

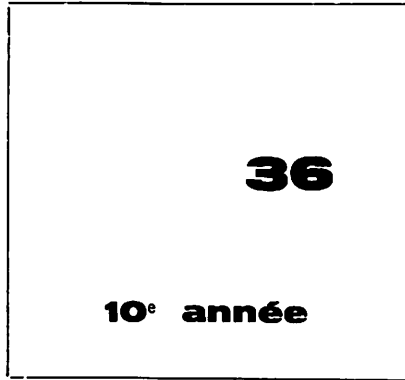
# présence du tramway

36

bulletin d'information

de l'association pour le musée du tramway

10e année / I □ 1971 □ prix 25 fr.



**sommaire :**

- *Les lignes vicinales de La Louvière et du Centre*
- *Les chemins de fer à voie étroite du G.D. de Luxembourg*
- *Petites annonces*
- *T.T.A. : horaires de la saison 1971*

---

*Notre photo de couverture* : Le 17 mars 1971, la M.I.V.G. (Gand) a pris livraison de la première unité d'une série de 46 motrices PCC. Cette fourniture marque le début d'une modernisation totale du réseau gantois.

(Photo R. Bastaens)

# Les lignes vicinales de La Louvière et du Centre

(suite 7)

par E. FAIDER et P. DEHON

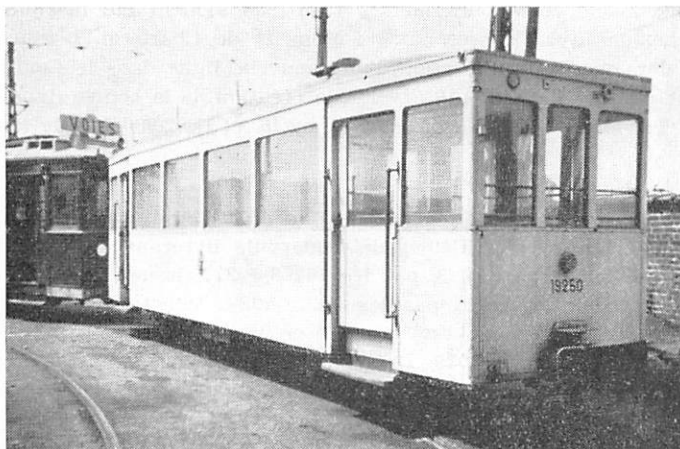
Le 1er août 1936 verra, du côté ouest, l'inauguration de la ligne Mons - La Louvière - Morlanwelz - Anderlues, suite à l'achèvement de la section Maurage (Étincelle) - Bracquegnies. Cet itinéraire sera assuré par un service pourvu du n° 31.

C'est en effet au cours de cette même année 1936 que le groupe du Hainaut avait rationalisé la désignation des lignes électriques (sauf celles du Tournaisis) selon le principe suivant : les lettres du réseau de Mons et du Borinage sont remplacées par des numéros pris entre 1 et 29. Le réseau du Centre se voit affecter les numéros 30 à 40, et celui de Charleroi les numéros 41 à 99.

Voici la table de conversion des différents indices des lignes du Centre :

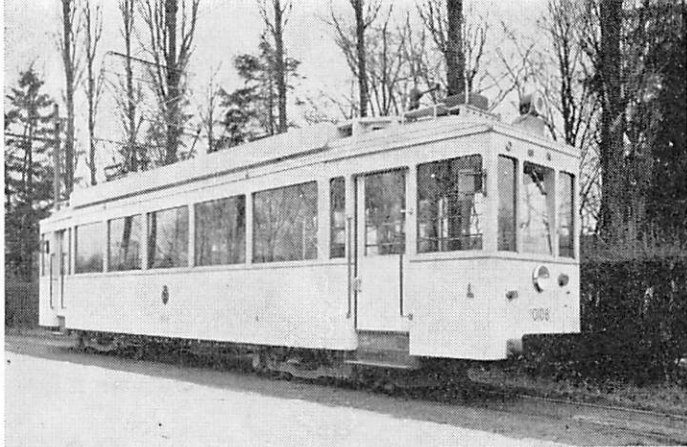
1 : 30-31, 2 : 32, 3 : 33, 5 et 9 : 34, 6 : 36, 7 : 37 8 : 38, 10 : 92, 11 : 79 et 80.

Dans le domaine du matériel roulant, on verra la mise en service, en 1936, de « standard » métalliques sur les lignes 30-31, 36 et 80 (série 10163-10187), équipées de boîtes à film et du klakson à deux notes. A la même époque, le groupe du Hainaut assure la modernisation de son



REMORQUE A BISSELS « DE RECHTER » DE LA SERIE 19233-19250.  
(Photo Ed. De Backer)

Présence du tramway 1



MOTRICE 10108, DE LA PREMIERE SERIE DU TYPE « STANDARD » A CAISSE METALLIQUE RIVEE. FEVRIER 1935. (Docum. SNCV)

ancien matériel remorqué à deux essieux et à bissels : ces voitures recevront une nouvelle caisse à trois ou quatre grandes baies. De nouvelles remorques De Rechter à quatre grandes baies (série 19233-19250) feront leur apparition sur les lignes 31 et 90 en 1937.

Du côté des lignes non électrifiées, il convient de noter la conversion des services à vapeur pour voyageurs en services d'autorails. Les AR 134 et 135 apparaissent en 1935 sur la ligne de Binche à Bersillies l'Abbaye et à Montignies-Saint-Christophe, mais partiront en 1937 pour la ligne Melreux - Laroche. Ils seront aussitôt remplacés par les AR 165 et 208. Entre Bracquegnies et Casteau, le service sera assuré par autorails (AR 203 et 204) à partir du 19 janvier 1936.

Nous avons vu que les années 1930-1936 avaient été marquées par les connexions avec les réseaux de Mons et de Charleroi. L'année 1937 se signalera par la construction d'une nouvelle ligne dans le Centre proprement dit : le 1er juillet 1937 verra la création de la courte ligne transversale Trivières - Strépy, sous plaque n° 40, et de 2,900 km de longueur d'axe.

