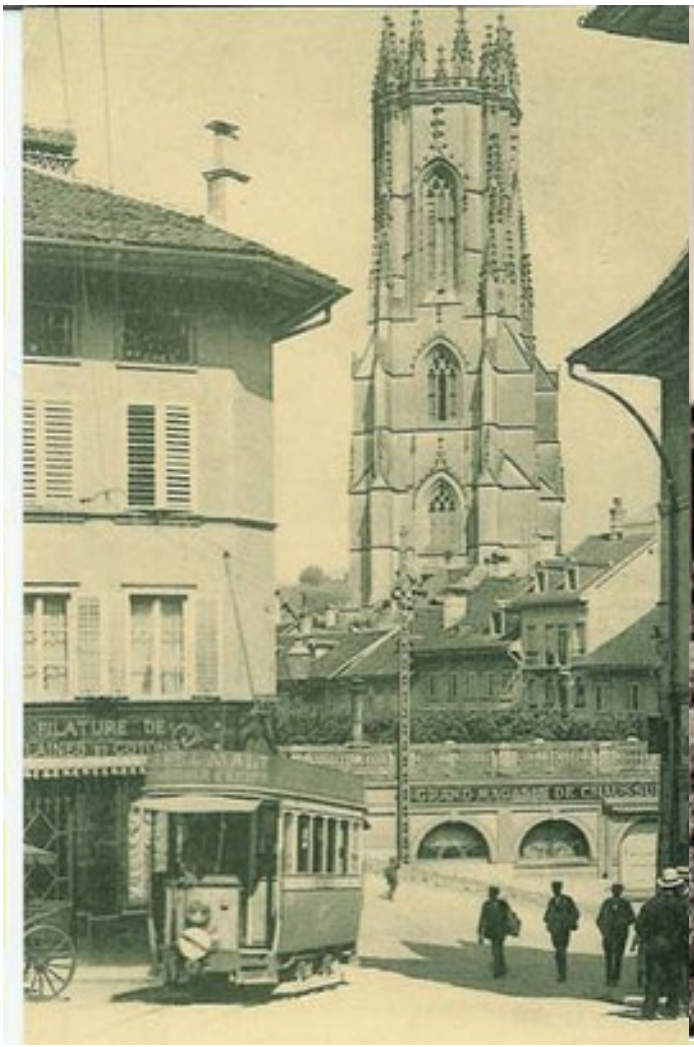
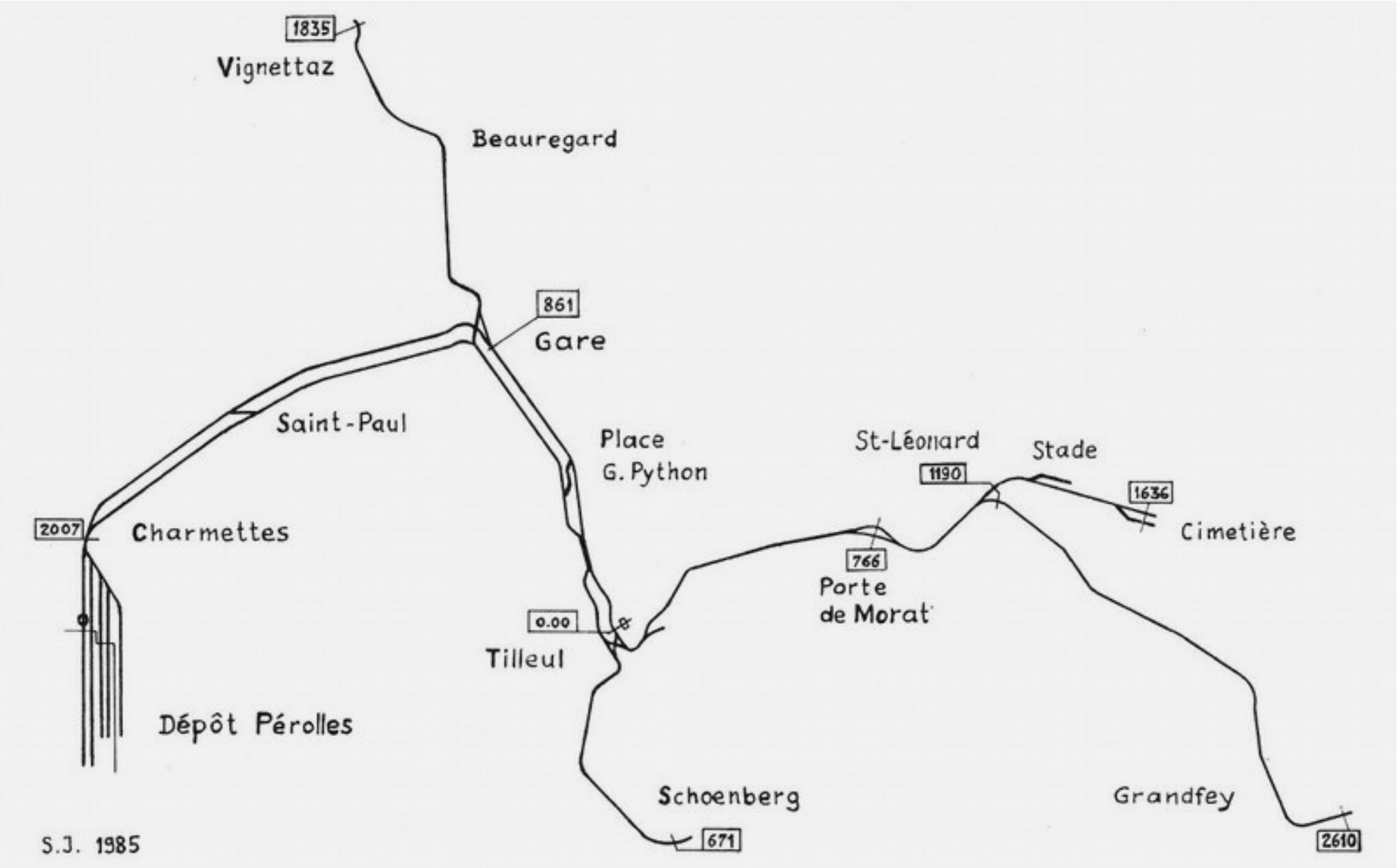
Les tramways de Fribourg





