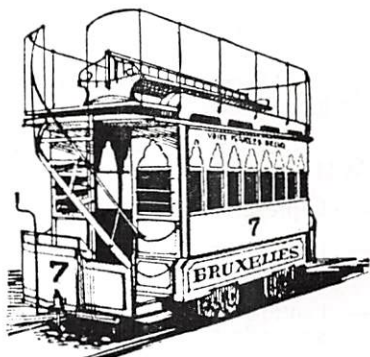


TRAM MAGAZINE



BULLETIN D'INFORMATION

de l'Association pour le Musée du Tramway « AMUTRA »
van de Vereniging voor het Trammuseum

INFORMATIEBLAD

Périodique trimestriel

3^{me} année — N° 9

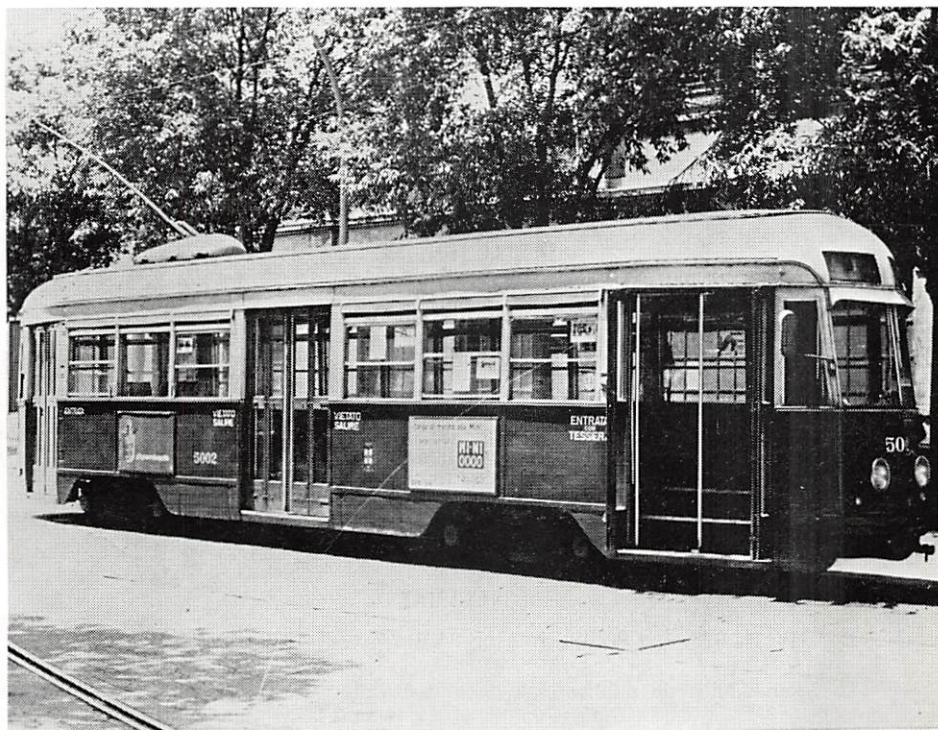
3^{de} jaar — Nr 9

Driemaandelijks tijdschrift

Prix : 70,— F.

Prijs : 70,— F.

1978



Editeur responsable : W. HOSTE, rue F. Nansen 34/7 — 1070 Bruxelles
Verantw. uitgever : W. HOSTE, F. Nansenstraat 34/7 — 1070 Brussel

L'AMUTRA, son objet, ses activités

L'Association pour le Musée du Tramway (« AMUTRA ») est une association sans but lucratif, fondée le 7 mars 1961.

Conformément à ses statuts, publiés dans l'annexe n° 1939 du Moniteur Belge du 11 mai 1961, elle s'est fixé pour buts :

- la préservation de véhicules historiques,
- l'aménagement, l'administration, l'exploitation et le développement d'un musée du tramway en Belgique,
- l'entretien courant de ce musée ainsi que l'enrichissement et le développement de ses collections,
- la recherche et la conservation des documents relatifs à l'histoire et à l'évolution des transports en commun,
- la publication d'une revue d'information,
- le groupement de toutes les personnes qui s'intéressent d'une façon quelconque aux transports en commun.

Elle gère et exploite un musée vicinal, situé à Schepdaal, Chaussée de Ninove 184.

Ce musée est accessible au public de Pâques au 31 octobre, les samedis, dimanches et jours fériés, de 14 à 18 h. Le prix de l'entrée est de 20,- F par personne. Des réductions sont prévues pour les enfants, les groupes organisés, les familles nombreuses, les membres de certaines associations touristiques, etc.

Elle assume actuellement la préservation de plus de 110 véhicules divers : tramways hippomobiles, locomotives à vapeur, tramways électriques, autorails, remorques, wagons, trolleybus, autobus, gyrobus, etc.

Elle est essentiellement composée de membres bénévoles.

Les activités de l'AMUTRA sont variées :

- réunions de membres,
- échange de photos et documents,
- projections de films et de diapositives,
- excursions et voyages d'études en Belgique et à l'étranger, à bord de tramways anciens et modernes,
- visites de réseaux, de dépôts, d'ateliers, d'usines, etc.
- publication d'une revue périodique et de documents divers,
- restauration et entretien de véhicules historiques,
- gestion et administration du musée vicinal de Schepdaal.

L'AMUTRA ne bénéficie d'aucun subside. Toutes les activités sont assumées par les membres à titre purement gratuit et bénévole.

Tout autre renseignement concernant l'Association pour le Musée du Tramway, son objet et ses activités, peut être obtenu, sans engagement, par simple demande écrite, adressée au secrétariat et accompagnée d'un timbre poste pour la réponse.

SECRETARIAT

W. HOSTE, Rue Fridtjof Nansen 34 Bte 7 — 1070 Bruxelles

Les commandes de publications doivent être faites à cette adresse en versant au compte n° 068-0528040-96 (Crédit Communal) la somme prévue, majorée de 10,- F pour frais d'expédition. Les commandes seront livrées au plus tôt.

NOUVELLE VOITURE DE PRE-METRO POUR RIO DE JANEIRO

En date du 1er juillet 1977, l'absorption par LA BRUGEOISE ET NIVELLES de la S.A. CONSTRUCTIONS FERROVIAIRES DU CENTRE a donné lieu à la constitution d'une nouvelle entité nommée CONSTRUCTIONS FERROVIAIRES ET METALLIQUES en abrégé B.N.

Les activités de LA BRUGEOISE ET NIVELLES s'exerçaient dans des créneaux qui sont également ceux de CONSTRUCTION FERROVIAIRE DU CENTRE. Des contacts réguliers se sont d'ailleurs établis dans le passé entre les deux sociétés. Elles ont fréquemment collaboré dans le domaine industriel, soit comme co-fabricants, soit comme partenaires dans des associations momentanées.

Le regroupement de leurs activités au sein d'une entité commune constitue donc une suite logique d'une collaboration éprouvée. Il permettra de réaliser une synergie des activités des deux sociétés sur le plan régional aussi bien que sectoriel.

Le regroupement favorise également la spécialisation et une utilisation rationnelle de bureaux d'études et de développement de réputation mondiale et qui constitueront un des points forts de la nouvelle entité. La recherche fondamentale fera l'objet d'une attention particulière de manière à réaliser l'objectif majeur de la société : produire et fabriquer du matériel d'avant-garde. Un effort particulier est déjà en cours pour l'exportation de matériels roulants et des autres biens d'équipement.

Par suite des rationalisations qu'il entraînera, le nouvel ensemble dénommé « Constructions Ferroviaires et Métalliques », en abrégé « BN », renforcera sa position sur le plan international aussi bien dans le secteur du matériel roulant — où il occupe déjà une place importante parmi les constructeurs du Marché Commun — que pour ses autres produits de pointe.

Au début de 1976, la Compagnie du Métropolitain de Rio de Janeiro lançait un appel d'offre international pour la fourniture à la métropole commerciale du Brésil de matériel roulant destiné aux transports urbains par rail. Comme toutes les grandes villes, Rio connaît des encombrements de circulation et de congestion de trafic.

Deux impératifs s'imposaient à la compagnie brésilienne : renforcer dans le plus bref délai son équipement et se doter du matériel roulant le plus moderne et le mieux adapté aux conditions locales. Le désir des pays qui font appel aux technologies les plus avancées de voir leur industrie associée aux réalisations projetées constituait une autre exigence, encore que celle-ci ne fut pas énoncée « expressis verbis ». Dès lors, les chances

NOTRE PHOTO DE COUVERTURE :

Motrice du type 5000 des Tramways de Milan. (Photo Werder 15/6/71).

ONZE FOTO OP DE OMSLAG :

Motorwagen type 5000, van de Tramwegen van Milano (Foto Werder 15/6/71).

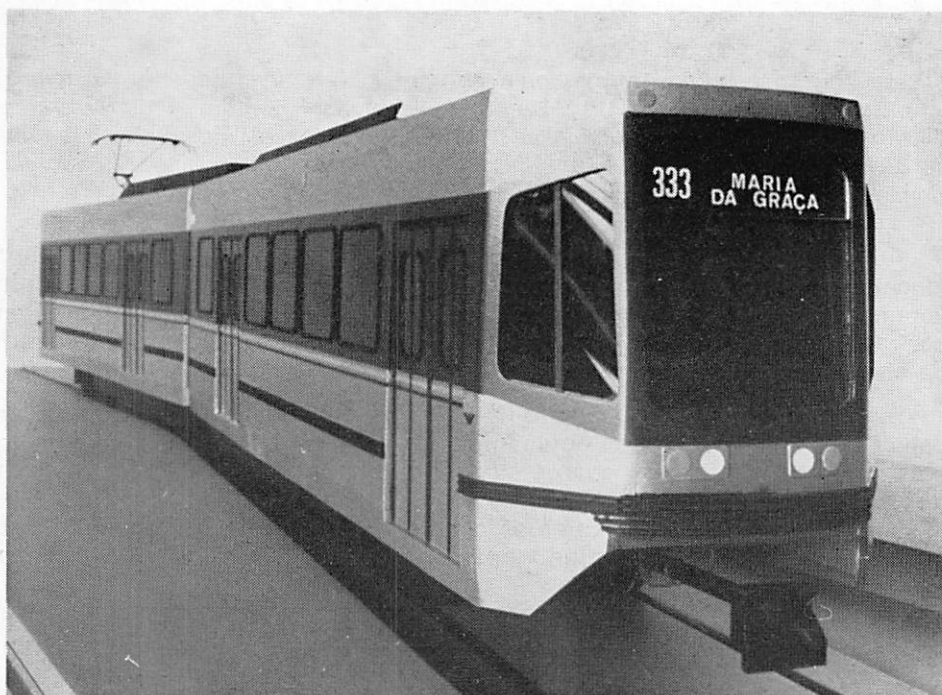
d'emporter le « marché » se trouvaient subordonnées à une alliance technico-commerciale avec un constructeur local. C'est ainsi que BN prit contact avec la société brésilienne Cobrasma, important constructeur de matériel ferroviaire établi dans l'Etat de Sao Paulo, avec qui un accord de coopération fut signé en mai 1976. Les deux partenaires étaient dès lors en mesure de présenter un dossier répondant aux stipulations techniques et commerciales du cahier des charges.

Au début de l'année 1977, l'association BN-Cobrasma fut informée que son offre figurait parmi les soumissions présélectionnées. Trois mois plus tard, l'adjudication lui était définitivement attribuée. Signé le 15 avril 1977, le contrat avec la Compagnie du Métropolitain comportait la livraison de 68 voitures doubles. Avec son associé local, BN avait relevé le défi de Rio de Janeiro et l'emportait en dépit d'une vive concurrence.

Les prototypes et les véhicules de pré-série, soit en tout 8 véhicules, seront réalisés en Belgique dans les ateliers de la BN ; ensuite Cobrasma appliquera au Brésil la technologie de pointe de la société belge et construira 60 autres véhicules.

Au Brésil, la première ligne sera desservie par ces 68 nouveaux véhicules. Elle assurera la liaison entre Maria da Graça et Sao Mateus et sera exploitée par la *Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro*.

La mise en service d'une première partie de la ligne est attendue pour 1979.



*Prototype de la nouvelle voiture de Pré-Métro pour Rio de Janeiro (Photo BN).
Prototype van de nieuwe Pré-Metrowagen voor Rio de Janeiro (Foto BN).*

Description sommaire de la nouvelle voiture.

Chaque unité se compose de deux voitures montées sur trois bogies dont les extrêmes seront moteurs, tandis que le bogie central sera seulement porteur. Les bogies de traction sont monomoteurs du type MTE et pèsent 5,7 tonnes, tandis que le poids du bogie porteur sera de 3,7 tonnes.

Le véhicule est équipé d'attelages automatiques BSI qui permettront la formation de trains comportant jusqu'à 4 unités.

