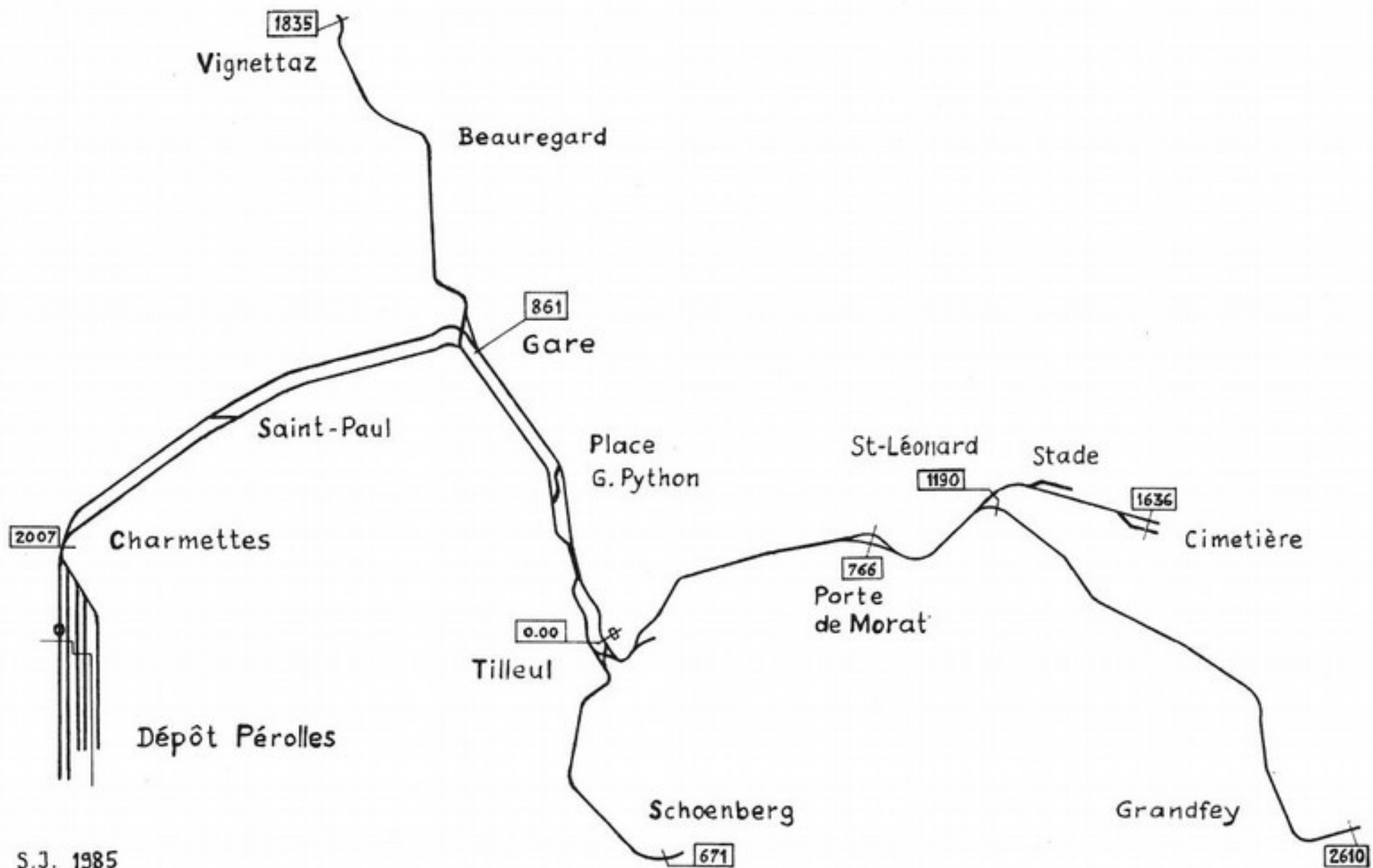




Les tramways de Fribourg





S.J. 1985

Réseau dans les années 50

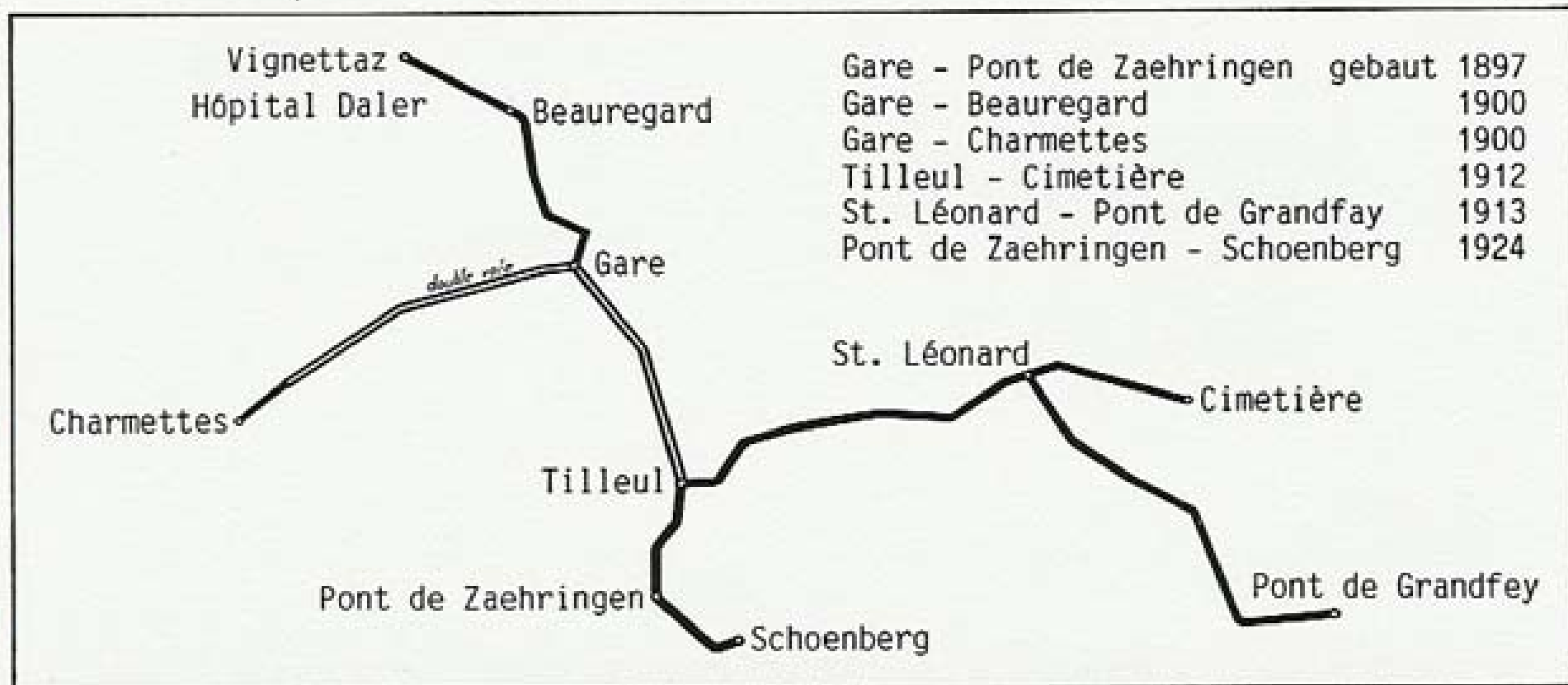


Entrée de Fribourg par la Porte de Morat

150

1897 - 1965

Tramways de Fribourg



Ernst B. Leutwiler Verlag Universitätstr. 55a Postfach CH-8033 Zürich

Les dates importantes :