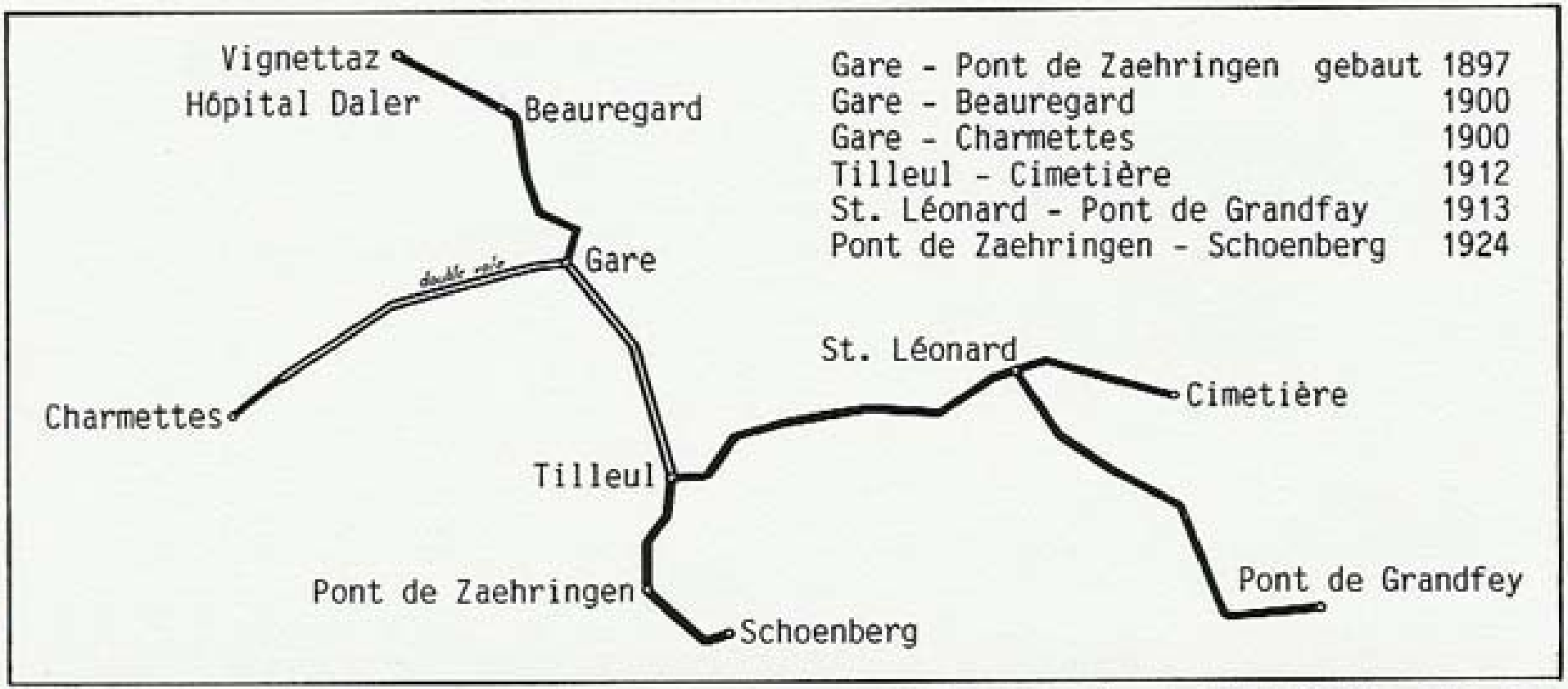
Réseau dans les années 50

Entrée de Fribourg par la Porte de Morat

150

1897 - 1965

Tramways de Fribourg



Gare - Pont de Zaehringen gebaut	1897
Gare - Beauregard	1900
Gare - Charmettes	1900
Tilleul - Cimetière	1912
St. Léonard - Pont de Grandfay	1913
Pont de Zaehringen - Schoenberg	1924

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

Les dates importantes :

12janvier 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 Zaehringen)
10 juin	Arrivée des voitures construites dans les entreprises Rathberger et montage de leur équipement électrique
6 juillet	Essais de la première voiture
26 juillet	Après un retard dû à des modifications des patins des sabots de frein, la ligne est autorisée à l'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 Neuvelle – St-Pierre, long de 121 m. et fonctionnant par contrepoids d'eau encore en usage 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 et Tilleul
2 avril 1951	La ligne de tram Tilleul – Schoenberg (via le pont de Zaehringen) 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 fréquentation (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....

