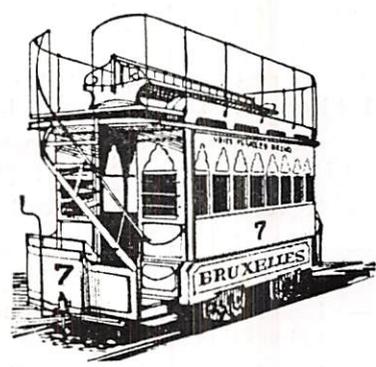


24/6/80

TRAM MAGAZINE



REVUE

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

TIJDSCHRIFT

Périodique trimestriel

5^{me} année — N° 18

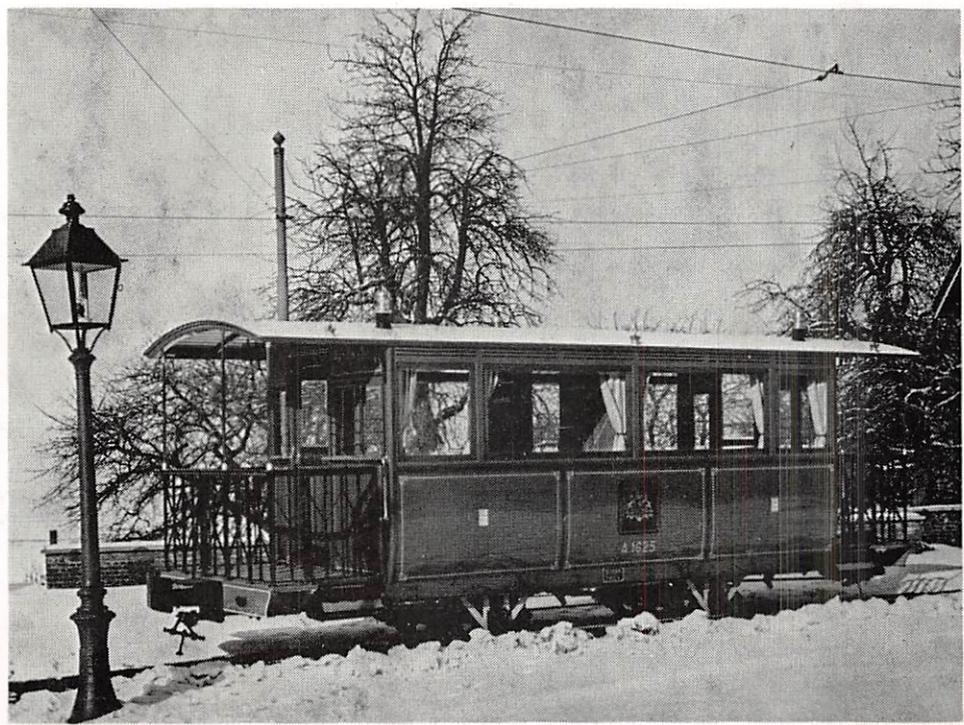
5^{de} jaar — N° 18

1980 / II

Driemaandelijks tijdschrift

Prix : 80,— F.

Prijs : 80,— F.



Editeur responsable : W. HOSTE, av. d'Itterbeek 231 — 1070 Bruxelles
Verantw. uitgever : W. HOSTE, Itterbeekselaan 231 — 1070 Brussel

L'AMUTRA, son objet, ses activités

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

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

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

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

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

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

Elle est essentiellement composée de membres bénévoles.

Les activités de l'AMUTRA sont variées :

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

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

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

SECRETARIAT

W. HOSTE, Avenue d'Itterbeek 231 — 1070 Bruxelles

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

EDITORIAL

BELGIQUE:

150 ans

de

bons et loyaux services

“Il a participé au pillage Degorge”

Située au centre d'une zone où s'exerçaient les influences françaises, hollandaises, allemandes et britanniques, et compte tenu de l'exiguïté de son territoire, la Belgique a, dès le jour de sa naissance, été contrainte de fuir en avant.

C'est en 1816 dans les provinces qui formeront plus tard la Belgique qu'apparut pour la première fois l'idée de créer un chemin de fer, et chose paradoxale, ce fut lors du percement d'un canal.

Il fallait relier nos charbonnages à la Hollande, on pensa à creuser un canal de Charleroi à Bruxelles pour commencer, mais Thomas Gray de Nottingham défendit avec vigueur un projet de liaison par voie ferrée et demanda en 1821 au roi Guillaume des Pays-Bas de transformer ce canal en chemin de fer par la pose des voies sur le fond du canal privé d'eau.

Les premières voies ferrées naquirent en fait au fond des mines puis montèrent à la surface.

En mai 1830 un chemin de fer industriel reliait déjà le Charbonnage du Grand Hornu au canal de Mons à Condé. Long de 1,8 km et commencé en avril 1829 ce chemin de fer à l'écartement de 0,90 m était constitué d'ornières en fer, fixées sur des dés de pierre. Les chariots y étaient trainés par des chevaux.

NOTRE PAGE DE COUVERTURE :

Remorque royale de SM le Roi Léopold II exposée à Schepdaal.

L'émoi dans la population fut considérable. L'agitation grandit parmi la population ouvrière, attisée d'ailleurs par les voituriers qui se voyaient privés de leur gagne pain. En effet, 25 % des chevaux suffiraient désormais à la tâche.

Il est fréquent de constater cette peur devant un progrès technique quel qu'il soit, et cette peur peut dégénérer en émeute. C'est ce qui se produisit le 20 octobre 1830. Plusieurs milliers d'ouvriers de Hornu, Jemappes, Quaregnon, Wasmes, détruisirent le chemin de fer et pillèrent les ateliers, magasins et bureaux ainsi que l'habitation du directeur Degorge-Legrand qui n'eut la vie sauve qu'en se réfugiant dans son pigeonnier. Cette émeute resta gravée dans les mémoires sous le nom de "la révolution des charretiers".

Le surlendemain matin, réagissant ainsi avec rapidité, Charles Rogier, alors membre du gouvernement provisoire arriva sur les lieux. Sa présence inspira une crainte telle que dès l'après-midi une foule de personnes rapportèrent une partie des objets volés.

On reconstruisit le chemin de fer et vers 1835 la traction par locomotive remplaça la traction chevaline.

Le souvenir de cette émeute est resté vivace au Borinage et maintenant encore, quand on veut caractériser une fortune mal acquise on dit avec une moue de dédain "Il a participé au pillage Degorge". (1)

Après la révolution de 1830, l'utilité d'une communication directe d'Anvers à Cologne devint évidente. Anvers qui jusque là avait sur le Rhin les mêmes droits et jouissait des mêmes faveurs que les villes de Hollande, craignait des entraves apportées à la navigation par la Hollande. D'où l'idée d'un chemin de fer public d'Anvers à Cologne, reliant l'Escaut au Rhin.

**Amour sacré de la Patrie,
Rends-nous l'audace et la fierté.**

Ces paroles célèbres déclenchèrent la révolte du 25 août 1830.

Les luttes qui suivirent et les combats menèrent au traité des XXIV articles, privant la Belgique d'une série de débouchés. Dès le départ la Belgique était frappée de faiblesse au point de vue économique.

Très vite Léopold 1er comprit l'importance pour la Belgique de créer des voies de communication. Il confia aux ingénieurs Simmons et De Ridder la mission de s'informer des techniques nouvelles en Grande-Bretagne. Sous son impulsion, des discussions, projets et contreprojets aboutirent à l'adoption

(1) extrait de l'Histoire des Chemins de fer Belges de Ulysse Lamalle.

le 11 mars 1834 par le Parlement d'une loi, sanctionnée par le roi le 1er mai 1834, prévoyant la création d'une "étoile" de chemins de fer ayant pour point central Malines.

On mit la main à l'œuvre immédiatement et avec une telle ardeur que commencé le 1er juin 1834, le tronçon Bruxelles—Malines fut inauguré le 5 mai 1835, soit 1 an après le vote des Chambres.

Le roi Léopold 1er intéressé par les techniques nouvelles et désireux, nous l'avons dit d'assurer la relève économique et l'indépendance du pays présidait la cérémonie.

Par la suite, tous nos souverains marquèrent toujours beaucoup d'intérêt pour les voies ferrées. Léopold II avait sa voiture vicinale et inaugurait le 28 juin 1903, entouré des autorités, la nouvelle usine centrale des Tramways de Bruxelles.

Il serait trop long d'énumérer tous les faits d'armes du rail pendant la guerre 14/18, mais la maison Royale a toujours veillé à donner l'impulsion nécessaire. Plus près de nous, SM le Roi Baudouin présida le 4 octobre 1952 à l'inauguration de la jonction Nord-Midi. Plus tard, c'est la première ligne de pré-métro que notre souverain parcourut et enfin le 20 septembre 1976, il inaugura la première ligne de métro du pays.

Pour la petite histoire, notons, que l'inauguration de la première ligne de chemin de fer du pays fit des ravages dans l'esprit de certains, puisque le jour même de l'inauguration le vicaire de la paroisse d'Ans s'écria en chaire de vérité :

"A la mort du juste, mes frères, la locomotive de son âme, poussée par le charbon de la foi et la vapeur de l'espérance, s'élance sur les rails de la charité vers cette gare immuable où se trouve l'éternel symbole qui est Dieu".

Avouez, il faut le fer !!!

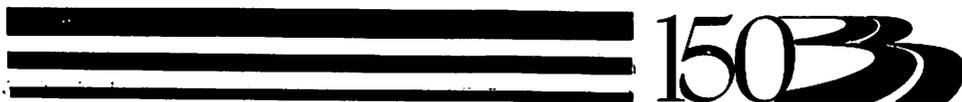
La Belgique avait montré la voie, d'autres compagnies naquirent en Allemagne, le 7/12/1835 (entre Nüremberg et Fürth), aux Pays-Bas, le 1/6/1836 (entre Amsterdam et Haarlem) et en France, le 24/8/1837 entre Paris et St-Germain.

Mais notre pays n'en resta pas là. Des noms prestigieux comme Walschaerts (1844) qui battit d'une courte tête Heusinger von Waldegg en Allemagne, dans la mise au point d'une distribution plus économe en énergie et en travail (déjà), ou comme Belpaire qui mit au point un foyer qui porte son nom et qui permit l'utilisation de poussières plus économiques que le coke, enfin, l'ingénieur Flamme dont le nom est inséparable de la locomotive type 10.

Les conditions de prix du charbon s'étant modifiées et la puissance des locomotives n'étant plus suffisante, J-B Flamme créa en 1901, le surchauffeur placé dans les tubes à fumée de la locomotive. L'économie de charbon atteint alors 25 % et à poids de locomotive sensiblement égal, la puissance augmentait en proportion.

