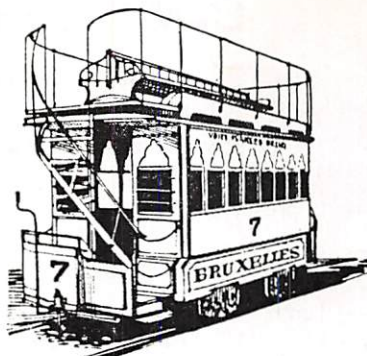


TRAM MAGAZINE



BULLETIN D'INFORMATION

INFORMATIEBLAD

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

Périodique trimestriel

Driemaandelijks tijdschrift

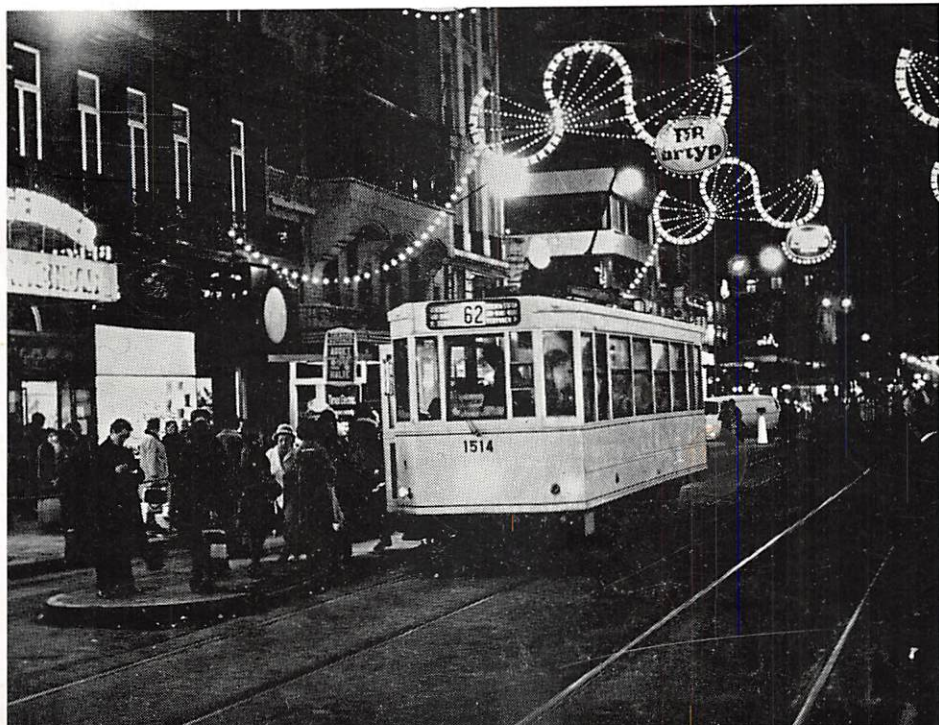
3^{me} année — N° 12

1978

Prix : 70,— F.

3^{de} jaar — Nr 12

Prijs : 70,— F.



Editeur responsable : W. HOSTE, rue F. Nansen 34/7 — 1070 Bruxelles
Verantw. uitgever : W. HOSTE, F. Nansenstraat 34/7 — 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, Rue Fridtjof Nansen 34 Bte 7 — 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.

Le tramway de Péruwelz - Bonsecours

par : Mlle S. PHILIPPART
Mr. A. DE PRETER

A la fin du siècle dernier, la Belgique vécut la réalisation de plusieurs lignes de tramway à traction chevaline.

Aussi réalisa-t-on au littoral plusieurs liaisons, telles Knokke-Le Zoute et Adinkerke-La Panne ; dans la province du Hainaut c'est la liaison Péruwelz-Bonsecours située près de la frontière française qui vit le jour.

Chaque réseau comprenait une seule ligne établie pour joindre deux agglomérations voisines et complémentaires.

Le parcours à voie unique, posée dans les rues principales, s'étendait sur 2 à 3 km environ.

Dans les trois cas c'est au départ d'une gare de chemin de fer que la ligne était établie, pour desservir l'agglomération en bordure du littoral et à Péruwelz pour desservir Bonsecours possédant une basilique dressée à la frontière française, bien connue pour ses pèlerinages et pour les commerces variés établis aux alentours.

HISTORIQUE DE LA LIGNE

C'est le 27 février 1880 que la concession de la dite ligne fut acquise, le document fut signé par le bourgmestre Ed. SIMON et Eugène NICAISE secrétaire communal, les concessionnaires étaient François DELATTRE et Edouard PILVERDIER.

Le voyage inaugural eut lieu le 30 mai 1880 à 3 heures de l'après-midi.

Le parcours se développe sur 2 km et demi environ et se divise en sections :

Gare de Péruwelz - Eglise - Bas Coron (ou Allée Verte) - Bonsecours où le terminus est établi au bas de la côte menant à la basilique.

Le succès de l'initiative paraît assuré, dès 1882 on ajoute une voitude de 1^e classe. Pour voyager à bord de celle-ci le prix du parcours s'élève à 50 centimes.

Toujours soucieux d'améliorer le trafic on tenta en 1884 de faire rouler un tram à vapeur mais l'étroitesse de la rue du Moulin empêche de concrétiser pareil projet, l'essai ne fut point concluant.

NOTRE COUVERTURE :

Atmosphère de fin d'année dans le centre ville (Photo W. Hoste - décembre 1975)

ONZE VOORPAGINA :

Eindejaars atmosfeer in het centrum van de stad (Foto W. Hoste - december 1975)

Aussi la traction chevaline se poursuit-elle et les photographies nous montrent du côté de Bonsecours plusieurs voitures en attente du départ avec un équipage de trois chevaux pour faire face à l'afflux de voyageurs. Un horaire daté de 1900 annonce huit départs quotidiens depuis Bonsecours, mais les anciens se souviennent des jours de fêtes où les départs étaient plus nombreux avec les équipages se croisant à l'évitement disposé à mi-parcours.

« Les jours de grande affluence n'étaient pas rares alors le tram descendait bien vite et remontait encore plus vite. Souvent il fallait deux équipages. Les chevaux étaient habillés d'un fin drap bleu roi délicatement nuancé par la pluie et le soleil ; une frange rouge à duets de loup bordait le manteau. Autour du collier des grelots de cuivre tintaient joyeusement. En été, on remplaçait le drap par un filet à larges mailles, un petit chapeau de paille libérait les oreilles gardant le front à l'ombre.» ... (1)

Il fallait, en effet accueillir les dimanches d'été, les pèlerins arrivant par centaines à la gare de Peruwelz. Tous les équipages disponibles attendaient devant la gare, du personnel de renfort avait été convoqué.

A l'arrivée des voyageurs, les équipages se mettaient en route vers la basilique en se suivant à courte distance sans respecter l'horaire ni la différence de classes (classe unique).

Chaque voiture était tirée par deux chevaux ou par trois lorsqu'une voiture supplémentaire était attelée en remorque à la première.

Malgré cela, tout le monde ne pouvait trouver place et les pèlerins faisaient le parcours à pied, du moins en partie, car les voitures étaient prises d'assaut lorsqu'elles revenaient à vide.

Alors on improvisait la manœuvre pour rebrousser chemin en attelant les chevaux à l'autre extrémité.

Le temps s'écoule ; à partir de 1900 les concessionnaires de l'exploitation sont les frères François et Mederic DELATTRE, en 1909, nouvel associé : Monsieur LA BOUVERIE qui reste seul jusqu'à la clôture de la ligne.

On tente à cette époque un accord avec une société d'électricité pour envisager de faire circuler un tram électrique ; mais en cette veille de guerre l'accord ne se fera pas.

En effet, dès 1914 hommes et chevaux sont appelés à d'autres tâches moins pacifiques et la navette n'est plus assurée. Le matériel est remis pour peu de temps car le tramway allait être réquisitionné par l'armée allemande pour servir au transport des blessés vers l'Institut des Maristes transformé en hôpital.

Pour l'atteindre, un embranchement avait été posé par l'armée depuis le tournant du chemin de Blaton (Allée Verte). Après les hostilités en 1918 on renonça à rétablir le service régulier par tramway bien que la ville et le réseau fussent demeurés intacts. Une ligne d'autobus privée fut établie par la famille Vivier, plus aucune initiative n'étant apparue de la part des concessionnaires des tramways ou de leurs descendants.

Dans le courant des années 1923-1924 on procéda au démontage et à l'enlèvement des voies effaçant ainsi toutes traces de ce sympathique moyen de transport qui avait fonctionné pendant 34 années à titre de service public (38 années si l'on ajoute les années de guerre).

*
**

Aux archives communales nous avons retrouvé un exemplaire de l'horaire imprimé (format 26,5 x 20 cm) daté du 25 janvier 1900. (2)

Nous en reproduisons le texte dans son intégralité.

Hormis les dimanches d'été cet horaire était ponctuellement respecté d'après les souvenirs des témoins.

En revanche, les receveurs étaient particulièrement larges pour percevoir le prix du parcours, les enfants voyageaient pour rien.

TRAMWAY PERUWELZ - BONSECOURS

DEPARTS DE PERUWELZ

| | | |
|-------------------------------|----------|-------|
| Après l'arrivée des Trains de | 8 h. 39 | Matin |
| " " " " " | 10 h. 4 | " |
| " " " " " | 12 h. 16 | Soir |
| " " " " " | 1 h. 10 | " |
| " " " " " | 2 h. 40 | " |
| " " " " " | 4 h. 15 | " |
| " " " " " | 6 h. 15 | " |
| " " " " " | 8 h. 7 | " |

DEPARTS DE BONSECOURS

| | | | |
|-----------------|----------|----------------|---------|
| MATIN | 7 h. 45 | SOIR | 2 h. 15 |
| " | 7 h. 45 | " | 3 h. 50 |
| " | 11 h. 50 | " | 5 h. 30 |
| " | 12 h. 35 | " | 7 h. 25 |

PRIX DES PARCOURS ... VOYAGEURS

| | |
|--------------------------------------------|------------|
| De Péruwelz à Bonsecours | 0,25 cent. |
| De Bonsecours à Péruwelz | 0,25 cent. |
| Chacune des sections du parcours | 0,10 cent. |

Péruwelz, le 25 janvier 1900

Le Secrétaire,
L. DUGARDIN

Le Collège des Bourgmestre et Echevins,
Ed. SIMON

Les voyageurs devront présenter leurs coupons à toute réquisition, sous peine de payer à nouveau. Toute section entamée est considérée comme parcourue en entier. — Les enfants en-dessous de 4 ans tenus sur les genoux seront transportés gratuitement, de même que les paquets peu volumineux, susceptibles d'être portés sur les genoux sans gêner les voisins. — La perception des taxes sera faite indistinctement et sans aucune faveur. — Sauf dans les courbes, le Tramway arrête à la demande des voyageurs, à n'importe quel endroit du parcours.

S'adresser pour traiter les abonnements, ainsi que pour le louage des voitures et les camionnages particuliers, chez les concessionnaires.

Médéric et François DELATTRE, à PERUWELZ

BUREAU : Petite Place ou Place Deflinnes.

Caractéristiques de la ligne

La ligne avait été établie à l'écartement de 1 m. 44.

La longueur du parcours était de 2.425 mètres après avoir été quelque peu raccourcie du côté de Bonsecours.

