

MEDEDELINGEN.

Wij organiseren een Video-avond in de lokalen van K.O.S.I.V.A. die U een algemeen beeld zal geven over het Trammuseum te Edegem, alsook een beeldverslag van onze reis naar ROTTERDAM van 21 oktober ll.

De vertoning zal ongeveer 2 uren duren en vangt aan om 19 uur. Bij voldoende belangstelling is er een tweede voorstelling gepland om 21 uur.

ALLE BELANGSTELLENDE ZIJN HARTELIJK WELKOM, EN DIT

OP vrijdag 26 NOVEMBER 1982

ZO PAS VERNEMEN WE DAT ER 17051 PERSONEN HET TRAMMUSEUM BEZOCHTEN.

Er schijnen nog altijd achterblijvers te zijn voor de aanbetaling van hun bijdrage voor het jaar 1982/83.

Deze bijdrage is dezelfde als vorig jaar, nml. 100.-fr. en 75.-fr. voor respectievelijk aktieven en niet-aktieven.

Mogen wij er aan herinneren dat deze , om in regel te zijn, moet betaald worden vóór einde van het jaar.

De Video-avond van 26 november is daar een geschikt moment voor.

Wij verwachten in de maand december nog een mogelijkheid om de stand der Metro-werken in ANTWERPEN te kunnen gaan bezichtigen. Ten gepaste tijde zult ge hierover ingelicht worden, als er een beschikbare datum kan gevonden worden.

De redaktie

HOYBERGHS Jos No. 750

BEKNOPT VERSLAG OVER ONS BEZOEK AAN DE ROTTERDAMSE
ELEKTRISCHE TRAMMAATSCHAPPIJ (RET) OP 21/10/1982.

We menen te mogen stellen dat het bezoek aan RET. ten eerste is geslaagd. Zowel wat het aantal deelnemers betreft (32 personen) (ondanks de korte tijdspanne tussen bericht van toezegging en datum van het bezoek) alsook van de zeer goede ontvangst aldaar.

Stipt om tien uur zoals voorzien, werden we opgewacht op het stationsplein door een Vertegenwoordiger der Direktie en konden we overstappen op een gereserveerde bus die de ganse dag ter onzer beschikking zou blijven. In de remise 's Gravenweg, waar we vergast werden op een welkomstwoord onder het drinken van een kop koffie, kregen we de film te zien hoe "De nieuwe lijn" is tot stand gekomen. Deze gaf duidelijk weer welke moeilijkheden er moesten overwonnen worden, als gans huizenblokken afbreken met de belofte ze daarna terug op te bouwen (en waarmede ze momenteel reeds bezig zijn) en op andere plaatsen dan weer de lijn onder de huizen doortrekken zonder dat de bewoners veel hinder zouden ondervinden. De sporen zijn speciaal geluiddempend aangelegd zodat de geluidshinder onbestaande zou zijn voor de bewoners boven de Metro.

Na bezichtiging van Remise en een autobusrit langs de pas aangelegde sneltramroute werden we vergast op een uitstekende lunch waarna we terug per bus naar Kalingse Zoom station reden en daar overstapten op Metro/sneltram die ons naar station Coolhaven bracht. Hier wachtte de bus ons weer op en voerde ons naar het hoofdkantoor Kleiweg om een rondleiding te maken door het Centraal Werkhuis. Hier was ons bezoek ten einde en werden we terug gebracht naar Centraal Station. Alle deelnemers konden nu nog enkele uren benutten om de stad wat

te verkennen, hetzij te voet, hetzij per tram of autobus want ieder bezoeker was in het bezit gesteld van een vrijkaart voor die dag. Samengevat mogen we stellen dat er een zeer goede begeleiding was die niet alleen voor een degelijke voorlichting zorgde tijdens de rondritten en in de onderscheiden werkplaatsen. Uit de antwoorden op de door ons gestelde vragen kunnen we ons niet van de indruk ontdoen dat uit dit bezoek volgende ZEER ALGEMENE CONCLUSIE KAN GETROKKEN WORDEN. * Bevordering van het Openbaar Vervoer is daar geen goedkope slogan. De stations van Metro worden zoveel als mogelijk onmiddellijk en rechtstreeks verbonden met stations van het groot spoor. Er worden rond het station parkings aangelegd om de reizigers aan te zetten hun auto buiten de stad te houden. Een zeer efficiënte wisselwerking tussen Ruimtelijke Ordening en RET. maakt het mogelijk dat kilometers spoor worden aangelegd naar nieuwe in opbouw zijnde wijken zodat het Openbaar Vervoer zal klaar zijn tegen dat de eerste woningen worden betrokken. Zodoende worden de straten van eerstaf aangelegd in functie van het Openbaar Vervoer en niet andersom zoals het in zeer vele gevallen gebeurd bij ons. Ik heb trouwens de stellige indruk opgedaan dat er daar zeker geen tien tot twaalf jaar zou moeten geconfereerd worden om ongeveer 1200 meters verlenging van een tramlijn op beschikbaar liggende grond.

Een bezoek aan ROTTERDAM door onze verantwoordelijken bij Urbanisatie en Ruimtelijke Ordening is bij hun nieuwe ambtsaanvaarding, volgens onze zeer bescheiden mening, dan ook ten eerste aan te bevelen.

P.S. Volgens de annalen van de Maatschappij zou de oorspronkelijke stichter een Belgisch onderdaan geweest zijn.

Een opsomming van de elektrische lijnen per ouderdom willen we U zeker besparen. We vinden een terugblik op het toenmalige lijnenbestand interessanter. Menig Keulenaar is misschien reeds vergeten dat er vroeger, ongeveer 10 jaar terug niet alleen lijnummers, maar ook lijnletters waren. De nummers voor de stadstram en de letters voor het spoor der voorsteden werden gelijktijdig ingevoerd in het jaar 1905. Aanvankelijk richtten de hoofdletters- tot de "F"- zich naar de openingsdata van bijzondere trajecten in alfabetische volgorde.

