

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 6

AVRIL 1963

SOMMAIRE :

- Les lignes vicinales de Mons et du Borinage.
- 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 ».
- Z. V. T. M. un vicinal Zeelandais.
- Historique des « Tramways bruxellois ».
- Fonctionnement du Line-braeker.
- L'association et le Musée.

- 4 -

LES LIGNES VICINALES DE MONS ET DU BORINAGE
UNE HISTOIRE DE 75 ANS
par P. Dehon
(suite)

CHAPITRE II : LES LIGNES DE LA PERIPHERIE DU BORINAGE.

1.- St. Ghislain - Hautrage & extensions (suite)

Aux locomotives succédèrent, dans les années 1935, les autorails. Ceux-ci assurèrent les relations voyageurs jusqu'en 1954. La section St. Ghislain - Baudour fut électrifiée le 15 septembre 1952. Nous en reparlerons au 5e chapitre de notre étude.

Les lignes à 4 files de rails, établies à Hautrage et à Baudour, furent exploitées au moyen de wagons intercalaires jusqu'au jour où les locomotives à voie métrique reçurent des tampons de chemin de fer (HL. 425 et HL 426). En 1950 arrivèrent les ART. à double système de tamponnement (ART. 46, 89, 97 et 108).

Le dépôt a toujours été situé à St. Ghislain.

Il est intéressant de noter que le terminus de ces lignes, à St. Ghislain, était situé à la gare du grand chemin de fer, du côté Nord des installations ferroviaires. Quant aux lignes électriques du Borinage, leur point de départ se trouvait à un jet de pierre, de l'autre côté de ces installations, sans aucun lien avec les premières lignes. Il fallut attendre l'achèvement du viaduc, en 1952, pour que soit opérée la jonction des deux réseaux.

2.- Quièvrain à Roisin et à la frontière.

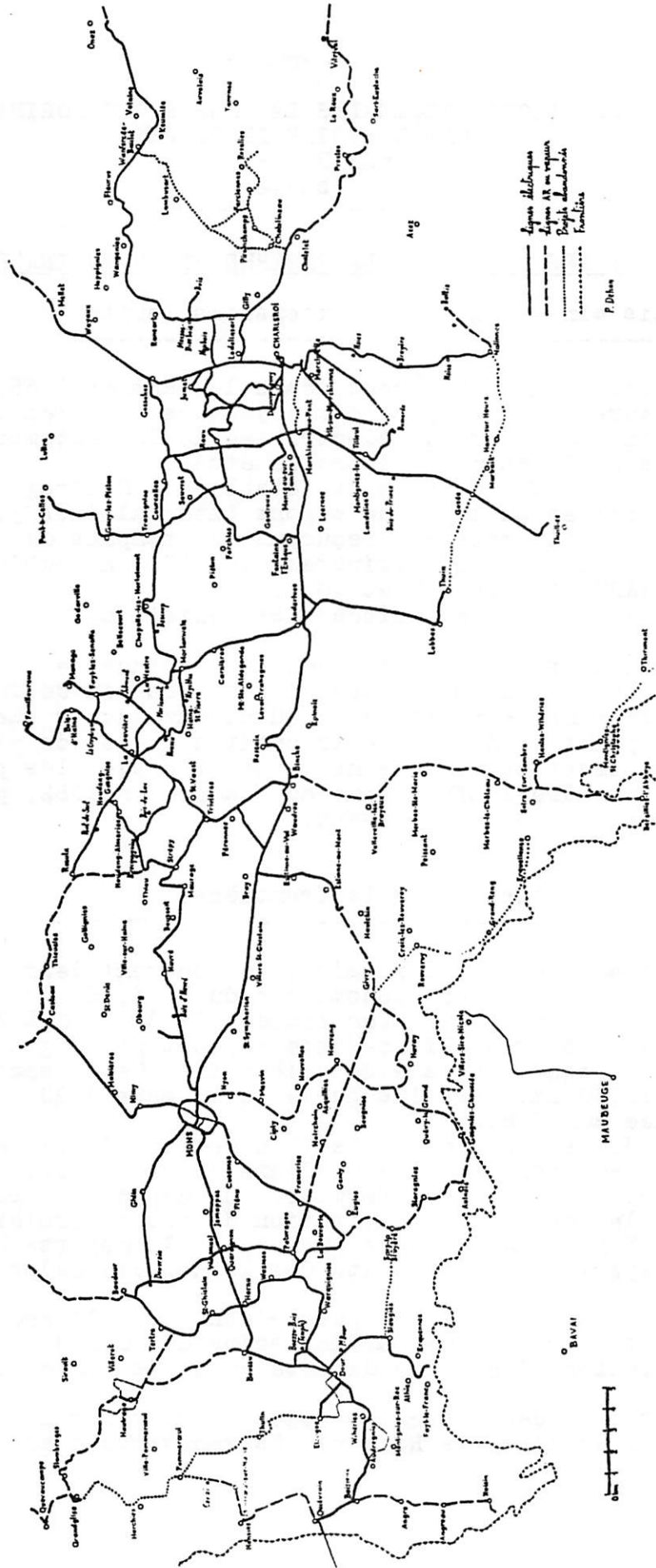
Lignes essentiellement rurales, qui doivent leur création à l'existence des Chemins de fer Economiques du Nord, de l'autre côté de la frontière. Au départ de Valenciennes, la ligne C.E.N. qui atteint la frontière à hauteur de Blanc-Misseron, est prolongée par les soins de la S.N.C.V. jusqu'à la gare de Quièvrain. Cette section, d'un développement de 1,280 km., est inaugurée le 15 mars 1890 et son exploitation est affermée aux C.E.N.