En effet, au début de l'exploitation le tram allait tourner dans la propriété de l'Hôtellerie de l'Arbre-Vert exploitée par un des concessionnaires ; Mr. Pilverdier.

Facilité peu appréciée des aubergistes et cabaretiers voisins qui dès 1884, ont réclamé non pas pour la manœuvre du tramway, mais parce que celle-ci attirait trop facilement une clientèle à l'Hôtellerie du concurrent. Les deux activités de Mr. Pilverdier étant devenues trop complémentaires, le tramway dut renoncer en 1892 à tourner dans la cour de l'Arbre-Vert.

Du côté de Péruwelz la ligne se terminait par une fourchette devant la gare. Un évitement existait à la Verte Chasse pour le croisement des véhicules.

Entre cet évitement et Bonsecours la voie était établie sur le côté gauche de la chaussée.

Le parcours devait comporter un passage difficile, car les archives nous rappellent que le tram devait ralentir à 30 m. de part et d'autre de la rue du Moulin, actuelle rue Albert 1^{er} fort étroite jusqu'en 1888.

Le dépôt, la remise et les écuries de la ligne étaient établis à l'angle de la place Deflinnes - rue Duez et rue Tondreau - à Péruwelz.

D'autres lignes de transport en commun furent établies dans la région. D'abord la ligne de Chemin de fer Tournai - Mons avec un embranchement vers Leuze qui permettait la correspondance vers Bruxelles.

La gare actuelle fut inaugurée en 1898, une ancienne gare a été démolie à cette occasion.

De l'autre côté de la gare, une ligne vicinale établie depuis Tournai aboutissait en impasse à Péruwelz.

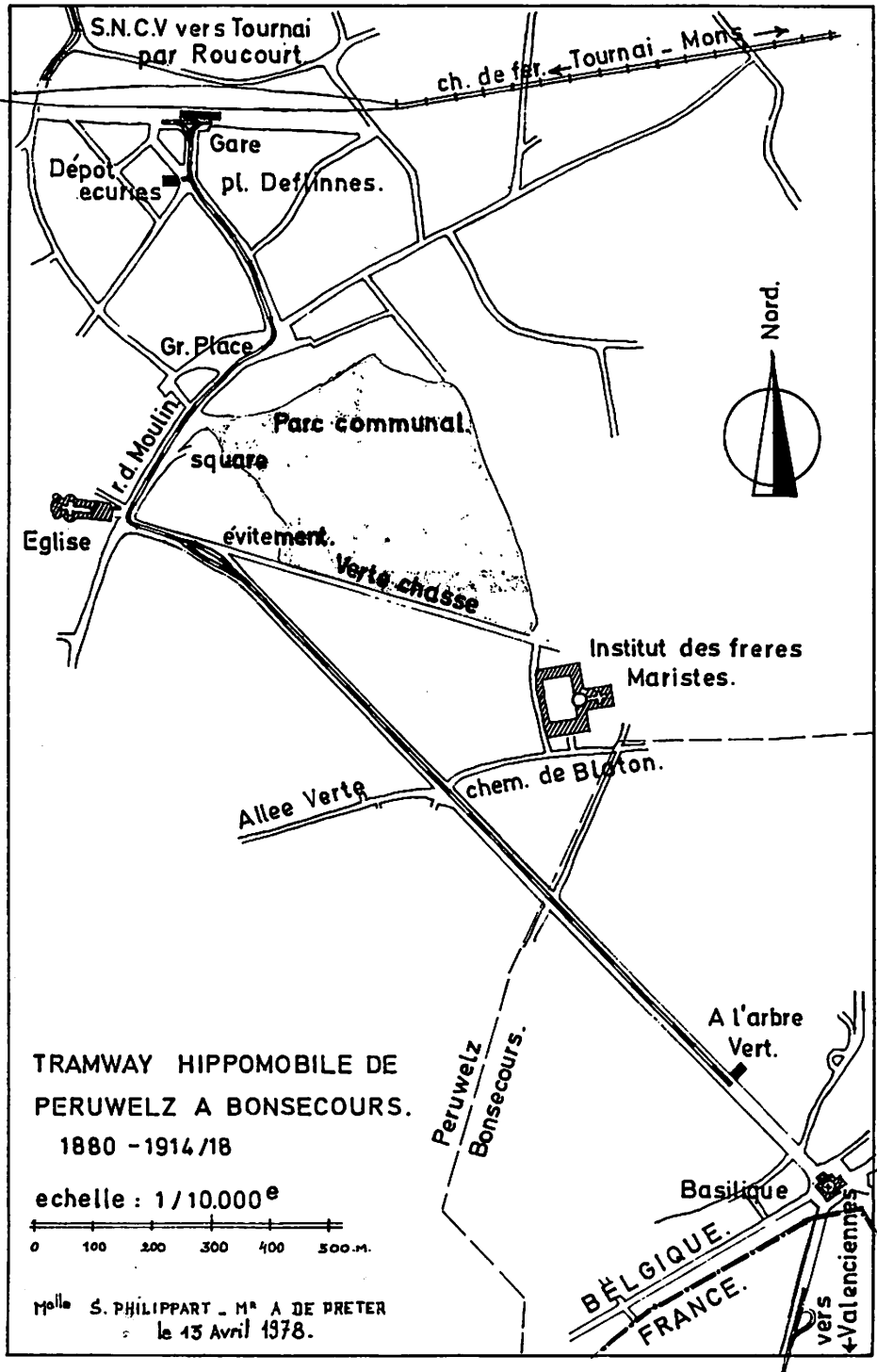
Ce tramway a fonctionné en traction vapeur jusqu'après la première guerre, ensuite en traction diesel.

Pendant la deuxième guerre des locomotives à vapeur sont réapparues sur la ligne.

A la fin des hostilités, la résistance ayant fait sauter un pont sur le canal, les voyageurs devaient atteindre par leurs propres moyens, la commune voisine de Roucourt où le parcours du vicinal était limité à la place communale.

Cette situation perdura jusque dans l'après guerre et la ligne fut remplacée par des autobus en 1952.

Au delà de la Basilique de Bonsecours, donc au delà de la frontière, aboutissait le tramway de Valenciennes. Etabli en site propre sur le côté droit de la route en venant vers la Belgique, le tramway dessinait sa boucle terminale au pied de la butte qu'il renonçait également à gravir.



Fonctionnant à la vapeur, cette ligne avait été électrifiée vers 1922. Rappelons que cette ligne appartient à l'un des derniers réseaux français, fermé en 1966. L'Amutra eut l'occasion de faire un voyage d'adieu précisément au départ de Bonsecours.

Les voies ont été démontées en 1975.

C'est la motrice n° 13 qui après son dernier voyage depuis Bonsecours en juillet 1966 regagna le dépôt Bd. Hapignies à Valenciennes. Le 18 décembre 1974 elle a effectué son ultime voyage chargée sur une plateforme roulante à destination du Musée de Saint-Mandé (banlieue Sud de Paris) où l'on peut aller l'admirer. (3)

Caractéristiques des véhicules

Les véhicules étaient des voitures ouvertes type balladeuses, d'autres étaient des voitures fermées avec banquettes longitudinales, les voyageurs étant assis face à face, plate-formes ouvertes aux extrémités.

Il y avait donc deux modèles de voitures, deux exemplaires de voitures ouvertes réservées au trafic d'été et six exemplaires de voitures fermées. Le parc comprenait au moins un véhicule de 1^e classe. Les voitures étaient bidirectionnelles, au terminus il fallait changer l'équipage et l'atteler à l'autre extrémité de la voiture.



La largeur des véhicules était de 2 m environ quant à la longueur, elle devait varier, on compte en effet des véhicules avec 4 fenêtres latérales, d'autres avec 5, certaines voitures possédaient un lanterneau dans la toiture, d'autres pas. C'étaient donc des fabrications artisanales de modèles faits à la pièce.

De conception simple, d'aspect rectiligne, retenons au point de vue décoration dans l'esprit de la belle époque, les accessoires tels les lanternes disposées pendant l'hiver, l'une à l'avant du véhicule, l'autre à l'intérieur. Egalement quelques fers forgés, telles ces équerres d'angles destinées à supporter le porte-à-faux de la toiture de la plate-forme.

La couleur des véhicules a varié au cours des années, les mémoires se souviennent de couleurs vertes ou brunes, toujours foncées.

Mais c'est dans le domaine de la publicité mobile que ce tram semble avoir pris une initiative d'avant garde. Grâce aux cartes postales, nous avons pu lire sur une des plate-formes une publicité vantant les qualités d'une marque de lessive vers 1900-1905

« D. THOMSON Savon poudre marque « LE CYGNE »

« Le meilleur, le plus économique des Modes de Lavage ».



Les archives nous apprennent que la recette d'exploitation de la ligne s'élevait en 1897-1898 à 16.886,45 frs de l'époque. Quant aux frais généraux il s'élevaient à 720,— frs pour la nourriture des chevaux et le salaire des 3 employés.

L'entretien des voitures et les réparations des voieries coûtaient 6.511,60 frs. (2).

Vers 1923 les très jeunes élèves de l'école moyenne de Péruwelz voient sur la place Deflinnes une des voitures hors d'usage que l'on pousse pour libérer le dépôt sur les pavés de la place vers une destination inconnue.

Peut-être s'agit-il du véhicule qui transformé en cabane a été immobilisé dans une propriété de Bonsecours.

Péruwelz - Bonsecours aujourd'hui

Disposé à l'écart des grands centres urbains Péruwelz-Bonsecours a échappé aux grands bouleversements immobiliers.

Aujourd'hui l'on peut encore faire le parcours du tramway à pied en empruntant les rues, places et carrefours bordés des maisons bourgeoises qui subsistent toujours.

Deci, delà, les noms des rues ont changés, l'asphalte a remplacé les pavés, les arbres du parc sont devenus centenaires. A une extrémité du parcours, la gare monumentale est toujours dressée et à l'autre la basilique magnifie toujours la perspective de l'avenue qui porte son nom.

Le dépôt remise de la place Deflinnes s'est transformé en magasin de meubles après avoir aménagé les vitrines nécessaires.

Quant à l'Hôtellerie de Mr. Pilverdier elle s'est transformée en institut d'hydrothérapie géré par le beau-fils du concessionnaire.

En face on peut encore lire sur la façade d'un café « Café du Tram » ; bel exemple de toponymie après que 65 années se soient écoulées.

Documentation — Bibliographie

Article rédigé avec la collaboration du Centre Culturel de Péruwelz.

- 1) « Péruwelz Bonsecours en cartes postales anciennes » 75 pages, format 21 x 15 cm par S. Philippart.
- 2) Source : les Archives communales. Nous remercions Mr. le Bourgmestre de nous avoir autorisé à consulter les archives communales.
- 3) « La Vie du Rail » hebdomadaire n° 1485 du 23 Mai 1975, page 50.
- 4) Illustrations : cartes postales anciennes collection de l'auteur.
- 5) Plan dressé d'après la carte militaire à l'échelle 1/10000e, ref. Péruwelz 44/4

Errata :

Tram Magazine n° 10 : Nous avons finalement eu la chance d'identifier le photographe du cliché paru page 22. Il s'agit de notre ami Mr. Robert Temmerman, nous le remercions pour les précisions qu'il nous a fournies.