Au rayon vitesse, c'est l'Atlantic type 12 qui atteignit en 1939 la vitesse de 140 km/h entraînant entre Bruxelles et Ostende un train de 250 tonnes à la vitesse moyenne de 115 km/h en 1 heure.

Au seuil de sa 151e année, notre pays a encore beaucoup à faire, mais il faut garder confiance en l'esprit d'invention et de créativité dont peuvent faire preuve les citoyens de nos provinces à condition qu'on leur en laisse encore la possibilité. Un peu d'enthousiasme sera toutefois nécessaire, si l'on veut se mettre en bonne place pour gagner le pari de l'an 2 000.



s . t . i . b .

BRUXELLES : IMPORTANTS REMANIEMENTS DE VOIES

D'importants travaux se sont déroulés à Bruxelles dans les environs immédiats de la gare du Midi, ceci en vue de libérer l'espace nécessaire aux travaux de percement du métro.

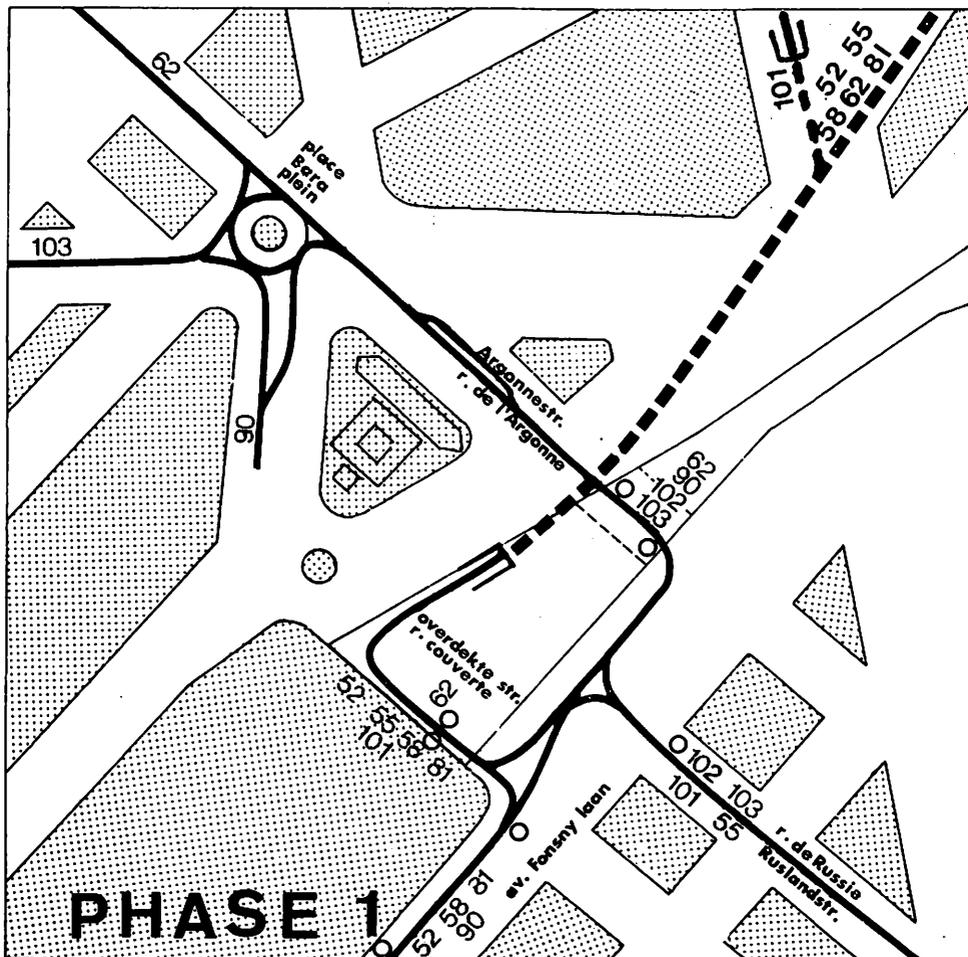
La première phase des travaux se termina le 6 mai, par le détournement des lignes 62, 90, 102 et 103 (Voir plan n° 1).

Ces 4 lignes délaissèrent la rampe Jamar pour s'engager dans la rue de l'Argonne et franchir les voies de chemin de fer de la Jonction Nord-Midi avant de bifurquer devant les bâtiments de la RTT pour rejoindre, rue de Russie, le tracé normal de la ligne, sauf pour le 62, comme nous verrons plus loin.

Pendant ce temps, les 52, 55, 58, 81, 101 maintenaient leur itinéraire normal. Dès le départ, un incident marqua le changement. Raccordés pendant la nuit du 5 au 6 mai, les fils de la ligne aérienne furent arrachés le 6 mai vers 10 h du matin par un camion. En effet, à la sortie de la "nouvelle" rue couverte de la rue de l'Argonne, la ligne aérienne est plus basse qu'en pleine rue.



Mais c'est le 62 qui retient l'attention, car, si le passage par la rue de l'Argonne constitue un "raccourci" pour les autres lignes, le 62 lui, est obligé de faire un tour complet sur lui-même et il franchit deux fois les voies de la jonction Nord-Midi, une fois par la nouvelle rue Couverte et une fois par l'ancienne rue Couverte, avant de s'enfoncer dans le tunnel qui le conduira au centre, en croisant en sous-sol son tracé provisoire par la rue de l'Argonne. Il rejoignait ainsi les 52, 55, 58, 81 et 101.



Rampe Jamar en cours de transformation.

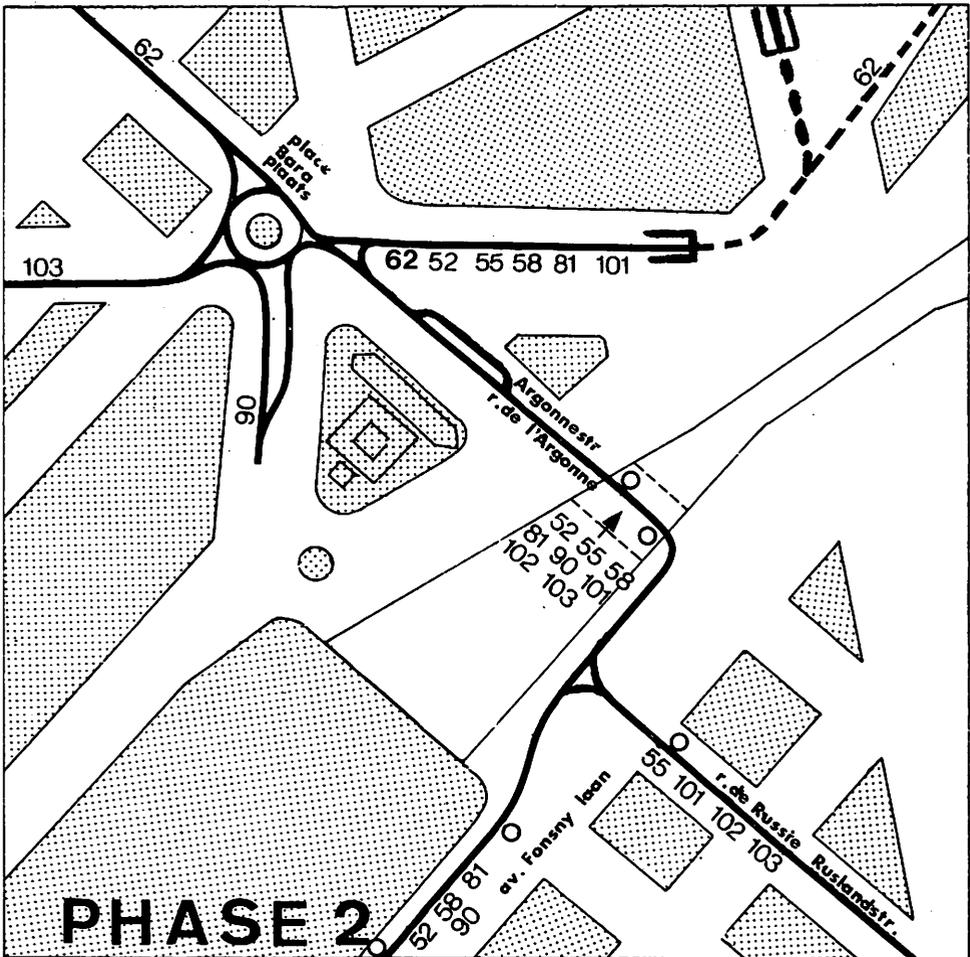


1e phase des travaux, le 55 sur son itinéraire normal, cede le passage au 103 déjà détourné.



Le 62 pendant sa courte escapade de 8 jours. (Photo W. Hoste le 6.5.80)

PHOTOS PAGE 5



La seconde phase (plan n°2) prévoit le détournement des lignes 52, 55, 58, 81 et 101 par la rue de l'Argonne, tandis que le 62 reprend son itinéraire normal. Les lignes précitées empruntant cette fois la rampe Jamar aménagée pour la circonstance, les 4 voies existantes étant ramenées à 2. On remarquera en passant l'obstination de la STIB de ramener sur deux voies ce qui roulait sur quatre auparavant. La rue Couverte d'abord, où le faisceau de 4 voies fut ramené à deux, il n'y a pas si longtemps, afin d'aménager une soi-disant station de pré-métro aujourd'hui abandonnée.

Et maintenant, c'est le tour de la rampe Jamar, où 52, 55, 58, 62, 81 et 101 se partagent deux voies tandis que le nouvel arrêt de la rue de l'Argonne, pouvant à peine recevoir 2 7900 à la fois verra passer à partir du 13 mai, date de la mise en service des modifications de la 2e phase, 52, 55, 58, 81, 90, 101, 102, 103, soit les lignes qui passaient précédemment sous l'ancienne rue Couverte.

Enfin, pour le 102, se pose le problème du stationnement, le dimanche matin, lors du marché, le stationnement étant supprimé. Si l'on veut éviter le départ avant l'heure, on pourrait équiper le 102 de motrices 7800 et placer le stationnement sur le tiroir du 90 avenue Paul Henri Spaak. Le parc de voitures disponibles devrait permettre cet aménagement.

Pour terminer, notons encore, que c'est le 13 mai également que le 102 a repris son itinéraire normal par la chaussée de Ninove.

s.n.c.v.

La présentation officielle des voitures articulées de la nouvelle génération a eu lieu. Un prototype à deux postes de conduite est destiné à Charleroi, tandis que l'autre à un seul poste de conduite est destiné à la Côte.

Beaucoup d'encre a déjà coulé au sujet de ces voitures, nous n'y reviendrons pas.

