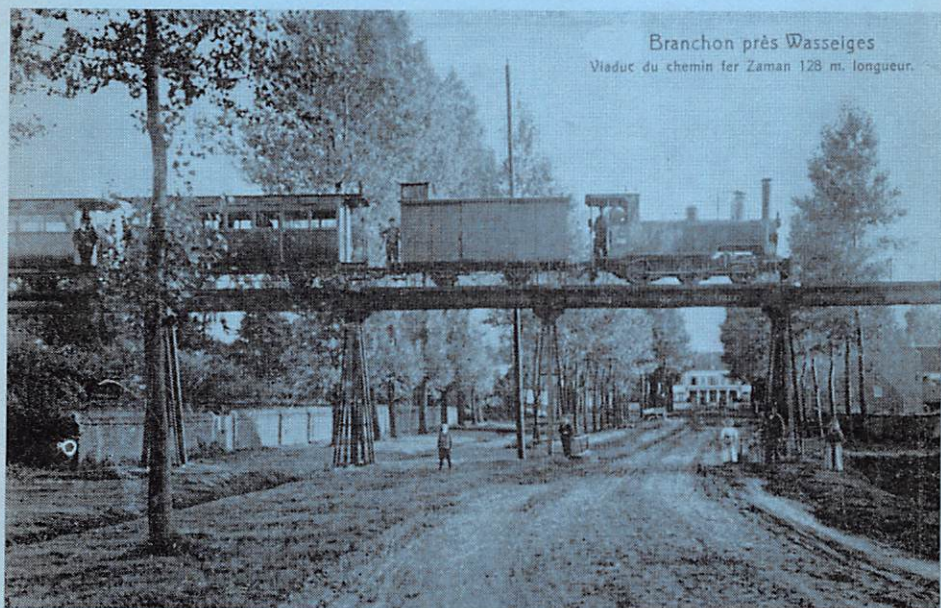


PRESENCE DU TRAMWAY



23

6e année, III

SEPTEMBRE A
DECEMBRE 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'AISNE - 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

- Historique des Tramways Bruxellois
- Les voies métriques du Front de l'Yser
- Les Tramways de la ville de Luxembourg
- Les Tramways Urbains de Lille
- Un Petit Tram de chez nous
- L'actualité vicinale.
- Nouvelles du T.T.A.

Notre couverture :

Le petit tram " Zaman " tiré par une locomotive " Tubize " franchit l'ouvrage d'art de Branchon.

Coll. E. Keutgen_s

HISTORIQUE DES TRAMWAYS BRUXELLOIS

(suite 15)

par Roger Plétinckx

Par contre, le vendredi 1^{er} août, les services n° 28 Porte de Namur - Boitsfort par la chaussée d'Ixelles et n° 29 Porte de Namur - Boitsfort par la rue Malibran devinrent respectivement les lignes 91 et 92.

Mais un autre service 29 Bourse - Rond Point de la Loi fut mis en service le samedi 16 août et prolongé jusqu'au Boulevard St-Michel le 10 octobre suivant.

Le 1^{er} décembre, les services 27 et 28 furent prolongés jusqu'au cimetière d'Etterbeek.

Le service d'autobus mis à l'essai sur la ligne Bourse - Ixelles fut supprimé et réexploité par des omnibus le 1^{er} décembre.

Enfin, il faut signaler également la commande à l'industrie belge de 102 motrices, dont 52 furent munies à titre d'essai de sièges transversaux et réservées aux lignes vers Boitsfort et Tervueren (voitures 1748 à 1799)*.

Nous voici enfin arrivés à l'année cruciale de 1914, à la veille de la Grande Guerre.

Cette année pénible débuta par la mise en service d'une nouvelle ligne reliant la gare du Nord à la Place Wielemans Ceuppens par St-Gilles (1^{er} janvier) ; en fait, cette ligne existait partiellement, puisqu'il s'agissait de la ligne 14 qui reliait la gare du Nord à la Place Albert ; son parcours fut dévié depuis la barrière de St-Gilles vers le pont de Luttre par les nouvelles avenues du Parc et Wielemans-Ceuppens, ce qui ne fit pas l'affaire des riverains de la chaussée d'Alseberg et de la Place Albert. Les nombreuses réclamations parues dans la presse en font foi.

Mais la date du 1^{er} janvier fut le signe d'autres prolongements, tels celui de la ligne 52 qui fut prolongée du Nord jusqu'à la gare de Schaerbeek ; par contre, la ligne 50, qui terminait Gare de Schaerbeek, fut raccourcie jusqu'à la Place Verbeeckhoven, mais à la vérité elle fut prolongée jusqu'à Vilvorde à certaines heures, tandis qu'elle passait pendant toute la journée par l'avenue Van Volxem. Ce même 1^{er} janvier, le service 55, qui faisait Anderlecht - Vilvorde, fut limité à la Place Verbeeckhoven.

