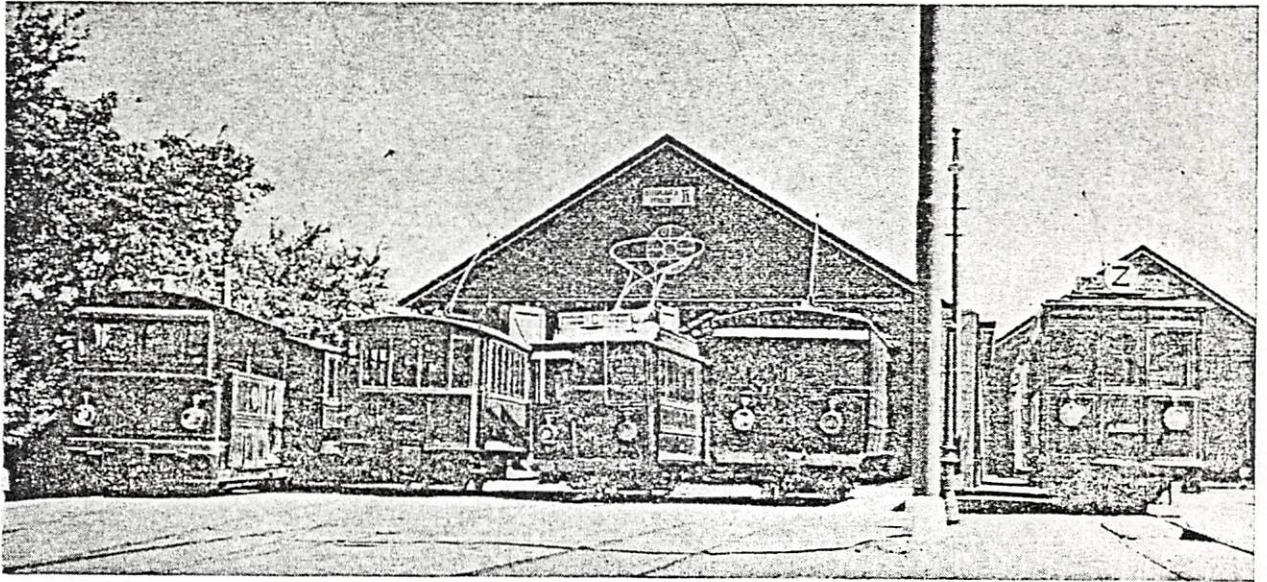


BULLETIN D'INFORMATION DE L'ASSOCIATION POUR LE MUSÉE DU TRAMWAY A. S. B. L.

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



(Photo R. Pletinckx)

PRESENCE DU TRAMWAY

Deuxième
Année

Numéro 8

OCTOBRE 1963

SOMMAIRE :

- Les lignes vicinales de Mons et du Borinage.
- Z. V. T. M. un vicinal Zeelandais.
- Historique des « Tramways bruxellois ».
- La numérotation des voitures vicinales.
- Les motrices à boggies « Type S ».
- Petite histoire du matériel roulant de la S.N.C.V.
- Documents photographiques.
- Souvenirs ferroviaires Liégeois.
- Les Motrices Fourgons du Littoral.

Service gratuit aux Membres « AMUTRA ».

Prix de vente du numéro : 25 francs.

LES LIGNES VICINALES DE MONS ET DU BORINAGE

UNE HISTOIRE DE 75 ANS

par P. Dehon

(suite)

4.- Boussu à la frontière vers Bavay. (voir carte parue dans le n° 7)

C'est le 20 juin 1895 que la S.N.C.V. obtient la concession de cette ligne, dont l'ouverture aura déjà lieu un an plus tard, le 14 juillet 1896. Prenant son départ à Boussu-Canal, elle dessert ensuite la gare - où se situe aussi le dépôt vicinal - et la grand'place de Boussu, la station de Boussu-Bois, la place de Trichères à Dour, le hameau de Petit-Dour et le village de Blaugies. La ligne quitte ensuite la route et, par un tracé sinueux et en site propre, elle frôle successivement les communes d'Erquennes, d'Athis et de Fayt-le-Franc, pour finir à proximité de la frontière, sur le territoire d'Erquennes.

Il n'y a aucune rampe sur ce trajet, tout-à-fait campagnard entre Dour et la frontière, et du reste, diablement joli.

Au terminus d'Erquennes se trouve un dépôt vicinal; ainsi que l'indique la dénomination du capital de la ligne, on devait avoir prévu, à l'époque, la création d'un prolongement entre la frontière et Bavay, construit et exploité par une société française. En fait, ce projet restera toujours au stade anticipatif.

Lors de son ouverture, en 1896, la ligne Boussu - frontière était isolée du réseau vicinal. Situation tout-à-fait provisoire du reste, puisque l'année suivante, la S.N.C.V. ouvrait au trafic une jonction de service, strictement réservée au service des marchandises, entre Boussu-Canal et Hautrage. Ainsi s'opérait la cohésion avec le groupe des lignes de Saint-Ghislain. L'exploitant était d'ailleurs le même : la S.A. des Chemins de Fer Vicinaux Montois.

Le trafic "marchandises" était alimenté notamment par la houille des charbonnages d'Hautrage, de Boussu et de Dour, ainsi que par les betteraves à destination de la sucrerie de Blaugies.

Pendant la guerre de 1914, l'occupant ordonne le démontage de plusieurs sections de la ligne (au total, un tiers de sa longueur d'axe). En 1919, l'exploitant résilie son contrat, qui est repris par la S.N.C.V. La même année, elle remet en service la section Boussu-Dour. Les travaux de reconstruction du tronçon Dour - frontière sont achevés le 6 décembre 1920.

Après la reprise par la S.N.C.V., le 1er juillet 1928, de l'ancienne ligne de l'Etat Belge reliant Mons à Boussu, commencent les travaux d'électrification de Boussu (dépôt) à Dour, puis de Dour à la frontière. La première section sera équipée dès le 7 février 1931, et la suivante le 31 octobre de la même année.

(à suivre)

Note : Dans le numéro précédent, nous signalions que la section Neufvilles (Station) - Neufvilles (Carrières), à quatre files de rails, était encore exploitée par la S.N.C.V.

En fait, depuis le mois de juin écoulé, les ART ont été ramenés dans le Borinage, et la ligne de Neufvilles a été transférée à la Direction des carrières, qui en assure elle-même l'exploitation.

 STRUCTURE ORIGINALE DE LA NUMEROTATION DES VOITURES VICINALES (suite 4)

<u>Séries</u>	<u>Constructeurs</u>	<u>Adjudication</u>	<u>Mise en service</u>
A.846 - A.878	Nicaise & Delcuve	5 - 8- 1896	1897 - 1898
A.879 - A.898	Germain	5 - 8- 1896	1897 - 1898
A.899 - A.902	Nicaise & Delcuve	5 - 8- 1896	1898
A.903 - A.904	Germain	5 - 8- 1896	1897
A.905 - A.923	Nicaise & Delcuve	3 - 3- 1897	1898 - 1899
A.924 - A.927	Nicaise & Delcuve	13 - 9- 1899	1900
A.928 - A.934	Métallurg., Nivelles	3 - 3- 1897	1901
A.935 - A.945	Nicaise & Delcuve	3 - 3- 1897	1898 - 1900
A.946 - A.951	Nicaise & Delcuve	13 - 9- 1899	1900 - 1901
A.952 - A.965	Franco - Belge	13 - 9- 1899	1901
A.966	Braine-le-Comte	18 - 9- 1901	1902
A.967 - A.981	Braine-le-Comte	13 - 9- 1899	1900
A.982 - A.985	Franco - Belge	29 - 11- 1898	1902 - 1903
A.986 - A.990	Nicaise & Delcuve	18 - 9- 1901	1902
A.991 - A.1001	Braine-le-Comte	18 - 9- 1901	1902
A.1002-A.1011	Métallurg., Nivelles	28 - 5- 1902	1902
A.1012-A.1021	Cie Centr. de Constr.	28 - 5- 1902	1903
A.1022-A.1028	Dyle & Bacalan	14 - 11- 1902	1903
A.1029-A.1068	Raghenò	14 - 11- 1902	1903 - 1904
A.1069-A.1076	Métallurg., Nivelles	17 - 11- 1903	1904
A.1077-A.1086	Energie	17 - 11- 1903	1904
A.1087-A.1116	Raghenò	7 - 6- 1904	1904- 1905
A.1117-A.1132	Nicaise & Delcuve	7 - 6- 1904	1905
A.1133-A.1142	Raghenò	5 - 4- 1905	1905
A.1143-A.1152	Dyle & Bacalan	5 - 4- 1905	1905
A.1153-A.1162	Seneffe	5 - 4- 1905	1905 - 1907
A.1163-A.1212	Tyberchamps	31 - 10- 1905	1906 - 1907
A.1213-A.1222	La Hestre	12 - 12- 1905	1906
A.1223-A.1252	Tyberchamps	12 - 9- 1906	1907
A.1253-A.1254	Franco - Belge	29 - 1- 1907	1907
A.1255-A.1274	Raghenò	30 - 1- 1907	1908
A.1276-A.1299	Tyberchamps	17 - 7- 1907	1908

A. 1300	Métallurg., Nivelles	13 - 6 - 1894	1894
A.1301 - A.1308	Métallurg;; Nivelles	22 - 2 - 1889	1890
A. 1309	Métallurg., Nivelles	13 - 6 - 1894	1894
A.1310 - A.1311	Métallurg., Nivelles	27 - 8 - 1894	1895

(à suivre)

LA "ZEEUWSCH-VLAAMSCHE TRAMWEG-MAATSCHAPPIJ" (Z.V.T.M.)

et

LE "STROOMTRAM HULST-WALSOORDEN" (S.H.W.)

