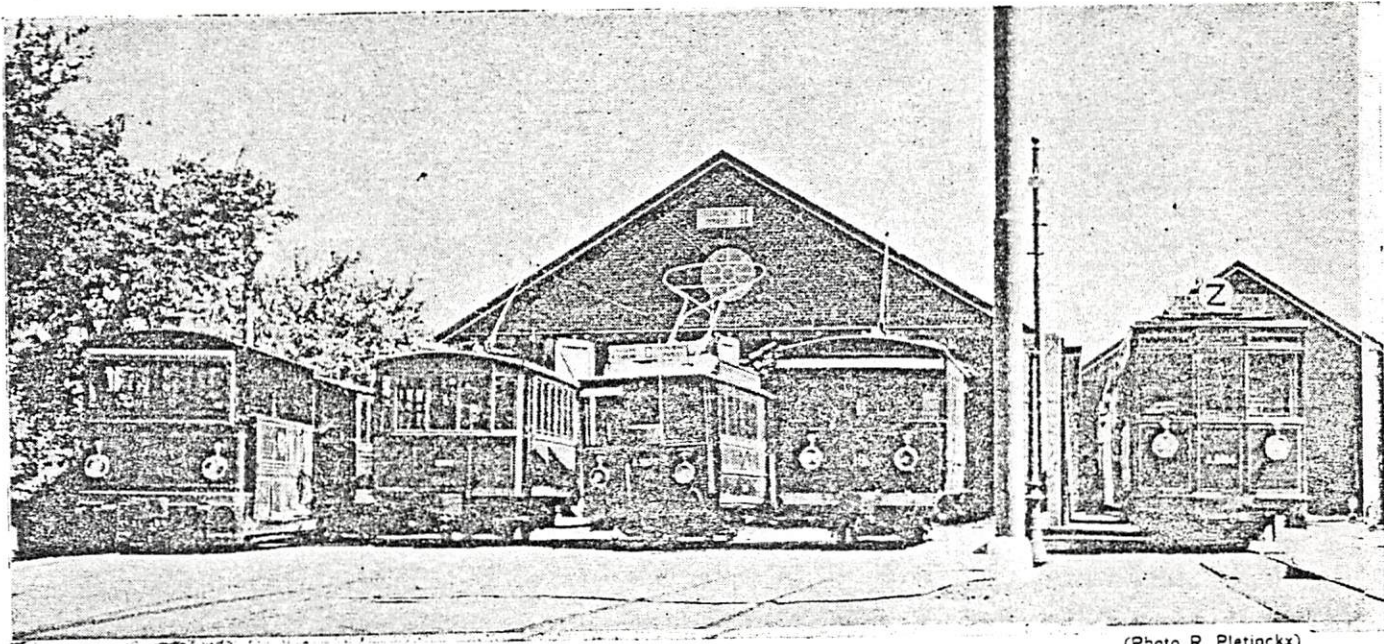


BULLETIN D'INFORMATION DE L'ASSOCIATION POUR LE MUSÉE DU TRAMWAY A. S. B. L.

Siège Social : 222, Avenue de la Couronne, Bruxelles 5 - C. C. P. : 44980.



(Photo R. Pletinckx)

PRESENCE DU TRAMWAY

Deuxième
Année

Numéro 5

SOMMAIRE :

- Les lignes vicinales de Mons et du Berinage.
- Structure originale de la numérotation des voitures vicinales.
- Documents photographiques.
- Petite histoire du matériel roulant de la S. N. C. V.
- Les motrices à boggies « Type S ».
- Actualités.

LES LIGNES VICINALES DE MONS ET DU BORINAGE:
UNE HISTOIRE DE 75 ANS
(suite)

CHAPITRE II: LES LIGNES DE LA PERIPHERIE DU BORINAGE.

1.- St. Ghislain - Hautrage & extensions.

