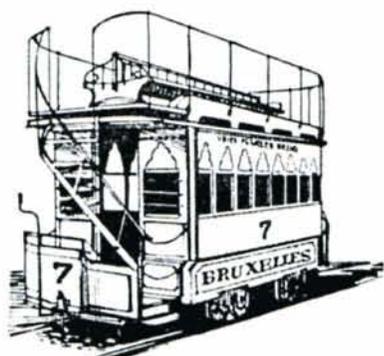


TRAM MAGAZINE



BULLETIN D'INFORMATION

INFORMATIEBLAD

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

Périodique trimestriel

Driemaandelijks tijdschrift

2^{me} année — N° 8

1977

Prix : 60,— F.

2^{de} jaar — Nr 8

Prijs : 60,— F.



Editeur resp. : W. HOSTE, rue F. Nansen 34/7 - 1070 Bruxelles
Verantw. uitg. : 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.

Une nouvelle année s'achève...

Traditionnellement, le mois de décembre est le mois des bilans, nous n'échapperons pas à la règle. Au cours de l'année qui s'achève, l'Amutra a pu organiser un certain nombre d'activités, parmi lesquelles, une promenade de près de 90 km en vicinal sur le réseau de Charleroi, une visite des installations de la Brugeoise et Nivelles à Bruges, une visite au musée de Saint Mandé à Paris et aux Usines Düwag à Düsseldorf.

Nous avons ainsi pu enregistrer un total d'environ 280 participants à l'ensemble de ces activités. De son côté la revue se défend fort bien avec une parution régulière (le numéro de juin mis part, étant donné que les congés retarderont chaque année sa parution), et n'en déplaît à certains esprits chagrins, nos publications sont assez appréciées du public. Pour seul exemple, nous citerons le n° 7 de la revue qui s'est en 15 jours vendu à plus de 97 exemplaires, hors abonnement. Un encouragement donc.

Le musée a connu lui aussi l'affluence habituelle avec toutefois un léger recul qui s'est marqué dans l'ensemble des musées du pays. Un point noir, les permanences de caisse au musée. Si chaque membre assurait une fois le service de la caisse, sa présence ne serait requise qu'une fois tous les 4 ans...

Nous n'ignorons pas que pour certains membres éloignés de notre association il s'agit là d'une prestation difficile que nous ne leur demandons pas. Toutefois, si les critiques ne manquent pas, il n'en est pas moins vrai que l'enthousiasme disparaît rapidement lorsqu'il s'agit de mettre la main à la pâte. La critique est aisée, l'art est difficile c'est bien connu.

Qu'il me soit ici permis de remercier ceux qui se sont dévoués tant au musée qu'aux autres tâches de l'Association, et force m'est de reconnaître que ce sont souvent les mêmes.

La rédaction vous souhaite pour terminer, une bonne fête de Noël, et un heureux départ en 1978. Nous espérons tenir nos promesses, et continuer à vous servir du mieux qu'il nous est possible.

NOTRE PHOTO DE COUVERTURE :

Un vaillant quinquagénaire bientôt à la retraite.

Lire notre article p. 29. (Esslingen DB Bahnhof, photo W. Hoste le 4/6/77)

ONZE FOTO-OMSLAG :

Een nog dappere vijftigjarige, weldra met rust.

Zie artikel bl. 29. (Esslingen DB Bahnhof, foto W. Hoste de 4/6/77)

Comme nous l'avions promis dans le premier numéro de notre revue, nous sommes heureux de pouvoir présenter à nos lecteurs une étude historique détaillée de la célèbre voiture n° 7 de la compagnie Morris de Bruxelles.

Nous en profitons pour souligner une fois encore l'inestimable valeur historique de ce véhicule qui est un des trois plus anciens tramways du monde existant encore et qui confère à la Belgique le grand privilège d'être, avec l'Allemagne, un des deux seuls pays du monde qui aient réussi à conserver une de leurs premières voitures de tramway.

LA VOITURE N° 7 DE LA COMPAGNIE MORRIS

par Léon Nutten.

Il est impossible de faire une étude sérieuse de cette voiture, mise en service en 1869, sans revenir quelques années en arrière et sans évoquer les circonstances par lesquelles une compagnie anglaise fut déclarée concessionnaire de la première ligne de tramway de Bruxelles, entre le Bois de La Cambre et Schaerbeek.

L'Avenue Louise et le Bois de La Cambre durent leur création au désir de la Ville de Bruxelles de créer un nouveau quartier parcouru par une artère grandiose ainsi qu'un parc offrant à la population la possibilité de venir s'y aérer les dimanches et jours fériés.

Le Bois faisait partie de la Forêt de Soignes et, comme tel, appartenait à l'Etat. D'autre part, les terrains qui occupaient l'emplacement de la future Avenue Louise appartenaient, en grande partie, à Messieurs De Joncker et Jourdan. En 1841, ces propriétaires terriens obtinrent l'autorisation de construire, sur leurs terrains compris entre l'Avenue de la Toison d'Or et la future Chaussée de Charleroi, le « Quartier Louise » (A.R. du 31 août 1841). Ils furent autorisés à « ouvrir une porte » : la Porte Louise. Le Gouvernement autorisa la construction d'une route : la Chaussée de Charleroi (A.R. des 13 mars et 21 octobre 1843).

Pour développer le Quartier Louise et pour valoriser les terrains qu'ils possédaient à l'Est de la Chaussée de Charleroi, Messieurs De Joncker et Jourdan reprirent, en 1847, l'idée de tracer une artère grandiose, reliant la Ville au Bois de La Cambre.

Déjà, en 1843, ils avaient sollicité l'autorisation de créer cette avenue mais la crise de 1845 avait retardé ces projets. L'année suivante, le projet remanié selon les plans conçus par le géomètre Druaert, fut agréé par le Gouvernement. Ce projet prévoyait l'établissement d'une route vers la Chaussée de Vleurgat avec une concession de 99 ans pour les demandeurs, une subvention de 450.000,— F des Pouvoirs Publics et l'autorisation de pouvoir prélever un « droit de barrière ».

La Ville vota un subside de 50.000,— F et la Commune de Saint Gilles se montra favorable au projet, contrairement à la Commune d'Ixelles qui le combattit.

Charles Rogier invita les autorités communales à hâter l'ouverture des travaux de construction de la nouvelle artère parce que : « La mise à exécution immédiate d'un grand ouvrage pouvait devenir une mesure indispensable pour conjurer les dangers du désœuvrement d'un trop grand nombre d'ouvriers. » (Archives du Royaume, lettre du Ministre de l'Intérieur au Gouverneur du Brabant, le 31 juillet 1848).

Les projets de Messieurs De Joncker et Jourdan dissimulaient sûrement des buts de spéculations foncières mais le Gouvernement et la Ville soutenaient leur réalisation car ils répondaient à une nécessité reconnue depuis longtemps : celle de créer une grande promenade aux environs de Bruxelles. Celle-ci devait d'ailleurs détrôner la promenade de l'Allée Verte envahie par le chemin de fer et la présence d'usines.

La construction de l'Avenue Louise était néanmoins une entreprise malaisée car le terrain était vallonné et coupé par des ravins plus ou moins profonds, notamment à l'endroit de la vallée de Tenbosch. L'établissement de la voirie exigeait de grands travaux de déblais et les autres propriétaires terriens protestèrent contre le morcellement de leurs propriétés. Une campagne fut menée contre le projet De Joncker par l'un d'eux.

La construction de la route fut adjugée en 1849. Le 6 mars 1851, un A.R. approuva la soumission des auteurs du projet et promit une subvention proportionnelle à l'importance de la dépense engagée. Cette promesse de subvention de 325.000,— F était le résultat de l'intervention personnelle du Roi qui tenait beaucoup à la réalisation de cette voie monumentale (Archives du Royaume, lettre de Monsieur Jules Van Praet au Ministre de l'Intérieur, le 23 janvier 1851).

S'étant trop fiés aux subventions du Gouvernement et de la Ville, les concessionnaires ne purent mener à bien la réalisation de leurs projets.

Fatigué de l'inaction de De Joncker et consorts, le Gouvernement proposa à la Ville de Bruxelles de reprendre la concession et d'exécuter les travaux. La Ville tint l'affaire en suspens. Le Gouvernement insista et, suite à l'intervention du Roi, du Duc de Brabant et du Comte de Flandre, les propriétaires, architectes, ingénieurs et entrepreneurs rivalisèrent d'ardeur pour présenter des projets.

Le 11 janvier 1859, parut l'A.R. autorisant enfin la Ville à construire l'Avenue selon le projet De Joncker. Le 21 avril 1864, la Ville de Bruxelles était autorisée à incorporer à son territoire l'Avenue Louise et le Bois de La Cambre. En 1865, la construction de la route et l'aménagement du Bois étaient pratiquement terminés.

Dès 1864, un certain Monsieur Fleurard avait sollicité l'autorisation d'établir un « chemin de fer américain » sur la future Avenue Louise (Bulletin Communal de la Ville de Bruxelles, séance du 1^{er} août 1864). Le Conseil Communal admit le principe de l'octroi d'une concession d'un « chemin de fer américain » (Bulletin Communal de la Ville de Bruxelles, séance du 31 décembre 1864), mais bientôt il se trouva devant sept demandes de concessions semblables, concernant presque toutes le haut de la ville dont l'Avenue Louise !

Le Collège étudia la question de façon approfondie et se rendit même à La Haye pour y examiner sur place l'exploitation de la ligne établie entre la ville et la plage de Scheveningue. Convaincu par l'expérience hollandaise, il chargea Monsieur de Jamblinne de Meux, ingénieur, de rédiger le cahier des charges devant régir l'exploitation de la future ligne. Ce cahier des charges fut admis par le Collège en sa séance du 1^{er} août 1866 et approuvé le 15 septembre suivant.

Le journal mensuel « L'utilité », paraissant à Bruxelles, mentionne dans son numéro du 1^{er} décembre 1866, que la concession de la ligne de « chemin de fer américain » à établir entre la Porte de Schaerbeek et le Bois de La Cambre, avait été acquise, sans adjudication, par Monsieur Frédéric-Ernest Nyst de Liège et Monsieur Thibaut-Morel de Paris.

La concession était octroyée pour une durée de 40 ans et devait être exploitée sans interruption sous peine de déchéance. La ligne devait être exploitée d'abord à la voie simple puis, après essais favorables d'une durée d'un an, mise à double voie.

L'itinéraire autorisé était le suivant : Porte de Schaerbeek, Rue Royale, Place des Palais, Rue Ducale, Place du Trône, Boulevard du Régent, Boulevard de Waterloo, Place Louise et Avenue Louise.

En 1868, les concessionnaires désignés n'ayant pu réunir les capitaux nécessaires, l'autorisation qui leur avait été octroyée leur fut retirée.

Un groupe financier britannique s'étant présenté pour reprendre la concession, le Conseil Communal, au cours de sa séance du 26 octobre 1868, approuva le transfert de cette concession au groupe anglais : William Morris & Sheldon de Londres.

La convention du 12 novembre 1868, modifiant le cahier des charges voté le 15 septembre 1866, consacra le transfert de la dite concession et porta sa durée à 90 ans. Le parcours fut également modifié, le Boulevard de Waterloo initialement choisi étant remplacé par l'Avenue de la Toison d'Or.