Tram Magazine n° 11 : Pour les motrices 9000. Une voiture 9000 est restée programmée pour la desserte de la ligne 22. Toutefois on a pu voir plus d'une 9000 sur cette ligne. En principe depuis le début du mois de décembre ce serait terminé, mais il est toujours possible de voir circuler une ou plusieurs motrices 9000.

Tram Magazine n° 11 : page 30. La rampe d'accès dont il est question est prévue pour le tram rapide et non pour le dépôt Teichman qui sera établi dans un endroit relativement proche du pont lui-même.

Lyon et l'avenir du rail

(suite et fin)

W.H.

A la fin de la première guerre mondiale, l'O.T.L. n'arrive plus, comme de nombreux réseaux français, à faire face financièrement à ses obligations. Aussi, pour la première fois en 1924, une convention prévoit une participation de la ville qui permet, en apportant l'équilibre financier, de reprendre la modernisation du réseau de tramways. Celui-ci connaît son apogée en 1927 : il s'étend alors sur 286 km de lignes et transporte 155 millions de voyageurs.

Les premiers autobus font leur apparition en 1924, ainsi d'ailleurs que la concurrence de l'automobile et des autocars privés ; en 1932 ont lieu les premières substitutions routières sur les lignes de banlieue, commencement du long déclin des transports publics.

En 1935, après une éclipse de près de 30 ans, le trolleybus réapparaît à Lyon et remplace les tramways de Francheville et de Sainte-Foy au départ de Saint-Just. Immédiatement c'est le succès qui va permettre une extension de ce mode de transport.



*Rame prototype en tunnel, à l'entrée de la station Cusset
(Photo Semaly - Studio Villeurbanais, janvier 1977)*

*Prototypestel in de tunnel aan de inkom van het station Cusset
(Foto Semaly - Studio Villeurbanais, januari 1977)*

La seconde guerre mondiale interrompt tous les projets. En 1941, à l'expiration de la concession de l'O.T.L., la ville et le département du Rhône, associés en un Syndicat des Transports en Commun de la Région Lyonnaise, signent un contrat d'affermage à l'O.T.L. qui, son avenir étant assuré, établit un plan de modernisation : les 5 ou 6 lignes les plus importantes seront maintenues en tramways et modernisées, le trolleybus assurant l'exploitation du reste du réseau. Mais, à la fin de la guerre, les idées ont évolué et, dans le plan de rénovation présenté à ce moment, le tramway n'a plus sa place. Sur la plupart des lignes sont introduits des trolleybus, sur les plus faibles des autobus. La disparition du tramway est effective en 1956, date à laquelle le réseau compte 21 lignes de trolleybus, 19 lignes d'autobus et 4 funiculaires. 172 millions de voyageurs sont transportés dans les 370 trolleybus et 250 autobus.

A partir de 1960, le trolleybus commence à connaître le même sort que le tramway : il gêne le développement de l'automobile car ses lignes aériennes sont un obstacle aux différentes déviations imposées par les travaux routiers. De plus, une hausse brutale des tarifs de l'énergie électrique et la nécessité de renouveler une grande partie du matériel — alors que les constructeurs français ont abandonné, faute de commandes, la construction des trolleybus — a précipité le mouvement. Alors, dans l'indifférence quasi-générale, on le remplace petit-à-petit par l'autobus, même sur les lignes urbaines où les tracés sont pourtant stabilisés.

En 1967, il n'y a plus que 11 lignes de trolleybus, en 1970, 6. En 1973, le réseau compte 46 lignes d'autobus, 6 lignes de trolleybus, 3 funiculaires dont un en cours de transformation en crémaillère. Le nombre de voyageurs transportés par les 595 autobus, les 136 trolleybus et les funiculaires, en baisse constante, n'est plus que de 154 millions, accusant une régression de 2,8 % par rapport à l'année précédente.

LE METRO

Origine

L'idée de créer un métro à Lyon n'est pas neuve. Déjà en 1900 un projet propose de construire 2 boucles tangentes desservant l'une, l'ouest de Lyon, l'autre l'est.

En 1943, un projet plus précis voit le jour ; il comporte 2 possibilités : soit un réseau de tramways, souterrains dans le centre et en surface à l'extérieur, soit un réseau de 3 lignes de métro de type parisien, mais ce projet reste sans suite.

On reparlera du métro à partir de 1962 et l'association Lyon-Métro voit le jour en 1964. Toutes les familles de transports urbains, classiques ou plus ou moins révolutionnaires sont étudiés, mais ces derniers sont rapidement écartés pour n'être pas parvenus au stade de l'exploitation commerciale.

La formule semi-métro est rapidement abandonnée, en partie à cause de la mauvaise image de marque du tramway qui a laissé à Lyon le souvenir de véhicules vétustes, et surtout parce qu'il n'y a pas de rues assez larges pour permettre l'implantation correcte d'un site propre.

La solution du type R.E.R. est examinée plus sérieusement car l'infrastructure ferroviaire dans Lyon est particulièrement dense, mais elle est également écartée car la banlieue est peu développée et les lignes S.N.C.F. ne coïncident pas avec les axes d'urbanisation.

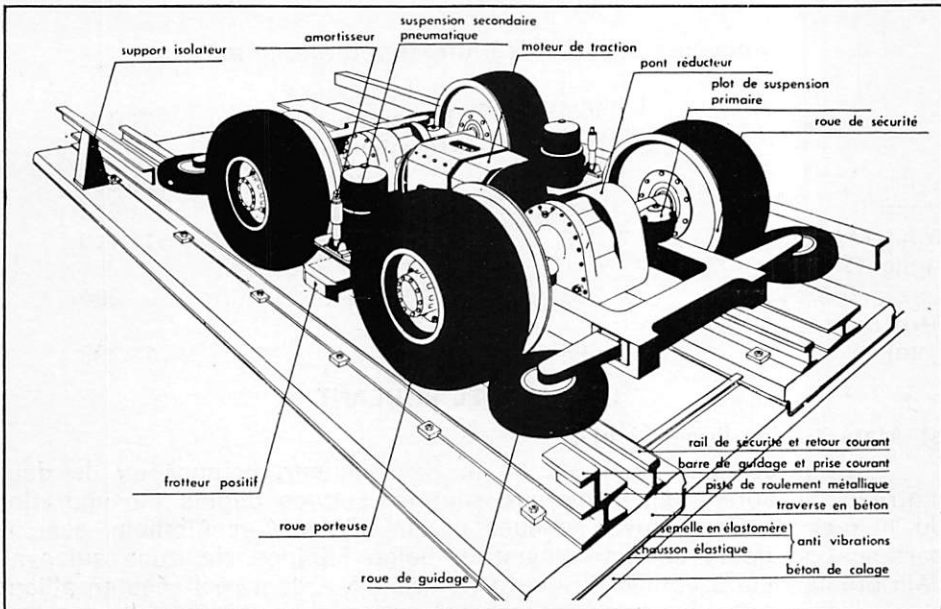
Le métro classique s'impose donc par élimination. A la fin de 1970 les études de matériel commencées dès 1964 par la R.A.T.P. et continuées par la SEMALY sont assez avancées pour que cette dernière lance avec la SOMICA de Marseille une préconsultation auprès des constructeurs. (SOMICA : Société Marseillaise Mixte Communale d'Aménagement et d'équipement)

Le matériel sera identique pour Lyon et Marseille ce qui doit sensiblement diminuer le coût unitaire de chaque élément.

Mais ce que Munich et Nuremberg ont réussi, Lyon et Marseille ne pourront le réaliser et ces 2 villes, à la demande du Ministre des Finances qui voit peut être là le moyen de gagner une année budgétaire, lancent séparément un appel d'offres (on se croirait en Belgique).

Le système fer qui a pour avantage d'être moins cher (5 %), moins compliqué pour le bogie et la voie, moins haut donc moins contraignant pour le génie civil et de réserver l'avenir en cas de prolongement en surface, est envisagé.

Le pneu quant à lui présente l'avantage de supprimer toutes les vibrations, avantage très important, car la 1^{ère} ligne sera construite immédiatement sous la chaussée, le tunnel se trouvant fréquemment en contact avec les fondations des immeubles dans les rues étroites.



L'absence de vibrations, ainsi que de très fortes pressions de la R.A.T.P. incitent les responsables de Lyon à opter pour cette technique malgré l'intérêt du roulement sur fer, dont on sait pourtant atténuer les vibrations par une pose de voie appropriée.

Ce choix interdit dorénavant tout tracé en surface avec traversée à niveau, donc toute infrastructure relativement légère, de même que tout emprunt de lignes S.N.C.F. Par le coût de son infrastructure le métro voit son champ de desserte limité à une zone déjà entièrement urbanisée ; on a renoncé à l'effet structurant d'une ligne en site propre sur l'urbanisation des banlieues

LES INFRASTRUCTURES DE LA PREMIERE LIGNE

La première ligne comprend la ligne A, reliant Perrache à Bonneville, la ligne B en antenne de Charpenne à la Part Dieu, et la ligne C obtenue par le prolongement de la crémaillère Croix Rousse - Croix Paquet jusqu'à la station Hôtel-de-Ville. Lors de la mise en service de la galerie de 400 m permettant d'atteindre la station Hôtel-de-Ville, la station terminus où débute la crémaillère a été supprimée.

Les stations, au nombre de 13 sur la ligne A (interstation moyenne de 740 m) et de 3 sur la ligne B, ont comme caractéristiques communes, des quais de 3 à 4 m de largeur et de 71 m de longueur, pouvant accueillir quatre voitures. Leur allongement ultérieur à 110 m pour des rames de six voitures a été prévu. A l'exception de Cusset et Brotteaux, les stations ne comportent pas de mezzanines et l'accès aux quais, à une profondeur de 4,50 m, se fait directement de la rue par des escaliers fixes ; des escaliers mécaniques seront utilisables pour la montée.

Il est à noter, que la consistance particulière du sous-sol lyonnais a imposé la construction du métro au plus près du sol, donc en règle générale en suivant la voirie existante.