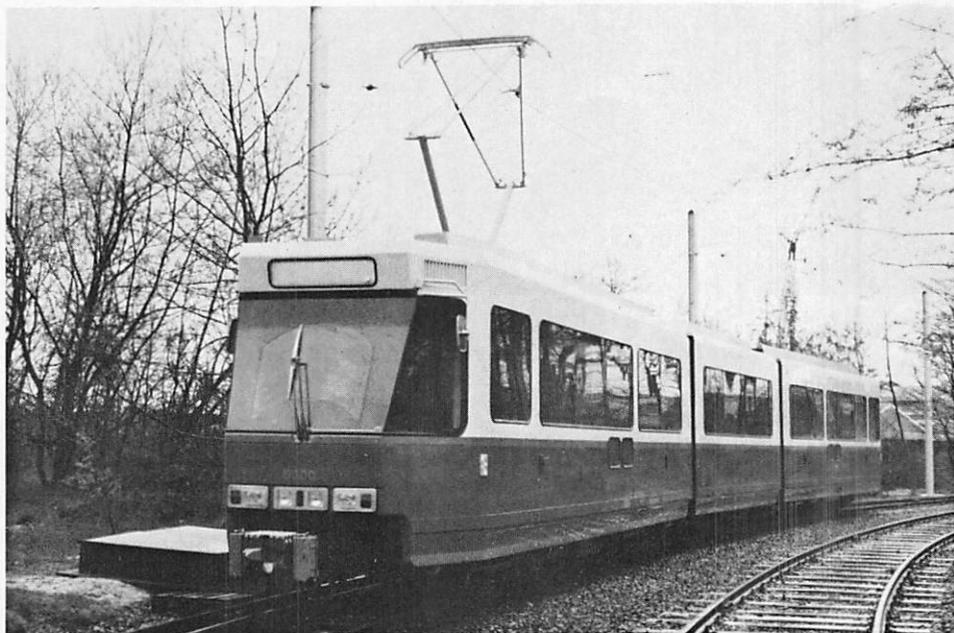
Toutefois, la BN qui souhaite faire de ces voitures un produit d'exportation a présenté un prototype à 3 caisses, afin de conquérir le marché de Tunis (entretemps confié à Düwag) et le marché de Manille.

*Prototype destiné à la Côte.
(Photo AMUTRA le 26.4.80)*



La SNCV qui avait demandé des voitures à deux caisses souhaite que la partie centrale soit démontée. D'autre part, la SNCV aurait demandé un contrôleur muni d'un manipulateur manuel, alors que la BN a équipé le véhicule d'une conduite aux pieds (comme les motrices PCC déjà livrées), celle-ci étant disponible de stock!

Si cette information venait à se confirmer, nous ne pourrions que nous étonner de voir un constructeur imposer son point de vue à l'utilisateur ou à l'acheteur. Ce serait à notre sens une chose que la BN ferait bien de se rappeler si elle souhaite pénétrer des marchés extérieurs.



*Prototype destiné à la Côte.
(Photo AMUTRA le 26.4.80)*

Deux nouvelles motrices "S" reconstruites par les ateliers de Jumet, les 9171 et 9172, ont été mises en services respectivement à la mi-février et à la fin mars. Les bogies de ces deux voitures n'ont cependant pas été équipés des mêmes perfectionnements que ceux de la 9173. A la fin avril, cette dernière était donc toujours la seule à avoir été dotée de roues élastiques et d'une nouvelle suspension.

Depuis la mi-mars, les motrices rénovées ne sont plus confinées aux boucles de Jumet et peuvent être observées sur la plupart des services sans remorque de Charleroi.

L'évènement le plus important pour l'avenir du réseau vicinal hennuyer depuis la mise en service du semi-métro vient de se produire ce 8 avril : la ligne 90 est desservie par autobus entre Anderlues et La Louvière afin de



*Prototype destiné à Charleroi, en cours de finition.
(Photo AMUTRA le 26.4.80)*

permettre sa reconstruction intégrale au gabarit des futures voitures articulées et la pose de voies de 50 kg/m.

Des tramways avec film "90" circulent toutefois toujours entre Charleroi et Anderlues, bien qu'effectuant le même trajet que le 89. Cette mesure permet aux passagers de différencier les tramways donnant correspondance pour La Louvière des simples "89".

Au début du mois d'avril, les motrices 9099 et 9127 ont été équipées de pantographes unijambistes à double frotteur. Une innovation de plus pour le Hainaut où l'on peut désormais admirer trois types de pantographes côte à côte!

Enfin, pour compléter la mise en service prochaine des 55 motrices articulées du réseau de Charleroi, la SNCV procède à la modernisation de 20 motrices type S, de manière à ce que celles-ci soient prêtes en 1981-1982 (Voir Tram Magazine n° 13).

Dans cette même optique, la SNCV se prépare à rénover divers tronçons de voie, afin de les rendre aptes à recevoir les nouvelles motrices dans de bonnes conditions.

Pour mener à bien cette tâche, la SNCV vient entre autres de réceptionner un nouveau véhicule capable de mesurer l'état de la voie (courbes, pentes, dévers, etc ...) c'est la firme Plasser et Theurer qui a livré le véhicule

SCHEPDAAL

au musée . . .

Ce que l'on ne verra pas au musée l'année du 150e anniversaire de la Belgique ...

Divers véhicules ont quitté le musée. Ceux-ci se répartissent en deux groupes. Le 1er groupe comprend les voitures qui ne réintégreront le musée qu'après restauration. Il s'agit des motrices 10393 – 10308 – 9727, de la remorque voyageurs 19219 et de l'ART 40.

Le second groupe comprend l'expédition à titre temporaire à l'exposition du 150e anniversaire de la Belgique à Woluwe d'une locomotive à vapeur et d'une remorque vapeur, des motrices 19 et 10112.

*Une remorque vapeur prête au départ.
(Photo AMUTRA, mars 1980)*



On s'interroge sur les motivations de la SNCV qui tout en profitant d'une représentation à Woluwe, prive en fait le seul musée vicinal national de Belgique de ses pièces les plus représentatives.

N'eut-il pas mieux valu organiser deux activités dans le cadre des festivités, assez pauvres du reste, du 150e anniversaire de la Belgique. D'une part une exposition reprenant les véhicules urbains à Woluwe et une autre rassemblant uniquement le matériel vicinal dans un cadre historique convenable et qui lui est propre.

On ne peut s'empêcher de penser que de cette façon, les autorités du pays ont essayé, en engageant des dépenses parfois excessives de combler un vide (matériel urbain à vapeur) sans trop s'attacher à la complémentarité du matériel historique exposé et de détourner ainsi au profit du musée (futur) de Woluwe une clientèle satisfaite d'un ensemble somme toute peu cohérent dans sa finalité.

*Ambiance vicinale au musée de Schepdaal.
La 1066 peu avant son départ à Woluwe.
(Photo AMUTRA, mars 1980)*



Hier, le rail.

Les Automotrices à bogies de la SNCV

Très tôt la SNCV s'est vue confrontée au problème de la capacité de transport sur les lignes non-électrifiées du réseau. Les autorails à deux essieux avaient progressivement remplacés les convois à vapeur, mais soucieuse de l'amélioration du confort et de la rentabilité des services exploités, la SNCV étudia et mit en service un nouveau type de véhicule susceptible d'améliorer la capacité de transport, tout en rentabilisant les lignes

C'est ainsi que l'on vit apparaître sur le réseau deux grandes catégories d'automotrices à bogies.

- la première ressemblant aux motrices standard électriques
- la seconde revêtue d'une carrosserie d'une esthétique résolument différente ou d'avant-garde si l'on préfère.

PREMIER GROUPE D'AUTOMOTRICES

I – LE PRECURSEUR : A.R. 115

Construite par Baume et Marpent et mise en service en 1935 sur la ligne Ostende-Dixmude puis sur les lignes de Flandre-Orientale, notamment sur Anvers (rive-gauche) – Hamme, cette automotrice offrait un total de 70 places qui se répartissaient en :

- 16 places assises en 1^e classe
- 24 places assises en 2^e classe
- 30 places debout

Cette automotrice qui ressemblait très fort aux premières motrices à bogies en bois (type 9732) était équipée d'un moteur Brossel de 140 chevaux. La transmission était du type mécanique à 2 essieux moteurs, c'est-à-dire 1 essieu par bogie.

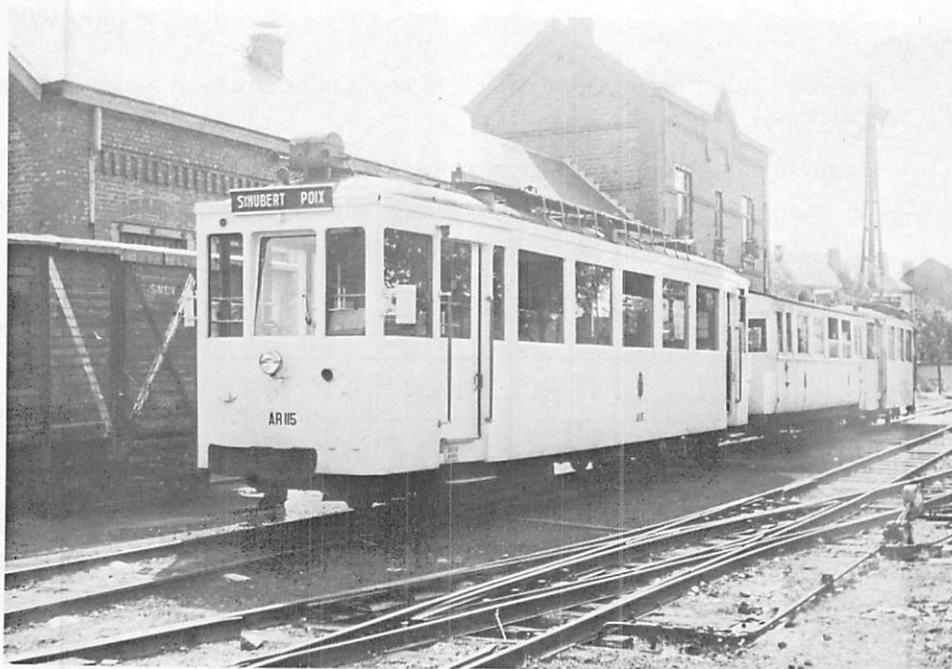
Longue de 12 mètres et d'un poids de 16,3 tonnes, cette belle voiture fut transférée en 1953 sur les lignes du Luxembourg, où elle termina sa carrière.

C'est au soir du 18 avril 1953 que l'A.R. 115 effectua son dernier voyage sur la ligne Wetteren-Hamme. Le lendemain, en effet, ce furent des autobus qui sortirent du dépôt pour assurer le service.

L'A.R. 115 fut l'unique exemplaire d'un autorail à bogies, sans boîte à film, et mû à l'origine par un moteur à essence.

Ce véhicule resta en service plus de 20 ans et se caractérisait par une stabilité remarquable et un roulement très doux (sur une voie bien entretenue).