Les nouveaux concessionnaires s'adressèrent alors aux ateliers du constructeur Geo Starbuck & Co de Birkenhead (Grande Bretagne) et leur commandèrent 26 véhicules à impériale d'une capacité totale de 40 voyageurs.

Ces voitures, du type symétrique, étaient à deux classes séparées par une cloison médiane munie d'une porte coulissante semblable à celle de chacune des extrémités de la caisse. L'impériale, accessible par des escaliers en fer relativement praticables, avait une banquette longitudinale double, dos à dos, sur laquelle 16 voyageurs pouvaient prendre place.

L'intérieur de la voiture offrait 16 places assises, soit 8 en première classe et 8 en seconde classe, sur des banquettes également longitudinales. Chaque plate-forme d'extrémité pouvait accueillir 4 voyageurs.

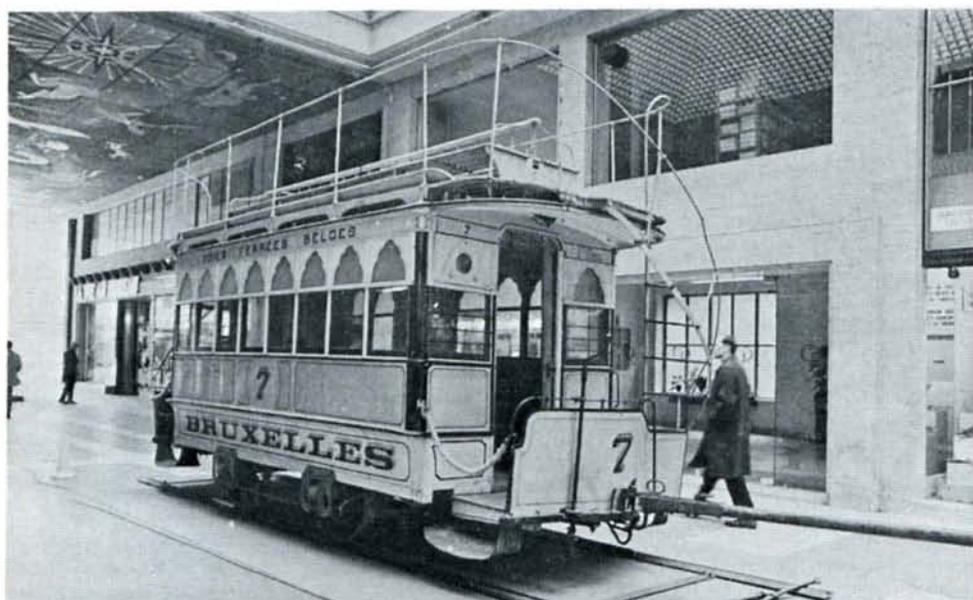
Le véhicule, remarquable par sa légèreté consécutive à l'emploi presque exclusif du bois dans la construction du châssis et de la caisse, pesait un peu plus de 2.000 kg. La caisse, de dimensions réduites, était pourvue de chaque côté, de 8 petites fenêtres à châssis mobile et à persiennes, surmontées d'impostes vitrées de style mauresque. Les cloisons de chaque extrémité présentaient, de chaque côté de la porte, une baie à glace dormante. Celle de droite par rapport au sens de la marche,

était surmontée de l'appareil d'éclairage. Celui-ci était constitué par un quinquet à pétrole placé dans une boîte garnie intérieurement de miroirs formant réflecteurs. Cette boîte était munie vers l'extérieur d'une ouverture circulaire garnie d'une épaisse lentille pouvant donner un feu rouge à l'avant et vert à l'arrière, selon le sens de marche du véhicule.

Le compartiment de première classe était garni de coussins avec dossiers en velours rouge foncé. La garniture du compartiment de seconde classe était en drap de couleur gris souris. En service, les voitures avaient leur compartiment de seconde classe orienté vers le terminus du Bois de La Cambre !

Le pavillon était surmonté d'un lanterneau muni de châssis de ventilation pivotant horizontalement. Ces châssis, garnis de verre rouge étoilé de blanc, étaient du plus agréable effet, même par temps sombre.

Très élégantes et excessivement bien soignées, ces voitures présentaient un fort bel aspect.



Voiture n° 7 de la Cie Morris, exposée dans la galerie Ravenstein lors de la présentation publique de la maquette de voiture de métro. (Photo Léon Nutten)
Wagen n° 7 van de « Cie Morris » in de Ravenstein Galerij bij de voorstelling aan het publiek van de maquette van het Metrorijtuig. (Foto Léon Nutten)

Le panneau principal était peint en jaune de chrome vif avec, au centre, un motif décoratif héraldique représentant les armoiries de la Belgique. L'ornementation était complétée par de fins filets noirs et vermillons. La bande de frise surmontant les impostes mauresques était jaune avec l'inscription : « VOIES FERREES BELGES » en lettres brun foncé ombré de vermillon. Le soubassement était de couleur blanche avec l'inscription : « BRUXELLES » en gros caractères brun foncé ombré de jaune foncé.

La fiche technique de la voiture s'établit comme suit :

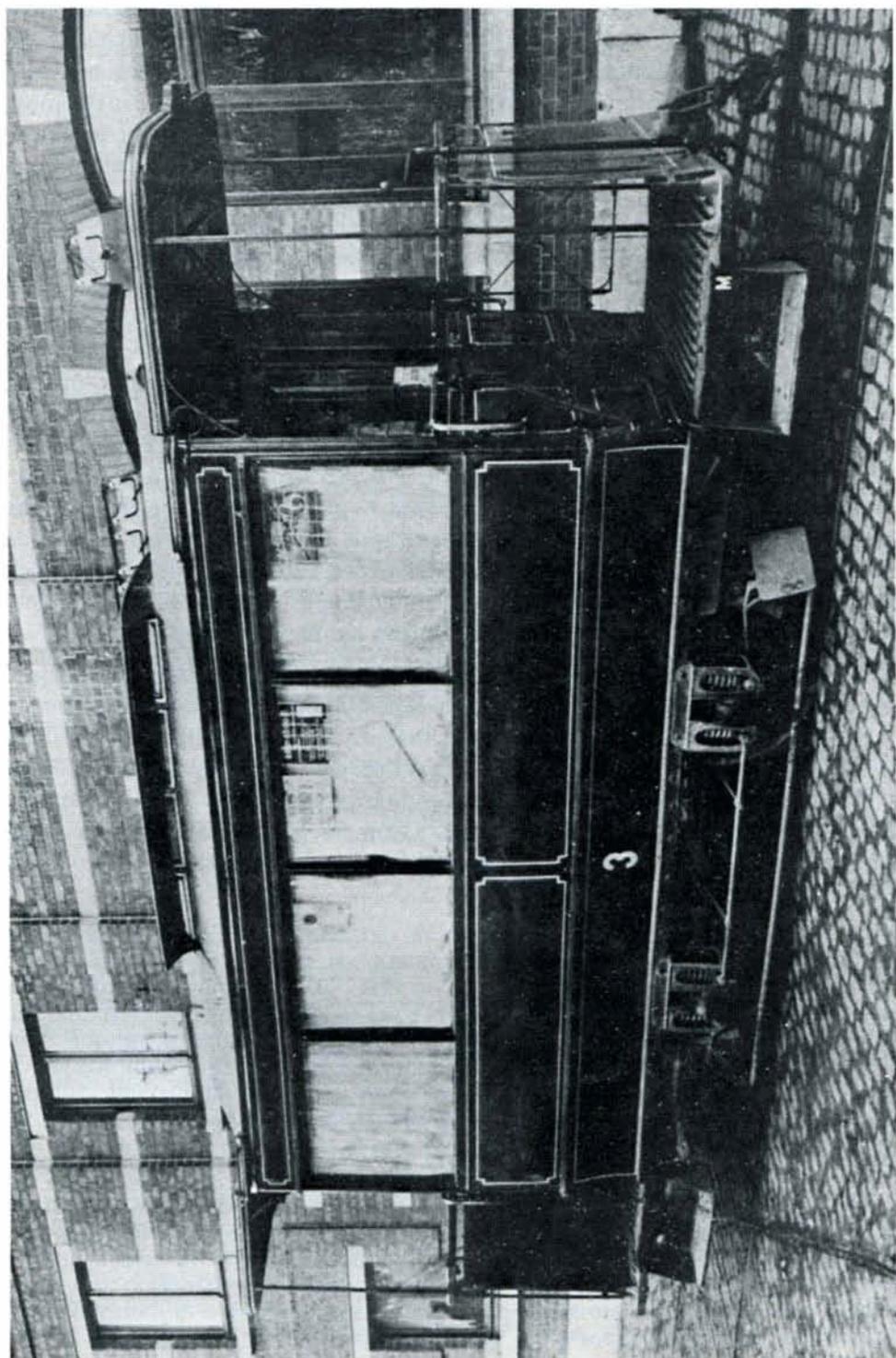
Longueur du châssis :	5,800 m.
Logueur de la caisse :	3,861 m.
Longueur de chaque plate-forme :	0,686 m.
Largeur de la caisse :	2,000 m.
Largeur des plates-formes :	1,670 m.
Largeur du couloir central :	0,900 m.
Largeur des banquettes :	0,475 m.
Largeur des portes de compartiment :	0,600 m.
Hauteur hors-tout :	3,480 m.
Hauteur sous plancher de l'impériale :	2,580 m.
Hauteur de la plate-forme au rail :	0,610 m.
Hauteur de plate-forme sous toiture :	1,829 m.
Empattement :	1,524 m.
Traction :	2 chevaux
Nombre de places assises à l'intérieur :	16
Nombre de places assises à l'impériale :	16
Nombre de places debout :	3 (plate-forme avant)
Nombre de places debout :	5 (plate-forme arrière)
Nombre total de places :	40
Tare à vide :	2.000 kg
Système de frein :	à main

Les voitures N° 1, 2, 3, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 16 et 18 subirent une première transformation en 1876 par le remplacement des 16 petites fenêtres par 8 grandes fenêtres à glace dormante. Ces 13 voitures furent repeintes en vert avec filets vermillons et blancs. Le soubassement, d'un vert de nuance plus foncé, portait le numéro de la voiture en jaune ombré de rouge. L'inscription : « VOIES FERREES BELGES » fut remplacée par : « LES TRAMWAYS BRUXELLOIS » en caractères jaunes ombrés de rouge sur fond vert. Les pare-boue des plates-formes furent également peints en vert avec filets rouges et le numéro de la voiture en blanc ombré de rouge. Les treize autres voitures non transformées furent repeintes dans les mêmes tons.