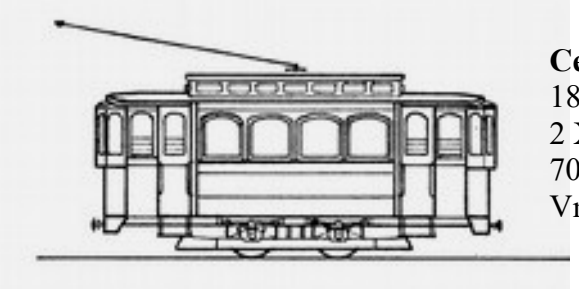
Une des rares vues en couleurs que j'ai découverte. Terminus de Grandfey.
Aujourd'hui on trouve y un restaurant et l'accès au viaduc ferroviaire que l'on peut franchir à pied sous les voies CFF.

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

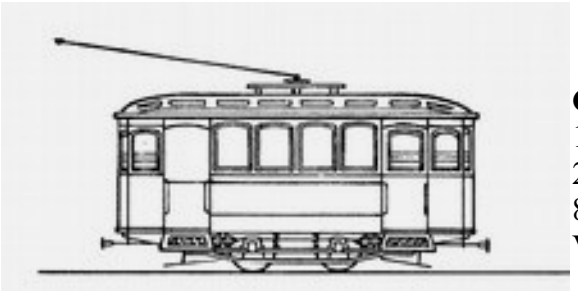
Exemples des tarifs pratiqués

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 service à un agent : 30 ct ==> 3 sections puis 40 ct.
1965	tarif unique de 40 ct

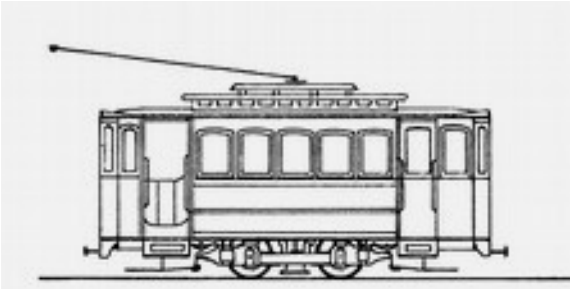
Les automotrices :



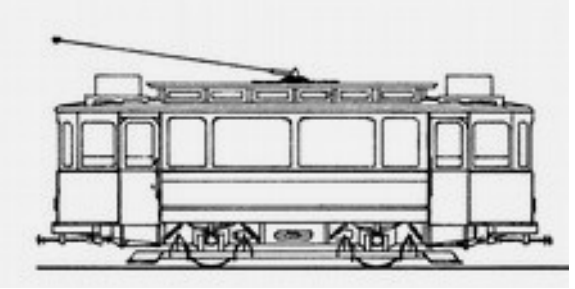
Ce 2/2 1 – 4
1897 – 1898
2 X 25 ch
7000 kg
Vmax 30 km/h



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

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

Chaque voiture, dès la 1re 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 en douceur. Les moteurs travaillent en génératrices lors du freinage, avec dissipation du courant sur des résistances.

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

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

En 1929, modification des manettes pour le service à un agent seul, en montant des dispositifs « homme-mort » sauf sur 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 d'énergie électrique.

En 1943, diverses modifications interviennent comme la substitution par des boites de roulement à rouleaux en lieu et place des paliers avec fusées d'essieu lisses 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 en graphite sur les perches pour diminuer l'usure de la ligne de contact et lutter contre les parasites sur les appareils de radio.

En 1965, les motrices 2, 3, 8, 12, 13 sont démolies. Les 1 et 7 sont cédés à un club d'amateurs. La 4 est partie aux USA pour exposition au musée de Green Bay.
La 5 se retrouve dans un musée à Bruxelles. Les 10 et 11 ont gagné l'institut Les Buissonets à Villars-Les-Joncs et l'ancienne école de 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 d'effectuer le trajet total en 8 minutes, arrêts aussi bien en montée qu'en descente compris. 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 n'est pas tenable avec régularité. En 1899 le service sera interrompu de fin mai à la mi-août à la suite d'une 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 par modifications apportées aux voies pour porter la fréquence à 7 / minutes sur tout le réseau. Service à 5 voitures dès le 30 décembre, dont deux entre le Pont suspendu et Pérolle, deux entre celui-ci et Beauregard et une navette entre les Grands-Places (puis la Gare) et Pérolles.

1905 : Engagement de 4 voitures entre le Pont suspendu et Pérolle et 1 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 2/2 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).