Parti le 19 du dépôt de Destelbergen, l'autorail passa haut le pied par Alost, Bruxelles, Wavre, Jodoigne, Tirlemont, Tielt et Diest. De Diest le véhicule emprunta la ligne Diest-Beringen, dont le service voyageurs était déjà à l'époque exploité par autobus, mais dont la voie n'avait pas encore été démontée.



*AR 115 à St-Hubert le 8.8.1953.
(Ligne St-Hubert-Poix-Paliseul)
(Photo J. Bazin)*

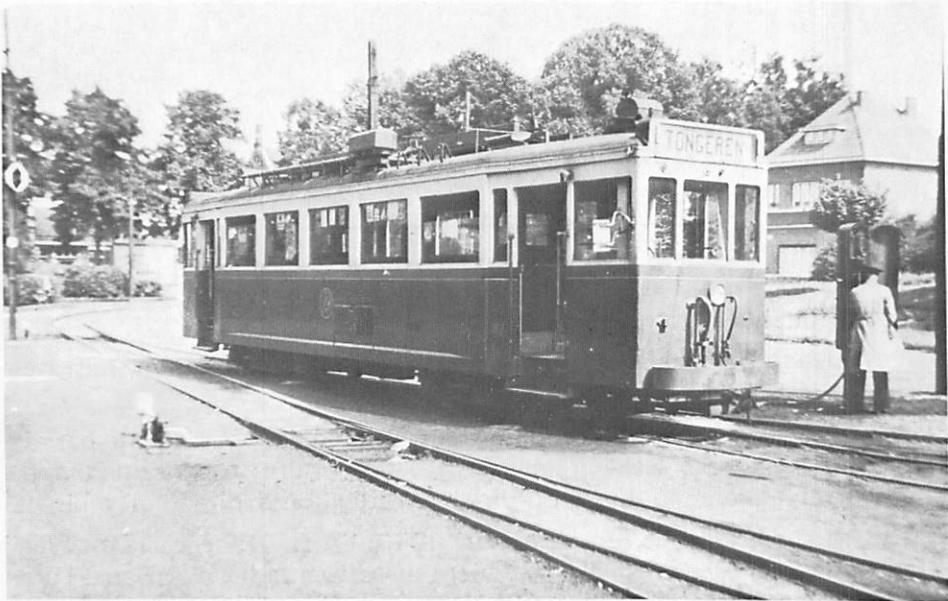
Arrivé à Hasselt, l'autorail fut réparé et révisé, ensuite, mis sur un wagon-Etat il reçut une lettre de voiture à destination de Marloie.

II – NOUVEL ESSAI : A.R. 283

Les ateliers vicinaux de Hasselt construisirent alors en 1940, un prototype plus puissant équipé de deux moteurs "Stidebaker" proéminents, comme si on avait accolé 2 à 2, 2 camions équipés pour la circulation sur rail (voir AR 1 et AR 2).

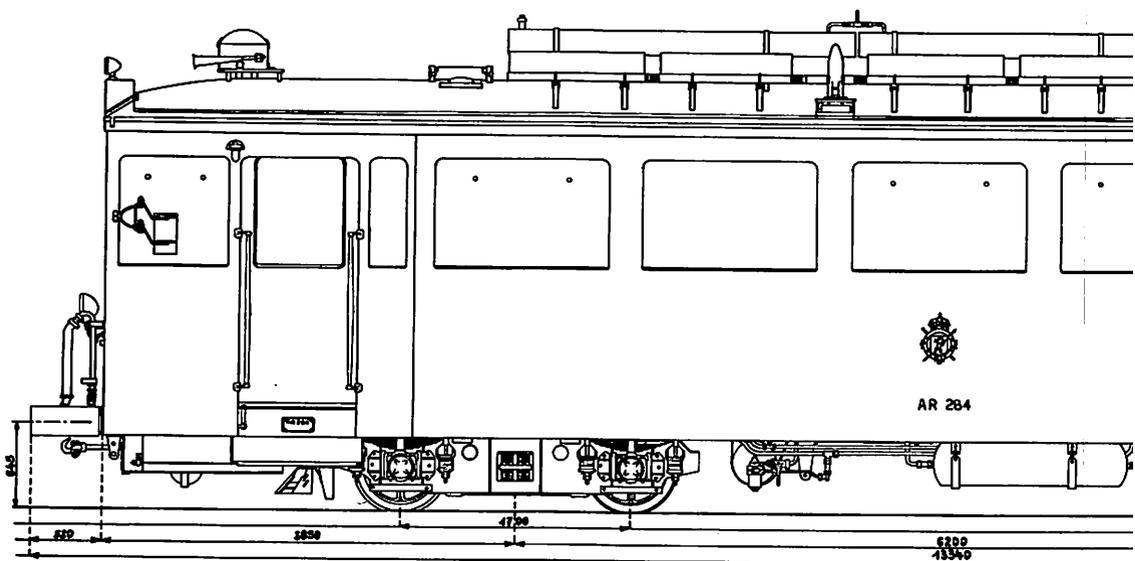
L'A.R. 283 fut construit à partir de la voiture-fourgon 2046 (Nivelles 1910) qui était à peu près semblable à la 1853 exposée au musée de Schepdaal.

Cette automotrice rencontra beaucoup d'avatars et fut dès 1949, transformée en remorque immatriculée A 289 avant de devenir la remorque 19526. Cette voiture n'a circulé que sur Tongres—Maaseik.



*AR 285 à Tongres en juillet 1952.
Notez la livrée légèrement différente.
(Photo P. Van Campenhoudt)*

Une série de 5 cartes postales, dont les sujets sont tirés du présent article, sont disponibles. Prix : 50 F à verser au compte 068/0528040/96 de l'AMUTRA auprès du Crédit Communal.



III – LA SERIE A.R. 284 à 288

L'A.R. 284, puis les 4 unités A.R. 285 – 288 avaient la forme des motrices métalliques type 10.188.

Les ateliers de Braine-le-Comte construisirent ces 5 unités mises en service en 1940.

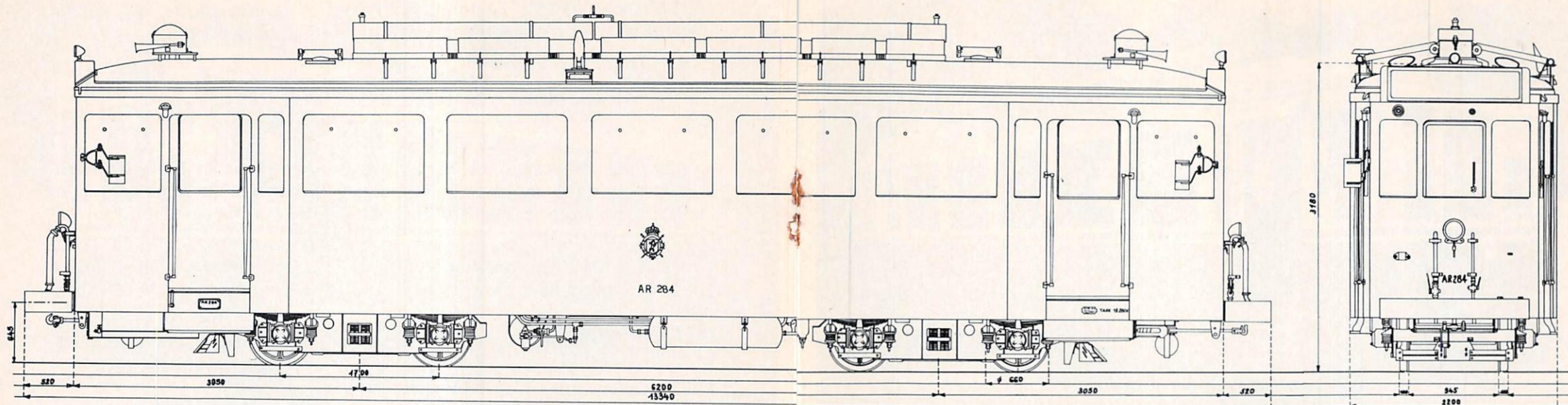
Initialement équipées de moteurs Brossel remplacés par la suite par des G.M.C. (du moins pour les 4 premiers A.R.) ces voitures avaient une tare de 19.450 kg et étaient équipées du Frein Westinghouse direct et indirect.

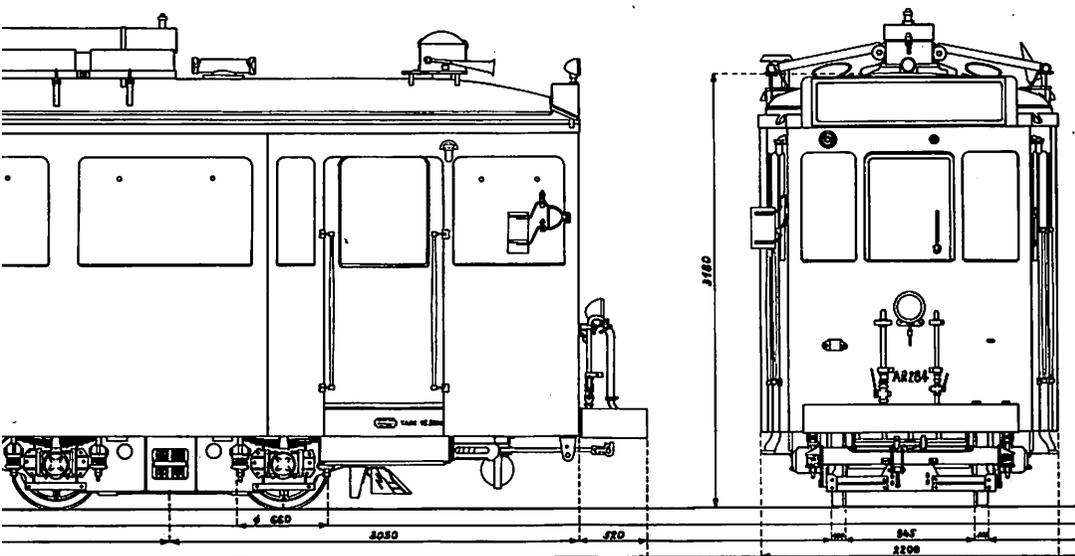
Dès sa sortie d'usine, en septembre 1940, l'A.R. 284 est allé en Flandre-Orientale, tandis que les autres étaient affectés à la ligne Anvers–Turnhout avant l'électrification. Cette ligne qui venait de pénétrer jusqu'au centre d'Anvers n'était électrifiée que jusqu'à Schilde.

Les autorails venant de Turnhout étaient remorqués depuis Schilde par une motrice électrique. On vit alors circuler de magnifiques rames, toutes neuves, dont la composition était la suivante :

Motrice électrique + AR + 2 remorques métalliques de la série 19267 et suivantes.

