

13/3/84

32



tram magazine

AMUTRA

Editeur responsable

Verantw. uitgever

R. DIEUDONNE

Avenue des Buissonnets, 42

1020 Bruxelles

Braambosjeslaan, 42

1020 Brussel

Périodique trimestriel

Driemaandelijks tijdschrift

1983 / IV

8^e année / jaar

Pr. 130,- Fr.

NOTRE PHOTO DE COUVERTURE

DIEGEM. Motrice "Titanic" A.9503 et remorques type "Haecht" sur la ligne BD.
(Tramwegarchief E. Keutgens)

tram magazine

Les Aventures des "Titanic",,

de la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux

par R. Hausman

AU SOMMAIRE :

I. PRELIMINAIRES

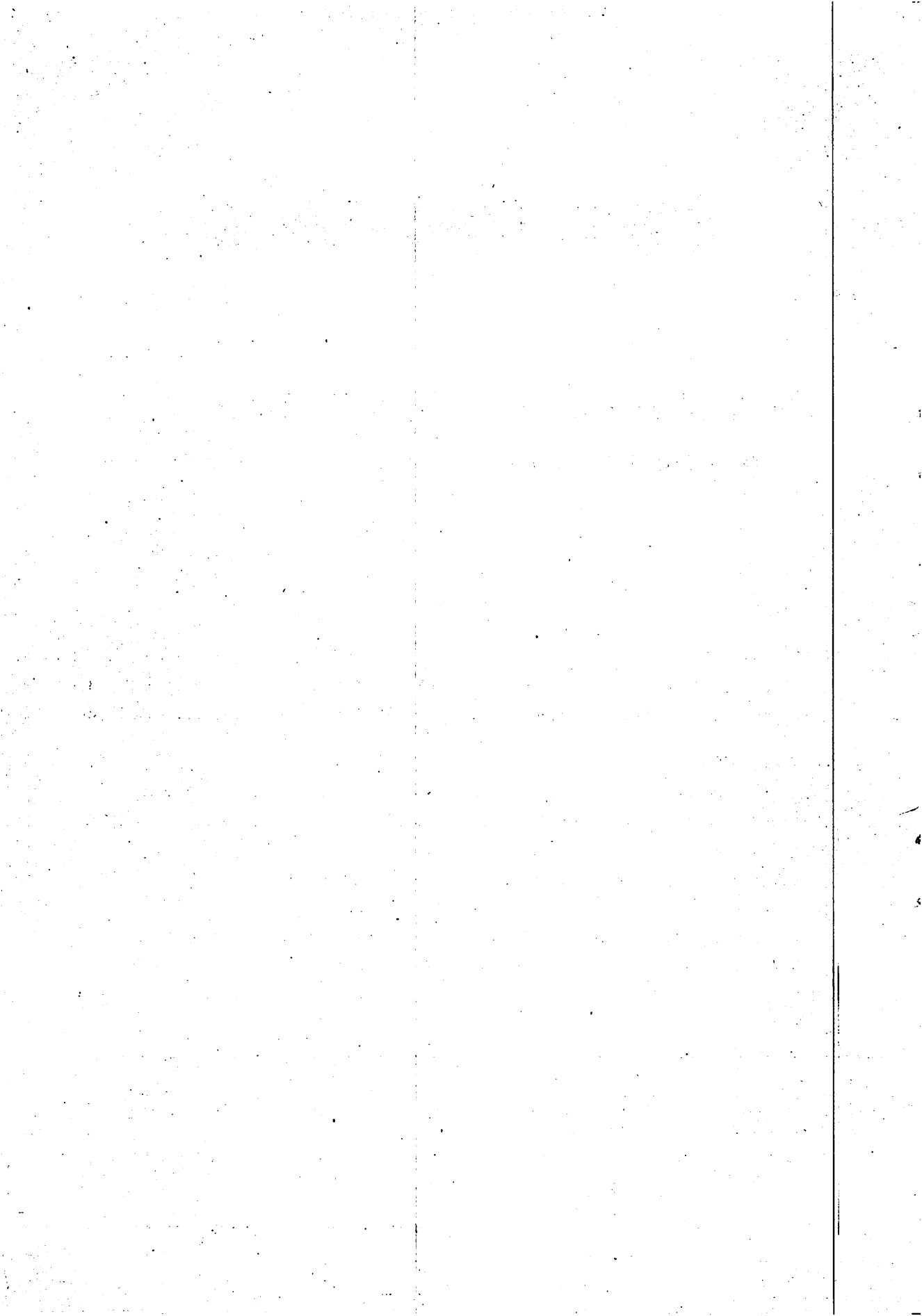
- 1) Situation de l'électrification à la SNCV en 1910 3
- 2) Evolution du matériel roulant électrique jusqu'en 1910 4

II. LES "TITANIC"

- 1) Besoins nouveaux pour l'exploitation 7
- 2) Description des nouvelles "Titanic" 8
- 3) La guerre 1914 - 1918 11
- 4) Livraison et essais sur différents réseaux (1919 - 1921) 12
- 5) Regroupement sur la ligne de Haecht (1928) 20
- 6) L'incendie de la nuit du 18-19 mars 1937 et la récupération des épaves 23
- 7) Nouvelle vie comme tracteurs marchandises 24
- 8) Conclusions 27

Les articles contenus dans ce numéro de Tram Magazine, sont publiés dans la langue dans laquelle ils nous sont remis. Ils n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

De artikels die in dit nummer van Tram Magazine verschijnen worden in de taal waarin zij ons toegezonden zijn en op de verantwoordelijkheid van hun auteurs gepubliceerd.



I. PRELIMINAIRES

1) Situation de l'électrification à la SNCV en 1910

La première électrification d'une ligne vicinale entre Bruxelles et l'Espinette Centrale en 1894, avait ouvert la voie à d'autres projets, principalement dans les régions accidentées de Liège et du Hainaut.

Il faut dire que la ligne de l'Espinette avait été réalisée avec les moyens les plus fiables de l'époque. La ligne aérienne, comme l'équipement électrique des voitures, avaient été fournis par l' "Union Electricitäts Gesellschaft" de Berlin. Cette société, licenciée de la "General Electric" aux USA, avait déjà participé à la construction de plusieurs réseaux urbains en Europe. Les résultats étaient concluants et malgré des pentes sévères, comme celles de la rue de la Victoire à Saint-Gilles - lez - Bruxelles (4 %) et du Vivier d'Oie à Uccle (4,7 %), le service était d'une grande régularité. L'alimentation par la centrale électrique de la rue Eloy était un peu faible, surtout les dimanches d'été. Les trains supplémentaires devaient alors partir de la place Loix, au lieu de la place Rouppe, pour éviter les déclenchements au départ de la centrale.

Les nouvelles électrifications sont restées, pendant plusieurs années, inspirées par celle de l'Espinette, sauf qu'entretiens les progrès de l'industrie électrique belge ont permis d'utiliser du matériel de construction nationale.

Les lignes suburbaines vicinales s'arrêtaient en général à l'entrée des grandes villes. Les concessions de lignes urbaines à des sociétés locales avaient été attribuées depuis de longues années. Ces sociétés avaient abandonné la traction chevaline pour la traction électrique, dès la fin du 19e siècle.

Les lignes vicinales à longue distance restaient encore exploitées à la vapeur et seuls les tronçons suburbains et les nouvelles antennes étaient électrifiés.

Il existait une exception à la Côte : la ligne de 21 km entre Ostende et Blankenberge avait été électrifiée en 1908 par la SNCV après que la société ait repris en 1905 la compagnie "North". Cette dernière exploitait la ligne électrique Ostende - Westende dont le premier tronçon Ostende - Mariakerke avait été inauguré le 1er mai 1897.

Plus tard, les vicinaux furent sollicités pour construire des réseaux urbains dans les villes moyennes non encore desservies. Ce fut le cas pour les réseaux de Namur en 1909, de Louvain en 1912, de Bruges et de Malines en 1913.

Dès fin 1910, il y avait 290,900 km de lignes électrifiées en exploitation. Toutes l'étaient en courant continu 550 V, tension classique à l'époque.

Il faut cependant rappeler que les chemins de fer de l'Etat Belge avaient fait construire, en 1899, une ligne de tramways entre Mons et Boussu, électrifiée en courant continu 600 V. En plus de 24 motrices à deux essieux, n° 157 à 168 (1899) - n° 169 à 172 (1905) et n° 173 à 180 (1921) devenues n° 9792 à 9815 à la SNCV, l'Etat Belge avait aussi commandé en 1911, aux ateliers Germain, deux motrices avec bogies "maximum-traction" n° 191 et 192 (1912) devenues remorques n° 19203 et 19204 à la SNCV-Bruxelles où elles circulèrent pendant la guerre 40-45. Ces voitures auraient aussi été appelées "Titanic"; leur courte vie n'a été qu'une suite d'échecs. (P. Dehon - Les lignes vicinales de Mons et du Borinage).

2) Evolution du matériel roulant électrique jusqu'en 1910

Lors de sa constitution en 1884, la SNCV avait été chargée d'étudier et de construire des lignes de chemins de fer secondaires et de les remettre en fermage à des sociétés particulières qui les exploiteraient.

La SNCV élaboraient aussi, puis faisait construire le matériel roulant, vapeur comme électrique, motrices et remorques. Elle mettait ce matériel à la disposition des exploitants suivant leurs besoins.

Depuis la création de la société, un esprit très poussé de standardisation du matériel roulant avait prévalu dans sa conception, alors que les exploitants auraient voulu mieux personnaliser les véhicules de leur exploitation. Dans la plupart des cas, les sociétés exploitantes faisaient des économies maximales sur l'entretien du matériel roulant, qui ne leur appartenait pas. Les équipements des ateliers et la qualité du personnel d'entretien étaient réduits au strict minimum.

Dans de telles conditions, la SNCV avait établi comme principe de base pour son matériel roulant : simplicité et robustesse !

Le matériel électrique n'a pas échappé à ces contraintes et il en est résulté qu'après 15 ans d'exploitation électrique les motrices étaient restées fondamentalement égales à elles-mêmes avec des évolutions mineures en dents de scie, n'améliorant ni la vitesse, ni le confort.

Si l'on compare les principales caractéristiques des voitures conçues en 1894 et celles de 1910, l'on constate les différences suivantes :

	<u>1894</u>	<u>1910</u>
Numéros de série	9001 à 9024 (*)	9337 à 9376
Longueur de carrosserie	4,400	5,100
Longueur des plate-formes	0,970	1,400
Longueur hors-tout	7,240	7,950
Largeur de carrosserie	2,920	2,270
Nb de places assises	24	20
Nb de places debout	15	20
Emmarchement	0,440	0,330
Ventilation	aérateurs	lanterneau
Puissance des moteurs	27 CV	35 CV
Vitesse maximum	45	45
Freins	à main électrique à air Böker (**)	à main Westinghouse rhéostatique
Suspension	double à truck	double à truck
Empattement	1,800	2,400

(*) 9001/9012 Verhaegen adj. 28-9-1893 ; 9013/9018 Franco-Belge adj. 24-4-1895 ; 9019/9024 Verhaegen adj. 6-8-1896.

(**) les freins à air Böker furent ajoutés en 1907/1908.

La flexibilité de la suspension était nettement plus souple que celle des voitures construites sans truck pendant la première décade du siècle. Entre ces deux époques, l'évolution des différentes caractéristiques des voitures a fluctué de façon parfois inattendue comme par exemple pour les suspensions

1894 avec truck	1900 simple	1902 avec truck
1904 simple	1906 avec truck	
1909 truck à longerons emboutis.		

Il en va de même des portes d'intercommunication des plates-formes, de la disposition des sièges qui passe alternativement du transversal au longitudinal en passant par la mode anglaise des sièges réversibles.

Les freins à air apparaissent épisodiquement et sont souvent abandonnés en cours d'exploitation (Bruxelles, Liège, Hainaut).

