



23/11/73

# présence du tramway

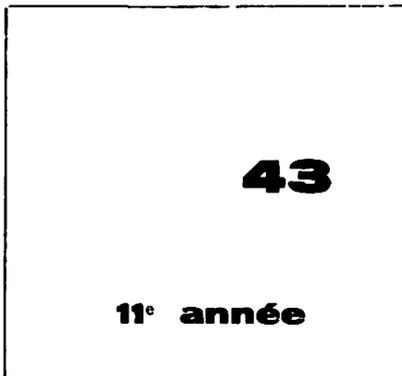
43

bulletin d'information

de l'association pour le musée du tramway

11e année / IV  1972  prix 25 fr.

**présence  
du tramway**



**4<sup>e</sup> trimestre 1972**

## **sommaire :**

- *Les chemins de fer à voie étroite du G. D. de Luxembourg.*
- *Train royal.*
- *Voyage au long cours.*
- *Les remorques « Standard » à caisse en bois de la S.N.C.V.*
- *L'actualité en bref.*
- *Les motrices électriques de la S.N.C.V.*

---

*Notre photo de couverture : Motrice 339 de la M.I.V.G. en service régulier devant la Gare de Gand (Saint-Pierre), le 16 mars 1968.*  
(Photo E. Faider)

LES CHEMINS DE FER A VOIE ETROITE DU GRAND-DUCHE  
DE LUXEMBOURG  
1880-1957

par Ch. Mayer (suite 7)

Malgré leurs caractéristiques de tramway les autres lignes présentaient néanmoins des tronçons assez spectaculaires ayant nécessité des travaux de terrassement importants (descente de Bettel à Vianden), la construction de mur de soutènement (voie en rampe au départ de Grundhof), ou le développement de la ligne en boucles (descentes sur Medernach ou Martelange).

2) La voie.

Comme indiqué la voie suivait sur près de la moitié du réseau la chaussée publique. A l'origine la voie avait été posée sur le côté des routes empruntées, les rails ayant été noyés dans le revêtement de celles-ci. Lors de la reconstruction du réseau routier les CVE s'attachaient à séparer la voie ferrée sur une plateforme spéciale séparée de la chaussée par une bordure. Ailleurs on posa des rails à ornière noyés dans le pavé.

Sur plateforme indépendante, que ce soit le long de la route ou en rase campagne, la voie était réalisée en rails Vignole fixés sur traverses en bois et posés sur du ballast en laitier de haut-fourneaux. En général la voie était bien dressée et son état était resté satisfaisant malgré une absence d'entretien systématique pendant la guerre et surtout après la guerre en prévision d'une suppression qui devait intervenir très vite.

Toutes les lignes étaient à voie unique sauf le tronçon urbain à Luxembourg entre la Gare et le centre de la Ville. Signalons que le tronçon urbain était parcouru à la fois par les convois de la ligne vicinale et les tramways de plusieurs lignes entre la gare et le centre et ceux de la ligne 12 entre le centre et la place Dargent à Eich. La ligne aérienne du tronçon électrifié était en majeure partie du type « caténaire » à fil de contact et fil porteur.

Il n'y avait pas d'aiguillages en pleine voie sauf sur le tronçon urbain à Luxembourg. Ces aiguillages étaient à commande électrique classique actionnée par les motrices de tramway.

En dehors des traversées de villages sur route, les croisements avec le réseau routier et les chemins locaux étaient nombreux. Ainsi sur la ligne Luxembourg - Echternach on rencontrait 54 passages à niveau, dont aucun n'était protégé (barrières ou signalisation lumineuse).

### 3) Les ouvrages d'art.

Comme indiqué précédemment le tracé avait été établi dans le but d'éviter des travaux d'infrastructure coûteux. De ce fait les ouvrages d'art étaient peu nombreux. Néanmoins trouvait-on un certain nombre d'ouvrages, surtout sur la ligne Luxembourg - Echternach.

#### a) Tunnels.

Il y avait 4 tunnels, dont :

sur la ligne Diekirch - Vianden,

— le tunnel de Fohren,

sur la ligne Luxembourg - Echternach,

— le tunnel de Junglinster (172 m)

— le tunnel de Beidweiler (43 m)

— le tunnel de Bech (210 m).

Tous ces tunnels étaient réalisés en maçonnerie. Celui de Beidweiler a été démolé lors de la modernisation de la route directe Luxembourg - Echternach.

#### b) Ponts.

Le réseau comptait divers ponts importants :

— sur la ligne Luxembourg - Echternach,

— le Pont Adolphe, dit « nouveau pont », ouvrage magnifique dû à l'ingénieur français P. Séjourné et qui constitue le signe caractéristique de la ville de Luxembourg — la ville des ponts — malgré la concurrence du grand pont métallique « Grande-Duchesse Charlotte », dit « Pont Rouge » en raison de sa peinture inhabituelle. Bien entendu le Pont Adolphe ne fut pas construit spécialement pour le chemin de fer vicinal, car il avait pour but essentiel de doubler le viaduc devenu trop étroit pour relier la ville à sa gare. Néanmoins faut-il admettre que le projet de liaison ferroviaire Luxembourg - Echternach a favorablement influencé sur la décision de construction du pont.

— le pont métallique à deux arches sur la vallée de l'Alzette à Dommeldange, le plus grand de son genre du réseau. Sans utilité après la dépose de la voie ce pont a été démolé il y a quelques années.

— sur la ligne Luxembourg - Remich,

— le pont du « Dernier Sol » à deux arches en béton d'esthétique discutable. Sur ce pont mixte la voie métrique disposait d'une plateforme séparée.