*Photo ci-contre : Ex-voiture Morris transformée pour le service de remorque.
(Photo Léon Nutten 1906)*

*Foto hiernaast : Oud-mr Morris als bijwagen omgebouwd.
(Foto Léon Nutten 1906)*





En 1880, par suite de la difficulté éprouvée par les receveurs pour effectuer en temps voulu la recette sur l'impériale et à l'intérieur de la voiture et consécutivement aux plaintes des voyageurs, importunés tout au long du parcours de l'Avenue Louise par les branches des marronniers que la Ville se refusait à faire élaguer convenablement, la suppression de l'impériale fut décidée en principe. Les 13 voitures transformées une première fois en 1876, furent jugées suffisamment en bon état pour subir une nouvelle transformation consistant donc dans la suppression de l'impériale et dans un notable agrandissement des plates-formes. Les anciennes garnitures fixes des compartiments furent supprimées, la première classe étant simplement garnie de coussins mobiles en velours rouge, déplacés à chaque terminus de manière à avoir toujours la première classe à l'arrière. Cette deuxième transformation fut exécutée à partir de 1881 et, pour éviter la discontinuité de la numérotation, ces treize voitures retransformées reçurent les numéros de 1 à 13. Elles circulèrent jusque vers 1898, époque à laquelle on commença à les retirer du service et à les démolir, sauf toutefois les voitures N° 3, 8 et 12 qui furent maintenues comme remorques pour le service électrique jusqu'à la fin de 1909. Ces trois voitures furent renumérotées 984, 985 et 986. Elles furent démolies en 1910. Les 13 autres voitures non transformées avaient déjà été démolies bien avant cette époque sauf toutefois ... la voiture n° 7 !

Conservée, à titre de relique (déjà !), au dépôt de Woluwé d'abord Rue Rossini ensuite, la voiture N° 7 a figuré dans le cortège des moyens de transport organisé en 1885 pour la fête du cinquantenaire des chemins de fer. Elle figura à l'exposition de Bruxelles en 1897 puis à celle de 1958 et à d'autres occasions comme, notamment, dans la Galerie Ravenstein lors de la présentation au public bruxellois de la maquette grandeur nature des futures voitures du métropolitain, du 6 mai au 21 juin 1972. (N.D.L.R.)

Ces informations que nous avons extraites des notes manuscrites de Monsieur Albert Jacquet se terminaient en ces termes : « Qu'il nous soit permis d'émettre le vœu de voir la S.A. « Les Tramways Bruxellois » veiller à maintenir en état et à préserver d'une ruine irrémédiable ce vestige d'une époque dont près d'un demi-siècle nous sépare, relique dont la place est toute indiquée au futur musée des transports si, comme il y a lieu de l'espérer, sa réalisation se fera dans un avenir qu'il n'est malheureusement pas possible de prévoir actuellement. »

Notes de l'auteur :

Il est réconfortant de constater que le vœu du Monsieur Albert Jacquet sera bientôt exaucé car la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles, exploitante de l'ancien réseau des « Tramways Bruxellois », dans un même esprit de conservation et de protection de notre passé, contribue à la constitution d'un musée consacré à l'origine et à l'évolution de nos transports en commun urbains.

Bibliographie :

Pour la partie historique de l'Avenue Louise :

Bruxelles a travers les âges, de Louis Hymans ;
Histoire contemporaine du Grand Bruxelles, de G. Jacquemyns ;
Archives du Royaume ;
Archives Communales de la Ville de Bruxelles.

Pour la partie historique de la voiture Morris :

Notes manuscrites, de Monsieur Albert Jacquet ;
Archives de la S.T.I.B.

*
**

Nouvelles de Belgique

A la S.N.C.V.

Depuis le début du mois d'octobre, les ateliers de Jumet ont commencé à équiper les « type S » desservant le semi-metro de nouveaux pantographes similaires à ceux utilisés sur la ligne du littoral et lors de l'inauguration du semi-métro de Charleroi. Les premières voitures transformées cette année furent les 9046, 9123 et 9146.

Par ailleurs les travaux du prolongement de la ligne côtière de La Panne vers Adinkerke ont débuté. Il s'agit de la première extension vicinale depuis de très nombreuses années.

A la S.T.I.B.

AUTOBUS N° 13

Depuis le 21 novembre 1977, la ligne d'autobus n° 13 a été prolongée d'une part vers le centre jusqu'au Centre de Communication du Nord, et d'autre part, vers la périphérie jusqu'au nouvel hôpital Universitaire de la V.U.B.

CHANGEMENT D'ITINERAIRE

Le 25 octobre 1977 un nouveau sens de circulation a été introduit à Bruxelles de telle sorte que les bus descendent en ville par les rues d'Assaut, Montagne aux Herbes Potagères et Fossé-aux-Loups, tandis que les rues de l'Ecuyer et d'Aremberg sont parcourues vers le Boulevard de l'Impératrice.

Les lignes d'autobus 29, 63, 65, 66, 71 et 76 sont concernées par ces changements. C'est ainsi que les lignes 63 et 76 ne desservent plus la station Sainte Catherine pour laquelle ils avaient initialement été détournés. En effet au moment où ces lignes avaient été détournées vers ladite station, le motif invoqué fut qu'il fallait alimenter le nouveau terminus alors en surface et réservé aux tramways du Pré-Métro.

Conséquences de cela, encombrement à la Station De Brouckère où doit maintenant s'effectuer le transit. Il serait vraisemblablement plus simple de rendre aux lignes 63 et 76 leur ancien itinéraire par la rue des

Fabriques, évitant ainsi au moins dans un sens un détournement qui ne se justifie plus et rendant à ces lignes surtout au 76 un tracé un peu moins torturé qui fait plus penser à quelqu'un qui aurait perdu son chemin qu'à une ligne de transport collectif.

La 7003 en atelier depuis plusieurs mois, fait l'objet d'essais d'aménagement intérieur modernisé en vue de la grande révision que pourraient subir ces voitures. Il s'agit principalement de l'installation de sièges et d'une vitre avant de type 7900 ainsi que du nouvel indicateur de direction à commande électrique. Ainsi équipées ces voitures rouleraient encore pendant 20 ans !

Par ailleurs la livraison des 61 voitures 7900 doit permettre le remplacement des dernières 4000 par des 7000 sur les lignes 39 et 44 et ceci à partir du 27-12-77.

Les motrices 400 seraient mises en service sur la ligne 94 en remplacement des 9000 dont 51 seraient déclassées ; 45 d'entre elles pouvant alors être vendues à Calcutta !

Mais a-t-on songé qu'on y roule et embarque à gauche !

Un lecteur nous signale suite à l'article « Le Vert est à l'Honneur » paru dans notre n° 7, que la ligne 53 est également équipée d'un film Vert-Vert. Ce lecteur nous fait également remarquer qu'il n'existe à la S.T.I.B. que 5 couleurs différentes, à savoir, rouge, jaune, bleu, vert et blanc permettant au total 25 possibilités de films différents. Il suffirait d'y ajouter 3 nouvelles couleurs pour élever le nombre de possibilités à 64.

Pourquoi pas, dans ce cas ne pas prévoir pour le 62 du Rouge et du Noir qui avec le chiffre sur fond blanc donnerait les couleurs du R.W.D.M. bien connu ou donner au 103 les couleurs mauve et blanc du club de football local.

Enfin pour terminer, notons que depuis le 8-10, la montée dans les tramways se fait par toutes les portes, pour les voyageurs abonnés. Le signal sonore avertissant le conducteur qu'un fraudeur s'est introduit illicitement dans la voiture, et dont l'exploitant avait fait grand cas est donc supprimé. Mais pourquoi, ne pas étendre cette mesure aux autobus, et pourquoi ne pas installer des appareils oblitérateurs à chaque porte, rendant ainsi possible également la montée des voyageurs déjà munis d'un titre de transport (carte) ?

DE AMUTRA EN HET MUSEUM VOOR STEDELIJK VERVOER

(3de deel, vervolg en einde)

Deze verdeling en groepering per net zijn gebaseerd op verschillende logische factoren, zoals o.a.: de oordeelkundige afwisseling van de kleuren der rijtuigen (licht of donker), het mengen van reeksen rijtuigen komende uit verschillende taalgebieden van het land, de lengte der rijtuigen of der samengestelde treinen, de lichte of donkere tint van de rijtuigen t.o.v. de natuurlijke lichtbronnen evenals hun oriëntering.

Alle natuurlijke lichtbronnen van de hall zouden moeten voorzien worden ofwel van matglas, ofwel van bedrukt glas, dit om de algemene helderheid binnenin te verhogen en ook om beschadiging door een te rechtstreekse belichting door de zon te vermijden.

Als de toegang van het publiek tot de reizigersafdelingen van de gesloten rijtuigen strikt moet verboden blijven, door middel van een doelmatige afsluiting van de deuren, kan de toegang tot de balkons in zekere mate toegelaten worden.

Het probleem gesteld door het bestaan van schouwputten onder de weerhouden sporen vraagt even de aandacht. Inderdaad, alvorens tot hun opvulling over te gaan, moet er nagegaan worden of het niet nuttig zou zijn ze te bewaren om een bezichtiging van de onderstellen toe te laten. In geval ze, zelfs gedeeltelijk, behouden blijven moeten ze kunnen zorgvuldig afgedekt worden door middel van beweeglijke luiken die slechts in welbepaalde gevallen mogen verwijderd worden.

Elk tentoongesteld rijtuig moet voorzien worden, aan een van de zijramen, van een onopvallend, maar leesbaar opschrift dat in het Nederlands en Frans, evenals in andere belangrijke talen zijn oorsprong, bouwjaar, konstruktie, capaciteit, jaar van afdanking en andere eigenaardigheden vermeldt. Dit opschrift dient tevens een nummer te dragen dat dient als kodenummer voor de inventaris en als herkenningsnummer voor het publiek in geval van mogelijke uitgave van een catalogus.

Als er kleine lokalen aan de uiteinden van de eerste hall kunnen vrijgemaakt en bruikbaar gesteld worden, kunnen ze gemakkelijk omgevormd worden tot inlichtings- en tentoonstellingszaal, evenals tot verkoopsstand van de publikaties.

Doeltreffende brandblussers moeten op verschillende plaatsen van het museum opgesteld worden, en aangeduid worden door een duidelijk herkenbaar en goed zichtbaar teken. Ook moeten er voldoende afvalcontainers, gemaakt uit metaal of onbrandbaar materiaal, in geheel het museum verspreid worden. De trolley'stangen, beugels en pantografen moeten voortdurend in contact met de bovenleiding staan, en mogen nooit langdurig neergestreken worden. De grondbedekking moet zo voorzien worden dat water, afkomstig van het reinigen of natuurlijke infiltratie, in geen geval onder de rijtuigen kan blijven stilstaan, maar natuurlijk afvloeit naar de doorgangen tussen de rijtuigen. Banken moeten op verschillende tochtvrije plaatsen in het museum geplaatst worden, omgeven door afvalcontainers.

Een diskrete maar aantrekkelijke publiciteit moet doorheen het gehele museum de geïnteresseerde bezoekers aansporen de « buurtspoorwegsektie » van Schepdaal te gaan bezoeken.

