

ADDENDUM AU LIVRE TOME 1 LES MOTRICES A DEUX ESSIEUX.

Les nouveautés par rapport à l'édition précédente sont en rouge.

2ere version, 23 septembre 2019.

Page 3 Chapitre 1, A, d lire 9086 au lieu de 9085

Page 8 2eme paragraphe : supprimer « l'autre d'une motrice et d'une remorque pilote », voir aussi page 95.

Page 16. Aperçu historique – 2^e alinéa, 4^e ligne : lire « 9025 à 9030 » et non « 9028 à 9030 »

Page 21 La 9019 fut motrice de manœuvre au dépôt de Leerbeek et non Lennik.

Page 23 Photo 3, c'est l'intérieur de la 9073 et non de la 9004

Page 24, la photo de la 9004 est prise à Haacht ;

Page 25 9015 la photo est prise dans le dépôt de Dilbeek..

Page 29 la 9025 roula en service urbain sur les réseaux d'Ostende, de Knokke et de La Panne.

Page 32 lire 9086 au lieu de 9085

Page 39 Dernière ligne : supprimer « En 1948, elles recevront des rétroviseurs ».

Page 41 Photo 25, supprimer « train de wagons fermés ».

Page 46 Photo 29 le numéro de motrice est A.9117 et non M.117

Page 47 Description du véhicule original, remplacer A.9152 à A.9185 par A.9052 à A.9085.

Page 50 d) numérotation, lire M132 / A.9132 / 9132 au lieu de M131 / A.9131 / 9131

Page 51 **Numérotation : la date tardive de la mise en service de la 9164 est due à son exposition à Milan (Italie) en 1906.**

dernier paragraphe : garde-corps au lieu de garde coprs.

Page 53 Seule la 9160 fut dépourvue de ses banquettes.

Page 59 Historique : ... elles passèrent ensuite au capital de Bruxelles Enghien bien que la section Leerbeek Enghien ne fut jamais électrifiée.

Page 62 Numérotation, lire « 1899 » au lieu de « 1886 »

Page 67 La date de déclassement de la 9286 est : novembre 1938.

Page 71 Numérotation, remplacer « exploitante des lignes d'Ostende » par « exploitante de la ligne Ostende-Middelkerke », même chapitre, remplacer « 17, 18 et 19 » par « 15, 16 et 17 ».
Modifications et historique, remplacer « En 1928/29 » par « Début des années trente ».

Page 72 2eme paragraphe, « Elles seront (enfin) munies de rétroviseurs ».

Page 73 Série 9200 à 9204. Origine : à la 3^e ligne « la SNCV » et non « le SNCV »

Page 75 Photo 59 : remplacer la légende par : Motrice M203 au moment de la suppression des accumulateurs et la transformation en motrice électrique classique.

Page 78, photo 61 : la motrice numéro 1 appartenait aux RELSE et non à la Cie North.

Page 80 2eme ligne, lire 1894 et non 1896.

Page 83 immatriculations et mise en service : remplacer Trazegnies par Morlanwelz.

Page 84 (série 9262 à 9271), page 90 (série 9272 à 9281) et pages 259 et suivantes (les Braine le Comte) : concernant les motrices détruites et reconstruites en Namur type II, certaines eurent le ou les controller placé(s) sous le plancher, le conducteur étant assis sur un siège fixe type autorail et placé à gauche de la plate-forme. De ce fait les rétroviseurs furent placés plus bas que sur une motrice classique. D'après photos, les 9262, 9263, 9264, 9265, 9267, 9268, 9271, 9272, 9274, 9275, 9873 et 9892 eurent les controllers sous le plancher. Les autres gardèrent le controller sur la plate-forme. La photo de la 9271 à Namur montre des rétroviseurs en position basse tandis qu'une photo prise chez le démolisseur de Maldegem montre les rétroviseurs à hauteur normale. Ne possédant pas de photo des 9269, 9273 et 9281, nous ne savons pas l'équipement qui leur a été fourni.

Page 85 5eme ligne, remplacer « Salzennes » par « Malonne »

Page 93 Ajouter : à la fin du point 1 « Concernant les 9303, 9306 et 9324 voir aussi page 277 ».

