



22/4/85

37

228 — OSTENDE. Hippodrome Wellington, Sortie des Courses. ND Phot.



tram magazine

AMUTRA

Editeur responsable

Verantw. uitgever

R. DIEUDONNE

Avenue des Buissonnets, 42

1020 Bruxelles

Braambosjeslaan, 42

1020 Brussel

Périodique trimestriel

Driemaandelijks tijdschrift

1985 / I

10^e année / jaar

150 F

tram magazine

Les Tramways urbains d'Ostende

(Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux)

par R. Hausman

AU SOMMAIRE :

I. INTRODUCTION	3
II. LE MATERIEL MOTEUR DES TRAMWAYS URBAINS	6
III. LE MATERIEL REMORQUE DES TRAMWAYS URBAINS ...	27
IV. CONCLUSION	32

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.



Ostende : ancienne gare du chemin de fer (dans son état de 1847) et d'où partait, à la fin du 19e siècle, le tramway à vapeur pour Nieuport que l'on peut apercevoir sur le document ci-dessous. (collection Hausman)



I. Introduction

1. Ostende et ses habitants

Ce n'est qu'au XIII^e siècle, en 1267, qu'Ostende a été élevée au rang de ville. Avant cette date, la bourgade avait vécu des hauts et des bas en fonction des désastres que provoquait la mer en fureur.

L'on sait seulement que pendant les siècles précédents, une chapelle avait été élevée sur une dune située entre le Kursal actuel et l'estacade. Quelques chaumières de pêcheurs entouraient la chapelle et la dune était défendue tant bien que mal par une palissade.

A cette époque, le port se trouvait à l'emplacement du boulevard Van Iseghem actuel et le chenal d'entrée passait à l'ouest du Kursal. Dans la suite, la ville s'est étendue de l'autre côté du port, sur des terres récupérées à l'emplacement du centre actuel.

Ce n'est qu'au XVII^e siècle que le Prince d'Orange prenant conscience de l'intérêt de cette place, fit construire des fortifications qui entouraient la petite agglomération.

Ostende était restée fidèle aux rois des Provinces Unies, ce qui lui valut d'être assiégée de 1603 à 1606, par terre, par les forces espagnoles et, par mer, par la flotte anglaise.

Après ces trois années de misères, il ne restait plus que des ruines et le combat cessa faute de combattants, les derniers ostendais valides fuyant vers la Zélande.

L'archiduc Albert, qui avait participé au siège, voulut reconstruire la ville plus grande et plus belle. Il l'entoura aussi de fortifications qui n'ont été détruites que dans la seconde moitié du siècle dernier (1860-1872).

Le coeur actuel avec son quadrillage de rues est encore conforme au plan de reconstruction de 1608. Il fallut aussi repeupler la ville dont la population exterminée vivait principalement de la mer.

Les nouveaux habitants, amenés de gré ou de force, n'avaient pour la plupart jamais eus de contact avec cette mer. C'est ainsi qu'ils sont devenus des ouvriers, des artisans ou des commerçants. L'essor maritime de la ville en souffrit beaucoup.

Ce n'est que plus tard, dans la seconde moitié du XVII^e siècle, et surtout au XVIII^e siècle, sous l'empereur d'Autriche Charles VI que le commerce d'Ostende atteint l'apogée de sa grandeur. C'est d'alors que date la création de la Compagnie d'Ostende (1715).

Mais les succès d'Ostende ont porté ombrage aux souverains des nations voisines. L'Autriche, trop éloignée, ne pouvait s'engager à défendre les intérêts du port et de sa marine. Elle dut accepter de suspendre l'activité de la Compagnie en 1727. Malgré la construction d'une nouvelle écluse et de trois bassins, sous l'impératrice Marie-Thérèse (1776-1783), le commerce de la ville périclita. Deux de ces bassins existent encore à l'heure actuelle.

En 1930, il n'y avait plus que quelques milliers d'habitants (15.000 dont 2.000 anglais en 1842), mais sous l'impulsion du roi Léopold I^{er}, Ostende reprendra de l'importance, surtout avec la création de la ligne maritime belge d'Ostende à Douvres, en 1847. Avant cette date, seuls des petits bateaux anglais assuraient ce service.

Le roi Léopold I^{er} avait une grande maison à la rue Longue où mourut la reine Louise-Marie.

Sous le règne du roi Léopold II, Ostende devint une ville d'eau de renommée mondiale. C'est pendant la seconde moitié du XIX^e siècle, jusqu'à la guerre de 1914, que l'extension de la ville lui a donné sa physionomie actuelle.

Nous avons vu que la population ostendaise d'hétéroclite en 1620, devint progressivement organisée, par un retour vers le commerce maritime.

Cette évolution progressive rapide amena les habitants à se grouper sous une forme corporative, ce qui entraînait des rivalités de groupes. Cet esprit n'a pas cessé de régner dans la ville : l'augmentation rapide de la population au siècle dernier (en 1860, la population s'élevait déjà à 40.000 habitants) n'a fait que renforcer cette nécessité de groupes auprès des nouveaux arrivés, qui voulaient trouver une place au soleil.

Actuellement, rares sont les vrais ostendais qui ne font pas partie d'une société, souvent à couleur politique ou sportive. Ils perpétuent ainsi l'esprit de rivalité qui avait prévalu dans les siècles précédents.

2. Les transports publics

Le premier transport public d'Ostende a été certainement un bateau et pour cause, à chaque marée haute, la ville était transformée en île. La route de Bruges arrivait en face de l'actuelle Station Maritime et l'on prenait le ponton pour traverser le chenal (De Geul) et débarquer en face, à quelques dizaines de mètres de la seule porte d'entrée de la ville pour les voyageurs. Trois autres portes permettaient aux militaires d'accéder aux redoutes en dehors des remparts.

A l'intérieur de la petite ville, tous les déplacements se faisaient à pied ou à cheval. Ce n'est qu'après le début de la démolition des remparts, côté sud, au début du siècle dernier et avec l'arrivée du chemin de fer en 1838 que des fiacres furent mis en exploitation.

Le nombre et la qualité des voyageurs se rendant à Ostende était en augmentation constante, les hôtels se chargèrent aussi de transporter par omnibus les voyageurs et leurs bagages. Cette pratique continua jusque dans les années 30.

Dès 1886, une ligne vicinale à vapeur fut inaugurée entre Ostende et Nieuport-Ville. Son exploitation fut confiée à la Société Anonyme des Railways Economiques de Liège-Seraing et Extensions et à la Compagnie générale de Railways à voie étroite. Puis en 1888, la nouvelle ligne Ostende-Blankenberge fut mise en service. La station vicinale à Ostende n'était autre que l'ancienne station de chemin de fer, datant de 1847, qui avait été englobée en 1874 dans la nouvelle station d'Ostende-Ville. Cette dernière a été démolie en 1970. Au début de l'exploitation, les trains vicinaux partaient du quai le long du 2e bassin, appelé maintenant "Bassin Mercator".

Le véritable promoteur des transports urbains fut une société privée anglaise dénommée "Compagnie du Tramway Electrique d'Ostende et du Littoral", habituellement appelée "Compagnie North" du nom de son promoteur. Cette société a construit et exploité depuis juin 1896 une ligne électrique le long des digues entre Ostende-Minque (en face de l'actuelle station maritime) et Middelkerke. Cette ligne a été prolongée jusqu'à Middelkerke-Poste en août 1896 et dès 1898 les nouveaux trams roulaient jusque Westende.

Le tronçon Ostende-Mariakerke constitua ainsi le premier élément du futur réseau urbain.

La Compagnie North eut une vie relativement courte, car le gouvernement fit pression sur la SNCV pour qu'elle rachète la concession et le matériel de la Compagnie, afin de permettre un service ininterrompu par tramways électriques de Westende à Blankenberge.

Ce rachat fut effectif en mai 1905 et le 9 juillet l'exploitation reprenait avec le même matériel, mais renuméroté et marqué SNCV sur les longs pans. Il faut rappeler que la Compagnie North n'exploitait sa ligne que quatre mois d'été par an.

Le développement de l'habitat, le long des chaussées de Torhout et de Nieuport posait un problème urgent de transport urbain. C'est ainsi que la dé-

cision a été prise en 1896 par la S.A. des Railways Economiques de Liège - Seraing de construire une ligne en boucle, prolongée par deux antennes. La boucle desservait le centre ville et les deux antennes passaient par les chaussées précitées. Cette nouvelle ligne a été exploitée dès le 29 juin 1897 par cinq voitures à accumulateurs, du même modèle que celles qui ont été essayées la même année à Bruxelles par la Compagnie Ixelles-Boendael. Ces voitures portaient les numéros 1 à 5 ; elles avaient été construites par la Société Métallurgique à Nivelles en 1896.

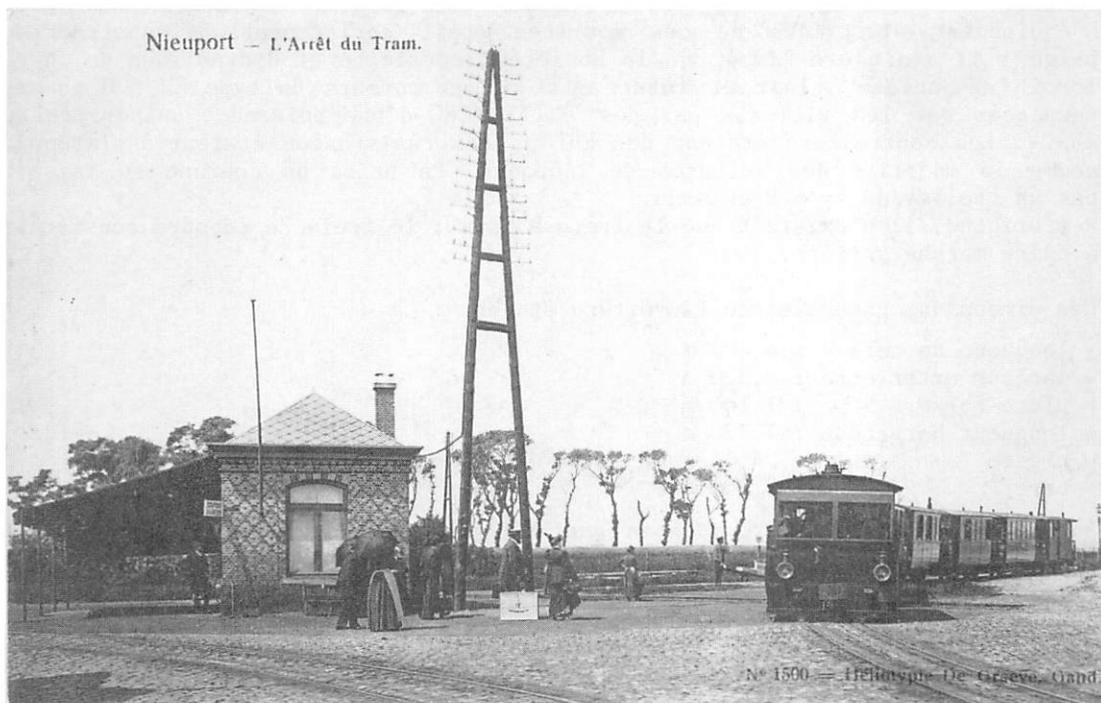
En 1903, une courte antenne a été construite pour desservir la nouvelle agglomération qui se développait du côté du phare.

Les vicinaux ont ouvert en 1906 une nouvelle ligne jusque Slijkens. Elle utilisait les premiers kilomètres de la ligne de Blankenberge par Klemsterke. En 1908, les vicinaux ont repris la ligne circulaire ; c'est alors que les cinq motrices à accumulateurs ont été transformées en motrices électriques et ont porté les matricules 9480 à 9484.

Les vicinaux ont numéroté ces lignes : celle du phare portait le numéro 3, celle de Slijkens le numéro 4 et la ligne circulaire le numéro 5. Les deux premiers numéros étaient réservés aux grandes lignes, soit le 1 vers Blankenberge et le 2 vers Westende.

Les trois premières ont formé le réseau urbain d'Ostende pendant 60 ans, jusqu'à leur remplacement par des autobus de 1955 à 1958.

Actuellement, le schéma de desserte de la ville s'est peu modifié, les autobus ont vu leurs parcours prolongés en fonction du développement de l'urbanisation et certaines antennes ont été créées dans un même but.