Le 1^{er} mai, le service 51 Place Communale de Laeken - Place Sainte-Croix fut remplacé par le nouveau service 81 Laeken - Nord - Bourse - Midi - Saint-Gilles - Place Sainte-Croix - Porte de Tervueren. Il en fut de même ce jour là pour la ligne 52 ; elle fut également supprimée et remplacée par deux nouveaux services : le 82 Gare de Schaerbeek - Place Sainte-Croix - Cimetière d'Etterbeek, mais les matins et soirs, ces services étaient limités à la Porte de Tervueren sous le n° 83.

* les 50 autres voitures portaient les n°s 1336 à 1385.



Tramway de la ligne 34 montant l'avenue de la Couronne.
(comparer le cadre ombragé avec l'actuel désert de béton...)

Le 17 mai, le service n° 28 dont le terminus était au cimetière d'Etterbeek, fut limité à l'angle de l'avenue Georges-Henri et le 25 juillet, la ligne n° 25 qui avait son terminus chaussée de Wavre devant la Maison Communale d'Auderghem, alla boucler autour du rond-point du Souverain.

Enfin, le 31 juillet 1914 à 13 h., l'omnibus Bourse-Ixelles était arrêté par suite de la réquisition par l'armée belge de tous les chevaux en vue de la mobilisation.

Des dispositions furent prises pour réduire certains services, suite à la mobilisation d'un certain nombre d'agents de la compagnie. C'est ainsi que dès le 30 juillet, la ligne n° 6 fut supprimée momentanément. Le 1^{er} août, ce fut au tour des lignes n°s 38, 50, 57, 58, tandis que les lignes n°s 18 et 19 étaient limitées entre Laeken et la gare du Midi.

Le 4 août, la Belgique était envahie et les tramways allaient circuler avec beaucoup de difficultés, aussi arrêterons nous ici ce VI^e chapitre. Le suivant sera consacré à la période de guerre, car il y aura beaucoup à en dire.

(à suivre)

RECTIFICATION : Sous la seconde photo de la page 4 de notre bulletin n° 20, nous avons écrit par erreur : « Premier tramway électrique franchissant le carrefour avenue Louise - rue Lesbroussart ». En fait nous aurions dû écrire : « tramway franchissant l'avenue du Midi (aujourd'hui avenue de Stalingrad) ».

LES VOIES MÉTRIQUES DU FRONT DE L'YSER

(suite 7)

par Jean Delmotte.

Voitures de deuxième classe et voitures mixtes :

N° : 501 - 502 - 503 - 504 - 505 - 507 - 509 - 513 - 515 - 517 - 518 - 521 - 522 -
540 - 541 - 645 - 646 - 647 - 648 - 649 - 654 - 655 - 656 - 710 - 717 - 731 -
866 - 867 - 871 - 873 - 947 - 993 - 994 - 1501 - 1502 - 1503 - 1504 - 1510 -
1512 - 1550 - 1623 - 1624 - 1626 - 1720 - 10518 - 10560.

Voitures ouvertes :

N° : 8748 - 8749 - 8751.

Remorques type « Ragheno » :

N° : 8768 - 8769 - 8770 - 8771 - 8867 - 8868 - 8870 - 8872 - 8874 - 8875 - 8877 -
8882 - 8883 - 8886 - 8887 - 8888 - 8890.

Remorques mixtes :

N° : 11568 - 11585 - 11587 : servaient de bureau ou de voitures d'officiers

Wagons à marchandises :

Wagon plat : 1.

Wagons fermés : 20.

Wagons à hausses : 105.

Wagon-grue : 1.

MATERIEL DE TRACTION APPARTENANT A D'AUTRES GROUPES ET EVACUES SUR FURNES.

Locomotives n° : 77 - 113 - 114 - 118 - 127 - 130 - 141 - 186 - 187 - 188 - 189 -
190 - 216 - 224 - 238 - 240 - 242 - 346 - 348 - 350 - 355 - 356 -
369 - 376 - 382 - 389 - 391 - 392 - 530 - 533 - 542 - 559 - 574 -
581 - 582 - 596 - 619 - 640 - 648.

La totalité du matériel roulant à la disposition de la S.N.C.V. formait un effectif de 330 voitures et 400 wagons (tous wagons de 10 tonnes, sauf quelques rares wagons de 5 tonnes).

Le 27 mai 1916, le réseau des Flandres reçut en renfort à Hazebrouck, 3 locomotives vicinales belges, parmi lesquelles la locomotive n° 1004 (Alco).

Le 2 septembre 1916 furent rassemblés à Herzelee 6 locomotives vicinales belges et 60 wagons en instance de départ pour le front de la Somme. Cet ordre fut annulé peu après (documents de la 10^e Section)

Le 29 avril 1916 furent transférés par péniches à Saint-Momelin, 200 wagons belges à destination de l'Armée Anglaise. (documents 10^e Section)

Dans le courant de l'année 1915, du matériel roulant S.N.C.V. entreposé à la Palice fut renvoyé dans les Flandres. (documents 10^e Section)

Annexe n° 2.