J. DE MEURS

ASSOCIATION POUR LE MUSEE DU TRAMWAY
VEHICULE PRESERVEE

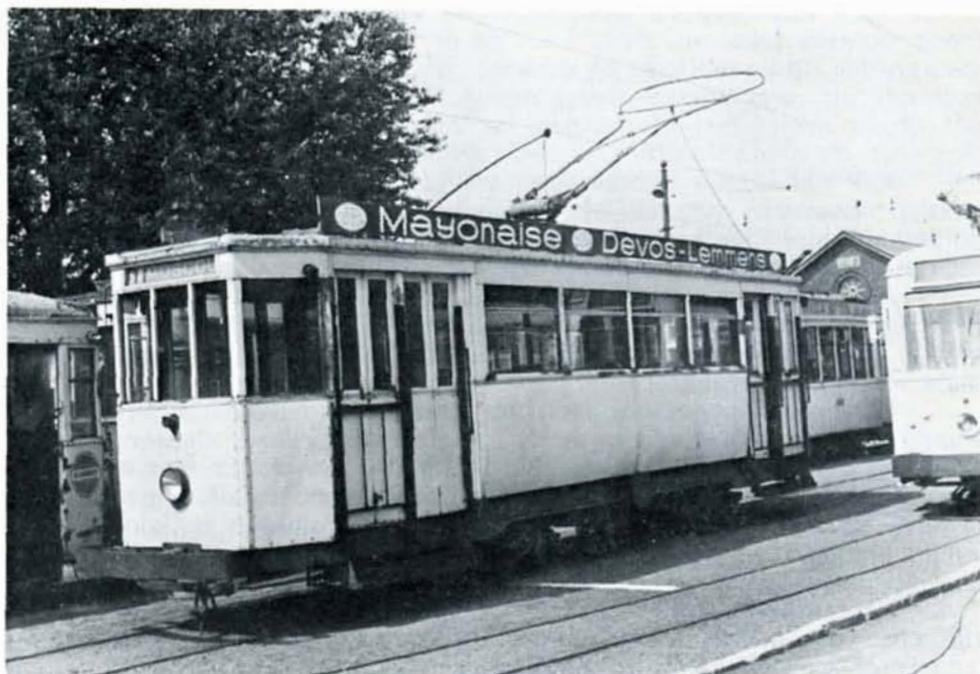


Photo J. de Meurs — foto J. de Meurs.

Exploitant : Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Gent.

Origine : Electriche Tramwegen van Gent.

Type de véhicule : Voiture motrice électrique, série 363 à 379.

Véhicule n° 378

Année de construction : 1930

Constructeur : Ateliers Métallurgiques de Nivelles.

Ecartement : 1,000 m.

Longueur totale : 10,980 m.

Largeur totale : 2,100 m.

Hauteur totale : 3,640 m.

Tare à vide : 9.000 kg.

Nomdre d'essieux : 3 (bissels, système Kemp).

Nombre de moteurs : 2

Type et puissance des moteurs : 2 x 25 cv.

Nombre de places : a) assises = 15 b) debout = 44

Année de déclassement : 1971

Date de réception : 19 octobre 1971

Situation à l'inventaire : Don de la M.I.V.G.

VERENIGING VOOR HET TRAMMUSEUM
MUSEUMRIJTUIG

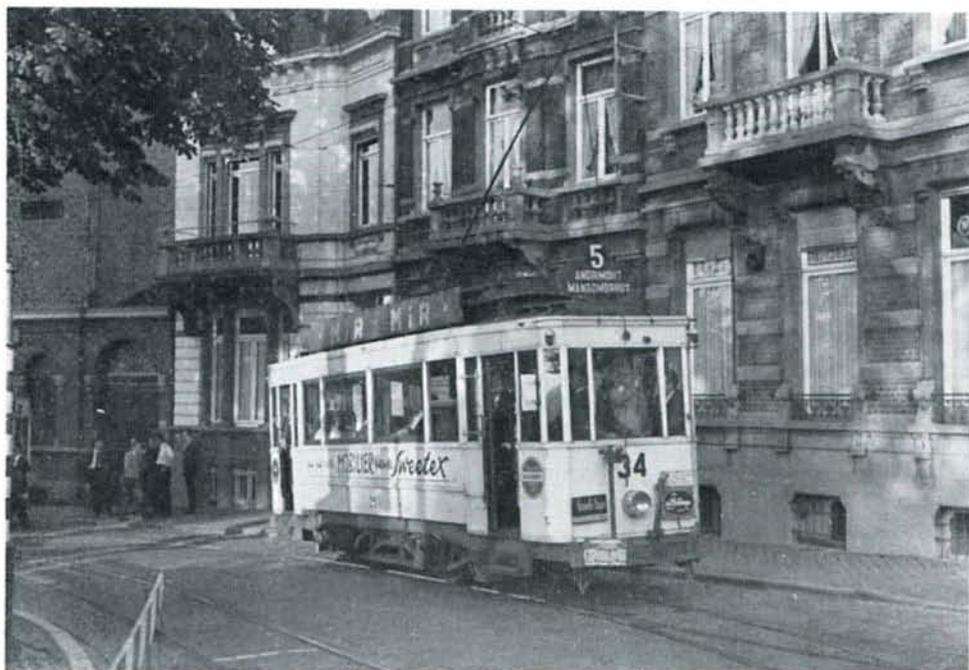


Foto J. de Meurs — Photo J. de Meurs.

Exploitant : Sté Transp. Intercommunaux de l'Agglomération Verviétoise

Oorsprong : Société Anonyme des Tramways Verviétois

Type van ruituig : elektrische motorwagen, reeks 33 - 38

Rijtuignummer : 34

Bouwjaar : 1929

Bouwer : Société Anonyme des Ateliers Germain

Spoorwijdte : 1,000 m.

Uiterste lengte : 9,500 m.

Uiterste breedte : 2,200 m.

Leeggewicht : 11.500 kg.

Aantal assen : 2

Aswijdte : 2,400 m.

Aantal motoren : 2

Type en vermogen van de motoren : A.C.E.C. MTV, 2 x 60 PK

Aantal plaatsen : a) zit = 20 b) staan = 29

Jaar van buitendienststelling : 31 december 1969

Datum van ontvangst : 10 januari 1970

Toestand op inventaris : gift van de S.T.I.A.V.

Dans ces contributions à l'histoire de la ligne Anvers - Hoogstraten - Turnhout seront cités différents textes français qui n'ont jamais été traduits en néerlandais. Afin de conserver l'authenticité, tant des textes néerlandais que des textes français, nous les publions dans leur langue et dans leur orthographe d'origine.

In deze bijdragen tot de geschiedenis van de lijn Antwerpen - Hoogstraten - turnhout zullen verscheidene franse teksten aangehaald worden, waarvoor geen nederlandse tekst gevonden werd of bestaan heeft. Om de authenticiteit, zowel van de nederlandse als van de franse teksten te bewaren, worden zij gepubliceerd in de toenertijd opgesteld taal en spelling.

BIJDRAGEN TOT DE GESCHIEDENIS VAN DE LIJN ANTWERPEN — HOOGSTRATEN — TURNHOUT (1)

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

door E. Keutgens.

I. Het terrein

De N.M.V.B. schreef op 9 mei 1885 naar de heer A. Van de Put, voorzitter van de *S.A. de Construction du Quartier Est d'Anvers* voor het bekomen van de verkavelingsplannen van de wijk Zurenborg om te kunnen overgaan tot het bepalen van de gronden voor de aanleg van het buurtspoorwegstation.

De *S.A. de Construction du Quartier Est d'Anvers* werd opgericht op 10 november 1881 en was eigenares geworden van de terreinen gelegen in hogervermelde wijk door de inbreng van de gronden bij de stichting van de maatschappij door Madame Cogels, geboren Joséphine Osy, echtgenote van de heer Jean Cogels, senator en eigenaar en door de heer Eduard Joseph François de Paule Baron Osy, volksvertegenwoordiger.

De naam van hogervermelde personen blijft voortbestaan in de befaamde architecturale Cogels-Osylei.

Een voorlopige verkoopsovereenkomst werd nog in de tweede helft van de maand juni 1885 afgesloten tussen de N.M.V.B. en de eigenares voor een perceel met een oppervlakte van 9.309,87 m² voor de prijs van 12 F/m², t.t.z. voor een totale som van 111.718,44 F. De Nationale Maatschappij betaalde een eerste voorschot van 50.000 F op 1 juli en het restant op 6 augustus 1885.

Een definitieve verkoopsakte in naam van de Belgische Staat kon voorsnog niet opgemaakt worden, daar de N.M.V.B. op dat ogenblik nog geen vergunninghoudster was van de lijn Antwerpen-Hoogstraten. Zo niet diende zij rechten van eigendomsoverdracht te betalen.

Reeds na een klein jaar is de Nationale Maatschappij opnieuw in onderhandeling met de bouwmaatschappij voor het verwerven van een bijkomend perceel grond, gelegen naast het reeds aangekochte terrein voor de vergroting van de stelplaats.

In een brief van het N.M.B.V.-Hoofdbestuur, gedateerd 17 mei 1886, en gericht aan de provinciale ingenieur Boyaert te Antwerpen, lezen wij: « *J'ai examiné s'il n'y aurait pas lieu d'acquérir une contenance plus grande que*

celle figurée au nouveau plan de cette gare. Je suis d'avis que c'est inutile ; les voies de dépôt dont nous disposons ou que nous pourrons créer, étant capables de contenir plus de 50 wagons, ce qui est suffisant même pour l'avenir.»

Op 24 juni 1886 werd een opmetingsplan van het te verwerven terrein opgemaakt. Het had een oppervlakte van 946,21 m².

De aankooprijks per m² was ondertussen reeds gestegen tot 15 F.

De definitieve verkoopsakte, ten gunste van de Belgische Staat en waarin de verkoopsvoorwaarden van de twee hogervermelde percelen opgenomen waren, werd op 21 oktober 1886 verleden voor notaris Leclef te Antwerpen (Notariële akte nr 3335. Eigendomstitel N.M.V.B. - Archief van de schrijver).

Een van de verkoopsvoorwaarden bepaalde :

« ...

...
... »

2° La Société venderesse autorise à titre gratuit, si l'éventualité s'en présentait, la Société nationale des chemins de fer vicinaux à établir dans les rues projetées et allant vers la gare de Berchem un raccordement de voie ferrée entre la station établie sur les parcelles acquises et la gare de Berchem dès que la société venderesse se décide à exécuter les dites rues.

...
... »

De straten werden inderdaad getrokken, maar de buurtspoorwegverbinding met het station van Berchem werd echter nooit aangelegd. Het verworven terrein grensde ten noorden aan de spoorweg van de Grand Central Belge (Antwerpen-Rotterdam); ten oosten aan de Schapendreef; ten zuiden aan gronden toebehorende aan de *S.A. de Construction du Quartier Est d'Anvers* en ten westen aan de Transvaalstraat. Deze, op dat ogenblik enige gekasseide en onbebouwde weg, eindigde op de spoorwegoverweg en de Transvaalplaats (later Draakplaats). Zie ook schets.

Uit gevoerde briefwisseling (1) tussen verkoopster en de N.M.V.B. kunnen wij ondermeer opmaken dat een zekere heer Vermeulen huurder was van de terreinen zonder bepaalde voorwaarden en waarop door hem gewassen waren aangeplant.