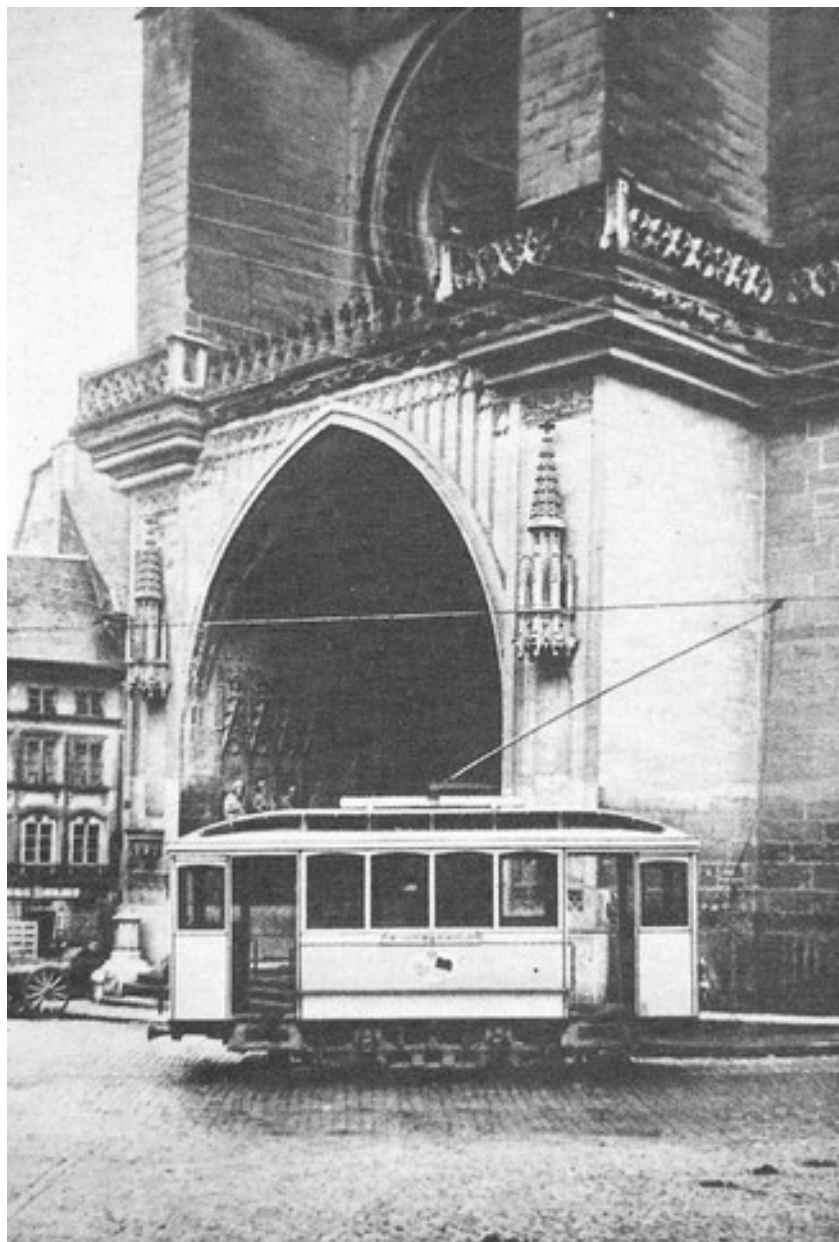
- 12 janvier 1897 Assemblée générale constitutive
Contrats avec les entreprises
V. Demerbe & Cie à Jemappes (Belgique)
Pour la fourniture et la pose de la voie ferrée
Cie de l'Industrie électrique pour le matériel roulant et la ligne de contact
- 19 avril début des travaux de pose de la voie
- 24 mai la voie est complètement posée entre la Gare et le Pont suspendu (Actuel Pont de Zhaeringen)
- 10 juin Arrivée des voitures construites dans les entreprises
Rathbergeret montage de leur équipement électrique
- 6 juillet Essais de la première voiture
- 26 juillet Après un retard, dus à des modifications des patins des sabots de frein, la ligne est collaudée (autorisation D'exploitation en service voyageurs)
- 27 juillet Inauguration
- 28 juillet début du service régulier entre la Gare – Tilleul - Pont Suspendu
- 4 février 1899 Ouverture du funiculaire Nouvelle – St-Pierre long de 121 m. et fonctionnant par contre-poids d'eaux usées encore aujourd'hui
- 14 juin 1900 Ouverture à l'exploitation des lignes reliant la gare au Plateau de Pérolles et à Beauregard
- 31 octobre 1912 Mise en service de la ligne Tilleul – St-Léonard (cimetière d'Agy)
- 9 juin 1913 ouverture de la ligne La Poya - Grandfey



Gare – Tilleul

Ci-dessous : Place George Python et hôpital des Bourgeois





- 16 novembre 1924 La section franchissant le Pont de Zaehringen est ouverte à l'exploitation
- 5 novembre 1927 Signature d'une convention réglant pour 25 ans L'unité de direction entre les TF, le Chemin de Fer Fribourg – Morat – Ins (FMA) et les Chemins de fer électriques de la Gruyères (CEG)
- 17 décembre 1936 Ouverture de la section Beazregard – Vignettaz (Hôpital Daler)
- 15 mai 1949 Exploitation mixte tram / trolley entre Vignettaz – Tilleul
- 2 avril 1951 la ligne de tram Tilleul – Schoenberg (via le pont de Zhaehringen) remplacé par un trolleybus Vignettaz – Schoenberg
- 1 juillet suppression des trams Vignettaz – Gare
- 1 mai 1958 les courses de trams sur Grandfey sont supprimés par manque de Fréquentations (3 voyageurs en moyenne / course)
- 31 mars 1965 Dernières circulations des trams à Fribourg