— sur la ligne Cruchten-Larochette,

— le pont sur l'Alzette à Cruchten, ouvrage en charpente métallique servant à la voie ferrée et au chemin d'accès à la gare située sur la rive opposée au village. Ce pont subsiste toujours.

— sur la ligne Diekirch - Vianden,

— le pont métallique sur l'Our à proximité de Vianden. Après disparition de la voie ferrée, ce pont a été modifié pour servir d'accès à un terrain de camping aménagé le long de l'ancien tracé ferroviaire.

En divers endroits la voie ferrée empruntait les ponts de la voirie publique pour traverser des cours d'eau (traversée de l'Alzette à Hespérange) ou des lignes de chemin de fer à écartement normal (ligne à marchandises Oetrange - Berchem à proximité d'Alzingen).

Signalons que sur le tronçon non terminé de Heffingen à Junglinster avaient été construits plusieurs ponts en maçonnerie qui existent toujours.

#### 4) Les installations des stations.

En général les stations têtes de ligne disposaient seules d'installations d'envergure comprenant bâtiment à voyageurs et halle à marchandises, remises pour le matériel roulant, installations de transbordement des marchandises, parcs à combustible et grues hydrauliques, voies de garage et de manœuvre.

En ligne les installations variaient en fonction de l'importance des localités desservies (stations ou points d'arrêts) ou des besoins de l'exploitation (croisement de trains).

##### a) Bâtiments d'exploitation.

Les bâtiments des stations variaient de ligne en ligne. Ils restaient en général de dimensions réduites et ressemblaient à tous les bâtiments du genre qu'on retrouvait partout le long de lignes à voie étroite.

A Luxembourg, Bettembourg et Diekirch il n'y avait pas de bâtiment spécial pour les lignes à voie métrique, celles-ci ayant leur voies à proximité du bâtiment du réseau à voie normale.

Quelquefois la station était combinée avec un café (Aspelt, Weiler-la-Tour) ou en cas d'arrêt en plein centre d'un village un café existant faisait office de station. Les nombreux cafés de la station témoignent encore de leur ancienne activité alors que les dernières traces des voies ferrées ont disparu depuis longtemps.

Les points d'arrêt desservant des hameaux de quelques maisons étaient dotés parfois d'un abri ou, à défaut, étaient simplement signalés par un écriteau approprié.

La plupart de ces bâtiments ont disparu ou ont trouvé une nouvelle utilisation comme logement. Seule la station de Mondorf reste en service, du moins durant la bonne saison, où la station thermale connaît une intense activité. A Luxembourg-Parc, Remich et Vianden des bâtiments modernes ont été construits pour le service des autobus. Celui de Remich a été installé immédiatement aux bords de la Moselle et est plus rapproché du centre que l'ancienne station ferroviaire.

Les arrêts d'autobus sont aujourd'hui signalés par des panneaux rappelant ceux d'Allemagne. Une partie en est dotée d'un petit abri préfabriqué peu confortable d'un type fort répandu en Belgique.

La vente des billets est aujourd'hui assurée en majorité dans les autobus. Déjà du temps du service ferroviaire la plupart des stations intermédiaires avaient été fermées et transformées en points d'arrêt non gardés.

#### b) Installations de stations.

En dehors d'une ou plusieurs voies directes, les stations étaient dotées en général d'au moins une voie ou d'un tronçon de voie pour le garage des wagons à charger et à décharger. Les aiguillages étaient à commande manuelle à pied d'œuvre.

Les embranchements particuliers étaient rares. Il faut citer celui à deux voies de la Faïencerie à Luxembourg (Rollingergrund), celui des ardoisières à Haut-Martelange, ceux des carrières Altwies à Dillingen et Ernzen.

#### c) Installations destinées au matériel roulant.

Des remises pour locomotives et le matériel remorqué se trouvaient aux stations suivantes : Aspelt, Bettembourg, Bonnevoie, Diekirch, Dommeldange, Echternach, Grundhof, Larochette, Martelange, Noerdange, Remich. Il s'agissait en principe de remises à deux voies parallèles munies de fosses de visite. Le dépôt de Bonnevoie était le plus important du réseau et comprenait un important atelier d'entretien du matériel roulant. A Larochette les CVE avaient fait construire un dépôt de grandes dimensions en prévision de la réalisation du prolongement de la ligne vers Junglinster et de l'activité accrue grâce à la mise en service de trains directs vers Luxembourg.

Après la deuxième guerre mondiale les CFL ont installé à proximité de la gare centrale un grand atelier moderne, mis en service en 1951 et chargé de l'entretien périodique de tout le matériel moteur et à voyageurs. Une partie en avait encore été réservée au matériel du réseau à voie étroite.

Les installations du service de la traction comportaient également les parcs à combustible, les grues hydrauliques et les pompes à gasoil pour les lignes desservies par autorails. Certaines stations intermédiaires disposaient de grues hydrauliques pour l'alimentation en eau des locomotives pendant les arrêts.

#### 5) Les signaux.

La signalisation utilisée sur le réseau à voie métrique correspondait en général à celle en usage sur les lignes secondaires à voie normale. Toutefois il n'y avait pas de signalisation mécanique ou lumineuse, sauf deux exceptions. Malgré une réglementation appropriée pour assurer la marche des trains cette absence de signalisation a été à l'origine de plusieurs accidents graves.

Une signalisation lumineuse assurée par contacts à la ligne aérienne assurait la sécurité sur le tronçon à voie unique commun aux chemins de fer et aux tramways à Luxembourg. L'unique signal lumineux propre au réseau à voie étroite réglait la circulation des trains à la bifurcation du dépôt de Luxembourg-Bonnevoie.

