

tram magazine

AMUTRA

Editeur responsable

Verantw. uitgever

R. DIEUDONNE

Avenue des Buissonnets, 42

1020 Bruxelles

Braambosjeslaan, 42

1020 Brussel

Périodique trimestriel

Driemaandelijks tijdschrift

1984 / IV

9^e année / jaar

Pr. 130,- Fr.

FOTO VOORPAGINA

Stelplaats Zurenborg (1953). ART 67 met tussenloper en spoorwegwagen.

(Foto Fr. Keutgens)

tram magazine

AU SOMMAIRE :

- * De stelplaats Zurenborg te Antwerpen-Berchem (1885-1965) 3
- * Belgorail : BN et ACEC développent leur force de frappe
à l'exportation de matériel roulant 12
- * Nantes : un nouveau tramway roule ! 15
- * Wiener Lokalbahnen - Badnerbahn (WLB) 20
- * Réseaux ferrés bruxellois : situation 1985 26

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.

Na, door omstandigheden, een vrij lange onderbreking hebben wij het genoegen U de voortzetting aan te kondigen van de bijdragen over de geschiedenis van de lijn Antwerpen-Hoogstraten-Turnhout en meer in het bijzonder van de NMVB-stelplaats Zurenborg te Antwerpen-Berchem.

De reeds eerder verschenen bijdragen werden gepubliceerd in Tram-Magazine 1977/8, 1978/10 en 1978/12.

De stelplaats Zurenborg te Antwerpen-Berchem (1885-1965)

Voor de eerste sporentoestand van de stelplaats kunnen wij ons gedeeltelijk steunen op het algemeen overzichtplan nr 67 (schaal 1/50) en het tracé voorstellend van de lijn tussen de Turnhoutse Poort en Antwerpen (Zurenborg). De tekening is gedateerd 25 juli 1885 en werd goedgekeurd op 20 maart 1886.

Gezien het hier om een ontwerp-tekening gaat, geeft zij ons een overzicht van de aan te leggen sporen en de op te richten gebouwen.

Wij kunnen echter niet met zekerheid vaststellen of de aanleg van de sporen volledig uitgevoerd werd volgens vermelde tekening.

Vergeleken met een situatietekening van einde 1886 en een aantal aanwijzingen, o.a. plaats van de gebouwen en ligging van de sporen, is het bepaald zeker dat de ingediende tekening wel als basis heeft gediend.

Naargelang de uitbouw van de stelplaats (oprichting van stationsgebouw en rijtuigenloods) zien wij dat een goed jaar later de sporentoestand niet meer overeenkomt met de ingediende tekening. Hiervoor steunen wij op een ongedateerde situatietekening van F. Dandoy, alsook op een situatietekening die goedgekeurd werd bij Ministerieel Besluit nr 410 van 4 november 1886.

Deze laatste tekening geeft de toestand weer van de NMVB-stelplaats en van het station van Borgerhout (Staatsspoor). Beide tekeningen zijn met betrekking tot de NMVB-sporen identiek, zodat wij mogen aannemen dat zij voor die periode de juiste toestand weergeven.

We kunnen echter niet met zekerheid zeggen of het spoor naar Berchem wel degelijk werd aangelegd tot buiten de omheining. Reeds van in het begin van de aanleg van de lijn Antwerpen-Hoogstraten werd er door de Nationale Maatschappij onderhandeld met de Administratie der Staatsspoorwegen om haar installaties van Zurenborg en Turnhout aan te sluiten op het groot spoor.

Hogervermeld ministerieel besluit bepaalde de voorwaarden van aansluiting met het staatsspoor te Zurenborg.

De aansluiting met de staatsspoorwegen werd nog in 1886 verwezenlijkt.

De hiernavermelde beschrijving van de stelplaats geeft ons een idee hoe zij er uitzag in 1891.

Zoals U zult merken komt de beschrijving haast volledig overeen met de situatieschets van 4 november 1886.

"Dans le dépôt de Zurenborg, la ligne passe par six branchements qui rattachent toutes les voies du dépôt, formant un total de 1964,82 mètres courants, à la voie principale. Le 2e branchement est à l'origine d'un évitement qui finit au 6e, il mesure 155,00 m ; un 2nd évitement de 101,50 m se détache entre le 3e et le 4e des dits branchements. Ces deux évitements se trouvent à gauche de la ligne principale, toutes les autres branches sont situées à droite. Les 1er et 5e branchements limitent un garage de 166,45 m. Il est relié à la voie du pont à peser dont il sera question plus loin par une liaison de 61,55 m ; il s'y greffe en outre une voie se bifurquant à 14,00 m de son point de départ ; les deux branches qui en résultent ont respectivement

124,25 m et 122,15 m et sont les souches de toutes les autres voies du dépôt. La première branche passe derrière la lampisterie, le parc à charbon, le château d'eau et le puits d'alimentation et rejoint à son extrémité la 2de branche qui passe devant les dites installations. A 1,20 m de cette jonction elles se bifurquent de nouveau et donnent 2 voies en cul de sac ayant 76,05 et 75,00 m de longueur, lesquelles pénètrent toutes deux dans une remise à voitures. De la lère des deux branches en question se détachent successivement une voie en cul de sac de 44,25 m et une 2de de 49,25 m pénétrant toutes deux dans un atelier de réparation et enfin un 3e cul de sac de 78,35 m desservant la remise à voitures. De ce dernier se détache un cul de sac de 65,00 m et de celui-ci un autre de 50,60 m également au service de la remise à voitures.

A la 2de branche se rattachent : un cul de sac de 114,90 m qui s'arrête près du hangar à marchandises en passant par un pont à peser ; à peu d'intervalle deux autres culs de sac de 40,30 m de longueur chacun ; un 3e cul de sac de 153,95 m lequel est relié à la voie du pont à peser par deux liaisons de 58,95 et de 88,60 m, il s'y attache en outre une voie de manoeuvre de 112,40 m ; un cul de sac de 72,80 m passant par une plaque tournante et dont se détache une voie de 98,00 m qui s'arrête au fond de la remise à voitures établie parallèlement aux deux autres voies de la remise mentionnée plus haut. En fait de voies, ce dépôt est encore pourvu de 360,20 m de voies à écartement normal se divisant en deux branches, l'une de 88,80 m, l'autre de 271,40 m. Ces voies sont destinées au service de transbordement et rejoignent celles de la gare de l'Etat à Borgerhout, qu'elles mettent en communication avec le dépôt vicinal.

Les installations pour le transbordement comportent en outre une grue roulante d'un chargement de 10.000 kg. Cette grue d'une portée de 10 m repose sur des rails Vignole de 0,11 m de hauteur; elle se déplace sur une étendue de 35,09 m.

Une voie à section normale et une à écartement de 1,067 m établies parallèlement avec 1,66 m d'entrevoie passent dessous. La plate-forme, garnie d'un garde-corps, s'élève à 5,70 m au-dessus de la face de roulement des rails, donc à environ 1,95 m au-dessus de la limite supérieure du gabarit de chargement.

La partie centrale livre passage à une chaîne munie d'un crochet à son extrémité, s'enroulant sur un treuil porté sur 4 roues. Une petite voie fixée sur la plateforme de la grue permet de faire le déplacement du dit treuil et d'opérer le transbordement. Chacun des montants construits en double treillis est supporté par une paire de roues, une des roues porte sur le flanc extérieur une couronne dentée qui s'engrène avec une roue manoeuvrée à la main communiquant le mouvement à la grue. Aux extrémités des différentes voies en cul de sac, au nombre de 6, se trouvent placés des heurtoirs en vieilles billes de 1,50 m de largeur et au bout de la voie de transbordement de l'Etat un autre heurtoir de 2,15 m de largeur.

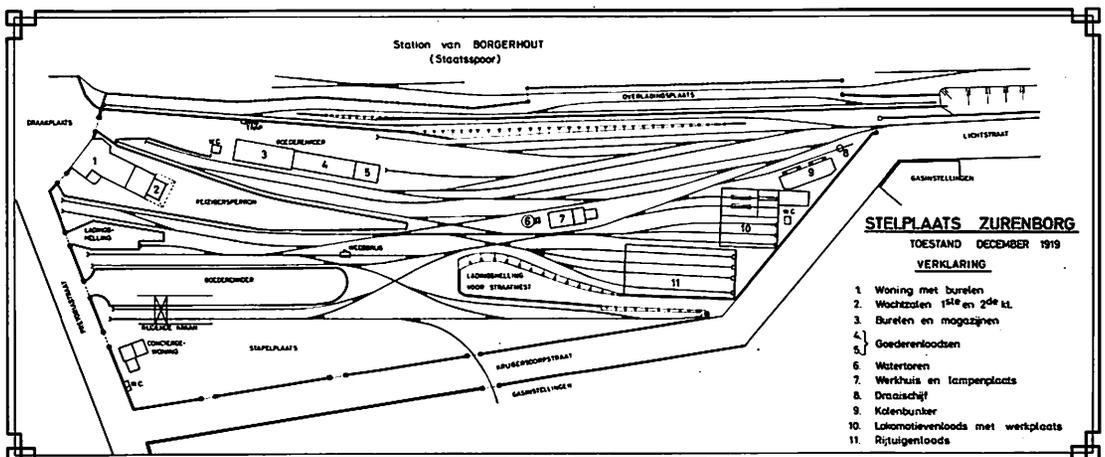
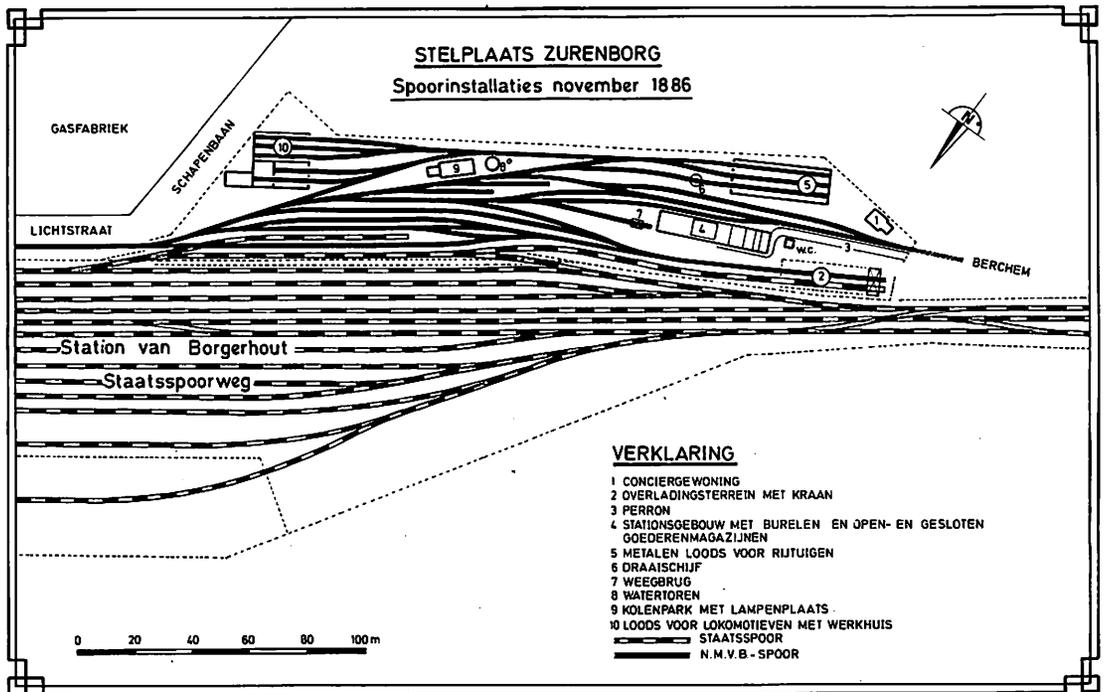
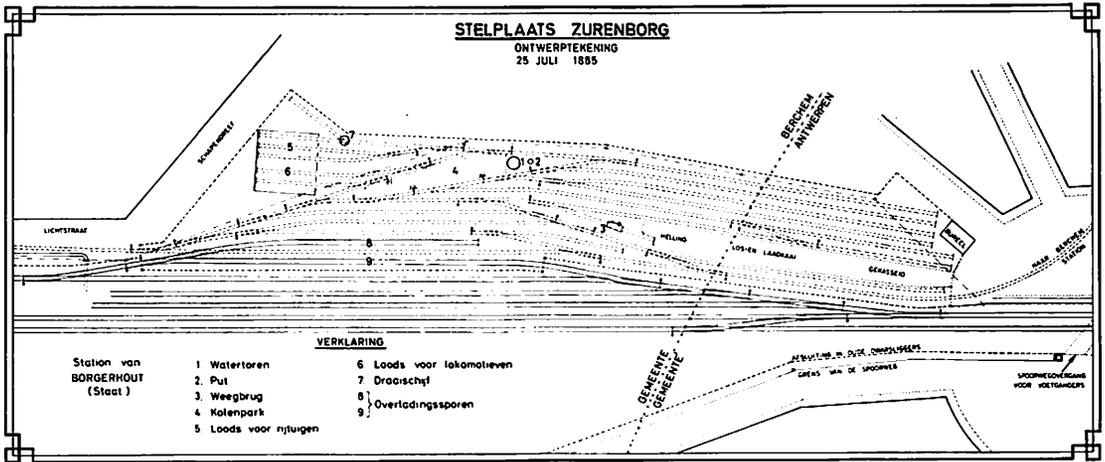
Des vieilles billes placées côte à côte et réunies supérieurement par une lisse en bois forment clôture sur tout le pourtour de la gare.

Deux portes de 4,50 m d'ouverture donnent passage exclusivement aux wagons du chemin de fer de l'Etat, tandis que deux autres de 4,60 m servent l'une pour l'entrée et la sortie des trains, l'autre au trafic général."

De verhogingswerken van de spoorlijn Antwerpen-Rotterdam, uitgevoerd in de periode 1895 - 1897, hebben een belangrijke invloed gehad op de stelplaats van Zurenborg.