A was naar Königsforst. B. naar Brück (later Bensberg). C.enD. van Keulen respectievelijk naar Mülheim en Bergisch Gladbach. E. naar Porz (later Zündorf) . F. naar Frechen- Benzelnath en de G. naar Lövenich. Wanneer in 1933 de Mülheimse lokaalsporen (Mülheim zelf was reeds van 1914 gefusioneerd.) met hun trajecten naar Opladen en Schæebusch overgenomen werden door de trammaatschappij van de stad Keulen, behielden de lokaalsporen hun letters in overeenstemming met hun eindbestemming:

B. = Bensberg	1	O.= Opladen	52 bus
F. = Frechen-Benzelnath	20	P.= Porz-Zündorf	7
G. = Bergisch Gladbach	3	S.= Schlebusch	4
K. =Königsforst	9	T.= Thielenbruch	16
L. = Lövenich	51 bus		

De getallen verwijzen naar het aantal rijtuigen heden. Daarmede zijn de " A tot en met T" in de titel verklaard en werd er een serie van trajecten opgesomd van dewelke alleszins die naar Lövenich in 1956 en die naar Opladen in 1958 alsook het traject



Thielenbruch - Bergisch-Gladbach op bus overgeschakeld werden.

Rest er nog het opsommen van spoortrajecten die na 1903 als tramlijn werden in gebruik genomen. De voornaamste : Naar Arnoldshöhe, Chorweiler, Klettenberg, Merkenich, Niehl, Nippen, Kempener Strasse, Ossendorf, Zollstock, alsook over de ring.

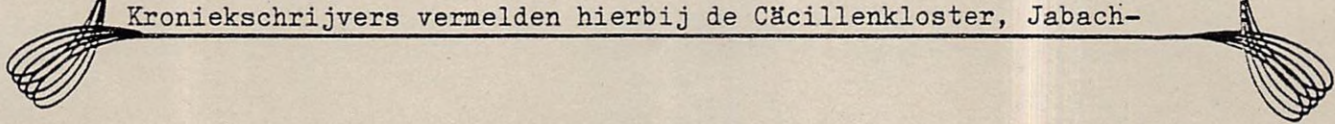
Er bestonden ook nog kortere zijtrajecten naar Raderberg, Riehl, Mauenheim en naar het bondsstation Mülheim. Deze laatste lijn, evenals het traject Arnoldshöhe en Niehl zijn ondertussen buslijnen geworden.

Dit vormt dan de overgang tot ons volgend vervoermiddel nml. de autobus. Met het doel de minder bevolkte gebieden van openbaar vervoer te voorzien , dwarsverbindingen tussen de onderscheiden stadsgebieden en/of aansluitingen met stadstrams en lokaalspoor te verwezenlijken werd in 1925 de Kölner Strassen-Omnibus-Gesellschaft mbH. in bedrijf genomen.

Alle buslijnen vernoemen die in de loop van 50 jaar ontstonden zou ons te ver leiden. We vernoemen slechts de voornaamste, o.a, de Worringer lijnen, in dienst sinds 1936. Na de oorlog 40-45 is in het Porzer gebied een net van stadslijnen uitgebouwd. Dit was ook het geval voor het Rodenkirchen gebied na de fusie van 1975 en dat tot dan bediend werd door bussen van de/het KBE. evenals het gebied van Esch/Pesch dat bediend was door de autobusdienst der Posterijen. Het KVB. gebruikt in de verbinding met het stadsgebied nog alleen bussen over een afstand van 4 Klm. terwijl de binnenstad beschikt over Trams en U-banen.

Naar het bekende spreekwoord " Och wat was het vroeger toch mooi in KEULEN " wordt men uitgedaagd enkele straten te noemen die voorheen door de tram bereden werden.

Kroniekschrijvers vermelden hierbij de Cäcilienkloster, Jabach-



strasse, Kämmergasse, Bachemstrasse, de "Bäche", Schildergasse, Kreuzgasse, Weidengasse, Klingelpütz, Engelstrasse en Severinstrasse. Toendertijd waren de straten zo smal dat men zeer gemakkelijk van op het trambalkon de hoed kon afnemen van de voetgangers op het voetpad. Deze romantiek behoort (misschien spijtig genoeg) tot het verleden, evenals de niet al te snel voortsjokkende tram waarop de reizigers nog een, zij het verboden babbeltje konden maken met de kondukteur. Alles is nu afgestemd op steeds maar grotere snelheid.

Het KVB. is een dienstverlenend bedrijf dat zich reeds 100 jaar ter beschikking heeft gesteld om verplaatsingen gemakkelijker te maken in alle, goede en minder goede omstandigheden, terwijl de afstand van de verplaatsingen als maar toeneemt.

Om aan al deze behoeften het hoofd te kunnen blijven bieden is de U-Bahn geboren. Op het ogenblik is er reeds 20 Klm. beschikbaar maar nieuwe trajecten werden reeds ontworpen of zijn reeds in aanbouw. Deze gaat zo vlug dat men de betonnen muur er maar als een panorama moet bijnemen.

Er blijft tenslotte de stap welke wij reeds gezet hebben kort na de jaaromwenteling met onze lokaalsporen. Van grotere betekenis is echter de stichting van de verkeers- en tariefsvereniging Rhein Sieg op 1 oktober 1976, waartoe ook de andere buurtverkeers- ondernemingen van het gebied Köln/ Bonn en Rein/ Sieg behoren. Het ligt voor de hand dat het in 1978 de techniek was die na de viering van haar 100 jarig bestaan, de lijnen door te breken naar Bonn, dwars door de stad en verder langs de oever van de Rijn.

Deze artikelenreeks heeft niet de bedoeling alle kleine details te vermelden. De meest interessante wil ik U echter niet onthouden.

Er zijn bij KVB. 3700 personeelsleden in dienst.

Voeg daarbij de op rustgestelden en men kan een stadsdeel ter grootte van Riehl bevolken.