Une signalisation fixe simple de pleine voie, faite de panneaux divers, imposait au mécanicien de réduire la vitesse dans certaines courbes, de siffler et de ralentir aux passages à niveau. (à suivre)

## TRAIN ROYAL

par A. Debot (†)

Avant la guerre de 1914, la ligne vicinale côtière allant d'Ostende à Knokke était considérée comme une ligne de luxe.

En ce temps-là, les automobiles étaient une rareté et conduire une voiture était loin d'être chose plaisante et facile.

Ne venaient à la mer que les gens bien nantis ; la clientèle était moins nombreuse que maintenant, mais elle était d'un niveau moyen sensiblement supérieur à ce qu'on trouve de nos jours sur les plages.

Le vicinal, seul moyen de locomotion, fut tout spécialement soigné et rendu très confortable... pour l'époque.

Ce fut probablement la direction de la société exploitante qui eut, à un moment donné, des idées de grandeur.

Ostende, résidence royale, devait inévitablement disposer d'un train royal, pour le cas où Sa Majesté eut souhaité avoir recours à la ligne vicinale, fait d'ailleurs fort improbable.

Ce train royal fut constitué au rabais.

On aménagea une voiture mixte à deux compartiments égaux. Chacun de ceux-ci, un peu moins exigü qu'une tente de plage, renfermait une banquette longitudinale pour cinq voyageurs et deux banquettes transversales de deux voyageurs.

Le siège unique, placé entre ces dernières, et que l'on appelait siège présidentiel ou chaise non percée, fut enlevé et remplacé par une tablette légère.

Les sièges reçurent, sur un fond de bois, des coussins bourrés de cuir et le plancher fut couvert d'un tapis moquette.

Les vitres ordinaires furent remplacées par des glaces biseautées et les boîtes vitrées contenant les quinquets à pétrole furent nickelées.

Mais l'intérieur conserva son petit air de buffet de cuisine bien verni.

Cette berline eut cependant quelque chose de remarquable : les marchepieds !

Les voitures vicinales ont toujours eu le nom d'être d'accès difficile du fait qu'il n'y a qu'une seule marche pour y monter.

Un ajusteur à l'esprit inventif créa un type de marchepieds à deux pales, qu'il fallait replier comme ceux des berlines à chevaux.

Une fois les voyageurs installés, on escamotait le marchepied dans un carter fermé à clé, ce qui empêchait les intrus d'accéder aux plateformes.

Tant que vécut la berline, il y eut au dépôt un agent spécial dérouleur à disposition.

Et pour que personne n'ignore la qualité de la personne transportée, on orna la toiture de couronnes en bronze doré.

La voiture royale fut complétée au moyen d'un fourgon-toilette. C'était un fourgon du type normal dans lequel on avait aménagé, à l'un des bouts, un water-closet avec chasse.

L'intérieur de la caisse était orné de tissu d'ameublement et dans l'un des coins, on avait fixé un lave-mains sur armoire en acajou. Le reste du mobilier se composait de trois fauteuils en bois courbé et d'une table.

C'est dans cette antichambre des latrines qu'on préparait des « amuse-gueule » pour les voyageurs de marque.

La berline ne dut jamais servir que pour les tournées d'inspection effectuées par les personnalités de la société.

En de rares occasions, le train royal était convoyé par une constellation d'agents plus dorés les uns que les autres.

Le fourgon fut évacué en 1914 et fit partie de la rame camping de la section vicinale pendant les hostilités.

Quant à la Berline, elle procura au personnel du dépôt une matinée de fortes émotions.

Il y a bien vingt ans de cela.

Un matin, le chef de dépôt reçut un coup de téléphone, lui enjoignant d'avoir à préparer un train spécial destiné à chercher à Newport un groupe d'officiers. Or, parmi ceux-ci, il y avait un prince !

Enfin ! un prince ! on va sortir la berline ! On se précipita. Mais où était-elle donc, cette voiture ?

On finit par la découvrir, méconnaissable, au dépôt de Stene.

Les choses ne traînèrent pas.

La couche de fiente d'oiseaux qui la recouvrait fut lavée à grande eau. On astiqua les nickels, on polît les glaces, on brossa la carquette avec de l'herbe fraîche, on battit énergiquement les coussins.

Mais le chef paraissait soucieux.

— « Sapristi ! et les rideaux de soie ? et les écussons ? et les couronnes ? » — Où cela se trouvait-il ?

Tout le monde fut bousculé, à tout hasard.

Finalement, l'aide magasinier crut se rappeler qu'il y avait au grenier une grande boîte semblable à celles employées par les trottins des magasins de haute-couture. Ce devait être cela !

On fouilla les combles et l'on sortit la fameuse boîte d'un réseau de toiles d'araignées.

Le chef menuisier en tira le premier rideau :

— « Heu... heu... il est bien chiffonné... Pas le temps de le repasser... »

— « Peut-être qu'en l'étendant un peu... » Le pauvre rideau n'eut même pas le courage de faire « crac ».

— « Alors, on ne met pas de rideaux. Monseigneur n'y pensera pas. »

— « Mais où donc sont les couronnes ? et les écusons aux lions grimaçants ? »

Les premières furent retrouvées sous un monceau d'archives inutiles quinze ans plus tard, et les seconds sortirent peu après d'un tiroir de bureau.

Il fallut bien se résigner à partir sans ces brillants ornements. Enfin, le train spécial démarra :

Une locomotive bien bichonnée, une remorque mixte électrique pour les officiers, la berline pour le prince et un fourgon pour le personnel.