Voie de 1 m.

par le Dr. P. Van Campenhoudt.

(suite)

b) Voitures et autorails.

Stroomtram Hulst-Walsoorden : 6 voitures à deux essieux, de construction belge.

Z.V.T.M. :

20 voitures à bogies, de fière allure pour l'époque, soit:

AB 1 à 6 : Allan, à Rotterdam: 1915

AB 7 à 16: Allan, à Rotterdam: 1916

B 17 : Beÿnes, à Haarlem; en 1891. Ex -1jz SM n°1

AB 17 à 19: La Brugeoise; en 1929. Identiques à AB 1 à 16.

En 1935 et 1936 les voitures AB 15 à 19 ont été transformées en autorails diesel-électrique ME. 15 à 19.

Ils furent vendus en 1948 à la Rotterdamsche Tramweg Mij.

La B. 17 a été démolie en 1936. Les AB. 1 à 14 vers 1950.

c) Wagons.

En 1925 : S.H.W. : 23 wagons de 10 T.

Z.V.T.M. : 219 wagons de 10 T. plus 186 appartenant à des entreprises. (Sucrieries)

Ces wagons se répartissaient en différents types :

- x ouverts - 10 T. 2 essieux à 1 ou 2 portes doubles de chaque côté.
- 20 T. à bogies. Ceux-ci font songer aux premiers bogies des voitures S.N.C.V. (A.1853 du Musée Vicinal).
L'auteur a retrouvé un de ces wagons à LE THOUR en 1958, sur la ligne d'ASFELD à DIZY - LE - PROS de feu les Chemins de Fer Départementaux des Ardennes.
Matricule MMX-4.
- x fermés : ressemblant aux vicinaux.

Telle fut la Z.V.T.M. Née sur le tard, s'équipant difficilement du fait de la Grande Guerre, continuant à s'étendre tandis qu'ailleurs on songeait à déferrier, elle a pu assurer sur des lignes convenables et distinctes du trafic routier un service betteravier des plus importants. Devant entretenir des locomotives de ce fait, elle a limité son parc auto-rail à cinq unités. Le gros de ses services voyageurs s'est maintenu, par conséquent, en traction vapeur. Des voitures, de grande capacité, à bogies y étaient remorquées par des locomotives illustrant ce qu'on vit de mieux aux Pays-Bas entre les deux guerres.

Ce n'était peut-être que du " stroomtram " mais d'une qualité nettement supérieure à ce que vit la belle époque.

Nous remercions la Z.V.T.M. et Monsieur F. van der Gragt, de la N.V.B.S., qui nous aidé dans la rédaction de cet article.

LE COIN DES PLUS FERRES .

=====
Question : En quelle année et à la suite de quelle circonstance une locomotive à vapeur de Liège-Seraing a-t-elle roulé à Bruxelles sur des voies de tramway de même écartement ?

Ceux qui nous répondront correctement connaîtront la gloire de voir leur nom cité en cette rubrique.

Inutile d'écrire aux sociétés exploitantes : leur documentation ne contient pas la réponse.

HISTORIQUE DES TRAMWAYS BRUXELLOIS.

par Roger Pletinckx

(suite 2)

En 1872, la Compagnie Vaucamps obtint de la ville et des communes de Laeken, Anderlecht, St-Gilles, Schaerbeek, St-Josse et Molenbeek, la concession pour des lignes de chemin de fer américain, mais ceci fera l'objet d'un autre chapitre. Terminons, si vous le voulez bien, avec les omnibus de pavé.

D'autres concessions furent encore octroyées pour l'exploitation de ceux-ci. Il suffit de citer :

- 1°) La Compagnie du Tram-Car Nord-Midi.
- 2°) La Compagnie du Central Car.
- 3°) Les omnibus déraillables de la Société Générale des Chemins de fer Economiques.
- 4°) Les Chemins de fer Vicinaux Belges.

La première citée, appelée primitivement Vanderschueren & Cie reçut l'autorisation d'exploiter un service de cars entre le Nord et le Midi le 31 août 1890; elle fut bientôt dénommée Société du " Tram-Car Nord-Midi ". Mais cette société qui connut une grande prospérité et qui subsista jusqu'à la guerre de 1914, fut reprise par la " Société Bruxelloise d'Auto-Transport " constituée le 11 mai 1895. Cette concession devait expirer le 30 juin 1914. La Société sollicita une nouvelle autorisation pour l'exploitation de cette ligne au moyen de voitures automobiles. Par délibération du 30 juillet 1913, la députation permanente accueillit cette demande mais la guerre retarda sa mise en exécution.

Ces omnibus sans impériale, ouverts l'été et fermés l'hiver, étaient tirés par deux chevaux. L'horaire était le suivant :

un départ toutes les 10 minutes du Nord et du Midi; en hiver, de 7 heures 30 à 22 heures et en été de 7 heures à 22 heures 30.

Le tarif était de 15 centimes pour un trajet Nord-Midi ou Midi-Nord et de 10 centimes pour un trajet partiel.

Après la guerre, la concession fut exploitée par autobus, toujours par la " S.A. Bruxelloise d'Auto-Transport ". Cette société devait obtenir par la suite d'autres concessions.

La société " Le Central Car " par contre, fut moins heureuse. Elle avait sollicité l'autorisation d'exploiter une ligne d'omnibus entre le Parvis St-Roch et la Place Madou par l'itinéraire suivant : Chaussée d'Anvers, Boulevard de la Senne, Place de Brouchère, Boulevard Anspach, rue de l'2vèque, rue de l'Ecuyer, rue d'Arenberg, rue de la Croix de fer,

Place Madou.

La concession devait être exploitée par la raison sociale " E. Verhulst & Cie " et sous la dénomination de " Société du Central Car ". Celle-ci fut constituée le 21 novembre 1893 et se substitua à E. Verhulst pour l'exploitation de la ligne.

Dès 1895, la partie comprise entre la Place d'Anvers et le Parvis St-Roch cessa d'être exploitée. Cette suppression partielle n'apporta qu'une amélioration momentanée à l'exploitation. Les déficits annuels continuaient, la traction chevaline étant la cause des difficultés financières. Le 22 avril 1904, la Société sollicita l'autorisation de faire l'essai, à titre provisoire, d'une voiture automobile.

Aucune suite ne fut accordée à cette demande. En 1907, elle renouvela sa demande pour exploiter définitivement sa concession par voiture automobile à la place de la traction chevaline. En accord avec la " Compagnie Générale des Autobus ", le " Central Car " fit des essais de traction automobile avec deux voitures (17 août 1909). L'exploitation continuait à périmenter et pendant quelques mois, jusqu'en octobre 1910, la Compagnie des Autobus se substitua à la Compagnie du Central Car et fit circuler ses autobus sur les parties les plus rémunératrices de la ligne.

Par contre, la Société des " Vicinaux Belges " - à ne pas confondre avec la " S.N.C.V. ", ne nous appris que peu de choses, si ce n'est que cette Société acquit par Arrêté Royal du 20 août 1890 l'exploitation d'une ligne de dérailables, à voie normale, allant de la Porte de Ninove à la Porte de Schaerbeek, et plus tard jusqu'à la gare Rogier. (Avenue Rogier) (Arrêté Royal du 13 juillet 1891)

Cette Compagnie, après quelques mois d'exploitation, abandonna le système à 5 roues. Les deux roues avant furent munies d'un bandage spécial en relief qui s'emboîtait dans la gorge des rails. Pour dégager la voiture, il fallait un choc très violent et un effort brusque de traction, qui fatiguait le matériel, les chevaux et les voyageurs !

Les Chemins de Fer Economiques qui avaient fait l'essai avec une de leurs voitures, l'abandonnèrent. L'itinéraire de ce dérailable au départ de la Porte de Ninove était le suivant : Boulevard Barthélémy, Porte de Flandre, rues de Locquenghien, du Grand Hospice, de l'Imprimerie, du Béguinage, du Cyprès, des Augustins, traversée du Boulevard Anspach devant le temple des Augustins, rues Fossé-aux-Loups, du Marais, des Sables, Pachéco, de Schaerbeek jusqu'à la Porte de Schaerbeek. Parcours à simple voie. Prolongé par la suite jusqu'à la gare Rogier par les rues Galilée, de la Limite, Josaphat et Rogier.

Cette exploitation fut reprise en 1900 par les C.F.E. (Arrêté Royal du 23 juillet 1900). Le tronçon entre la Porte de Ninove et la Place de Brouckère fut supprimé à cette occasion.

Nous voici arrivé à parler de la Société Générale des Chemins de Fer Economiques. Cette société fondée en 1874, s'appela jusqu'en 1880 " Société Générale des Tramways ". Au cours de ces six premières années elle avait créé des Compagnies de Tramways à Bergame, Naples, Florence, Trieste, Barnem, Elberfeld, Lemberg.

(à suivre)

DOCUMENTS PHOTOGRAPHIQUES.

Nous vous communiquons ci-dessous la liste de la 8e série de photos-documents, actuellement disponible.

