

A

B

N° 2

G

U

L

M

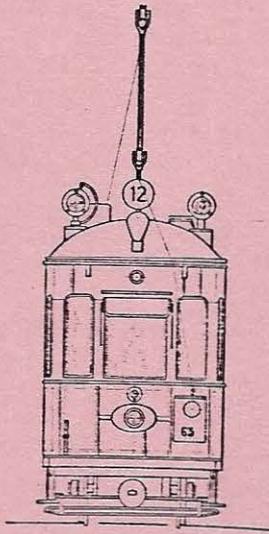
L

E

T

T

I



H

9.74

BULLETIN A G M T No 2

Septembre 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
- Sur une voie de garage...
- Nos véhicules...
- Procès-verbal de l'assemblée générale
- Mini-potins

* * * *

Rank-Xerocopié à 80 exemplaires

LE BILLET DU PRESIDENT

Chers membres et amis,

Je m'adresse à vous à l'occasion de la parution de notre bulletin, pour vous informer de la situation de notre matériel, qui est encore incertaine. En effet, nous ne pourrions plus remiser notre convoi au dépôt de la Jonction après la fin de cette année.

Le Comité de l'AGMT est en pourparlers avec la Direction de la CGTE, car celle-ci a absolument besoin de place pour le levage et l'entretien, sans parler du remisage des nouvelles motrices qui seront livrées à la fin de l'année.

Notre matériel devra être garé à l'extérieur, mais cela est préférable de toute façon à son éloignement du réseau genevois. J'espère que nous parviendrons à un arrangement satisfaisant avec la Direction des tramways.

Je pense qu'il faudra quelques travaux d'entretien à notre matériel afin de lui permettre de "tenir le coup" en attendant des jours meilleurs. Le Comité et moi-même comptons sur vous pour nous aider. Il faut d'autre part recruter des membres afin que nous soyons nombreux, et que l'audience de l'Association se développe; faites de la prospection parmi vos amis ou vos collègues de travail !

N'hésitez pas à nous écrire si vous avez des suggestions, ou si vous voulez nous aider.

J'espère vous rencontrer nombreux à nos prochaines sorties, et en attendant ce plaisir, je vous adresse, chers membres et amis, mes salutations les plus cordiales.

Le Président
Stéphane GOLAY

* * * * *

SUR UNE VOIE DE GARAGE...

Non, il ne s'agit pas de notre convoi, mais bien de notre bulletin ! En effet, après une première sortie en août 1973, les postiers n'ont plus eu beaucoup de soucis avec la distribution de notre "canard" !

L'envie de se manifester ne manquait certes pas, mais il manquait du temps, et surtout des volontaires nous fournissant de la matière à appliquer sur ce beau papier blanc.

Aujourd'hui, nous ne voulons pas vous faire de trop belles promesses, mais nous espérons tenir le rythme "affolant" de quatre éditions par année. Si nous recevons des offres valables d'un imprimeur, nous aimerions passer à une forme un peu moins rustique, l'offset; nous pourrions ainsi continuer à vous présenter les problèmes de votre Association, mais aussi des études sur les transports à Genève et des nouvelles sur les réseaux "d'outre-Versoir".

Nous acceptons avec intérêt et reconnaissance les textes se rapportant aux buts poursuivis par notre Association; avec plaisir nous les publierons.

* * * * *

NOS VEHICULES

Dans le cadre de notre bulletin, qui se veut être un lien entre les membres, mais aussi un moyen de faire plus ample connaissance avec le transport urbain sur rail, nous vous présentons aujourd'hui les deux véhicules de notre Association.

Notre membre Roland Kallmann a rédigé, au début de 1973, une note pour la revue "Eisenbahn Amateur"; pour ceux qui ne sont pas lecteur de cette excellente publication (rédigée en grande partie en langue allemande) nous en reprenons ci-dessous le texte.

AVANT-PROPOS

Il nous faut tout d'abord faire un bref rappel historique. A la fin du XIX^e siècle, deux compagnies se partageaient le trafic genevois : la Compagnie des Tramways Suisses (TS) qui exploitait les lignes urbaines à voie normale, et la Société Genevoise des Chemin de fer à Voie Etroite (VE) qui exploitait des lignes vicinales (déficitaires vu la faible densité de la population desservie).