A bord se tenait une pléiade d'agents brillants comme des pièces de dix sous neuves et, un peu à l'écart, pourtant endimanché, le spécialiste pour marchepieds.

Lorsque le tram se rangea au quai d'embarquement, le personnel en descendit et se mit au garde à vous.

Le spécialiste commença les opérations de dépliage avec ordre et méthode, mais le prince s'était engouffré dans la voiture mixte avec les autres officiers.

Tout chagrin, l'ouvrier remit l'escalier dans son carter.

Ce fut là le dernier et peut-être le seul voyage où un membre de la famille royale faillit monter dans la berline.

Peu après, celle-ci fut honteusement limogée et transformée en seconde classe à défaut de troisième !

De son passé, qui aurait pu être glorieux, elle ne conserva que ses glaces biseautées que dédaignèrent les bombes et les pochards.

Pauvre berline ! On la vit passer tous les matins de saison, faisant partie d'une longue file de voitures, menant des troupes de gosses au quartier du phare.

L'an passé, j'en aperçus la caisse, en piteux état, à bord d'un camion, en partance pour une destination inconnue !

Grandeur et décadence.

---

N.d.l.r. — Rappelons que cette berline, qui est immatriculée sous le n° A.1625, peut être admirée au Musée Vicinal de Schepdaal. Elle constitue, sans aucun doute, le véhicule plus précieux qui figure parmi les collections de ce musée.

## VOYAGE AU LONG COURS

par A. Debot (†)

Je n'étais pas au bureau depuis une demi-heure, ce lundi matin, lorsque la sonnerie du téléphone retentit.

C'était mon directeur, qui semblait un peu nerveux et fort pressé, comme à l'ordinaire.

— « Vous savez (je ne savais rien du tout) que nous devons inaugurer vendredi prochain, le service électrique entre Bruges et Knokke ; la Société Nationale nous a promis trois motrices de renfort qui n'arrivent pas.

Je vous demande donc d'aller les chercher à Charleroi. Débrouillez-vous ! »

Quelle était encore cette histoire ?

Et tout d'abord, il me faut atteindre cette fumeuse ville.

Je me mis à potasser le guide. A cette époque, les communications étaient moins bonnes que maintenant.

Je finis par conclure que la meilleure solution était de partir le lendemain matin au premier train.

J'eus soin de me faire accompagner d'un convoyeur qui soignerait les motrices en cours de route.

Je passai toute ma journée à palabrer avec les chefs de l'endroit. Il ne me fallut pas bien longtemps pour remarquer qu'on cherchait plutôt à me mettre des bâtons dans les roues.

C'est que là aussi, on aurait bien voulu mettre les voitures en service et procéder à des inaugurations.

Les choses traînèrent tellement, que le soir vers 7 heures, aucune disposition n'était prise.

Je finis par monter sur mes grands chevaux, mais il fallut encore une bien longue discussion pour obtenir qu'on nous amène à la frontière du groupe avec les trois grosses voitures.

Le lendemain matin, en arrivant vers 8 heures au dépôt de A., je me demandai quel nouveau pépin allait surgir.

Le chef local regretta beaucoup ne pouvoir nous aider.

— « Vous comprenez, je ne peux rien faire sans instructions, et puis je n'ai pas de personnel disponible... »

La sonnerie du téléphone grésilla.

Le chef décrocha et je vis tout de suite à son air qu'on était en train de le bousculer de belle façon.

Il sortit précipitamment, cramoisi, et alla vociférer des ordres à la cour.

Cinq minutes plus tard, il me tombait dessus :

— « Comment ! vous êtes encore là ? Mais on n'attend plus que vous pour partir ! »

Je ne sais par suite de quel phénomène il était entré soudainement en possession de trois équipes de wattmen et de percepteurs.

Je ne me le fis pas dire deux fois et une demi-heure plus tard, les trois motrices étaient garées à Péronnes-lez-Binche.

Un contrôleur, fort aimable, vint s'excuser.

Une locomotive a été envoyée de Mons pour remorquer le spécial qui arriverait sûrement à Pecq, gare frontière, le soir même.

J'étais enchanté de la tournure que prenaient les choses, et je n'eus pas à attendre bien longtemps.

Une locomotive vint s'atteler à la rame.

Au moment du départ, le machiniste, un gaillard plutôt rugueux, vint nous faire ses recommandations.

— « Quand je sifflerai l'alarme, vous serrerez les freins. Vous les desserrerez quand je ne sifflerai qu'un seul coup. »

Je traduisis en flamand pour mon convoyeur qui ne comprenait rien d'autre.

Je connaissais cette façon de travailler sur les lignes en dents de scie. Le machiniste, en ne donnant qu'un coup de sifflet, annonçait son intention de se lancer pour remonter la prochaine rampe.

Nous n'étions pas partis depuis cinq minutes, que le mécanicien siffla l'alarme.

Installé sur la première voiture, je serrai énergiquement et je desserrai au signal convenu.

Je fus assez étonné de voir le train s'arrêter.

Le machiniste avait bondi de la plate-forme et se mit à m'inonder d'invectives.

— « Vous ne pouvez donc pas faire ce qu'on vous demande ? »

Je lui rendis la monnaie de sa pièce, mais j'eus soudain des doutes en ce qui concernait le convoyeur.

— C'est peut être lui qui n'a pas compris !

Je trouvai l'homme sur la troisième voiture, cramponné à la manivelle de frein, comme s'il voulait incruster les sabots dans les bandages.

Je remarquai tout de suite son étrange physionomie.

Alors que normalement il était couperosé avec prédominance d'incarnat pour le bout de son nez, il paraissait vert.

