



présence du tramway

le 28/2/73
47

bulletin d'information
de l'association pour le musée du tramway

**présence
du tramway**

n° 47

12^e année

sommaire :

- *Une évocation du bon « vieux chocolat »*
 - *En direct d'Innsbruck*
 - *Noël en chocolat*
(conte de Noël en trams)
-

Notre photo de couverture : Le bon « Vieux Chocolat » (ex. : collections R. Pletinckx)

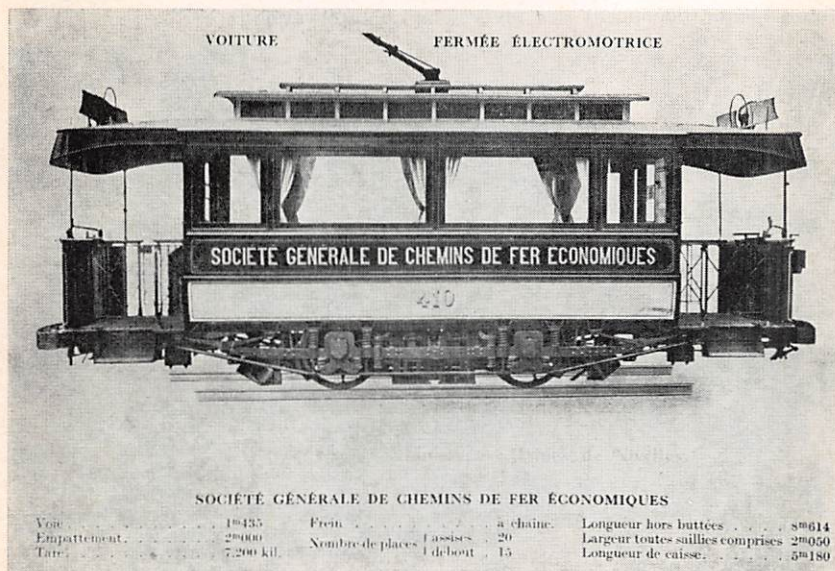
UNE EVOCATION DU BON « VIEUX CHOCOLAT »
(propos de A. Elpers recueillis par G. Prevé-Clairac)

EXORDE.

Ces lignes n'ont pas été spécialement rédigées pour « Présence du Tramway » ; ce sont des propos ou souvenirs épars provenant d'une correspondance privée échangée entre mon ami Elpers et moi même : deux mordus du bon vieux Chocolat.

A l'heure où la S.T.I.B. s'affaire à reconstituer sub n° 346 un modèle du type California et sub n° 410, un modèle vestibulé des anciens « Economiques » j'ai désiré convertir quelques pages de correspondance fermée en « lettre ouverte ».

Afin d'éviter que l'extra puriste ou le superfin connaisseur ne me tombent sur le paletot après publication, je me suis cantonné dans des généralités qui feront sourire d'émoi ou de bonheur l'ancien qui se souvient mais qui n'animeront pas la plume de la critique....



GENERALITES.

(Ex. : Collections R. Pletinckx)

Le bon vieux Chocolat (en abrégé : Société Générale de Chemins de Fer Economiques) a été fusionné le 1.1.1925 avec les T-B. (Tramways bruxellois). Moi, plus âgé, j'ai eu le bonheur de le connaître encore au cours de mes premiers voyages à Bruxelles, dans la livrée d'origine qui lui avait valu son sympathique et appétissant surnom, mon ami, plus jeune, ne l'a vraiment connu qu'après la « fusion ».

En dehors du coloris particulier de leur livrée, d'autres signes différenciaient les Economiques de leurs futurs beaux frères les T-B.

— les voitures motrices étaient moins rapides,

— elles n'étaient pas équipées du frein à air mais étaient pourvues du frein électrique (que n'avait pas, par exemple, le vieux petit tram vert de Sainte Croix, cet autre ancêtre),

— la devanture de leur paravent vestibulé — sauf, pour les types 300 — n'était pas rectiligne mais affectait la forme de la ligne brisée (comme certains tout vieux T-B.),

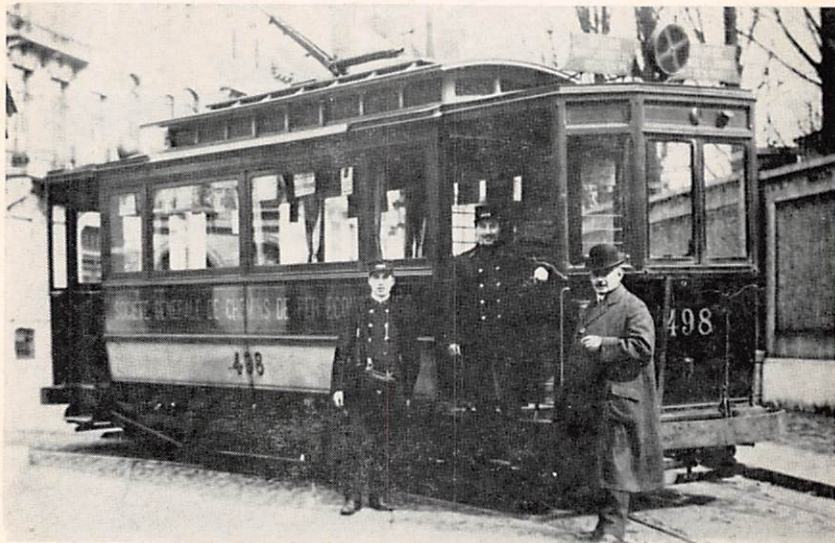
— leur bruit de marche était moins silencieux ; dans les descentes, par exemple, elles grinçaient,

— les plaques directionnelles n'étaient pas monobloc mais séparées (français/néerlandais) et ne portaient ni numéro ni lettre,

— elles comportaient trois éléments : un disque lumineux plus deux plaques,

— ces plaques affectaient la forme du trapèze à bords concaves,

— en principe, le texte de la plaque française se situait à gauche et celui de la plaque néerlandaise, à droite ; pourtant, de nombreuses photos d'époque dénoncent des inversions ou interversions,



AH... CES INVERSIONS DE PLAQUES.

(Ex. : collections R. Nuyts)

— interversion dans les plaques ou anomalies linguistiques étaient plus fréquentes sur des lignes à plaques directionnelles de même couleur, entre autres, Bourse-Berchem : rouge-rouge, Nord-Simonis : vert-vert ou Bourse-Scheut : blanc-blanc que sur des lignes à plaquettes de couleur différente ; le personnel de dépôt préposé, souvent illettré, savait que sur le Bourse-Stéphanie ou le Bourse-Van Meenen, le bleu était à gauche ou que sur le Bourse-Anderlecht, le jaune était à droite. Mais si ce person-

nel illettré était, de surcroît, daltonien, c'était la catastrophe pour des lignes comme Bourse-Madou-Gueux : vert-rouge,

— les Chocolats avaient parfois trois plaques lorsqu'il s'agissait de services prolongés ou détournés (bleu-blanc + jaune pour le Bourse-Stéphanie-Bois, jaune-rouge + vert pour le Bourse-Picard-Hôp. Brugmann),

— pour permettre au voyageur nocturne de distinguer les couleurs de la ligne à emprunter, un ingénieux dispositif était aménagé dans les frontispices avant et arrière des voitures. Entre un petit disque blanc et l'ampoule que l'éclairait, un jeu de plaquettes de verre aux quatre couleurs fondamentales : rouge, bleu, vert, jaune, pouvaient coulisser, comme dans la lanterne magique à bon papa, amenant selon besoins, un rond unicolore ou deux demi ronds pluricolores (bleu et blanc : Bourse-Stéphanie, vert et blanc : Bourse-Basilique, tout bleu violacé : Bourse-Jette, jaune et rouge : Bourse-Hôpital Brugmann etc...),

