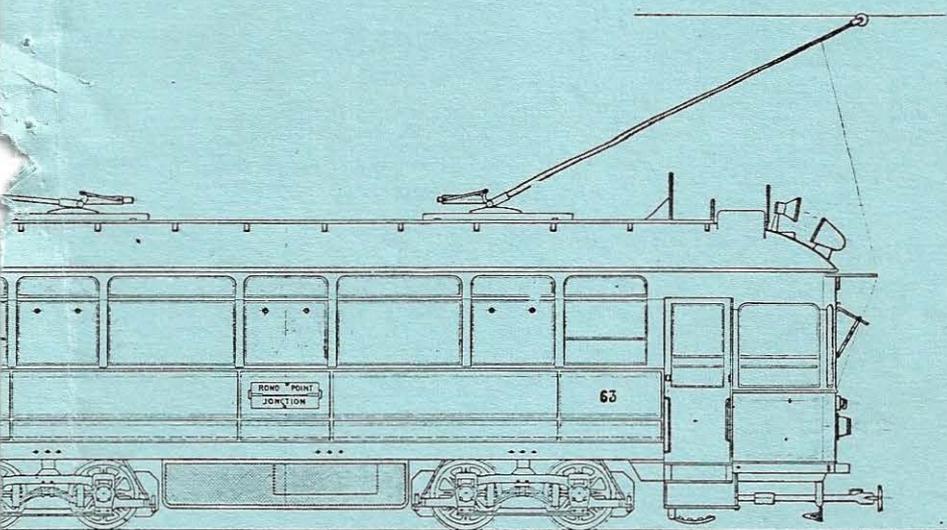


BULLETIN AGMT



N° 3

12.74

BULLETIN A G M T No 3

Décembre 1974

Organe de liaison entre les membres de
l'Association Genevoise du Musée des
Tramways

Les avis exprimés dans ce bulletin n'engagent
que leurs auteurs. Reproduction autorisée
avec indication de la source.

* * * *

Au sommaire :

- Billet du Président
- Propos liminaires
- Les véhicules CGTE au cours du siècle...
- Questionnez, on vous répondra !
- Visite au TMZ
- Mini-potins

* * * *

Rank-Xerocopié à 100 exemplaires

BILLET DU PRESIDENT

Chers membres, chers amis,

Permettez moi de vous présenter mes voeux de bonheur et de joie pour 1975. Je ne peux dissocier ces voeux personnels de ceux que je formule pour notre association et pour la survie de notre tramway ! En effet, l'avenir est hélas sombre, car la CGTE poursuivant sa politique d'usure, n'a pas voulu accepter les diverses solutions de parcage proposées. Ainsi le convoi historique devrait quitter le réseau ou être démoli...

Je vous affirme cependant que je ferai tout pour éviter la démolition, et vous pouvez compter aussi sur le comité pour examiner toutes les solutions afin d'éviter ce massacre inconsidéré. Nous allons engager des pourparlers avec le Conseil d'Etat, et je vous informerai en temps utile des résultats obtenus. Je regrette amèrement que la CGTE n'ait pas voulu s'arranger avec nous; ceci est pour tout le comité une profonde déception. Mais ne nous avouons pas battus, et dans la voie que nous avons choisie, ce sera en fin de compte l'Etat qui imposera la solution qui lui paraîtra la meilleure. La CGTE, il faut le rappeler, n'existerait pas sans le soutien des contribuables qui rend possible le comblement des déficits et l'achat de matériel. C'est pourquoi, si le Conseil d'Etat est séduit par notre but de conservation d'une rame de tramway historique à Genève, les choses devraient s'arranger. L'exemple de la barque du Léman "Neptune" est là pour nous encourager; ce bateau a été restauré avec la participation de fonds provenant du budget de l'Etat pour la restauration des bâtiments historiques. Sans aller jusque là, je suis d'avis que la CGTE, si le convoi peut rester sur le réseau, pourrait aussi l'entretenir et le restaurer; les membres de notre association ont, il est vrai, beaucoup de bonne volonté, mais ils ne disposent

pas des installations adéquates pour les gros travaux. Dans d'autres villes suisses, les compagnies de transports, non contentes d'offrir un abri aux tramways des musées roulants, les restaurent et les entretiennent avec le plus grand soin. Genève sera-t'elle l'exception ? Non, et notre lutte ira jusqu'au bout, avec votre appui si précieux. Je vous engage à faire connaître l'AGMT autour de vous, à recruter des membres afin que nous soyions encore plus fort à l'avenir, pour développer nos actions et garder à Genève ce témoin d'une époque qui a été marquée par le grand réseau ferré urbain de la CGTE qui comprenait 15 lignes sillonnant tout le canton.

En vous réitérant mes vœux, je formule l'espoir d'une solution pour notre tramway et vous adresse mes plus chaleureuses salutations.

Le Président :

Stéphane GOLAY

* * * *

PROPOS LIMINAIRES

Voici avec quelque retard le second et dernier Bulletin de l'année 1974. Nous continuons dans la voie que nous nous sommes tracée avec le Bulletin de septembre; nous l'avons enrichi de quelques croquis et photos afin de le rendre plus attrayant. Nous n'envisageons cependant pas la parution d'un organe de luxe, sur papier glacé et riche en photos; nous voulons en rester au trait d'union entre les amis des tramways de Genève, et désirons leur apporter des éléments historiques et d'actualité, et les informer de l'activité et des problèmes de l'AGMT.

Le rédacteur espère toujours recevoir la collaboration de l'un ou l'autre de nos membres, sous la forme d'un papier à publier dans un prochain numéro. Déjà certains jouent le jeu du "Questionnez, on vous répondra !", qui continue d'ailleurs; nous espérons que des stylos sont déjà en action pour nous rapporter des souvenirs de jeunesse du réseau genevois, ou l'histoire de l'une ou l'autre des nombreuses faces des transports urbains à Genève, ou ailleurs...

ER

* * * * *

LES VEHICULES CGTE

AU COURS DU SIECLE...

Dans notre précédent Bulletin nous vous présentions, sous la plume de notre archiviste Roland Kallamann, les deux véhicules préservés par l'AGMT. Nous vous proposons aujourd'hui de continuer cette rétrospective, et de découvrir au cours des Bulletins à venir les divers véhicules ferroviaires acquis par la CGTE au cours de ce siècle.

Nous avons vu que la mise à l'écartement métrique du réseau TS et l'électrification des lignes VE allaient contraindre la nouvelle CGTE à acquérir près de 100 motrices en deux ans. Comme il fallait disposer le plus rapidement possible des 45 motrices à deux essieux et des 50 à quatre essieux, la Compagnie s'était vue contrainte de commander ces véhicules auprès de plusieurs maisons. Jusqu'en 1920, 52 nouveaux véhicules-moteurs vinrent encore compléter le parc, puis tout élan de renouvellement fut stoppé jusqu'à l'acquisition des motrices normalisées en 1950.

Le besoin en remorques était moindre, car on put continuer d'utiliser le matériel des TS et de la VE. Entre 1904 et 1906, une première série de 10 remorques à 4 essieux entre en service, et une seconde série de 10 remorques suit en 1920. Enfin 10 remorques à deux essieux commencèrent à circuler en 1908.

