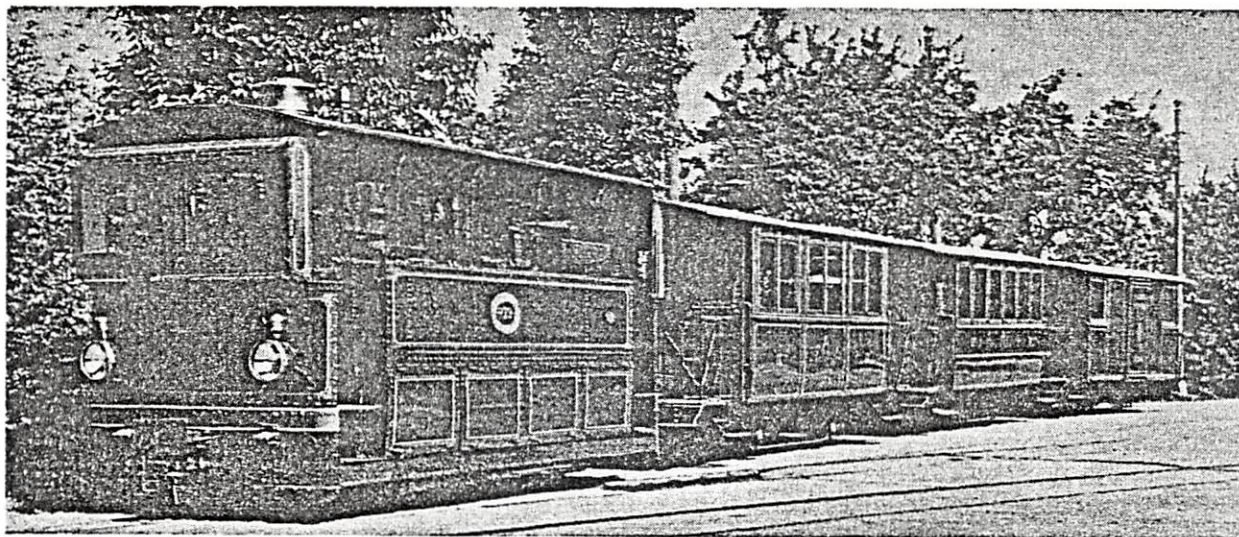


BULLETIN D'INFORMATION DE L'ASSOCIATION POUR LE MUSÉE DU TRAMWAY A. S. B. L.

Siège Social : 222, Avenue de la Couronne, Bruxelles 5 - C. C. P. : 44980.



(Photo R. Pletinckx)

PRESENCE DU TRAMWAY

*Troisième
Année*

Numéro 10

AVRIL 1964

SOMMAIRE :

- Historique des Tramways Bruxellois
- Les lignes vicinales de Mons et du Borinage
- Petite histoire du matériel roulant de la S.N.C.V.
- La numérotation des voitures vicinales
- Une locomotive mémorable : la 600
- Les Chemins de Fer départementaux des Ardennes
- Documents photographiques
- L'Association et le Musée

HISTORIQUE DES TRAMWAYS BRUXELLOIS

par Roger Pletinckx

(suite 4)

La voie

La voie se composait de rails à ornieres en fer de 6 m de longueur, fixés au moyen de tire-fonds sur des longrines de sapin, reposant elles-mêmes sur des traverses, posées sur un sol convenablement damé et bourré.

Les longrines étaient fixées sur les traverses au moyen d'équerres en fer. Dans les courbes, le rail extérieur était constitué par une simple plate-bande, tandis que le rail intérieur avait une ornière élargie avec léger surhaussement du talon. Les aiguilles ne comportaient qu'une seule lame mobile manoeuvrable au pied.

Cette voie, suffisamment robuste pour le roulement de voitures de tramway dont le poids en pleine charge ne dépassait guère 5.000 Kg. se détériorait rapidement par le passage du charroi en long et en travers; les rails devenaient mobiles sur les longrines, les tire-fonds s'arrachaient et la dislocation devenait telle que de très fréquentes réparations étaient nécessaires.

Ce défaut de solidité fut constaté sur toutes les lignes établies à Bruxelles selon ce système, le seul employé, ou à peu près, à cette époque.

Le matériel roulant

Celui-ci était constitué par 26 voitures du type symétrique à 2 classes et à impériale, ouvertes, et construites en Angleterre par Géo Starbuck de Birkenhead, un des rares fabricants de matériel de tramways existant en Europe à cette époque.

Les 2 compartiments étaient séparés par une cloison médiane avec porte glissante. Le nombre de places assises était de 32, dont 16 à l'impériale et 16 à l'intérieur (8 en 1ère classe et 6 en seconde). Chaque plate-forme pouvait recevoir 4 voyageurs. Le nombre total des places était donc de 40. La voiture, particulièrement légère, pesait un peu plus de 2.000 Kg, grâce à l'emploi presque exclusif de bois dans la construction du châssis et de la caisse. Les roues, en forme de disques pleins, étaient en fonte, sans bandages rapportés, d'un diamètre de 0,762 m. Les freins, du type à commande par chaîne, pouvaient être manoeuvrés de chaque plate-forme.

Très élégantes et très soignées, ces voitures peintes en jaune vif avec soubassement blanc, avaient fort bel aspect, avec leurs petites fenêtres surmontées d'impostes vitrées de style mauresque et le grand écusson aux armoiries de Belgique, décorant le milieu

du panneau principal de la caisse. Le compartiment de première classe était garni de coussins en velours rouge avec dossiers. La garniture du compartiment de seconde classe était de drap gris.

En 1876, après la constitution de la Compagnie des Tramways Bruxellois, ces voitures subirent une transformation consistant dans le remplacement des 16 petites fenêtres à imposte, par 8 grandes glaces dormantes. Cette transformation fut appliquée à 13 voitures qui furent repeintes en vert avec filets rouges, selon le style appliqué à cette époque par les "T.B."

En 1880, par suite de la difficulté pour les receveurs d'effectuer la recette en temps voulu à l'intérieur de la voiture et sur l'impériale, la suppression de cette dernière fut décidée, d'autant plus que sur le parcours de l'avenue Louise, le public se plaignait du contact des branches de maronniers que la Ville se refusait à faire convenablement élaguer.

Les 13 voitures transformées en 1876 subirent donc une nouvelle transformation en 1881. L'impériale fut supprimée et les plateformes agrandies. Les anciennes garnitures fixes des compartiments de 1ère et 2ème classes furent remplacées par des coussins mobiles, de façon à mettre la première classe à l'arrière, quel que soit le sens de marche. Ces voitures ont disparu de 1903 à 1910.

Les 13 voitures non transformées ont été démolies vers 1892, sauf la n° 7 qui a figuré à l'Exposition de Bruxelles en 1897, comme ce sera le cas plus tard à l'Exposition Internationale de Bruxelles en 1958, et qui est conservée à l'heure actuelle au Musée de la Voiture au Cinquantenaire.

Redevances et tarifs

La ligne Schaerbeek-Bois ne présentait que de très faibles rampes, aussi les véhicules étaient tirés par 2 chevaux seulement. La redevance d'exploitation vis-à-vis de la ville était de 75 F par an et par voiture pendant les cinq premières années, avec augmentation de 25 F par an et par voiture jusqu'à la somme de 250 F.

Les tarifs étaient appliqués par sectionnement avec un minimum de 10 centimes en 1ère classe et de 9 centimes en seconde par Km, avec minimum de 12 et 10 centimes. Le parcours total coûtait 60 centimes en 1ère classe.

Les voitures circulaient en été de 8 à 22 heures, en hiver de 9 à 21 heures. Des services facultatifs à double prix pouvaient être organisés après ces heures.

