

Archives:
Archief: AMUTRA

tram magazine

AMUTRA

Editeur responsable

Verantw. uitgever

R. DIEUDONNE

Avenue des Buissonnets, 42

1020 Bruxelles

Braambosjeslaan, 42

1020 Brussel

Périodique trimestriel

Driemaandelijks tijdschrift

1982 / IV

7^e année / jaar

Pr. 130,- Fr.

NOTRE PHOTO DE COUVERTURE

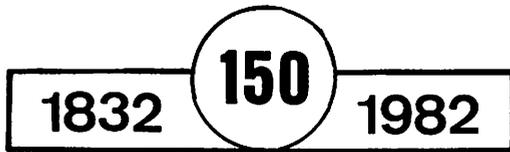
Voiture à traction chevaline ayant circulé à Broadway (New-York) à partir de 1853. (collection AMUTRA)

tram magazine

AU SOMMAIRE :

* 150 ans de tramways	3
* 150 jaar tramwegen	8
* Adieu aux lignes 22 et 102	11
* Feu vert pour la modernisation du NStCM	19
* Notre collection s'agrandit	31

150 ans de tramways



De commémoration en commémoration, le domaine des transports en commun traverse une période particulièrement fertile en anniversaires !

Pour n'évoquer que les plus récents, nous nous bornerons à rappeler, par exemple, que 1979 marquait le centenaire de la première application pratique de l'électricité à la traction des véhicules terrestres et que 1981 marquait celui de la mise en service de la première ligne de tramway électrique du monde.

Quant à 1982, c'est le principe même du tramway qui, cette année, fête son cent cinquantième anniversaire. Il nous semble dès lors indispensable de commémorer, ne fût-ce que très brièvement, les origines - généralement peu connues - de ce moyen de transport.

L'origine des tramways se confond presque, à la fois, avec celle des chemins de fer et avec celle des transports publics urbains.

C'est le désir de réaliser la pénétration urbaine d'une ligne de chemin de fer qui leur donna naissance.

En effet, c'est à New-York, en 1831, qu'un homme d'affaires américain, John Mason, prévoyant le prochain aboutissement à Harlem qui n'était alors qu'un lointain faubourg de la grande métropole, d'une ligne de chemin de fer venant d'Albany, entrevit l'utilité de prolonger cette ligne jusqu'au coeur même de la cité.

Comme, d'une part, la circulation de locomotives à vapeur et de convois était incompatible avec le trafic urbain et que, d'autre part, les transports urbains de l'époque n'étaient assurés que par des omnibus lents, bruyants, cahotants et inconfortables, John Mason imagina, pour réaliser son projet, de concilier les deux modes de transport en créant une ligne d'omnibus sur rails.

Ayant fondé une société, la "New-York and Harlem Railroad Company", John Mason fut autorisé par des ordonnances municipales datées des 22 décembre 1831 et 25 avril 1832 à construire et à exploiter une telle ligne le long de deux grandes artères, Bowery et la 4e Avenue, entre la 23e Rue et la rivière Harlem dans le faubourg du même nom.

Cette ligne, longue d'environ 1500 m, était constituée par une double voie dont les rails étaient de simples cornières en fer dont le profil était en forme de "U" très élargi et qui étaient fixées à des blocs de pierre noyés dans la chaussée.

Pour l'exploiter, deux grandes voitures avaient été spécialement construites par le célèbre constructeur américain John Stephenson de New-York. Richement décorées et confortablement aménagées, ces voitures comportaient trois compartiments transversaux séparés. Elles offraient une capacité de 30 places à l'intérieur et un nombre à peu près égal de voyageurs pouvaient, en outre, prendre place sur l'impériale. Les roues munissant ces voitures étaient des roues ordinaires à bandage plat. Engagées dans les cornières, elles y étaient maintenues par les rebords saillants de celles-ci.

La ligne fut rapidement construite et, dès le 14 novembre 1832, les essais d'exploitation et de circulation commencèrent. L'inauguration officielle eut

lieu dans la matinée du dimanche 26 novembre 1832. Elle se déroula avec une très grande solennité et au milieu d'une foule considérable.

Le voyage inaugural fut marqué par un petit incident qui fut, en fait, le premier accident survenu à un tramway !

La conduite de la première voiture, baptisée du nom de l'inventeur "John Mason" et dans laquelle avaient pris place toutes les personnalités, avait été confiée à un ancien cocher chevronné de diligence, "Lank" Odell. La seconde voiture était conduite par un charretier local embauché pour la circonstance.

Voulant faire une démonstration spectaculaire de la maniabilité et de la sécurité de ce nouveau moyen de locomotion, le vice-président de la société, John Lozier, qui en était aussi le directeur de l'exploitation, avait convenu secrètement avec "Lank" qu'un "arrêt d'urgence" serait effectué en cours de route. Au signal convenu donné par John Lozier, "Lank" Odell, retenant son attelage et pesant de tout son poids sur les commandes des freins, réussit à immobiliser impeccablement son véhicule en quelques mètres. Malheureusement, le cocher de la seconde voiture, ignorant tout de cette partie impromptue du programme, s'affola et, oubliant d'appliquer les freins, essaya d'arrêter ses chevaux. Ceux-ci, emportés par l'inertie du lourd véhicule, ne purent empêcher le timon de venir percuter violemment la voiture précédente toujours à l'arrêt !

Ce petit incident n'affecta nullement l'enthousiasme général soulevé par cette mémorable inauguration et, au cours du grand banquet officiel qui la clôturait, le maire de New-York, Walter Browne, n'hésita pas à proclamer textuellement que "cet événement passerait dans l'histoire de son pays comme la plus grande réalisation de l'homme" !

Quoi qu'il en soit et en dépit de son immense succès initial, un inconvénient majeur allait pourtant s'opposer pendant plusieurs années à l'expansion et au développement de ce nouveau moyen de locomotion.

En effet, les saillies formées par les rebords des cornières servant de rails, gênaient considérablement le trafic des voitures ordinaires et souvent même la circulation des piétons. Rapidement, des protestations s'élevèrent à ce sujet et s'intensifièrent à un point tel qu'après quelques temps la ligne dut être supprimée et les rails furent enlevés de la chaussée.

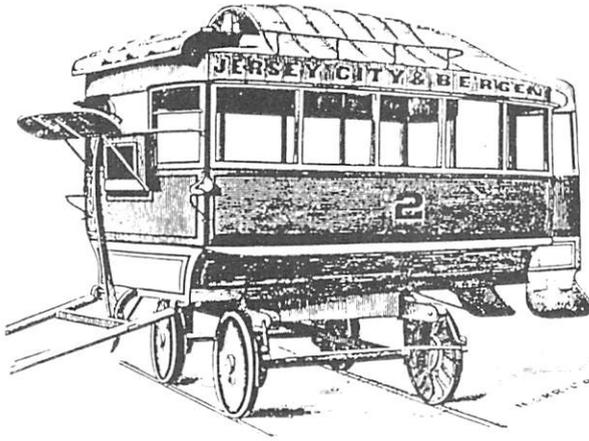
Entretemps, une nouvelle ligne similaire avait été établie à La Nouvelle-Orléans. Présentant les mêmes inconvénients que celle de New-York, son sort ne fut pas plus heureux.

C'est un ingénieur français, Alphonse Loubat, qui avait collaboré à l'entreprise de John Mason, qui trouva vingt ans plus tard, la solution au problème posé par la présence de rails dans les chaussées en imaginant le rail "à ornière" ou "à gorge" et en remplaçant les roues à bandage plat des voitures par des roues à boudin, du type des roues de chemin de fer et dont le mentonnet s'engageait dans la gorge des rails.

En 1852, il construisit, toujours à New-York une nouvelle ligne basée sur ce principe et dont le succès fut, cette fois, complet et définitif. En très peu de temps, ce nouveau mode de transport se répandit et se développa rapidement dans la plupart des grandes cités américaines.

Rentré en France et revenu à Paris, Alphonse Loubat s'empessa de multiplier les démarches pour convaincre ses compatriotes des nombreux bienfaits que ce nouveau moyen de locomotion pouvait leur apporter. Ses efforts aboutirent à la promulgation, le 16 août 1853, d'un décret l'autorisant à procéder à un essai. Une ligne fut rapidement construite à Paris, le long des quais de la Seine, sur les actuels Quai de New-York et Cours la Reine. Les essais débutèrent le 21 novembre 1853 en présence du Ministre des Travaux Publics et de très nombreuses personnalités.

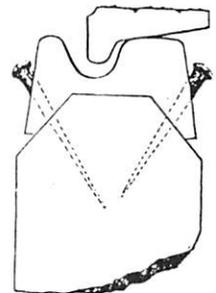
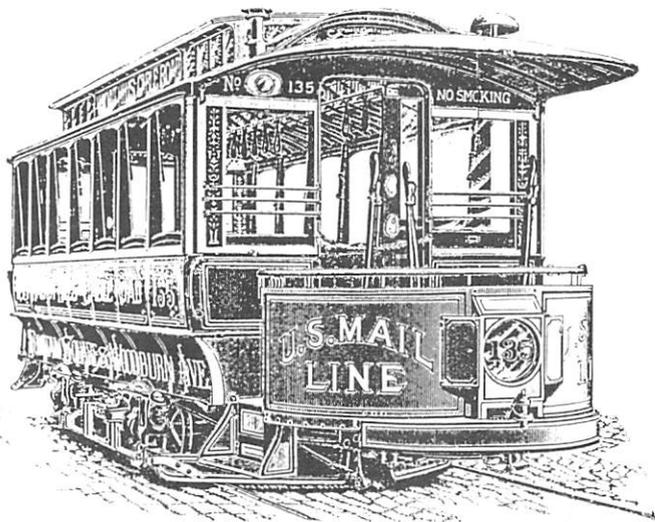
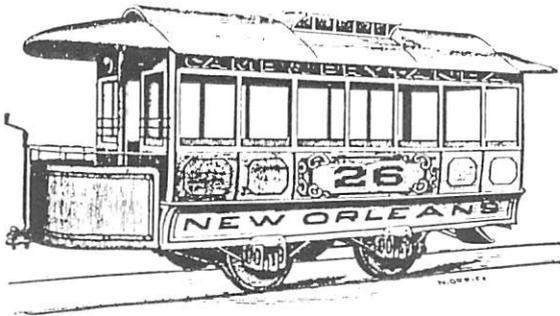
Les résultats de l'expérience s'étant révélés satisfaisants, un décret impérial du 18 février 1854 autorisa Alphonse Loubat à établir et à exploiter une telle ligne entre la Concorde d'une part et le Pont de Sèvres et le Rond-Point de



QUELQUES PRECURSEURS

- Jersey (1850)
- New Orleans (1860)
- Cincinnati (1880)

Ci-dessous, schéma de la voie Loubat.