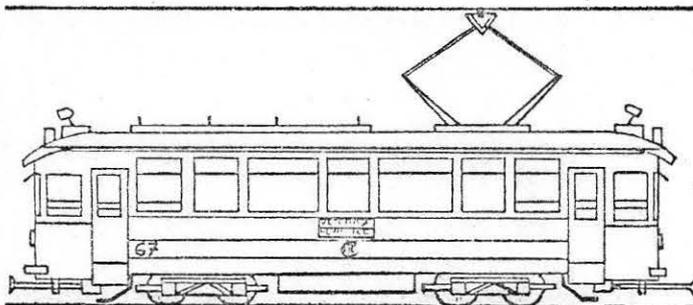
Le 11 août 1899 est fondée la Compagnie Genevoise des Tramways Electriques (CGTE), avec un capital social de cinq millions de

francs, ce qui est considérable pour l'époque. Elle se donne pour but d'absorber les deux autres sociétés et d'uniformiser le réseau; trois modes de traction (cheval, vapeur et électricité) régnaient en 1899. Les Tramways Suisses sont repris le 1er décembre 1900 et la Voie Etroite le 1er janvier 1901.

La CGTE veut étendre le réseau et le perfectionner; c'est pourquoi elle passe commande de 45 automotrices à deux essieux et 50 automotrices à quatre essieux qui seront livrées de 1900 à 1902. Comme le temps presse, elle s'adresse à toutes les maisons qui construisent du matériel roulant. C'est ainsi que Herbrand, Schlieren, Neuhausen, Bautzen, A E G, Siemens, Sécheron et Alioth construisent ces véhicules. Le parc n'est pas homogène, et pour la même série trois maisons installent l'équipement électrique, parfois sur un seul véhicule.

Be 4/4 51-54 et 61-70 dites "Cologne"

Dès le début, les dirigeants ont vu grand : des véhicules à quatre essieux sont nécessaires, même pour les lignes semi-urbaines.



Précédant ainsi tous les autres réseaux suisses de tramways, qui ne commanderont des automotrices à bogies qu'en 1914 pour Bâle avec la célèbre "Tante Schuggi" et en 1929 pour Zürich avec les fameux "Elephants" de la série 1300, la CGTE met en service en 1901 une première série de 15 voitures qui, à l'origine, portaient les numéros 50-54 et 60-69.

Ces automotrices ont été construites par les usines Herbrand à Cologne (d'où leur surnom) pour la partie mécanique, tandis que l'équipement électrique a été fourni par l'Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft (AEG). En voici les caractéristiques principales :

ETAT D'ORIGINE		APRES TRANSFORMATION
Ce 2/4	Type	Ce 2/4 et Ce 4/4 (aujourd'hui Be 4/4)
50-54 et 60-69	Série	51-54 et 60-70
14,36 t	Tare	16,10 t (19,7 t avec 4 moteurs)
10,91 m	Longueur de caisse	12,26 m
12,05 m	Longueur hors-tampons	13,67 m
2,00 m	Largeur de caisse	2,17 m
6,00 m	Distance entre pivots des bogies	5,40 m
1,23 m	Empattement d'un bogie	1,23 m

ETAT D'ORIGINE	APRES TRANSFORMATION
0,85 m	Diamètre des roues 0,81 m
1:4,63	Rapport de réduction 1:4,0
600 V =	Courant 600 V =
2 x 45 cv à 18 km/h	Puissance uni-horaire 2 ou 4 x 45 cv à 18 km/h
C, Hs	Freins C, Y, Hs ou C, WDi, Hs (aujourd'hui : C, WDi, Hs)

Lors de la mise en service en 1901, le journal "La Suisse" écrivait : "Les voitures sont très confortables, plus que spacieuses, bien aérées. On y circule à l'aise et il n'y a pas de comparaison possible avec le matériel antédiluvien de l'ancienne compagnie des Tramways Suisses."

Vers 1930 s'est posé le problème du renouvellement de ces automotrices. Comme la crise sévissait, la CGTE se décida à reconstruire totalement celles-ci. De l'équipement d'origine subsistent les bogies, qui ont été améliorés, et les moteurs AEG dont les porte-charbons ont été remplacés.

L'ossature de la caisse est en bois, le châssis a été construit à la soudure électrique. La partie mécanique a été faite par la CGTE. La SAAS (Ateliers de Sécheron) s'est occupée de contrôler, des résistances, de l'interrupteur principal et du frein à solénoïde.