Il tremblait légèrement.

— « Voyons ! dis-je. Je vous ai pourtant bien expliqué... »

— « Oui, oui..., Monsieur, mais c'est effrayant ce que ça descend par ici ! »

Le pauvre homme, qui ne circulait que sur des lignes plates, ne comprenait pas qu'il fallait se lancer à toute vapeur pour atteindre le haut de la côte suivante.

Il ne connaissait pas non plus l'illusion d'optique que procure une descente suivie d'une rampe sans déviation en direction.

Ou bien on croit descendre en terrain plat, avec devant soi la perspective d'une montée ardue, ou bien, on croit l'inverse : descendre très fort pour arriver en terrain plat.

Je fus obligé de lui défendre de regarder la ligne.

Heureusement, cet arrêt intempestif n'eut aucune suite fâcheuse.

Arrivés à Mons vers une heure, patatras !

Un déraillement tout à fait imprévu nous priva de notre locomotive qui dut aller dépanner le tram en détresse. Cela marchait trop bien !

Je profitai de ce contretemps pour casser la croûte dans une des voitures, où j'étais à l'abri d'une fine pluie maussade.

Il n'était pas loin de quatre heures lorsqu'on se remit en marche. Le voyage se poursuivit à une allure de tortue à travers ce pays que je trouve particulièrement triste.

Nous traversions de sombres corons, où nous devions arrêter de temps à autre pour une raison de service.

Je vois encore un groupe de gens très modestes s'approcher du convoi pour regarder les belles voitures toute neuves.

Une jeune fille, apparemment une ouvrière, à la chevelure rousse ébouriffée se mit à rire bruyamment.

Je fus choqué comme si cette incongruité avait été commise dans un cimetière.

Baudour, Tertre, Grandglise...

Voir Naples et puis mourir ; ça se comprend, mais en ce qui concerne Tertre par exemple, je crois qu'il est plus prudent de mourir d'abord.

Au delà de Quevaucamps, la ligne, qui remonte vers le nord, traverse une contrée manifestement plus pittoresque. Il y a de ce côté de belles propriétés, des parcs et des châteaux.

Cela ne dura malheureusement pas. A partir de Mainvault, on change de direction. On roule vers l'est dans un pays où je crois me rappeler qu'il y a assez bien de prairies ondulées, trouées deci, delà, de carrières aux tons bleuâtres.

Petit à petit, les maisons deviennent plus nombreuses et la ligne s'incurve vers le sud : on entre à Tournai la vieille.

Ah ! si j'avais eu le temps, si je n'avais pas dû amener ces voitures au littoral aussi vite, je serais resté volontiers toute la journée là-bas pour visiter la ville.

Mais j'avais impérieusement réclamé ma mise à la frontière le soir même et les instructions avaient été données en conséquence.

Un quart d'heure plus tard, la locomotive nous traînait le long d'une chaussée monotone.

En approchant de Pecq, notre tram aborda une longue rampe qui nécessita tout l'art du chauffeur.

Impossible de se lancer et de rouler de façon inconsidérée. Le machiniste n'arrêtait pas de siffler, ce qui occasionna quelque émoi dans la rue.

— « Que se passe-t-il ? Il n'y a jamais de tram à cette heure ? »

Et il fait un vacarme comme s'il tirait la moitié du village derrière lui !

Les gens accouraient sur le pas de leur porte, pour rentrer aussitôt sous l'averse des escarbilles et des flammèches.

Arrivera, arrivera pas !

On roule quasi au pas maintenant. Va-t-on connaître la panne ?

Mais non, on arrête.

Le chef du train a l'air de pousser un soupir de satisfaction :

— « Vous êtes à Pecq, Monsieur ! »

Il est 9 heures 15. Après tout, cela n'a pas marché trop mal.

J'eus la chance de pouvoir disposer de l'unique chambre de l'unique hôtel de l'endroit.

J'achevais de souper lorsque la patronne vint me trouver.

— « Monsieur, devez-vous partir tôt demain ? »

— « Je viens de recevoir un télégramme : départ à cinq heures. »

— « Alors, Monsieur, voici le réveil. Voulez-vous bien le mettre à l'heure que vous désirez ? Vous trouverez votre déjeuner sur la table ! »

La patronne eut quand même la présence d'esprit de se lever pour me présenter la note.

Mais ce qui m'étonna le plus dans cet hôtel, c'est l'état du réveil-matin. On avait certainement dû jouer quelques parties de football en s'en servant comme ballon.

Et la seconde chose qui m'étonna est qu'il sonna à l'heure !

Le lendemain, une grosse 27 tonnes du groupe des Flandres enleva les trois motrices comme une plume et nous fit faire le circuit des frontières : Kruisstraat, Mouscron, Menin, puis se décida à remonter vers Ypres.

Je fus bien content de revoir cette belle ville dont je n'avais pu visiter que les ruines entre deux averses de marmites.

En dehors d'un petit contretemps, tout le reste du voyage se passa bien.

Les lignes plates de la Westflandre ne créaient aucune difficulté particulière aux locomotives, et nous entrâmes triomphalement à Ostende vers 15 heures.

Je n'eus rien de plus pressé que de prévenir la direction.

On accourut pour voir.

Le chef de service regarda les motrices de travers :

— « Je ne peux rien en faire : elles n'ont pas de portes d'intercommunication. »

Les voitures furent refoulées au fond d'une remise et y restèrent jusqu'après la saison.

---

N.d.l.r. — Selon toute probabilité, il s'agirait des motrices « Standard » 9752, 9760 et 9761. Bien entendu, nous y apportons les réserves d'usage.