**MATERIEL DE LA S.N.C.V. RETROUVE EN 1918 SUR LA
LIGNE MONTMEDY A VERDUN.**

Locomotives :

N°	Origine	Constructeur et n° de construc.	date de construc.
285	S.N.C.V.	Saint-Léonard à Liège	1224 1900
300	»	Ateliers de Tubize	702 1888
791	»	idem	1860 1915
88	»	Haine-Saint-Pierre	270 1887
MGD 1136*	matricule allemand	idem	428 1893
665	S.N.C.V.	idem	1268 1915
MGD 1541*	matricule allemand	Ateliers de Boussu	170 1905
564	S.N.C.V.	Leuvensche Metaalwerken	62 1910
568	»	La Meuse à Liège	2183 1909
669	»	idem	2798 1915
691	»	La Croyère - Belgique	2215 1915
692	»	idem	2216 1915
662	»	idem	2211 1915
570	»	Energie à Marcinelle	209 1909

* présumées ex-S.N.C.V. n° 154 et 390.

Matériel roulant :

53 voitures,
161 wagons fermés,
525 wagons tombereaux,
19 wagons plats.

Dans les wagons plats figurent un wagon-grue et deux raccords ; dans les wagons tombereaux est compris un wagon citerne.

Parmi les wagons belges se trouve du matériel des sociétés suivantes :

1°) Z.V.T.M. (Zeeuws - Vlaams - Tramweg - Maatschappij) : société de tramway à vapeur hollandaise en exploitation en Zélande ; ce réseau était en continuité avec celui de la S.N.C.V.

2°) Z.N.S.M. (Zuid - Nederlandsche - Stoomtram - Mij) : réseau hollandais centré sur Bréda.

Une quantité importante de rails, appareils et matériel divers fut également récupérée dans cette région, notamment des rails de 21 à 23 kg de provenance belge.

Annexe n° 3.

**MATERIEL DE LA S.N.C.V. EVACUE EN FRANCE OU RETROUVE
DANS LES LIGNES ALLEMANDES.**

Matériel en provenance de La Palice et envoyé sur les Chemins de Fer du Territoire de Belfort en 1918 : 81 wagons, dont 21 fermés et 36 tombereaux. Parmi ces wagons, les numéros suivants :

20013 - 20014 - 20016 - 20018 - 20022 - 20023 - 20024 - 20026 - 20027 - 20029 - 20040 - 20047 - 20048 - 20051 - 20053 - 20054 - 20061 - 20062 - 20064 - 20194.

Ce matériel roulant fut commandé en Espagne et loué provisoirement par les Services de l'Armée ; il s'agissait certainement d'une série de 200 wagons (venant de Beasain en Espagne).

**MATERIEL RETROUVE EN JUILLET 1918
ENTRE FISMES ET DORMANS.**

2 wagons tombereaux marqués S.N.C.V.

2 wagons plats marqués S.N.C.V.

1 wagon plat marqué Louvain

2 wagons plats marqués B.M.M.

plus un lot de rails belges, pesant 50 tonnes, récupéré à Courlandon.

RESEAUX DE LA SOMME.

Pour exploiter les réseaux de la Somme regroupés, les Allemands firent venir un important matériel de la S.N.C.V.

Le dépôt des locomotives se trouvait à Hombleux, près de Ham.

Ce matériel circula en 1915 et en 1916, et fut évacué au début de 1917.

Du matériel belge fut retrouvé sur le réseau des Ardennes françaises.

Quant à la ligne Halluin-Armentières, elle fut exploitée jusqu'à Frelinghien exclusivement avec du matériel de la S.N.C.V.

(à suivre)

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

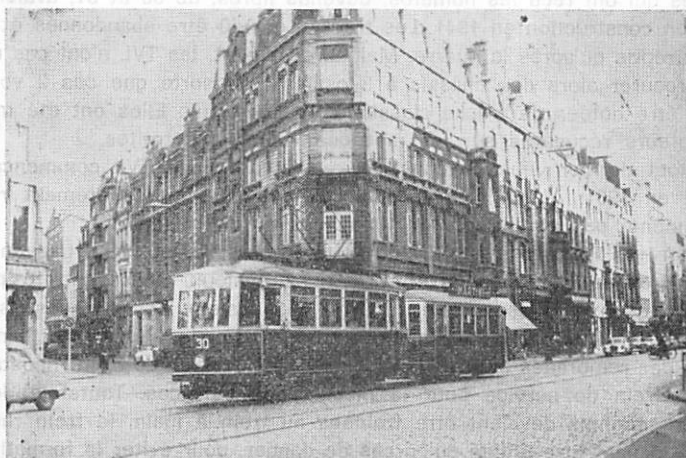
LES TRAMWAYS DE LA VILLE DE LUXEMBOURG

(suite 7)

par Charles Mayer.

