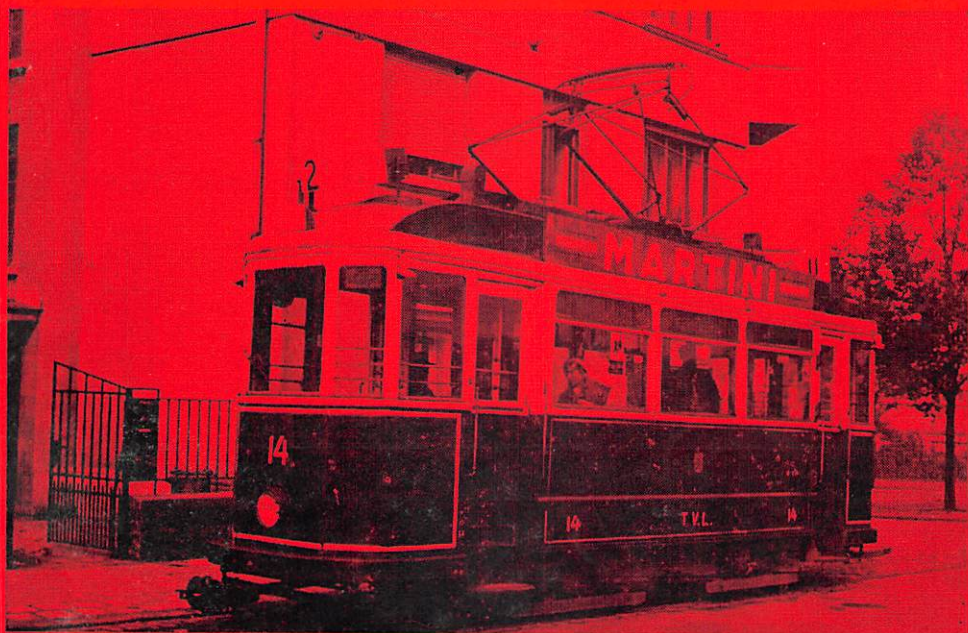


# PRESENCE DU TRAMWAY

---

---



22

6e année, II

MAI A AOUT 1967

Prix : 25 frs.

Bulletin d'information de l'  
Association pour le Musée du Tramway et du  
Tramway Touristique de l'Aisne

## ASSOCIATION POUR LE MUSEE DU TRAMWAY-AMUTRA

a. s. b. l.

Fondée le 7 mars 1961.

SIEGE SOCIAL : 47, avenue Wielemans Ceuppens à Bruxelles 19.

C. C. P. : 449.80

COTISATIONS :

Membre adhérent : 150 Frs Membre de soutien : 250 Frs

Membre bienfaiteur : 500 Frs minimum

Membre affilié (habitant sous le même toit qu'un membre adhérent bienfaiteur ou de soutien) : 50 Frs

Supplément pour recevoir, outre la revue en langue française, l'édition en langue néerlandaise : 75 Frs

---

## TRAMWAY TOURISTIQUE DE L'AINSE - T.T.A.

a. s. b. l.

Fondé le 18 septembre 1964.

SIEGE SOCIAL : 9, avenue des Nations Unies à Erezée

TRESORERIE & CORRESPONDANCE : 47, avenue Wielemans Ceuppens à Bruxelles 19.

C. C. P. : 2173.61

COTISATIONS :

50 F. : membres actifs

150 F. : membres ordinaires

250 F. : membres de soutien

500 F. minimum pour les membres bienfaiteurs

50 F. : membres affiliés (habitant sous le même toit qu'un membre actif, ordinaire, bienfaiteur ou de soutien, mais sans le service de Présence du Tramway)

---

Service gratuit de la revue aux membres de l'Amutra et du T.T.A.

---

Abonnement à la revue (personnes étrangères à l'Amutra ou au T.T.A.) : 90 Frs.

---

REUNIONS AMICALES : le premier vendredi de chaque mois à 20 h. à l'Hôtel des Acacias — 6, avenue Fonsny à Bruxelles-Midi.

---

### SOMMAIRE

- Voies et bâtiments des lignes vicinales du Littoral
- Historique des Tramways Bruxellois
- Les voies métriques du Front de l'Yser
- Les Tramways de la ville de Luxembourg
- Les voitures motrices du type « 500 » de la C.G.P.T
- Bref Historique de la ligne « H » - Bruxelles - Hal - Leerbeek
- Actualités diverses et vie de l'Amutra

---

Notre couverture :

- (photo Ch. Mayer)

Petite motrice à 2 essieux à Bonnevoie-terminus.

# VOIES ET BATIMENTS DES LIGNES VICINALES DU LITTORAL

---

---

(suite 6 et fin)

par A.-J. Debot.

Deux ans plus tard, on inaugura le nouvel atelier. Les bureaux et l'atelier de peinture suivirent peu après

A la reprise, il y avait déjà eu quelques modifications pour installer les lavabos et les vestiaires du personnel.

Actuellement, si l'ensemble des bâtiments est resté inchangé, l'intérieur a dû être profondément modifié par suite de la suppression du service vapeur, des marchandises et de la mise en route des autobus.