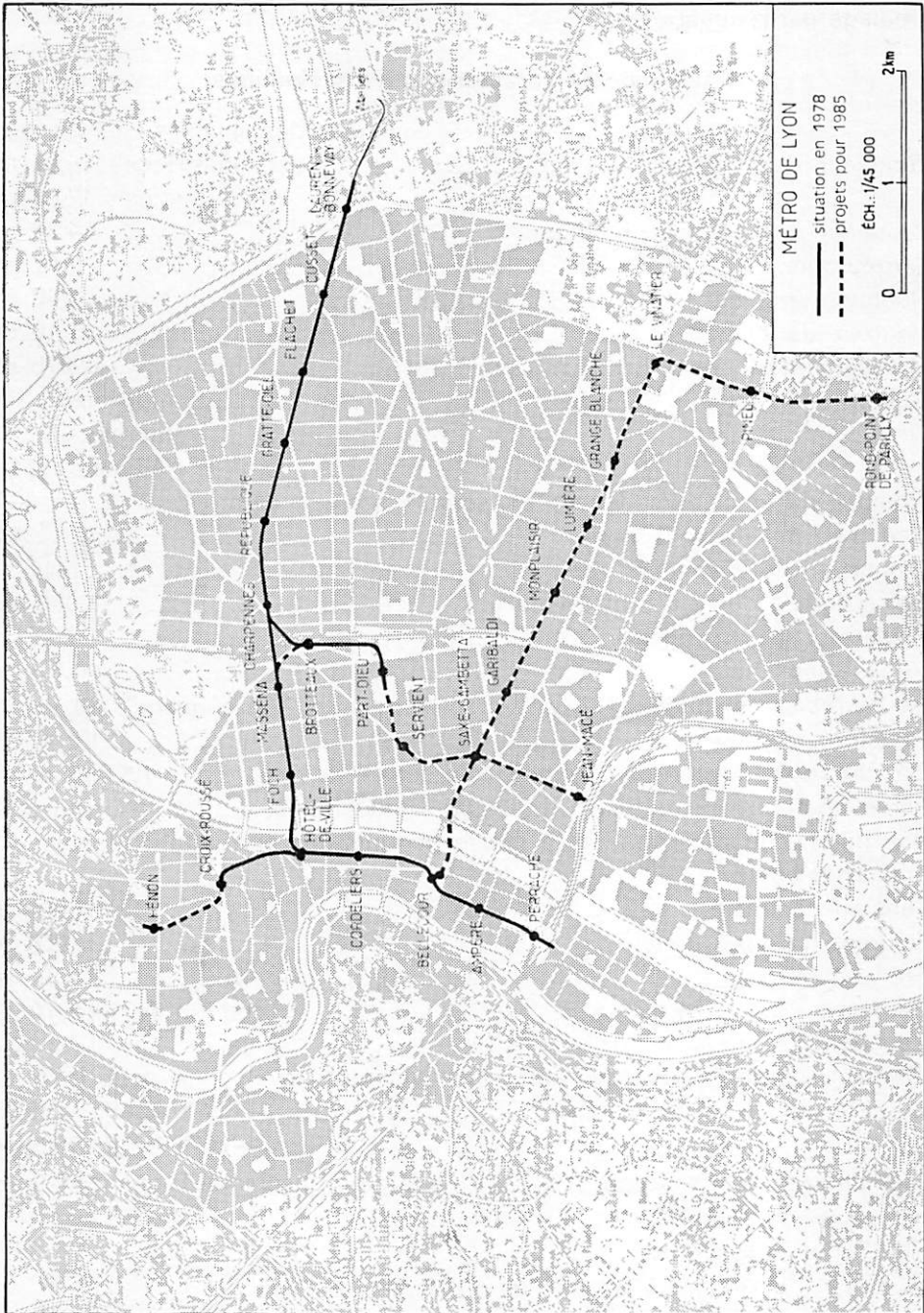
Longueurs exactes des infrastructures en mètres

| LIGNES | Longueur commerciales | Longueurs Technique en + (terminus, etc. . . | TOTAL |
|--------------------------------------|-----------------------|----------------------------------------------|--------|
| Ligne A | 8.079 | 1.426 | 9.505 |
| Ligne B | 1.339 | 275 | 1.614 |
| Total Métro | 9.418 | 1.701 | 11.119 |
| Ligne C (crémaillère) au titre métro | 280 | — | 280 |
| Total | 9.698 | — | 11.399 |

LE MATERIEL ROULANT

a) Matériel des lignes A et B

Vingt et une rames de 54 m de longueur, composées de deux motrices encadrant une remorque sont en service depuis l'inauguration du 1^{er} mai 78. Ces rames, conçues par la SEMALY et Alsthom, avec la participation de l'architecte industriel belge Philippe Neerman qui avait déjà été associé à l'étude du métro de Bruxelles, sont réalisées en alliage léger avec extrémités de caisses en polyester, comme à Bruxelles.



On a étudié pour ce matériel un nouveau bogie monomoteur à grand empattement et suspension secondaire pneumatique. Les rames, alimentés en courant continu 750 V, sont équipées de hacheurs et du freinage par récupération.

Tableau des caractéristiques techniques

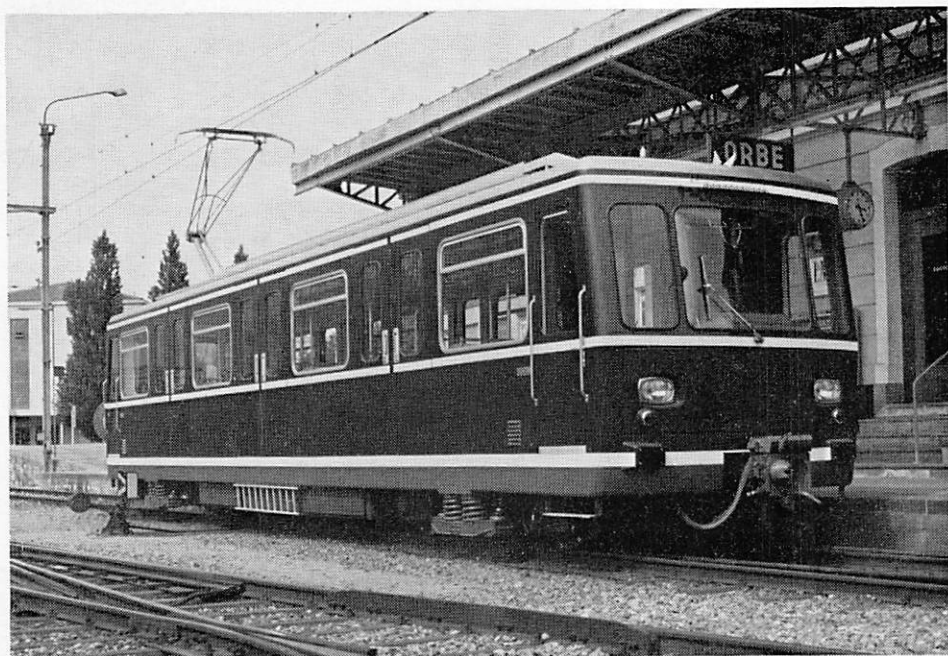
| | Longueur des caisses |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| Longueur des caisses | motrices : 18,07 m remorques : 17,63 m |
| Longueur de l'élément, hors tout | 54,37 m |
| Largeur hors tout | 2,87 m |
| Hauteur hors tout | 3,40 m |
| Hauteur du plancher | 1,10 m |
| Hauteur intérieure | 2,075 m |
| Nombre de sièges | motrices : 52 remorques : 56 élément : 160 |
| Nombre de voyageurs debout en service normal, élément | 224 |
| Nombre total de voyageurs | 384 |
| Proportion de voyageurs assis | 42 % |
| Masse totale de l'élément à vide | 78.000 kg |
| Poids mort par voyageur | 203 kg |
| Vitesse maximale | 90 km/h |
| Accélération moyenne | 1,2 m/s ² jusqu'à 30 km/h |
| Décélération moyenne | 1,2 m/s ² |
| Décélération moyenne en freinage d'urgence | 1,5 à 2 m/s ² |
| Par élément : 2 x 2 moteurs ALSTHOM, autoventilés, de 217 kW commandés par hacheurs à une seule phase par moteur, permettant l'isolement bogie par bogie. | |
| Tension nominale | 750 V |
| Courant maximal moteur | 650 A |
| Fréquence fixe | 600 Hz |
| Shuntage | continu de 10 à 70 % |
| Récupération avec moteur auto-exité | |
| Thyristors rapides (Alstohm-DRE, spécialement développés pour la traction) à hautes performances : | |
| | — 850 A eff, 1200 V |
| | — 550 A eff, 1900 V |
| Freinage par récupération (19 % de l'énergie consommée) et mécanique sur roues de sécurité | |
| Ventilation mécanique | |
| Eclairage fluorescent sous plafond « résille » | |
| Sonorisation interne et THF | |
| Attelages Scharfenberg aux extrémités. | |

L'accès à chaque voiture se fait par trois doubles portes louvoyantes coulissantes de 1,30 m de large, les sièges sont très confortables grâce à la largeur de caisse de 2,90 m et à leurs dossiers inclinés. Le conditionnement d'air n'a pas été retenu par mesure d'économie et seule une ventilation mécanique forcée est installée.

L'entretien du matériel s'effectuera aux ateliers de la Poudrette, à l'extrémité est de la ligne.

b) Matériel de la ligne C

La ligne C diffère des lignes A et B par son matériel à roulement fer, son mode de propulsion mixte adhérence et crémaillère, son alimentation par caténaire pour faciliter les prolongements ultérieurs au niveau du sol, son gabarit plus étroit — 2,65 m — résultant de l'existence du tunnel emprunté par l'ancien funiculaire Croix-Paquet - Croix-Rousse. Les deux automotrices qui la desservent ont été construites par S.L.M. à Winthertur, une troisième est achevée et sera livrée incessamment.



*Motrice SLM aux essais à Orbe avant son transfert. Ce véhicule sera numéroté MC 3
(Cliché SLM n° 80780033)*

*SLM motorwagen bij de proefritten te Orbe, vóór zijn overplaatsing.
Deze zal MC 3 genummerd worden (Cliché SLM n° 80780033)*

L'EXPLOITATION

Paradoxalement les trains circulent à gauche et se succèdent avec un intervalle minimal de 3 min. pour la ligne A, soit une capacité de 7.400 voyageurs par heure et par sens, et de 2 min. 40 sec. pour la ligne B, exploitée en navette. Cette capacité assez faible sera suffisante pour satisfaire les besoins estimés à 7.200 voyageurs à l'heure de pointe lors de la mise en service.

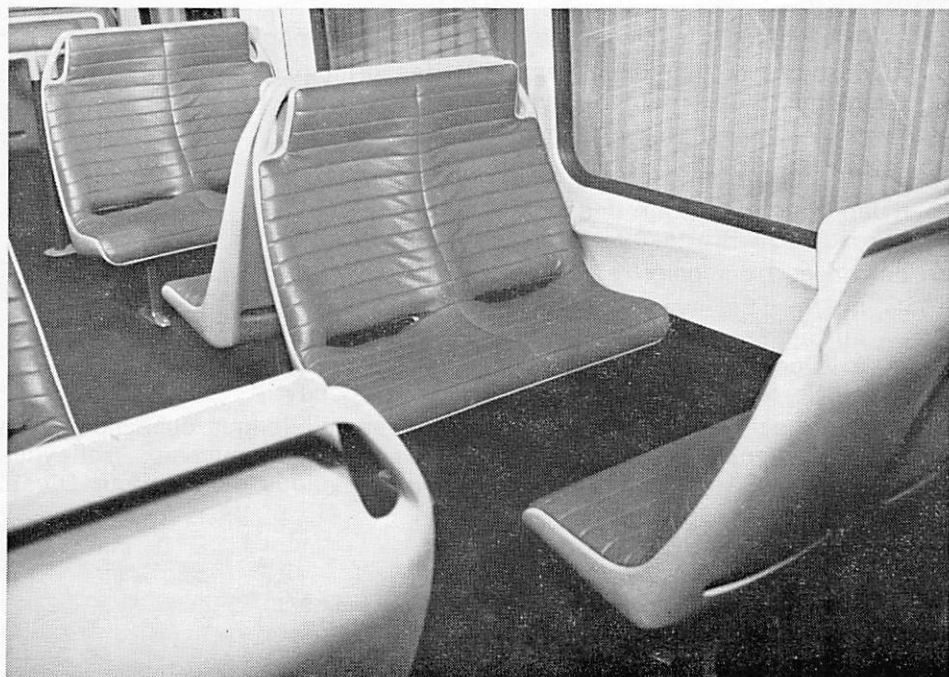
Lorsque le trafic augmentera, l'adjonction d'une remorque supplémentaire et la réduction de l'intervalle à 90 secondes permettront de porter la capacité à 20.000 voyageurs à l'heure, ce qui devrait suffire jusqu'en l'an 2.000. Aux heures normales, l'intervalle entre 2 trains sera porté à 6 minutes.