II. Le matériel moteur des tramways urbains

1. La Compagnie North

Cette compagnie avait commandé en 1895, 14 voitures à 2 essieux à la société Ragheno de Malines. Ces motrices étaient remarquables pour l'époque. La carrosserie était très semblable à celle des voitures de l'Espinette, avec 6 fenêtres par long pan, mais celui-ci était garni de planchettes en teck, vraisemblablement pour éviter la corrosion due à l'air salin. D'étroits aérateurs étaient placés au-dessus de chaque fenêtre. Les banquettes étaient placées transversalement, elles étaient en bois avec 2 x 2 places en largeur. Les plates-formes avaient la même longueur que celles de la dernière série de l'Espinette. Le paravent était plat, en tôle et les portelles étaient en treillis. Le châssis de bois avait été renforcé par un fer en U boulonné sur toute la longueur. La principale différence avec les voitures de l'Espinette, était le truck : il était du dernier modèle "Brill" (USA).

La double suspension était constituée uniquement de ressorts à boudins forts souples. Comme il n'y avait aucun amortissement, la voiture prenait facilement des allures de barque soumise aux aléas du mauvais temps. Cette suspension a dû être modifiée à 2 reprises, d'abord par un renforcement des ressorts primitifs, puis après la reprise par les vicinaux, les ressorts à boudins entre truck et châssis ont été remplacés par 4 ressorts à lames placés aux extrémités des longerons du truck. Cette dernière modification avait sensiblement amélioré la tenue de route, mais elle n'en restait pas moins très souple.

L'équipement électrique de ces motrices était entièrement de construction belge : il avait été livré par la Société Electricité et Hydraulique de Charleroi (ex-Société Dulait et future ACEC). Les moteurs du type EH 500 furent remplacés par les vicinaux par des T III ACEC d'une puissance unihoraire de 25 CV. Les controllers étaient des EHT 3. Les résistances étaient à plateaux, comme la majorité des voitures de l'époque. La prise de courant se faisait par un trolley du type Dickinson.

A l'origine, il n'existait que le frein à main ; le frein de secours consistait à faire marche arrière.

Les dimensions générales de la voiture étaient :

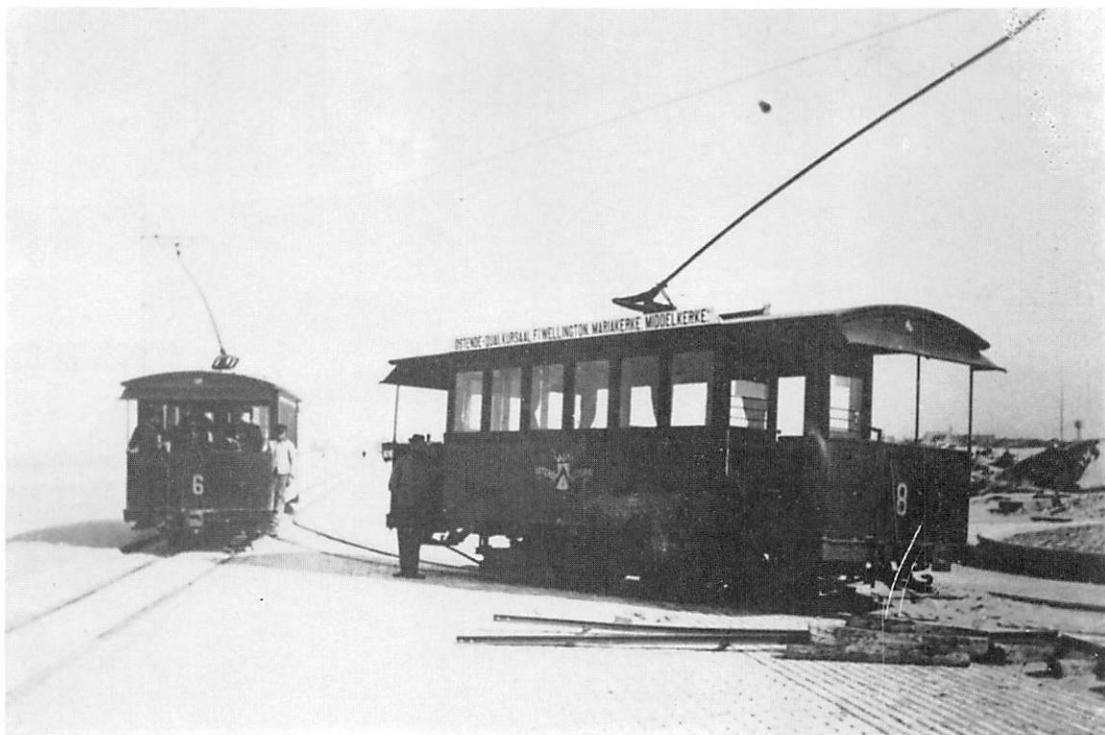
- longueur de caisse : 4,400 m
- largeur extérieure : 2,320 m
- plate-forme : 1,160 m
- longueur hors tout : 7,720 m
- places : 24 assises et 10 debout sur chaque plate-forme
- tare : 8.650 kg.

Après la reprise de la Compagnie par les vicinaux en 1905, les motrices ont été renumérotées de 9169 à 9182. En 1908, les plates-formes ont été fermées par des paravents en forme de buffet et le treillis fixe du retour de paravent a été tôle.

Le retour du nouveau paravent a été complété par un châssis vitré. C'est à cette époque aussi que les trolleys "Dickinson" ont été remplacés par des archets.

Lors d'une grande révision après environ 30 ans de service, les motrices North ont subi une transformation d'aspect extérieur, mais les parties mécaniques et électriques sont restées inchangées.

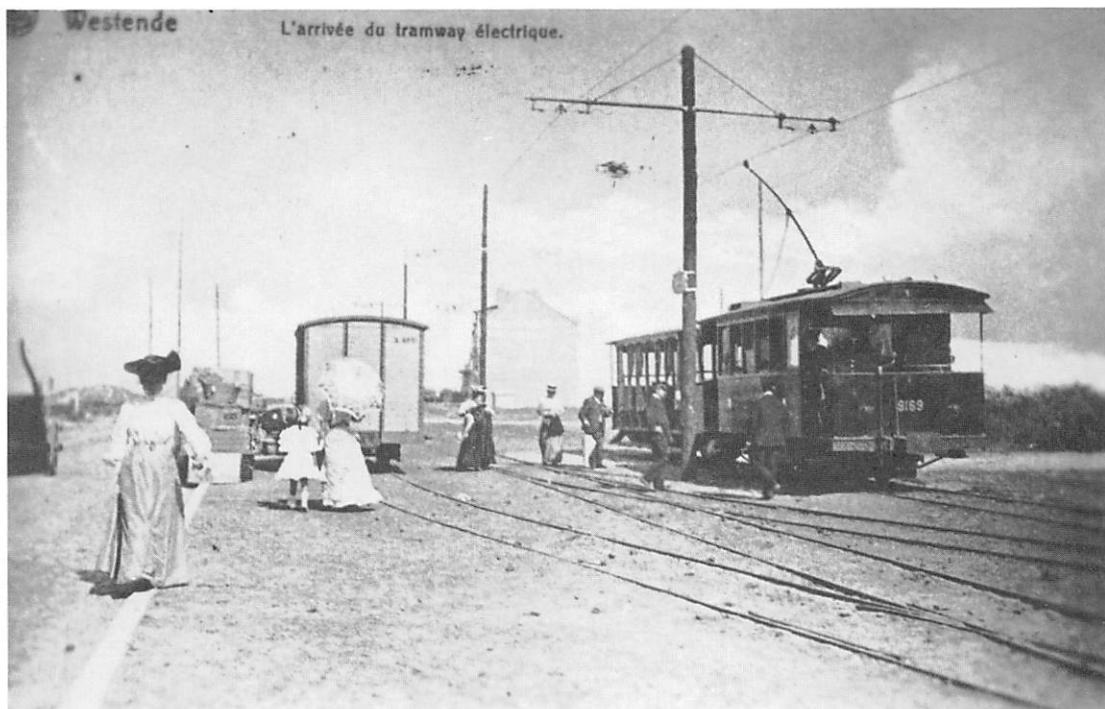
La ceinture de caisse a été abaissée, les châssis de fenêtre ont été allongés

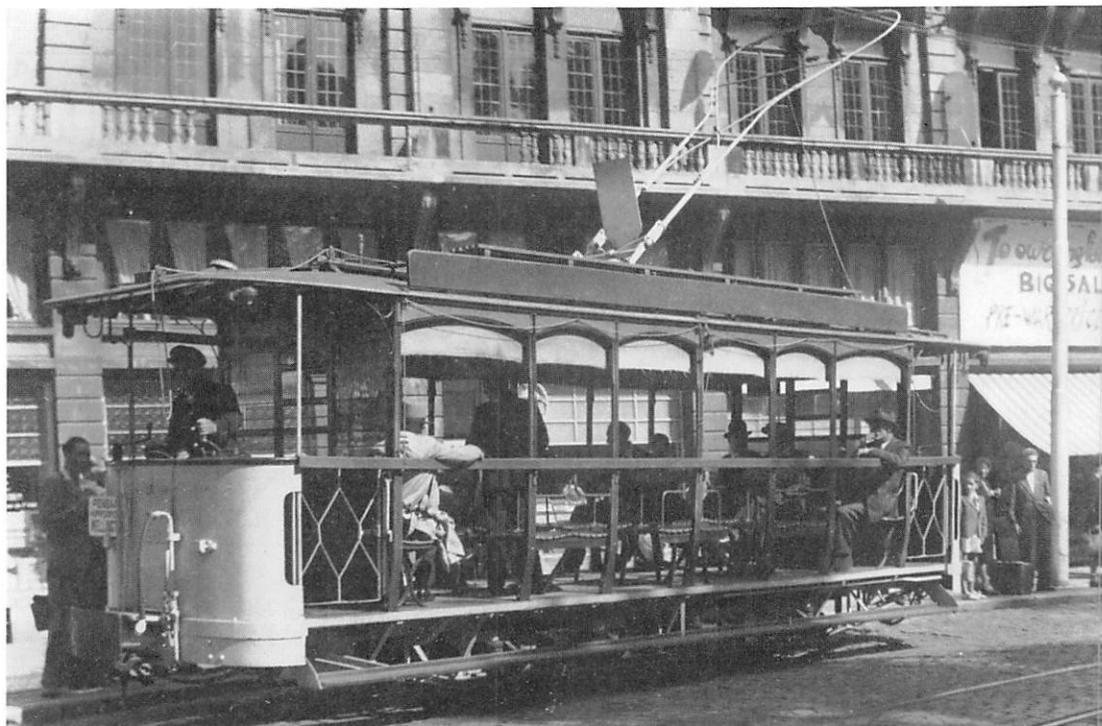


Middelkerke : motrice North en état d'origine au terminus de la digue.
(collection Dieudonné)

* *
*

Westende : motrice ex-Compagnie North renumérotée 9169 à la SNCV arrivant à son terminus.
(collection Dieudonné)





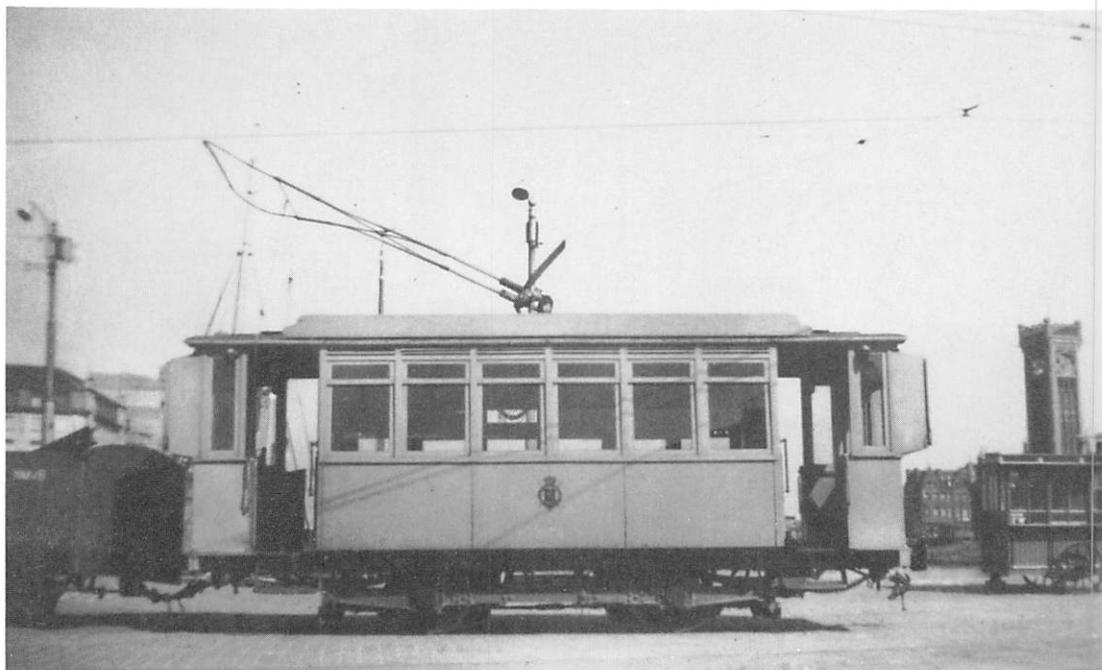
Ostende : motrice ouverte (ex-North 17 à 19) renumérotée 9997 à 9999 à la SNCV, assurant le Service des Courses à la place Marie-José.