— les voitures étaient à classe unique,

— le rembourrage des sièges était en paille tressée,

— la course du rheostat faisait évoquer, par rapport au cadran horaire, « 6 heures moins 10 à 6 heures 1/2 » (aux T-B. 8 h. à 8 h. 40),

— la portière de la plateforme avant était verrouillée par un loquet et la perception s'opérait par un minuscule guichet de cuivre coulissant ; ce petit confort social d'époque préservait les conducteurs des courants d'air gênants dans le dos,

— le matricule (capote et képi) du personnel itinérant se composait de un à trois chiffres alors qu'aux T-B. il en comportait quatre ; après la fusion, le matricule du personnel ex-Eco. a été renuméroté à partir de 3450,

— trois lignes seulement étaient exploitées avec remorques : Bourse-Bois, Bourse-Berchem, Bourse-Jette,

— les remorques fermées étaient moins esthétiques que celles des T-B. mais les baladeuses à casquette, bien plus gracieuses,

— les Chocolats eurent une flotte de 105 motrices dites « California » construites entre 1903 et 1908 et répertoriées de 296 à 400,

— elles étaient utilisées en été sur les lignes du Bois, de Scheut, d'Anderlecht, de la Basilique, de Laeken, de la Gare Rogier, de la Place des Gueux, notamment,

— dans les années '20, une trentaine de ces motrices furent désaffectées et deux de leurs demi-caisses fermées servirent à construire les nouvelles caisses à six baies,

— certaines remorques ouvertes datant de 1908 furent transformées en mixtes à plateforme centrale. Ce type dit « Madelon » ne circulait que sur la ligne Bourse-Stéphanie-Bois,

— le système d'attelage de l'une de ces remorques s'étant un jour rompu lors qu'elle gravissait la terrible et flexueuse Rue Lebeau, la remorque en perdition redévala ladite rue et alla s'encastrier, Place de la Justice, dans l'une des façades du bas de la Rue de Ruysbroek, dès lors, l'attelage fut renforcé par une chaîne auxiliaire de sécurité,

— à part celle du Nord-Simonis, toutes les lignes Chocolat partaient de la Bourse,

— le personnel : conducteur-receveur était toujours affecté à la même ligne et, en principe, au même convoi (aux T-B., une équipe unie la veille divorçait l'endemain,

— certaines lignes Chocolat utilisaient la traction aérienne de bout en bout (flèche) d'autres captaient l'énergie sur une portion de leur trajet en souterrain et par caniveaux (charrues),

— les intempéries automnales (feuilles mortes) ou hivernales (neige et sel), mais surtout les difficultés inhérentes à la guerre ont entraîné (beaucoup plus tard) la disparition définitive des caniveaux (24.12.1942),

— les châssis des Chocolats étaient uniformément du type Brill alors que les T-B. possédaient d'autres modèles ; ceux des actuelles 4000 articulées des « bruxellois » font évoquer à s'y méprendre les vieux châssis Chocolat.

LA FUSION

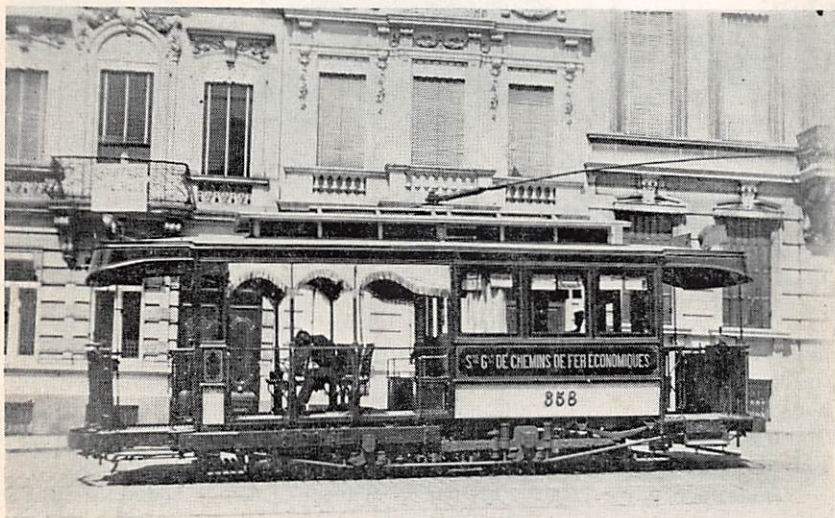
Les lignes du bon vieux Chocolat étaient au nombre de treize (quatorze si l'on comptabilise séparément le Bourse-Bois et le Bourse-Stéphanie, voici ce qu'elles deviennent après la fusion avec les T-B. :

- Bourse-Stéphanie-Bois, bleu, blanc plus jaune devient bleu-blanc n° 4
- Bourse-Stéphanie, bleu-blanc devient blanc, blanc (4 bar-ré) n° 4
- Bourse-Van Meenen, bleu, rouge devient n° 5
- Nord-Simonis, vert, vert remplacé le 8.5.28 par le n° 14
bleu, jaune, prolongé de la Pl. de l'Yser à Jette.
- Béguinage-Meiser-Bourse, jaune, vert, plus rouge devient n° 65
- Bourse-Rogier-Bertrand (Palais des Sports), vert, bleu devient n° 66
(prolongée ultérieurement par les T-B. jusqu'au Ci-metière de Schaarbeek).
- Bourse-Madou-Gueux, vert, rouge, devient n° 67
- Bourse-Duchesse-Anderlecht, bleu, jaune devient n° 76
(sera fusionné ultérieurement avec le n° 67 par les T-B.)
- Bourse-Duchesse-Scheut, blanc, blanc devient n° 77
(ces deux derniers services remplaceront ultérieurement le n° 67).
- Bourse-Etangs noirs-Berchem (station) rouge, rouge, de- vient n° 85
- Bourse-Etangs noirs-Basilique, vert, blanc devient n° 86
- Bourse-Simonis-Jette, double bleu violacé devient n° 87
(sera fusionné ultérieurement avec le n° 9 Calvoet-Bourse).
- Bourse-Picard-Hôpital Brugmann, jaune, rouge plus vert devient n° 88
- Bourse-Picard-Laeken, jaune, jaune devient n° 89

Suite à leur fusion avec les T-B., les motrices du bon vieux Chocolat dont le minéralogique comportait trois chiffres (indice 300, 400 ou 800) en reçoivent un quatrième liminaire (indice 3000) ainsi, la 379 devient 3379, la 484 devient 3484, la 840 devient 3840 etc...

Après 1928, la ligne Bourse-Stéphanie-Bois devenue n° 4 est desservie par du matériel T-B., tandis que les lignes n° 16 ou 40 reçoivent plus de trente voitures 3000 des ex-Chocolats modernisées : moteur fort, frein à air, compartiments de I^o et II^o classe, livrée couleur crème et tractant remorque(s).

Pendant les deux premières années qui suivent la fusion, on peut encore voir des remorques ex-Chocolat sur les lignes 85 (Bourse-Berchem) ou 87 (Bourse-Jette), à ne pas confondre avec le 87 d'après 1933 : Bourse-Basilique par les Gloires Nationales. Ces remorques sont fermées (n° 3521 à 3540) ou bien ouvertes (série 3600).