Daar de overlading van goederen ten alle tijde moest verzekerd blijven tussen het groot spoor en de NMVB werd ter hoogte van de Turnhoutse Poort, in de Terloostraat te Borgerhout, een tijdelijk overladingsspoor aangelegd.

De aannemer Hautfenne uit Antwerpen kreeg het werk toegewezen op 17 januari 1895 voor de som van 2.426,89 F.



De installatie bestond uit een doodlopend normaalspoor komende uit het spoorwegemplacement en aangelegd in hogervermelde straat. Het NMVB-spoor nam haar oorsprong aan het wachtlokaal van de Turnhoutse Poort en liep dan in een zwakke bocht naar de gelijkgrondse spoorweg toe, om vervolgens evenwijdig te komen met het groot spoor. Het doodlopend NMVB-spoor was voorzien van een wisselplaat. Deze overladingsinstallatie verdween in maart 1899.

Door de Nationale Maatschappij werd op 8 oktober 1894 een wijzigingsplan van de stelplaats Zurenborg ter goedkeuring aan de minister voorgelegd. Het kreeg deze op 26 maart 1896.

Deze tekening geeft een duidelijk beeld van de wijzigingen aan het overladingsstation ingevolge de verhoging van de spoorlijn en de uitbreiding van de NMVB-installatie, door de aankoop van een bijkomend terrein.

De aanpassings- en vergrotingswerken van de stelplaats kregen hun uitvoering in de periode lopende van de 2de helft van 1895 tot einde 1898.

De aannemer Hautfenne uit Antwerpen kreeg op 5 september 1895 de bouw toegewezen van de helling voor het laden van mest- en beerstoffen voor de prijs van 7.566,23 F. De helling werd nog in de laatste trimester van 1895 aangelegd. De omvangrijkste werken, zoals o.m. de oprichting van gebouwen, de aanleg van een kleinere ladingshelling en goederenkoer, alsook de aanpassing van de sporen, gebeurden in 1896 en 1897.

Deze werken werden deels toevertrouwd aan de exploiterende maatschappij en deels aan de heer Verdonck, aannemer te Borgerhout, respectievelijk voor de som van 15.311,50 F en 15.828,75 F.

De minister had reeds op 26 juli 1895 de situatietekening goedgekeurd van het nieuwe verhoogde overladingsstation en bepaalde in zijn ministerieel besluit de financiële regeling met betrekking tot de bouw van de nodige inrichtingen (sporen en helling) en de exploitatievoorwaarden.

De ondersteuningsmuur in baksteen, dienende als toegangshelling voor het verhoogde overladingsstation, bestond uit 39 bogen van 6 m opening en werd in de tweede helft van 1898 opgetrokken.

De aannemers Bolsée en Hargot uit Antwerpen hebben deze toegangshelling gebouwd voor de som van 64.940 F wat 10,076 % minder bedroeg dan het geraamd bedrag van het bestek.

De sporen op de toegangshelling en op de overladingsplaats werden door de zorgen van de exploiterende maatschappij aangelegd tijdens de maand maart 1899.

De overslagplaats lag nu op verhoogd terrein, ongeveer 5 m boven het grondniveau van de stelplaats.

Het buurtspoorwegspoor liep langs twee hellingen van 0,025 m per meter tot boven op het stationsemplacement van Borgerhout, Staatsspoor.

Het doodlopend spoor van de buurtspoorwegen was voorzien van een wisselspoor dat naast het normaalspoor van de staatsspoorwegen gelegen was, zodat de spoorwegwagens en deze van de NMVB naast elkaar konden geplaatst worden.

Het overladen van de stuk- en stortgoederen gebeurde op het verhoogde emplacement. De te behandelen buurtspoorwegwagens werden per stoomtramlokomotief via de helling naar de overladingsplaats gebracht. Deze toestand bleef bestaan tot in 1932.

Tot in 1924 bleef de sporentoestand van de stelplaats haast ongewijzigd ; enkele kleine wijzigingen aan de sporen ter hoogte van het goederenmagazijn en aan de ladingshelling voor meststoffen werden doorgevoerd in 1916, alsook de plaatsing van een kanalisatie met waterkranen werd aangebracht voor het ontsmetten van de goederenwagens die gediend hadden voor het vervoer van dieren. Vermeldenswaardig is nog de schade die toegebracht werd tijdens de beschieting van de stad tussen 8 en 10 oktober 1914. We laten even de stationschef van Zurenborg aan het woord :

"Deux bombes sont tombées sur la voie de notre raccordement. L'une a traversé un cintre, l'autre a détruit une grande partie de la maçonnerie d'un autre

cintre en avariant assez fortement la voie.

Une bombe a enlevé un morceau du mur de clôture derrière la grande remise à voitures, en zinc.

Une bombe est tombée sur le quai à voyageurs devant le magasin et a brisé les vitres (environ 60) des voitures se trouvant de chaque côté du quai, de même que plusieurs vitres de la marquise et avarié quelques tuiles du magasin. Les morceaux d'une autre bombe ont brisé en grande partie les vitres de la marquise du magasin du côté de notre raccordement.

Deux bombes sont tombées respectivement l'une devant la remise à locomotives à proximité de la plaque tournante, l'autre derrière le château d'eau en face de la grande remise à voitures et ont endommagé les voies en ces endroits. Ces derniers dégâts ont été réparés dès les premiers jours vu que nous avons absolument besoin de ces voies pour faire les manoeuvres nécessaires."

Op 5 januari 1920 startte de ABS met de omschakeling naar meterspoor van een gedeelte van de sporen in de stelplaats, zodat op 25 mei 1920 trein 95 van de lijn Antwerpen-Zandhoven-Lier als eerste de stelplaats kon binnenrijden. Deze omschakelingswerken waren in juni 1920 beëindigd.

Einde 1924 - begin 1925 werden bijkomende sporen aangelegd voor de bediening van de opgerichte loods voor elektrische rijtuigen. Vanaf het hoofdspoor in de Minkelerstraat werd een nieuw spoor afgetakt, om langs een deel van de Krugersdorpstraat, opnieuw de stelplaats te bereiken en aldaar af te takken in verscheidene sporen.

Deze spoorwerken, alsook de installatie van de luchtlijn, werden in eigen beheer uitgevoerd. De definitieve oplevering had plaats op 25 juli 1925.

Het planten van de luchtlijnpalen in het overige deel van de stelplaats, alsook de ophanging van de draden geschiedde overwegend in 1925.

Belangrijke spooraanpassingen, grotendeels in het midden van de stelplaats, werden deels in 1926 en overwegend in 1927 uitgevoerd voor het verbeteren van de exploitatie met elektrische rijtuigen. Er werd ondermeer van de gelegenheid gebruik gemaakt om de meeste sporen te vernieuwen, alsook het aantal wissels te verminderen.

In 1929 werd door de Buurtspoorwegen een ontwerp opgemaakt om het overladingsstation van Zurenborg te verplaatsen, gezien de geplande werken voor de verbreding van de spoorwegbruggen, de oprichting van het station Antwerpen-Oost en de aanleg van bijkomende sporen ten dienste van dit nieuw station.

Het ontwerp voorzag de aanleg van een nieuw overladingsstation langsheen het Schijn aan de grensscheiding van Borgerhout met Deurne.

De goederentrans komende van Deurne (Cogelsplein) zouden voorbij de thans nog bestaande brug over het Schijn onmiddellijk rechts afslaan en het ontworpen overladingsstation langsheen het Schijn hebben ingereeden.

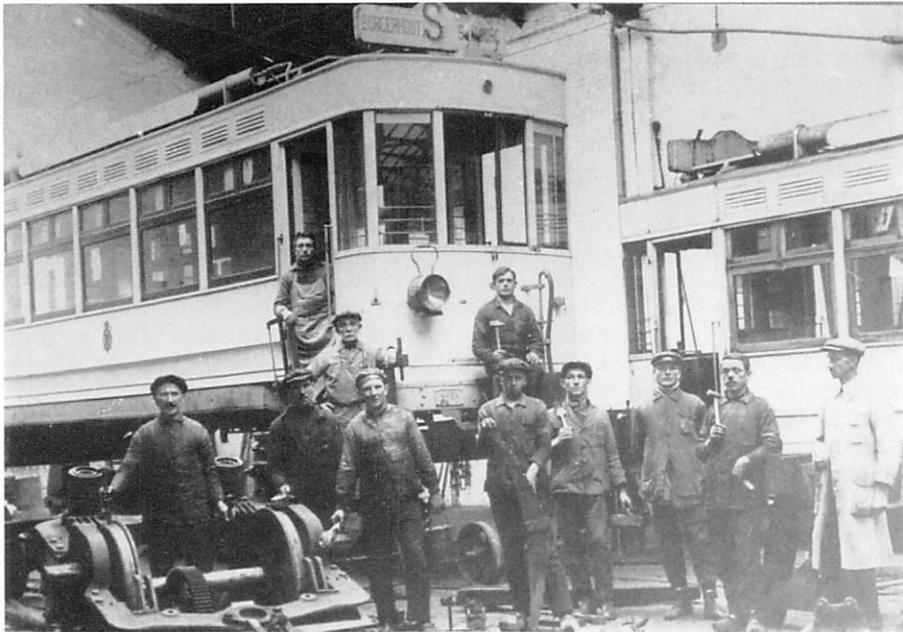
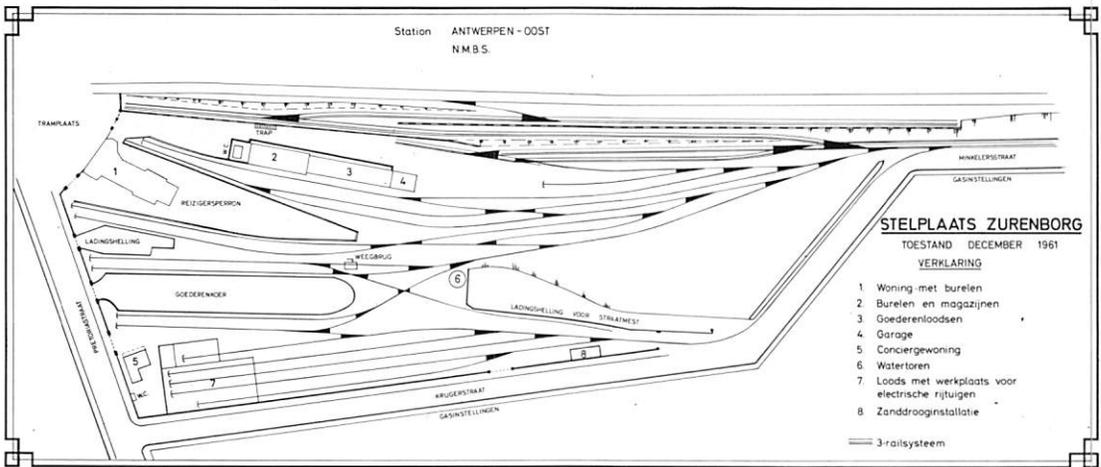
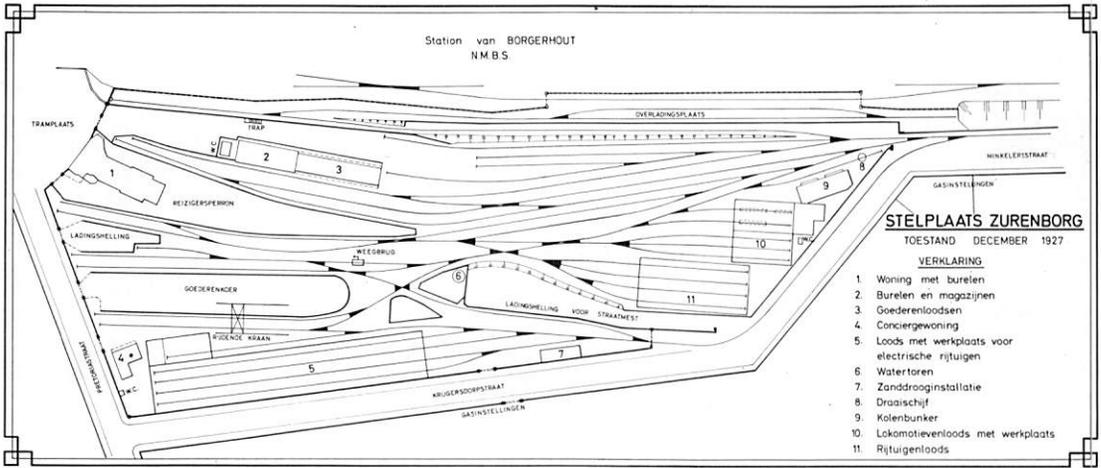
De NMBS voorzag de aanleg van overladingssporen tussen het bestaande station van Stuyvenberg en het ontworpen NMVB-goederenstation.

Om dit te verwezenlijken diende ondermeer de vestingsgracht gedempt en een deel van het werkhuis van de Genie afgebroken te worden.

In 1930 is de NMVB in onderhandeling met de openbare besturen aangaande dit ontwerp. Het is echter nooit uitgevoerd geweest. Nu ligt er de Kleine Ring, de Binnensingel en staat er moderne hoogbouw.

Op 8 januari 1931 vroeg de NMBS aan de Minister van Verkeerswezen het ministerieel besluit van 26 juli 1895 aangaande het aansluitingspoor met de NMVB te Zurenborg te willen intrekken, aangezien zij verplicht was de bediening van het overladingsstation stop te zetten, uit hoofde van hogervermelde aanpassings- en verbredingswerken.

De Nationale Maatschappij verklaarde zich akkoord met de intrekking op voorwaarde echter dat de overladingsplaats zou vervangen worden door een nieuwe aansluiting op een andere plaats, in gemeen overleg te kiezen en onder voorbehoud dat tussen de NMBS en de NMVB een schikking zou getroffen worden aangaande de regeling van de kosten voortvloeiend uit de verplaatsing van het verbindingsspoor.