Het zou ons te ver leiden in het historisch kader van spoor- en kontaktleidingsgebouw verder te gaan. Echt nieuw is alleen de schotloze bovenbouw. Het spreekt voor zich zelf dat zulk bedrijf beschikt over de zo noodzakelijke administratie- en commerciële afdelingen, zonder de studiediensten voor aanleg en modernisering van rijtuigen te vergeten. In de magazijnen zijn meer dan 20.000 verschillende onderdelen in stock, voor onderhoud en herstellingen.

Voor menig Keulenaar zal het een verrassing zijn, als hun verteld zou worden dat de maatschappij ook beschikt over een lijn voor goederenvervoer per trein. Deze lijn loopt van Frechen naar het westen van Keulen tot de haven van Niehl sinds 1893. Lengte van het traject is 38 Klm. en heeft met 16 lokomotieven een jaaromzet van 4 miljoen ton. Hij behoort toe aan de Deutsche Bundesbahn.

Daar we zojuist de omzet van goederenvervoer hebben vermeld is het maar logisch dat we ook cijfers over personenvervoer vermelden.

De maatschappij beschikt over 315 tramrijtuigen en 290 autobussen. Er zijn 46 lijnen met een lengte van 470 Klm. en 700 halteplaatsen. Er werden 35 miljoen Klm. afgelegd om 170 miljoen reizigers te vervoeren. Bij de start 100 jaar geleden beschikte men over éénlijn met een lengte van 3 Klm.

De bussen worden gestald in Bayenthal en Riehl. De tramrijtuigen staan verspreid over 4 stelplaatsen nml., Sülz, Braunsfeld, Thielenbruch en Deutz. Deze in de Weissbüttengasse, in Ehrenfeld, Weidenpesch, Mülheim, Bensberg en Porz bestaan niet meer.

Wordt vervolgd.

Vervolg Wattman deel 4

=====
 Dan zal hij de nodige voorzorgen nemen om ongevallen of botsingen te vermijden en bijzonder opletten dat derde personen niet kunnen beweren dat, zo men aan de gewone stilstand gestopt had, het ongeval niet zou gebeurd zijn.

2. VASTE STILSTANDEN.

=====
 Het is streng verboden voorbij een vaste stilstand (gele plaat) te rijden zonder stoppen.-Deze regel is zonder uitzondering, zowel voor de rijtuigen die regelmatig rijden als voor die welke voor bijzondere gevallen op de baan zijn.

2.STILSTANDEN OP AANVRAAG.

=====
 De gehele stilstand is verplichtend aan de plaatsen aangege-
 duid met een blauwe plaat, maar alleenlijk wanneer reizigers het vragen of wanneer personen zich aanbieden om in te stijgen, zelfs wanneer die personen geabonneerden zijn of vrij verkeer genieten, agenten der maatschappij briefdragers, politie, telegramdragers, enz.

TOEVALLIGE STILSTANDEN.

=====
 De wattman moet, in geval van nood, zijn rijtuig zo spoedig mogelijk stilhouden; bijzonderlijk in de volgende gevallen :

- A.) als een reiziger of een voorbijganger verongelukt of valt;
- B.) als een reiziger iets uit het rijtuig laat vallen;
- C.) in geval van botsing of ontriggeling der rijtuigen;
- D.) wanneer hij de bel van de Pompiers hoort;
- E.) wanneer de trolley ontriggeld ten einde de draad niet af te trekken :
- F.) wanneer een voorwerp op of dicht bij de baan ligt moet de wattman het wegnemen, ingelijks wanneer hij bemerkt dat hij over iets, dat op de baan ligt, ijzer of steen, gereden heeft, moet hij stil houden en het voorwerp wegnemen.

VERTRAGING.

=====
 De wattman moet vertragen, de stroom afsluiten, de freinen gereedmaken, om zeer gauw te kunnen stoppen en herhaaldelijk bellen :

- 1° Wanneer een persoon op of dichtbij de sporen is;
- 2° Wanneer een ingespannen of bereden paard tekens van schrik geeft; in dit geval zal hij vermijden te bellen om het dier niet meer te doen schrikken;
- 3° Voor waterplassen zal hij heel traag en zoveel mogelijk zonder stroom rijden; staat het spoor onder tot minder dan 10 centimeters hoogte, zal hij zo traag rijden, dat de wielen het water niet tegen de motor kletsen. Staat het water meer dan 10 centimeters hoog, dan mag hij niet doorrijden. In dat geval zullen de bedienden als 't mogelijk is, de dienst inrichten, zodanig dat de reizigers kunnen overstappen;

4° De wattman moet met de grootste voorzichtigheid voeren bij het voorbijrijden van scholen, schouwburgen, concerten, markten, foren enz.; bij het doorrijden in volkrijke straten; in één woord, overal waar samsenscholingen van volk plaats hebben. Indien het nodig is zal hij zelfs stoppen en maar enkel voortrijden voorafgegaan door de ontvanger; deze zal het volk verwijderen door op de hoorn te blazen, door te roepen of een ander overeengekomen teken te geven;

5° Wanneer een stoet, een muziekkorps, een troep soldaten of burgerwachten het spoor niet verlaten als er gebeld wordt, moet de Wattman stoppen en de ontvanger vooruit zenden om de overste te verzoeken de doorgang vrij te laten; tenzij de militaire korpsen vrijwillig plaats maken is het verboden te trachten er door te rijden.

6° Over de kruislijnen moet men heel traag rijden. Aan de naald moet men ook alle voorzorgen nemen en geen stroom gebruiken, bijzonderlijk als men er langs de punt opkomt; in dit geval moet de Wattman wel toezien of de naald wel de goede richting geeft.

Dit punt is van het grootste belang, om de botsingen te vermijden, waarvan de gevolgen^{ve} schrikkelijk kunnen zijn.