UNE EVOCATION LUMINEUSE DES DIMANCHES SANS... PLUIE. (Ex. : Collections Nuyts)

FINAL

Immatriculées à partir du n° 296, un groupe de motrices dites mixtes, moitié compartiment fermé, moitié baladeuse « type California » n'auraient subsisté que dans le souvenir des plus anciens si la S.T.I.B. (ex T-B.) n'en avait reconstitué un exemplaire-toc dans ses ateliers de Curegem, vers la fin 1973, à partir du wagon moteur transport n° 32.

Une autre reconstitution, à partir du wagon moteur n° 31 est en cours d'achèvement et portera vraisemblablement le n° 410... ?

L'exemplaire précieux immatriculé sub n° 346 est farouchement, jalousement, précautionneusement préservé sous emballage cadeau dans l'un des dépôts de la S.T.I.B. Lequel ?... Secret de Polichinelle.



LE BON VIEUX CHOCOLAT FUSIONNE EST BLANC D'EMOI. (Ex. : collections Amutra)

Sic TRAMsit gloria mundi. Le bon vieux Chocolat n'est plus, dont la physionomie sympathique, attachante, brillante et bon enfant a fait partie du VRAI folklore bruxellois pendant le premier quart d'un siècle dont nous apprêtons à vivre le quart terminal.

Il était opportun d'en rappeler l'émouvante existence dans cette livraison qui s'adresse à tous ceux que passionne le TRAM, quel qu'il soit.

Dans mon pays, TOUT finit par la chanson, j'évoque celle-ci : « Bons, caramels, esquimaux, CHOCOLATS... ».

Le Rédacteur en Chef

*
* * *

SECRETARIAT

W. HOSTE : 34, Rue F. Nansen - 1070 - Bruxelles.

les commandes de publications doivent être faites à cette adresse en versant au compte 068-0528040-96 (crédit communal) la somme prévue majorée de 10 F. pour frais d'expédition.

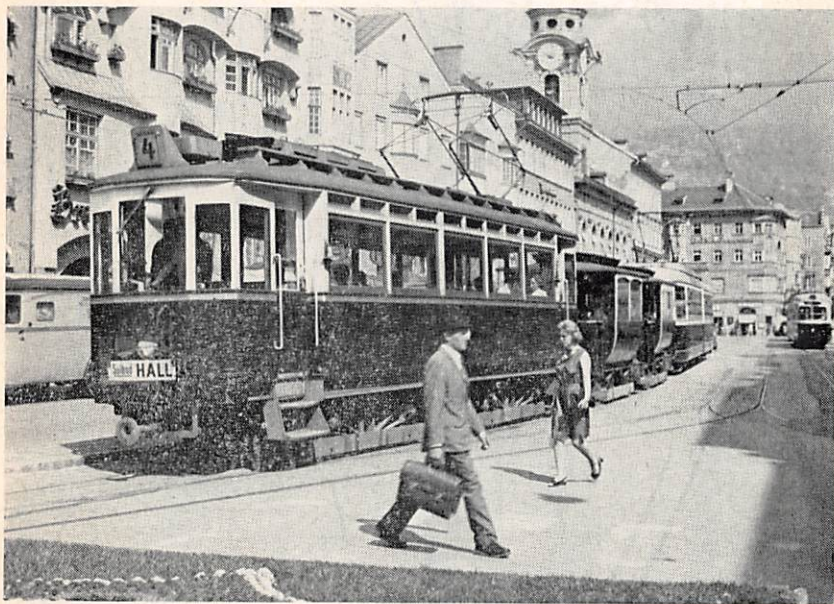
les commandes seront livrées au plus tôt.

Présence du tramway 6

EN DIRECT D'INNSBRUCK
Willy Hoste

Carrefour ferroviaire et routier important, Innsbruck est aussi un centre industriel et touristique ayant gardé ce caractère provincial qui fait son charme.

Tout a commencé le 13 juillet 1889, lorsque l'Empereur François-Joseph accorda à Anton Prandl, Louis Hirsch, August Riedinger et à Herm. R.v. Schwind la concession d'un chemin de fer local à Innsbruck.



MARIA THERESIENSTRASSE — LIGNE 4 — INNSBRUCK-SOLBAD HALL

Première grande halte du voyageur venant de Suisse ou d'Italie, Innsbruck est une coquette petite ville s'étirant paresseusement de part et d'autre de l'Inn.

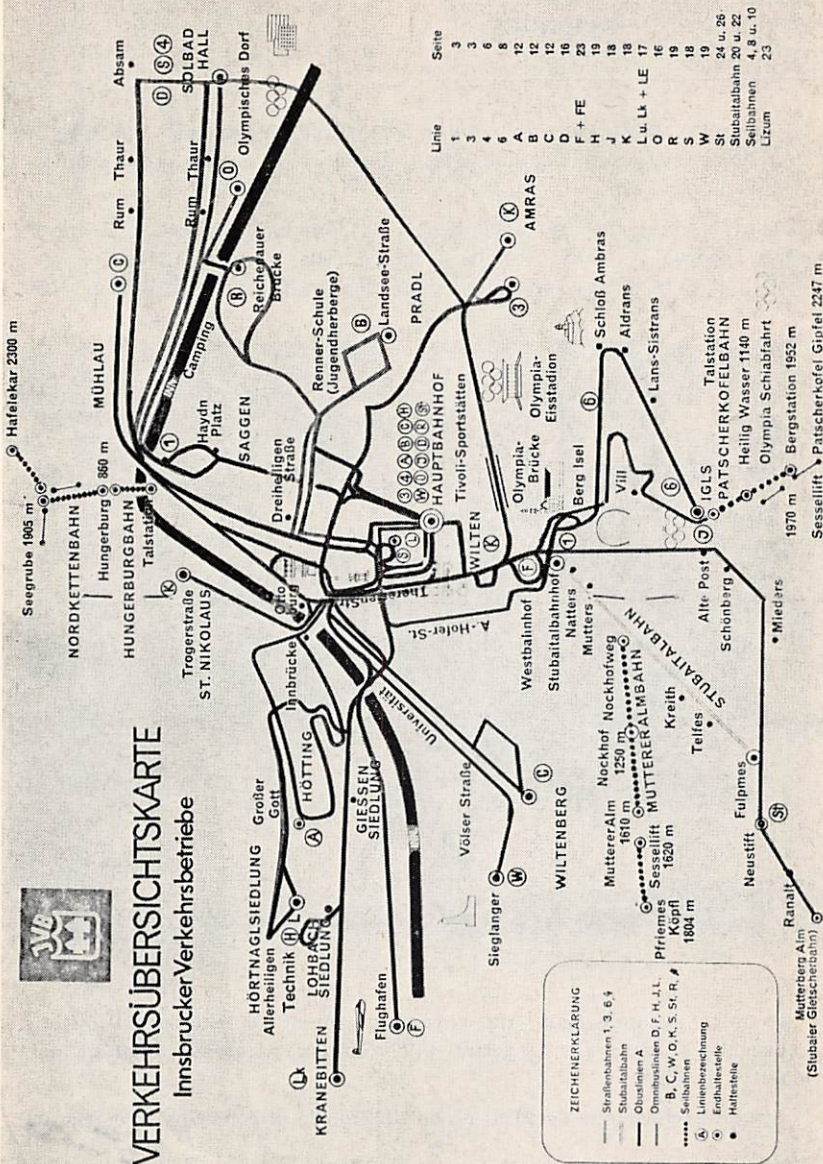
Situé au confluent de l'Inn et de la Sill, ce site occupe une position clé.

C'est à l'emplacement de la colonie romaine de Veldidena que fut construit au XII^e siècle, le pont qui donna son nom à la ville. Fortifiée en 1235 et réunie à l'Autriche en 1363, elle devint capitale du Tyrol en 1420.