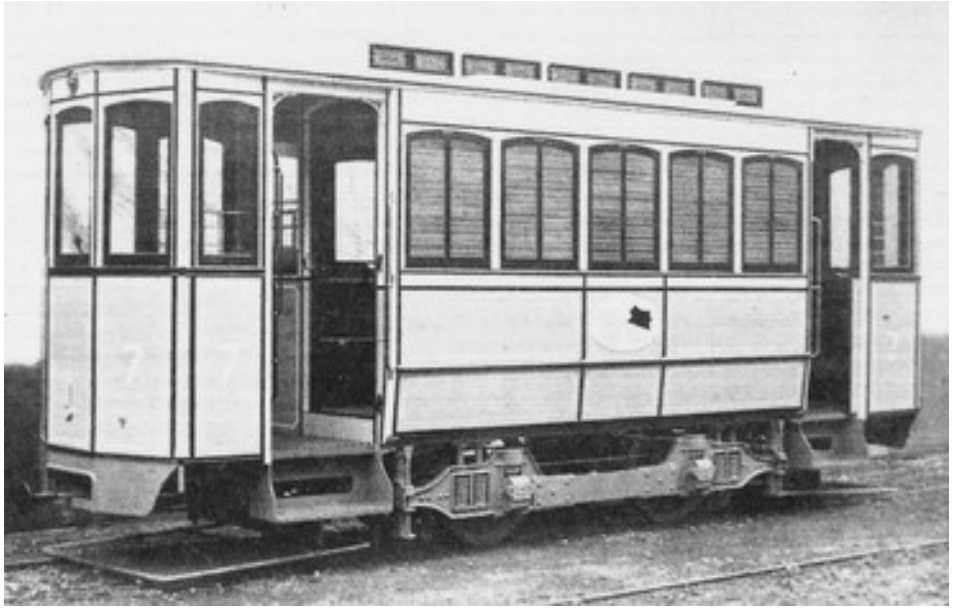
L'exploitation subira divers aléas jusqu'à la disparition des trams en 1951.

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 la série précédente par ses vestibules en lieu et place de la caisse ouverte.

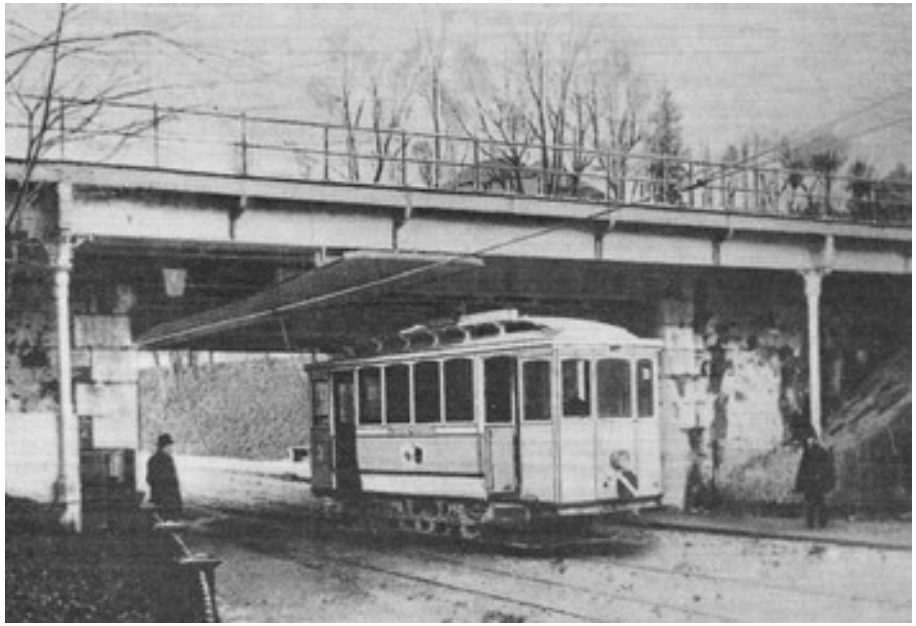
La 5 dans son état final en 1961



Ci-dessus la caisse de la7 à sa livraison, puis la 8 au dépôt et la 7 modernisée en 1958 ci-dessous

0

Cette 3e série est totalement identique à celle livrée aux trams de Neuchâtel



Ci-dessus, deux vues datant respectivement de1900 et de 1963 du passage inférieur de Beauregard sous les voies CFF.
On reconnaît l'automotrice ABDe 4/4 161 des GFM

Ce 2/2 sur une des rares vues en couleurs

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

Ce 2/2 n° 8

Place du Tilleul, non loin de l'Hôtel de Ville

**Avenue de la Gare dans les années 30 ci-dessus.
À droite, la descente de la rue de Lausanne en
direction de la cathédrale / place du Tilleul**