<u>Photo n°</u>	<u>- Véhicule n°</u>
- 71	VC. 31, aménagement intérieur;
- 72	Idem, sous un autre angle;
- 73	A. 801, voiture de IIIe classe, plate-forme ouverte;
- 74	A. 1167, voiture de IIIe classe, plate-forme ouverte;
- 75	A. 1308, voiture de IIIe classe, plate-forme fermée;
- 76	A. 1848, voiture de IIIe classe, plate-forme fermée (La Roue);
- 77	9484, motrice à bissels (lignes d'Ostende);
- 78	AR. 38, autorail Minerva, près de Hamme-Mille en 1933;
- 79	HL. 434, type 6 à Hasselt;
- 80	Benzo-électrique vicinale à bogies, état d'origine (n° non apparent).

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 fr/ pièce à notre C.C.P. 44980 (Amutra, à Bruxelles 5), soit en remettant cette somme entre les mains de notre trésorier, au cours d'une de nos réunions amicales.

=====

LES MOTRICES TYPE "S". (suite 4)

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

	N° d'ordre	Date d'achèvement	Groupe	Transferts éventuels
SO. 10042	(149)	5- 6-57	Ost.	
SO. 10043	(98)	26- 6-56	Ost.	
SO. 10044	(148)	27- 5-57	Ost.	
SO. 10045	(90)	17- 3-56	Ost.	
SO. 10046	(138)	5- 3-57	Ost.	
SO. 10047	(137)	27- 2-57	Ost.	
SO. 10048	(152)	3- 7-57	Ost.	
SO. 10049	(154)	13- 7-57	Ost.	
SO. 10050	(99)	5- 6-56	Ost.	
SO. 10051	(95)	26- 4-56	Ost.	
SO. 10052	(97)	16- 5-56	Ost.	
SO. 10053	(135)	14- 2-57	Ost.	

N° d'ordre	Date d'achèvement	Groupe	Transferts éventuels
SO. 10054	(125)	30-11-56	Ost.
S. 10057	(57)	9- 7-55	Brux.
S. 10058	(82)	10- 1-56	Brux.
S. 10061	(18)	30- 7-54	Brux.
S. 10063	(80)	23-12-55	Liège
SE. 10064	(183)	10- 4-58	Brux. (10- 1-62 : Hain.)
S. 10065	(64)	3- 9-55	Liège (12- 9-61 : Hain.)
S. 10066	(7)	20- 4-54	Liège (16-11-61 : Hain.)
S. 10067	(158)	1- 9-57	Brux.
S. 10069	(52)	9- 6-55	Brux.
S. 10070	(101)	13- 6-56	Brux.
S. 10071	(15)	25- 6-54	Brux.
S. 10072	(38)	26- 2-55	Brux.
S. 10074	(25)	24- 9-54	Brux.
S. 10075	(61)	11- 8-55	Brux.
S. 10076	(70)	14-10-55	Liège (6- 9-61 : Hain.)
S. 10077	(32)	13- 1-55	Liège (11- 1-62 : Hain.)
S. 10093	(113)	7- 9-56	Liège (1- 9-61 : Hain.)
S. 10150	(156)	14- 8-57	Liège (5- 9-56 ; Hain.)
S. 10164	(35)	2- 2-55	Hain.
S. 10166	(151)	25- 6-57	Hain.
S. 10167	(53)	16- 6-55	Hain.
S. 10168	(174)	14- 1-58	Hain.
S. 10169	(110)	16- 8-56	Hain.
S. 10171	(77)	3-12-55	Hain.
S. 10172	(112)	28- 8-56	Hain.
S. 10173	(92)	4- 4-56	Hain.
S. 10174	(160)	13- 9-57	Hain.
S. 10175	(146)	7- 5-57	Hain.
S. 10177	(81)	31-12-55	Hain.
S. 10178	(47)	29- 4-55	Hain.
S. 10179	(132)	22- 1-57	Hain.
S. 10180	(157)	26- 8-57	Hain.
S. 10181	(60)	5- 8-55	Hain.
S. 10183	(72)	27-10-55	Hain.
S. 10184	(108)	31- 7-56	Hain.
S. 10185	(63)	27- 8-55	Hain.
S. 10186	(172)	27-12-57	Hain.
S. 10187	(164)	11-10-57	Hain.
S. 10202	(129)	31-12-56	Liège (17-11-61 : Hain.)
S. 10211	(133)	30- 1-57	Liège (7- 9-61 : Hain.)
S. 10222	(31)	8- 1-55	Brux.
S. 10224	(116)	24- 9-56	Hain.
S. 10226	(106)	9- 7-56	Hain.
S. 10227	(71)	20-10-55	Hain.

(à suivre)

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

par P. Dehon

Les motrices à bogies du type "Titanic" (série 9499 à 9510).

Malgré une conception datant de 1913, ces premières motrices électriques à bogies de la S.N.C.V. ont assuré de très bonnes prestations. Si tout n'était point parfait (elles étaient un peu lourdes), il n'en reste pas moins vrai que ces véhicules ont fait honneur à leurs réalisateurs.

Affectées aux lignes de la Côte, de Bruxelles - Espinette et de Bruxelles - Haecht, ces voitures ont eu une histoire assez mouvementée. Dans la nuit du 18 au 19 mars 1937, cinq d'entr'elles furent la proie des flammes lors du mémorable incendie qui ravagea le dépôt de Haecht. A partir de 1940, les châssis des cinq voitures incendiées (9500, 9502, 9505, 9508 et 9509), transférés au Groupe d'Anvers, servirent à la construction des cinq fourgons-tracteurs 10294 à 10298.

Parmi les sept motrices qui avaient échappé au désastre, les 9499 et 9504 furent, à la même époque, transformées en fourgons-tracteurs par les soins des ateliers de Kessel-Lo. Leur matricule resta inchangé; elles furent baptisées "Violettes" par le personnel des vicinaux et restèrent en service jusqu'à la fin des années 1950.

Quant aux motrices 9501, -03, -06, -07 et -10, elles achevèrent leur carrière, dans leur état original, sur les lignes des Deux Flandres: à Courtrai, Gand et Hamme, où elles assurèrent des services de messageries et de marchandises. La 9503 fut détruite dans l'incendie du dépôt de Ruppelmonde, le 26 décembre 1939, et ne fut pas reconstruite. Les quatre autres ne furent retirées du service qu'après 1950.

On notera l'allure massive et imposante de ces voitures, particulièrement réussies pour l'époque (voir l'excellent document photographique Amutra n° 30, représentant la 9510 à Diegem).

Il est intéressant de comparer leur style de fenêtres avec celui de la série à deux essieux 9511 à 9522, commandée à la même date; voir à ce sujet la fiche technique Amutra n° 4.

L'Association pour le Musée du Tramway espère pouvoir reconstituer un jour la motrice 9506, dont la caisse existe encore.

Caractéristiques initiales :

Longueur de la caisse	: 9,480 m.
Longueur d'une plate-forme	: 1,400 m. (avec paravents : 1,700 m.)
Longueur du châssis	: 12,280 m.
Longueur d'un tampon	: 0,520 m.
Longueur totale hors-tampons	: 13,320 m.
Largeur de la caisse	: 2,400 m.
Hauteur de la caisse	: 2,315 m. (lanterneau non compris)
Hauteur rail-toiture	: 3,625 m. (lanterneau compris)
Empattement du bogie	: 2,100 m.
Empattement d'axe en axe des bogies	: 6,200 m.
Diamètre au roulement	: 0,920 m.
Tare	: 24,5 T.
Moteurs	: ACEC 103 et 101
Frein à air	: Böker
Places assises	: Ie classe : 16 IIe classe : 32
Constructeur	: Baume & Marpent
Adjudication	: 10 octobre 1913
Mise en service	: 9499 à 9502 : 25 septembre 1919 9503 et 9504 : 30 septembre 1919 9505 à 9510 : 14 mars 1921.

=====

RIONS UN RIONS UN PEU.

Histoire de bleus.

Un tram de la ville desservi par deux "nouveaux" s'engage dans une courbe assez prononcée avant d'entamer une forte descente. Dans cette courbe, le trolley s'accroche dans les fils et s'arrache, le receveur se précipite le ramasse et demande au conducteur resté à ses fers : Que faut-il en faire? Celui-ci de répondre en s'appretant à repartir : "Poses-le le long de la haie, nous le reprendrons en remontant !"

SOUVENIRS FERROVIAIRES LIEGEOIS (1910-1920).

En hommage à notre excellent ami Léon Michiels.

A une époque où les lanternes de fiacres, les phonographes à rouleaux et les lampes de mineur à huile font prime chez les antiquaires, où les tramways eux-mêmes deviennent pièces de musée, il ne m'a pas paru présomptueux de qualifier "souvenirs" quelques réminiscences datant de moins d'un demi-siècle. Les idées en matière de transport ont, d'ailleurs, tellement évolué qu'une petite promenade dans le temps fait presque figure de voyage dans le passé.

S'il sied de commencer par le commencement, je vous dirai que mon premier contact avec le réseau des tramways de Liège fut plutôt ... aérien. Je m'explique : je suis né au quartier des Guillemins, rue Sainte Véronique, artère restée bien paisible mais qui a tout de même connu un temps de célébrité relative ... en tant que terminus du tram de Cointe.

La ligne aérienne passait à hauteur de mes fenêtres et comme ma petite taille ne me permettait de rien voir au delà, je devais me borner à la contemplation des roulettes des trolleys, passant, puis repassant, accompagnées de la gentille étincelle bleue qui semble être l'apanage du matériel Liège - Seraing et qui est tant appréciée des sans-filistes riverains.