Boulogne d'autre part. La ligne fut mise en service dans le courant du mois de septembre 1855. Prolongée, en novembre 1866, de la Concorde jusqu'au Louvre, l'autorisation de poser la voie nécessaire ne fut cependant pas accordée. Il s'ensuivit une exploitation pour le moins bizarre puisque, au bout de la voie existante, les roues à boudin de chaque voiture étaient enlevées et remplacées par des roues ordinaires à bandage plat, les véhicules terminant leur parcours comme de simples omnibus de pavé ! Il fallut attendre le mois de juin 1873 pour que, les voies ayant enfin pu être posées, l'exploitation de la ligne puisse être normalement assurée sur l'entièreté de son parcours. Ce n'est toutefois qu'après la guerre franco-allemande de 1870-1871 que ce nouveau mode de transport commença à se développer et à se répandre dans les grandes villes de France.

En Grande-Bretagne, c'est un américain au nom prédestiné, George Francis Train, qui "importa" l'idée du nouveau moyen de locomotion dont une éphémère application avait déjà été réalisée, en 1859, pendant neuf mois, à Liverpool par un certain William Joseph Curtis.

Après avoir proposé vainement l'application de cette nouveauté à Liverpool et à Birmingham, c'est finalement à Birkenhead que George Francis Train obtint, en 1860, la permission d'installer une ligne d'omnibus sur rails qui fut officiellement inaugurée le 30 août 1860.

Le succès de sa ligne de Birkenhead permit à G. F. Train d'obtenir l'autorisation de créer trois lignes à Londres qui furent mises en service en 1861.

Malheureusement, l'utilisation d'une voie composée de cornières ne tarda pas à soulever les mêmes difficultés que celles rencontrées par l'entreprise de John Mason à New-York, quelques 30 ans plus tôt et, à Birkenhead comme à Londres, les lignes furent supprimées et les voies démontées en 1862.

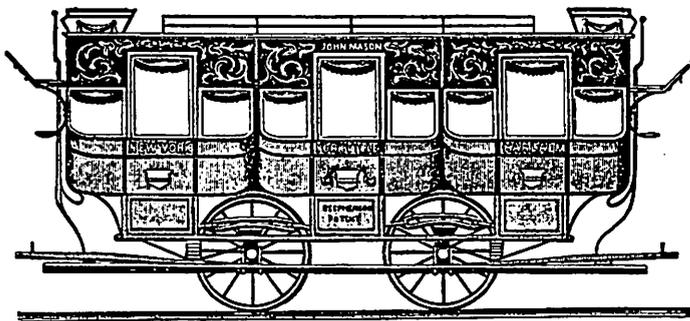
L'installation à Salfords, en 1862, d'une nouvelle ligne constituée, enfin, de rails à orniers permit d'apprécier à sa juste valeur le nouveau procédé et ce fut le point de départ de son rapide développement en Grande-Bretagne.

L'impulsion ainsi donnée à ce nouveau moyen de transport en France et en Grande Bretagne fut le point de départ de son essor rapide à travers le monde entier.

L'une après l'autre, la plupart des grandes villes du monde furent bientôt desservies par des réseaux de tramways qui, assez curieusement, perpétuèrent longtemps dans leur nom lui-même le souvenir de leur pays d'origine puisque, presque partout et jusqu'à la fin du siècle dernier, ils ne furent pas autrement désignés que sous le vocable de "chemin de fer américain" !

C'est une ère nouvelle qui s'ouvrait ainsi dans le domaine du développement et de l'extension de la vie économique et sociale des grandes cités modernes.

Jean de Meurs

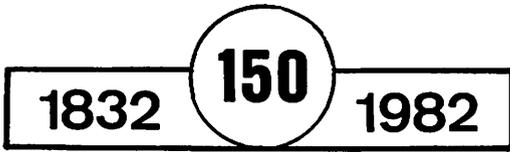


La première voiture de tramway du monde, construite en 1832 par John Stephenson de New-York (Extrait d'un catalogue de 1873 du constructeur).



La mémorable inauguration du 26 novembre 1832, d'après l'artiste américain Don Lambo
(*"The Story of Trolleys"* par Sarah R. Riedman)

150 jaar tramwegen



Het openbaar vervoer doorloopt een bijzonder vruchtbare periode van verjaardagen ! Om U maar de meest recentste te noemen, volstaat het bijvoorbeeld te herinneren dat 1979 de honderdste verjaardag was van de praktische toepassing van de electriciteit voor de tractie van aardse voertuigen. Het jaar 1981 herdacht de honderdste verjaardag van de indienststelling van de eerste elektrische tramlijn in de wereld.

Dit jaar, 1982, is het de honderdvijftigste verjaardag van het ontstaan van het principe van de tramwegen zelf.

Het is dan ook normaal dat de AMUTRA de herdenking ter harte zou nemen van de honderdvijftigste verjaardag van de opening van de eerste tramdienst ter wereld die plaats greep te New-York op 26 november 1832.

De oorsprong van de tramwegen mengt zich bijna tegelijk met deze van de spoorwegen en met deze van het stedelijk openbaar vervoer. De bedoeling om een spoorweglijn een stad te laten binnendringen gaf aanleiding tot de oorsprong van de tram.

Inderdaad, de nakende aanleg van een spoorweglijn tussen Albany en Harlem, toen nog een verre buitenwijk van de grote havenstad New-York, deed de Amerikaanse zakenman John Mason in 1831 vermoeden dat het nuttig zou zijn deze spoorweglijn te verlengen tot in het hart van laatstgenoemde stad. Enerzijds was het rijden met stoomlokomotieven en treinkonvoeien onverenigbaar in het stadsverkeer en anderzijds, werd het stadsvervoer van die tijd verzekerd door trage, lawaaimakende, hotsende en ongemakkelijke onbussen, zodat John Mason, om zijn projekt te verwezenlijken, zich inbeelde de twee vervoerswijzen te verenigen door een omnibuslijn op rails te verwezenlijken.

Hij richtte de "New-York and Harlem Railroad Company" op. John Mason verkreeg op 22 december 1831 en op 25 april 1832 de nodige stedelijke toelatingen voor het bouwen en exploiteren van een dergelijke lijn langs twee grote lanen : Bowery en de 4de-Laan, tussen de 23ste-Straat en de rivier Harlem in deze buitenwijk met dezelfde naam.

Deze lijn met een lengte van ongeveer 1500 m bestond uit een dubbelspoor. De rails waren gevormd uit gewone ijzeren profielen in een zeer brede "U"-vorm en vastgemaakt op blokken steen, die verzonken werden in de steenweg. Voor de exploitatie van de lijn werden speciaal twee grote rijtuigen gebouwd bij de beroemde Amerikaanse konstrukteur John Stephenson te New-York.

Deze rijtuigen bevatte drie door een dwarse wand gescheiden kompartimenten. Zij waren rijkelijk versierd en met veel comfort ingericht. Zij boden plaats aan 30 personen in het rijtuig en ongeveer hetzelfde aantal kon plaats nemen op het imperiaal. De wielen van deze rijtuigen waren gewone wielen met een platte wielband. De wielen liepen in de U-vormige railprofielen.

De lijn werd vlug aangelegd en vanaf 14 november 1832 begonnen de exploitatie- en rijproeven.

De grootse officiële en plechtige opening had plaats op zondagvoormiddag 26 november 1832, in het bijzijn van een talrijk opgekomen publiek.

De inhuldigingsreis werd gekenmerkt door een klein voorval, dat we echter

als het eerste tramongeval zouden kunnen bestempelen !

Het eerste rijtuig, genoemd naar de uitvinder "John Mason", en waarin alle personaliteiten hadden plaats genomen, werd bestuurd door de doorwinterde oude diligence-koetsier "Lank" Odell. Het tweede rijtuig werd bestuurd door een plaatselijk voor de gelegenheid aangeworven voerman. De ondervoorzitter van de maatschappij John Lozier, tevens exploitatiedirecteur was met "Lank" in het geheim overeengekomen om een noodremming uit te voeren tijdens de rit, dit om de handelbaarheid en de veiligheid van het nieuwe vervoermiddel te tonen.

Op het door John Lozier overeengekomen teken hield "Lank" Odell het paardenspan in en met zijn ganse gewicht drukte hij op de reminstallatie, zodat het rijtuig na enkele meters onberispelijk stilstond. Ongelukkigerwijze wist de koetsier van het tweede voertuig niets af van dit onverwachte deel van het programma. Volledig van streek probeerde hij de paarden stil te houden, maar vergat daarbij de remmen te gebruiken. De paarden konden door de logheid van het zware voertuig niet vermijden dat de dissel zich met volle geweld tegen het nog steeds stilstaande eerste rijtuig indreunde.

Dit kleine voorval kon het algemeen enthousiasme van deze gedenkwaardige inhuldiging niet temperen en tijdens het groot officieel banket, dat deze dag afsloot, zei de burgemeester van New-York letterlijk "deze gebeurtenis zal in de geschiedenis van zijn land doorgaan als de grootste verwezenlijking van de mens" !

Wat er ook van weze en ondanks het geweldig eerste succes zou een belangrijke hinder gedurende meerdere jaren de uitbreiding en de ontwikkeling in de weg staan van dit nieuwe vervoermiddel.

Inderdaad, de uitsteeksels gevormd door de boorden van de railprofielen, hinderde aanzienlijk het verkeer van de gewone rijtuigen en dikwijls zelfs het voergangersverkeer. Reeds zeer vlug kwamen er protestenlos met betrekking tot deze moeilijkheden, zodat reeds na enkele tijd de exploitatie van de lijn moest opgeheven worden. Ook de rails werden opgebroken.