En ce qui concerne l'équipement électrique, l'on constate par contre une progression constante de la puissance des moteurs avec, comme corollaire, une même évolution des controllers. Par contre, le type des résistances de démarrage et de freinage ne s'est pas stabilisé, l'on est passé alternativement de la bande enroulée ou du fil en boudin, à la fonte, sans trouver une solution idéale.

Les carters d'engrenage étaient modifiés dans un sens, puis dans un autre, sans jamais donné entièrement satisfaction.

De même, le système de graissage passait alternativement de l'huile à la graisse. La prise de courant était adaptée au réseau où devait circuler la voiture, soit le trolley, soit l'archet.

Les premières voitures ont été construites avec des plates-formes ouvertes jusqu'aux environ de 1904 ; ensuite, les plates-formes ont été fermées par des paravents dès la construction. Ces premiers paravents plats, en forme de buffet, ont été montés par après sur les séries précédentes. Vers 1906, toutes les plates-formes étaient fermées. C'est un peu plus tard, que la forme des paravents est passée au pan coupé, d'abord avec portes d'intercommunication, puis sans porte vers 1908.

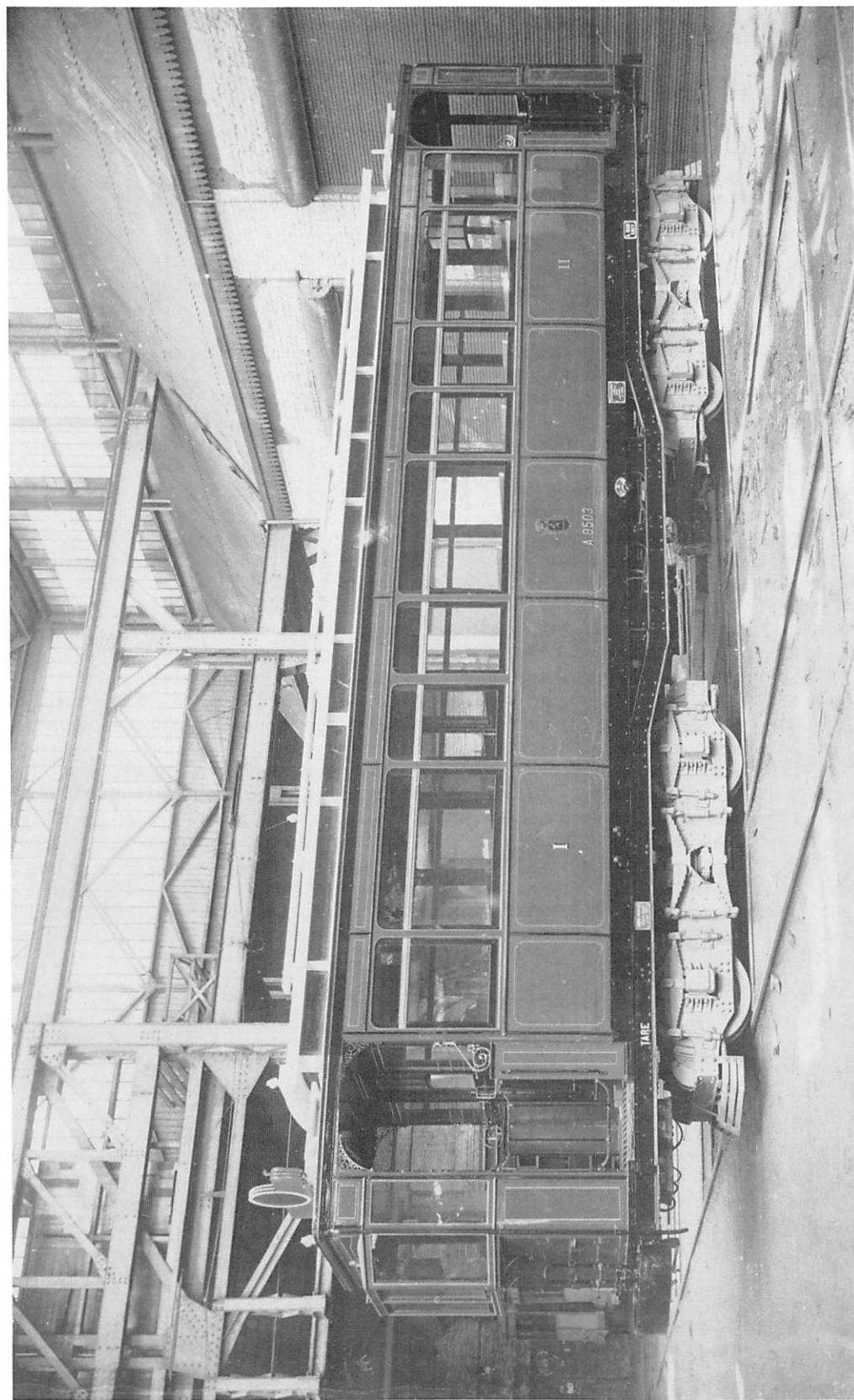
Il faut encore dire un mot des voitures spécialement construites pour les lignes de la Côte (type OB : Ostende-Blankenberge). Elles étaient aussi à deux essieux, comme toutes leurs consœurs, les paravents étaient caractéristiques, en demi-ellipse, avec porte d'intercommunication. Les sièges réversibles étaient garnis de rotin. L'équipement électrique permettait une plus grande vitesse, grâce à des controllers avec doubles shunts. Cette particularité permettait à ces voitures de soutenir les 55 km/h en palier avec trois remorques. Elles sont restées en service, sans grande modification, pendant environ 50 ans, toujours aussi vaillantes.

En général, les voitures remorques dérivait directement des voitures vapeur, sauf quelques unes, qui ont eu des chassis en treillis. Leurs aménagements ont évolué comme ceux des motrices, en ce qui concerne les plates-formes et les dispositions des sièges. Les dernières séries ont été construites avec lanterneaux et même disposition des fenêtres que les motrices, de façon à former des trains homogènes.

Les remorques ouvertes étaient d'usage courant sur tous les réseaux suburbains en été. Ce double parc de remorques nécessitait des remises importantes.

Pour les lignes de la Côte, les voitures remorques étaient de trois types, soit ouvertes pour les services courts, soit semi-ouvertes ou encore fermées à trois compartiments pour le service de la grande ligne. Ces dernières voitures offraient un confort amélioré pour ces longs parcours.

* *
*



ATELIERS "BAUME ET MARPENT". Motrice "Titanic" A.9503 dans les ateliers du
(Tramwegarchief E. Keutgens)
constructeur.

II. LES "TITANIC",

1) Besoins nouveaux pour l'exploitation

A la fin de la première décennie de ce siècle, l'on entrevoyait déjà la nécessité d'électrifier des longues lignes à grand trafic, surtout dans les zones suburbaines des grandes villes.

En effet, l'industrialisation des banlieues de villes importantes faisait appel à une nouvelle main d'oeuvre, qu'il n'était plus possible de trouver sur place. Cette main d'oeuvre se trouvait en suffisance dans les zones rurales relativement proches.

Ce nouveau trafic pour les lignes vicinales ne pouvait plus être assuré uniquement par la traction à vapeur. Les locomotives de la SNCV, qui avaient aussi été très bien standardisées, manquaient de puissance et surtout de vitesse pour donner une solution valable à ce problème. De plus, leur rayon d'action était très limité si l'effort demandé était important. Les temps d'arrêt pour la prise d'eau, le nettoyage du foyer et le chargement de charbon, étaient incompatibles avec un horaire tendu, comme celui qui devait assurer chaque matin l'arrivée de centaines d'ouvriers pour l'heure d'ouverture des ateliers. Enfin, les lignes suburbaines étant principalement à voie unique, le moindre retard d'un train se répercutait sur les différents points de croisement ce qui rendait l'exploitation à grande fréquence plus qu'aléatoire.

La traction électrique permettait de répondre au mieux aux faiblesses de la vapeur pour résoudre le problème particulier de trains lourds à grande fréquence. La puissance des motrices restait constante si l'alimentation de la ligne aérienne était suffisante ; le rayon d'action était illimité et la vitesse commerciale peu influencée par les variations de charge et les conditions climatiques.

Malheureusement, la SNCV ne disposait que de petites motrices électriques, incapables de remorquer des trains lourds. Il fallait donc étudier un nouveau modèle de motrices beaucoup plus puissantes.

Il existait déjà à cette époque de nombreuses automotrices électriques lourdes à bogies sur différents réseaux secondaires en France, en Suisse et en Allemagne. Les ateliers belges de construction avaient même participé à la fourniture de telles motrices dans différents pays étrangers (Russie, Hollande, Bulgarie, Argentine, etc...).

Mais la SNCV n'avait pas d'expérience dans l'étude de ces automotrices lourdes. Grâce à la collaboration des constructeurs, les plans d'une automotrice vicinale furent établis dans les années 1912/1913 et, après un appel d'offres, la commande de 12 voitures fut passée le 10 octobre 1913 aux ateliers "Baume et Mercier".

Ce matériel représentait, aux yeux des responsables du matériel roulant de la société, ce qu'il y avait de mieux à tous points de vue, pour cette époque aussi bien en fait de puissance de traction que de confort pour les voyageurs. Comme les esprits du moment restaient frappés par la splendeur et la vitesse des transatlantiques de l'époque et par la catastrophe que fut la perte de l'un d'entre eux à son premier voyage en 1911, la rumeur publique baptisa les voitures "TITANIC". Ils ne savaient pas combien ce nom serait maléfique.

