, 10109, 10110 et 10126. Elles resteront à Anvers jusqu'en 1967, année de leur démolition, à l'exception de la 10323 qui a été convertie en type « S » le 11 avril 1959, et qui a été transférée à Ostende le 11 mai 1971, où elle circule encore aujourd'hui.

En 1954, les 10300, 10302, 10305, 10306 et 10309 passèrent de La Louvière à Mons, en vue de leur modernisation aux Ateliers Vicinaux d'Eugies. Les principales modifications furent la commande pneumatique des portes à glissières, le sens unique de circulation intérieure, la suppression des cloisons de compartiment et l'adjonction de postes fixes pour receveur. Après ces transformations, elles circulèrent sur les lignes de Mons et du Borinage, mais, à l'exception de la 10309, qui passa à Charleroi en 1962 pour y être déclassée en 1967, elles furent transférées à Bruxelles, également en 1962. On les y vit circulant sur les lignes au départ de Bruxelles vers Alost, Londerzeel et Ninove. Elles furent progressivement déclassées de 1967 à 1970.

Il ne subsista donc plus, en Hainaut, que les 10299, 10301, 10303, 10304, 10307, 10308, 10309, 10310 et 10311. Elles cessèrent de circuler en 1963 pour être vendues comme mitraille en 1966, à l'exception de la 10308, qui a été préservée en vue de son exposition au Musée Vicinal de Schepdaal, où elle a fait son entrée le 25 mars 1969, et de la 10304, qui resta basée au dépôt de La Louvière comme véhicule de service, mais qui fut déclassée à la suite d'une collision avec la S. 41007, survenue à Houdeng - Aimeries, le 14 avril 1969.

Quant aux unités du groupe de Louvain, suite à la fermeture de la ligne Bruxelles - Louvain, le 20 mai 1961, certaines passèrent à Bruxelles, savoir : 10313, 10314, 10315, 10318, 10319, 10320, 10321, 10322 et 10326. Elles furent déclassées en 1966 et 1967.

La 10322 mérite une mention spéciale : elle subit, aux Ateliers Vicinaux de Cureghem, une modification assez semblable à celle apportée à d'autres unités par les Ateliers Vicinaux d'Eugies, mais ne fut pas pourvue de postes fixes de perception. Elle fut alors équipée du frein à main « Ajax ». A partir du 3 février 1964, elle apparut ainsi transformée sur la ligne Bruxelles-Londerzeel.

Les 10316, 10317 et 10327 restèrent à Louvain, sur la ligne de Tielt - Notre-Dame qui, isolée du réseau, fut fermée au trafic le 1er avril 1962.

A l'heure actuelle, seules subsistent les 10308 et 10323. La première est exposée au Musée Vicinal de Schepdaal, dans son état d'origine, la seconde, convertie en type « S », est en service à Ostende.



L'ACTUALITE EN BREF

A la S.N.C.V.

Le 1er septembre 1972 a vu la disparition du dernier tramway vicinal du réseau sud de Bruxelles, à savoir la ligne Bruxelles - Leerbeek.

Le dernier voyage a été assuré par la motrice 10284 et les remorques métalliques à bogies 19301 et 19373.

Nous n'entrerons pas dans les détails de l'historique de cette ligne, vu que nous toucherions à la matière d'un article qui débutera prochainement dans « Présence du Tramway », et qui aura pour objet les lignes vicinales du sud et de l'ouest de Bruxelles.



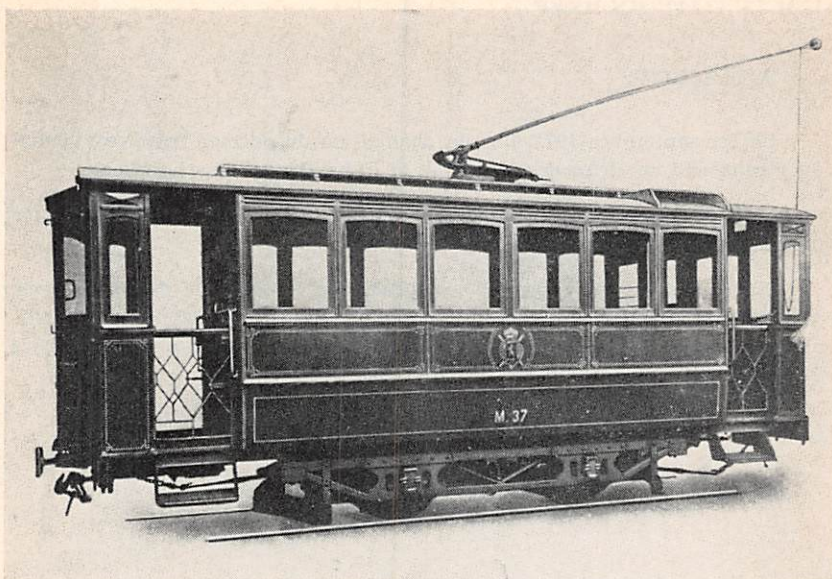
LES MOTRICES ELECTRIQUES DE LA S.N.C.V.

