

31/8/72



# présence du tramway

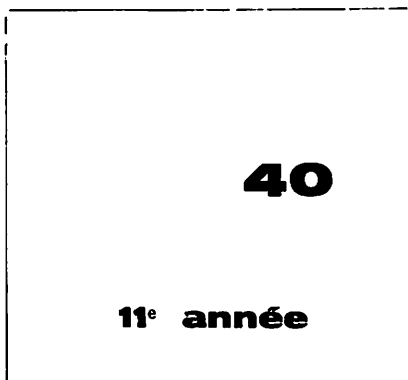
40

bulletin d'information

de l'association pour le musée du tramway

11e année / I  1972  prix 25 fr.

**présence  
du tramway**



**1<sup>e</sup> trimestre 1972**

## **sommaire :**

- *Les chemins de fer à voie étroite du G.D. du Luxembourg.*
- *Les tramways de Fribourg.*
- *Le Fanal de Schepdaal.*
- *Les motrices 10374 - 10394 de la S.N.C.V.*
- *L'actualité en bref.*

---

*Notre photo de couverture : Rencontre du passé et du présent au rond-point du Meir, le 25 mars 1972. (Photo R. Bastaens)*

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

par Ch. Mayer (Suite 4)

Le 11 mai 1944, lors d'une attaque aérienne des installations de la gare de Luxembourg, le dépôt des chemins de fer à voie étroite, situé à proximité, fut touché par plusieurs bombes, qui causèrent de graves dégâts aux installations et au matériel y garé. Notamment le matériel moderne — les motrices électriques et trois autorails — fut si gravement atteint qu'une remise en état s'avéra impossible. Cet événement allait malheureusement compromettre l'avenir du réseau, parce que l'essentiel du trafic reposerait de nouveau sur un matériel suranné et fatigué par deux périodes de guerre, où l'entretien avait été réduit au strict minimum.



TRAIN DE MARCHANDISES PASSANT PLACE DE LA GARE A LUXEMBOURG.  
(Photo de l'auteur)

### TROISIEME PARTIE : DECLIN ET FIN DU RESEAU

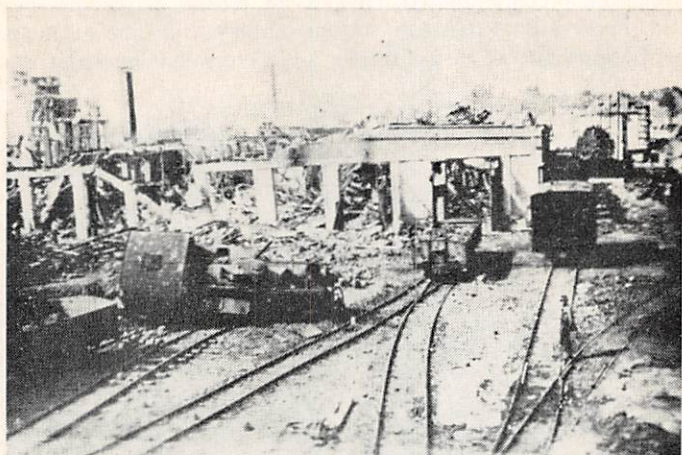
#### 1) La création des CFL.

A la libération, l'Etat retrouva l'exploitation des CVE rattachée au réseau à voie normale. Les installations fixes ne subirent pas de dommages de guerre importants, mais les voies et le matériel roulant étaient dans un état d'entretien très mauvais. La partie la plus moderne

Présence du tramway 1

du matériel, à savoir les deux automotrices électriques du tronçon Luxembourg-Dommeldange et trois autorails Diesel, avaient été détruits lors d'un raid aérien.

Afin de remettre en route l'ensemble du réseau, dont surtout les lignes à voie normale avaient souffert des destructions dues aux bombardements et au démantèlement systématique par l'occupant lors de sa retraite, un arrêté grand-ducal décréta que l'ensemble des lignes de chemin de fer du Grand-Duché serait exploité provisoirement par l'Etat. La gestion du réseau fut confiée à un comité de gérance. Ce régime ne devait avoir qu'un caractère temporaire, car l'Etat entra aussitôt en pourparlers avec les Gouvernements belge et français en vue de conclure une convention relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché.



LE DESASTRE CONSECUTIF AU BOMBARDEMENT DES INSTALLATIONS C.V.E.  
LE 11 MAI 1944. (Coll. de l'auteur)

Cette convention fut signée le 17 avril 1946. Elle avait pour objet l'exploitation des Chemins de Fer Luxembourgeois par une société de droit luxembourgeois dénommée « Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois » (CFL). Le capital social, fixé à 800 millions de francs luxembourgeois, fut souscrit à raison de 24,5 % par la Belgique, 24,5 % par la France et 51 % par le Grand-Duché. Cette convention, toujours valable, garantit aux CFL le trafic qui doit naturellement emprunter le réseau grand-ducal sans qu'il puisse être détourné par des voies parallèles des deux pays voisins. La convention confirma l'unification des anciens réseaux — Guillaume-Luxembourg (GL) et Prince-Henri (PH) pour la voie normale et CVE pour la voie métrique — vainement

tentée par le Gouvernement après la première guerre mondiale et réalisée de force par l'occupant pendant la deuxième guerre mondiale.

Notons que la courte antenne à voie métrique reliant Beaufort à Grundhof, ayant appartenu au PH, était maintenant rattachée au réseau à voie étroite des CFL.

Lors de l'établissement des statuts de la nouvelle Société Nationale, la possibilité de la suppression de lignes fut envisagée et l'article 4 est libellé comme suit :

« Dans l'intérêt d'une bonne gestion industrielle :

» .....