2) Description des nouvelles "Titanic,,

Caractéristiques générales

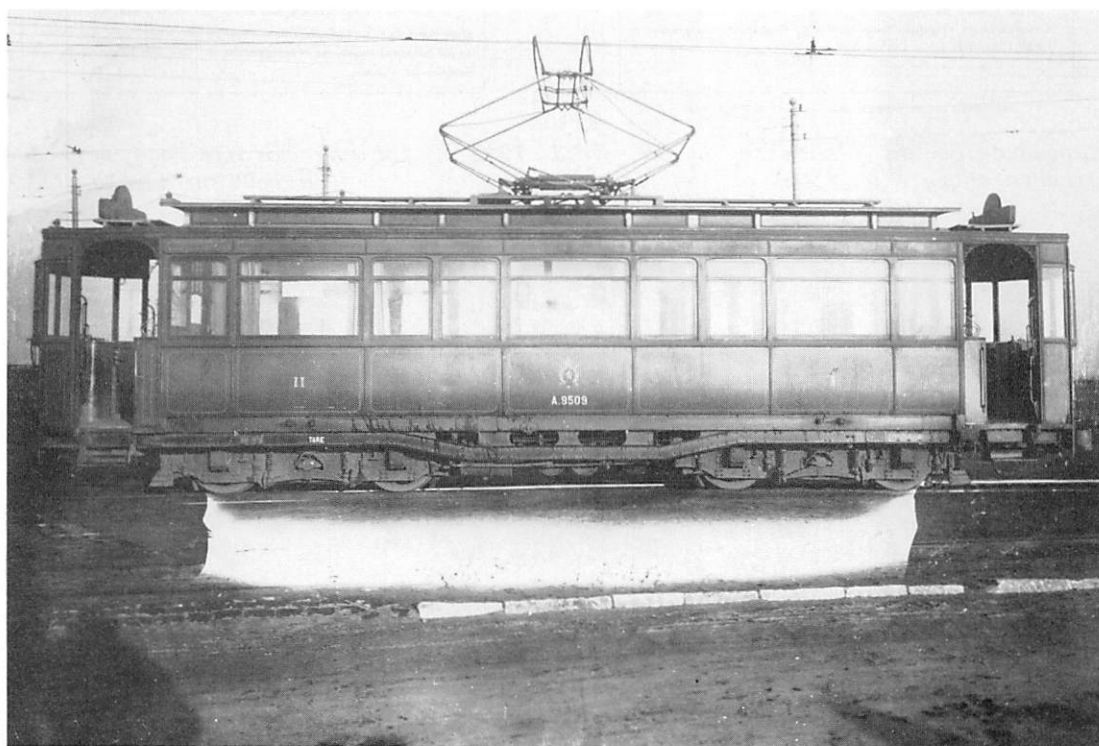
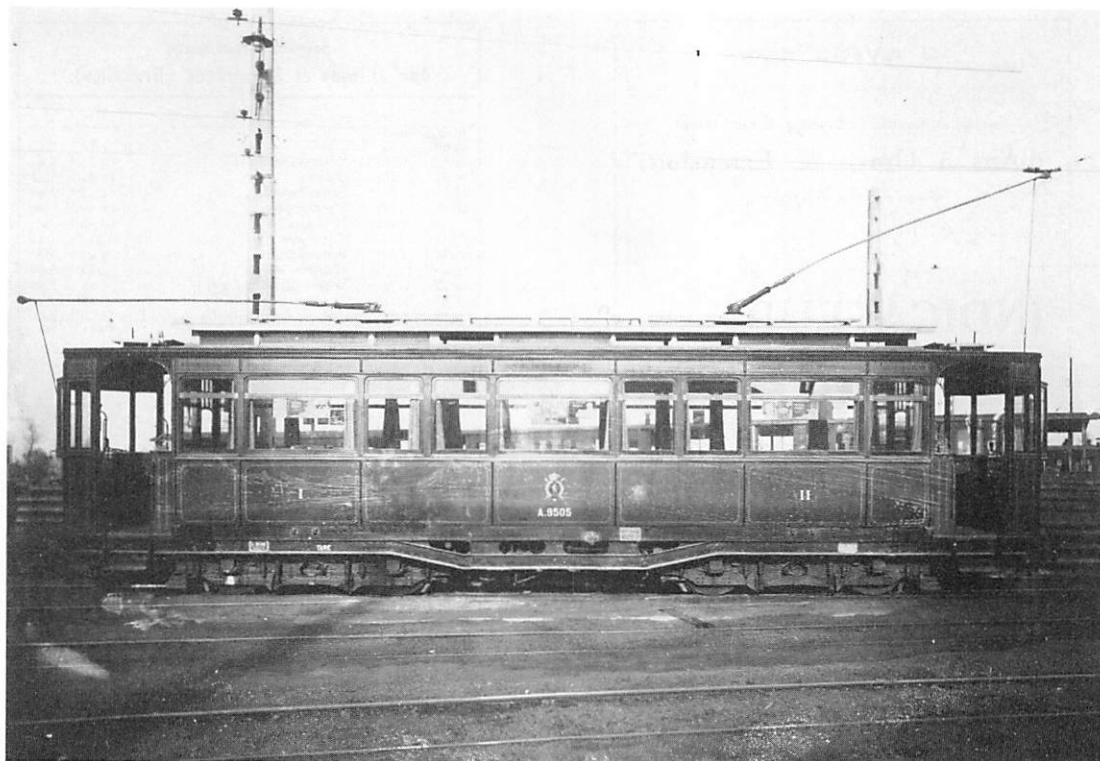
Longueur de la caisse	9,480 m
Longueur d'une plate-forme	1,400 m
Longueur d'une plate-forme avec paravent	1,700 m
Longueur du chassis	12,280 m
Longueur d'une banderole	0,520 m
Longueur totale hors tampons	13,320 m
Largeur de la caisse	2,400 m
Hauteur de la caisse (lanterneau non compris)	2,315 m
Hauteur au-dessus du rail (lanterneau compris)	3,625 m
Empattement des bogies	2,100 m
Entr'axe des bogies	6,200 m
Diamètre des roues au roulement (bandages neufs)	0,900 m
Tare	24.500 kg
Types de moteurs (4)	ACEC 101 puis 103
Frein à air	1ère demi-série type Böker 2e demi-série type Knorr
Places assises 1ère classe	16
Places assises 2e classe	32
Places debout (12 par plate-formes)	24
Nombre total de places	72

L'allure générale de la voiture était majestueuse, la carrosserie avait été inspirée par les dernières voitures à bogies conçues pour les trains bloc Bruxelles - Anvers. La disposition des fenêtres, avec alternance de chassis de fenêtres simples et doubles, avait grande allure. Par contre, les paravents des plate-formes avec buffet, étaient d'un dessin dépassé déjà à l'époque de la conception. L'on construisait les paravents, soit plats, soit à pans coupés, ou même arrondis. La toiture avec un lanterneau important alourdissait un peu la vue de profil. Le chassis de la voiture était spécialement robuste : il était constitué de deux poutrelles superposées, dont l'une avait la longueur de la caisse, l'autre rivée en-dessous formait poutre d'égale résistance et était prolongée sous les plate-formes.

Cette disposition permettait d'avoir un emmarchement favorable avec plancher à 755 mm à vide, au-dessus du rail. Il n'y avait qu'un simple marchepied. Par contre, la marche entre la plate-forme et le plancher de caisse était relativement importante (145 mm).

Les sièges étaient classiques pour l'époque : bois réversible en 2e classe et rotin réversible en 1ère classe. La largeur de la caisse de 2,40 m permettait l'installation de deux sièges doubles de front, en ménageant un passage de couloir de 440 mm ce qui n'était pas bien large.

Les bogies, à longerons de tôle rivée, étaient aussi de dimension impressionnante, l'entr'axe était de 2,10 m. La suspension à ressorts à lames, avec



LA ROUE (photo du haut). Motrice n° A. 9505 à perches.
HAECHT (photo du bas). Motrice n° A.9509 à pantographe.

(Tramwegarchief E. Keutgens)

19 AVRIL 1915

Société Anonyme du Chemin de fer Vicinal
d'Ans à Oreye & Extensions
Siège social à Waremmé.

INDICATEUR OFFICIEL

PRIX : 10 CENTIMES.

*Vendu au profit de l'Œuvre des
 "ORPHELINS DE LA GUERRE",*

Les arrêts, non renseignés au présent indicateur,
 ne sont pas observés.

L'heure indiquée est celle de l'Europe centrale.

Les transports de marchandises sont acceptés sans
 aucune responsabilité pour tous les risques de guerre :
 vol, perte, avarie ou retard.

Un bureau de renseignements, de la Société Nationale des
 Chemins de fer Vicinaux, fonctionne : 4, Rue Haute-Sauvenière,
 Liège. (Ouvert de 9 à 12 h. et de 8 à 4 h.)

Imprimerie Lucien Fraipont, Rue de Huy, 18, Waremmé.

1.

Service direct entre Ans (Liège) et Schaerbeek (Bruxelles).

		Stations			
2	4			1	3
Matin	Soir	D. Ans	A.	1.15	7.05
9.00	2.55	Villers-Traversée		12.54	6.42
9.23	3.16	Oreye		12.31	6.18
9.51	3.41	Saint-Trond		11.45	5.28
10.40	4.28	Overhospes		11.18	5.00
11.15	4.58	Jodoigne		10.28	
	5.47	Tirlemont			4.13
11.55		Beauvechain		9.45	3.35
12.30	6.27	Hamme-Mille		9.35	3.25
12.40	6.37	Wvert-Saint-Georges		9.20	3.10
12.55	6.52	Vossem		8.48	2.40
1.25	7.25	A. Schaerbeek (Place Dailly)	D.	8.10	2.00
2.05	8.05		Matin		Soir

N. B. — Colonnes de droite à lire de bas en haut.

Correspondances à

VILLERS-TRAVERSEE :	de Maestricht-Tongres :	9.10 ; 3.10.
"	vers Tongres-Maestricht :	12.55 ; 6.45.
OREYE :	de Waremmé :	9.40 ; 12.20 ; 3.30 ; 6.05.
"	vers " :	10.10 ; 12.35 ; 3.45 ; 6.20.
"	de Huy-Statte :	9.40 ; 12.20 ; 6.05.
"	vers " :	12.35 ; 3.45.
"	de Hasselt :	9.30 ; 12.22 ; 5.52.
"	vers " :	9.58 ; 12.50 ; 6.20.
St-TROND :	de Herck-la-Ville :	10.27 ; 4.17.
"	vers " :	11.50 ; 5.40.
"	de Hannut :	10.10 ; 4.15.
"	vers " :	12.00 ; 5.35.
OVERHESPEN :	de Jodoigne :	4.40.
"	vers " :	11.20.
"	de Tirlemont :	11.00.
"	vers " :	5.05.
JODOIGNE :	de Wavre :	10.15.
"	vers " :	5.45.
BEAUVECHAIN :	de Tirlemont :	6.20.
"	vers " :	10.02.
HAMME-MILLE :	de Louvain :	9.30.
"	vers " :	12.50 ; 6.40.

A Ans, les trains ci-dessus sont en correspondance avec les tramways électriques de et vers Liège. Trajet direct par les tramways « Est-Ouest » en 25 minutes ; trajet, via Montegnée-Saint-Gilles, par les tramways vicinaux en 35 minutes.

Reproduction de l'horaire du 19 avril 1915 - Tableau horaire des services directs entre Schaerbeek et Ans (Liège). (Collection M. Albrecht)



A la Place Dailly. — Le départ pour Liège

PLACE DAILLY. Convoi vapeur en partance pour Liège. (Tramwegarchief E. Keutgens)

colonnes obliques, était très classique ; la suspension secondaire avec doubles ressorts à lames avait des bielles de suspension longues, ce qui aurait dû assurer un rappel doux et progressif. Malheureusement, ces bielles manquaient d'obliquité. La flexibilité du secondaire trop faible et les débattements transversaux non amortis, provoquaient une instabilité de la caisse sur les bogies et une dureté relative de la suspension en général.

Concernant le freinage, le frein à air était indispensable, car comme pour toutes les voitures à bogies de cette époque, le frein à main était déficient et ne pouvait assurer que le maintien de la voiture à l'arrêt.

Les moteurs avaient été spécialement étudiés pour ces voitures par les Acec, ils étaient les plus puissants construits pour ce type de motrice.

Malheureusement, l'équipement électrique n'était pas adapté à la puissance des quatre moteurs et la conduite de ces voitures ne pouvait être confiée qu'à des wattmen chevronnés. Les coups de feu au controller étaient monnaie courante ; quant au frein électrique, son utilisation sans casse tenait de la prouesse.

Si les moteurs avaient beaucoup de puissance, leur nombre de tours et le rapport d'engrenage étaient tels que la voiture se promenait très sagement à 45 km/h en palier.

Par contre, l'on pouvait lui accrocher trois, quatre, cinq, six... remorques ou wagons. Elle les enlevait allégrement, son poids de 24,5 t et la puissance des moteurs le lui permettaient.

Telle était la super-motrice en construction en 1914, lorsque la première guerre mondiale éclata.

3) La guerre 1914 - 1918

Coups de tonnerre dans le ciel de la Belgique, coups de fouet pour la SNCV. La première stupeur passée, l'occupant se réservant la majorité des services du chemin de fer, les Vicinaux durent faire face à une demande de trafic imprévisible. Le réseau était, heureusement, arrivé à un point de développement tel que l'on pouvait joindre de nombreuses grandes villes par des chemins parfois détournés, mais des chemins quand même. Très rapidement, le ravitaillement de la population devint un problème qui allait en s'aggravant de semaine en semaine.

Les sociétés exploitantes, de concurrentes qu'elles étaient, s'allièrent pour créer des services directs, parfois sur plusieurs provinces, comme les trains express de Bruxelles à Liège, de Bruxelles à Mons et tant d'autres.

Tout le personnel fit un effort extraordinaire, au point que la situation alimentaire s'était plutôt améliorée après quelques mois de guerre.

Mais ce qui ne s'améliorait pas, c'était le matériel roulant ; l'on faisait flèche de tout bois, mais le manque de pièces de rechange et de matières premières mettaient progressivement hors service les véhicules les plus fragiles. Ce fut la victoire de la vapeur qui régna en maître pendant ces années difficiles. Il a été même possible de sortir de différents ateliers non réquisitionnés, plusieurs petites séries de nouvelles locomotives. Par contre, les motrices électriques en construction restaient pour la plupart en attente dans les ateliers.