Page 96 9295 supprimer « 10.1969 sortie des inventaires »

Page 97 9305 : ajouter : finit sa carrière au groupe de Liège.
9303 et 9306, remplacer « suite au chapitre V.12 » par « suite au chapitre V.C.I, page 277 »

Page 98 9320 mise hors service 07/1957 en lieu et place de 04.05.1955.
9324, remplacer « suite au chapitre VI.A.6 » par « suite au chapitre V.C.I, page 277 »

Page 101 Photo 81, l'auteur est J. Mech, la date : janvier 1941.

Page 102 La photo 82 est Avenue Spaak.

Page 103 La photo 85 est prise à la station de Strombeek.

Page 105 Photo 88, photo Jean Malvaux.

Page 109 : c'est 42 motrices construites par 3 constructeurs belges différents. La 9478² ne fait pas partie de l'adjudication.
La 9370 a été livrée directement à Spa le 17.10.1910.

Pages 114 et 115 9381, 9382, 9383 et 9384, il se pourrait que par une erreur de transcription le transfert à Bruges ne serait que pour y être démolies chez un ferrailleur et non pour y rouler sur le réseau brugeois.

Page 118 immatriculation 3eme alinéa, dernière phrase, remplacer « 9404 » par « 9406 ».

Page 119, photo 102 : le numéro de motrice est inconnu, ce n'est pas la 9396.

Page 124 paragraphe 1, Il n'est pas sûr qu'elles aient toutes roulé à Malines.
6eme paragraphe : lire « la livrée est crème avec filets et chiffres bleus ».

Page 125 2eme paragraphe : supprimer toute la phrase indiquant le changement de teinte de la caisse.
3eme paragraphe : remplacer la première phrase par « En 1931, la 9433 est la première modifiée en vue d'un essai de 'one man car', d'autres suivront.
La photo 106 montre la 9435 et non 9433.

Page 127 Modifications et historique : supprimer la première phrase et à la troisième ligne remplacer 9431 par 9433.

Page 128, la photo 110 de la 9448 est une photo retouchée, en fait sur la photo originale, on voit clairement le numéro 9449. L'auteur est K. Van den Dorpe.
La photo 111 montre la « A.9446 » et non la « A.9445 »

Page 134 immatriculation : supprimer « 9467 » de Bruxelles-Humbeek et y ajouter « 9464 et 9465 »

Page 135 9466 : lire « Salzennes » au lieu de « Salzinne »

Page 137, la photo est prise dans la gare d'échange SNCV/SNCB de Namur et non à Malonne.

Page 139 lire 9486 au lieu de 9496.

Page 142 Description des motrices originales, lire 9498 et non 9499.

Page 144 **Photo 126** : Il s'agit de la photo de la remorque 1763 renumérotée 9494 et destinée à la mitraille, la caisse de la motrice 9494 ayant servi à faire une remorque de la série 176X peut-être la 1763².

Photo 127 remplacer « pantographe » par « archet »

Page 147 2eme paragraphe : remplacer « en 1956 » par « fin 1956 ou début 1957 »

Contrairement à ce qui a été mentionné dans la version précédente de cet addendum, la motrice 9516 n'a pas été équipée d'une tourelle, donc supprimer le texte suivant.

A Bruxelles, la 9516 fut équipée d'une tourelle pour accès à la ligne aérienne, elle garda cependant sa livrée crème.

Page 153 Photo Edmond De Backer.

Page 156 photo 139 : lire « type Grimbergen » au lieu de « type Cureghem ».

Page 158 série A.9548 à A.9558, remplacer « 29 janvier 1905 » par « 29 janvier 1915 »

Page 162 3eme paragraphe : remplacer « Après la fermeture du réseau de Malines en 1953 » par « Peu après-guerre ».

Page 163 Photo 145, le lieu est « Herent terminus du passage à niveau » et non « Louvain ».

Page 164 3eme ligne : remplacer « clignoteurs » par « indicateurs de direction non clignotants »

Page 165 Lire 9576 au lieu de 9676.

Le lieu de la photo 147 est Marchienne au Pont et non Charleroi.

Page 166 La photo 149 est prise à Mariakerke village, pas à Stene.

Page 168 8eme ligne, remplacer la première phrase par « A une date inconnue, la 9597 sera transférée sur le réseau de Malines »

Sorties d'inventaire, lire 9598 au lieu de 9698.

Page 184 3eme alinéa : 12 motrices reprises aux Tramways d'Anvers, en fait 11 puisque 9688 et 9635² ne sont qu'une. Ligne en dessous : 1 motrice construite par l'atelier de Merxem, en fait similaire à la série précédente mais n'est pas « un surplus de guerre ».

