

26/11/71



# présence du tramway

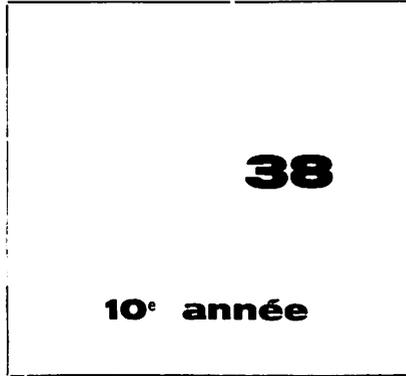
38

bulletin d'information

de l'association pour le musée du tramway

10e année / III  1971  prix 25 fr.

**présence  
du tramway**



**3e trimestre 1971**

## **sommaire :**

- *Les lignes vicinales de La Louvière et du Centre*
- *Les chemins de fer à voie étroite du G.D. de Luxembourg*
- *Nouvelles de l'Amutra*
- *Le Fanal de Schepdaal*
- *Liste des plans de matériel*
- *Actualités en bref*
- *Les voitures articulées de tramway type 7501 de la STIB*

---

Notre photo de couverture : *A Woluwé, le 2 septembre 1971, voyage d'essai d'une des premières unités articulées PCC de la S.T.I.B. Ce document montre nettement l'arrière du véhicule, identique à l'extrémité avant, ces motrices étant destinées à devenir réversibles dans un avenir plus ou moins rapproché (voir informations pages 14 et suivantes).*

(Photo G. Bricman)

# Les lignes vicinales de La Louvière et du Centre

(suite 9 et fin)

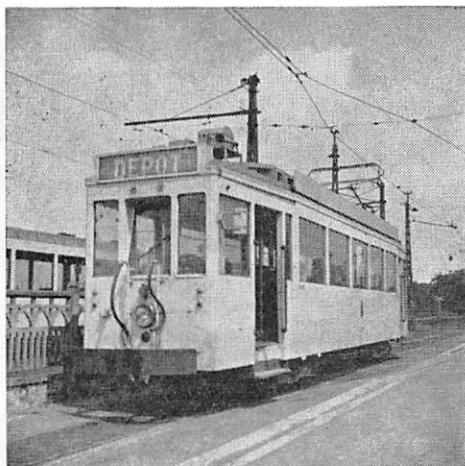
par E. FAIDER et P. DEHON

Revenons, avant de clore le chapitre, à Anderlues et aux lignes 90-92. En 1954, les motrices standard à caisse soudée 10353-10373, attachées à Charleroi et Anderlues, sont transférées à Eugies en vue de leur modernisation en type « E » et de leur affectation au réseau du Borinage. Au fur et à mesure de leur départ, Anderlues reçoit, pour les lignes 90-92, des standard boraines à caisses rivées et non transformées, réparties parmi les séries allant de 10163 à 10292.

Cette situation durera deux ans, après quoi le dépôt d'Anderlues recevra une série de motrices type « S ». Elles seront affectées à la ligne 90 (dès le 15 décembre 1956) ainsi qu'à la ligne de Thuin (n° 92) un peu plus tard.

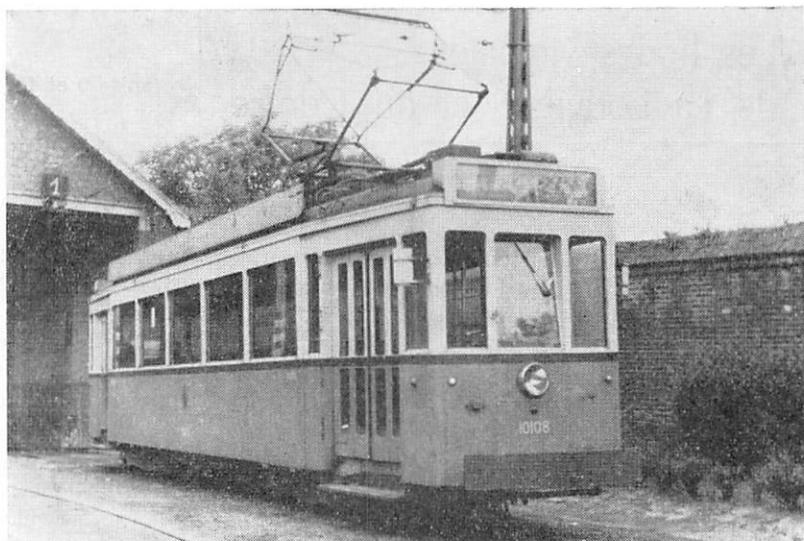
Le 27 mai 1962, la fréquence de desserte étant réduite sur la section Binche-Mons de la ligne 90, les services limités au tronçon Charleroi-Binche circuleront sous plaque 93.

Signalons un autre détail : la mise en service, au cours du 1er semestre de 1960, d'une motrice type « N » (la 41001) sur le réseau du Centre, où elle a assuré le service de la ligne 38. Cet essai de courte durée resta sans suites, et le véhicule fut transféré à Bruxelles le 18 août 1960.



LA 10357, UNE DES 40  
MOTRICES STANDARD  
MODERNISEES EN TYPE « E »  
AUX ATELIERS D'EUGIES.