(photo R. Temmerman)

* *
*

Ostende : motrice ex-North reconvertie par la SNCV en voiture de service n° 9178, devant l'ancienne gare d'Ostende-Ville.

(photo P. Pitsaer - collection ARBAC)



de façon à avoir le même aspect que les motrices OB (Ostende-Blankenberge). Le revêtement en teck a été remplacé par des tôles galbées du même modèle que sur les autres motrices du réseau. Par la même occasion, les voitures ont été peintes en blanc crème.

Les voitures North ont ainsi continué leur service urbain jusqu'après la guerre 1940-1945. A partir de cette époque, les voitures motrices OB commençaient à assurer des services urbains et les voitures North ont été progressivement déclassées. Sept d'entre elles ont été peintes en gris et ont servi de motrices de manoeuvres et de travaux (9171 - 72 - 73 - 74 - 78 - 79 et 9181). Les dernières ont été retirées du service et démolies après la suppression des lignes urbaines en 1958 à l'âge de 60 ans !

La Compagnie North avait aussi commandé à la Société Industrielle de Louvain, en 1897, trois motrices ouvertes numérotées 17, 18 et 19. Ces voitures n'ont pratiquement roulé que pour le service des courses et en fin de carrière pour des excursions. Elles ont été construites sans truck, le châssis métallique était en treillis et la suspension, directe, était assurée par des ressorts à lames. L'équipement électrique était le même que celui des motrices fermées, avec les moteurs EHT III. Elles n'avaient à l'origine que le seul frein à main. Lors de la reprise par la SNCV, elles reçurent les numéros 9997, 9998 et 9999. Dès 1908, la SNCV les équipa de nouveaux moteurs plus puissants, deux ACEC 32 de 40 CV et par la même occasion, on y installa le frein à air Westinghouse différentiel, du même modèle que celui des motrices et remorques OB. Ce frein était indispensable, car les voitures remorquaient normalement 3 remorques ouvertes dans la traversée de la ville.

Les dimensions générales de ces motrices ouvertes étaient les suivantes :

- longueur de caisse : 5,500 m
- longueur d'une plate-forme : 1,06 m
- longueur totale butoirs : 8,640 m
- largeur extérieure : 2,175 m
- places : 26 assises et 5 + 7 debout
- tare : 7.880 kg avec frein à air.

En 1927, les trois motrices avaient encore leurs sièges d'origine en bois et dossiers réversibles, sans couloir central. En 1928-29, afin de ne plus obliger les receveurs à circuler sur le marche-pied pendant la marche, les sièges furent modifiés de façon à obtenir un couloir central et des guichets furent placés dans les pignons de la caisse pour effectuer la perception sur les plates-formes.

Ces voitures, exceptionnelles en Belgique, ont eu une vie spécialement longue sans avoir cependant roulé de nombreux kilomètres. Elles ont encore servi quelque temps pour les courses, après la suppression du réseau urbain et ont ainsi dépassé les 62 ans de service.

2. Les cinq motrices "Métallurgique"

La S.A. des Railways Economiques Liège-Seraing devant exploiter la nouvelle boucle urbaine, proposa aux vicinaux l'achat de cinq motrices à accumulateurs. Ces voitures ont été commandées en 1897 à la S.A. Métallurgique de Nivelles sur le même modèle que les voitures 271 et 272 de la Société Ixelles-Boendael. Ces motrices avaient les mêmes dimensions générales que la série des 70 voitures commandées par la Compagnie Ixelles-Boendael pour ses nouvelles lignes sans être identiques. Comme il n'y avait pas de cloison médiane, les deux fenêtres du centre de la voiture avaient été remplacées par une grande baie vitrée. Cette particularité permettait de les distinguer facilement des motrices de la Compagnie North.

Ces voitures n'avaient pas de truck et la suspension simple était assurée

par des ressorts à lames. L'empattement était de 2,40 m au lieu du 1,80 m habituel à cette époque pour les réseaux urbains, du fait qu'il n'y avait pas, sur le réseau de la Côte, des courbes inférieures à 20 mètres de rayon. La largeur de la voiture était de 2,20 mètres.

Les accumulateurs étaient placés sous les banquettes longitudinales. Ils se remplaçaient par l'extérieur. A cet effet, la partie inférieure du long pan était divisée en 6 panneaux ouvrants. Les accumulateurs placés sur châssis coulissants, pouvaient ainsi être remplacés assez facilement.

Les essais de ces voitures ont été effectués sur la ligne vicinale de Dixmude. Il faut croire qu'ils furent satisfaisants, puisque ces voitures ont roulé pendant près de 8 ans. Avec un profil en long comme celui de la boucle, les motrices à accumulateurs pouvaient rester en service environ 50 kilomètres avant qu'il ne soit nécessaire de remplacer les batteries.

Il semble que la petite centrale de charge des accumulateurs se soit trouvée à l'extrémité de la rue Christine, près du 2e bassin, mais cela n'est pas certain.

Les premières voitures à accumulateurs essayées par les Tramways Bruxellois, en 1887 n'avaient qu'un moteur et le réglage de la vitesse se faisait par l'intermédiaire d'un rhéostat. Les résultats ont été décevants, comme en général dans toutes les exploitations dont le tracé comportait des rampes importantes. Mais durant les dix années écoulées, entre les essais de Bruxelles et ceux d'Ostende, d'importants progrès avaient été réalisés dans la construction des accumulateurs.

De nombreuses photos ont heureusement été prises de ces motrices. Elles portaient les numéros 1 à 5. Elles avaient été livrées en vert vicinal, mais au moins la numéro 3 a circulé dans une livrée beaucoup plus claire. L'indication du parcours se trouvait sur un bandeau mesurant les 3/4 de la longueur de la toiture. Ces voitures ont été transformées en motrices électriques normales lors de la reprise par la SNCV. Il ne semble pas qu'elles aient circulé avec un trolley.

La ligne aérienne pourrait avoir été installée sur la boucle en même temps que l'on transformait celle de la ligne de Westende (1907). C'est à cette époque que fut prise la décision de l'électrification de la ligne vapeur Ostende-Blankenberge. Cette électrification était prévue pour circuler avec archet ou pantographe (1908).

Les voitures ex-accumulateurs ont alors été renumérotées de 9480 à 9484. L'équipement électrique comprenait deux moteurs EHT IIID de 25 CV unihoraire et des controllers EH3.

Les carrosseries ont aussi été revues dans le même sens que les voitures 9169 à 9182. Les panneaux mobiles de long pan ont été supprimés, et les paravents fermés par des châssis mobiles qui ressemblaient étrangement à ceux que l'on avait installés sur les locomotives. Le retour de paravent a aussi été tôlé sous la ceinture et un châssis vitré posé sur ce retour, assurait une bonne visibilité.

Malheureusement, la suspension de ces voitures était devenue détestable, les ressorts soulagés du poids des batteries avaient perdu leur flexibilité lorsque les voitures roulaient à vide. Une nouvelle étude permit de modifier ces ressorts, sans apporter toutefois une solution valable à la suspension. Ces déficiences valurent aux "Métallurgiques" de subir une nouvelle série de transformations.

Depuis 1888, l'exploitation des lignes de la Côte était confiée à la SELVOP, filiale de l'Electrorail (Service d'Exploitation des Lignes Vicinales d'Ostende et des Plages Belges). L'Electrorail avait dans ses services des ingénieurs dont la mission était de trouver des améliorations pour les futures voitures de transport en commun. Monsieur Kamp, l'un d'eux, était partisan dans la recherche de la radialité des essieux pour le passage en courbe.

Des essais semblables avaient déjà été effectués à Anvers et à Gand et la



Ostende : motrice à accumulateurs n° 3 à la place Léopold 1er.

(collection P. De Backer)

* *
*

Ostende : ancienne voiture à accumulateurs reconvertie pour le service électrique à l'avenue Léopold.

(collection Albrecht)



Ostende L'Avenue Léopold vers le parc
Oostende Leopoldlaan naar het Park
Ostend Leopold Avenue looking towards the Park.



9484 était toute désignée comme nouveau cobaye. Elle fut équipée de deux bis-sels articulés et conjugués. C'était la force centrifuge de la caisse qui devait provoquer la convergence des essieux lors d'une entrée en courbe. Ce n'était malheureusement vrai qu'en fonction d'une conjugaison précise de la vitesse et du rayon de courbe. Dans tous les autres cas, où ces deux éléments ne concordaient pas, le premier essieu avait par frottement une fâcheuse tendance à tourner dans le sens inverse et ce n'est que lorsque le deuxième essieu entraînait en courbe que le premier prenait la bonne direction.

Malgré cela, l'étude de la nouvelle suspension de la 9484 avait apporté une réelle amélioration et cette voiture était l'une des mieux suspendue du réseau, quoique ne possédant qu'un étage de ressorts. L'empattement avait été porté à 3,600 m. Pour permettre de comparer les résultats, l'empattement de la 9483 avait aussi été porté à 3,600 m, mais en solution rigide. Les essais ont été décevants, car l'inscription en courbe des deux voitures était comparable.

Il faut dire que ce problème d'essieux ravaillants est un peu le monstre du Lochness des tramways. Essayée dès la fin du siècle dernier, cette solution revient périodiquement sur des prototypes par exemple en Belgique : Anvers 1904 - Liège 1910 - Gand et Ostende 1920 - Liège 1930. A l'étranger : Suisse - Luxembourg - Munich - Lille ± 1930 - Berne 1965.

Mais les transformations des "Métallurgiques" n'étaient pas finies. Les tramways de Gand ayant opté pour le type de châssis à trois essieux, les anciens trucks ont été réformés. Ostende en reçut quelques-uns, dont un fut placé sous la 9482. L'empattement fut ramené ainsi de 2,40 m à 2 m mais la suspension à deux étages de la voiture était meilleure. Cette motrice a vu aussi ses moteurs T III D remplacés par des T III.

Ces cinq motrices ont eu aussi une caractéristique unique dans l'histoire vicinale. Suite à un accident grave d'un charretier renversé par une de ces voitures, la ville a exigé le placement d'avertisseurs plus puissants. C'est alors que la compagnie a monté sur une petite console près du buttoir, une cloche de bateau en cuivre bien astiquée. Cette cloche était actionnée par la tige à champignon classique, mais elle sonnait lors de la poussée ainsi qu'à la remontée, ce qui donnait un cachet très personnel à ces voitures. En 1937, les cinq motrices "Métallurgiques" furent complètement reconstruites suivant des plans élaborés par Electroraïl. Nous reviendrons sur ces constructions dans un chapitre suivant.

3. Motrices "Westende" 9212 à 9215 (Prototypes Ragheno)

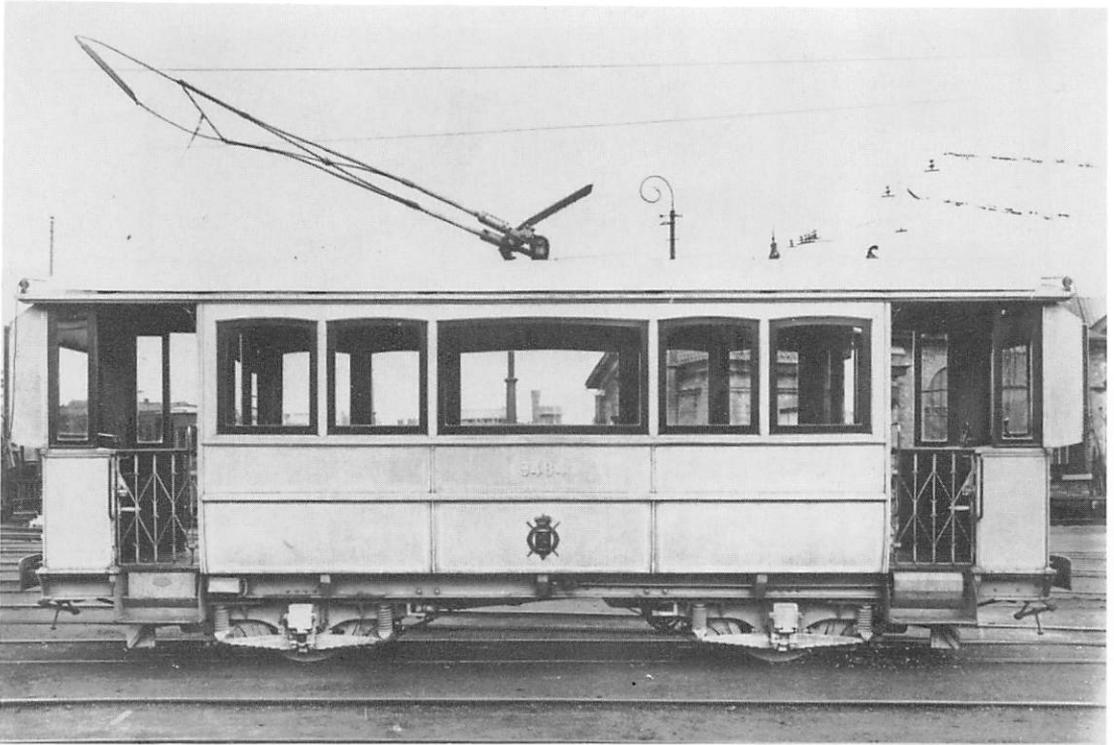
Suite à la reprise de la compagnie North, la SNCV s'était vue obligée de commander quatre motrices supplémentaires, ainsi que 4 nouvelles remorques, pour l'exploitation de la ligne de Westende.