» b) un règlement d'administration publique pris après délibération du gouvernement en conseil pourra moyennant l'accord préalable et unanime des trois associés de ladite Société Nationale :

1. réduire, suspendre ou supprimer des services ferroviaires sur les lignes ou sections de lignes dont l'exploitation s'avère habituellement déficitaire ;

2. autoriser la Société Nationale des CFL à effectuer par un autre moyen de transport, soit par adjonction, soit par substitution, la desserte d'une ligne ou d'une section de ligne ferrée dont l'exploitation s'avère habituellement déficitaire ;

3. habiliter la Société Nationale des CFL à prendre toutes participations dans une entreprise de transport public, sur le territoire et aux abords immédiats du Grand-Duché ».

## 2) La suppression progressive des anciennes lignes des CVE.

Dès le début la Société Nationale eut à s'occuper de dresser des plans d'assainissement. Parmi les mesures préconisées figurait régulièrement la substitution de services routiers à l'exploitation ferroviaire des lignes à voie étroite. Les premières suppressions de lignes intervinrent suite à l'incidence d'une loi votée en mars 1948 et qui avait pour but la participation de l'Etat au déficit d'exploitation, subordonnée à la présentation d'un programme de mesure de compression de ce déficit par la rationalisation de l'exploitation des CFL.

A partir du 3 mai 1948, l'exploitation des lignes de Cruchten à Larochette et Ernzen, de Diekirch à Vianden et de Grundhof à Beaufort fut confiée, sous le contrôle des CFL, à des entreprises routières privées. La première vague de suppression toucha ainsi les lignes isolées dont l'exploitation s'était avérée difficile dès le début. Les protestations des habitants des régions intéressées, qui craignaient le retour d'un isolement de leur vie économique, n'avaient pas réussi à empêcher cette mise sur route. Il faut remarquer, au profit de la substitution, que les CFL avaient considérablement amélioré la desserte des localités intéressées par création de nouveaux itinéraires mieux adaptés et par des circulations plus fréquentes.

La veille, la population avait fait ses adieux aux petits trains et aux cheminots, généralement originaires de la région. Pour les plus âgés, l'heure de la retraite anticipée avait sonné, alors que les autres se dispersèrent sur le réseau des CFL.

Les résultats satisfaisants de cette première exploitation routière, qui, en dehors des lignes à voie étroite citées ci-devant, avait également intéressé une courte ligne à voie normale au nord du Grand-Duché, incitèrent les CFL à appliquer dans les plus brefs délais la même solution pour les lignes à voie étroite subsistantes. Ainsi dès la fin de 1949 les CFL demandaient l'autorisation de mettre fin à l'exploitation ferroviaire de la ligne de Noerdange à Martelange. Cette autorisation ne fut pas accordée tout de suite en raison de l'opposition de la population desservie qui craignait que la circulation des autobus de substitution ne soit perturbée en hiver dans une région où les neiges sont abondantes.

Ce n'est que le 8 septembre 1951 que le Gouvernement marquait, en principe, son accord de principe à la suppression des lignes à voie étroite subsistantes, qui ne pourrait être réalisée qu'à partir du jour où les lignes ferroviaires pourraient être remplacées par un autre moyen de transport « au moins équivalent » qui serait à même d'assurer en tout temps le transport des personnes et des marchandises. Ce souci de garantir à tout prix l'exploitation des lignes sous des conditions normales explique la procédure de suppression par étapes réparties sur quatre années.

Le 29 octobre 1951 le Conseil d'Administration des CFL vota la suppression des lignes à voie étroite et décida d'exploiter en régie les lignes Luxembourg-Remich, Luxembourg-Echternach et Bettenbourg-Aspelt et de faire assurer l'exploitation de la ligne Noerdange-Martelange par l'entreprise privée.

Les 6 premiers autobus, du type « Chausson ASH 52 », furent livrés à la fin de 1952. A partir du lundi 29 décembre 1952, le service voyageurs ferroviaire entre Luxembourg et Echternach fut partiellement remplacé par un service d'autobus. Ne furent maintenues que deux paires de trains, dont l'une seulement desservait la ligne entière. Certaines courses d'autobus empruntaient la route directe de Luxembourg à Echternach et leur temps de parcours était considérablement réduit par rapport à la durée du voyage par rail.

Dès le 16 février 1953 une nouvelle réduction du service ferroviaire intervint comme suit :

- suppression totale du service voyageurs, à titre d'essai, de la ligne Noerdange-Martelange ;
- remplacement d'une première paire de trains sur la ligne Luxembourg-Remich.

Contrairement à sa décision primitive, le Conseil d'Administration des CFL avait accepté sous la pression des usagers, d'exploiter en régie également la ligne de Noerdange à Martelange. (à suivre)