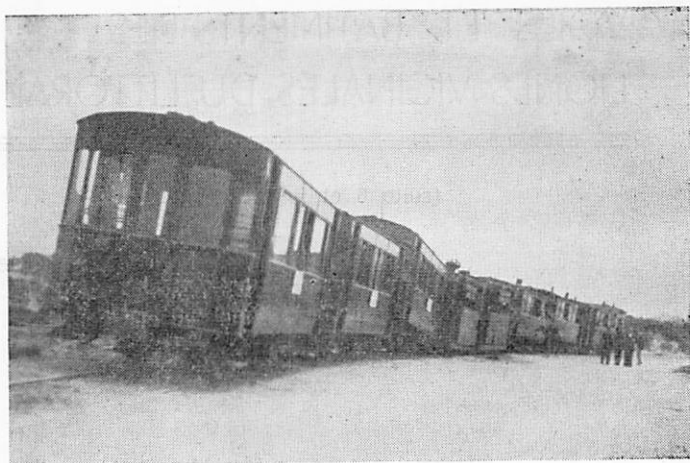
En 1928, la S.N.C.V. construisit la remise de Stene. Elle est située chaussée de Torhout et avait 16 voies.

Sur le côté et un peu en retrait, on rebâtit un ancien hangar provenant de la chaussée de Nieuport, pour servir de magasin de la voie. C'est la construction de cette remise qui décida de la reconstruction des ateliers de la chaussée de Nieuport.

Nous avons retrouvé dans les dossiers, des projets de transfert de l'atelier d'Ostende à Stene. On acheta là-bas un fond de mer de plusieurs hectares, mais lorsqu'on voulut creuser les fondations de la remise, on n'arriva à aucun résultat : les tranchées se refermaient. On dut bâtir sur pilotis de 10 m., ce qui fit tellement monter le prix qu'on renonça au transfert.

On avait placé les 16 voies entièrement sur fosse ; celle-ci, conçue de piètre façon, aurait pu servir de piscine car... le fond était toujours recouvert de 10 à 40 cm d'eau. On essaya de rendre la fosse étanche : le revêtement en ciment se décolla lors de l'entrée de la première rame. Tout avait été maçonné à la chaux et les murs se tassaient sous le passage des locomotives et des voitures.

Peu après la reprise du réseau par la S.N.C.V., la remise fut vendue. Elle est occupée actuellement par un atelier de construction de voitures et de matériel pour pompiers.



— (Col. Chr. Torlet)

Collision entre deux rames vapeur à La Panne.

## LE RESEAU DU LITTORAL ET LA GUERRE..

La première guerre laissa de nombreuses traces au Littoral. Les ateliers d'Ostende furent vidés de leurs machines et de leur outillage. Les lignes furent inutilisables au delà de Middelkerke (et encore !). De l'autre côté de l'Yser, les lignes et une grande partie du matériel vapeur furent réquisitionnées et servirent aux besoins de l'armée. Là aussi, il y eut de nombreux dégâts par suite de bombardements ou simplement par l'emploi fréquent, le manque de remises, etc...

Nous n'avons malheureusement que peu de renseignements valables sur le réseau à l'Est de la ville d'Ostende. Nous nous souvenons avoir entendu dire que la 9247 était tombée dans le canal de Zeebrugge. On n'en retira que des débris. En arrivant au dépôt d'Assebroeck en 1918, nous découvrîmes presque toutes les « O.B. » hors-service à Eeklo en pleine rue, les controllers cassés à coups de marteau.

La guerre de 1940-1945 laissa des traces qui nous sont mieux connues. Nous négligerons les chutes de bombes qui commirent des dégâts limités.

En partant de Knokke, nous citons :

- 1 - Au dépôt de Knokke : dégâts aux bâtiments (vitrages, tuiles, etc...) dégâts causés tant par la guerre même que par l'explosion d'une grosse bombe anglaise enfouie à très faible profondeur. On avait réuni des débris sur la bombe et on y avait mis le feu...
- 2 - A Zeebrugge : destruction des ponts.
- 3 - A Heist-Ecluses : destruction des ponts en 1940 et en 1945.

- 4 A Blankenberge : la sous station abîmée par obus et le dépôt ravagé, le pont du Bassin de Chasse sauté.
- 5- A Bredene-Dunes : explosion du dépôt de munitions : une dizaine de poteaux détruits, énormes blocs de béton sur les voles.
- 6- A Ostende : destruction des ponts Demey ; la ligne entre Mariakerke et Middelkerke ravagée.
- 7- A Nieuport : dégâts au Langebrug.

A Ostende, l'explosion du dépôt de torpilles et de divers abris fit de gros dégâts en ville. Un bloc de béton venant de la plage traversa la façade d'une maison voisine du café de la Coopératrice et brisa la vitrine du magasin situé vis-à-vis.

Nos bureaux de la place Vander Sweep furent ravagés. Ils étaient remis en état, le 14 février 1945, quand 3 bateaux de munitions et toute une flottille de vedettes anglaises sautèrent de 13 à 17 heures. Tout fut à recommencer.

Ostende, le 9 octobre 1963.

Note de la rédaction. La fin de cette intéressante étude coïncide assez tragiquement avec le décès de son auteur, survenu le 13 juillet, à l'âge de 77 ans, au moment où le présent bulletin était sous presse. Nous garderons tous de Monsieur Debot l'image d'un fervent ami du rail, malicieux et plein de bonhomie, et surtout, profondément humain.

**Vos vacances en Hollande...**

**Vous visiterez La Haye et ses tramways**

**Madame aura sa belle coiffure**

**ses parfums**

**chez**

**Pauwels et Pauwels**

*Intercoiffure*

**160, Fred. Hendriklaan - La Haye - Hollande**

**Tram 10 - Bus 14**



# HISTORIQUE

## DES TRAMWAYS BRUXELLOIS

---

---

(suite 14)

par Roger Pléтинckx

Le service 47, qui empruntait l'avenue de la Reine, fut détourné par la rue Marie-Christine, tandis que le service 49 faisait l'inverse.