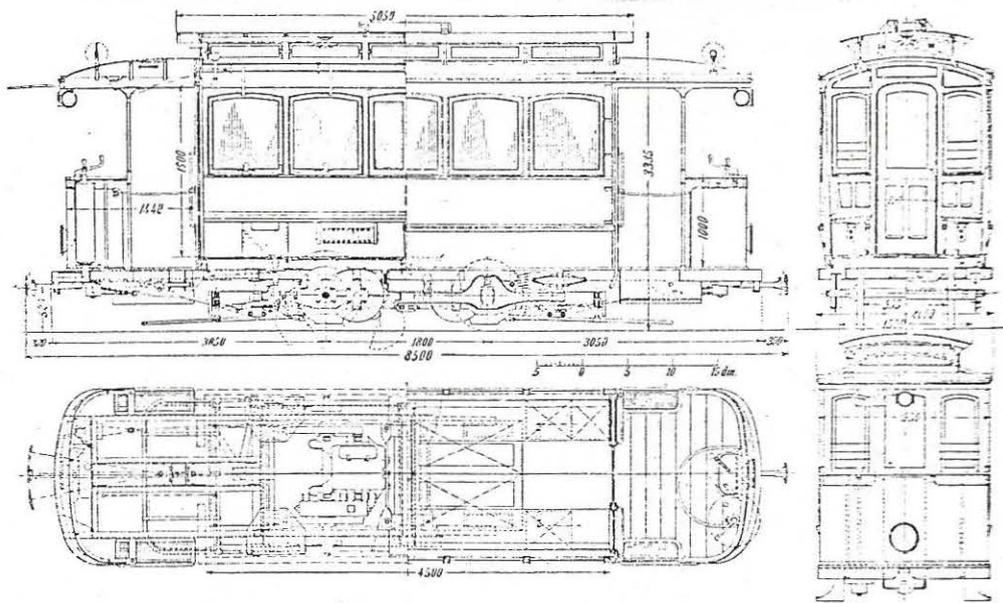
La livrée des véhicules était jaune à l'origine; le

numéro de la voiture et le nom de la compagnie formaient une ellipse. En 1905 le jaune, qui avait été vraisemblablement repris des TS, laissa place au vert : un vert clair pour le haut du véhicule, et un vert-olive pour la partie inférieure de la caisse. Un réseau de filets décorait le tout. L'ellipse se mua en un monogramme CGTE où les quatre lettres s'entrelaçaient. Les véhicules restèrent ainsi peints jusqu'en 1940, toutefois les filets furent simplifiés et le monogramme délaissé. Les véhicules eurent désormais droit à un vert foncé légèrement olive pour le bas, et à un ivoire pour le haut. Un nouveau sigle plus simple fut créé : le C qui entourait les trois autres lettres. Le temps passant, une nouvelle livrée était souhaitable; en 1957, après plusieurs essais, c'est un rouge vermillon et un ivoire qui remportèrent tous les suffrages. Les nouveaux véhicules "coq de roche" furent bien accueillis, ils devenaient ainsi plus visibles dans la circulation croissante. Par la même occasion, la compagnie apposait un nouveau sigle sur ces véhicules, très simple mais d'un graphisme moderne.

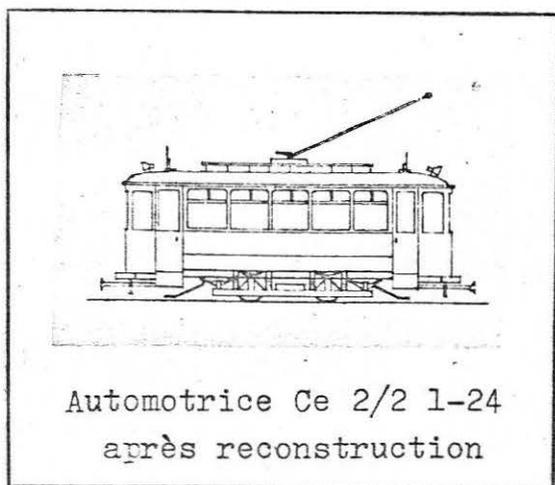
Plusieurs essais de coloris furent tentés : en 1931 la cantine Xe 2/2 611 fut peinte en bleu et blanc, de même que les autobus de 1938 à 1950. La Be 4/4 704 reçut une livrée rouge foncé et gris lors des essais pour le futur "coq de roche", mais ces couleurs élégantes sur le dessin se révélèrent tristes et inesthétiques sur le véhicule.

L'attelage automatique +GF+ fut introduit pour le matériel normalisé, mais les autres véhicules conservèrent l'attelage central manuel hérité des compagnies précédentes.

Le pantographe détrôna le trolley en 1950 lors de



Ce 2/2 1 à 25, état d'origine



l'arrivée du nouveau matériel. Déjà vers 1930 on avait remplacé la roulette de la perche par un frotteur afin de diminuer les parasites radio-phoniques. Des considérations pécuniaires avaient empêché l'introduction du pantographe à ce moment-là.

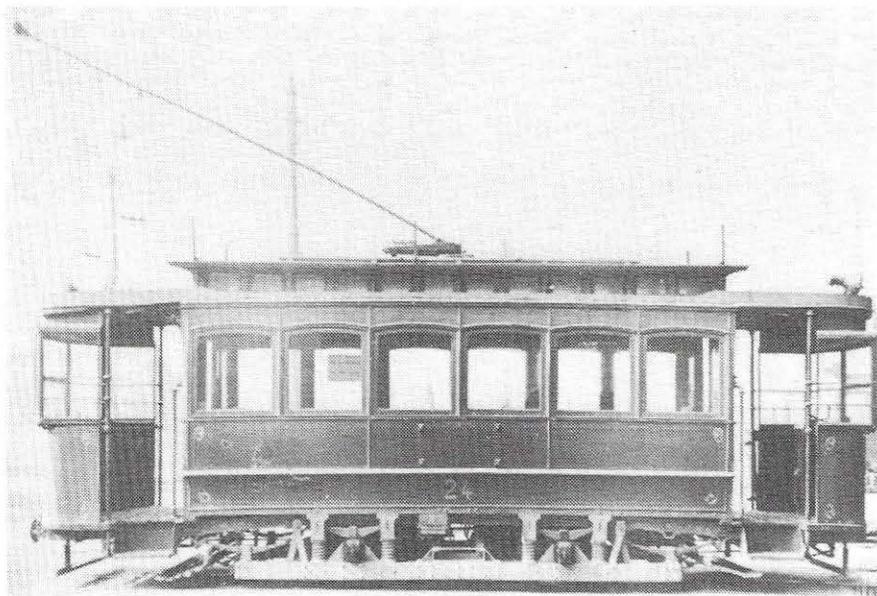
Les phares des automotrices furent modifiés à plusieurs reprises; à l'origine, en 1902, un phare placé au bas de la paroi frontale suffisait. En 1908, il fut remplacé par deux autres sur le toit; le trafic automobile ayant augmenté dans de larges proportions, on réintroduisit en 1934 une troisième lanterne de couleur orange, qui servait plus à signaler le véhicule qu'à éclairer la voie. Durant la seconde guerre mondiale, les phares furent munis de lamelles dirigeant la lumière vers le sol, en raison de l'obscurcissement obligatoire.