## LES TRAMWAYS DE FRIBOURG

(1897-1965)

par E. Faider

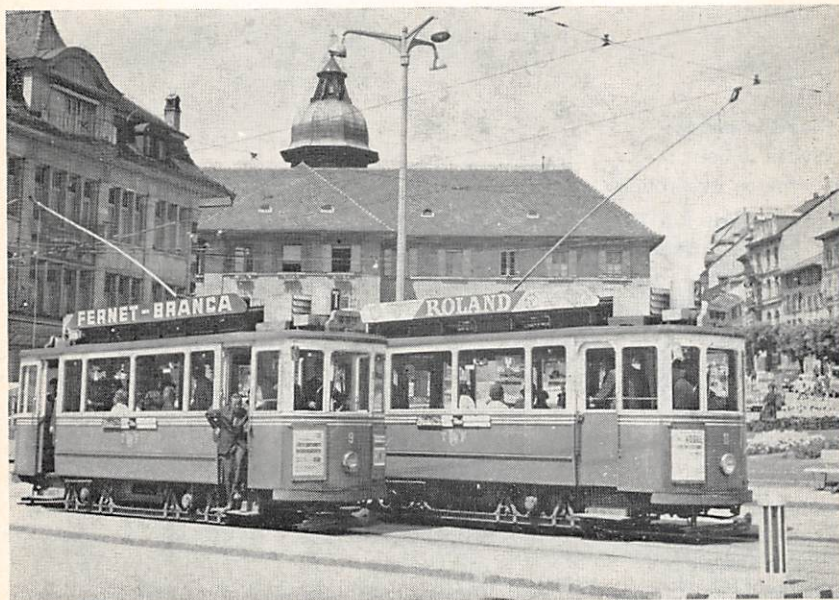
### I. Historique du réseau.

Il importe de remarquer qu'il s'agissait d'un très petit réseau urbain, puisqu'il n'a jamais compté plus de 6,73 km de lignes à voie métrique.

Les différentes dates de mise en service des diverses sections s'échelonnent comme suit :

28 juillet 1897 :	Gare - Pont de Zaehringen.
14 juin 1900 :	Gare - Pérolles.
14 juin 1900 :	Gare - Beaugard.
31 octobre 1912 :	Tilleul - Cimetière.
9 juin 1913 :	Saint-Léonard - Grandfey.
16 novembre 1924 :	Pont de Zaehringen - Schoenberg.
17 décembre 1936 :	Beaugard - Hôpital Daler.

Seules les sections Gare - Pérolles et Gare - Tilleul étaient à double voie.



MOTRICES 9 ET 11

(Photo R. Temmerman)

## II. Le matériel roulant.

Il comportait treize motrices, toutes à deux essieux, dont voici les constructeurs, les dates de mise en service et les caractéristiques.

### a. Série 1 à 4.

Construites aux Usines Rathgeber, à Munich, elles furent mises en service le 28 juillet 1897. La motrice n° 4 ne sortit toutefois que le 29 juin 1898.

Puissance :	2 x 25 CV
Tare :	8 t
Longueur :	7,35 m
Largeur :	1,97 m
Places assises :	14
Places debout :	18
Diamètre des roues :	0,82 m

### b. Série 5 et 6.

Construites à la Fabrique suisse de wagons de Schlieren, elles furent toutes deux mises en service le 14 juin 1900. Leurs caractéristiques sont les mêmes que celles de la série précédente, à l'exception du fait qu'elles offraient 12 places assises et 20 places debout.

### c. Série 7 et 8.

Construites aux Usines Rathgeber, à Munich, elles furent mises en service les 31 décembre 1904 et 6 février 1905.

Puissance :	2 x 25 CV
Tare :	9 t
Longueur :	7,30 m
Largeur :	1,97 m
Places assises :	12
Places debout :	18
Diamètre des roues :	0,82 m

### d. Série 9 à 13.

Elles furent construites par la S.I.G. Neuhausen (Société Industrielle Suisse) et les dates de mise en service s'échelonnent comme suit :

9. 2 mars 1913.
10. 27 février 1913
11. 1er mars 1913
12. 6 mars 1913.
13. 9 mars 1913.

Puissance :	2 x 50 CV
Tare :	11,7 t
Longueur :	9,20 m
Largeur :	2,00 m
Places assises :	18
Places debout :	27
Diamètre des roues :	0,91 m



## LE FANAL DE SCHEPDAAL

1er trimestre 1972

Vie de l'AMUTRA et du Musée



### Matériel Roulant.

Au cours des derniers mois, de nombreux transferts de matériel roulant ont été effectués. Au début du mois de janvier, le gyrobus G.3 et l'autobus parisien 3271, garés à Schepdaal, ont été transférés vers l'ancien dépôt du Vivier d'Oie. Accidenté en cours de route, le gyrobus a été dirigé sur les ateliers de Cureghem pour y être réparé. Ces transferts avaient pour but de protéger ces deux véhicules des rigueurs de l'hiver. L'autobus parisien ne sera probablement pas ramené à Schepdaal en raison, à la fois, de son état qui nécessite une restauration complète et de l'encombrement actuel du Musée.

En outre, dans le courant du mois de janvier également, est arrivé à Schepdaal l'autobus vicinal n° 970, en provenance de Melreux. Fort malheureusement, la caisse de ce véhicule qui date de 1953 est dans un état de délabrement regrettable et peu compatible avec son exposition au Musée.