VERKEHRSÜBERSICHTSKARTE

Innsbrucker Verkehrsbetriebe



Les travaux furent rapidement entamés, et deux ans plus tard, le 1 juin 1891, le chemin de fer local reliant Bergisel à Hall était ouvert.

Rappelons que l'endroit appelé « Bergisel », où se trouve actuellement le dépôt principal, est en fait situé au pied d'une colline, le « Berg », « Isel » où se dérouleront les jeux olympiques d'Hiver de 1976.

L'entreprise fut rapidement transformée en Société Anonyme.

Le 17 juin 1893, 2 ans après la mise en service de la ligne, naquit la « A.G. Lokalbahn Innsbruck-Hall in Tirol ». L'empereur François-Joseph ne se contenta pas d'accorder la concession, en effet il vint parcourir la ligne le 28 septembre 1893. Peu après fut entamée la construction d'une remise à Hall.

On pourrait croire terminée ici, pour un temps du moins, l'évolution du réseau. Eh bien non, car le 26 juin 1900 (décidément ce mois de juin) eut lieu l'inauguration de ce qui deviendra plus tard la ligne 6, c'est-à-dire le « Mittelgebirgsbahn » vraisemblablement dénommé ainsi parce que la ligne serpente au milieu de montagnes de moyenne altitude, pour rejoindre Bergisel à Igls.

Cette ligne présente essentiellement un caractère vicinal de par sa configuration.

En 1905, la compagnie procédera à l'inauguration de deux lignes de tramway, mais à caractère urbain cette fois. On en profitera pour établir un raccordement vers la gare de l'Ouest et un autre au Stubaitalbahh, nous y reviendrons.

Le 12 septembre 1906 un nouveau pas est franchi, par la mise en service d'un premier funiculaire, Innsbruck-Hungerburg qui traverse l'Inn.

Les inaugurations vont se succéder. On va procéder à la mise en service de deux nouvelles lignes urbaines, en 1908 et 1909, tandis que l'on entamera l'exploitation en traction électrique de la ligne entière Bergisel-Hall sous le n° 4, le 7 janvier 1910.

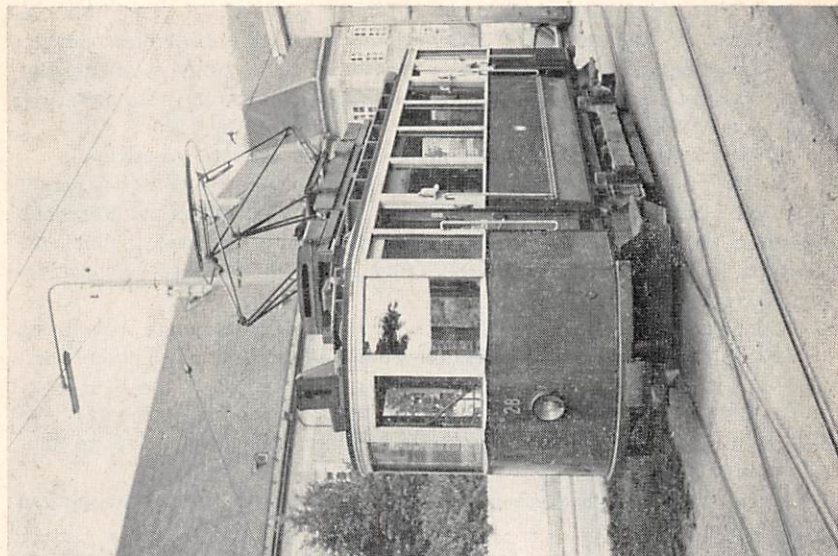
Le 30 décembre 1911, mise en service de la ligne 3 « Museumstrasse-Lindengasse ». Le réseau prend lentement mais sûrement sa configuration définitive.

Peuple heureux n'a pas d'histoire a-t-on coutume de dire, il n'en va pas ainsi pour Innsbruck où le 2 janvier 1918 on enregistre le premier accident grave ; un télescopage entre la motrice n° 5 et une locomotive des Chemins de fer autrichiens.

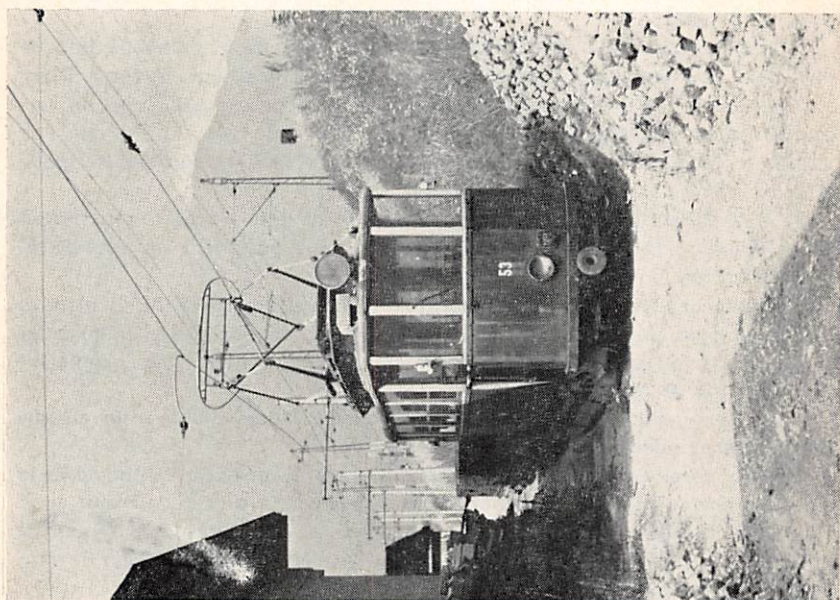
Un peu partout on procède au placement d'une double voie en rue et au prolongement de lignes existantes.

Hélas, l'opinion publique déjà ébranlée par le grave accident de 1918 sera à nouveau marquée par un accident de chemin de fer, survenu cette fois sur le viaduc de la gare de l'Est. Nous sommes en 1920, moins de deux ans après le premier accident, des voix s'élèvent pour exiger le renforcement de la sécurité de l'exploitation.

C'est en 1920 également, que le 14 février (Jour de la Saint Valentin) la ligne 3 est prolongée jusqu'à l'arrêt AMRAS, aujourd'hui encore le terminus de la ligne 3.

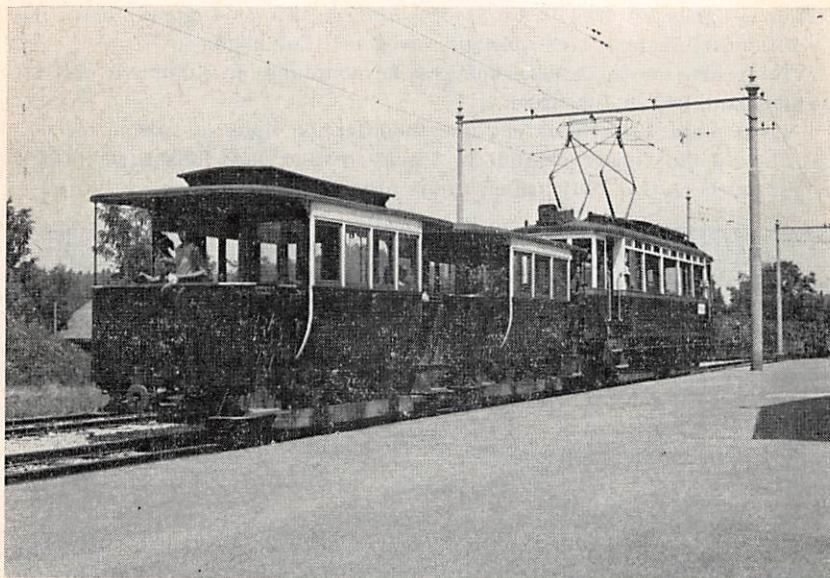


MOTRICE n° 28
(EX BASEL)



MOTRICE n° 53
DE LA VILLE D'INNSBRUCK

Un essai de ligne circulaire, au départ des voies existantes est tenté en 1923, ce sera la ligne O. A cette occasion, le 3 est dévié, mais deux mois plus tard il reprend son itinéraire premier, l'expérience n'ayant guère été concluante.