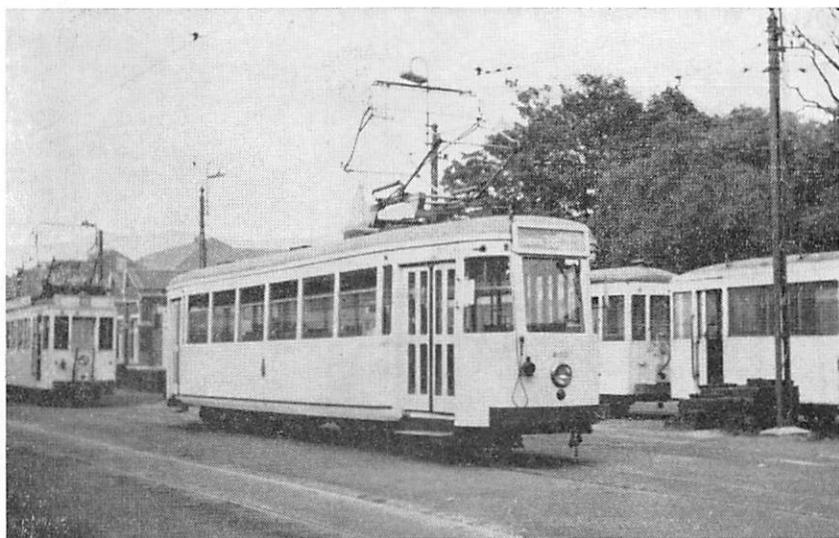
LA PHOTO A ETE PRISE  
A EUGIES PEU APRES  
LA TRANSFORMATION.  
(Photo Ed. De Backer)

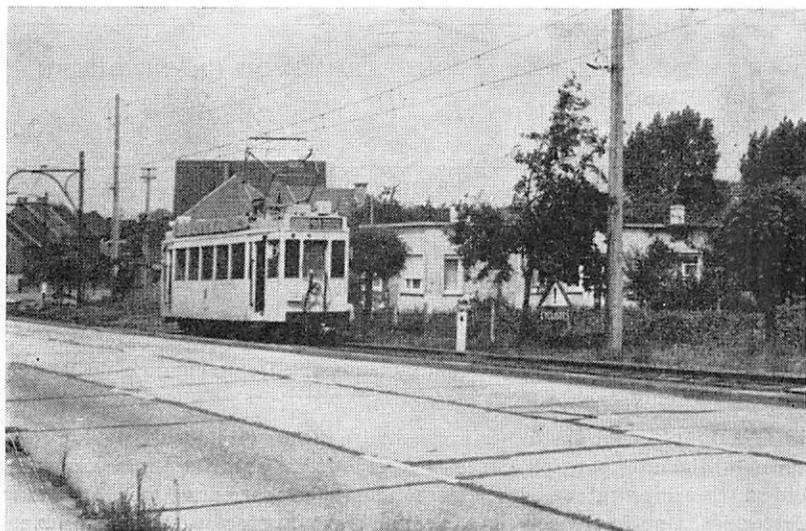


UNE DES 7 MOTRICES STANDARD UNIDIRECTIONNELLES A PORTES PNEUMATIQUES,  
PHOTOGRAPHIEE A LA LOUVIERE LE 29 MAI 1960 (Photo Ed. De Backer)

\* \* \*

LA MOTRICE TYPE « N » 41001 AFFECTEE AU SERVICE DE LA LIGNE 38 AU DEBUT DE  
L'ANNEE 1960. CI-DESSOUS, A LA LOUVIERE LE 4 JUIN 1960. (Photo P. Dehon)





AU COURS DES ANNEES 1954 A 1956, LA LIGNE 90 A ETE DESSERVIE PROVISoireMENT PAR DES MOTRICES STANDARD A CAISSE RIVEE REPARTIES PARMi LES SERIES ALLANT DE 10163 A 10292. CI-DESSUS, UNE DE CES MOTRICES PHOTOGRAPHIEE DANS LA TRAVERSEE DE ST. SYMPHORIEN. (Collect. P. Dehon)

\* \* \*

## CONCLUSION

Nous voici donc arrivés au terme de ce long survol d'histoire vicinale en terre hennuyère. Nous n'osons pas en terminer sur une note optimiste, car il est très probable que tôt ou tard, le réseau du Centre disparaîtra comme ses semblables des autres régions. Mais nous nous consolons en remarquant que, si le tram vicinal disparaît progressivement à Bruxelles, et que c'est chose faite à Gand, à Liège et à Anvers, dans le Centre, il ne quittera pas ses amis dans l'immédiat. Grâce à sa ponctualité et à la conscience professionnelle de son personnel, il continue à y rencontrer la faveur du public et à brandir l'étendard qu'il tient fièrement depuis trois quarts de siècle.

★ ★ ★

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

par Ch. MAYER (suite 2)

Ce programme prévoyait en outre deux nouveautés :

- une ligne à traction électrique reliant les localités du bassin industriel du sud du pays,
- l'électrification du tronçon Luxembourg-Dommeldange de la ligne vicinale d'Echternach.

Le financement des lignes à construire devait être assuré par un fonds spécial alimenté par les concessions minières accordées directement à l'industrie sidérurgique, et par une participation active des communes desservies. Une fois encore, le développement du réseau ferroviaire luxembourgeois restait lié à la grande richesse nationale qu'est le minerai de fer exploité au sud du pays.

Pendant la première guerre mondiale, les travaux de terrassement furent entrepris en divers endroits à titre de travaux de chômage. Ils furent poursuivis à un rythme très réduit au lendemain du conflit. Ainsi, toute l'infrastructure de la ligne Junglinster - Larochette fut-elle exécutée, de même que sur certains tronçons des autres lignes. Divers ouvrages d'art, tranchées et remblais disséminés dans la campagne, témoignent encore des intentions des autorités de l'époque de poursuivre une œuvre déjà dépassée par l'évolution des transports routiers, qui commençaient à se développer. La crise économique de l'entre-deux-guerres s'opposa à l'acquisition des matériaux pour la pose de voies, qui fut retardée d'année en année. Enfin, en 1930, un premier bout de ligne fut terminé entre Larochette et Heffingen, y compris l'embranchement des carrières d'Ernzen.

Entretemps, la situation avait évolué et l'existence du réseau en service commençait à être remise en question. On ne doit donc pas s'étonner que les travaux furent arrêtés définitivement. Même la pose de la voie entre Heffingen et Junglinster n'eut plus lieu. Le réseau à voie étroite, unifié à partir de 1934, avait atteint son développement maximum et allait connaître le sort de la plupart des réseaux de cette nature.