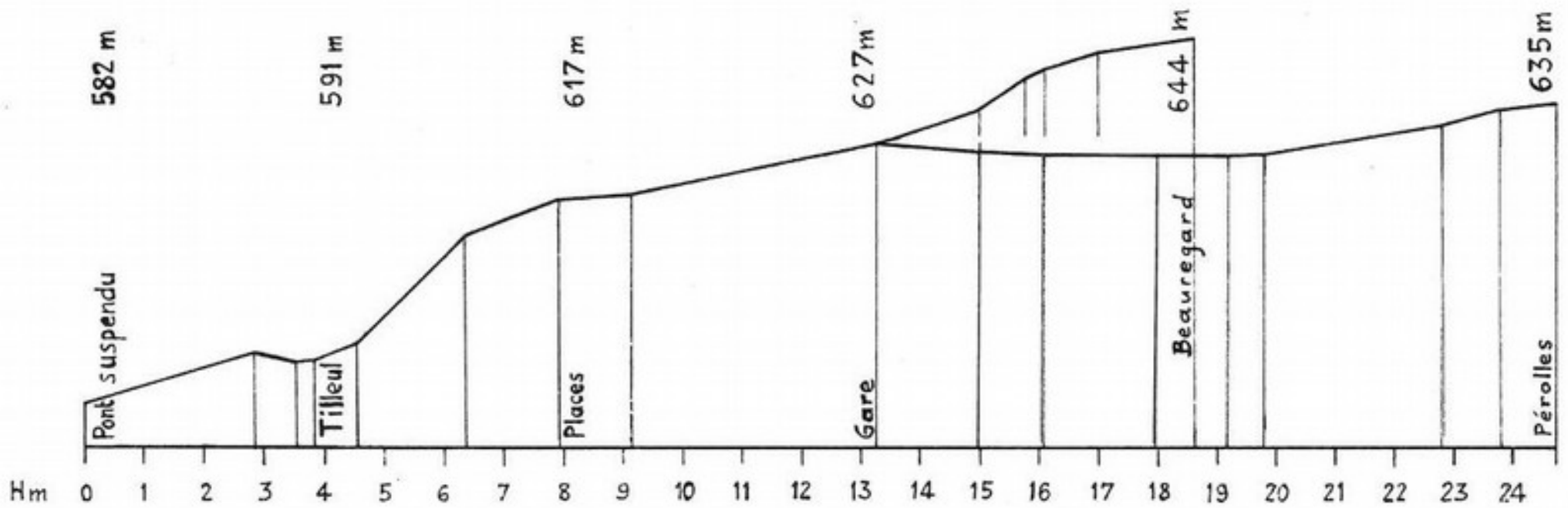
Au revoir les trams
et....
Retour à Fribourg
depuis le Musée
de....



Une des rares vues en couleurs que j'ai découverte. Terminus de Grandfey.
Aujourd'hui on trouve y un restaurant et L'accès au viaduc ferroviaire qu'on peut franchir à pied sous les voies CFF.

Conflit moderne entre une voiture privée et un tram
Novembre 1960
(photo Jacques Thévoz La Liberté de Fribourg)



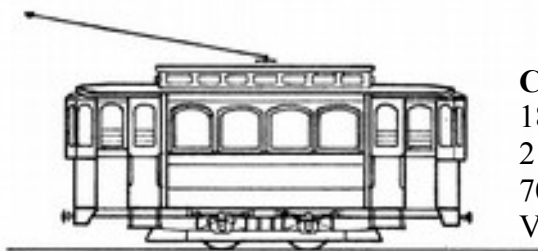


Profil en long des lignes Pont suspendu—Pérolles
et Gare-Beauregard.

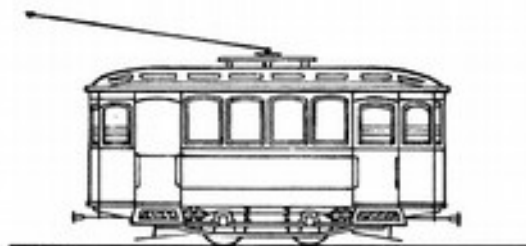
Exemples des tarifs pratiqués

- 1897 10 cts par course
- 1914 parcours à 10, 15, 20, 25, 30 ct (les deux derniers prix sont appliqués sur la ligne du Pont de Grandfey)
- 1930 101'436 billets à 10 ct / 585'154 à 20 ct / 77'457 à 30 ct / 3'012 à 40 ct.
- 1962 simplification des tarifs pour l'introduction du sce à un agent : 30 ct ==> 3 sections puis 40 ct.
- 1965 tarif unique de 40 ct

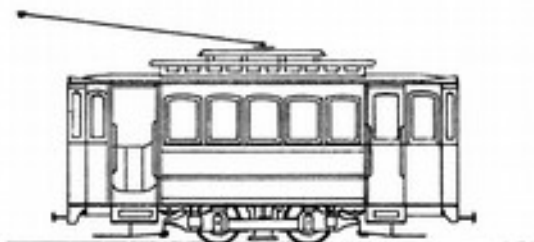
Les automotrices :



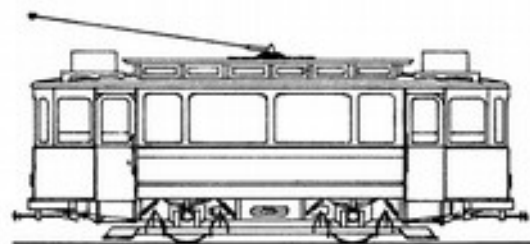
Ce 2/2 1 - 4
1897 - 1898
2 X 25 ch
7000 kg
Vmax 30 km/h



Ce 2/2 5 - 6
1900
2 X 25 ch
8500 kg
Vmax 30 km/h



Ce 2/2 7 - 8
1904
2 X 25 ch
8500 kg
Vmax 30 km/h



Ce 2/2 9 - 13
1913
2 X 50 ch
11800 kg
Vmax 30 km/h



6106. — Fribourg - Les Places et la rue de Lausanne

Les Grands-Places et La rue de Lausanne qui descend vers la Cathédrale au début du XXème siècle

Chaque voiture, dès la 1ère série, disposait d'un frein électrique commandé par le même levier que celui de mise en marche. Les moteurs sont commandés via des résistances pour des démarrages doux et faciles. Les moteurs travaillent en génératrices lors du freinage avec dissipation du courant sur des résistances.

En 1904 les voitures reçoivent des indicateurs de directions, entre 1907 et 1909 on pose des vestibules .

Dès 1911 les freins à griffes sont remplacés par des patins électromagnétiques.

En 1929 on modifie les manettes pour le service à un agent en montant des dispositifs « homme-mort » sauf la Ce 2/2 8 : ces améliorations seront effectuées jusqu'en 1940.

En 1930 les motrices 1 -4 et 7 sont modernisées avec des nouvelles faces frontales et recarrossage des plate-formes.

Entre 1941 et 1942 le chauffage est assuré par le courant de freinage pour assurer des économies notables de courant.