Il faut encore ajouter à la même date que le service n° 11 Uccle - Porte de Namur - Eglise Sainte Marie fut prolongé jusqu'à la place Liedts.

Le 1<sup>er</sup> décembre fut également la date d'une nouvelle modification de la ligne 11 ; elle fut à nouveau prolongée, cette fois jusqu'à la Place Communale de Laeken.

La ligne 6 Place Royale - Avenue Longchamps se fit à certaines heures du matin et du soir par la Porte de Namur à partir de cette date.

Alors que le service n° 7 Uccle - Place Liedts se fit par la Place Royale à la date du 1<sup>er</sup> décembre, il en fut de même pour la ligne n° 8 Place Liedts - Avenue Longchamps.

Nous terminerons l'année 1911 en rappelant que l'exploitation de la ligne C.F.E. Bourse - Place Stéphanie prolongée au Bois pour la durée de l'exposition de 1910 fut définitivement rétablie, en accord avec les T.B., le 13 mai 1911.

Le 15 janvier 1912, la ligne 48 Halles - Veeweyde fut supprimée et les services de la ligne 46 renforcés. Par contre, la ligne 59 Porte de Tervuren - Nord - Midi fut prolongée à certaines heures, avec plaque de butoir, jusqu'au Pont de Luttre (à Forest) à partir du 9 février.

Le 21 février, la ligne 7 Uccle - Place Royale - Place Liedts fut supprimée et remplacée par le service n° 8 renforcé.

Le 1<sup>er</sup> avril, c'était au tour de la ligne 11 à être prolongée de la Place Communale de Laeken à Jette.

Le 20 avril, à titre d'essai, la ligne 6 fut prolongée de la Place Royale à la Place Liedts, mais cette mesure fut rapportée le 10 juin et le n° 6 termina à nouveau Place Royale. Sur la ligne vicinale Place Ste-Croix - rue Eenens, prolongation jusqu'à la place Verboeckhoven dès le 1<sup>er</sup> mai.

A cette même date fut mis en exploitation un nouveau service sous le n° 42 Woluwé - Porte de Tervueren.

Et le 16 mai fut mis en vigueur le régime de correspondance T.B./C.F.E.

Changement de parcours sur la ligne 33 dès le 1<sup>er</sup> septembre : en effet, le terminus qui était à la Porte de Namur fut remplacé par celui de la gare du Midi en parcourant les rues ci-après à partir du carrefour rue du Trône -

Chaussée de Wavre : rue d'Idalie, place du Luxembourg, rue du Luxembourg, rue Ducale, places des Palais et Royale, rue de la Régence, Grand Sablon, place de la Chapelle, rues Blaes et d'Angleterre, place de la Constitution.

Le même jour fut créé le service 94 Place Ste-Croix - Gare du Luxembourg - Place Emmanuel Hiel à Schaerbeek ; il fut prolongé peu après, le 5 du même mois, jusq'à Boendael (Place Marie-Josée).

Un nouveau service vit le jour sous le n° 95 le 11 septembre, compensant la modification du parcours de la ligne 33 ; en effet, cette nouvelle ligne relia la Porte de Namur au Cimetière d'Ixelles. Par contre le 1<sup>er</sup> octobre, la ligne 41 Woluwé - Stockel fut prolongée jusq'à la Porte de Tervueren, tandis qu'aux C.F.E. la ligne Bourse - Gare Rogier fut dédoublée par un second service dont le terminus se fit à l'avenue Louis Bertrand.

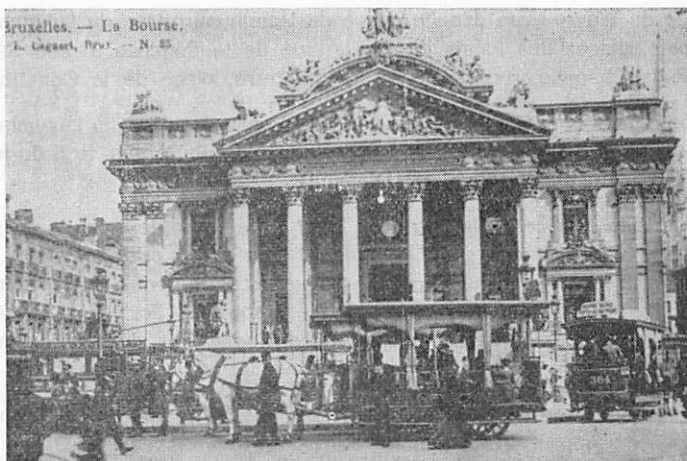
Pour terminer cette année 1912, signalons que fut installé dans le courant de celle-ci, les appareils protecteurs entre motrices et remorques.

Dix-neuf cent treize, dernière année de ce qui fut appelé « la belle époque ». Le 31 mars fut le dernier jour de l'exploitation de la ligne d'omnibus Bourse - Porte de Hal ; elle fut exploitée dès le lendemain par les motrices électriques des C.F.E. et prolongée jusq'à la place Van Meenen. Il ne restait donc plus qu'une seule ligne d'omnibus aux T.B., celle qui reliait la Bourse à la Place Communale d'Ixelles.