CONVOI AU DEPART DE IGLS (LIGNE 6)

Le 7 août 1924, l'on verra apparaître des trains de 4 voitures : 1 motrice, 2 remorques et un fourgon. Le réseau est en pleine expansion, les mises à double voie continuent, tandis que dès 1928 plusieurs lignes d'autobus sont établies.

La même année connaîtra aussi l'inauguration de la ligne 5 qui se distinguera par le fait qu'elle ne sera modifiée que deux fois en l'espace de 15 jours, en 1929, et 2 fois en 1931.

Le 9 novembre 1931, grande première, la ligne électrique n° 4 vers Hall sera dédoublée par une ligne d'autobus, les jours de semaine. Le ver est dans le fruit.

Le chemin de fer néanmoins se porte admirablement bien et l'on songe à porter la tension électrique de 600 V à 1200 V suivant les lignes.

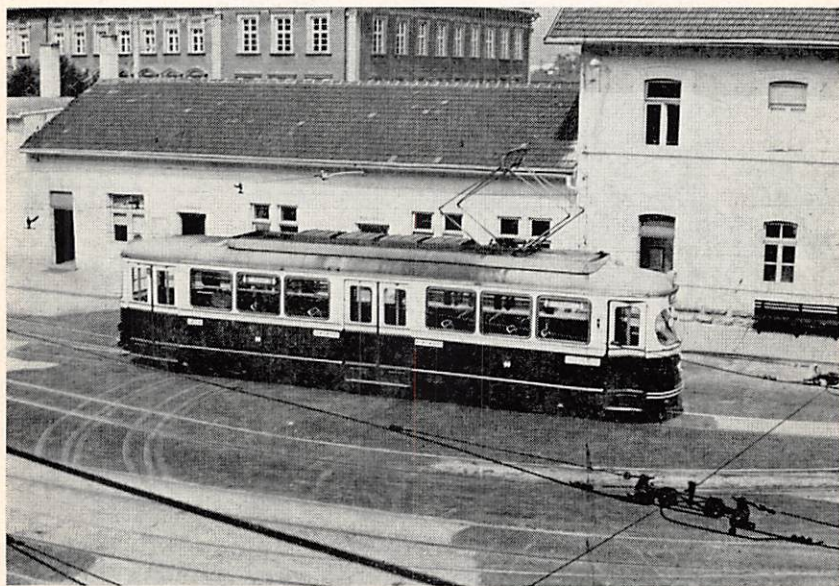
La modernisation bat son plein, lorsque le 12 juin 1936, on installe une liaison téléphonique le long de la ligne Bergisel-Tantegert-Igls, tandis que les travaux d'électrification y avaient déjà débuté le 13 mars de la même année. Trois mois plus tard, le 28 juin, la ligne IMB (ligne 6 vers IGLS) fut définitivement mise en service en traction électrique.

A la veille de la deuxième guerre mondiale, la compagnie des autobus d'Innsbruck est reprise par le « Lokalbahn Innsbruck-Hall in Tirol ». Simultanément, autre innovation pour l'époque, on procéda à la construction de terre-pleins dans la Maria-Theresienstrasse.

Le 5 juillet 1940, nous assistons à la mise en service électrique de certaines lignes, en 1200 V. Le 31 décembre de la même année, fusion du « Patscherkofelbahn » (téléphérique) avec le « Lokalbahn ».

Rappelons que le Patscherkofel est la montagne qui culmine à 2247 m surplombant Igls et Innsbruck.

Le 8 mars 1943 intervient une modification dans la raison sociale. Le « Lokalbahn Innsbruck-Hall in Tirol » devient la « Innsbrucker Verkehrsbetriebe A.G. » toujours en usage aujourd'hui.



MOTRICE DUWAG N° 61 A BERGISEL (JUILLET 1972)

Le carrefour ferroviaire et routier que constitue la ville allait inévitablement attirer les attaques des troupes alliées. Le bombardement du 20 septembre 1943 ouvrira la série noire, ce jour-là, l'ensemble du trafic fut interrompu.

Les bombardements allaient peu à peu se rapprocher et s'intensifier. Le 9 décembre 1943, l'ensemble du réseau s'arrête une nouvelle fois. Quelques jours plus tard il faudra suspendre le trafic sur la ligne 6 et le 3 janvier 1944 interrompre la liaison Bergisel-Igls.

Pourtant la compagnie va montrer un dynamisme que ne démentira pas son activité pendant toute cette période de deux ans.

Le rétablissement du service sera parfois dur et difficile, on l'entamera avec une motrice, puis deux, puis on ajoutera les remorques pour ramener progressivement la fréquence à 6 minutes.

Pourtant des rationalisations s'imposent, le réseau d'autobus (lignes 1 à 6) sera entièrement refondu en lignes directes, reprenant cette fois les lettres A, B, C.

Le service sera assuré tôt le matin, le midi et le soir.

Le 6 février 1944, la neige viendra perturber le réseau. Certaines lignes seront rétablies par morceau, au fur et à mesure du déneigement. Il faudra trois jours pour rétablir la « Dörferlinie » jusqu'à Thaur.

Le 13 juin 1944, les transports urbains seront la cible d'une nouvelle attaque aérienne. Le service d'exploitation, la salle d'attente, celle des receveurs, la remise urbaine, le garage des autobus, la sous-station et toute la Neuhauserstrasse sont rasés.

Cette fois le coup est dur. Diverses mesures de fortune sont étudiées parmi lesquelles l'usage des autobus pour renforcer le service des tramways sur les lignes ou tronçons de ligne insuffisamment pourvus de matériel. La fréquence s'en ressentira et tombera sur certaines lignes à un convoi par 1/2 heure (Bruxelles aux heures creuses, sans perturbation du trafic ni pluie...).

Le 20 octobre 1944 nouveau bombardement, le service d'exploitation est encore éprouvé (deux motrices totalement détruites et 2 receveurs gravement blessés).

Le 21 octobre 1944 : service normal sur le 4 et la Dörferlinie, rétablissement de la ligne 6 entre Bergisel et Igls tandis que sur la ligne 1 on installera un service navette, ainsi que entre Bergisel et la Maria Theresienstrasse. Mais à 10 h 30 il faudra interrompre le trafic sur la ligne 3.

Le 23 octobre, le manque de carburant et de gaz commence à se faire sentir, néanmoins, tous les autobus restant sont mis en service.

Le 26 octobre 1944, une attaque surprise va ébranler la ville, les lignes aériennes sont abattues dans plusieurs rues.

Toute circulation doit cesser. Les services de la compagnie s'arrachent les cheveux, mais se remettent courageusement au travail :

à 14 h 45 la ligne 4 circule en partie toutes les 1/2 h.