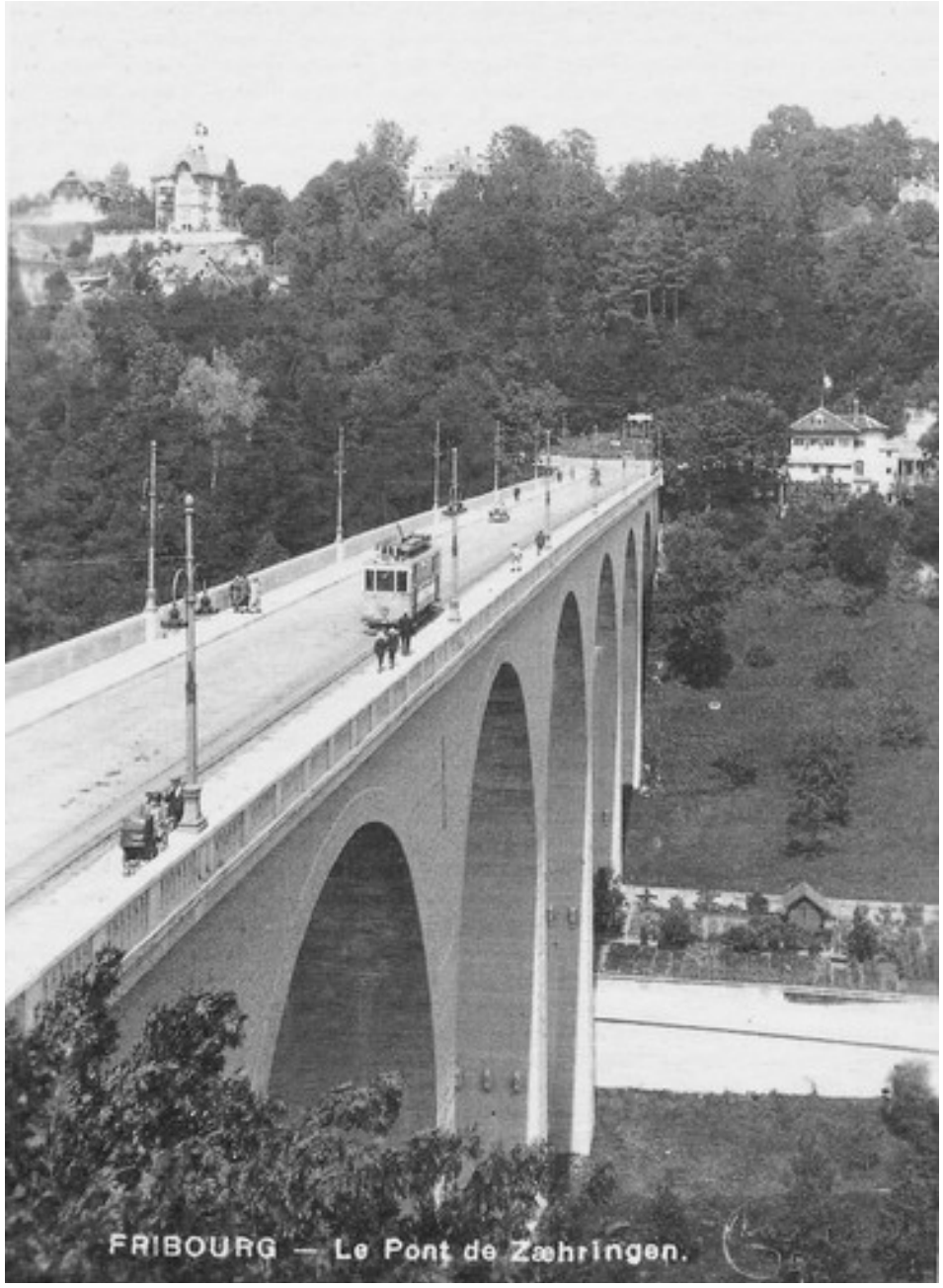
Place du Tilleul avec une automotrice montant en direction de la rue de Romont

Grands-Places (Place Georges Python en 1900, lors du croisement des automotrices 5 et 6)

La 12 place Notre-Dame

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

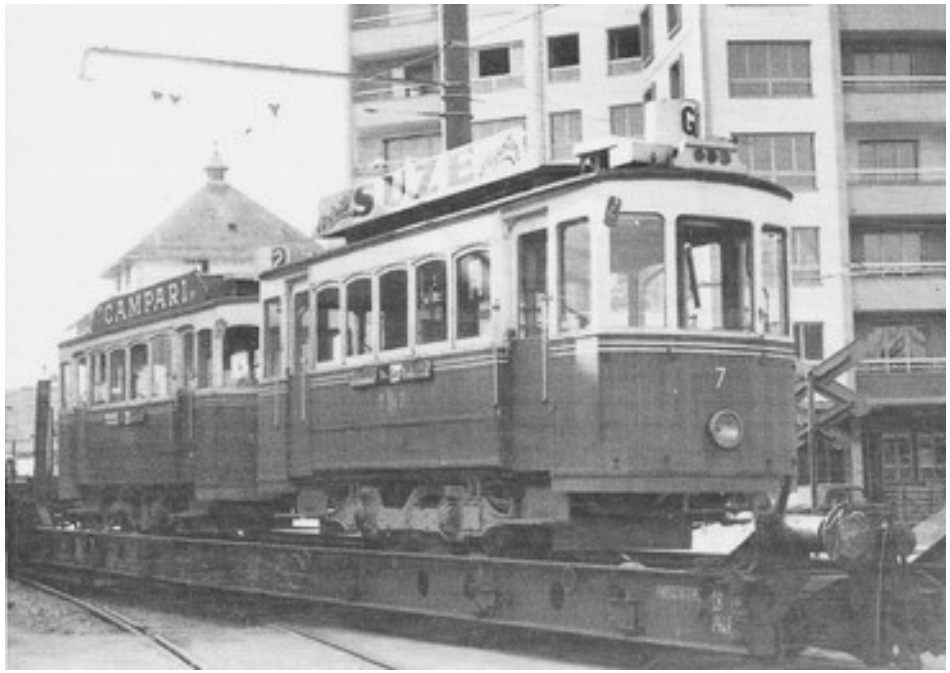
Quelques vues en vrac, comme souvenirs...