A la fin de la même année, le 10 novembre, la ligne Quièvrain - Roisin est ouverte au trafic (longueur d'axe = 10,43 km.); la S.N.C.V. en confie l'exploitation au même fermier. Un dépôt est créé à Roisin.

En 1911, le contrat d'exploitation de cette dernière ligne est transféré des C.E.N. à la "Société Anonyme de Transports Urbains & Vicinaux", qui gère déjà la quasi-totalité des lignes vicinales du Tournaisis.

A la veille de la première guerre mondiale, la section Frontière - Quièvrain est électrifiée par les soins des C.E.N., rendant ainsi possible une relation électrique directe entre Valenciennes et cette dernière localité.

Peu après, les démontages de voies imposés par l'occupant rendent inutilisable la ligne de Roisin. Sa réouverture aura lieu en décembre 1919.



Le 14 avril 1922 voit l'inauguration de la ligne Quiévrain - Pommeroeul (Canal), dont l'histoire sera détaillée au 8e paragraphe de ce chapitre.

A la veille de la seconde guerre, les autorails sont mis en service sur la ligne de Roisin, tandis que, dès 1939, l'exploitation de la courte section Frontière - Quiévrain est totalement et définitivement abandonnée.

Le 30 octobre 1949, la section Quiévrain - Baisieux, électrifiée, voit passer la motrice inaugurale de la nouvelle relation vers Dour et Mons, mettant ainsi fin à l'isolement du réseau de Quiévrain, qui durait depuis près de 60 ans !

Les plans d'électrification des lignes de Quiévrain à Roisin et à Pommeroeul (Montroeuil-sur-Haine), dressés à la même époque, restèrent dans les cartons; la baisse rapide du trafic ne pouvait plus justifier de gros investissements. Le 23 mai 1954, les autobus y prennent la relève. Le service des marchandises prend fin un an plus tard, le soir du 11 mars 1955.

(à suivre)

STRUCTURE ORIGINALE DE LA NUMEROTATION DES VOITURES VICINALES (suite 2)

<u>Séries</u>	<u>Constructeurs</u>	<u>Adjudication</u>	<u>Mise en service</u>
A.654 - A.656	International, B.L.C.	8- 4-1885	1885
A.657 - A.659	Métallurg., Nivelles	17-11-1903	1904
A.660	Internationale, B.L.C.	31- 3-1888	1889
A.661 - A.682	Nicaise & Delcuve	1- 2-1888	1890 - 1891
A.683 - A.691	Bailly, Morlanwelz	,,	1889 - 1890
A.692 - A.695	Verhaegen, Malines	,,	1891
A.696 - A.704	Bailly, Morlanwelz	3- 3-1891	,,
A.705 - A.726	Internationale, B.L.C.	1- 2-1888	1890
A.727 - A.748	Métallurg., Nivelles	,,	1889
A.749	Nicaise & Delcuve	,,	1890
A.750	Internationale, B.L.C.	25- 1-1889	,,

Rectification : Dans notre bulletin précédent, il convient de lire :

A.559 - A.644 au lieu de : A.559 - A.664.

(à suivre)

DOCUMENTS PHOTOGRAPHIQUES

La 6e série est actuellement disponible.

Photo n° - véhicule n°

- 51 Voiture en teck, I/IIe classe, à La Roue (série 11713 à 11752)
- 52 Voiture en teck IIe classe-fourgon, à La Roue (n° A.2102)
- 53 Voiture royale du groupe de Wellin (A.165)
- 54 A.2356, fourgon-bagages, à La Roue.
- 55 A.9435, motrice de Bruges (photo d'usine)
- 56 Motrice "Odessa", type original (photo d'usine)
- 57 A.10614, voiture en teck de IIe classe (photo d'usine)
- 58 9874, motrice tri-bissels de Gand
- 59 AR.73, autorail Ganz, à Jodoigne, en 1933.
- 60 472, motrice à deux essieux des "T.A.O."

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.

par P. Dehon

Les motrices "Standard" à caisse métallique.

Les résultats donnés par les motrices "standard" à caisse en bois étant amplement positifs, la S.N.C.V. commanda, à partir de 1933, les premières unités d'une seconde tranche de véhicules de ce type. Cette série, toutefois, serait équipée de caisses métalliques.