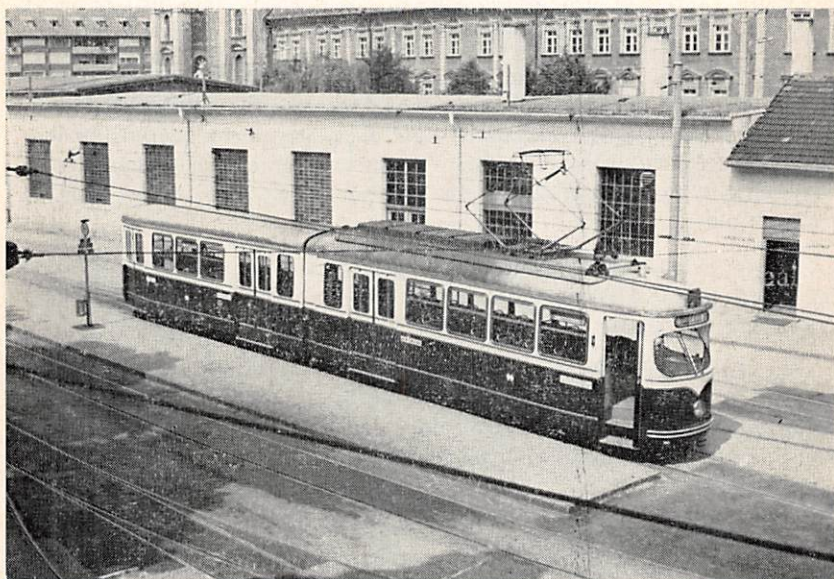
— à 15 h 30 la ligne 6 est rétablie entre Sillbrücke et Igls.

— à 18 h 45 remise en service de la ligne Landesgericht-Hungerburg-Triumphorte-Pradi.

— à 20 h 50 la ligne 4 pénètre jusqu'au centre et la ligne 6 jusqu'à Bergisel.

Certains détournements seront néanmoins organisés. Sept jours plus tard, le 2 novembre, le service d'autobus est normalisé.

A partir d'ici la situation devient indescriptible, les bombardements se succèdent, les 15 et 16 novembre, il faudra suspendre le service faute de courant. Le calme revient pendant 15 jours puis c'est l'enfer, les 30 novembre, 3, 7, 15, 16, 19 et 25 décembre (jour de Noël), les attaques pleuvent, imprévues, inattendues, le chaos est épouvantable, les services d'ordre, d'ambulances et de pompiers sont à bout de ressources. Les citadins n'osent plus lever les yeux vers le ciel, de peur d'y voir pointer les petites croix noires tant redoutées. Petites croix qui remplissent aussi les cimetières.



MOTRICE DUWAG ARTICULEE N° 72 DEVANT LES REMISES A BERGISEL

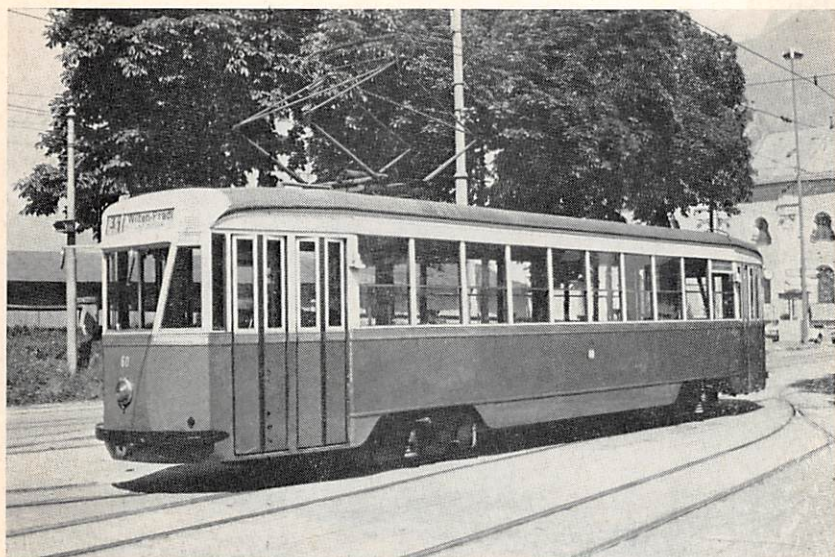
Chaque jour, il faut déblayer, reconstruire, remettre en service, réparer le matériel qui peut l'être, assurer le service au mieux possible. Cela semble irréalisable, le personnel est fatigué, sur le point d'être découragé, le service des voies et de la traction se démène comme diable en bénetier, heureux de retrouver quelques boulons par ci, de découvrir quelques volts par là. De pièces de rechanges, plus question.

Et pourtant chaque jour un service partiel au moins est assuré, on disperse aussi le matériel.

Pendant le mois de janvier 1945 on panse ses plaies, on réinstalle les lignes aériennes arrachées, on replace les voies labourées.

Les 14 et 16 février, nouveaux bombardements, Ida Klotz, une receveuse y trouve la mort.

Je passe les détails qui n'en finiraient plus, mais l'attaque du 10 avril est plus sérieuse que les autres, les dégâts sont considérables, l'ensemble du trafic est arrêté. Le 20 avril, attaque nocturne. Ce sera la dernière. Le 3 mai 1945, les troupes alliées font leur entrée à Innsbruck. Chacun pousse un soupir de soulagement teinté quand même d'une certaine amertume, on le comprend facilement. La situation va se normaliser progressivement, d'abord par l'allongement du service de soirée, sur les lignes 1, 4, 6 et pour l'autobus vers Arzl. Puis les fréquences seront renforcées. Le 1 octobre 1945 les lignes 3 et B seront exploitées jusqu'à 22 h 30. De nouvelles lignes sont couvertes, autobus uniquement.



MOTRICE N° 60 (ORIGINAIRE DE MILANO)

Le 25 juin 1946, remise en service de la motrice n° 60. La seule de ce type à Innsbruck. Initialement destiné à Milan, ce véhicule a fait l'objet, dit-on à Innsbruck, d'une prise de guerre et a immédiatement été transféré en Autriche.

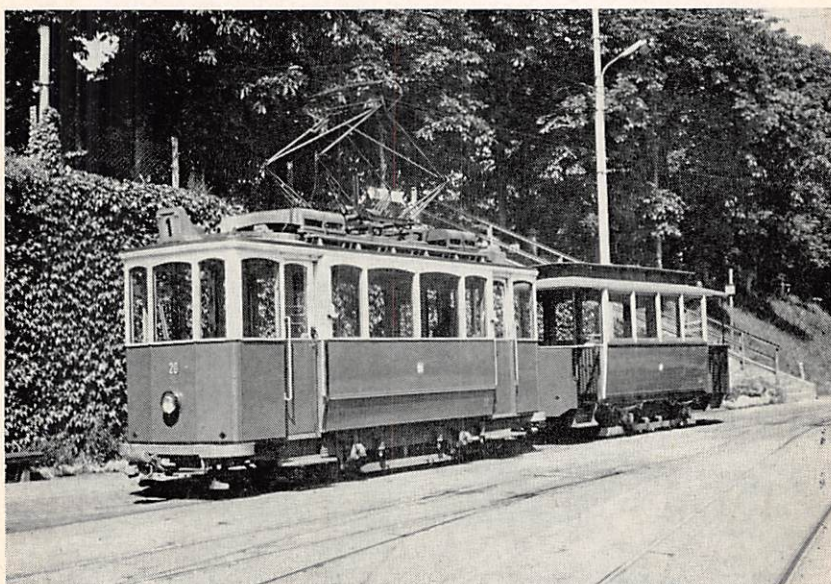
Les dégâts causés par les hostilités ont été tels que lorsque la compagnie des tramways d'Innsbruck a besoin d'une information ou d'un document sur les années d'avant guerre, elle doit s'adresser à des amateurs, ses archives n'existant plus.