\* \* \*

## 2. Les années 1937 à 1945 : généralisation du matériel standard.

En 1937 encore, les Usines de Godarville livreront les « standard » 10230-10247, suivies, en 1938, par les 10263-10277, issues des Usines Ragheno à Malines, et enfin par les 10278-10292 construites aux Usines Baume & Marpent. Tout ceci permet de transférer les 10163-10187 à Charleroi entre 1937 et 1939. De même, en 1938, les 13 « standard » en bois et les 4 métalliques sans films seront envoyées dans d'autres provinces.

L'année 1938 verra un important remaniement des lignes électriques : le tram n° 34, venant de Morlanwelz, limite son parcours à La Louvière (rue de Belle-Vue) et couvre le trajet Morlanwelz - La Louvière en 14

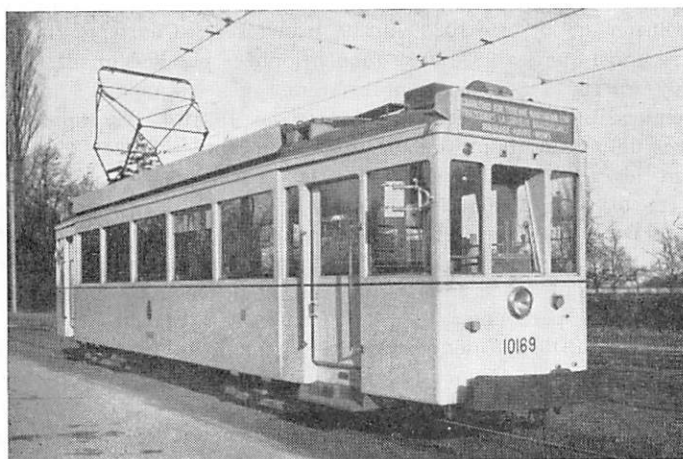
minutes, grâce à son exploitation à l'aide d'une motrice « standard » ; pour des raisons inconnues, ce fut tous les jours la 10288 qui assura ce service.

La desserte de Roeulx fut alors assurée par le service n° 33 qui, venant de Manage, se dirige vers Houdeng-Goegnies et Roeulx, tandis que sur la section La Louvière - Fayt via La Croyère, le service est assuré par une nouvelle relation sous plaque n° 35 : Binche - La Louvière - La Croyère - Manage.

Mais cette situation fut de très courte durée, car en juin 1940, l'on en revint à la situation existant avant 1938, avec toutefois une légère variante : le tram n° 33, venant de La Croyère, est prolongé depuis Fayt jusque Manage.

En juin 1940, les trams des lignes 30 et 31 se voyaient prolongés depuis Anderlues (Monument) jusque Charleroi, en remplacement des services n° 77 (Charleroi - Fontaine l'Evêque) et 78 (Charleroi - Binche) qui disparaissent alors définitivement. Ensuite, plus aucune modification n'intervint avant 1944. Aussitôt après le départ des troupes occupantes, le tram n° 34 est prolongé depuis la Grand'Place de Morlanwelz jusque celle de Carnières et, début 1945, le tram n° 92, venant de Thuin, poursuit jusque Charleroi, après avoir relevé à Anderlues (Jonction) la correspondance de la ligne n° 30, dont le terminus est ramené à ce dernier point.

La période de guerre ne connut plus de nouvelles constructions de lignes, mais vit cependant un très important mouvement dans le matériel roulant, et c'est ainsi qu'en 1942, le réseau du Centre eût l'honneur d'être



MOTRICE DU TYPE « STANDARD » A CAISSE METALLIQUE RIVEE ET FILM INDICATEUR DE PARCOURS. MAI 1936. (Docum. SNCV)



MOTRICE 10234 A LA LOUVIERE (LIGNE 30), PEU AVANT LA DERNIERE GUERRE.  
 REMORQUE CLASSIQUE A 3 GRANDES FENETRES. (Coll. de l'auteur)

le porte-drapeau d'un nouveau type de motrice : les « standard » à caisse soudée, à classe unique et équipées dès l'origine du frein « Westinghouse ». Cette année vit la sortie des Usines Baume & Marpent de la série 10299-10310 et la sortie de l'Anglo-Franco-Belge des 10311 et 10312. Les 10313-10322, de même origine, eurent pour destination la ligne Bruxelles - Louvain.

Le mouvement se poursuit en 1943 : apparition des 10323-10325, fournies par les Usines Baume & Marpent, et de la 10328, construite par l'Anglo-Franco-Belge, et dont les deux premières unités de la série (10326 et 10327) furent affectées à la ligne Bruxelles - Louvain.

Les 18 « standard » à caisse soudée susmentionnées remplaceront avantagement la série 10230-10239, transférée à Charleroi au début de la guerre, ainsi que les 9830-9839 réquisitionnées par l'occupant.

Toujours en 1943 apparurent les remorques « standard » métalliques bien connues. Le Centre reçut en partage les 19310-19323 (dont les trois premières unités furent presque aussitôt renumérotées 19324, -329 et -330). Suivirent les 19325-19328, puis les 19333-19340, puis encore les 19374-19376, et enfin les 19403-19409. Toutes ces remorques provenaient des Usines de Braine-le-Comte et, bien entendu, certaines d'entre elles furent basées au dépôt d'Anderlues qui, à l'époque, dépendait de celui de La Louvière en ce qui concernait le matériel, et de celui de Charleroi en ce qui concernait le personnel.

En 1944 et 1945, mise en service des « standard » 10341-10348 à caisse soudée, livrées par la Franco-Belge. A partir de ce moment, il n'y aura plus de services assurés par des motrices à deux essieux, sauf sur les lignes 34, 37 et 40. Les 10347 et -48 furent cependant très vite transférées au réseau de Louvain.

Par ricochet, la série 10263-10277 devint disponible et fut ainsi, à la fin de la guerre, affectée au réseau du Borinage.

Il est intéressant de signaler qu'en 1944, la S.N.C.V. faisait étudier par la Franco-Belge un prototype de motrice à bogies comprenant l'accouplement automatique « Scharfenberg », comme il existe actuellement sur les tramways de Cologne et de Dusseldorf, et qui devait porter le matricule n° 10340. Quoique les plans en aient été dressés, le véhicule ne fut jamais construit, pour des raisons impossibles à établir, et l'innovation restera toujours sans suite à la S.N.C.V.