## LES REMORQUES « STANDARD » A CAISSE EN BOIS DE LA S.N.C.V.

par E. Faider

### 1. Description.

Dans les lignes qui vont suivre, nous nous limiterons aux remorques « Standard » à caisse en bois de 2 mètres 20 de large. Nous ne parlerons pas des unités du groupe d'Ostende de la S.N.C.V., dont certaines caractéristiques sont d'ailleurs différentes.

Ces voitures furent les premières remorques à bogies des services électriques de la S.N.C.V., et présentaient un aspect tant extérieur qu'intérieur identique aux motrices « Standard » à caisse en bois. A classe unique, elles présentaient deux compartiments séparés par une cloison et offrant respectivement 12 et 18 places assises sur sièges en cuir brun.

Elles étaient, dès l'origine, conçues pour être transformées en motrices, pour la raison suivante : elles étaient, en quelque sorte, des prototypes et leurs promoteurs désiraient se ménager une solution de rechange au cas où l'expérience révélerait des inconvénients à leur utilisation comme remorques, tant pour des impératifs techniques que financiers. N'oublions pas que leur conception date de 1928.

Seules, les trois dernières unités n'ont pas été converties en motrices. La raison semble résider dans l'absence de cloison de séparation. Il s'agit de la série 19217 - 19219, dont la dernière unité est exposée au Musée Vicinal de Schepdaal.

### 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 :	3,400 m
Tare :	10,200 t
Places assises :	30
Places debout :	50

### 3. Constructeurs.

19122-19131 : Familleureux.

19132-19136 : La Dyle.

19137-19151 : La Hestre.

19152-19166 : Braine-le-Comte.

19217-19219 : Energie.

L'effectif total comprenait donc 48 unités.

### 4. Adjudications.

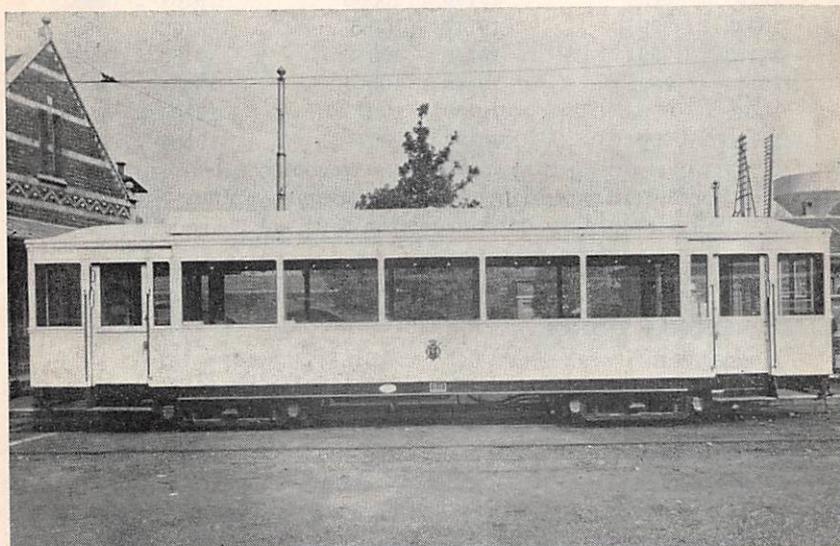
19122-19131 : 1er décembre 1928.

19132-19166 : 9 avril 1929.  
19217-19219 : 9 octobre 1931.

#### 5. Mises en services, affectations, transformations.

Les dates de mises en service nous sont malheureusement inconnues.  
Par contre, nous pouvons donner leurs affectations.

19122-19136 : Anvers.	19154-19157 : Hainaut.
19137-19142 : Bruxelles.	19158-19161 : Gand.
19143-19145 : Anvers.	19162-19164 : Hainaut.
19146-19150 : Liège.	19165-19166 : Gand.
19151 : Hainaut.	19217-19219 : Hainaut.
19152-19153 : Liège.	



REMORQUE 19132.

(Photo S.N.C.V.)

Ces affectations sont purement théoriques. Il était fréquent de voir circuler, par exemple, certaines unités de Gand sur les lignes du Courtrais.

Les 19217 - 19219, comme il a été dit, ne furent pas transformées. Elles furent mises en service à Tournai et y restèrent jusqu'en 1952, année de la disparition des lignes électriques de cette région, pour passer à Mons d'abord, à La Louvière ensuite (1959) et à Charleroi enfin, où elles cessèrent de circuler en 1962, pour être, les deux premières, mises à mitraille, et la 19219, transférée à Bruxelles le 19 mars 1969, en vue de son entrée au Musée Vicinal de Schepdaal, où elle est exposée depuis le 25 mars 1969.

Les transformations eurent lieu en 1931 (19130 à 19136, 19143 à 19145, 19151 à 19157, soit 24 unités), et en 1932 (19122 à 19129, 19137

à 19142, 19146 à 19150, 19158 et 19159, soit 21 unités). Voici la table de conversion des matricules :

19122 - 10068	19137 - 10057	19152 - 9972
19123 - 10069	19138 - 10058	19153 - 9973
19124 - 10070	19139 - 10059	19154 - 9975
19125 - 10071	19140 - 10060	19155 - 9976
19126 - 10072	19141 - 10061	19156 - 9977
19127 - 10073	19142 - 10062	19157 - 9978
19128 - 10074	19143 - 9995	19158 - 9979
19129 - 10075	19144 - 9996	19159 - 10063
19130 - 9988	19145 - 10000	19160 - 10064
19131 - 9989	19146 - 10065	19161 - 9982
19132 - 9990	19147 - 10066	19162 - 9983
19133 - 9991	19148 - 10067	19163 - 9979
19134 - 9992	19149 - 10076	19164 - 9980
19135 - 9993	19150 - 10077	19165 - 9984
19136 - 9994	19151 - 9974	19166 - 9985

Il n'y a pas de « petites histoires » à raconter à leur sujet, pour la bonne raison qu'à l'exception des trois dernières unités, leur existence en tant que remorques n'a duré qu'environ deux ans.