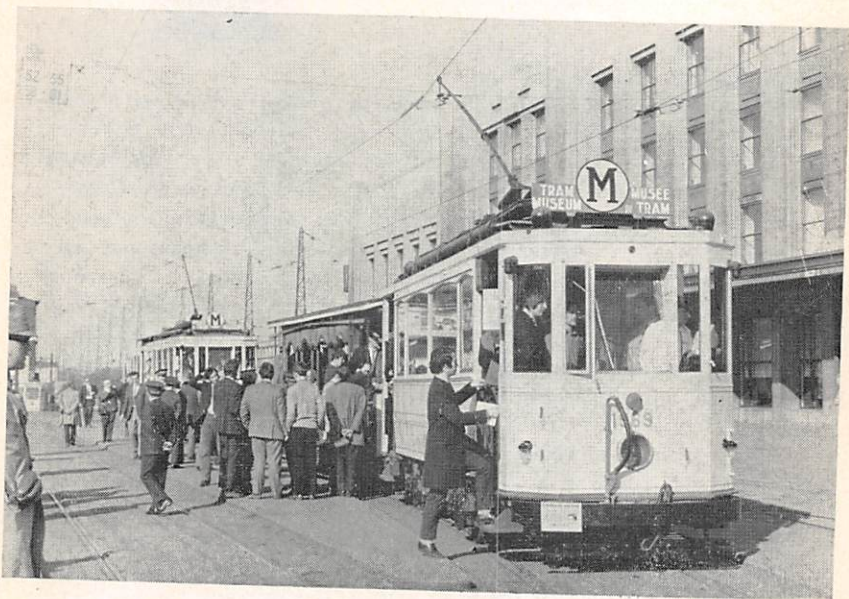
A l'occasion du dixième anniversaire de son Musée, notre Association a organisé sur le réseau de la S.T.I.B. une sortie avec le matériel ancien dont la préservation nous a été confiée. Garé jusqu'à présent à Haacht et devant de toute manière être renvoyé à Bruxelles, ce matériel a été transféré du 21 au 24 février au dépôt de Woluwé. Il s'agissait des motrices 1969 (réversible) et 1763 et des remorques 29 (ouverte) et 671. Des marches d'essai effectuées sur la ligne de Tervueren prouvèrent l'excellent état des motrices qui furent complètement révisées et munies de nouveaux moteurs de traction.

Cette sortie que l'on peut qualifier sans exagération de triomphale, a suscité sur tout le parcours des deux rames historiques un intérêt général, aussi amusé que sympathique, de la part du public. Il ne fait aucun doute que, dans la soirée de ce samedi 25 mars, bon nombre de Bruxellois se seront rappelé bien des souvenirs évoqués par le passage de ces deux convois d'un autre âge !

Notre Association tient à remercier la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles pour tout ce qu'elle a bien voulu faire pour permettre à ces voitures de circuler le 25 mars, et tout particulièrement Monsieur Robert Hanocq, Directeur du Matériel Roulant Tramway et Métro ainsi que Messieurs Toussaint et Defraigne qui ont ordonné et supervisé les opérations de révision de ce matériel.

Les 13 et 14 mars, les voitures 114 de Liège et 500 de Paris ont quitté la remise de la S.N.C.B. à Forest en direction de Woluwé. Si la motrice liégeoise 114 est malheureusement très abimée, la voiture parisienne pourra être restaurée beaucoup plus aisément. En effet la simple reconstruction de ses paravents permettrait de lui rendre son aspect S.T.C.R.P. de 1925.

Les voies mises à notre disposition à Woluwé par la S.T.I.B. sont maintenant complètement occupées et d'autres transferts ne sont plus prévus avant un certain temps. Ce répit profitera d'ailleurs grandement à nos finances qui ont été durement mises à contribution pour couvrir tous les transferts qui ont été effectués par le tracteur routier vicinal AT 553.



BRUXELLES (ESPLANADE DE LA GARE DU NORD)

(Photo R. Bastaens)

### Au Musée

Les travaux de restauration de la remorque n° 11620 se sont poursuivis inlassablement. Disparus sous l'effet de l'humidité, certains éléments ont dû être reconstitués. L'intérieur de cette voiture est pratiquement terminé et la fin des travaux peut donc être envisagée dans des délais raisonnables.

De même, la motrice n° 9704 est en bonne voie d'achèvement grâce au travail remarquable de Messieurs Vanderstraeten et Devroey. Munie de plaques directionnelles de Malines, cette voiture illustrera la présence du tramway dans la cité archiépiscopale.

Le wagon à gadoue n° 8054 est pratiquement terminé. Présenté lors de la réouverture du 25 mars, c'est le seul wagon à marchandises en état d'exposition.

Les débuts de la onzième saison d'exploitation sont particulièrement prometteurs puisque, en deux week-ends, nous avons déjà enregistré 560 entrées de visiteurs. Une campagne publicitaire devant être incessamment lancée, il ne fait aucun doute que ce chiffre, déjà important, s'améliore encore sensiblement.

Nous en profitons pour lancer à tous nos Membres le traditionnel appel de début de saison ! Déjà, une permanence a dû être assurée par Monsieur Debruyne. Nous osons espérer que nos Membres répondront massivement à la circulaire qui leur a été envoyée le 10 avril. Dans le cas contraire, le Musée devrait finalement fermer ses portes le samedi ! Les conséquences d'une telle décision seraient particulièrement lourdes pour toute notre Association et pour notre Musée en particulier.

Pourtant, si chacun de nos Membres effectuait une permanence à tour de rôle, chacun ne devrait en assumer une que tous les huit ans !

L'engagement d'un retraité de la S.N.C.V. est actuellement hors de question étant donné les dépenses diverses que nous devons affronter en cette période.

Nous remercions vivement d'avance nos Membres pour ce qu'ils voudront bien faire pour ce Musée qui est le leur.

Divers vols ont à nouveau été commis ces derniers temps au préjudice de notre Association. Les manivelles de contrôler de la motrice parisienne ont disparu. A Schepdaal, le lundi 3 avril, des plaques de paravent de la voiture d'Ostende et de l'autorail n° 193 ont été volées. En outre, certaines voitures urbaines ont déjà reçu également des visites dont le mobile n'était ni la curiosité ni la probité ! Plus que jamais, notre Association est fermement décidée à entamer des poursuites judiciaires contre toute personne convaincue de vol, de déprédation ou de destruction à son préjudice.

Lors de la visite de réouverture du samedi 25 mars, diverses critiques semblent avoir été formulées quant à l'état d'entretien du matériel du Musée. Une mise au point paraît s'imposer à ce sujet.