Entre 1935 et 1938, 185 unités, immatriculées à partir de 10078, furent mises en service; elles étaient munies du frein oléo-pneumatique. Les 40 premières étaient équipées de plaques indicatrices en bois, mais les 145 suivantes reçurent directement une boîte à film.

Plus tard, on remplaça progressivement le frein Pieper par le Westinghouse, et de nombreuses voitures qui n'en étaient pas pourvues reçurent une boîte à film.

Entre 1940 et 1944, la S.N.C.V. fit encore construire une tranche de 63 voitures identiques aux précédentes, mais dont le rivetage de la caisse n'était pas apparent. Ces 63 motrices, directement équipées de la boîte à film et du frein Westinghouse, furent mises en service de 1942 à 1947.

Il y eut donc 185 + 63, soit 248 "standard" métalliques. Si on ajoute à ce chiffre les 152 "standard" à caisse en bois (cfr. notre bulletin N° 4), on remarquera que la S.N.C.V. a mis en service exactement 400 motrices "standard".

Actuellement, on peut subdiviser le parc des "standard" métalliques en quatre catégories :

1°) Celles qui ont été converties en type "S" (à partir de 1954).

2°) Celles qui ont été équipées de portières pliantes pneumatiques. Sept unités, en service dans le Hainaut, ont subi cette modification. Ces voitures, qui sont à sens unique de marche, portent les matricules : 10087, 10108, 10109, 10110, 10126, 10244 et 10299. Les 5 premières ont été transformées par les soins du groupe d'Anvers.

3°) Celles qui ont été modernisées aux ateliers d'Eugies à partir de 1955 (40 unités). Principales modifications : commande pneumatique des portes à glissières, sens unique de circulation intérieure, poste fixe pour receveur, suppression des cloisons de compartiments, éclairage fluorescent, adjonction de feux "stop".

4°) Enfin, celles qui restent en service dans leur état primitif et dont les caractéristiques principales sont les suivantes :

Longueur de la caisse =	7,705 m.
Longueur d'une plate-forme =	2,2975m.
Longueur du châssis =	12,300 m.
Longueur d'un batoir =	0,530 m.
Longueur totale hors-tampons =	13,360 m.
Largeur de la caisse =	2,200 m.
Hauteur de la caisse =	3,235 m.
Empattement d'un bogie =	1,900 m.
Distance d'axe en axe des bogies =	6,200 m.
Diamètre des roues =	0,660 m.
Moteurs =	4 x 63 CV.

=====

LES MOTRICES TYPE "S"

(suite 2)

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
SE. 9753 (176)	28-1-58	Brux.	
S. 9757 (23)	10-9-54	Liège	(16- 1-62: Hain.)
S. 9759 (48)	7-5-55	Antw.	(14- 6-60: Hain.)
S. 9762 (105)	5-7-56	Brux.	
S. 9764 (39)	5-3-55	Liège	(- 5-60: Hain.)
S. 9765 (36)	10-2-55	Liège	(20-11-61: Hain.)
S. 9766 (43)	31-3-55	Liège	(24- 8-61: Hain.)
S. 9767 (51)	31-5-55	Liège	(25- 8 6L: Hain.)
S. 9769 (16)	9-7-54	Liège	(8- 9-61: Hain.)
SE. 9771 (181)	21-3-58	Brux.	
S. 9774 (165)	19-10-57	Antw.	
S. 9775 (88)	27-2-56	Antw.	
S. 9776 (171)	16-12-57	Antw.	
S. 9779 (188)	29-8-58	Antw.	(24- 5-60: Hain.)
S. 9780 (85)	7-2-56	Liège	(21-11-61: Hain.)
S. 9781 (20)	11-8-54	Liège	(17- 6-60: Hain.)
SE. 9783 (173)	7-1-58	Brux.	
S. 9785 (200)	23-4-59	Antw.	
S. 9786 (192)	5-12-58	Antw.	
S. 9787 (186)	23-7-58	Antw.	(16- 9-60: Hain.)

NOTE IMPORTANTE : Les précisions suivantes peuvent être apportées aux transferts publiés dans notre bulletin N° 5 : La S.9675 est passée de Louvain au Hainaut le 10-5-60. Les S.9747 à S.9751 ont été transférées de Gand au Hainaut en mars (et non en mai) 1960. La SE.9738 a été achevée le 21 janvier 1958 et non le 21 août.

(à suivre)

=====

SCHEPDAAL : Les visites en groupes organisés de 15 personnes au moins peuvent se faire, sur rendez-vous, les mardis et jeudis après-midi, de Pâques au 31 octobre (téléphoner à la S.N.C.V., 105 rue Bara à Bruxelles 7 - téléphone : 21.00.07).

Moyen d'accès : Tramway "Ni" à Bruxelles (Porte de Ninove), toutes les 30 minutes. Prix du trajet simple = 9,- Frs. Durée : 28 minutes. Prix de l'entrée = 10,- Frs. Prix spéciaux : 8,- Frs pour les membres des associations touristiques reconnues, les familles nombreuses et les invalides; 5,- Frs. pour les enfants en-dessous de 10 ans et les membres d'un groupe organisé d'au moins 15 personnes; gratuit pour les membres de l'AMUTRA et le personnel, actif ou retraité, de la S.N.C.V.