*Vue intérieure de la cabine de conduite (Photo Semaly - Platey, octobre 75)
Binnenzicht van de stuurpost (Foto Semaly - Platey, oktober 75)*



Voiture N° 517 derrière le voile en béton qui sépare les voies à l'intérieur de certaines stations (Photo Donnay de Casteau 1978)
Wagen nummer 517 achter de betonnen scherm die, in enkele stations de sporen scheidt (Foto Donnay de Casteau 1978)



Intérieur du compartiment voyageurs : vue générale des sièges (Photo Semaly - Platey, octobre 75)
Afdeling reizigers : algemeen zicht op de zitplaatsen (Foto Semaly - Platey, oktober 75)

L'AVENIR

En surface, les prochaines années verront le renouveau du trolleybus, amorcé en avril 1976 par le prolongement de la ligne 6 jusqu'à Montenuy sur 2 km et par la rénovation du matériel de cette ligne. D'importantes commandes de matériel trolleybus ont été lancées.

Cette reconversion au trolleybus découle d'études faites par les Transports en Commun de Lyon montrant que, malgré le prix plus élevé des véhicules — 450.000 FF au lieu de 290.000 FF (en 1975) — et la nécessité d'une infrastructure aérienne, les coûts d'exploitation sont voisins, pour les lignes importantes, de ceux des autobus.

Les avantages non financiers du trolleybus, tels que le silence et l'absence de pollution devraient entraîner une reconversion encore plus importante, surtout dans les zones piétonnes où les riverains s'opposent à toute circulation autobus, et qui sait débouchera peut-être sur la création d'antennes tramways.

Le 7^e Plan envisage également le prolongement en souterrain du métro à crémaillère, jusqu'à la station Hénon.

Notons que les 2 motrices ont été essayées avec succès en unités multiples fin 1975. La 3^e voiture qui sera bientôt livrée aura sa vitesse maximale en adhérence portée de 50 à 80 km/h en vue de la desserte projetée du plateau, qui nécessitera bien entendu des commandes complémentaires pour former des trains de deux voitures.

Les objectifs assignés au réseau prévu à long terme sont :

- la desserte complète du centre et des principaux pôles d'activité de l'agglomération en empruntant les axes les plus chargés.
- la desserte des axes principaux de peuplement.

A long terme le réseau sera donc constitué :

- d'une boucle centrale desservant le centre (Presqu'île - Brotteaux - Part-Dieu - Guillotière)
- de 4 axes principaux reliant le centre
 - au Nord-Est avec Villeurbanne et l'axe Décines - Meyzieu
 - au Sud-Est avec les Hôpitaux, Vénissieux et l'axe Corlas - Feyzin
 - à l'Ouest avec Saint-Jean, Vaise et La Duchère
 - au Nord avec le plateau de Caluire - Sathonoy

Tout ceci ne pourra bien sûr se réaliser qu'à longue échéance. Dans un proche avenir, Lyon prendra livraison de 110 nouveaux trolleybus BERLIET-CEM ER 100. Ces véhicules seront équipés d'un moteur Diesel d'autonomie.

Bibliographie

Revue des Transports urbains et régionaux n° 33 octobre 1975.

Le Métro de l'agglomération lyonnaise édité par la Semaly.

Métro information n° 6 mai 1976 édité par la Semaly.

Métro information n° 7 juin 1977 édité par la Semaly.

Le métro lyonnais et la qualité de la vie. Revue Technica n° 394, janvier et février 1977.

Clichés fournis par la Semaly, studio Broncolor, Platéy et Studio Villeurbanais ainsi que les usines SLM. Photos historiques sur les tramways de Lyon, Mr: Jacques Bazin.

Bijdragen tot de geschiedenis van de lijn Antwerpen - Hoogstraten - Turnhout (3)

door E. Keutgens

DE STELPLAATS ZURENBORG TE ANTWERPEN / BERCHEM (1885 - 1965)

2. De exploitatiegebouwen (2).

Het eerste stationsgebouw met open en gesloten goederenloodsen, gebouwd in 1885, had een lengte van 40 m en een breedte van 7 m. In april 1894 besloot men de goederenloods te verlengen met 9 m. Het werk werd toevertrouwd aan de heer Bruyninckx, aannemer te Borgerhout, voor de prijs van 1654 F (Marché Spécial n° 1 - Goedgekeurd op 5 juni 1894).

De aannemer diende met de vergrotingswerken te starten op 18 juni 1894 om ze een maand later te beëindigen. Hij kon echter niet starten, daar de exploiterende maatschappij de nodige spoorwijzigingen nog niet had doorgevoerd. Het spoor met de weegbrug stond gedeeltelijk in de weg en moest ingekort worden. De vergroting van de goederenloods was volledig uitgevoerd op 30 juli 1894. De weegbrug werd meer naar het midden van de stelplaats overgebracht.

Ingevolge de ingebruikname van het nieuw hoofdgebouw aan de Draakplaats werden de burelen van de directie van het eerste stationsgebouw in juni 1897 verbouwd tot magazijnen met een bureel voor de stationschef. Deze verbouwingswerken werden uitgevoerd door de heer Jac. Verdonck, aannemer-constructeur, Turnhoutsebaan 283 te Borgerhout (Marché Spécial n° 17. Goedgekeurd op 27 april 1897).

De goederenmagazijnen ondergingen in 1917 enkele wijzigingen, o.m. de sluiting met poorten van het open magazijn en in 1925 nog een toevoeging van een klein lokaal.

Dit laatste werk werd van 26 januari 1925 af uitgevoerd door de heer Emile Van Driessche, aannemer uit Lokeren, voor de prijs van 1895,50 F (Marché Spécial n° 118. Goedgekeurd op 15 januari 1925).

De definitieve oplevering had plaats op 12 maart 1925.

De metalen rijtuigenloods, de « Sardenendoos », kon 12 rijtuigen bevatten en stond aan de zuidkant van de stelplaats. Zij had volgens plan een totale lengte van 36,37 m en een breedte van 12,30 m.

Op 21 augustus 1896 kreeg de S.A. des Forges d'Aiseau te Aiseau de opdracht voor de overeengekomen prijs van 2.700 F deze loods af te breken en terug op te bouwen naast de reeds bestaande lokomotievenloods aan de oostkant van de stelplaats.

De heer Verdonck, aannemer uit Borgerhout, die de in 1896 en 1897 grote aanpassingswerken diende uit te voeren in de stelplaats ingevolge de verhoging van de spoorweg kreeg de bijkomende opdracht de grondvesten van de opnieuw op te richten loods te bouwen voor de prijs van 180 F. Van de gelegenheid werd gebruik gemaakt om de loods te vergroten met één spoor voor het plaatsen van 4 rijtuigen. De lengte van de loods bleef ongewijzigd, maar de totale breedte kwam hierdoor op 16,23 m. (Goedgekeurd plan nr 82 van 5 april 1897). Tevens werd de gesloten lichtkap van de loods voorzien van dakramen in gewapend glas.

Tijdens de maand maart 1897 werd een nieuwe kolenbunker in baksteen opgestrooken naast het bestaande magazijn in de omgeving van de lokomotievenloods. De ministeriële toelating werd hiervoor verleend op 5 april 1897 (Goedgekeurd plan nr 81).

De kolenbunker had een lengte van 18 m en een breedte van 6 m en was voorzien van twee toegangsdeuren. Het eerder gebruikte kolenpark naast de lampenplaats en in de omgeving van de watertoren werd aangepast om dienst te doen als schrijnwerkerij. Dit gebouwtje, samen met de lampenplaats en de watertoren, werd in 1927 afgebroken. Enkel de watertoren werd terug opgericht aan de kop van de ladingskaai voor straatmest.

Met het oog op de indienststelling van electrisch materieel en de electrificatie van de lijnen Antwerpen - Schilde en Antwerpen - Wommelgem had op 21 mei 1924 de openbare aanbesteding plaats voor het oprichten in de stelplaats van Zurenborg van een loods voor electrische rijtuigen met werkplaats en magazijn, alsook voor een gebouw voor het dragen van zand (Bijzonder Lastkohier nr 4 van 1924. Goedgekeurd op 7 maart 1924).

De geraamde kostprijs, volgens prijzen van 1914, bedroeg 68.950 F. Er waren 12 inschrijvingen. De laagste bieder was de heer Van Driessche Emile, aannemer uit Lokeren, voor een bedrag van 305.551,90 F. De hoogste inschrijving was deze van de Gebroeders Moons uit Borgerhout voor een bedrag van 402.183,30 F.

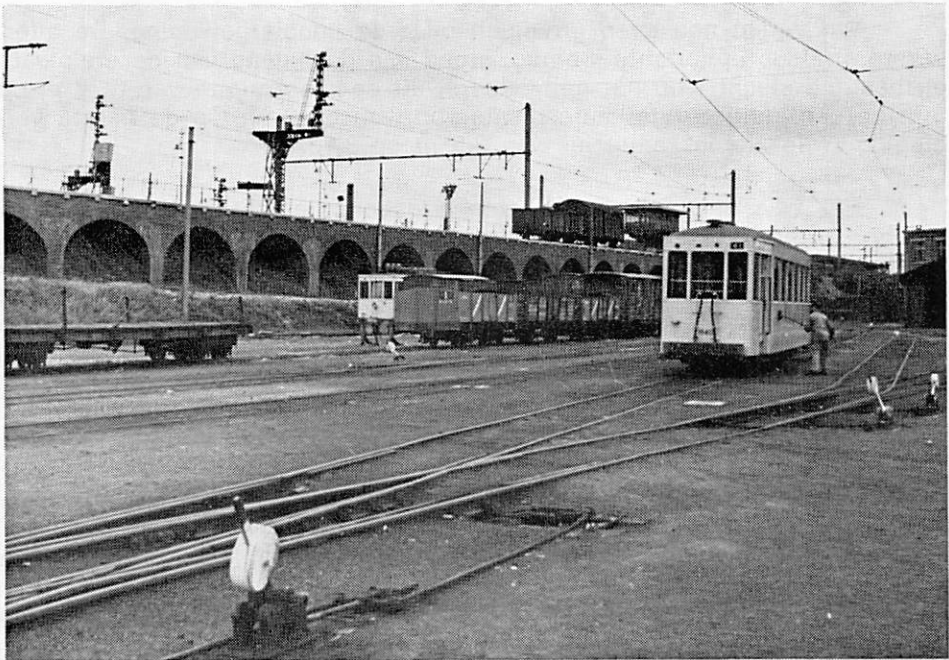
Op 4 juni 1924 werd de heer Van Driessche er van in kennis gesteld dat de werken hem toegewezen waren. De gemeente Berchem leverde op 11 juni 1924 de bouwtoelating af. De plans van de op te richten gebouwen kregen de ministeriële goedkeuring op 17 juni 1924. De indiening ervan dateerde van 26 februari 1924 (Goedgekeurde plans nrs 173 en 174).

De aannemer begon de werken op 20 augustus 1924 en zij moesten voorlopig opgeleverd worden op 21 januari 1925 en de afwerking een maand later volledig beëindigd zijn. Echter stellen wij vast dat op 26 februari 1925 een proces-verbaal van niet afwerking werd opgesteld.