Jusqu'en 1966-1967, le matériel roulant que la S.N.C.V. nous a confié, avait été préalablement presque complètement restauré. Depuis cette période et pour des raisons principalement d'ordre budgétaire, cela n'a plus été possible et de nombreuses voitures sont parvenues à Schepdaal dans l'état où elles se trouvent. Les travaux de restauration et bien souvent de reconstitution, demandent beaucoup de temps et, vu leur ampleur, ont absorbé finalement toutes les énergies. L'entretien ne peut donc plus se faire que sporadiquement et en fonction des possibilités. Cette regrettable situation résulte principalement du fait que la presque totalité des quelque 370 Membres de notre Association se désintéresse complètement de ce qui se passe à Schepdaal. Cette situation a des conséquences parfois très graves pour l'ensemble du matériel exposé. C'est ainsi qu'un des joyaux de toute notre collection, la motrice n° 19, malgré les soins assidus de son titulaire, devra subir incessamment une cure de rajeunissement assez approfondie et coûteuse. Il en est de même, par

exemple, pour toutes les locomotives à vapeur et pour plusieurs remorques.

Cette situation ne fera que se dégrader encore davantage à l'avenir et, seule, l'aide de tous nos Membres pourra nous permettre de mettre fin à cet état des choses très préjudiciable à la haute renommée que notre Musée a acquise un peu partout à juste titre.

Rappelons encore, si besoin est, que tous ceux qui veulent nous aider peuvent le faire de plusieurs manières, selon leur goût, leurs aptitudes, leurs possibilités et leur capacité, soit pour l'entretien du matériel roulant, soit pour celui des installations fixes (voies, bâtiments, etc.), soit pour la restauration du matériel roulant et d'exposition, etc. etc. Toutes ces activités se passent le dimanche après-midi.



MOTRICE 1969 EN SERVICE REGULIER.

(Photo R. Pletinckx)

### Informations Diverses.

La date d'ouverture de la bibliothèque a été fixée au dimanche 7 mai. Elle sera donc accessible tous les dimanche de 14 h 30 à 17 h 30, suivant les modalités et conditions qui ont été précisées dans la circulaire récente, relative à ce sujet.

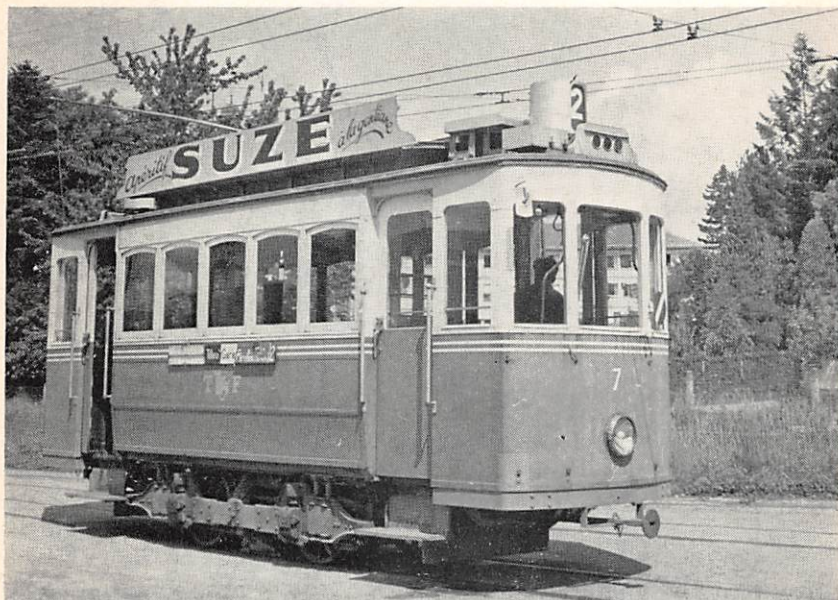
Un nouveau catalogue est actuellement en cours de préparation. Il sera publié sous forme d'un numéro de la revue et présentera tout le matériel roulant vicinal actuellement préservé. Le matériel des réseaux urbains fera l'objet d'un ouvrage similaire ultérieur lorsque la section qui leur sera consacrée, aura pu être réalisée.

M.G.S.

J.d.M.

(Suite de la page 6)

Tout ce matériel était équipé du frein à vis, du frein rhéostatique et du frein électromagnétique sur rails. La prise de courant se faisait par perche à roulette.



MOTRICE 7 AU DEPOT DE FRIBOURG.

(Photo R. Temmerman)

Il est à noter que la puissance de 50 CV des huit premières unités était très faible pour les conditions locales, vu notamment la présence d'une rampe de 100 0/00 à la rue de Lausanne.

Cette compagnie n'a jamais possédé de remorques, mais disposait par contre de quatre wagons de service.