Le 20 avril, la ligne 47 cessa d'être exploitée mais par contre, dès le lendemain une ligne nouvelle était mise en service, sous le n° 19, entre le Bois de la Cambre et la Place Communale de Laeken ; ce service empruntait le boulevard de la Senne, passait Place de la Bourse et Gare du Midi.



Tramways des lignes 29 et 35 bouclant Porte de Namur.



Omnibus devant la Bourse.

Deux nouveaux services vinrent renforcer la ligne 19 à la même date et circulèrent sous les n<sup>os</sup> 51 et 52 ; le premier relia la Place Ste-Croix à la Place Communale de Laeken par les rues Lesbroussart et du Bailli, la place Van Meenen, la Barrière de St-Gilles, la rue Théodore Verhaegen, l'avenue Fonsny, la gare du Midi, les Boulevards Centraux, la gare du Nord, la rue du Progrès, l'avenue de la Reine et la rue Marie-Christine ; le second fut limité entre la Place Ste-Croix et la gare du Nord.

Le mardi 24 juin, deux autres services furent inaugurés ; il s'agissait des lignes 72 et 74. Ces services étaient en fait une concession qui avait été accordée à la Compagnie Intercommunale des Tramways. Cette dernière avait elle même hérité de la concession d'un certain Navez. Mais, ni le premier concessionnaire, ni le second, n'eurent l'occasion de l'exploiter. Le deuxième concessionnaire avait néanmoins passé contrat avec différents entrepreneurs et fabricants de matériel roulant. Mais la ligne qui, en réalité, devait relier la place Rogier au plateau de Linthout, fut reprise par les T.B. en accord avec la commune de Schaerbeek dans le courant de l'année 1912.

Le parcours était entravé par la ligne de chemin de fer passant à niveau de chaussée, avenue Rogier. Or l'Etat avait refusé le passage des tramways. Les services furent donc scindés et le transbordement des voyageurs fut organisé. Le service 72 était limité entre la rue de Linthout et la gare du Nord, tandis que le 74 allait jusqu'au Midi.

Ce même 24 juin, un service n<sup>o</sup> 61 Nord-Porte de Tervueren fut mis en service.

(à suivre)



# LES VOIES MÉTRIQUES DU FRONT DE L'YSER

---

---

(suite 6)

par Jean Delmotte

## 1918 : L'ARMISTICE.

---

Dès l'offensive libératrice, les Services des Chemins de fer vicinaux en liaison avec le Bataillon du Génie Belge se préoccupe de rétablir la continuité du rail avec la zone occupée.

De nombreuses difficultés sont rencontrées pour le franchissement des lignes entre Hondshoote et Merckem, dans la zone inondée.

Au moment de la signature de l'Armistice, le P.C. de la Section des Chemins de Fer se trouve à Assebroeck, près de Bruges.

La liaison vicinale avec Gand est obtenue avant le rétablissement de la voie normale. Cette liaison s'effectue via Zomergen. De Zomergen à Gand, la voie dynamitée est rétablie rapidement.

Au cours de cette reprise de possession, on constate sur tout le parcours de nombreux dégâts : locomotives et trains déraillés entre Gand et Bruges ; deux locomotives et un train complet à Ursel ; une locomotive à la bifurcation d'Eeklo.

Entre Bruges et l'ancien front, les Allemands avaient greffé une multitude d'embranchements encombrés de wagons de tout genre.

L'examen des lignes détruites par faits de guerre est plus probant. Des sections entières ont disparu :

Middelkerke - Nieuport,

Beerst - Dixmude,

Dixmude - Merckem,

Klerken - Woumen,

Roulers - Langemark,

Ypres - Geluwveld,

Warneton - Messines - Wijtschate,

Ypres - Kemmel - Steenwerck,

Des lignes vers Ursel,

Une des voies entre Mariakerke et Westende-Bains,

Voie côté mer entre Zeebrugge et Heist-Ecluses, etc...

La liaison avec Bruges, après l'Armistice, fut opérée suivant l'itinéraire ci-dessous :

Noordschoote - Drie Grachten - Merkem - Jonkershove - Houthulst - Zarren. De Zarren à Ichtegem, ligne nouvelle de fortune rejoignant la ligne de Leke à Bruges.

Vers Zarren, la ligne était commune avec la voie normale Dixmude-Cortemark. La gare de Zarren n'existait plus, confondue avec le paysage désolé d'alentour, trous d'eau et boue liquide.

Le passage du front, de Drie Grachten à Zarren était un véritable tour de force pour l'établissement de la voie dans un paysage lunaire, trous d'obus comblés avec des traverses s'enfonçant au passage des trains.

A Saint-André-lez-Bruges, la ligne fut détournée en passant derrière la pile de l'ancien pont détruit.

Le voyage aller et retour de Bruges à l'ancien front durait 11 heures, au milieu d'incidents de tous genres, la voie enfonçant dans la terre.

Il n'y eut pas d'autres jonctions : à Nieuport, passage impossible, les ponts établis sur l'Yser et les canaux étaient détruits ; à Ypres, difficultés plus grandes encore que vers Merkem.

Annexe n° 1.

## **MATERIEL BELGE DE LA S.N.C.V. EN SERVICE DANS LES FLANDRES DE 1914 A 1918.**

### **Matériel du groupe du Littoral.**

#### **Locomotives :**

N° :	7	
	9	
	10	
	14	Locomotives toutes du même type.
	16	bi-cabines de 15 à 16,5 tonnes
	40	très peu différentes entre elles.
	65	
	98	
	99	Les locomotives de 18 tonnes étaient des
	338	16,5 tonnes modernisées.
	572 (à surchauffe)	
	625	

#### **Fourgons :**

N° : 2203 - 2205 - 2207 - 2220 - 2221 - 2223 - 2230 - 2332 - 2333 - 2371 - 2450.