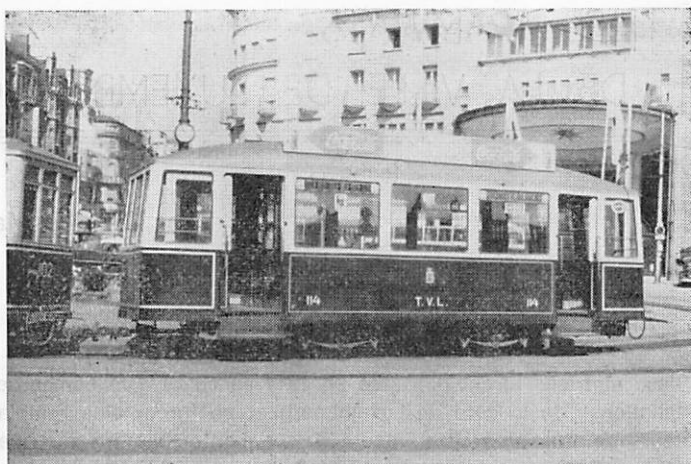
Les deux motrices furent détruites en 1944 au cours d'un bombardement des installations de la gare de Luxembourg et ne furent plus remplacées. Les moteurs de traction restés intacts furent montés sur les motrices 27, 30 et 31, ces dernières ayant été mises en service en 1946.

Si, au début, le matériel roulant, tant moteur que remorqué, avait été fourni par les constructeurs étrangers, dès 1934, les ateliers des TVL ont construit plusieurs véhicules pour renforcer le parc ou remplacer des véhicules hors d'usage. C'est ainsi que naîtront les belles voitures à 3 essieux qui, malheureusement, s'inspiraient encore trop des dispositions anciennes à une époque où de nombreuses voitures de conception toute nouvelle étaient mises en service à l'étranger. La construction sur place de matériel roulant permettait de notables économies de matière, à une époque où la main-d'œuvre était bon marché.



— (photo Ch. Mayer)

— Motrice et remorque à 2 essieux 30 et 102 avenue de la Liberté (Place de Paris).



— (photo Ch. Mayer)

Remorque à 2 essieux n° 114 à Luxembourg Gare Centrale.

Toutes les voitures furent encore dotées de pantographes et d'accouplements du type « Scharfenberg ».

Les dernières motrices ont été mises en service en 1946. Les deux motrices qui ont reçu les numéros, devenus libres, de 30 et 31, avaient été mises en construction en 1941. Les travaux ont dû être abandonnés et n'ont pu être repris qu'après la guerre. Malheureusement, les TVL n'ont pas réussi à se procurer alors des châssis à 3 essieux, de sorte que ces 2 voitures ont dû être dotées de trucks classiques à 2 essieux. Elles ont été munies des moteurs récupérés sur les motrices vicinales détruites.

Le tout dernier véhicule construit aux ateliers des TVL commença son service en 1951. Ainsi, la remorque 114, d'aspect particulièrement réussi, n'aura même pas circulé durant 10 années sur le réseau.

Toutes les voitures des TVL pouvaient être finalement réparties en deux grands groupes : les petites voitures à 2 essieux, possédant 18 places assises, et les grandes voitures à 2 ou à 3 essieux et 24 places assises. Les dernières étaient généralement utilisées sur les lignes de banlieue. L'usage des remorques était courant, sauf sur la ligne 9. Le frein rhéostatique était le frein de service pour la plupart des motrices. Toutefois, les 12 motrices urbaines devaient être freinées au frein à main, le frein rhéostatique ne devant être utilisé qu'en cas de danger, pour éviter la formation de flashes aux moteurs qui ne possédaient pas de pôles auxiliaires. Pour pallier ces inconvénients, les ateliers des TVL montèrent, vers 1954, à titre d'essai, le frein direct à air comprimé sur la motrice 2. Cet essai fut malheureusement peu concluant et l'installation fut rapidement démontée.

Le parc du matériel roulant commença à diminuer à partir de 1952. Après les départs massifs en 1960 et 1961, il ne restait en service que 8 motrices et 6 remorques pour la ligne 10. Lors du garage définitif de ces véhicules, la plupart était encore en bon état malgré le manque d'entretien systématique au cours des dernières années : une preuve de la solidité du matériel roulant construit par les ateliers du Limpertsberg !

Une particularité du parc du matériel roulant était la diversité des types utilisés. On peut affirmer que presque chaque véhicule constituait un prototype, car le plus souvent deux véhicules d'aspect analogue avaient néanmoins un équipement électrique différent.

(à suivre)

NOS PETITES ANNONCES.

- Recherche toute documentation ou photos (pas les types « S ») relatives aux lignes vicinales de Mons, Centre et Charleroi en vue de prêt, échange ou achat. Recherche également plaquettes et plaques en fonte (plaques minéralogiques) de voitures vicinales en vue achat ou échange.
Écrire à SCHLEICH, Jean, 44, rue des Ecluses à Frameries (Hainaut).
- Cherche bonnes photos 9 × 12, tous tramways de Liège, sauf Vicinaux. Achat ou échange (je puis céder plus de 200 photos des Tramways Communaux, Liégeois, Est-Ouest, Unifiés et Relse). Proposition détaillée à H. HANSEN, rue Justin Lenders, 49, Liège.