En 1943 divers modifications interviennent comme la substitution par des boîtes de roulement à rouleaux en lieu et place des paliers avec fusées d'essieux ou le remplacement des glaces en verre ordinaire par des glaces incassable « securit » On modifie également les leviers de commande pour éviter les erreurs de manipulations. ON pose des frotteurs à charbons sur les perches pour diminuer l'usure de la ligne de contact et lutter contre les parasites sur les appareils de radios

En 1965 les motrices 2, 3, 8, 12, 13 sont démolies. Les 1 et 7 sont cédés à un club d'amateur. La 4 est partie aux USA au musée de Green Bay. La 5 se retrouve dans un musée à Bruxelles. Les 10 et 11 ont gagné l'institut Les Buissonnets à Villars-Les-Joncs et à l'ancienne école des garçons, avenue de Rome. Les 6 et 9 sont conservées par les TF La 6 sera exposée au nouvel atelier de Chandolan.



100 ans. Motrice 7 exposée non loin de la cathédrale

En 1897 les vitesses imposées par le Département des Postes et Transports permettent de faire le trajet total en 8 minutes, y compris avec les arrêts aussi bien en montée qu'en descente. Le service peut être assuré par deux voitures en tenant compte des correspondances avec les Trains. Mais comme les croisements sont défavorablement placés cet horaire est irrégulier. En 1899 le service sera interrompu de fin mai à la mi-août par suite d'avarie à l'usine électrique.

1900 voit l'introduction du service à 4 voitures avec une fréquence de 7 1/2 minutes sur le tronçon commun entre le Pont suspendu <==> Gare puis alternativement vers Pérolles ou Beauregard (fréquence de 15 minutes sur chacune des deux branches.)

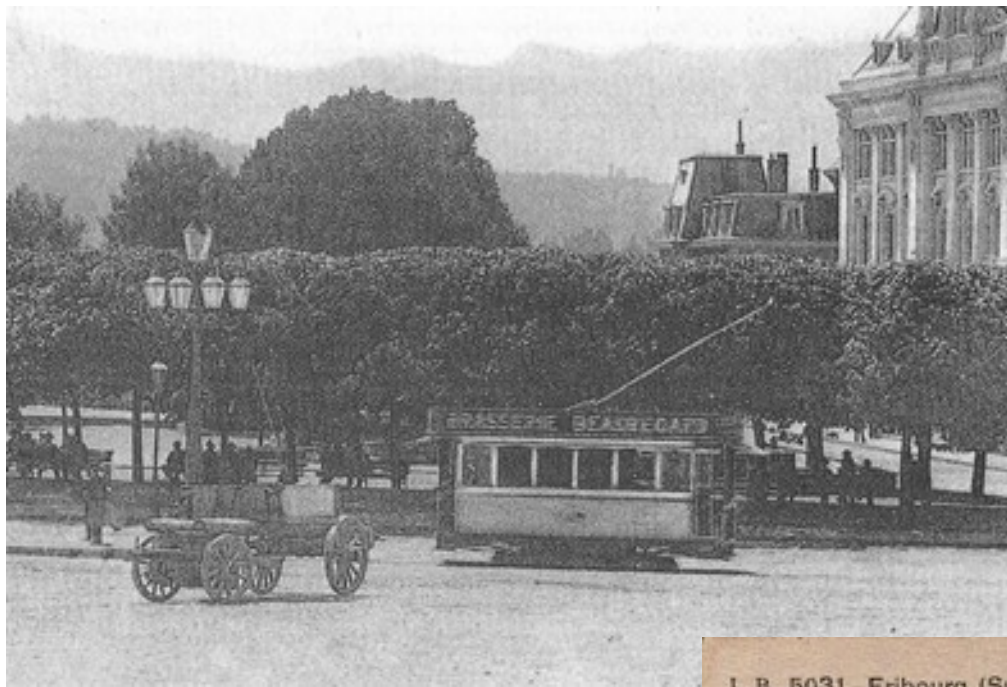
1904 : Les horaires sont encore améliorés aux voies pour porter la fréquence à 7 / minutes sur tout le réseau. Service à 5 voitures dès le 30 décembre Dont 2 entre le Pont Suspendu et Pérolle deux entre celui-ci et Beauregard et une navette entre la Les Grands-Place (puis la Gare) et Pérolles.

1905 : Engagement de 4 voitures entre le Pont Suspendu et Pérolle et une en navette entre la Gare et Beauregard.

Entre 1912 et 1913 la nouvelle ligne du cimetière et de Grandfey sont ouvertes. La voie est doublée entre la Rue du Botzet – Les Places - Le Tilleul. Service avec 6 voitures jusqu'à l'arrivée des Ce / 9 – 13. Dès le 1 mars 1913 8 voitures assurent le service.

Dès 1924 les trams franchissent le nouveau pont de Zaehringen (pont remplaçant le pont suspendu)

L'exploitation subira divers aléas jusqu'à la disparition des trams en 1951.



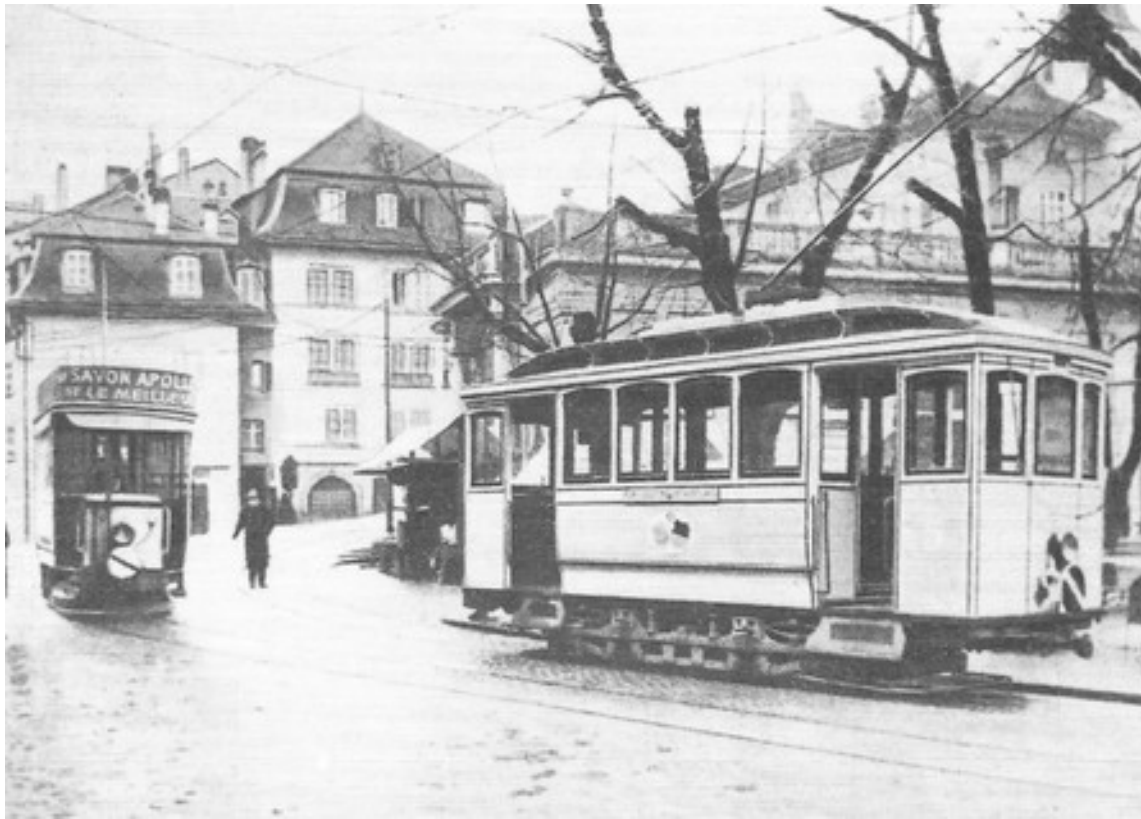
État d'origine en 1900.