Ondertussen was er een nieuwe gelijkaardige lijn ontstaan te New Orleans. Zij vertoonde dezelfde onvolmaaktheden als deze van New-York, zodat ook deze lijn een kort leven beschoren was.

Het is echter een franse ingenieur, Alphonse Loubat, die meegewerkt had aan de John Mason-onderneming, die 20 jaar later, de oplossing zou vinden voor het gestelde probleem van de aanwezigheid van rails in de steenweg door het vervaardigen van een groefrail en de platte wielbanden van de rijtuigen te vervangen door wielen uitgerust met een flens, zoals het wieltype van de spoorweg, en waarvan de wielkrans in de groef van de rail paste.

In 1852 bouwde hij, steeds nog te New-York, een nieuwe lijn volgens hogervermelde principie en waarvan ditmaal het succes volledig was en definitief.

Weinig nadien, zou deze nieuwe vervoerswijze zich vlug uitspreiden en ontwikkelen in de meeste grote amerikaanse steden.

Teruggekeerd in Frankrijk ondernam Alphonse Loubat te Parijs talrijke pogingen om zijn landgenoten te overtuigen van de vele weldaden die dit nieuwe vervoermiddel hen zou kunnen opleveren.

Zijn inspanningen worden beloond en op 16 augustus 1853 krijgt hij de toelating om over te gaan tot een proefneming.

Een lijn wordt vlug aangelegd langs de kaaien van de Seine te Parijs, nl. langs de huidige "Quai de New-York" en "Cours la Reine". De proeven begonnen op 21 november 1853 in bijzijn van de Minister van Openbare Werken en van een groot aantal personaliteiten. De resultaten van de proefneming bleken voldoening te hebben gegeven, aangezien een keizerlijk decreet van 18 februari 1854 aan Alphonse Loubat de toelating verleende om een dergelijke lijn aan te leggen en te exploiteren tussen "La Concorde" van de ene kant en de "Pont de Sèvres" en "Rond-Point de Boulogne" langs de andere kant.

De lijn werd in de loop van de maand september 1855 in gebruik genomen. Zij werd in november 1866 verlengd vanaf "Concorde" tot aan het Louvre. De toelating voor het leggen van de sporen werd echter niet gegeven, zodat er een zeer eigenaardige wijze van exploitatie ontstond. Aan het einde van het bestaande spoor werden de wielen met een wielkrans van elk rijtuig verwijderd en vervangen door gewone wielen met een platte wielband. De rijtuigen reden dan gewoon verder als straatomnibus. Men moest echter wachten tot in de maand juni 1873, na het leggen van de sporen, om een normale exploitatie te doen over de ganse lengte van de reisweg.

Het is na de Duits - Franse oorlog van 1870-1871 dat ook in Frankrijk dit nieuwe vervoermiddel zijn opgang maakte en zich verspreidde in de grote Franse steden.

In Groot-Brittannië, was het een amerikaan met een voorbestemde naam George Francis Train, die de idee "importeerde" van het nieuwe vervoermiddel, waarvan reeds een kortstondige toepassing was verwezenlijkt in 1859 gedurende 9 maanden te Liverpool, door een zekere William Joseph Curtis.

Na vruchteloos de toepassing van deze nieuwigheid te hebben voorgesteld aan meerdere gemeentebesturen in het Verenigd Koninkrijk, ondermeer, aan Liverpool en Birmingham, was het uiteindelijk George Francis Train die in 1860 in Birkenhead de toestemming kreeg om een omnibuslijn op sporen aan te leggen. Zij werd officieel in gebruik genomen op 30 augustus 1860.

Het succes van zijn lijn in Birkenhead liet aan George Francis Train toe de toelating te bekomen om drie lijnen uit te bouwen in Londen die in 1861 in dienst werden gesteld.

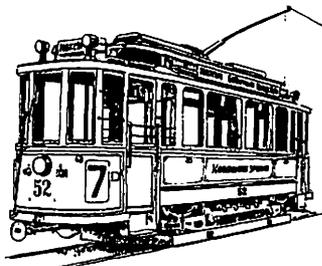
Ongelukkigerwijze, door het gebruik van hoekijzerprofielen als spoor, onderzocht men dezelfde moeilijkheden als deze van de onderneming van John Mason in New-York, zowat 30 jaar vroeger, en te Birkenhead als te Londen, werden de lijnen afgeschaft en de sporen opgebroken in 1862.

De installatie, te Salfords in 1862 van een nieuwe lijn, bestaande - uiteindelijk ! - uit groefrails, liet toe de nieuwe handelwijze naar juiste waarde te schatten en het werd het vertrekpunt van de tramontwikkeling in Groot-Brittannië.

Na deze talrijke pogingen en de uiteindelijke toepassing van de groefrail in de Verenigde Staten, Frankrijk en Groot-Brittannië, werd hierdoor de stoot gegeven aan de ontwikkeling van de tram doorheen de ganse wereld.

Een na een kregen de grote wereldsteden een tramwegennet dat, hoe eigenaardig ook, nog zeer lang de naam meekreeg van hun land van oorsprong, want bijna overal en tot aan het einde van de laatste eeuw, werden zij niet anders genoemd dan de "Amerikaanse Ijzeren Weg" !

In het nieuwe tijdperk dat een aanvang nam, alsook in het domein van de ontwikkeling en de uitbreiding van het economisch en sociaal leven van de grote moderne steden, en dit gedurende vele jaren, hebben de tramwegen de basis uitgemaakt van het stedelijk openbaar vervoer.



Copenhagen
Rijtuig 52

Adieu aux lignes 22 et 102

L'année 1982 a vu la disparition de deux lignes de tramway à Bruxelles. Il nous a paru intéressant de revenir sur les circonstances de ces suppressions et sur l'historique de ces lignes.

LA LIGNE 22

La ligne 22 a été supprimée à partir de l'horaire du service "post-vacances" 1982. N'étant pas exploitée les dimanches, son dernier jour d'exploitation a été le samedi 28 août 1982.

En réalité, cette ligne n'a jamais connu un grand succès et depuis longtemps l'on s'attendait à sa suppression.

Il s'agissait, et de loin, de la ligne de tramway la moins fréquentée du réseau (quatre fois moins de voyageurs que la moins chargée des autres lignes).

Cela s'expliquait par le fait qu'elle avait un parcours commun avec les lignes de tramways 23 et 90 sur la grande ceinture et avec l'autobus 34 entre les Casernes et la Porte de Namur ainsi que l'autobus 80 entre la rue de l'Etang et la Porte de Namur.

Cela s'expliquait également par une fréquence qui avait été portée progressivement de 15 à 20 puis à 25 minutes et qui a même atteint 30 minutes du service hiver 80 au service post-vacances 81.

De plus, cette ligne décrivait un large U dont les deux branches étaient recoupées par des lignes qui assuraient, entre ces deux branches, des liaisons plus rapides telles que :

- l'autobus 38 entre l'avenue Churchill et la rue du Trône ;
- le tram 32 entre l'avenue Legrand et la Porte de Namur ;
- l'autobus 71 entre l'avenue de l'Hippodrome et la Porte de Namur ;
- les autobus 95 et 96 entre l'avenue de la Couronne et la rue du Trône.

Enfin, l'état des voies étant devenu très mauvais entre la Chasse et la Porte de Namur, une limitation de vitesse à 15 km/h avait du être imposée pendant les derniers mois d'exploitation sur ce tronçon.

Tout ceci explique que les premières mesures d'économie de l'année 1982 aient porté sur cette ligne.

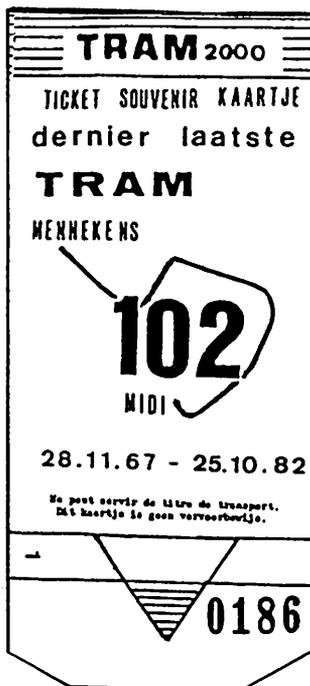
Il faut d'ailleurs bien constater que sa suppression, sans autre remplacement que ceux déjà existants, n'a pas entraîné beaucoup de plaintes de la part des voyageurs.

Le réseau s'est, de ce fait, trouvé réduit de $\pm 4,7$ km de voies simples entre la Chasse et la Porte de Namur, tronçon qui a été mis immédiatement hors service. Le tronçon Casernes - Chasse est resté en service, sans utilisation normalement prévue jusqu'à ce 29 mars 1983. En effet, à cette date, la liaison de la place Flagey qui permettait aux 81 sortant du dépôt d'Ixelles de se diriger vers la rue de la Brasserie a été mise hors service vu l'état des voies et, depuis lors, les sorties vers Montgomery s'effectuent par le boulevard Général Jacques jusqu'aux Casernes et l'ancienne ligne 22 (chaussée de Wavre) jusqu'à la Chasse.

La ligne 22, créée le 18 juin 1977 au lendemain de la suppression de la ligne 35, aura donc vécu un peu plus de cinq ans. Elle aura toujours été exploitée en 9000 ou en 7000, sauf le dernier jour où la 7821 a assuré les derniers trajets.

Un projet, adopté par le Conseil d'Administration de la STIB en novembre 1981 et sur lequel le Ministère des Communications avait pourtant marqué son accord, mais qu'il a remis en question ensuite, aurait permis de sauver cette partie du réseau.

Il s'agissait de dévier le 22 entre le carrefour de l'avenue Buyl et de l'avenue de l'Hippodrome et le carrefour de la rue du Trône et de la chaussée de Wavre par l'avenue de l'Hippodrome, la place Flagey, la rue Malibran, la place Blyckaerts et la rue du Trône et de dévier le 23 à partir des Casernes, par l'itinéraire du 22, jusqu'à la Porte de Namur. Ces lignes auraient porté respectivement les numéros 24 et 26. Ce projet aurait nécessité la construction d'une voie de dépassement à la Porte de Namur.