La région industrielle qui s'étend de Baudour à Hautrage (mines et carrières diverses) fut très tôt pourvue d'un service vicinal : inauguré le 1er mai 1888 entre St. Ghislain et Hautrage, ce fut le second de la région montoise, suivant de près la mise en service de Maisières - Mons - St. Symphorien.

L'exploitation fut confiée à la S.A. des Chemins de fer Vicinaux Montois.

La ligne St. Ghislain - Hautrage connut bien vite de très nombreuses extensions visant à la raccorder aux établissements industriels de la région. Résumons les en bref : le 30 avril 1891, extension de Hautrage à Stambruges (chemin des Bruyères), soit 2 km. Le 7 juin 1891, extension de 1 km en direction de Villerot. Le 24 août 1891, embranchement de Tertre (bifurcation) à Tertre (station), prolongé le 2 juillet 1892 de Tertre (station) à Baudour (village). Encore deux petites extensions, l'une le 19 décembre 1893 entre Baudour (village) et Baudour (station), l'autre le 16 juillet 1896, entre Baudour et le Trieu du Haut Coron (0,94 km.).

Le trafic de base de toutes ces lignes était assuré par des services de marchandises. Les trains de voyageurs ne circulaient que sur les deux branches principales, à savoir St. Ghislain - Hautrage et St. Ghislain - Baudour. En 1897 est établie, entre Hautrage (état) et Boussu (canal), une liaison de service, créant ainsi une jonction avec la ligne Boussu - Fayt le Franc, inaugurée l'année précédente.

Grâce à l'achèvement, le 28 janvier 1902, de la ligne Baudour Enghien, le groupe de St. Ghislain se trouva être directement relié à Bruxelles, deux ans avant de l'être à Mons !

En 1907, ouverture de la ligne à 4 files de rails, à Baudour.

Le 1er décembre 1915, jonction directe avec Mons, suite à l'ouverture de la section Baudour - Ghlin. Enfin, c'est en 1916 que St. Ghislain fut en correspondance avec Tournai, grâce à la ligne Mainvault - Quevaucamps

Les lignes de St. Ghislain - Hautrage & extensions n'échappèrent pas aux démontages imposés par l'occupant pendant la première guerre mondiale. Leur reconstruction fut achevée en février 1919 déjà, ce qui prouve leur importance économique aux yeux de la Société. Cette même année, la compagnie fermière remit l'exploitation entre les mains de la S.N.C.V.

(à suivre)

STRUCTURE ORIGINALE DE LA NUMEROTATION DES VOITURES VICINALES (suite 1).

II) Matériel A.- Voitures de IIe classe (500 à 1499 / 10500 à 11499).

<u>Séries</u>	<u>Constructeurs</u>	<u>Adjudication</u>	<u>Mise en service</u>
A.500 - A.505	Bailly, Morlanwelz	8- 4-1885	1885
A.506 - A.519	Internationale, B.L.C.	11-11-1885	1886 - 1887
A.520 - A.522	Verhaegen	,,	1886
A.523	Internationale, B.L.C.	,,	,,
A.524	Verhaegen	,,	,,
A.525	Internationale, B.L.C.	,,	,,
A.526	Verhaegen	,,	,,
A.527 - A.529	,,	,,	,,
A.530 - A.533	Internationale, B.L.C.	,,	1887
A.534 - A.535	Verhaegen	,,	1886
A.536 - A.558	Métallurg., Nivelles	12- 5-1886	1887
A.559 - A.664	,,	15-12-1886	1887 - 1889
A.645 - A.649	,,	12- 5-1886	1886
A.650 - A.653	,,	17-11-1903	1904

(à suivre)

=====

DOCUMENTS PHOTOGRAPHIQUES

La 5e série est actuellement disponible.