L'étude de ces nouvelles voitures fut confiée à la direction du matériel roulant. Cette dernière considéra cette commande comme une présérie des futures motrices et remorques électriques devant circuler sur la ligne Ostende-Blankenberge, dont l'électrification était prévue.

L'adjudication eut lieu le 10 avril 1906 et le plan directeur portait le n° 862. Ce sont les ateliers Ragheno de Malines qui furent chargés de construire les motrices ainsi que les remorques.

Sur le plan, les motrices portaient encore un numéro North (20 à 23) mais lors de la livraison, elles étaient immatriculées 9212 à 9215. Les remorques portaient les numéros 8768 à 8771.

Les motrices étaient tout à fait remarquables pour l'époque, la carrosserie était particulièrement bien équilibrée, la ceinture basse, six hautes fenêtres en deux pièces avec ouvrants. Le paravent semi-elleptique était une première aux Vicinaux. Ces voitures n'étaient pas équipées de portes d'intercommunication. La toiture était surmontée d'un lanterneau. Les arcs apparents du



Ostende : motrice n° 9484 (ex-motrice à accumulateurs) transformée avec essieux radiants. (collection ARBAC)

* *
*

Mariakerke : motrice type "Westende" n° 9212 avec perche à trolley Dickinson. (collection Hausman)

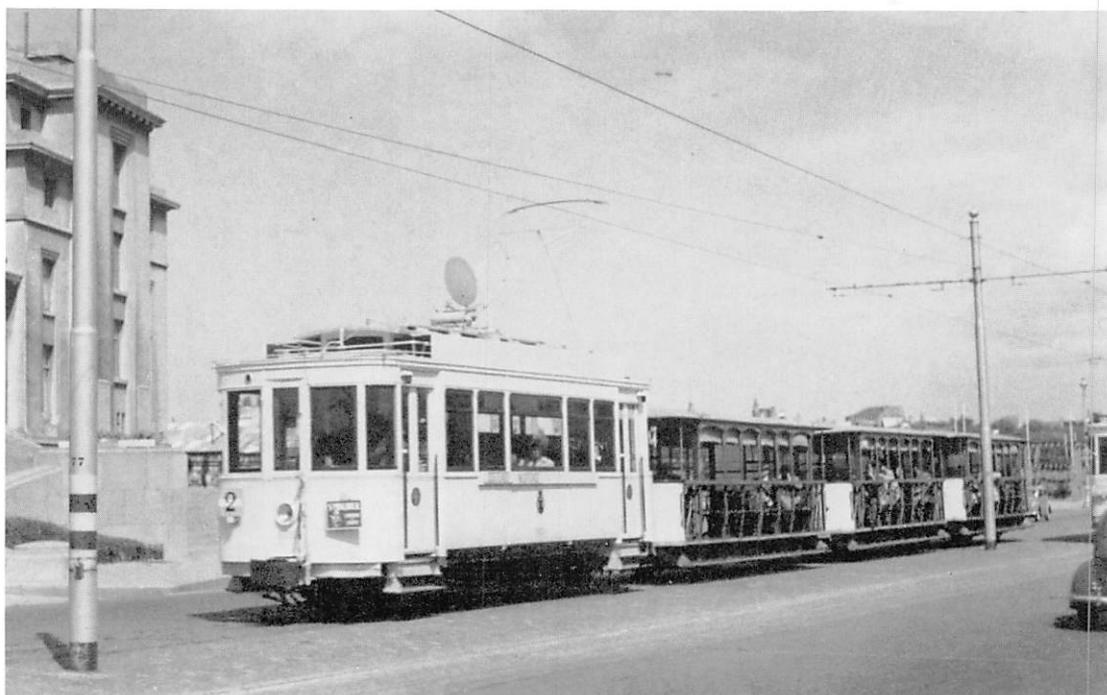




Ostende : motrice à archet n° 9213 cloisonnée pour la saison d'hiver, garée au dépôt. (collection Hausman)

* *
*

Ostende : motrice type "Le Roelx" (série 9511 à 9514) passant devant les Thermes. (photo Desbarax)



plafond étaient en acajou sculpté. C'était d'ailleurs cette particularité qui permettait de les différencier de l'intérieur des voitures de la série suivante. La caisse ne comportait pas de cloison et les sièges, garnis de rotin, étaient réversibles.

L'équipement électrique était semblable à celui des voitures North modifiées, avec deux moteurs ACEC T III. La prise de courant était encore le trolley Dickinson à l'époque des essais, mais dès 1908, la ligne aérienne était transformée et les motrices équipées d'archets. Même après l'arrivée des voitures OB de la grande série, elles ont continué à s'appeler les "Westende".

En hiver, elles roulaient sur les lignes urbaines d'Ostende et en été, elles faisaient du service sur la ligne de Westende. A l'origine, elles n'avaient que le frein à main. Les dimensions générales étaient les suivantes :

- longueur de caisse : 5,110 m
- longueur d'une plate-forme : 1,420 m
- longueur hors tout : 8,790 m
- largeur maximale : 2,500 m
- places : 24 assises et 2 x 15 debout.

Ces voitures étaient notablement plus lentes que les OB qui allaient suivre et elles ne pouvaient faire du service vers Blankenberge.

En vue de l'électrification de la ligne de La Panne en 1928, il fut décidé de munir ces quatre voitures d'un équipement plus puissant, comprenant deux moteurs MTV 535 avec des controllers T 46. Par la même occasion, on installa le frein à air Westinghouse différentiel et on ajouta une porte d'intercommunication aux paravents.

Les "Westende" ont ainsi roulé jusque Nieuport-Bains, lors de l'électrification de la Ligne, inaugurée le 1er juillet 1928.

Avec leur nouvel équipement, les "Westende" roulaient beaucoup trop vite et le mouvement de lacet était pénible, surtout entre Mariakerke et Middelkerke. Comme, d'autre part, on voulait supprimer les locomotives, il fallait renforcer la puissance des tracteurs électriques de la série 9950 à 9954, qui était trop faible pour remorquer des longues rames de wagons chargés.

C'est ainsi que l'on décida d'échanger les moteurs MTV 535 des "Westende", par les moteurs ACEC 52 des tracteurs. Les rapports de réduction furent modifiés et les tracteurs comme les motrices "Westende" s'en trouvèrent très améliorées. A l'occasion de cette transformation, une cloison fut aussi montée de façon à avoir des compartiments séparés pour les écolières ! Cette modification permit d'obtenir deux compartiments de 8 et 16 places.

4. Motrices "Le Roeulx" 9511 à 9514

Comme huit motrices étaient indispensables pour exploiter la ligne Ostende-La Panne, électrifiée en 1929, les quatre voitures supplémentaires réclamées à la SNCV, ont été choisies dans le parc du groupe de Bruxelles. C'étaient les motrices 9511 à 9514 de la série 9511 à 9522, construites par les ateliers du Roeulx en 1913, mais livrées seulement en 1918. Ces très belles voitures avaient le même gabarit que les voitures OB, sauf que les paravents étaient à pans coupés. Elles ont été expédiées à Ostende en 1928, sans moteur, pour des questions de standardisation.

Malgré leur standardisation, les 9511 à 9514 sont restées très reconnaissables, car ce sont les seules qui avaient une grande fenêtre au milieu du long pan et, de plus, les traverses de tête étaient restées à pans coupés.

Elles avaient été équipées de moteurs ACEC 52 et d'un frein à air Westinghouse différentiel.

Après avoir assuré le service de La Panne avec les "Westende" pendant plus de huit ans, ces voitures ont été affectées au service urbain et, pour une raison inconnue, elles ont été souvent choisies pour les trains des courses.

5. Motrices "Observatoire" 9025 à 9029 et 9050 - 9051

Pour permettre l'amélioration de la desserte de la ligne de l'Espinette les jours fériés, la SNCV avait construit une station de départ supplémentaire à la place Loix, à petite distance de la place Louise. Cette antenne a été mise en service le 1er mai 1901.

L'exploitant avait besoin pour ce faire de dix nouvelles motrices. La SNCV avait commandé le 19 mai 1899 à la société "Electricité et Hydraulique" de Charleroi, une série de dix motrices destinées initialement au réseau de Charleroi. Pour satisfaire aux besoins de Bruxelles, ces dix voitures y ont été livrées et mises en service le 25 juillet 1901, sous les numéros 9025 à 9030 et 9048 à 9051.

Lors de la mise en service de la ligne de l'Observatoire (1913-1915), ces voitures ont été principalement affectées à ce nouveau tronçon, ce qui leur a donné leur surnom. Ces motrices étaient différentes de la dernière série de l'Espinette, par leur gabarit, leur suspension et la disposition des sièges. En effet, les banquettes étaient placées longitudinalement avec une cloison au milieu de la caisse. Les caractéristiques générales étaient les suivantes :

- longueur d'une plate-forme : 1,178 m
- longueur de caisse : 4,740 m
- longueur du châssis : 7,100 m
- longueur totale : 8,000 m
- empattement : 2,200 m
- largeur de caisse : 7,000 m
- places : 20 assises et 16 debout
- moteurs : 2 de type EH III - 20 CV.

La série 9025 à 9030 a eu des moteurs GE 800 avec shunt. C'étaient les premières voitures de conception et de construction belges. Ce modèle, très rudimentaire, a été construit en de nombreux exemplaires pour des réseaux belges et étrangers.

Après la guerre 14-18, la reprise du développement d'Ostende avait conduit les exploitants à prolonger des lignes urbaines et à en créer une nouvelle à Knokke, entre Duinbergen et Siska (1928). Ils ont fait appel à la SNCV pour obtenir des voitures motrices en renfort. Celle-ci était encore à court de matériel moteur et elle ne trouva comme échappatoire que l'envoi en 1928 des cinq motrices 9025 à 9029 déjà passablement démodées. Un peu après cette requête fut complétée par l'envoi des motrices 9050 et 9051 du même modèle.

Ces voitures donnaient parfois des soucis du côté des moteurs. Ceux-ci présentaient parfois des arcs de mise à la masse lors du passage sur le dernier cran du controller. Les techniciens ne trouvaient pas la cause de ces avaries. Il faut dire que ces voitures avaient été envoyées à Ostende sans la moindre documentation technique. Finalement, la présence de shunts sur le circuit des moteurs fut découverte. Lorsque l'un de ceux-ci était partiellement en court-circuit, l'appel de courant sur le plot de shuntage provoquait les fameux coups de feu. Cette position extrême de marche n'était pas marquée spécialement sur les controllers (Monsieur Debot).