Werkplaats voor de elektrische rijtuigen. Motorwagen type "Odessa" 9651 voor de verbouwing met koersbord "S" Borgerhout - Silsburg, omstreeks 1928-1929. (Archief E. Keutgens)

De NMBS was van oordeel dat de kosten volledig diende gedragen te worden door de NMVB. De Buurtspoorwegen deelde echter deze mening niet, gezien zij gedwongen werd tot aanpassing.

Een uitgebreide briefwisseling aangaande het principe van de financiële regeling werd gevoerd tussen de beide belanghebbende maatschappijen en het Ministerie van Verkeerswezen en vond slechts in 1936 haar beslag.

De onderhandelingen voor het bekomen van een terrein langsheen het Schijn bleven aanslepen en om toch tot een vergelijk te komen met de spoorwegen stelde de maatschappij op 26 november 1931 voor het bestaande overladingstation aan te passen en de uitrusting van een 3de rail te voorzien, zodat de spoorwagens (normaalspoor) via de helling tot in de stelplaats konden gebracht worden, zodat de overlading aldaar kon geschieden en niet meer op het verhoogde emplacement.

De NMBS ging principieel akkoord en op 17 februari 1932 werd aan de minister het wijzigingsplan ter goedkeuring voorgelegd. Deze volgde op 19 mei 1932. De aanpassingswerken werden nog in 1932 uitgevoerd.

Zoals reeds hoger vermeld werden de regeling van de kosten van deze aanpassing slechts geregeld in 1936. De NMVB nam de uurlonen voor haar rekening en de Belgische spoorwegen de spoormaterialen.

De voorwaarden van de exploitatie van de nieuwe installatie werden vastgelegd in het Ministerieel Besluit nr 13036/61V/25 van 31 augustus 1936.

Buiten het normale onderhoud van sporen en wissels zijn er tussen 1932 en 1958 geen noemenswaardige wijzigingen aan de sporentoestand van de stelplaats meer te melden.

In april 1958 werd nog een deel van de sporen in de stelplaats opgebroken ingevolge het slinken van het goederenvervoer.

In 1950 zien we dat de stoomlokomotief 1070 voor de manoeuvres en de traktie van de goederenwagens op het overladingstation vervangen werd door de ART 67. Van dat ogenblik af bleven er nog slechts stoomloks in gebruik op de nijverheidssporen te Merksem en te Mol (Zandputten).

Maar de Buurtspoorwegen denkt ook reeds aan de afschaffing van het overgavestation, want op 25 juni 1954 stelde de maatschappij aan de minister voor om van 1 september 1954 af de overladingen stop te zetten.

Met het oog op besparingen had de maatschappij de bedoeling geen spoormaterieel meer onder te brengen in de stelplaats, daar de lijn Antwerpen - Turnhout door materieel komende van de stelplaatsen Turnhout en Oostmalle en de lijn Antwerpen - Broechem vanuit Broechem kon bediend worden.

De eventuele goederen voor de lijn Antwerpen - Turnhout zouden langs het overgavestation Turnhout kunnen ter bestemming komen. Na een onderzoek ingesteld door het Ministerie van Verkeerswezen bleek dat de bedrijvigheid van het station nog aanzienlijk genoeg was om het instandhouden van de overladingen te rechtvaardigen.

Tevens leek het niet aangewezen een overladingstation gelegen in een belangrijke handels- en nijverheidsstreek als Antwerpen af te schaffen en de activiteit ervan over te brengen naar een ander, een 40-tal km hogerop in een weinig ontwikkeld gebied, met als gevolg een verhoging van de vervoerskosten en een toenemend verlies van trafiek voor de spoordiensten.

Het ministerie verleende dan ook geen toestemming. Vier jaar later, nl. op 15 juli 1958, diende de Nationale Maatschappij opnieuw een verzoek in om tot de afschaffing van het overgavestation te mogen overgaan.

De belangrijkheid van de overladingen was ondertussen aanzienlijk gedaald. Voor de lijn Antwerpen - Broechem was reeds op 11 december 1957 het plan betreffende de opbreking ter goedkeuring voorgelegd. Voor de lijn Antwerpen - Turnhout kwamen nog enkel de stations tussen Antwerpen en St Antonius-Brecht in aanmerking en hiervoor werd gedurende de eerste zes maanden van 1958 nog 1.507,8 ton vervoerd, voornamelijk meststoffen, asse en mijnhout.

De voornaamste gebruiker van het overgavestation, nl. de firma Vibrabéton te Wijnegem had eveneens ter kennis gebracht dat zij de bedoeling had haar

goederen te laten lossen bij de NMBS te Antwerpen-Schijnpoort, zodat het overladingsstation nog weinig zou gebruikt worden.

Het ministerie stelde echter voor het station Zurenborg voorlopig nog in dienst te laten en zulks reeds voor minstens één jaar om in de mogelijkheid gesteld te worden de verdere evolutie van de trafiek te volgen.

Op 17 september 1959 hernieuwde de maatschappij opnieuw haar verzoek tot afschaffing. De belangrijkheid van de overlading bleek nu gedaald te zijn tot een gemiddelde maandelijkse tonnenmaat van minder dan 750 ton.

Bij dienstbrief van 23 november 1959 deelde de minister mede dat hij principieel geen bezwaren meer had tegen de afschaffing ervan. In dezelfde brief stelde hij eveneens voor, gelet op de geplande struktuurhervorming van de lijn Turnhout - Antwerpen en hierdoor ook het overladingsstation Turnhout zou wegvallen, de openbare besturen aandeelhouders te raadplegen nopens de stopzetting van het goederenvervoer met wagenladingen op bedoelde lijn.

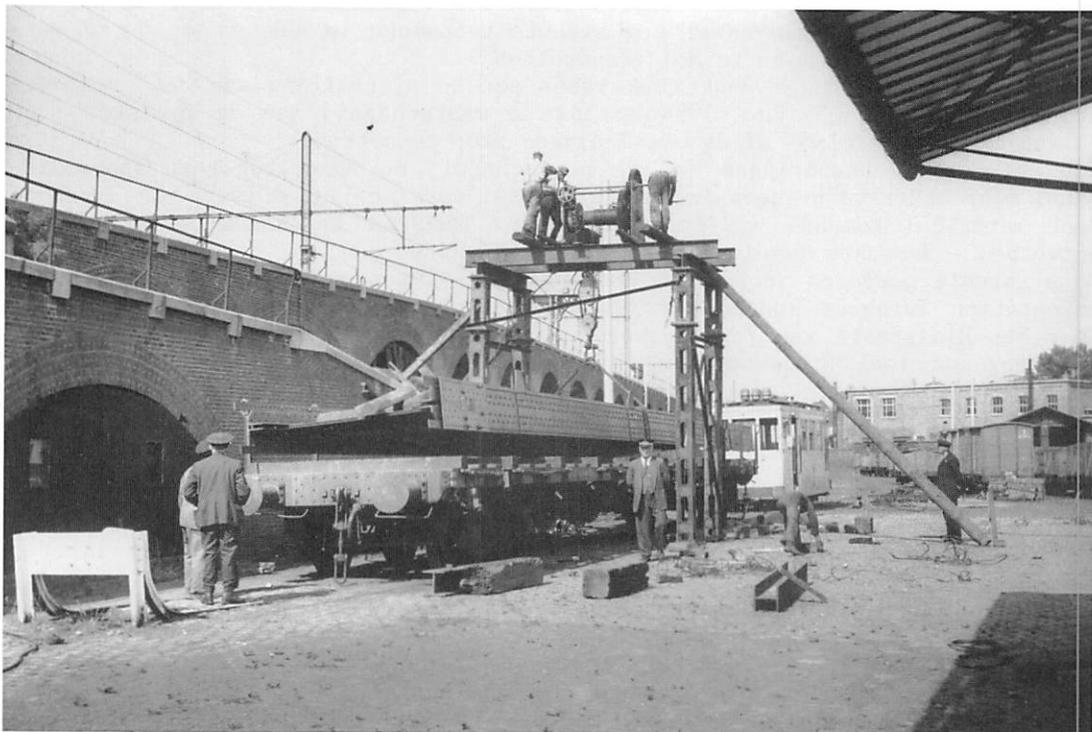
De buurtspoorwegen diende vervolgens op 18 juli 1960 bij het Ministerie van Verkeerswezen het opbrekingsplan in voor het baanvak Berchem - Zurenborg tot de Stenenbrugstraat te Borgerhout. De machtiging volgde op 14 maart 1962.

Het aansluitingsspoor met de NMBS werd van 29 mei 1961 af buiten dienst gesteld. De opbraak van de buurtspoorwegsporen, van de sporen van het overladingsstation, alsook het wegnemen van de luchtlijn en het uittrekken van de luchtlijnpalen, gebeurde in de tweede helft van 1962.

Tot slot vroeg de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen op 21 augustus 1964 aan de minister de intrekking van het Ministerieel Besluit van 31 augustus 1936, gezien de verbindingsspooren opgebroken waren.

Het intrekingsbesluit is gedateerd 10 september 1964.

Erik KEUTGENS



Afladen van een metalen brugelement voor de bouw van de nieuwe brug over het Albertkanaal te Wijnegem, in 1952. De elementen kwamen per spoorweg toe om dan per buurtspoor naar Wijnegem gebracht te worden.

(Foto Fr. Keutgens)



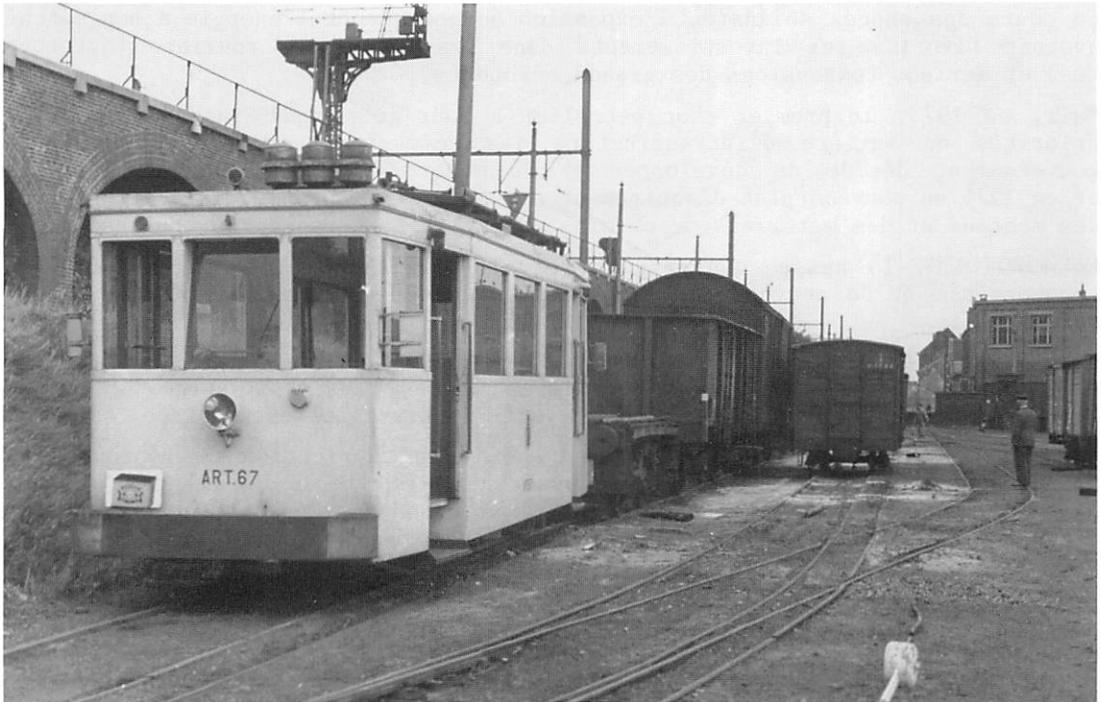
HL 1070 met tussenloper en NMBS-wagens op de helling van het overladingsstation, in 1950-1951.

(Foto Fr. Keutgens)

* *
*

Overladingsemplacement in 1953. De foto geeft een duidelijk beeld van het 3-railsysteem.

(Foto Fr. Keutgens)



BN et ACEC développent leur force de frappe à l'exportation de matériel roulant

L'industrie de la construction de matériel ferroviaire se trouve concentrée aujourd'hui en Belgique, à la suite d'un long processus de regroupement d'activités. Elle est essentiellement constituée par deux entreprises principales.

- *BN Constructions Ferroviaires et Métalliques* conçoit et réalise du matériel de transport de passagers et de marchandises, des métros lourds et légers, des locomotives électriques et des automotrices alimentées en courant continu dont elle assure la fabrication, à l'exception des parties électromécaniques et électroniques, c'est-à-dire essentiellement des groupes motopropulseurs et des équipements de signalisation qui sont construits par les ACEC.

- *ACEC Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi* conçoit et fabrique des équipements électriques et électroniques de propulsion ainsi que les auxiliaires de production d'énergie embarqués à bord des véhicules correspondants. ACEC est aussi spécialisé dans les matériels fixes d'alimentation en énergie, de signalisation ferroviaire et de commandes centralisées de système de transport.

Au fil des ans, la coopération de BN et des ACEC est devenue très étroite. L'effectif occupé par les deux entreprises dans leur activité de construction de matériel roulant a atteint 5.000 personnes en période de pointe, aussi bien en région flamande (Bruges, Gand et Ruisbroek), qu'en région wallonne (Charleroi, Manage, Nivelles).

La crise pétrolière relance les transports en commun

Au cours des années soixante, l'expansion économique et l'énergie à bon marché avaient favorisé les investissements dans les transports routiers (autoroutes) et aériens (extensions des grands aéroports).

Mais, en 1973, le premier choc pétrolier a pour conséquence une révision des priorités en matière d'infrastructure des communications. En Belgique, le gouvernement décide de développer et de moderniser les transports publics et en 1975 un nouveau plan d'équipement prévoit l'extension et la modernisation des réseaux et des matériels de chemins de fer et des transports urbains.