Bij het rijden over kruislijnen en over naalden moet de tram trager lopen, dan de gewone stap van een mens ;

7° Kruisstraten, openbare plaatsen en wissels, moet men met kleine snelheid voorbijrijden evenals bij het overtrekken van de bruggen der vestingen.

8° Bij het afdalen van een viaduc mag men niet sneller rijden dan bij het opklimmen. Daar wordt het gebruik van de elektrische frein heel nuttig, bijzonder wanneer er een of meer rijtuigen aangehaakt zijn.

9° Bij het ontmoeten van de sporen van buurtspoorwegen of van staatsspoorweg moeten de Wattmen langzaam rijden en altijd stoppen vooraleer over de sporen te rijden.

10° Wanneer twee treinen of twee rijtuigen op elkander volgen moeten zij altijd op minstens 50 meter van elkander blijven.

VOORRANG

=====

1° Wanneer twee lijnen ineem lopen b.v. de lijn der Statie en die van Park aan de Plantijnlei, of die van Berchem en de Leemstraat aan de Bank, kunnen er zich twee gevallen voordoen. De twee rijtuigen rijden in dezelfde richting en staan aan de vaste stilstand : het rijtuig dat de voorrang heeft, zal het eerst doorrijden.

De twee rijtuigen rijden in tegenovergestelde richting : dan ook moeten de beide rijtuigen stilhouden, het ene voor de kruising en het andere voor de naald en het rijtuig dat de voorrang heeft zal het eerst doorrijden.

Indien het twee rijtuigen zijn van de zelfde linie, dan moet het rijtuig dat in de richting van de haven gaat het eerst voorbij rijden (dit is het rijtuig waarop de ontvangers de briefjes met blauw potlood aantekenen).

2° Wanneer twee rijtuigen te gelijk aankomen aan de naalden van een verbindingslijn tussen twee sporen, b.v. voor de schouwburg Variétés, moeten beide rijtuigen stilhouden ieder

voor zijn naald, het rijtuig dat in de richting van haven rijdt zal het eerst doorrijden, nadat de Wattman zich verzekerd heeft dat de naald de goede richting geeft; daarbij zal dit rijtuig langzaam rijden en het andere rijtuig zal slechts vertrekken wanneer het eerste voorbij is.

3° Aan de kruislijnen hebben de rijtuigen de voorrang zo - als het aangeduid is hieronder.

Nochtans moet een stilstaand rijtuig vrije doorgang laten aan een rijtuig dat in gang is. Voor wat de voorrang met de buurtspoorweg betreft, zie bijzondere bepalingen.

4° De Wattmen moeten vermijden te kruisen aan een draai. Indien het voertuig, dat in de binnenste draai loopt, een aangehaakt rijtuig heeft, mag het in de draai niet komen, dan wanneer het rijtuig, dat in tegenovergestelde richting komt buiten de draai is.

5° In al de gevallen die niet in 't bijzonder voorzien zijn in het tegenwoordig reglement en bijzonderlijk aan de kruislijnen is de orde waarin de rijtuigen elkander voorbijrijden geregeld volgens de lijnen waartoe ze behoren en volgens de rangorde aangeduid in navolgende lijst :

1° Leien - 2° Statie - 3° Schijn-Merxem - 4° Kiel-Hoboken -
5° Wilruck - 6° Kaaien - 7° Berchem-Oude God - 8° Leemstraat-Gitschotel - 9° Park - 10° Borgerhout-Deurne - 11° Ommeganckstraat - 12° Waes - 13° Zuid-Kaaien.

Uitzondering. -Aan de Lilas (Huilvettersstraat), moeten de rijvan Berchem doorgaan.

MANOEUVERS

=====

De ontvangers worden gelast met het draaien van de trolley-staak, met de verplaatsing der naalden alsook met het vast- of losmaken der bijrijtuigen. De verandering van lijn dezer laatste moet ook door hen gebeuren, telkens die bewerking nodig zal zijn. Zij staan ook in voor de electricische verlichting der rijtuigen voor het opkomen of bij ondergaan der zon, in geval van onweer, of als de stroom zou ontbreken. De Wattman moet enkel zijn rijtuig voeren, de petroollantaarns verplaatsen en onderhouden en zorg dragen voor de telegraafbussen. Nochtans mag hij aan de standplaatsen de ontvanger ter hulp komen, als hij eerst de manetten heeft afgenomen, en onder de uitdrukkelijke voorwaarde, dat de tram niet op een helling staat, want in dat geval met de Wattman op zijn post blijven.

Het is verboden achteruit te gaan zonder de trolley te draaien. De wattman moet altijd van plaats veranderen ten einde van voor op het rijtuig te staan.

VAST EN LOSMAKEN DER REMORQUE

=====

Om deze bewerking te doen moet de Wattman stoppen alvorens in de naald te rijden, dan moet hij de frein vastdraaien, de manetten afnemen, van het platform komen en aan de bewerking bijstaan, omdat de ontvangers hoegenaamd geen gevaar zouden lopen. Daarna zal hij weer op zijn voertuig gaan, maar van platform veranderen bij elke verschillende beweging, zodat hij altijd vooraan staat op het rijtuig, in welke richting het

ook gaat. Gedurende dit werk zal de ontvanger zorgen dat de trolleystaak altijd gesleept word ; deze mag nooit door het rijtuig voortgestoten worden.

De wattman zal daarna van het plate-form stijgen, en weer aan het aanhaken met de manetten in de hand bijstaan.

Nochtans, zoals hoger gezegd is, wanneer de trein op een helling staat - op de viaduc b.v. - en dat er op die helling iets te verrichten is aan een der aangehaakte rijtuigen, moet de Wattman op het platform blijven, om er op te letten dat de frein niet losgeraakt; want daardoor zou de motrice door haar eigen gewicht in beweging geraken.

Om al deze manoeuvres uit te voeren moeten de voertuigen of de treinen ver genoeg op de zijsporen geplaatst worden om aldus alle mogelijke botsingen te vermijden.

ONGEVALLLEN

=====

Er kunnen drie soorten van ongevallen voorkomen.