Pour les lignes urbaines, des voitures à deux essieux sont les mieux adaptées; c'était du moins l'opinion des spécialistes en 1900, et c'est pourquoi la CGTE commanda trois séries de ces automotrices.

Motrices Ce 2/2 1 à 25

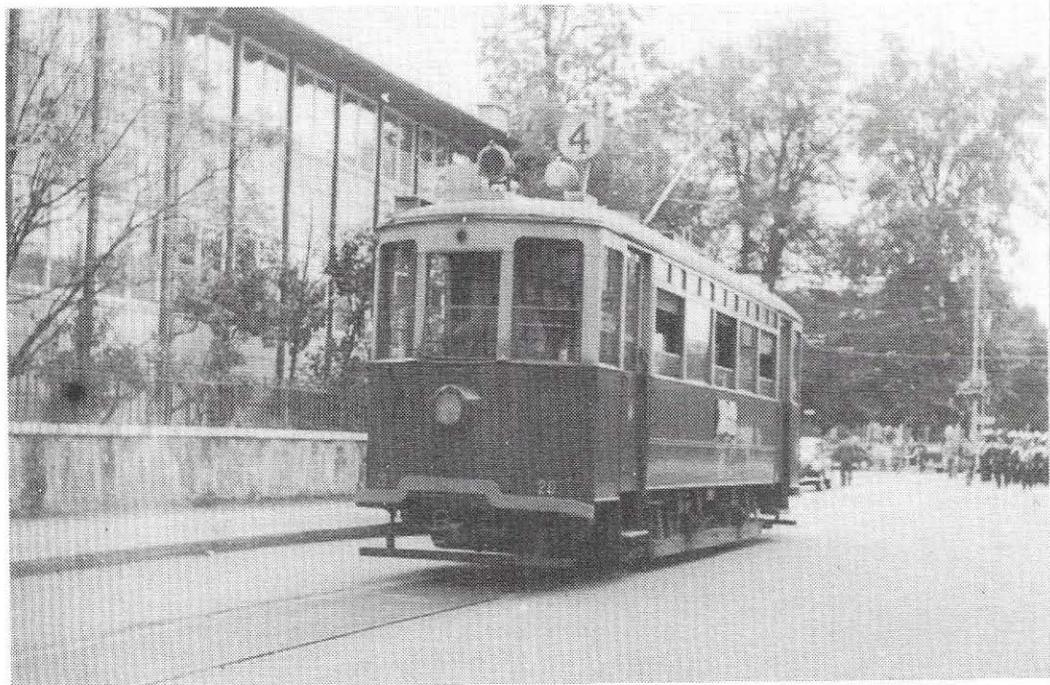
Ces voitures furent mises en service en 1901; les plateformes étaient entièrement ouvertes et la caisse était du type courant à l'époque, avec lanterneaux. La partie mécanique fut construite par la fabrique Herbrand à Cologne et l'Algemeine Elektrizitätsgesellschaft (AEG) fournit la partie électrique.

Ces voitures eurent de très nombreux défauts, tant d'ordre mécanique qu'électrique, à savoir les moteurs, les résistances de démarrage, les câbles, le frein à main, la caisse. Au cours des ans, il fut



Motrice Ce 2/2 24, caisse d'origine après vitrage en 1911

(Coll SCHETTY)



Motrice Ce 2/2 20, état après reconstruction de la caisse

(Photo C. SCHNABEL)

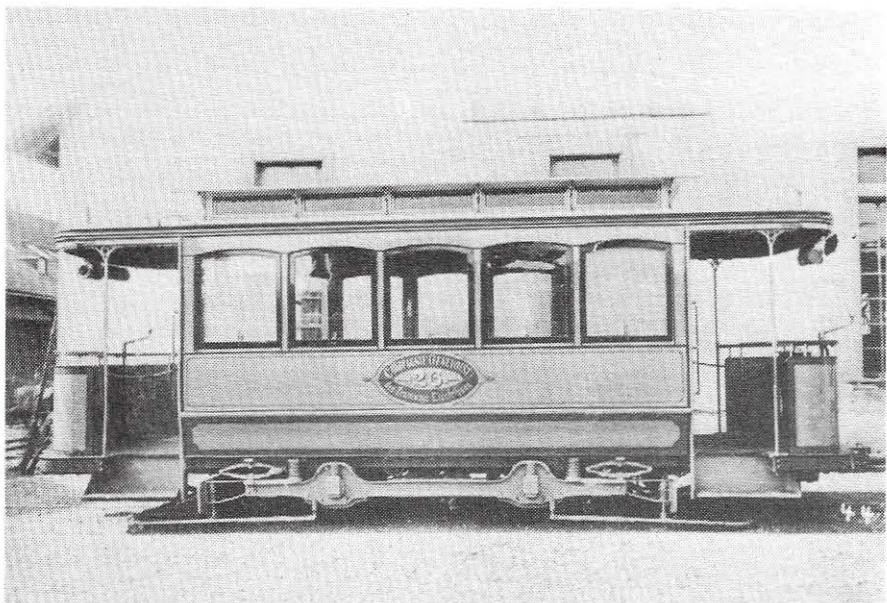
possible de remédier à ces inconvénients. On perfectionna aussi les voitures : en 1909 elles reçurent, de même que tous les autres motrices du parc, un chasse-corps automatique; la CGTE fut l'une des premières compagnies à introduire ce perfectionnement en Suisse. C'est en 1911 que furent vitrées les plateformes, qui restèrent toutefois sans portes.

Entre 1927 et 1930 la CGTE reconstruisit entièrement la caisse sur le même châssis encore en bon état; les plateformes furent fermées par des portes coulissantes. Diverses améliorations furent apportées à cette occasion : éclairage électrique en remplacement du pétrole, remplacement de l'équipement électrique d'origine par un équipement Westinghouse prélevé sur des automotrices de la série 26-45, démolies en partie, chauffage par récupération de la chaleur émise par les résistances. Comme les moteurs Westinghouse T 46 étaient aussi sujets à de fréquentes pannes, la CGTE les remplaça déjà dès 1936 par des moteurs AEG KB 300 (provenant de la série 50-54 et 60-69) sur quinze des vingt-quatre voitures.

Signalons que la Ce 2/2 6, qui fut le prototype de transformation, et qui n'a pas reçu toutes les améliorations, fut modifiée en véhicule-cantine Xe 2/2 611. Nous en parlerons plus loin. En 1952, les automotrices 2, 5, 10, 20, 23 furent déclassées en Xe 2/2 et reçurent les numéros 609'', 687'', 688'', 691'' et 692''.