Page 185 3eme ligne, remplacer « vingt-cinq » par « vingt-sept »

Dernière phrase au-dessus de « Description des motrices originales », c'est en 1923 et non 1928 que la SNCV racheta les 9676 et 9677

Page 186 2eme alinéa, la couleur d'origine des motrices Mons-Boussu était bleue puis elles furent peintes en kaki.

Page 187 dernière ligne du renvoi, ajouter « voir page 215 »

Page 191 Immatriculation et mise en service, remplacer « Trahvia » par « Tranvia »

Page 193 Photo 175, c'est un cliché SNCV pris Rue Eloy.

Page 196 3eme alinéa : remplacer 29 juin 1923 par 29 juin 1926 et 19 juin 1923 par 19 juin 1926.

Page 198 point 3 : ajouter : « Les 9655 et 9668 furent équipées d'une boîte à film format type S tandis que la 9660 sera équipée d'une grande boîte à film. »

Point 3 dans la liste « équipées du frein Westinghouse » ajouter la 9661.

Point 4 deuxième ligne : remplacer « les châssis étant modifiés à Kessel-Lo » par « les nouveaux châssis étant construits par Kessel-Lo ».

Page 199 Remplacer : « Historique après transformations en type S » par « Historique à partir de 1953 ».

Page 200 Le cadre de la 9657 fait double emploi avec celui du bas de la page 199.
9658, devient type « S » en 1956 et non en 1958
966 lire 9665.

Page 201 La S.9674 est sortie de peinture le 8 juillet 1953.

Page 204 Photo 185. La 9670 est à l'entrée du dépôt d'Evere et non à Wezembeek.

Page 206 Photo 189 est prise au Klapdorp.

Page 215 1^{er} paragraphe : la 9688 a été achetée le 17 novembre 1928 et non en 1935.

2eme paragraphe, dernière ligne : remplacer « et sur les lignes de Malines » par « et sur les autres lignes du groupe ».

Page 216 Photo 199, est encore à trois bissels et non à bogies.

Page 217 Dans le tableau, remplacer 0913 par 2913 et 0914 par 2914.

2eme alinéa, remplacer "Aachener Strassenbahngesellschaft" par AKG.

3eme alinéa : lire : "Aachener Kleinbahngesellschaft"

Page 218 Dans le tableau colonne 2, lire 9685 au lieu de 9695.

Page 220 Photo 202, c'est le dépôt d'Eynatten et non celui d'Eupen.

Page 226 4eme alinéa : remplacer la phrase « cette série Braine-le-Comte à caisse en bois comporta ainsi 159 unités » par « un total de 143 motrices "Braine-le-Comte" et assimilées composa cette série »

Page 227 Mise en service, lire Mise hors service.

Page 230 Mise en service, lire Mise hors service.

Page 234 Dates de mises en service **des 9705 à 9709** sont 1929 au lieu de 1928.

Page 235 : 1.rame réversible, c'est en 1929 et non 1928.

Page 236 1^{er} paragraphe, 2eme phrase : ajouter à la fin de la phrase « et ce sur les motrices à deux essieux ».

Historique, 3eme paragraphe : lire arrivée au lieu de arrive.

4eme paragraphe : remplacer le texte « **A ce propos, il faut noter l'information non vérifiée** » par : en 1943, la 9708, équipée d'une boîte à film, permuta son numéro avec la 9697 en état d'origine, ceci dans le but d'envoyer en Allemagne une série homogène de véhicule en état d'origine. Le texte concernant la 9713 **partie en exil à la place de la 9708** est à supprimer.

Page 237 9697 n'a pas reçu de boîte à film en 1933 et a permuté de numéro avec la 9708.

Page 239 9709, supprimer « portes frontales supprimées »

Page 247 La 9725 n'a jamais eu de boîte à film.

Page 251 Supprimer Bruges après 9829.

Page 252 Photo 232, mettre auteur J. Cohn en juillet 1954.

Page 268 **1ere ligne, remplacer « comme les 9880 à 9895 » par « comme les 9880 à 9899 »**

Affectation : remplacer Lierse par Lierre.

Mise hors inventaire : septembre 1955, remplacer « 9909 » par « 9907 ».

Page 272 La 9938 reçut, fin 1965, la flèche de la 9930 (cette dernière étant officiellement déclassée seulement en 1972). En 1970, la flèche passera de la 9938 à la S.10202.