La revue "NOS VICINAUX" a décrit précédemment les lignes de la "SNCF" entrant en contact ou en continuité avec des chemins de fer locaux ou de tramways d'écartement identique appartenant à nos voisins hollandais, français ou allemands. Notre bulletin se propose de reprendre cette question "par l'extérieur" en parlant de ces réseaux si souvent comparables à nos chemins de fer vicinaux.

La "ZEEUWSCH-VLAAMSCH E TRAMWEG-MAATSCHAPPIJ" (Z.V.T.M.)

et

le "STOOMTRAM HULST-WALSOORDEN" (S.H.W.)

Voie de 1 m.

par le Dr. P. Van Campenhout

Il existait initialement dans cette partie de la Hollande, limitée par la frontière belge au sud et l'Escaut au nord, une société de tramway à vapeur reliant Schoondijke à Veldzicht-Frontière, par Ijzendijke : la "IJZENDIJKSCHE STOOMTRAMWEG-MAATSCHAPPIJ" (I.J.Z.S.M.).

Par ailleurs, un groupe de personnes avait obtenu la concession d'une ligne qui irait d'Ijzendijke à Axel par Sas-de-Gand.

Enfin, un troisième ensemble d'intérêts se proposait de relier Hontenisse à Selzaete (Belgique).

Ces deux derniers groupes se sont réunis et rachetèrent l'IJZSM. Ainsi naquit, le 20 juin 1911, la "ZEEUWSCH-VLAAMSCH E TRAMWEG-MAATSCHAPPIJ", dont le siège social s'établit à Terneuzen.

En 1917, la "Z.V.T.M." devint co-exploitante et responsable du tramway à vapeur de Hulst à Walsoorden (S.H.W.), qu'elle reprit en 1944.

Des intérêts belges étaient représentés dans cette entreprise. Si le Directeur-Général était hollandais, le Président du Conseil d'Administration, au lendemain de la Grande Guerre, était le Gouverneur Général honoraire du Congo Belge ; Monsieur Lippens. Le Bourgmestre de Moerbeke (commune belge dont la sucrerie était reliée à la "Z.V.T.M."), le directeur de la sucrerie, Monsieur Franz Wittouck de Selzaete figuraient parmi les commissaires.

Vers 1925, le réseau avait la configuration suivante :

- 1°) Schoondijke - Ijzendijke - Veldzicht Frontière, repris en 1922;
- 2°) Sas-de-Gand - Selzaete (marchandises uniquement) ouvert le 19-11-1915
- 3°) Drieschouwen - Ijzendijke, ouvert le 11-7-1916;
- 4°) Drieschouwen - Zaamslag - Terneuzen, ouvert le 25-7-1916;
- 5°) Zaamslag - Kloosterzande, ouvert le 28-7-1916;
- 6°) Drieschouwen - Roodesluis, même date;
- 7°) Hulst - Walsoorden, repris (en co-gestion) en 1917;
- 8°) Philippine - Terneuzen, ouvert le 1-3-1918;
- 9°) Ijzendijke (Pyramide) - Hoofdplaat, ouvert le 5-4-1918;
- 10°) Roodesluis - Moerbeke.

ROODESLUIS - MOERBEKE

Cette ligne mérite une petite mention spéciale. Elle appartenait, en fait, à la S.N.C.V. qui en avait obtenu la concession le 4 janvier 1912. Selon l'usage, c'est la S.N.C.V. qui en assumait la construction; elle en afferma ensuite l'exploitation à la "Z.V.T.M."

Les vicissitudes de la première guerre retardèrent la mise en service normal, jusqu'à la saison betteravière de 1919. Il semble que le service "voyageurs" ait été inauguré le 28 janvier 1926, quoique les documents de l'époque ne soient pas clairs sur ce point (les archives de la S.N.C.V. mentionnent : "mise en service provisoire : saison des betteraves 1919 - mise en service définitive : 28.1.1926". On n'y précise pas s'il s'agissait des services de voyageurs ou de marchandises.

La section Roodesluis-Moerbeke a été démontée en 1951 par les soins de la S.N.C.V.

La longueur totale des lignes était de 108,157 km.; l'écartement métrique, la vitesse maximum admise de 35 km/heure.

Ce réseau entraînait en continuité à Veldzicht avec la ligne S.N.C.V. Eeklo-Watervliet et Waterland. A Schoondijke, il était relié au réseau de même écartement de la Société du Tramway à Vapeur de Breskens à Maldeghem, dont nous parlerons plus tard.

Exploitation: Etabli dans une région fertile mais peu peuplée, dont l'agriculture était orientée vers la production des betteraves sucrières et du lin, ce réseau trouvait l'essentiel de sa raison d'être dans le trafic marchandises vers les sucreries de Sas-de-Gand, de Selzaete, de Moerbeke, ainsi que vers Terneuzen. Construit pendant la guerre 1914-1918, il vit le jour au prix de grandes difficultés dans l'acquisition du matériel fixe et roulant. Les lignes furent d'abord établies sur les nombreuses digues, plus tard en site propre.