Ci-dessus : Motrice 1 en état final
À droite la 4 avec une traverse de tête un
peu différente
Ci-dessous la 3 au dépôt

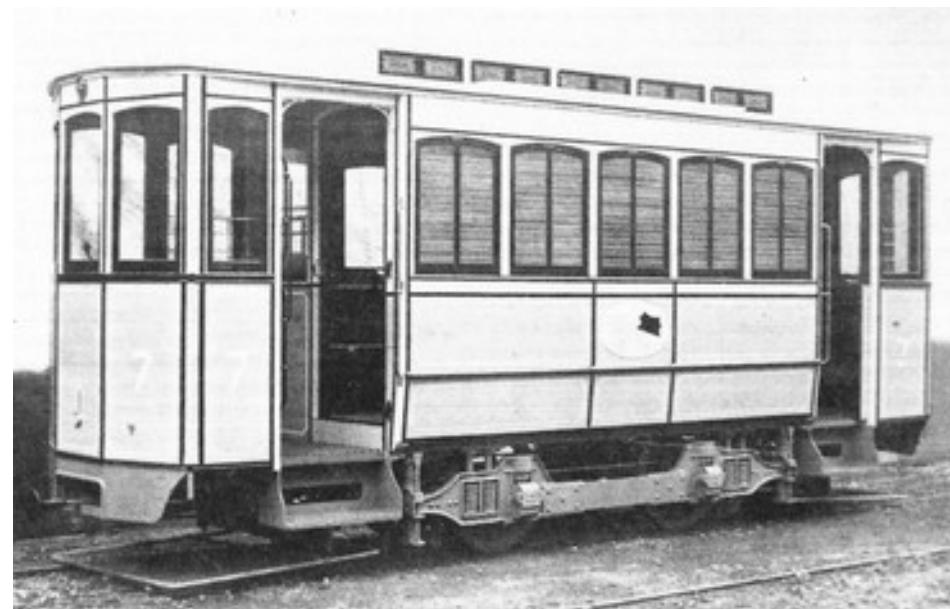




La nouvelle arrivée (5 ou 6) se démarque déjà de sa prédécesseuse par ses vestibule en lieu et place de celles ouverte

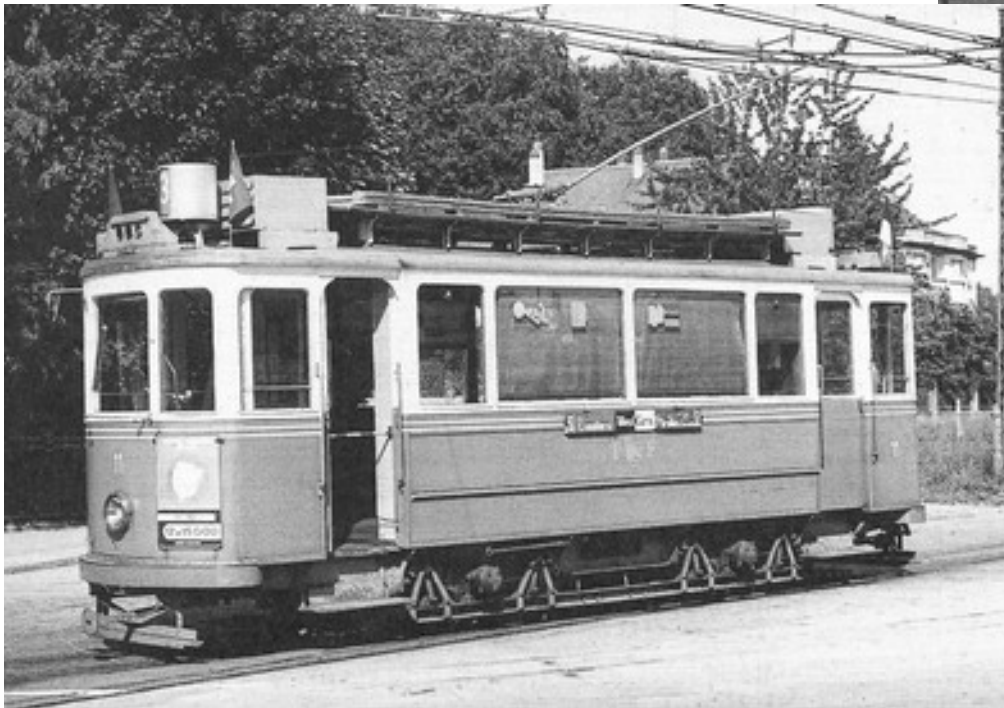


La 5 dans son état final en 1961

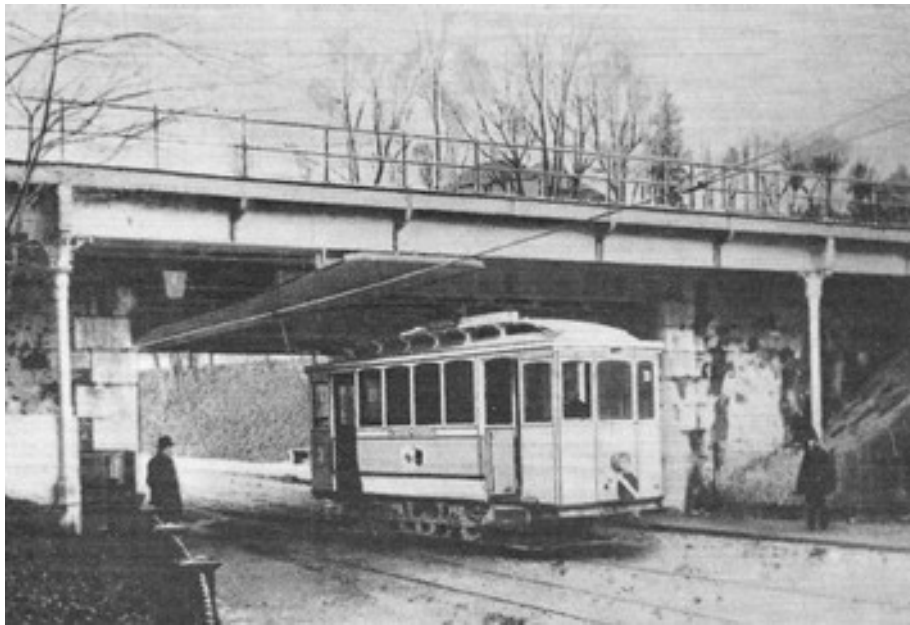


**Ci-dessus la caisse de la 7 à sa livraison
puis la 8 au dépôt et la 7 modernisée en 1958
ci-dessous**





Cette 3ème série est totalement similaire à celles livrées aux trams de Neuchâtel