A l'occasion de ces événements, notre consœur "Tram 2000" avait émis des billets souvenirs, sans valeur de titre de transport, qui furent remis aux usagers du dernier départ de chacune des deux lignes.



CASERNES (24 juin 1977). Motrice 9025 quittant la chaussée de Wavre en direction du rond-point Churchill.

(Photo M. Albrecht)

* *
*

Bd GENERAL JACQUES (24 juin 1977). Motrice 9064 franchissant le carrefour de la rue du Trône vers le rond-point Churchill.

(Photo M. Albrecht)





RUE DE L'ETANG (28 août 1982). Motrice 7025 se dirigeant vers la Porte de Namur.

(Photo R. Stevens)

* *

*

ROND-POINT W. CHURCHILL (28 août 1982). Motrice 7821 prête à assurer le dernier départ vers la Porte de Namur. Remarquez la plaque commémorative placée devant le conducteur.

(Photo R. Stevens)



LA LIGNE 102

L'histoire du 102 est différente. Cette ligne était condamnée à terme car elle ne pourra pas pénétrer dans le tunnel en construction sur la Petite Ceinture.

De plus, la mise en service de la station Comte de Flandre avait drainé une partie de sa clientèle et enfin, l'étroitesse des rues de la Borne, de l'École et de Ribaucourt ne se prêtait pas à une exploitation de tramway moderne.

Voilà ce qui justifia la suppression du tram 102 lors de la restructuration du réseau du 26 octobre 1982, consécutive à la mise en service du prolongement du métro et son remplacement par l'autobus 89 entre la place de la Duchesse de Brabant et la rue de Ribaucourt.

Les voies non utilisées par d'autres lignes, c'est-à-dire de la rue Vandermeeren au boulevard Léopold II soit $\pm 1,4$ km de voies doubles n'ont pas été jusqu'à présent mises hors service car elles sont utilisées par les sorties de dépôt de Molenbeek des lignes 2, 18, 19, 32 et 103 vers le boulevard Léopold II. Il en sera ainsi jusqu'à la pose d'une liaison qui permettra, en venant du quai du Commerce, de se diriger vers la place Saintelette et qui est prévue pour l'automne 1983.

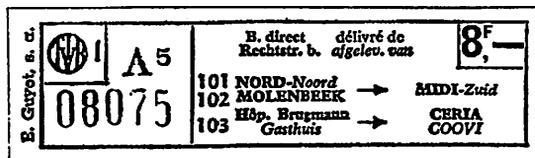
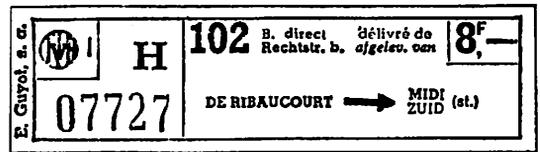
La ligne 102 était née à la deuxième phase de la restructuration, le 28 novembre 1967 et assurait un service en boucle : Midi - Porte de Namur - Rogier - Place de la Duchesse - Midi.

Un service barré Midi - Porte de Namur - Rogier - Place de la Duchesse, bouclant rue de Bonne, est apparu le 30 avril 1968 et tous les parcours sont devenus des barrés à partir du 29 juin 1969.

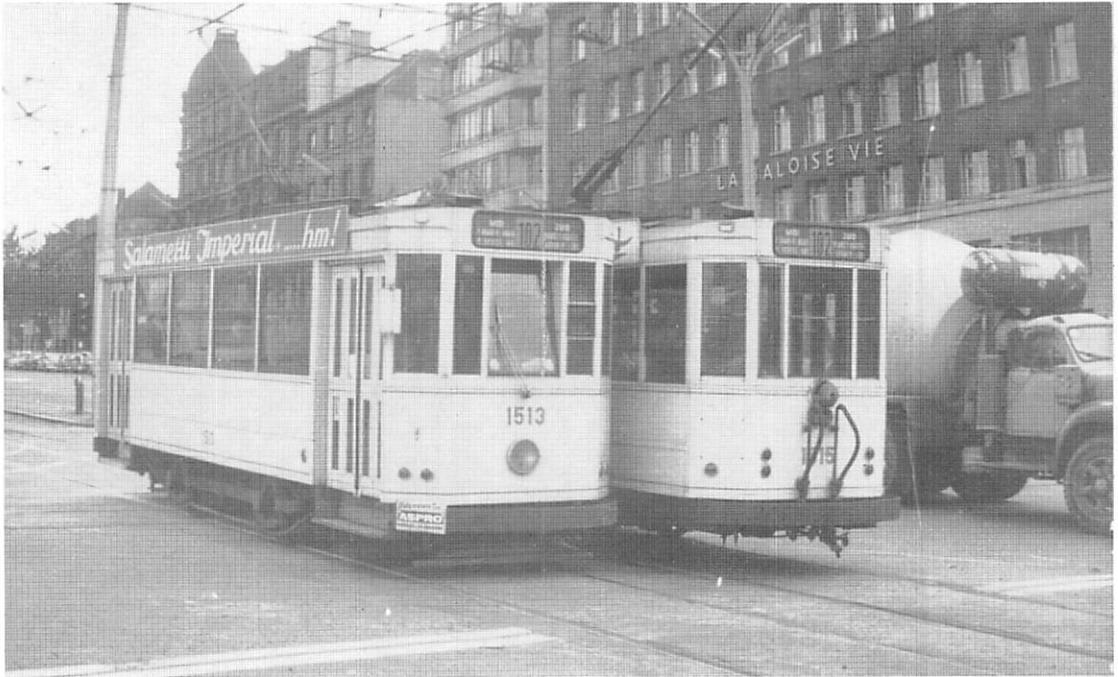
Le 28 décembre 1970, le parcours barré devint le nouveau 102 tandis qu'apparaît un nouveau 102 barré : Midi - Porte de Namur - Rogier - Place de l'Yser. Le 19 août 1974, la ligne est prolongée de la rue de Bonne à la place Mennekens tandis que le 10 janvier 1978, la boucle de la rue Bara est supprimée et le terminus reporté dans la rampe Jamar et de là, le 6 mai 1980, rue de l'Argonne.

Comme les autres lignes de la Petite Ceinture, le 102 a circulé en pré-métro entre la Porte de Namur et Madou depuis le 21 décembre 1970, et entre Madou et Rogier depuis le 19 août 1974.

Signalons enfin que la ligne a été desservie par du matériel Standard, des motrices 1500, 7000, 7500 et 7800.



Quelques billets utilisés sur la ligne 102 au cours de ses quelques années d'existence.



PORTE DE SCHAERBEEK (octobre 1968). Croisement des motrices 1513 et 1515.
 (Photo J. Schleich) (Collection MUPDOFER)

* *
 *

RUE DE BONNE (25 novembre 1972). Motrice 7512 au terminus du service barré.
 (Photo M. Albrecht)





*STATION LUXEMBOURG (2 décembre 1972). Motrice 7535 se dirigeant vers la Porte de Namur.
(Photo M. Albrecht)*

* *
*

*RUE BARA (14 septembre 1976). Motrice 7131 dans l'ancienne boucle terminus de la Gare du Midi.
(Photo M. Albrecht)*





PLACE LOUISE (25 février 1982). Motrice 7802 se dirigeant vers la Gare du Midi.
(Photo R. Stevens)

* *
*

PLACE MENNEKENS (25 octobre 1982). Motrice 7523 prête à assurer le dernier départ. Remarquez la plaque et la couronne commémoratives.
(Photo J.M. Van Melderem)



Feu vert pour la modernisation du **NStCM**

Pendant de nombreuses années, le chemin de fer Nyon - St-Cergue - Morez fut menacé de suppression. Durant cette longue période d'incertitude, beaucoup d'études et de multiples débats opposèrent les partisans du rail et ceux préconisant le transfert sur route des précieux services ferroviaires. Néanmoins, le train rouge de l'ouest vaudois possédait de son côté bon nombre d'avantages par rapport aux transports routiers. Mentionnons quelques-uns des éléments favorables au chemin de fer entre Nyon et La Cure :

- grande capacité de transport lors de certains dimanches ensoleillés où de nombreux citadins se rendent à St-Cergue ou à la Givrine pour profiter des circuits pédestres en été et des pistes de ski en hiver.
- difficultés de circulation routière à St-Cergue et à la Givrine lors des dimanches d'affluence, ainsi que les problèmes croissants de stationnement.
- facilités de déplacement en hiver avec le train lorsque les conditions de circulation deviennent problématiques.
- accroissement important ces dernières années de la population le long de la ligne, en particulier entre Nyon et Arzier où de nombreuses constructions récentes sont apparues. Ce phénomène a permis d'obtenir une augmentation réjouissante des voyageurs individuels, abonnés et écoliers les jours ouvrables.

Depuis quelques temps déjà, le "Nyon - St-Cergue", toujours soutenu par la majorité de la population et les autorités locales, a vu sa position se renforcer. Une politique commerciale dynamique et le développement des possibilités offertes aux touristes par des forfaits de ski ont permis d'obtenir un trafic de plus en plus important. En semaine, les horaires, plus étoffés qu'auparavant, ont été adaptés aux besoins spécifiques des abonnés et des écoliers. De plus, en 1981, le canton de Vaud se prononça fermement en faveur du rail en votant un crédit de 16,5 millions de francs suisses pour la modernisation du NStCM. Dès lors, les cheminots n'attendirent plus qu'une décision favorable des autorités bernoises pour remporter enfin la bataille en faveur du rail. Cette dernière fut gagnée le 7 juillet 1982, le Conseil Fédéral votant les crédits nécessaires au maintien du NStCM. Cette heureuse issue permettra enfin à cette ligne de se rénover intégralement et d'offrir tant à ses riverains qu'aux touristes un service public moderne de grande qualité.

PROGRAMME DE RENOVATION

La rénovation du NStCM consiste en une très vaste opération nécessitant plusieurs années de travail et d'investissements, une grande partie des installations et l'ensemble du matériel roulant datant de l'origine de la ligne, ouverte au trafic en 1916. Cet important travail de modernisation débouchera sur une exploitation entièrement nouvelle offrant un horaire cadencé intégral et des temps de parcours réduits. Signalons que depuis quelques années déjà, le NStCM avait entrepris des travaux sur une partie de l'infrastructure : deux tiers du kilométrage de voies renouvelés, une partie de la caténaire entièrement refaite et plusieurs passages à niveau automatisés.