\* \* \*

### 3. L'après-guerre, ou l'apogée du réseau vicinal ferré.

D'une façon générale, les effets de la seconde guerre mondiale ont été, pour le réseau vicinal, beaucoup moins désastreux que ceux de la guerre 1914-1918. Dans la région qui nous occupe, une seule section, d'un intérêt heureusement très relatif, a été démontée sur ordre de l'autorité occupante : il s'agit de la section Solre-sur-Sambre - Montignies-Saint-Christophe. Il fallut toutefois déplorer la réquisition par l'occupant des motrices 9830-9839, envoyées sur les réseaux urbains à voie métrique de Krefeld et de München-Gladbach, d'où elles furent renvoyées à Liège, après la tourmente, dans un état lamentable.

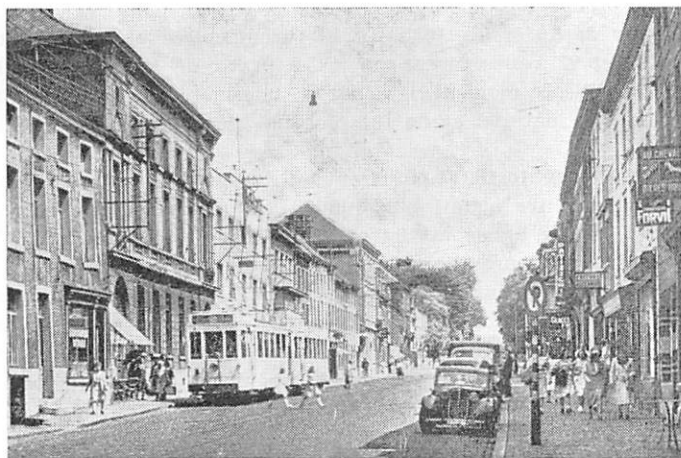
En 1945, le parc de matériel roulant se composait de :

- a) 24 motrices « standard » à caisse soudée et frein Westinghouse, pour les lignes 30-31, 36, 38, 90 et 92 :

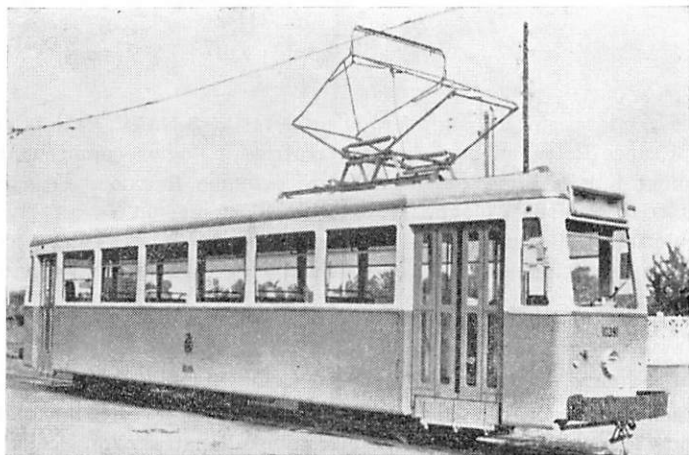
10299 à 10312.

10323 à 10325 et 10328.

10341 à 10346.



MOTRICE 10363 A CAISSE METALLIQUE SOUDEE, A BINCHE (LIGNE 90) VERS 1950.  
REMORQUE STANDARD METALLIQUE. (Coll. de l'auteur)



TYPE DE MOTRICE A CAISSE METALLIQUE LEGERE, DE LA SERIE 10374-10394.  
(Coll. de l'auteur)

- b) 7 motrices « Franco-Belge » à deux essieux, pour les lignes 32-33, 34, 37 et 40 :  
9893 à 9899.
- c) 23 motrices « standard » à caisse rivée et frein Pieper (Westinghouse à partir de 1947) pour les lignes 30-31, 32-33, 36-38 et 80 :  
10240 à 10247.  
10278 à 10292\*.

La ligne n° 80 était desservie par des motrices « standard » à caisse métallique rivée et frein Pieper dépendant du dépôt de Charleroi (10278-10292). A partir de 1947, elles furent équipées du frein « Westinghouse » par les soins des Ateliers de Jumet.

A partir de 1946, les 10353-10358 furent mises en service sur les lignes n° 90 et 92 ; elles furent suivies, à partir de 1947, par les 10359-10373. A dater de ce moment, le dépôt d'Anderlues connut son autonomie au point de vue matériel et ne fut plus une dépendance de celui de La Louvière.

En 1949, les 10240-10247 passèrent au groupe de Charleroi.

Comme le Centre n'était plus tenu à fournir le matériel nécessaire à l'exploitation des lignes n° 90 et 92, il disposa de tout son effectif moderne pour ses propres lignes et il n'y eut plus de service pour voyageurs à deux essieux, sauf sur la ligne n° 40\*\*. Les motrices à deux essieux furent soit affectées aux services des voies et travaux, soit déclassées.

Le 30 décembre 1948 avait eu lieu, en vertu d'un Arrêté du Régent, la fusion des différents capitaux des lignes du Centre, pour former un

\* Dépendant en partie du dépôt de Charleroi.

\*\* On put y voir, encore en 1947, la motrice 9419, dernière survivante de la série 9411-9425 à truck Brill, qui avait toujours été affectée au réseau de Charleroi.



seul capital global dénommé « Groupe du Centre ». Se trouvent ainsi réunis les anciens capitaux de :

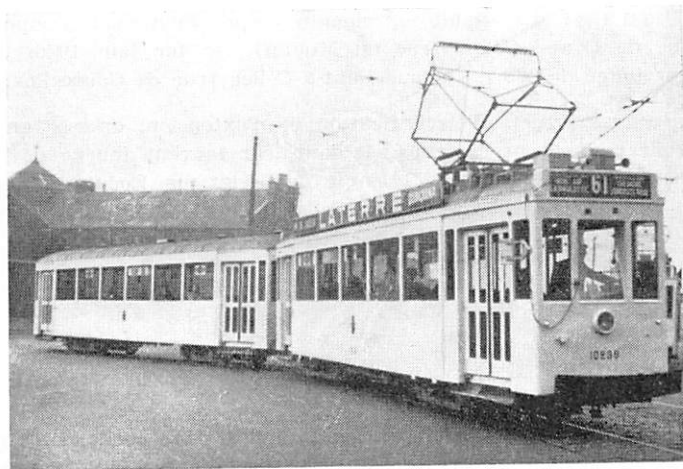
- a) Lignes du Centre I.
- b) Binche - Bracquegnies - La Louvière - Estinnes-au-Mont.
- c) Casteau - Bracquegnies.