Les deux derniers projets du programme de 1911 furent réalisés ultérieurement, mais sans la participation de l'Etat. Ainsi, la construction du réseau à traction électrique au sud du pays fut réalisée par les communes intéressées, qui avaient créé à ces fins le « Syndicat des Tramways Intercommunaux dans le Canton d'Esch » (TICE). L'électrification du

tronçon urbain de la ligne vicinale d'Echternach fut réalisée par l'administration communale de Luxembourg, qui l'incorpora à son réseau de tramways urbains (Tramways de la Ville de Luxembourg - TVL). Cette ligne resta toutefois soumise à une exploitation particulière, du fait de la circulation simultanée de trains de voyageurs et de marchandises, et de trams urbains. Ces deux réseaux ont été décrits dans des numéros précédents de « Présence du Tramway ».

\* \* \*

6) *L'extension projetée du réseau vicinal.*

Déjà en 1894, devant le succès des lignes cantonales mises en service quelques années plus tôt — succès d'ailleurs tout relatif, qui ne laissait apparaître qu'un insignifiant bénéfice d'exploitation — de nouvelles demandes de concession de lignes à voie étroite furent présentées. L'utilité de ces lignes ne pouvait être contestée du fait qu'elles devaient desservir des régions de loin plus peuplées que les régions parcourues par les lignes cantonales. Il s'agissait en fait de créer, à l'ouest du pays, un véritable réseau maillé qui devait comprendre les lignes suivantes :

Rédange-sur-Attert - Grosbous - Ettelbruck ;

Luxembourg - Noerdange ;

Mersch - Arlon.

La dernière ligne devait assurer à Arlon la jonction au réseau vicinal belge (lignes Arlon - Ethe et Arlon - Bastogne).

L'Etat, qui avait à l'époque d'autres projets, ne s'intéressa guère à ces nouvelles lignes, dont la première avait déjà été à l'étude lors de l'établissement des lignes des Chemins de Fer Cantonnaux. Il s'agissait d'abord de réaliser les deux lignes vicinales dont question au chapitre précédent. Déjà lors de la mise en service de la ligne d'Echternach, des promesses avaient été faites pour la construction d'un embranchement de Junglinster vers Larochette, terminus de la ligne des Chemins de Fer secondaires depuis 1882. Ainsi, on envisageait une liaison directe de Larochette avec la capitale et on espérait tirer de son isolement la ligne existant vers Cruchten. En tout cas, le fermier de la ligne vicinale Luxembourg - Echternach avait dû s'engager à exploiter le nouveau tronçon dès sa mise en service.

Malgré tous les efforts entrepris, il fallut attendre 1911 avant qu'une loi autorisât l'Etat à procéder à la construction de nouvelles lignes. Ce projet très important reprenait les lignes déjà citées, à savoir :

— Rédange-sur-Attert - Ettelbruck,

— Luxembourg - Noerdange,

— Mersch - Arlon,

— Junglinster - Larochette, avec un embranchement de Heffingen aux carrières d'Ernzen.

(à suivre)

## nouvelles de l'amutra

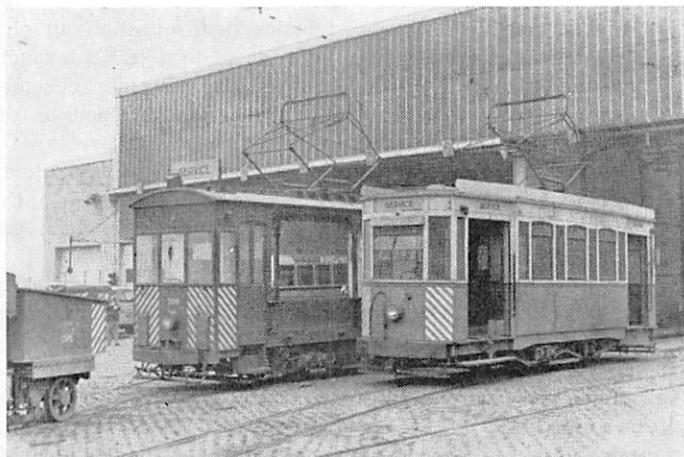
Le samedi 5 juin, notre association avait prévu une visite du réseau de la S.T.I.C., plus couramment connu sous le nom de « tram vert de Charleroi ». Cette visite s'est avérée d'autant plus indiquée que l'avenir des lignes ferrées de cette société est menacé.

C'est dans le convoi formé de la motrice 415 et de la remorque 43 que les 55 participants ont quitté la gare de Charleroi Sud, à 9 h 30, pour atteindre, via les lignes 5 et 15, la Place de Châtelineau, terminus du service no. 15.

Le retour se fit par le même itinéraire jusque Charleroi où, à hauteur du Pont de la Sambre, on continua en direction de Loverval via la ligne no. 9. De ce point, le convoi revint au Bd Thirou, à Charleroi, où eut lieu la pause de midi.

L'après-midi, l'excursion reprit au même point et permit aux membres de parcourir les lignes 2 et 7 à destination de Fleurus, avec une halte et une visite au dépôt de Montignies-sur-Sambre. On revint de Fleurus par le même trajet jusqu'à Charleroi Nord, d'où fut emprunté l'itinéraire de la ligne 8, jusqu'à son terminus de Châtelet. De là, retour à Charleroi pour atteindre l'autre terminus de la ligne 9, à Jumet : cette dernière section, d'ailleurs écourtée de 500 mètres à cause des travaux causés par la bretelle de l'autoroute de Wallonie, étant la plus passionnante par la curiosité de son itinéraire varié et des spectaculaires remaniements des quartiers desservis.