Chaque voiture sera équipée comme les voitures de métro de Bruxelles, d'un radio téléphone et d'un système de public address.

longueur hors tout	25,476 m
largeur hors tout	2,700 m
hauteur totale	3,800 m
écartement de voie	1,600 m
hauteur du plancher	0,950 m
places assises	59
places debout (6 pers/m ²)	193
poids total maximum	37 tonnes
puissance des moteurs	2 x 200 Kw
vitesse maximum	80 km/h
tension de service	750 Volts

La captation du courant se fera par pantographe en ligne et par 3^e rail dans les garages.

Capacité de transport

Lorsque 4 unités circuleront ensemble, à une fréquence de 5 minutes entre chaque convoi, la capacité sera de 12.000 voyageurs par sens et par heure. Une adaptation de la fréquence, pourra bien sûr, améliorer cette capacité.

Confort et sécurité

Le véhicule sera équipé de 4 portes à 4 petits vantaux chacune se repliant deux à deux laissant une ouverture maximale de 1,350 m.

Les sièges en polyester moulé seront disposés transversalement. La ventilation par air pulsé renouvellera l'air plus de 100 fois par heure.

En outre le véhicule sera équipé d'une suspension douce et flexible et insonorisé au point de vue bruit et chaleur. Les vitres seront colorées pour atténuer l'action du soleil.

Une particularité cependant ; lorsqu'on observe le plan on remarque que la moitié des sièges est située dans le sens de marche et l'autre moitié en sens contraire, ce qui semble curieux pour un véhicule unidirectionnel.

La vitesse maximum du véhicule sera de 80 km/h. Vitesse qui pourra être atteinte en 50 secondes. Avec une charge de 4 passagers par m², l'accélération sera de 1 m/sec² entre 0 et 35 km/h, tandis que la décélération de service atteindra 1,2 m/sec² avec une charge allant jusqu'à 6 personnes par m². Enfin, en cas d'urgence, la décélération sera de l'ordre de 1,5 m/sec² avec une charge de 8 personnes au m².

Il est impossible au véhicule de démarrer avec une porte ouverte.

Par ailleurs, un système dit de l'homme mort » préviendra un malaise du conducteur. L'ensemble des revêtements intérieurs de la voiture sera résistant au feu.

(Etude réalisée d'après les documents fournis par la société BN)

Les lignes qui suivent n'ont pas la prétention de constituer une « étude » sur le réseau de Milan, car d'une part le sujet est si vaste qu'il faudrait un gros livre pour le traiter et d'autre part je ne dispose pas d'une documentation suffisamment étoffée. Il s'agit dès lors seulement d'une vue d'ensemble rédigée sur la base de notes prises lors d'une (trop) courte visite d'un jour et demi en septembre dernier dans la grande métropole du Nord de l'Italie. Je me suis inspiré en outre d'une petite statistique publiée par l'ATM en avril 1976. Or, à ma connaissance il n'y a pas eu de très gros changements depuis cette date (hormis naturellement la mise en service des JUMBO) donc cet article, quoique incomplet pour les raisons que je viens de citer, fait néanmoins assez bien le point sur la situation actuelle du réseau milanais.

LES TRANSPORTS PUBLICS A MILAN

Xavier Martenet

Introduction

Les transports publics de cette ville de 1.730.000 habitants sont exploités par l'ATM c'est-à-dire Azienda (entreprise) Transporti Municipali Milano.

On distingue traditionnellement les 2 groupes suivants :

- a) le réseau urbain, d'une longueur de 250 km qui transporte annuellement près d'un demi-milliard de voyageurs. Il comprend, outre le métro et les trams qui seront décrits plus loin, 10 lignes de trolleybus avec 313 véhicules ainsi que 37 lignes de bus (926 véhicules).
- b) le réseau interurbain, qui assure les déplacements de 65 millions de personnes par an sur un réseau de 600 km. On y trouve aussi des trams et le métro, ainsi que 22 lignes de bus avec 500 véhicules.

Mentionnons encore, sans toutefois les détailler, les importantes prestations fournies par les chemins de fer, qu'ils soient de l'Etat (FS) ou privés (FNM = Ferrovia Nord Milano).

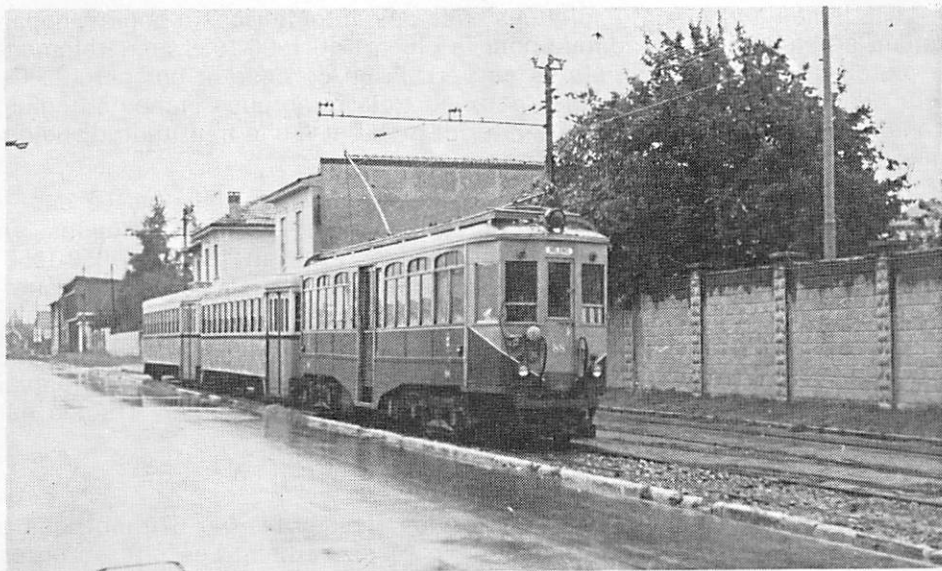
En dernière minute, j'apprend que 4 lignes de trolleybus viennent d'être supprimées.

Les tramways interurbains

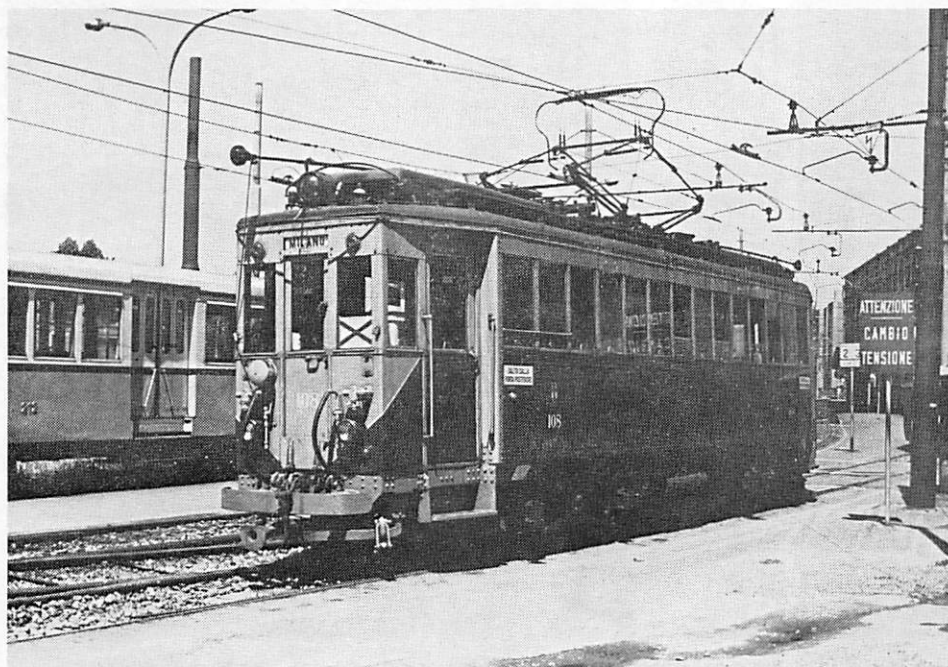
Le réseau des trams interurbains, à l'instar de la SNCV, était autrefois immense et courrait sur plusieurs centaines de kilomètres à travers toute la Lombardie. Il est intéressant de relever qu'une grande partie était à vapeur, telles les lignes de Magenta et de Castano-Primo, de Saronno, de Bergamo, de Lodi et San Angelo ainsi que celle de Pavia. Les amateurs qui voudraient encore voir des trams interurbains feraient bien de se presser car leur disparition complète est d'ores et déjà programmée. Une des plus célèbres lignes interurbaines, celle de Monza, a été fermée en 1966.

Il reste encore 4 lignes, non numérotées, à voie unique et écartement normal, sur lesquelles roulent environ 200 véhicules :

- a) Milano - Carate : prochaine substitution par bus sur le tronçon Desio-Carate puis fermeture totale dans 2 ou 3 années,
- b) Milano-Limbiate : remplacement par bus dans 2 ou 3 ans,
- c) Milano-Vimercate : remplacement par métro ligne 2 jusqu'à Bettolino et bus au-delà (1979 ?)
- d) Gorgonzola-Vaprio : relève par métro ligne 2 jusqu'à Villa Fornaci (1979 ?) et probablement bus au-delà.



*Motrice interurbaine de la série 84-92, datant de 1928.
 Photo prise à Desio, sur la ligne Milano - Carate (Photo X. Martenet, le 17/9/77).
 Motorwagen voor interstedelijk verkeer, reeks 84-92, bouwjaar 1928.
 Foto te Desio genomen, op de lijn Milano - Carate (Foto X. Martenet, 17/9/77).*



*Matériel interurbain. Motrice n° 108 munie des deux modes de captation,
 perche et pantographe, près d'un point de changement de tension.
 (Photo Werder, 15/6/71)
 Motorwagen n° 108, voor interstedelijk verkeer, met dubbele stroomafneming
 (stang en pantograaf) nabij een spanningswijzigingspunt (Foto Werder, 15/6/71).*

Les lignes a et b sont exploitées avec des automotrices à bogies, appartenant à plusieurs types, datant pour la plupart de 1926-1928, généralement à plateforme centrale et peintes en vert. Prise de courant par perche. On leur adjoint, selon le trafic, une, deux ou trois remorques jaunes à bogies, construction 1925-1927. Tout ce matériel provient d'une multitude d'anciennes compagnies aujourd'hui disparues.

Les lignes c et d bénéficient par contre d'un matériel plus récent. Il s'agit en effet de rames réversibles à bogies, jaunes, obtenues en 1961-1964 par transformation d'éléments construits en 1941 et 1950-1953. Elles comportent 2 voitures avec poste de conduite encadrant une automotrice. Prise de courant par pantographe.

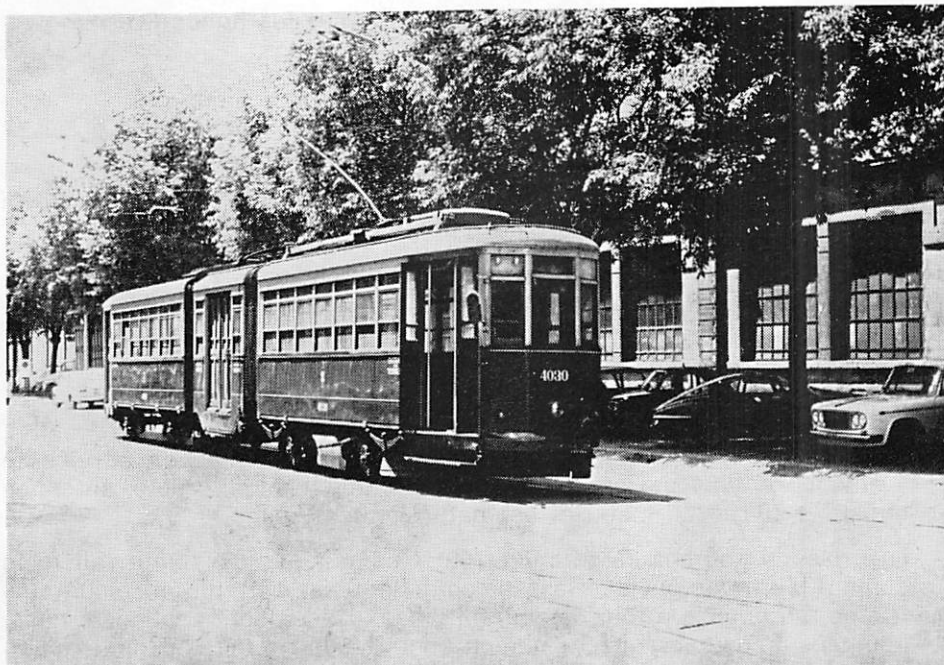
Le service offert par la ligne de Vaprio en combinaison avec la branche est de la ligne 2 du métro (correspondance immédiate et sur le même quai à Gorgonzola) constitue la fameuse « ligne rapide de l'Adda » (l'Adda est un fleuve qui coule près de Vaprio).

Les tramways urbains

Une vingtaine de lignes sont en service, desservies par 670 motrices à bogies. Il n'y a pas de remorques sur le réseau urbain. Les sites propres sont nombreux, généralement dans l'axe central des avenues. Quelques courts tronçons sont à voie unique ou à voies mariées.