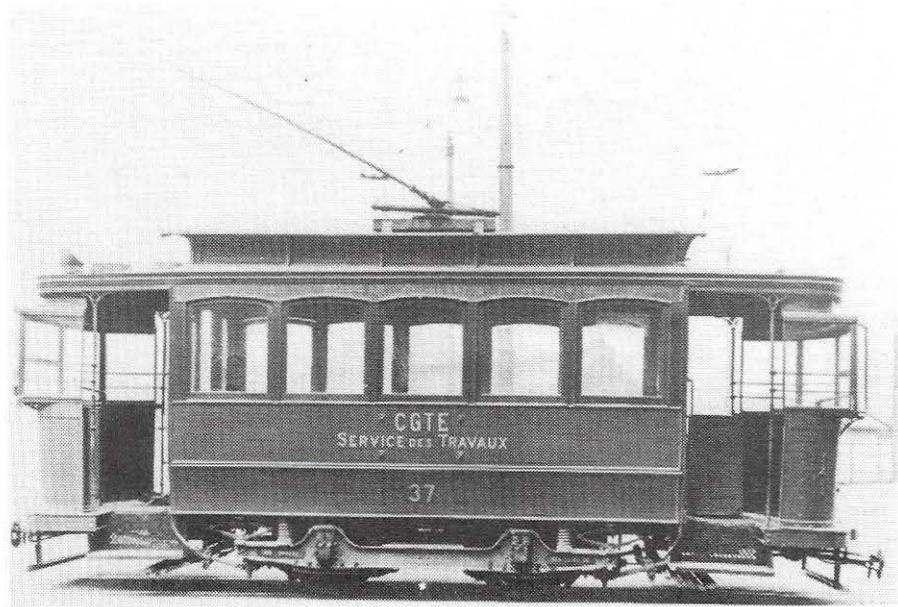
Affectation normale :

1901 - 1950 ligne 1 (dès 1920, service de renfort)
 1901 - 1946 ligne 3
 1901 - 1950 ligne 4
 1901 - 1950 ligne 5



Motrice Ce 2/2 26, état d'origine à la mise en service

(Coll SCHETTY)



Motrice Ce 2/2 37 après vitrage des plateformes et mutation au Service des Travaux

(Coll SCHETTY)

Démolition :

1950	611
1951	1, 3, 4, 6 à 9, 11 à 19, 21, 22, 24
1956	687'', 692 ''
1958	609'', 691''
1959	688''

Motrices Ce 2/2 26 à 45 ("Danseuses")

Cette série fut livrée en 1900 et 1901 et construite par SIG pour la partie mécanique, et Westinghouse pour la partie électrique. Elle se distingue de la précédente par le fait qu'elle ne possède que cinq fenêtres au lieu de six. L'empattement de 1,8 mètres seulement et une suspension double donnèrent le surnom de "danseuses" à ces voitures, car lorsqu'elles circulaient sur une voie imparfaite, elles commençaient à osciller désagréablement. Ces défauts les réduisirent peu à peu, dès la livraison du nouveau matériel en 1920, au service de la réserve. En 1934, quatre furent reconstruites pour le service de la voie et numérotées Xe 2/2 683 à 686 (ex-numéros 37, 38, 39, 43). La Ce 2/2 42 fut modifiée en voiture-publicité vers 1930. Les Ce 2/2 26, 33, 44 et 45 furent désignées dès 1930 en Xe 2/2 681', 682', 687', 688'.

Utilisation :

Exclusivement sur les lignes urbaines, surtout les lignes 3 et 4.

Démolition :

1930	27 à 32, 34 à 36, 41
1931	40
1950	42, 682'
1952	687', 688'
1957	681'

(à suivre)

* * * * *

QUESTIONNEZ,**ON VOUS REPONDRA !**

Nous vous avons proposé cette rubrique dans notre dernier Bulletin; les premières questions ne se sont pas faites attendre, et nos "spécialistes" se sont mis à l'ouvrage.

Nous restons à votre disposition pour toutes questions sur les transports urbains de Genève, et tenterons de satisfaire votre curiosité. Une simple lettre à l'adresse de notre Président, ou du Secrétaire, suffit.

Un de nos membres, Monsieur J.D. DUPRAZ, a joué le jeu en nous envoyant plusieurs questions bien précises sur le matériel roulant de la CGTE et de ses précurseurs. Notre archiviste répond aujourd'hui à cinq questions, et continuera dans un numéro ultérieur.

Question : Qu'est devenue la motrice CGTE no 25 ?
La 6' étant devenue voiture-cantine en 1931, la 25 aurait-elle repris le no 6'' pour "boucher le trou" ?

Réponse : Dans les années 1927 à 1930, la CGTE reconstruisit entièrement la caisse sur le châssis des automotrices Ce 2/2 1' à 25'. Le numéro 6 n'ayant pas subi toutes les modifications (c'était un prototype), il devint automotrice-cantine Xe 2/2 611, et fut démolé en 1950. Nous n'avons aucune preuve que la 25' fut renumérotée en 6''; il n'est pas exclu que lors de la transformation le numéro ancien ne fut pas repris.

Question : Même question pour la motrice no 106 qui ne figurait déjà plus à l'inventaire CGTE de 1931 (Bulletin CGTE no 3). S'agissait-il d'une "grande cent" ? A ce propos, en quelle année les motrices 102 et 104 ont-elles été démolies ?

Réponse : La motrice Ce 2/2 106 est une machine d'origine américaine que la CGTE prit à l'essai et acquit quatre années plus tard. Ce véhicule ressemblait extérieurement aux Ce 2/2 1-25 lors de leur livraison. Comme la 106 ne donnait pas satisfaction, elle fut transformée en remorque C2i 251'' en 1921. Elle s'avéra trop lourde et fut démolie en 1941. Les motrices 102 et 104 ont été démolies en 1952; elles furent les deux dernières représentantes de la série des "grandes cents".

Question : Savez-vous si des motrices de la série 122 à 131 ont circulé sur le réseau de Cannes après l'incendie qui ravagea en mars 1924 le dépôt des tramways de cette ville (sources Jean Robert et Jean Arrivetz) ?

Réponse : Il est exact que des véhicules genevois ont circulé à Cannes durant un an environ, mais il s'agissait de "petites cents" de la série 107-121. En effet le réseau de Cannes se trouvait dans une triste situation à l'aube du 23 mars 1924 : 25 motrices sur 31 et 12 remorques sur 16 étaient restées dans les flammes. Plusieurs réseaux vinrent au secours de l'entreprise méditerranéenne : Nice avec 10 motrices, Melun avec 4 motrices, Fontainebleau avec des remorques, Genève et Boulogne avec des motrices, et Pau avec des balladeuses (sources "Histoire des Transports dans les villes de France" de J. Robert)

Question : A quelle date les tracteurs no 153 à 155 ont-ils passé au service voyageurs ?

Réponse : En 1932, trois tracteurs (les nos 153 à 155) furent modifiés, afin de les rendre plus attrayant pour les voyageurs qui, auparavant, avaient plus l'impression de se trouver dans un wagon à marchandises que dans une voiture à voyageurs !

Question : Connait-on l'histoire exacte et le nombre des automotrices CGTE ex-St Etienne, et ex-Nancy, et des six remorques ex-St Etienne ? Selon Jean Robert, ce sont six motrices qui auraient été achetées par la CGTE en 1933, numérotées 166 à 171. On sait que la 166 a été démolie le 6.4.37 et la 167 le 7.6.56; mais les autres ? Selon d'autres sources (M. DELAPRAZ), il n'y aurait eu que quatre motrices St Etienne (nos 166 à 169).