La seconde ligne de la Compagnie Morris fut celle qui, reliant la Place Stéphanie à Uccle, passait par les communes d'Ixelles, St-Gilles et Forest.

La commune d'Ixelles, par contrat du 15 janvier 1871, accorda à William Morris la concession sur son territoire pour une durée

égale à celle de la Ville de Bruxelles, c'est-à-dire jusqu'au 12 novembre 1958. Les communes d'Uccle, St-Gilles et Forest suivirent cet exemple pour la même durée, et ce par des contrats passés respectivement en date des 11 août 1871, 22 mai 1872 et 14 juin 1872.

En attendant de pouvoir exploiter la ligne comme prévu jusqu'à Uccle-Globe, l'avenue Brugmann n'étant pas percée, la compagnie exploita le tronçon Schaerbeek - Ma Campagne, mais après quelques mois, la partie Porte de Schaerbeek - Place Stéphanie fut supprimée. Ce n'est qu'en 1875 que la ligne fut prolongée jusqu'au Globe. Au terminus, on installa un dépôt pour 30 chevaux et un hangar pour 10 voitures; plus tard on y ajouta un hangar pour 4 locomotives à vapeur. Le service de la ligne fut prolongé jusqu'à la Place Royale. Mais tout ceci ne fut exécuté que sous le régime des T.B.

2. Compagnie VAUCAMPS

Devant le succès remporté par les Chemins de Fer Américains, la Compagnie Vaucamps suivit l'exemple et demanda également à la Ville de Bruxelles et aux communes avoisinantes l'autorisation de concession pour l'établissement de lignes de tramways. Ce fut le cas pour les lignes du Centre entre le Nord et le Midi, par les nouveaux boulevards créés sur l'emplacement de la Senne voûtée.

La Ville accorda sans adjudication, le 15 mars 1872, à la Cie Vaucamps la concession demandée, de même que pour une ligne entre les Portes d'Anderlecht et de Laeken. Ces concessions constituaient une sorte de compensation des pertes qu'occasionnait l'exploitation du service d'omnibus de pavé et avaient pour but d'en assurer la continuation. Cette concession avait une durée de 37 années et expirait le 1er mai 1909.

La commune de Laeken accorda la concession sur son territoire le 23 mars 1871 pour une durée de 75 ans, soit jusqu'au 25 mars 1946. Anderlecht en fit de même, le 27 août 1870 pour une durée identique, soit jusqu'au 27 août 1945. Schaerbeek accorda aussi pour 75 ans, à dater du 27 mars 1871, la concession qui expirera le 27 mars 1946. La commune de St-Josse-ten-Node accorda par contrat signé le 17 novembre 1871, pour la ligne de Laeken-Midi, la concession sur son territoire, pour une durée de 50 ans, soit jusqu'au 17 novembre 1921, tandis que pour la ligne de la Place Liedts à St-Gilles, le contrat fut signé le 24 novembre 1871, pour une durée égale, expirant ainsi le 24 novembre 1921.

St-Gilles, par contrat signé le 20 mars 1873, accorda pour une durée de 73 ans, la concession sur son territoire afin de faire concorder l'expiration de celle-ci en même temps que les communes de Schaerbeek et de Laeken.

Enfin Molenbeek-St.-Jean, par contrat signé le 17 janvier 1871, accorda la concession sur son territoire de manière qu'elle expire à la même époque que la concession d'omnibus accordée le 28 septembre 1870, c.à.d. le 28 septembre 1910.

La compagnie exploitait en outre un réseau étoilé d'omnibus, comme nous l'avons vu dans le premier chapitre. Il fut entendu qu'elle maintiendrait toutes les lignes d'omnibus aussi longtemps qu'elles ne seraient pas transformées en tramways. La compagnie avait seule la faculté de transformer ses concessions. Elle entreprit donc la construction de trois lignes:

- 1°: Gare du Midi - Laeken par les boulevards du Hainaut (Maurice Lemonnier), Central (Anspach), du Nord (Adolphe Max), la Pl. des Nations (Rogier), les rues du Progrès et des Palais, le Pont du Canal et l'avenue de la Reine jusqu'à l'Eglise de Laeken. Sitôt la mise en service de cette ligne, les omnibus furent supprimés. La longueur de la ligne représentait 5.293 mètres. A l'emplacement occupé actuellement par les immeubles portant les nos 326 et 328 de l'avenue de la Reine se trouvait un petit dépôt comportant une écurie pour 43 chevaux et une remise pour 6 voitures. En 1883, ce dépôt fut supprimé et le terminus de la ligne reporté en deçà du passage à niveau de l'avenue de la Reine, afin de supprimer la traversée des voies du Chemin de Fer de l'Etat.
- 2°: Place Liedts - St.Gilles par la rue de Brabant, la Pl. des Nations, les boulevards du Nord, Central et du Hainaut, la Pl. de la Constitution, les rues Fonsny et Joseph Claes. Le retour se faisait par les rues Joseph Claes, de Constantinople, de Suède, de Mérode et de Prusse. La ligne avait une longueur de 4.521 m.
- 3°: Eglise de Laeken - Anderlecht (extrémité de la rue Wayez) par l'avenue de la Reine, le Pont de Laeken, la chaussée d'Anvers, les boulevards d'Anvers, de la Senne (Em. Jacquain), Central et du Hainaut jusqu'à la Pl. du Vieux-Marché (Anneessens). A partir de ce point, la ligne se dédoublait et empruntait à l'aller la rue de Bodeghem et au retour les rues des Foulons et d'Artois, l'itinéraire se poursuivant ensuite par la chaussée de Mons et la rue Wayez. Soit un parcours de 7.553 m. En 1880, par suite du percement de la rue Van Artevelde, cet itinéraire fut modifié: les voies des boulevards d'Anvers et de la Senne, des rues de Bodeghem, d'Artois et des Foulons furent supprimées et la ligne emprunta les rues de Laeken, de la Vierge-Noire, des Poissonniers, Van Artevelde et d'Anderlecht.

La Compagnie Vaucamps avait créé également un service intercalaire desservant la Gare du Nord, la Bourse et la Gare du Midi. Elle n'eut ainsi aucune peine à observer les stipulations de la convention, l'obligeant à établir un service régulier toutes les 5 minutes sur la section Nord - Midi. Sur les autres lignes, le service se faisait toutes les 10 minutes.

(à suivre)

LES LIGNES VICINALES DE MONS ET DU BORINAGE
UNE HISTOIRE DE 75 ANS
(suite)

par P. DEHON

CHAP. III - LE CAPITAL "LIGNES VICINALES DU BORINAGE" (suite)

La S.N.C.V. devait déjà prévoir une deuxième phase d'électrifications (notamment Mons - Frameries), puisque en 1909 elle prenait livraison d'une seconde série de 5 motrices, strictement identique à la première, numérotée de 9282 à 9286 et construite par les Ateliers de Seneffe. Il conviendrait de voir à ce sujet la rubrique consacrée, dans cette revue, à la "Petite histoire du matériel roulant de la S.N.C.V."

Des plans datés de 1906 et signés par l'U.E.G. nous apprennent, d'autre part, que la S.N.C.V. avait envisagé d'électrifier les sections rurales, entre autres Frameries (gare N.B.) - Harveng, en y alimentant les tramways directement en courant monophasé 6.600 V... A cette fin, l'U.E.G. avait étudié un prototype de motrice bicourant (oui, déjà...) comportant, en plus des deux perches classiques pour le 600 V, un archet pour le 6.600. Cette dernière tension aurait été ramenée à 600 V au moyen d'un transformateur monté sur le tramway. L'alimentation aérienne à haute tension devait se faire par caténaire, le retour du courant étant assuré par le rail.