L'apparition de la dite roulette était annoncée par un grondement dans la muraille, une rosace étant scellée, si je m'en souviens bien, entre les deux fenêtres. Par la suite, lorsque je fus en âge d'affronter la rue et ses dangers, très relatifs, je devais très vite faire plus ample connaissance avec le matériel et, surtout, le personnel, qui fumait régulièrement une pipe, à chaque stationnement, à l'angle du boulevard d'Avroy. Je fus très vite connu de la demi-douzaine de conducteurs et percepteurs composant l'effectif de la petite société, que j'accablais, d'ailleurs, de questions saugrenues, avec la complicité paternelle.

Il y avait toujours en service, à l'époque, les motrices ouvertes avec de jolis festons, à la toiture; mais les voitures fermées d'origine étaient déjà remplacées par les véhicules Liège-Seraing "Ragheno" de la série 26-35, aux "buffets" particulièrement offensifs. Comme j'ai déjà pris plaisir à le signaler, le matériel était dans un état de propreté tel qu'il semblait avoir été ciré, à chaque sortie du dépôt!

A chaque extrémité de la rue, soit boulevard d'Avroy et place Sainte Véronique défilaient les tramways communaux des lignes 1, 3 et 4. Je n'apprendrai rien, sans doute, en rappelant qu'à l'époque Liège pouvait s'enorgueillir de posséder six compagnies de transports en commun, et même plus, si l'on tient compte des diverses exploitations vicinales qui n'avaient, pratiquement, aucun rapport entr'elles.

Je dis donc Les Tramways Communaux, lignes 1, 2, 3 et 4 peints aux couleurs liégeoises, avec paranets noirs ou brun-foncé; les Tramways

Liégeois (5, 6, 7, 8 et 9), tous rouges; l'Est-Ouest : vert olive, personnel y compris - l'uniforme s'entend -; Le Liège-Seraing : vert foncé, ainsi que le tram de Cointe qui utilisait partiellement son matériel et les Vicinaux, dont la teinte allait du vert Nil au noir presque absolu. Tout cela était bien pittoresque, à tel point, sans doute, que le graveur d'une carte postale en simili-aquarelle, pour le surplus très exacte, a représenté, place Saint-Lambert, une voiture "chocolat" couleur jamais utilisée à Liège, pour les panneaux de caisse, même pour les véhicules de service. Les voitures des deux premières exploitations portaient à l'avant, un énorme cube métallique, posé telle une boîte à biscuits sur la toiture de la plate-forme et portant le numéro de la ligne, en transparent lumineux, sur trois faces; l'Est-Ouest signalait son matériel par un petit fanal éclairant vers l'avant, et latéralement, vers la plaque indicatrice. Les autres compagnies s'en tenaient à la lampe à pétrole, type vicinal, qui, luxe suprême, avait été électrifiée, sur les motrices de Cointe.

A intervalles, une curieuse échelle était remorquée par l'une ou l'autre motrice et gagnait, par décrochages successifs, de ligne en ligne, son point d'utilisation. Il s'agissait d'un engin hybride, destiné aux lignes aériennes et porté, à la fois, sur des roues ordinaires de voiture et un petit lrry. Selon la position de l'engin, il roulait à volonté sur rail et sur pavé.

Le " rail-route " n'est donc pas d'invention récente!

Comme souvenir plus particulier, j'évoquerai une promenade très longue pour mes petites jambes d'alors, par les quais de la Meuse et du Canal de la Campine, jusqu'à Coronmeuse, qui semblait alors le bout du monde.

Les belles rames à trois voitures des " Liégeois " se croisaient sous la verdure des grands arbres des quais de Coronmeuse et de Saint Léonard, qui n'ont pas trouvé grâce, plus tard, devant les plans d'urbanisme. A plusieurs endroits, pour une raison mystérieuse, vu la largeur des quais, les voies devenaient chevauchantes et ces portions de ligne à quatre files de rails n'avaient pas manqué de m'intriguer. Il y avait, d'ailleurs, tant de choses à voir, sur ce quai de Coronmeuse, dont la construction du Pont Atlas, en 1930, a modifié la physiologie. D'abord, les grues sur rails de l'usine à gaz, puisant au grappin le charbon des chalands, pour le déverser dans des wagons trémies amenés, après des manoeuvres compliquées, par une jolie petite locomotive " Meuse "; puis divers raccordements de charbonnages où la traction chevaline restait maîtresse, enfin le dépôt des Tramways Liégeois, dans une ruelle parallèle, où il se trouve, d'ailleurs toujours, modernisé, toutefois. A un coude de l'artère, à un endroit que je n'ai jamais pu, par la suite, situer exactement, tournait, dans sa cage vitrée, la machine à vapeur attelée, par une large courroie sang de boeuf à sa dynamo.

Et ici, en passant, ouvrons une petite parenthèse:

Pour l'édification des générations futures, et même actuelles, je dirai qu'une salle des machines n'était pas l'ancre sale, étrié et graisseux que d'aucuns pourraient se complaire à imaginer. C'était, au contraire, un vaste local, au sol, et souvent aux parois carrelées, pourvu de larges

baies et même, parfois, complètement vitré, où la puissance motrice ne se manifestait que par le jeu des bielles et du volant tournant, comme l'a dit Zola " une douceur huilée ". Nulle présence de vapeur sagement contenue dans des cylindres, enrobés eux-mêmes dans une jaquette en teck verni, ou en métal bruni ou peint de couleurs vives, maintenue par des cercles de laiton poli; ni d'huile, si ce n'est dans de confortables graisseurs en verre, où sa belle teinte ajoutait encore à l'impression de propreté de l'ensemble. Le tout était protégé par des mains-courantes aux aciers bien astiqués que des mains soigneuses avaient ornées de dessins à la toile émeri.

Ces beaux produits de l'industrie nationale : Carels, La Meuse, Van de Kerckhove et autres, se mouvaient, d'ailleurs, avec une sage lenteur plafonnant aux environs de 60 tours/minute. Le mécanicien, généralement moustachu et chaussé de sabots, se promenait majestueusement, le chiffon à la main, semblant n'avoir nul autre souci que l'astiquage de sa mécanique. Cette manie de la propreté s'étendait, d'ailleurs, aux machinistes et les locomotives de l'époque, tous cuivres astiqués, jouaient leur petit " Roi-Soleil"!

Pour un motif purement sentimental j'affectionnais, particulièrement les voyages sur la ligne 7 : " Saint-Lambert - Renory ". Ce Renory, nom d'un lieu-dit industriel et, au demeurant, très peu pittoresque, avait pour moi comme un parfum de mystère et presque d'exotisme. Il faut, d'ailleurs, reconnaître que, passé le pont de Fragnée, la ligne devenait bien intéressante. D'abord, elle devenait à voie unique, chose assez rare, même à l'époque, puis, passant en siège spécial, par un double crochet vers la droite, elle gagnait un ponceau sur le Canal de l'Ourthe, à côté du pont levis routier. Le tablier de cet " ouvrage d'art " en madriers, avait été parsemé de tire-fonds vissés à mi-longueur, sans doute pour décourager les resquilleurs, qui auraient voulu emprunter l'ouvrage, lors du relevage du voisin. Nouveaux crochets en sens contraire et elle gagnait l'ombrage des grands arbres du " Rivage en Pot "... Mon Dieu oui, il y avait des arbres à cet endroit, où ne croisent plus maintenant que les " stations-service ". Nouveau virage, pour plonger dans un petit tunnel, dans la culée du pont du Val Benoit, l'ancien, celui de 1844, après avoir recoupé les voies du défunt charbonnage des " Aguesses " qui semblaient déjà inutilisées depuis un bout de temps. A ce moment, le percepteur de la remorque descendait en voltige pour courir devant la motrice et la piloter, à grands coups de sifflet. Le voyage se poursuivait, par l'interminable rue de Renory, pour se terminer, assez bizarrement, dans un bled d'usines contre un passage à niveau industriel.

Vint la guerre interrompre de si belles découvertes!

Le réseau liégeois des Tramways n'eut pas énormément à souffrir des hostilités. Sauf l'Est-Ouest qui vit son réseau coupé en deux, par la destruction du Pont des Arches, et dont les voitures de la ligne d'Ans durent être garées à même la chaussée, rue Léopold et le vicinal de Jupille-Fouron-le-Comte qui, en raison, sans doute, de l'évacuation sur la rive gauche d'une grande partie de son matériel dut, à certains moments, assurer

la traction des tramways urbains par machines à vapeur et par tracteur " boîte à sel " 9900. Les lignes restèrent, dans leur ensemble, ce qu'elles étaient à l'invasion. Toutefois, l'occupation se prolongeant, les trams de la ville devinrent de plus en plus rares et les vicinaux de plus en plus sales. Une conséquence, assez inexplicable, à première vue, des hostilités, fut la disparition systématique des aiguillages inutiles, notamment ceux des liaisons de secours, en pleine voie. Il n'y avait, pourtant pas là matière à récupération quelconque, ces appareils étant composés d'éléments de rails courants, rabotés et assemblés; plus normal fut l'enlèvement des beaux couvercles en bronze des controllers des voitures, voire des manivelles de ces derniers. Les fils des lignes aériennes furent, de leur côté, remplacés par des erzats en zinc, ce qui, pour le profane se remarquait évidemment moins.

Par contre, des nouveautés apparurent : d'abord le " tram du ravitaillement " petites motrices de l'Est-Ouest ou du Liège-Seraing, peintes en gris, remorquant des plats provenant des " petits-fumeurs " L.S. rasés ou de trucks d'anciennes motrices de la première série des Liégeois de 1893. Ces engins conduisaient les denrées aux divers dépôts et lieux de distribution. A cet effet, des rails avaient été posés, parfois sur une grande longueur, jusqu'aux dits dépôts, sis généralement dans une école fermée ou dans une usine en chômage. La voie était constituée de rails Vignole ordinaires, auxquels était rivé un fer-plat, formant contre-rail; la gorge ainsi obtenue formait un creux appréciable, où n'était pas indiqué de laisser choir quoi que ce soit.