#### **Voitures de première classe :**

N° : 22 - 57 - 58 - 63 - 65 - 67 - 68 - 69 - 70.

(à suivre)

# LES TRAMWAYS DE LA VILLE DE LUXEMBOURG

---

---

(suite 6)

par Charles Mayer

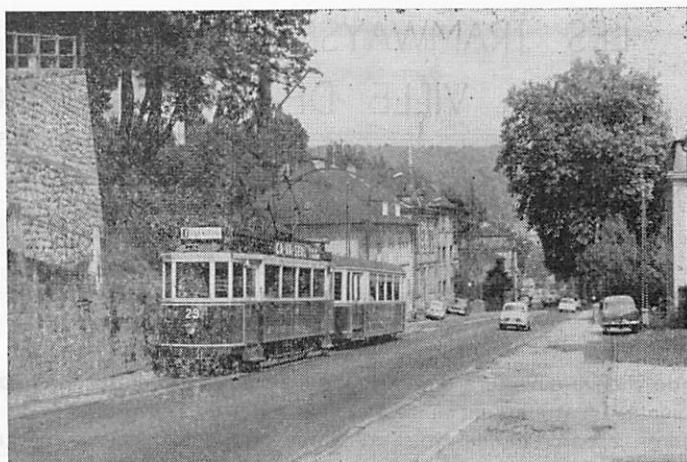
Lors de chaque ouverture de nouvelles lignes, le parc du matériel roulant fut augmenté. C'est ainsi qu'en 1930, à l'occasion de l'ouverture de la ligne de Helsdorf, apparurent les trois premières motrices à caisse tout acier.

Après 1930, les ateliers de Limpertsberg se chargeront de la modernisation complète de la plupart des anciennes voitures : nouveaux trucks à deux essieux, amélioration des caisses ou construction de nouvelles caisses, révision générale de l'équipement électrique existant, remplacement des paliers lisses des moteurs de traction par des roulements...

Le matériel spécial mis en service pour la ligne vicinale Luxembourg-Dommeldange mérite une attention spéciale. En 1928 avaient été mises en service deux motrices à 4 essieux et trois remorques à 2 essieux radiants type Kamp. Le cahier des charges avait demandé les performances suivantes :

- transport, par un seul train composé de 4 à 5 voitures, de 250 à 300 voyageurs ;
- remorque de trains de marchandises de 100 à 120 tonnes sur des rampes de 35 à 40 ‰ ;
- formation, le cas échéant, de deux trains séparés, dont l'un passant par la vallée de Rollingergrund, l'autre par la côte d'Elch ;
- passage des tracteurs par toutes les courbes de 12 à 15 m. de rayon du réseau des tramways.

Les 2 motrices (30 et 31) de conception particulière étaient à 4 essieux, dont les deux extrêmes étaient moteurs et les deux centraux formaient un chariot de guidage. Il s'agissait sans doute de la première application d'un châssis à essieux guidés type SLM-Winterthur. Ce système a connu sous la forme simplifiée à 3 essieux un grand succès et a été appliqué par la suite avantageusement à d'autres motrices et remorques de Luxembourg. Les essieux extrêmes à empattement de 5,2 m. supportaient la caisse, tandis que le chariot central à 2 essieux à empattement de 2,05 m. portait les 2 moteurs disposés longitudinalement. Par l'intermédiaire de cardans et d'un double engrenage logé complètement dans l'huile, le travail était transmis aux essieux moteurs. La caisse, longue de 10,4 m. et pesant 22,5 t. offrait 28 places assises et 30 places debout. Les attelages étaient du type vicinal à tampon central et double tendeur à vis. L'équipement électrique était, lui aussi particulier : le contrôleur principal, système FACE-Jeumont, était placé



— (photo Ch. Mayer)

Motrice 29 et remorque 121 remontant la côte d'Eich (évitement).

sur le toit et manœuvré à l'aide de deux manipulateurs auxiliaires disposés dans les deux postes de conduite. De ce fait, la commande des deux motrices à partir d'un seul poste de conduite était possible, ce qui était souhaité étant donné que les deux motrices circulaient le plus souvent ensemble. La motrice était dotée de plusieurs freins indépendants :

- frein continu à vide système Hardy (Jourdain-Monneret) agissant sur les roues et sur les tambours montés sur les axes d'induit des moteurs ;
- frein électrique à court-circuit ;
- frein à patins de carborundum.

Les trois remorques (112, 113, 114) possédaient également l'attelage vicinal et le frein à vide continu.

Les rames à voyageurs étaient composées de 2 motrices et 3 remorques ainsi que d'un fourgon du type vicinal, qui était attelé à Dommeldange au train à vapeur, tandis que les voyageurs changeaient de train. Les rames de wagons à marchandises étaient remorquées directement jusqu'à la gare de Luxembourg.

Un chariot supplémentaire était tenu en réserve pour permettre le dépannage rapide d'une motrice en cas d'avarie au moteur. De plus, deux motrices de tramway (28 et 29) avaient été aménagées pour pouvoir assurer le service en cas de défaillance du matériel spécialisé.