par P. DEHON et E. KEUTGENS

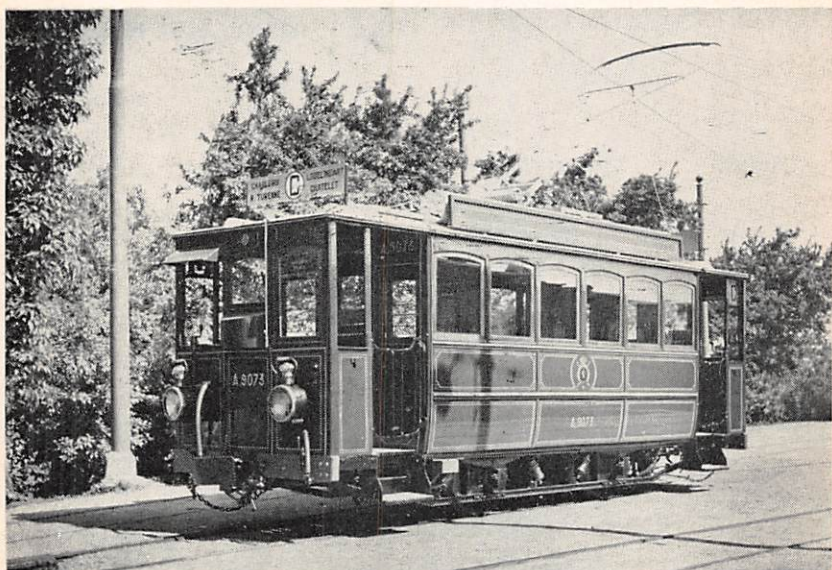
(suite 1)

<i>Séries</i>	<i>Constructeurs</i>	<i>Adjudications</i>	<i>Mises en service</i>
9031-9047	Hiard	17-06-1896	07-12-1898
9052-9085*	Electricité & Hydraul.	{ 9052-9073: 28-10-1896 9074-9085: 22-06-1899	{ 15-03-1901 01-09-1901
9086-9113	La Métallurgique	ex-Ixelles-Boendael T.B. en 1900	achetées aux
9114-9118	La Métallurgique	06-02-1903	14-07-1903
9119-9122	Franco-Belge	{ 9119 : 6-02-1903 9120-9122: 2-03-1903	{ 20-06-1903

* La sous-série 9048-9051 a été décrite dans le n° 39 de « Présence du Tramway ».



Avec la série M.31-M.37 (plus tard A.9031-A.9047) nous abordons le deuxième réseau vicinal électrifié. La Louvière (centre I). Truck apparente à celui de la série A.19-A.24. (Collection Amutra)

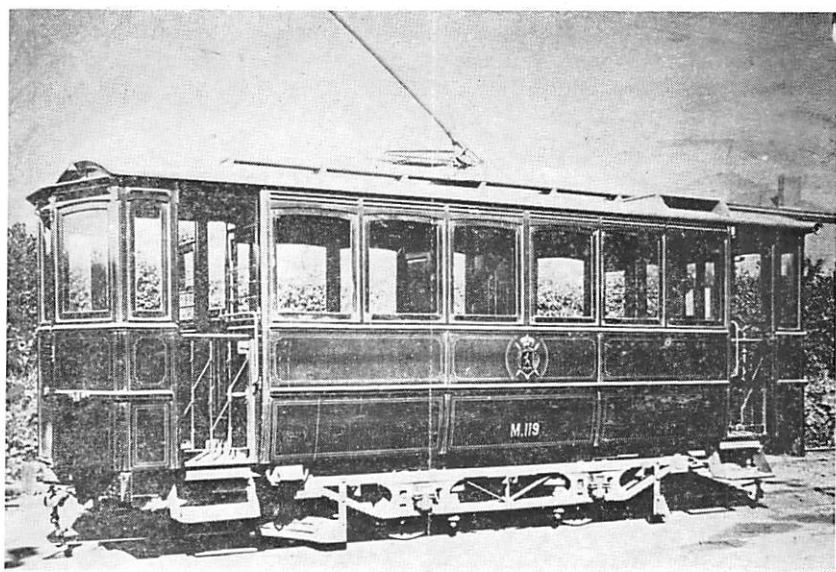


Le réseau de Charleroi fut électrifié en 1901 par une firme belge, qui fournit également les 34 premières motrices : M.52-M.85. La photo représente la M.73 au Musée Vicinal de Schepdaal en 1962.

(Photo R. Pléinckx)



En 1900, la « Cie de Bruxelles à Ixelles-Boendael » cessait ses activités, et 28 motrices passèrent au réseau vicinal de Liège, également en cours d'électrification. (Document S.N.C.V.)



L'extension du réseau de La Louvière exigea bientôt l'acquisition de 11 motrices supplémentaires : les M.119 à M.122, ainsi que les M. 132 à M.138, qui peuvent être considérées comme faisant partie d'une série identique. (Collection Amutra)

ASSOCIATION POUR LE MUSEE DU TRAMWAY (AMUTRA)

a.s.b.l. fondée le 7 mars 1961

C.C.P. 449.80

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

Cotisations :

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

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

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

MUSEE VICINAL DE SCHEPDAAL

— Le Musée Vicinal est accessible au public, de Pâques au 31 octobre, les samedis, dimanches et jours fériés légaux, de 14 à 18 heures. Au cours de la même période, les visites en groupes (15 personnes minimum) peuvent se faire les jeudi et vendredi après-midi, à condition d'en aviser la direction régionale de la S.N. C.V. (r. Bara, 105-107, à 1070 Bruxelles - tél. 21.00.07) quelques jours à l'avance. Le Musée est fermé en hiver (de la Toussaint à Pâques).

— Le montant de l'entrée est fixé à 15 frs ; des réductions sont prévues pour les enfants, les groupes organisés, les familles nombreuses, les membres des associations touristiques reconnues, etc...

— Situé à 11 km du centre de Bruxelles, le Musée est accessible, soit par la route, soit par l'autobus vicinal « N », dont le point de départ se situe à Bruxelles, porte de Ninove (correspondance avec les lignes 20, 62, 63, 76, 101 et 102).

PRESENCE DU TRAMWAY

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

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

Abonnements annuels (personnes non membres) :

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

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