Il y eut aussi le tram de la Poste, motrice " Seneffe " des Tramways Liégeois, peinte entièrement en rouge sang de boeuf; elle faisait la navette entre la passerelle et la gare des Guillemins. Il y a quelques années, on pouvait encore voir, quai Sur Meuse, l'emplacement du court raccordement permettant le garage de la voiture devant l'entrée de service de la Poste Centrale.

Alors que les trams urbains s'adaptaient, par les moyens du bord, à une situation pour lesquels ils n'avaient pas été prévus (Seraing eut même des ... voitures-corbillards). Tout le poids des transports civils, voyageurs et marchandises, reposait à peu près entièrement sur la S.N.C.V. La réputation de certains services est même parvenue jusqu'à nos jours, témoin l'express Liège - Bruxelles, ou plus exactement Ans - Saint Josse, par Oreye, Saint Trond, Tirlemont et Vossem, qui assurait le service en cinq heures.

Comme il desservait, au surplus, des régions agricoles, la clientèle ne manquait pas, non plus, d'ailleurs, qu'aux services ordinaires de la ligne Ans - Oreye, alors compagnie privée, dont l'état de fatigue du matériel contrastait avec les belles rames " teck " parfaitement homogènes de l'express que l'on croisait en gare d'Oreye. Conséquence directe de ce trafic intensif, la ligne eut le triste privilège d'être le théâtre du plus grave accident survenu sur le réseau secondaire : en septembre 1917, deux convois, un marchandises et un spécial chargé, en majeure partie de citadins glaneurs de pommes de terre se tamponnèrent, de front, dans la cuvet-

te de Crisnée, les machinistes lançant leur train à fond sur les deux versants, ne s'étant pas aperçu, bien qu'en ligne droite, par la retombée du feuillage des grands arbres bordant la voie. Il y eut plus de vingt morts et des blessés en proportion; ces derniers furent, paraît-il, acheminés vers les hôpitaux de la ville, par des camions militaires allemands, jusque Ans, puis transbordés dans des voitures Est-Ouest.

La fin de la guerre vit la fermeture des écoles. En raison de l'insécurité des temps, les recherches " tramvières " devinrent fort limitées. Tout au plus, il y eut comme sujet d'attraction la construction d'une troisième voie, place de Fragnée, où devait être reporté le terminus de la ligne 1, travaux qui s'effectuèrent d'ailleurs avec une sage lenteur.

Puis ce fut l'armistice et la reprise des cours ainsi que le retour à une alimentation normale, qui mit fin aux raids alimentaires et à leurs agréments. Petit à petit, les "trams de la ville" reçurent une nouvelle livrée crème et le personnel un splendide uniforme kaki, surplus de guerre, sans doute.

Mais l'heure n'était déjà plus aux découvertes strictement locales; je volais de mes propres ailes et une bienheureuse bicyclette vint me permettre, d'ailleurs, d'étendre mon champ d'action et donner à mes incursions un caractère ordonné et scientifique.

Si ces puérilités ont eu l'heur de ne pas trop vous fatiguer, je vous conterai, la suite, une autre fois.

L. Fellingen

=====

Le distrait.

Un vieux prêtre monte dans un tramway, s'installe et entame la lecture de son bréviaire. Passe le receveur:

- Tout le monde sertit, s'il vous plaît?

Alors le prêtre prend machinalement dans son bréviaire, un carré de carton et le tend au receveur. Ce dernier examine le carton, puis d'un ton dubitatif:

- Moi, je veux bien. Mais je ne sais pas si le contrôleur acceptera...

Le prêtre, distrait, lui avait donné une image religieuse avec cette inscription : "Le Sauveur a payé pour nous!"

A quoi servent donc les horaires?

"Pouvez-vous me dire, s'écrie le voyageur furieux, à quoi peuvent bien servir ces chiffres dans cet indicateur officiel?"

Le contrôleur eut une idée géniale : "Si vous n'aviez pas ces chiffres, vous ne pourriez pas calculer le retard du tram!"

LES FOURGONS MOTEURS DU LITTORAL .

par Monsieur Debot (Ingénieur honoraire
de la S.N.C.V.)

Nous croyons que ce genre de véhicule portait le nom de tracteur dans l'intérieur du pays.

A Ostende, ils servaient aux deux usages. En saison, par exemple, on les bourrait de bagages de villégiateurs.

Le Groupe du Littoral en possédait de deux espèces :

- sept provenant de la Franco-Belge à La Croyère
9950 à 9954 inclus; 9965 et 9966.
- trois plus jeunes venant de Godarville
10019, -20 et 21.

Un des traits caractéristiques des 99 était le frein.

Il était (comme sur le 9965) du type à palonnier, insuffisant. On ne devait pas dépasser 65 % du poids adhérent, comme effort. La timonerie était montée sur un châssis spécial.

Il est plus que probable que Alphonse Kamp, qui s'occupait à l'époque du matériel roulant, fut impressionné par un accident survenu à Verviers : un tram trop chargé n'avait pu freiner efficacement par suite de l'abaissement trop fort des sabots dû à une surcharge de voyageurs; ce tram alla se fracasser contre un mur et il y eut des victimes.

Le châssis spécial s'appuie au moyen de ressorts à boudins sur les boîtes. Il garde donc toujours les sabots à hauteur constante, mais l'ensemble à l'inconvénient d'être très bruyant.

En 1928, le Groupe du Littoral eut besoin de plus de motrices et de motrices plus rapides et plus puissantes.

On se décida à transformer quatre motrices Ragheno à moteurs T III. Ces voitures étaient à peu près identiques d'aspect aux OB.

La S.N.C.V. fournit les équipements :

- Moteurs MTV 535;
- Contrôleurs T 46;
- Résistances à grilles.

Si ces motrices avaient eu un empattement supérieur, elles eussent été nettement plus rapides que les voitures à bogies qui suivirent avec des moteurs MTV 205; mais en vitesse, leur mouvement de lacet était insupportable.

En 1929, la S.N.C.V. transféra à Ostende quatre motrices, les 9511, -12, -13 et -14, qui furent un peu transformées à Ostende. On les dota de para-

vents ronds comme ceux des motrices OB.

Mais en 1930 arrivèrent les premières motrices à bogies et les motrices MTV 535 eurent moins de travail.

Or, on manquait aussi de fourgons moteurs plus puissants. La société exploitante se mit d'accord avec la S.N.C.V. Elle remit sur les 9212 et 9215 des équipements T 52 avec controllers T XVII et des résistances en plateaux, provenant des fourgons 9951 et 9953. Les équipements MTV passèrent aux fourgons.

Mais ce simple troc ne suffit pas.

L'effort de traction des fourgons fut sensiblement augmenté. Pour en profiter, il fallait revoir le problème du freinage. Par surcroît, un longeron de caisse se rompit dans le pli.

Voici finalement les modifications que subirent les 9951 et 9953.

Les longerons de caisse furent enlevés et remplacés par des poutrelles Grey DIN, dont on avait fait enlever des ailes d'un côté.

Le poids adhérent devenu trop faible put être augmenté en lestant les fourgons. On enleva certaines parties du plancher qui furent remplacées par d'épaisses taques en fonte qui pesèrent cinq tonnes par véhicule. On renforça les ressorts de suspension en conséquence.

Enfin, il fallut améliorer le coefficient de freinage.

Après examen, nous nous décidâmes pour le frein Van der Straeten. Nous avons donné dans Rail et Traction (sous le pseudonyme de Schepens) une petite étude de ce frein.

Celui-ci n'est en fait pas calculable, car on a une inconnue de trop dans les équations.

On s'était contenté précédemment d'une solution simpliste : on avait supposé le problème résolu de façon idéale : pression sur les sabots arrières égale à droite et à gauche.

Afin d'éviter toute surprise, la timonerie fut largement calculée, les efforts dans les pièces pouvant être doubles de la normale

Le Littoral " jouit " d'un climat particulier qui ne profite pas à tout le monde.

On y a parfois des périodes très venteuses, surtout en hiver. Nous avons noté, en 1927, que le personnel roulant disposait d'une fausse porte mobile, grand panneau en planches, qu'on déplaçait d'un côté à l'autre aux terminus.

Comme cela, wattman et voyageurs étaient quelque peu protégés. Ce doit être en 1929 ou en 1930 que nous avons assisté à une scène ... courante aux ponts de Heist : Le wattman démarra au signal de voie unique, puis vint se mettre dans la caisse, regardant la voie par la vitre de la porte!

En 1932-33, les OB furent munies de portes pliantes. Les fourgons continuèrent à employer des planches, puis on leur mit des portes simples.

Les 99 avaient un gros avantage sur les 10000. Leur empatement moindre, les rendait bien plus commodes à l'usage sur des

raccordements de fortune. Les 10000 déraillaient.

Les essais des 9951 et 9953 furent concluants.
(N'oublions pas que le rapport d'engrenages avait été modifié). Ils remplacèrent facilement les locomotives, tirant les mêmes charges et manoeuvrant très aisément.

La seule retouche qu'il y eut à faire : ajouter une résistance d'un ohm au premier cran pour éviter le choc brutal.

Lorsque les fourgons de la série 10 000 furent construits, ils reçurent également des moteurs MTV 535.