De werken hadden gedurende een volle maand stil gelegen wegens vriesweer en overvloedige regens, zodat de uitvoeringstermijnen met een maand verlengd werden. De voorlopige oplevering had plaats op 28 mei 1925. Er werd de aannemer een boete opgelegd van 9.600 F, uit hoofde van het niet tijdig beschikbaar stellen van de loods.

Uit een verslag, gedateerd 15 maart 1926, van de opzichter van de maatschappij blijkt dat het gebouw nog niet volledig in orde was en er nog talrijke werken ten laste van de aannemer moesten uitgevoerd werden, vooraleer de definitieve oplevering kon geschieden. Deze werken werden door de heer Van Driessche nog uitgevoerd en de definitieve oplevering werd opgemaakt op 3 juni 1926.

De remise met een lengte van 90 m en een breedte van 15,74 m kon 34 rijtuigen bevatten. Het ernaast gebouwde werkhuis met magazijn had een lengte van 21 m en een breedte van 8,14 m. De hoogte rail-dakpunt van de grote remise bedroeg 10,44 m. In de loods lagen vier sporen met vier naast elkaar gelegen schouwputten over een lengte van 22 m.



De Noord-Oostkant van de stelplaats Zurenborg omstreeks 1952. Rechts bijwagen 19417 van de reeks 19410 - 19417 gebouwd in de N.M.V.B.-werkhuizen te Merksem in de periode 1942 - 1944 op onderstel Ragheno.

In de achtergrond de aarde- en bakstenen hellingen met het drierailspoor en ART 67. (Foto Fr. Keutgens)

Le côté nord-est du dépôt de Zurenborg vers 1952. A droite, la remorque 19417 de la série 19410 - 19417, construite dans les ateliers de la S.N.C.V., à Merksem durant la période 1942 - 1944, sur châssis « Ragheno ».

A l'arrière-plan, la rampe de terre et de maçonnerie avec la voie à trois rails et l'ART 67. (Photo Fr. Keutgens)

Ingevolge de electrifikatie van de lijn Antwerpen - Turnhout (baanvak Schilde - Oostmalle - Turnhout in 1941), diende een bijkomende loods te Turnhout - Tramstelplaats opgericht te worden.

Hiervoor werd in 1942 een gedeelte van hogerbesproken loods afgebroken en terug opgericht in de tramstelplaats te Turnhout.

De toelating, afgeleverd door de Sekretaris-Generaal van het Ministerie van Verkeerswezen, is gedateerd 8 juni 1942 (Goedgekeurd plan nr 224). Na de gedeeltelijke afbraak van de loods te Zurenborg bleef er nog 32 m lengte over. De breedte bleef ongewijzigd. De werkplaats, alsook het magazijn bleven onaangeroerd.

Het gebouwtje voor het drogen van zand had een lengte van 10,13 m en een breedte van 4,22 m en was opgetrokken in baksteen. Het interieur was verdeeld in vier afdelingen, nl. een stapelruimte voor het zand, de droogoven, de ruimte voor gedroogd zand en een gesloten lokaaltje (2 m x 3,45 m) als stapelplaats voor brandhout en kolen.

Wij willen nog even uitwijden over de conciërgewoning. De allereerste, in 1885 opgerichte woning, stond aan de ingang van de stelplaats en bestond slechts, op het gelijkvloers, uit een leefruimte van 3,70 m op 5 m en een kleinere vierkante plaats van 3 m op 3 m. Op de eerste verdieping twee kleine kamertjes van 2,5 m op 3,70 m.

Het was een volledig bakstenen gebouwtje, dat begin 1896 werd afgebroken om plaats te maken voor de oprichting van het nieuw stationsgebouw. Een gelijkaardige conciërgewoning werd echter nog in hetzelfde jaar opnieuw opgetrokken langs de Pretoriastraat, bijna aan de hoek van de Krügerdorpstraat. Deze conciërgewoning, evenals het afgebroken, waren niet voorzien van een W.C. Het inwonend personeel was steeds genoodzaakt de sanitaire installaties te gebruiken welke gebouwd waren naast het eerste stationgebouw, later het bureel van de stationschef en de goederenmagazijnen.

Op 20 maart 1903 vroeg de maatschappij de ministeriële toelating voor de bouw van een W.C. met aalput in de nabijheid van de conciërgewoning. De machtiging werd verleend op 6 juni 1903 (Goedgekeurd plan nr 97). De heer J. Mol, aannemer te Westmalle, kreeg de bouwopdracht (Marché Spécial nr 26. Goedgekeurd op 27 april 1903 voor een bedrag van 350 F). De voorlopige oplevering van deze W.C. had plaats op 8 juli 1903.

Op 23 oktober 1916 vroeg de heer L. Vermeire, Directeur van de Antwerpsche Maatschappij voor den dienst van Buurtspoorwegen, het comfort van de conciërgewoning te verbeteren. Hij schreef: « Je me permets d'attirer votre attention sur l'insalubrité et le manque de confort de l'habitation de notre concierge de Zurenborg. Ces gens ne disposent en tout et pour tout que de 3 places. La première doit servir de cuisine, salle à manger, buanderie, . . . etc. Elle mesure 3 m 70 x 4 m 20. A la seconde on a accès en montant quelques marches. Elle est située en annexe au dessus d'une cave et est plus petite que la première (4 m x 3 m).

A l'étage il n'y a qu'une place sous le toit de même grandeur que la première. Afin de remédier à cette situation je vous propose d'accorder à ce bâtiment une nouvelle annexe sans étage. Pour éviter les frais et vu les projets (1), je vous propose de ne faire que des murs d'une brique et employer une couverture en carton bitumé. ».

Door de oorlogsomstandigheden werd het plan van het bijgebouwtje ministerieel goedgekeurd op 9 september 1919 (Goedgekeurd plan nr 145). De bouw had echter reeds een aanvang genomen op 10 maart 1917 en werd uitgevoerd door de zorgen van de exploiterende maatschappij (Marché Spécial nr. 91. Goedgekeurd op 2 februari 1917 voor een bedrag van 1247,88 F). De definitieve oplevering had plaats op 25 mei 1917. Het nieuw bijgebouwtje, met als buitenafmetingen 4,62 m op 4,76 m, was voorzien van een schouw, zodat het interieur als leefkamer kon gebruikt worden. Tevens was er een kleine gang die de scheiding maakte tussen het nieuw opgerichte lokaal en de bestaande conciërgewoning.

Tenslotte kunnen wij nog melden dat er in december 1915 meerdere klachten naar voren werden gebracht door het publiek en de Duitse Autoriteiten aangaande de W.C. voor het publiek te Zurenborg en deze aan de Turnhoutse Poort.

Uit verschillende beschrijvende nota's kunnen wij opmaken dat deze installaties zeer verouderd waren en dringend dienden vernieuwd te worden. Niettegenstaande deze klachten werd eerst op 9 augustus 1921 aan de minister de machtiging gevraagd om de W.C. te Zurenborg, gelegen naast het oude stationgebouw te vergroten en te moderniseren, zodat ook de dames ervan zouden kunnen gebruik maken, wat voordien niet het geval was.

De ministeriële goedkeuring volgde op 5 december 1921 (Goedgekeurd plan nr 165). Op 12 september 1921 had hiervoor een openbare aanbesteding plaats. De heer Emile Pièret uit Berchem was de laagst inschrijver voor de som van 14.019,67 F. Hij kreeg het werk ook toegewezen en begon op 7 november 1921 (Marché Spécial nr 98. Goedgekeurd op 17 september 1921). De voorlopige oplevering van de nieuwe sanitaire installatie had plaats op 15 februari 1922.

Bij het begin van de Eerste Wereldoorlog, tijdens de beschieting van de stad Antwerpen van 8 tot 10 oktober 1914 vielen er zeven bommen op de stelplaats, zonder zware schade aan te richten aan de gebouwen. Er sneuvelden wel een vrij groot aantal ruiten en een aantal dakpannen van het goederenmagazijn werden weggerukt. De spoorinstallaties daarentegen werden veel zwaarder beschadigd.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog bleef de stelplaats gespaard van vernieling. In de periode van de vliegende bommen veroorzaakte een inslaande V-bom op de gasketel van de gasmaatschappij aan de Pretoriastraat - Krugerstraat vrij aanzienlijke schade aan de dakconstructie van de loods der elektrische rijtuigen. Deze schade werd in 1946 hersteld.

(1) Nota van de schrijver. Het betreft hier de eventuele oprichting van een loods voor de elektrifikatie. Het op te richten gebouwtje zou misschien in de weg gestaan hebben. Reden om het zo goedkoop mogelijk te maken.

Van 1953 af namen de aktiviteiten in de stelplaats geleidelijk af. Op 7 december 1955 vroeg de Antwerpse groepsdirectie de toelating om te mogen overgaan tot het slopen en verkoop van de metalen rijtuigenloods, de zgn. « Sardiendoos ». De sloping van de loods werd toegewezen aan de meest biedende, t.w. de Ets Hartogh - De Vocht te Merksem, die de afbraak uitvoerde op 9, 10 en 11 oktober 1956. De maatschappij ontving hiervoor de som van 22.000 F.

Op 10 april 1958 werd de toestemming gevraagd om een deel van de stoomlokomotievenloods met het aanpalend magazijn aan de meest biedende aannemer te verkopen. Er werden acht firma's geraadpleegd, waarvan er twee een aanbod instuurden. De voordeligste prijs werd opgegeven door de firma Jennes L., te Borgerhout, ten bedrage van 2100 F te betalen aan de Nationale Maatschappij. Deze loods verdween begin 1960. Er bleef toen nog een metalen loods staan, welke eens een geheel uitmaakte met de stoomlokomotievenloods. Deze laatste werd in juli 1961 verkocht aan de heer Van Deun te Westmalle. Hij bood 5.000 F aan. De loods werd nog in datzelfde jaar ontmanteld.

De groepsdirectie vroeg op 9 november 1962 de sloping van de overige nog bestaande gebouwen, nl. het gebouw dienstig als woonhuis en burelen grenzend aan de Tramplaats, het gebouw dienstig als magazijn en bijhorende burelen samen met de sanitaire installatie, het woonhuis en W.C. langs de Pretoriastraat en van het kolenpark, het gebouw dienstig als zanddrooginstallatie evenals van de naastliggende W.C., de watertoren, de betonafsluiting op de verhoogde ladingskade, de steunmuren van de verhoogde ladingskaden en afbraak en aanvulling van de gemetste put der gasolietank. Dezelfde brief beschrijft ons de toestand van de stelplaats : « Sinds een tiental jaren zijn de burelen van voornoemde stelplaats buiten gebruik en is het woonhuis aldaar onbewoond. Ook de andere gebouwen zijn volledig buiten gebruik. De sporen werden opgebroken en ook het luchtlijnnet zal kortelings volledig weggenomen worden, zodra de rails verkocht zijn.