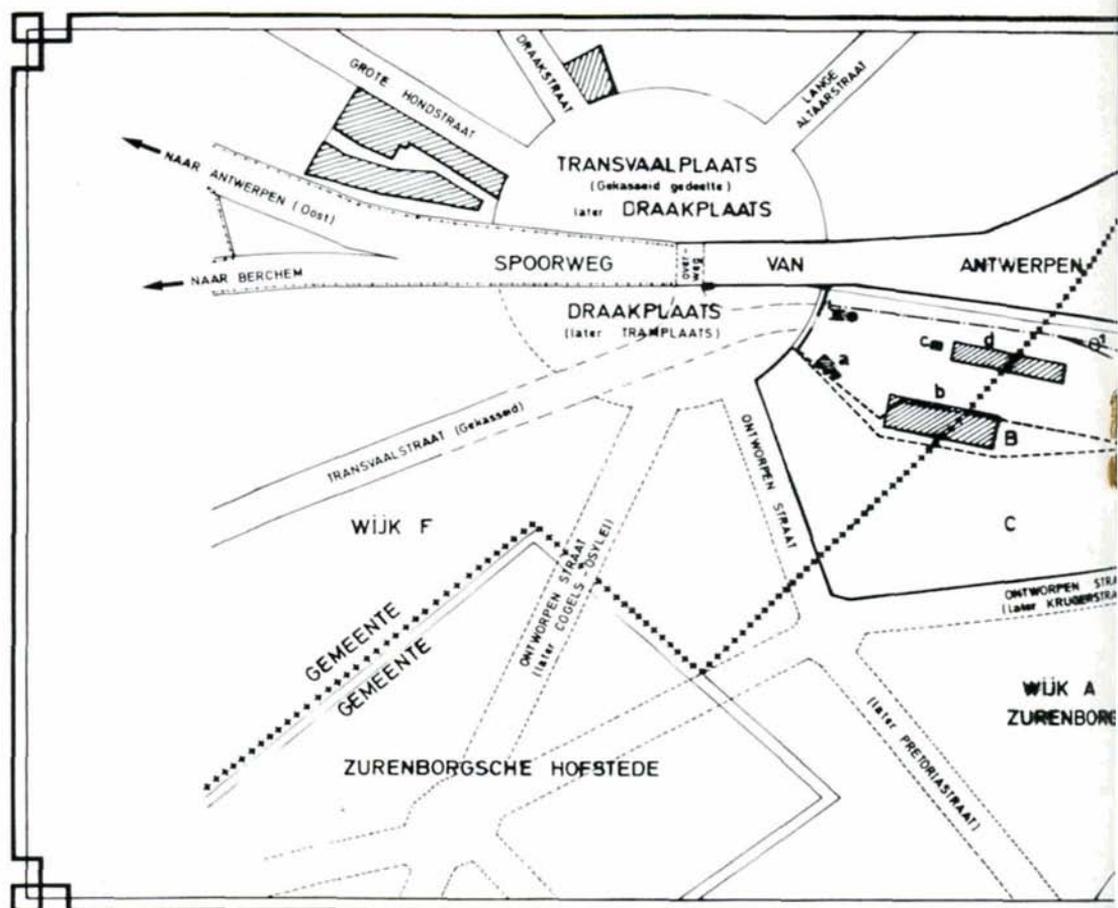
Hij kon opgezegd worden zonder enige vergoeding mits inachtneming van een termijn van 8 dagen.

De trammaatschappij startte met de afsluitings- en niveleringswerken op 2 of 3 juli 1885.

Niettegenstaande de maatschappij in 1886 de mening toegedaan was dat het aangekochte terrein zou volstaan voor de toekomst, blijkt echter dat een goede vijf jaar later, nl. op 12 december 1891 de provinciale ingenieur Boyaert de opdracht kreeg zo vlug mogelijk in het bezit te komen van een bijkomende grond naast het bestaande buurtspoorwegstation voor een nieuwe uitbreiding van de stelplaats.

(1) — Brief van 13 juni 1885 van de *S.A. de Construction du Quartier Est d'Anvers* aan de N.M.V.B.

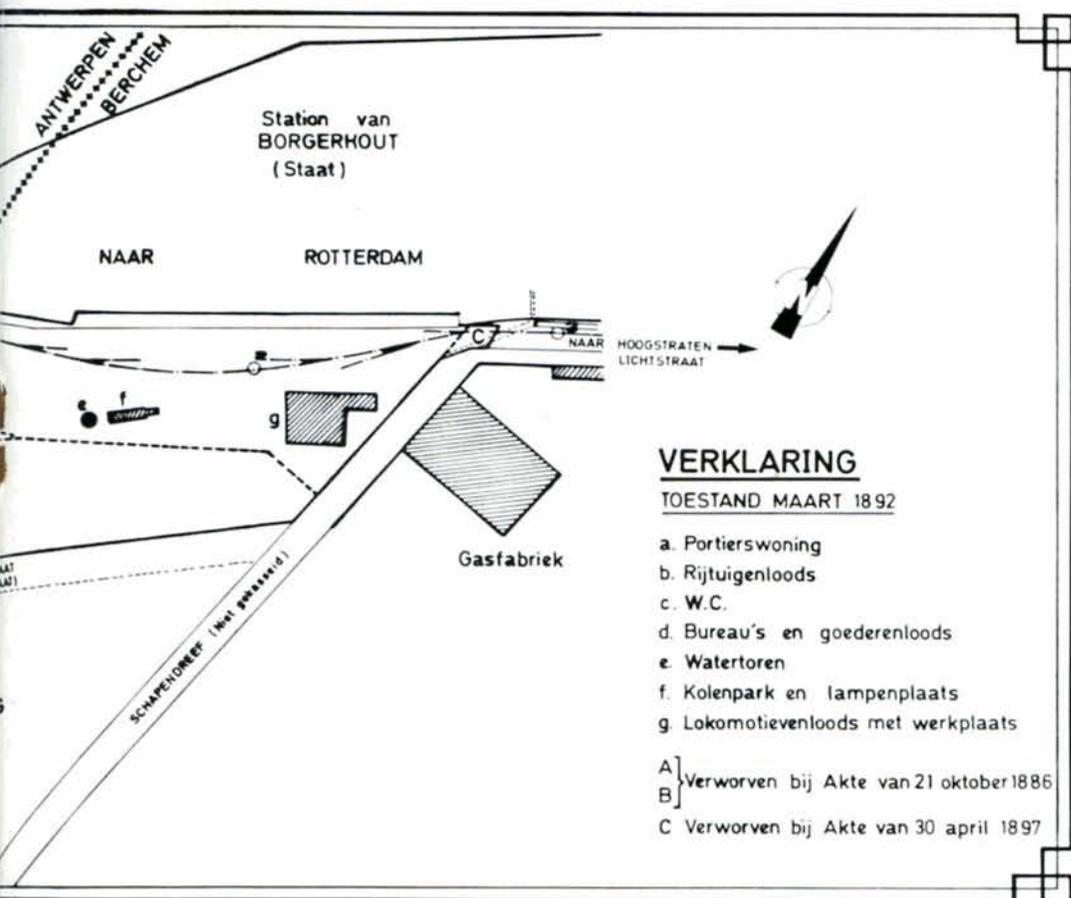
— Brieven van 23 en 30 juni 1885 van de Nationale Maatschappij.



Reeds tijdens de maand april 1882 werd, overeenkomstig de Wet van 27 mei 1870 met betrekking tot onteigening van gronden voor openbaar nut, de perceelplannen voor de te verwerpen terreinen gelegen op het grondgebied van de gemeente Berchem en stad Antwerpen in openbaar onderzoek gesteld. Er werden geen bezwaren geformuleerd.

Het perceelplan nr 81/3040 van de gemeente Berchem werd goedgekeurd door het K.B. van 16 mei 1892. Het perceelplan nr 82/3041 van de stad Antwerpen kreeg de koninklijke goedkeuring op 15 juni 1892.

Het zou nog twee jaar duren vooraleer de verkoopspromissies ondertekend werden tussen de *S.A. pour la construction des maisons bourgeoises* en de Nationale Maatschappij. Eerstgenoemde vennootschap werd gesticht op 18 augustus 1886. Zij was ondermeer door de inbreng van gronden van de *S.A. pour la construction du Quartier Est d'Anvers*, eigenares geworden van terreinen palende aan het buurtspoorwegstation.



De S.A. pour la construction du Quartier Est d'Anvers versmolt met de S.A. pour la construction de maisons bourgeoises in 1894. In de omgang sprak men van de Maatschappij voor Burgershuzen. Nu ENGETRIM.

Op 4 mei 1894 werd een verkoopsbelofte ondertekend voor een perceel grond op het grondgebied van Berchem en op 8 september 1894 voor percelen gelegen op Antwerpen en Berchem, zodat de Nationale Maatschappij in principe bezit mocht nemen van het terrein. Zij deed dit ook effectief van 23 september 1895 af.

De definitieve verkoopsakte werd maar verleden voor notaris Leclef te Antwerpen op 30 april 1897 (Notariële akte nr 8799. Eigendomstittel N.M.V.B. — Archief van de schrijver).

De nieuw verworven oppervlakte bedroeg 9.186,59 m² en werd aangekocht voor een totaal bedrag van 150.581,56 F.

De ganse oppervlakte van de stelplaats bedroeg alsdan 19.442,67 m².

Als anecdote kunnen wij nog vermelden dat de heer Siret, directeur van de Antwerpse Maatschappij voor den dienst van Buurtspoorwegen op 11 april 1895 naar het hoofdbestuur van de Nationale Maatschappij schreef om te klagen over het feit dat haar nieuw verworven terrein als stortplaats van allerlei vuilnis en afval gebruikt werd. Hij drong aan op de plaatsing van een degelijke afsluiting.

De N.M.V.B. antwoordde aan de provinciale ingenieur :

« L'installation d'une clôture autour du terrain du dépôt de Zurenborg, devant entraîner une dépense assez élevée, nous pourrions nous contenter de planter 3 ou 4 poteaux très visibles, portant l'inscription suivante, en flamand : « Défense de déposer des décombres sous peine d'amende ».

« Veuillez donc faire le nécessaire au mieux de nos intérêts. »

Er werd overgegaan tot de plaatsing van de verbodspalen. Ook het probleem van illegaal storten bestond toen reeds.

De gemeente Berchem vroeg op 30 maart 1897 aan de Nationale Maatschappij gratis afstand te doen van een strook grond van 128 m² voor het openen en het kasseien van de Schapendreef (ook wel geschreven Schapenbaan, *Avenue des Moutons*). Vermeld stukje grond paalde aan de Lichtstraat (nu Minkeliersstraat) en de spoorweggronden.

Daar al de gronden verworven waren in naam van de Belgische Staat behoorden zij tot het openbaar domein. De gemeente mocht dan ook het perceel in gebruik nemen voor het kasseien van de straat.

Het is nog het vermelden waard dat in oktober 1909 door de stad Antwerpen een openbaar onderzoek werd ingesteld om de Pretoriastraat te verbreden met zes meters, om ze te brengen op 18 m tussen de gevels i.p.v. de bestaande 12 m.

Deze verbreding, waartegen de maatschappij op 29 oktober 1909 protest aantekende, zou de afbraak tot gevolg gehad hebben van de afsluitingsmuur en de congieergewoning met aanpalende W.C., het inkorten van verscheidene sporen, de gekasseide goederenkoer en ladingshelling. Eveneens zouden er een aantal Italiaanse populieren gesneuveld hebben.

De Nationale Maatschappij sloot hogervermeld protest af met de volgende zin :

« L'élargissement donnera donc lieu à des dépenses très importantes pour la Société nationale qui se réserve d'en réclamer le montant. »

De stad Antwerpen heeft ongetwijfeld de idee van de verbreding laten varen, daar de straat haar 12 meter breedte heeft behouden.