Ils se montrèrent toutefois moins maniables à cause de leur empattement, nécessité d'ailleurs par la longueur hors traverses.

Cet allongement n'était absolument pas nécessaire, vu que ces véhicules n'ont pour ainsi dire jamais été chargés! Ils furent toutefois dotés de blocs de fonte, comme lest, pour supprimer le patinage au démarrage.

Ce patinage alla toutefois en s'accroissant par suite d'une erreur.

Ces fourgons avaient des résistances boudinées placées sur le toit comme aux bogies en bois.

Vu la lenteur inévitable des démarrages, ce type de résistances n'était guère indiqué, aussi, certains boudins se volatilisaient-ils rapidement.

L'électricien fit une réparation défectueuse.

Il préleva du fil Söding A, considérablement plus résistant et refit des boudins.

Résultat : Au moment de passer en position série, le retrait des dernières résistances trop fortes provoquait un patinage violent.

Il y a lieu d'ajouter à cela que le personnel ne signalait rien du tout.

Ce n'est que bien longtemps après que le chef wattman vint nous trouver pour nous demander d'intervenir pour remédier à cet état de choses.

Nous avons complètement recalculé les résistances pour leur permettre de supporter un ampérage plus intense.

Tout le fil fut remplacé par du Söding A.

Quelques jours plus tard, la 10019 était remise en service.

Le fourgon rentre vers 17 heures et le chef wattman, heureux comme s'il avait reçu une belle augmentation, vint nous remercier à sa façon en exécutant une danse joyeuse dans notre bureau.

- Monsieur, finit-il par dire, essoufflé (il devait dépasser les 100 kg), le 10019 était le " plus mauvais fourgon ". Maintenant il est épatant!

Bien entendu les autres furent immédiatement modifiés.

Quant aux 9951 et 9953, après un ou deux ans de service, leurs plaques de garde furent raidies par des goussets soudés.

=====

UN NOUVEAU PROTOTYPE DE TRAMWAY ARTICULE A L'ESSAI A BRUXELLES .

Le 20 juin 1963, la " Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles " a officiellement présenté à la Presse Belge un nouveau prototype de voiture de tramway articulée, immatriculée sous le n° 4001.

Entièrement conçu et réalisé dans les ateliers de la " S.T.I.B. ", ce nouveau prototype a été construit à partir de deux anciennes voitures motrices à deux essieux du type standard (Nos : 1439 et 1454). Une plate-forme de chacune de ces motrices a été supprimée et les deux caisses ont été réunies par un troisième élément central accouplé lui-même à chacune des deux voitures motrices au moyen de deux sections d'articulation. Le véhicule ainsi formé, comporte en fait trois parties distinctes, mais il ne constitue néanmoins qu'une seule voiture.

Les parties électrique et mécanique de cette nouvelle rame articulée sont celles des deux motrices d'origine. Certaines d'entre elles ont dû cependant être légèrement modifiées en vue de leur adaptation à leur nouvelle utilisation.

1. Caractéristiques Principales.

Longueur hors tout :	21,133 m.
Longueur de caisse entre tôles extrêmes :	20,833 m.
Largeur hors tout :	2,200 m.
Nombre de voyageurs assis :	45
Nombre de voyageurs debout :	97
Nombre total de voyageurs :	142
Tare à vide :	26,5 t.
Nombre de portes : 3 (une dans chaque partie: avant, centrale et arrière).	

Entrée par la porte arrière seulement.

Sortie par les portes centrale et avant.

Perception : par receveur assis derrière un petit pupitre muni d'un distributeur de billets et situé à côté de la porte arrière.

2. Commande des Appareils.

Tous les appareillages électriques sont commandés manuellement et ils sont alimentés soit par le courant de traction (600 V. continu), soit par une batterie d'accumulateurs de secours de 40 V. 10 Ah.

3. Trucks du Type Standard.

Les trucks, au nombre de deux, sont du type classique à essieux rigides pour voie normale : 1,435 m.

Empattement de chaque truck : 2,750 m.

Distance entre les centres de chaque truck : 10,728 m.

Diamètre des bandages de roues à l'état neuf : 0,830 m.

La suspension a été modifiée et améliorée par le remplacement des ressorts à boudins par des éléments en caoutchouc.

Toutes les boîtes à graisse sont munies de roulements à rouleaux.

4. Moteurs de Traction.

La voiture comporte quatre moteurs de traction (un par essieu), construits par les " Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi " (A.C.E.C.) et du type " M.T.V. 31 ".

En marche avant, les quatre moteurs sont couplés d'abord en série-parallèle et ensuite, en parallèle. En marche arrière, il n'y a que deux moteurs en fonction (un par truck). Ils sont alors couplés en série.

Caractéristique unihoraire par moteur : 92 cv. (68 Kw.)

Puissance totale de la voiture : 368 cv. (272 Kw.)

Les moteurs sont du type auto-ventilé et suspendus par le nez.

La transmission aux essieux est assurée par des engrenages de réduction à denture hélicoïdale.

Rapport de réduction : 1 à 5,19

5. Système de Démarrage.

Le démarrage et le contrôle de la vitesse de la voiture sont du type classique et s'effectuent par l'intermédiaire d'un controller à manivelle du type " 476 " avec un rupteur de ligne Westinghouse inséré dans le circuit.

La marche arrière et la mise hors circuit d'un ou des moteur(s) sont commandées par une manette placée sur le controller.

Les crans de démarrage sont au nombre de 6 en série-parallèle et de 5 en parallèle. Les crans de freinage rhéostatique sont au nombre de 5.

La base de la perche du trolley est située sur la partie centrale. Le rattrape-trolley se trouve à l'intérieur de la voiture et est dissimulé sous l'un des siège de la partie arrière. Un dispositif spécial, analogue à celui utilisé sur la voiture " 7501 ", se trouve sur la toiture de la partie arrière également. Son but est de faciliter la manoeuvre du trolley en cas de décablement, par un jeu de poulies et de glissières.

La marche arrière peut également être effectuée à l'aide d'un controller

auxiliaire placé sous la plate-forme arrière et commandé de cette même plate-forme.

Le rupteur de ligne contrôle les circuits des deux controllers.

6. Freinage.

Les différents dispositifs de freinage qui équipent cette voiture sont mécanique, pneumatique et rhéostatique.

- a) Freinage de service normal : pneumatique agissant par l'application de sabots sur les roues et commandé à partir d'un robinet ordinaire du type " W.S. ".
- b) Freinage d'urgence : identique au freinage de service mais avec sablage automatique de la voie.
- c) Freinage de secours : commandé à partir d'un levier spécial situé à gauche du wattman et actionnant également le freinage pneumatique de service.
- d) Freinage rhéostatique : classique et commandé par la manivelle du controller.
- e) Freinage d'immobilisation : par application des sabots sur les roues; commandé du poste de conduite avant pour les roues du truck avant et de la plate-forme arrière pour les roues du truck arrière.

7. Sablières.

- a) Les sablières situées sous la partie avant de la voiture sont actionnées à l'air comprimé tandis que celles placées sous la partie arrière sont actionnées par un dispositif électro-pneumatique.
- b) Les sablières agissant à l'avant des roues sont commandées à partir du robinet manoeuvré par le wattman. Celles agissant à l'arrière des roues sont commandées par un petit levier spécial situé au poste de conduite, juste au dessus de la commande du frein à main.
- c) Les sablières agissant en avant du premier train de roues peuvent également être actionnées à partir d'une pédale située dans le poste de conduite.

8. Caisse.

- a) Caractéristiques générales :

La caisse de la voiture est de construction entièrement métallique et son aspect général est celui, maintenant bien connu, des voitures motrices des séries " 7000 " et " 9000 ".

b) Portes :

Toutes les portes sont du type à deux battants doubles et pliants. Elles sont commandées à distance par dispositif électro-pneumatique. Toutes sont munies d'un dispositif spécial d'ouverture de secours. Le wattman peut manoeuvrer les trois portes tandis que le receveur ne peut actionner que la porte arrière (entrée).

Les bords des battants de la porte centrale sont munis de contacts sensibles qui rouvrent entièrement la porte si un obstacle quelconque s'oppose à sa fermeture complète.

La marche inférieure de la porte centrale est mobile et munie d'un contact spécial de sécurité qui maintient la porte ouverte aussi longtemps que quelqu'un se tient sur cette marche. Cette action est toutefois interrompue lorsque la porte est fermée.

Les trois portes sont également munies d'un interrupteur spécial de sécurité, inséré dans le circuit du rupteur de ligne, qui empêche le démarrage de la voiture aussi longtemps qu'une porte est ouverte.

c) Eclairage intérieur:

L'éclairage intérieur normal est assuré par des tubes fluorescents (10 tubes de 40 w. et 6 tubes de 20 w.) alimentés par le courant de traction et dissimulé dans des diffuseurs translucides en matière plastique ainsi que par deux ampoules à incandescence situées sur la plate-forme avant. L'éclairage de secours, alimenté par la batterie auxiliaire de 40 v., s'allume automatiquement en cas de défaillance de l'éclairage normal.

d) Chauffage intérieur :

Pour les voyageurs : des plaques chauffantes sont disposées au plafond de la voiture.

Pour le receveur : une résistance est située sous le plancher.

Pour le wattman : une résistance, en série avec un ventilateur, chauffe le poste de conduite et dégivre le pare-brise avant.

9. Livrée et Finition Générale.

L'intérieur de la voiture est peint en vert pâle comme les voitures des séries " 7000 " et " 9000 ", avec plafond blanc anti-reflets et plancher gris anti-dérapant. Les sièges sont verts.