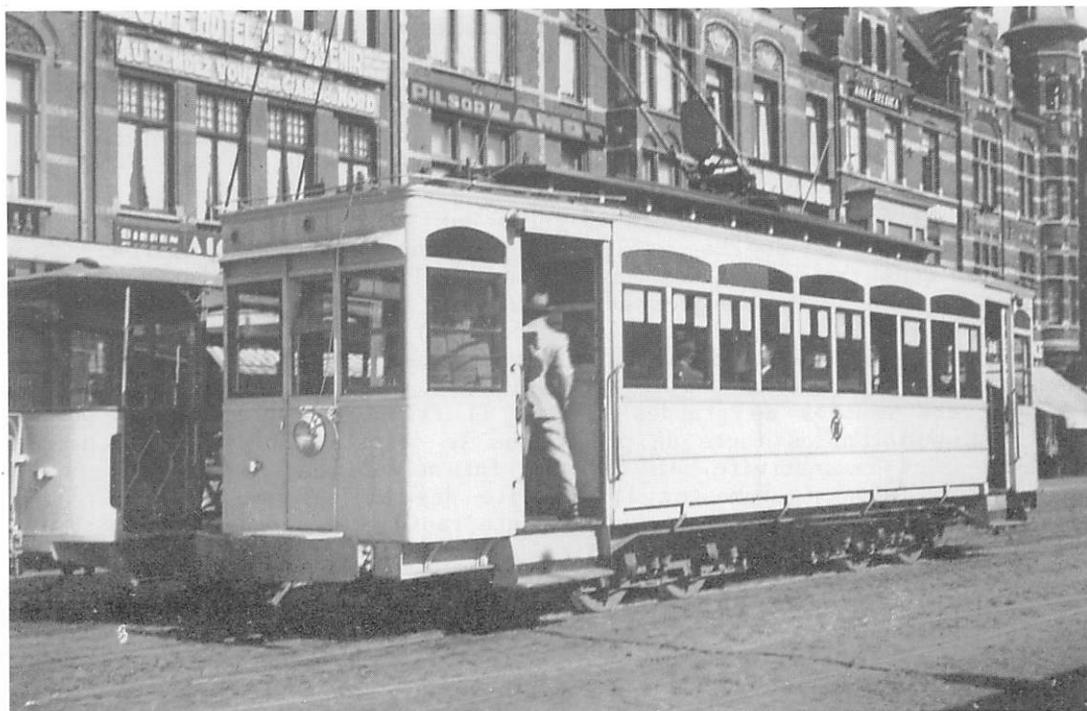
Ces voitures ont fait relativement peu de service sur les lignes urbaines d'Ostende. Elles ont été attachées principalement au dépôt de Knokke au moment de la mise en service vers Siska. Elles y sont restées jusqu'à la fin de leur vie active en service voyageurs et ont alors été progressivement remplacées par des voitures de type North. Elles n'ont jamais subi de transformation pendant la dizaine d'années d'utilisation en service voyageurs. Après avoir été affectées aux manoeuvres dans les dépôts, elles ont été vendues en septembre 1939 pour la mitraille.



Knocke : motrice type "Observatoire" (série 9025 à 9029, 9050 et 9051) place Albert. (collection Hausman)

* *
*

Ostende : motrice type "Bogota" n° 9623, le 3 août 1947, place Ernest Feys. (collection Dieudonné)



6. Voitures à bogies dites "Bogota" 9623 à 9628

Les ateliers "Energie" avaient en construction en 1914, des voitures à bogies pour les tramways de Bogota en Colombie. Ce réseau étant construit sur un plateau, la motorisation de ces voitures était plutôt faible. Par contre, la carrosserie était très solidement construite et le parachèvement luxueux, comme on savait le réaliser à cette époque. Après la guerre, il n'a plus été possible d'envoyer ces voitures dans le pays destinataire.

La SNCV qui était encore à court de matériel roulant, racheta six motrices en 1920 et leur attribua les numéros 9623 à 9628. Elles ont été mises en service le 1er avril 1920 dans le groupe du Brabant, réseau de Bruxelles.

Les caractéristiques générales étaient les suivantes :

- longueur totale du châssis	: 9,250 m
- longueur totale hors tampons	: 9,750 m
- largeur de caisse	: 2,440 m
- largeur maximale	: 2,610 m
- longueur du compartiment 1ère cl.	: 2,545 m
- longueur du compartiment 2ème cl.	: 3,840 m
- longueur de la plate-forme	: 1,035 m
- places	: 12 en 1ère, 20 en 2e & 4 par plate-
- sièges réversibles	: 1ère pégamoid - 2e rotin forme
- empattement bogies	: 1,150 m
- entr'axe des bogies	: 4,200 m
- moteurs	: 2 de type ACEC 32 de 40 CV unihoraire
- controllers	: de type T XVI
- poids total	: 15.150 kg.

L'aspect général de ces motrices était plaisant, les grandes fenêtres avec arceaux étaient à la mode, comme on les a connues aux tramways d'Héliopolis et de Lille à cette époque. La toiture était surmontée d'un lanterneau, les paravents étaient plats à pans coupés, du modèle des motrices vicinales d'alors. Malheureusement, ces voitures n'étaient pas sans défaut. En plus de la faiblesse de la motorisation, les moteurs étaient montés en porte-à-faux sur de petits bogies. Ceux-ci manquaient totalement de stabilité transversale et le mouvement de lacet ne pouvait s'amortir qu'en donnant un coup de frein. De plus, le frein à main était nettement insuffisant. Les moteurs entraînaient les essieux intérieurs des bogies, ce qui ne facilitait pas le sablage.

D'autre part, du point de vue circulation des voyageurs, les plate-formes étaient étriquées au point que le conducteur devait se déplacer pour permettre l'accès au compartiment.

Sur le réseau de Bruxelles, ces voitures ont surtout roulé sur les lignes de l'Observatoire et de Zuen, malgré leur grande largeur ! Elles ont aussi assuré quelques trains, les dimanches, sur la ligne de l'Espinette. On leur a même accouplé deux remorques ouvertes, mais la descente de la rue de la Victoire s'avérait des plus problématiques. Leur départ pour la Côte en 1928 n'aura certainement pas remarqué de grands regrets au dépôt de la rue Eloy.

La direction de la Côte croyait recevoir des voitures capables de devenir des motrices rapides de grandes lignes. Il fallut y renoncer, les bogies étant intransformables faute de place sous le châssis. Il aurait été nécessaire de tout reconstruire. La décision fut néanmoins prise, d'allonger le châssis, de façon à augmenter la capacité des plate-formes (1,800 m). Ce travail, relativement simple, a été exécuté rapidement sur les six voitures. L'esthétique n'y avait pas gagné, mais l'exploitation était nettement améliorée. Le paravent devint plat et la glace des retours de paravents s'harmonisait avec les fenêtres de la caisse. Les plate-formes étaient fermées par des portes coulissantes comme sur les nouvelles motrices à bogies Pullman. Ces motrices furent mises en service sur les lignes urbaines, avec un archet, mais la longueur de la voiture était telle (10,480 m), que le personnel avait

des difficultés pour la faire tourner aux terminus. C'est pourquoi on les a équipées ensuite d'un pantographe, toujours fixé dans l'axe de la voiture. Elles ont aussi servi de renfort, notamment entre Blankenberge et Wenduine. Cependant, la direction de la SELVOP n'avait pas abandonné l'espoir d'en faire des motrices de grandes lignes. Voici ce qu'en raconte M. Debot dans ses notes-souvenirs :

"La 9628 fut prise au hasard pour essayer d'en faire une motrice rapide de grandes lignes. Les bogies étaient absolument trop frustes, trop primitifs que pour être réemployés, la société cherchait une solution bon marché. On nous proposa de placer la caisse sur un châssis Kamp à trois essieux. Il y en avait des disponibles à Anvers, provenant de la transformation des motrices "Odessa". Un châssis fut amené à Ostende. L'adaptation des caisses et des paravents alla tout seul. Nous savions que la suspension jouait un grand rôle dans ce type de voiture. Afin d'avoir une adhérence suffisante pour faire de la traction, il fallait que la charge sur l'essieu pilote (intermédiaire) soit aussi réduite que possible et varie peu avec la charge des voyageurs. La suspension de cet essieu devait donc être sensiblement plus souple que celle des essieux moteurs. Tous les ressorts furent recalculés avec soin. La SNCV nous envoya deux gros moteurs MTV 343, dont nous n'avons jamais connu les caractéristiques. Voici celles du châssis :

- trois essieux dont 2 moteurs et 1 porteur
- Ø roues motrices 850 mm
- Ø roues porteuses 720 mm
- empattement : 2 + 2
- freins à chaînes et à galet.
- ressorts sur boîtes : moteurs : 4 de 14 lames de 75 x 7
porteur : 2 de 6 lames de 60 x 8 (avec contre-ressorts)
- deux moteurs MTV 343 ACEC avec carcasse en une pièce.
- 4 électros principaux, 4 auxiliaires et 2 porte-balais
- rapport de réduction : 1/4,625
- résistances boudinées sous la caisse
- poids à vide : 16.330 kg.

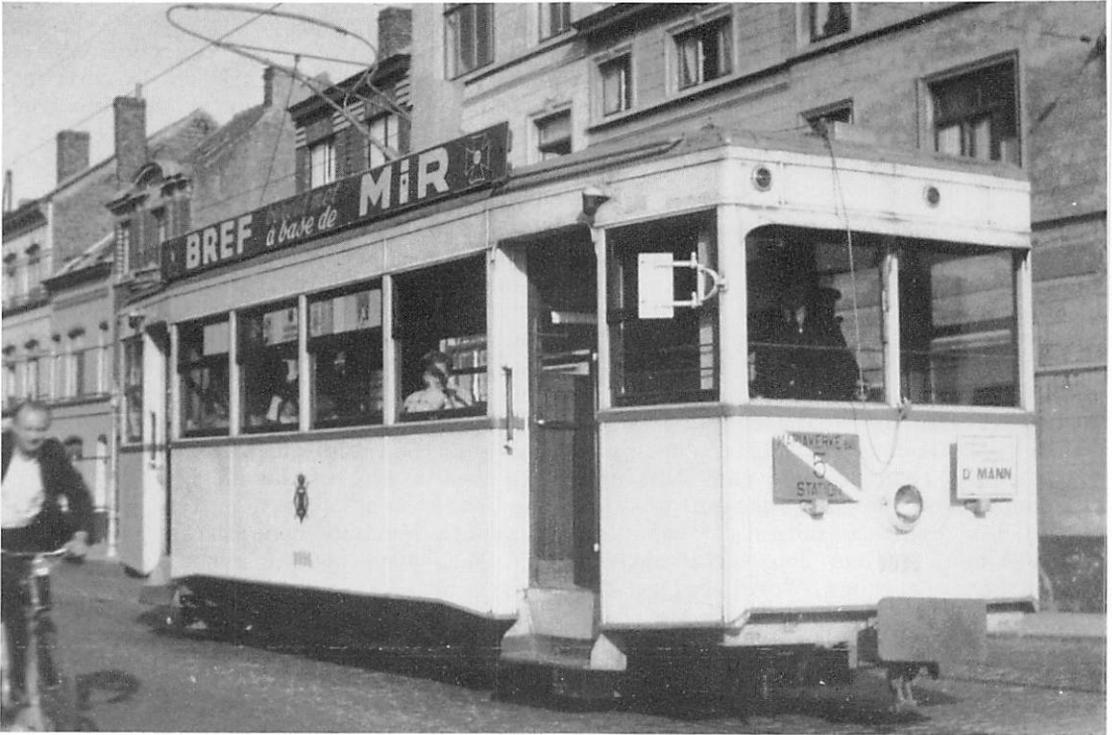
Nous n'avons pas suivi tous les essais de cette voiture, mais nous avons constaté une seule fois que l'indicateur de vitesse marquait 55 Km/heure. Peu après, ordre formel fut donné d'arrêter la transformation, la voiture prenant parfois un mouvement de lacet exagéré. Les bissels étant conjugués, on craignait qu'en cas de déraillement, la voiture ne se mette en travers des deux voies, et ne se renverse. La 9628 fit alors du service à vitesse réduite sur le réseau urbain."

Après la guerre 40-45, les "Bogota" ont été transformées en remorques pour grandes lignes sous les numéros 19450 à 19455. Leur aspect a été complètement modifié. La cloison entre les deux compartiments a été enlevée. Tous les sièges sont devenus fixes avec garniture en rotin. Les fenêtres latérales ont été remplacées par des châssis fixes avec la partie supérieure rabattante, comme sur les autobus de cette époque. A cette occasion, la 9628 fut remise sur son ancien châssis.

Afin de réduire le mouvement de lacet de ces voitures, on modifia l'entr'axe des bogies qui fut porté à 5 mètres. Les bogies ont été montées sur des trains de roues de remorques d'un diamètre plus petit. Les ressorts de suspension à lames ont été complétés par des contre-ressorts.

Ces remorques ont roulé avec les motrices à bogies Pullman jusqu'en 1962; elles étaient équipées du frein Pieper et n'ont jamais été transformées pour rouler avec les motrices SO qui étaient équipées du frein à air. Elles ont été démolies peu après.

Les "Bogota" auront quand même servi plus de 40 ans !



Ostende : motrice dite "de Liège" n° 9098, après transformation, le 15 août 1954 à la chaussée de Nieuport. (photo Temmerman)

* *
*

Ostende : la même motrice devant la gare d'Ostende-Maritime.