Met de Wet van 9 mei 1912 werd er tussen Antwerpen en Berchem een grondruiling doorgevoerd, waarbij Berchem aan Antwerpen 11 ha 2 a 50 ca afstond en Antwerpen aan Berchem 9 ha 15 a. Een gevolg hiervan was dat de ganse stelplaats Zurenborg op het grondgebied van Berchem kwam te liggen.

Op 7 december 1920 besloot het CBS van Berchem de naam Draakplaats wegens het dubbel gebruik met de naam op het Antwerps grondgebied, te wijzigen in Tramplaats (nu Tramplein).

Door de geleidelijke opheffing van de tramdiensten was het terrein te Zurenborg overbodig en beschikbaar geworden. De Nationale Maatschappij vroeg dan ook op 24 november 1953 de toestemming aan de heer P. W. Segers, Minister van Verkeerswezen, om de gronden, ten bate van de N.M.V.B., te mogen vervreemden.

Bij Ministerieel Besluit van 14 december 1953 werd hiervoor machtiging verleend.

Het terrein werd dan, 10 jaar later, door bemiddeling van het Comité tot Aankoop door de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Antwerpen aangekocht op 27 april 1964.

M.I.V.A. bouwde er haar autobusgarage.

(Wordt voortgezet)

*
**

IL Y A 60 ANS . . .

Une catastrophe ferroviaire

LE TAMPONNEMENT D'ODEUR

En cette arrière-saison 1917, de nombreux citadins gagnaient la Hesbaye, garde-manger naturel de la vallée urbaine, pour s'y approvisionner, plus ou moins licitement en précieuses denrées alimentaires.

L'Ans-Oreye, voie d'accès privilégiée, y transportait les Liégeois, de condition plus que modeste, pour la plupart, en quête de céréales ou de pommes de terre glanées.

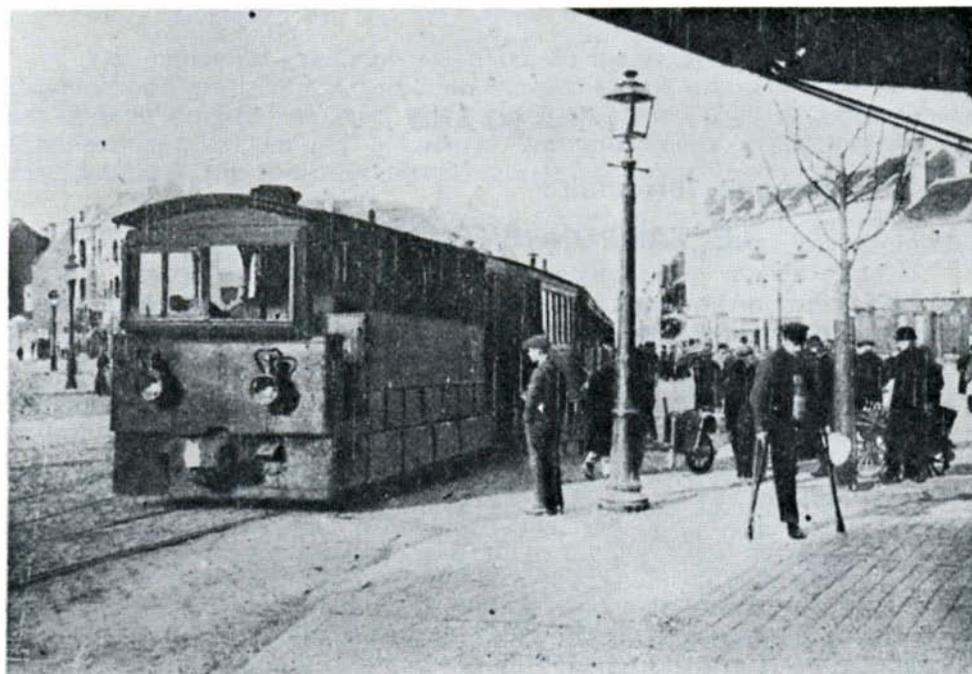
En ce début de semaine, le 19 septembre 1917, l'Express régulier, quittant Ans à 7h40, avait été, non doublé, mais triplé, par deux services semi-directs, le précédant, avec départ, pour le premier, à 7h25.

Une demi-heure plus tard, à 7h58, le convoi, bondé, se trouvait engagé sur le siège spécial, rectiligne, à droite de la Nationale 3, entre les communes d'Odeur et de Crisnée, là où existe une double déclivité, en V très ouvert, le fond de la cuvette étant masqué par la retombée des grands arbres bordant, à l'époque, la chaussée.

Le machiniste lançait son train, pour aborder la rampe antagoniste, lorsque surgit, en sens inverse, un « marchandise » de 12 wagons, dont deux chargés, forçant, également, la vapeur. Il freina énergiquement, tout en sifflant « aux freins » puis l'alarme. Le tamponnement, inévitable, se produisit au fond de la cuvette, l'allure des deux trains semblant, toutefois, s'être sensiblement ralentie, le personnel de conduite des machines ayant eu le temps . . . et la présence d'esprit, de sauter en marche, échappant, de la sorte, à une mort probable.

La 2^e voiture du semi-direct chevaucha la première, pour s'écraser sur la paroi arrière de la locomotive, la toiture de la 3^e suivant le même chemin. Le reste du convoi semble avoir peu souffert. C'est donc dans les débris des deux voitures de tête que l'on dégagera, avec quelles difficultés on l'imagine, 23 cadavres et 79 blessés dont deux décèderont, d'ailleurs, par la suite.

La presque totalité des victimes étaient originaires d'Ans ou du quartier de l'Ouest.



Tram direct Liège - Bruxelles à la Place Dailly en 1917. (Collection de l'auteur)
Rechtstreekse tram Luik - Brussel op het Daillyplein in 1917. (Verzameling van de auteur)

Du « marchandise » seul le premier wagon, chargé de traverses, s'était mis en travers des voies.

Bien que, vu la misère des temps, il n'ait, pratiquement, fallu compter que sur l'initiative privée, les secours s'organisèrent assez rapidement.

Des ouvriers de la sucrerie proche seconderont les voyageurs indemnes et le personnel des deux trains suiveurs, stoppés au garage d'Odeur. Un convoi de secours sera formé, à l'aide de ce matériel, pour acheminer les blessés vers les hôpitaux de la ville. Dès 10 heures, l'Est-Ouest avait amené à son terminus d'Ans, plusieurs de ses voitures « Siemens » au plancher et banquettes couverts de paille pour prendre le relai jusqu'au « Cadran », d'où les victimes étaient transportées sur civières, à l'hôpital des Anglais. Les morts seront emmenés par camions fermés, fournis par le charbonnage d'Ans-Rocourt.

Peut-être s'étonnera-t'on du transbordement d'Ans, alors qu'un vicinal urbain, le 44, assurait le même service, quelque peu détourné.

Il faut en déduire que les deux exploitations (l'A.O. étant compagnie privée) n'étaient pas raccordées. Elles le seront par la suite.

Le Parquet de Liège « descendu sur les lieux » selon l'expression consacrée, devait, en première conclusion, ne relever aucune faute de la part des machinistes. Peut-être convient-il d'incriminer la direction de la ligne, qui, à une époque où les communications étaient plus que précaires avait lancé deux supplémentaires AVANT le service régulier dont le croisement était, vraisemblablement, prévu à Villers-Traversée. L'ambassadeur d'Espagne, marquis de Villalobar qui devait s'attirer, à d'autres titres, la reconnaissance nationale, tint à apporter aux victimes, le réconfort de sa visite. Plus efficaces, pourtant, seront les nombreuses listes de souscriptions, qui rapporteront plus de 20.000 F, soit quelques-uns de nos millions actuels. Dans la soirée du 20, déjà, des collectes seront organisées dans les salles de spectacle ; elles donneront, au « Palace » de Liège : 317 F, au « Trianon » 260 F 20 et au Kursaal de Huy 217 F 20. Le minuscule et démocratique ciné « Stella » rue de la Régence, contribuera pour 19 F 50. Oh fraternité des humbles.

Cette catastrophe devait rester unique dans les annales des chemins de fer secondaires. Il ne concernait pas la S.N.C.V., l'A.O. étant compagnie privée.

Hélàs, un quart de siècle plus tard, au cours d'un autre conflit, un tout aussi grave accident, procédant des mêmes causes, endeuillera, une nouvelle fois, la banlieue liégeoise.

E. FELLINGUE

NOUVELLES DE L'ETRANGER

SUISSE

Déficit au « Luzern-Stans-Engelberg » (LSE)

En dépit d'un bilan qui apparaît pour la première fois déficitaire, les informations publiées par le LSE parlent d'un rapport satisfaisant du transport de personnes pour l'année 1976. Par contre, le transport de marchandises se présente sous une forme moins brillante.

Le rapport d'exploitation mentionne en effet, une dépense extraordinaire de 97.611 FS provenant de la nouvelle clef de répartition des abonnements à demi-taxe des chemins de fer Suisses. Ce sont la Confédération et le Canton qui prennent le déficit à leur charge.

En tenant compte de la récession de l'industrie et de la forte réduction du nombre de travailleurs itinérants auxquels s'ajoute un développement intensif du nombre de voitures particulières, qui ont marqué l'ensemble des entreprises de chemin de fer en Suisse d'un recul de plus ou moins 4 %, on peut en effet parler d'un résultat acceptable.

Un bon service offert, une cadence d'un train chaque heure dans chaque sens, un matériel moderne ont sans conteste amélioré la situation.

Comme on peut le remarquer, le recul sensible du transport des marchandises surtout dans le secteur de la construction est le reflet du recul général de l'activité du pays.

La libération des capacités de transport routières vient encore compliquer la situation du chemin de fer déjà alourdie par la sous-tarification prévue par la loi sur les chemins de fer.

Par ailleurs, l'achat d'une nouvelle navette de 3 voitures et d'une nouvelle voiture intercalaire est en bonne voie. Les demi cantons d'Obwald et de Nidwald de même que la Confédération interviendront dans le prix d'achat.

L'achat de ce matériel s'impose, si l'on songe que l'exploitation du tronçon de rampe à 250 ‰ entre Obermatt et Ghärst doit faire face à un transport accru. La suppression de ce goulot est d'ailleurs financièrement irréalisable.

Cette nouvelle navette sera par ailleurs la bienvenue pour faire face à une demande accrue de voyages en groupes, elle permettra aussi d'entreprendre la grande révision de l'actuel matériel qui après 12 années de service à enregistré 1 million de km.

La compagnie prévoit de même l'installation de la conduite automatique facilitant l'exploitation et présentant une sécurité plus grande.

FRANCE

Paris

Les autobus à impériale qui circulent sur les lignes 53 (Opéra - Porte d'Asnières) et 94 (Gare Montparnasse - Levallois) ont été retirés du service. Aucune de ces voitures n'a été mitraillée et toutes ont trouvé acquéreur (pour les transport de Nantes notamment).

Un de ces autobus est visible au Musée des Transports de St. Mandé de l'AMTUIR.

D'autre part, la ligne n° 12, une des plus importantes du réseau de Métro, commence à être équipée de nouvelles voitures. Toutefois la politique de la RATP ne semble pas tendre à équiper totalement une ligne d'un nouveau type de matériel, mais plutôt à injecter peu à peu ce matériel sur plusieurs lignes à la fois.