La voiture est peinte extérieurement dans la livrée classique de la " S.T.I.B. " : crème avec une bande de ceinture bleue. Celle-ci, d'une largeur identique à celle qui orne les autobus, part du phare avant, formant ainsi une sorte de " V " inhabituel à Bruxelles et plutôt inspiré, semble-t-il, des coutumes américaines. En outre, toutes les infra-structures (chassis, trucks, boîtes à graisses, etc.) sont peintes en gris-bleu clair; les tampons sont noirs et la bande de protection inférieure est bleue également.

10. Commentaires Généraux.

Ce nouveau prototype semble particulièrement bien achevé et sa présentation impeccable ne laisse deviner en aucun cas, qu'il s'agit, en fait, d'une voiture " reconstruite ". Son confort est satisfaisant.

En effet, en défit du fait que son comportement demeure celui de trucks rigides à deux essieux, son confort peut rivaliser avec celui de beaucoup de voitures classiques à bogies, grâce à l'amélioration de sa suspension et à l'articulation de l'ensemble.

Une mention toute spéciale doit être faite au sujet de l'articulation de cette rame. D'une conception et d'un dessin similaire à celle utilisée sur la voiture P.C.C. articulée (" Eurotram ") N° 7501, elle permet tous les mouvements relatifs des trois parties du véhicule, qui " serpente " littéralement en courbes et contre-courbes ainsi que lors du passage sur les inévitables irrégularités de la voie.

Si ce nouveau prototype est satisfaisant, il est possible - et même probable - qu'une série de 42 véhicules analogues sera construite par la " S.T.I.B. " en vue du remplacement progressif des anciens trains constitués d'une motrice et d'une remorque encore en service actuellement sur de nombreuses lignes particulièrement chargées du réseau (lignes 35, 58 et 90/91).

Ce nouveau prototype de voiture motrice articulée prouve une fois de plus les efforts incessants et ininterrompus des transports publics urbains de Bruxelles en vue de moderniser leur matériel roulant et d'améliorer encore leurs services.

Nous tenons à exprimer tous nos remerciements à la Direction de la " Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles " qui nous a très aimablement communiqué la plupart de ces données et qui a permis aux membres de l'Amutra d'examiner et d'essayer cette voiture le 27 juillet dernier.

Jean de Meurs.

=====

Le voyageur : " Receveur, nous sommes ici comme des sardines. Vous ne pouvez pas empêcher que nous soyons écrasés? "

Le receveur : " Certainement, Monsieur, numérotez les passagers et faites en sorte que les chiffres pairs inspirent pendant que les impairs expirent".

La campagnarde (au receveur de tramway).- Si je pose le pied sur ce rail, est-ce que j'aurai un choc électrique?

Le receveur.- Non, Madame, à moins que vous ne posiez l'autre sur le câble aérien !

LES ACTIVITES DE L'AMUTRA.

1. Voyage sur la ligne électrique Bruxelles - Wavre.

Le samedi 21 septembre dernier, l'AMUTRA a organisé pour ses membres, une excursion sur la ligne vicinale électrique Bruxelles - Wavre dont la fermeture prochaine a été définitivement décidée.

Une cinquantaine de membres se trouvaient au départ de Bruxelles, Avenue Paul-Henri Spaak, où ils se sont embarqués à bord de la voiture motrice N° 9733 aimablement mise à notre disposition par la S.N.C.V.

Dûment pavoisée de panneaux précisant la qualité de ses occupants, cette voiture les a menés jusqu'à Bierges où une surprise les attendait.

En effet, à l'arrivée du tramway, la locomotive à vapeur N° 1076 utilisée par la sucrerie de l'endroit, soigneusement astiquée pour la circonstance, est venue, sous les acclamations, s'atteler à la voiture N° 1208, maintenant bien connue de tous les membres de l'association et qui fut rapidement et joyeusement occupée.

Le convoi ainsi formé atteignit la cour de la sucrerie où il effectua de nombreuses et intéressantes manoeuvres sur toutes les voies utilisables avant de ramener tout le monde à l'arrêt du tramway d'où la 9733 reprit le chemin de Bruxelles.

Quoique gris et maussade, le temps ne réussit pourtant pas à empêcher cette sortie de constituer un réel succès dont on parlera longtemps encore dans tous les milieux d'amateurs.

2. Week-end bruxellois de la "Light Railway Transport League".

La " Light Raiway Transport League " de Londres a organisé les samedi 28 et dimanche 29 septembre un week-end bruxellois qui, lui aussi, a constitué un immense succès.

A peine débarqués à Bruxelles, quelque 110 de nos amis et confrères britanniques furent rejoints par un groupe important d'amateurs néerlandais, allemands, suisses et belges. Le groupe ainsi formé atteignit finalement le nombre imposant de 130 participants.

La journée du samedi débuta par un voyage jusqu'à Forest et Tervueren à bord des nouvelles voitures articulées 4001 et 7501 et s'acheva à l'école technologique de la S.T.I.B. où une somptueuse et grandiose réception attendait tous les participants.

L'après-midi fut consacrée à un voyage sur le réseau vicinal du Brabant qui permit à tous d'admirer les lignes de Meyses et de Grimbergen d'abord, Waterloo et Wavre ensuite. Un convoi spécial composé de la motrice S. 9753 et des remorques 19297 et 19300 avait été mis à la disposition des participants.

Le dimanche matin, la rame " touristique " bien connue de tous les membres, amena les visiteurs à Schepdael où ils furent accueillis par Monsieur R. Hausman qui leur souhaita la bienvenue. La visite du musée suscita l'émerveillement de ceux qui ne l'avaient pas encore vu et l'admiration habituelle des autres ...

La réussite de ce week-end fut telle qu'elle a incité nos amis britanniques et autres à décider de revenir l'an prochain; ce que nous souhaitons tous vivement d'ailleurs.

3. LA DEUXIEME GRANDE EXCURSION DE L'AMUTRA : VOYAGE A LA SUCRERIE DE MAIZY.

Une expérience à refaire !

L'an dernier, le voyage organisé par l'Amutra sur le réseau de la R.T.M. (Rotterdam) avait attiré une quinzaine de membres. Cette année-ci, l'excursion du 12 octobre sur le réseau " vapeur " de la Sucrerie de Maizy, à voie de 0,60 m., a connu un succès inespéré. Bien que situé à quelque 200 km. de Bruxelles, soit à 25 km. au sud de Laon, le but de l'excursion a attiré 23 membres et sympathisants de l'Amutra, auxquels se sont joints 12 amis français qui attendaient sur place. Un soleil radieux éclairait doucement la palette des couleurs de l'automne, augmentant le ravissement du voyage.

L'Amutra avait prévu, par la même occasion, une visite du tramway à crémaillère de LAON.

Mais laissons la parole à un de nos membres des plus enthousiastes.

" Grâce au dynamisme des dévoués dirigeants de l'Amutra, plusieurs membres ont eu la joie de parcourir récemment en détail un des derniers réseaux betteraviers français encore en pleine activité.

Après un court arrêt à LAON où chacun eut l'occasion d'admirer le vieux tramway à crémaillère de LAON et d'y faire un aller et retour, la caravane automobile se dirige sur MAIZY et VILLIERS EN PRAYERE où le déjeuner est pris dans une excellente ambiance en compagnie de plusieurs amis de la FACS qui se sont joints à nous.

Dans la cour de la Sucrerie Agricole des Hautes Rives à MAIZY (sur la rive gauche de l'Aisne à 15 km. à l'Est de SOISSONS), notre train de reconnaissance est prêt : 3 wagons plats dont 1 à bogie Decauville attelés à la locomotive n° 2, une 030 T construite par la Compagnie du Hainaut à Couillet en 1910 (N° de fabrication 1586). Toute pimpante, fraîchement nettoyée, les soupapes ronflantes, elle constitue pour les amateurs de

vapeur une vision inoubliable.