L'électrification complète de la ligne Anvers–Turnhout se réalisa en 4 phases :





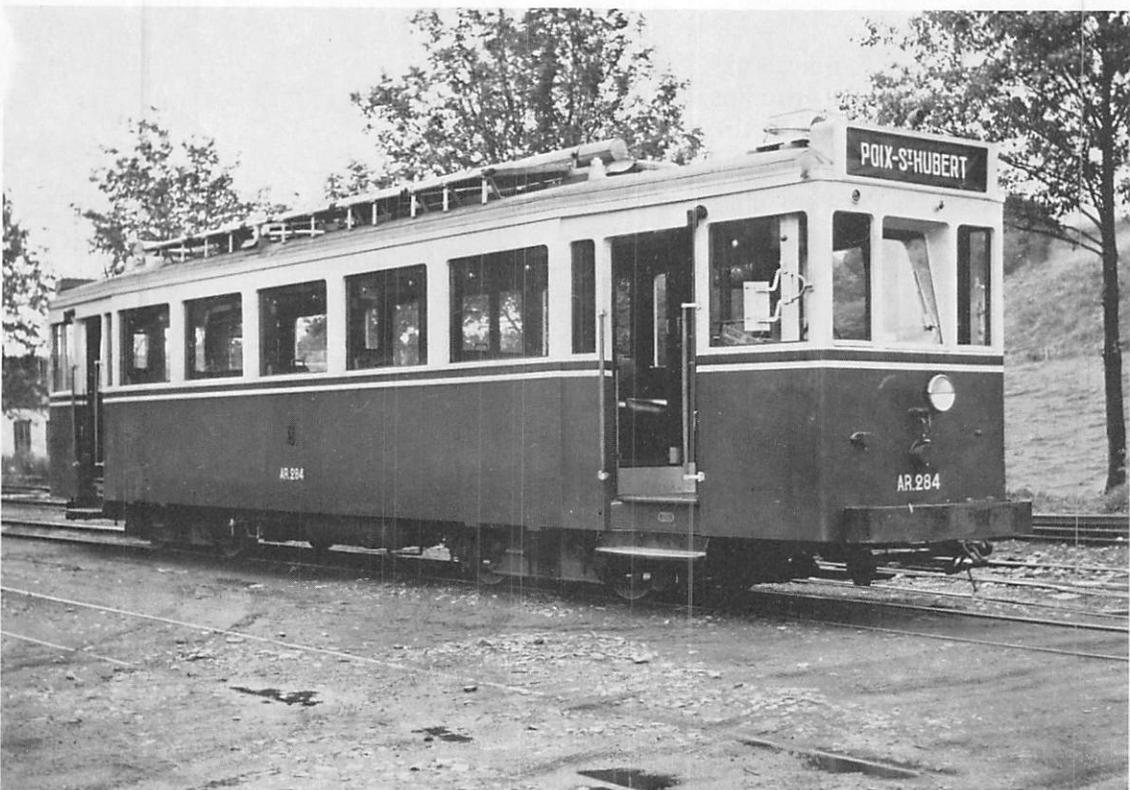
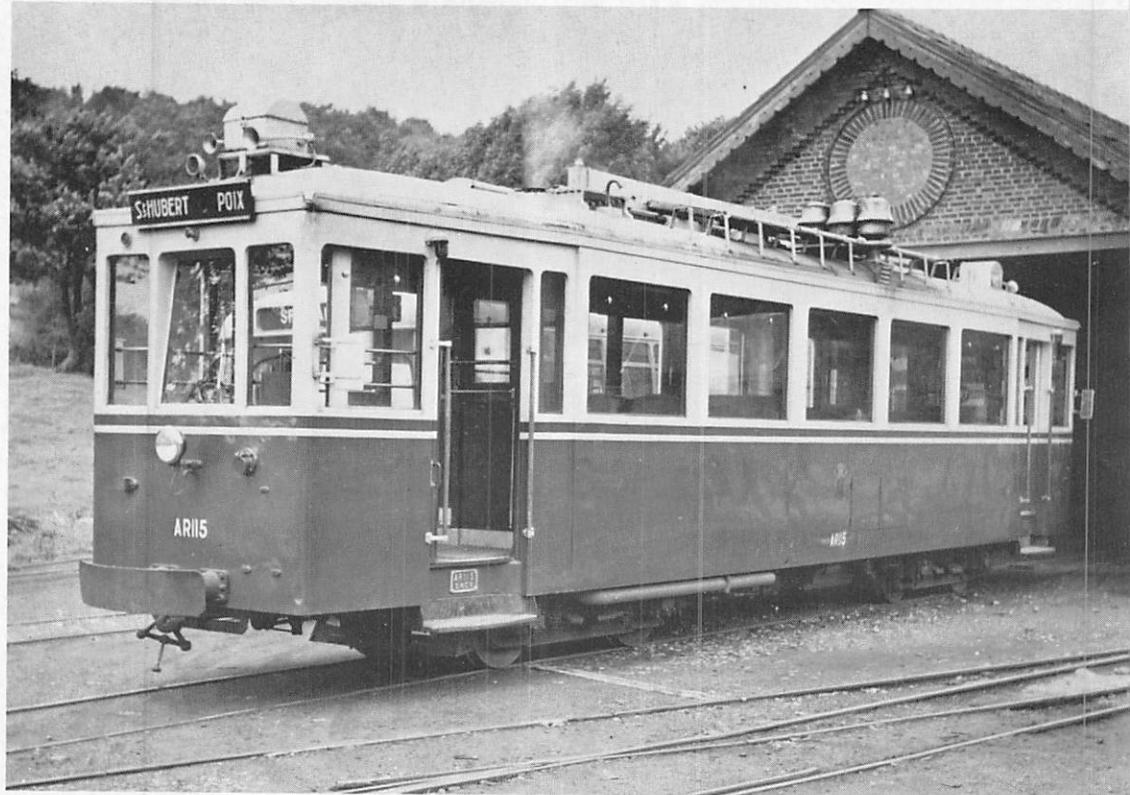
- Anvers (Zurenborg) – Schilde le 7.6.1926
- Schilde–St-Antonius, le 24.2.1941
- St-Antonius–Oostmalle, le 28.4.1941
- Oostmalle–Turnhout, le 2.8.1941.

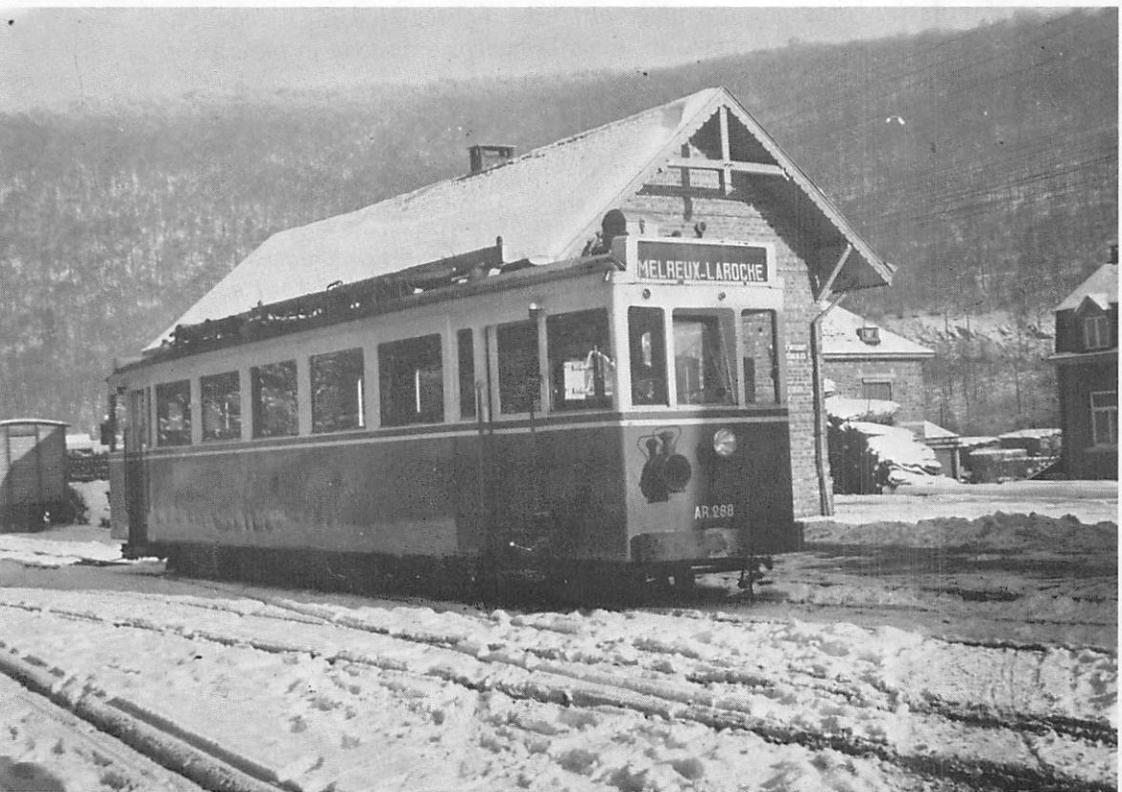
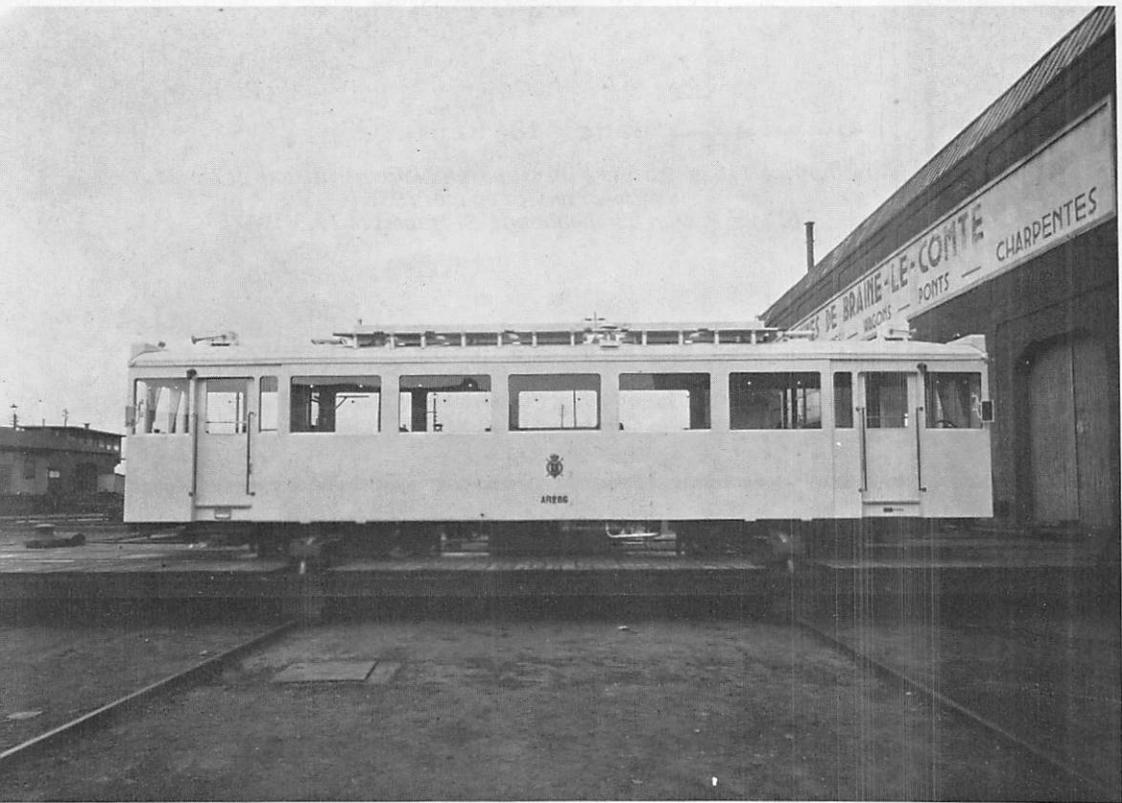
Après la dernière phase de l'électrification réalisée sous l'occupation, ces automotrices partirent pour Hasselt où elles assurèrent le service sur la ligne Tongres–Lanaken–Maaseik jusqu'au 31.12.1954 date de substitution de la ligne.