Photo n° - véhicule n°

- 41 Motrice benzo-électrique à bogies - type original.
- 42 HL.744, type 4, A.Jung, adj. 5-8-1896.
- 43 HL.1035, type 18, H.St.Pierre, adj. 7-8-1919.
- 44 HL.1105, type 18, Cockerill, adj. 7-8-1919.
- 45 Remorque balladeuse ouverte à grillages (n° inconnu).
- 46 A.8826, remorque balladeuse.
- 47 A.1515, voiture Ière/IIe classe, surbaissée.
- 48 A.1573, voiture De Rechter, Ière/IIe classe.
- 49 A.10782, voiture tôlée, IIe classe.
- 50 A.10620, voiture teck, IIe classe.

Nous rappelons que les photos, toutes de format 9 x 12, peuvent être commandées à la pièce ou par série entière, soit en virant anticipativement la somme de 8 frs./pièce à notre C.C.P. 449.80 (Amutra, à Bruxelles 5), soit en remettant cette somme entre les mains de notre trésorier, au cours d'une de nos réunions amicales.

=====

PETITE HISTOIRE DU MATERIEL ROULANT
DE LA S.N.C.V.

Questions et réponses

Un lecteur nous a fait quelques remarques pertinentes concernant notre dernière rubrique, consacrée aux motrices "standard" à caisse en bois.

En effet, à la page 5 de notre bulletin n° 4, une erreur de 3 unités s'est glissée dans l'effectif de ces motrices.

Nos abonnés voudront bien nous en excuser. Voici le texte rectifié :

"Parmi les 152 unités de la série, 59 ont été construites en 1932 et 1933 à partir de voitures remorquées du même type. Les 93 autres sont de construction intégralement neuve.

Ce parc pourrait encore être décomposé en :

- 35 voitures (dont 14 anciennes remorques) à caisse de 2,40 m. de largeur (lignes de la côte);
- 117 voitures (dont 45 anciennes remorques) à caisse de 2,20 m."

=====

LES MOTRICES TYPE "S" (suite 1)

Nous poursuivons ci-dessous la publication de la liste des type "S" construites par la S.N.C.V.

N° d'ordre	Date d'achèvement	Groupe	Transferts éventuels
S. 9672 (34)	28-1-55	Leuv.	(19-10-60: Hain.)
S. 9673 (22)	31-8-54	Leuv.	(9- 6-60; Hain.)
S. 9674 (1)	8-7-53	Leuv.	(18- 8-60: Hain.)
S. 9675 (50)	24-5-55	Leuv.	(- 5-60: Hain.)
S. 9688 (24)	15-9-54	Antw.	
SE.9735 (141)	25-3-57	Brux.	
S. 9736 (117)	27-9-56	Brux.	
S. 9737 (134)	2-2-57	Brux.	
SE.9738 (175)	21-8-58	Brux.	
S. 9740 (103)	23-6-56	Brux.	
S. 9742 (159)	9-9-57	Antw.	
S. 9743 (33)	21-1-55	Antw.	
S. 9744 (198)	18-3-59	Antw.	
S. 9745 (197)	26-2-59	Antw.	
S. 9746 (196)	13-2-59	Antw.	
S. 9747 (19)	6-8-54	Gent	(- 5-60: Hain.)
S. 9748 (30)	28-10-54	Gent	(- 5-60: Hain.)
S. 9749 (42)	25-3-55	Gent	(- 5-60: Hain.)
S. 9750 (167)	13-11-57	Gent	(- 5-60: Hain.)
S. 9751 (136)	21-2-57	Gent	(- 5-60: Hain.)

(à suivre)

L'ACTUALITE VICINALE

Le 13 octobre 1962, la section ferrée Hekelgem - Alost, de la ligne AL, a été désaffectée. Les services B (Bruxelles - Zellick), AL barré (Bruxelles - Asse) et AL (Bruxelles - Alost) sont exploités par autobus, mais aux heures de pointe, les tramways circulent toujours entre Bruxelles et Hekelgem. Les motrices standard, du type "Eugies", sont réservées aux abonnés; les voyageurs ordinaires prennent place dans les remorques.

=====

LE MATERIEL DU MUSEE - PROGRAMME 1963

En sa séance du 21 novembre, le Comité a fixé la réouverture du Musée au premier week-end d'avril 1963. Le samedi 6 avril sera réservé aux membres de l'A.M.U.T.R.A.; l'ouverture au public aura lieu le lendemain à 14h.