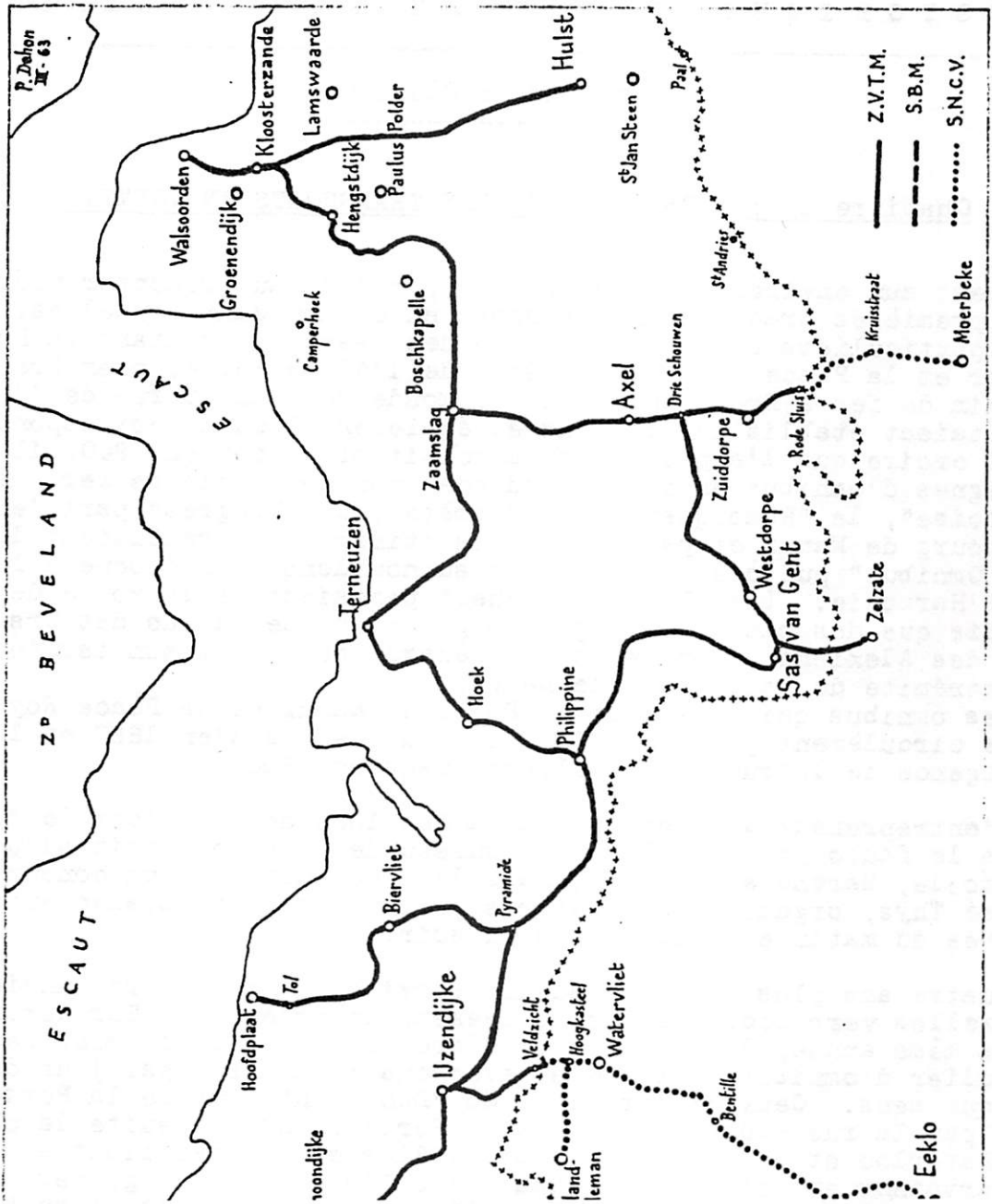
Voies : métriques. Rails de 15 m. à 25 kg/m. La courbe la plus prononcée avait un rayon de 21,25 m. (En général, on évitait de descendre en-dessous de 100 m.). Des voies de garage de 80 à 180 m. de long s'échelonnaient tous les 2 km. environ.

Bâtiments : Le dépôt central, les ateliers, le bureau d'exploitation se trouvaient à Drieschouwen, territoire d'Axel. Il y avait des gares à Terneuzen, Sas-de-Gand, Ijzendijke, Pyramide, Hoek et Zaamslag. Tout le long du réseau s'étirait une ligne téléphonique aboutissant à Drieschouwen.

Ouvrages d'Art : Quatre ponts mobiles, type levant, mus par l'électricité : deux à Terneuzen et deux à Sas-de-Gand.