(photo Desbarax)



7. Les motrices de Liège 9096, 9098, 9102 & 9111

En 1928, la SELVOP fit de nouveau appel à la SNCV pour recevoir quatre motrices en renfort, spécialement pour desservir les prolongements du réseau local de Knokke.

Les vicinaux (par quelle machination ?) ont désigné 4 motrices anciennes du groupe de Liège, qui étaient dans un état de délabrement pitoyable. Il vaut la peine ici de revoir d'où venaient ces fameuses motrices.

"La société du "Chemin de fer à voie étroite de Bruxelles à Ixelles-Boendael", fondée le 1er mai 1884, avait obtenu en 1896 la concession de deux nouvelles lignes, l'une Porte de Namur-Cinquanteenaire par la place Jourdan, l'autre, de la place de la Couronne à la Petite Suisse (actuellement avenue du Congo). A cette occasion, la société commanda à la S.A. Métallurgique de Nivelles, 70 châssis et caisses de voitures motrices, dont les 28 premières devaient être équipées de moteurs EHT 2 de 25 CV avec controllers EH à 2 manivelles. Cette première série allait porter les numéros 200 à 227. Ces voitures ont roulé sur les deux lignes en question mais aussi sur la ligne à voie métrique entre Woluwe et Tervueren.

En 1899, les Tramways Bruxellois reprennent la société Ixelles-Boendael. Comme elle veut remettre ce réseau à voie normale, elle cherche à vendre le matériel roulant le plus récent.

En février 1901, la SNCV achète pour son groupe de Liège, les voitures 200 à 227 et leur attribue les nouveaux numéros M 86 à M 113. Lors de la renumérotation du matériel électrique, deux ans plus tard, ces numéros sont devenus 9086 à 9113.

Une première série de voitures (M 86 à M 103) ont été mises sur wagons aux environs du 10 mars 1901 à la gare Rogier, les suivantes de M 104 à M 113 ont été chargées le 30 avril pour être expédiées à la gare de Rocourt (Extrait de l'Histoire des Transports Publics à Bruxelles, 1er volume La Belle Epoque, édité par la STIB)."

Les voitures destinées à Ostende avaient donc déjà roulé une trentaine d'années au groupe de Liège. On leur avait monté un paravent type buffet, mais il ne semble pas qu'on les ait équipées du frein à air. Elles étaient encore peintes en vert lors de leur arrivée à Ostende. Les caractéristiques étaient les suivantes :

- longueur hors tout	: 6,860 m
- largeur hors tout	: 2,200 m
- longueur du châssis	: 6,800 m
- largeur de caisse	: 2,120 m
- longueur de caisse	: 4,740 m
- longueur des plates-formes	: 1,030 m
- largeur des plates-formes	: 1,880 m
- hauteur entre rails et toiture	: 2,912 m
- empattement	: 1,800 m
- diamètre des roues	: 0,750 m
- places	: 10 assises et 2 x 8 debout.
- deux compartiments avec banquettes longitudinales.	

L'arrivée à la Côte de 4 de ces voitures 9096, 9098, 9102 & 9111 a d'ailleurs été très remarquée. Voici ce qu'en dit M. Debot : "Lorsque les 4 voitures débarquèrent ici, ce fut un tollé général. Elles étaient dans un état voisin de la décomposition".

Elles n'étaient de toutes façons pas aptes pour un service public à la Côte. Cependant, les ateliers les prirent en main pour les rendre roulables et après les avoir peintes en gris on les mit en service pour les travaux de la voie et de la ligne aérienne.

Au début de 1931, la direction d'Electrorail étudia un projet pour la remise

en service de ces voitures sur le réseau urbain. L'atelier d'Ostende étant en pleine reconstruction, ce travail ne pouvait y être exécuté entièrement. Il fut alors décidé de lancer un appel d'offres pour la construction des carrosseries et des châssis, suivant les plans établis. Ce furent les ateliers Raghenno de Malines qui enlevèrent l'affaire, d'où le nom de Raghenno donné ultérieurement à ces voitures.

Le projet d'Electrorail utilisait les trucks d'anciennes motrices des tramways de Gand. Ces motrices avaient été transformées au système Kamp avec 3 essieux. L'empattement fut porté à 3 mètres. La suspension des caisses était assurée par de longs ressorts transversaux montés sur les traverses de tête des trucks. Des anciennes motrices de Liège, il ne resta que les essieux et les équipements de traction. Cet équipement électrique encore primitif avait été conservé. Il se composait de moteurs ACEC T III de 35 CV unihoraires avec carcasses en deux pièces et coussinets d'induit. Les controllers avaient déjà été remplacés à Liège par des ACEC T XV. Les caractéristiques de ces voitures étaient devenues les suivantes :

- longueur de caisse : 5,045 m
- longueur des plates-formes : 1,740 m
- longueur hors-tout : 9,250 m
- largeur hors-tout : 2,400 m
- tare : 10.450 kg
- places : 28 assises et 30 debout
- sièges fixes, sauf 2 strapontins, tous garnis de rotin.

Ces nouvelles motrices avaient un aspect moderne pour l'époque, peut-être inspiré des dernières voitures françaises SATRAMO. Le long pan comportait 4 grandes baies vitrées, le paravent avec larges retours permettait d'avoir des portes de plates-formes coulissantes.

Ces plans améliorés ont servi aussi pour la construction par les ateliers d'Ostende, d'une série de 20 voitures métalliques à 2 essieux, pour les tramways de Charleroi.

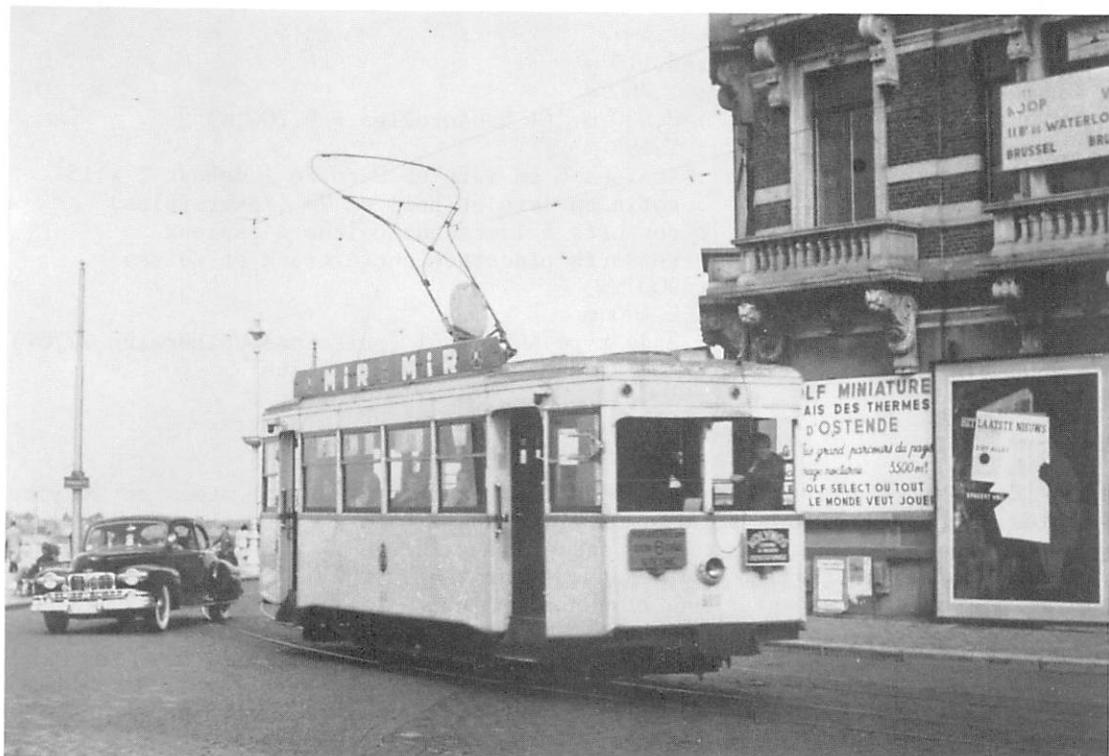
Les 4 motrices "Raghenno" ont repris les numéros des 4 motrices venues de Liège, ainsi leur souvenir n'a pas été complètement effacé.

8. Motrices "Seneffe" 9573, 9574, 9596 & 9598

Le 10 octobre 1913, la SNCV avait commandé aux ateliers de Seneffe et de La Hestre notamment, 40 motrices à 2 essieux. Ces motrices sont restées, comme tant d'autres, bloquées par la guerre, dans les ateliers du constructeur. Elles faisaient partie d'une commande de 100 motrices passée à cette date (n° 9499 à 9598).

Lors de leur achèvement entre 1920 et 1925, les besoins étaient tels qu'elles furent réparties par petits lots dans tout le pays. La SELVOP en reçut 4 pour son service urbain d'Ostende.

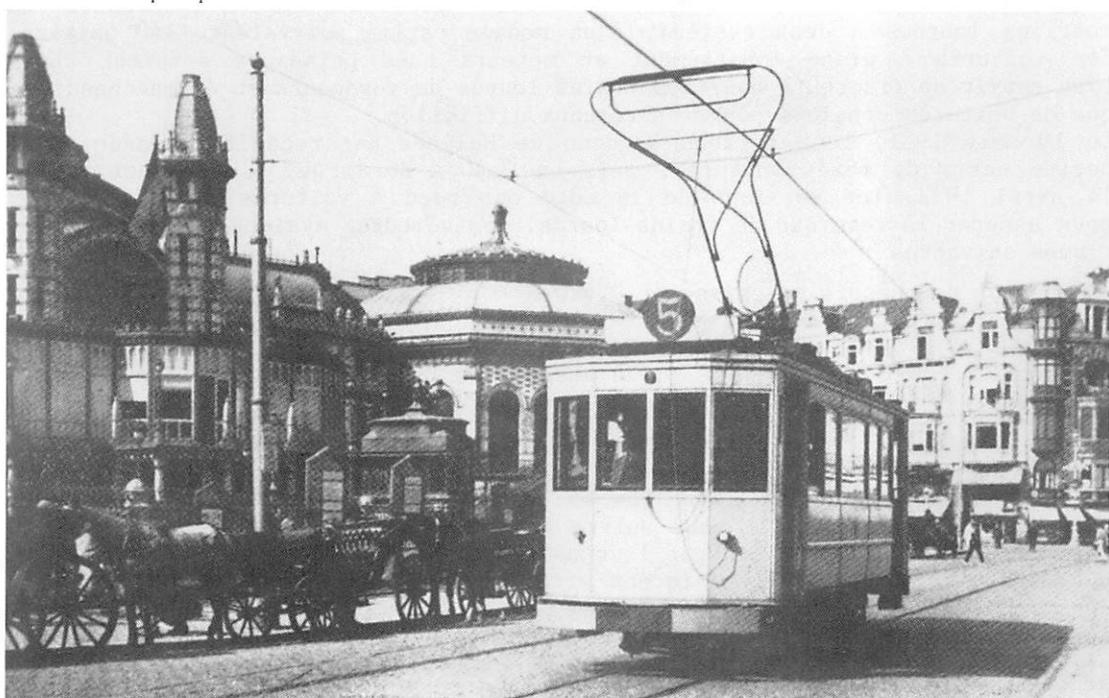
Avant cette commande de 40 motrices à Seneffe et à La Hestre, plusieurs séries de voitures identiques avaient déjà été commandées ; d'autres ont suivi après la guerre et c'est en tout 113 voitures de ce type qui ont été construites avec des caisses identiques. Ces quatre motrices d'Ostende étaient plus ou moins semblables aux voitures de la série 9511 à 9522 dont nous avons fait état, mais leur largeur était de 2,20 m, gabarit passe-partout dans la majorité des réseaux vicinaux urbains. Comme elles étaient dotées d'un petit compartiment de lère classe et d'un grand de seconde, une grande fenêtre au milieu du long pan allégeait la silhouette. Les paravents étaient à pans coupés, la toiture à lanterneau. Les plates-formes n'avaient que des portelles comme fermeture. Ces motrices avaient des trucks en profilés d'un design bien belge, devenu classique à cette époque. Les caractéristiques principales étaient les suivantes :



Ostende : motrice dite "de Liège" n° 9111 pénétrant dans le boulevard Van Izeghem. (photo Desbarax)

* *
*

Ostende : passage devant le Kursaal de la motrice "Seneffe" n° 9578 (unique voiture à plaque bois du réseau urbain d'Ostende). (collection Hausman)



- longueur de caisse : 5,110 m
- longueur des plates-formes : 1,760 m
- longueur hors tout : 8,630 m (+ banderolles = 9,200 m)
- largeur hors-tout : 2,195 m
- places : assises 6 en lère et 9 en 2e / debout 2 x 15
- sièges : rotin en lère et bois en 2e (réversibles)
- suspension : ressorts à lames aux boîtes d'essieux
ressorts pincettes entre truck et caisse
- diamètre des roues : 900 mm
- empattement : 2,400 m
- moteurs : 2 de type ACEC T 41 (puissance unihoraire 277CV)
- controllers : ACEC T XV à frein rhéostatique
- poids total : 11.410 kg
- constructeurs : 9573-9574 - ateliers de La Hestre
9596-9598 - ateliers de Seneffe.