Voici ci-après l'ensemble des besoins financiers pour la période 1982 - 1987.

Objet :	Estimation du coût total :	
1. Matériel roulant :		
-chasse-neige.	1.470.000.--	
-5 automotrices.	12.330.000.--	
-5 voitures pilotes.	5.475.000.--	
-matériel de réserve.	650.000.--	
-adaptation du matériel actuel.	125.000.--	
2. Bâtiments :		
-remise du matériel à St-Cergue.	550.000.--	
3. Ligne de contact.	4.000.000.--	
4. Sous-stations.	1.600.000.--	
5. Reconstruction du tunnel.	800.000.--	
Coût total .	27.000.000.--	
Part du canton .	16.502.400.--	(61,12%)
Part de la Confédération .	10.497.600.--	(38,88%)

TRAVAUX

Cette année, la tranchée sous Le Muïds a du être assainie. En effet, le talus en bordure de cette tranchée s'éboulait régulièrement sur quelques dizaines de mètres et des glissements de terrain avaient déjà provoqué à plusieurs reprises des interruptions de trafic.

Les travaux réalisés ont nécessité les opérations suivantes :

- création d'une tranchée filtrante de 2,6 m de profondeur ;
- évacuation des matériaux altérés et de la terre glissée ;
- mise en place d'un rempart de cailloux entourés de treillis métalliques formant une pyramide de 4 m de large à la base et de 4 m de hauteur, tout du long de la zone d'éboulement ;
- création d'un remblai pour rétablir le talus avec sa pente d'origine.

De manière à opter en faveur du gabarit conventionnel de la voie métrique (2,65 m) pour le nouveau matériel roulant, deux chantiers devront être entrepris :

- le passage sous une route entre la sortie du viaduc de Givrins et la gare de Givrins : cet ouvrage devra être élargi ;
- le tunnel de Bassins devra également être mis au nouveau gabarit : ceci nécessitera la reconstruction complète de l'ouvrage dont les travaux se dérouleront à ciel ouvert après avoir creusé une tranchée qui sera comblée à la fin du chantier (méthode de construction à "tranchée ouverte").

Plusieurs passages à niveau se voient peu à peu dotés d'installations de sécurité automatiques avec feux clignotants et barrières.

Neuf équipements de ce type sont actuellement fonctionnels, et, de plus, le passage sur route de la Morache à Nyon est désormais protégé par les feux routiers du carrefour qui sont commandés par les convois lors de leur approche. Ainsi cette délicate traversée au milieu de la circulation automobile s'effectue en toute sécurité.

LA VOIE

Ces dernières années, la voie a déjà été rénovée sur près de vingt kilomètres parmi les vingt-sept que compte la ligne. Il s'agit d'une rénovation effectuée avec du matériel de réemploi. Pour tirer le meilleur profit de cette infrastructure entièrement refaite, le NStCM a loué cette automne une bourreuse-niveleuse pour régler et équilibrer la voie sur onze kilomètres entre Nyon et Le Muids.

Ce tronçon offre ainsi une voie qui doit permettre d'obtenir une qualité de roulement excellente. Bien sûr, seul le futur matériel roulant permettra d'apprécier à sa juste valeur l'amélioration ainsi obtenue. La bourreuse-niveleuse reviendra encore les prochaines années sur la ligne pour travailler sur d'autres tronçons.

La prochaine étape importante de renouvellement de la voie consistera à refaire à neuf l'entrée en gare de La Cure. L'état de l'infrastructure devenant critique à cet endroit, les travaux qui se dérouleront le printemps prochain nécessiteront l'interruption durant quelques semaines du service ferroviaire jusqu'à La Cure. En effet, toute la voie devra être démontée et puis reconstruite sur environ 1 km.

Le NStCM dispose déjà d'une voie en bon état sur une grande partie de sa ligne. En continuant d'entreprendre régulièrement quelques chantiers comme celui qui sera mené à bien le printemps prochain à La Cure, l'infrastructure pourra être modernisée petit à petit jusqu'à la réception des nouvelles compositions.



1-10-1975 - Vue avant de l'automotrice n° 3 (Photo M. Albrecht)

LES GARES

Cette année, la gare de Genolier subit une cure de rajeunissement. Un bâtiment par année doit être ainsi modernisé. A Genolier, la classique construction du NStCM a gardé son aspect original, mais sa présentation a été rafraîchie. L'ensemble des boiseries extérieures a été changé, la charpente de la toiture partiellement refaite, l'intérieur de la salle d'attente rafraîchie. Du bitume recouvre désormais les quais et les abords de la gare, permettant aux voyageurs d'accéder aux trains en utilisant un sol toujours propre. Les socles des futurs mâts métalliques de la caténaire ont été coulés avant l'aménagement des quais. Le renouvellement des voies comprend, non seulement la mise en place de nouveaux rails, traverses et aiguilles, mais aussi la création d'une voie de garage neuve pour accueillir des wagons et du matériel de service. Prochainement, le petit bâtiment annexe abritant les toilettes fera place à une nouvelle construction qui permettra, en plus, de loger le minibus dont nous reparlerons plus loin. Suite à cette rénovation, la gare de Genolier permet de présenter aux clients un environnement attrayant tout en ayant économisé les frais d'une coûteuse reconstruction.

En 1983, la gare de La Cure sera l'objet d'importants travaux. Un quai intermédiaire fera son apparition et le plan des voies sera remanié. L'aiguille d'entrée se verra avancée côté La Givrine et, par conséquent, les deux voies de l'évitement allongées. Le nouvel appareil d'entrée en gare sera de type cintré et la petite remise située à droite en entrant en gare disparaîtra.

En 1983 également, les installations de La Givrine devront être améliorées. Outre le changement de l'ensemble des équipements à bout de souffle, on repoussera l'aiguille de sortie du côté de La Cure, après le petit rocher situé à droite de l'aiguille actuelle. Cette roche devra être quelque peu entaillée pour libérer l'emplacement nécessaire à une plateforme pour double voie jusqu'à la future aiguille.

Quant à la gare de Saint-Cergue, ce sera celle sujette aux efforts de modernisation de 1984. En plus du renouvellement habituel des voies et aiguilles, du rafraîchissement du B.V., une nouvelle remise pour le matériel roulant apparaîtra. Elle comprendra trois voies : deux abriteront une rame "automotrice + voiture-pilote" tandis que la troisième aura une longueur utile moindre. En effet, à l'extrémité de celle-ci, une citerne à mazout sera montée et la place restante accueillera le nouveau chasse-neige rotatif autonome et ses agrégats. Signalons aussi que l'aiguille d'entrée se verra déplacée avant le P.N. de la route d'Arzier, que les premiers signaux lumineux d'entrée en gare seront montés (bien que le block automatique n'entrera en service qu'à partir de 1987) et que quatre P.N. seront automatisés (trois entre la gare et le tunnel de St-Cergue et un après cet ouvrage).

Toutes les gares resteront équipées d'aiguilles de type classique jusqu'à l'introduction du nouveau matériel. Ensuite, des appareils talonnables prendront la relève dans les stations utilisées régulièrement pour le croisement des trains (Trélex, Genolier, Arzier). Les autres évitements posséderont dès lors des aiguilles qui seront verrouillées à clef.

LA LIGNE AERIENNE

Suite au remplacement de la ligne de contact entre Le Muids et Genolier effectué au printemps 1982, le NStCM compte maintenant onze kilomètres équipés d'une caténaire moderne. Il s'agit du tronçon La Chèvrerie - Genolier qui a vu en quelques années sa désuète ligne aérienne soutenue par de vieux poteaux en bois échangée contre une installation moderne pourvue de mâts métalliques supportant le fil de contact par suspension de type caténaire. En 1983 seront renouvelées les sections Genolier/Givrins et St-Cergue/La Cure.

L'ELECTRIFICATION

Un important changement interviendra lors de l'introduction du nouveau matériel, une nouvelle tension d'alimentation étant alors substituée à l'actuelle. Le courant 2200 V. continu étant très peu utilisé, de nombreux problèmes financiers et techniques surviendraient pour acquérir des véhicules moteurs fonctionnant sur ce système. Pour éviter ces ennuis, il a été décidé d'opter pour l'alimentation en 1500 V. continu. Cette tension, en service sur bon nombre de réseaux, facilitera l'acquisition des nouvelles automotrices et permettra ainsi d'obtenir plus avantageusement du matériel de réserve ou de rechange. Il pourrait être également plus aisé d'échanger éventuellement du matériel roulant avec d'autres compagnies suisses à voie métrique ou d'effectuer des commandes groupées auprès des constructeurs.

Pour alimenter en énergie la caténaire avec le 1500 V. continu, quatre sous-stations de 1200 kw chacune seront acquises. Elles prendront place aux Plantaz, à Le Muids, à St-Cergue et à La Givrine. A St-Cergue, le bâtiment actuel sera utilisé pour la nouvelle installation. Cette construction a déjà subi en 1982 quelques travaux de réfection (toiture, peinture des parois extérieures) qui seront poursuivis en 1983 pour les locaux annexes de cette station électrique.

LE MATERIEL ROULANT

Le matériel roulant représente une partie très importante du plan de modernisation du NStCM, l'ensemble du parc datant de l'origine du chemin de fer.

a) Chasse-neige

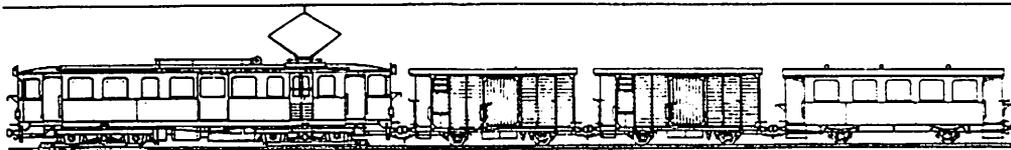
Avant la mise en service du nouveau matériel et du 1500 V., probablement en été 1985, le NStCM recevra fin 1983 son premier véhicule neuf.