Cette expérience, incontestablement pleine d'intérêt, ne sera malheureusement pas réalisée, et les lignes rurales du Borinage relèveront toujours de la traction à vapeur.

Les premières remorques du service électrique du Ecrinage provenaient de la série A.1588-A.1598 de la ligne Bruxelles - Espinette, où elles roulaient depuis son inauguration, en 1894. Les 1583, -89, -91 à -94, -96 à -98, soit en tout 9 unités, sont transférées au Borinage en 1905. Les 1590 et 1595 resteront à Bruxelles. Ces remorques mixtes (Ire + IIe classe), dont la 1590 est exposée au Musée vicinal de Schepdaal, se caractérisent par une caisse large, de vastes plates-formes entièrement ouvertes, cinq baies -unique à la S.N.C.V.- et un truck en treillis. Elles avaient été construites par "La Métallurgique" à Nivelles (voir fiche technique Amutra n° 13).

En 1907, le même constructeur se voit confier la réalisation de 10 autres remorques pour les services électriques du Borinage. Il s'agit de la série A.1984-A.1993, d'aspect beaucoup plus classique: 6 baies équidistantes et plates-formes ouvertes de capacité moyenne. Ces voitures, livrées en 1908, resteront en service dans le Borinage jusqu'au lendemain de la dernière guerre...

Nous ne nous étendrons pas sur le matériel des lignes à vapeur, assez disparate comme partout ailleurs. Une curiosité mérite toutefois d'être signalée: la 10582, seule voiture remorquée à bogies du Borinage, livrée au service "vapeur" le 25 octobre 1912.

Une seconde phase d'électrifications prévoit l'équipement de deux nouvelles lignes à construire, l'une de Mons à Frameries, l'autre de Wasmes à Dour avec embranchement de Warquignies à Petit-Dour. En fait, seule la première de ces lignes sera réalisée, par petites étapes d'ailleurs: en attendant l'achèvement du viaduc au-dessus du Chemin de Fer de l'Etat, à Cuesmes-station, la S.N.C.V. exploitera partiellement la ligne Mons - Frameries au moyen des nouvelles automotrices benzo-électriques 9426 à 9428, et ceci dès le 31 mars 1912. C'est seulement le 9 juillet 1914 que le tramway électrique pourra aller de Frameries à Mons (avenue de Bertaimont), ce qui entraînera le transfert des trois benzo-électriques aux lignes de Bruxelles. Retardés par la guerre, les travaux d'achèvement de la pénétration dans la ville de Mons, entre l'avenue de Bertaimont et la Grand'Place, ne seront achevés que le 3 décembre 1915. A cette date, le réseau électrique monophasé comporte un développement de 26,5 km et deux cabines de transformation supplémentaires: l'une à Mons, l'autre à Cuesmes.

Les horaires et itinéraires des lignes boraines n'ont subi aucune modification notable au cours des années 1905-1914. Les quatre premiers itinéraires se présentaient comme suit:

- 1) Quaregnon (station) - La Bouverie - Frameries (Nord-Belge)
 - durée du trajet, dans le sens indiqué sous rubrique: 44 minutes en moyenne; au retour, 39 minutes.
 - fréquence de desserte les jours ouvrables: un passage toutes les 30 minutes dans chaque sens; un service supplémentaire toutes les heures, au départ de Pâturages-Etat (alternativement à destination d'Eugies via Couteaux et de Frameries Nord-Belge).
 - les dimanches et jours fériés: sur toute la ligne, un train toutes les 15 minutes dans chaque sens.
- 2) Frameries (4 Pavés) - Eugies - St.Ghislain (station)
 - durée moyenne du trajet: 52 minutes.
 - fréquence de desserte les jours ouvrables: un passage toutes les 30 minutes dans chaque sens, cette fréquence étant doublée entre Wasmes (rue de Maubeuge) et St.Ghislain.
 - service renforcé sur toute la ligne les dimanches et j. fériés.
- 3) Eugies - La Bouverie - Pâturages (Etat)
 - via la courte section transversale (1,295 km) empruntant la rue Léopold, entre le Charbonnage des Couteaux et La Bouverie.
 - en semaine, dans chaque sens, un service toutes les 2 heures; fréquence renforcée les dimanches et jours fériés.
- 4) Pâturages (Pl.St.Pierre) - Wasmes (rue de Maubeuge)
 - service de navette, d'une durée de trajet de 5 minutes, avec un passage toutes les 15 minutes dans chaque sens, un train sur deux venant de ou allant directement jusqu'à St.Ghislain sans changement de voiture à Wasmes.

Il convient de noter que les tramways borains n'avaient, comme indicatif de ligne, qu'une petite plaque de paravent, sans numéro ni lettre, mentionnant les principaux points desservis. Les lettres ont fait leur apparition à la fin des années 1920, et les numéros en 1937.

En 1913, le service sera définitivement abandonné sur le court tronçon La Bouverie - Couteaux. En contrepartie, les activités du réseau borain s'étendront en direction de Mons. Dès l'organisation du service électrique Mons (av. de Bertaimont) - Frameries, juste à la veille de la première guerre, l'horaire de cette nouvelle relation fait état d'un passage toutes les heures dans chaque sens, avec un trajet de 25 minutes; comme sur les autres lignes, il y a des services supplémentaires les dimanches et jours fériés.

Au cours de la guerre auront lieu les inévitables démontages et démolitions de voies: les sections Mons - Frameries, Eugies - Quévy, Frameries - Harveng et Quévy - Estinnes sont mises hors-service par suite de démolition partielle ou totale des voies. En tout, 29 km de lignes ont été rendus inutilisables, mais leur reconstruction commencera déjà en janvier 1919, pour s'achever en octobre 1921.

Les horaires du printemps 1920 font état d'un changement dans l'organisation des services électriques: il y a désormais 3 itinéraires, avec une fréquence régulière de 30 minutes sur chacun d'entre eux:
1°: Mons Gd.Place - Frameries - Pâturages Pl.St.Pierre
2°: St.Ghislain - Wasmes - Pâturages - Quaregnon station
3°: Wasmes r.de Maubeuge - Eugies - Frameries 4 Pavés.
On remarque l'abandon de l'exploitation électrique sur la courte section terminale de Frameries, entre les 4 Pavés et la gare M-B.

L'Entre-deux-guerres, ou les débuts de la traction en courant continu.

Par suite des faits de guerre, le fournisseur de l'énergie électrique n'arrivait plus à satisfaire aux exigences du réseau avec la régularité souhaitable; cette situation persistant au lendemain des hostilités, et la S.N.C.V. entrevoyant d'autre part la jonction future avec les lignes du Centre et de Charleroi, on comprendra pourquoi il fut décidé d'abandonner le système monophasé au profit du courant continu classique. C'est en 1921 que s'achève cette conversion, réalisée par étapes, section par section, ce qui impliquait un changement de voiture aux points de mutation de l'alimentation aérienne. Cette situation, jointe à l'immobilisation successive de chaque motrice ex-monophasée pour transformation de l'appareillage moteur, a exigé une augmentation notable du parc de matériel de traction: c'est ainsi que dès 1919, sur les 17 motrices "Tachkent" reprises par la S.N.C.V., 15 ont été mises en service dans le Borinage: il s'agit des voitures 9615-9622 et 9629-9635. Les 9613 et 9614 ont, pour leur part, été affectées aux lignes de Charleroi. Entretemps, les équipements monophasés des motrices initiales sont remplacés par de nouveaux contrôleurs et moteurs à courant continu du type GE.249 (1).