*(suite à la page 11)*



DEUX MOTRICES POUR SERVICES SPECIAUX (Nos 200 ET 202) AU DEPOT DE LA S.T.I.C. LE 5 JUIN 1971.  
(Photo J. de Meurs)

## LE FANAL DE SCHEPDAAL

III<sup>e</sup> trimestre 1971

Vie de l'AMUTRA et du Musée



### A l'AMUTRA

Nous avons le plaisir d'informer nos membres que la bibliothèque de l'AMUTRA sera accessible à partir de Pâques 1972 ; l'emprunt de livres se fera suivant des modalités qui seront communiquées d'ici quelques temps.

Les deux bibliothécaires, MM. Van Campenhout et Delafontaine, ont déjà trié près de 1100 ouvrages, dont certains sont du plus haut intérêt.

En outre, le service photographique a été repris en main par notre ami Roger Bastaens, qui s'emploie activement à liquider les commandes en attente. Des renseignements à ce sujet seront publiés très bientôt. Voilà deux nouvelles qui ne manqueront pas de réjouir nos membres.

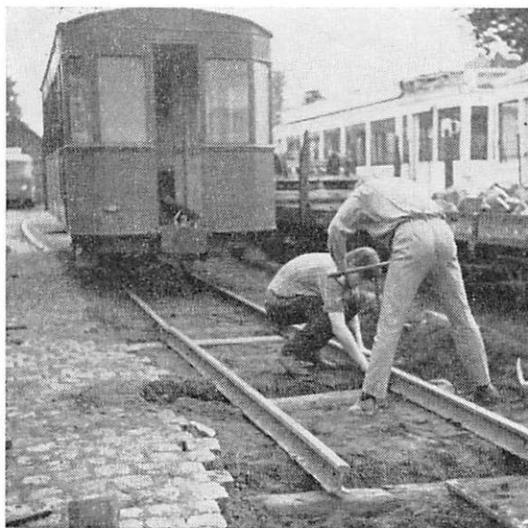
\*

### Au Musée de Schepdaal

Les travaux se poursuivent sur plusieurs voitures, à savoir les motrices nos. 9603 (Bruxelles) et 9704 (Malines), et la remorque 11620 (Bruxelles). La 9704 a été retôlée par MM. Devroey et Vanderstraeten, qui font chaque semaine un long déplacement pour travailler à cette voiture. Il est regrettable qu'elle ne puisse être remise dans son état « Malines », mais doit rester voiture-échelle... La 9603, débarrassée de ses accessoires, et la 11620 sont activement préparées pour la peinture finale.

Le châssis de la 11620, se trouvant dans un indescriptible état d'encrassement, a dû être dégagé de tous ses appareils ; la voiture, levée au mois de mai, n'a pu encore être remise sur rails, en raison de l'ampleur des dégâts : quatre membres, MM. Hublet, Francotte, Brohée et Smet sont attelés à cette tâche des plus indispensables. La totalité de la timonerie et des organes de roulement et de suspension a été démontée pour réparation.

La peinture des voitures se fera désormais au pistolet ; le médiocre aspect de la 9537, peinte au pinceau et au rouleau, nous a décidé à ce changement. Nous espérons pouvoir achever complètement ces deux voitures pour Pâques. L'intérieur de la 11620 est totalement ruiné et demandera de longues réparations.



UNE EQUIPE DE MEMBRES  
ACTIFS SURPRISE EN PLEIN  
POSE DE VOIES.

A L'ARRIERE-PLAN,  
LA VOITURE-CAMPING  
A.2121, ALIAS VC.1.

(Photo P. Meeuwig)

La circulaire relative aux titulaires de véhicules n'a remporté qu'un bien faible succès... Nous remercierons d'autant plus vivement MM. Taymans, Collin, Brohée, Hoste, Delafontaine, De Wandeler, Jones et Hublet pour les tâches qu'ils assument. Signalons que quatre de ces personnes sont membres actifs... Nous lançons un pressant appel à tous nos membres, notamment les jeunes, pour qu'ils veuillent bien prendre en mains une voiture. Le travail n'est pas bien difficile, et il n'est nul besoin de posséder des connaissances techniques (1).

Cette même circulaire insistait sur la difficulté d'assurer les permanences de caisse à Schepdaal ; notre appel n'a pas été entendu, et plus des trois-quarts des permanences a dû être assuré par un membre actif. D'où de nouveaux retards dans l'entretien et la réparation des voitures... Nous osons supposer que 1971 aura été une exception en la matière.

En raison de la présence de nouveaux véhicules, nous avons procédé à l'allongement de la voie no. 11, par nos soins. Ceci pour dire que les travaux qui reposent sur les quelques membres actifs sont vraiment des plus variés. Joignez-vous aux membres actifs. Vous les aiderez à mieux présenter le musée au public ; il est bien évident que son aspect propre et net est un facteur de succès de grande importance. Dix personnes ne peuvent suffire à entretenir 59 véhicules, en réparer 4 autres, et entretenir en état de marche un auto-rail. Sans compter les travaux aux voies et aux bâtiments. Celui qui veut travailler pour l'AMUTRA trouvera sans aucun doute un travail à son goût : la liste est en effet des plus variées — et des plus longues. Merci à ceux qui entendront et répondront à notre appel.

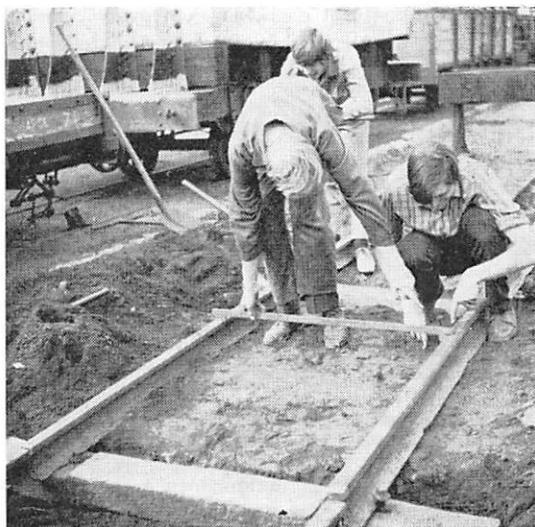
Les petites remises en état continuent d'être assurées par M. Faider. La rame 9314 + 8947 est ainsi magnifiquement réparée, et la motrice 9004 est en cours de remise à neuf. Les travaux y sont plus importants, et plus longs.