Intérieur d'un dépôt Milanais. On aperçoit côte à côte, une motrice 4000 (articulée), une motrice 5000 et deux motrices de la série 1501 à 2002 encore à perches et dans les livrées différentes (Photo Werder).
Milanese stelplaats : binnenzicht. Zij aan zij, een gelede motorwagen 4000, een motorwagen 5000 en twee motorwagens van de reeks 1501 tot 2002, nog met stangen en verschillend geschilderd (Foto Werder).



Comme Bruxelles, Milan a essayé d'adapter différents modèles et différentes constructions de tramways. Ici nous avons une motrice articulée à 4 essieux de la série 4000 (Photo Werder).

Zoals Brussel, heeft Milano gepoogd verschillende modellen van motorwagens aan te passen. Hier hebben wij een gelede motorwagen op 4 assen, reeks 4000. (Foto Werder)

Comme à Bruxelles, la modernisation de ces dernières années a essentiellement porté sur le remplacement de la perche par le pantographe. Actuellement, seules les 3 lignes 4, 5 et 23 sont encore exploitées par perche. En outre, la couleur verte a fait place à une livrée orange.

Aperçu sur le matériel roulant actuel :

a) véhicules à 1 caisse

- le véhicule le plus célèbre de Milan est sans aucun doute la motrice « type 1928 » reproduite à 502 exemplaires en 1928/9 numéros 1501 à 2002. Une seule voiture (numéro 1624) a été démolie par faits de guerre. Equipées de 4 moteurs de 32 CV, ces motrices offrent 29 places assises. Elles ne comportaient à l'origine que 2 portes. Leur démolition vient de commencer, il est prévu d'en démolir 130, au fur et à mesure de la livraison des 100 « JUMBO ». Il en restera donc environ 370 en service (avis aux amateurs) jusqu'à leur remplacement par une future série de « mini-JUMBO » (à 2 caisses) dont la construction n'est d'ailleurs pas encore décidée.
- série 5101 à 5137 provenant de la reconstruction en 1947/8 de motrices de la série 5001-5060 endommagées pendant la guerre et datant de 1937/8.

- b) véhicules articulés à 2 caisses, en service sur les lignes 8 et 24
 - 4601 à 4613 (1955)
 - 4714 à 4733 (1956-1960 « all electric »)
- c) véhicules articulés à 3 caisses
 - 4801 à 4844 obtenus en 1971-1976 par assemblage d'anciennes automotrices des séries 5200 (1952) et 5300 (1955)
 - « JUMBO » 4900 à 4999, en cours de livraison (voir étude détaillée dans ce numéro)

Le métro

a) la ligne 1 ou ligne rouge

La toute première section de métro à Milan fut mise en service le 1 novembre 1964 puis prolongée régulièrement sur les deux antennes ouest. La livrée du matériel est naturellement rouge.

La prise du courant de traction 750 V se fait par troisième rail mais comme les roues ont des jantes caoutchoutées, il a fallu poser un quatrième rail pour le retour du courant. Les motrices sont cependant aussi équipées de pantographes, d'une part pour les manœuvres dans le dépôt, d'autre part parce qu'elles ont effectué du service sur la ligne 2, celle-ci étant terminée avant que le matériel correspondant soit livré.



*Motrice articulée à deux caisses de la série 4714 - 4733 (Photo Werder).
Dubbel-geledewagen van de reeks 4714 - 4733 (Foto Werder).*

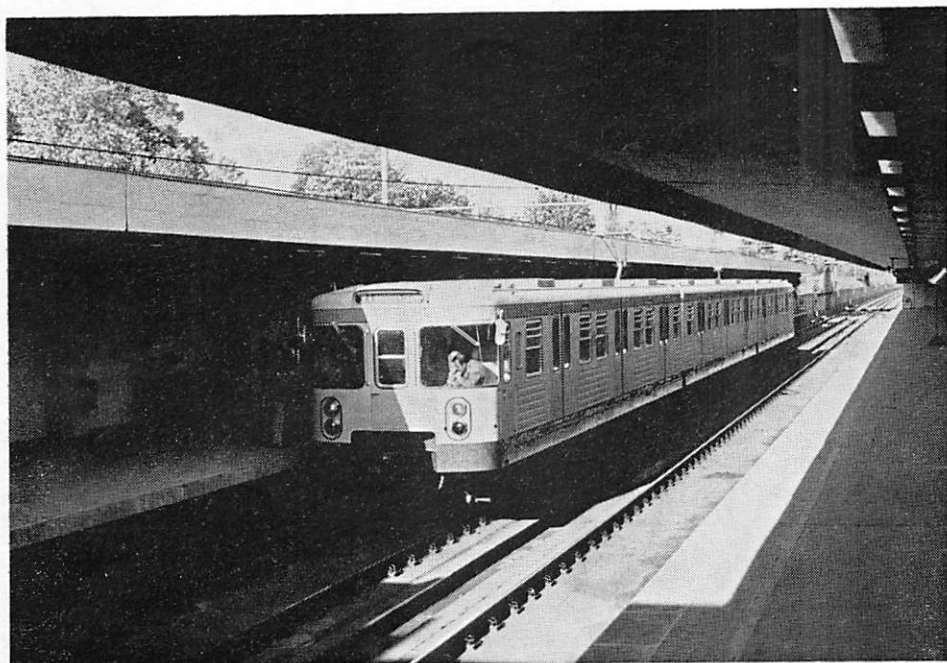
b) la ligne 2 ou ligne verte

Tout comme la ligne 1, elle a été mise en service en plusieurs étapes, la première section ayant été ouverte le 27 septembre 1969. La prise du courant 1500 V se fait par caténaire. Entre Cimiano et Gorgonzola, la ligne est à ciel ouvert mais néanmoins en site propre intégral. Cimiano est également station de correspondance avec le tram de Vimercate.

Le tronçon Garibaldi-Cadorna devrait être livré à l'exploitation le 1.1.1978. Matériel en livrée grise avec bande verte.

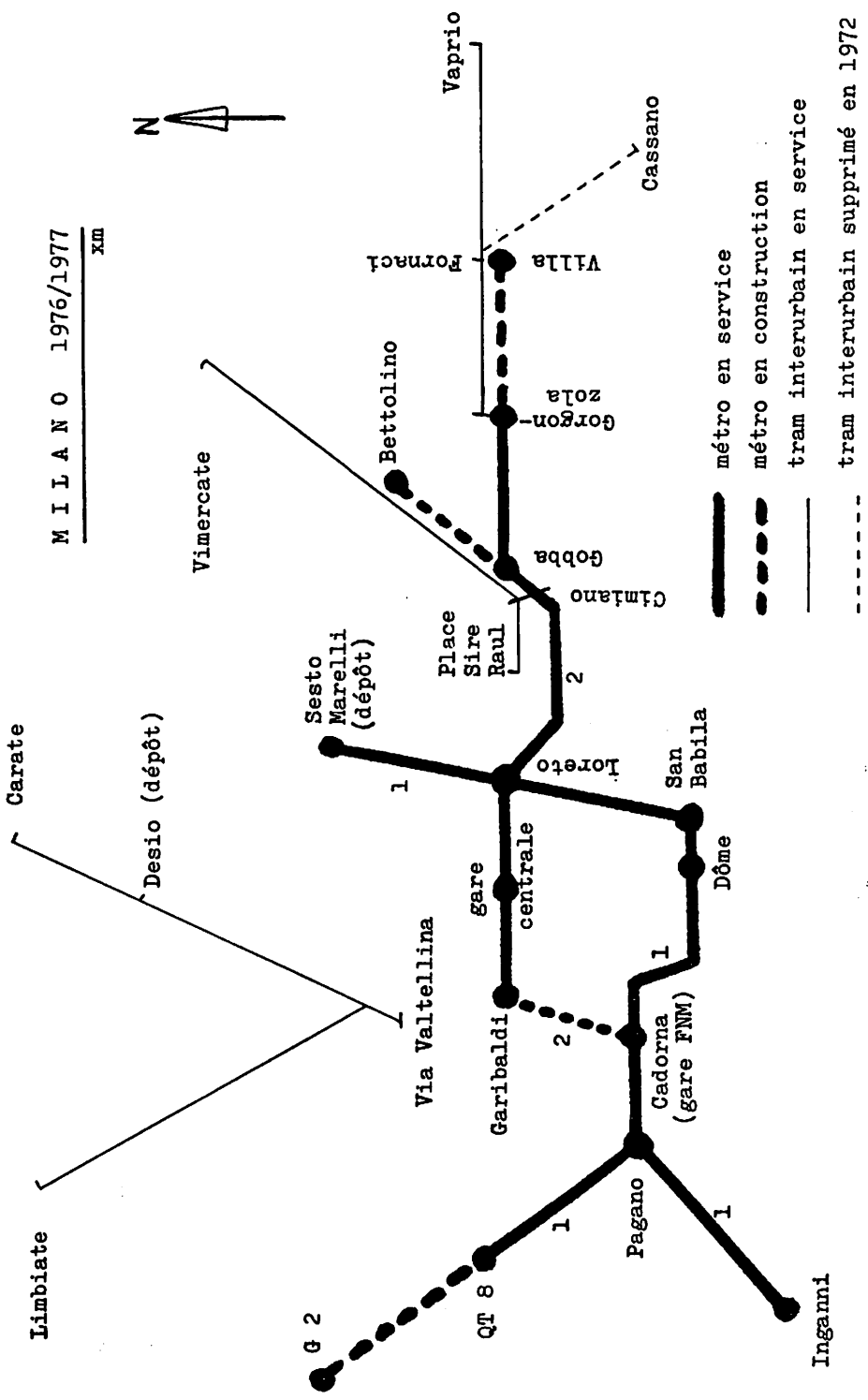
Techniquement, le métro de Milan est d'un niveau très élevé et à la pointe du progrès tout en faisant largement appel à des conceptions classiques et éprouvées au lieu de se perdre dans des faux modernismes dont la fiabilité n'est pas évidente.

Les stations ne sont certes pas aussi luxueuses que celles de Bruxelles mais elles sont en tout cas aussi spacieuses. Les murs sont couverts d'affiches déchirées et de slogans politiques qui leur donnent malheureusement un aspect négligé qui contraste avec l'excellent entretien du matériel roulant. La commande centralisée pour les 2 lignes se trouve à la station San Babila.



*Voiture de Métro à la station de Cernusco SN sur un tronçon à ciel ouvert.
(Photo Werder le 15/6/71)*

*Metrowagen in het station van Cernusco SN op een openluchtvlak.
(Foto Werder, 15/6/71)*



VOITURE TYPE 4900 DES TRAMWAYS DE MILAN

Willy Hoste

C'est la caisse qui présente le plus de nouveautés par rapport au type traditionnel. Celle-ci est réalisée à l'aide de profils emboutis et de tôles d'aluminium soudées.

La caisse devient ainsi plus légère et l'on note un gain de poids de l'ordre de 3,5 tonnes sur le poids total du véhicule par rapport aux autres véhicules articulés, précédemment transformés.

La forme générale du véhicule frappe d'abord par son aspect anguleux, résolument moderne et voire avant gardiste, mais surtout par l'asymétrie des profils avant et arrière, bien visible sur les photos.

Cette disposition a été imposée aux constructeurs par la topographie du réseau lui-même. En effet le réseau Milanais est intégré dans toute une série de voiries étroites ou torturées n'autorisant en fin de compte qu'un déport limité des parties avant et arrière du véhicule, lors des croisements et dans les courbes.

Les fenêtres latérales sont divisées en deux parties, la partie supérieure pouvant être ouverte vers le bas.

La voiture est en outre pourvue de 5 portes, dont trois sont prévues pour la montée, soit les deux portes extrêmes et la porte centrale, tandis que les deux autres portes sont destinées à la descente.

Tous les sièges sont disposés dans le sens de marche ce qui augmente la sécurité, la voiture étant unidirectionnelle. Toutefois ces sièges rembourrés et recouverts de matière synthétique sont fixés en console sur les parois ce qui permet un nettoyage du sol très aisé, aucune tubulure ne gênant le passage des aspirateurs et autres appareils de nettoyage.

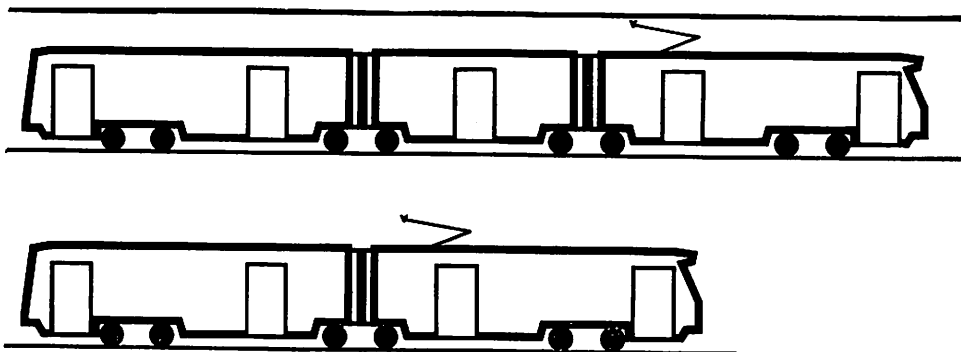
Des rideaux aux fenêtres protègent les voyageurs des ardeurs du soleil.