Réponse : Nous avons déjà été étonné à la lecture du no 104 de la revue "Chemins de fer Régionaux et Urbains" de la FACS, lorsque Jean Robert, dans un excellent article sur les transferts de tramways en France, signalait que St Etienne avait réussi vers 1925 à vendre à Genève six motrices ex-Nancy. Nous avons en effet toujours entendu parler de deux motrices, acquises par la CGTE en 1932, et qui reçurent les numéros 166 et 167; tous les documents ne mentionnent que ces deux véhicules. Nous avons été heureux de constater que dans son dernier ouvrage, "Histoire des Transports dans les Villes de France" (1974), Jean Robert rectifie le tir et ne parle plus que de deux véhicules ayant passé de St Etienne à Genève. Six exemplaires de ces lourdes motrices à bogies et plate-forme centrale sont commandés à Lorraine-Dietrich par la Compagnie des Tramways Suburbains de Nancy, et mis en service en 1910. A la suite d'une modernisation, ces véhicules, à voie nor-

male, sont vendus vers 1924 au réseau de St Etienne qui les adapte à la voie métrique. Ces six véhicules ne rouleront pratiquement jamais, et les CFVE arriveront à en vendre deux exemplaires à la CGTE en 1932. Les quatre autres véhicules furent vraisemblablement ferrailés, mais ne quittèrent en aucun cas St Etienne pour Genève. Les 166 et 167 avaient une caisse en bois recouverte de lattes vernies en rouge foncé; après avoir reçu les indispensables adaptations à la Jonction, ces deux véhicules furent mis en service sur la ligne 15 (Quai de la Poste/Chancy). Ces automotrices n'étaient pas adaptées au réseau genevois et la CGTE les retira dès 1938 du service, nonobstant le manque aigu de véhicules-moteurs.

Les six remorques de St Etienne furent construites en 1910 chez Lorraine-Dietrich et arrivèrent en 1933 à Genève, où elles prirent les nos 211'' à 216''. La série est démolie en 1956.

(à suivre)

* * * * *

VISITE AU TMZ

Lors de sa fondation, l'AGMT n'innovait rien; en effet depuis plusieurs années Zurich avait le privilège, non seulement de bénéficier d'un réseau ferré urbain particulièrement dense, desservi par un matériel roulant moderne, mais encore de compter une association d'amateurs de l'histoire des transports urbains de leur cité, le Tram Museum Zurich.

Plusieurs membres AGMT savaient, pour l'avoir lu, ou entendu de la bouche d'amateurs revenant des bords de la Limmat, que ce TMZ effectuait du tout bon travail, grâce au dévouement de ses membres, mais surtout grâce à la bienveillance et à la collaboration des VBZ.

Il fallait donc voir ceci sur place, et à la suite d'un échange de correspondance entre les deux associations, le TMZ nous avisait qu'il accueillerait volontiers l'AGMT lors de sa journée "Portes ouvertes" du dimanche 26 août 1974.

Malheureusement la période des vacances, et aussi le fait que nous ayons été informés relativement tard de la date de cette manifestation, n'ont pas permis à notre circulaire d'attirer de nombreux membres.

Dimanche 26 août, huit membres AGMT se retrouvent à Cornavin pour le train de 0650 heures; quatre "vaudois" viennent à Lausanne étoffer nos rangs.

A l'arrivée à Zurich, le tram 3 nous mène rapidement au dépôt de Kalkbreite, ancien bâtiment délaissé par

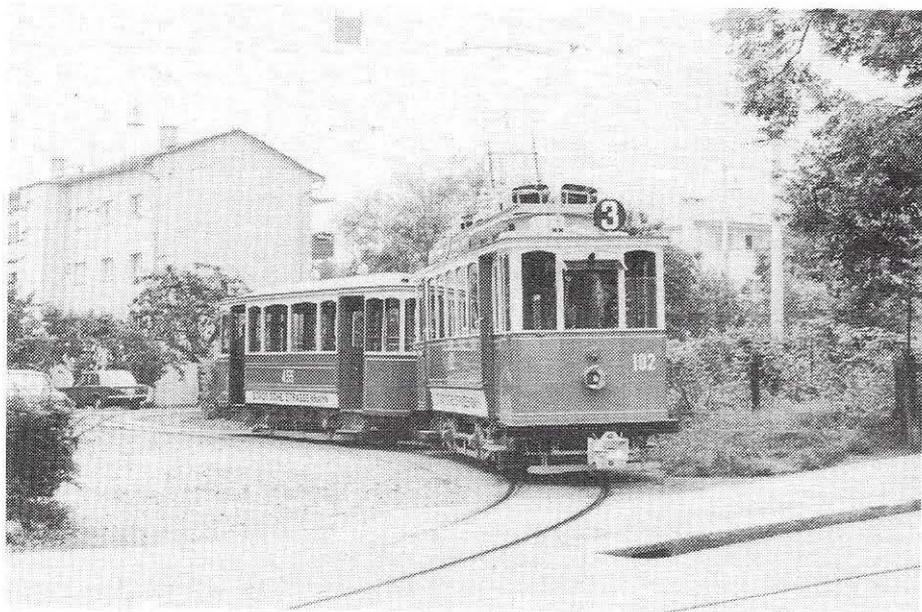
le matériel moderne au profit du grand dépôt voisin de Wiedikon.

Un impressionnant alignement de Be 2/2 et de chasse-neige nous accueille; l'état irréprochable de ce matériel de service incite nos photographes aux premières prises de vues. Le détachement AGMT est tout de suite salué en français par un sympathique représentant du TMZ qui nous présente les véhicules exposés sur les voies extérieures du dépôt, puis à l'intérieur de celui-ci.

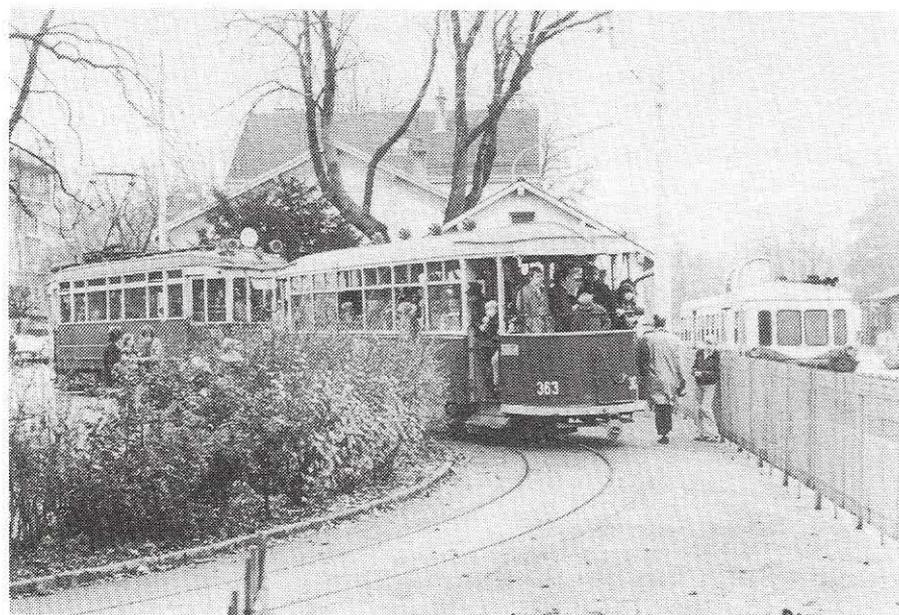
Dans le dépôt, cotoyant les véhicules de service des VBZ et le "Märli-Tram" attendant avec patience le mois de décembre, une plate-forme centrale en plein travail de restauration est remise. L'état de ce véhicule et des parties démontées témoigne du sérieux apporté à ces travaux par le TMZ et les VBZ; l'an prochain, c'est un véhicule quasi-neuf qui reprendra le rail à l'occasion des sorties du TMZ.