Côté collections, nous avons acquis récemment, à prix d'or il est vrai, des pièces très intéressantes. A ce sujet, plusieurs membres nous ont fait part de leur intention de confier ou de donner à l'AMUTRA des plaques et films directionnels anciens, mais hésitent, à la suite de vols commis par des membres peu scrupuleux voici quelques années. La sécurité des pièces est assurée par un coffre-fort, et les clefs ne peuvent être remises qu'à deux personnes. Nous serions très heureux si des membres pouvaient nous confier ou nous donner, pour exposition, des films de Tournai, Courtrai, Mons, Charleroi, Gand et du Centre.

Dans bien des cas, des groupuscules dirigés par des personnes peu scrupuleuses se sont emparés de films destinés au musée, en se présentant aux dépôts vicinaux comme faisant partie de l'AMUTRA. Nous insistons auprès de tous nos membres pour qu'ils nous signalent tout méfait commis de la sorte, passé, présent ou à venir. « La discrétion est garantie ». Vous nous aideriez ainsi à défendre un patrimoine digne d'être exposé au public, et non de rester enfermés dans les armoires de quelque « club » privé. Merci à ceux qui voudront bien nous informer (1).

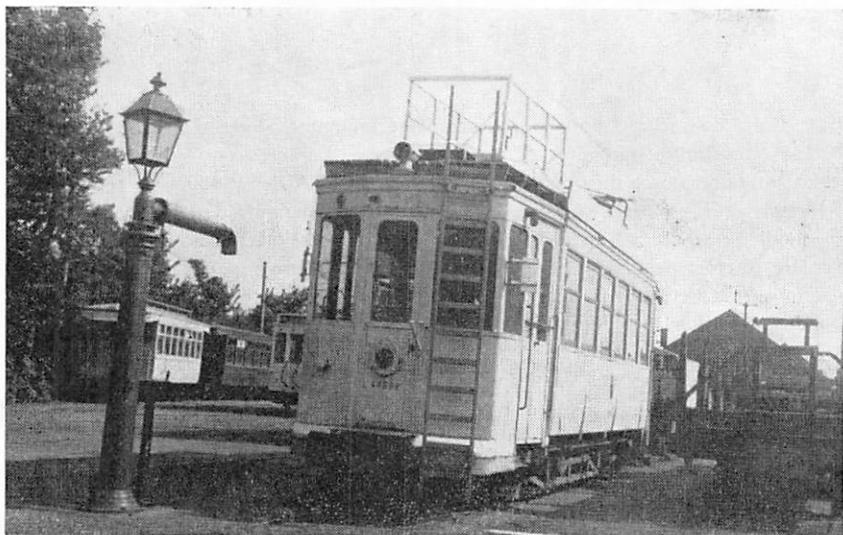
Le matériel de Seraing a donc été transféré à Woluwé. Grâce au geste généreux de la S.T.I.B., qui a mis à notre disposition 150 mètres de voie à Woluwé, nous avons pu sauver de la casse les voitures n° 45, 51, 114, 301, cintreuse et citerne. Signalons que l'accès de ce dépôt est strictement interdit.

Se trouvent également à Woluwé les voitures Standard motrice 1002 et remorque 102 de la S.T.I.B., magnifiquement remises à neuf ; cette réparation fait honneur aux équipes de la S.T.I.B. La motrice réversible 1295 est également garée à Woluwé. Dans un proche avenir, doivent y être acheminées les deux voitures garées à Forest (Liège 114 et Paris 583), ce qui posera des



UNE AUTRE VUE DU MEME  
« CHANTIER ». CES DOCUMENTS ONT ÉTÉ RÉALISÉS  
LE 2 JUILLET 1971.

(Photo P. Meeuwig)



LA MOTRICE-EHELLE 44602, EX-9704, EVOQUEE A LA PAGE 7.

(Photo P. Dehon)

problèmes d'ordre technique. Dans la mesure du possible sera alors transféré le matériel STIB garé à Haacht, et le matériel de Louvain. Pour terminer, nous confirmons qu'il n'est pas prévu d'organiser de visites à Woluwé : ce dépôt est en pleine activité et le restera plusieurs années encore.

Le 9 juillet sont arrivés à Schepdaal les deux wagons sous-station, jadis en service à Dilbeek. Techniquement parlant, l'ensemble est en état de marche, l'aspect de la caisse pouvant laisser supposer le contraire. La motrice n° 378 de Gand est attendue aux environs du 30 septembre. Nous avons également entamé des démarches pour l'acquisition d'une motrice 400 de l'E.L.R.T., véhicule construit en Belgique et ayant circulé un peu partout en France. Nous pensons de même sauver le dernier trolleybus construit en Belgique, le T.57 n° 550 de Liège, mais rien n'a encore été fait.

\* \* \*

## NOS PETITES ANNONCES

En vue de compléter ses archives photographiques, l'AMUTRA serait heureuse d'entrer en possession de documents photographiques relatifs aux : Chemin de Fer Electrique de Bruxelles à Tervuren ; réseau des Tramways Bruxellois, période 1930-1955 ; réseaux vicinaux du Brabant, de Gand, Tournai et Hasselt, toutes époques ; nous serions également heureux d'entrer en possession de photos de matériel belge envoyé en Allemagne ou ailleurs durant la Seconde guerre. Nous recherchons, de même, de vieux films et plaques en bois des réseaux de Gand, Courtrai, Hasselt et Tournai. (1)

---

(1) Adresser la correspondance à ce sujet à Michel Smet, c/o Trammuseum Schepdaal, Ninoofse steenweg 184 - 1750 Schepdaal.