Il faut signaler que les lignes du Centre II et de Binche - Beaumont sont rattachées, à la même date, au capital du Groupe de Charleroi.

A ce moment, la forme des services électriques est la suivante :

- 30. Anderlues (Jonction) - La Louvière - Maurage.
- 31. Charleroi - Anderlues - La Louvière - Mons.
- 32. Manage - Haine-Saint-Pierre - La Louvière - Familleureux.
- 33. Manage - Haine-Saint-Pierre - La Louvière - Manage (*à vice-versa*).
- 34. Carnières - Haine-Saint-Pierre - La Louvière - Roelux.
- 36. La Louvière - Binche.
- 37. La Louvière - Bois-du-Luc.
- 38. Péronnes - Bray - Estinnes-au-Mont.
- 40. Trivières - Strépy.
- 79. Trazegnies - Fontaine l'Evêque.
- 80. Charleroi - Trazegnies - La Louvière - Bracquegnies.
- 90. Charleroi - Anderlues - Binche - Mons.
- 92. Charleroi - Anderlues - Lobbes - Thuin.

N.B. On remarque l'abandon du service des voyageurs sur la section Bois-du-Luc - Bracquegnies ; les voies et fils d'alimentation y seront cependant toujours maintenus en état de fonctionner.



LA RAME STANDARD MODERNISEE 10299-19399, A CHARLEROI EN 1948.  
(Photo G. Desbarax)

En avril 1950, nouvelle innovation : la ligne n° 80 est exploitée au moyen de matériel unidirectionnel : les motrices légères « Braine-le-Comte » de la série 10374-10394 et leurs remorques semblables 19456-19479, basées au dépôt de Charleroi. Dès lors, les standard 10278-10292 furent exclusivement affectées à d'autres lignes de la région de Charleroi.

En vue de l'exploitation de la ligne n° 36 au moyen de matériel unidirectionnel, arrivent ensuite de Charleroi les deux fameuses rames « standard » à sens unique de marche 10244 + 19344 et 10299 + 19399 qui avaient été transformées en 1948 par les soins des Ateliers Vicinaux de Cureghem et qui circulaient depuis lors sur les lignes de Charleroi. En contrepartie, les 10310 et 10311 quittent La Louvière pour Charleroi. Dès lors, les trams des lignes n° 36 et 37 n'effectueront plus leur terminus par rebroussement dans la rue de Bouvy, mais boucleront par les rues Sylvain Guyaux et du Gazomètre : dans cette dernière subsistait en effet une voie de service désaffectée depuis plusieurs années.

Après la fin des hostilités, les travaux d'extension avaient repris et tous les efforts s'étaient concentrés sur la construction de deux nouvelles sections destinées à relier Roux à Souvret et Trazegnies à Gouy-lez-Piéton. Toutes deux sont inaugurées le 15 janvier 1949 et desservies par une ligne portant le n° 42 : Charleroi - Jumet (Gohyssart) - Roux - Souvret - Trazegnies - Gouy-lez-Piéton. Dès lors, il n'y aura plus qu'un service par heure sur la ligne n° 79 (Fontaine-l'Évêque - Trazegnies), la fréquence d'une demie-heure étant assurée sur la section Fontaine l'Évêque - Souvret par une navette portant le n° 77.

Le 18 mai 1952, le tram n° 42 atteignait Gouy-lez-Piéton (Chenséc) et le 17 mai 1953, il poursuit son chemin jusqu'à l'entrée de l'importante commune de Pont-à-Celles (rue du Moulin) ; le 1er juin 1956, il sera encore prolongé de 360 m, jusque Pont-à-Celles (rue de Courcelles).

Les autres projets d'électrification et d'extension, dressés en 1946, ne verront malheureusement pas le jour, car le vent tourne déjà à la faveur entière de l'autobus. Il s'agit des relations Roelux - Casteau, Binche - Bersillies l'Abbaye, Pont-à-Celles (rue de Courcelles) - Pont-à-Celles (Gare), Goutroux - Souvret et Thuin - Nalinnes.

(à suivre)



### RECTIFICATION

La photographie de l'ART. 50 figurant à la page 16 de notre précédente édition est due au talent de Mr R. Vissers, de Mol — et non à celui de notre collaborateur E. Keutgens, comme nous l'avons indiqué par erreur.

Nous présentons nos excuses à l'auteur du cliché et à nos lecteurs.

**LES CHEMINS DE FER A VOIE ETROITE DU GRAND-DUCHE  
DE LUXEMBOURG  
1880-1957**

par Ch. MAYER

**PREAMBULE**

Le réseau ferroviaire du Grand-Duché de Luxembourg comptait jadis parmi les plus denses du monde. Encore totalement en activité au lendemain de la seconde guerre mondiale, malgré les importantes destructions provoquées par les combats, ce réseau a été depuis lors amputé de la plupart des lignes à caractère secondaire et local.