Que sont devenues nos "Titanic" pendant cette période ? La seule chose certaine, c'est qu'elles n'ont pas été achevées.

Nous ne savons pas exactement pour quelles raisons. Les occupants ayant réquisitionné les Acec à Charleroi, ils se sont vraisemblablement opposés à la livraison des équipements prévus pour les motrices électriques. Le besoin

de cuivre pour la guerre était crucial à cette époque. Vers la fin de la guerre, les ateliers étaient complètement pillés et les principales machines envoyées en Allemagne.

Aucune guerre n'étant éternelle, lorsque l'on fit le bilan de la situation des sociétés exploitantes en 1919, la conclusion a été que les Vicinaux se voyaient obligés de reprendre eux-mêmes l'exploitation de la plupart des lignes concédées.

Cette reprise fut pratiquement terminée en 1920, la société s'étant restructurée en exploitations provinciales, sauf le Brabant qui avait deux directions l'une à Bruxelles, l'autre à Louvain. Le Luxembourg dépendait de la direction de Namur.

L'on ne peut pas oublier, qu'une partie du réseau vicinal était restée de l'autre côté de l'Yser et que, là aussi, les responsables de la société, aidés par la Compagnie des Chemins de fer de l'Armée belge, ont réalisé des prouesses dont le regretté Monsieur Debot nous a déjà conté avec humour les meilleures épisodes. Pendant cette période, 48 locomotives neuves ont été fournies par l'Angleterre ; 20 vinrent des Etats-Unis et 36 furent construites en Belgique. Bon nombre de wagons à marchandises (fermés et à haussettes) vinrent d'Espagne.

4) Livraison et essais sur différents réseaux (1919 - 1921)

Les 12 voitures lourdes avaient été commandées par le groupe du Brabant et leur coût imputé au capital de ces lignes. La direction générale avait attribué à ces voitures les n° 9499 à 9510.

Lorsqu'enfin, en 1919, les premières voitures de la série ont été prêtes pour la réception, le problème s'est immédiatement posé : où va-t-on utiliser ces voitures ? A peine aptes pour le service, elles se trouvaient déjà encombrantes !

Au sortir de la guerre, il était avant tout question de remettre les différents réseaux en état de fonctionner ; que ce soient la voie ou le matériel roulant, il y avait de quoi occuper toutes les énergies disponibles pendant de longs mois. De plus, la reprise des exploitations abandonnées par les fermiers, exigeait la formation de nouveaux chefs et l'adaptation d'un personnel désorienté.

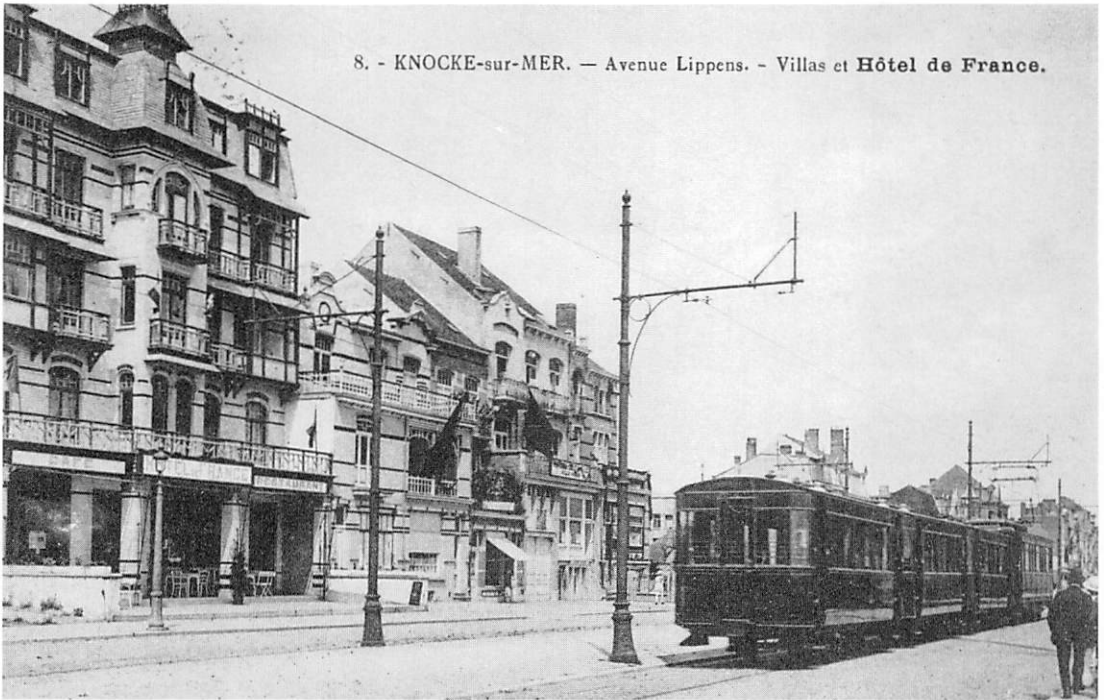
La guerre avait arrêté tout programme d'électrification et de nombreuses lignes vapeur avaient été démontées par l'occupant. Il y avait cependant une exception constituée par la nouvelle ligne Zuen - Halle qui fut mise en service vapeur le 1er mai 1916 ; son électrification ne fut terminée que le 16 février 1931. La première ligne électrifiée après la guerre a été le tronçon Espinette Centrale - Waterloo Lion, mis en service en 1929.

Malgré le retard de quatre ans, dû à la guerre, les Titanic arrivaient trop tôt !

La date du début des livraisons approchait et il fallait décider du ou des réseaux où ce nouveau matériel pourrait être essayé, puis mis en service.

Finalement, la décision fut prise d'envoyer les 4 premières voitures sur les lignes de la Côte. Ces voitures, n° 9499 à 9502, ont été expédiées à Ostende en 1919.

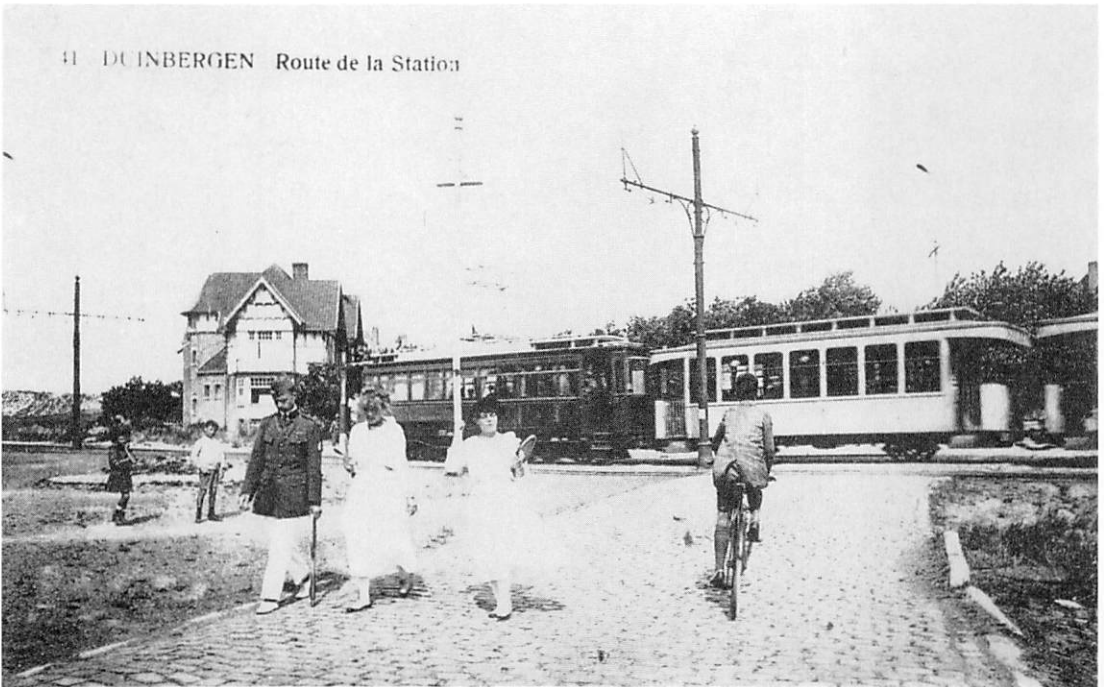
Les deux voitures suivantes de la première demi-série, les 9503 et 9504, ont été expédiées le même mois vers Bruxelles (document Direction Générale SNCV). Les 6 dernières voitures n'ont quitté les ateliers "Baume et Marpent" qu'en mars 1921, de nouveaux approvisionnements ayant dû être commandés. Ces six voitures ont ainsi profité partiellement de l'expérience des premiers essais.



KNOCKE-sur-MER (Avenue Lippens). Motrice "Titanic" et remorques ex-vapeur.
(Tramwegarchief E. Keutgens)

* *
*

DUINBERGEN (Route de la Station). Motrice "Titanic" et remorques "à casquettes".
(Collection R. Hausman)





BLANKENBERGE (Parc). Arrivée du tramway se dirigeant vers Ostende.

(Collection R. Hausman)

* *
*

WENDUYNE (station SNCV). Autre convoi également en direction d'Ostende.

(Tramwegarchief E. Keutgens)



Monsieur Debot, Ingénieur à la S.E.L.V.O.P. à Ostende, n'a pas décrit la mise en service des voitures "Titanic". L'on sait cependant que la vitesse maximum de ces voitures était nettement inférieure à celle des motrices O.B., il n'était pas possible de les intégrer dans un roulement normal, car elles ne pouvaient pas suivre l'horaire. Il a fallu les utiliser pour des services supplémentaires en été ou pour remorquer des trains spéciaux. Les quatre "Titanic" avaient été équipées d'un pantographe Siemens placé dans l'axe de la voiture.

Comme les "Titanic" de la première série étaient équipées d'un frein à air "Böker" et que tout le matériel du réseau de la Côte avait un frein "Westinghouse" différentiel, l'on a été obligé dès le début, d'équiper quelques remorques Raghenno d'un équipement de frein correspondant.

Plus tard, vers 1921, lors de la livraison des remorques de la grande série dite "vapeur tôle", quelques unes de celles-ci, départies à la Côte, ont été équipées d'un frein à air compatible avec celui des "Titanic".

C'est principalement sous cette forme de train, motrice + trois remorques, que les "Titanic" ont fait du service non régulier sur la ligne Ostende - Knokke - Le Zoute. Ces rames ont toujours conservé leur livrée d'origine en vert vicinal.

Si l'on a retrouvé quelques documents photographiques de ces rames, aucune appréciation spéciale n'a été trouvée sur cette période, pourtant longue, pendant laquelle ces quatre motrices sont restées à la Côte.

Ce n'est en effet que fin 1928, que la décision a été prise de les renvoyer dans leur groupe d'origine. Pendant neuf ans, les "Titanic" ne doivent pas avoir parcouru beaucoup de kilomètres, car il ne semble pas que ces voitures aient été révisées pendant ce laps de temps. Au moment de leur retour au groupe propriétaire, une au moins, la 9500, était hors service avec un compresseur avarié et toutes avaient la peinture en mauvais état (document SNCV, direction du matériel roulant n° 72.618 du 19-11-1928).

Les voitures 9503 et 9504 de la première demi-série, expédiées à Bruxelles, ont été attachées à la rue Eloy. Elles ont été équipées de deux prises de courant par perche, fixées dans l'axe des bogies. Après mise au point, les deux voitures se sont aussi trouvées dans l'impossibilité d'être intégrées dans un service normal. Elles étaient beaucoup trop lentes pour suivre l'horaire des petites trotteuses de l'Espinette et leur capacité comme leur consommation de courant étaient incompatibles pour servir sur les autres lignes urbaines. Il ne leur restait que les beaux dimanches, où on les voyait tirer triomphalement trois remorques ouvertes bondées de candidats-promeneurs pour la Forêt de Soignes.