FRIBOURG — Le Pont de Zæhringen.

DUBONNET

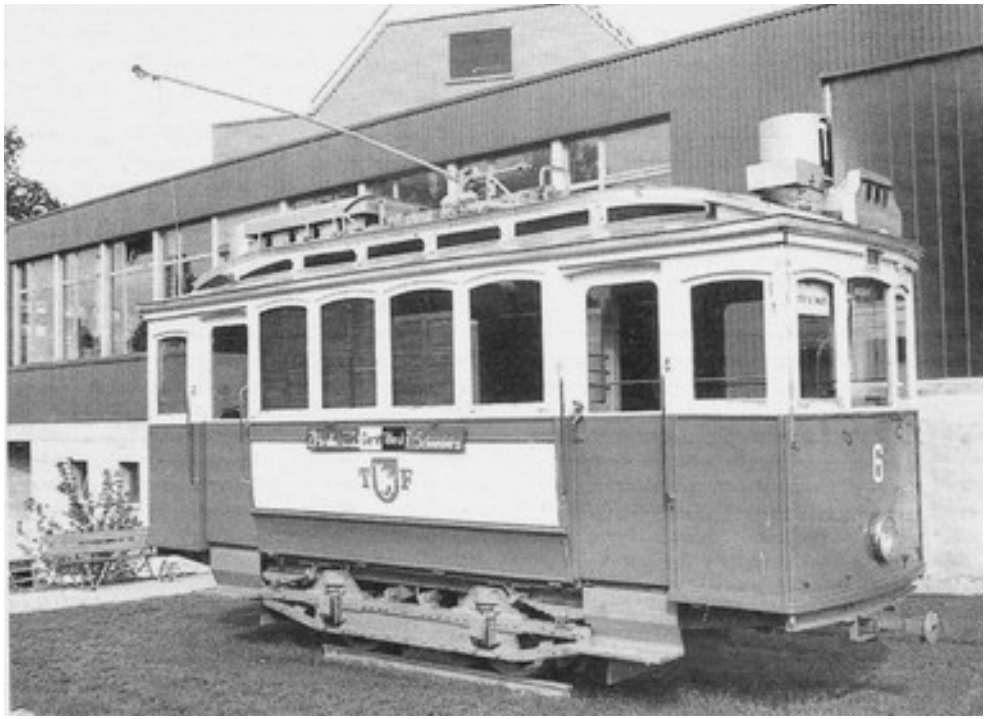
3

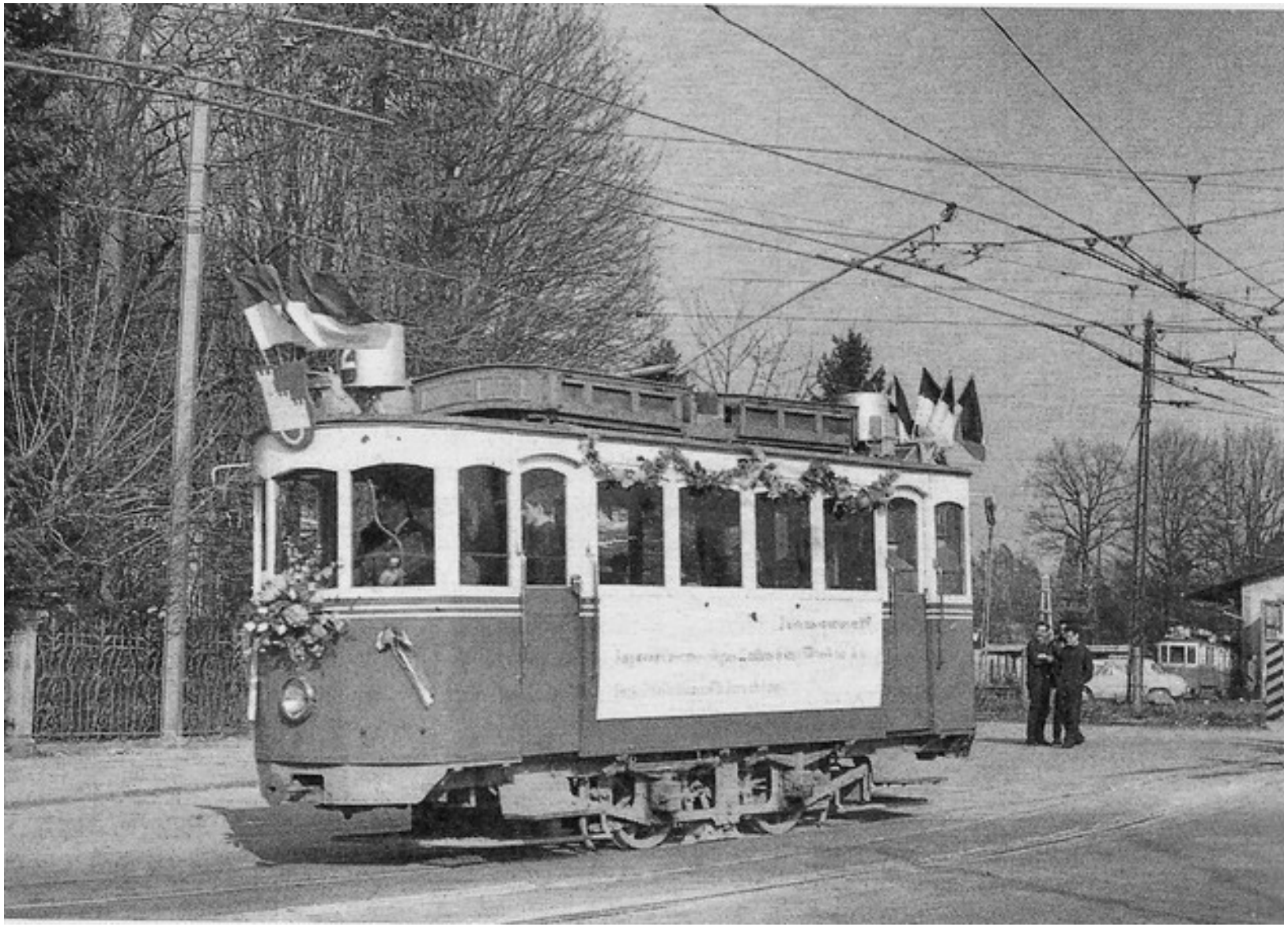