Au moment de l'application de l'alimentation en continu, on a laissé subsister, pendant une période transitoire, le second fil de trolley - désormais inutile, le retour du courant s'effectuant par le rail. Les motrices n'ont donc plus qu'une seule perche de trol-

(1) Contrairement à ce qui a été dit antérieurement, la désignation GE.249 ne s'applique pas aux moteurs monophasés primitifs.

ley, décalée par rapport à l'axe de la toiture. Progressivement, la S.N.C.V. modifie ce système d'alimentation au profit du fil unique placé dans l'axe de la voie, ce qui permet l'utilisation de la prise de courant par archet; le pantographe viendra plus tard, vers 1930.

Enfin, les cabines de transformation, devenues sans objet, sont abandonnées, exception faite de la sous-station de Wasmes, modifiée en vue de sa nouvelle fonction: la transformation d'un courant triphasé 6.600 V en courant continu 600 V et l'alimentation de la totalité du réseau vicinal du Borinage.

Du côté des lignes à vapeur, les extensions concédées dont la réalisation avait été remise à l'après-guerre, ne seront jamais construites: il s'agit des relations Sars-la-Bruyère - Blaugies et Givry - Erquelines, ainsi que la jonction projetée, à proximité de Givry, avec la ligne française à voie métrique unissant Maubeuge à Villers-Sire-Nicole.

Des extensions au réseau électrique envisagées au cours de la première guerre resteront également sans application: ces projets visaient les relations Cuesmes - Flénu et Jemappes - Flénu - La Bouverie, avec variantes vers Pâturages et Frameries. Ainsi, Flénu restera la seule commune boraine à n'être pas desservie par le réseau vicinal.

Pour donner un aperçu des itinéraires et horaires de la fin des années 1920, nous noterons les 3 services suivants: Mons - Frameries - Eugies - Wasmes (toutes les 30'), Mons - Frameries - Pâturages (toutes les 30' - aux heures de pointe, toutes les 15' entre Frameries et Pâturages), et St.Ghislain - Wasmes - Pâturages - Quaregnon (toutes les 30' - aux heures de pointe, toutes les 15'). Sur la section Mons - Frameries, commune aux deux premières lignes, la fréquence est donc d'un passage toutes les 15 minutes (1).

En 1928, la reprise par la S.N.C.V. de la ligne Mons - Boussu enrichit l'effectif vicinal de l'ancien matériel de l'Etat Belge, soit 8 motrices "Tachkent" (9792-9799) et 16 motrices d'avant 1914 (9800-9815), ces dernières se trouvant dans un état tel qu'elles passeront à la mitraille quelques mois plus tard; le même sort sera d'ailleurs réservé aux 20 remorques archaïques reprises à cette ligne (19167-19186). En vue du remplacement de ce matériel et en prévision des nouvelles extensions de l'électrification (2) arrivent à la même époque, de La Louvière, les 9548-9558, ainsi que les deux fameuses 9676 et 9677, sur lesquelles avaient été essayés, sans succès d'ailleurs, des essieux différentiels. Puis, en 1931 et 1932, la S.N.C.V. réceptionne les 9920-9939, toutes neuves, suivies de peu par les premières motrices standard du groupe.

Nous n'entrerons pas dans les détails, vu que nous touchons ici de trop près à la matière des futurs chapitres IV et V de notre étude: l'un sera consacré à l'historique de la ligne Mons - Boussu, l'autre à la période contemporaine des lignes de Mons-Borinage (1930-1964).

(1) Ces références ont été reprises aux horaires des années 1926/28.

(2) Mons-Baudour, Mons-Casteau, Mons-Havré, Boussu-Frontière.

En ce qui concerne le réseau non électrifié, signalons que les premiers autorails des lignes du Borinage sont mis en service le 6 juin 1932 sur la ligne Mons - Quévy: ce sont les fameux Büssing AR.11 et 12 à poste de conduite unique. Ils resteront en service pendant près de 20 ans. Leur sont affectées les deux "remorques légères" RL.1 et RL.2, qui ne sont autres que les anciennes voitures 901 et 902 du service vapeur, préalablement modernisées — et qui reprendront quelques années plus tard leur matricule initial.

Note de l'auteur. Il est intéressant de signaler que l'expérience boraine a failli se répéter sur la ligne vicinale de Nivelles à Braine l'Alleud et à Virginal. En effet, en 1902, la S.N.C.V. organisait, auprès des grandes firmes d'électricité, un concours en vue d'équiper cette ligne en courant triphase. Parmi les réponses, reçues en 1903, aucun dispositif n'est retenu, à cause de la trop grande complexité de l'appareillage triphasé. Nouvelle adjudication, pour un équipement monophasé cette fois. Des 6 offres reçues en 1904, la S.N.C.V. retient celle de la Cie Westinghouse. Puis, subitement, les archives deviennent muettes: le projet semble tombé dans l'oubli, sans plus d'explications. (à suivre)

PETITE HISTOIRE DU MATERIEL ROULANT DE LA S.N.C.V.
Les motrices à courant monophasé (9159-9158, et 9282-9286)

Entre les années 1905 et 1921, les lignes électriques du Borinage ont été alimentées en courant alternatif monophasé, à la tension de 600 V. Pour plus de détails à ce sujet, nos lecteurs se référeront à l'article consacré, dans ces pages, aux lignes vicinales de Mons et du Borinage.

Les motrices 9139 à 9155 ont été commandées à la Franco-Belge le 2-3-1903, et les 9156 à 9158, au même constructeur, le 17-11-1903. La livraison de ces 10 voitures s'est échelonnée de février 1905 à février 1906. Une seconde série identique, immatriculée de 9282 à 9286 et commandée aux Ateliers de Seneffe le 17-7-1907, sera livrée le 26-3-1909.

Les caractéristiques de ces motrices sont les suivantes:

Longueur caisse	4,740 m	-	Largeur caisse	2,000 m
Long. d'une pl.-forme	1,655 m	-	Hauteur caisse	2,190 m
Longueur châssis	7,430 m	-	Haut. rail-toiture	2,940 m
Longueur d'un tampon	0,470 m	-	Empattement	2,400 m
Long. tot. hors-tamp.	8,370 m	-	Diamètre des roues	0,800 m

Modifiées en 1921 pour l'alimentation en courant continu, la plupart de ces voitures ont encore circulé jusqu'au lendemain de la dernière guerre. Le record a été enlevé par la 9152, maintenue en service (pour voies et travaux) jusqu'en 1951.

Le document photographique Amutra n° 91 représente la 9155, vers 1914, devant le dépôt d'Eugies.

LA NUMEROTATION DES VOITURES VICINALES (suite 6)

III) Matériel A.