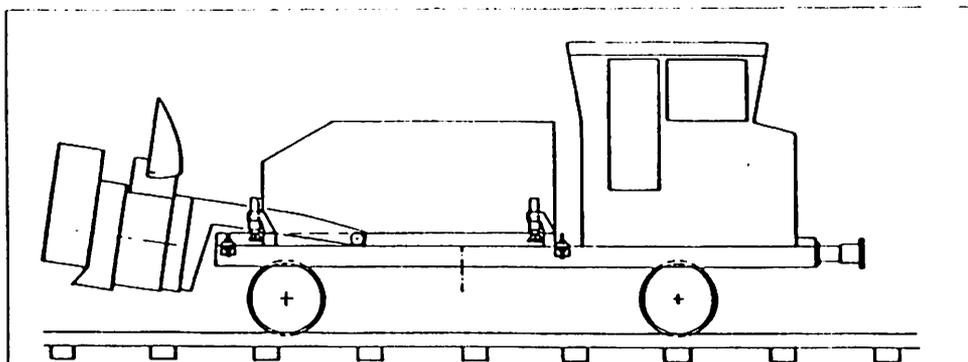
Il s'agira d'un nouveau véhicule de service autonome qui facilitera les opérations de déneigement devenues de plus en plus pénibles avec les deux chasse-neige et la fraiseuse vétustes, actuellement utilisés.

Le nouveau véhicule, proposé par le constructeur allemand "Beilhack" est conçu selon un principe particulier. Il s'agit d'un véhicule de base, constitué d'un châssis reposant sur deux essieux et surmonté à une extrémité de la cabine de conduite. Un moteur diesel autonome placé dans le châssis transmet l'effort de traction aux deux essieux par l'intermédiaire d'une transmission hydrostatique.

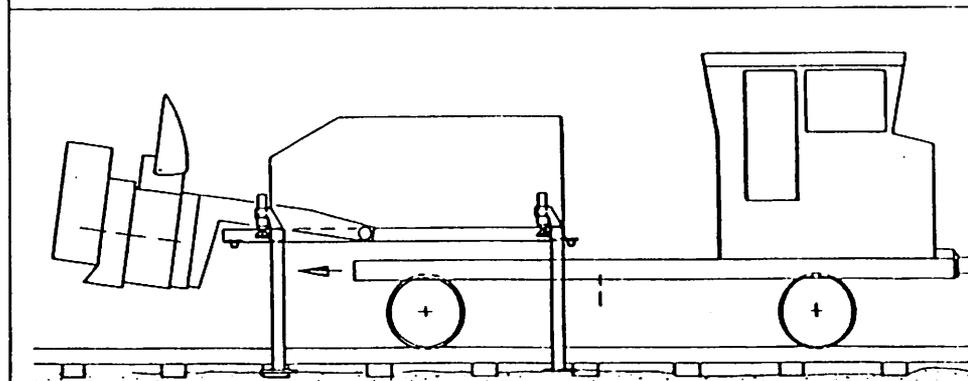
L'engin ainsi construit peut recevoir différents agrégats facilement interchangeables. Pour l'hiver, le NStCM disposera, comme agrégat, du moteur de la turbine et de la fraiseuse nécessaires au déblaiement de la neige. Le véhicule ainsi constitué est un véritable chasse-neige rotatif moderne et puissant. L'été, il est possible de substituer à cet équipement hivernal une benne basculante et une petite grue pour participer aux tâches du service de la voie et des travaux. Ce véhicule sera abrité dans la future remise de Saint-Cergue. La place disponible permettra de déposer un des agrégats, et de garer le tracteur avec le second agrégat y fixé.

Mentionnons enfin que la maison "Beilhack" a acquis une grande expérience dans le domaine des chasse-neige rotatifs. Plusieurs unités de différents types fonctionnent déjà en Suisse, par exemple : aux CFF, FO, RhB.

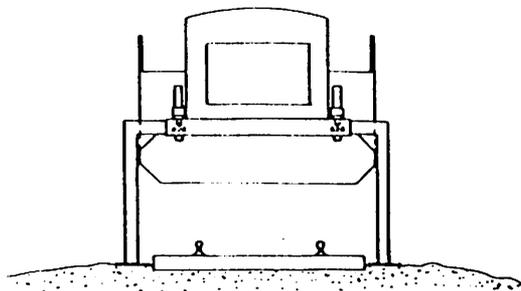




Le futur véhicule autonome du N St C M avec le chasse - neige rotatif .



La figure ci-dessus et celle ci-dessous illustrent la possibilité de déposer un des agrégats . Dans ce cas , le véhicule "Beilhack" range sur une voie de garage l'ensemble du chasse-neige rotatif et est prêt pour être équipé de la benne basculante et de la petite grue pour l'été.



b) Nouvelles compositions

Cinq automotrices et cinq voitures-pilotes doivent être achetées pour assurer le service après l'abandon du vieux matériel roulant. Ces nouveaux véhicules seront très prochainement commandés. Néanmoins, plusieurs constructeurs ayant proposé des projets au NStCM, on ne peut pas encore donner ici de détails précis concernant le futur matériel, mais seulement exposer la conception générale souhaitée par la compagnie.

En ce qui concerne la partie électrique des automotrices, le choix s'est porté sur un équipement à hacheurs.

La composition de base comprendra une automotrice et une voiture-pilote. Néanmoins les automotrices, pourvues de deux postes de conduite, seront aussi appelées à circuler seules pour quelques services.

Les futurs engins moteurs pourront tracter trois voitures-pilotes. Toutefois, les performances des machines ne permettront de respecter facilement les horaires qu'avec deux véhicules remorqués. La vitesse maximale des nouvelles compositions atteindra 70 km/h. Elle sera praticable entre Nyon et Genolier et sur le plateau de La Givrine.

Le trafic du NStCM étant devenu essentiellement composé d'abonnés, d'écoliers, ou de voyageurs individuels (2/3 contre 1/3 pour le trafic touristique), l'aménagement du matériel sera avant tout conçu pour ce service. Les sièges seront simples et faciles à entretenir, composés d'une ossature en matière plastique et d'un revêtement rembourré facilement démontable (par exemple comme les nouvelles rames Be 4/8 du SZB). Les porte-bagages seront disposés en long et de la place devra aussi être prévue pour ranger les skis. La composition motrice plus deux voitures de commande permettra d'accueillir 170 voyageurs assis. Mentionnons aussi que, pour adopter le gabarit de 2,65 m sans devoir modifier le passage sous l'autoroute près de l'Asse, les fenêtres seront fixes, et seule la partie supérieure pourra être ouverte.

La couleur de fond pour les nouveaux véhicules restera le rouge.

Les deux voitures B 41 et 42 (ex-BTI) se verront adapter au nouveau système d'alimentation électrique et serviront de véhicules de renfort lors des pointes de trafic. Elles seront accouplées derrière les nouvelles motrices ou compositions-navettes.

Les nouveaux véhicules seront dotés de l'attelage automatique +GF+. Dans un premier temps, il est probable que les wagons marchandises garderont encore l'ancien système. Un attelage intermédiaire devra être employé pour tracter ces wagons.

	jours	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
ORD	B	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
AR	1/2	1/4	I cl.	Mois	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	
SC	TAXE	5.-	4.-	3.-	2.-	1.-	0.90	0.80	0.70	0.60	0.50	0.40	0.30	0.20	0.10		
N° 11902	Déc	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
		LA CURE	LA GIVRINE	PRALLES TS	ST-CERGUE	LA CHEVR.-MONT.	ARZIER	BASSINS	LE MUIDS	LA JOY-Clitique	GENOLIER	GIVRINS	TRELEX	L'ASSE	PLANTAZ	NYON	
Stations																	
CHEMIN DE FER NYON - ST-CERGUE - MOREZ																	
Billet pour le voyageur																	

Billet délivré
sur voiture.

c) Ancien matériel

Une rame historique, composée d'une automotrice et de trois voitures dites "impériales" sera conservée après la modernisation. La motrice devra être adaptée à la nouvelle tension de 1500 V et elle ne pourra tracter cette composition qu'à vitesse réduite. La quatrième "impériale" servira à prélever des pièces détachées pour l'entretien de ses trois soeurs.

LES HORAIRES

Depuis le 16 août 1982, l'horaire du NStCM a été étoffé. Le graphique de base en vigueur depuis l'horaire cadencé comptait déjà douze courses aller-retour Nyon - Saint-Cergue. A cela il s'ajoute maintenant deux aller-retour (dont une course HLP) Saint-Cergue - Les Plantaz spécialement adaptée au transport des écoliers. Signalons aussi que pour assurer les courses d'écoliers peu fréquentées entre Le Muids et La Cure, la compagnie vient d'acquérir un minibus Peugeot J9. Ce nouveau venu est stationné à Genolier. Avec ces aménagements d'horaires nécessitant trois automotrices en service, il ne sera plus possible d'améliorer l'offre d'ici l'arrivée du nouveau matériel. En effet, les anciennes machines devenant de plus en plus délicates, il n'est pas envisageable d'en engager encore une dans un service régulier, car des services spéciaux ou supplémentaires doivent aussi circuler les jours d'affluence.

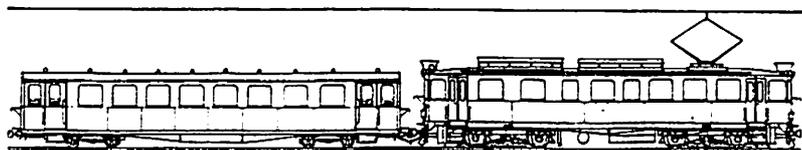
Certaines adaptations d'horaires devront être programmées à la fin mai 1983, mais un prochain aménagement interviendra lors de l'inauguration du 1500 V continu et des nouvelles rames. Le futur horaire comprendra un aller-retour par heure Nyon - La Cure entre 6 et 22 heures, le premier et ceux après 19 heures ne circulant pas de St-Cergue à La Cure. Dans un premier temps, le parcours Nyon - La Cure sera abaissé à 52 minutes contre 63 ou 65 actuellement. Il faudra donc deux rames pour assurer cette desserte qui sera complétée du lundi au vendredi par des navettes Nyon - Le Muids. Ces dernières permettront de réduire à une demi-heure la fréquence du passage des convois sur ce tronçon aux heures de pointe du matin, de midi et du soir. Ce service circulera jusqu'au Muids de manière à desservir l'arrêt sur demande de Sus-Châtel et la clinique de La Joye. A l'exception des trains Nyon - Le Muids composés d'une motrice seule, les trains seront formés en règle générale d'une machine accouplée à une voiture-pilote.