Lorsque la voiture circule en service sans receveur, les voyageurs peuvent poinçonner leurs tickets dans quatre oblitérateurs, les tickets pouvant seulement être obtenus dans des appareils automatiques situés aux arrêts.

Caractéristiques techniques

écartement	1,445 m
longueur totale	29,010 m
largeur totale	2,400 m
hauteur du toit	3,270 m
hauteur du plancher	0,937 m
puissance totale	2 x 145 kW/h
tension d'alimentation	550 volts
distance entre axes des bogies	7,200 m
places assises	60
places debout	210
tare	32 T
rayon de courbure minimum	15 m
accélération	1 m par sec ²
vitesse maximum	60 km/h

L'équipement électrique disposé sous le plancher qui est recouvert de caoutchouc moulé permet de construire soit des véhicules à deux caisses avec deux bogies moteur et un bogie porteur au centre, soit des véhicules à 3 caisses avec deux bogies moteurs aux extrémités et 2 bogies porteurs au centre. C'est cette disposition qui a été retenue pour l'instant. Plus tard après l'achèvement de la commande en cours, l'ATM songera peut-être à la commande de mini-Jumbo à deux caisses.



Notons au passage, que la construction de ces véhicules a été confiée à deux sociétés différentes :

— voitures 4900 à 4949 :

Savigliano - Turin (partie mécanique)
Marelli - Milan (partie électrique)

— voitures 4950 à 4999 :

OM Stanga - Padoue (partie mécanique)
A E G Telefunken Italia - Milan (partie électrique)

Tous les bogies sont produits sous licence schlieren (Suisse)

Les couleurs du nouveau véhicule contrastent franchement avec la livrée verte traditionnelle à Milan jusqu'à ces dernières années.

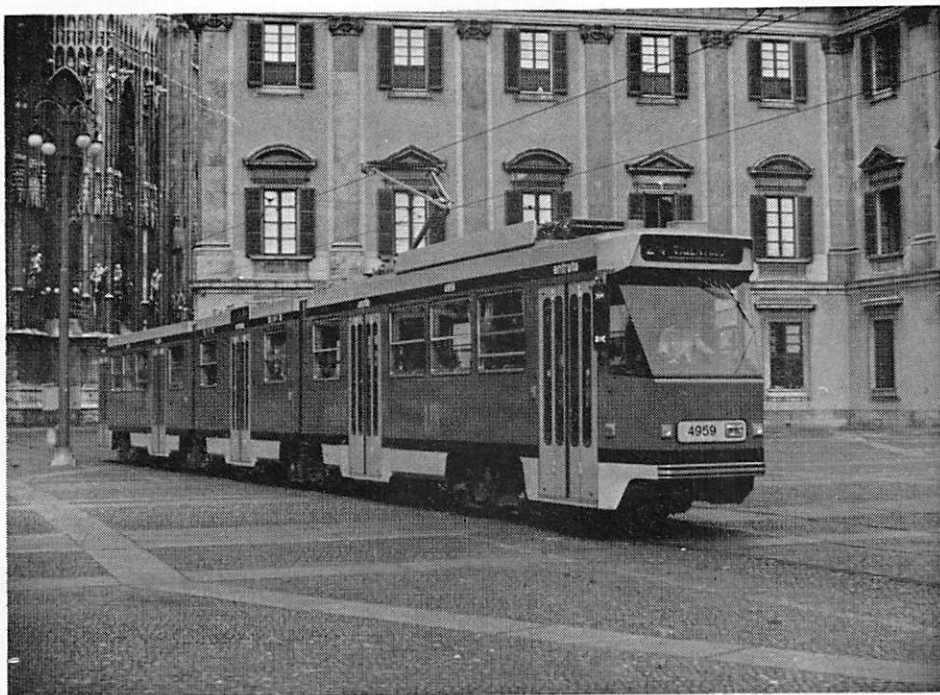
Le toit et le tablier inférieur sont en gris clair, les deux lignes de liaison sont noires et les parois en orange vif.

Sur le bandeau noir supérieur on aperçoit (voir photo) l'indication entrata (entrée) et uscita (sortie), de même que le numéro du véhicule.

Au-dessus du pare-brise avant se trouve placée une boîte d'itinéraire indiquant le numéro de la ligne et la destination. La porte médiane et la porte arrière, toutes deux réservées à la montée sont également équipées de telles boîtes, tandis qu'à l'arrière, seul le numéro de la ligne est repris.

Il n'y a pas de film indicateur de direction, seulement des plaques pliantes peintes en lettres blanches sur fond noir commandées depuis le tableau de conduite à l'aide de repères numérotés.

Pour l'instant, les rames circulent en simple traction, et ne comportent qu'un dispositif d'accouplement tout à fait ordinaire.



*Nouvelle voiture du type 4900 de l'A.T.M. (Photo Michel Leprince le 8/8/77).
Nieuwe wagen van het type 4900 van de A.T.M. (Foto Michel Leprince, 8/8/77).*

Néanmoins, la carrosserie est découpée de manière à réserver un emplacement pour l'installation d'un système d'accouplement automatique dans le futur, de même que sous le plancher est prévu un espace pour l'installation ultérieure de marche-pieds escamotables.

D'autre part, comme ces nouveaux tramways sont destinés à circuler par des routes rapides équipées aux arrêts de quais hauts, les portes sont toutes disposées dans un seul plan.

Trois petites marches permettent à ces voitures de circuler également en voirie non pourvue de quais hauts, selon le même principe en vigueur sur les lignes du pré-métro de Bruxelles.

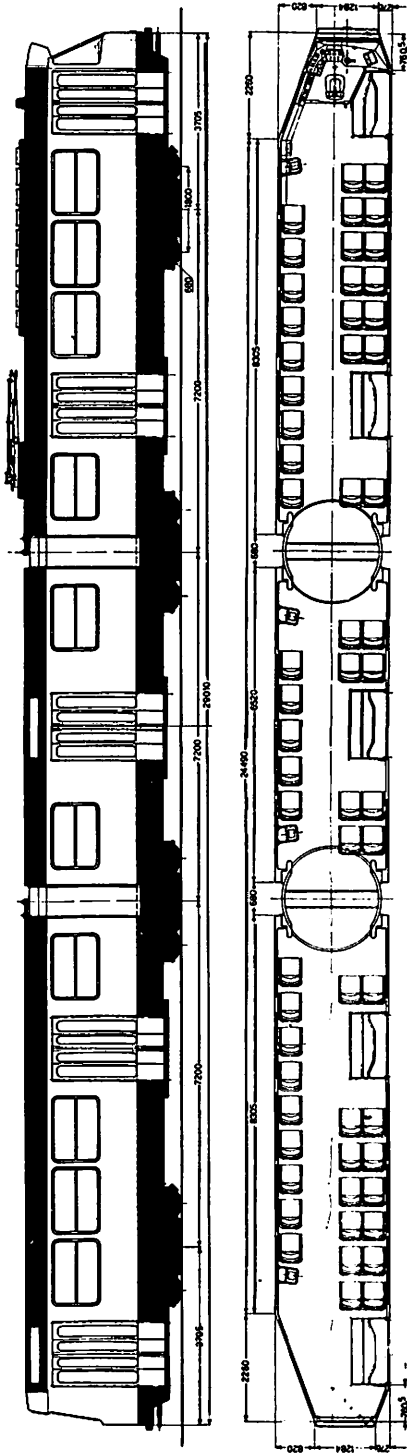
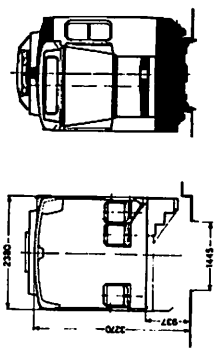
Enfin, le poste de commande de chaque véhicule est équipé d'un système de radio-téléphonie placé à gauche du conducteur.

L'ouverture et la fermeture des portes sont commandées par le conducteur qui dispose, pour surveiller la montée et la descente des voyageurs, outre de nombreux miroirs intérieurs et extérieurs, de 2 caméras de TV en circuit fermé pour surveiller la montée des voyageurs par les portes arrière et médiane.

Le tableau de commande en noir, est réalisé sans arrête coupante. Le contrôleur est du type à manivelle et comporte 19 crans pour la marche et 16 pour le freinage.

GAI

GRUPPO AZIENDE ITALIANE





Matériel moderne et matériel ancien renové. La motrice 1891 est repeinte en orange et est équipée d'un pantographe. (matériel urbain de 1928). Photo prise dans la boucle du terminus Ungheria le 18/9/77 (Photo X. Martenet).

Nieuw en hernieuwd materieel. Motorwagen 1891 is in het oranje herschilderd en met een pantograaf uitgerust. (Stad-materieel van 1928). Foto in de eindlus van Ungheria de 18/9/77 (Foto X. Martenet).

Comme presque partout, la décision de garder les trams et surtout d'en commander 100 nouveaux fut copieusement critiquée par les groupes de pression aussi proches du pneu et du pétrole que favorables au bruit et à la pollution. La presse anti-tram en particulier a tout essayé pour empêcher Milan de se doter d'un matériel moderne, silencieux, puissant, rapide et confortable, notamment en prédisant que, par leur grandeur, les « JUMBO » allaient démolier les îlots, érafler les immeubles et semer la terreur parmi les piétons. La réalité est que pas une seule de ces malédictions ne s'est produite et que les 40 « JUMBO » livrés jusqu'en octobre 1977 avaient déjà parcouru plus de 100.000 km à la complète satisfaction des usagers.

Plus significatif encore est le fait que la municipalité de Milan envisage de prolonger au moins 5 de ses lignes actuelles de tramways vers des quartiers périphériques. Il s'agirait des lignes 2, 15, 19, 24 et 33, tandis que la ligne de trolleybus 90/91 se convertirait sous peu en ligne de tramway. Un bel avenir se prépare pour les transports publics ferrés à Milan.

ASSOCIATION POUR LE MUSEE DU TRAMWAY VEHICULE PRESERVE

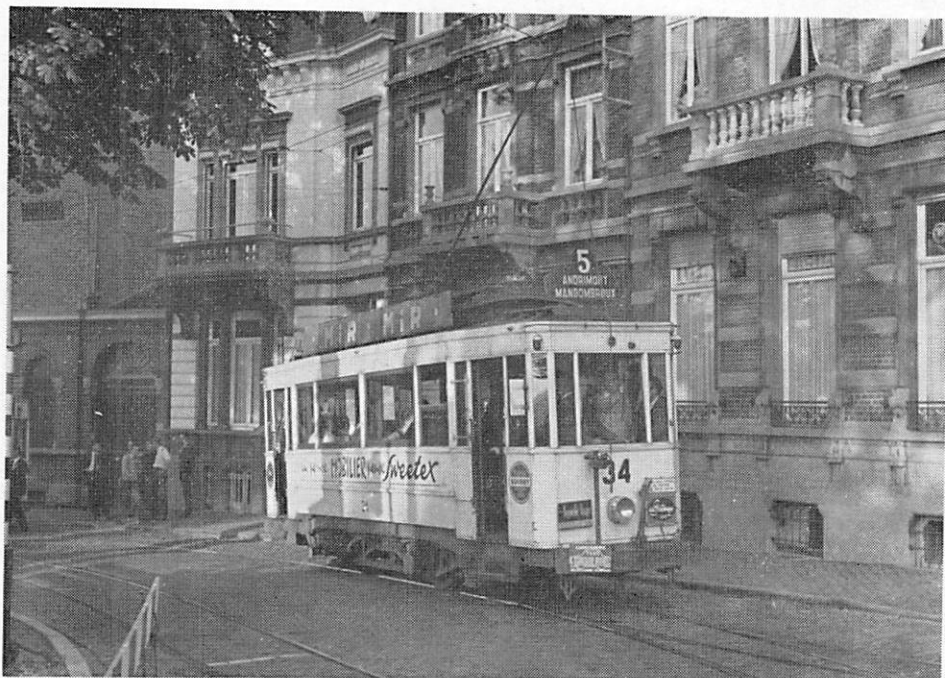


Photo J. De Meurs — Foto J. De Meurs

Exploitant : Sté Transp. Intercommunaux de l'Agglomération Verviétoise.

Origine : Société Anonyme des Tramways Verviétois.

Type de véhicule : Voiture motrice électrique, série 33 à 38

Véhicule n° 34

Année de construction : 1929

Constructeur : Société Anonyme des Ateliers Germain

Ecartement : 1,000 m.

Longueur totale : 9,500 m.

Largeur totale : 2,200 m.

Tare à vide : 11.500 kg.

Nombre d'essieux : 2

Empattement : 2,400 m.