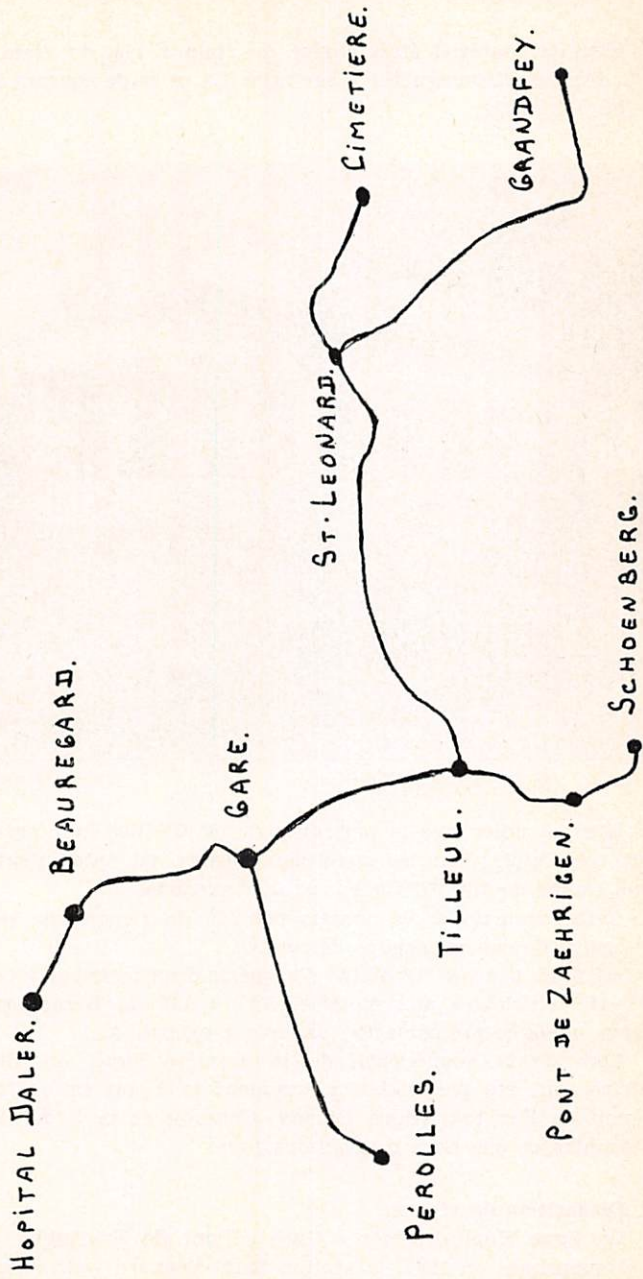
En 1945, il avait été décidé d'acquérir deux motrices à bogies du type VST II, semblables aux motrices 141 à 145 de Berne et 81 à 83 de Genève, mais ce projet ne fut pas mis à exécution.

Lors de la suppression de la dernière ligne, en 1965, plusieurs motrices ont été préservées, notamment la 1 qui est en possession du Chemin de Fer touristique Blonay - Chamby et la 5 qui a été confiée à l'Amutra et que nous connaissons tous.

### III. Disparition du réseau.

La ligne Hôpital Daler - Gare - Pont de Zahringen - Schoenberg a été supprimée en 1947, la section Saint-Léonard - Grandfey en 1957 et

# TRAMWAYS DE FRIBOURG.



SA.

la dernière ligne (la plus importante), Pérolles - Gare - Saint-Léonard - Cimetière en 1965.

La section Grandfey - Saint-Léonard, qui ne servait qu'au trafic d'excursions a été supprimée sans remplacement, alors que les autres lignes sont actuellement exploitées par trolleybus.

C'était un tout petit réseau, qui desservait une ville contenant à peine 14.000 habitants. Son histoire fut paisible, mais méritait d'être racontée.

#### **Note complémentaire.**

Puisque l'occasion s'en présente, ajoutons quelques mots sur les autres réseaux de tramways suisses.

Les tramways ont disparu en 1948 à Bienne, en 1952 à Winterthur, en 1958 à Saint-Gall, Martigny, Vevey-Villeneuve et Zoug, en 1959 à Locarno, Thoune et Interlaken, en 1960 à Lugano, en 1961 à Lucerne, et enfin en 1965 à Schaffhouse et Schwitz-Brunnen.

Les tramways subsistent actuellement à Genève (ligne 12), Neuchâtel (lignes 3 et 5), Berne (lignes 3, 5 et 9), Zurich (lignes 2 à 15) et Bâle (lignes 1, 2, 3, 4, 6, 7, 11, 12/14/22, 15, 16, 18, 24 et BEB).

**LES MOTRICES 10374 - 10394 DE LA S.N.C.V.**

**par E. Faider**

#### **1. Description.**

Ces jolies motrices, dont la ligne, très sobre et élégante, sont d'une conception allant totalement à l'encontre des traditions vicinales de l'époque. Très légères, à poste de conduite unique, elles furent les premiers véhicules de la S.N.C.V. à être équipés de portes pliantes automatiques, de poste fixe pour receveur et de l'éclairage fluorescent. Les marche-pieds se relevaient automatiquement lors de la fermeture des portes. C'est le seul type de véhicule équipé de ce mécanisme qu'ait connu la S.N.C.V.

Le compartiment, unique, offrait trente-quatre places assises, sur sièges en simili-cuir vert foncé. Les plates-formes et l'allée centrale acceptaient au total septante voyageurs debout.

Elles étaient équipées du frein Westinghouse. L'ouverture des portes et la fermeture de la porte avant étaient assurées par le conducteur, tandis que le receveur était chargé de la fermeture de la porte arrière. Un voyant vert situé sur le tableau de bord signalait au conducteur que les portes étaient fermées et l'autorisait à prendre le départ.

## 2. Caractéristiques.

Voie :	1,000 m
Longueur hors-tout :	14,190 m
Largeur hors-tout :	2,220 m
Distance d'axe en axe des bogies :	6,570 m
Empattement du bogie :	1,800 m
Hauteur rail-toiture :	3,600 m
Tare :	17,300 t
Puissance uni-horaire :	4 x 63 CV
Moteurs :	MTV 505 (10374-10388) MTV 215 (10389-10394)

## 3. Adjudication et mises en service.

Constructeur : Usines de Braine-le-Comte.  
Adjudication : 3 octobre 1946.