Voitures mixtes (Ire/IIe cl.) (1500 à 1999 - 11500 à 11999)

<u>Séries</u>	<u>Constructeurs</u>	<u>Adjudication</u>	<u>Mise en service</u>
A.1500 - A.1502	Les Atel. Métallurg.	11.11.1885	1886
A.1503 - A.1506	Internation., B.L.C.	8. 4.1885	1885
A.1507 - A.1518	Les Atel. Métallurg.	11.11.1885	1886
A.1519 - A.1523	,,	12. 5.1886	1887
A.1524 - A.1543	Seneffe	1. 2.1888	1888 - 1891
A.1544	Ateliers de Malines	28. 9.1888	1890
A.1545 - A.1556	Bailly, Morlanwelz	1. 2.1888	1889 - 1891
A.1557 - A.1559	Verhaegen, Malines	28. 1.1891	1892
A.1560 - A.1569	Franco-Belge	11. 5.1892	1892 - 1893
A.1570 - A.1577	Dyle & Bacalan	22. 3.1893	1893 - 1894
A.1578 - A.1584	Bailly, Morlanwelz	,,	,,
A.1585 - A.1587	Franco-Belge	25. 8.1893	1894
A.1588 - A.1598	Les Atel. Métallurg.	8.11.1893	,,
A.1599 - A.1606	Verhaegen, Malines	29. 8.1894	1895 - 1896
A.1607 - A.1615	,,	5. 6.1895	1896 - 1897
A.1616 - A.1617	Franco-Belge	18.12.1895	1896
A.1618 - A.1635	Les Atel. Métallurg.	5. 8.1896	1897 - 1898
A.1636 - A.1642	Verhaegen, Malines	,,	1898
A.1643 - A.1646	Franco-Belge	16. 2.1898	1901
A.1647 - A.1652	,,	3. 3.1897	1898 - 1901
A.1653 - A.1661	Verhaegen, Malines	,,	,,
A.1662	Franco-Belge	20. 4.1897	1898
A.1663 - A.1678	Nicaise & Delcuve	16. 2.1898	,,
A.1679 - A.1696	Franco-Belge	,,	1901
A.1697 - A.1699	Ragheno, Malines	13. 9.1899	1900
A.1700 - A.1702	Les Atel. Métallurg.	18.12.1895	1896
A.1703 - A.1705	,,	8. 7.1896	,,
A.1706 - A.1717	Ragheno, Malines	13. 9.1899	1900
A.1718 - A.1724	Germain	,,	1901
A.1725 - A.1744	Hannover	19.12.1900	,,
A.1745 - A.1749	Sachsische	,,	,,
A.1750 - A.1753	Franco-Belge	7. 4.1893	1893
A.1754 - A.1755	,,	3. 3.1897	1897
A.1756 - A.1767	Sachsische	19.12.1900	1901
A.1768 - A.1773	Franco-Belge	29.11.1898	1902 - 1903
A.1774 - A.1781	Ragheno, Malines	18. 9.1901	,,
A.1782 - A.1799	Les Atel. Métallurg.	14.11.1902	1903 - 1904

(à suivre)

N.B. Nous nous voyons dans l'obligation de reporter à une date indéterminée la publication de la fin de la liste des motrices à bogies "type S", les 10 dernières voitures de ce modèle (S.10490 à 10499) n'étant pas encore toutes en service à l'heure présente.

UNE LOCOMOTIVE MEMORABLE: LA 600
Souvenirs vicinaux

par A. Debot

Qui l'avait conçue et qui l'envoya au groupe de Louvain ? Je laisserai aux historiographes ferroviaires le soin de répondre. La 600 était une sorte de phénomène, un mastodonte vicinal. Cela ne m'étonnerait nullement que l'on trouve un jour ou l'autre, dans une carrière ou dans le crétacé, un monstre dont elle serait la descendante.

Je me souviens cependant qu'elle portait une plaque marquée St. Léonard. Ces ateliers semblent avoir été les géniteurs de monstres aussi divers que remarquables, dont la locomotive à 3 chaudières des Chemins de Fer et, bien entendu, la 600. C'était une machine-tender à 3 essieux accouplés précédés, à une distance respectable, d'un essieu porteur. On appelle ça le type Mogul.

Elle avait l'aspect d'une formidable armoire en tôle avec une fenêtre à l'avant et une autre à l'arrière. Comme on avait eu l'excellente idée de la munir d'une chaudière Belpaire, avec flancs de foyer droits, on avait été obligé de placer celle-ci au-dessus des roues. Il en résultait que le dôme énorme faisait saillie au-dessus de la toiture.

Ce que la 600 avait de comique, c'était son sifflet, qui était grêle et d'un ton suraigu, à croire qu'on l'avait réglé sur la voix d'un gardien de sérail.

En 1912, mes parents allèrent se fixer près de la gare de Heverlee, et c'est là que je fis sa connaissance. Tous les matins, je l'entendais remonter la chaussée de Namur. Je percevais son souffle asthmatique, et je me levais dès qu'elle faisait entendre son "tît-tît" qu'elle poussait comme un ut de tête de ténor de pacotille, pour qu'on lui ouvre la barrière. J'avais hâte de regarder par la fenêtre pour la voir passer, suivie d'une mixte De Rechter et d'un fourgon.

Je vous avouerai sans trop de honte (j'étais encore bien jeune) que j'eus d'emblée le coup de foudre. Mais quelle affaire quand j'entrai au service de la société exploitante 6 mois plus tard... A moi la 600... J'allai l'examiner sous toutes ses faces, lui levant indiscrètement les panneaux pour voir ce qu'il y avait en-dessous, lui caresser les boîtes et les manivelles, bien entendu après avoir craché dessus pour voir si rien ne chauffait. Je lui faisais ouvrir la bouche du foyer pour admirer son faisceau tubulaire et ses entretoises. Elle n'eut bientôt plus de secrets pour moi.

J'avais alors sous mes ordres un chef d'atelier assez singulier. Pour ne pas déchirer ses amples pantalons en treillis bleu aux pièces qui traînaient par terre à l'atelier, il serrait le bas de ceux-ci au moyen de pinces de cycliste, ce qui faisait ressortir vers le bas ses petits 45, et vers le haut une bedaine plus que rondelette.

Je lui parlai avec beaucoup d'éloges de la 600.

- Ça, dit-il, mais c'est un infâme chameau...
J'en étais ulcéré. J'essayai de connaître les motifs d'une telle injure, mais le chef se contenta de postillonner en maintenant son opinion injurieuse.

La 600 était la seule locomotive qui avait un service strictement régulier. Elle remorquait le train-bloc. Encore une injure... Car si les trains-blocs entre Bruxelles et Anvers étaient des rames rapides et indivisibles, il n'en était pas du tout de même de ce train-là.

La 600 quittait Louvain vers 6 heures du matin, pour arriver à Jodoigne aux environs de 9 heures. Comme record de lenteur... Ce bon colosse s'arrêtait à chaque gare, à la moindre demi-lune, au plus modeste raccordement. Il allait flairer les wagons qui s'y trouvaient, les triait puis rassemblait et emmenait les vides.

C'était généralement vers 12 h.30 qu'on entendait son pauvre "tît-tît" pour demander l'ouverture de la barrière. Or, un jour, cette machine robuste, calomniée, méprisée de tous, ce pauvre chameau se mit à boitiller. Ce n'était pas bien grave au début, mais le mal s'aggrava rapidement. Lorsque je l'entendais remonter la chaussée, elle faisait tchou-tchou-tchou... tchou-tchou-tchou... trois coups précipités, puis une pause qui s'allongeait de plus en plus. Puis on n'entendit plus que tchououou... tchououou...

J'eus beau faire ressortir l'énorme augmentation de la consommation de charbon et proposer d'envoyer la machine au dépôt d'Aerschot, où le chef était de meilleure composition, rien n'y fit.

Ce fut l'ingénieur du Chemin de Fer qui résolut le problème. Un midi, il rencontra mon directeur au moment où la 600 sortait du dépôt.

- Tchououou... tchououou...
- Tiens, dit l'ingénieur en regardant le patron du coin de l'oeil, une locomotive du tram: ça s'entend tout de suite...

Deux minutes plus tard, je vis entrer un directeur cramoisi au bureau, le parapluie en bataille:

- Je ne veux plus, vous m'entendez, je ne veux plus entendre cette ridicule 600. Envoyez-la à Aerschot ou dans la lune, ça m'est égal, mais qu'elle soit réglée immédiatement...
- Très bien, Monsieur le Directeur - je n'osais pas rire, et encore moins lui dire: il vous a eu, l'ingénieur de l'Etat...