Ets Jacques CARLIER s. a.

380-386, avenue Van Volxem, Bruxelles 6

Téléphone : 38.29.55

144b, Longue rue d'Argile, Anvers

Téléphone : 30.27.08

LES SPECIALISTES DE L'ETANCHEITE

Jointes sous toutes formes et en toutes matières

Jointes O Ring — Amiante Comprimé

Feuilles de caoutchouc — Tuyaux caoutchouc

Département *CONTROLE & MESURE*

Chronomètres — Tachymètres — Compte-tours

Compteurs horaires

LES TRAMWAYS URBAINS DE LILLE

(suite 2)

par Jean de Meurs.

Dans le but d'accélérer la desserte de la ligne « F » (Lille - Roubaix), un service « express » fut créé sur cette ligne en 1908. Les voitures « express » étaient peintes en noir pour les différencier des convois ordinaires et dépassaient ceux-ci grâce à des évitements disposés à cet effet à plusieurs points du parcours.

En 1914, la longueur du réseau avait atteint 102,700 km et le parc comportait 211 voitures motrices (6 à bogies, 70 de 100 CV, et 125 de 40 CV) et 103 remorques (49 fermées, 24 convertibles et 30 ouvertes).

La première guerre mondiale bouleversa l'exploitation du réseau qui fut utilisé, de 1914 à 1918, par les armées allemandes pour desservir le front qui se trouvait à proximité de la ville de Lille. Les dommages subis furent tellement importants que ce ne fut qu'en mars 1919 qu'une exploitation provisoire et partielle put être rétablie sur quelques lignes les moins endommagées. En septembre 1919, un peu plus de 42 km de voies étaient à nouveau utilisables. L'alimentation par conducteur aérien fut « provisoirement » substituée au caniveau souterrain dans le centre de la ville mais celui-ci ne fut plus jamais rétabli. Progressivement, le réseau fut entièrement restauré et l'exploitation reprit son cours normal à l'exception toutefois de la ligne « S » (Lille - Saint-André) qui avait été fermée pendant la guerre et qui fut définitivement abandonnée.

En 1935, cinq nouvelles lignes d'autobus furent mises en exploitation mais deux d'entre elles seulement subsistaient encore en 1939.

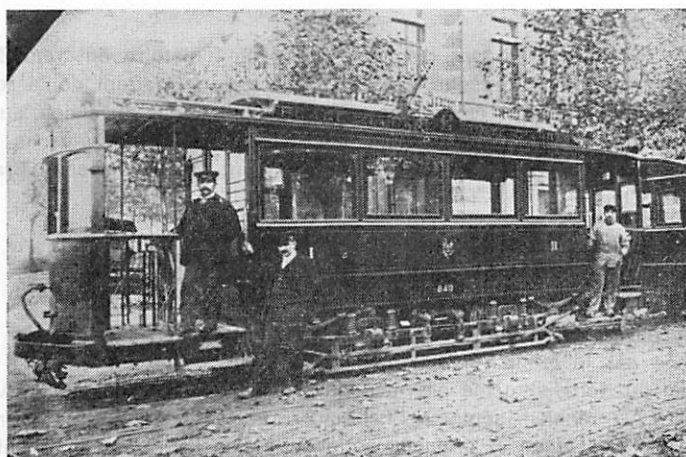
En 1937, la ligne « A » (Lille (Gare) - P.N. de Lomme) fut supprimée.

En 1938, la classe unique fut instaurée sur l'ensemble du réseau qui comportait alors 99 km de voies. La structure générale du réseau de 1914 était demeurée inchangée à l'exception des modifications suivantes : les lignes « A » et « S », supprimées ; les lignes « B » et « G », fusionnées en une seule ligne « B » ; la ligne « N » amputée de la partie Halle aux Sucres - rue Nationale.

La guerre de 1939-1945 fut moins désastreuse pour le réseau que celle de 1914-1918 mais elle lui infligea néanmoins des dégâts et des destructions qui furent partiellement la cause des importantes modifications apportées, peu après la guerre, à son exploitation : une ligne d'autobus « A » (Lille



— (Col. J. de Meurs)
Tramway de la ligne « O » à Wambrechies.



— (Col. J. de Meurs)
Rame de la ligne « C »

(Grand'Place) - P.N. de Lezennes) fut mise en service et remplaça une partie des lignes « E », « M » et « N » ; les lignes « K » et « T » furent fermées ; les lignes « L » et « R » furent supprimées et remplacées par des prolongements de lignes d'autobus ; une nouvelle ligne d'autobus « G » fut créée ; les lignes « C », « L » et « O » furent fusionnées en une seule ligne « C ». En 1952, une dernière extension du réseau ferré fut réalisée par le prolongement de la ligne « I » pour assurer la desserte de la Cité de la Délivrance à Lomme.