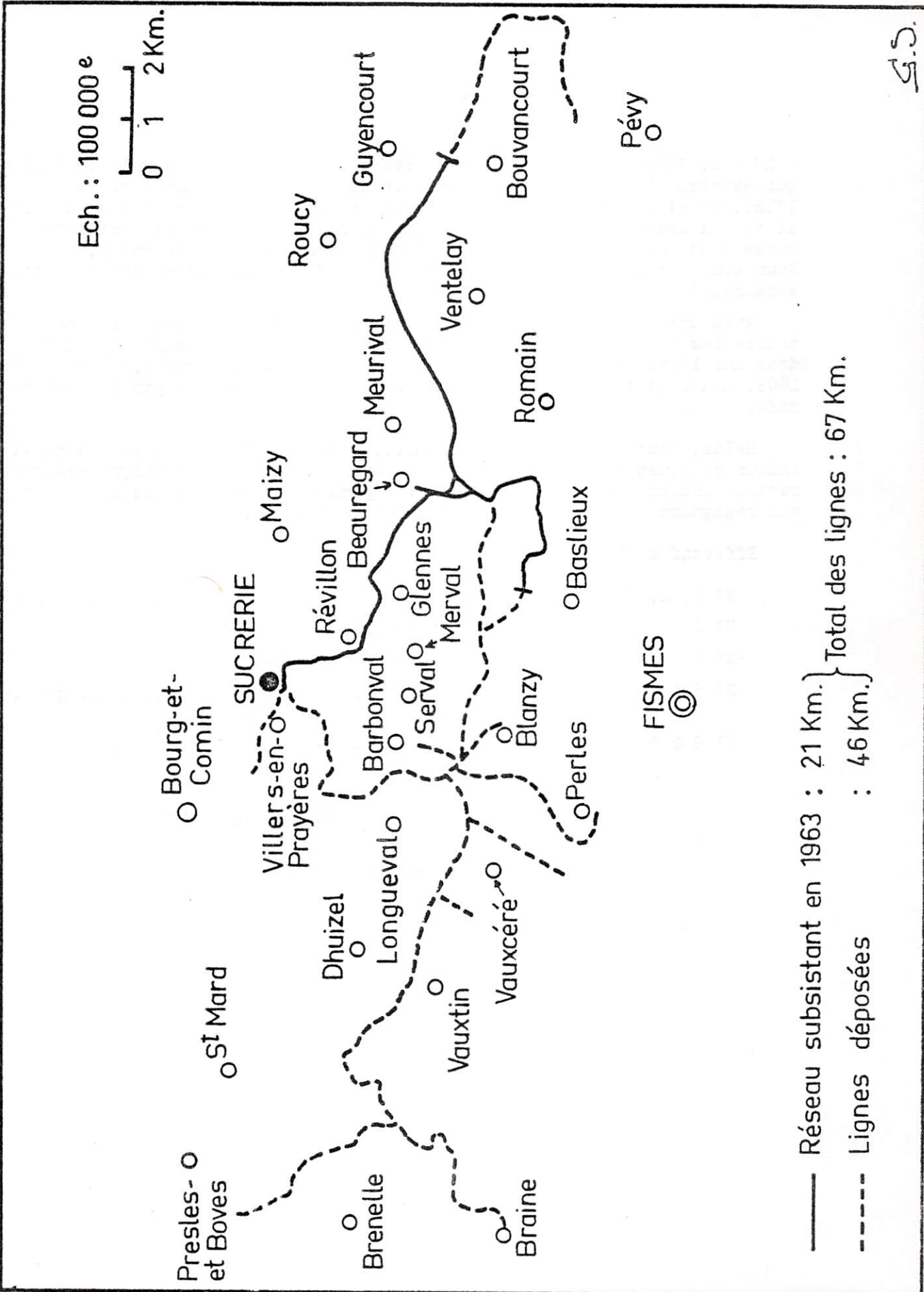
Par une échelle, les enthousiastes, femmes, enfants et même un nouveau né ! escaladent les rambardes et s'installent pour ce long voyage. De larges planches, dépassant quelque peu le gabarit mais qu'importe, ont été posées. Recouvertes de vieilles couvertures, elles nous permettent de réinventer chars à bancs de nos aïeux. La brume se lève et nous promet un soleil favorable aux photographes.

A l'heure dite, notre train s'ébranle, refoule en voie principale et démarre dans un panache de fumée, purgeurs ouverts. A quelque 30 km. à l'heure sur une voie qui rendrait jalouse la S.N.C.V., le voyage prend tout de suite l'allure d'une expédition extraordinaire ! La suspension des wagons était excellente en particulier le wagon à bogie. Pas de frein aux wagons. La locomotive possède le frein à vide. Attelage par double chaîne, butoirs centraux ! Nous fonçons dans un échappement du tonnerre, quelques coups de sifflet au passage troublent les agriculteurs qui n'en croient pas leurs yeux ! Les rires et les cris fusent tandis que les ronces et branches d'arbres nous fouettent au passage.

A l'entrée du village de REVILLON, après un arrêt dû aux manoeuvres du train ... régulier!! qui nous précède, nous quittons définitivement la route que nous suivions en accotement et prenons en site propre à travers les champs et les bosquets et bientôt nous entamons la longue rampe qui nous amène à travers un pays splendide sur le plateau de BEAUREGARD où nous pouvons découvrir par temps clair LAON et le CHEMIN des DAMES, haut lieu de la guerre 1914-1918.

L'an dernier lors d'une expédition similaire faite avec la FACS, un brouillard épais créa mille et un incidents cocasses telle que la rencontre d'un wagon égaré en pleine voie et un freinage sur deux roues ! Mais cette année, l'excellente luminosité fera la joie des photographes et des cinéastes si les aventures sont moins nombreuses. Permettez-moi de vous en narrer la meilleure : Un enthousiaste français suivait le train en 2 CV. à travers les labourés pour nous filmer sous les meilleurs angles. Hélas, sa voiture ne résista pas à pareil traitement et tomba en panne. Une seule solution pour la sortir de là : charger la voiture à bord. Les voyageurs évacuent le dernier wagon, les rambardes sont abaissées et les planches-sièges formeront plan incliné. Gaillardement la voiture est poussée à bord : le dernier cri en matière de train-auto-couquette en voie de 0,60 m. Un bon calage de roues avec quelques betteraves et en vitesse nous retournâmes vers la Sucrierie.

Mais cette fois après une randonnée de plus de deux heures sur le réseau, randonnée au cours de laquelle nous rencontrerons une 1,3,0 T de La Meuse construite en 1938 (N° 9 Fab. 3931) nous aurons l'occasion de visiter les remises de façon approfondie et première vision remarquable : la N° 5 dans sa livrée vert foncé toute fraîche manoeuvre dans la cour de l'usine. Cette locomotive est une 0,4,0 T construite par Krauss en 1918



S.S.

(N° Fab. 7455) pour le Heeres Feldbahn (Chemin de Fer à voie de 0,60 m. qui existait à l'arrière du front allemand pendant la guerre de 1914 - 1918). Le réseau de MAIZY était d'ailleurs incorporé dans ce réseau car il fut en première ligne pendant une partie de la guerre et certaines voies sont encore en matériel de l'époque avec traverse de métal. Pour gouverner la ligne de PITHIVIERS à TOURY possède encore une locomotive semblable!

Avec une gentillesse exquise notre locomotive sort successivement toutes les locomotives éteintes et c'est ainsi que nous admirons encore dans une livrée resplendissante une Decauville authentique 0.3.0 T, N° Fab. 1609, année de construction inconnue, qui sera mitraillée par les objectifs.

Hélas, tout à une fin, l'après-midi s'achève, le soleil se couche et chacun se remet en route avec des souvenirs inoubliables! malgré quelques retards indignes d'un bon cheminot : (pénurie d'eau ou d'essence) chacun regagnera ses pénates heureux de cette journée.

Effectif en locomotives vapeur :

N° 1, 2, 3	0.3.0 T	Hainaut Couillet 1576, 86 et 87 de 1910.
N° 4	0.3.0 T	Decauville 1609 Année ?
N° 5	0.4.0 T	Krauss : 7455, 1918.
N° 6 & 7	0.3.0 T ?	Henschel, vendues début 1963 à une gravière de Guignicourt.
N° 8 & 9	1.3.0 T	La Meuse, 3932 et 3931 de 1938.

Maurice HENNEQUIN.

=====

NOUVELLES ACQUISITIONS.

L'Amutra se propose à amener au Musée de Schepdael, la motrice N° 72, une des toutes premières voitures des Tramways Vicarviétois. Ce véhicule se trouve encore en bon état et pourrait être facilement remis en état avec votre collaboration.

D'autre par la S.N.C.V. a déjà été pris en charge la restauration de la motrice fourgon 9965, du réseau du Littoral, destinée à remplacer la 9955. Ce fourgon sera livré au Musée dans les prochaines semaines.

=====

A V I S I M P O R T A N T .

A titre d'essai, l'AMUTRA a décidé de mettre son bulletin à la disposition de ses membres en vue de leur faciliter les recherches de renseignements, informations, documents, photographies, etc, etc...

A cette fin, une partie de notre bulletin leur sera consacrée où ils pourront faire connaître, sous la forme d'avis ou d'annonces, ce qu'ils recherchent.

Ceux de nos membres que cette suggestion intéresse, sont priés au siège de l'Association, le texte exact de l'avis ou de l'annonce qu'ils désirent faire insérer. Le sujet de ces avis ou annonces ne devra évidemment concerner que l'objet de notre association et ses activités; à savoir, ce qui concerne les transports en commun.

Le prix d'insertion, par parution, a été fixé provisoirement à 5 Fr la ligne avec un minimum de 10 Fr par annonce. Ces prix sont en francs belges; toute ligne partielle est comptée pour une ligne complète, une ligne se composant de 70 caractères, ponctuation et espacements compris.

Seuls, les avis dont le montant aura été réglé préalablement à notre trésorier, seront insérés.

La parution des avis demandés se fera toujours dans la mesure des possibilités d'insertion, compte tenu des délais de publication ainsi que de la place disponible.

Les textes reçus moins d'un mois avant la parution d'un numéro, seront insérés d'office dans le numéro suivant.

=====

LA BOUTIQUE DE L'AMUTRA.

En nous virant la somme de 20 fr (plus 5 fr pour frais d'envoi), nos membres peuvent obtenir la magnifique revue néerlandaise " ROMANCE ", dans laquelle dix pages en couleurs sont consacrées à une présentation de mode au Musée de Schepdael.

Pour la modique somme de 20 fr (plus 5 fr pour frais d'expédition), nous pouvons également leur faire parvenir le tiré-à-part de la revue "Rail et Traction" n° 83, présentant luxueusement le matériel actuellement exposé au Musée. C'est un ouvrage que chaque membre se doit de posséder !

Nous avons réimprimé, à l'intention de nos membres les quatre premiers numéros de notre bulletin. Ces quatre numéros sont réunis en un seul volume (présentation identique à nos derniers numéros). Les membres qui ne possèdent pas encore ces numéros ou qui désirent se les reprocurer peuvent le faire en nous virant la somme de 15 fr (plus 5 fr pour frais d'envoi).