A cette époque, le poids freiné de la motrice avait été jugé suffisant pour retenir trois baladeuses, car les boyaux d'accouplement des freins des motrices avaient été remontés.

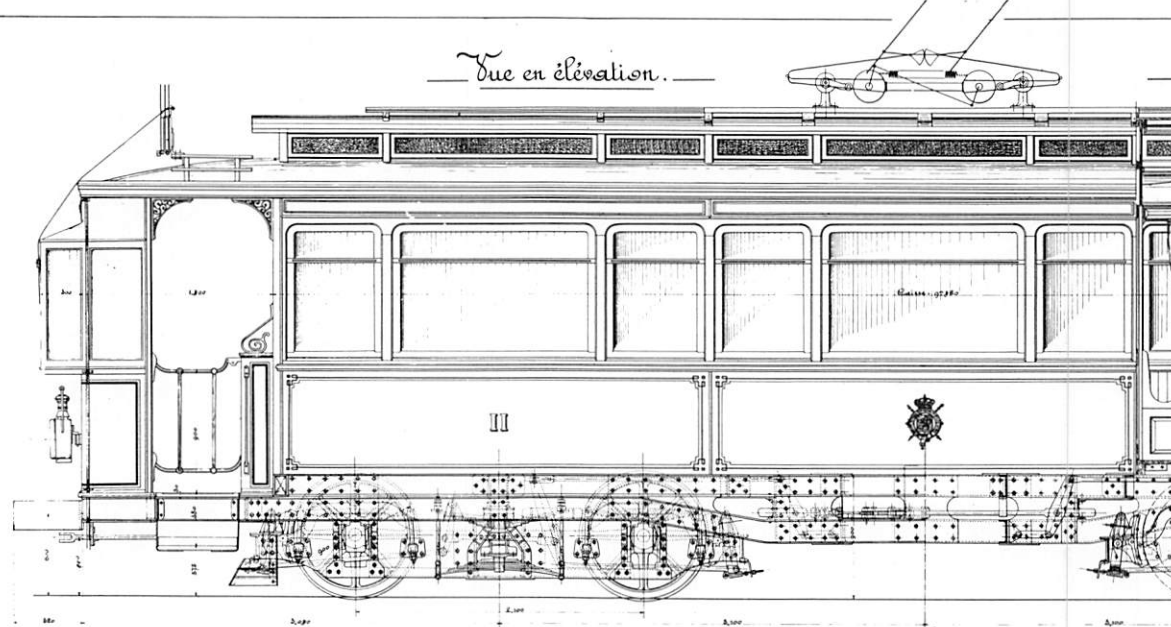
Malgré cette faible utilisation, les "Titanic" arrivaient bien à point, à un moment où le parc des voitures de l'Espinette était nettement insuffisant pour résorber les pointes des dimanches d'été.

Ce n'est qu'après l'arrivée, en 1921, des motrices suivantes 9505 et 9506, que les quatre "Titanic" purent effectuer leur premier service régulier entre Zuen et la place Rouppe, pour relayer les locomotives sur le parcours urbain de la ligne de Hal. L'horaire prévu pour les locomotives pouvait facilement être amélioré, malgré la nécessité de conserver des serre-freins sur les remorques.

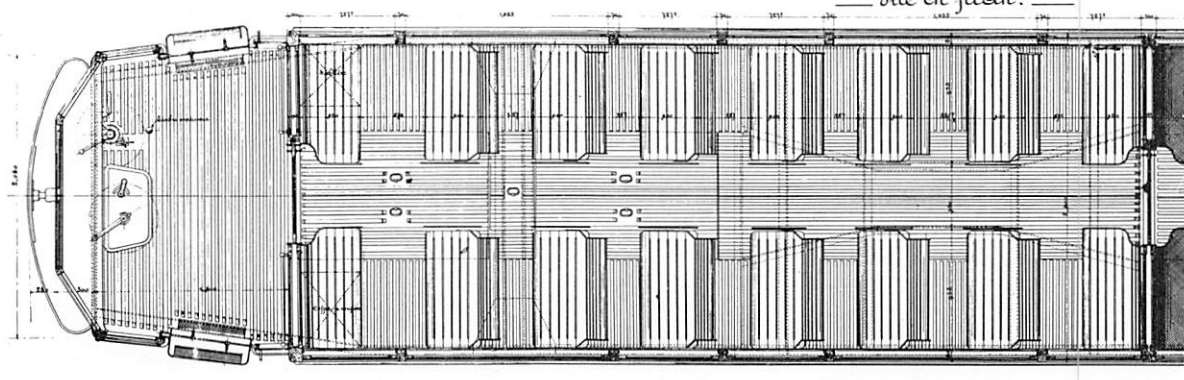
A part la photo de la 9505 à La Roue, il ne reste, à notre connaissance, pas de document photographique de la traction par les "Titanic" des rames vapeur de Hal. Ces rames étaient formées de voitures vapeur du dernier modèle, soit celles en teck de 1916, soit celle tôle de 1920. Le nombre de voitures variait de quatre à sept unités et il est bien dommage de ne pouvoir en illustrer cet article.

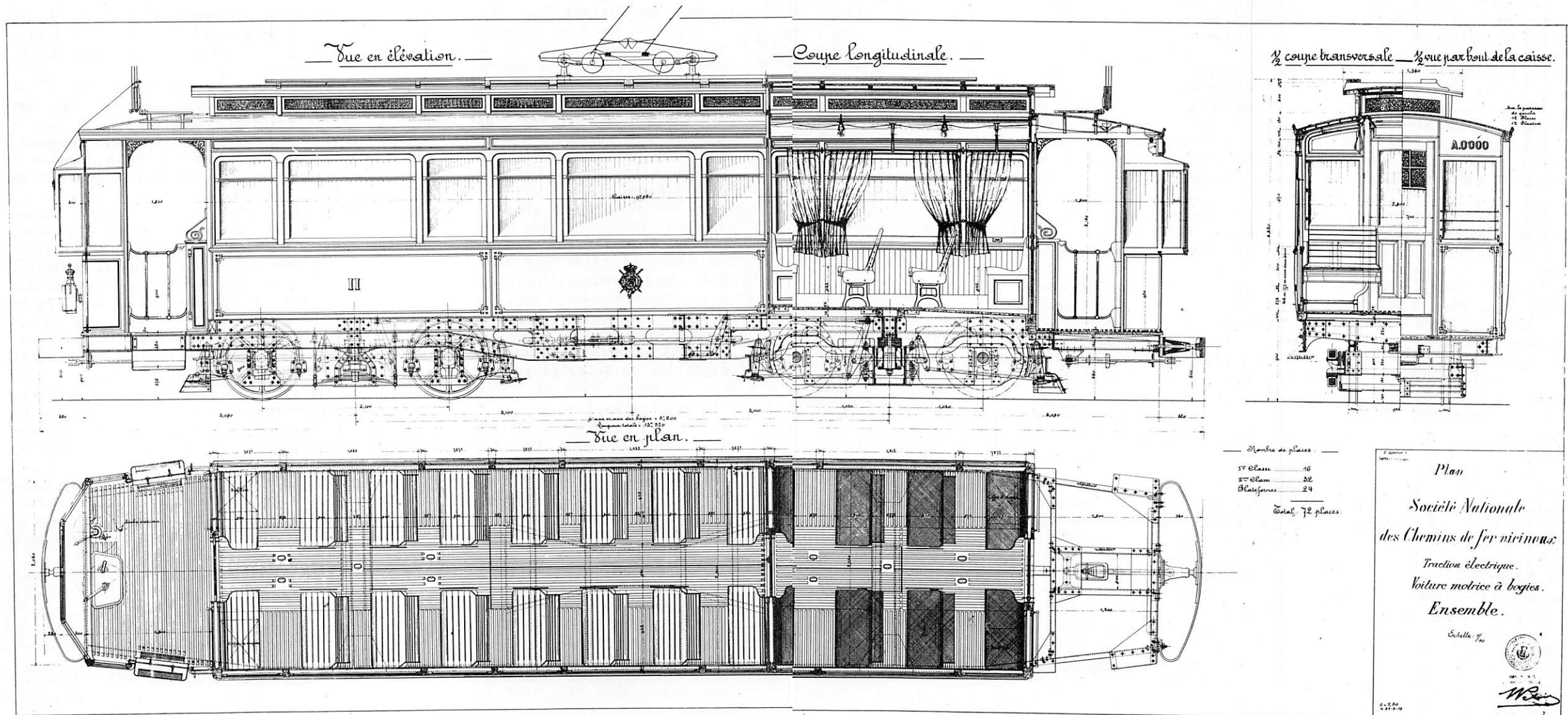
La puissance estimée des moteurs (\pm 60 CV) était susceptible de remorquer

Vue en élévation.

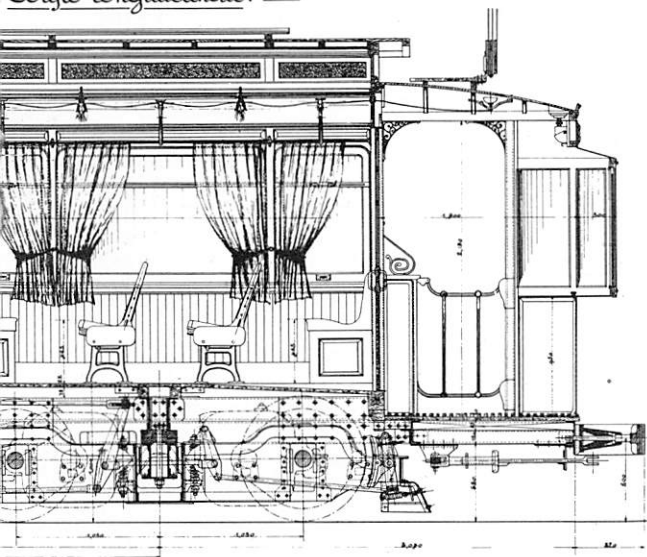


Vue en plan.

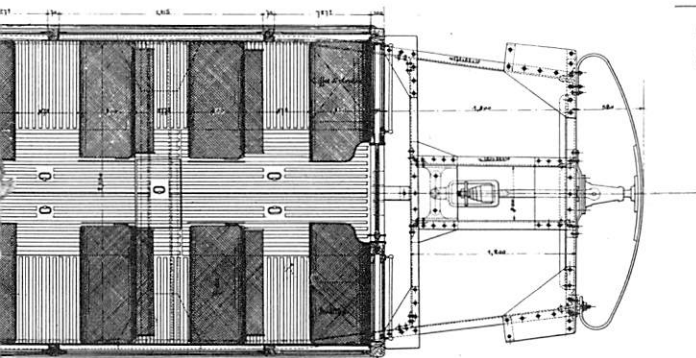
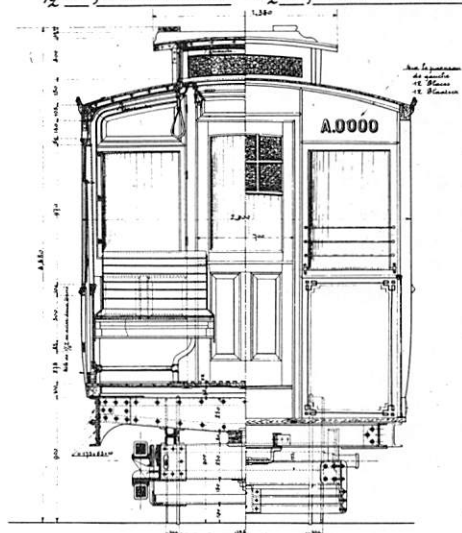




Coupe longitudinale. —



1/2 coupe transversale — 1/2 vue par bout de la caisse.



Nombre de places

IV^e classe 16
 I^{re} classe 52
 Balaisernes 24

Total 72 places

Plan
 Société Nationale
 des Chemins de fer vicinaux.
 Traction électrique.
 Voiture motrice à bogies.
 Ensemble.