C'est ainsi que sur les lignes non équipées de nouvelles voitures à l'heure actuelle, on trouverait :

- en semaine :
 - aux heures de pointe, 2/3 de matériel ancien et 1/3 de matériel nouveau
 - aux heures normales, 1/2 matériel ancien, 1/2 matériel nouveau
- en soirée, dimanches et fêtes : totalité de matériel nouveau.

Le matériel ancien circule encore sur les lignes 2 (rames grises notamment) 5, 9 (partiel) et les navettes 3 bis et 7 bis. La ligne 10 est équipée avec les voitures articulées des anciennes lignes 13 et 13 bis.

LILLE, BIENTOT LE « VAL »

Lille est en importance, la quatrième agglomération française, elle s'articule autour de plusieurs pôles dont les plus importants sont Lille, Roubaix et Tourcoing. Regroupant plus d'un million d'habitants, la Communauté Urbaine de Lille s'étend sur une assez vaste surface (environ 15 km sur 20), et les zones à population dense sont relativement rares.

Devant cet état de choses, la Communauté Urbaine de Lille a dressé un plan de transport, devant permettre une amélioration des conditions de vie des habitants en favorisant un plus grand essor économique.

Le plan garantit la personnalité des différentes villes qui constituent la Communauté, en effet, le but poursuivi est de permettre à chacun, quels que soient ses moyens, d'avoir accès en un minimum de temps, à un maximum d'emplois, de services et de loisirs.

Dans le cadre de la réalisation de cet objectif, le plan prévoit notamment des investissements pour l'amélioration des conditions d'exploitation, à savoir, autorité unique en matière de transport collectif, simplification tarifaire devant aboutir à l'équivalent de la carte orange en usage à Paris, et à la gratuité en faveur de certaines catégories d'usagers.

Dans cet article, nous évoquerons les 4 modes de transport existant ou à prévoir dans un avenir plus ou moins rapproché, nous essayerons ainsi de faire le tour des différentes possibilités offertes à la Communauté Urbaine de Lille.

Les Autobus

Les premières lignes d'autobus furent créées en 1931 à la suite de la substitution de plusieurs lignes de tramways. Actuellement, un vaste effort de rénovation est entrepris visant à améliorer le confort et la rapidité des autobus. C'est ainsi que l'on observe surtout la modernisation des véhicules, accompagnée d'une meilleure insonorisation, de la construction de véhicules au plancher surbaissé, et un aménagement intérieur se rapprochant mieux des conceptions esthétiques du moment.

En ce qui concerne la circulation proprement dite, on s'oriente de plus en plus vers la création de bandes réservées aux autobus, et à l'aménagement de carrefours prioritaires, etc. . .

Mais ici aussi apparaît l'idée que l'autobus doit permettre une utilisation rationnelle du réseau en amenant le plus de voyageurs possible vers un moyen de transport plus efficace et plus rapide. L'autobus jouerait donc de plus en plus comme chez nous, le rôle de rabatteur vers des antennes ferrées.

Les Trains

Le réseau SNCF de la banlieue de Lille est assez dense et couvre l'ensemble de l'agglomération sans toutefois assurer la desserte des centres et de certains quartiers nouveaux. Une première amélioration serait de rendre les liaisons existant actuellement plus fréquentes et plus régulières.

La gare SNCF de Lille constitue d'ores et déjà un des centres principaux du réseau des transports collectifs. Cet état de choses alimente peut-être certaines rumeurs suivant lesquelles, le « Mongy » serait prolongé en tunnel vers la Gare, premier pas vers la transformation de la gare de Lille en centre d'échanges entre moyens de transports privilégiés.



*Tourcoing : Terminus urbain. (Photo W. Hoste le 23/8/73)
Tourcoing : eindpunt in de stad. (Foto W. Hoste de 23/8/73)*

Le Tramway

D'un réseau de tramway ayant compté à son apogée 19 lignes il ne reste plus aujourd'hui que les deux antennes vers Roubaix et Tourcoing.

Néanmoins, ces deux lignes jouissent d'une circulation en site protégé sur la quasi-totalité de leur tracé. L'aménagement de feux spéciaux réalisés au cours de 1976 a permis grâce à une « onde verte » de porter la vitesse commerciale du Mongy à environ 25 km/h, arrêts compris, ce qui est loin d'être négligeable.

La concession du tramway expire en 1980, mais on parle aujourd'hui d'un prolongement vers la Gare de Lille d'une part et d'une mise en souterrains dans les centres de Roubaix et de Tourcoing. Espérons que ce projet trouvera sa réalisation.

Le Métro

La Communauté urbaine de Lille a recherché un moyen de transport efficace et rapide adapté aux caractéristiques géographiques et humaines de l'agglomération.

Le système VAL, initialement retenu à la suite d'un concours lancé pour la desserte de la ville nouvelle de Lille-Est a été proposé par MATRA et ajoute aux avantages du métro (régularité, exploitation efficace...) la possibilité économique d'obtenir une bonne fréquence de passage.

Le 29 mars 1974, le Conseil de la Communauté Urbaine de Lille a demandé au constructeur de poursuivre les études du VAL (Véhicule Automatique Léger) afin de l'adapter parfaitement aux impératifs de l'ensemble de l'agglomération (possibilité de réversibilité, réalisation progressive de la ligne) pour en faire le matériel de ses futures lignes de métro.

Le résultat de ces études a permis au Conseil de la Communauté de prendre la décision de réaliser sa première ligne de métro avec le matériel ainsi modifié.

Cette décision fut confirmée le 4 février 1977.

Le véhicule présente les caractéristiques suivantes

Le véhicule sera propulsé par 4 moteurs de 120 kW par élément de 2 voitures. Les moteurs à courant continu (type série) sont commandés par hâcheurs à thyristors.

La vitesse maximale sera de 80 km/h tandis que la vitesse de croisière tournera autour de 60 km/h. La vitesse commerciale attendue est de 35 km/h.

Le freinage sera du type électrique + mécanique (pneumatique) par récupération.

Le véhicule circulera sur pneus à essieux guidés et à suspension pneumatique.

Caractéristiques géométriques et techniques

Longueur : 26,140 m hors tout (élément de 2 voitures)

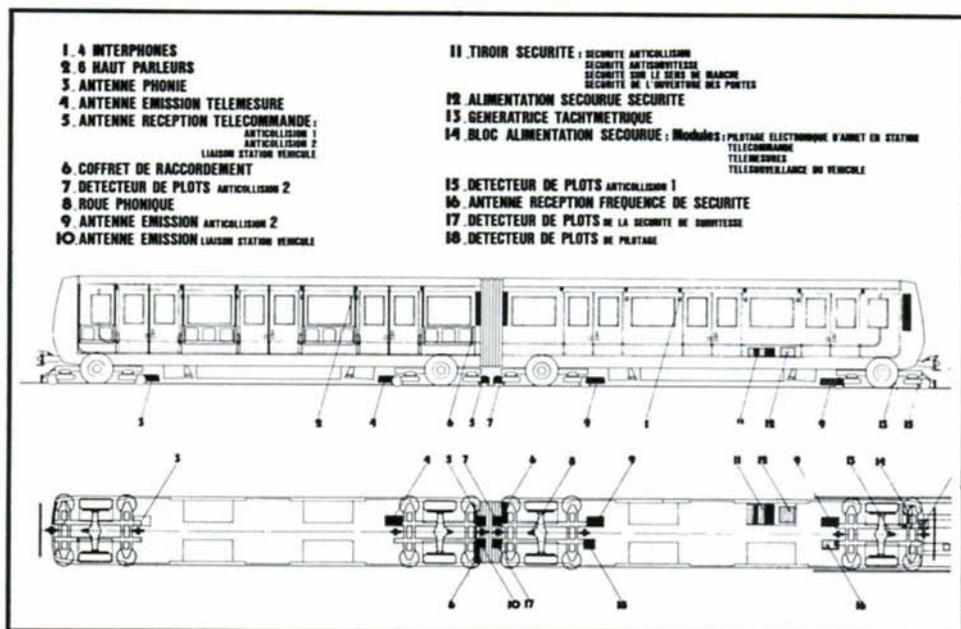
Largeur : 2,060 m

Largeur du polygone de sustentation 1,610 m

Hauteur : 3,250 m

Poids : à vide 27.471 kg ; en charge : 38.671 kg (160 passagers)

Largeur des portes : 1,300 m



Nombre de places par élément de 2 voitures

	avec strapontins	strapontins levés	surcharges
Assis	68	44	44
Debout	56	116	164
Total	124	160	208

Le nombre de places au m² (strapontins occupés) sera de 2,8.

L'éclairage se fera par tubes fluorescents placés à 1 m au-dessus du plancher. La ventilation est assurée par air pulsé et 120 renouvellements par heure sont prévus. Le chauffage est électrique.

La voie de roulement sera en béton tandis que le guidage sera en acier. La largeur de la voie qui pourra aussi bien être établie en souterrain, au sol ou en hauteur, aura une largeur de 6 m en voie double avec un chemin d'évacuation latérale.

L'alimentation en énergie est assurée en courant continu 750 volts par les rails latéraux de guidage.

Ces véhicules pourront circuler en éléments de 2 voitures ou en rames de 2 éléments (4 voitures) accouplés mécaniquement.

Photo ci-contre: Le « Mongy » bouclant au théâtre à Lille avant de repartir vers Tourcoing. (Photo W. Hoste le 23/8/73)

Foto hiernaast: De « Mongy » in de eindlus nabij de schouwburg te Lille, op terugreis naar Tourcoing. (Foto W. Hoste de 23/8/73)





Le pilotage sera entièrement automatique et le débit prévu en 1990 est de 6400 passagers par heure et par sens (élément de 2 voitures). En 2010, le débit atteindra 15.000 passagers par heure et par sens, en rames de 2 éléments cette fois.

La fréquence maximum de desserte est de 60 secondes.

Si le pilotage de la voiture est entièrement automatique, la sécurité n'en a pas pour autant été négligée. Le système est en effet conçu de telle manière qu'en cas d'incendie, le frein d'urgence soit appliqué et l'évacuation latérale des passagers assurée après coupure du courant d'alimentation et arrêt de la totalité du trafic.

Après une panne la remise en fonctionnement se fait après vérification par télésurveillance du PCC. La possibilité de poussage d'une rame en panne après accostage par la rame suivante télécommandée du PCC est prévue.

Enfin en station, les portes palières menant aux quais ne s'ouvriront qu'en coïncidence avec les portes du véhicule, la surveillance des quais est assurée par télévision et liaison interphone avec le PCC. Les véhicules peuvent également être mis en liaison par interphones avec le PCC.

Grâce à sa rapidité, à son confort, à ses correspondances aisées avec le tramway (échange de quai à quai), la SNCF et les autobus, le métro sera la colonne vertébrale du système de transport collectif de la Communauté Urbaine de Lille susceptible d'offrir après la réalisation des 4 lignes prévues, une alternative à l'automobile.