Page 274 La 10012 a été peinte en vert et servait au dépôt d'Onoz.

Page 277 9306, lire : 1956 Bruxelles motrice de service, recevra plus tard une livrée brune.

9324 **1ere ligne**, lire SNCV Hasselt.

Page 278 9822 supprimer une fois : 1955 06 hors service.

Page 280 9838, ajouter : 1956, transférée à Boussu, n'y a jamais roulé, 1958 à Jumet pour démolition.

Page 281 La 9841 n'a jamais été peinte en brun et est restée crème jusqu'à la fin.

Les 9846 et 9847 n'ont pas été affectées à Louvain en 1955 et sont restées à Bruxelles, donc supprimer du tableau la mention « Louvain dans la 3eme ligne ainsi que la mention retour Bruxelles de la ligne suivante ».

Page 282 9855 et 9856, supprimer la mention « Gros Tilleul ».

Page 283 **et 284** Affectation des **9860 à 9862, remplacer « en service banlieue de Charleroi » par « affectée au capital du réseau de Tournai »**, 9863 à 9869, **affectée** au capital du groupe du Hainaut.

Page 287 9918 1958 09 lire « déclassé officiel »

Page 288 9925 se trouvait déclassée au dépôt de Gosselies en juillet 1960.

Page 289 9935 1958 09 modifier « renumérotée 9937², peinte en vert pour les manoeuvre à l'atelier de Jumet. 1972 10, supprimer la ligne commençant par « Le châssis à servi ... 51703 ». Ce 51703 a en fait été construit sur un châssis de motrices de la série 9689 à 9694.
9937 supprimer « Voiture VT en vert ».

Page 292 Ce n'est pas la 10114 qui fût exposée à l'Exposition universelle de 1935 mais la 10125, ce qui expliqua sa mise en service tardive.
Description du véhicule original : **avant dernière phrase du 2eme §, ajouter** le frein Pieper sera, à une certaine époque, démonté à Liège.

Page 293 Après bien des recherches, la 10112 conservée est l'ex 10125 et non la 10115. La raison de cette permutation de numéro entre 10112 et 10125 ne nous est pas connue mais cette pratique fut appliquée plusieurs fois aux vicinaux pour des questions d'assurance.
Dans l'historique, la 10121, après son retour à la SNCV fut rapatriée à Liège pour réparation (et non affectée à la ligne Eupen-Verviers) avant d'être en service sur la ligne de Bassenge ou elle entra en collision avec la 9768 et non 9765.
Déclassement : octobre 1959, remplacer 10125 par 10125²
Avant dernier paragraphe : remplacer « la motrice 10115 » par « la motrice 10125 »
Dernière ligne : ajouter après « à Eupen » comme la 10113.

Page 300 : « Séries 9310 à 9320 +9336 » à remplacer par « Séries 9310 à 9312, 9315 à 9320 + 9336 » et le total est ramené à 26 motrices.

Page 301 Photo 275, l'auteur est J. Mérédith et non J. Cohn et la photo est datée du 11/9/1951.

Page 304 Origine et immatriculation : ce ne sont pas cinq mais six voitures qui composent cette série. L'adjudication est de 1930 et non 1934.

Page 305 Modifications et historique : ces motrices circuleront sur toutes les lignes du réseau urbain de Bruxelles et pas seulement sur le « Z » et « O » comme indiqué.

Page 307 Origine et mise en service : remplacer la première phrase par « De construction neuve par l'atelier SNCV de Cureghem en reprenant quelques pièces utiles de véhicules déclassés. Une de ces rames (9001) a reçu un numéro déjà utilisé.
Description : **ajouter à la fin du 2eme §** le frein à air est de marque Knorr. Plus tard, le couplage SNCV fut remplacé par une barre rigide et le frein Westinghouse leur fut appliqué mais ne commandait pas les sablières.

Page 320 Photo 29**9 et non 298**, c'est 3barré et non un 3.

Page 322 Photo 304 : lire « 9086 » au lieu de « 9085 ».

Page 324 Photo 308 : supprimer « tri-bissel »

Page 328 Photo 316 : supprimer « avec nouvelle caisse ».

Page 330 Photo 319, le lieu est Mont sur Marchienne Place.
Photo 320, l'avenue Churchill à l'époque s'appelait avenue Longchamps.

Page 334 Photo 324 : remplacer « place Van Den Heuvel » par « carrefour Vandenneuvel »