Durant la deuxième guerre mondiale, l'occupant fit remorquer les voitures à bogies du chemin de fer vicinal directement de la gare à Dommeldange, ce qui évitait les opérations de transbordement et améliorait l'utilisation de ces voitures. Les 3 remorques spéciales furent à cette occasion vendues en Allemagne, à Aix-la-Chapelle, où elles circulèrent jusqu'en 1960 sous les numéros 800 à 802, normalement sur la ligne 16 (Aachen-Herzogenrath).

(à suivre)

# LES VOITURES MOTRICES DU TYPE « 500 » DE LA COMPAGNIE GÉNÉRALE PARISIENNE DE TRAMWAYS

---

---

(suite et fin)

par Jean de Meurs.

Les deux moteurs de traction tétrapolaires, de 60 chevaux chacun, étaient du type Thomson-Houston G.E. 74 auto-ventilés. Le rendement maximum de ces moteurs était de 86 % et correspondait à une vitesse de 20 km/h à un effort à la jante de 500 kg. et à une intensité de 85 A. sous 500 V.

Les contrôleurs étaient du type K.Z. et offraient 5 plots de marche en série et 5 plots de marche en parallèle ; ils permettaient également le freinage électrique de secours par la mise en court-circuit des deux moteurs de traction.

L'appareillage électrique comportait encore une prise de courant par perche de trolley et par caniveau, des chaufferettes électriques disposées sur le plancher entre les banquettes, un compresseur, etc...

Le freinage normal de service était assuré par un dispositif de frein à air comprimé qui présentait la particularité d'être indépendant pour chaque bogie puisque chacun possédait son propre cylindre de frein, alimenté par un cylindre principal unique. La liaison entre ce dernier et les cylindres des bogies était assurée par des raccords souples.

En résumé, les principales caractéristiques techniques de ces voitures sont les suivantes :

Longueur hors-tout : 12,280 m

Largeur hors-tout : 2,000 m

Hauteur de la table de roulement du rail à la base de la perche : 3,450 m

Tare totale à vide : 18.900 kg

Empattement d'un bogie : 1,220 m

Distance entre les pivots des bogies : 6,428 m

Diamètre des roues : 0,840 m

Tension d'alimentation : 550 V.

Alimentation : par perche de trolley et par caniveau

Nombre de moteurs de traction : 2

Type des moteurs : Thomson-Houston - G.E. 74

Puissance unitaire des moteurs : 60 cv

Contrôleurs : Thomson-Houston, type K.Z. à 5 plots de série et 5 plots de parallèle.

Freins : à main, électrique et à air comprimé

Constructeurs : « Compagnie Française Thomson-Houston »

Année de construction : 1907

Nombre de voitures : 100



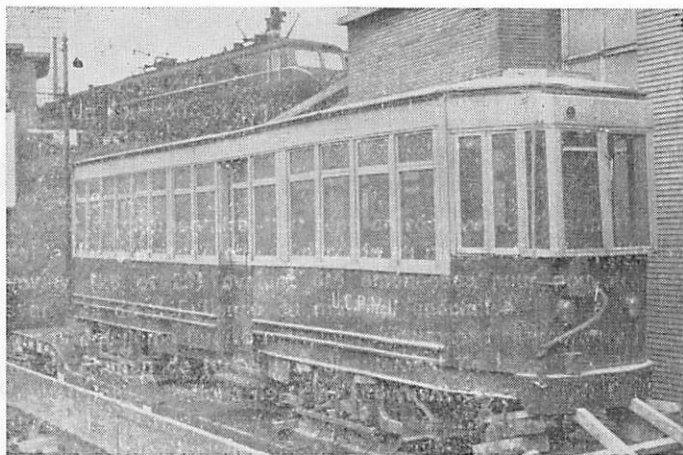
Comme il a été dit plus haut, dès leur mise en service, ces voitures furent affectées à la desserte du groupe de lignes dites « Lignes du Châtelet » et elles le demeurèrent virtuellement jusqu'à leur déclassement définitif.

Lors de la formation de la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne (« S.T.C.R.P. »), le 1<sup>er</sup> janvier 1921, la totalité de ces voitures fut reprise par le nouvel exploitant qui leur conserva leurs numéros d'immatriculation (501 à 600) et numérotait les lignes en question : 82, 83, 85, 86, 89 et 93. Les voitures subirent très peu de modifications à l'occasion de cette unification d'exploitation. Leurs plates-formes d'extrémité furent partiellement vitrées et la livrée de la C.G.P.T. (caisse jaune, plates-formes et bas de caisse vert foncé) fut abandonnée au profit de la livrée de la S.T.C.R.P. (vert et crème) qui est d'ailleurs celle de l'actuelle R.A.T.P.

À la suite d'essais, 7 de ces voitures furent équipées de 4 moteurs de traction et lestées à 29 tonnes afin d'assurer la remorque des trains sur la section électrifiée (Anthony-Porte d'Orléans) de l'ancien « Chemin de fer sur Route de Paris à Arpajon » (« P.A. »).

La suppression du groupe des lignes du Châtelet entraîna le déclassement des motrices « 500 » qui furent toutes détruites à l'exception de deux voitures qui furent rachetées (ainsi que 5 remorques de type « A ») en 1937 par l'Union des Consommateurs de Produits Métallurgiques et Industriels d'Hagondange en Moselle.

Après quelques transformations (suppression des charrues de prise de courant, remplacement de la perche de trolley par un pantographe, vestibule complet des plates-formes extrêmes, etc...), ces voitures reçurent une nouvelle livrée (partie inférieure de la caisse : vert foncé, partie supérieure : jaune) et assurèrent la remorque des convois sur la ligne de tramway privée, exploitée par cette usine entre Hagondange et la gare S.N.C.F. de Maizières-les-Metz.