A notre sortie du dépôt, nous assistons à l'arrivée de la composition Be 2/2 176 + B2 626, portant les indicateurs de la ligne 5; de ces deux véhicules sort tout un groupe de voyageurs enthousiastes. En effet le TMZ, à l'occasion de cette journée "Portes ouvertes" ne s'est pas contenté d'un "show" sur les nombreuses voies du dépôt, mais offre également à ses visiteurs la possibilité de tester ces véhicules en service entre Kalkbreite et le terminus de la ligne 3, Albisrieden. Ainsi chacun a la possibilité, selon ses goûts, d'effectuer un voyage lui permettant de retrouver le langage du matériel à deux essieux, ou de se placer "en ligne", aux endroits "stratégiques" pour fixer le convoi sur sa pellicule.

Après avoir examiné de près les véhicules présentés, tous en état de marche :



Une composition historique du TMZ au terminus d'Albisrieden (Photo E. RAHM)



Rencontre du convoi AGMT avec un autorail SNCF le 17.11.74 (Photo E. RAHM)

- Be 2/2 93, avec indicateurs ligne 11
- Be 2/2 2, avec indicateurs ligne 14
- Be 2/2 102 + B2 455, avec indicateurs
ligne 3
- Be 2/2 176 + B2 626, avec indicateurs
ligne 5

nous ne pouvons que réitérer notre émerveillement en pensant au travail fourni pour remettre cette "flotte" dans un état pareil !

Mais nos hôtes n'ont pas fini de nous étonner, puisque l'on nous demande de choisir la composition avec laquelle on désire se rendre à Albisrieden ! Revenu de notre surprise, le choix se porte sur la Be 2/2 102 et la remorque B2 455, équipées des plaques de la ligne 3, sur laquelle on allait d'ailleurs circuler, ce qui permettra de jolies prises de vues aux croisements des convois réguliers; d'autre part, certains se souviennent que la remorque provient du réseau de Schaffhouse, bien que d'un modèle identique à celles qui ont circulé à Zurich.

La montée vers Albisrieden n'offre aucun problème à notre vaillant convoi; un arrêt de quelques minutes au terminus, caché dans les jardinets, permet de trouver encore quelques angles inédits. Au retour à Kalkbreite, nous avons encore la surprise, alors que certains faisaient leurs emplettes de brochures et cartes postales au stand TMZ, d'assister à l'arrivée du tram en or ("De goldig Schüttelbächer") de la ligne 6 qui revenait au dépôt après une course spéciale; ce véhicule "folklorique" n'a rien à voir avec le TMZ, il est loué par les VBZ à des groupes qui en font la demande.

Les douze coups de midi ont déjà retenti depuis un bout de temps, et notre groupe se déplace, par le rail toujours, en direction de la Bahnhofstrasse pour y prendre un léger repas et retrouver des forces pour l'après-midi.

Nous avons en effet programmé la visite d'un transport urbain moderne, le nouveau chemin de fer à crémaillère du Dolder qui a remplacé en automne 1973 l'ancien funiculaire, ouvert en 1895 et fermé en 1972; à l'occasion de cette reconstruction, la ligne a été prolongée de l'Hôtel Waldhaus (km 0,8) au Dolder (km 1,3).

Après une "marche d'approche" jusqu'au Römerhof avec le tram 3, chacun, après avoir glissé 80 centimes dans un automate (eh oui, même un chemin de fer à crémaillère peut être contaminé par l'automation de la perception !) peut apprécier le confort des véhicules Bhe 1/2 livrés par SLM, BBC et Gangloff, et le soin apporté à l'établissement de la ligne, des stations et des installations de sécurité.

Redescendu au Römerhof, le tram 8 nous conduit directement à la gare de Selnau, point de départ des deux lignes du SZU, l'une à voie normale et courant CFF conduisant à travers le Sihltal jusqu'à Sihlbrugg, l'autre à voie normale également, mais avec courant continu 1200 V, grimpant au sommet de l'Uetliberg, petit Salève des Zurichois, d'où l'on jouit d'un panorama de toute beauté sur l'agglomération. Cette ligne de 8 km a la particularité de grimper des rampes de 70 ‰ en simple adhérence; d'autre part le tronçon commun avec la ligne du Sihltal entre Selnau et Giesshubel a contraint l'Uetliberg à capter le courant par un pantographe décentré, ce qui ne manque pas de donner, de face, une curieuse coupe aux véhicules.

A l'arrivée à l'Uetliberg, les plus sportifs n'hésitent

pas à gravir les derniers mètres conduisant au sommet, alors que leurs collègues, blasés, les attendent devant une bière au Buffet de la Gare. A la descente, la cohorte AGMT quitte le train à la halte de Triemli afin de rejoindre à son terminus une composition Be4/6 + Be4/6 de la ligne 14, qui allait nous ramener en direction de la Gare Centrale. L'horaire nous le permettant, nous nous accordons encore un petit détour jusqu'à Kirche Fluntern en empruntant les lignes 5 et 6.

La doublure du train de 1800 heures, formée intégralement de voitures lourdes SNCF, allait nous permettre de traverser la Suisse, bercé par la douce mélodie d'un "plat" et par l'insonorisation de ce délicieux matériel (presque) d'un autre siècle, qui mériterait d'enrichir la collection de l'AGMT !

* * * * *

MINI - POTINS

De nouvelles livrées à la CGTE...

Depuis plus d'un an, l'UST (Union Suisse des Entreprises de Transport) préconise une couleur unifiée pour les véhicules des transports publics urbains de Suisse, afin de les rendre mieux reconnaissables des usagers et des automobilistes. En effet, depuis début 1974, un nouvel article de la LCR accorde la priorité aux véhicules des transports publics au sortir des arrêts; encore convient-il que ces véhicules soient distincts des autres véhicules circulant dans le trafic (autocars privés...). Une unification dans le cadre helvétique éviterait ainsi des erreurs de la part d'automobilistes se rendant dans d'autres villes; la tâche de l'usager serait également facilitée lorsqu'il veut emprunter un transport public dans une autre cité.

Reste à savoir si tous les réseaux accepteront aussi facilement d'abandonner leur couleur actuelle, qui souvent fait partie du "folklore" (Zurich avec son célèbre bleu et crème, Bâle avec son vert, etc...) !