En 1979-1980, la hausse des prix du pétrole paraît avoir acquis un caractère irréversible et de nouveaux investissements sont décidés en faveur des transports publics.

La SNCB élabore un plan quinquennal d'équipement pour la période 1981-1986 dont l'exécution nécessitera l'accroissement des capacités de production de BN. D'autre part, l'extension du métro léger de Bruxelles est décidée.

Assurés de plusieurs années d'activité dans la fabrication de véhicules de transport en commun, BN et ACEC consacrent 4 milliards de francs au total à des investissements de rénovation et d'extension des capacités de production ainsi qu'en dépenses de recherches et de développement.

La crise financière donne un coup d'arrêt aux commandes publiques

Mais au début de 1982, de graves difficultés financières et budgétaires contraignent le gouvernement belge à arrêter un programme d'austérité qui prévoit

une réduction substantielle des investissements des chemins de fer et des sociétés de transport urbain.

La SNCB a ainsi été conduite à substituer à son plan quinquennal 1981-1986 un nouveau plan triennal "minimum" pour la période 1983-1985, qui comporte une très forte diminution des achats d'équipement.

Exporter

Devant l'incertitude qui règne aujourd'hui encore au sujet des programmes futurs d'extension et de modernisation des transports par rail, en particulier des réseaux de transport en commun des grandes villes, BN et ACEC doivent redoubler d'efforts pour enlever sur les marchés étrangers des commandes qui puissent compenser, ne fut-ce que partiellement, la contraction des ventes sur le marché national. Il s'agit d'une entreprise difficile et de longue haleine qui se déroule dans un climat de concurrence internationale acharnée. L'enjeu est de taille pour les quelques pays producteurs et exportateurs de matériel roulant (les "quatre grands" sont le Canada, la France, le Japon et la RFA suivis par la Belgique, la Grande-Bretagne, l'Italie, l'Espagne, la Suisse et l'Autriche).

En 1982, dernière année où des données sont disponibles, c'est en effet à 30 milliards de \$, quelque 1.650 milliards de FB, que s'est élevé le total des dépenses mondiales d'investissement pour les transports terrestres par rail, ce montant comprenant les infrastructures et les équipements à tous les niveaux.

BN et ACEC ne manquent pas d'atouts industriels, technologiques et commerciaux pour réussir dans cette entreprise. Dans ce but, les deux sociétés ont défini des stratégies d'exportation qui requièrent en premier lieu une bonne coordination avec les pouvoirs publics, aussi bien sur le plan technique (spécifications des matériels) que financier (crédits à l'étranger), et qui nécessitent parmi d'autres moyens le regroupement des forces commerciales des deux sociétés sur les marchés extérieurs.

Belgorail

C'est précisément avec l'objectif de donner une efficacité accrue à leur effort de pénétration des marchés étrangers, en ne présentant, en particulier, qu'un seul interlocuteur industriel aux autorités publiques des pays acheteurs de matériels roulants et de systèmes de transport urbain et ferroviaire que BN et ACEC ont décidé d'unir leurs efforts de commercialisation au sein de Belgorail.

Cette nouvelle organisation est animée par un groupe de spécialistes expérimentés provenant du cadre des deux sociétés fondatrices. Elle a pour unique tâche de promouvoir les exportations des matériels que BN et ACEC construisent en Belgique.

Cette tâche est plus complexe qu'il ne peut y paraître à première vue, car elle englobe les fonctions essentielles à la promotion des exportations de matériel roulant, c'est-à-dire, le montage financier des ventes de véhicules et de systèmes de transport, la négociation et le suivi des contrats avec les clients étrangers, la coordination de l'action des responsables techniques de projet ; enfin, les études de marketing, c'est-à-dire l'évaluation des besoins des divers marchés mondiaux pour des systèmes de transport en termes de volume, de type et de caractéristiques des produits, des délais de livraison et de prix.

Dans l'exécution de sa mission, Belgorail est appuyée dans divers pays du monde par une vingtaine de "bases" (qui sont en règle générale des bureaux de représentation commerciale appartenant au réseau international d'ACEC et, dans une moindre mesure, de BN) et par un très grand nombre d'agents.

L'objet de Belgorail est distinct mais complémentaire de celui d'un autre

organisme, Transurb Consult, société d'ingénierie qui associe dans son capital le secteur public d'exploitation (SNCB, SNCV et STIB) à des bureaux d'études privés, et dont la vocation recouvre toutes les compétences nécessaires à l'ingénierie en général, c'est-à-dire aux études de factibilité, aux études d'ensemble, à l'élaboration de cahiers des charges, aux études d'infrastructures et au suivi des projets en cours de réalisation.

Selon les opportunités, Belgorail travaille avec Transurb Consult dans la prospection des marchés pour les entreprises "clef en main" de construction ou d'extension de réseaux ferrés.

Par ailleurs, Belgorail agit de manière indépendante pour toutes les affaires qui ne comportent pas d'appel d'offres pour l'étude ou la réalisation d'infrastructures (génie civil, voies ferrées, bâtiments divers, etc...).

Sur le terrain, Belgorail est habilité à agir comme chef de file commercial, dans le cadre de consortiums constitués pour des projets spécifiques, la part des constructeurs de matériel roulant dans une entreprise "clef sur porte" pour la réalisation d'un système de transport étant toujours importante et parfois même majoritaire.

Pour BN et ACEC, le regroupement des forces réalisé dans Belgorail constitue une initiative significative dans la mesure où les deux sociétés font désormais du développement de leur force de frappe à l'exportation un élément important de leur politique industrielle dans le secteur des transports.

Extrait du Bulletin d'Information de la Société Générale de Belgique n° 51 et reproduit avec l'aimable autorisation de son Service Information.



Chaîne de fabrication des véhicules de métro léger destinés au réseau urbain de Manille, aux Philippines, à l'usine "BN" à Bruges.



Nantes : un nouveau tramway roule !

Lundi 6 août 1984, après 27 ans d'absence, le tramway a roulé à nouveau dans les rues nantaises à l'occasion d'un voyage de présentation.

Samedi 13 octobre 1984, accompagnant le groupe des membres AMTUIR, j'ai eu l'occasion de découvrir la "technologie française" en matière de tramway. Grâce à la SEMITAN, le groupe a pu effectuer la visite du dépôt avec présentation du matériel roulant et le parcours de la ligne.

Le départ de la visite aux tramways de Nantes s'effectuait depuis Paris-Montparnasse à 8 h, l'arrivée dans la ville du nouveau tramway étant prévu à 11h26. Le voyage commença dans un épais brouillard mais à notre plus grande satisfaction, le soleil était au rendez-vous à Nantes. Avant même d'arriver à Nantes SNCF, l'on pouvait apercevoir la ligne aérienne, la voie et le matériel garé dans le nouveau dépôt de Dalby. Vers midi, "l'objet" tant attendu arrivait à Nantes SNCF et nous embarquâmes vers le nouveau complexe : centre administratif et dépôt trans/autobus de la SEMITAN, où un bref exposé accompagné d'une projection de diapositives nous retraça la construction de la première ligne de tramway moderne nantais et nous fit connaître par la même occasion les projets de la SEMITAN.

Nous devons ensuite nous rendre au dépôt désaffecté de la Morrhonnière où sont stockées aux fins de remise en état, trois caisses anciennes (deux motrices et une remorque).

Une caisse doit d'ailleurs parvenir incessamment à Bruxelles pour être remise sur truck et parachevée tant intérieurement qu'extérieurement par la STIB. Il va sans dire que le travail de menuiserie effectué à Nantes est parfait quand on sait qu'il est l'oeuvre de quatre ou cinq personnes amoureuses du "vieux tramway".

L'après-midi devait être consacrée à la visite du nouveau complexe ainsi qu'au parcours de la ligne. Monsieur Bigey, directeur général de la SEMITAN, nous pilota une bonne partie de la journée avec toute sa bonne grâce.

Mais que dire de ce nouveau tramway ? La première impression est excellente : propreté, longueur, silence extérieur ; intérieurement l'aménagement est sobre, clair et agréable, avec des banquettes en plastique moulé, très confortable. L'accélération est remarquable ; le roulement, très stable, est agréable. La voiture est climatisée mais des impostes permettent heureusement un appoint d'air. Les motrices sont munies du timbre avertisseur monocoup.

Dans le centre ville (beaucoup de voies Broca en site propre), nous avons roulé assez lentement étant donné les travaux encore en cours ; de plus, la voie est engorgée de sable et de ciment, mais dès qu'elle sera curée et meulée, on sentira à peine le roulement. Le passage sur les appareils de voie est absolument sans à-coups.

Les essais se poursuivent sur toute la ligne équipée depuis la fin septembre 1984 (soit une longueur de 10,600 km), l'ouverture étant prévue le 2 janvier 1985 pour le véritable service commercial.

Ce 13 octobre 1984, sept rames étaient livrées, la 8e était attendue pour le lundi 15 octobre. Elles seront probablement douze ou treize à l'ouverture commerciale de la ligne.

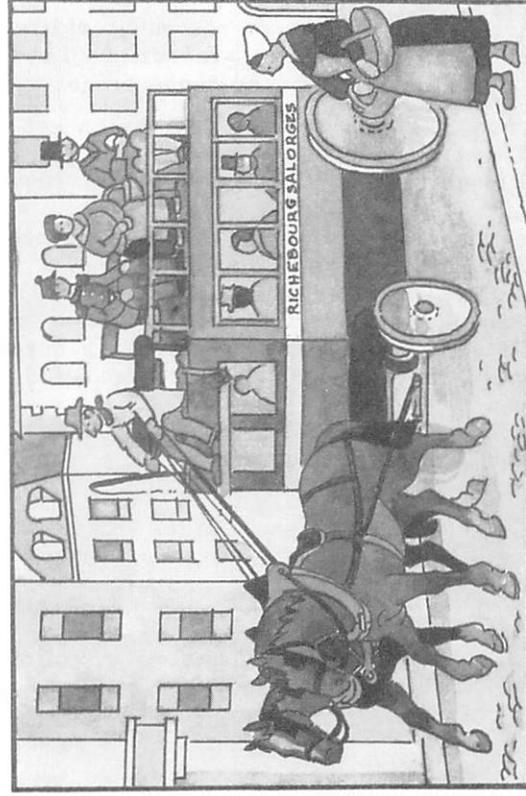
Tous mes remerciements vont à la SEMITAN, à Messieurs Bigey et Buisson pour leur aimable accueil, ainsi qu'à Monsieur Jean Robert qui m'a ainsi permis de découvrir le nouveau tramway français.

Rodolphe DIEUDONNE

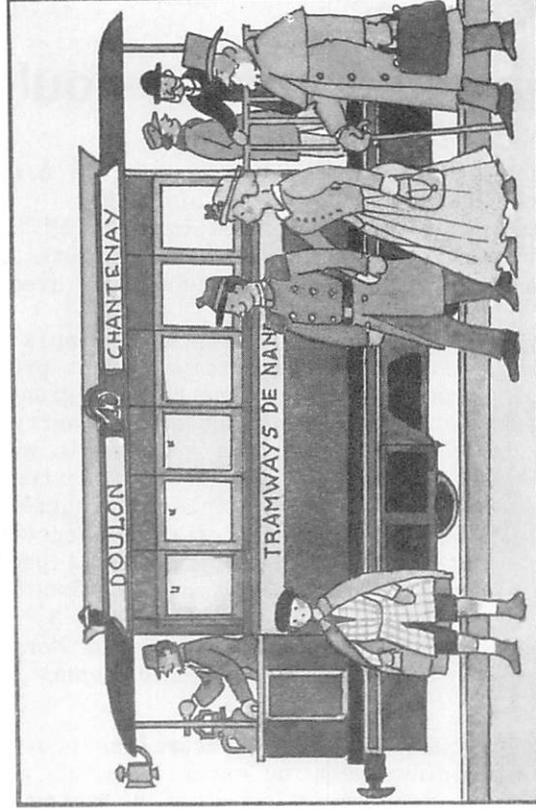
Offert par la
SEMITAN

Le tramway nantais

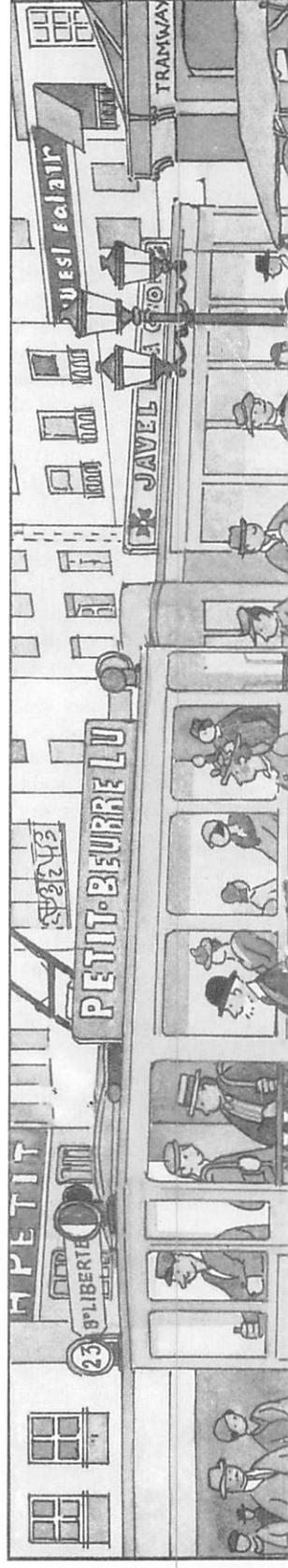
Images de
Jean Bruneau
1983



C'est en 1825 que le Nantais Stanislas Baudry eut l'idée d'un véhicule assurant un trajet pour un prix minimum au service d'un grand nombre de voyageurs. Nantes eut son service d'omnibus allant de la rue de Richebourg aux Salorges. Une 2^e ligne desservit la ligne des ponts. Pour demander l'arrêt, un cordon de cuir passant par-dessus la voiture était noué au bras du cocher.