(à suivre)

UN PETIT TRAM DE CHEZ NOUS

(anecdotes transmises par Edmond Fellingue)

Alors que j'exerçais l'intérim de receveur des Contributions, peu avant 1914, dans un patelin de Hesbaye, je partis un matin d'hiver pour une tournée de perception. Le vent soufflait avec violence et n'eut été l'obligation du service, j'aurais hésité à me mettre en route par ce temps. Je gagnais le milieu de la pavée, quand ma logeuse, du seuil, me cria en wallon que je traduis textuellement « Tâchez de ne pas vous faire renverser comme le tram ZAMAN... »

J'étais, avec toute la jeunesse de l'époque, féru d'Alphonse Daudet et le propos me parut avoir une analogie certaine avec le début du beau conte « La Mule du Pape » (Lettres de mon Moulin).

Je m'enquis de la signification de la mystérieuse phrase et l'obtins sans peine. Elle faisait allusion, non à une tradition capable d'éveiller l'imagination d'un poète ou d'un romancier, mais à un fait matériel survenu quelque trente ans plus tôt et qui, par sa rareté, a fait beaucoup de bruit dans la région.

Si j'y reviens, après tant d'années, c'est que l'histoire du tram Zaman ne manque pas de pittoresque. La voici, telle que permettent de la reconstituer quelques emprunts aux journaux, à des publications spéciales, au récit d'un vétéran et aux souvenirs transmis oralement et restés vivaces parmi la population de ce coin de Wallonie où confinent trois provinces : Brabant, Namur et Liège.



Le machinisme s'est développé en Belgique, comme ailleurs, après 1870 ; encouragé par le grand roi, idéaliste et réalisateur que fut Léopold II, un industriel du Nord-Est de la province de Namur, Joseph Emmanuel ZAMANDUMONCEAU, ancien sénateur, habitant Bruxelles, mais propriétaire du château de Wasseiges et principal actionnaire des Sucreries de Boneffe et d'Ambresin (on écrivait alors Embresin), conçut le projet d'établir un chemin de fer à voie étroite pour relier ses usines à la ligne de chemin de fer Namur - Tirlémont, à Noville-Taviers. Il supprimerait ainsi les transports lents et difficiles des betteraves, du charbon et des produits fabriqués qui s'effectuaient, jusque là, au moyen d'attelages fournis par les fermiers des environs.

Le Gouvernement se préoccupait alors de remédier à la crise économique qui sévissait, notamment dans l'agriculture, en dotant nos campagnes de moyens de communication et de transports pratiques et peu coûteux. La S.N.C.V. fut fondée, dans cet esprit en 1884.

(*) voir aussi les notes parues dans les revues « Rail & Traction » (n° 32-1954) et « Nos Vicinaux » (n° 52-1334).

L'Etat donna, en 1877, à Mr. Zaman, l'autorisation de construire cette ligne, la première de l'espèce en Belgique, dit-on, à la condition d'assurer également le transport des voyageurs. Un A.R. du 1.6.1878 lui accorda la concession pour un terme de 40 ans, comme propriété privée.

Selon le projet, le tracé de la ligne devait traverser les villages. Les habitants protestèrent, craignant pour la sécurité de leur bétail, qui y circulait librement. Zaman dut faire passer la voie par les campagnes, le plus près possible des agglomérations. Il paya, de ses deniers, les terrains nécessaires, dirigea l'établissement des tranchées et remblais, et même un pont sur pilliers métalliques, de 130 mètres de longueur et 5,50 m. de hauteur sur une légère dépression du village de Branchon. Il fit bâtir quatre stations : Ambresin et Wasseiges (province de Liège), Branchon et Boneffe (province de Namur). Le coût kilométrique de la ligne, matériel compris, s'éleva à 40.000 Fr. L'écartement des rails était de 72 centimètres, alors qu'il est de 1 m. 435 aux chemins de fer et de 1 mètre aux futurs vicinaux.

Les usines de Tubize fournirent le matériel : 2 locomotives de 15 chevaux, 4 voitures à voyageurs fermées et deux découvertes, et quelque quatre-vingt-cinq wagons et fourgons. Plus tard fut acquise une machine de 20 cv. fabriquée par Cockerill et dénommée le « coucou ».

Les voitures à voyageurs s'ouvraient sur leurs plates formes par des portes étroites, et l'on raconte encore que l'embonpoint prononcé de certains villageois interdisait à ceux-ci l'accès du Zaman.

Ce fut le cas, en particulier, d'un fermier de Franquenée qui dut toute sa vie, voir le petit tram passer et repasser à proximité de sa ferme, sans pouvoir jamais y prendre place.

Le service ayant commencé le 1^{er} septembre 1879, l'inauguration officielle des installations eut lieu le 15 octobre suivant, en présence du Ministère des Travaux Publics, Mr. Saintelette, de Mr. de Luesemans, gouverneur de la province de Liège et d'un groupe de fonctionnaires.