1° Persoonlijke ongevallen.

2° stoffelijke schade aan materiaal der Maatschappij of aan materialen van derde personen, ten gevolge van botsingen;

3° toevallige ongelukken, overkomen aan tramrijtuigen of aan de luchtdraden.

PERSOONLIJKE ONGEVALLLEN

=====

- Indien er een ongeluk gebeurt, moet de Wattman ogenblikkelijk het voertuig stilhouden; hij zal dan de stoombreker opendoen, de manetten afnemen en van het platform komen om de gekwetste te helpen. Wanneer deze in handen zijn van de ontvanger, de politie of de geneesheer moet hij terugkeren op zijn post.

Indien het slachtoffer onder het rijtuig geraakte, moet hij alles in het werk stellen, om het vrij te maken, zelfs al moest er een deel van het rijtuig afgebroken worden. Men moet onmiddellijk het dépot, dat het dichtst gelegen is, verwittigen opdat men het nodig help-materieel ter plaatse brengen kan. Indien het nodig was het rijtuig te verplaatsen moet de Wattman de frein losdraaien, maar die verplaatsing moet gebeuren met de hand en met de medehulp der personen aanwezig bij het ongeval; nooit mag dat gebeuren bij middel van de stroom. In een woord, na al de vereiste voorzorgen genomen te hebben, zullen al de bedienden het slachtoffer moeten helpen, zonder te zien naar de kosten, die daarvoor zouden te doen zijn. Als die plicht volbracht is, moeten zij de naam en de woonplaats opnemen der getuigen van het ongeval.

STOFFELIJKE ONGEVALLLEN

=====

- In geval van botsing of ander soortgelijk ongeval, veroorzaakt of geleden door het voertuig of de trein, moet de Wattman stoppen om de ontvanger de tijd te geven, getuigen op te nemen.

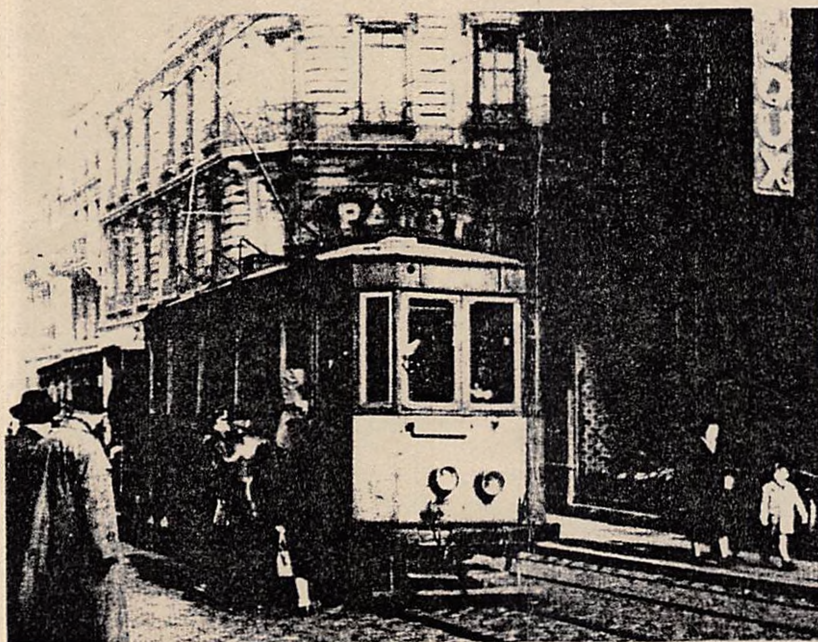
Wordt vervolgd

GESCHIEDENIS
VAN DE
TRAMS VAN ST.-ETIENNE
(Vervolg)

DE UITBATING TUSSEN DE 2 OORLOGEN

De modernisatie van het tramnet was ten einde bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog, dit had als gevolg dat de stad op een degelijke wijze bediend werd door het openbaar vervoer, al was er dan een tekort aan personeel en basismaterialen. Spijtig genoeg was het rollend materiaal, van verouderde opvatting, niet opgewassen tegen het geboden reizigersaanbod. Omstreeks 1924 kochten de CFVE het materiaal over van de trammaatschappij van Nancy. Vermoedelijk 4 motorwagens BRILL met radiaalassen (type R.) en 6 motorwagens op draaistellen. Dit materiaal werd allemaal verbouwd voor meterspoor. De motorwagens op draaistellen reden zelden en 2 ervan werden doorverkocht aan Genève.

De na-oorlogse financiële moeilijkheden werden nog verergerd door de konkurentie tussen de 2 maatschappijen. In 1930 viel de T.E. in falings; zij werd overgenomen door de stad die de uitbating toevertrouwde aan de CFVE.



Motorwagen N° 13 van de TE omstreeks 1949.

Gedurende jaren leefden de 2 maatschappijen naast elkaar zonder op elkaars net door te dringen ook door het verschil in materiaal. De bewoners van St. Etienne spraken van de groene trams voor de CFVE en de blauwe voor de TE. Vanaf 1932 werd de exploitatie van de buitenlijnen door autobusdiensten gestoord. De bussen reden juist voor de trams en kaapten alzo alle klanten van de CFVE weg. Na enkele jaren van een geldverslindende konkurentie stopte de maatschappij met het uitbaten van de lijnen naar Rive-de-Gier, St. Jean-Bonnefons, La Fouillouze et St. Genest Lerpt. Het was aan deze prijs dat de trams de diensten naar Terrenoire en Firminy-Pertuiset konden behouden. Ondertussen had de CFVE haar materiaal vernieuwd. Nieuwe motorwagens type J met bijpassende bijwagens van moderne opvatting werden in dienst gesteld. Ook werden enkele tweedehands trams van Reims, type K, in gebruik genomen en bepaalde oude motorwagens werden vernieuwd. Van het type H werden bepaalde kasten herbouwd op nieuwe chassis.