(suite de la page 6)

De Jumet, le retour à Charleroi Sud se fit dans une rame légèrement modifiée : même remorque 43, mais motrice 403 au lieu de 415, cette dernière allant assurer le service régulier de la ligne 9.

Si le temps ne fut pas favorable ce jour-là, l'excursion n'en fut pas moins intéressante car, faisons-le remarquer tout-de-suite, il s'agissait de la première visite rendue par l'Amutra au réseau carolorégien.

\*

Le samedi 26 juin, une autre excursion a été réservée aux membres de l'Amutra : il s'agit d'une visite aux lignes des Grottes de Han et du T.T.A.

Dans la matinée, les quelque 43 participants ont eu l'occasion de parcourir la ligne de Han-sur-Lesse et d'atteindre l'entrée des grottes par le nouvel itinéraire. Ici, on a pu noter une légère extension du point terminal, afin de permettre les manœuvres simultanées de deux convois. La voie d'évitement, située à mi-chemin du trajet, a été récemment mise hors-service, de même que l'ancien tracé aboutissant au sommet de la colline : il doit être démonté très prochainement et n'a plus pu être parcouru. Les convois utilisés au cours de l'excursion ont été assurés par les AR.266 et 145.



DEUX TRAINS FORMES DES AR.266 ET 145 AVEC REMORQUES OUVERTES, DEVANT L'ENTREE DES GROTTES DE HAN, LE 26 JUIN 1971.

(Photo E. Keutgens)

A titre informatif, rappelons que la ligne des Grottes de Han possède quatre autorails (AR.145, 159, 168 et 266), huit remorques baladeuses (8798, 8812, 8820, 8821, 8861, 8893, 8895 et 8896), une remorque fermée à deux essieux (19220 originaire de Bruxelles) et un wagon plat (A.3518).

Après le repas de midi, c'est un voyage « vapeur » qui fut offert aux membres sur la ligne du Tramway Touristique de l'Aisne, avec, en vedette, la fidèle locomotive 1076. Au cours de cette visite, les participants ont pu remarquer le matériel récemment arrivé sur le réseau, et en particulier les deux autres locomotives vicinales, nos. 1000 et 1075. Celles-ci, toutefois, ne pourront être remises en service qu'à la condition d'avoir pu être entièrement revisées : question de temps... et d'argent.

Mais que de chemin parcouru par la 1076 depuis sa mise en service au T.T.A., il y a déjà trois ans, lors d'une autre et mémorable excursion de l'Amutra en date du 22 juin 1968 !

\*

Au cours de la semaine du 30 août au 4 septembre, une série de véhicules de l'ancienne société « Liège-Seraing » a été déchargée au dépôt de Woluwé. Il est fait écho à ce transfert dans les pages centrales de ce bulletin, sous la rubrique « Le Fanal de Schepdaal ». C'est, en effet, sous ce titre que paraîtra dorénavant un supplément à notre revue et consacré essentiellement aux nouvelles de notre musée, grâce à la précieuse aide rédactionnelle de notre ami et membre Michel Smet.

★ ★ ★

## LISTE DES PLANS DE MATERIEL

Pour donner suite à de nombreuses demandes de nos lecteurs, nous sommes heureux de leur communiquer ci-après la liste récapitulative des plans de matériel réalisés à l'initiative de l'Amutra (situation au 1.7.1971).

Les montants des commandes doivent être virés au CCP 4534.76 de M. Eric KEUTGENS, à 2000 Antwerpen, en indiquant clairement les nos des plans désirés. Les frais de port sont inclus dans les prix mentionnés. Le délai de livraison est d'un mois maximum.

1. S.N.C.V. Motrice raboteuse 21005	40 fr.
2. S.N.C.V. Motrice type « S »	40 fr.
3. S.N.C.V. Motrice std métallique à portes pneumatiques	40 fr.
4. S.N.C.V. Autorail à deux essieux, série AR.234-258	40 fr.
5. S.N.C.V. Remorque type « S » série 19577-19580	40 fr.
6. S.N.C.V. Rem. modernisée B.1400-1404 ; B.1850-1851 ; B.2100-2101	40 fr.
7. S.N.C.V. Remorque métallique à bogies 19557-19576	40 fr.

8. S.N.C.V.	Locomotive à vapeur type 1	30 fr.
9. S.N.C.V.	Locomotive à vapeur type 2	30 fr.
10. S.N.C.V.	Locomotive à vapeur type 3	30 fr.
11. S.N.C.V.	Locomotive à vapeur type 4	30 fr.
12. S.N.C.V.	Locomotive à vapeur type 5	30 fr.
13. S.N.C.V.	Locomotive à vapeur type 6	30 fr.
14. S.N.C.V.	Locomotive à vapeur type 7	30 fr.
15. S.N.C.V.	Locomotive à vapeur type 8	30 fr.
16. S.N.C.V.	Locomotive à vapeur type 9	30 fr.
17. S.N.C.V.	Locomotive à vapeur type 10	30 fr.
18. S.N.C.V.	Locomotive à vapeur type 15	30 fr.
19. S.N.C.V.	Motrice électr. 10340 (prototype non réalisé)	40 fr.
20. S.N.C.V.	Motrice std métallique à film	40 fr.
21. S.N.C.V.	Locomotive à vapeur type 11	30 fr.
22. S.N.C.V.	Locomotive à vapeur type 12	30 fr.
23. S.N.C.V.	Locomotive à vapeur type 13	30 fr.
24. S.N.C.V.	Locomotive à vapeur type 14	30 fr.
25. S.N.C.V.	Locomotive à vapeur type 16	30 fr.
26. S.N.C.V.	Locomotive à vapeur type 17	30 fr.
27. S.N.C.V.	Locomotive à vapeur type 18	30 fr.
28. S.N.C.V.	Locomotive à vapeur type 19	30 fr.
29. S.N.C.V.	Locomotive à vapeur type 20	30 fr.
30. S.N.C.V.	Locomotive à vapeur type 21	30 fr.
31. S.N.C.V.	Locomotive à vapeur type 22	30 fr.
32. S.N.C.V.	Locomotive à vapeur type 23 - Garrat	40 fr.
33. S.N.C.V.	Voiture rem. du serv. vapeur, Ie cl.	30 fr.
34. S.N.C.V.	Motrice B.L.C. à bogies 10374-10394	40 fr.
35. S.N.C.V.	Fourgon du serv. vapeur, 2 essieux ; séries diverses	30 fr.
36. S.N.C.V.	Voiture mixte Ie-IIe cl. + bagages, série A.1852-1854	30 fr.
37. S.N.C.V.	Autorail à bogies, série AR.284-288	30 fr.
38. S.N.C.V.	Voiture rem. du serv. vapeur, IIe cl. ; séries A.559-644 et B.520-533	30 fr.
39. S.N.C.V.	Autorail unidirectionnel type AR.1 et 2	40 fr.
<i>En préparation :</i>		
40. S.N.C.V.	Wagon fermé (HF). Echelle 1 : 20	30 fr.
41. S.N.C.V.	Wagon à hausses (HH). Echelle 1 : 20	30 fr.
42. S.N.C.V.	Wagon plat à 2 essieux (HP). Ech. 1 : 20	30 fr.