## L'ACTUALITE EN BREF

### A la S.T.I.B.

Le 11 novembre 1972 a vu une importante modification de l'itinéraire de la ligne de tramway n° 32, qui effectue désormais le parcours Place de l'Yser - Place Louise - Bois - Boitsfort, via le tunnel de prémétro de la Petite Ceinture.

Les voies situées entre la Bourse et le Petit-Sablon, de même qu'entre la Place du Trône et la Place Eugène Flagey sont désaffectées. Par contre, les voies des avenues des Eperons d'Or et de l'Hippodrome sont maintenues et utilisées pour les rentrées et sorties des tramways du dépôt d'Ixelles.

Par la même occasion, outre en soirée et les dimanches et jours fériés, le service « 1 agent » a été instauré le samedi, de début à fin service.

D'autre part, le 26 décembre 1972, suite à la fermeture de la Gare du Bois dont le terrain a été vendu à un promoteur immobilier, le parcours de la ligne n° 24 a été prolongé, par l'avenue Legrand, la chaussée de Waterloo et l'avenue Winston Churchill, jusqu'au rond-point du même nom, où une boucle a été posée.

Rappelons que c'est depuis le 3 juillet 1972 que la ligne n° 24 est à nouveau exploitée sans interruption durant la journée. Elle continue néanmoins à ne pas être exploitée en soirée, les samedis, dimanches et jours fériés.

## A la M.I.V.G.

La seconde série de motrices P.C.C., comportant 16 unités immatriculées de 31 à 46 étant intégralement livrée, la ligne n°2 est également exploitée par motrices P.C.C., en plus des lignes n°s 1 et 4, depuis le 4 décembre 1972, mais sous le numéro 21.

D'autre part, les travaux de construction de l'embranchement de Gentbrugge (Dépôt) à Gentbrugge (Centre) de la future ligne n° 22 se poursuivent très activement.

Enfin, la M.I.V.G. a fait don à notre association de sa motrice à trois essieux 328.

Pour rappel, c'est le troisième véhicule que nous recevons de cette société. Nous avons acquis antérieurement la remorque à deux essieux 55 et la motrice à trois essieux 378.

Nous adressons nos plus vifs remerciements à la M.I.V.G. pour son généreux présent et lui réitérons notre reconnaissance pour les deux cadeaux précédents.

## Au Musée Vicinal de Schepdaal.

Comme chaque année, le Musée a fermé ses portes le 31 octobre, après avoir accueilli 6.715 visiteurs, soit environ 1.500 personnes de plus que durant la saison 1971. Il est certain que le bilan de la saison 1972 est satisfaisant et même encourageant.

Un nouvel hôte est entré au Musée : le wagon chasse-neige A.8179, arrivé à Schepdaal le 4 décembre 1972, en provenance de Grimbergen. Le wagon plat A.3539 a quitté le Musée le 19 octobre 1972, pour être remis en service sur la ligne du T.T.A. Honneur très inattendu !



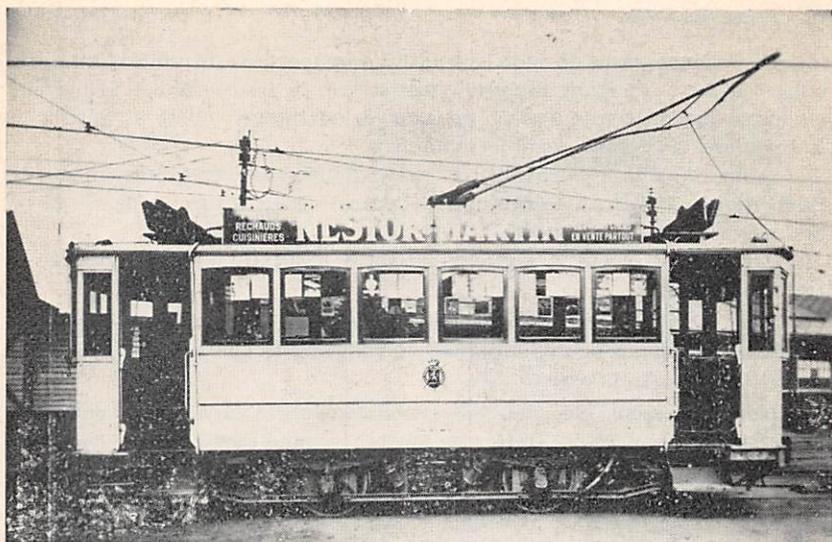
## LES MOTRICES ELECTRIQUES DE LA S.N.C.V.