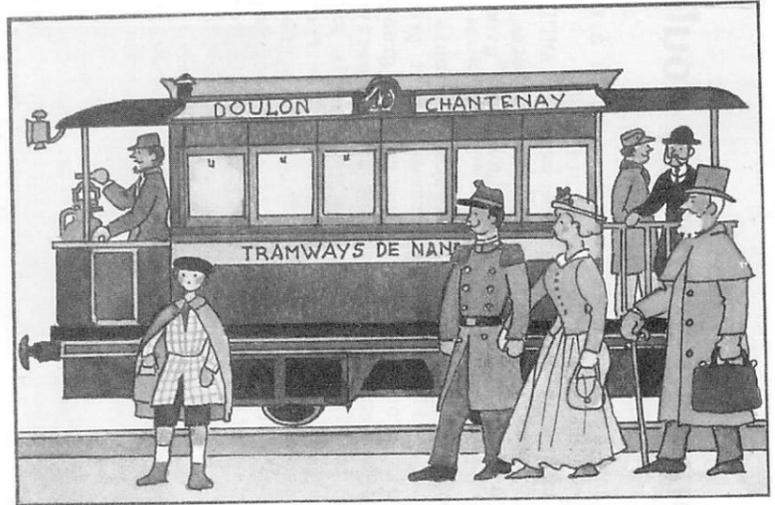
Nantes fut la première ville à utiliser les tramways à air comprimé de Mekarski. Le service débuta le 13 février 1879. L'inauguration eut lieu au milieu d'une foule fort intéressée. L'époque de la traction animale était finie. En 1888, 3 millions de voyageurs étaient transportés annuellement. Il n'y avait pas encore de stations obligatoires et l'on arrêtait à la demande le tramway pour monter ou descendre.



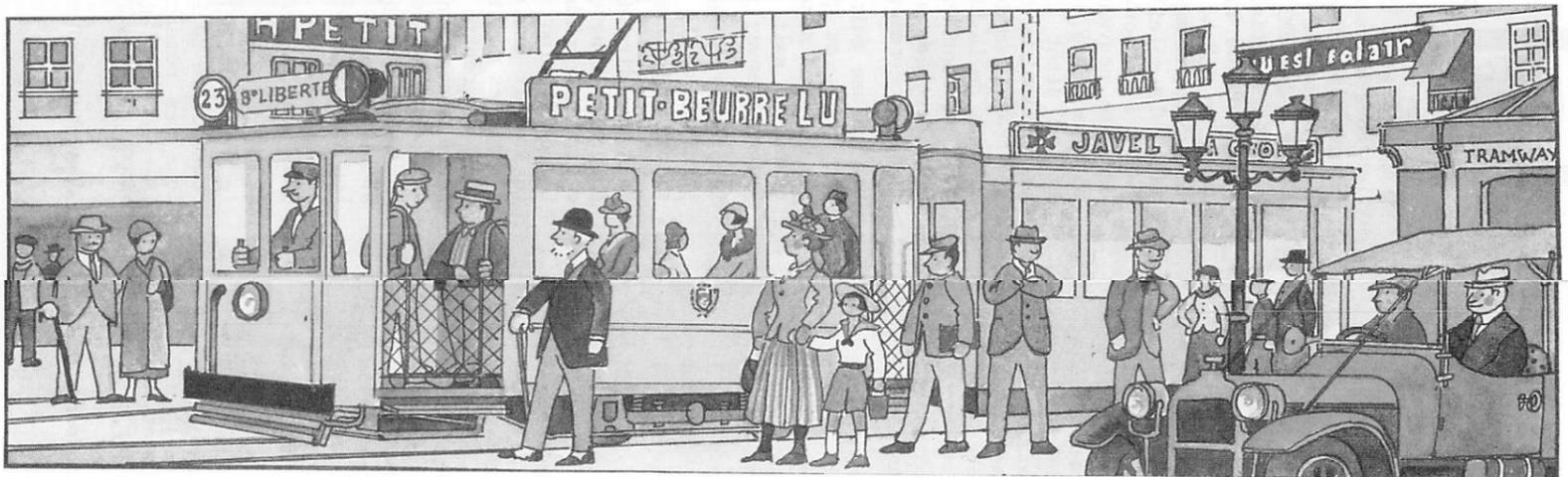
Le tramway nantais



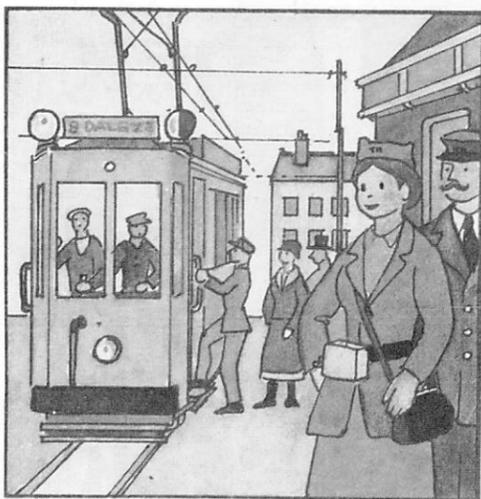
C'est en 1825 que le Nantais Stanislas Baudry eut l'idée d'un véhicule assurant un trajet pour un prix minimum au service d'un grand nombre de voyageurs. Nantes eut son service d'omnibus allant de la rue de Richebourg aux Salorges. Une 2^e ligne desservit la ligne des ponts. Pour demander l'arrêt, un cordon de cuir passant par-dessus la voiture était noué au bras du cocher.



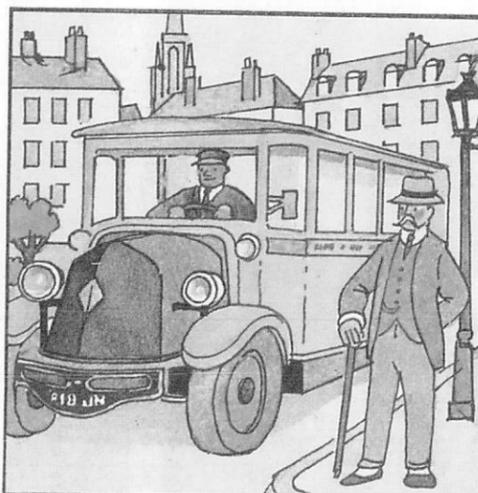
Nantes fut la première ville à utiliser les tramways à air comprimé de Mekarski. Le service débuta le 13 février 1879. L'inauguration eut lieu au milieu d'une foule fort intéressée. L'époque de la traction animale était finie. En 1888, 3 millions de voyageurs étaient transportés annuellement. Il n'y avait pas encore de stations obligatoires et l'on arrêtait à la demande le tramway pour monter ou descendre.



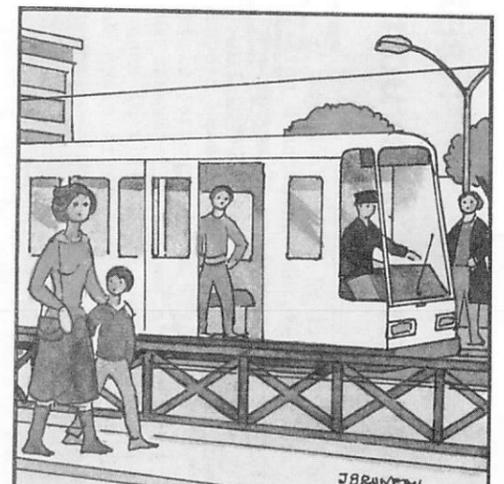
En 1912, la Compagnie des Tramways de Nantes était autorisée à substituer la traction électrique à l'air comprimé. Les premiers trams furent mis en service le 16 novembre de cette année là, sur la ligne Nord-Sud, Rennes-Pont-Rousseau. Au milieu d'un grand public, les nouvelles motrices firent un tour d'honneur dans la ville et rentrèrent à la Morrhonnière où venait d'être édifié un vaste dépôt. Ce fut en janvier 1917 que la motrice Mekarski utilisa une dernière fois la ligne des quais. Désormais, tous les véhicules fonctionnaient avec le système dit de la lyre qui facilitait la prise du courant dans les embranchements. Chaque voiture comportait 16 places assises et deux plates-formes spacieuses. A beaucoup d'entre elles, était attelée une baladeuse. Un billet ouvrier fut institué à prix réduit. La période de 1932 à 1939 connut l'apogée du tramway électrique : 6 700 000 km parcourus et 27 millions de voyageurs transportés annuellement.



La concession accordée à la Compagnie par la Ville de Nantes fut prolongée en 1924 jusqu'à la fin de 1975. En 1928, fut mise en service la ligne Dalby-Gare de Doulon, en 1930, la ligne Pont-Rousseau - Trois Moulins. En 1932, la mise en service du prolongement Vannes-Longchamp constitua la dernière extension du réseau des tramways.



A l'occasion de l'exposition nationale de Nantes en 1924, apparurent les premiers autobus automobiles du type Schneider puis Renault P.Y. Après la guerre, la voirie profondément bouleversée rendit impossible le service des tramways que les autobus commencèrent à remplacer. Le dernier tramway circula à Nantes le 26 janvier 1958.

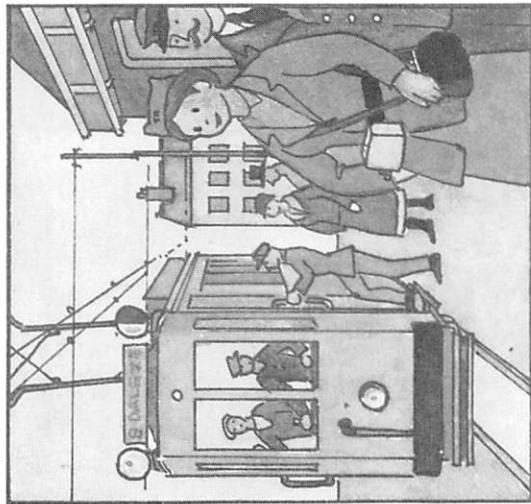


Pour satisfaire les besoins de transport d'une population toujours plus nombreuse et plus active, un véhicule nouveau, rapide, silencieux, confortable, de grande capacité, va être mis à la disposition du public. Ce tramway moderne reliera Bellevue à la Haluchère dès 1984.

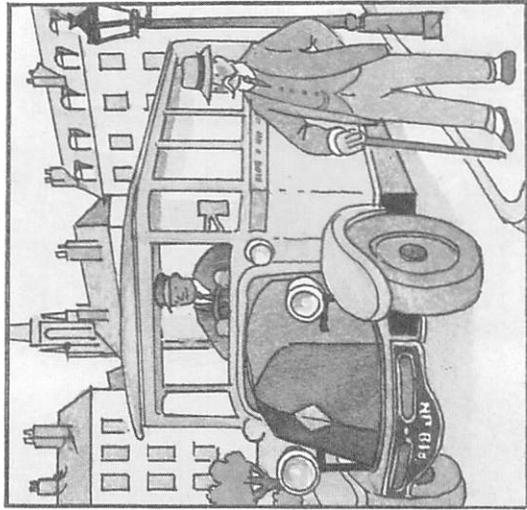




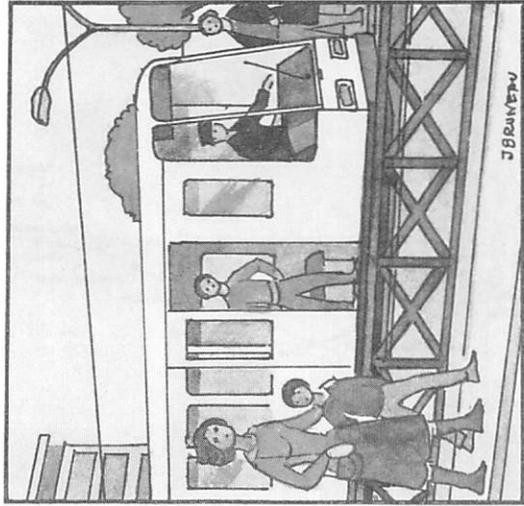
En 1912, la Compagnie des Tramways de Nantes était autorisée à substituer la traction électrique à l'air comprimé. Les premiers trams furent mis en service le 16 novembre de cette année là, sur la ligne Nord-Sud, Rennes-Pont-Rousseau. Au milieu d'un grand public, les nouvelles motrices firent un tour d'honneur dans la ville et rentrèrent à la Morrhonnère où venait d'être édifié un vaste dépôt. Ce fut en janvier 1917 que la motrice Mekarski utilisa une dernière fois la ligne des quais. Désormais, tous les véhicules fonctionnaient avec le système dit de la lyre qui facilitait la prise du courant dans les embranchements. Chaque voiture comportait 16 places assises et deux plates-formes spacieuses. A beaucoup d'entre elles, était attelée une baladeuse. Un billet ouvrier fut institué à prix réduit. La période de 1932 à 1939 connut l'apogée du tramway électrique : 6700000 km parcourus et 27 millions de voyageurs transportés annuellement.



La concession accordée à la Compagnie par la Ville de Nantes fut prolongée en 1924 jusqu'à la fin de 1975. En 1928, fut mise en service la ligne Dalby-Gare de Doulon, en 1930, la ligne Pont-Rousseau - Trois Moulins. En 1932, la mise en service du prolongement Vannes-Longchamp constitua la dernière extension du réseau des tramways.



A l'occasion de l'exposition nationale de Nantes en 1924, apparurent les premiers autobus automobiles du type Schneider puis Renault PY. Après la guerre, la voirie profondément bouleversée rendit impossible le service des tramways que les autobus commencèrent à remplacer. Le dernier tramway circula à Nantes le 26 janvier 1958.