Nombre de moteurs : 2

Type et puissance des moteurs : A.C.E.C. MTV, 2 x 60 cv.

Nombre de places : a) assises = 20 b) debout = 29

Année de déclassement : 31 décembre 1969

Date de réception : 10 janvier 1970

Situation à l'inventaire : Don de la S.T.I.A.V.

VERENIGING VOOR HET TRAMMUSEUM MUSEUMRIJTUIG

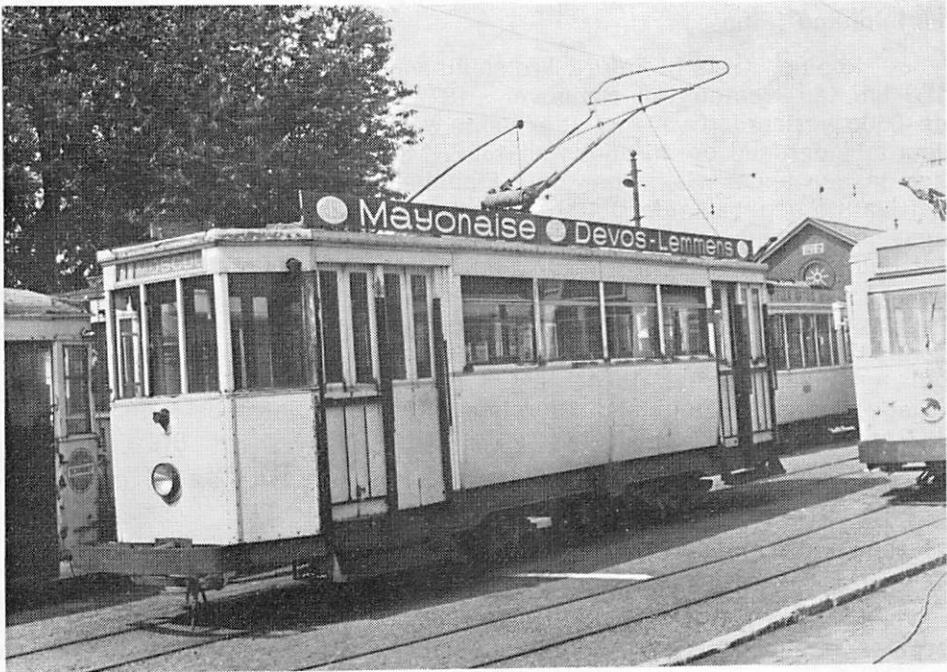


Foto J. De Meurs — Photo J. De Meurs

Exploitant : Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Gent

Oorsprong : Electriche Tramwegen van Gent

Type van rijtuig : elektrische motorwagen, reeks 363 - 379

Rijtuignummer : 378

Bouwjaar : 1930

Bouwer : Ateliers Métallurgiques de Nivelles

Spoorwijdte : 1,000 m.

Uiterste lengte : 10,980 m.

Uiterste breedte : 2,100 m.

Totale hoogte : 3,640 m.

Leeggewicht : 9.000 kg.

Aantal assen : 3 (bissels, systeem Kemp)

Aantal motoren : 2

Type en vermogen van de motoren : 2 x 25 PK

Aantal plaatsen : a) zit = 15 b) staan = 44

Jaar van buitendienststelling : 1971

Datum van ontvangst : 19 oktober 1971

Toestand op inventaris : gift van de M.I.V.G.

RHEINE 10. en 11. - 09 - 1977

Luc Schetters

Ihre Mächtigkeit « Die Dampflokomotive » lädt ein zu Ihrem Abschiedsfest.

1) Inleiding (Plan 1)

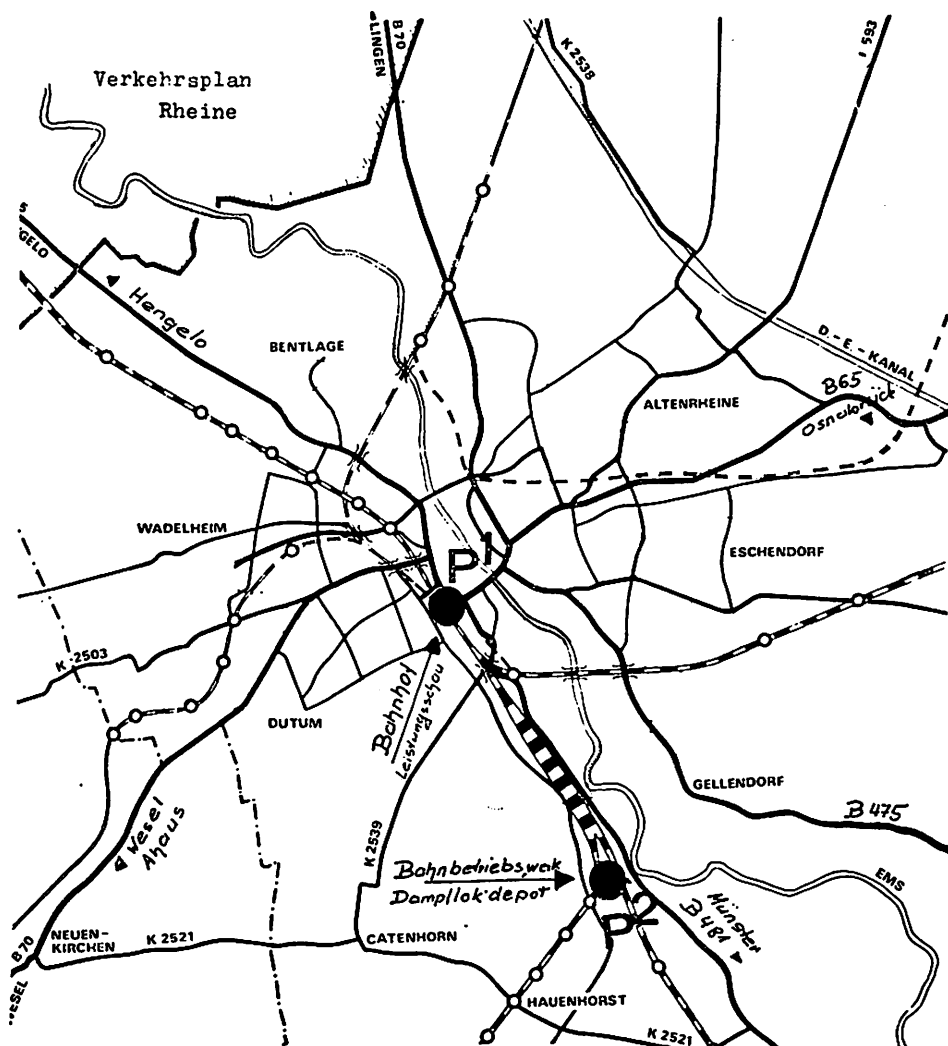
Rheine, Kreis Steinfurt, kruispunt van de Bundesstrassen 65 en 70, 160 km ten westen van Hannover; 1977 betekent voor dit rustig stadje de 650e verjaardag van het toekennen van de benaming « stad »; dit gebeurde inderdaad op 15 augustus 1327. Maar de beroemdheid van Rheine ligt op een ander vlak, voor de « Eisenbahnamateuren » toch: Rheine is het laatste depot van de Duitse Spoorwegen (Deutsche Bundesbahn) waar men nog stoommasjiene kon zien (het boek « Endstation Rheine » drukt het duidelijk uit). Ik schrijf « kon zien »; misschien is het een beetje overdreven; maar sinds de 11e september is het gedaan: geen regelmatige treinen zullen nog door stoomlokomotieven getrokken worden. Ter gelegenheid van dit gebeuren organiseerde de DB afscheidsfeesten, die even belangrijk zouden zijn als de festiviteiten voor het 100-jarig bestaan van de spoorwegen in Duitsland (Nürnberg, Deutsche Reichsbahn 1935, Alfred B. Gottwaldt).

Ik nodig U nu uit om ons (mijn broer Marc en ikzelf) op die zaterdag 10 september naar Rheine te volgen.

2) Naar en in Rheine Bhf (Plan 2)

Zaterdag 10 september 1977: om 5 uur (het is vroeg, maar ja, in zulke gevallen kunnen we er wel iets aan geven) word ik wakker; mijn broer eventjes later, en om 6u15 vertrekken we (ja, ik weet het, ik ben beschaamd, maar wat wilt U?) per auto naar Antwerpen, Eindhoven, Venlo (100 km/uur op autosnelwegen, dat is toch langzaam!). Aan de Duitse grens: «Haben Sie nichts mit? — Nein, wir fahren nach Rheine, für die Bahnausstellung. — Also, alles in Ordnung! Gute Fahrt!» En we zijn in Duitsland. Nog 130 km en we rijden Rheine binnen.

Het stelt geen problemen om « Rheine Bahnhof » terug te vinden. Het volstaat de aanduidingspijltjes te volgen, evenals de rijen wagens... We zijn er zeker en vast niet alleen. Nadat we een parkeerplaats gevonden hebben, maken we ons klaar voor de dag: anorak, fototoestel, filmen, flitslichten, geld, ... en we zijn weg. Spijtig is het weer niet heel gunstig: laag wolkennivo, regentjes, maar erg-erg is het niet. Voor het stationgebouw is het parkeerplein voorbehouden: Wurstladen, Bierladen, Polizei, DRK, en ook een rijdende imitatie van de eerste Duitse masjiene, « Der Adler », op autochassis, met twee bestuurders, hoge hoed en alles. Overal vinden we stalletjes waar men postkaarten, zegels, omslagen... kan kopen (4). De ambtenaren van de « Sonderpostamt » hebben het druk (2). Na enkele aankoopjes vertrekken we naar de perrons van het station, waar er ook wel animasie heerst. Een lokomotieve van het tipe 043 is het centrum van alle belangstellingen: de masjieneisten zoeken alle mogelijke uitlaten voor stoom, en dus lawaai. De film- en fotoamateurs zijn tevreden. Ik loop er een beetje verloren met mijn ouderwets (maar steeds uitstekend (Deutsche Fabrikat)) Zeiss Ikon, tussen al die ultramoderne fototoestellen, kamera's en bandopnemers met de laatste technische snufjes. Mijn genot is toch even groot. Nu wordt het tijd om de tentoonstelling



Wichtiger Hinweis für Kraftfahrer

P1 Parkplatz in der Nähe des Bahnhofs; DB Leistungsschau; Sonderpostamt.

P2 Parkplatz am Betriebswerk Rheine; Dampflok- und Triebfahrzeugschau.

Benutzen Sie bitte für Fahrten zwischen dem Bahnhof und dem Bahnbetriebswerk die dampfbespannten Penzelzüge.

Een beetje aardrijkskunde ... Rheine en omgeving.

Un peu de Géographie ... Rheine et ses alentours.

Plan 1

te bezoeken. Zo gezegd, zo gedaan. We verlaten het station en gaan eerst het « Güterabfertigung »-gebouw binnen, waar we een fototentoonstelling over . . . stoommasjiene in Rheine zien. En juist daarna begint ons bezoek aan de ware, echte grote treinen.

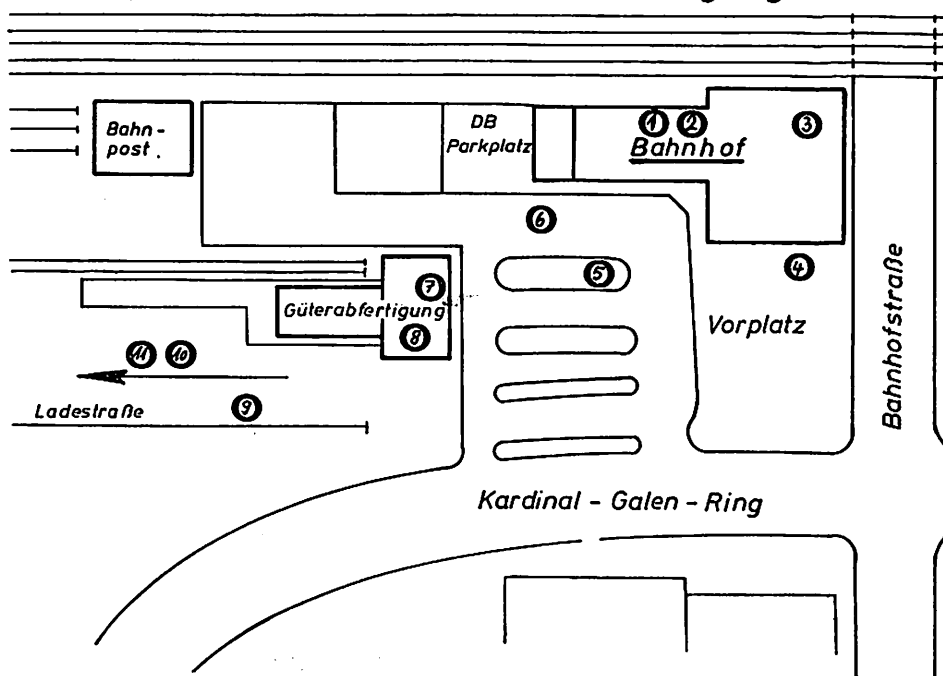
Oorspronkelijk was het voorzien slechts getrokken materieel op de sporen van het station tentoon te stellen. Veranderingen op het laatste ogenblik hebben die indeling gewijzigd.