**Ci-dessus Deux vues respectivement en 1900 et 1963 du passage inférieur de Beaugard sous les voies CFF.
On reconnaît l'automotrice ABDe 4/4 161 des GFM**



Ce 2/2 avec une des rares vues en couleurs



**Dépôt d'origine situé Place Notre Dame
(actuel espace Nicky de St-Phalle à proximité
du Convent des Cordeliers**

Ce 2/2 8





Place du Tilleul non loin de l'Hôtel de Ville



**Avenue de la Gare dans les années 60 ci-dessus
Et à droite la descente de la Rue de Lausanne en
Direction de la Cathédrale / Place du Tilleul**





Place tu Tilleul avec une automotrice montant en direction de la Rue de Romont



Grands-Places (Place Georges Python en 1900 lors de l'arrivée des 5 et 6

La 12 Place Notre-Dame

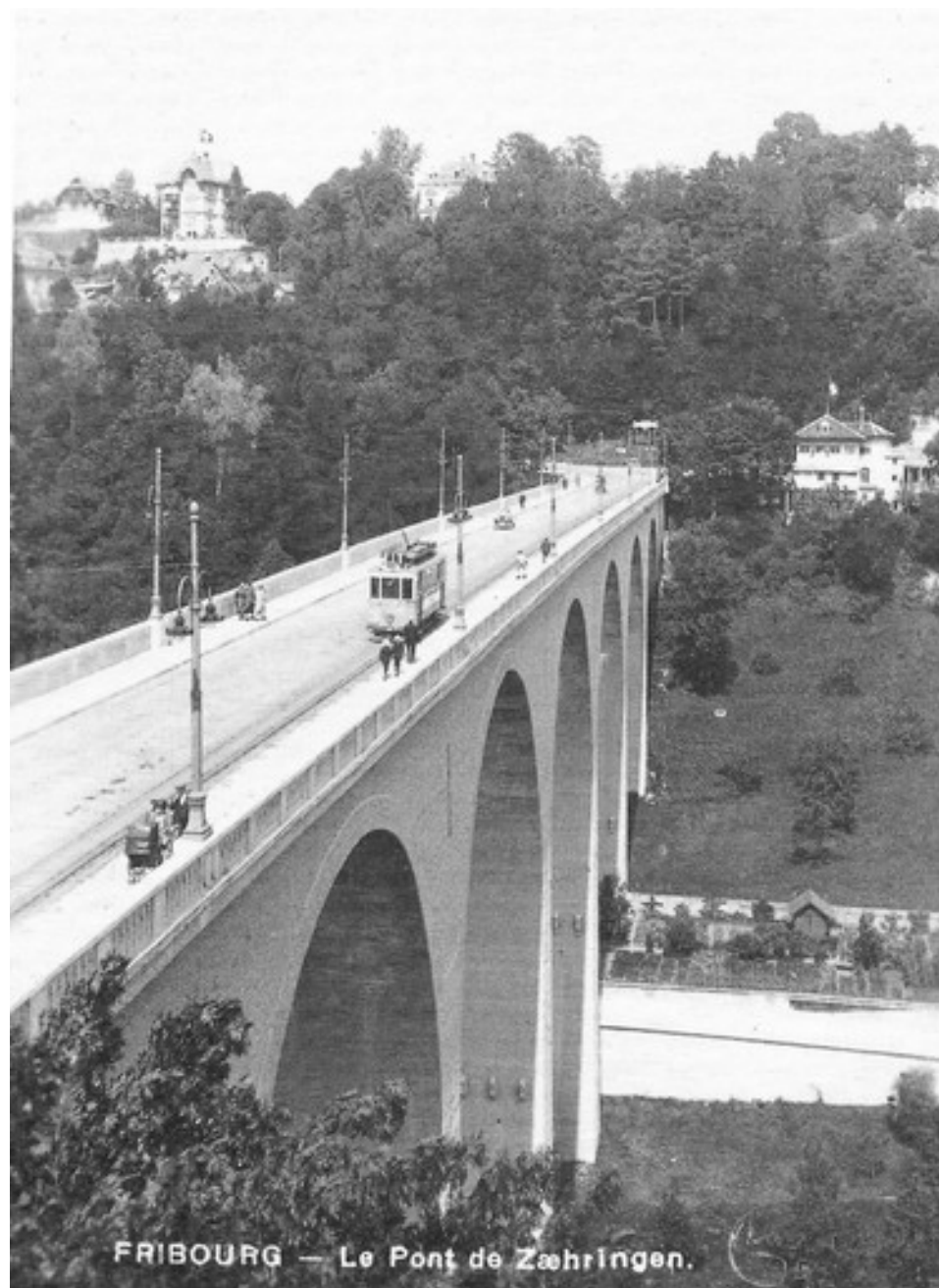




Rue de Lausanne avec les lignes de contact des premières lignes de trolleybus

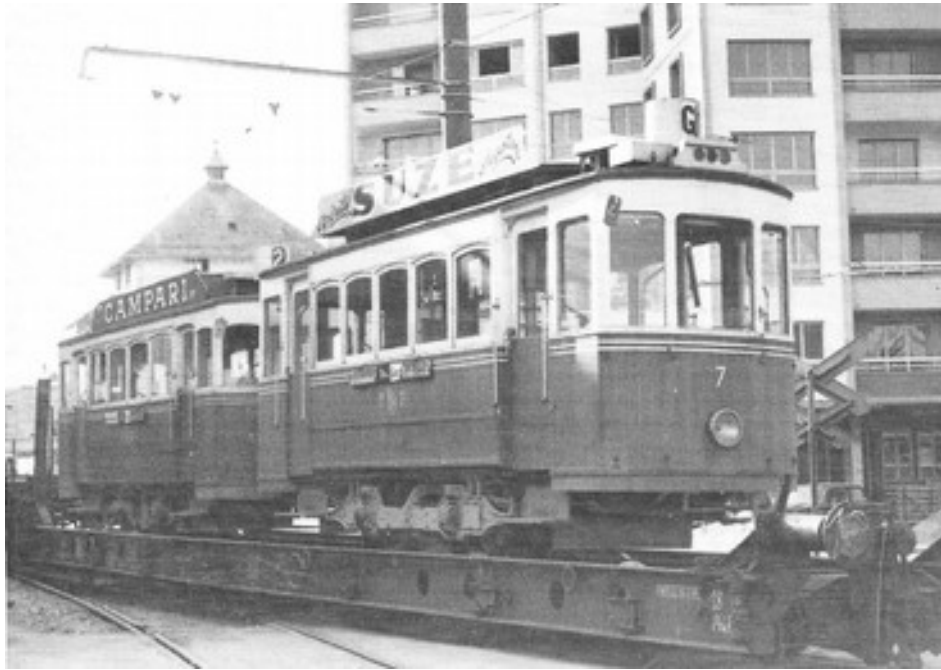
Quelques vues en vrac comme souvenirs...







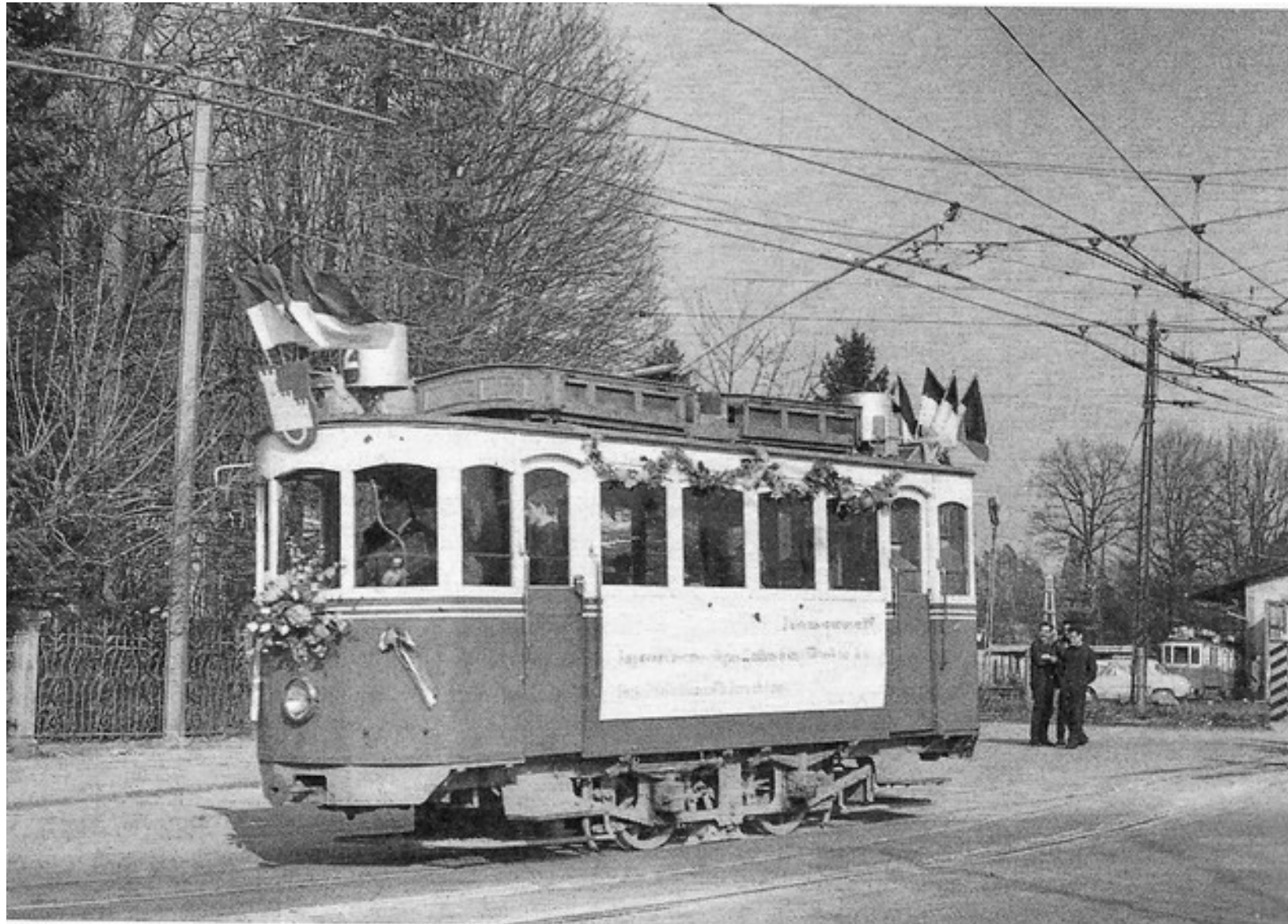




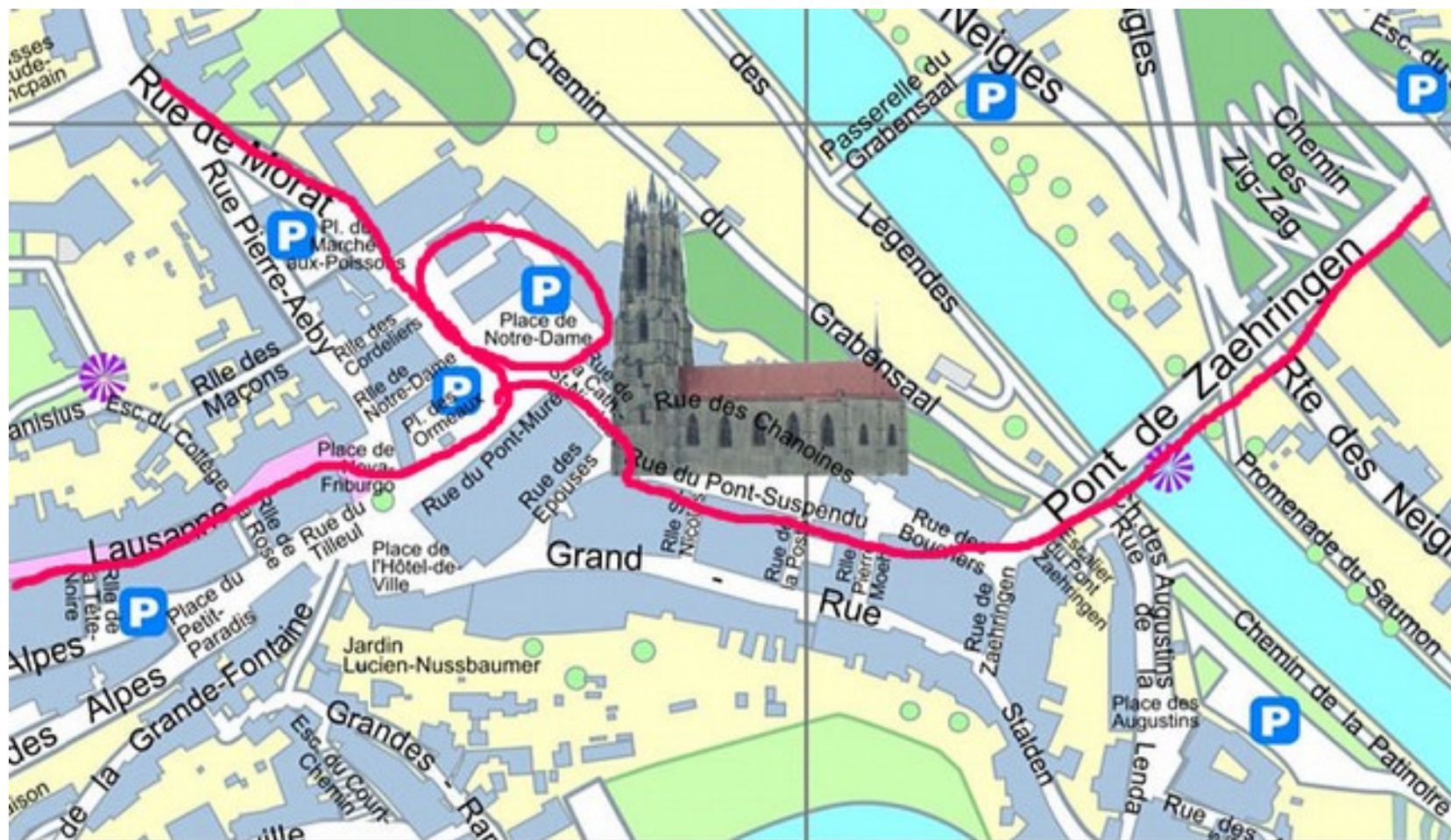
Les motrices 1 et 7 partent
sur un truck CFF pour Bulle