SUZE



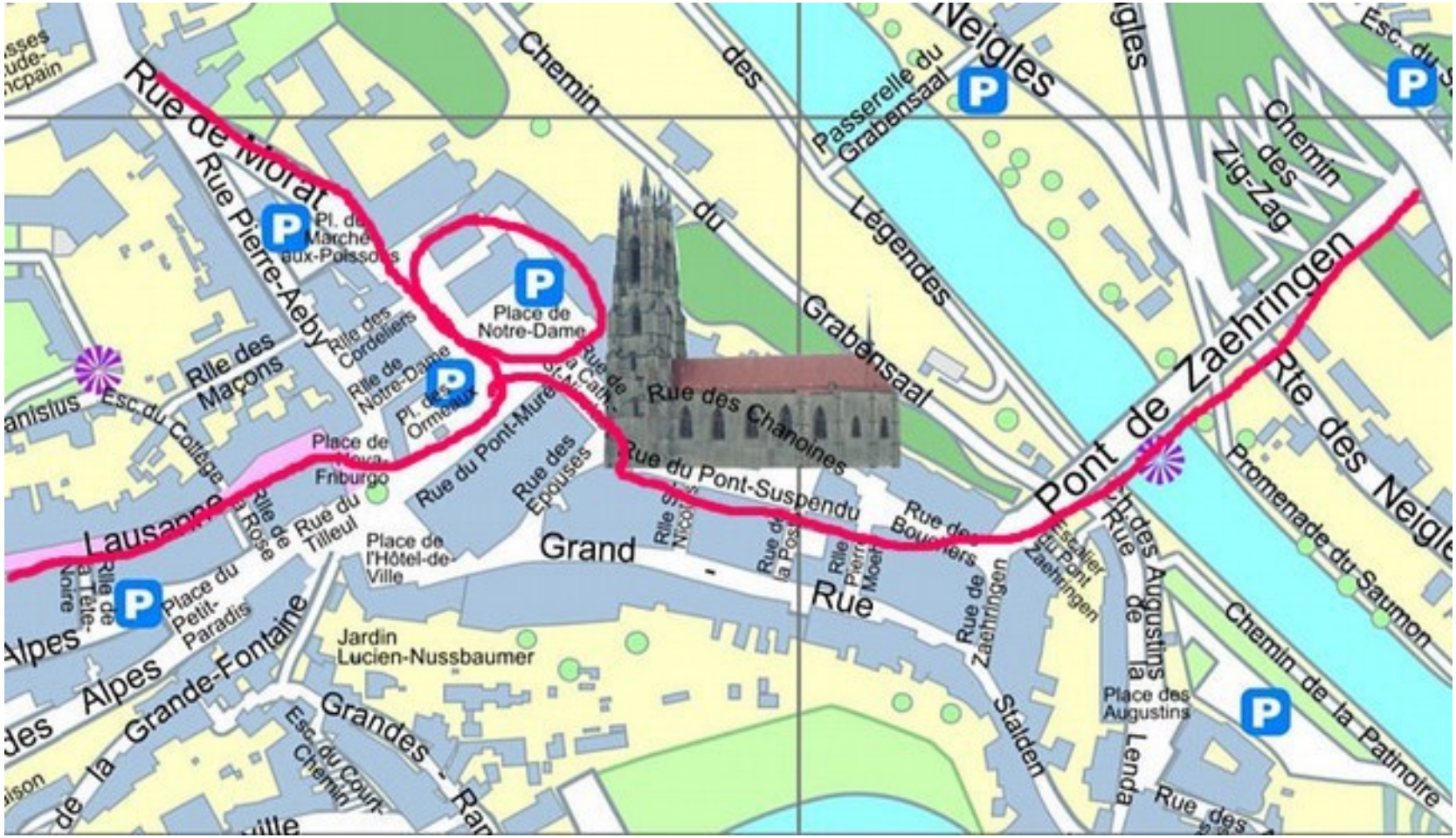
Les motrices 1 et 7 partent sur un truck CFF pour Bulle.