Wat we eerst tegemoet komen als we dit stationsdeel binnenwandelen is een prachtige 8-assige Culemeyer aanhangwagen ; daarop bevindt zich een H-bis en het geheel wordt door een Faun trekvoertuig (plaatnummer DB 47703) getrokken. Het luksueus internationaal personenverkeer wordt door vier personenrijtuigen vertegenwoordigd :

— een TEE koepertuig van het nieuwste tipe, Eurofima Standard (Avmz 6180-19-90.518-0), van hetzelfde model dat enkele leden onder Zwitserse nummers en Eurofima kleuren in Brugge konden bezoeken ; ;

— een TEE salonrijtuig ;

Lageplan: Bahnhof und Güterabfertigung Rheine



Plan 2

Naar en in Rheine Bhf : verdeling van de Showpunten. - Vers et à Rheine Bhf : répartition des attractions.
 1) Biljetten voor speciale stoomtrein. - Tickets pour le train spécial à vapeur. — 2) Speciaal postkantoor. - Bureau de poste spécial. — 3) Non-stop filmshow. - Projection de cinéma ininterrompue. — 4) Koncert - Concert. — 5) Reisbureau en loterij. - Bureau d'informations touristiques et loterie. — 6) Model van de eerste Duitse Locomotief : « Der Adler ». - Modèle de la première locomotive allemande : « Der Adler ». — 7) Directie van de tentoonstelling. - Direction de l'exposition. — 8) Informatiestand voor het goederenvervoer. - Stand d'informations pour le trafic marchandises. — 9) Tentoonstelling van moderne personenrijtuigen. - Exposition de voitures voyageurs modernes. — 10) Tentoonstelling van moderne containerwagens. - Exposition de wagons conteneurs modernes. — 11) Tentoonstelling van moderne goederenwagens. - Exposition de wagons marchandises modernes.

- een normaal 1-klasse koeperijtuig (nog in het blauw) ;
- een TEN-slaapwagen van het tipe U, die de verschillende dagen nachtinrichtingen toonde : « single », « double », « tourist », enz. . .

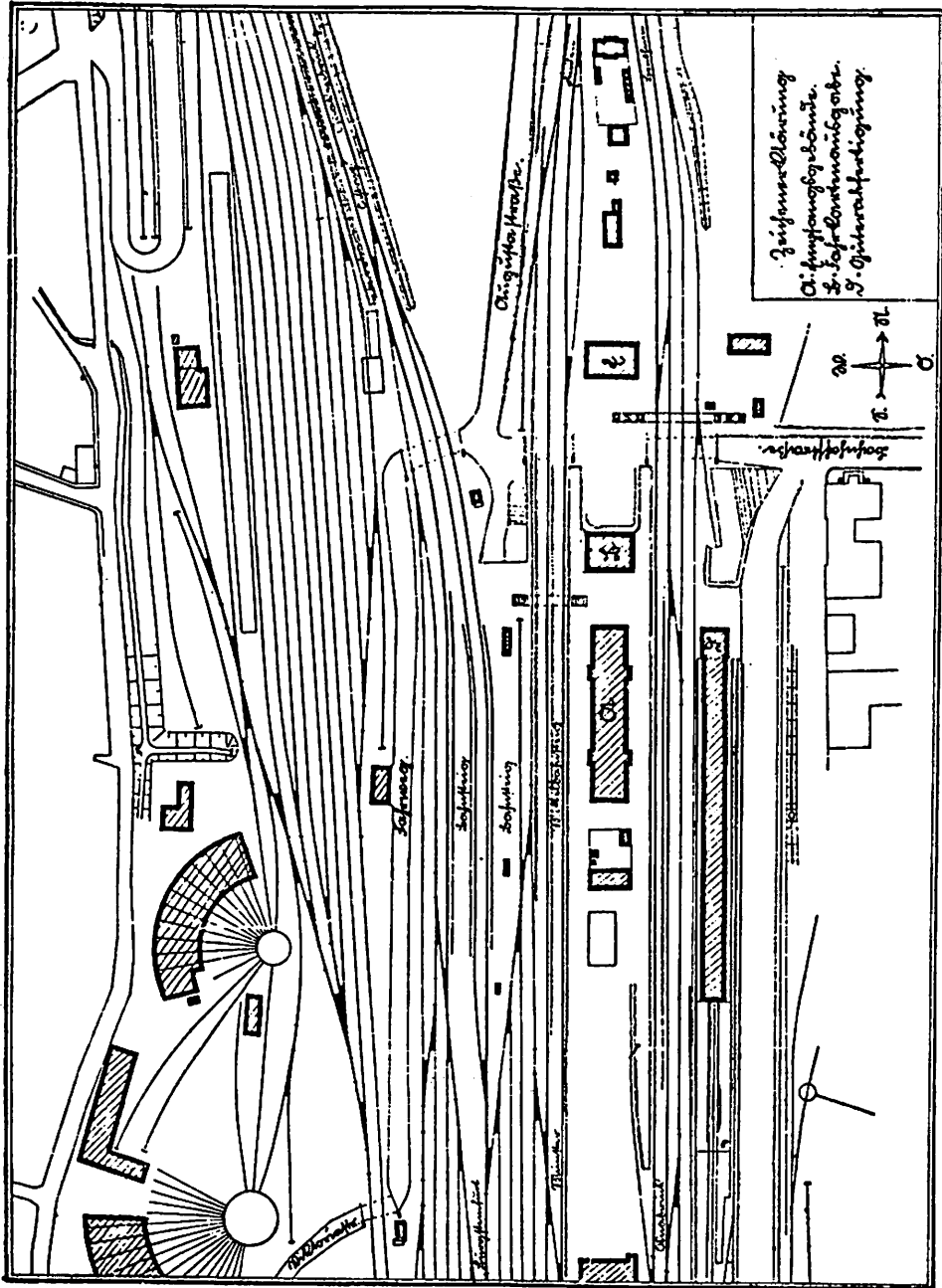
Het intern personenverkeer wordt ook niet vergeten : als voorbeeld kunnen we een S-bahn treinstel, BR ET 420 694-2, bezoeken, in de wit- en oranje-kleuren. Alle voertuigen zijn vanzelfsprekend voor het publiek toegankelijk, en worden veel bezocht.

Een ander belangrijk punt in de tentoonstelling van gesleept materieel betreft het goederenverkeer (10) (11) ; meer in het bijzonder wordt hier de nadruk op het containersysteem gelegd (grote en kleine volumes). We kunnen er bewonderen : 2-assige en 4-assige waggons voor het vervoer van grote containers (20, 30 of 40 feet), 2-assige waggons voor de kleine containers (von Haus zu Haus systeem), truck met oplegger voor het eenvoudig behandelen van kleine containers, alle natuurlijk voorzien met een volle lading ; verder nog zien we een aantal nieuwe of buitengewone goederenwaggons : tankwagens (VTG o.a.), roldakwaggon, « Tiefladewagen », 4-assige ertswagen, . . . Een 20-feet container dient als ontmoetings- en inlichtingscentrum, waar men tallen van papieren kan hebben en fotos kan zien ; dit is wel te begrijpen wanneer men het drastisch programma van de DB kent : het goederenverkeer moet renderen.

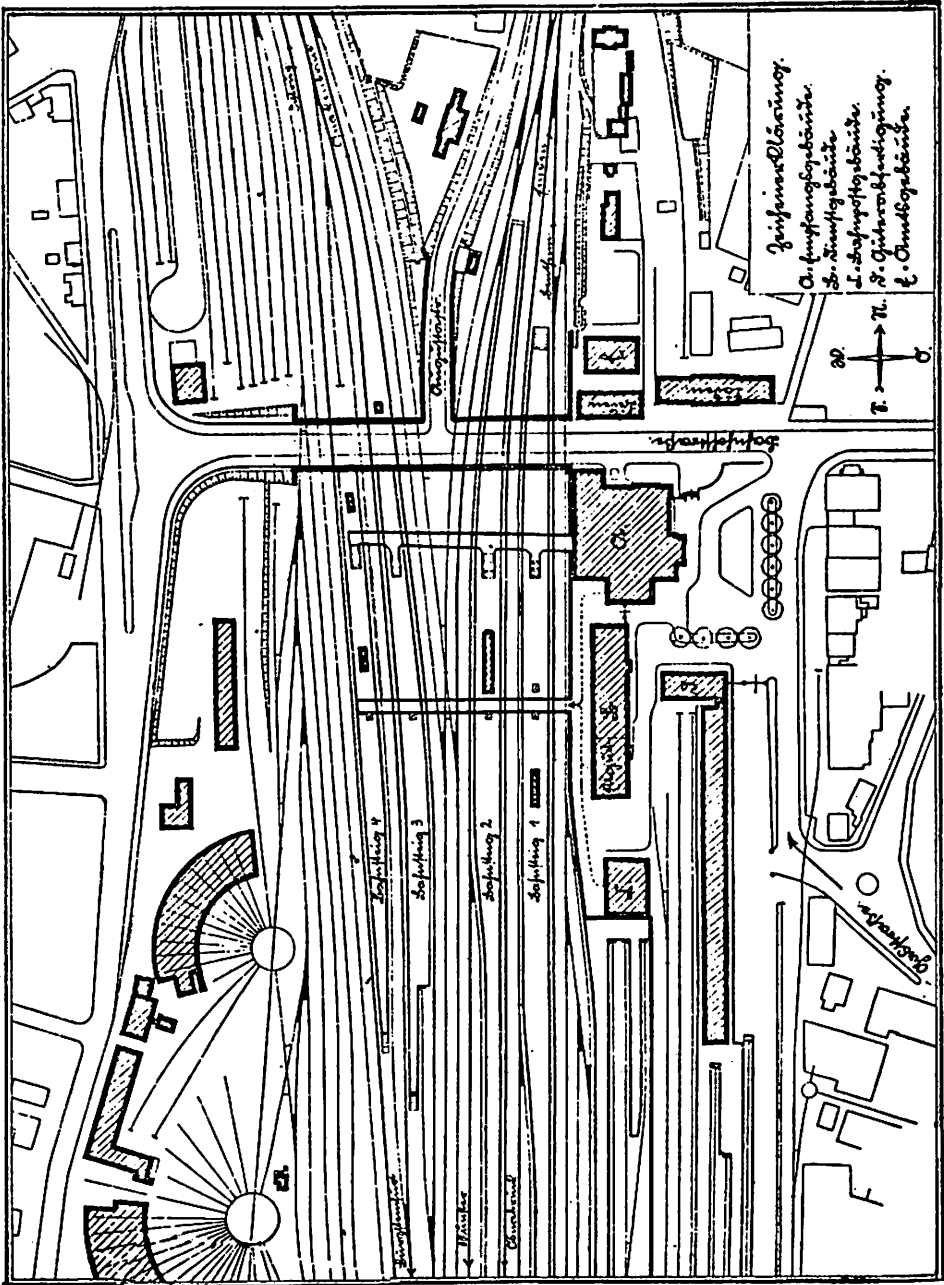
Nog eens kijken, enkele fotos maken, en we keren naar het station terug. We willen de stoomtrein naar Rheine Bw (Depot) nemen. De lokomotieve ervan is de 042 185-7. We moeten eventjes wachten vooraleer de trein aankomt en kunnen zo rustig de evoluties van verschillende stoommasjiën aankijken. De pendeltrein komt aan, de perrons zijn opeens vol mensen, en we nemen plaats in een 3-assig vernieuwd rijtuig. Maar alles is nog niet af in Rheine Bhf. Eerst zien we het binnenrijden van de laatste geplande stoomtrein : Rheine-Leer (de allerlaatste vindt op 11 september plaats). Enkele ogenblikken later lopen alle aanwezige mensen naar het zuiden van de perrons toe ; een spoorwegamateurenvereniging uit Lübeck komt aan, maar niet om het even hoe : met de 103 001-4 (1e prototype van de wereldberoemde TEE 103 (E03)) (met enkelvoudige pantograaf) en een dubbele eenheid van eigenaardige tweekivov Lübeckse personenrijtuigen ! De lokomotieven worden omgewisseld : :103 001-4 rijdt naar een eindspoor toe, blijkbaar om uit te rusten, en de Lübeckse wagens worden door 043 087-6 naar Rheine Bw gesleept. Na enkele minuten lopen dezelfde mensen naar het noordeinde van de perrons toe, waar het spoor naar Nederland leidt, en veroveren alle mogelijke observatieposten. En wachten. Wat zal er nu gebeuren ? Langzamerhand koort men het, en uiteindelijk zien we het ook : een trein van Nederlandse en Engelse treinvrienden, met Duitse wagens, rijdt Rheine binnen. Wat er speciaal is ? Die trein wordt door een 23 getrokken, en niet om het even welke 23 ; nee, de 23076, behorende tot de Weluwsche Stoomtrein Maatschappij (WSTM nr. 2). Een snelle ontkoppeling, en de 23076 (of WSTM 2) begeeft zich naar het zuidelijk deel van Rheine Bhf.