Mises en services :

— 10374 :	20 septembre 1949.
— 10375 :	26 septembre 1949.
— 10376-10380 :	21 octobre 1949.
— 10381-10385 :	23 novembre 1949.
— 10386 :	13 décembre 1949.
— 10387 :	30 décembre 1949.
— 10388 :	31 janvier 1950.
— 10389 :	5 août 1949
— 10390 :	10 août 1949.
— 10391 :	25 août 1949.
— 10392 :	1 septembre 1949.
— 10393 :	6 septembre 1949.
— 10394 :	12 septembre 1949.

## 4. Historique.

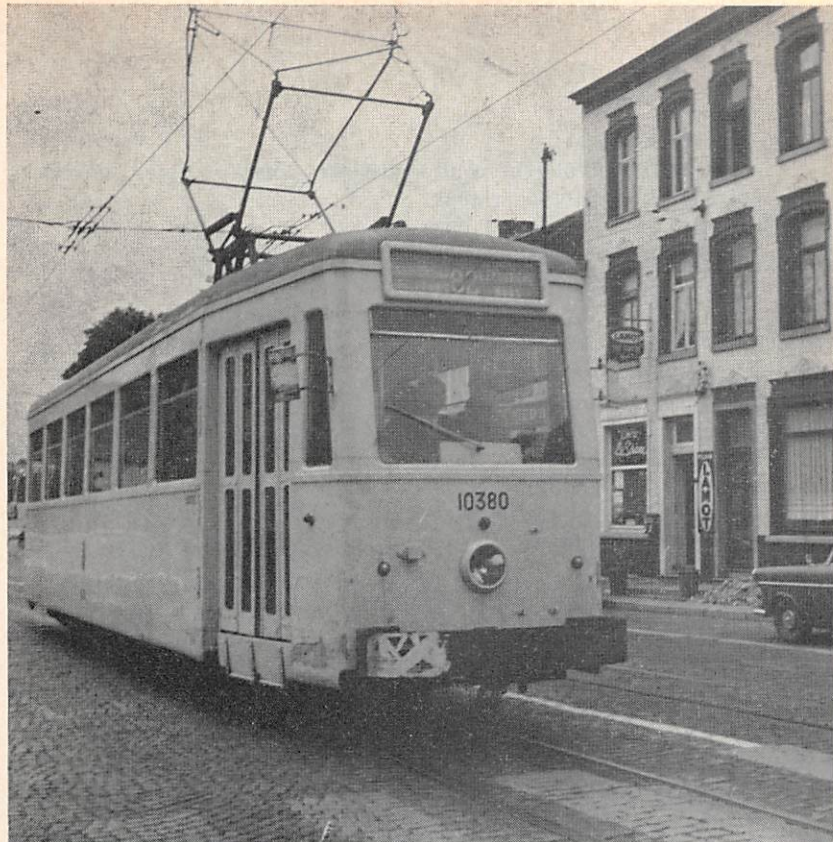
Ces motrices connurent une histoire assez mouvementée.

Mises en service sur le réseau de Charleroi (Lignes 56, 61, 65, 66, 67, 68, 85, 86), elles passèrent progressivement à La Louvière de 1950 à 1960. A Charleroi, elles assurèrent donc du service, du 17 mai 1953 au 7 février 1955, sur l'éphémère ligne interurbaine Charleroi - Namur.

Durant l'année 1952, les 10385 à 10389 et la 10394 firent une éclipse de quelques mois sur la ligne vicinale Bruxelles - Louvain, où elles circulèrent sans remorque en maintenant très facilement la vitesse commerciale de 26,100 km/heure, en dépit de deux traversées urbaines.

Le 8 octobre 1950, la 10375 fut gravement endommagée lors d'un déraillement spectaculaire à Roux (Plomcot). Elle subit, lors de sa remise en état, une assez importante modification : sa porte arrière fut supprimée et remplacée par une porte centrale, et le poste de perception déplacé de l'arrière à l'avant. Elle circula ainsi transformée sur les lignes de Charleroi alors exploitées par P.C.C. (Lignes 41, 56, 60, 61, 62, 63, 64) avant de passer à La Louvière en 1960.





MOTRICE 10380

(Photo de l'auteur)

Dans la région du Centre, ces motrices furent affectées, en ordre principal, aux lignes reliant Charleroi à La Louvière et à Mons (Lignes 30, 31, 80, 82), mais il ne fut pas rare de les voir sur la ligne La Louvière - Binche (36) où elles maintinrent aisément l'horaire très serré, allant même jusqu'à tracter deux remorques.

En 1962, débuta leur déclassement.

Un détail amusant : lors de la suppression du tram 82 entre Maurage et Mons, le 20 août 1962, la 10382, qui avait assuré le dernier service par tram électrique sur cette section, rentra au dépôt de Quaregnon, bien que basée au dépôt de La Louvière. Jamais elle ne regagna son dépôt d'attache, restant en souffrance à Quaregnon jusqu'à son déclassement définitif, en février 1968.