— (photo R. Temmerman)

La motrice 500 à son arrivée à Bruxelles-Midi le 8 avril 1966.

A la suppression de cette ligne, la Direction de l'entreprise qui, dans l'entretemps, était devenue la Société Mosellane de Sidérurgie, fit don d'une de ces voitures à l'Association pour le Musée des Transports Urbains, Interurbains et Ruraux de Paris qui l'a restaurée dans son état d'origine avec le concours de la R.A.T.P.

L'autre voiture fut généreusement donnée par la même entreprise à notre AMUTRA qui si elle en a la possibilité, s'efforcera de la restaurer dans son état « T.C.R.P. ».

Nous voudrions profiter de l'occasion pour exprimer ici encore notre reconnaissance à la Direction de la Société Mosellane de Sidérurgie pour sa générosité et sa bienveillante et importante collaboration au chargement et au transport de cette voiture.

Nous croyons utile de signaler aux lecteurs que le sujet intéresse plus particulièrement que différentes descriptions détaillées de ces voitures ont déjà été publiées et notamment dans le N° 1339 du samedi 8 février 1908 de la Revue « Le Génie Civil » ainsi que dans l'ouvrage « Les Tramways Parisiens » de Monsieur Jean Robert, dans « Le Mécanicien Wattman » de Messieurs L.-P. Guédon et P. Liot, etc....

*Ryca et Sauvelon. s. p. r. l.*

ASSUREURS-CONSEILS

284, AVENUE LOUISE, 284

traitent vos problèmes d'ASSURANCES  
avec **COMPÉTENCE** mais aussi avec  
**AMABILITÉ.**

Tél. : 48.13.02 - 47.58.99

# NOTES SUR LA LIGNE BRUXELLES-HAL-LEERBEEK

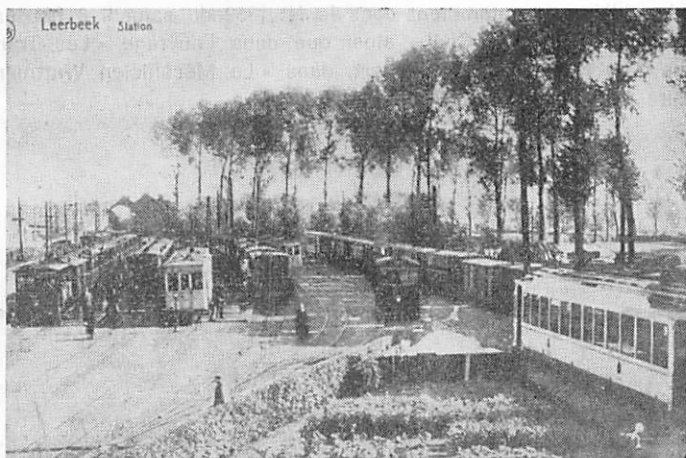
---

---

par Pierre Dehon.

Dans le numéro 20 de notre revue, il a été fait allusion au remplacement du tramway par des autobus, dès le 17 septembre 1966, sur la ligne Bruxelles-Hal-Pepingen-Leerbeek. Nous croyons utile de fournir à nos lecteurs quelques précisions historiques sur cette relation qui fut, jusqu'il n'y a guère, une des lignes les plus importantes du Brabant.

C'est le 1<sup>er</sup> février 1888 que le tram à vapeur fut mis en service entre la Place Rouppe et La Roue, cette section faisant partie, à ce moment, du premier tronçon de la ligne Bruxelles-Lennick-Leerbeek-Enghien. Le 25 novembre 1909, les trams électriques roulaient entre la Place Rouppe et La Roue.



(Coll. J. Vrancken)

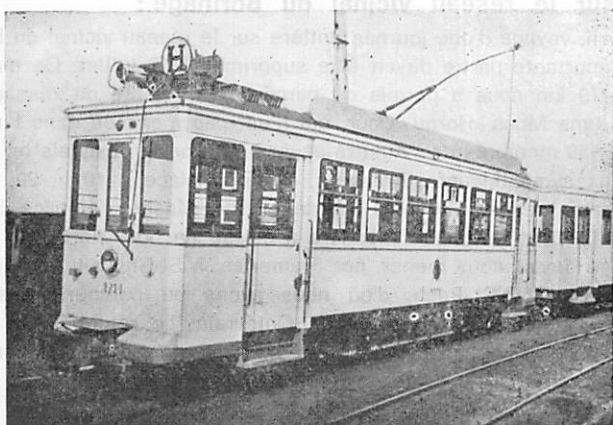
— Station vicinale de Leerbeek vers 1932. Remarquez à l'avant-plan une « benzo » en 1<sup>er</sup> version électrique.

L'histoire de la ligne de Hal proprement dite commence le 15 octobre 1913, avec la parution de l'arrêté royal de concession concernant la création d'une voie ferrée entre La Roue, Zuen, Leeuw-St-Pierre et Hal.

La première section de cette ligne, exploitée directement à l'électricité, relia La Roue à Zuen dès le 23 décembre 1914. L'extension de Zuen à Hal ne fut achevée que le 1<sup>er</sup> mai 1916 : elle fut exploitée par tram à vapeur pendant près de 15 ans, puisqu'il fallut attendre le 16 février 1931 pour voir les tramways électriques rouler sur toute la longueur de la ligne, soit de Bruxelles (Place Rouppe) à Hal (Porte de Mons).