La joie renaît petit à petit, l'espoir aussi, le 18 janvier 1947 un feu d'artifice marque la reconstruction des remises et ateliers.

Le 29 août, on procédera au baptême d'une nouvelle venue, en l'occurrence la motrice n° 17 (ex Wintherthur). On prend ce qu'on trouve. A l'heure actuelle des motrices de ce type, avec remorque circulent toujours et sont assez curieusement munies d'attelages automatiques, ce qui est assez énorme et donne un aspect, ou plutôt, confère une moue boudeuse au véhicule.

Et on va de l'avant, le 1 septembre 1948 doublement de la ligne 6 Innsbruck-Igls par une ligne d'autobus (I) qui emprunte la route, tandis que le tramway vagabonde en sous bois.

On poursuit l'acquisition de matériel par la mise en service le 5 mai 1950 de voitures achetées à Bâle (motrices 25 à 31 et remorques 149 à 155).



MOTRICE N° 20 (EX WINTERTHUR) + REMORQUE N° 144

De fortes chutes de neige ralentiront le service au cours de l'hiver. Le 21 janvier 1951 l'accumulation de neige provoquera une rupture de digue au km 6 de la ligne d'Igls. La mise en place rapide d'un pont de secours permettra à nouveau la circulation.

Au 31 décembre 1973 le réseau d'Innsbruck se compose de 4 lignes :
ligne 1 : Bergisel-Maria Theresienstrasse-Hungerburgbahn
ligne 3 : Amras-Museumstrasse-Maria Theresienstrasse-Hauptbahnhof
ligne 4 : Hauptbahnhof (Innsbruck)-Hungerburgbahn-Solbad Hall
ligne 6 : Innsbruck (Bergisel)-Kurort Igls.

Une remarque cependant en ce qui concerne la ligne 6. Les 3 derniers services du soir partent du centre de la ville. Les motrices sont alors alimentées en demi-tension jusqu'à Bergisel.

Au départ de Bergisel, il existe encore une ligne électrique qui fêtera bientôt son septantième anniversaire.

Nous reviendrons, au cours d'un prochain article, à cette ligne de caractère essentiellement vicinal.

Une ville colorée, attrayante, un réseau de tramways efficaces rapides et réguliers, tout cela sous le soleil du Tirol, au pays des jupes fleuries, de la bière abondante, du rire bruyant, des montagnes calmes et d'une nature toujours variée, n'est-ce pas une « Invitation au voyage ».

*
*
*

NOEL EN CHOCOLAT

(Un conte de Noël inédit de Baron)

Paul Xhauveur était né en 1890 dans un pauvre coron du pays mosan, à Lize.

En 1904, le fait était fréquent à l'époque, son père houilleur le fait admettre au Charbonnage d'Ougrée-Marihaye. Le gamin n'a pas quatorze ans mais son salaire de quelques centimes par jour ajoutera un maigre apport aux ressources familiales.

Monsieur le curé de Lize, issu d'une famille de châtelains condruziens fort aisée, s'intéresse au sort du jeune mineur et le choisit pour enfant de chœur. Après les offices dominicaux : grand'messe du matin, vêpres d'après midi, il l'accueille en son presbytère où, entre deux « boquets de dorée » et une petite « jatte de café », il inculque à son petit clerc des notions de lecture, d'écriture, de grammaire française, d'arithmétique élémentaire et de solfège que le cerveau très réceptif de Paul enregistre admirablement.

Mais le programme d'enseignement bienveillant de M. le curé comportait également une partie récréative. Je ne vais pas t'apprendre la gymnastique disait-il à son jeune élève, ce n'est plus de mon âge et, d'ailleurs, tu en fais assez dans la mine mais je vais te parler de TRAMS.

— Tu connais les TRAMS ?

— Oui da, M. le curé, il y a celui à vapeur qu'on vient d'inaugurer à Clavier puis celui de Liège-Seraing que l'on va électrifier.

— En connais-tu d'autres ?

— Il doit y en avoir à Liège, sans doute, mais je n'y suis jamais allé....

— Mon petit Paul, le TRAM, c'est le jouet nouveau, le joujou du siècle, on en crée partout en Belgique : à Liège, à Bruxelles, à Anvers, à Gand, à Ostende.... Sais-tu que le Roi Léopold II a Sa berline personnelle.... Mais nous en reparlerons dimanche prochain, je dois aller visiter des paroissiens malades....

* * *

Dès l'endemain, à 5 h. 1/2 du matin, petit Paul besognait déjà avec son papa au fond de la mine où il descendait avant le lever du jour et d'où il ne remontait qu'à la nuit tombante et cela, pendant des années interminables, monotones, toujours dans le noir et la poussière.

1910 : un coup de grisou, cette hantise, ce spectre des hommes de la « fosse » atteint une vingtaine de houilleurs, dont Xhauveur père et fils que les équipes de secours acheminent vers l'Hôpital de Bavière.

M. le curé de Lize, prévenu du drame par le garde champêtre, se précipite en TRAM à Liège pour aller administrer ceux qui n'en reviendront pas. Paul qui travaillait dans une alcove latérale ne fut pas touché directement par l'explosion et ses jours ne furent pas déclarés en danger.

Pendant son séjour hospitalier de trois mois, il fait l'objet des soins attentifs, presque maternels d'une jeune stagiaire bruxelloise, Virginie De Vlusteresse, venue à Liège pour y passer deux années de pratique et l'examen terminal.

Entre les deux jeunes gens s'ébauche une idylle innocente et pure qui ne cessera de croître ni d'embellir... ils évoquent même des projets d'avenir.

* * *

Paul pour qui le coup de grisou s'est soldé en coup de foudre conserve pourtant des séquelles. L'invalidité partielle qui le frappe lui vaut l'exemption du « terrible » tirage au sort pour la milice plus un sérieux dédommagement de la Compagnie d'assurance du Charbonnage.

S'il pourra reprendre du travail, plus question de descendre dans la mine mais une activité de plein air, il songe au rail (M. le curé lui parlait toujours de TRAMS) et il propose à la jeune stagiaire de l'accompagner chez le prêtre.

- M. le curé, vous m'avez rendu à l'hôpital plusieurs visites.
- C'était de mon devoir, mon petit.
- Je vous présente la jeune ambulancière qui m'y a si bien soigné.
- C'était de son devoir, mon petit.
- M. le curé, il existe entre Virginie et moi des sentiments qui dépassent ceux de l'amitié.

— Eh bien, mes enfants, qui vous empêche de rééditer l'exquise et fraîche aventure de Paul et Virginie ?

— M. le curé, il me faut avant tout reprendre du travail. Mais plus dans la fosse ; j'ai songé au TRAM dont vous m'avez si souvent parlé et... je viens vous demander conseil.

— Tu tombes à point : lors de la constitution du Liège-Seraing, mes frères et moi sommes devenus actionnaires de cette Compagnie à laquelle un avenir florissant était promis, mon frère Maurice y est ingénieur-administrateur.

— M. le curé, c'est merveilleux ce que vous me dîtes là....

— nt.nt.nt.nt.... ce que vous me dites là....

— Pardon.... ce que vous me dites là. Ne pourriez-vous me donner un petit coup de pouce pour du travail dans les TRAMS ?

*
*
*

Quarante huit heures plus tard, Paul Xhauveur était embauché dans les services Voies et Travaux au Liège-Seraing. La présence de nombreuses houillères dans le sous-sol affectait gravement le revêtement des chaussées et les équipes V-T. du L-G. étaient continuellement sur la brèche pour réparer les dégradations, ce qui assurait à Paul le travail, le pain quotidien et même, de petites économies.