Alimentation en eau des locomotives : Il ne pouvait être question d'employer les eaux trop dures du sous-sol de la région. Ce gros problème trouva une première solution en important de l'eau belge amenée par wagon-citerne de tramway. Ce qui était insuffisant en période betteravière. En 1922, la Z.V.T.M. acquit un premier bateau-citerne, qui traversait l'Escaut pour s'approvisionner en eau dans l'île de Zuid-Beveland. De Terneuzen, l'eau était distribuée par wagon-citerne à différents points du réseau.

(à suivre)



HISTORIQUE DES TRAMWAYS BRUXELLOIS

par Roger Pletinckx

Chapitre I : LES ORIGINES DES TRANSPORTS EN COMMUN.

C'est aux environs de l'année 1836, qu'il faut remonter pour trouver les premières traces d'un transport en commun dans Bruxelles. En effet des particuliers avaient organisé des services reliant la Porte de Namur et la Place Royale à la Gare de l'Allée Verte, première gare de chemin de fer à Bruxelles. Tout le monde descendait rue de l'Harmonie où étaient établis les bureaux et également lieu de correspondance. Il faut croire que l'exploitation marchait bien, car en 1840, il y avait 5 lignes d'omnibus en correspondance avec le chemin de fer. La "Bruxelloise", le "Remorqueur", la "Comète", le "Progrès" partaient du faubourg de Namur et par différents itinéraires, ralliaient la "rue des Omnibus" puisque tel était le surnom donné à l'époque à la rue de l'Harmonie. Les "Dames Blanches" partaient de la Porte de Hal, tandis que des omnibus-diligences partaient de la rue des Ursulines; rue des Alexiens, on prenait le "Lézard" qui avait son terminus à l'extrémité de la longue rue Neuve.

Les omnibus qui reliaient la Porte de Namur et la Place Royale à la Gare circulèrent jusqu'en 1846, les autres jusqu'en 1857 et l'omnibus diligence de la rue des Ursulines jusqu'en 1858.

L'entrepreneur Mommaert organisa dès 1836 des services de "pataches" vers le faubourg de Laeken. Le bureau de location était situé à l'étoile, Marché aux Tripes; mais l'année suivante, un concurrent, un nommé Thys, organisa sept départs journaliers vers Laeken entre 8 heures du matin et 8.30 heures du soir.

Quatre ans plus tard, plusieurs services d'omnibus rayonnaient de Bruxelles vers Uccle Calevoet, Laeken, Anderlecht et Tervueren.

La même année, l'entrepreneur Claret organisa un premier service régulier d'omnibus vers Uccle, avec quatre départs par jour dans chaque sens. Ceux-ci partaient du "Duc Jean", rue de la Putterie, et, par la rue Haute, gagnaient la Porte de Hal, ensuite la chaussée de Waterloo et la Barrière de St. Gilles où ils faisaient étape. Ils repartaient ensuite par la chaussée d'Alsemberg pour gagner Uccle en faisant halte au "Spijrtigen Duivel". Son terminus était au "Bourdon" à Calevoet, carrefour des chaussées d'Alsemberg et de Drogenbosch. Le prix du voyage était de 50 centimes. Ce service vécut jusqu'en 1875. Le trajet durait entre une heure et une heure et demie.

Par la suite plusieurs entrepreneurs essayerent d'établir de nouvelles lignes vers Schaerbeek, Jette et Ixelles mais sans succès. Par contre, les omnibus vers Anderlecht et Laeken eurent plus de chance. Ils purent tenir jusqu'en 1867, année où ils furent repris par la Compagnie Vaucamps.

Néanmoins, devant les frais énormes d'exploitation causés par le nombre impressionnant de chevaux nécessaires, on chercha à alléger les charges en réduisant le nombre de ceux-ci. C'est la raison pour laquelle on reprit l'idée de voitures sur rails. Mais ce n'est pas sans méfiance que les autorités responsables envisageaient l'installation de voies ferrées dans les rues étroites de Bruxelles. Toutefois, en 1854, un essai fut tenté en posant un tronçon rue de Laeken. Avant d'octroyer une concession, on voulait s'assurer de ce que la voie ne pourrait pas gêner la circulation. La démonstration étant concluante, la concession d'une ligne reliant les Halles Centrales de Laeken fut accordée. Ce ne fut cependant pas cette ligne qui fut exploitée la première.