Après leur arrivée à Ostende en 1923, ces voitures ont été mises en service sur les lignes urbaines, principalement la numéro 5. Ce sont les seules voitures de la Côte, qui ont roulé pendant une courte période avec des plaques indicatrices sur la toiture, au-dessus du paravent.

En vue de pouvoir remorquer une ou deux voitures, les "Seneffe" ont été équipées d'un frein à air Westinghouse différentiel. Le poids est alors passé à 12.280 kg. Peu après, par standardisation, les moteurs ACEC T 41 ont été remplacés par des moteurs T III, sans modification des controllers.

Les "Seneffe" ont continué à circuler sur le réseau urbain ; on les voyait souvent assurant des services spéciaux locaux comme celui des courses.

Vers 1937, ces motrices ont été entièrement reconstruites, suivant les instructions d'Electrorail, pour en faire un nouveau modèle de voiture urbaine, dont nous parlons ci-dessous.

9. Motrices lourdes à 2 essieux 9916 à 9919

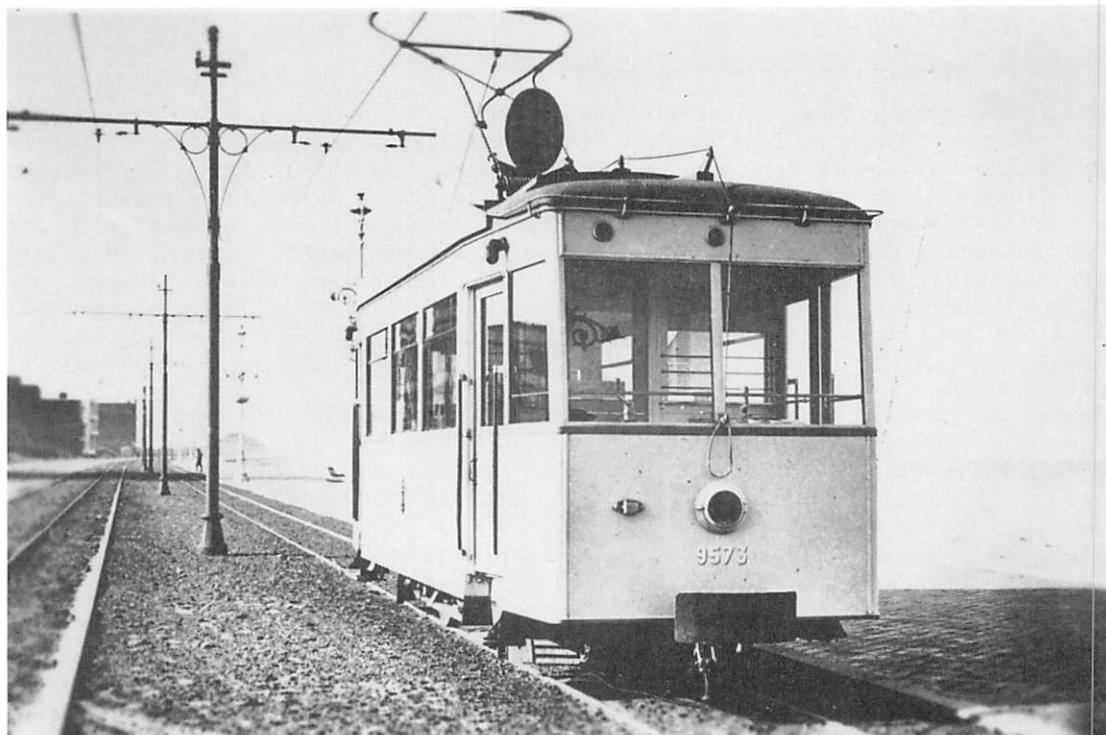
A partir de 1928, la SNCV a fait construire plusieurs séries importantes de motrices lourdes à deux essieux, d'un modèle estimé polyvalent (140 unités). Ces voitures à grand empattement et moteurs très puissants devaient aussi bien servir de tracteurs pour les trains lourds de voyageurs et de marchandises que de voitures urbaines pour les réseaux difficiles.

Le 10 mars 1931, les ateliers Ragheno de Malines ont reçu la commande d'une petite série de mêmes voitures, mais en 2,40 m de large. C'est ainsi que le 14 avril 1932, les services de la Côte ont reçu 4 voitures n° 9916 à 9919 pour assurer la remorque de trains lourds. Ces voitures avaient les caractéristiques suivantes :

- longueur de châssis et caisse : 9,520 m
- longueur hors tampons : 10,446 m
- largeur : 2,400 m
- places : 24 assises et 18 debout (2 compartim. égaux)
- moteurs : 2 de type MTV 525 de 72 CV unihoraire.

Malgré leur grand empattement de 3 mètres, le poids des éléments en porté-à-faux était tel que la tenue de route de ces voitures devenait nettement mauvaise lorsque l'on dépassait les 45 km/h. Or, sur les grandes lignes, cette vitesse était insuffisante pour suivre l'horaire des OB. De plus, ces voitures fatiguaient beaucoup la voie par leur mouvement de lacet.

En désespoir de cause, elles furent affectées au service urbain, ce qui était un gaspillage d'énergie sur un réseau plat où l'on roulait à faible vitesse. Après la saison 1934, les 4 voitures furent transférées sur le réseau de Tournai. Elles ont roulé ensuite à Mons (ligne de Ghlin puis au service V.T.) où elles finirent leur carrière en 1956 (sauf la 9919 en 1963).



Mariakerke : motrice n° 9573 sur la digue.

(collection ARBAC)

* *
*

Ostende : motrice n° 9596 assurant un service 6 barré Mariakerke Dorp - Station, à ce dernier terminus.

(photo P.N. Williams)



III. Le matériel remorqué des tramways urbains

Avant de conclure, il faut aussi parler des remorques utilisées par le service urbain d'Ostende.

Ce n'était qu'en été, par beau temps, que l'on ajoutait une remorque aux motrices de la ligne 5. De ce fait, il n'y eut, exceptionnellement, que quelques voitures fermées en service (A Knokke, notamment, quelques voitures vapeurs transformées, remorquées par des motrices "Observatoire", sur la ligne de Siska, pendant les années 20 et 30).

Le parc des remorques ouvertes était commun avec celui des grandes lignes où elles n'ont cependant roulé que sur de petits parcours, comme Ostende-Westende. Elles étaient employées massivement pour le service des courses. Il n'y eut pas moins de 5 types différents de remorques ouvertes, dont les trois premiers types avaient été commandés par la compagnie North. Ces 3 types comprenaient en tout 20 voitures vraisemblablement immatriculées 30 à 49. Ces vingt remorques ont été renumérotées par la SNCV de 8748 à 8767 lors de la reprise en 1905. Examinons-en les différents types.

1. Quatre remorques dites "Jardinières" 8748 à 8751

Ces voitures ont été construites en 1896 par la "Métallurgique" de Nivelles. Leur châssis était constitué par des longerons en tôle découpée, de la longueur de la voiture. Ces découpes formaient plaques de garde pour les boîtes d'essieux. L'empattement était de 1,800 m.

A l'origine, les deux pignons de la caisse formaient un petit compartiment de 1ère classe au milieu de la voiture et l'accès aux banquettes se faisait par un long marchepied de la longueur de la voiture. Les plates-formes étaient spacieuses et fermées par des portelles grillagées. Lors de la reprise, la 1ère classe fut supprimée et les pignons reportés aux plates-formes.

Ces 4 voitures eurent une très longue vie ; elles roulaient encore à Knokke en 1948 où elles servaient alors sur la ligne 13 Duinbergen-Siska.

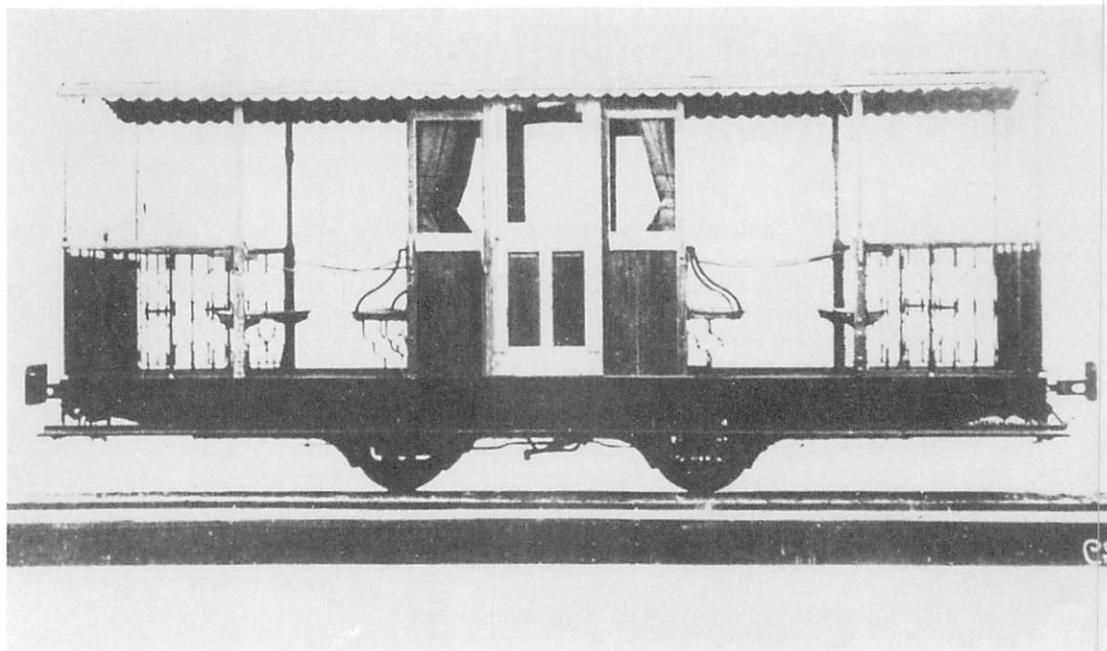
2. Huit remorques ouvertes 8752 à 8759

Ces remorques avaient été commandées en 1896 par la compagnie North à la compagnie Hiard de Haine-Saint-Pierre (future Compagnie Centrale de Construction). Elles étaient plus courtes que les précédentes et de la même hauteur que les remorques fermées de la compagnie. Elles ont porté les numéros 30 à 37 et puis la SNCV les renumérota 8752 à 8759.

La toiture était arquée sur toute sa longueur, comme les voitures vicinales. Le châssis était formé de deux poutres en treillis. La suspension se faisait par ressorts à boudins de part et d'autre des boîtes.

A l'origine, les banquettes étaient d'une pièce et la perception se faisait par le marchepied tout au long de la voiture. Mais suite à des accidents subits par le personnel, un couloir central fut créé afin d'assurer la perception à l'intérieur de la voiture. Par la même occasion, et dans le même but, un guichet fut placé dans chaque pignon (ce qui améliora la perception des plates-formes). Les deux pignons se terminaient par deux petits retours vitrés comme dans les remorques ouvertes vicinales.