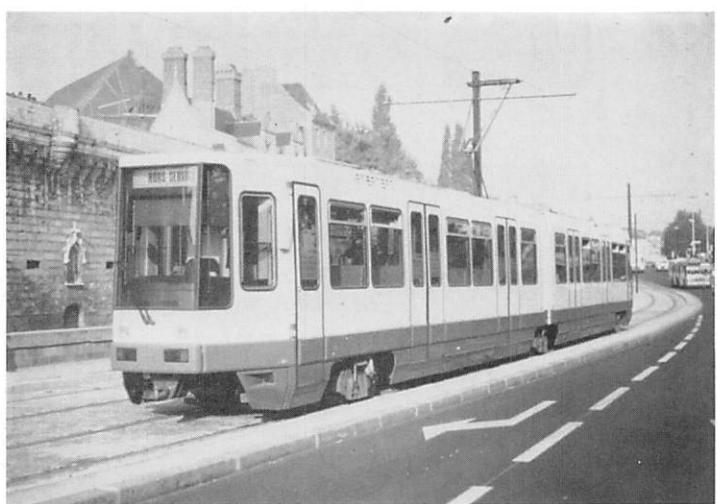
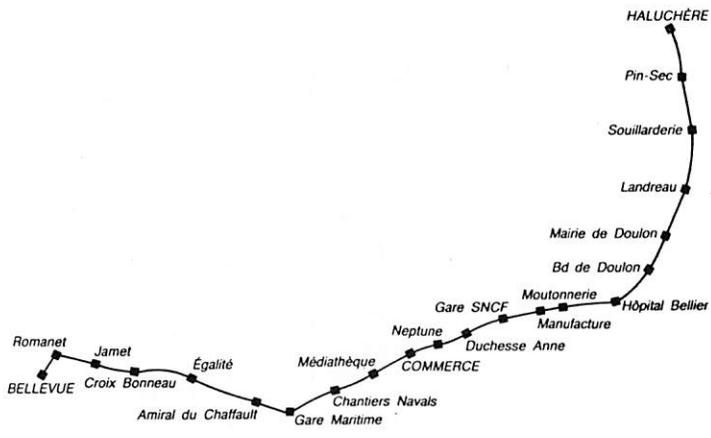


Pour satisfaire les besoins de transport d'une population toujours plus nombreuse et plus active, un véhicule nouveau, rapide, silencieux, confortable, de grande capacité, va être mis à la disposition du public. Ce tramway moderne reliera Bellevue à la Haluchère dès 1984.



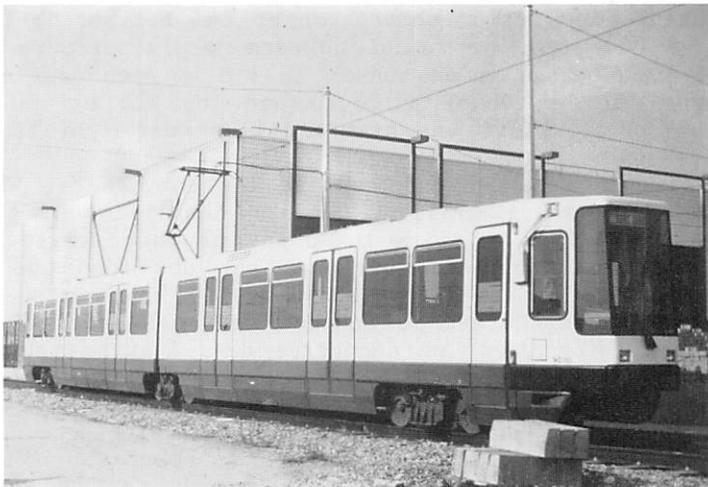
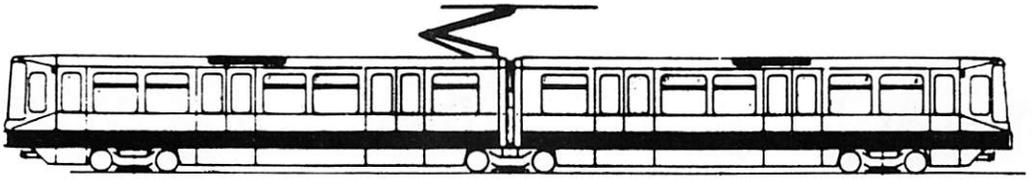
OFFICE DE TOURISME, SYNDICAT D'INITIATIVE DE LA VILLE DE NANTES





Circulations d'essais de la rame M.1001/2001, le 13 octobre 1984, devant le château des Ducs (entre les stations NEPTUNE et DUCHESSE ANNE) et sur une des liaisons du terminus BELLEVUE.

(Photos R. Dieudonné)



Présentation du matériel au dépôt DALBY le 13 octobre 1984 : en haut, la rame M.2007/1007 en livrée d'usine (blanche à soubassement noir) et en bas, la rame M.2001/1001 munie à titre d'essai d'un bandeau vert au-dessus du soubassement de caisse.

(Photos R. Dieudonné)

Wiener Lokalbahnen - Badnerbahn (WLB)

Description de la ligne

La ligne de chemin de fer local de Vienne à Baden est une ligne que l'on tentera vainement de comparer à une ligne de chemin de fer vicinal comme il y en eut en Belgique, à une ligne de chemin de fer régional ou à un semi-métro d'une ville allemande... Cette ligne a ses particularités et son intérêt est de posséder encore celles-ci de nos jours, sans être une ligne musée ou un dernier vestige du passé en voie de disparition, mais au contraire en étant exploitée rationnellement et s'équipant pour les années futures...

Cette ligne électrique de 30 km à voie normale a son point de départ à Vienne sur une allée arborée du Kärtnering à proximité de l'Opéra. Ce point de départ "Wien Oper" n'est qu'un simple évitement sur la boucle entourant deux pâtés de maisons où deux lignes radiales (62 et 65) des tramways de Vienne (WSW - Wiener Stadtwerke Verkehrsbetriebe) ont leur terminus. Il est doté d'un édicule abritant un guichet et un local de service des WLB et offre une correspondance avec les lignes de tramways parcourant le Ring et surtout, par un réseau de galeries souterraines, avec la station de métro Karlsplatz où les trois lignes du métro urbain (U1, U2 et U4) se croisent... En quittant ce terminus en boucle, les rames des WLB empruntent la double voie des tramways 62 et 65 établie sur la chaussée Wiednerhauptstrasse et desservent les arrêts de ces lignes. C'est ainsi que 2,5 km sont parcourus à faible allure en raison de la circulation automobile. Les voies plongent ensuite dans un tunnel de 3,5 km où les convois des WLB s'arrêteront aux quatre arrêts souterrains des tramways de Vienne. Ce tunnel ouvert en 1969 est le début de réalisation d'un réseau souterrain de tramways dont la construction fut abandonnée par la suite au profit de la construction d'un réseau de métro. A la différence de l'autre tunnel pour tramways construit entre la Karlsplatz et l'actuelle station de métro Schottentor et qui fut par la suite incorporé à la ligne U2 du métro, ce tunnel ne sera jamais parcouru par le métro. Pour être complet, ajoutons qu'un tunnel de 1,8 km avec deux arrêts souterrains s'embranchent sur le tunnel parcouru par les WLB et qu'avant l'arrêt souterrain Matzleindorfer Platz une trémie laisse entrer la ligne 6 des WSW et sortir la ligne 65.

Juste après la trémie de sortie du tunnel, les convois des WLB tournent à gauche suivant les voies de la ligne 62. Une centaine de mètres plus loin à peine, ils quittent les voies de la ligne 62 pour suivre leurs propres voies établies en site indépendant coupant par des fonds de jardins pour rejoindre la gare WLB "Wien Wolfganggasse", munie d'une remise pour le matériel du service voyageurs. C'est ici qu'une rame est généralement accouplée à celle venant de "Wien Oper" ou découplée dans l'autre sens. Après cette gare, les voies des WLB rejoignent la chaussée de la Eichenstrasse et puis les voies des lignes 62 et 64 pour desservir le gare de Meidling du réseau de métro régional OBB (S-Bahn) et l'arrêt Philadelphiabrücke. Il aura fallu 22 minutes pour parcourir ces cinq premiers kilomètres, ce qui donne une vitesse moyenne de 14 km/h sur cette section urbaine. Les tramways 62 et 64 et les convois WLB franchissent conjointement le Philadelphiabrücke ; puis ces derniers ainsi que le 64 quittent la chaussée pour rejoindre des voies établies en site indépendant le long d'une ligne OBB. En fait, on se retrouve ici sur la partie déjà construite de la ligne U6 entre Philadelphi-

brücke et Siebenhirten, cette section étant exploitée pour ainsi dire en pré-métro grâce au tramway 64. Les convois WLB empruntent ces voies communes sur environ 1 km en desservant la halte "Wienerbergstrasse", puis peu avant la halte "Schöpfwerk" des WLB, les voies de ces derniers se séparent définitivement des voies WSW qui mènent à Siebenhirten.

Après les haltes Schöpfwerk et Gutheil-Schoder-Gasse, la ligne WLB se sépare de celle des OBB qu'elle longeait et arrive à Inzersdorf où une remise abrite les locotracteurs diesel destinés à la traction des trains de marchandises provenant du réseau OBB. Ce trafic de wagons à marchandises est limité à Inzersdorf en direction de Vienne, les embranchements industriels étant situés au sud de ce point. Après la gare Inzersdorf-Personenbahnhof, les voies WLB longent la route fédérale n° 17. Les rames WLB s'arrêtent encore à deux haltes et une gare pour arriver à la halte Vösendorf Shopping City Süd qui dessert un vaste complexe commercial regroupant des grandes surfaces et qui est à l'origine d'un trafic voyageurs non négligeable.

Plus loin, la ligne dessert entre autres la gare de Wiener Neudorf, franchit à deux reprises la route fédérale n° 17 à niveau et s'en éloigne pour rejoindre la gare de Guntramsdorf Lokalbahn.

Notons en ce qui concerne l'équipement et les caractéristiques de la ligne que chacune des gares est dotée d'un bâtiment de style ancien mais fort sobre maintenu en bon état. Le site des voies est indépendant des routes qu'il longe, il ne s'agit pas d'une voie ferrée établie en accotement, et n'est pas franchissable en dehors des passages à niveau. Si les embranchements desservant de grandes entreprises témoignent d'une certaine industrialisation de la région, on découvre cependant entre les villages de vastes étendues de vignoble.

Après Möllersdorf, la ligne s'éloigne définitivement de la route fédérale et, passé la gare de Traiskirchen Lokalbahn, se trouve la jonction qui rejoint une ligne OBB toute proche. C'est cette jonction qui permet le transfert des wagons entre la ligne et les embranchements des WLB et le réseau OBB. La ligne serpente ensuite entre les villages, dessert entre autres Tribuswinkel et arrive à Leesdorf qui est la limite sud du trafic de marchandises. Peu après en effet, c'est une voie unique qui rejoint le centre d'une petite route menant à Baden. Les convois WLB s'arrêteront à l'arrêt de Baden Viadukt, situé sous le viaduc et à proximité de la gare de Baden OBB. Un kilomètre plus loin, on arrive à Baden Josefsplatz où une large boucle de retournement passant à travers les jardins permet aux trains de se retrouver le long d'un quai établi devant un bâtiment récent abritant entre autres les guichets des WLB. Les 25 km depuis Wien Philadelphiabrücke auront été parcourus en 45 minutes, soit à la vitesse moyenne de 33 km/h.

Un billet simple pour le trajet Wiener Oper - Baden Josefsplatz (30 km) coûtait 36 shillings en 1983, soit approximativement 110 FB. Signalons que depuis le courant de cette année, une communauté tarifaire réunit l'ensemble des transports en commun de Vienne.

Fahrpreis inkl. 8% USt. 20 1100 0032 E A G -200M079 en 113 DRUCK ZAWADIL WIEN	BAHN Halbpreis-Mehrfahrtenkarte Berechtigt zur Fahrt nur mit gültiger Entwertung		2738 35FF 180m	2708 35FF 180m	2718 35FF 0730
	von MI nach BI od. nach od. umgekehrt	SC+O+IG+120+E ↓	SC+O+IG+120+E ↓	SC+O+IG+120+E ↓	SC+O+IG+120+E ↓
	Bei Fahrpreisänderungen endet die Gültigkeit spätestens zwei Monate nach dem Inkrafttreten des neuen Fahrpreises.	6	4	3	2

Le matériel roulant

a) Le matériel ancien

Les vieilles motrices sont de vraies pièces de musée. Les deux postes de conduite ne sont pas séparés des plateformes d'accès situées aux extrémités. Les deux compartiments à voyageurs, à quatre fenêtres par face chacun, sont séparés de ces plateformes et entre eux par des portes coulissantes. Les sièges sont disposés par trois de front seulement, ce qui fait qu'une motrice offre 48 places assises. Dans l'aménagement intérieur les boiseries foncées dominant et la décoration qui semble d'origine possède un charme certain.

Les remorques ne possèdent qu'un seul grand compartiment, à six fenêtres par face, séparé des plateformes situées aux extrémités par des portes coulissantes. Les sièges ne sont également disposés que par trois de front, une voiture offrant dès lors 36 places assises, et sont comme dans les motrices répartis de part et d'autre d'un passage central. Les voitures ont visiblement subi une modernisation qui leur a donné un intérieur clair et sobre, mais sans charme. Particularité à relever : les tablettes entre les sièges ont des dimensions de vraies tables.

Au train composé d'une motrice et d'une remorque en quittant Wien Oper est ajoutée une motrice en remorque à Wien Wolfganggasse, qui sera décrochée au même endroit au retour de Baden.

b) Le matériel en provenance de Cologne

En 1958, les Deutsche Waggon- und Maschinenfabriken de Berlin construisent une série de motrices et de remorques à portes d'accès central (des deux côtés) d'une largeur de 2,37 m et pesant respectivement 18,5 et 13 tonnes. Ces motrices et remorques n'étaient munies d'un poste de conduite qu'à une extrémité, si bien qu'une motrice devait toujours être accouplée à une autre motrice ou une remorque pour former une rame bidirectionnelle. Devenu inutilisable à Cologne, ce matériel fut délaissé et 9 motrices ainsi que 6 remorques furent acquises en 1969 par les WLB. Les WLB utilisent ce matériel par unités de deux voitures accouplées en permanence.