Echelle 1/100



W. B.

1911

de tels convois. Nous avons vu, pendant la dernière guerre, des motrices à bogies ex-benzo-électriques équipées de quatre moteurs MTV 343 de ± 55 CV, remorquer quotidiennement cinq voitures surchargées, sur la ligne de Leerbeek, cette dernière ayant un profil nettement plus difficile que la ligne de Hal. Cependant, l'électrification du tronçon Zuen - Hal étant décidée, les nouvelles voitures à bogies "Pullman" allaient permettre de se passer des "Titanic" et d'assurer de bout en bout un service plus rapide et plus confortable. Enfin, les quatre dernières voitures ont été envoyées par le constructeur directement à Diegem en 1921. Elles y ont été équipées d'un pantographe Siemens placé au milieu de la voiture.

La ligne vapeur Bruxelles (Eglise Ste-Marie) - Haecht avait été électrifiée dans sa partie suburbaine entre la rue Eenens et Diegem-Lo et mise en service le 15 juin 1914. De nombreux trains mixtes qui amenaient, tôt le matin, des denrées alimentaires à Bruxelles, continuaient à être remorqués par des locomotives. La population de Schaerbeek se plaignait de ces engins bruyants et fumants, qui les réveillaient tous les jours avant 5 h du matin, en dévalant au travers de la commune. Les "Titanic" ayant résolu un problème semblable à Anderlecht le long de la ligne de Zuen, il était normal qu'elles donnent aussi satisfaction à Schaerbeek. Il n'y avait pas de problème de vitesse pour les motrices à bogies remplaçant des locomotives, le service suburbain étant assuré par des motrices à deux essieux avec remorque, dont la faible fréquence permettait aux trains de messagerie venant de Haecht de s'intégrer facilement dans le roulement.

Le trafic marchandises de cette ligne de Haecht, qui convenait particulièrement bien aux "Titanic" a gardé longtemps une importance exceptionnelle pour une ligne d'accès à Bruxelles. En plus des transports de messagerie, quelques industries dont la brasserie de Haecht, restèrent longtemps des clients assidus des vicinaux. Cette brasserie a d'ailleurs eu en location plusieurs dizaines de wagons fermés peints en blanc pour ses transports de bière et ses approvisionnements.

Les six dernières voitures "Titanic" livrées en mars 1921 avaient déjà profité des améliorations apportées suite aux essais des premières voitures. Ces améliorations portaient principalement sur les moteurs et leur transmission, ainsi que sur le type de frein à air.

Les ACEC avaient, dès 1911, étudié un nouveau moteur type 100, avec une carcasse en une pièce mais encore avec des paliers lisses pour l'induit. Ce moteur n'était pas ventilé. Les plateaux latéraux comprenaient les deux paliers de l'induit. D'abord modifié pour être adapté aux performances demandées pour les voitures "Titanic", ce moteur est devenu ACEC 101. Suite aux essais sur la première demi-série, différents renforcements ont été apportés et le moteur s'est alors appelé ACEC 103.

Les moteurs de la série 100 n'étaient qu'une transition vers les moteurs dits MTV (moteur tramway ventilé) et n'ont pas été construits en très grande série. Après la guerre 1914-1918, la société Böker a disparu et les dernières voitures ont été équipées du frein Knorr du même modèle que celui qui équipait les fourgons-moteurs 9959 à 9964 et 9965-9966.

Ce n'est que plus tard, vers 1933, que l'essai d'un équipement électrique français (Thomson-Houston) a été effectué sur la 9500, dans le but d'augmenter la vitesse de la voiture et d'en améliorer la conduite. Malheureusement, cet essai ne donna pas satisfaction, la fiabilité des moteurs n'étant pas valable. L'équipement fut d'ailleurs démonté.



UCCLE (ch. de Waterloo). Motrice "Titanic" A. 9505 et remorques baladeuses
sur la ligne de l'Espinette.
(Tramwegarchief E. Keutgens)

5) Regroupement sur la ligne de Haecht (1928)

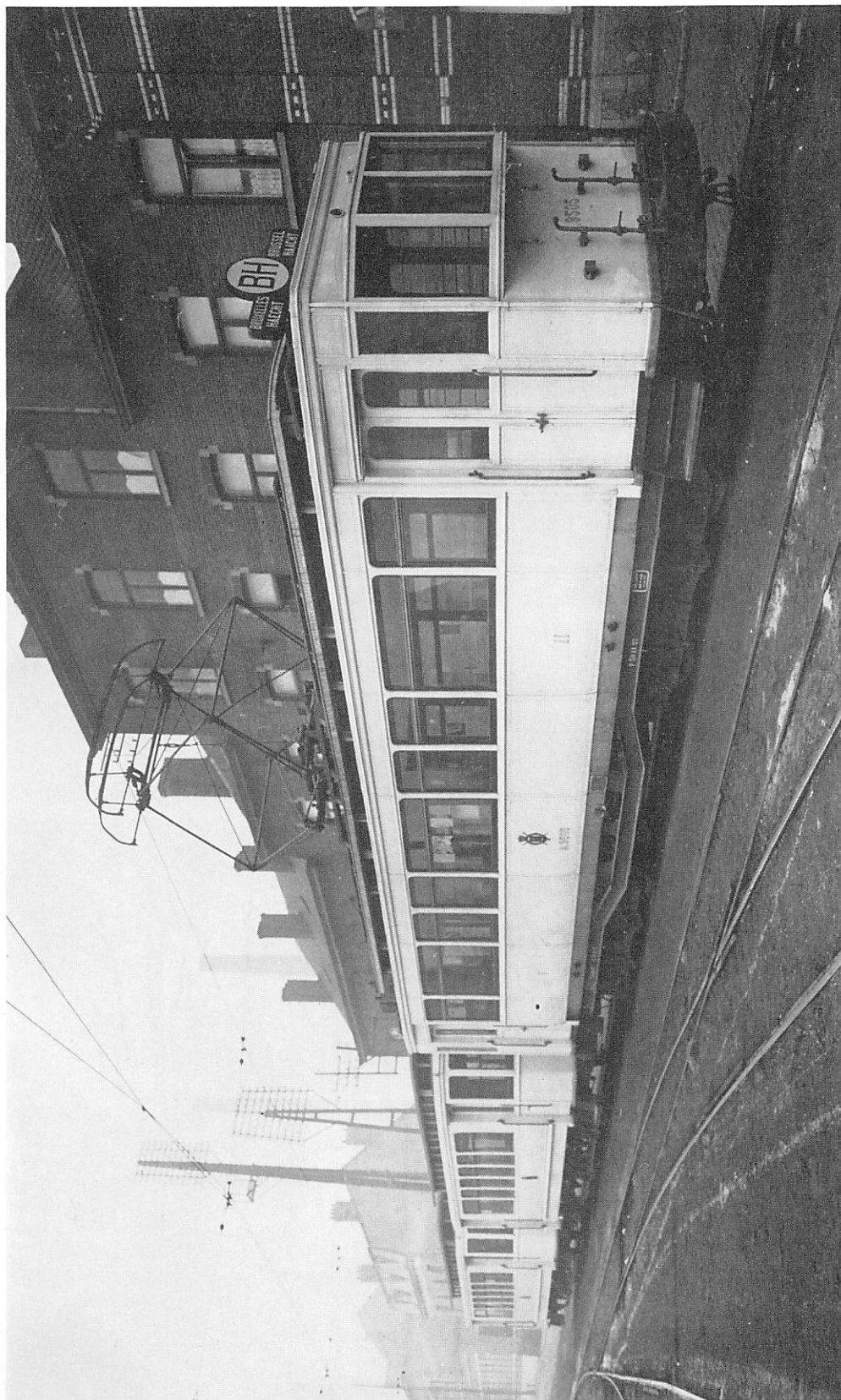
Nous avons déjà signalé que le tronçon suburbain de la ligne de Haecht avait été électrifié en 1914. Ce n'est que dix ans plus tard que le tronçon Diegem-Lo - Haecht, soit le 27 mai 1924, a été inauguré en traction électrique. Comme les "Titanic" s'étaient le mieux adapté au trafic de cette ligne, il était logique que l'on sonna leur rassemblement. Les transferts à l'intérieur du groupe du Brabant, soit de Bruxelles à Haecht, ne nous ont pas laissé de trace, mais il est vraisemblable qu'ils se sont effectués unité par unité, suivant les possibilités entre 1924 et 1928. Les voitures auront été révisées et les perches enlevées, la peinture restant toujours vert foncé. Pour ce qui est des quatre voitures de la Côte, leurs transferts s'étant effectués par l'intermédiaire de la Direction Générale, nous avons des documents originaux. L'ordre d'expédition n° 72.704 des quatre motrices n° 9499 à 9502, franco en gare de Louvain (vicinal) date du 24 novembre 1928. L'expédition s'est faite le 10 janvier 1929. Monsieur J. Cuvelier, alors Ingénieur à Louvain, en a accusé réception après inspection le 9 mars 1929. Le service du matériel roulant de la D.G. avait déjà fait faire une inspection des voitures à Ostende et constaté principalement que la peinture était très usée. Tenant compte qu'elles devaient être repeintes bientôt en crème, rien n'a été fait avant le départ des voitures. Effectivement, plusieurs "Titanic" ont continué à rouler en vert jusqu'aux environs de 1932. Avec les 12 motrices à bogies et en plus une dizaine de motrices à deux essieux pour le service suburbain de la série 9450, le parc de la ligne était suffisant pour assurer confortablement le service de la ligne de Haecht. Les horaires avaient été établis en fonction de la vitesse des voitures et en fait, il y avait plus de trains mixtes que de trains essentiellement voyageurs. L'expédition par wagon complet se faisait principalement entre Haecht et la rue Eenens (gare marchandises sise à Schaerbeek), ce qui n'entraînait pas de manoeuvres en cours de route. De nombreux et excellents documents photographiques nous sont restés de cette époque ; presque tous concernent des trains mixtes.

Les "Titanic" avaient vraiment trouvé le seul champ d'action qui leur convenait : "tracter des lourdes charges à faible vitesse".

Ce n'est que pour 1935, année de l'Exposition Internationale, que le parc des motrices à bogies a été renforcé par des voitures similaires aux "Pullman", en l'occurrence la dernière transformation des voitures dites "Odessa" n° 9668 à 9675. A cette époque les "Titanic" avaient été toutes repeintes en blanc crème et l'on avait fermé les plate-formes par des portes à double battant. Pour le reste, elles étaient restées identiques à elles-mêmes depuis 1919-1921. Les remorques étaient en général d'anciennes voitures "vapeur" améliorées, avec des paravents et des portes de plate-forme. Il faut noter que c'est sur la ligne de Haecht que circulèrent les remorques dites "Santiago" n° 19105 à 19110, en général peu connues des amateurs actuels. Ces remorques à deux essieux avaient été construites par Van der Zypen et Charlier à Cologne pour le réseau à voie normale de Santiago au Chili et, elles avaient été mises à voie d'un mètre par l'atelier de Kessel-Lo.

Les ateliers et dépôt de Haecht avaient été reconstruits et agrandis en 1935 en vue du prolongement de l'électrification vers Malines. Ces nouvelles installations facilitaient beaucoup l'entretien et la réparation des motrices à bogies, Diegem ne s'occupant plus que de l'entretien des voitures à deux essieux.

Les "Titanic", robustes malgré leurs points faibles, semblaient aptes à rouler encore une dizaine d'années, lorsqu'une catastrophe survint à Haecht en 1937. Cet accident allait changer définitivement leur destinée.



HAECHT (dépôt). Motrice "Titanic" A. 9505 et remorques "Santiago" sur la ligne BH.
(Collection P. Dehon)



*HAECHT (dépôt). Ruines des remises après la tragique nuit du 18 mars 1937.
(Collection P. Dehon)*

* *
*

HAECHT (dépôt). Fourgon-moteur n° 9504 sur ancien châssis "Titanic".