Tout se passa très bien, aussi, dès le 17 novembre, un arrêté de S.M. le roi Léopold II accordait à Mr. Zaman, « à l'occasion de l'inauguration du chemin de fer d'intérêt local dont il était concessionnaire », sa promotion au grade d'Officier de l'ordre de Léopold. Mr. J. Bernard recevait la croix de chevalier du même ordre pour avoir dressé les projets et dirigé la construction de la ligne.

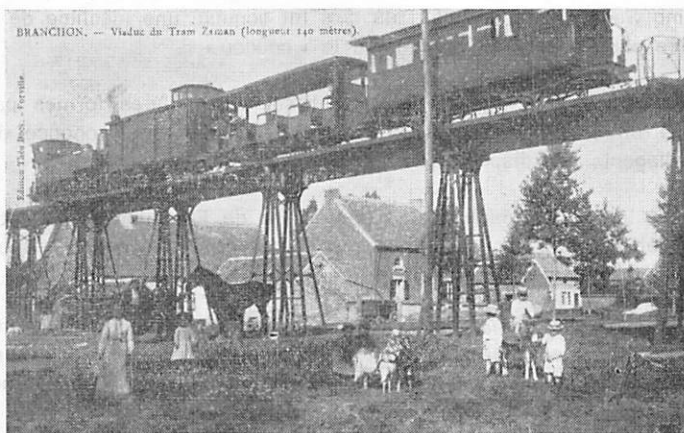
Ajoutons que Mr. Zaman, né en 1812, avait obtenu «concession de noblesse » (sans titre) en 1858, mais que le populaire le nommait « Monsieur le Baron » en raison de sa fortune et de ce qu'on le disait l'ami du roi. On l'estimait surtout par son affabilité, sa simplicité et sa générosité.

Léopold II, voulant témoigner de l'intérêt qu'il portait personnellement à l'heureuse initiative de l'industriel voulut faire à la nouvelle ligne une visite officielle et essayer le petit tram.

Cette visite eut lieu le 3 mai 1880. Ce fut une journée mémorable pour toute la région. Le roi fit, à sa grande satisfaction, dans une voiture spéciale dénommée depuis, « la voiture royale », le trajet aller et retour Noville-Taviers-Ambresin, accompagné de toutes les autorités, d'un peloton de gendarmes et d'un groupe coloré d'ouvrières de ferme armées de brillantes rasettes, espèce de houe servant à l'éclaircissement et au sarclage des champs de betteraves.

Le roi s'entretint familièrement avec le mécanicien et le chauffeur, les félicita et leur remit à chacun cinq beaux louis de pourboire.

On raconte encore aujourd'hui que le mayer de Branchon essaya d'entraîner les spectateurs — dont les enfants des écoles —, à crier « Vive le Roi », mais ce fut sans grand succès, tant l'émotion lui serrait la gorge. Seule, une vieille femme s'enhardit à dire au souverain : « I va ploure, don, Moncheu li rwè » en montrant le ciel nuageux.



BRANCHON. — Viaduc du Tram Zaxan (longueur 140 mètres).

Le fameux viaduc traversait un site particulièrement bucolique...

(Coll. E. De Backer)

L'existence du petit tram ne fut pas exempte d'incidents, même dramatiques.

C'est ainsi que le 19 novembre 1880, un ouragan, qui causa des dégâts considérables dans presque tout le pays, renversa le trop léger convoi, sur le territoire de la commune de Wasseiges, en face du bois du Gros-Borne, faisant quelques blessés légers. Cette tempête, évoquée au début du présent article, détruisit en même temps le moulin à vent Rasquin, sis à proximité, sur le territoire de la commune de Merdorp (province de Liège). Il fut

décidé, par la suite, qu'en cas de grand vent, des sacs de sable seraient placés sous les banquettes du tram et que les voyageurs devraient être répartis judicieusement de chaque côté des voitures.

L'hiver, la neige comblant les tranchées, celles-ci devaient être souvent déblayées à la pelle par une main-d'œuvre de fortune. Au surplus, les anciens du pays se souviennent qu'étant gamins, ils s'amusaient à faire patiner le « coucou » en plaçant de gros limaçons sur les rails.

Enfin, le 21 avril 1888 à 11 heures, un déraillement survenu à Branchon causa la mort du machiniste Eugène Donie, d'Ambresin.

Le journal « La Meuse » de l'époque rapporte cet accident en termes naïfs mais impressionnants : — « la machine, dit-il, s'est renversée si malheureusement qu'elle a écrasé le machiniste. Ce malheureux a été tellement frappé qu'il est entré dans les terres et qu'on a dû le déterrer, pour le retirer de son affreuse position ; il n'a survécu que quelques heures. Il laisse une veuve et des enfants en bas-âge. »



Le personnel comprenait une douzaine d'agents. Mr. Léonide Gillis, de Wasseïges, ancien chauffeur, fut occupé chez Zaman pendant 24 ans, à partir de 1885. Agé de 91 ans en 1952, il parlait encore, avec plaisir, de cette belle époque.