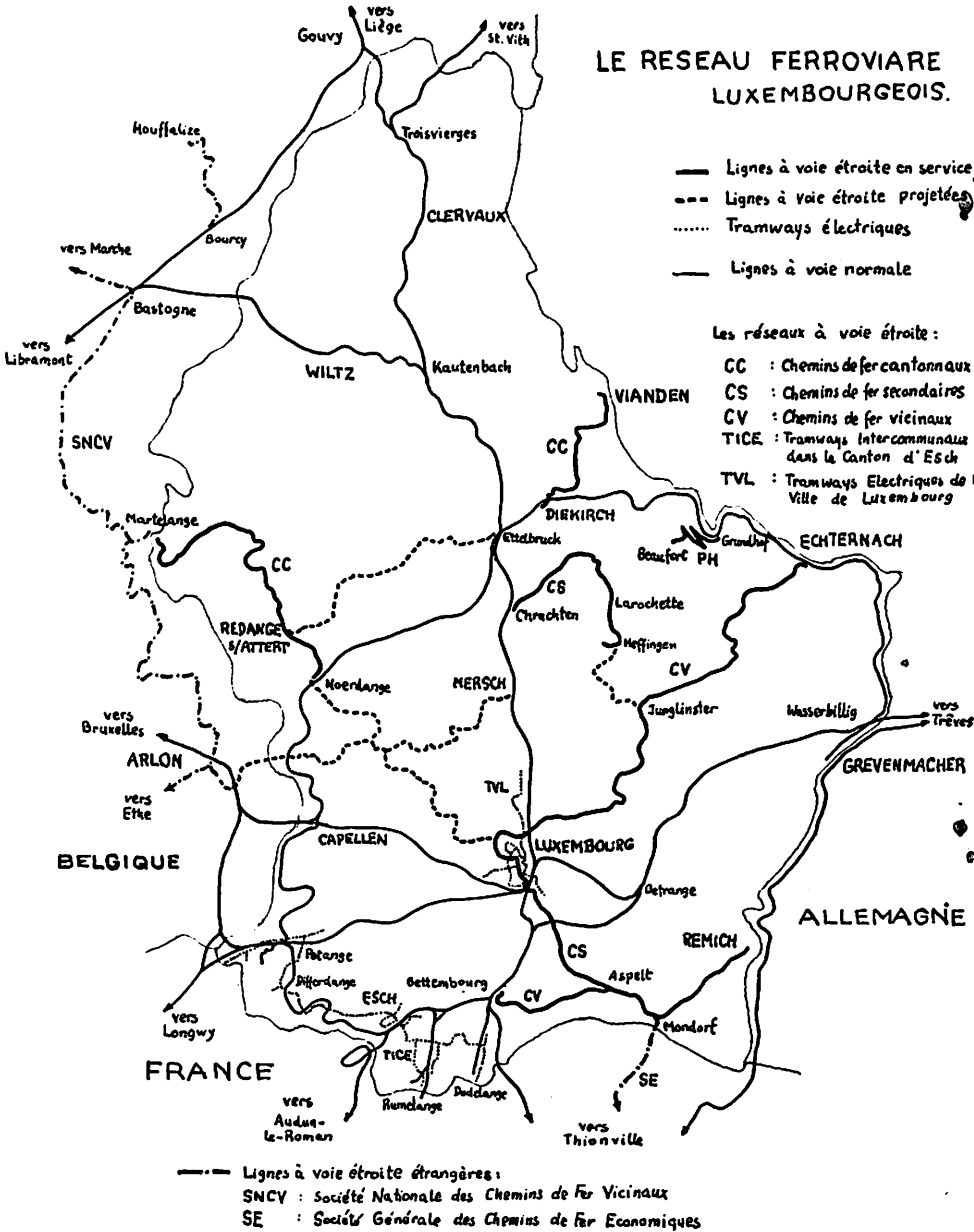
Une partie importante de ce réseau avait été réalisée à l'écartement métrique, pour des raisons d'économie bien connues. Les différentes compagnies, qui ont assuré la construction et l'exploitation des lignes à voie étroite, ont été influencées différemment par les réalisations des pays voisins. Le matériel de conception suisse, belge et allemande a donné à ce réseau un caractère bien particulier.

Contrairement à la pratique belge, le terme « Tram » n'a jamais été appliqué aux chemins de fer à voie étroite à caractère local. Par tram, on a toujours désigné les transports urbains (TVL : Tramways de la Ville de Luxembourg ; TICE : Tramways Intercommunaux dans le Canton d'Esch). Le terme subsiste pour les transports routiers qui ont remplacé le rail sur ces deux réseaux !

Les chemins de fer à voie étroite ont connu une grande popularité au Grand-Duché, surtout grâce aux nombreux incidents pittoresques, généralement peu graves, qui ont jalonné leur existence. Ils font maintenant partie du folklore national et restent connus par les surnoms que la population leur avait donnés. Il s'agit de diminutifs de noms masculins, dont l'origine remonte en général à une personnalité importante qui a favorisé la construction de lignes. Ainsi, le nom de « Jangely » (Jean) avait été donné d'abord au chemin de fer Cruchten - Larochette et, par extension, à celui de Luxembourg à Remich, exploité à l'origine par la même Société. Plus tard, il a désigné en général toute ligne à voie étroite. Le « Benny » (Bernard) reliait Diekirch à Vianden et le « Charly » (Charles), le plus populaire, circula pendant un demi-siècle entre Luxembourg et Echternach.

L'étude qui va suivre n'a pas la prétention d'être complète et de fournir tous les détails sur les chemins de fer à voie étroite luxembourgeois. Elle a pour seul but de faire connaître ces petites lignes qui serpentaient à travers la campagne du Grand-Duché et traversaient ses villes et villages.

# LE RESEAU FERROVIAIRE LUXEMBOURGEOIS.



# CHAPITRE I : HISTORIQUE DU RESEAU A VOIE ETROITE

## PREMIERE PARTIE : LES ORIGINES

### 1) Généralités

L'histoire des chemins de fer du Grand-Duché de Luxembourg a commencé le 25 novembre 1855, lorsqu'une loi autorisa la construction des premières lignes qui devaient relier le Luxembourg aux pays voisins. Quatre ans plus tard, la « Société Royale Grand-Ducale des Chemins de Fer Guillaume-Luxembourg », fondée à Paris en 1857, ouvrit au service les lignes qui partaient radialement de la capitale vers la frontière. Cette société n'a jamais assuré elle-même l'exploitation de ses lignes, qu'elle abandonna à tour de rôle aux réseaux voisins allemands et français.