Un premier essai eu lieu à Berne, sur le trolleybus articulé No 29, lequel a reçu une livrée jaune canari avec une large bande noire sous les fenêtres, le tout rehaussé par les armes de la ville. Cette couleur, assez surprenante, même si elle rendait le véhicule particulièrement voyant, ne déclencha pas l'enthousiasme des citoyens. D'autres essais, sur des autobus articulés, eurent lieu avec un orange métallisé. Finalement,

c'est la couleur adoptée pour les nouveaux véhicules ferroviaires de la communauté SZB/VBW, mis en service en mai 1974, couleur qui a également été appliquée sur un autobus Mercedes type VöV, qui l'emporta. Il s'agit d'un orange lumineux, coupé au dessous des fenêtres par une large bande ivoire.

Suivant ces recommandations, la CGTE sortait début décembre la motrice Be 4/4 715 avec cette nouvelle livrée, surprenante au premier abord, mais assez gaie il faut le dire, pour autant que le véhicule soit correctement entretenu, sinon le véhicule aurait assez vite l'aspect d'un véhicule de service ! Il nous semble cependant que le véhicule serait plus harmonieux si les portes étaient entièrement peintes en ivoire, comme la bande latérale (c'est d'ailleurs de qui a été fait sur les véhicules SZB/VBW).

Pour l'instant, aucune remorque n'a encore reçu la nouvelle livrée, et la 715 offre un panachage assez curieux lorsqu'elle tracte une remorque "coq de roche". Du côté des véhicules routiers, le bus 950 a également reçu la nouvelle couleur "carotte"; ici également nous émettrons un avis personnel : les portes pourraient être entièrement peintes en ivoire, et la bande latérale supporterait d'être un peu plus large !

Freins...

Dans notre Bulletin de septembre, nous vous présentions nos deux véhicules et utilisons dans la description de leurs caractéristiques des abréviations quant aux types de freins. Voici la "clé" de ces abréviations :

- C : Frein électrique rhéostatique avec moteurs à autoexcitation
- Hs : Frein manuel à vis

- WDi : Frein à air comprimé Westinghouse
différentiel
- Y : Frein électrique à solénoïde alimenté
par courant de moteur

Circulations de nos véhicules...

Samedi 19 octobre : Location privée; Be 4/4 67 en solo. Haut-le-pied Jonction-Augustins; Augustins-Gare des Eaux Vives; stationnement sur voie de garage, collation à bord; retour aux Augustins, puis hlp Jonction . Wattman : M. Ranzoni.

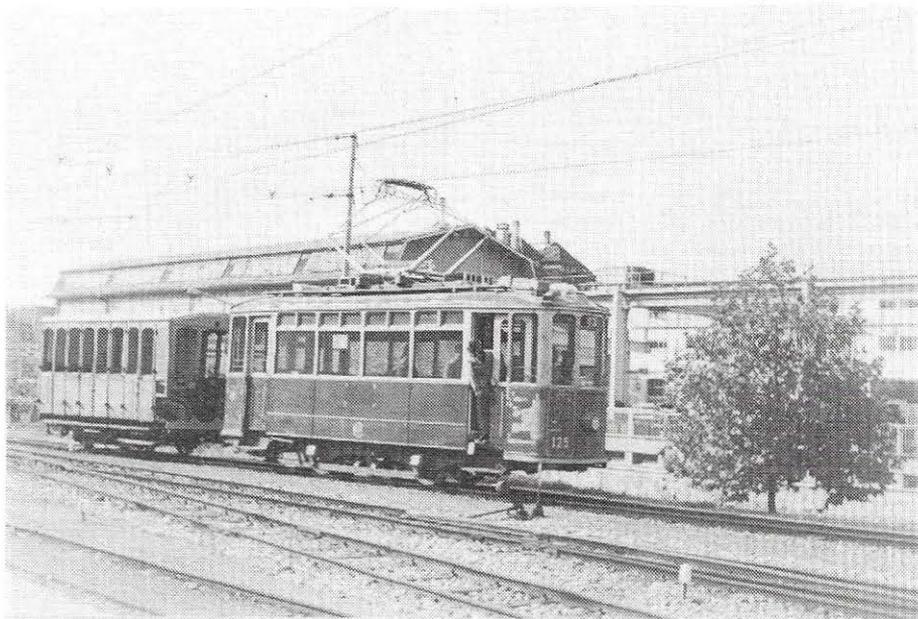
Samedi 10 novembre : Essais pour la course du 11.11; Be 4/4 67 en solo; Jonction-Augustins-Gare des Eaux Vives-Augustins-Jonction.

Dimanche 11 novembre : Course d'automne de l'AGMT. Be 4/4 67 + B4i 363; Jonction-Augustins-Chêne Bourg Gare-Rive-Gare des Eaux Vives-Carouge-Jonction. Cent quatre vingts passagers; wattman : M. Germond.

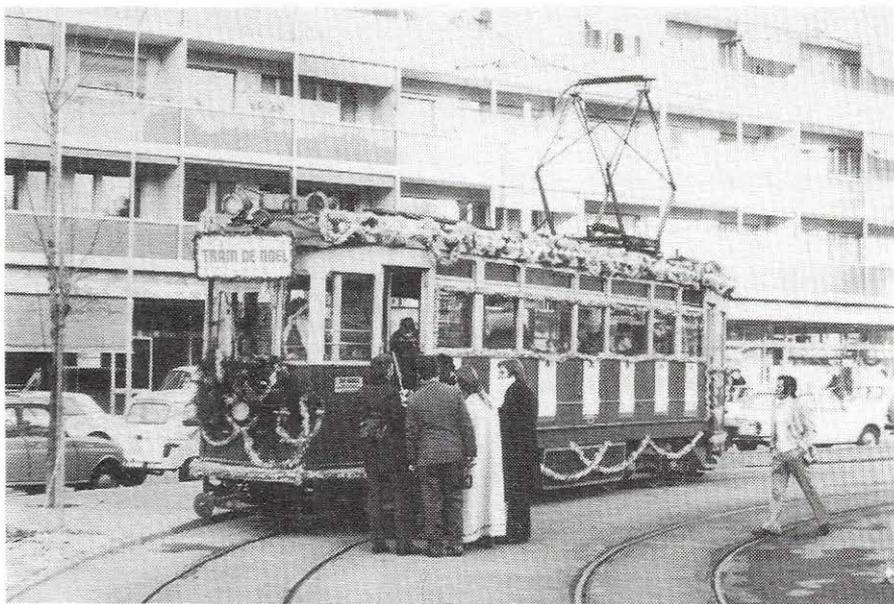
Du 16 au 24 décembre : "Tram de Noël" mis en marche par le Grand Passage. Be 4/4 67 en solo, décorée. Navette chaque jour (sauf dimanche) de 1400 à 1745 entre Molard-Augustins et Molard-Gare des Eaux Vives. Wattman : M. Ranzoni, dans un resplendissant "uniforme" de Père Noël !

Une motrice genevoise à deux essieux ressuscite...