Transférées ensuite dans la province du Luxembourg, ces voitures reprirent du service le 27 mai 1955 sur la ligne Melreux–La Roche (7 arrêts fixes et 11 arrêts facultatifs). Cette ligne ferrée vicinale longeait l'Ourthe sur presque tout son parcours et reliait les communes de Hotton, Hampteau, Rendoux, Marcour, Hodister et La Roche en Ardenne.

Les AR 285, 287 et 288 furent affectés au dépôt de La Roche, de Bouillon et puis de St-Hubert (pour l'AR 284). Ils y restèrent jusqu'à leur mort. Quant à l'A.R. 286 il n'eut guère de chance car il fut laissé hors service au dépôt de Marloie sans même avoir été repeint.

Dans le Luxembourg la livrée était rouge et crème, quasi identique à celle portée dans le Limbourg. Seule la ligne crème de ceinture, soulignant les baies vitrées fut quelque peu élargie. On vit aussi apparaître les matricules sur les faces avant et arrière, ainsi que sur les flancs du véhicule :





← ← page 18 haut

*Automotrice 115 construite à un seul exemplaire par Baume et Merpent.
Mise en service en mai 1935.
(Cliché P. Van Campenhoudt, St-Hubert le 17.8.1957)*

* * *

← page 19 haut

*Automotrice à Bogies 286 (série 284–288) à sa sortie
des ateliers de Braine-le-Comte en 1940. (Cliché Collection Mulkey)*

Une remarque encore. Durant leur exploitation, sur la ligne Tongres–Maaseik, ces autorails avaient une espèce de perche au côté, qui faisait fonctionner une signalisation semblable à celle des lignes électriques. Cet équipement fut démonté lors du transfert au groupe Namur–Luxembourg.

IV – LES A.R. 289 ET 290

La SNCV élaborera encore un projet de construction de 2 autorails-tracteurs qui devaient normalement être réalisés en 1941. L'atelier de Destelbergen devait les construire, mais la guerre empêcha la réalisation de ces projets.

(à suivre)

HOSTE Willy

P.S. : Je voudrais remercier tout spécialement le Dr Paul Van Campenhoudt et Monseigneur F. Cammaert dont les notes précieuses m'ont permis de réaliser ce petit article. D'autres informations ont également pu être retrouvées dans la revue "Nos Vicinaux". La deuxième partie de cet article parlera des autorails série 291 à 296.

← page 19 bas

*Automotrice à Bogies 288 à Laroche en février 1958.
(Cliché Ph. Carlier)*

* * *

← ← page 18 bas

*Automotrice à Bogies 284.
Photo prise à Laroche en août 1957.
(Cliché P. Van Campenhoudt)*

DANS LES PROFONDEURS DE BRUXELLES

Willy HOSTE

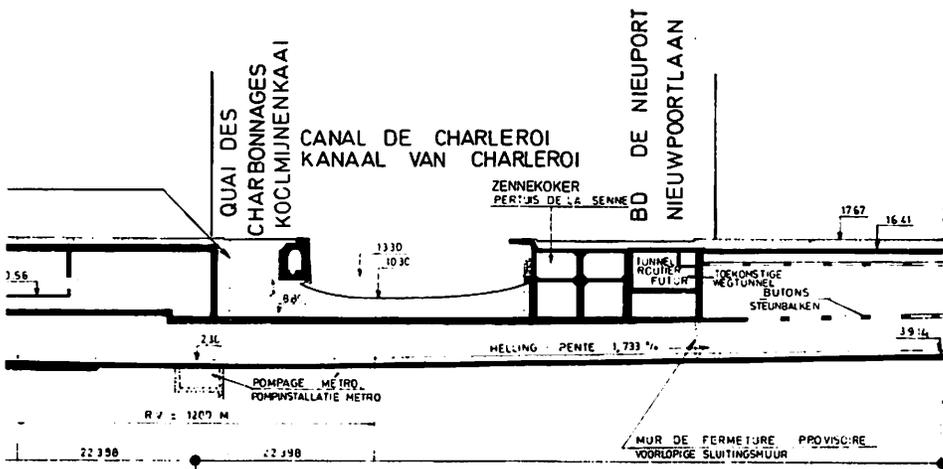
Le second volet de notre étude nous conduira directement dans le prolongement de l'actuelle ligne 1, au-delà de la station Sainte-Catherine, terminus actuel de la ligne.

Après avoir quitté la Station Sainte-Catherine, le tunnel s'enfonce sous la rue Locquenghien, le canal de Charleroi et la rue Sainte-Marie, le tout sur une longueur de 471 m.

Le tunnel franchit le canal de Charleroi qui constituait un obstacle majeur. Sous le canal, la toiture est construite à 5,40 m sous le niveau du plan d'eau, soit 2,40 m plus bas que le fond existant. Il a ainsi été tenu compte d'un approfondissement ultérieur du canal, creusement qui serait rendu inévitable si une décision d'augmentation du gabarit devait être décidée par l'administration de la navigation fluviale.

Par ailleurs, comme le montre la photographie, les chemins de câbles ont été placés en hauteur le long des parois du tunnel ceci afin de prévenir une infiltration d'eau.

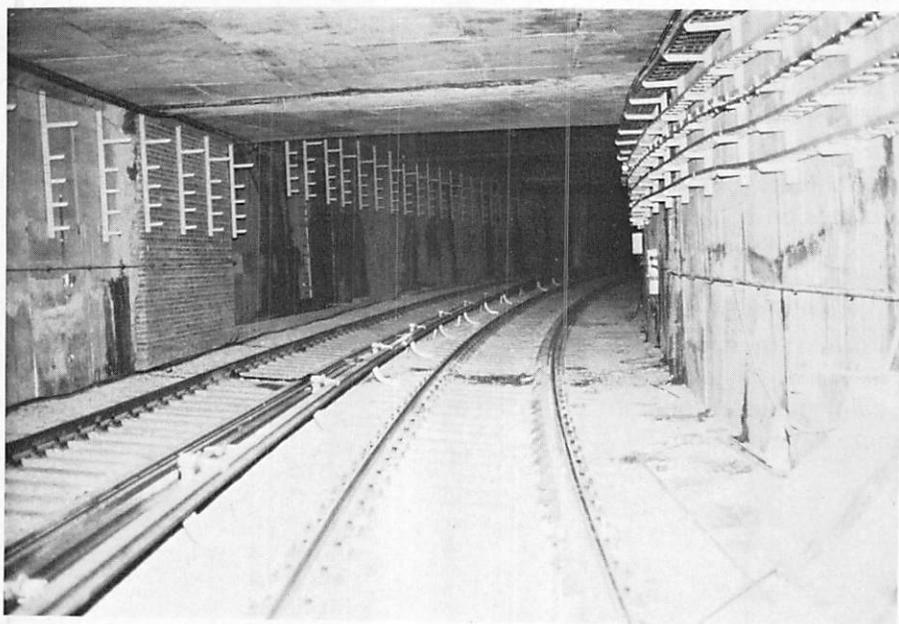
L'ensemble des ouvrages s'étendant sous les boulevards longeant le canal et le canal lui-même s'étendent sur une longueur globale de 61 m. Pour ces travaux il a été fait appel à la technique de congélation du sol et des rideaux de palplanches en opérant par tronçons successifs, de manière à ne pas interrompre la navigation.



Sous le boulevard de Nieupoort, il a fallu franchir en sous-œuvre l'ouvrage souterrain constitué par les pertuis de la Senne, ouvrage à maintenir constamment en service. A cet endroit, le sol a été congelé en vue de soutenir l'ouvrage en cours d'excavation et de créer l'amorce du creusement sous le canal, tandis que les murs latéraux du tunnel ont été creusés en fouilles blindées dans le terrain congelé sous les pertuis.

La construction du tunnel à la traversée du canal a été poursuivie en trois phases, sous la protection des batardeaux de palplanches.