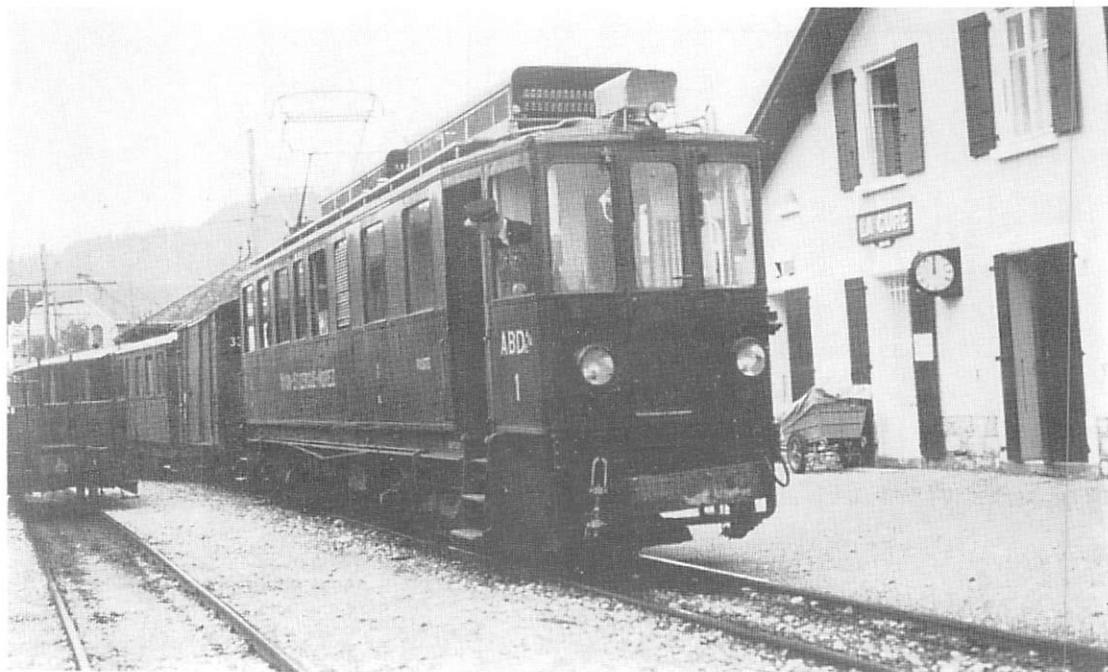
LES ENTREPRISES ANNEXES

Douze téléskis, dont 5 acquis en 1982, et le télésiège de la Barillette appartiennent au NStCM. Ces installations, de plus en plus fréquentées l'hiver par les skieurs des régions genevoise et lausannoise, permettent d'attirer de nombreux voyageurs dans les trains. En particulier, le forfait journalier "Rail - Dôle Pass" introduit ces dernières années, donne droit, en plus du libre accès aux remontées mécaniques, à l'aller-retour en train depuis Genève par exemple.

Nicolas MICHEL

(extrait de la revue "La Plateforme", publiée par notre consœur l'AGMT de Genève).





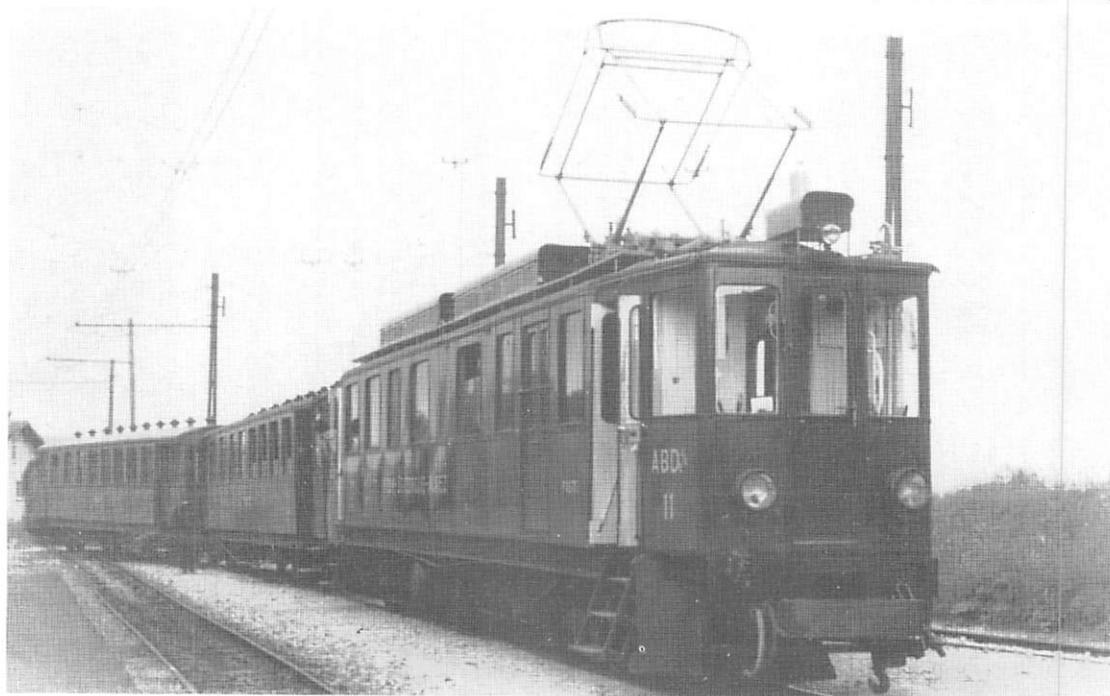
LA CURE (1er octobre 1975). Automotrice ABDe 4/4 n° 1 en manoeuvres en gare de La Cure.

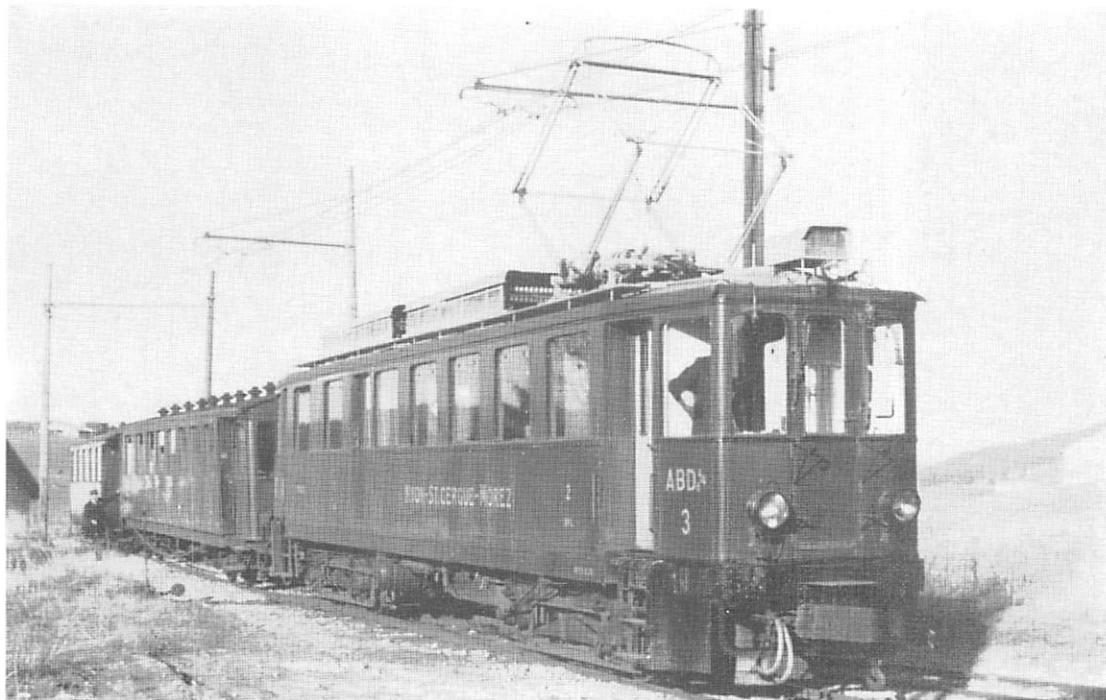
(Photo M. Albrecht)

* *
*

LA CURE (18 juin 1981). Formation de la rame ABDe 4/4 11 - B 61 - B 52 pour Nyon.

(Photo R. Stevens)





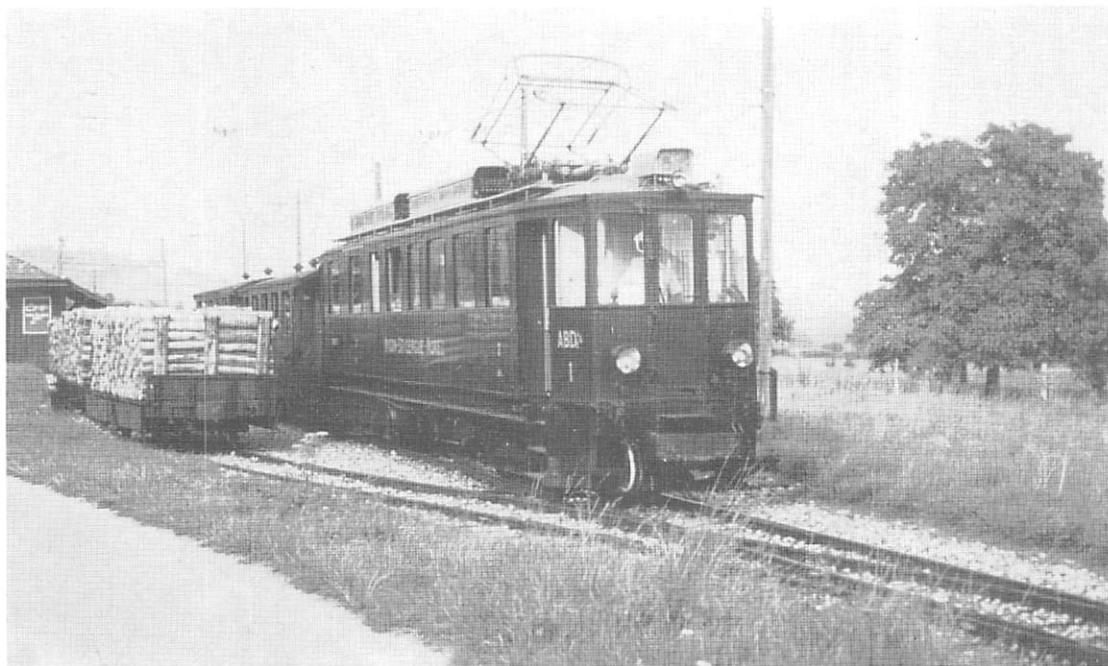
LA CURE (17 novembre 1978). Accrochage de la voiture B 24 à la composition ABDe 4/4 3 - B 61 en partance pour Nyon.