We zullen nooit nauwkeurig weten wat er nadien in Rheine Bahnhof gebeurde ; onze 042 185-7 vertrekt langzaam maar zeker naar Rheine Bw. Langs de hele (spoor)weg zien we tientallen fotografen en kameramen. Het is werkelijk een groot sukses.

(wordt vervolgd)



Het station van Rheine in 1905. — La gare de Rheine en 1905.



Het station van Rheine na verbouwing in 1927. — La gare de Rheine après transformation en 1927.

IL Y A 20 ANS ...

Il y a 20 ans, se tenait à Bruxelles l'exposition internationale sur le plateau du Heizel à Bruxelles. A cette occasion, diverses modifications furent apportées au réseau des Tramways Bruxellois et de la S.N.C.V.

Nous vous proposons d'évoquer dans les numéros de Tram Magazine qui paraîtront tout au long de cette année, quelques aspects particuliers du réseau au cours de cette année 58.



*En route vers l'Exposition (Photo R. Temmerman).
Op weg naar de Tentoonstelling (Foto R. Temmerman).*

La plaque bois rouge-jaune, reprenant les couleurs de la ligne 16 et portant les indications Gare de Luxembourg - Nord - Centrexpo était utilisée par les voitures standard se dirigeant vers l'Expo 58, tandis que dans l'autre sens on utilisait une plaque Nord - Gare de Luxembourg, reprenant également les couleurs du 16, mais en arborant à la place de l'étoile expo, les lettres Sp.

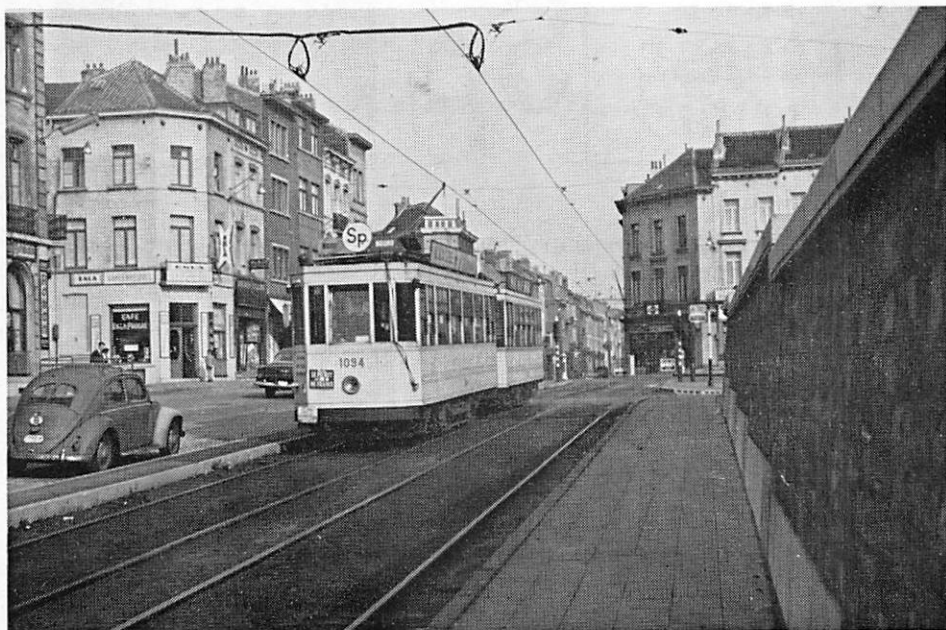
Les indications reprises sur ce jeu de deux plaques n'ont existé qu'en plaque bois et n'ont pas été reproduites sur film.



rouge - rood

jaune - geel

Le cliché de la motrice 1094 montre une plaque « Nord Sp Noord », cette plaque faisait partie d'un jeu de plaques 18 - 18b - Sp (couleurs : jaune et vert).



*Motrice 1094 rue du Progrès (Photo R. Temmerman).
Motorwagen 1094 Vooruitgangstraat (Foto R. Temmerman).*

Les Tramways Bruxellois avaient également organisé un service de nuit, de minuit à 4 h., qui était quant à lui exploité uniquement avec des motrices type 7000.

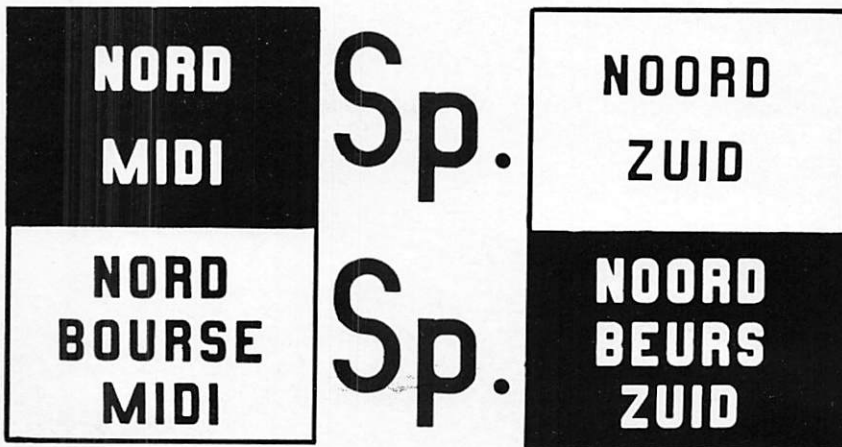
Quatre films étaient utilisés :

1) Départ Centrexpo : Film avec lettres Sp rouges et mentions Nord - P. Namur - Midi. Les voitures circulaient avec ce film portant les couleurs du 16, depuis Centrexpo par le Bd. du Jubilé, vers la P. Namur (via ligne 16) puis continuaient vers la Porte de Hal et le Midi, où l'on changeait le film pour arborer un autre film aux couleurs de la ligne 18 de l'époque, c'est-à-dire jaune-vert avec l'étoile Expo 58 et les mentions Bourse - Nord - Centrexpo. Le convoi reprenait alors la ligne 18 par le centre vers la place Bockstael et Centrexpo.

NOTE : La mention Nord - Midi aux couleurs du 52 (bleu et blanc) reproduite ci-dessous, a existé en plaques bois et en films 7000. Elle se trouvait sur le film utilisé pour les services de nuit.

bleu - blauw

blanc - wit



jaune - geel

vert - groen

2) Le deuxième itinéraire dont nous reproduisons les films ci-dessus, quittait Centrexpo avec un film aux couleurs du 18 et reprenant les indications Nord - Bourse - Midi avec un Sp rouge pour changer au Midi et arborer les couleurs du 18 (rouge-jaune) avec l'étoile Expo, vers la Porte de Namur et alors via la ligne 16 vers Centrexpo.



rouge - rood

jaune - geel

(à suivre)

NOUVELLES DE BELGIQUE

A LA S.T.I.B.

Matériel Roulant

Les essais d'aménagement intérieur entrepris sur la motrice 7003 ont été arrêtés. Il semblerait que l'on ait admis que ces voitures sont de capacité trop réduite et de conception dépassée en ce qui concerne par exemple les accès (dimension et modèle des portes, ainsi que le type d'embarquement). Ces aménagements qui devaient être entrepris sur toutes les 7000 au cours d'une grande révision ne seront donc pas effectués.

Le nombre de voitures du type 7900 affectées à la ligne 103 s'est régulièrement accru, pour atteindre 17 voitures le 8 février, de telle sorte que tous les services de la ligne 103 de l'Avenue du Roi sont assurés en 7900. Depuis le 16 décembre 77 les 7500 récupérées du 103 sont progressivement affectées au 32 et au 102.

Parallèlement, le nombre de motrices du type 4000 en service sur le 39 et le 44 est descendu à 5 unités le 8 février 78. Ces motrices seront progressivement mises en service sur la ligne 94. Par ailleurs depuis le 7 février 78, la ligne 92 n'est plus desservie que par les dépôts d'Ixelles et de Schaerbeek, de telle sorte qu'il n'y a plus de 9000 en service à l'Avenue du Roi.

Pour terminer, notons que l'affectation des lignes d'autobus aux dépôts a été modifiée de manière à réduire les parcours à vide, et ceci en fonction de la mise en service du dépôt de Haren.

Depuis le 24/1/78 la situation se présente donc comme suit :

Brognez : 38 - 46 - 47 - 48 - 49 - 50 - 54 - 78.

Vandermeeren : 13 - 20 - 21 - 53 - 63 - 71 - 74 - 76 - 85 - 87 - 89 - 95 - 96.

Haren : 20 - 29 - 47 - 53 - 54 - 57 - 59 - 63 - 65 - 66 - 76 - 80.

Delta : 21 - 27 - 28 - 30 - 34 - 35b - 36 - 38 - 42 - 43 - 51 - 71 - 80 - 95 - 96.

Matériel de Service

La transformation de la 5020 en dépanneuse n° 1 est terminée et celle de la 5021, également en dépanneuse, est en cours.

L'ancienne dépanneuse n° 1 a été adaptée en chasse-neige numéroté 11 en remplacement de l'ancien chasse-neige 11 qui avait été rappelé-le construit à partir d'une motrice du type 1700.

Méto

Une nouvelle commande de 35 unités de traction a été passée en deux tranches : 12 unités fin décembre 1977 et 23 unités fin janvier 78. Le parc ainsi complété devrait permettre de desservir les extensions de la ligne 1.

Le dépanneur-méto n° 64 dont nous avons parlé dans le n° 4 de Tram Magazine est en cours de finition. Ce véhicule construit à partir d'une caisse acier avait été commandé dans le cadre des premières études des rames de méto.

Dans la station De Brouckère, un quatrième rail a été posé du côté quai. Ce rail a été placé afin d'éviter qu'en cas de chute d'un voyageur entre le quai et une rame, il ne puisse entrer en contact avec un frotteur. Il va de soi que ce 4° rail n'est normalement pas alimenté, mais se trouve mis sous tension par les frotteurs, dès qu'un train est en station.

Exploitation

Depuis le 10 janvier, la boucle terminale par les rues Bara, de l'Instruction et de France est désaffectée. Le 102 boucle désormais autour de la place Bara et stationne dans la rampe Jamar. La raison en serait que la commune de Saint-Gilles veut asphalté la rue de France. La Belgique est encore un des pays où pour asphalté une rue on réduit le réseau des transports en commun et on rétablit un terminus en pente que l'on avait voulu supprimer pour la ligne 90. A noter que début mai on n'observait toujours aucun asphaltage de la rue de France.

Depuis le 19 janvier, à la suite des travaux du métro à Anderlecht, les trams de la ligne 103 empruntent entre la Place de la Vaillance et le Rond-Point du Meir, les rues de Veeweyde et Hippolyte Limbourg, dans le sens vers les Faubourgs. Par ailleurs, du fait des difficultés de stationnement des 7900 à l'Hôpital Brugmann, les services 103b dans cette direction ont été supprimés depuis le 7 février 1978.

Les travaux de prolongation du tunnel de Petite Ceinture qui débiteront à la fin de cette année pour permettre le passage sous la Place Louise ne permettront plus au 19 de prendre la rue Hôtel des Monnaies. Le 19 continuera par le Boulevard Jaspar jusqu'à la Porte de Hal où il remontera la chaussée de Waterloo par une liaison à construire, pour rejoindre la Barrière de Saint-Gilles.

Enfin, depuis le 24 janvier 78, la ligne d'autobus n° 20 a été prolongée depuis l'hôpital Français par l'avenue Goffin, la rue des Soldats, l'avenue Courhaire, les rues de Grand Bigard, du Zénith et des chats pour revenir rue de Grand Bigard où est implanté le nouveau terminus.

Incidents

Le mardi 10 janvier 1978, la motrice 7555 circulant sur la ligne 55 a déraillé dans la courbe après l'aiguille vers le pertuis Thomas. Le bandage avant droit s'est démis entraînant une assez longue interruption dans les services.