En 1857, plusieurs entrepreneurs sollicitèrent la concession d'omnibus urbains, notamment le 10 octobre 1857, le nommé S. Chameau demanda l'autorisation d'établir un service régulier de voitures partant tous les quarts d'heure des 12 portes de la ville et traversant celle-ci par la place de l'Hôtel de Ville où elles auraient fait halte et permis les correspondances. Le conseil communal comprit l'importance d'un tel service public, mais le concessionnaire n'arriva jamais à réunir les capitaux nécessaires. Trois ans plus tard, MM. Cluysenaer et L. Fontaine constituèrent une Société en vue d'assurer le transport en commun des voyageurs dans Bruxelles et ses faubourgs par voitures omnibus. Encore une fois, le conseil communal accorda la concession d'un réseau étoilé de 12 lignes convergeant toutes vers la Grand'Place. Malheureusement, ces concessionnaires - pas plus que le précédent - n'arrivèrent à réunir les capitaux nécessaires à une telle entreprise. Cependant la nécessité d'un service de transport en commun se faisait impérieusement sentir, la ville s'étendant et les industries des faubourgs créant un mouvement de circulation de la main d'oeuvre de plus en plus grand. En 1867, une nouvelle tentative vit le jour, celle-ci plus sérieuse que les autres. En effet la ville et les communes octroyèrent à la "Compagnie des Omnibus de Bruxelles", administrée par MM. Charles De Waet et le Baron de Bossae une concession d'omnibus à Bruxelles et ses faubourgs.

Les concessionnaires réussirent à réunir les capitaux nécessaires à l'exploitation de 7 premières lignes qui, toutes sauf une, passaient par la Grand'Place où elles étaient en correspondance et où se trouvait le bureau de contrôle général (au café du Cygne).

Ces lignes étaient les suivantes :

- 1° Du "Chemin de fer du Midé" à l'Eglise Ste. Marie à Schaerbeek via la Grand'Place, rue du Marais, Porte de Schaerbeek et rue Royale.
- 2° De St. Gilles (établissement du "Cheval Noir") à la Place Liedts via la Grand'Place, gare du Nord et rue de Brabant.
- 3° D'Ixelles (Place Communale) au Parvis St. Roch via la Porte de Namur, Grand'Place, rue Neuve et chaussée d'Anvers.
- 4° De Molenbeek (rue des 4 Vents) à la gare du Luxembourg via le Boulevard de l'Entrepôt, Grand'Place, Place Royale et rue d'Arlon.
- 5° De St. Josse (église) à la Place de la Duchesse.
- 6° D'Anderlecht à l'Entrepôt.
- 7° De la Grand'Place à Laeken.

(à suivre)

DESCRIPTION DU FONCTIONNEMENT D'UN LINE-BREAKER
OU INTERRUPTEUR DE LIGNE (600 V) .

=====

En plaçant la manivelle de commande du controller sur la première position, les contacts I et H (dits d'homme mort) se ferment et mettent sous tension la bobine d'attraction A du line-breaker. Celle-ci attire alors une armature mobile Y portant un contact principal et l'applique contre un contact fixe D. Le circuit principal est ainsi fermé. En même temps, un contact de maintien C se ferme, court-circuitant le contact I du controller. Ce dernier s'ouvrant à partir de la deuxième position, la bobine S restera alimentée alors par le contact C.

Aussi longtemps que la manivelle du controller sera appuyée sans interruption dans le sens des aiguilles d'une montre sur l'une des positions de démarrage, le contact H reste fermé et la bobine reste sous tension. Au lâché de la manivelle, le contact H s'ouvre, la bobine est coupée et l'armature B, en retombant, ouvre le circuit principal et le contact de maintien C.

Pour réenclencher le line-breaker, il faudra ramener obligatoirement la manivelle du controller sur la première position, afin de refermer le contact I. Il est donc impossible de réenclencher le line-breaker sur une position autre que la première.

En cas de surcharge de courant, une bobine M, traversée par le courant principal, attire une armature mobile J qui, par l'intermédiaire d'une bielle Q, arrache l'armature B, ouvrant ainsi les contacts principaux D. En même temps, un contact auxiliaire F ouvre le circuit de la bobine A et met sous tension une bobine de maintien déclenché E. Celle-ci retient les armatures J et B et le line-breaker est maintenu déclenché tant que la manivelle n'est pas relâchée (contact H fermé). Au lâché de la manivelle, le line-breaker reste déclenché, toutes les bobines étant alors hors tension.