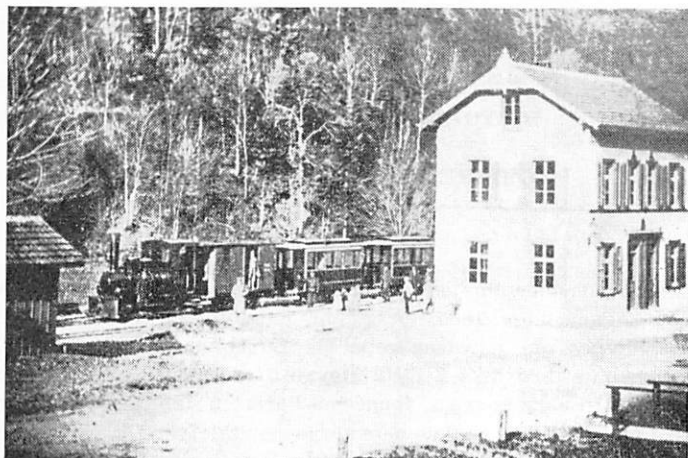
L'essor de l'industrie sidérurgique dans le sud du pays et la nécessité de desservir par le rail d'autres régions du pays furent à l'origine de la création d'un deuxième réseau, qui avait pour tâche essentielle de créer des lignes transversales et des embranchements au réseau GL. L'œuvre principale devait être la réalisation d'une ligne de ceinture, partant de la région industrielle du sud du pays en direction de la vallée de la Moselle, qu'elle devait suivre, de même que les vallées de la Sûre et de l'Attert, pour revenir au bassin minier. La concession du nouveau réseau fut accordée en 1869 à la « Société Anonyme des Chemins de Fer des Bassins Houillers du Hainaut » qui créa, aux fins de construction et d'exploitation, la « Société Anonyme des Chemins de Fer Prince-Henri ». Cette société tomba en faillite en 1877, alors que le réseau concédé était loin de son achèvement. Sur l'initiative du Gouvernement fut instituée la « Société Luxembourgeoise des Chemins de Fer et Mines Prince-Henri », à laquelle furent accordées pour la première fois des concessions minières en rapport avec la longueur des lignes exploitées ou à construire. La nouvelle Société PH fut dispensée de l'obligation d'achever dans les délais imposés au début les lignes concédées. Dès lors, il fallut rechercher de nouveaux moyens pour réaliser certaines de ces lignes jugées indispensables et pour garantir le développement du réseau ferroviaire luxembourgeois.

C'est ainsi que, pendant 25 ans, différentes sociétés allaient réaliser un réseau à écartement métrique composé plus ou moins de lignes isolées, dont la tâche était la desserte de régions jusqu'alors négligées.

\* \* \*

### 2) Les Chemins de fer Secondaires

Eu égard aux difficultés rencontrées dans le passé lors de la construction des lignes à caractère secondaire, l'Etat Grand-Ducal suggéra l'adoption d'un écartement réduit pour certaines lignes encore à construire. Parmi les avantages de la voie étroite, on citait notamment la



TRAIN DES CHEMINS DE FER SECONDAIRES A CRUCHTEN, AVANT 1900. MATERIEL DE CONSTRUCTION SUISSE.

(Coll. de l'auteur)

réduction des frais de construction par la possibilité d'adopter des rayons de courbe de moins de 30 mètres et d'emprunter ou de longer les routes existantes, ainsi que l'économie à réaliser par la voie légère et l'exploitation simplifiée à l'aide d'un matériel à plus faible gabarit. La nécessité du transbordement des voyageurs et des marchandises ne fut, à cette époque, pas considérée comme une contrainte.

En premier lieu, il s'agissait de réaliser deux lignes déjà concédées au Chemin de Fer PH, qui n'avait pas été à même de les mettre en chantier suite aux difficultés financières signalées. Ces deux lignes devaient relier d'un côté Colmar, localité située à la jonction de lignes GL et PH, à la cité industrielle de Larochette, où fonctionnait une importante industrie textile, et de l'autre côté Bettembourg à Remich, ville située au bord de la Moselle. La deuxième ligne devait faire partie de la ligne de ceinture citée.

Une société suisse, qui avait lancé la réalisation de lignes secondaires à voie étroite sur route, s'intéressa à ces lignes. Toutefois, les tracés fixés à l'origine pour les lignes à construire à l'écartement normal ne furent pas retenus.

Par convention du 6 août 1880, le Gouvernement concéda à la « Société Suisse de Construction de Locomotives et Machines (SLM) » de Winterthur, la construction et l'exploitation des lignes de Cruchten à Larochette et de Luxembourg à Remich. A titre de subvention furent accordées des concessions minières de 3,5 ha par kilomètre de ligne. Les communes desservies devaient céder gratuitement le terrain public et participer pour un tiers à l'acquisition des terrains privés. La concession était prévue pour une durée de 95 ans à partir de la mise en service. A l'extinction de la concession, les installations fixes devaient revenir à l'Etat.

Pour la première ligne, on avait abandonné le tracé de Colmar à Larochette au profit de celui partant de Cruchten, village situé sur la ligne de Luxembourg vers le Nord, appartenant à la Société GL. Pour des raisons d'économie, on avait renoncé au tracé de Mersch à Larochette, qui aurait cependant eu l'avantage de relier directement deux villes de même importance séparées seulement par une dizaine de kilomètres.

Pour la ligne vers la région du sud-est du pays, on avait préféré finalement le tracé de Luxembourg à Remich à celui prévu à l'origine, qui devait partir de Bettembourg, important nœud ferroviaire au sud de la Ville de Luxembourg. La déviation par Mondorf-les-Bains fut justifiée par la nécessité de desservir la station balnéaire en plein essor.

Le 8 février 1882, les concessionnaires formaient la « Société des Chemins de Fer Secondaires Luxembourgeois ». L'inauguration de la ligne Cruchten - Larochette eut lieu le jeudi 16 février 1882, celle de la ligne Luxembourg - Remich le lendemain. Les trains d'inauguration, remorqués par deux locomotives, étaient ornés des couleurs suisses et luxembourgeoises.

La ligne Luxembourg - Remich, de loin la plus importante du petit réseau, contribua largement au développement de la région desservie. Quant à l'autre ligne, elle ne réussit pas à arrêter le déclin de l'industrie textile de Larochette.