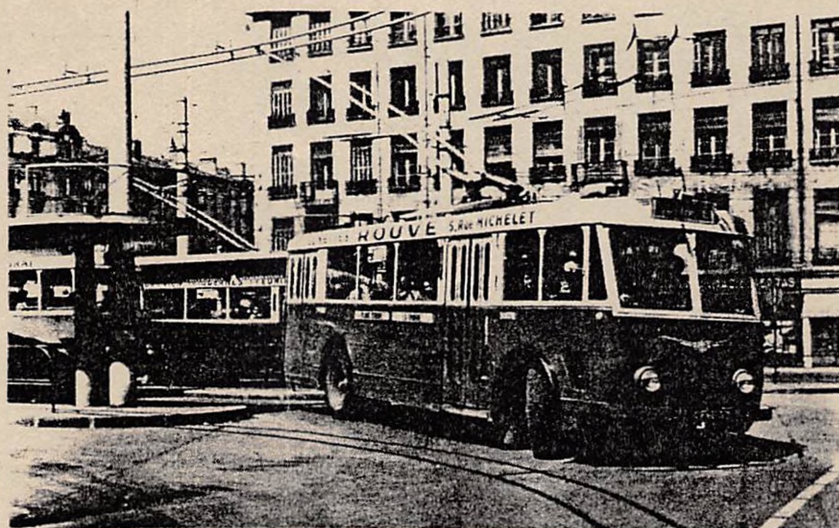
Motorwagen N° 24 type H van de CFVE.

Vanaf 1938 werden er studies ondernomen om het net van de Blauwe Trams (ex. T.E.) om te bouwen tot een trolleybusnet. Een eerste afschaffing was de lijn naar "Le Marais" die omgevormd werd naar een buslijn.

HET VERBOUWEN VAN HET NET

Na lang palaberen werd in 1942 een nieuwe conventie van kracht. Deze bracht met zich mede dat de fusie van de CFVE en TE eindelijk effectief werd. Een Syndikaat voor het interkommunaal vervoer van de Streek van St. Etienne, (Syndicat du Réseau des Transports en Commun de la Région Stéphanoise) werd door de Stad en het departement opgericht en deze verleende concessie aan de CFVE voor het eengemaakte net. Ondertussen was de CFVE, bij het begin van de oorlog, begonnen met het ombouwen van het TE net naar een trolleybusnet. Einde 1940 kwam de lijn Tardy-Soleil met 6 Vetra C.S.35 trolleybussen in dienst. Deze waren eerst voor Poitiers besteld maar werden daar niet gebruikt. Een bestelling van 7 trolleybussen C.S.45 type D met 45 zitplaatsen in juli 1941 besteld en eind 1942 geleverd, liet de maatschappij toe de andere trolleybussen terug naar Poitiers te sturen. In 1943 bestelde de CFVE weer nieuwe trolleybussen, deze zullen echter na de oorlog geleverd worden. Er wordt dan besloten de lijn Firminy-Bellevue om te vormen tot een trolleybuslijn door de tramexploitatie op deze zeer smalle maar erg drukke hoofdweg zeer slecht verloopt. In 1947 wordt de lijn omgebouwd en komen er 22 trolleybussen C.S. 60 in dienst.

Het ombouwen van het nog bestaande T.E. net wordt dan verdergezet, in december 1947 komt de lijn Hotel de Ville-Michon, verlengde van de tramlijn naar de Place Raspail, met 6 Vetra V.D.B. aan de beurt. De laatste blauwe trams verdwijnen 2 jaar later, vervangen door 40 Vetra VCR. op de lijnen Dorian-Rond Point, Dorian-La Rivière en Bellevue-Gare Châteaureux. Deze



Trolleybus Vetra VCR N° 79 Place Dorian in 1955.

laatste gaf de trolleybussen de mogelijkheid naar de stelplaats Bellevue te rijden.

De trolleybus kent een laatste uitbreiding in 1954 op de tramlijn van Terrenoire. Dan wordt het park uitgebreid met 50 Vetra ELR, een deel bestemd voor de vervanging van de oudste trolleybussen.

Vanaf dit ogenblik bestaat er nog slechts één tramlijn.

Deze kan echter niet verbouwd worden omdat er dagelijks een vervoer is van 70-80.000 reizigers en het onmogelijk is de lijn langs parallellopende straten om te leggen en welke veel te smal zijn. De tram gebruikt de grote Noord-Zuidas die dwars door de stad loopt. In het centrum rijden zij tegen het autorverkeer in. Het behouden van de tramlijn verplicht de maatschappij haar rollend materiaal te vernieuwen alsook de spoor infrastructuur. Daar waar mogelijk werd het spoor herlegd tegen het voetpad vooral daar waar men tegen het verkeer in moest rijden. Op bepaalde plaatsen werden vlucht-heuvels aangebracht voor de halte, soms met een ondergrondse verbinding naar het voetpad.