Le lendemain, la 600 partit pour l'autre atelier et rentra huit jours plus tard, réglée comme une bonne horloge. Je fis contrôler la consommation de charbon: elle était tombée de plus de moitié, et j'allai le dire au patron:

- Oh, de ça, je me moque; du moment qu'on ne se paie plus ma tête...

Quelques semaines plus tard, je quittais ma favorite pour aller m'installer temporairement "bachtend de Kuppe"(1).

(1) au-delà de l'Yser, dans la Flandre maritime.

LES CHEMINS DE FER DEPARTEMENTAUX DES ARDENNES (suite)

par Ph. CARLIER, d'après une documentation
aimablement fournie par Monsieur H. MOZAIVE

Après ces quelques généralités destinées à situer les lignes qui nous intéressent dans leur contexte historique et économique, passons maintenant à leur étude proprement dite.

I. LE TREMBLOIS - ROCROI - PETITE-CHAPELLE

Cette ligne, la première en date du département des Ardennes, fut créée pour relier au grand chemin de fer la ville de Rocroi que celui-ci avait comme nous l'avons vu, dédaignée.

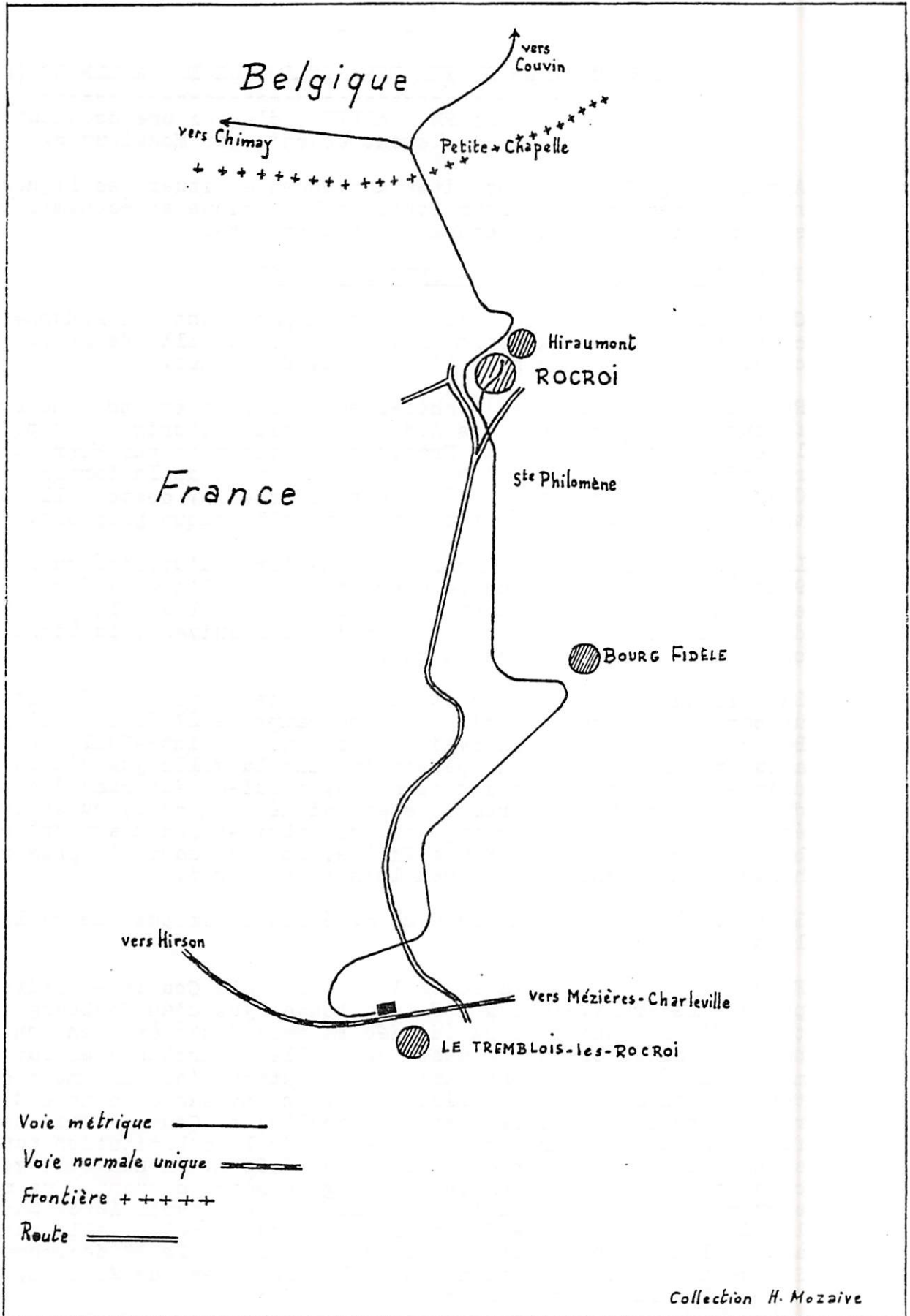
Rocroi (2.400 habitants), chef-lieu de canton et ancienne sous-préfecture du département des Ardennes était à l'origine un petit village qui fut fortifié par François Premier puis par Henri II pour répondre à la construction par les Espagnols de la forteresse de Charlemont. Bien que de création artificielle, cette ville s'industrialisa et devint un petit centre métallurgique prospère.

La ligne Le Tremblois - Rocroi fut déclarée d'utilité publique le 9 août 1894. Les travaux débutèrent dès que l'autorité militaire eut donné son consentement et le 18 novembre 1895, le transport des voyageurs était assuré: le 15 janvier suivant, la ligne était ouverte au service marchandises.

La voie quasi entièrement établie en site propre atteignait après un parcours à travers bois avec une rampe de 27 ‰ le village de Bourg-Fidèle, puis desservait le hameau de Sainte-Philomène pour aboutir à Rocroi où elle pénétrait dans la ville jusqu'à la Place d'Armes où se trouvait son terminus; celui-ci fut ramené à la gare de Rocroi en 1903. La remise était située à Rocroi, où se trouvait également un bâtiment-voyageurs; des abris-bureaux avaient été établis au Tremblois et à Bourg-Fidèle. Notons encore la présence de halles à marchandises au Tremblois et à Rocroi.

La voie, à l'écartement de 0,80 m, était constituée de rails Vignole de 18 kg/mètre.

En vue de la jonction avec la ligne vicinale Couvin - Petite-Chapelle - Le Bruly, la ligne fut prolongée jusqu'au faubourg industriel d'Hiraumont où sera édifiée la gare douanière, en contournant les remparts par l'ouest: une halle à marchandises fut également édifiée à Hiraumont. Afin de permettre l'acheminement du matériel français en territoire belge, on envisagea la pose d'un 3e rail entre la frontière (Petite-Chapelle) et Couvin. Mais ce projet fit place à une autre solution, à savoir la substitution pure et simple de la voie métrique à celle de 0,80 m. La nouvelle voie, constituée de rails Vignole de 26 kg au mètre courant, fut mise en service entre Le Tremblois et Hiraumont le 9 avril 1903. Quant à la liaison Hiraumont - frontière - Petite-Chapelle, elle fut livrée à l'exploitation directement en voie métrique le 17 décembre 1905. Sur cette dernière section, un rail plus léger, de 22 kg/m, fut adopté; les rampes n'y excédaient pas 22,3 ‰.



Voie métrique —
Voie normale unique ==
Frontière + + + + +
Route ==

La longueur totale de la ligne Le Tremblois - Petite-Chapelle atteignait ainsi 15,500 km.