Het geheel der stelplaats met de nog bestaande verhoogde ladingskaden waarvan de kassei werd opgebroken heeft thans het uitzicht van een kleine wildernis, terwijl alle gebouwen, met uitzondering van de rijtuigenloods, in bouwvallige toestand zijn. Sinds geruime tijd wordt inderdaad aldaar herhaaldelijk moedwillige vernieling vastgesteld, niettegenstaande speciaal politietoezicht werd gevraagd. Zo werden alle ruiten kapot geworpen en deuren en ramen gedeeltelijk vernield. »

De toestemming tot slopen werd verleend op 21 januari 1963. Een beperkte aanbesteding werd op 20 februari 1963 uitgeschreven. Er waren drie biedingen, waarvan deze van A. Bastens te Deurne de voordeligste was, nl. 65.000 F, door de N.M.V.B. te betalen. Uit de beschrijving van de uit te voeren werken kunnen we nog melden dat het ganse terrein diende

geëffend en onder profiel gebracht en gewalst, derwijze dat een normale afwatering naar de bestaande roosters verzekerd zou zijn. Ingevolge de onderhandelingen met M.I.V.A. kwam het Hoofdbestuur van de maatschappij op 13 mei 1963 terug op haar beslissing en besloot het terrein te verkopen met gebouwen en al. Zoals reeds gemeld gebeurde dit dan ook op 27 april 1964.

De firma W. Pierre en Vandezande uit Brussel, welke belast was met de bouw van de M.I.V.A.-garage, ging tijdens de maanden februari, maart en april 1965 over tot de sloping van alle gebouwen met inbegrip van de rijtuigloods langs de Krugerstraat, waarvan de afbraak niet voorzien was in de hogervermelde beperkte aanbesteding, daar de spanten en het dakgeraamte toen nog voor herbruik in aanmerking kwamen.

(wordt vervolgd)

*
**

Nouvelles de l'étranger

(Xavier Martenet)

SUISSE

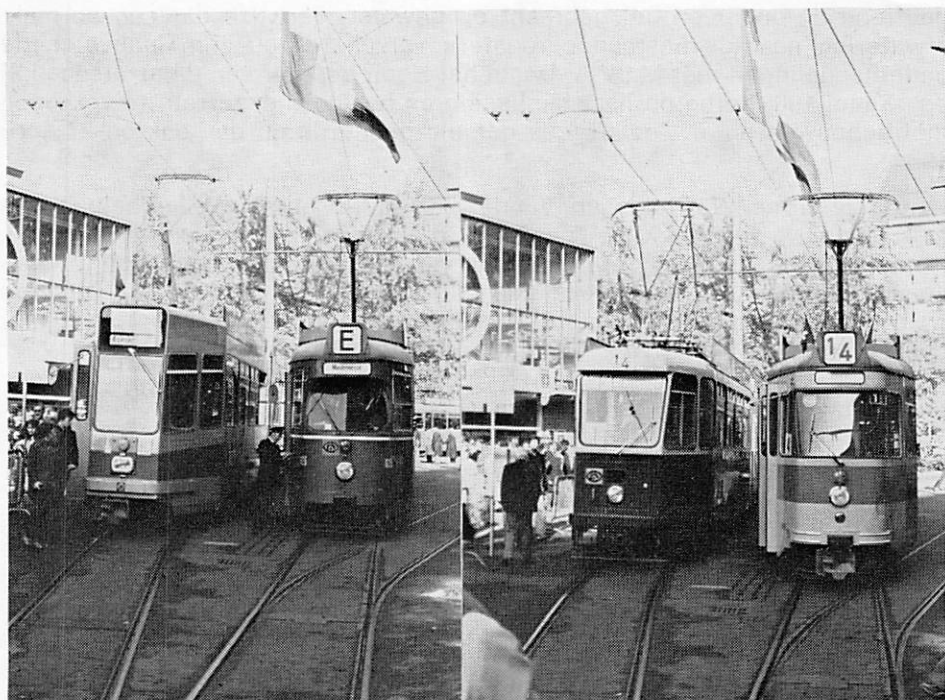
Bâle : Un festival du tram

Cette active cité-frontière sur les bords du Rhin a été le cadre, du 28 octobre au 12 novembre 1978, d'une importante exposition ferroviaire internationale à laquelle participaient, outre les « grands réseaux » desservant Bâle (SBB-CFF/DB/SNCF), les entreprises régionales de transport, plusieurs maisons d'éditions ferroviaires, l'industrie du jouet ainsi que de nombreux et excellents modélistes privés.

Ces notes n'ont pas pour but de décrire l'exposition, mentionnons cependant que l'on pouvait y admirer une BB 15000 de la SNCF, une 103 de la DB, une Re 6/6 des CFF, un autorail à vapeur à voie normale provenant d'une compagnie suisse disparue et enfin une dizaine de voitures modernes (EUROFIMA, WR, WL, etc.) de diverses administrations européennes. L'exposition avait lieu dans les locaux de la célèbre Foire Suisse d'échantillons ; or, et c'est précisément ce qui était fort intéressant pour les amateurs de tramways que nous sommes, l'administration des transports publics bâlois avait eu la bonne idée d'organiser un défilé ininterrompu de tramways suisses sur la ligne reliant la Foire à la Gare centrale.

C'est ainsi que se déroula sur la ligne de ceinture (Ring) 1/4 un véritable CORSO FEDERAL DE TRAMS comportant des formations inhabituelles ou insolites, provenant de 4 compagnies différentes, à savoir :

- BVB = Basler Verkehrsbetriebe (Ville de Bâle)
- BLT = Baselland Transport (suburbains de Bâle)
- VBZ = Verkehrsbetriebe Zürich (Ville de Zurich)
- SVB = Städtische Verkehrsbetriebe Bern (Ville de Berne)



A gauche, motrice BLT (série 200) et motrice 625 de Bâle. A droite, motrice n° 1 de Berne et motrice BLT (série 100) dans la boucle Rosental (Photo X. Martenet le 29/10/78)
Links BLT motorwagen (reeks 200) en motorwagen 625 van Basel. Rechts, motorwagen nr 1 van Bern en motorwagen BLT (reeks 100) in de keerlus Rosental.
(Foto X. Martenet de 29.10.78)

On notait les « spécialités » suivantes :

- Motrice BLT série 100 (Schindler 1972) avec remorque BLT à 3 essieux
- Motrice VBZ série 1600 (SIG 1967) avec remorque à bogies VBZ
- Motrice BVB série 600 (Düwag 1967 et 1972) avec remorque BVB à 3 essieux série 1300
- Motrice SVB série 1-16 (Schlieren 1973)
- Motrice BLT série 200 (Schindler 1978) avec remorque BVB à bogies
- Motrice BLT série 11-14 (Schlieren 1916) ex BEB
- Motrice BVB série 201-215 (SIG 1932) avec remorque BVB à 3 essieux et remorque BVB à 2 essieux

Pour faire comprendre ce que ces convois avaient d'inhabituel, rappelons encore, pour mémoire, la composition normale des rames de tramways à Bâle :

- 1) BVB : — motrice à bogies (série 400) avec remorque à 3 essieux (série 1300) ou à bogies (série 1400)
 - motrice articulée (série 600) avec remorque à bogies (série 1400)
 - le matériel à 2 essieux est en voie de disparition
 - double traction envisagée sur ligne 3

2) BLT : double traction de motrices articulées (séries 100 et 200).

Notons enfin, pour terminer, que le Tramclub de Bâle tenait un stand fort attractif dans l'enceinte même de l'exposition et que les 4 autres clubs suisses d'amateurs de tramways (Berne, Genève, Neuchâtel et Zurich) avaient prêté leur concours en fournissant des photos ou des modèles réduits.

P A Y S - B A S

La Haye

La société exploitante des tramways de La Haye (HTM = Haagse Tramwegmaatschappij) a passé commande à la BN à Bruges de 20 nouvelles voitures articulées à 3 caisses.

Ces voitures sont destinées à remplacer les actuelles PCC du type 1200 et peut-être les PCC série 1000. Si la décision de remplacer les PCC série 1000 par ces nouvelles voitures était prise, le nombre total de véhicules commandés serait porté de 20 à 30.

Par ailleurs, l'HTM envisage de convertir la ligne d'autobus n° 2 en ligne de tramway, ce qui augmenterait encore la commande de 15 unités.

La longueur du véhicule atteint 28,5 mètres et celui-ci comporte environ 77 places assises et 108 places debout. Grâce à la mise en œuvre de mesures spéciales, le niveau de bruit sera moins élevé qu'actuellement, tandis que la consommation d'électricité diminuerait de 25 %.

Equipé de 8 moteurs de 45 KW chacun, le véhicule rappelle par son aspect extérieur l'allure générale des motrices 7900 de la STIB, en tenant compte toutefois qu'il s'agit pour La Haye d'une voiture unidirectionnelle et que la partie médiane du véhicule sera équipée d'une double porte, ce qui porte à 5 le nombre d'accès du véhicule.

La construction de la caisse et des parties mécaniques a été confiée à la BN, tandis que d'autres constructeurs fourniront l'équipement électrique.

Les premières voitures devraient entrer en service dans le courant de 1981.

A U T R I C H E

Vienne

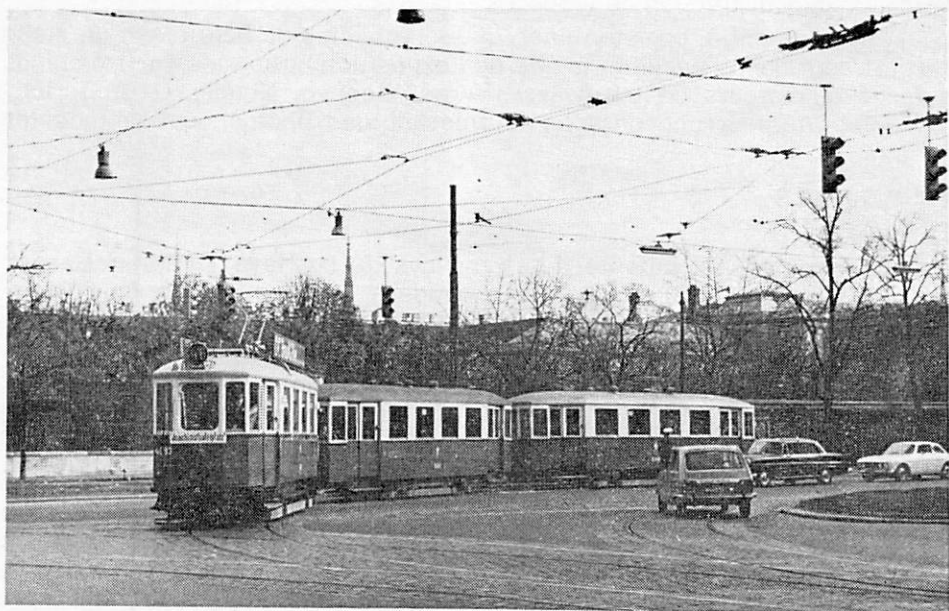
SERVICES SPECIAUX POUR LA TOUSSAINT A VIENNE

(Ernst Plefka)

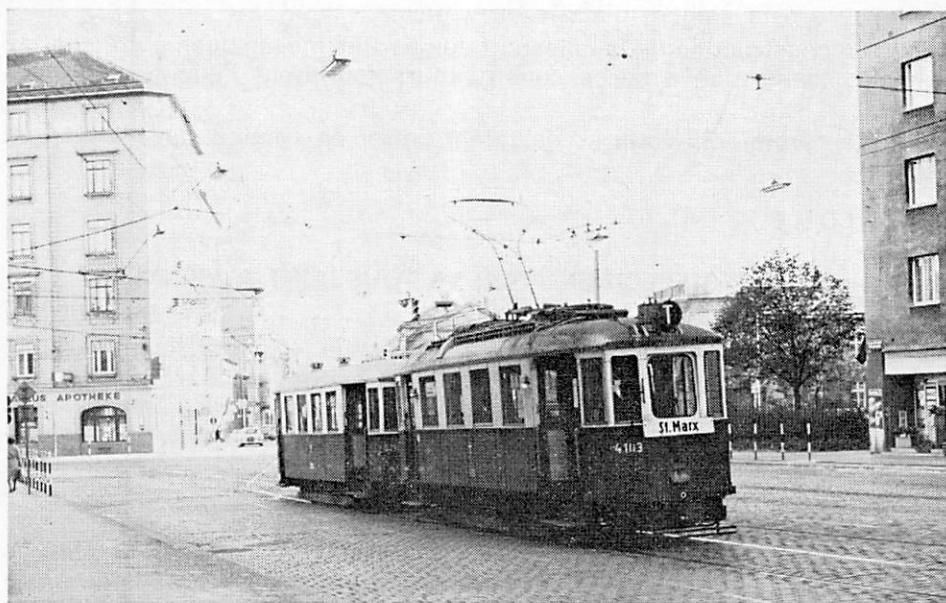
Le plus grand cimetière de Vienne est le « Zentralfriedhof » situé dans le sud de la capitale fédérale.