par P. DEHON et E. KEUTGENS

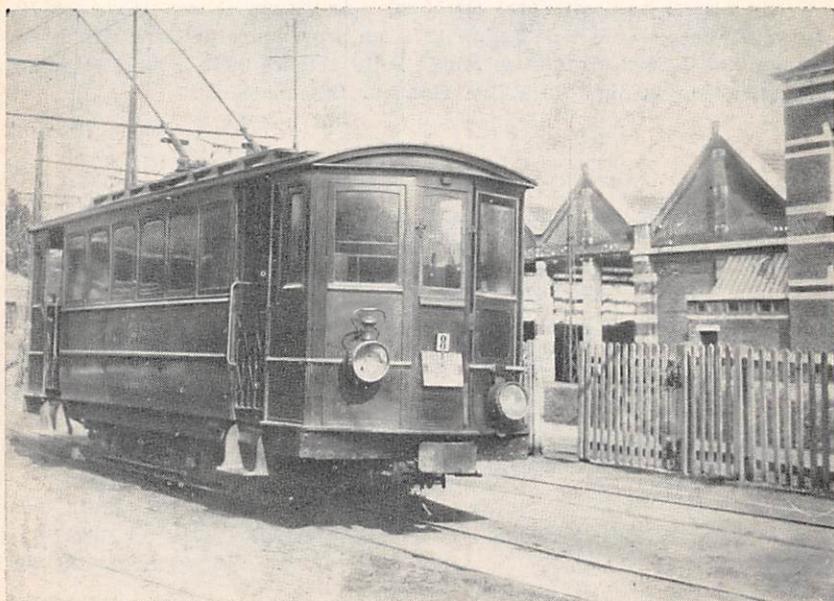
(suite 2)

<i>Séries</i>	<i>Constructeurs</i>	<i>Adjudications</i>	<i>Mises en service</i>
9123-9131	Hiard	02-03-1903	9123-9127: 01-04-1905 9128-9131: 09-06-1905
9132-9158*	Franco-Belge	913219155: 02-03-1903 9156-9158: 17-11-1903	II-1905 à II-1906  9159-9163: 30-11-1905
9159-9168	La Métallurgique	17-11-1903	9164 : 11-01-1907 9165-9168: 23-12-1905

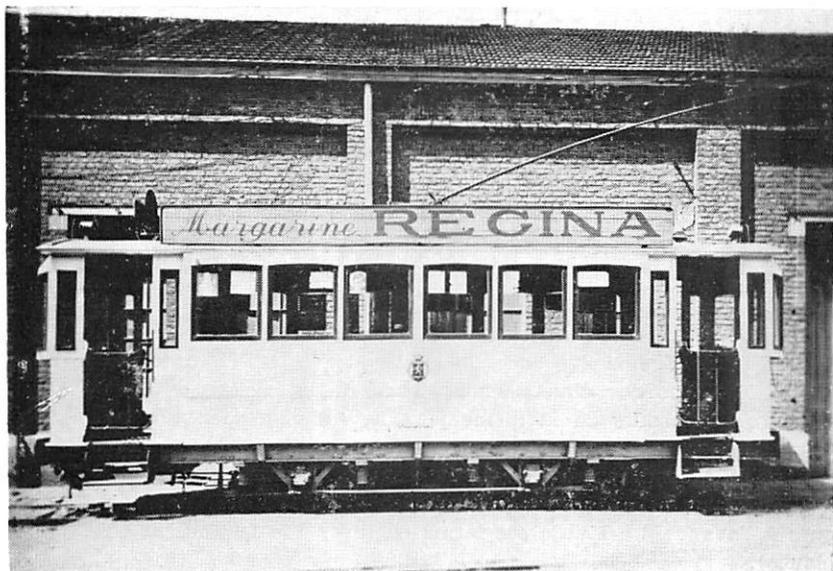
\* Les 9139 à 9158 ont été équipées pour le réseau monophasé du Borinage.



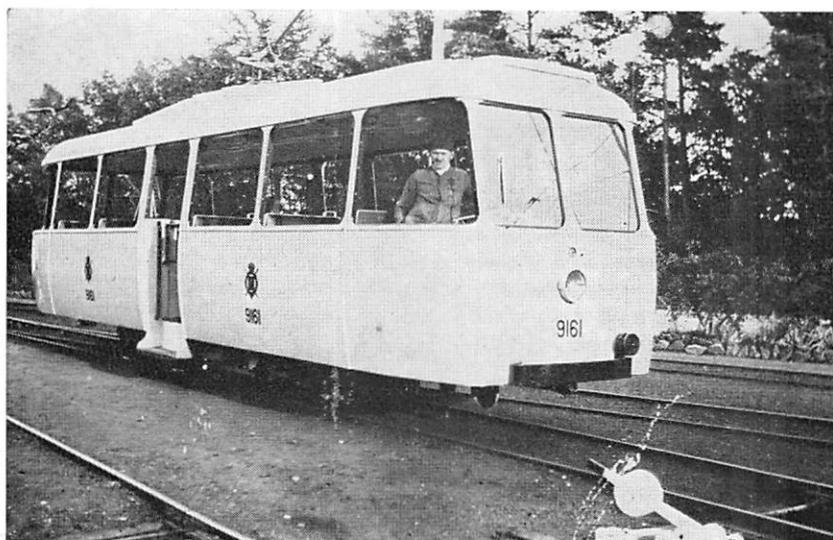
En 1905, le réseau de Charleroi fut doté de 9 motrices (A.9123-A.9131). Leur truck est semblable à celui de la série A.9052-A.9085. Ci-dessus la A.9126. (Document S.N.C.V.)



Le cinquième réseau électrique, celui du Borinage, fut équipé en courant monophasé, et pourvu de 20 motrices. (A.9139-A.9158). Notre photo : la A.9155 à Eugies. (Collection Amutra)



L'extension des services électriques à Liège exigea la commande de 10 nouvelles motrices (A.9159-A.9168). Ici, la A.9167. (Document S.N.C.V.)



Les 8 premières unités de la série A.9159-A.9168 furent modernisées par la F.N. en 1935, et furent affectées à la ligne isolée Spa-Heusy. La prise de courant se faisait par perche à roulette. (Document S.N.C.V.)

## 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
« 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).