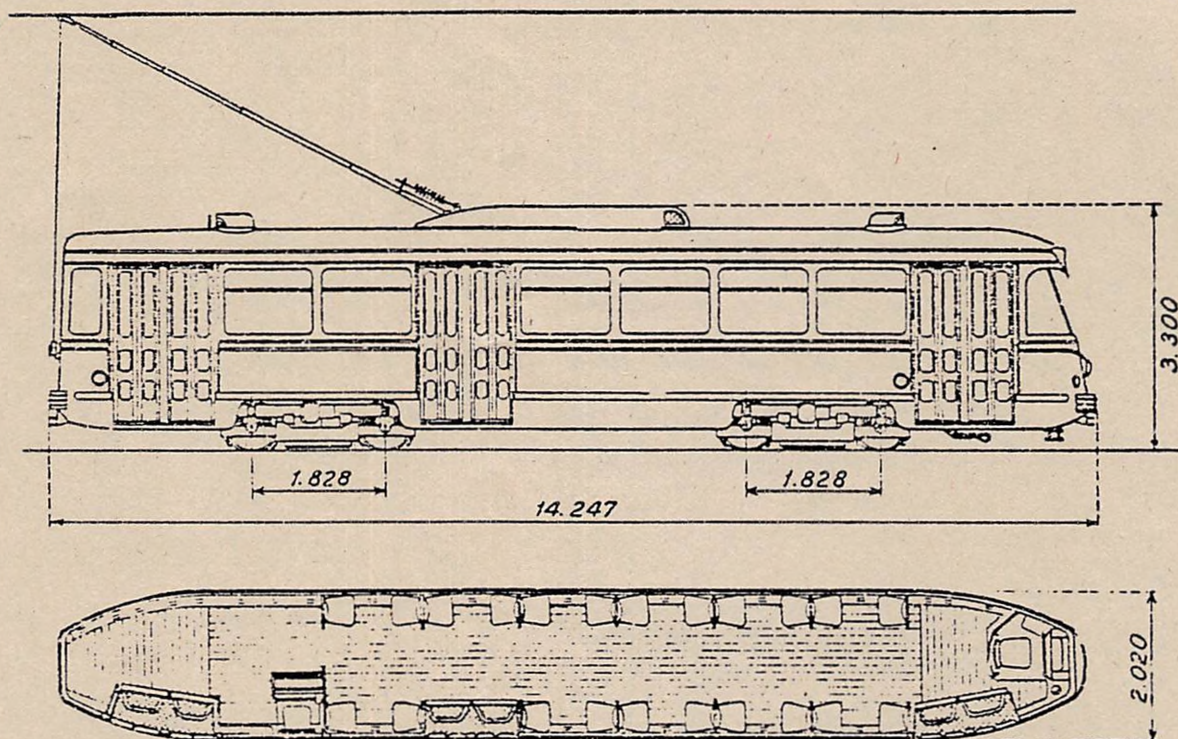
Aan het einde van deze verbouwingen krijgen we het CFVE net van 12 lijnen waarvan 1 tramlijn (T), 7 trolleybus-(TB) en 4 autobuslijnen (AB).

1	Bellevue-Firminy	TB	7	Bellevue-Châteaucreux	TB
2	Firminy-Pertuiset	AB	8	Dorian-La Rivière	TB
3	Dorian-Terrenoire	TB	9	Jean Jaures-Le Marais	A
4	Bellevue-Terrasse	T	10	Tardy-Soleil	TB
5	Hôtel de Ville-Michon	TB	11	Dorian-Montplaisir	A
6	Dorian-Rond Point	TB	12	Bel-Air-Grangeneuve	A

De oplossing ligt bij de P.C.C. en in 1958-59 vervangen geleidelijk 30 PCC het oude trammateriaal. De PCC in Straasburg gebouwd op plan van La Brugeoise zijn dezelfde als de PCC type 7000 van Brussel alleen verschilt de spoorbreedte (1 meter voor St. Etienne) en is de filmkast kleiner. Deze motorwagens op draaistellen zijn voorzien van 4 motoren 2 aan 2 in serie geschakeld per draaistel. Zij zijn volledig opgehangen en drijven de assen aan via een cardanas, elke motor heeft een vermogen van 50 PK. De kas van de motorwagen is 13,951 m lang en is uit gelast staal. De vloer uit okoumé (dit is een Afrikaanse houtsoort) is met een caoutchouc tapijt bedekt. De verlichting gebeurt door middel van 18 TL lampen. De klimatisatie vernieuwt de lucht met 25m³ per minuut. Drie paar dubbele deuren zorgen voor een vlotte reizigersbeweging van achter naar voor. Zij kunnen 110 reizigers vervoeren waarvan 22 zitplaatsen. Het leeggewicht bedraagt 15,9 ton. Er valt op te merken dat de CFVE het juiste vervoermiddel op de juiste lijnen weet te gebruiken, de cijfers van 1959 over het aantal vervoerde reizigers geven dit goed aan

	Aantal reizigers	Materiaal
TRAM	22 miljoen	30 PCC
TROLLEYBUS	41 "	81 Vetra
AUTOBUS	4 "	24 Berliet

ofwel 72 miljoen als men rekening houdt met de overstap mogelijkheid.



Plan PCC motorwagens reeks 501 tot 530.

De goede bediening van de stad had een verhoging van het aantal reizigers zodat in 1970 het trampark moest uitgebreid worden omdat de PCC het niet meer aankon zelfs tegen een frequentie van 15 minuten tijdens de spitsuren. Daarom kocht de CFVE nog 5 gelede PCC bij (2 kasten op 3 draaistellen) hun voornaamste kenmerken waren :

- lengte kast 20,651 m
- breedte kast 2,000 m
- hoogte kast 3,062 m
- asafstand draaistellen 6,7m
- zitplaatsen 153
- staanplaatsen 29

Het rijtuig telt drie paar dubbele deuren en één driedubbele deur voor het opstappen achteraan.

Alleen de uiterste draaistellen zijn gemotoriseerd verder zijn ze technisch hetzelfde als de eerste PCC.

Tergelijkertijd werd het trolleybusnet gemoderniseerd met de aanschaf van 16 Vetra ELR uit Nice en enkele VA3B2 van Marseille. Met deze konden de trolleys van het type C en D buiten dienst gesteld worden.

Het autobussenpark werd ook gemoderniseerd eerst met Brossels en nadien met Standards. Het uitbreiden van de randgemeenten bracht een uitbreiding van de buslijnen met zich mee.

In 1972 telt de maatschappij :

30 gewone PCC - 105 trolleybussen
 5 gelede PCC - 80 bussen
 2 stelplaatsen : Bellevue en Firminy
 4 onderstations welke 5600 Kw produceren.