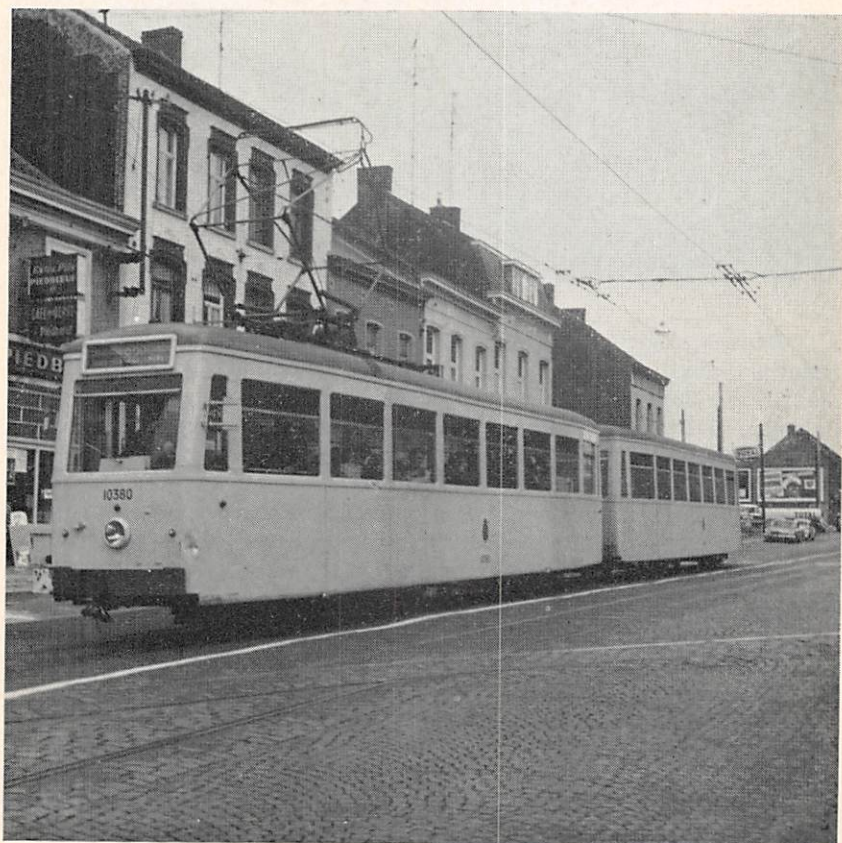
Le 12 mai 1964, sur la ligne 80, la 10384 et la 10389 entrèrent en collision frontale dans la tranchée entre les deux ponts du chemin de fer, à Strépy-Bracquegnies, entraînant dans leur perte les remorques 19460 et 19468. Ces quatre véhicules ne furent pas remis en état.

La 10394 fut retirée du service, suite à une collision relativement peu importante avec un véhicule routier survenue à Houdeng-Goegnies, le 15 décembre 1964.

## 5. Déclassements.

Ces véhicules circulèrent pour la dernière fois aux dates suivantes :

20 août 1962 :	10375 et 10382.
12 mai 1964 :	10384 et 10389.
15 décembre 1964 :	10394.
19 juin 1966 :	10379.
22 octobre 1966 :	10392.
25 octobre 1966 :	10393.
18 décembre 1966 :	10376.
21 février 1967 :	10391.
25 février 1967 :	10387
26 février 1967 :	10390.
3 mars 1967 :	10374.
13 mai 1967 :	10383 et 10388.
4 juillet 1967 :	10377, 10378, 10380, 10381, 10385 et 10386.



MOTRICE 10380 ET REMORQUE 19471.

(Photo de l'auteur)

Actuellement, tout ce matériel est démolì, exception faite de la 10377, achetée par un particulier qui en a fait un pavillon de chasse en Ardennes Françaises, et de la 10393, exposée au Musée Vicinal de Schepdaal, depuis le 14 mars 1969.



## L'ACTUALITE EN BREF

### A la S.N.C.V.

Depuis le lundi 14 février 1972, le système déjà instauré sur la ligne W (Bruxelles - Wemmel), c'est-à-dire le service O.M.T. en dehors des heures de pointe et l'accès au véhicule par l'avant même lorsque la voiture est desservie par deux agents, a été étendu aux lignes G (Bruxelles - Grimbergen) et S (Bruxelles - Het Voor).

### A la S.T.I.B.

Depuis le mardi 18 janvier 1972, les tramways de la ligne 19 utilisent le tunnel de pré-métro de la petite ceinture. Les voies de surface entre le square Henri Frick et la place du Trône, de même qu'entre la Porte de Namur et la rue des Drapiers, sont désaffectées.

Rappelons que ce tunnel de pré-métro est desservi par les tramways des lignes 101, 102 et 103 depuis le 21 décembre 1970. Les tramways de la ligne 18 l'empruntèrent à leur tour à partir du 30 mars 1971 (et non à partir du 30 avril, comme il a été mentionné par erreur à la page 14 du n° 37 de « Présence du Tramway »).



## PETITES ANNONCES

En vue de compléter ses archives, mises à la disposition des membres, l'A.M.U.T.R.A. serait désireuse d'acquérir les listes de mise en service de matériel vicinal, motrices électriques, remorquées, autorails, locomotives à vapeur.

En outre, elle recherche, pour amorcer la constitution d'une photothèque, les documents photographiques relatifs à :

- Chemin de Fer Electrique Bruxelles-Tervuren ;
- Réseaux des Tramways Bruxellois (trams et trolleybus), Chemins de Fer Economiques, réseau de Bruxelles ; réseau des Autobus Bruxellois, pour la période s'étendant de 1925 à 1955 ;
- Réseaux vicinaux de Bruges (urbain), Malines (urbain), Namur (urbain), Hasselt (lignes électriques) et Tournai (lignes électriques).

Toute personne désirant aider l'A.M.U.T.R.A. à acquérir ces documents, destinés à sa bibliothèque, voudra bien se mettre en rapport avec : Michel G. Smet, rue de Pervyse 21 - 1040 Bruxelles, par écrit dans la mesure du possible. L'Association remercie les membres qui voudront bien répondre à son appel.

## 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 jeudi et vendredi 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 inclus
« 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).