D'après diverses attestations, le service se faisait « à la papa ». Le tram, entre les stations, s'arrêtait là où il y avait des voyageurs qui désiraient monter ou descendre. Le jour de l'an, le personnel prolongeait l'arrêt à chaque gare pour arroser les traditionnels souhaits au café ou chez les amis d'en face. Certains receveurs permettaient aux enfants de faire gratuitement de petits parcours.

Le prix du trajet, soit environ 9,5 km, était de 35 centimes ; d'une station à l'autre on payait 10 centimes.

Il y avait huit services par jour ; le trajet durait 35 minutes.

Après la mort de Zaman, en 1894, le baron Raoul d'Huart de Limal continua l'exploitation avec la même bonhomie que le fondateur. Il ne dédaignait pas, dit-on, de se mettre lui-même aux commandes de la petite machine.

En 1917, expirait la concession. L'autorité occupante exigea que rails et matériel roulant fussent transportés en Allemagne, au grand regret des habitants.

En 1922, la S.N.C.V. sollicita du gouvernement la concession de la ligne Tavieres - Ambresin à l'écartement d'un mètre ; elle fut accordée par A.R. du 16.8.1923. Avant la reconstruction, on démantela le beau pont métallique dont Branchon était si fière et qui avait paru si audacieux, lors de sa construction (il précédait de 10 ans la tour Eiffel).

La nouvelle voie devait passer au niveau des terrains d'alentour. Ce fut l'occasion pour quelques esprits malicieux des environs d'insinuer que le pont Zaman était plutôt un pont de théâtre, destiné à embellir la ligne par un ouvrage d'art digne de ce nom.

Il y avait bien un viaduc à Wasseiges, un ponceau à Tavieres et quelque dix-huit passages à niveau non munis de barrières, mais c'était vraiment peu de chose.

L'exploitation à vapeur reprit pour le transport des betteraves en 1925 ; pour les marchandises et les voyageurs en 1926.

L'ACTUALITÉ VICINALE

On en parlait depuis 15 ans, quoiqu'à cette époque, le projet ne visait que la ligne « dorsale » Mons - Quaregnon - Boussu - Dour. Vous avez deviné qu'il s'agit de la suppression du réseau ferré borain. En fait, il y a bien eu suppression, sauf concernant la ligne susmentionnée.....

C'est ce 2 juillet, en effet, qu'une importante « réforme de structure » est en vigueur dans le Borinage ; celle-ci a entraîné la désaffectation des sections suivantes : Wasmes (rue de Maubeuge) à St.-Ghislain (Place) ; Wasmes (rue de Maubeuge) à Boussu Temple ; Dour à Erquennes ; Dour à Elouges ; Wihéries à Quiévrain.

En fait, il reste deux lignes ferrées dans la région boraine :

- 1°) Mons - Wasmes (rue de Maubeuge), via Pâturages et via Eugles ;
- 2°) Mons - Quaregnon - Boussu - Dour - Wihéries, y compris la variante par Boussu Temple.

Sans compter la section de Mons à Binche, maintenue, en fait, en tant que jonction avec les autres groupes régionaux du Centre et de Charleroi.

Ces trois lignes doivent faire l'objet de la dernière étape du plan de substitution de l'autobus au tramway dans le secteur compris entre Quiévrain et Binche, où nos bons Vicinaux sur rails furent rois pendant trois quarts de siècle !

NOUVELLES DU T.T.A.

L'abondance de matière nous oblige à reporter cette rubrique au numéro 24 de Présence du Tramway. Nous demandons à nos membres et lecteurs de bien vouloir nous en excuser.

Dans notre prochain numéro, nous publierons compte-rendu résumé de la deuxième saison touristique de notre tramway de l'Aisne.

LE BON TON,

LE BON GOUT

IMPOSENT LES

Chocolats Corné Toison d'Or



Pour vos cadeaux qui réjouiront
petits et grands, voici les adresses à retenir :

BRUXELLES

12, avenue de la Toison d'Or	Téléphone : 12 24 49
24-26, Galerie du Roi	Téléphone : 12 49 84
53, rue Marché-aux-Poulets	Téléphone : 12 78 12
101, chaussée de Waterloo	Téléphone : 38 25 12
111, boulevard Adolphe Max	Téléphone : 18 70 42
ANVERS : 78, De Keyserlei	Tél. (03) 33 20 10
MOUSCRON : 58, Petite Rue	Tél. (056) 337 56

Département Baptêmes :

24-26, Galerie du Roi	Téléphone : 12 49 84
NIVELLES : 1, rue de Namur	Tél. (067) 236 28
GAND : 43, Digue de Brabant	Tél. (09) 25 81 89

REMISE A DOMICILE

EXPEDITION EN PROVINCE ET A L'ETRANGER

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