A cette date, trois nouveaux véhicules auront enrichi nos collections : la voiture royale A.1625 des lignes de la côte, la voiture à bogies A.1853 du service vapeur et une voiture ouverte à traction chevaline, originaire des lignes urbaines de Liège.

Trois autres véhicules auront été repeints; il s'agit de l'ART.300 et des deux motrices 10112 et 9955 (ou 9965).

Enfin, une rame réservée aux circonstances spéciales aura été constituée; elle se composera de la motrice à deux essieux 9727, de la voiture verte 1208 et de la balladeuse 8944.

Pour un avenir plus lointain, il a été projeté de remettre en état divers véhicules du littoral (2 remorques, motrices standard et 9919) ainsi que la motrice "Titanic" 9506.

Le groupe du Hainaut nous réserve, pour les années à venir, une rame Braine-le-Comte (10382 + 19470), une motrice standard métallique (10308) et une remorque standard à caisse en bois (19217 ou -219).

Du pain sur la planche...

=====

LE COMITE LANCE ENCORE UN PRESSANT APPEL AUX BONNES VOLONTES.

Qui, parmi les membres, et particulièrement les nouveaux, pourrait aider à l'entretien régulier du matériel au cours de ces mois d'hiver ? Nous n'avons pas assez de bras ? Qui resterait insensible à cet appel ?

Toute candidature doit être signalée au Comité, soit au cours des réunions amicales, soit à l'adresse de notre siège social.

PRESENCE DU TRAMWAY SUPPLEMENT AU BULLETIN NO 5

L'A.M.U.T.R.A. présente à tous ses membres et sympathisants, tous ses meilleurs voeux de bonne et heureuse année pour 1963.

L'A.M.U.T.R.A. rappelle à tous ses membres qui ne l'auraient pas encore fait, que le moment est venu de s'acquitter du montant de leur cotisation annuelle pour 1963 (100,- francs belges pour les membres ordinaires et 200,- francs belges - minimum - pour les membres bienfaiteurs).

Comme par le passé, le montant de l'abonnement à la revue "Nos Vicinaux" (ou "Onze Buurtpoorwegen"), soit : 30,- francs belges, peut être joint au paiement de la cotisation annuelle.

Il est également rappelé à tous que la date limite pour la perception des cotisations, est fixée au jeudi 28 février 1963.

Tous les lecteurs auront pu apprécier la nouvelle présentation de notre bulletin qui résulte du souci constant d'amélioration qui guide toutes les activités de notre Association.
En outre, aucun effort ne sera négligé à l'avenir, pour accroître encore et dans toute la mesure du possible, le contenu de ce petit bulletin qui, en plus de son but principalement documentaire et informatif, doit concrétiser les liens amicaux existant entre tous les membres de notre Association.

Contrairement à l'usage actuel, les fiches techniques pour l'année 1963 au nombre de 6, seront envoyées aux membres en un seul envoi et ce, dès que possible.

En ce domaine également, un sérieux effort va être fait en vue d'augmenter le nombre annuel de ces fiches et il n'est pas impossible qu'un résultat en ce sens puisse être obtenu déjà dans le courant de 1963

La "Nederlandsche Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en Tramwegwezen" (N.V.B.S.) a aimablement autorisé l'A.M.U.T.R.A. à vendre son calendrier ferroviaire et "tramviaire" aux membres de notre Association. Le prix de ce calendrier est de 60,- francs belges.
En outre, l'abonnement annuel à la belle et intéressante revue "Op de Rails" de cette même organisation néerlandaise (soit : 120,- francs belges) peut également être obtenu par l'intermédiaire de l'A.M.U.T.R.A. Ces montants sont à verser ou à virer à notre C.C.P. 449.80 à Bruxelles 5 en stipulant clairement sur le talon du versement ou du virement, l'objet du paiement effectué.