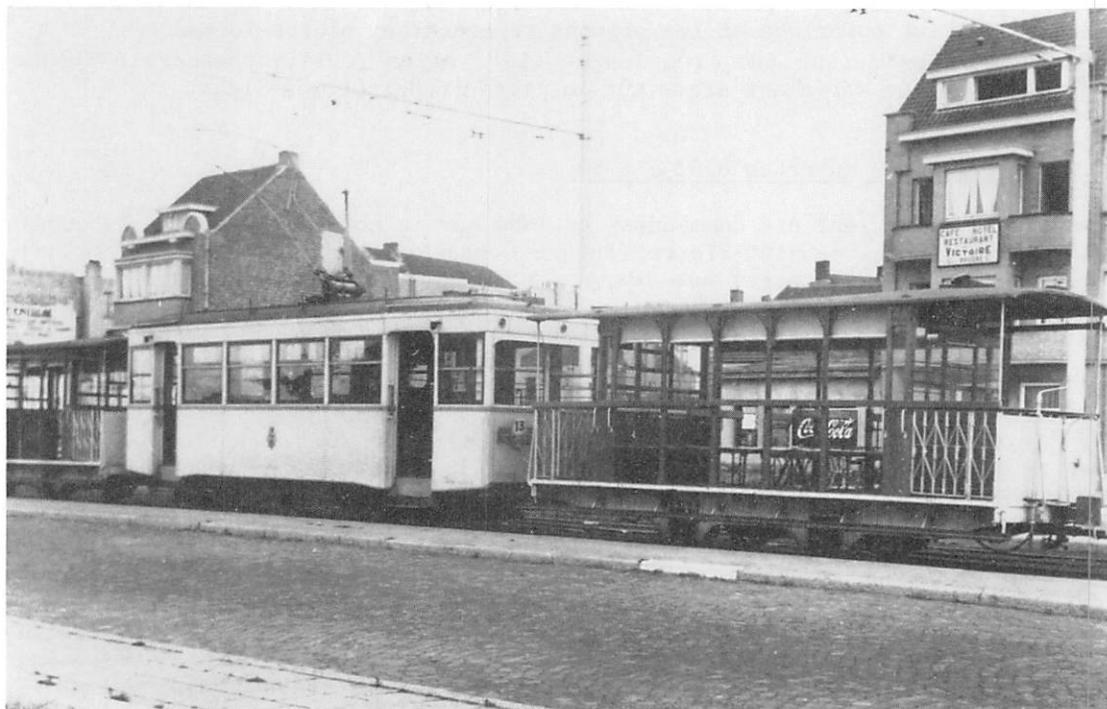
Le paravent des plates-formes était plat avec des petits retours perpendiculaires. L'arrondi du raccordement était de faible rayon. Les plates-formes étaient fermées par des portillons en treillis. Une longue latte de bois y



Remorque baladeuse North de la lère série (n° 30 à 37) avec compartiment fermé de lère classe. (collection Hausman)

* *
*

Knokke : remorque "jardinière" (série 8748 à 8751) le 14 septembre 1947 en partance pour Siska. (Collection Hausman)



coulissait jusqu'à la toiture et servait, éventuellement, de fermeture du côté de l'entrevoie. Ces voitures remorques ont été équipées de frein à air Westinghouse différentiel après leur reprise par les vicinaux.

3. Huit remorques ouvertes 8760 à 8767

Ces voitures ont été commandées par la compagnie North en 1897 à la Société "Industrie", qui reçut aussi la commande des motrices ouvertes.

Ces remorques étaient moins hautes que les précédentes et la toiture se terminait par un bombage finissant en ligne droite aux extrémités, identique aux motrices ouvertes. L'empattement était de 2,800 m, anormalement grand pour cette époque. La suspension se faisait par des ressorts à boudins aux boîtes. Le compartiment était terminé par deux pignons sans porte, ni retours. Les plates-formes étaient terminées par un paravent de forme semi-elliptique comme les motrices ouvertes. Elles formaient d'ailleurs avec celles-ci des trains très homogènes.

Les banquettes d'une pièce à l'origine ont aussi été recoupées pour créer un couloir central. Le côté de l'entrevoie se fermait par une longue latte de bois qui couvrait aussi les plates-formes ; elles pouvaient se remonter jusqu'à la toiture. Le frein à air du même modèle que celui des autres remorques fut monté vers 1909-1910.

4. Quatre remorques ouvertes 8768 à 8771

Ces voitures ont été commandées par la SNCV en 1906 aux ateliers Raghenon en même temps que les 4 motrices 9212 à 9215, afin de renforcer les services de la ligne de Westende. Elles ont roulé exceptionnellement sur la ligne n° 5 avant la mise en service électrique de la ligne n° 1 Ostende-Blankenberge en 1909. Elles avaient un petit compartiment de lère classe. 26 remorques couvertes du même modèle ont été commandées en 1911, mais sans lère classe.

5. Remorques prêtées par la SNCV

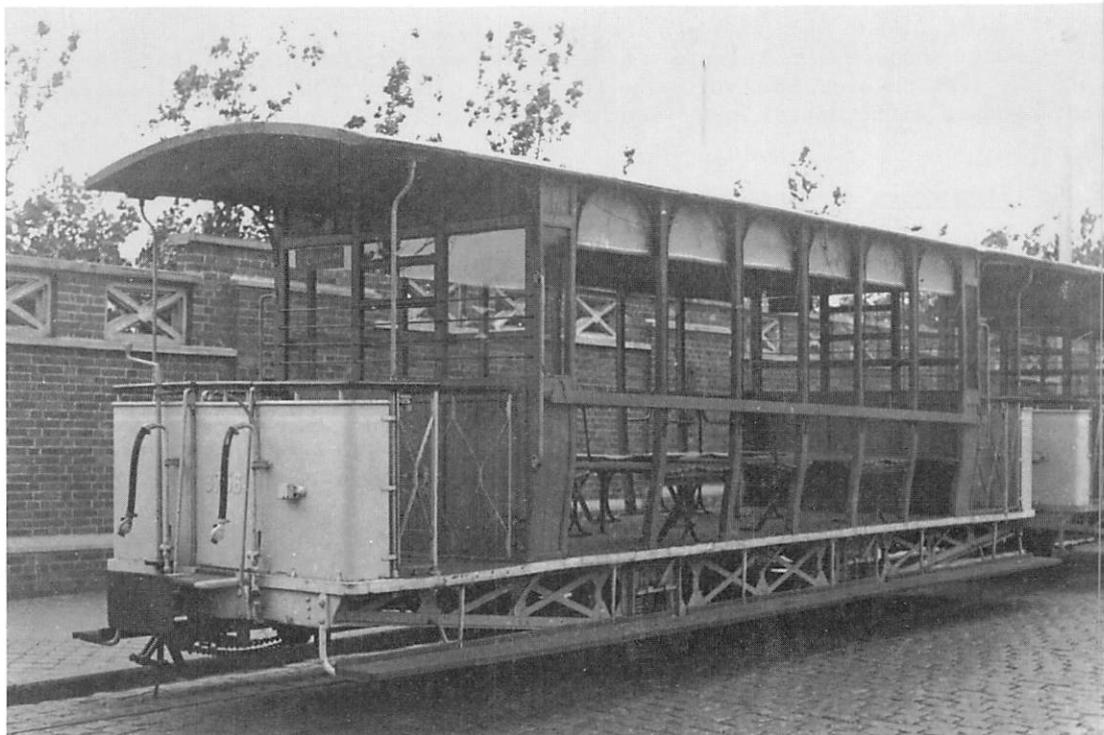
Après la guerre 1914-1918, le nombre de remorques ouvertes n'étant pas suffisant, la SNCV doit avoir envoyé à Ostende quelques remorques du modèle vicinal, avec paravents plats sans retours et plates-formes étroites.

Ces voitures ne semblent pas être restées longtemps à la côte ; vraisemblablement ont-elles été remplacées par les remorques ouvertes à bogies construites par la "Métallurgique" de Nivelles pour les tramways d'Oran. Ces voitures ont été achevées en 1924 et rachetées par la SNCV. Elles avaient comme caractéristiques générales :

- longueur du châssis : 11,950 m (+ banderolles = 12,950 m)
- largeur hors-tout : 2,100 m
- hauteur au-dessus du rail : 3,150 m
- places : 42 assises et 20 debout
- couloir central et deux pignons avec portes
- bogies : empattement : 1,200 m
- entr'axe bogies : 7,500 m

Elles étaient au nombre de 9 et portaient les numéros 8955 à 8963. Cinq voitures sont restées quelque temps à Bruxelles : les 8955, 8956, 8957, 8961 et 8962. Ostende recevait les 8958, 8959, 8960 et 8963. Toutes se sont retrouvées à Ostende vers 1930.

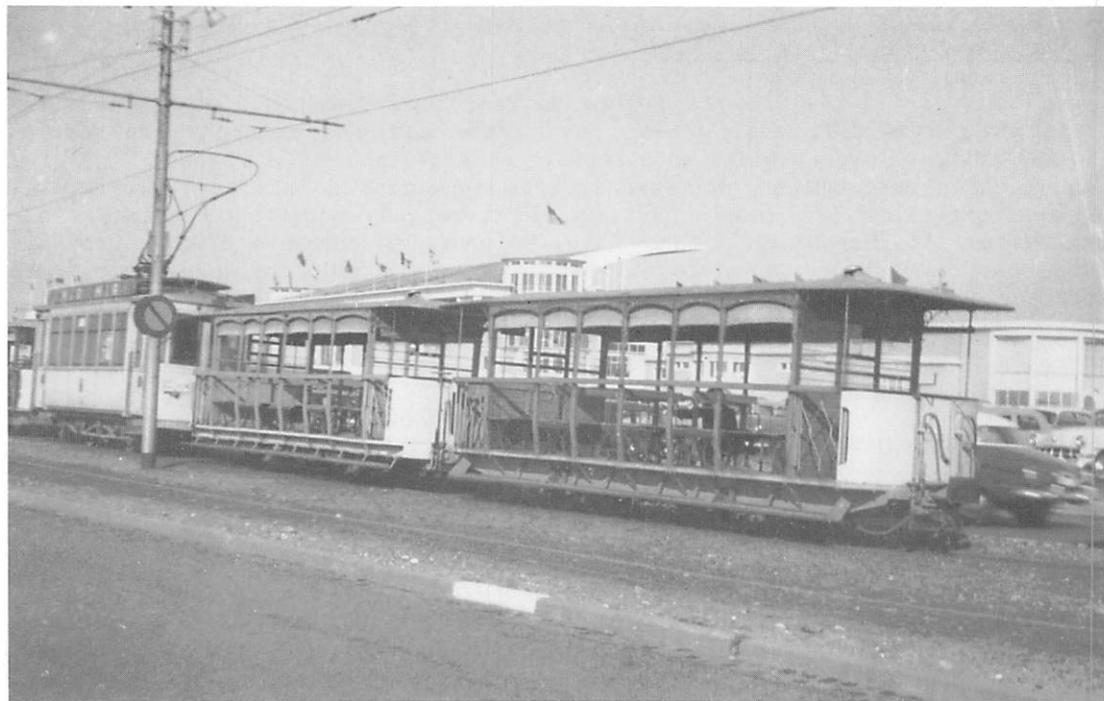
Durant la guerre 1940-1945, elles sont revenues à Bruxelles et ont été trans-



Ostende : remorque ouverte n° 8756 (dite "à treillis") stationnant dans la Sportstraat. (collection Hausman)

* *
*

Ostende : remorques ouvertes (série 8760 à 8767) en attente de la fin des courses à l'hippodrome Wellington, le 8 juillet 1956. (photo Temmerman)



IV. Conclusion

La société qui exploita les lignes de la côte n'était pas un fermier comme les autres. Elle faisait partie du groupe Empain, puis de l'Electrorail. Ce groupe était une puissance qui pouvait se mesurer avec la SNCV ; aussi, les relations entre les sociétés n'ont pas toujours été empreintes de cordialité.

La façon dont la SELVOP a exploité et entretenu son matériel était un modèle du genre. Il faut dire que les périodes d'exploitation, tellement différentes entre l'été et l'hiver, exigeaient des méthodes d'entretien autres que celles des méthodes d'exploitation normales.

En été, tout le personnel était en exploitation ; en hiver, la majorité de ce même personnel allait aux ateliers ou à la voie. Le résultat faisait qu'au début de la belle saison, le matériel sortait complètement révisé et repeint. De plus, les ateliers s'étaient rapidement spécialisés dans les transformations et les reconstructions, justifiant ainsi les nombreux changements apportés aux véhicules dont nous avons fait état.

L'Electrorail avait des bureaux d'étude très développés et pour cause, à l'époque de sa splendeur, ce groupe gérait plus de vingt réseaux de tramways, aussi bien en Europe qu'en Asie et en Amérique du Sud. Nous n'en citerons que quelques-uns : Barcelone - Brescia - Constantinople - Beyrouth - Le Caire - Héliopolis - Le Pirée - Buenos-Aires - Cordoba - etc...

D'autre part, la SNCV a toujours été très exigeante pour l'exploitant des lignes de la Côte, alors qu'elle lui envoyait parfois du matériel en voie de déclassement, sachant qu'il serait quand même remis en état. Finalement, la SNCV reprit l'exploitation des lignes de la Côte le 1er janvier 1956.

Effectivement, le réseau urbain d'Ostende a donné satisfaction à sa clientèle qui préférait la propreté et le confort à la vitesse. Depuis 1896 jusqu'en 1958, ce petit réseau aura bien eu du mérite, et sa collaboration au développement de la "Reine des Plages" aura été déterminant à cette époque.

Il ne reste malheureusement que le souvenir de tout ce matériel qui fut mitraillé souvent, en quelques semaines, comme si son exploitant était heureux de ne plus le voir.



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 anversoïis, 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 anversoïis 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 documenten 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 documenten,
- 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 documenten,
- 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