A l'unité de ce matériel quittant Wien Oper est généralement accouplée une 2e unité à Wien Wolfganggasse et celle-ci sera décrochée au même endroit au retour de Baden.

c) Le nouveau matériel

La série de 4 motrices bidirectionnelles à deux articulations de 1979 aura été complétée en 1984 de 6 motrices. Elles sont numérotées 101 à 110. Deux motrices circulent généralement accouplées entre Wien Wolfganggasse et Baden Josefsplatz.

TABLAU RECAPITULATIF DU MATERIEL ROULANT DES WLB

IMMATRICULATION	ANNEE DE CONSTRUCTION	CONSTRUCTEUR	OBSERVATIONS
101-4	1979-80		
105-10(-12)	1993-	S G P	Six véhicules délivrés en 1993
05	1925	Staebering	Ex-243, ex-Vienne N2752
07	1954	Lohner	Ex-St Pölten, ex-Vienne
11-9	1958	D V P	Ex-Cologne, transfert groupe 1141-65 en 1969
21-6/8	1927	Graz	Ex-220-5/7, reconstruction WLB 1975/7
31-2/A	1928	Graz	
91-6	1958	D V M	Ex-Cologne, transfert groupe 2141-61 en 1969
41-9/51-5	1908	Ringhoffer	Ex-301-A, reconstruction WLB en 1928
62/A-6/9	1905	Ringhoffer	Ex-211/3/5-6/9
71-A	1906	Ring(Graz)	Ex-270-3, 71-2 anciennes motrices
75	1906	Ring	Ex-motrice 210, voiture de service 06 Reconstruction WLB 1979
01	1898	Graz	Ex-Vienne C1 B4
80	1962	Jennbach	Diesel
81	1967	Jennbach	Diesel
82	1976	Jennbach	Diesel
83	-	-	Diesel

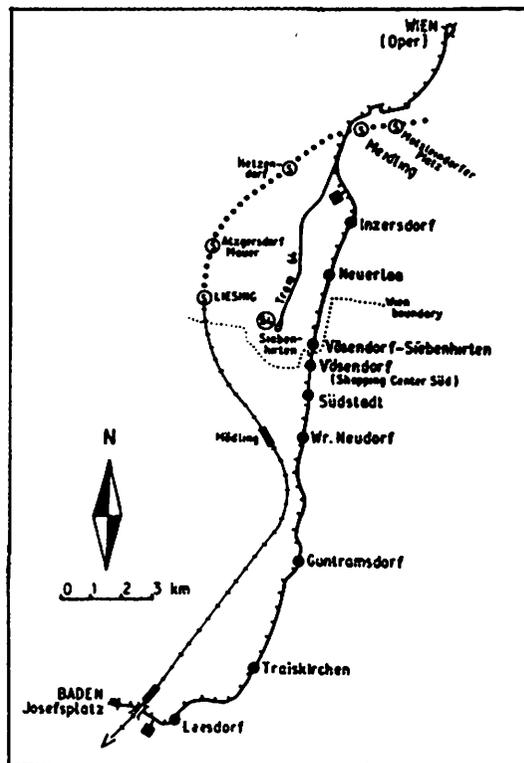
Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen	
S 20--	A 082046
Wien Oper	WLB D, M: 9+2 B
Wien Philb.	
Inzersdorf Ph.	
Neu Etsch	
Vösendorf-Sh.	
Ma. Enzersd.-S.	
Wiener Neudorf	
Griesfeld	
Neu Guntersdorf	
Gusternsd. LB	
Müllersdorf	
Traiskirchen LB	
Tribersdorf-J.	
Leersdorf	
Baden Josefspl.	

DRUCK ZAWADIL WIEN

GARES ET HALTES DESSERVIES PAR LES WLB

km		min
0	Wien Oper	--
3	Wien Matzleinsdorfer Platz *	10
4	Wien Wolfganggasse	15
5	Wien Philadelphiabrücke	21
5	Wienerbergstrasse *	22
6	Schöpfwerk *	23
7	Gutheil-Schoder-Gasse *	24
8	Inzersdorf Personenbahnhof	26
9	Neu Erlaa *	29
11	Laxenburger Allee *	30
11	Vösendorf-Siebenhirten	32
13	Vösendorf Shopping City Süd *	34
14	Maria Enzersorf - Südstadt *	36
15	Wiener Neudorf	38
17	Griesfeld *	41
18	Neu Guntramsdorf *	43
20	Guntramsdorf Lokalbahn	46
20	Eigenheimsiedlung *	49
22	Möllersdorf *	51
24	Traiskirchen Lokalbahn	54
26	Tribuswinkel - Josefthal *	57
26	Pfaffstätten Rennplatz *	58
28	Leesdorf *	61
29	Baden Viadukt *	64
30	Baden Josefsplatz	66

* = halte sans personnel



Le Stadtbahn de Vienne et les WLB

La phase suivante de l'évolution des réseaux à Vienne sera la création de la ligne de métro U6 par la fusion de la ligne de Stadtbahn subsistante (de Meidling Hauptstrasse à Heiligenstadt et Friedensbrücke) et de la section de métro déjà construite entre Philadelphiabrücke et Siebenhirten et parcourue en formule pré-métro par le tramway n° 64. En fait, cette ligne U6 sera parcourue par le matériel actuel de la ligne de Stadtbahn qui est pratiquement neuf.

Les WLB qui parcourent les voies de la future ligne U6 en commun avec le tramway 64 sur environ 1 km se sont équipés de la série de rames bidirectionnelles précitée qui, hormis leur longueur et la disposition des portes, présentent des caractéristiques semblables au matériel Stadtbahn. Ces rames resteront donc aptes à circuler sur la section commune de la ligne U6 et à desservir l'unique halte commune de cette section : "Wienerbergstrasse". Précisons que la construction du tunnel de jonction entre Philadelphiabrücke et la station de Stadtbahn Gumpendorfer Strasse a débuté.

G. COLET

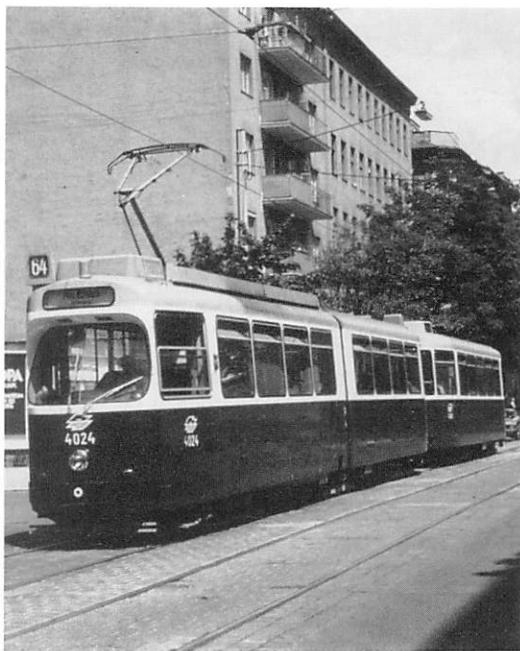
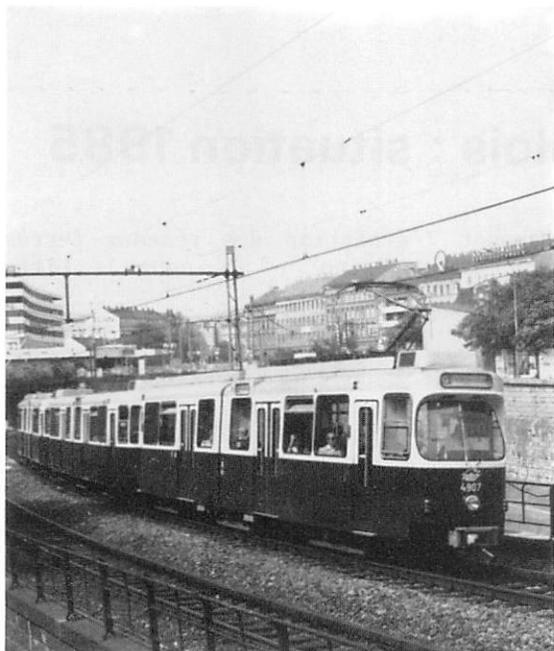


Motrices 23 et 31 traversant la Karlsplatz le 1er juin 1979. A remarquer, la livrée publicitaire de la motrice 23. (Photos R. Stevens)

* *
*

Train composé des voitures 95 et 17 (ex-KVB), photographié le 1er juin 1979, au dépôt "Wolfganggasse". (Photo R. Stevens)





Motrices 4907 (Stadtbahn) et 4024 (Strassenbahn) les 20.8.1981 et 24.6.1980.
Remarquez les similitudes entre ces deux types de matériel, ainsi qu'avec
le matériel WLB illustré ci-dessous. (Photos R. Stevens et M. Albrecht)

* *
*

Rame articulée n° 102 en manoeuvres au dépôt "Wolfganggasse" des Wiener Lokal-
bahnen, le 24 juin 1980. (Photo M. Albrecht)



Réseaux ferrés bruxellois : situation 1985

Les brefs commentaires qui suivent résument l'évolution des réseaux ferrés à Bruxelles depuis l'article paru dans "Tram Magazine" n° 24 sous le titre "BRUXELLES 1982 - INTERCONNECTION"

Métro régional

La mise en service du prolongement de la ligne 1 du métro urbain jusqu'à la station Bockstael en octobre 1982 a été précédée de la fermeture de la gare de Laeken et de l'ouverture de la nouvelle gare Bockstael offrant un accès direct à la station de métro.

Depuis la restructuration du 3 juin 1984, les nouveaux points d'arrêt Pannenhuis, Simonis et Bruxelles-Ouest construits en 1982 en correspondance chacun avec une station du métro urbain et le point d'arrêt Cureghem ne sont plus desservis par les quatre ou cinq trains journaliers qui parcouraient la ceinture ouest du lundi au vendredi. Leur équipement n'a pas été démonté et il semble conservé pour une utilisation future. Peut-être des trains déviés par cette ceinture ouest lorsque la neige et le gel bloquent partiellement la jonction Nord-Midi s'y arrêteront...

Cette restructuration du 3 juin 1984 a entraîné des modifications de desserte. Limal, Bierges et Wavre ne sont plus directement desservis à partir de Bruxelles, tous les omnibus ayant leur terminus à Louvain-la-Neuve - Ottignies, et les points d'arrêt Bakenbos et Limelette-Buston sont supprimés. La ligne d'Etterbeek à Vilvoorde est prolongée jusqu'à Mechelen (Malines) en desservant Hofstade et Muizen.

Du point de vue des horaires, le cadencement des omnibus introduit le 3 juin constitue souvent une diminution de l'offre, surtout aux heures de pointe, où les trains supplémentaires sont moins nombreux, mais offre l'avantage d'une fréquence d'un train par heure, à heure fixe, qui est maintenue les samedis, dimanches et jours fériés sauf sur les lignes d'Etterbeek à Halle et d'Etterbeek à Mechelen non exploitées ces jours là. La ligne de Bruxelles-Central à l'aéroport est desservie à la fréquence de deux trains par heure.

Tramways et pré-métro

La suppression du tram 22 en août 1982 a entraîné la mise hors service immédiate des voies entre la Porte de Namur et La Chasse, la section entre La Chasse et les Casernes étant conservée à titre de voies de service. La suppression du tram 102 en octobre 1982 a rendu possible la mise hors service en 1984 des voies situées rues de Ribaucourt, de l'Ecole, de la Borne, de l'Éléphant et Vanderstraeten. L'accès au dépôt de la rue d'Enghien se fait depuis lors par le trajet de la ligne 101 jusqu'à la Porte de Ninove, puis par la chaussée de Ninove et la rue de Birmingham.

La station provisoire Gare du Midi a été rétablie en septembre 1983 sous la rue Couverte après l'achèvement du gros oeuvre de la station de métro souterraine des lignes 2 et 3, les voies de déviation rue de l'Argonne ayant été abandonnées pour l'exploitation mais partiellement maintenues à titre de voies de garage. La rampe du boulevard Jamar, faisant partie du complexe de tunnels pour tramways construits aux abords de la Gare du Midi lors de l'achèvement de la Jonction Nord-Midi en 1957 et prolongés par la ligne 3 du pré-métro en 1976, a été réduite de moitié en largeur passant d'un gabarit de 4 voies



CUREGHEM SNCB (23 septembre 1980). Train vers Oudenaarde, via Laeken et Jonction Nord-Midi.
(Photo R. Stevens)

* *
*

HEYSEL (septembre 1984). Le tram et le métro passeront côte à côte sous la nouvelle passerelle du parc Meli pour atteindre leur terminus (Photo G. Colet).



à 2 voies en raison de la construction d'un tunnel sous l'avenue Paul-Henri Spaak reliant les ouvrages existants à la station de métro souterraine Gare du Midi.

Les voies en siége indépendant reliant la place Saint-Lambert au Parc des Expositions du Heysel ont été légèrement déplacées entre le pont de l'avenue de Bouchout et le terminus pour permettre d'insérer les voies du métro entre le parc Meli et la ligne de tramway. Le complexe de la gare des tramways datant de 1935 a été démonté et un nouveau terminus dénommé "Heysel-Heizel", sans boucle, avec quatre voies à quai a été mis en service le 1er octobre 1984 après trois mois d'interruption de la liaison entre la place Saint-Lambert et le Parc des Expositions. La création d'un nouvel itinéraire en site-propre et à double voie pour les trams 18 et 81 par le boulevard de Smet de Naeyer et l'avenue Sobieski qui desservirait dans les deux sens la future station Stuyvenberg n'a pas encore été réalisée. Ce nouvel itinéraire entraînerait la mise hors service des voies à sens unique établies en chaussée rues Reper-Vreven, Félix Sterckx, Ernest Salu et Emile Wauters.