Vanaf 1962 komen de volgende buslijnen in dienst :

1962	Dorian Beaulieu
1963	Bellevue - La Romière, Firminy-Fraisses-Unieux Firminy- Chazeau
1964	Firminy - Firminy Vert
1966	Place du Peuple - Le Bardot
1968	Bellevue - La Chauvetière
1969	Bellevue - Montplaisir
1970	Poste - Villeboeuf-le-Haut
1971	ZUP de Montreynaud
1974	Bizillon - La Cotonne
1977	Terrasse - Montreynaud
1979	Janon - Ferratière
1980	Jacquard - Cret de Roch - Vivaraize deze laatste met minibussen.

Al is er een forse stijging van de buslijnen toch wordt er in 1980 nog 80% van de reizigers met tram en trolleybus vervoerd. Sinds 1979 worden dan ook de oude trolleybussen vervangen door nieuwe type ER100 gebouwd bij Berliet. In 1963 had Vetra, de enige Franse trolleybusbouwer van toen zijn fabrieken gesloten. Nadien heeft Berliet de bouw ervan hervat.

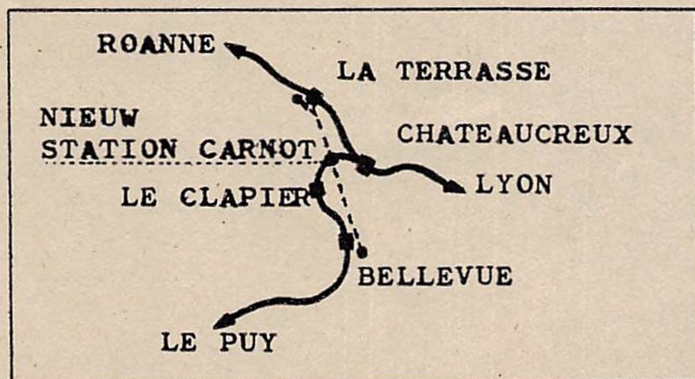
Eind 1980 was het kontrakt van de CFVE afgelopen. De gemeenten wilden meer rechtstreeks bij de exploitatie betrokken zijn en vormden een nieuw interkommunaal syndikaat, en vertrouwden het net toe aan de STAS (Société des transports de l'agglomération stéphanoise). Deze kreeg als opdracht het net uit te baten maar ook het te verbeteren en zelfs door traject wijzigingen het net aan te passen of nieuwe lijnen in te leggen. Zo werden de 2 voornaamste buslijnen Jean Jaures-Montreynaud en Dorian-Beaulieu door 1 diagonale lijn van Montreynaud naar Métare via Dorian en Beaulieu vervangen en uitgbaat met gelede bussen. Twee andere lijnen worden in dienst genomen : Bel Air-Vivaraize en Villeboeuf le Haut-Grand Clos. Uitbreiding van het net naar Villars, Saint-Priest en St. Jeans-Bonnefonds in 1982 komen in dienst.

EN DE TRAMLIJN ONDERTUSSEN

Deze kent ook weer verbeteringen. Als er eerst in 1974 enkele stukjes voorbehouden rijbanen komen, volgt in juni van het zelfde jaar het indienst nemen van het eerste stuk eigen bedding (Ongeveer 500 meter lang). In 1977 aanvaardde gemeente een algemeen verbeteringsplan

van de tramlijn. De verbetering van de overstap Tram/Trein aan de 2 terminussen, deze liggen elk op ongeveer 200meter van een station van de SNCF. Deze laatste is ook bereid een station op de Place Carnot te bouwen daar waar de spoorlijn naar Le Puy de tramlijn kruist (zie kaartje). Hier moeten we wel even spoorweg geschiedenis boven halen. In Frankrijk kunnen de gewestelijke (departementale) besturen in de vorm van gewestelijke of intergewestelijke ontwikkelingsmaatschappijen (GOM) de spoorwegen helpen bij het uitbaten van bepaalde lijnen. Meestal zorgt de SNCF dan voor de infrastructuur en de GOM schaft het rollend materiaal aan. Dit had tot gevolg het ontstaan van Stelyrail. (St.Etienne - Lyon per spoor) in 1976. Toen werd er tussen Lyon en St.Etienne een gekadenceerde dienst georganiseerd met door de GOM gekochte rijtuigstellen (1 stel bestaat uit 4 rijtuigen en is geschikt voor trek en duw). Zij worden getrokken door elektrische loks BB8500 van de SNCF. Maar het nadeel was dat de treinen slechts tot het Hoofdstation van St. Etienne-Châteaucreux konden rijden daar de lijn verder naar Le Puy niet onder draad was. Het station ligt echter op 900 meter van de tramlijn. Men beseftte vlug dat dit een euvel was in het openbaar vervoer en dat men dit kon overbruggen door de trein 800 meter verder te laten rijden tot op het viadukt van de Place Carnot. In 1978 waren alle bevoegde diensten het ermee eens en in 1979 werd overgegaan tot de bouw van een station tegen het bestaande viadukt op ongeveer 12 meter hoogte, de in- en uitgang van het station ligt vlakbij de tramlijn. Hetgeen een goede verbinding geeft. De SNCF bracht het stuk spoor onder draad tot aan het station. Al liggen er 2 sporen, er werd slechts één spoor onder draad gebracht en rijden de treinstellen op tegenspoor terug naar Châteaucreux. Het station werd in september 1980 geopend. Ondertussen werden de tramsporen nog verder op eigen bedding of in voorbehouden rijstroken aangebracht. Twee verlengingen werden ook voorzien. Eén in het noorden van ongeveer 900 meter, deze zou in 1981-82 moeten uitgevoerd worden, de tweede in het zuidoosten van ongeveer 2 km per rijrichting is gepland voor 1982-83. Deze verlengingen zouden op eigen bedding zijn en een hogere snelheid toelaten.

Op basis van deze renovaties en financiële investeringen is men te St. Etienne, een stad van 400.000 inwoners erin gelukt een goed evenwichtig net van openbaar vervoer uit te bouwen door het gebruik van het juiste type op de juiste plaats.



H. JANSSENS

De afgedrukte foto's zijn overgenomen uit "La vie du rail" N° 1835/18 maart 1982.