Les Allemands déposèrent la voie au cours de la première guerre mondiale. L'exploitation reprit le 12 juillet 1920 entre Le Tremblois et Rocroi et dans le courant du mois d'avril 1922 entre Rocroi et la frontière. Durant la seconde guerre mondiale, le service se poursuivit tant bien que mal. Enfin, la ligne fut déclassée dans le courant du mois de septembre 1950.

Cette ligne dut faire face dès sa création à un trafic tant voyageurs que marchandises fort important. En 1897, nous notons cinq aller-retour entre Rocroi et Le Tremblois. Le matériel roulant se composait alors de locomotives du type 050 T de 14 tonnes, de voitures à deux essieux (15 places assises) et de wagons à deux essieux également.

La clientèle "marchandises" était constituée principalement par les différentes fonderies situées à proximité du chemin de fer et auquel la plupart se raccordèrent: l'on dénombra jusqu'à 8 embranchements particuliers simultanément. Des trucks porteurs (3 puis 7 jeux) furent utilisés dès 1896, ce qui permit de supprimer le transbordement.

Peu après la mise en service de la voie métrique, le nombre d'aller-retour entre Rocroi et Le Tremblois fut porté à sept. Le nouveau matériel roulant comprenait des voitures et des wagons à 2 essieux et à bogies: les locomotives étaient des 030 T de 16 tonnes, qui furent remplacées en 1935 par des 130 T de 19,5 tonnes. Des trucks porteurs adaptés au nouvel écartement furent mis en service en 1925 seulement, mais leur nombre était malheureusement insuffisant (5 jeux).

La création en 1948 d'une liaison directe par autobus entre Charleville et Rocroi vint retirer à la ligne la plus grosse partie de son trafic voyageurs: elle ne fut pratiquement plus utilisée que pour le trafic local auquel suffisait une voiture ajoutée aux trains de marchandises.

Bien que l'importance du trafic marchandises justifiait son maintien, cette ligne fut déclassée en 1950 mais, détail curieux, elle fut encore utilisée jusqu'en 1952 pour pallier la carence des transporteurs routiers.

Horaire du service voyageurs au 1er juillet 1914

Petite-Chapelle		8.27	11.48	15.53	18.10		
A.		8.42	12.06	16.12	18.24		
Rocroi	D.	6.25	8.44	12.03	16.15	18.25	20.04
D.		6.54	9.12	12.36	16.44	18.48	20.32
Le Tremblois							
Le Tremblois		7.32	9.36	13.20	17.03	18.58	20.55
A.		8.00	10.05	13.49	17.36	19.26	21.23
Rocroi	D.	8.02	11.24	14.35	17.38		
D.		8.13	11.36	14.47	17.50		
Petite-Chapelle							

(à suivre)

DOCUMENTS PHOTOGRAPHIQUES

Série n° 98 à 109

Cette série de 12 reproductions est destinée à illustrer l'article consacré, dans ces pages, aux lignes du Borinage entre les 2 guerres.

Photo n° - Type de véhicule

- 98 Motrice ex-monophasé à 1 trolley, St.Ghislain vers 1921.
- 99 " " " " " " Quaregnon vers 1923.
- 100 " " " " " " Mons Gd.Pl^{ce}, même époque.
- 101 Motrice Tachkent, à 1 trolley, " " " " "
- 102 Dépôt d'Eugies, vue générale, même époque.
- 103 Motrice ex-monophasé A.9147 à 1 trolley, Eugies même époque.
- 104 Remorque A.1597, Eugies, même époque.
- 105 Motrice Tachkent à panto, Mons-Gare dans les années 1930.
- 106 Motrice 9676 à panto, Mons, plaque E, en 1935.
- 107 Motrice 9284 ex-mono, à panto, Mons, plaque F, en 1935.
- 108 Motrice 9556 à panto, Mons, plaque P, en 1935.
- 109 Motrice standard 10078 + remorque De Rechter modernisée A.896, à Mons (ligne Charleroi-Binche-Mons), en 1935.

Nous rappelons que seuls les membres de l'Amutra sont en droit de bénéficier de notre service photographique. Les documents, tous de format 9 x 12, peuvent être commandés à la pièce ou par série entière, soit en virant anticipativement la somme de 8 fr/pièce à notre C.C.P. 449.80 (Amutra, à Bruxelles 5), soit en remettant cette somme entre les mains de notre trésorier, au cours d'une des réunions amicales.

LE COIN DES PLUS FERRES

Aucun membre n'a pu résoudre entièrement le problème posé dans notre précédent bulletin. Voici donc les deux réponses exactes:
- l'innovation de ce prototype était l'accouplement rigide et automatique Scharfenberg;
- son matricule devait être 10340.

Ajoutons encore, à l'intention de ceux qui s'y intéressent, que l'étude de cette voiture avait été faite par la "Franco-Belge".

Si le jeu vous amuse, voici une nouvelle "colle":

En 1930, une locomotive à vapeur du type "Sentinel", construite en Angleterre pour un réseau d'outre-mer à voie métrique, a effectué ses premiers essais sur une ligne vicinale des Ardennes belges:

- 1°) quelle était cette ligne vicinale ?
- 2°) à quel pays cette locomotive était-elle destinée ?

Bonne chance...

L'ACTUALITE VICINALE

En tête de cette actualité figure, sans aucun doute, la suppression, à partir de ce 1er avril, de la relation ferrée Bruxelles (Pl. Rouppe) - Waterloo - Braine l'Alleud - Wavre au profit d'une exploitation par autobus. La voie restera cependant en service entre la Place Rouppe et l'Espinette Centrale, la ligne de Rhode St. Genèse (R) n'étant pas touchée par ce remaniement de l'exploitation.

La substitution des autobus aux tramways sur la ligne de Wavre n'est toutefois pas encore intégrale: les travaux routiers en cours actuellement entre Lasne et Maransart ont exigé le maintien du tram sur une partie de la ligne vicinale. Le service est donc assuré provisoirement comme suit: les autobus vont de la Place Rouppe à Braine l'Alleud et sont en correspondance au Monument Gordon avec un tram à destination de Wavre; aux heures de pointe, certains autobus relient la Place Rouppe à Maransart-Aywiers, où s'effectue le transbordement.

Ainsi, le tram se trouve maintenu, jusqu'au prochain horaire d'été, entre Wavre d'une part et Maransart ou le Monument Gordon de l'autre. Les voies de la section Braine l'Alleud (Gare) - Monument Gordon - Espinette Centrale ne servent plus.

Cette situation a libéré une dizaine de motrices et une douzaine de remorques; lorsque la reconversion sera intégrale, c.à.d. d'ici un mois, quatre motrices et deux remorques supplémentaires, actuellement au dépôt de Lasne, seront également disponibles. Une bonne partie de ce matériel est destinée au remplacement de quelques voitures standard d'ores et déjà condamnées à la mitraille.

Nous espérons pouvoir publier, dans notre prochain numéro (juillet 1964), une notice historique consacrée à la défunte ligne vicinale.

- - - - -

A la fin de l'an dernier, les Ateliers vicinaux de la Rue Eloy, à Bruxelles, ont assuré la transformation des voitures motrices standard 10084 et 10322 en s'inspirant des modifications apportées aux voitures du type "Eugies".

En plus, depuis le début de cette année-ci, un nouveau lot de 6 motrices du type "Eugies" a été transféré du Hainaut à Bruxelles: il s'agit des voitures 10282, 10288, 10292, 10357, 10369 et 10373.

- - - - -

Depuis le matin du 15 février, il n'y a plus de trolleybus à Bruxelles. Grâce à la bonne obligeance de la Direction de la S.T.I.B., le véhicule n° 6023, d'un type désormais historique, a pu être sauvé et entreposé provisoirement au dépôt vicinal de Haacht.