La n° 6 rejoint le nouveau dépôt de Chandolan sur camion.



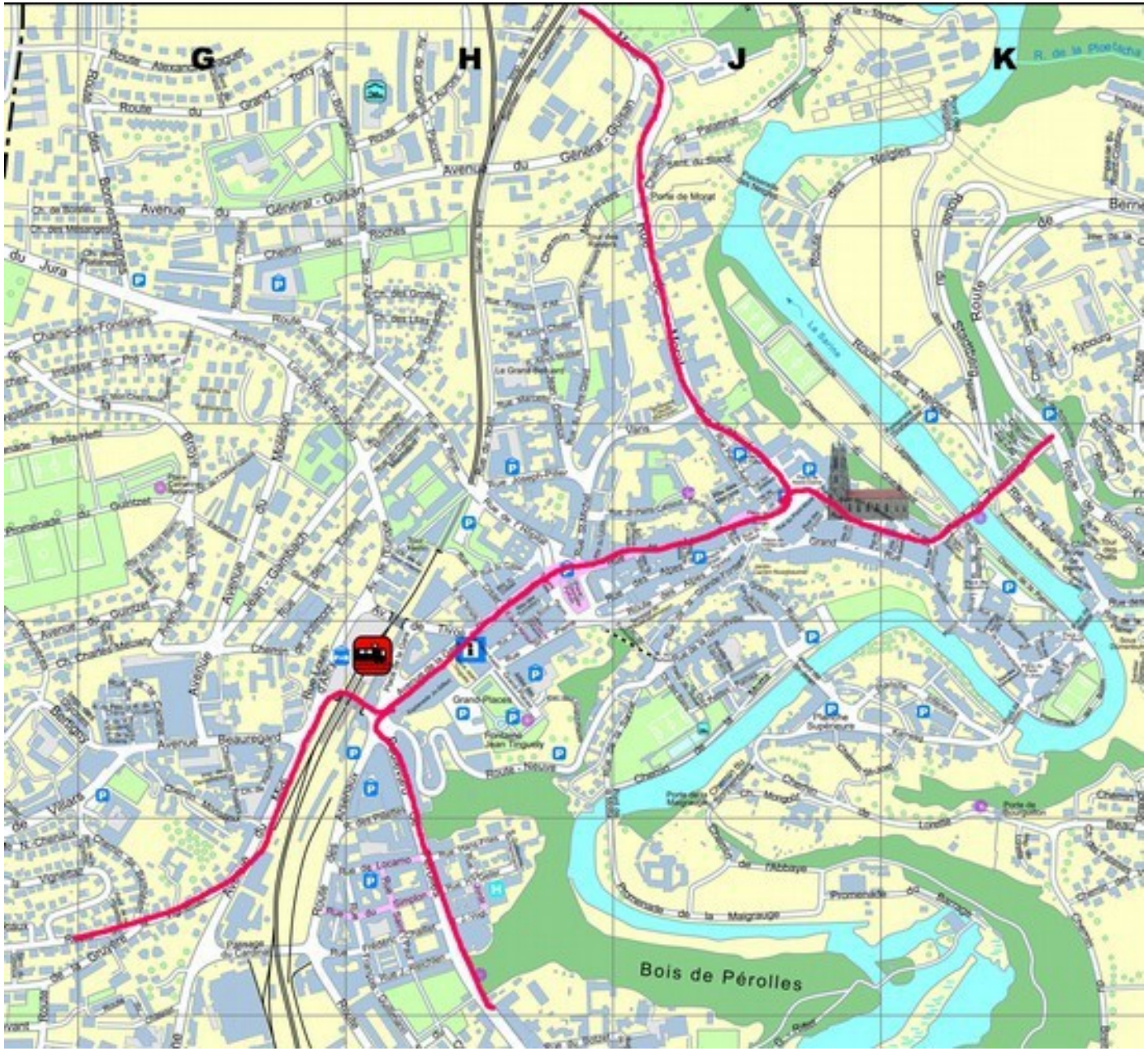


31 mars 1965, le dernier tram de Fribourg



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 Pérolles et en direction du pont suspendu (actuel pont de Zaehringen) et porte de Morat.



Après avoir franchi 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 constituait 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 Berne.

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