\* \* \*

101. M.I.V.A.	Motrice PCC série 2000-2125. Echelle 1 : 30	40 fr.
102. M.I.V.A.	Motrice transformée type 351. Echelle 1 : 30	40 fr.
103. M.I.V.A.	Remorque série 901-1049. Echelle 1 : 30	40 fr.
104. M.I.V.A.	Electrobus no. 1 (Tramways d'Anvers). Ech. 1 : 30	40 fr.

★ ★ ★

# || actualités en bref ||

## A LA S.N.C.V.

Sur l'ancienne ligne Bruxelles-Ninove, la section de Scheut à Dilbeek était encore utilisée pour des rentrées au dépôt situé dans cette dernière localité. Cette situation a duré jusqu'au 2 juin, date à laquelle ce tronçon a été utilisé pour la dernière fois, dans le sens Dilbeek-Scheut. La mise hors-service des voies et de la ligne aérienne a eu lieu immédiatement après.

\*

La boucle terminale de Bruxelles-Nord aura connu de bien nombreux remaniements depuis 1958. Après les récents déplacements de voies effectués dans la Rue du Progrès et à la Place Rogier, et consécutifs à l'érection du « Manhattan Center » et à la construction de la station de pré-métro, d'autres travaux viennent d'être réalisés sur l'ancien lit de la Senne. En effet, la création d'un viaduc provisoire dans le prolongement du Bd Emile Jacqmain a entraîné le déplacement de la double voie vicinale située en site propre, entre l'Avenue du Boulevard et la Rue Georges Matheus. Ces importants travaux de voies ont été exécutés dans le courant de septembre 1971 et la mise en service du nouveau tracé a eu lieu le 30 du même mois.

\* \* \*

## A LA S.T.I.B.

Les nouvelles motrices PCC articulées, dont nous avons déjà parlé dans notre précédente édition, commencent à arriver dans la capitale. La première unité, immatriculée 7502 (la 7501 sera livrée ultérieurement), qui avait été livrée le 22 mai, effectuée de nombreux essais sur le réseau bruxellois. Les livraisons ont repris le 14 septembre, avec l'arrivée de la 7503, et elles doivent continuer selon un rythme d'une, puis de deux unités par semaine.

Nos lecteurs trouveront ci-après la description technique de ce matériel (*pages 15 et suivantes*).

\* \* \*

## AU T.T.A.

La locomotive « La Scarpe » (Corpet & Louvet), acquise par quelques membres du T.T.A. en 1967 — nous en avons parlé à diverses reprises — sera mise en service, sauf imprévu, dès la saison prochaine. Sa chaudière, envoyée à un atelier de Lessines le 29 juillet 1969, a été entièrement révisée, et les différents éléments de la machine ont été ramenés à Elhier le 28 septembre 1971. L'assemblage de ces éléments devrait avoir lieu dans les prochains mois.

## Les voitures articulées de Tramway type 7501 (S.T.I.B)

Ces voitures sont à adhérence totale, du type « all electric » et avec équipement à dérive libre.

### 1. — Caisse

Longueur hors tout	21,160 m
Longueur de la caisse entre bouts extrêmes	20,900 m
Largeur hors tout	2,200 m
Largeur hors tôles	2,176 m
Hauteur depuis le rail jusqu'au-dessus de la toiture	3,090 m
Hauteur intérieure	2,108 m
Nombre de voyageurs assis	43
Nombre de voyageurs debout	115
Nombre total de voyageurs	158

Construction en acier soudé, avec tôles extérieures participant à la résistance de l'ensemble.

Caisse isolée thermiquement et acoustiquement.

Revêtement intérieur en matériaux réduisant au minimum la peinture.

Articulation appropriée assurant une sécurité parfaite en toutes circonstances.

Eclairage normal par 2 rangées de tubes fluorescents installés dans des coquilles en matière plastique translucide et alimentés sous 600 V, avec inverseur de polarité et interrupteur crépusculaire.

Eclairage de secours à 40 V automatiquement mis en fonction quand l'éclairage normal fait défaut.

Ventilation appropriée.

Chauffage par récupération des calories perdues dans les résistances de démarrage et de freinage et réglé automatiquement d'après la température régnant à l'intérieur de la voiture.

Quatre doubles portes à 2 battants, avec commande électrique à distance et commande d'ouverture de secours. Les deux portes centrales et la porte arrière sont toutes munies de bords sensibles de manière à s'ouvrir automatiquement en cas d'obstacle au moment de la fermeture ; les deux portes centrales sont en outre, équipées de dispositifs antiressquilleurs supplémentaires.