(Photo R. Stevens)

* *
*

GIVRINS (11 septembre 1979). Entrée en gare du train à destination de la côte lémanique.

(Photo M. Albrecht)





LES PLANTAZ (1-10-1975). Voiture B 52 garée au dépôt (Photo M. Albrecht)

*

Poste de conduite d'une automotrice ABDe 4/4

(Photo M. Albrecht)



Notre collection s'agrandit

A la suite du déclassement du matériel de type SO le 1er septembre 1982, notre association s'est empressée de veiller à la conservation d'une motrice de ce type.

C'est ainsi que le 17 novembre 1982, notre ami Jean-Marie Pholien a pu assister au chargement de la voiture 9028 en vue de son acheminement vers le musée de Schepdael.

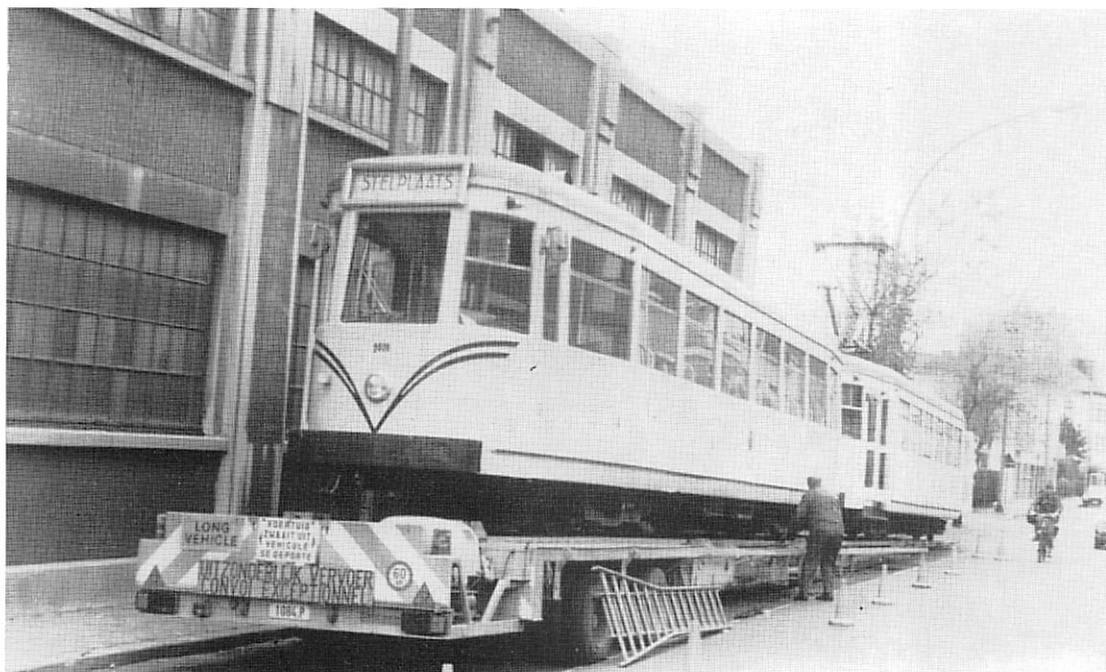
Nous vous présentons ci-après quelques photos de ce chargement réalisé à la chaussée de Nieupoort (dépôt d'Ostende).

A présent, la voiture 9028 est exposée en notre musée et nous espérons très bientôt pouvoir l'abriter à la place des deux remorques côtières pour lesquelles des pourparlers en vue de leur restauration complète sont en cours.

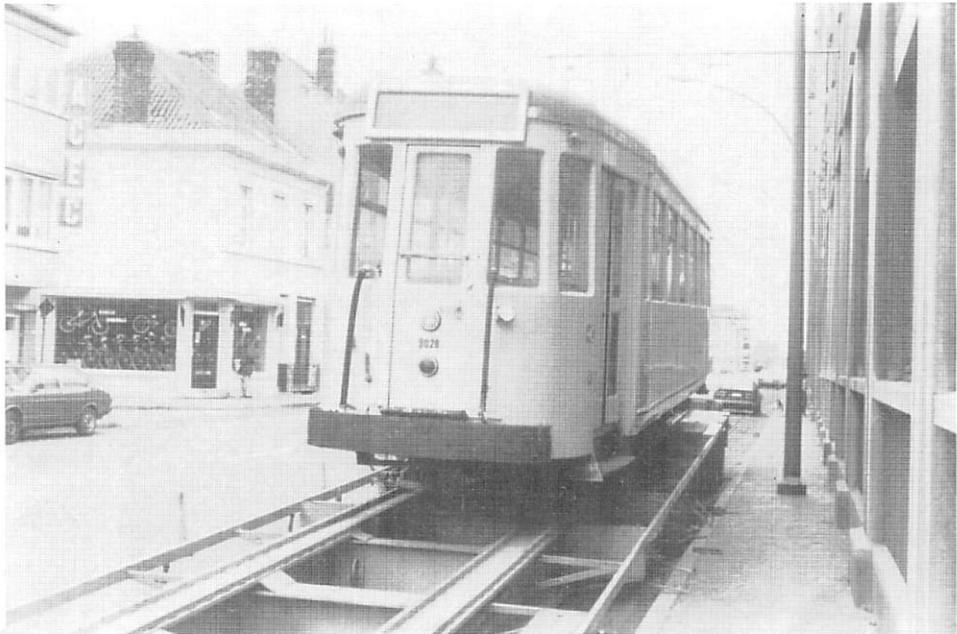
A la même époque, la remorque 9526, grâce au dévouement de Messieurs Ryckaert, a fait l'objet d'un transfert provisoire au dépôt de Kalken. Bien qu'ayant souffert d'un début de ferrailage, elle fut sauvée et pourra être remise en état. Une opération de récupération menée par quatre de nos administrateurs nous permettra la reconstitution complète de ce véhicule en vue de son exposition future.

Le train ainsi reconstitué nous rappellera ce qui fut pendant plus de 25 ans le convoi typique de notre ligne côtière.

Rodolphe DIEUDONNE



(Photo J.-M. Pholien)



(Photos J.-M. Pholien)

L'AMUTRA, son objet, ses activités

L'Association pour le Musée de Tramway (« AMUTRA ») est une association sans but lucratif, fondée le 7 mars 1961.

Conformément à ses statuts, publiés dans l'annexe n° 1939 du « Moniteur Belge » du 11 mai 1961, elle s'est fixé pour buts :

- la préservation de véhicules historiques,
- l'aménagement, l'administration, l'exploitation et le développement d'un musée du tramway en Belgique,
- l'entretien courant de ce musée ainsi que l'enrichissement et le développement de ses collections,
- la recherche et la conservation des documents relatifs à l'histoire et à l'évolution des transports en commun,
- la publication d'une revue d'information,
- le regroupement de toutes les personnes qui s'intéressent d'une façon quelconque aux transports en commun.

Elle gère et exploite :

- un musée vicinal, situé à Schepdaal, chaussée de Ninove 184, et accessible au public, de Pâques au 31 octobre, de 14 à 18 heures, les dimanches et jours fériés ainsi que les samedis des mois de juillet et août.

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

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

Elle assume actuellement la préservation de plus de 110 véhicules divers : tramways hippomobiles, locomotives à vapeur, tramways électriques, autorails, remorques, wagons, trolleybus, autobus, gyrobus, etc.

Elle est composée de membres bénévoles.

Les activités de l'AMUTRA sont variées :

- réunions de membres,
- échange de photos et documents,
- projections de films et de diapositives,
- excursions et voyages d'études en Belgique et à l'étranger, à bord de tramways anciens et modernes,
- visites de réseaux, de dépôts, d'ateliers, d'usines, etc.,
- publication d'une revue périodique et de documents divers,
- restauration et entretien de véhicules historiques,
- gestion et administration du musée vicinal de Schepdaal et du musée local anversoïis d'Edegem.

L'AMUTRA ne bénéficie d'aucun subside. Toutes les activités sont assumées par les membres à titre purement gratuit et bénévole.

Tout autre renseignement concernant l'Association pour le Musée du Tramway, son objet et ses activités, peut être obtenu, sans engagement, par simple demande écrite, adressée à notre siège social et accompagnée d'un timbre-poste pour la réponse.

AMUTRA
Avenue des Buissonnets, 42
1020 BRUXELLES

AMUTRA : doel en werkzaamheden

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

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

- het behouden van historische rijtuigen,
- het inrichten, de administratie, de exploitatie en de ontwikkeling van een trammuseum in België,
- het lopend onderhoud van dit museum, alsook de verrijking en de ontwikkeling van haar verzamelingen,
- het opzoeken en de bewaring van 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, Ninoofsesteenweg 184, en toegankelijk voor het publiek, van Pasen tot 31 oktober, van 14 uur tot 18 uur, de zondagen en wettelijke feestdagen, alsook de zaterdagdagen van de maanden juli en augustus.

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

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

De Vereniging heeft thans meer dan 110 verschillende rijtuigen in bewaring : paardetrans, stoomtramlokomotieven, elektrische motorwagens, spoorauto's, bijwagens, goederenwagens, trolleybussen, autobussen, gyrobus, enz.

De Vereniging is samengesteld uit vrijwillige leden.

De activiteiten van AMUTRA zijn gevarieerd :

- vergaderingen voor leden,
- uitwisselen van foto's en 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 en van het Antwerpse Trammuseum.

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

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

AMUTRA
Braambosjeslaan 42
1020 BRUSSEL