COMMANDE ELECTRIQUE D'AIGUILLAGE

Guy RADELET.

I.- DESCRIPTION.

- Un CONTACTEUR DE COMMANDE "A" suspendu dans le fil de trolley et isolé de ce dernier; il comporte plusieurs contacts numérotés de 1 à 4, parcourus par les lèvres du frotteur de prise de courant des motrices.
- Un RELAIS SELECTEUR constitué d'un électro "E" actionnant un doigt de contact "C". Lorsqu'une voiture passe sous le contacteur, le courant qui l'alimente traverse nécessairement la bobine "E". Le doigt "C" établit au repos le contact "d"; dans sa position levée, il est attiré sur le contact "g" pour autant que le courant d'excitation de l'électro "E" dépasse 20 Ampères.
- Un DISPOSITIF MOTEUR constitué de deux électros "D" et d'un noyau magnétique "N" accouplé aux lames de l'aiguille. L'ensemble est logé dans un coffret hermétique appelé "boîte de sol".
- Un RELAIS DE BLOCAGE qui, après fonctionnement de l'aiguillage, interrompt le circuit de commande jusqu'après passage du dernier essieu sur les lames d'aiguillage. Ce dispositif empêche toute manoeuvre intempestive par un tramway qui suivrait de trop près celui qui franchit l'aiguillage. Le circuit normal est rétabli par le passage du frotteur de trolley sur le contacteur de déblocage "S".

II.- FONCTIONNEMENT.

Manoeuvre à exécuter par le wattman.

Le wattman d'une voiture allant à droite doit passer sous le contacteur de commande -contrôler ouvert-, c'est-à-dire sans prendre de courant.

Le wattman d'une voiture empruntant la branche gauche de l'aiguille doit passer sous le contacteur de commande -contrôler sur le 2e ou le 3e cran de marche- (en freinant légèrement, si nécessaire) de telle manière que l'intensité du courant voiture dépasse 20 Ampères.

-Fonctionnement à gauche.

-Fonctionnement à droite.

Contrôler fermé
Courant de traction supérieur à 20 Ampères.
FROTTEUR EN POSITION I
L'électro "E" du relais sélecteur est excité;
"A" attire le doigt "C" sur le contact "g".

Contrôler ouvert
Courant de traction NUL
FROTTEUR EN POSITION I
L'électro "E" du relais sélecteur n'est pas excité;
Le doigt "C" reste en position de repos sur le contact "d".

-FROTTEUR EN POSITION 2

Par ses joues, le frotteur établit le contact entre les deux lattes parallèles du contacteur de commande. L'électro "G" de la boîte de sol est excité et attire le noyau magnétique "N" solidaire des lames de l'aiguillage qui est placé en déviation à gauche

-FROTTEUR EN POSITION 2

Par ses joues le frotteur établit le contact entre les deux lattes parallèles du contacteur de commande. L'électro "D" de la boîte de sol est excité et attire le noyau magnétique "N" solidaire des lames de l'aiguillage qui est placé en déviation à droite.

-FROTTEUR EN POSITION 3

Un contact auxiliaire dérive le courant à travers une résistance shuntée par un condensateur de manière à limiter l'arc de rupture.