Un jour, en 1912, soulevant avec des camarades une section de rail assez lourde, il ressent ce qu'en jargon de métier, on appelle « la croque ». Le médecin de la Compagnie lui interdit désormais tous travaux de somme. Il sollicite un emploi de conducteur ou de perceuteur mais les cadres sont complets.... il faudra patienter.

Virginie, la petite stagiaire de Bavière, vient de conquérir brillamment son diplôme d'infirmière. Elle doit revenir à Bruxelles où l'attend une confortable situation à l'Hôpital St. Jean, dans le service de son oncle le Dr Sambremeuse.

M. le curé ayant appris l'heureuse promotion, propose à Paul et Virginie de venir la fêter chez lui et le dialogue s'engage devant un précieux flacon de Haut Sauternes que Rosalie la vieille servante est allée quérir en caves, derrière les fagots et les arentèles.

— Proficiat ma petite, de tout mon cœur de prêtre mais.... ne m'avez-vous pas confié avoir des projets matrimoniaux ?

— Certainement M. le Curé, mais je devrais d'abord présenter Paul à ma famille, mes parents....

— Ce n'est pas difficile, je lui donnerai un billet d'introduction. Et.... et toi, Paul ?

— Pour moi, M. le curé, c'est plus simple. Papa est resté dans le grisou, vous le savez et ma mère ne lui a guère survécu, je suis libre, voyez-vous !

— Paix aux défunts, mon petit, mais c'est de ton avenir qu'il s'agit.

— Mon avenir... oui mais j'ai perdu mon emploi et ne puis vivre éternellement sur mon allocation d'invalidité.

— Moi, coupa Virginie, je te propose un emploi de conducteur.

— Mais, ma chérie, tu sais bien que les cadres sont complets... j'ai introduit une demande, c'est négatif.

— A Liège-Seraing, peut-être mais papa qui est expert comptable des « Chocolats » m'a écrit qu'on y embauche du personnel.

— Ecoute, chou ! j'ai déjà transporté du charbon, des rails de TRAM, du ballast, tu ne vas pas me faire transporter des pralines....

— Des pralines, non, mais des voyageurs.

— Des voyageurs ?

M. le curé, qui avait écouté silencieusement le colloque avec un petit sourire en coin béat et mystérieux, conclut :

— Mes enfants, **primum vivere, deinde philosophari**. Mon petit Paul, tu as tardé à comprendre l'offre aimable de Virginie et pour cause. A Bruxelles, il y a, en dehors de la Société Nationale des Vicinaux, plusieurs Compagnies privées de TRAMS dont les Economiques dits « Les Chocolats » à cause de leur couleur. J'en sais quelque chose, ma sœur Valentine y est grosse actionnaire. Dans la famille, nous sommes passionnés de TRAMS.

* * *

Dans un conte de Noël, tout est possible. Paul Xhauveur est accueilli à bras ouverts dans la famille de Virginie. Papa Devlusteresse, expert-comptable aux Chocolats depuis la fondation y fait admettre son futur gendre comme conducteur avec l'appui de M. le curé de Lize et de sa sœur Mme la Baronne de Poulseur de Sprimont.

Le transfuge de la mine vient se fixer à Molenbeek, un faubourg de Bruxelles où sont basés les Economiques. A la chute des feuilles Virginie et lui sont fiancés et à la fin de l'année 1912, M. le curé de Lize bénira le mariage des deux jeunes gens.

* * *

De cette union féconde naîtront, en 1913, deux garçons jumeaux puis, en 1914, un troisième garçon.

C'est la grande guerre mondiale et les « Chocolats » comme bien d'autres Compagnies perdront de leurs effectifs rappelés sous les armes et les drapeaux. Les salaires des hommes qui restent en activité sont majorés et le jeune liégeois en profite pour s'entourer d'une famille nombreuse. Durant chaque année de la tourmente, son foyer s'agrandit d'une unité, toujours un garçon.

Depuis son admission aux « Chocolats » comme conducteur no. 177, Paul « fait » la ligne Bourse-Berchem à bord de la motrice 470. Son contact, dans la fosse, avec des houilleurs limbourgeois lui a permis d'acquérir de solides connaissances de flamand de sorte qu'il n'éprouve de difficultés linguistiques ni avec ses collègues de travail ni avec les voyageurs.



..... OU BIEN SONT-CE DES FRAUDEURS S'APPRETANT A SUBIR UN « KONTROLL ».

(Ex. : coll. Amutra)

11 novembre 1918 : le cessez le feu, l'Armistice, la fin des hostilités, la Victoire, la Paix rétablie. Dans la nuit du 24 décembre suivant, Virginie donne le jour au septième garçon de cette famille comblée.

Le Roi soldat, le Roi Chevalier, le Grand Roi Albert 1er glorieusement rentré à Bruxelles en tête de ses troupes victorieuses sera Parrain du dernier né des Xhauveur, de ses prénoms : Noël, Marie, Albert.

Après les relevailles, le Sacrement de baptême est administré au nouveau-né par les révérends MM. le curé de Lize et le vicaire de Molenbeek. L'aide de camp de S.M. venu L'y représenter à la cérémonie soulignera sa visite d'un don royal de 7.000 Fr. en espèces qu'il remettra entre les mains de Mme la Baronne de Poulseur de Sprimont, présidente d'honneur du « **Ballottin de Chocolats** » le cercle d'entraide sociale du personnel des Chemins de fer économiques.

Touchée elle-même par les mérites et les vertus du jeune et courageux ménage congratulé à l'occasion d'une septième naissance, Mme la Baronne de Poulseur de Sprimont avait réuni, au cours d'un gala de bienfaisance, un aréopage de dames patronnesses de ses relations, toutes douairières, qui s'engagent par leurs dons, à assurer l'avenir éducatif des petits Xhauveur, elle-même prenant à sa charge personnelle les études primaires des jumeaux arrivés en âge d'école gardienne.

Grâce à la charité chrétienne et discrète de ces bonnes âmes, les enfants de Paul et Virginie pourront, au fur et à mesure de leur accession à l'âge de raison, bénéficier de cette bourse d'études dont la bonne et saine gestion sera confiée à bon papa, comptable aux Economiques.

Au cours du vin d'honneur offert par le Conseil d'Administration de la Société, Paul portera un toste :

« Votre Majesté, ici représentée, Messieurs les Abbés, Madame la Baronne, Messieurs,
» L'instruction et l'éducation que m'a données M. le curé de Lize me per-
» mettent de dominer mon émotion pour lui exprimer, pour vous exprimer
» toute la reconnaissance de Virginie, de moi même en cette journée in-
» oubliable, magnifique, solennelle. Merci pour tant de charité, tant de
» sollicitude. S'il est toujours bon de recevoir, il est parfois meilleur encore
» de donner. Les sommes qui ont été offertes aujourd'hui providentielle-
» ment à notre « petit » ménage (rires) seront placées à intérêts par mon
» beau père. A titre de reconnaissance, je désire que ces intérêts soient
» versés intégralement à la trésorerie du « Ballottin de Chocolats » notre
» cercle d'entraide sociale pour sa section nouvelle des anciens combat-
» tants, simple geste de solidarité de celui du coup de grisou à ceux du
» coup de feu (applaudissements). Ainsi, en conclusion, il y aura pour
» chacun de nous un peu de beurre dans les épinards mais surtout, beau-
» coup de beurre de cacao dans le Chocolat grâce à mon dernier-né Noël.
» Gloria in Excelsis Deo. Alleluiah ! »

Baron
Noël 1973



—•••••—
oui mais de nos jours
un Ballottin de chocolats
s'achète chez Corné

TOISON D'OR
—•••••—