Une trémie de sortie n'ayant pas été construite sur la ligne 2 au niveau de la place Louise, une restructuration du réseau des tramways devra intervenir lors de la mise en service de la station place Louise en août 1985. Les trams 18 et 32 auraient leur terminus reporté à la Gare du Midi, le 92 et le 94 étant respectivement prolongés vers Fort-Jaco et la place Wiener pour conserver ces dessertes ferrées. Un autre projet dont la presse a fait mention consisterait à dévier le 18 via les chaussées de Waterloo et d'Alsemberg et l'avenue Albert pour rejoindre la place Vanderkindere et l'itinéraire actuel, situation qui ne pourrait subsister que jusqu'au prolongement des ouvrages souterrains vers la gare du Midi. Cette même restructuration verrait le terminus du 23 reporté du rond-point Winston Churchill à la place Marie-José et le 93 dévié par la rue de la Régence et l'avenue Louise pour rejoindre son nouveau terminus rond-point Winston Churchill via l'avenue Legrand, la chaussée de Waterloo et l'avenue W. Churchill, ce qui entraînerait la mise hors service des voies place des Palais et rues du Luxembourg, d'Idalie, du Trône et Malibrans d'une part et rues de Livourne, Washington, avenue Louis Lepoutre et place G. Brugmann d'autre part. L'itinéraire passant rue Royale, rue de la Régence et avenue Louise se voit confirmer son rôle de tronc commun, l'axe 6 du réseau ferré.

La mise en service des tunnels entre les stations Rogier et Simonis dans quelques années entraînera, en l'absence d'une trémie de sortie au niveau du boulevard du Jubilé, la suppression de la ligne de tram avenue Ch. Woeste ou la réalisation d'un projet de liaison entre cette dernière et l'avenue de Jette par des voies à construire avenue Carton de Wiart. Une autre possibilité consisterait à desservir l'avenue Woeste par un tramway longeant le canal via le tracé de l'actuel 101, puis passant par les boulevards Léopold II et du Jubilé en utilisant les voies existantes ou passant par l'avenue du Port et la rue Picard sur des voies à établir, solutions permettant la conservation du pont provisoire pour tramways au-dessus du canal. La construction envisagée d'une liaison entre la place de l'Yser et le boulevard Belgica par le quai de Willebroeck et la rue Picard nécessiterait par contre la construction d'un pont vivement contesté au-dessus du canal en face de la rue Picard.

Le projet de construction de tunnels reliant les sites-propres de l'avenue W. Churchill, de l'avenue Louise et du boulevard Général Jacques ne semble plus devoir se réaliser prochainement.

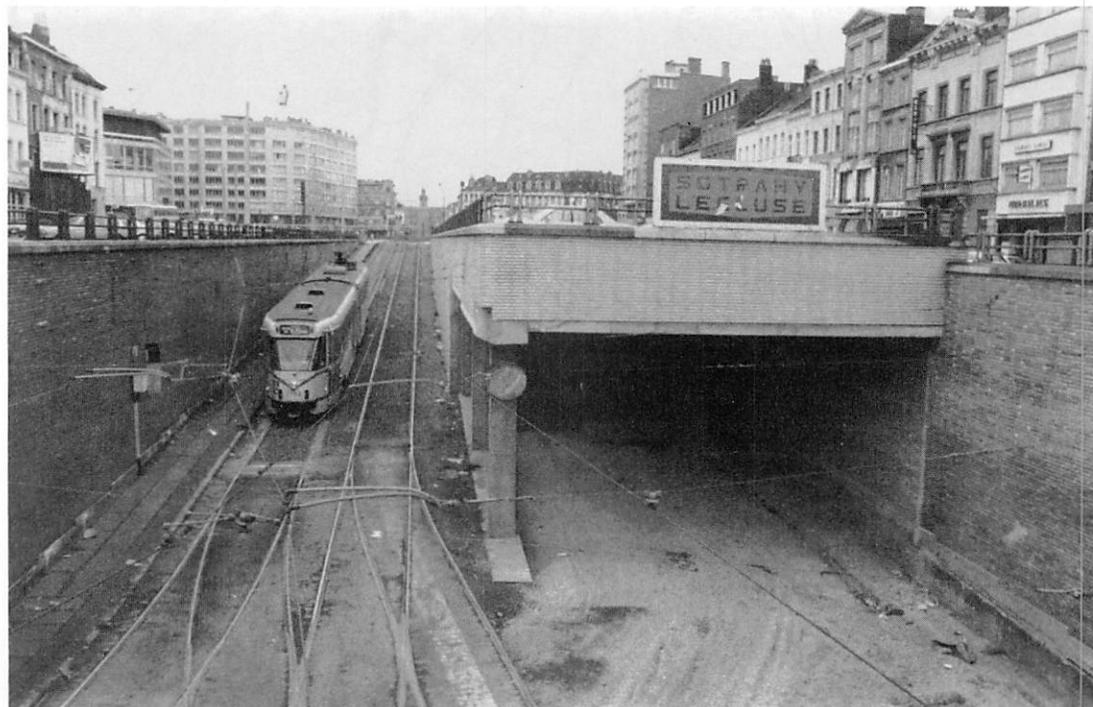
Le prolongement de la ligne 39 par l'avenue de Hinnisdael et le site de l'ancien chemin de fer de Bruxelles à Tervuren vers Wezembeek-Oppeem est de nouveau sérieusement envisagé et pourrait se réaliser enfin.



BD JAMAR (22 avril 1983). Motrice 7739 - L. 52 et travaux métro dans la rampe Jamar. (Photo R. Stevens)

* *
*

BD JAMAR (24 novembre 1984). Entrée du tunnel métro sous la place Bara et le complexe du Midi, jouxtant la rampe Jamar pour tramways. (Photo P. Rinert)



Signalons que les voies de la rue de Stalle ayant dû être mises hors service en raison de leur usure, le tram 58 est remplacé par un service navette d'autobus sur cette section depuis la fin de janvier 1984 (ligne 158) et a son terminus reporté à Drogenbos. Le renouvellement des voies devant prendre place dans de longs travaux de réaménagement de la rue de Stalle, cette situation persistera longtemps.

Métro urbain

L'année 1985 verra la mise en service des stations Stuyvenberg, Brugmann et Heysel au-delà du terminus nord-ouest actuel de la ligne 1 situé station Bockstael. Ce prolongement sera mis en service au plus tard au mois de mai en raison d'importantes manifestations prévues à cette époque sur le plateau du Heysel. Notons que la mise en service des stations Stuyvenberg et Brugmann avait été prévue pour la fin 1984 et pourrait dès lors se situer plus tôt. Par ailleurs, la station de métro de surface Heysel est considérée comme provisoire, une station définitive souterraine sera construite ultérieurement. L'année 1985 devrait également voir la mise en service de la station Hermann Debroux au-delà de Demey et de la station Veeweyde au-delà de Saint-Guidon.

Les travaux n'ont pas encore débuté pour construire la liaison comprenant deux stations entre le terminus provisoire Alma et la station Stockel, terminus nord-est définitif, déjà construite.

Sur la ligne 3, la construction des stations Porte de Hal et Parvis de St-Gilles et des tunnels les reliant n'a pas encore débutée. Au-delà du parvis de St-Gilles, le tunnel et la station Van Meenen sont terminés et les travaux ont été entrepris pour construire la station Albert et les trémies d'accès avenue Albert et avenue Jupiter. Le tunnel commun aux lignes 2 et 3 sous la rue d'Angleterre, entre la station Gare du Midi et l'avenue de la Porte de Hal n'est pas encore en construction. La station Gare du Midi commune à ces mêmes lignes est construite ainsi que le tunnel reliant cette station à la station Lemonnier.

Sur la ligne 2, les travaux sont en cours entre la Gare du Midi et les abattoirs d'Anderlecht en ce qui concerne la liaison entre les stations Gare du Midi et Beekkant. Les stations Porte de Hal, Hôtel des Monnaies et Place Louise sont terminées. La station Place Louise sera mise en service le 19 août 1985. Entre les stations Rogier et Simonis, les travaux en sont à des stades d'avancement divers. La station Yser est terminée et le franchissement du canal est en cours. Après le canal, le tunnel et la station Jubilé sont en construction, tandis que la station Simonis en correspondance avec celle en service sur la ligne 1 et les tunnels attenants sont terminés.

Perspectives d'avenir

Une polémique oppose actuellement les partisans du passage du pré-métro au métro sur la ligne 2 entre la Gare du Midi et la place Simonis et ceux de la réalisation d'un réseau de métro léger... Ce métro léger proposé utiliserait des véhicules d'un gabarit de 2,20 m, largeur fort étroite, parcourant des sites-propres existants ou à créer et même des voies établies en chaussée... La création de "sites protégés" par le traçage de lignes blanches sur la chaussée ou la surélévation des voies de quelques centimètres, ce qui semble une mesure inefficace pour dégager les voies dans une circulation automobile anarchique, est proposée entre autres pour les lignes de ce métro léger...

G. COLET



AV. ALBERT (24 novembre 1984). Motrice 7751 - L. 90 traversant le chantier "Albert" du métro bruxellois. (Photo P. Rinert)

* *
*

AV. HENRI JASPAR (30 août 1984). Motrice 7807 - L. 2 croisant le train de travaux 26+115+25 dans la trémie "Hôtel des Monnaies". (Photo C. Scheemaekers)



L'AMUTRA, son objet, ses activités

L'Association pour le Musée de 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 regroupement 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, et accessible au public, de Pâques au 31 octobre, de 14 à 18 heures, les dimanches et jours fériés ainsi que les samedis des mois de juillet et août.

Le prix de l'entrée est de 30 francs par personne. Des réductions sont prévues pour les enfants, les groupes organisés, les familles nombreuses, les membres de certaines organisations touristiques, etc.

- un musée local des transports anversois, situé à Edegem, Fort V-straat, dans le centre récréatif de l'ancien Fort V. Ce musée est accessible au public, de Pâques au 31 octobre, de 14 à 18 heures, les samedis, dimanches et jours fériés. L'entrée est gratuite.

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 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 et du musée local anversois d'Edegem.

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 à notre siège social et accompagnée d'un timbre-poste pour la réponse.

AMUTRA
Avenue des Buissonnets, 42
1020 BRUXELLES

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, Ninoofsesteenweg 184, en toegankelijk voor het publiek, van Pasen tot 31 oktober, van 14 uur tot 18 uur, de zondagen en wettelijke feestdagen, alsook de zaterdagen van de maanden juli en augustus.

De inkom bedraagt 30 frank per persoon. Vermindering op de toegangsprijs is voorzien voor kinderen, georganiseerde groepen, grote gezinnen, leden van toeristische organisaties, enz.

- het Antwerpse Trammuseum, gelegen te Edegem, Fort V-straat, in een recreatie-domein van het oude Fort V. Dit museum is toegankelijk voor het publiek, van Pasen tot 31 oktober, van 14 uur tot 18 uur, de zaterdagen, zondagen en wettelijke feestdagen. De toegang is gratis.

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 en van het Antwerpse Trammuseum.

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 onze maatschappelijke zetel en vergezeld van een postzegel voor antwoord, bekomen worden en dit zonder enige verplichting van uwentwege.

AMUTRA
Braambosjeslaan 42
1020 BRUSSEL

LE MUSEE DU TRANSPORT EN COMMUN DU PAYS DE LIEGE EST NE !

Nous avons annoncé, à notre dernière assemblée générale, le 4 mai 1984, que le Musée du Transport en Commun du Pays de Liège était en préparation.

En effet, depuis 25 ans, notre association s'est consacrée à la préservation de nos tramways anciens. Notre collection comporte ainsi 18 véhicules de Liège et 5 de Verviers. C'est pourquoi, encouragés par les précédents de Woluwe et d'Edegem, nous avons suggéré à la Direction Générale de la STIL, en octobre 1983, de profiter de l'opportunité qui se présentait de créer un musée dans un des anciens dépôts désaffectés à la suite de la mise en service du nouveau complexe de Robermont.

L'idée a fait son chemin et une association de toutes les personnes morales intéressées par cet objectif a été créée ce 14 janvier 1985 : l'a.s.b.l. "MUSEE DU TRANSPORT EN COMMUN DU PAYS DE LIEGE".

Celle-ci regroupe en effet :

- la STIL, qui met à disposition une partie de son ancien dépôt Natalis et qui apporte ses anciens véhicules sur pneus ;
- la STIV qui met également à disposition de ses anciens autobus ;
- la SNCV qui exposera du matériel ferré et autobus du groupe de Liège ;
- le Ministère des Communications, dont le service de la Promotion des Transports Urbains aide à la réalisation matérielle du musée ;
- le Musée de la Vie Wallonne qui a préservé un tram à cheval, une motrice électrique et un trolleybus ;
- l'AMUTRA qui possède la plupart des tramways qui ont été sauvés à Liège et à Verviers ;
- le GTF et le CFEB qui possèdent également une abondante documentation sur les transports en commun de la région.

Cette association ne recueillera pas d'affiliation de personnes physiques. Il est en effet inutile de multiplier encore les associations d'amateurs, mais préférable d'organiser la collaboration de celles-ci et de leurs membres pour cet objectif nouveau.

L'association est créée, les travaux sont en cours, l'inauguration est fixée au jeudi 25 avril 1985.

Les véhicules suivants, de notre collection, seront sans doute déjà exposés lors de l'ouverture : la motrice Est-Ouest 43, la motrice Est-Ouest 114, la remorque 366 des Tramways Liégeois, le trolleybus réversible 402 de Liège-Seraing, l'échelle hippomobile des TULE.

Le musée étant créé, il faudra le faire vivre. Les modalités d'exploitation n'ont pas encore été définies. Il sera très probablement fait appel au bénévolat. Les associations d'amateurs constitutives pourraient organiser une tournée pour assurer les permanences. Tous ceux qui sont intéressés par le musée, et qui sont disposés à offrir leurs services pour ces prestations sont invités à une réunion d'information que nous organiserons à leur intention le dimanche 17 mars 1985, à 10 h, au 1er étage du buffet de la Gare des Guillemins. Des précisions complémentaires pourront y être fournies. Nous espérons vous y rencontrer.

Le Président.