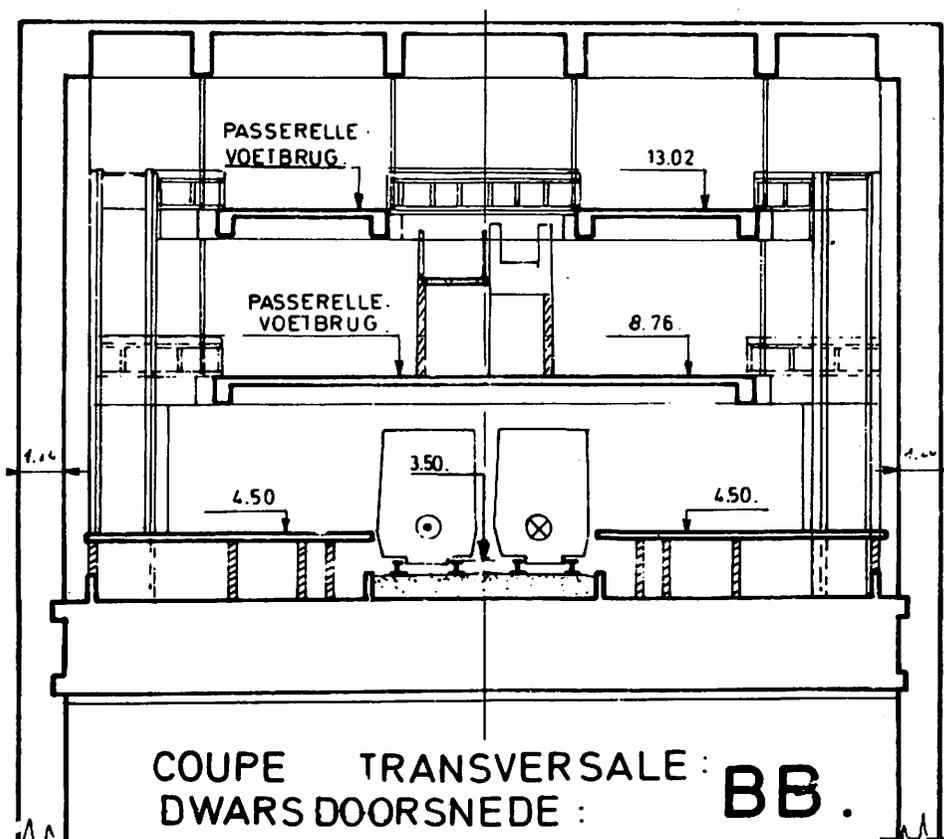
Au sortir du tronçon situé sous le canal de Charleroi, le tunnel débouche dans la station "Comte de Flandre".



*Sous le canal, le point le plus bas du réseau.
On remarque les chemins de câbles disposés en hauteur.
(Photo W. Hoste le 23.2.80)*

STATION "COMTE DE FLANDRE"

La station comporte 106 m de longueur de quais. Les parois latérales des ouvrages ont été exécutées par la méthode des parois en béton moulées dans le sol. Celles-ci s'enfoncent jusqu'à 36 m de profondeur (dans la zone de la station) et développent une surface de 31.600 m² de béton, armé de 3.340 tonnes d'acier; l'épaisseur des murs latéraux varie de 0,80 m à 1,20 m.



La toiture est constituée par une dalle en béton armé à 1 m sous la surface du sol, elle est constituée par un hourdis nervuré dont les poutres ont une hauteur de 1,40 m et la dalle une épaisseur de 0,30 m; ce hourdis porte jusqu'à 22 m de largeur entre murs latéraux et a été coulé sur place.

La toiture de la station supporte également par l'intermédiaire de suspentes métalliques la dalle de mezzanine et des passerelles piétonnes en béton, réparties sur 2 niveaux et couvrant une surface totale de 770 m² (530 T de charge).

Pour terminer, notons encore, que la station "Comte de Flandre" est située au point le plus bas de tout le réseau (21 m sous le niveau de la voirie; cote IGM - 2,80). A cet endroit, des équipements techniques importants sont prévus, notamment une station de pompage de grande puissance pour le relevage des eaux d'infiltration.

Ce qui frappe encore d'emblée le visiteur pénétrant dans la station, c'est le volume de celle-ci. En effet, comme ailleurs dans d'autres stations du réseau, on y ressent un extraordinaire sentiment d'espace, qui n'a rien de commun avec certaines stations de métro de Londres et de Paris qui sont plus anciennes.

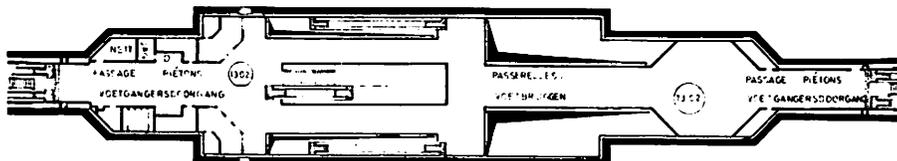
RUE DE LA PROSPÉRITÉ
VOORSPOEDSTRAAT



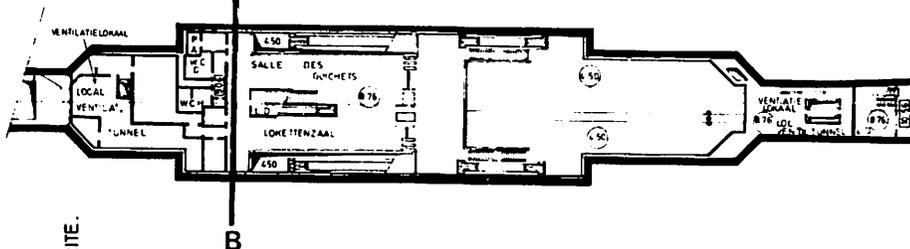
STATION COMTE DE FLANDRE.

STATION GRAAF VAN VLAANDEREN

NIVEAU -1



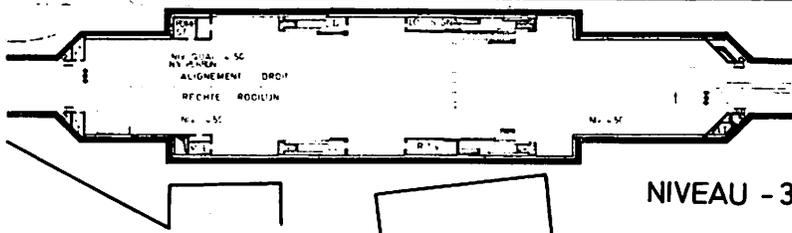
B NIVEAU -2



RUE DE LA PROSPÉRITÉ.

VOORSPOEDSTRAAT.

RUE SAINTE-MARIE - ST-MARIASTRAAT



NIVEAU -3.

Les décorateurs, et c'est une tendance qui se précise avec l'achèvement progressif des stations, se sont attachés à créer pour le voyageur, un milieu agréable, dépouillé de toute l'hostilité qui se dégage parfois de certains ouvrages souterrains.

Tout ici respire.

Les revêtements en pierre bleue du Hainaut qui couvrent les parois latérales accentuent également une impression de rythme issue de l'alternance d'une pierre qui a été travaillée de plusieurs façons différentes.

Au-dessus des têtes planent les "Astronautes" de l'artiste anversois Van Hoeydonck. L'impression est certes étonnante pour le visiteur sortant du tunnel venant de Sainte-Catherine, mais ne sera jamais perçue par le voyageur, seul le conducteur de la rame de métro pourra voir l'œuvre sous cet angle et c'est regrettable. Toutefois, certains "Astronautes" se trouvent disposés sous le niveau des mezzanines, ceci invitera les services de nettoyage à ne pas négliger d'épousseter, si j'ose dire, ces audacieux conquérants figés dans un immobilisme de rêve certes, mais aussi de poussière.



*Ce que le conducteur aperçoit en pénétrant dans la station Comte de Flandres.
(Photo W. Hoste le 23.2.80)*

Quelques chiffres

* Volume des Terrassements	81.200 m ³
* Volume de béton armé	50.000 m ³
* Poids d'acier à béton	5.900 T
* Poids des poutrelles et autres profilés en acier	1.235 T

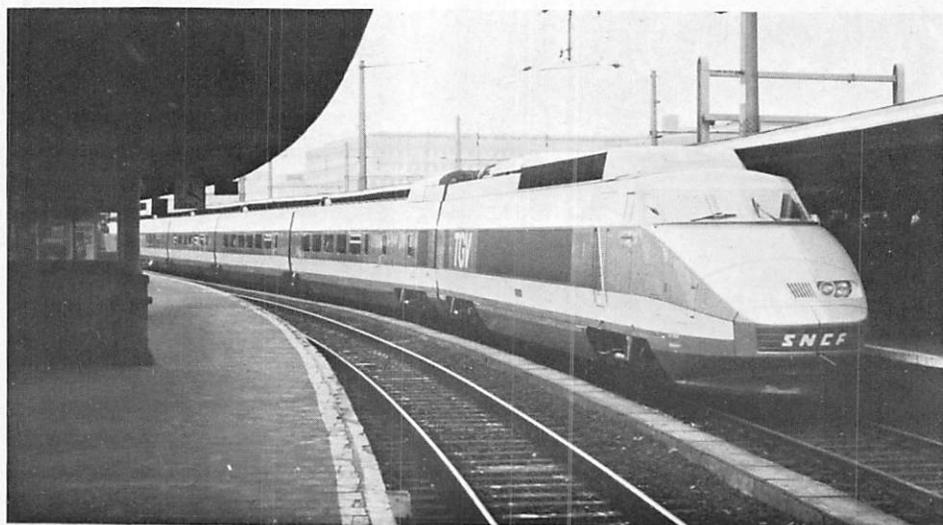
Cette station devrait normalement être inaugurée dans le courant du second semestre de 1980 en même temps que les stations "Etangs Noirs" et "Beekkant".

à la S.N.C.B.

On note encore la visite en Belgique du TVG qui a été présenté à Bruxelles les 5 et 6 mai 1980, puis à Anvers et à Liège.

La visite de la rame exposition fut très intéressante. La conception nouvelle de ces trains destinés à parcourir la nouvelle ligne Paris-Lyon à 260 km/h a frappé, aussi bien par le souci de la recherche du confort que par le côté haute technologie de l'ensemble, ceci tant au point de vue roulement que du point de vue conduite.

On ne peut s'empêcher de sourire, en comparant la ligne racée du TGV et l'aspect un peu pataud de nos futures automotrices Break 80 qui ne peuvent se défaire d'un certain côté un peu balourd. On s'interroge d'ailleurs encore à quelle sauce de jaune on va accommoder l'ensemble déjà si réussi. La livrée finale ne ressemblerait pas (au conditionnel) à celle de la photo (verte et jaune), mais serait similaire à celle des voitures M4 — (bordeau) avec les inevitables bandes jaunes.



Le TGV à Bruxelles (Photo W. Hoste le 6.5.80)



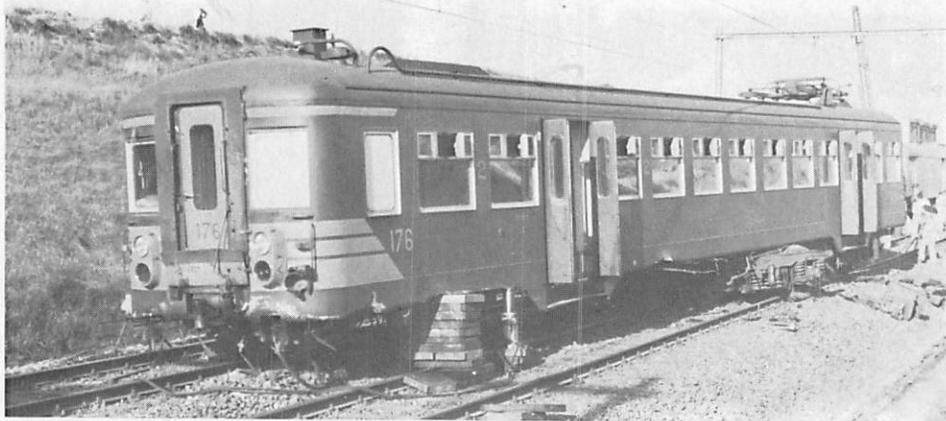
*Maquette grandeur nature de la future automotrice Break 80 pour la SNCB.
(Photo W. Hoste le 26.4.80)*

Enfin, un grave accident s'est produit sur la ligne Bruxelles—Ostende, le 14 mai 1980 à hauteur du km 5,9. En effet, des travaux de génie civil sont entrepris le long de la voie, en vue de construire un nouveau pont autoroutier au-dessus des voies. Un ouvrier conduisant un petit rouleau compresseur (poussé à la main) a perdu le contrôle de sa machine qui s'est renversée sur les rails, coupant tous les câbles de signalisation, qui pour la circonstance avaient été retirés du chemin de câbles ordinaire pour être à cet endroit posés le long des voies.