-FROTTEUR EN POSITION 4

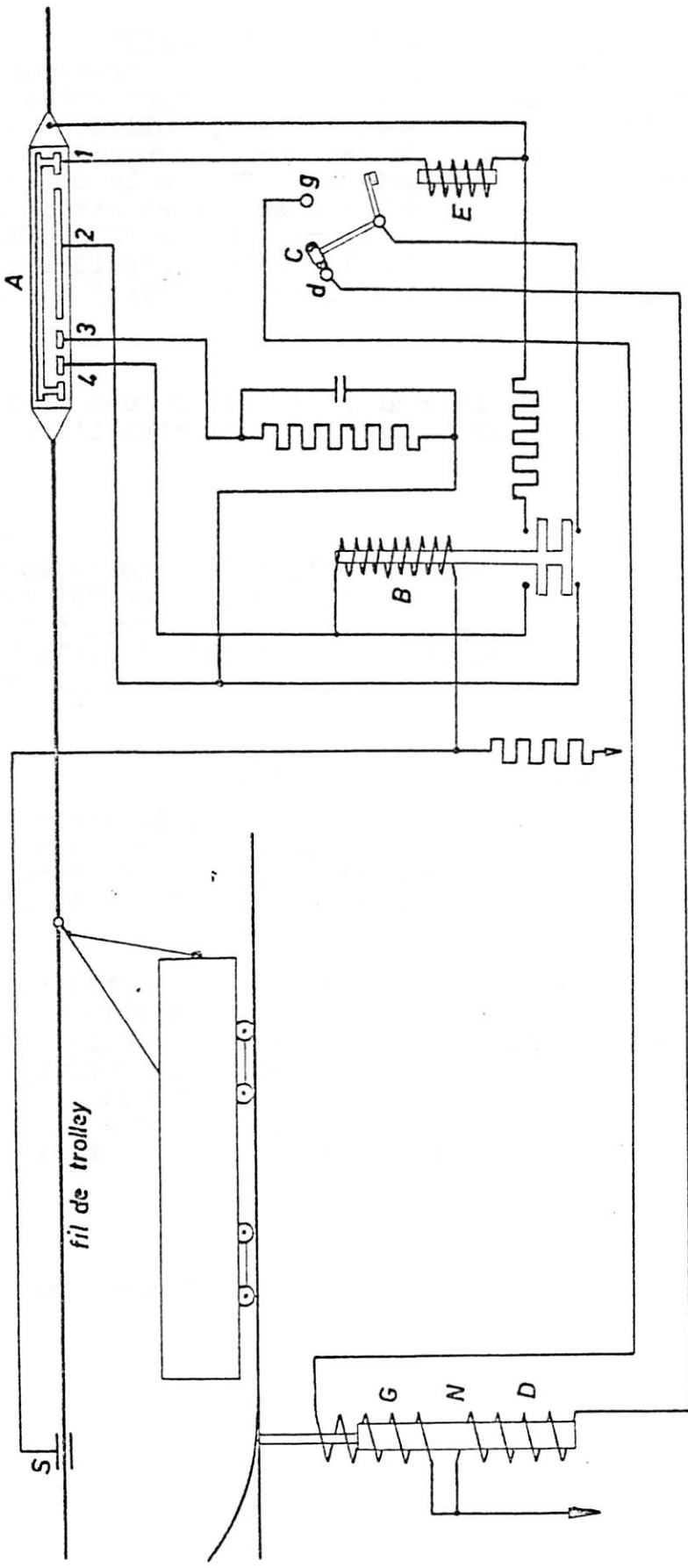
Blocage du dispositif - La bobine du relais de blocage étant excitée, le circuit de commande des électros "D" et "G" est interrompu; tandis que se ferme un autre circuit qui, à travers une résistance, maintient l'excitation du relais "B"; le rétablissement intempestif du circuit de commande est ainsi rendu impossible jusqu'au déblocage.

DEBLOCAGE DU DISPOSITIF.

En passant sous le contacteur de déblocage "S", le frotteur de trolley court-circuite la bobine "B" dont l'excitation cesse; son noyau est ainsi libéré et rétablit le circuit de commande des électros de sol. La voiture suivante peut désormais commander l'aiguillage.

N B: Sur les motrices type "PCC" et sur d'autres motrices de construction récente sur lesquelles il est impossible de prendre des crans de marche au contrôler et de freiner simultanément, un interrupteur fixé au tableau du bord permet au conducteur, lorsque la motrice se présente sous le contacteur de trolley, de prélever le courant nécessaire à l'enclechement de l'aiguille à gauche, en envoyant celui-ci à travers une résistance.

Le 16 novembre 1962.



Commande électrique d'aiguillage.

G. Radelet. 30 septembre 1962.