La section Hal-Pepingen-Leerbeek, pour sa part, avait été livrée au service « vapeur » le 1<sup>er</sup> août 1905 ; démontée au cours de la dernière guerre, puis reconstruite et réexploitée par autorails dès le 31 juillet 1949, elle fut électrifiée le 22 mars 1953, ce qui permit de créer un nouveau service Bruxelles-Leerbeek via Hal.

Cette électrification, qui fut une des dernières de la S.N.C.V., n'eut donc pas la vie longue, puisqu'elle ne devait durer que 13 ans et demi. Heureusement, les amis des tramways pourront encore atteindre Leerbeek par la ligne L. (via Lenninck), celle-ci n'étant pas menacée dans l'immédiat. Les membres de l'Amutra se souviendront longtemps, par ailleurs, du circuit qui fut organisé sur ces lignes le 10 septembre 1966.



— (photo S.N.C.V.)

: Motrice « Braine-le-Comte », à la Roue, en 1931.



— (photo H. Irtou)

Motrice type « S » 10074 à Pepingen le 10 septembre 1966.

# ACTUALITÉS ET VIE DE L'AMUTRA

---

---

## **Voyage sur le réseau vicinal du Borinage :**

Le 22 avril, voyage d'une journée entière sur le réseau vicinal du Borinage, dont une importante partie devait être supprimée le 2 juillet. Ce magnifique circuit de 110 km nous a permis de parcourir la totalité du réseau borain, excepté la ligne Mons - Hornu - Dour, qui n'est pas menacée dans l'immédiat.

Quelque 150 membres de l'Amutra et du T.T.A., parmi lesquels on comptait de nombreux sympathisants étrangers, ont pris place à 10 h. 20, à Mons, dans une rame réservée depuis longtemps au Musée : motrice Standard-métallique 10308 et remorque Standard à caisse en bois 19219.

Le voyage devait nous mener, par Frameries, à St-Ghislain, et à Dour par la magnifique côte St-Roch, d'où nous avons pu parcourir ensuite les antennes d'Erquennes, d'Elouges et de Quiévrain. Le retour s'est effectué, de Dour à Mons, via Eugies. C'est à 17 h. 16 que devait se terminer, à la grande satisfaction de tous, cette passionnante excursion.



## **Voyage sur une partie du réseau vicinal de Charleroi :**

Moins d'un mois après la belle journée passée sur le réseau du Borinage, quelque 130 membres de l'Amutra et du T.T.A. se retrouvèrent le 20 mai devant la gare de Charleroi-Sud. A 13 h.40, le départ était donné à notre rame réservée composée de la motrice 10308 et de la remorque 19219, pour un périple de 100 km sur une partie du réseau vicinal de Charleroi, cette partie de réseau devant passer à l'exploitation autobus quelques jours plus tard.

Nous avons pu parcourir les lignes 68, vers Ransart, 56 vers Châtelet (ligne qui fut supprimée le samedi suivant), la petite boucle de Jumet (65-66), la merveilleuse ligne vers Nalinnes (50), la ligne vers Thuillies (75).

Cette belle journée prenait fin vers 20 heures.



Au cours du premier semestre de cette année, l'Amutra s'est vu confier trois voitures provenant de différents réseaux urbains : Liège (motrice LS. 2, arrivée le 26 avril), Gand (remorque n° 55) et Anvers (remorque n° 1919, arrivée le 27 janvier).

Concernant le réseau de Gand, il nous est agréable de souligner qu'il s'agit du premier véhicule mis à notre disposition par la M.I.V.G. ; nous émettons le vœu que cette société nous confie également, dès que l'occasion s'en présentera, une motrice électrique. Nous la remercions de tout cœur pour son geste.



## RENSEIGNEMENTS PRATIQUES :

— Le Musée Vicinal est accessible au public, de Pâques au 31 octobre, les samedis, dimanches et jours fériés légaux, de 14 à 18 heures. Au cours de la même période, les visites en groupes (15 personnes minimum) peuvent se faire les mardis et jeudis après-midi, à condition d'en aviser la direction régionale de la S.N.C.V. (105-107, rue Bara, Bruxelles 7 — Tél. 21.00.07) quelques jours à l'avance. Le Musée est fermé en hiver (de la Toussaint à Pâques).

— Le montant de l'entrée est fixé à 10 Frs ; des réductions sont prévues pour les enfants, les groupes organisés, les familles nombreuses, les membres des associations touristiques reconnues, etc...

— Situé à 11 km du centre de Bruxelles, le Musée est accessible, soit par la route, soit par le tram vicinal « Ni », dont le point de départ se situe à Bruxelles porte de Ninove (correspondance avec les trams 15, 35, 63 et 76).

\*\*\*\*\*

— Si vous portez un intérêt aux tramways et aux chemins de fer secondaires ;

— Si vous désirez soutenir nos activités.

vous pouvez vous faire membre de l'Association pour le Musée du Tramway : la cotisation annuelle est fixée à 150 Frs (250 Frs minimum pour les membres bienfaiteurs).

Ce montant peut être viré au C.C.P. n° 449.80 de l'Amutra, à Bruxelles 19.

En plus de la gratuité d'accès au Musée, les membres bénéficient de réunions mensuelles, de publications périodiques, de projections cinématographiques, de voyages en groupe, etc.

LE SIEGE DE L'AMUTRA EST SITUE AU  
47, AVENUE WIELEMANS CEUPPENS, A BRUXELLES 19

\*\*\*\*\*