Malheureusement, le train qui arrivait venait de passer le dernier signal lumineux avant le lieu des travaux. Le conducteur n'a donc pas été surpris par l'absence de signalisation lumineuse.

Au moment où le conducteur de la rame a aperçu l'obstacle, le train filait à la vitesse de 103 km/h. Les freins actionnés d'urgence ont ramené la rame à la vitesse de 50 km/h au moment de l'impact. Le bogie avant de l'automotrice a été arraché et se trouvait quasi contre le bogie arrière. Le convoi a encore parcouru une trentaine de mètres avant de s'immobiliser. Ce qui étonne c'est que seuls 6 blessés aient été dénombrés, en effet, la décélération était telle, que la vitesse est tombée de 50 km/h à 0 km/h en 30 à 40 mètres environ.

L'accident s'est produit à 12 h 30. La grue de Schaerbeek est arrivée poussée après avoir fait tout un détour pour l'amener devant la motrice endommagée. Les opérations de levage ont commencé vers 20 h. Les voies ont ensuite dû être remplacées, celles-ci ayant souffert de l'arrachage du bogie (1).



*Déraillement SNCB du 14.5.80.
(Photo W. Hoste)*



*La grue de l'ATD de Schaerbeek se prépare à lever la motrice accidentée.
(Photo W. Hoste le 14.5.80)*

(1) Une série de 10 photos couleurs de l'accident peut être obtenue à l'AMUTRA en versant la somme de 300 FB (port compris pour la Belgique – 320 FB pour l'envoi à l'étranger) au compte 068/0528040/96 de l'AMUTRA auprès du Crédit Communal. L'offre est garantie jusqu'au 31 octobre 1980).

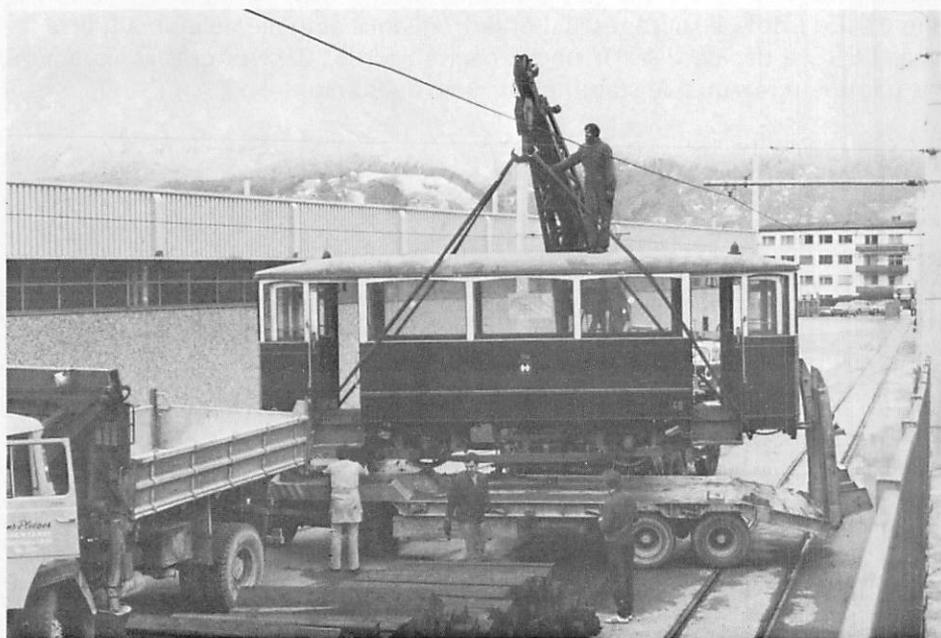
NOUVELLES BREVES

AUTRICHE

INNSBRUCK

Départ pour le musée et modernisation prochaine de la ligne 6.

C'est au tout début du mois d'avril que la remorque 146 des Tramways d'Innsbruck (IVB) a quitté cette ville pour rejoindre le musée du tram de Klagenfurt. Ce musée écume littéralement le "marché de l'occasion" si j'ose ainsi m'exprimer, et se trouve déjà à la tête d'une impressionnante collection.



*Enlèvement de la remorque 146 d'Innsbruck.
(Photo W. Hoste début avril 1980)*

Par ailleurs, on note la conversion prochaine de la tension de la ligne 6 de Innsbruck de 800 V en 600 V, ce qui permettra d'exploiter la ligne avec du matériel ex-Hagen, tandis que les motrices d'origine qui datent de 1936 seront retirées du service. Trois motrices subsistent actuellement ainsi que plusieurs petites remorques qui datent du temps de la traction vapeur. En été les motrices, assez hautes de construction tractent quelquefois 4 remorques vapeur beaucoup plus basses, à deux essieux et à plates-formes ouvertes. Les motrices ne quitteront toutefois pas Innsbruck, car deux d'entre elles reprendront du service comme voitures de service, tandis que la troisième sera conservée à des fins touristiques.

Si l'expérience s'avère concluante, le matériel de Hagen pourrait également après conversion des sous-stations, équiper le Stubaitalbahn, ce qui compromettrait alors le maintien de la troisième motrice pour des fins touristiques

LINZ

Progression du trafic et modernisation du parc.

La transformation des 12 motrices triples à thyristors est achevée. La série 68 à 79 se présente donc dorénavant sous la forme de motrices à 4 caisses de 31 m de longueur (10 essieux). La transformation est facile, car seuls les bogies extrêmes sont moteurs.

Cet allongement des voitures a été décidé relativement peu de temps après la mise en service de la ligne vers Auhof (prolongement de 6 km environ de la ligne 1). En effet, le succès est tel et la fréquence actuelle ne pouvant être relevée, l'ESG a décidé d'offrir une capacité accrue. Ces voitures se caractérisent par une remarquable stabilité, sur voie de 90 cm.



*Vue du nouveau peigne de voies dans la remise de Kleinmünchen.
(Photo W. Hoste le 3.5.80)*

On note enfin, que dans le courant de 1981, les ateliers de Urfahr seront désaffectés pour être transportés à Kleinmünchen où les nouvelles remises et ateliers sont en voie d'achèvement. Ceci mettra fin à une situation peu rationnelle qui voulait que les motrices articulées étaient "levées" dans les actuelles remises de Kleinmünchen, tandis que les bogies devaient traverser toute la ville et parcourir environ 16 km pour être révisées à Urfahr. Les motrices articulées étant trop longues pour être levées à Urfahr.

Les nouvelles installations feront autant que possible appel à l'éclairage naturel. Par ailleurs, esthétique et fonctionnalisme se complètent harmonieusement. Le toit sera composé de travées en béton d'une portée de 32 m et d'un poids de 31 tonnes.

Ces travées sont légèrement inclinées laissant pénétrer la lumière du jour. Un atelier de carrosserie sera installé, mais séparé des remises par un rideau de béton. Le but poursuivi est simple, il s'agit de protéger les autres ouvriers du bruit provoqué par les réparations de carrosserie. Il semble qu'à Linz on considère également le bruit comme une pollution. Un exemple à suivre.

SALZBOURG

Projets de modernisation.

Les SVB (Salzburger Verkehrsbetriebe) envisagent la modernisation partielle de leur parc de véhicules. Après avoir acheté les "Silberpfeil" des KBE de Cologne, on songe maintenant à l'achat de motrices du type tramway (construction Lohner ou Bombardier Rotax, sous licence Düwag) pour remplacer une série de vieux wagons reçus d'Allemagne juste après la guerre. Ces voitures sont en fait incompatibles avec les attelages en service aux SVB et doivent donc toujours circuler attelées en rames de 5 ou 6 voitures.

Parmi les projets, on relève encore le prolongement souterrain sous la ville de l'actuelle ligne dont le terminus est fixé à la gare de Salzburg. La continuation vers les quartiers autrefois desservis par les tramways (Heilbrunn) serait alors à nouveau possible. Seuls des impératifs d'ordre financier, freinent les projets.

Notons encore que le réseau de Trolleybus est très développé et que Salzburg est probablement la seule ville où le parc de trolleybus est supérieur au parc autobus.

PORTUGAL

PRAIA DA MACIAS

Le tramway de Sintra à Praia da Macias reprend du service, après une inactivité de plusieurs années. Cette longue inactivité faisait craindre le pire, mais les responsables de la compagnie exploitante ont décidé de remettre le tramway en service pendant la saison d'été. Des résultats de l'expérience dépendra l'avenir de la ligne.

SUISSE

BERNE

Abandon de la livrée orange.

Après Bâle, c'est Berne qui va abandonner la livrée d'essai proposée aux villes suisses par l'U.S.T. (Union Suisse des Transports).

En effet, une couleur voyante, comme le jaune et l'orange appliquée aux véhicules publics routiers ne s'avère pas d'un apport significatif dans la prévention des accidents. Les statistiques révèlent à cet effet, que malgré leur caractère "voyant", les véhicules revêtus de cette livrée ont enregistré un nombre d'accrochages et d'accidents aussi élevé que les autres, de couleur traditionnelle, verte.



*Trolleybus articulé de Berne en livrée orange sur la Nydeggrücke à Berne.
(Photo W. Hoste le 13.4.80)*

Les articles contenus dans ce numéro de Tram Magazine, sont publiés dans la langue dans laquelle ils nous sont remis. Ils n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

De artikels die in dit nummer van Tram Magazine verschijnen worden in de taal waarin zij ons toegezonden zijn en op de verantwoordelijkheid van hun auteurs gepubliceerd.

AMUTRA : doel en werkzaamheden

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

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

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

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

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

De Vereniging is samengesteld uit vrijwillige leden.

De activiteiten van AMUTRA zijn gevarieerd :

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

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

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

SEKRETARIAAT

W. HOSTE, Itterbeekselaan 231 — 1070 Brussel

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

De bestellingen worden zo vlug mogelijk uitgevoerd.