(Photo P. Van Campenhoudt)



6) L'incendie de la nuit du 18-19 mars 1937 et la récupération des épaves

Cette nuit-là, la nouvelle remise de Haecht flamba et s'écroula sur les voitures qui y étaient garées.

Que s'était-il passé ? La mauvaise habitude des controllers des "Titanic" qui, passablement usés, ressautaient sur le premier cran de série lorsqu'on les lançait un peu trop rapidement sur le zéro, était bien connue. Un receveur négligent aurait ainsi fermé le frein à main d'une voiture et, les résistances chauffant, le plancher prit feu lequel se communiqua aux autres voitures puis à la toiture de la remise. La surveillance devait aussi être défailante. Lorsque l'alerte fut donnée, les faibles équipements des pompiers de la région ne purent que limiter les dégâts. Quelques voitures furent épargnées mais le bilan s'avéra immédiatement très lourd : cinq "Titanic" étaient complètement détruites (9500, 9502, 9505, 9508 et 9509), une motrice à bogies "Pullman" prêtée par le groupe d'Anvers n° 9995, 8 remorques dont 3 "Santiago" (19106, 19108 et 19110), une voiture fourgon-vapeur (2114), 4 remorques-vapeur (10589, 10590, 10592 et 10598) reconstruites en 1939 par les ateliers de Kessel-Lo, subirent le même sort.

Le 26 décembre 1939, la 9503 a également brûlé dans la remise de Rupelmonde suivant le même scénario, ce qui semble bien confirmer la culpabilité des controllers des "Titanic", mais aussi le manque de qualification et de conscience professionnelle de certains agents.

Les autres "Titanic" se trouvaient en dehors de la remise ou à Diegem, ce qui les sauva.

Cette triste mésaventure leur a été fatale. En effet, la décision fut prise comme un couperet : dès que le matériel de remplacement sera disponible, les "Titanic" seront retirées du service.

Il en fut ainsi, mais leur qualité de bon tracteur allait cependant les sauver de la casse. Les cinq châssis brûlés et tordus ne furent même pas mis à la mitraille et restèrent encore de longs mois sur les voies au fond du dépôt de Haecht.

Quant aux 7 rescapées (9503 comprise), l'idée de les transformer en tracteur fit son chemin. Les lignes électriques avaient encore un important trafic de marchandises à assurer et les bruits de guerre rappelaient le rôle joué par les vicinaux vingt ans plus tôt. Au fur et à mesure de leur déclassement pour le service "voyageurs", les "Titanic" ont subi une transformation sommaire en tracteur-marchandises.

Le groupe du Brabant (Louvain) conserva les 9499 et 9504 et les ateliers de Kessel-Lo en exécutèrent les modifications. Celles-ci comprenaient un compartiment bagages en lieu et place de la seconde classe. De chaque côté de la voiture, une double porte coulissant à l'intérieur du long pan, y donnait accès. Ces portes étaient situées à hauteur de la grande fenêtre du fond des compartiments. Les résistances furent remplacées par des nouvelles en fil boudiné, montées sur la toiture. Le pantographe fut déplacé pour faire place aux résistances et monté dans l'axe du bogie au-dessus du compartiment bagages. Les motrices 9501, 9503, 9506, 9507 et 9510 furent successivement expédiées au groupe des Flandres à Destelbergen. Ces ateliers effectuèrent une transformation semblable à celles de Kessel-Lo, mais cependant différente sur certains points. Les doubles portes prirent la place des deux petites fenêtres situées au milieu du compartiment de seconde classe, ce dernier étant entièrement

utilisé pour la messagerie, le compartiment de première classe servant de bureau pour le chef-train.

Les nouvelles résistances et le pantographe furent inversés, ce dernier prenant place au-dessus du bogie côté première classe.

Comme déjà exposé, la 9503 eut une nouvelle vie bien courte dans les Flandres, puisqu'elle a été détruite par incendie le 26 décembre 1939.

L'arrivée des tracteurs a été bien accueillie sur les différentes lignes de ce groupe car ils ont permis de mettre hors service des locomotives souvent sous-utilisées.

Les bruits de guerre s'étant confirmés et le succès des "Titanic" transformées allant en s'amplifiant, la décision fut prise de construire cinq tracteurs neufs au départ des châssis et bogies provenant des voitures incendiées.

C'est le groupe d'Anvers et plus précisément l'atelier de Merksem qui, en 1939, a été chargé de cette construction. Un nouveau plan de carrosserie fut établi en fonction de leur nouvelle destination. Le châssis fut raccourci sous les plate-formes de façon à ne laisser la place que pour un poste de conduite à chaque extrémité. L'ensemble de l'aménagement de la caisse était inspiré par celui des tracteurs à deux essieux : une porte centrale coulissante en un panneau et deux fenêtres symétriques de part et d'autre. Cette carrosserie, très solide, fut construite avec des profilés et des tôles de forte épaisseur, de façon à augmenter la tare du tracteur.

L'équipement électrique fut complètement renouvelé avec des éléments standards existants : moteurs MTV 535 et controllers à cames TC 476. Les résistances furent montées sur la toiture et le pantographe placé au-dessus du bogie avant, cet avant étant théorique puisque le tracteur était symétrique. Le compresseur d'air était installé à l'intérieur du compartiment à bagages.

La numérotation de ces nouveaux tracteurs, attribuée par la Direction Générale, allait de 10294 à 10298. Vraisemblablement, l'attribution des numéros s'est faite dans l'ordre des numéros anciens 9500, 9502, 9505, 9508 et 9509, mais nous n'en avons pas la certitude.

Tous les tracteurs rescapés portant encore le numéro des "Titanic" ont été renumérotés théoriquement lors de la réforme de 1956 : les 9499, 9501, 9504, 9506, 9507 et 9510 devenant respectivement les 44304, 44300, 44305, 44301, 44302 et 44303.

7) Nouvelle vie comme tracteurs marchandises

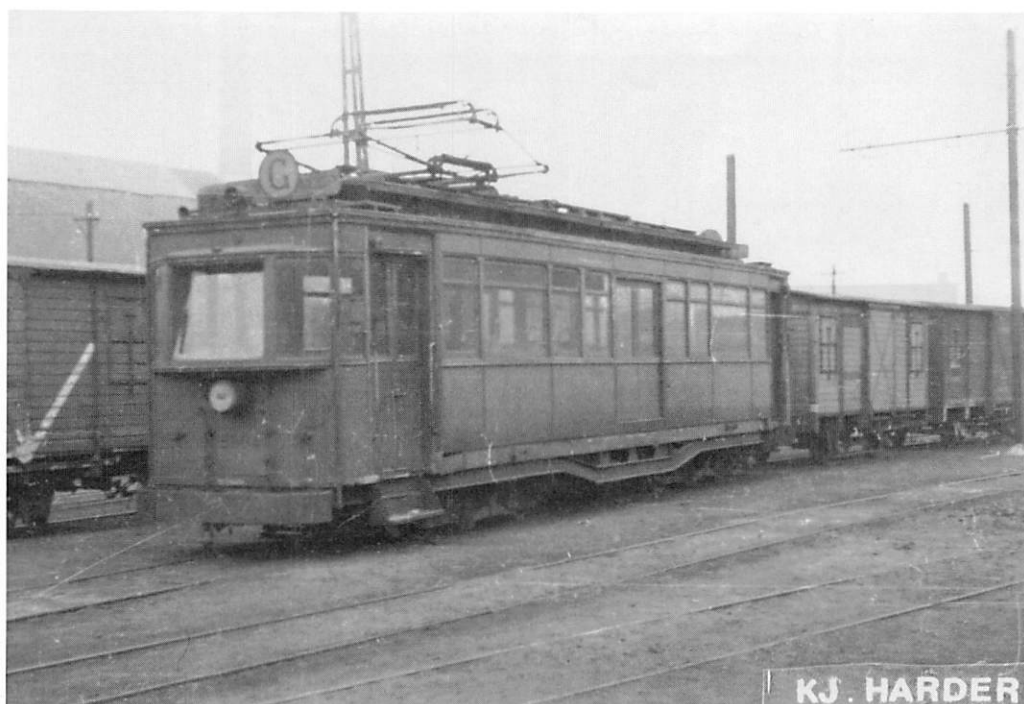
La guerre de 1940-1945 allait donner aux ex-"Titanic" l'occasion de se montrer à la hauteur des espoirs fondés sur elles, grâce à la remontée extraordinaire du trafic marchandises. Les tracteurs ont été sur la brèche, de jour comme de nuit, ne reculant devant aucune surcharge, remplaçant des motrices à bogies avariées, tractant des trains spéciaux de voyageurs, retournant aux rames marchandises, rien ne les arrêtait. C'est bien là leur revanche sur le mauvais sort qui les poursuivait depuis le début de leur construction, trente ans plus tôt. Le personnel les appelait "de straffe duivels" c'est-à-dire les "démons puissants".

Au groupe du Brabant, les deux tracteurs avaient été attribués l'un, le 9499, à la ligne de Louvain-Bruxelles, l'autre, le 9504, à la ligne Haecht-Bruxelles. Comme lors de leur transformation ces deux tracteurs avaient été peints en violet de façon à les reconnaître facilement parmi d'autres motrices, le personnel du groupe les surnommait "violetta".

A la fin de la guerre, les carrosseries en bois de ces deux tracteurs avaient été malmenées au point qu'elles menaçaient de s'écrouler. La décision fut



ANTWERPEN (Paardenmarkt). Fourgon-moteur n° 10295 assurant un service voyageurs
durant la guerre 1940-1944.
(Photo K. J. Harder)



LOUVAIN (dépôt). Motrice n° 9504 assurant un service "marchandises".

(Photo K. J. Harder)

* *
*

LOUVAIN (dépôt). Fourgon-moteur n° 9499 le 27 juillet 1947.

(Photo Maurits van Witsen)



alors prise de reconstruire complètement les caisses dans le style de ce qui avait été fait à Merksem. Les voitures n'étaient cependant pas identiques. Alors qu'à Anvers la tête des tracteurs était la reproduction exacte d'un paravent des motrices Standards métalliques dernière série avec film large, les paravents des tracteurs de Kessel-Lo avaient la vitre centrale inclinée plus large et un petit film ne débordant pas la corniche. La porte du compartiment bagages était en deux pièces et les résistances retournées sous la voiture.

Ces tracteurs ainsi revigorés ont achevé leur carrière sur les lignes électriques de Haecht et de Louvain. Les tracteurs 9499 et 9504 furent démolis dès septembre 1955 alors que ces lignes furent fermées respectivement en 1960 et 1961.

Dans le groupe des Flandres, les "Titanic" modifiées en tracteurs ont roulé sur toutes les grandes lignes au départ de Gand, sur la ligne Anvers (Ste Anne) - Hamme et sur l'étoile de Courtrai. Sont restées à Gand les voitures 9501, 9506 et 9510. La 9507 circula principalement à Courtrai, tandis qu'après l'incendie de la 9503 à Rupelmonde, l'un des tracteurs de Gand faisait alternativement le service sur la ligne de Hamme et sur le réseau gantois. Les tracteurs transformés à Destelbergen ont été moins sollicités et mieux entretenus. Après la fin de l'exploitation des différentes lignes électriques, la carrosserie complète et en bon état de l'ancienne motrice 9510 fut retrouvée en 1972 dans un camping de la Côte. Seule la volonté du propriétaire de conserver son bien a empêché que l'on reconstruise une "Titanic" pour le musée de Schepdael, ce qui est bien regrettable.