Un article technique et historique traitant des trolleybus bruxellois paraîtra dans les pages de notre prochain bulletin.

L'ASSOCIATION ET LE MUSEE

Bilan du 3e exercice social (1963) de l'Amutra

La 4e Assemblée Générale annuelle de notre association, qui s'est tenue le 18 mars, a fait état du bilan de 1963 et du budget déjà établi pour 1964.

Il est apparu que les recettes totales de l'Amutra (caisse "membres" + caisse "musée") de l'exercice 1963 se sont élevées à fr. 135.685,- et les dépenses à fr. 86.958,-. Sur le boni (soit fr. 48.727,-), une somme de fr. 34.034,- a été prélevée au bénéfice de la S.N.C.V. à titre d'intervention dans les frais de transport et de réfection du matériel roulant destiné au Musée.

Le solde bénéficiaire final, à reporter sur l'exercice 1964, s'élève donc à fr. 14.693,-.

Au 31 décembre 1963, l'Amutra comptait 130 membres, parmi lesquels 11 inscrits anticipativement pour 1964. Le nombre des visiteurs du Musée de Schepdaal, pendant la saison 1963, a été légèrement supérieur à 8.000.

Il y a donc une nette progression du chiffre d'affaires par rapport à l'exercice 1962. Seuls le dévouement et l'assiduité des membres de l'Amutra pourront aider leur entreprise à progresser encore en 1964. Qu'ils soient encore remerciés de leur fidélité.

- - - - -

Visite du dépôt de Haacht

Gros succès le 29 février à l'occasion de la visite organisée au dépôt vicinal de Haacht, où se trouvent provisoirement entreposés les véhicules urbains sauvegardés par les soins de l'Amutra.

Résumons rapidement ce que les membres présents à la visite ont pu y voir:

- 1°) S.T.I.B. (Bruxelles): motrices 1763 et 1969
voiture hippomobile 31
remorques 29 (baladeuse) et 671 (fermée)
trolleybus 6023.
- 2°) S.T.I.A.V. (Verviers): motrice 72
remorque 44.
- 3°) S.T.I.A.L. (Liège): remorque 866
voiture-échelle hippomobile.
- 4°) S.T.I.L.S. (Liège-Seraing): trolleybus 402 (à trois essieux).

Il est à noter que, depuis lors, les motrices nos 57 de la STIAV et 133 de la STIAL, ainsi qu'une remorque de service (sans matricule) de cette dernière société, se sont ajoutées à la collection de

Haacht. D'autre part, l'Amutra dispose encore des motrices n° 43 de la Cie "Est-Ouest" de Liège et 717 de la C.G.I.T.(Lille), garées dans d'autres dépôts, ainsi que de la voiture hippomobile 132 des "Tramways Liégeois" exposée à Schepdaal.

Notre Association attend encore divers véhicules pour lesquels elle a reçu option. Il y sera fait allusion dans ces pages en temps utile.

- - - - -

La réouverture annuelle du Musée de Schepdaal

Cette année, le Musée a ouvert ses portes au public le dimanche de Pâques, soit le 29 mars. Comme l'an dernier, il sera accessible jusqu'au 31 octobre, les samedis, dimanches et jours fériés légaux, de 14 à 18 heures.

Le samedi 4 avril s'est déroulée la petite cérémonie réservée aux membres de l'Amutra. Le "clou" du programme a été, sans contredit, le voyage dans la curieuse motrice 717 de la C.G.I.T.(Lille), acquise récemment par un des membres de notre Comité.

A la Place Quételet, une centaine de membres de l'Amutra prirent littéralement d'assaut la voiture lilloise, qui devait y prendre son départ à 14 h.30, pour atteindre la rue Vandermeeren après avoir suscité une curiosité de foule — bien compréhensible — tout au long de son parcours: Bd. du Jardin Botanique, Place Rogier, Place de l'Yser, rue de Ribaucourt, Parvis St.Jean-Baptiste, Place de la Duchesse.

A la rue Vandermeeren attendait le convoi désormais classique de l'Amutra: motrice 9727, remorque fermée A.1208, baladeuse A.8944. Après une visite consacrée aux locaux du Musée, les participants de cette mémorable journée ont pu assister à la projection, dans la salle même du Musée, à la projection de trois films dûs aux talents de MM. R.Plétinckx, J.Bazin et M.Hennequin.

A 18 h., le train spécial de l'Amutra repartait en direction de la Place Rogier, au grand ébahissement des Molenbeekoïses et des Bruxelloises, qui n'avaient vraisemblablement jamais vu passer tant de vieux convois le même jour dans leurs rues.

Qu'y avait-il de neuf à Schepdaal ? Les visiteurs auront remarqué que les collections s'étaient enrichies de la motrice-fourgon n° 9965 du Littoral, remise dans son état "S.E.L.V.O.P.", et des 2 wagons fermés à bissels A.7848 et A.7849. Nouvelle acquisition également, une paire de bogies maximum-traction à voie métrique, rachetée par l'Amutra à la Deutsche Eisenbahn Gesellschaft, de Düren.

Dans très peu de temps, la motrice 10112 de Liège regagnera le Musée après avoir bénéficié d'une cure de jouvence; elle sera suivie de la voiture voyageurs-bagages à deux essieux n° A.2026 des lignes de Wellin.

- - - - -

La 3e grande excursion de l'Amutra, le 6 juin prochain

Moins de deux mois nous séparent encore du grand jour où l'Amutra réalisera son voyage-surprise en tram à vapeur, sur une ligne de l'est de la Belgique.

Jusqu'ici, environ 35 membres se sont déclarés intéressés par cette activité; il nous faut encore au moins 25 participants pour atteindre un train complet. Nous devons pouvoir compter sur tous nos membres de la région liégeoise.

La date du 6 juin après-midi n'ayant fait l'objet d'aucune remarque de la part de nos membres, c'est donc ce jour qui a été définitivement retenu pour l'organisation du voyage "vapeur".

Ceux qui n'ont pas encore introduit leur candidature peuvent retourner le talon de l'avis inséré dans ce bulletin, et cela avant la date-limite du 9 mai. Les détails complémentaires leur seront communiqués au moment opportun.

Le trajet se fera en train et en autobus spécial; au départ de Bruxelles, le prix, tout compris, se situera autour de 180 fr. Il est évident que ce montant est fonction du nombre d'inscriptions.

Scyez donc très très nombreux le 6 juin...

- - - - -

La Boutique du Musée

Rappelons que les membres peuvent acquérir à cette enseigne:

- le magnifique catalogue du Musée, tiré de la revue Rail & Traction (20 fr.)
- la revue de mode hollandaise "Romance", qui a consacré 10 pages au Musée de Schepdaal (20 fr.)
- la réédition, en un seul fascicule, des 4 premiers numéros de "Présence du Tramway" (15 fr.)

Enfin, il reste deux calendriers hollandais "Op de Rails" (60 fr.). Tous ces articles peuvent s'obtenir en virant à notre CCP. 449.80 (Amutra, à Bruxelles 5) les montants qui s'y rapportent, augmentés de 5 fr. pour les frais d'emballage et d'expédition.

- - - - -

Les réunions amicales de l'Amutra

Ces réunions, réservées aux membres de notre association, se tiennent toujours "Aux Arbalétriers", 3, rue des Visitandines, à Bruxelles 1, le premier vendredi de chaque mois, à 20 heures.

Toutefois, la réunion du 1er mai, coïncidant avec un jour férié légal, sera reportée au VENDREDI 8 MAI. Qu'on ne l'oublie point.

= = = = =