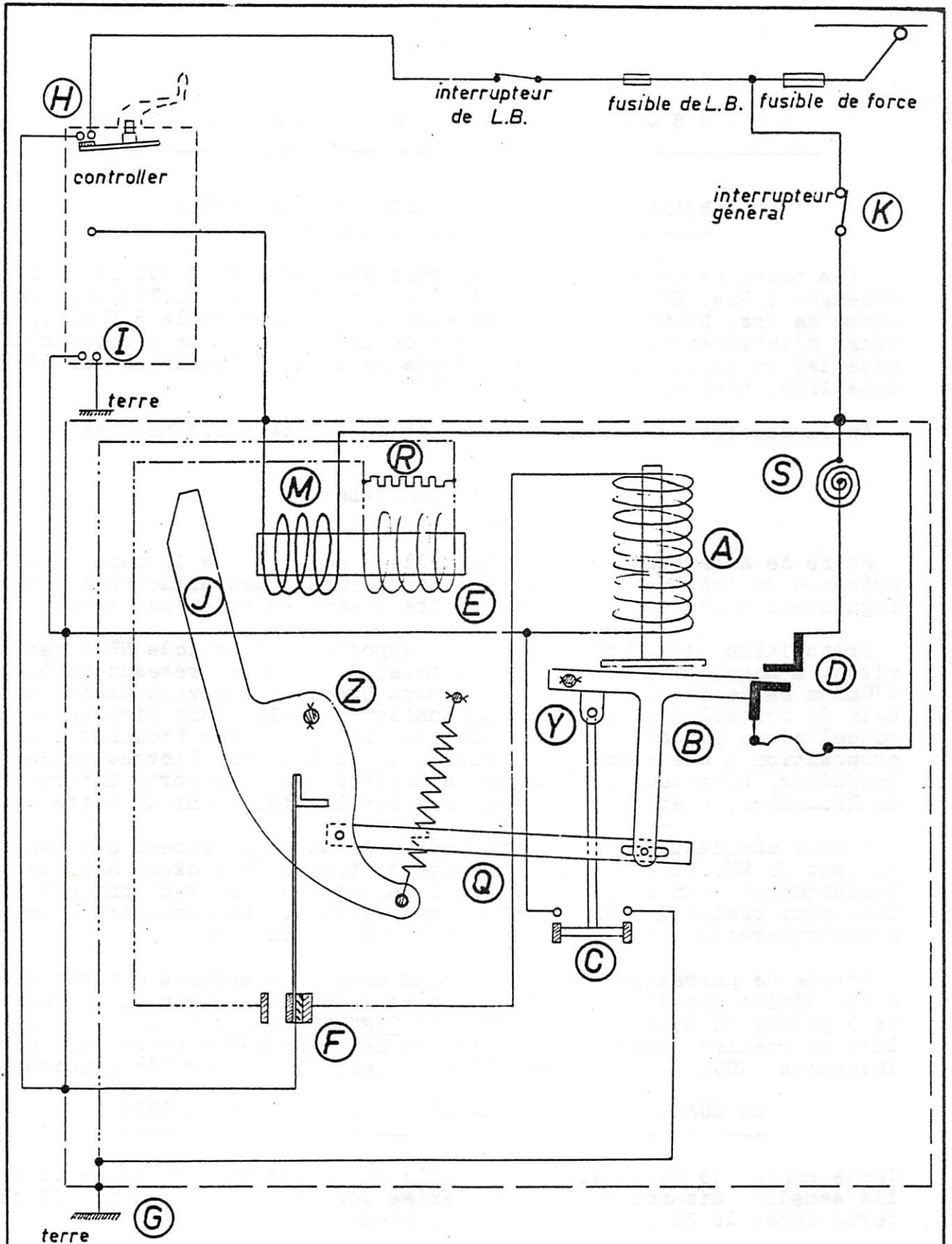


Schéma de principe du line-breaker

L'ASSOCIATION ET LE MUSEE

BILAN DE NOTRE 2e EXERCICE SOCIAL (1962)

Les recettes de cette année se sont élevées à Frs. 101.586,- et les dépenses à Frs. 50.869,-. Sur le boni (soit : Frs. 50.717,-), une somme de Frs. 35.000,- a été prélevée au bénéfice de la S.N.C.V., à titre d'intervention dans les frais de transport et de réfection du matériel roulant. Le solde bénéficiaire final, à reporter sur l'exercice 1963, s'élève donc à Frs. 15.717,-.

Au 31 décembre 1962, notre association comptait 118 membres.

ASSEMBLEE GENERALE

Notre 3e Assemblée Générale Annuelle a eut lieu le 15 mars dernier en présence de très nombreux membres fondateurs. Les principaux points qui figuraient à l'ordre du jour de cette séance sont les suivants :

Proposition d'une modification à apporter à l'article N° 9 des statuts visant à accorder à un délégué officiel de tous les réseaux membres de l'Union Belge des Transports en Commun Urbains, une voix consultative au sein du conseil d'administration analogue à celle dont dispose déjà actuellement la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux. Cette proposition a été adoptée à l'unanimité et Monsieur Pierre Reynaert, Ingénieur, Directeur Général de la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles, a été désigné pour remplir les fonctions de cette charge.

Aucune candidature ne s'étant présentée au remplacement des mandats sortant de MM. Pierre Dehon, Président; Edmond De Backer, Administrateur Technique, et Jean de Meurs, Premier Secrétaire, ceux-ci ont été immédiatement réélus à leurs fonctions respectives. La composition du conseil d'administration se trouve donc de ce fait inchangée.

En vue de permettre à un plus grand nombre de membres d'y assister, il a été décidé que les réunions amicales mensuelles auront lieu désormais et à partir du mois d'avril 1963, le PREMIER VENDREDI de chaque mois au lieu du premier mercredi. Les lieu et heure de ces réunions demeurent inchangés. (20h., "Jardin des Arbalétriers", 3 rue des Visitandines).

LE MUSEE - DETAILS PRATIQUES POUR LA SAISON 1963

Cette année, le Musée sera accessible au public du 7 avril au 31 octobre, les samedis, dimanches et jours fériés légaux, de 14 à 18 h. Il sera fermé après le 31 octobre pour la période d'hiver.