LA LIGNE N° 1

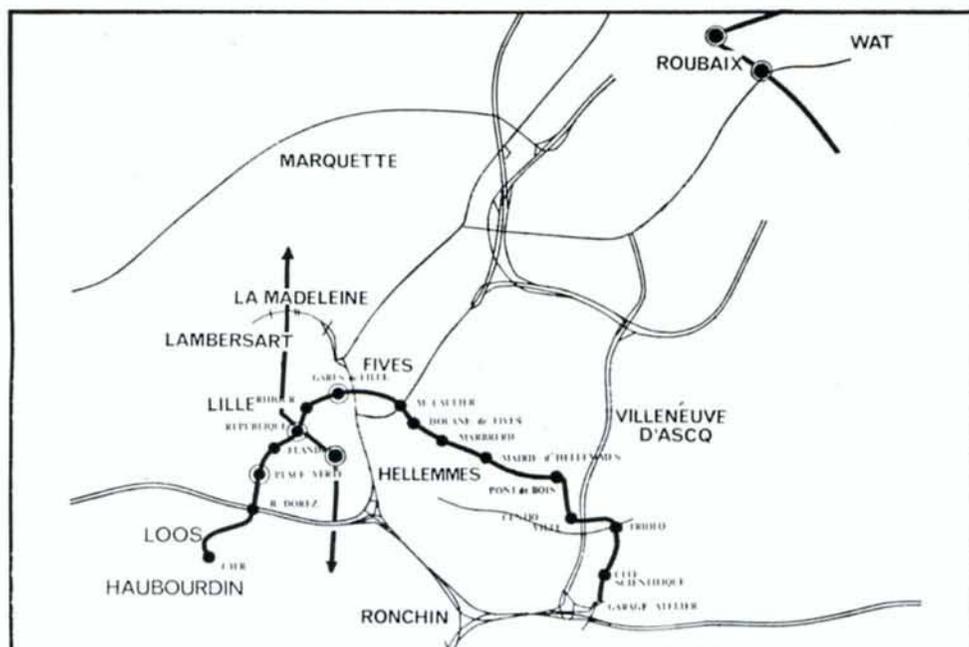
Partant de la Ville Nouvelle de Lille-Est, au cœur de Villeneuve-d'Ascq, le métro circulera sur viaduc jusqu'à la station « Pont de Bois » aux limites de la ville d'Hellemmes.

La voie passera ensuite, en tranchée couverte dans la traversée d'Hellemmes, jusqu'à la station « Douane de Fives » à Lille. De là, un tunnel profond permettra de traverser la ville de Lille avec correspondance à la Gare. La ligne s'achèvera en viaduc pour atteindre le Centre Hospitalier Régional.

La longueur des viaducs, tranchées couvertes et tunnels sera de 12.665 mètres auxquels il faut ajouter 700 mètres pour conduire le tramway en souterrain jusqu'à la station de correspondance « Gares de Lille ». Cette tranchée couverte sera l'amorce de la ligne n° 2 du Métro. L'ensemble de la ligne sera mis en service au début de 1882.

Pour terminer, notons que le financement est assuré par des subventions d'Etat, des Emprunts remboursés et par une part du produit du « versement transport » institué par la loi du 11 juillet 1973.

En aucun cas, il se sera donc fait appel aux impôts locaux pour financer cette ligne, le versement transport continuera donc à être utilisé pour améliorer les transports en commun de surface, à savoir création de couloirs d'autobus, commande automatique des feux aux carrefours, achat de matériels, etc. . .



ALLEMAGNE R.F.A.

BIENTOT LA FIN DE L'ESSLINGEN - NELLINGEN - DENKENDORF

W.H.

C'est le 18 décembre 1926 que circula le premier convoi reliant les communes d'Esslingen - Nellingen et Denkendorf. La construction de la ligne s'est heurtée à de nombreuses difficultés géographiques, topographiques et financières.

Quittant la gare DB d'Esslingen, la ligne traverse le Neckar et gravit le Zollberg vers Nellingen où se trouve le dépôt et continue vers Denkendorf. Cette ligne a une longueur de 6,2 km.

Trois ans après la mise en service de cette première ligne fut inauguré un nouveau tronçon quittant Nellingen vers Neuhausen en passant par Scharnhausen, d'une longueur de 5,4 km.

Ces deux lignes existent encore aujourd'hui.

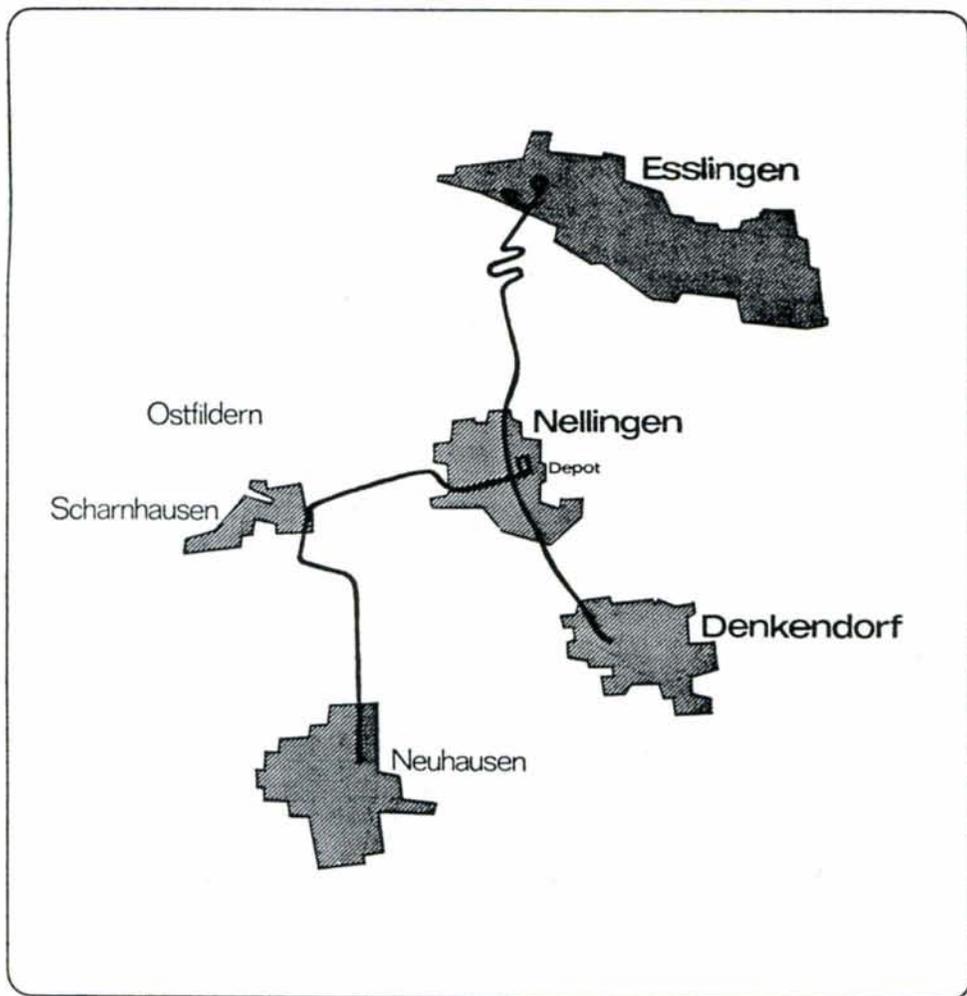
Vers les années 50, la voie unique fut doublée sur le Pont du Neckar ainsi que sur une partie du Zollberg. Le reste de la voie fut conservé simple et équipé de nombreux évitements.

A la gare d'Esslingen existait autrefois une voie vers Obertürkheim, où se trouvait un raccordement avec les tramways de Stuttgart. Après la suppression des tramways à Esslingen le 9.7.1944, une voie fut posée directement devant la gare DB. Voie qui est encore utilisée de nos jours.



Un fait remarquable pour cette ligne, est certainement l'existence de nombreuses pentes et déclivités.

C'est ainsi qu'au départ d'Esslingen, le tramway doit grimper une pente de 7 % lui permettant de gravir le Zollberg et de franchir le sommet de la colline 133 m plus haut après un parcours de seulement 2,3 km. Immédiatement après le passage du sommet une déclivité le fait redescendre de 20 mètres.



Même chose entre Nellingen en Denkendorf où le tramway longe un chemin piétonnier, et où l'on rencontre encore deux pentes et une montée de 6 % chacunes. Il en va de même vers Scharnhausen où une

Photo ci-contre : Motrice n° 13 de l'END dans la courbe menant au terminus de Denkendorf. (Photo W. Hoste le 4/6/77)

Foto hiernaast : Mr 13 van de END in de bocht in richting van het eindpunt te Denkendorf. (Foto W. Hoste de 4/6/77)



descente de 7 % précède immédiatement une pente ramenant le convoi à la même hauteur que précédemment, juste avant d'entamer une descente devant le conduire 36 mètres plus bas à Neuhausen.

Après une sérieuse perte de clientèle au moment de l'effondrement du Troisième Reich, l'END allait retrouver après 1945 une nouvelle jeunesse.

Pendant la crise de Corée et jusqu'au début des années 1950, l'END allait considérablement accroître son trafic allant jusqu'à atteindre en 1961 le total de 4,7 millions de passagers.

Cette croissance rapide avait dès 1950 rendu nécessaires certains travaux de mise à double voie, dont nous avons déjà parlé plus haut, mais aussi l'introduction d'une fréquence de 12 minutes entre les convois. Pendant la même époque on procéda à l'acquisition de deux nouvelles motrices également construites en bois et de 3 remorques complétées vers 1958 par deux motrices (et deux remorques) métalliques à grande capacité.

Malgré le développement actuel du transport individuel, l'END transporte quotidiennement encore 11.000 personnes. A l'heure actuelle, les écoliers ont remplacé les ouvriers se rendant à leur travail.

La société de l'END exploite aujourd'hui 5 lignes d'autobus et occupe 66 personnes. Le matériel tramway comprend 10 motrices et 12 remorques auquel il faut ajouter 2 motrices et 6 remorques de travaux.

Néanmoins, l'END vit ses derniers jours, condamné une première fois à disparaître, le 1 octobre 1977, la ligne subsiste toujours aujourd'hui et bénéficie d'un sursis jusqu'au 1 mars 1978 où un service d'autobus prendra la relève.

Il est probable qu'une partie du réseau ainsi que les remises de Nellingen seront conservées comme monuments historiques, de telle manière qu'une exploitation musée reste possible.

Si vous voulez une dernière fois parcourir l'END, la possibilité vous en est encore offerte jusqu'au 1er mars 1978, croyez moi, cela en vaut la peine.



*Dépôt de Nellingen le 4/6/77. Motrice n° 4 et Motrice de service n° 20.
(Photo W. Hoste)*

Stelplaats te Nellingen de 4/6/77. Mr 4 en dienstwagen 20. (Foto W. Hoste)

AMUTRA : doel en werkzaamheden

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

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

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

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

De Vereniging heeft thans meer dan 110 verschillende rijtuigen in bewaring : 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 dokumenten,
- projektie van films en diapositieven,
- uitstappen en studiereizen in België en het buitenland, aan boord van oude en moderne trams,
- bezoeken aan tramnetten, remises, werkhuizen, fabrieken, enz. . .
- publikatie van een tijdschrift en verscheidene dokumenten,
- restauratie en onderhoud van historische rijtuigen,
- beheer en het houden van de administratie van het Buurtspoorwegmuseum van Schepdaal.

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

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

SEKRETARIAAT

W. HOSTE, 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.