La 6 rejoint le nouveau dépôt
de Chandolan en camion



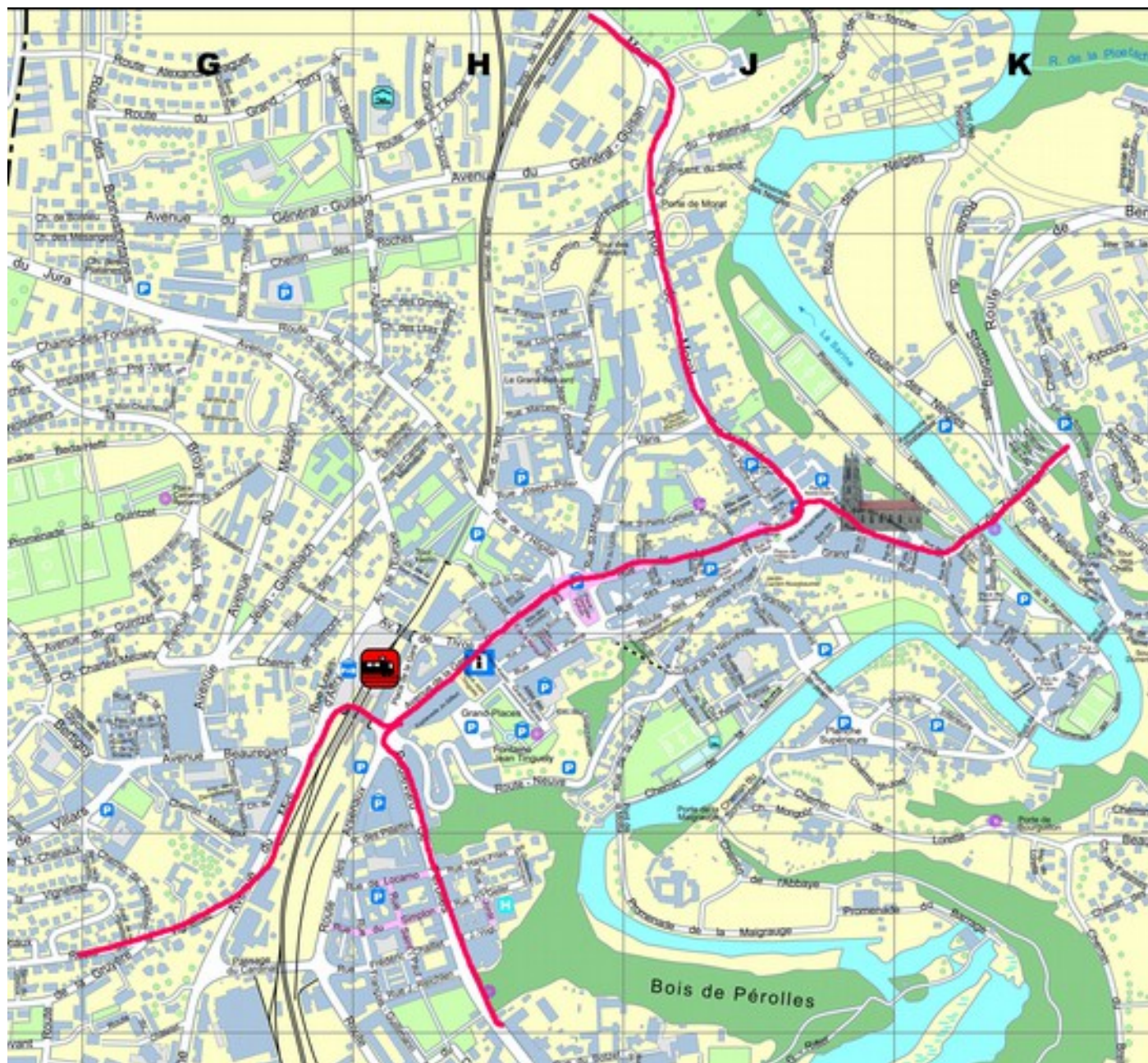


31 mars 1965 Le dernier tram de Fribourg



1er dépôt au pied de la Cathédrale actuel Espace N. De St-Phalle

Vignettaz – Beauregard - passage inférieur puis Gare CFF – Rue de Romont – Grand-Place - Rue de Lausanne avec les branches en provenance de Péroilles et en direction du Pont Suspendu (actuel Pont de Zaehringen) et Porte de Morat.





Après avoir franchit la Porte de Morat
Les lignes se séparent encore une fois
pour rejoindre respectivement le cimetière
et le Viaduc de Grandfey.

Il faut savoir que le passage inférieur sous
celui-ci était le seul accès à la ville de Fribourg
depuis les villages au Nord. Cette ligne était donc
utile pour les gens voulant éviter le détour assez
long par la Porte de Bern.

La ligne du cimetière voyait sa cadence
renforcées lors des dimanches, de la Toussaint
et des fêtes religieuses.