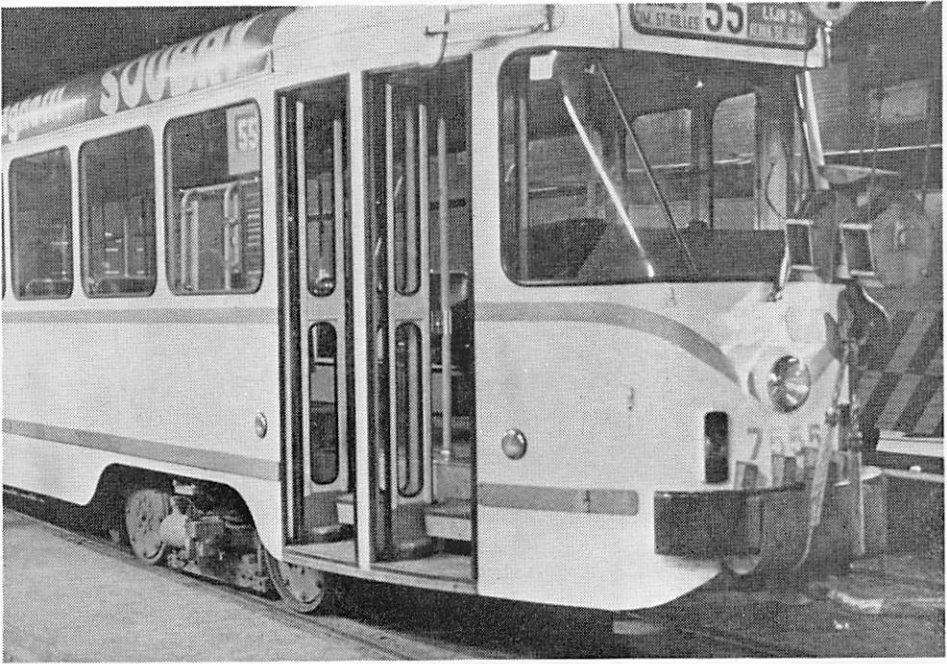
Pour un véhicule sur rails, déjanter c'est en quelque sorte le « pneu plat » d'un véhicule routier. Le pneu ou le bandage pneumatique est remplacé par un bandage d'acier, qui pour les mêmes raisons d'usure peut aisément être remplacé.

Ce bandage est en fait un anneau en forme de Z dont l'extérieur forme la surface de roulement cylindrique et le boudin, tandis que l'intérieur forme une surface cylindrique achevée par un arrêt. Cet anneau est glissé à la presse sur la jante, un peu à la manière d'un élastique sur un pot de confiture.

L'arrêt vient en contact avec la jante et transmet à celle-ci les efforts normaux lors de la prise de courbe (de l'extérieur vers l'axe de la voiture). L'adhérence du bandage sur la jante est toutefois suffisante pour que l'effort dû au contre-rail (de l'axe vers l'extérieur de la voiture) ne l'arrache pas, mais en cas de déraillement sur une aiguille prise en pointe, cet effort peut devenir excessif et le bandage quitte alors la jante, protégeant celle-ci et l'essieu de dommages plus grands.

La roue ainsi privée de son boudin, n'assure plus le guidage du véhicule qui doit être remorqué légèrement soulevé vers la voie de garage la plus proche ou à défaut sur la branche la moins fréquentée de l'aiguille. Là, après avoir soulevé le véhicule partiellement, on pourra fixer sous l'essieu défectueux une sorte de petit chariot qui assurera le guidage et permettra le remorquage de la voiture jusqu'à l'atelier.

Enfin, au cours de la nuit du 20 au 21 du mois de janvier 1978 qui a plus d'un titre fut fertile en interruptions de trafic, la 7922 en rodage a



*Déraillement du 10/1/78. On aperçoit la roue dont le bandage est déserti.
(Photo P. Donnay de Casteau)*

*Ontriggeling van 10/1/78. Het wiel waarvan de band loskwam is goed zichtbaar.
(Foto P. Donnay de Casteau)*

dérailé sur l'aiguille de l'Avenue Fonsny à hauteur de la rue de l'Imprimerie, située au coin de ces deux artères. La caisse du premier élément de cette voiture qui n'avait pas encore été mise en service voyageurs a été fortement forcée. Les dégâts se chiffrent à plusieurs millions de francs.



*Motrice 7922 après son déraillement (Photo Axel Van Baren).
Motorwagen 7922 na de ontriggeling (Foto Axel Van Baren).*

A la M.I.V.A.

Intensification des services sur les lignes 10 - 12 - 15 - 24.

Depuis le début de 1978, les horaires de ces lignes de tramways prévoient plus de départs les jours de semaine et le doublement du nombre de véhicules dans la soirée.

Ces horaires prévoient aussi le doublement du nombre de véhicules sur la ligne 15, le dimanche et 50 % d'augmentation du trafic le samedi sur les lignes 12 et 24. D'autres lignes seront prochainement renforcées.

L'objectif de la société anversoise est d'assurer un départ toutes les 4 à 6 minutes en premier lieu sur les axes desservant des écoles et assurant le trafic lieu d'habitation — lieu de travail.

Le soir les temps d'attente n'excéderont pas 12 à 15 minutes tandis qu'une fréquence intéressante d'un véhicule toutes les 7 1/2 à 10 minutes est organisée à l'intention du public désirant effectuer des achats le samedi.

A la S.N.C.V.

La place nous manque ici pour décrire les modifications intervenues au réseau S.N.C.V. du Hainaut, nous y reviendrons plus en détails dans notre n° 10.

Associations touristiques

Le 26 novembre 77 les membres de l'A.S.V.i. ont conduit leur motrice restaurée 9924 du dépôt de Trazegnies jusque Thuin. Le 4 février 1978, l'A.S.V.i. récidiva avec ses membres et la 9924 rallia à nouveau Thuin, mais tirant cette fois un fourgon à bagages de 1889, le 2354. Par ailleurs, la 9888 n'attend plus qu'une couche de peinture extérieure tandis que la 2121 cédée par l'AMUTRA sera achevée cet été.

Souhaitons bonne chance à l'A.S.V.i. pour son exploitation qui commencera dès cet été.

*
**

LU POUR VOUS

HISTOIRE DES TRAINS DE LUXE

DE L'ORIENT-EXPRESS AU TEE

par George Behrend

Orient-Express, Côte d'Azur-Express, Train Bleu, Twentieth Century Limited, Tokkaido ... tous ces noms évoquent des trains prestigieux et des voyages luxueux dans des pays de rêve, proches ou lointains.

A leur origine, deux hommes : George Mortimer Pullman, aux Etats-Unis, fondateur de la Pullman Company et, en Europe un peu plus tard, Georges Nagelmackers qui créa la célèbre Compagnie Internationale des Wagons-Lits. Tous deux désiraient offrir des voyages plus confortables en chemin de fer dans des voitures directes, sans changement aux frontières. Grâce à leur enthousiasme et leur volonté de fer, naquirent peu à peu de grands express nationaux ou internationaux de luxe, qui sillonnèrent l'Europe puis les autres continents.

L'auteur, George Behrend, grand spécialiste des chemins de fer, présente dans cet ouvrage l'histoire des trains de luxe des origines à nos jours. Aux fanatiques du chemin de fer, il donne des informations précises et complètes sur la construction des différentes lignes, sur les locomotives utilisées, sur les types de voitures (une liste des 6000 voitures Wagons-Lits et des voitures Pullman figure en fin d'ouvrage — document d'un intérêt considérable pour les spécialistes). Les modélistes trouveront des plans et des indications détaillées pour la construction de modèles réduits. Les passionnés d'histoire - politique, sociale - et de « petites histoires » seront comblés, ainsi que les amateurs d'art.

Un ouvrage que nous vous recommandons chaleureusement. Format 25,5 x 24,5 cm, 208 pages. 30 illustrations en couleurs, 130 illustrations noir/blanc et 40 plans et dessins. Relié toile sous jaquette couleurs. Prix en librairie : 1.864 F.

HISTOIRE DES CHEMINS DE FER BELGES

par Joseph Delmelle

Un grand volume au format 21 x 22 cm, admirablement illustré, qui retrace l'histoire du chemin de fer en BELGIQUE depuis près d'un siècle et demi.

L'ouvrage est divisé en 3 grandes parties. La première retrace l'évolution des chemins de fer en Belgique depuis les origines et les différentes compagnies, en passant par l'unification pour aboutir à la S.N.C.B. que nous connaissons aujourd'hui.

Cette première partie n'en reste pourtant pas là, puisqu'on y parle aussi de l'avenir et de l'œuvre ferroviaire des Belges à l'étranger.

La deuxième partie de l'ouvrage décrit des aspects peut-être moins connus de la vie de tous les jours d'un réseau de chemin de fer.

Le matériel et les hommes ont leur importance. Enfin, une troisième partie envisage l'Œuvre du Rail et examine les problèmes économiques, le tourisme et quelques aspects particuliers.

Relié sous jaquette en couleurs : Prix : 695,— F. .

LE TRAIN

par C. Hamilton Ellis

Les hommes ont utilisé le chemin de fer — une voie tracée spécialement pour des véhicules à roues — depuis le début du XVI^e siècle ; mais c'est seulement avec l'avènement de la locomotive en 1804, qu'est entré en scène le TRAIN, cette invention qui devait changer l'aspect de la terre et l'existence des gens comme aucune autre innovation ne l'avait fait depuis que les premiers bateaux à voile avaient sillonné les mers en des temps préhistoriques.

Le livre magnifique que nous présentons ici, traite non seulement du train lui-même, c'est-à-dire de la machine qui transporte les voyageurs, mais aussi de tous ses composants : les locomotives à vapeur, les locomotives électriques et à essence, les wagons de voyageurs, de marchandises et les voitures spéciales.

Tout ce qu'ont apporté les divers pays du monde au développement de cet instrument extraordinaire est fidèlement rapporté ici : c'est une histoire sans lacune, à partir de la première invention qui comportait déjà tous les éléments qui ont fait du train ce qu'il est aujourd'hui : le train mis en œuvre en 1804 par Richard Trevithick à Penyardren dans le sud du Pays de Galles, jusqu'à l'inauguration des trains électriques les plus modernes.

Toutes les étapes importantes de l'histoire du train sont illustrées par des dessins comportant une multitude de détails, dont beaucoup en couleurs. L'aspect pittoresque du sujet est souligné par des reproductions de lithographies, de gravures et de superbes tableaux et aquarelles.

L'auteur : C. Hamilton Ellis est membre de l'Association des ingénieurs de locomotives et vice-président de la Société d'histoire des Chemins de fer (historical Model Railway Society).

Format 25 x 25 cm, cartonné sous jaquette couleurs : Prix : 680,— F.

AMUTRA : doel en werkzaamheden

De Vereniging voor het Trammuseum (« AMUTRA ») is een vereniging zonder winstbejag, gesticht op 7 maart 1961.

Haar doelstellingen, bepaald door haar statuten die gepubliceerd werden in de bijlage (nr 1939) van het Belgisch Staatsblad van 11 mei 1961 zijn :

- het behouden van historische rijtuigen,
- het inrichten, de administratie, de exploitatie en de ontwikkeling van een trammuseum in België,
- het lopend onderhoud van dit museum, alsook de verrijking en de ontwikkeling van haar verzamelingen,
- het opzoeken en de bewaring van dokumenten betreffende de geschiedenis en de evolutie van het gemeenschappelijk vervoer,
- het publiceren van een informatietijdschrift,
- het verenigen van alle personen die op eender welke wijze belang stellen in het gemeenschappelijk vervoer.

Zij beheert en exploiteert het Buurtspoorwegmuseum, gelegen te Schepdaal, Ni-noofsesteenweg 184. Dit museum is toegankelijk voor het publiek van Pasen tot 31 oktober, de zaterdagen, zondagen en wettelijke feestdagen, van 14u00 tot 18u00. De toegangsprijs bedraagt 20 F per persoon. Talrijke verminderingen zijn voorzien voor kinderen, georganiseerde groepen, grote gezinnen, leden van erkende toeristische verenigingen, enz.

De Vereniging heeft thans meer dan 110 verschillende rijtuigen in bewaring : paardetrans, stoomtramlokomotieven, elektrische motorwagens, spoorauto's, bijwagens, goederenwagens, trolleybussen, autobussen, gyrobus, enz...

De Vereniging is samengesteld uit vrijwillige leden.

De activiteiten van AMUTRA zijn gevarieerd :

- vergaderingen voor leden,
- uitwisselen van foto's en dokumenten,
- projektie van films en diapositieven,
- uitstappen en studiereizen in België en het buitenland, aan boord van oude en moderne trams,
- bezoeken aan tramnetten, remises, werkhuizen, fabrieken, enz...
- publikatie van een tijdschrift en verscheidene dokumenten,
- restauratie en onderhoud van historische rijtuigen,
- beheer en het houden van de administratie van het Buurtspoorwegmuseum van Schepdaal.

De « AMUTRA » geniet van geen enkele subsidie. Al de activiteiten worden gedaan door de leden en dit volledig gratis en vrijwillig.

Alle andere inlichtingen betreffende de Vereniging voor het Trammuseum, haar doel en haar activiteiten, kunnen op eenvoudig verzoek, geadresseerd aan het sekretariaat en vergezeld van een postzegel voor antwoord, bekomen worden en dit zonder enige verplichting van uwentwege.

SEKRETARIAAT

W. HOSTE, Fridtjof Nansenstraat 34, Bus 7
1070 Brussel

De bestellingen van publikaties dienen aan vermeld adres te gebeuren, door storting van het overeenstemmend bedrag, vermeerderd met 10 F voor verzendingskosten, op rekening nr 068-0528040-96 (Gemeentekrediet).

De bestellingen worden zo vlug mogelijk uitgevoerd.