En 1961, la compagnie du chemin de fer Martigny-Chatelard achetait à la CGTE la Be 2/2 125 (dite "Ceinture") dans le but de la transformer en motrice de service pour ses tronçons à adhérence. Elle devait remplacer la Xe 2/2 81 (ex-Limmattalstrassenbahn); les travaux de transformation débutèrent mais ne furent



La Be 2/2 125 à Vevey le 2.11.74; elle rejoint le BC par ses propres moyens
en tractant la B2 21 de l'AL (Photo G. HADORN)



Le "Tram de Noël" (Be 4/4 67) dans la boucle des Augustins (Photo E. RAHM)

jamais achevés.

Le MC a reçu dans le courant de l'automne plusieurs véhicules des VBZ : Xe 2/2 1905 et 1906, Be 2/2 1017 et 1019; ces véhicules, mieux adaptés, seront utilisés comme véhicules de service, et la Be 2/2 125 devenue inutile pour le MC fut cédée au chemin de fer touristique Blonay/Chamby. Le 2 novembre, elle arrivait à Vevey, d'où elle prenait directement le rail pour Blonay; en effet durant son stage de 13 ans dans les dépôts du MC à Vernayaz, la 125 fut équipée de bandages de type chemin de fer, et d'un nouvel équipement électrique.

Si nous regrettons que cette intéressante pièce n'ait pu rejoindre Genève pour des raisons techniques, nous sommes rassurés en sachant qu'elle se trouve en d'excellentes mains auprès de nos amis du BC. Il ne nous reste qu'à encourager nos membres (dont plusieurs sont également du BC) à aller souvent rendre visite à cette motrice au dépôt de Chaulin; elle les transportera même de Chamby à Chaulin dès l'an prochain puisqu'elle va venir en renfort de la Be 2/2 33 de TN.

Tram de Noël...

Depuis 1958, Zurich voit circuler chaque année au mois de décembre le "Märli-Tram" sur l'initiative des magasins Jelmoli, et avec la collaboration des VBZ. Une ancienne motrice à deux essieux, la Be 2/2 1208 construite en 1912, a été transformée à cet effet dans son aspect extérieur : on y a adjoint des guirlandes lumineuses, et l'ancienne livrée bleue et blanche a été remplacée par un fond blanc sur lequel on trouve des dessins illustrant le thème de Noël. Durant quelques jours au mois de décembre, le Père Noël comme wattman, assisté d'anges qui distribuent



TRAM DE NOËL

BON pour 1 parcours

Horaire au verso

**grand
passage**

Tram de Noël Billet spécial

	16. 12	17. 12	18. 12	19. 12	
	20. 12	21. 12	23. 12	24. 12	
Départ Molard Gare Eaux-Vives	14 h. 11	14 h. 59	15 h. 47	16 h. 35	17 h. 23
Départ Molard Augustins	14 h. 34	15 h. 22	16 h. 10	16 h. 58	17 h. 47

des friandises, véhicule les enfants des clients sur un circuit reliant la Bahnhofstrasse, la Gare, Central, le Limmatquai, Bellevue et la Bahnhofstrasse.

Cette année le Grand Passage (qui fait partie du groupe Jelmoli) a introduit cette attraction pour les gosses de Genève. Depuis le 16 décembre, et jusqu'au 24, chaque après-midi notre Be 4/4 67 fait la navette entre le Molard et les boucles des Augustins et de la Gare des Eaux-Vives. A cette occasion, la motrice a été décorée de sapin, de guirlandes électriques et de dessins de Noël; l'intérieur du véhicule a également été métamorphosé en paradis du Père Noël. Aux commandes du tram, le Père Noël en personne ! Plus précisément Monsieur A. Ranzoni, employé CGTE depuis 28 ans, et membre AGMT, encapuchonné dans sa cape rouge, et essayant de ne pas trop manger sa vénérable barbe blanche en coton hydrophile ! Dans la motrice, des anges accueillent les bambins et font passer de la musique de circonstance grâce à la sonorisation installée à cette occasion. Le Père Noël, entre deux arrêts, distribue généreusement des caramels aux plus audacieux qui osent l'approcher !

Notre bonne vieille 67 a ainsi trouvé une occasion de plus de prouver que sa sauvegarde n'est pas si irraisonnable que cela. A côté du plaisir qu'elle procure aux amateurs quelques fois l'an en sortant sa remorque, à l'intérêt qu'elle réveille chez les amoureux du Vieux-Genève et de son passé des tramways, elle procure encore de la joie à des centaines de gosses lors de cette sortie publicitaire du Père Noël. Et qui sait si un jour, si on lui prête vie, elle ne serait pas "star" de cinéma !!

Nouvelles motrices articulées...

Dans notre précédent Bulletin, nous vous annonçons la

présentation des nouvelles Be 4/6 795-799, achetées d'occasion au réseau d'Aix-la-Chapelle. Afin de vous offrir un article complet, nous attendons la sortie du premier véhicule de révision de chez Schindler à Pratteln, sortie prévue pour la mi-janvier.

Chaque mois un nouveau véhicule arrivera à Genève; ces motrices circuleront tout de suite avec la nouvelle livrée "carotte" préconisée par l'UST. Patience donc jusqu'au Bulletin AGMT No 4 qui vous offrira de l'actualité toute fraîche !

Nouvelle livrée (suite)...

Au moment d'imprimer ce Bulletin (début de l'an nouveau), nous pouvons encore vous annoncer que la Be 4/4 724 a également reçu la nouvelle livrée orange.

E. RAHM

* * * * *

DANS NOS PROCHAINS NUMEROS...

- Les véhicules CGTE au cours du siècle (suite)
- Questionnez, on vous répondra !
- Les nouvelles Be 4/6 de la CGTE (ex-Aachen)
- Mini-potins
- Disparition du réseau-tramway d'Aachen
- etc... etc...

* * * *

REDACTION

Eric RAHM

* * * *

POUR TOUTE COMMUNICATION AVEC L'AGMT :

Président : Stéphane GOLAY
 4 B, rue Louis Curval
 1206 GENEVE

Secrétaire : Eric RAHM
 62 B, av. des Grandes Communes
 1213 ONEX

CCP : 12 - 22155, Genève

* * * *

L'AGMT assure la distribution des séries de photos, des cartes postales et brochures de l'AMUTRA, association dont dépend le musée des vicinaux belges de Schepdal.

Une liste contenant la description des séries parues, ainsi que les conditions de commande, vous sera remise contre envoi d'une enveloppe timbrée, à votre adresse, au secrétaire de l'AGMT.

Notre membre, M. Francis du Pan, 11 avenue du Bois de la Chapelle, 1213 Onex, assure la représentation pour la Suisse des séries photographiques de Monsieur Jacques Bazin (membre AGMT de la banlieue parisienne !). Près de 200 séries sont à votre disposition : tramways français, belges, suisses, allemands, vicinaux belges, secondaires français et suisses, circulations vapeur...). Nous vous recommandons tout spécialement les deux séries CGTE qui sont exceptionnelles.

Une liste complète vous sera remise contre envoi d'une enveloppe timbrée avec votre adresse à M. du Pan.