Depuis 1873, il y a donc plus d'un siècle, la compagnie des tramways de Vienne (Wiener Tramway-Gesellschaft) desservait une ligne de tramway à chevaux sur le tronçon Place Schwarzenberg - Rennweg - St Marx, ligne qui fut dès 1874 prolongée par la Simmeringer Hauptstrasse jusqu'au cimetière.

Electrifiée en 1901, cette ligne prit en 1907 le N° 71, au moment où les couleurs identifiant les lignes existantes furent abandonnées au profit des numéros. A l'heure actuelle, malgré les modifications du réseau, cette ligne porte toujours le N° 71 et circule soit en voirie, soit en siège spécial, jusqu'au terminus où l'on trouve encore deux voies de stationnement et deux voies de garage qui ne sont plus utilisées depuis 1972.



Vienne : motrice M 4093 + m₃ 5351 + m₃ 5340 quittant le Ring vers la ligne 46
 (Photo Ernst Pleřka 1/11/70)
 Wenen : motorwagen M 4093 + m₃ 5351 + m₃ 5340 verlatend de Ring naar lijn 46
 (Foto Ernst Pleřka 1/11/70)



Vienne : motrice M 4103 + m₃ 5290 ligne T vers St Marx
 (Photo Ernst Pleřka 27/10/78)
 Wenen : motorwagen M 4103 + m₃ 5290 lijn T naar St Marx
 (Foto Ernst Pleřka 27/10/78)

Plusieurs jours par an, la ligne 71 doit être renforcée, ainsi que d'autres lignes qui viennent en renfort. Il en est ainsi de la Toussaint. A l'origine, 19 lignes desservaient occasionnellement le Cimetière. Depuis la fin de la guerre, divers services ont cessé ; les lignes 7, depuis 1968, 13 (1953), 18 (1961), 118 (1964), 22, 29, 35, 42 (1960), 43 (1959), 46, 63 (1958) et 74 (depuis 1971).

En 1978 on pouvoit voir circuler 7 lignes jusqu'au cimetière central.

| | |
|-----------------------------------------------------------------|------|
| Ligne 6 : Westbahnhof - Favoriten - Zentralfriedhof du 26/10 au | 2/11 |
| 6 : Urban Loritz Platz - Favoriten - Zentralfriedhof | 1/11 |
| 6 barré : Bhf Favoriten - Zentralfriedhof | 1/11 |
| 22 : Reichsbrücke - Landstrasser Hauptstrasse - Zentralf. | 1/11 |
| 29 : Bhf Brigittenau - Landstr. Hauptstr. - Zentralf. | 1/11 |
| 35 : Althanstrasse - Ring - Rennweg - Zentralfriedhof | 1/11 |
| 46 : Joachimsthalerplatz - Ring Rennweg - Zentralf. | 1/11 |

La ligne 71 également du 27/10 au 2/11. Le nombre de places offertes en 1970 avoisinnait les 176.700 (entre 6 h 30 et 18 h). En 1977 on dénombra encore 134.600 places, tandis que le nombre de départs des convois depuis le Cimetière fut ramené de 946 à 737. Et pourtant chaque année, il s'agit là d'un évènement exceptionnel, puisque l'on ne compte pas moins de 100 convois par sens sur un seul tronçon. Jusqu'en 1975 on vit la plupart du temps des convois de voitures anciennes (motrice + 2 remorques) de types très variés.

D'autres journées sont encore très chargées sur la ligne 71 notamment le 24 décembre, où les Autrichiens ont l'habitude d'allumer de petites bougies sur les tombes. Coutumes païenne dit-on pour honorer les défunts.

Cette année, la Toussaint a probablement marqué une des dernières apparitions de motrices M en service. C'est ainsi que le 27/10/78, on put dénombrer 8 convois M + m + m sur la ligne T. De même, les 30/10, 31/10 et 2/11 avec 6 à 8 convois sur la ligne 71. En service régulier on ne trouve plus que 3 motrices M en solo sur la ligne D barré (Ring - Nussdorf).

*
**

NOUVELLES DE BELGIQUE

S.N.C.V.

La SNCV a entamé la transformation de plusieurs motrices type S. Outre la nouvelle livrée autobus qui est appliquée aux motrices, on observe l'apparition d'un deuxième phare, l'inclinaison vers l'avant de la boîte à films et l'adjonction de clignotants et de feux de position de part et d'autre du véhicule, à hauteur des phares.

Notons par ailleurs, la suppression des boyaux de raccordement pour les freins, ce qui semble confirmer la suppression des remorques en service régulier, dans le cas où tout le matériel serait transformé de cette façon.

La SNCV a en outre procédé à l'achat de deux motrices à deux essieux originaires de Stuttgart en RFA afin de les transformer en meuleuses.



*Motorwagen S.N.C.V. n° 9126 en cours de transformation à Jumet
(Photo Donnay de Casteau 1978)*

Motorwagen N.M.V.B. nr 9126 in verbouwing te Jumet (Foto Donnay de Casteau 1978)

Il y a 20 ans

(SUITE 3)

Mais revenons en quelques instants au fameux tunnel que nous avons déjà évoqué dans le numéro 11.

Ce tunnel qui a une longueur totale de 520 m, dégagements compris a été construit en béton armé coulé sur place. D'une section de 7 m, afin de laisser le passage à une double voie il a une hauteur de 5,35 m, tandis que l'espace libre entre le niveau des rails et les fils de trolley n'était que de 4.80 m.

Sur le plan sommaire publié à la page 21 de Tram Magazine n° 11, on peut observer que à l'intérieur du tunnel et le long des piedroits sont établis les caniveaux d'écoulement des eaux. Ces caniveaux de 0,85 m de largeur extérieure, fermés par des dalles en béton servent également de trottoir de service pour le personnel d'entretien des installations et éventuellement pour l'évacuation des voyageurs en cas d'incidents quelconques. Ce tunnel fut en quelque sorte un précurseur, puisque des trottoirs de dégagement semblables ont été établis dans les tunnels du métro de Bruxelles.

A hauteur de l'avenue de Meise, la largeur intérieure du tunnel a été portée de 7,00 m à 9,30 m, et ce sur une longueur de 45 m pour réaliser une gare souterraine avec quais de 2 m de large, pour les voyageurs

L'accès de cette gare dont l'emplacement apparaît sur le plan paru dans notre numéro précédent, est assuré par deux escaliers prenant naissance sur l'avenue de Meise et aboutissant aux quais. Cette halte était dénommée « Parc Royal ».

Pour en terminer avec le site du Heysel lui-même, notons que en plus des gares desservies par les Tramways Bruxellois, 3 gares vicinales avaient été créées aux abords de l'Expo 58, à savoir : Bénélux, Porte Esplanade et Parc des Attractions. Chacune de ces gares était équipée de quais et de voies de garages.

(à suivre)



Porte Benelux - Expo 58 (Photo Bauters - Collection S.N.C.V.)
Beneluxpoort - Tentoonstelling 1958 (Foto Bauters - Verzameling N.M.V.B.)

LU POUR VOUS

HOMMAGE A LA VAPEUR

(de H. Bosshard)

La fin de la traction vapeur sur la majorité des réseaux occidentaux a provoqué un afflux d'ouvrages ou de livres pseudo-historiques retraçant l'histoire du chemin de fer.

Nous en avons épinglé un parmi eux. Il faut reconnaître qu'il mérite un intérêt particulier avec ses 128 pages de photos personnelles de l'auteur, dont huit en couleurs, certaines de très grand format. Le texte et les légendes qui accompagnent les photos donnent des renseignements précis sur l'origine et le service accompli par les machines représentées, évoquant ainsi de la façon la plus vivante les derniers jours de la traction à vapeur en France.

D'Aubray à Calais et d'Alsace au Roussillon, l'auteur, H. Bosshard, a parcouru plus de 70.000 km pour fixer dans des photos pleines d'atmosphère, tant en couleurs qu'en noir et blanc, les derniers hauts faits de ce moyen de locomotion. Mais il n'y a pas que la machine, car très souvent les équipes de conduite prenaient à cœur « leur » machine. Il était donc normal de trouver des images qui appartiennent au passé bien sûr, mais qui rappellent l'union qui existait entre l'homme et la machine, à travers les gestes caractéristiques de tous les jours.

121 « biographies » orientent le lecteur sur le destin parfois très mouvementé des locomotives présentées. L'auteur dresse un tableau des dernières années du réseau des trains à vapeur français, relate les courses spectaculaires sur les locomotives déchaînées et quelques incidents qui ont ponctué leurs « expéditions ».

C'est A. Chapelon, ingénieur en chef à la SNCF et constructeur de locomotives à vapeur (qui portèrent d'ailleurs son nom) qui introduit de façon détaillée cet ouvrage.

Format 31,4 x 24 cm, relié sous couverture cartonnée. 196 pages avec 156 illustrations noir et blanc et en couleurs, 14 dessins et 6 cartes. A ne pas manquer.

HET SEKRETARIAAT VERHUIST . . .

Vanaf de maand februari zal het sekretariaat van AMUTRA, 231 Itterbeeklaan, 1070 Brussel gevestigd zijn. Het is dus aangewezen vanaf deze datum geen briefwisseling meer te zenden naar het huidig adres.

Gezien de ingewikkeldheid van deze overbrenging, is het mogelijk dat het eerste nummer van jaargang 1979 van Tram Magazine alsook het antwoord op de briefwisseling vertraging kennen.

Wij danken u op voorhand voor uw begrip.

LE SECRETARIAT DEMENAGE . . .

A partir du mois de février 1979, le secrétariat de l'AMUTRA sera installé au 231, avenue d'Itterbeek à 1070 Bruxelles. Il est recommandé à partir de cette date, de ne plus envoyer de correspondance à l'actuelle adresse.

Etant donné d'autre part, la complexité des opérations de transfert, la parution du 1er numéro pour 1979 de Tram Magazine ainsi que la réponse au courrier pourraient s'en trouver ralenties. Nous vous remercions d'avance pour votre compréhension.

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 documenten 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 : paardetrans, 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 documenten,
- projectie 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 documenten,
- 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, Fridtjof Nansenstraat 34, Bus 7
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.