Comme tous les chemins de fer secondaires et tramways, la société des chemins de fer secondaires luxembourgeois connut des difficultés au



LOCOMOTIVE D'ORIGINE SUISSE, DEVANT LE DEPOT DES CHEMINS DE FER SECONDAIRES, A LAROCLETTE.  
(Coll. de l'auteur)



TRAIN DE LA LIGNE THIONVILLE-MONDORF, EN GARE DE MONDORF AVANT 1914.  
LOCOMOTIVE BORSIG. (Coll. de l'auteur)

lendemain de la première guerre mondiale. Elle fut dissoute anticipativement en 1934 et l'exploitation de ses lignes reprise par l'Etat Grand-Ducal, qui avait réuni entretemps la plupart des lignes à voie étroite.

Il faut mentionner encore l'existence d'une ligne à voie étroite française qui, partant de Thionville, importante cité sidérurgique de la Lorraine, rejoignit Mondorf, où elle était raccordée à la ligne secondaire Luxembourg - Remich. Mise en service en 1905 sous le régime allemand, cette ligne, placée sous séquestre en 1918, fut reprise le 31 mai 1924 par la « Société Générale des Chemins de Fer Economiques (française) ». Sauf une interruption de 1918 à 1924, les trains français avaient leur terminus à la gare luxembourgeoise de Mondorf. Il existait, pendant une certaine période, un important trafic de marchandises acheminées par wagons complets depuis la France vers les gares luxembourgeoises. De 1924 à 1932, le point de transit de Mondorf était de loin le plus important avec l'étranger sur une ligne à voie étroite française. C'était par ailleurs la seule jonction d'une ligne à voie étroite luxembourgeoise avec une ligne semblable d'un pays voisin. La ligne Thionville - Mondorf cessa d'exister au 31 décembre 1934, après la disparition des transports directs de marchandises vers le Luxembourg.

\* \* \*

### 3) *Les Chemins de fer Cantonaux*

Bien qu'en 1885 le réseau ferroviaire du Grand-Duché fût déjà très dense, trois chefs-lieux de canton n'étaient pas encore desservis par le rail : Grevenmacher, Rédange-sur-Attert et Vianden. Déjà en 1882, les élus locaux avaient à plusieurs reprises demandé la construction de nouvelles lignes à l'instar de celles mises en service cette année par la



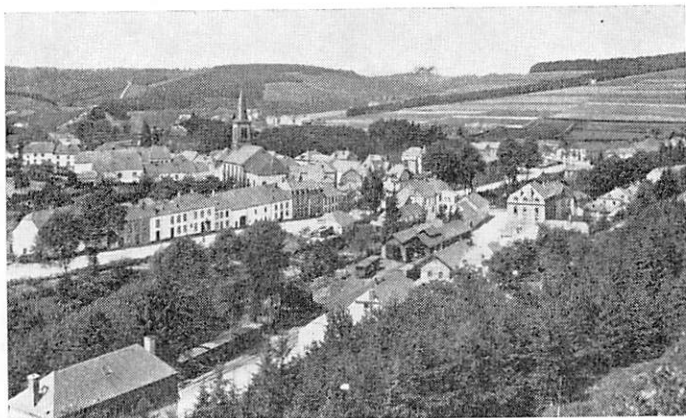
« Société des Chemins de Fer Secondaires Luxembourgeois ». Comme ces nouvelles lignes, qui devaient desservir des régions peu peuplées, à l'exception de la courte antenne vers Grevenmacher, promettaient sans doute une exploitation difficile, cette société s'en désintéressa. Pour répondre aux désirs légitimes de la population, l'Etat, qui désirait désenclaver les régions visées, accorda le 27.11.1885 à MM. Taskin de Jemeppe, Hanne de Liège et Brouta de Luxembourg, la concession des lignes :

- à voie étroite de Noerdange à Martelange et de Diekirch à Vianden;
- à voie normale de Wasserbillig à Grevenmacher.

D'importantes subventions furent accordées aux intéressés sous forme de concessions minières, malgré l'avis défavorable du Conseil d'Etat qui s'était prononcé contre la construction de la ligne de Vianden et qui avait donné sa préférence à une ligne de Rédange à Ettelbruck. Toutefois, la société PH s'opposa violemment à cette proposition, car cette dernière ligne aurait été parallèle à sa ligne de la vallée de l'Attert. Pour finir, c'est la présence des ardoisières à Martelange qui influença favorablement le projet de ligne Noerdange - Martelange.

En vue de l'exploitation des nouvelles lignes, les concessionnaires constituèrent le 31 mai 1887 la « Société Anonyme des Chemins de Fer Cantonaux ». Par une convention du 31 janvier 1890, cette société céda ses droits de concession de la ligne de Wasserbillig à Grevenmacher à la Société PH, qui exploitait déjà une ligne à écartement normal au départ de Wasserbillig, suivant la vallée de la Sûre.

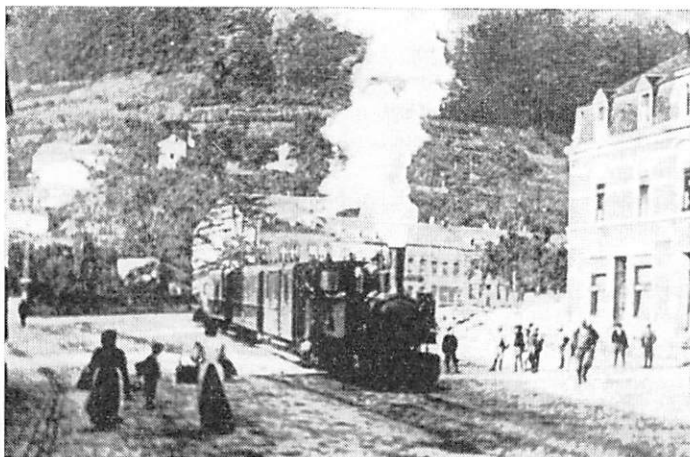
La ligne Diekirch - Vianden fut inaugurée le 10.4.1889, celle de Noerdange à Martelange le 18.11.1890. Les trains d'inauguration portaient les couleurs belges et luxembourgeoises.