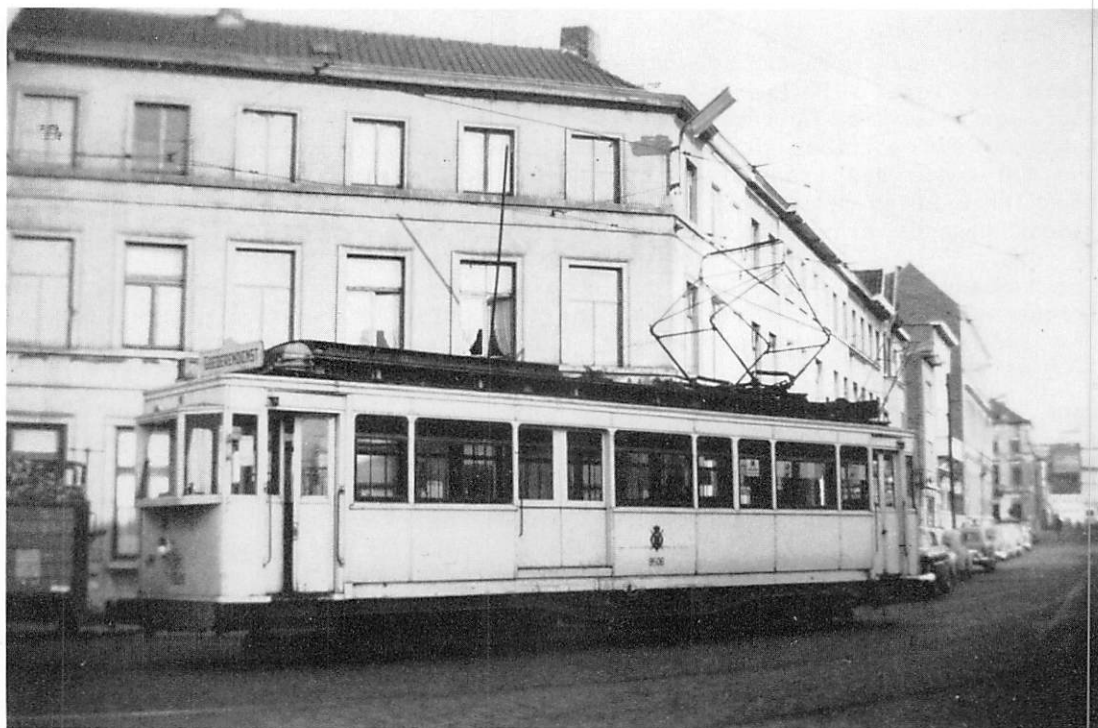
Enfin, à Anvers, les cinq tracteurs reconstruits ont eux aussi joué leur rôle jusqu'à la fin des lignes électriques. Le tracteur 10294 fut démolé en septembre 1959, le 10295 en mai 1969 et les 10296-10297 en juillet 1961. Le tracteur 10298 a été préservé et fait partie de la collection confiée à l'Amutra.

Personne ne saura jamais le nombre de tonnes que ces cinq tracteurs ont remorqués sur les lignes du groupe d'Anvers pendant les vingt ans de leur seconde carrière. Une certitude : ces tracteurs ont largement contribué à améliorer la situation difficile de la population anversoise pendant les dures années de guerre et de l'immédiat après-guerre, lorsqu'ils amenèrent jusqu'au port les longs trains d'ouvriers venus des Polders ou de la Campine.

8) Conclusions

La conception des voitures "Titanic" était la résultante d'une prévision logique des besoins futurs de l'exploitation des lignes vicinales électrifiées sur de longues distances. L'étude de la voiture était très valable pour l'époque. Sur le plan mécanique, elle était même largement dimensionnée au détriment de son poids. L'étude des bogies à cette époque était encore fort expérimentale. Malgré quelques instabilités transversales, ces bogies ont vécu deux vies sans casse grave, ce qui est plutôt exceptionnel pour une série prototype. Du point de vue électrique, l'extrapolation de solutions classiques expérimentées n'a pas été un succès. Mais lors de la reconstruction en tracteurs, l'utilisation de matériaux plus performants a permis de supprimer les inconvénients du début de l'exploitation.

Du point de vue esthétique, il est dommage que l'on n'ait pas dès les années 25 mis un nouveau paravent à ces voitures. C'était un travail courant dans les ateliers d'entretien des diverses compagnies. Le fait que ces voitures se sont retrouvées reléguées à Haecht en est peut-être la raison.



COURTRAI. Motrice "Titanic" n° 9506 aménagée pour le service marchandises (1952).

(Photo J. Cohn)

* *
*

GAND. Motrice n° 9510 assurant un service marchandises le 19 août 1953.

(Photo P. Van Campenhout)





HAMME (dépôt). Motrice "Titanic" n° 9501 (1953).

(Photo G. Desbarax)

* *

*

OOSTMALLE (dépôt). Fourgon-moteur n° 10298 et fourgon à bagages n° 2239.

(Photo Vander Straeten)



Mais ce qui est vraiment dommage, c'est que les "Titanic" ont été poursuivies par la malchance pendant le premier quart de siècle de leur existence. Le demi-échec des "Titanic" a traumatisé le service d'études du matériel roulant de la SNCV et il a fallu près de quinze ans pour que l'on commande à nouveau des voitures à bogies.

Alors que dès la fin des hostilités, dans les années 20, les autres sociétés faisaient construire des motrices à bogies lourdes pour la traction de leurs rames longues, la SNCV a cherché à utiliser des motrices lourdes à deux essieux. Ces motrices construites en grand nombre devaient être polyvalentes, soit tracteur de trains lourds, soit voiture de transport urbain. Elles n'étaient malheureusement pas satisfaisantes ni pour l'un, ni pour l'autre service, malgré leur grande fiabilité.

L'arrivée des premières voitures à bogies "Pullman" en 1930 les a rapidement déclassées comme voitures de grande ligne.

Si les "Titanic" n'ont pas battu de record de longue vie pour un matériel moteur vicinal, l'addition de leurs deux vies actives les amène près du demi-siècle, ce qui n'est pas mal du tout pour une série prototype.



UN CAMPING AU LITTORAL BELGE. Ancienne caisse de motrice "Titanic" utilisée comme seconde résidence en 1972 !

(Photo E. De Backer)



BERCHEM (dépôt Zurenborg). Fourgon-moteur n° 10294 (± 1952).

(Photo E. Keutgens)



MUSEE DE SCHEPDAEL. Fourgon-moteur n° 10298 manoeuvrant dans la cour du musée en 1977 par ses propres moyens.

(photo M. Albrecht)

L'AMUTRA, son objet, ses activités

L'Association pour le Musée de Tramway (« AMUTRA ») est une association sans but lucratif, fondée le 7 mars 1961.

Conformément à ses statuts, publiés dans l'annexe n° 1939 du « Moniteur Belge » du 11 mai 1961, elle s'est fixé pour buts :

- la préservation de véhicules historiques,
- l'aménagement, l'administration, l'exploitation et le développement d'un musée du tramway en Belgique,
- l'entretien courant de ce musée ainsi que l'enrichissement et le développement de ses collections,
- la recherche et la conservation des documents relatifs à l'histoire et à l'évolution des transports en commun,
- la publication d'une revue d'information,
- le regroupement de toutes les personnes qui s'intéressent d'une façon quelconque aux transports en commun.

Elle gère et exploite :

- un musée vicinal, situé à Schepdaal, chaussée de Ninove 184, et accessible au public, de Pâques au 31 octobre, de 14 à 18 heures, les dimanches et jours fériés ainsi que les samedis des mois de juillet et août.
Le prix de l'entrée est de 30 francs par personne. Des réductions sont prévues pour les enfants, les groupes organisés, les familles nombreuses, les membres de certaines organisations touristiques, etc.
- un musée local des transports anversois, situé à Edegem, Fort V-straat, dans le centre récréatif de l'ancien Fort V. Ce musée est accessible au public, de Pâques au 31 octobre, de 14 à 18 heures, les samedis, dimanches et jours fériés. L'entrée est gratuite.

Elle assume actuellement la préservation de plus de 110 véhicules divers : tramways hippomobiles, locomotives à vapeur, tramways électriques, autorails, remorques, wagons, trolleybus, autobus, gyrobus, etc.

Elle est composée de membres bénévoles.

Les activités de l'AMUTRA sont variées :

- réunions de membres,
- échange de photos et documents,
- projections de films et de diapositives,
- excursions et voyages d'études en Belgique et à l'étranger, à bord de tramways anciens et modernes,
- visites de réseaux, de dépôts, d'ateliers, d'usines, etc.,
- publication d'une revue périodique et de documents divers,
- restauration et entretien de véhicules historiques,
- gestion et administration du musée vicinal de Schepdaal et du musée local anversois d'Edegem.

L'AMUTRA ne bénéficie d'aucun subside. Toutes les activités sont assumées par les membres à titre purement gratuit et bénévole.

Tout autre renseignement concernant l'Association pour le Musée du Tramway, son objet et ses activités, peut être obtenu, sans engagement, par simple demande écrite, adressée à notre siège social et accompagnée d'un timbre-poste pour la réponse.

AMUTRA
Avenue des Buissonnets, 42
1020 BRUXELLES

AMUTRA : doel en werkzaamheden

De Vereniging voor het Trammuseum (« AMUTRA ») is een vereniging zonder winstbejag, gesticht op 7 maart 1961.

Haar doelstellingen, bepaald door haar statuten die gepubliceerd werden in de bijlage (nr. 1939) van het « Belgisch Staatsblad » van 11 mei 1961 zijn :

- het behouden van historische rijtuigen,
- het inrichten, de administratie, de exploitatie en de ontwikkeling van een trammuseum in België,
- het lopend onderhoud van dit museum, alsook de verrijking en de ontwikkeling van haar verzamelingen,
- het opzoeken en de bewaring van dokumenten betreffende de geschiedenis en de evolutie van het gemeenschappelijk vervoer,
- het publiceren van een informatietijdschrift,
- het verenigen van alle personen die op eender welke wijze belang stellen in het gemeenschappelijk vervoer.

Zij beheert en exploiteert :

- het Buurtspoorwegmuseum, gelegen te Schepdaal, Ninoofsesteenweg 184, en toegankelijk voor het publiek, van Pasen tot 31 oktober, van 14 uur tot 18 uur, de zondagen en wettelijke feestdagen, alsook de zaterdagen van de maanden juli en augustus.

De inkom bedraagt 30 frank per persoon. Vermindering op de toegangsprijs is voorzien voor kinderen, georganiseerde groepen, grote gezinnen, leden van toeristische organisaties, enz.

- het Antwerpse Trammuseum, gelegen te Edegem, Fort V-straat, in een recreatiedomein van het oude Fort V. Dit museum is toegankelijk voor het publiek, van Pasen tot 31 oktober, van 14 uur tot 18 uur, de zaterdagen, zondagen en wettelijke feestdagen. De toegang is gratis.

De Vereniging heeft thans meer dan 110 verschillende rijtuigen in bewaring : paardetrans, stoomtramlokomotieven, elektrische motorwagens, spoorauto's, bijwagens, goederenwagens, trolleybussen, autobussen, gyrobus, enz.

De Vereniging is samengesteld uit vrijwillige leden.

De activiteiten van AMUTRA zijn gevarieerd :

- vergaderingen voor leden,
- uitwisselen van foto's en dokumenten,
- projectie van films en diapositieven,
- uitstappen en studiereizen in België en het buitenland, aan boord van oude en moderne trams,
- bezoeken aan tramnetten, remises, werkhuizen, fabrieken, enz.,
- publikatie van een tijdschrift en verscheidene dokumenten,
- restauratie en onderhoud van historische rijtuigen,
- beheer en het houden van de administratie van het Buurtspoorwegmuseum van Schepdaal en van het Antwerpse Trammuseum.

De « AMUTRA » geniet van geen enkele subsidie. Al de activiteiten worden gedaan door de leden en dit volledig gratis en vrijwillig.

Alle andere inlichtingen betreffende de Vereniging voor het Trammuseum, haar doel en haar activiteiten, kunnen op eenvoudig verzoek, geadresseerd aan onze maatschappelijke zetel en vergezeld van een postzegel voor antwoord, bekomen worden en dit zonder enige verplichting van uwentwege.

AMUTRA
Braambosjeslaan 42
1020 BRUSSEL