Possibilité d'être à volonté desservie par un ou deux agents.

Possibilité d'installer plus tard, si nécessaire, une barre d'accouplement automatique pour assurer une exploitation par unités multiples.

Ces voitures sont munies d'un seul poste de conduite et d'un poste de perception situé entre les portes centrale et arrière ; elles sont toutefois

construites de manière à pouvoir plus tard être transformées rapidement et sans grands frais en voitures à 2 postes de conduite. Dans ce but, les doubles portes situées de l'autre côté sont déjà aménagées mais les panneaux des portes sont remplacés par des panneaux fixes et les trous des marchepieds correspondants sont obturés, avec installations aux endroits ainsi libérés de sièges supplémentaires pour voyageurs.

## **2. — Bogies**

3 bogies bimoteurs.

Double suspension ; la suspension primaire est réalisée par des éléments en caoutchouc en forme de cloche ; la suspension secondaire est réalisée par des ressorts hélicoïdaux en acier enrobés de caoutchouc.

Roues avec insertions en caoutchouc et bandage rapporté.

Pour voie normale de : 1,435 m

Empattement du bogie : 1,905 m

Distance d'axe en axe des bogies : 6,700 m

Diamètre des bandages à l'état neuf : 0,660 m

## **3. — Moteurs**

6 moteurs légers et rapides, couplés en permanence par 2 en série, de sorte que chacun d'eux fonctionne sous la demi-tension de la ligne de contact.

Entièrement suspendus sur le châssis du bogie.

A ventilation forcée.

Disposés parallèlement à l'axe longitudinal de la voiture.

Isolation classe H pour l'induit et les inducteurs.

Caractéristiques unihoraires 51,5 kW - 300 V - 200 A - 1510 t/min sh 12 %.

Attaque par arbres à cardans et engrenages à denture hypoidé, logés dans un carter étanche.

Rapport de réduction des engrenages = 1 à 7,17.

## **4. — Equipement de démarrage**

Entièrement électrique et automatique du type P.C.C.

L'équipement comprend 2 accélérateurs avec dispositif de synchronisation des moteurs d'entraînement.

Contrôle automatique par relais d'accélération statique type analogique (transistorisé).

Groupe convertisseur statique utilisé pour la charge de la batterie et pour l'alimentation de certains circuits auxiliaires.

2 groupes moteur-ventilateurs pour le refroidissement des moteurs de traction et des accélérateurs, alimentés sous 600 V, mais connectés en parallèle pendant la marche de la voiture et en série aux arrêts.

## **5. — Equipement de freinage**

Entièrement électrique et automatique du type P.C.C.

Freinage de service :

— pour des vitesses supérieures à 4 km/h : frein rhéostatique ;  
— pour des vitesses inférieures à 4 km/h : frein par tambours montés sur les arbres des moteurs de traction.

Freinage d'urgence : au freinage de service s'ajoute celui par 6 patins électromagnétiques sur rails.

Freinage de secours : par pédale d'homme-mort ou par poignée intérieure de freinage de secours qui suppriment la traction et appliquent simultanément le frein rhéostatique, les freins par tambours et par patins sur rails.

Freinage d'immobilisation : frein par tambours montés sur les arbres des moteurs de traction, actionné mécaniquement par ressort et libéré par un solénoïde alimenté par le courant à basse tension.

Installation des appareils nécessaires pour pouvoir assurer la commande automatique du freinage dans les tunnels.

#### 6. — Commande de la voiture

Réalisée normalement du poste de conduite avant par :

— une pédale de sécurité dite d'homme-mort, sur laquelle le pied gauche du conducteur doit constamment être posé.

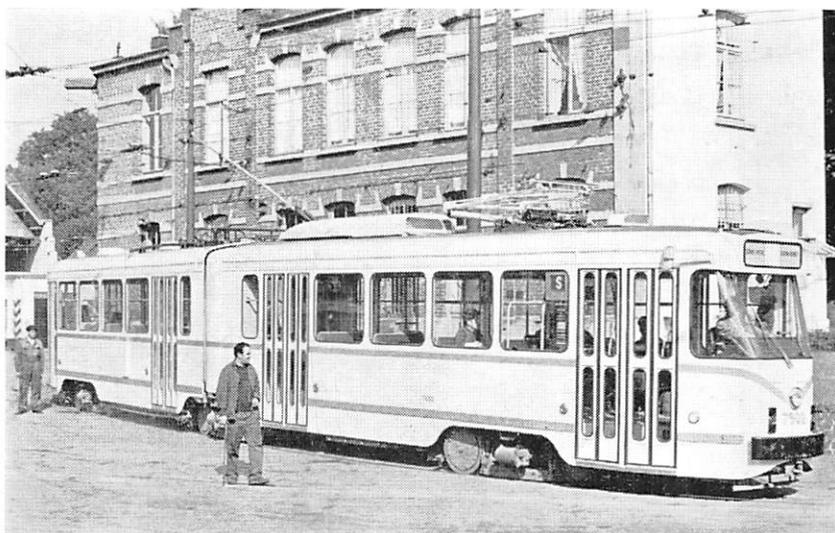
Le relâchement de cette pédale a pour effet de supprimer le courant de traction, de freiner énergiquement, d'actionner un avertisseur et de permettre l'ouverture des portes par simple poussée de la main ;

— une pédale de traction et

— une pédale de freinage, toutes deux actionnées par le pied droit du conducteur ;

— un commutateur d'inversion du sens de marche, actionné à la main pour la marche avant ou arrière.

Marche arrière pouvant également être commandée depuis la plateforme arrière, au moyen d'un petit controller auxiliaire.



CET EXCELLENT DOCUMENT A ETE REALISE LE 2.9.71 DEVANT LES BATIMENTS DU DEPOT DE WOLUWE, LORS D'UN VOYAGE D'ESSAI DE LA MOTRICE 7502. (Photo G. Bricman)

## 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.	\ inclus

---

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