A L'AVANT-PLAN, LE TERMINUS DE MARTELANGE ET LE DEPOT DES CH. DE FER CANTONNAUX. (Coll. P. Dehon)

L'exploitation de ces deux lignes isolées fut toujours difficile et après la première guerre mondiale, la société fut dans l'impossibilité de tenir les engagements fixés par le cahier des charges. Par convention approuvée le 26.12.1923, l'Etat Grand-Ducal reprit l'exploitation à son compte, avec effet à partir du 1.1.1924.

(à suivre)



TRAIN VICINAL LUXEMBOURG-ECHTERNACH A LA PLACE D'ARGENT, A EICH, PEU APRES LA MISE EN SERVICE (VOIR ARTICLE DANS PROCHAINE EDITION).

(Coll. de l'auteur)



#### PETITES ANNONCES

1. Collectionneur souhaite céder (vente ou échange) des cartes postales, de la documentation et des pièces (plaques en bois, films, etc...) concernant la S.N.C.V. principalement.  
Répondre au siège de l'Amutra.
2. Vends belles photos en couleurs de tramways de Belgique, France, Suisse, Italie, Grande-Bretagne, Espagne, U.S.A., Hollande. S'adresser à Mr J. Charles, 16, avenue P.V. Couturier, à 93-St. Denis (France).
3. Occasion unique : train de jardin LGB : 3 locos, 15 voitures, nombreux accessoires. Prix ferme 18.000 fr. (valeur neuve : 30.000 fr.) ; tél. : 02.-50.63.62.

# TRAMWAY TOURISTIQUE DE L'AISNE

Direction générale :

rue Auguste Lambiotte, 79-81

1030 BRUXELLES

Tél. 02-36.19.80

Direction de l'exploitation :

av. Wielemans-Ceuppens, 47

1190 BRUXELLES

Tél. 02-45.76.07, et pendant  
les heures d'exploitation :  
086-472.69

## HORAIRES — SAISON 1971

**SAMEDIS** du 17 avril au 26 juin et du 4 au 25 septembre inclus.  
**DIMANCHES** du 3 au 24 octobre.

	101	103	105	107	109	111							
	(a)				(b)	(b)							
Pt. d'Erezée	13.30	14.30	15.30	16.30	17.30	18.30							
Blier	13.33	14.33	15.33	16.33	17.33	18.33							
Amonines	13.40	14.40	15.40	16.40	17.40	18.40							
Forge à l'Aplé	13.50	14.50	15.50	16.50	17.50	—							
	102	104	106	108	110	112							
	(a)				(b)	(b)							
Forge à l'Aplé	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00	—							
Amonines	14.11	15.11	16.11	17.11	18.11	18.45							
Blier	14.17	15.17	16.17	17.17	18.17	18.51							
Pt. d'Erezée	14.20	15.20	16.20	17.20	18.20	—							

(a) ne circule pas le samedi.

(b) supprimé en octobre.

\* \* \*

**DIMANCHES ET JOURS FÉRIÉS** du 11 avril au 30 septembre.

**MARDIS, JEUDIS, SAMEDIS** du 1er juillet au 31 août, ainsi que le samedi 29 mai et le lundi 16 août.

	201	203	205	207	209	211	213	215	217	219	221	223
	(c)	(c-d)	(e)								(d)	
Pt. d'Erezée	10.45	11.45	12.00	13.30	14.10	14.50	15.30	16.10	16.50	17.30	18.00	18.30
Blier	10.48	11.48	12.05	13.33	14.13	14.53	15.33	16.13	16.53	17.33	18.03	18.33
Amonines	10.54	11.54	12.20	13.40	14.20	15.00	15.40	16.20	17.00	17.40	18.10	18.39
Forge à l'Aplé	11.05	12.04	12.32	13.50	14.30	15.10	15.50	16.30	17.10	17.50	18.20	—
	202	204	206	208	210	212	214	216	218	220	222	224
	(c)	(c-d)	(e)								(d)	
Forge à l'Aplé	11.15	12.10	12.50	14.10	14.50	15.30	16.10	16.50	17.30	18.00	18.30	—
Amonines	11.26	12.20	13.05	14.25	15.05	15.45	16.25	17.05	17.45	18.15	18.40	18.43
Blier	11.32	12.26	13.15	14.31	15.11	15.51	16.31	17.11	17.51	18.21	18.46	18.49
Pt. d'Erezée	11.35	12.29	13.20	14.34	15.14	15.54	16.34	17.14	17.54	18.24	18.49	—

(c) uniquement dimanches et jours fériés.

(d) uniquement en cas d'affluence (minimum 10 personnes payant le tarif plein aller-retour).

(e) tram-restaurant, uniquement sur réservation préalable (20 personnes minimum).

## ASSOCIATION POUR LE MUSEE DU TRAMWAY (AMUTRA)

a.s.b.l. fondée le 7 mars 1961

C.C.P. 449.80

SIEGE SOCIAL - TRESORERIE : rue Pannenhuis, 164, à 1020 Brux.

### Cotisations :

Membres adhérents : 200 fr. — Membres bienfaiteurs : 300 fr.

Membres de soutien : 500 fr. (min.) — Membres affiliés\* : 50 fr.

\* *habitant sous le même toit qu'un membre d'une autre catégorie.*

---

## MUSEE VICINAL DE SCHEPDAAL

— 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 jeudis et vendredis après-midi, à condition d'en aviser la direction régionale de la S.N. C.V. (r. Bara, 105-107, à 1070 Bruxelles - 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 15 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 l'autobus vicinal « N », dont le point de départ se situe à Bruxelles, porte de Ninove (correspondance avec les lignes 20, 62, 63, 76, 101 et 102).

---

## PRESENCE DU TRAMWAY

Bulletin périodique, distribué gratuitement aux membres d'expression française (sauf membres affiliés) de l'Amutra.

L'édition néerlandaise « Tramleven » peut également être obtenue, moyennant un supplément annuel de 100 fr.

**Abonnements annuels (personnes non membres) :**

« Présence du Tramway » ou « Tramleven » : 100 fr	} frais d'expédition
« Présence du Tramway » et « Tramleven » : 200 fr.	

---

REUNIONS AMICALES : le 2e vendredi de chaque mois, à 20 h. aux « Armes des Brasseurs », Bd. Anspach, 56, Bruxelles (Bourse).