La première voiture, la 61, fut collaudée le 6 mai 1932 par le département fédéral des transports, des communications et de l'énergie (à l'époque, département fédéral des postes et des chemins de fer). La transformation des quatorze autres automotrices s'est effectuée de 1933 à 1939. Les 11 motrices 60-70 ont été équipées d'un frein à solénoïde agissant sur les roues porteuses, et dès 1935 de moteurs plus puissants et moins fragiles, provenant des Tramways de Zürich. Ces moteurs sont de type Oerlikon TM 11 de 45 cv avec pôles auxiliaires. En revanche, les numéros 51-54 ont été équipés dès le début de 4 moteurs et du frein à air comprimé, afin de pouvoir faire le service des lignes vicinales et les suppléments avec remorques.

L'équipement électrique n'a subi que peu de modifications, car il était déjà prévu pour une puissance double. Un controller auxiliaire a été ajouté afin de permettre la commutation série I + II ou I ou II. Les moteurs AEG ont été montés sur les Ce 2/2 1-24 qui avaient des moteurs encore plus faibles.

Progressivement après la guerre, elles furent équipées de quatre moteurs et du frein à air comprimé Westinghouse différentiel pour pouvoir remplacer les anciennes motrices de la série 90-99 sur les lignes de campagne. En 1950, les deux perches furent remplacées par un pantographe modèle SAAS, comme sur tout le parc du matériel moteur ferroviaire. En 1962, les véhicules restants furent équipés de l'installation lumineuse de la demande d'arrêt pour la remorque (à l'exception des motrices 53, 54, 63 et 70).

AFFECTATION NORMALE

1902 à 1950	Ligne 12	: St Julien-Carouge-Annemasse
1938 à 1958 (4 moteurs)	Ligne 9	: Rive-Hermance
1950 à 1959	Ligne 6	: Cornavin-Vernier
1950 à 1961	Ligne 2	: Genève Plage-Bernex et St Georges
1961 à 1971	Ligne 12	: Carouge-Moillesulaz (suppléments)

DESTIN DES VEHICULES

Be 4/4 51	démolie en décembre 1961
Be 4/4 52	" " 1961
Be 4/4 53	" en 1962
Be 4/4 54	" en 1962
Be 4/4 60	" en 1959
Be 4/4 61	devenue Xe 4/4 71 (poste soudure)
Be 4/4 62	démolie en 1970
Be 4/4 63	Musée AMTUIR St Mandé (Paris)
Be 4/4 64	démolie en 1971
Be 4/4 65	Musée Klagenfurt (Autriche)
Be 4/4 66	Musée Baie de la Somme (France)
Be 4/4 67	A G M T - Dépôt Jonction
Be 4/4 68	démolie en 1959
Be 4/4 69	Dépôt Jonction
Be 4/4 70	devenue Xe 4/4 70

Bi 361-370 dites "Neuhausen"

Après la première guerre mondiale, un plus grand nombre de remorques devint nécessaire. A cet effet la CGTE commanda à la S I G à Neuhausen 10 voitures à bogies à grande capacité. Ces remorques devaient circuler sur les longues lignes vicinales :

- 7 Cornavin-Grand Saconnex
- 9 Rive-Hermance
- 11 Rive-Jussy
- 12 Rive-Croix de Rozon
- 13 Rive-Saint Julien
- 15 Rive-Chancy

où on enregistre un grand trafic, surtout le dimanche avec les excursionnistes.

La silhouette de ces véhicules était caractéristique. Aucun réseau suisse n'avait de telle voitures, dont le confort fut étudié pour de "longs" trajets (15 à 18 kilomètres) : banquettes transversales, porte-bagages, crochets pour bicyclettes sur les plates-formes.

Ces voitures sont légères : 11'070 kg, ce qui est remarquable pour l'époque de construction. A l'origine, la caisse était en panneaux métalliques rigides de forte épaisseur, rivés aux montants. Ce mode de construction présente toutefois un inconvénient : en cas de collision, il est impossible de démonter les panneaux déformés. Il fut décidé, afin de conserver un bel aspect, de recouvrir ces panneaux par des lames de pitchpin (pin d'Amérique). Les réparations sont simplifiées et les voitures plus attrayantes. Elles n'ont subi aucune

autre modification importante, sinon en 1962 l'installation de la demande d'arrêt par cinq lampes vertes branchées en série avec la motrice (deux dans la remorque, et trois dans la motrice) en lieu et place de la trompe du wattman.

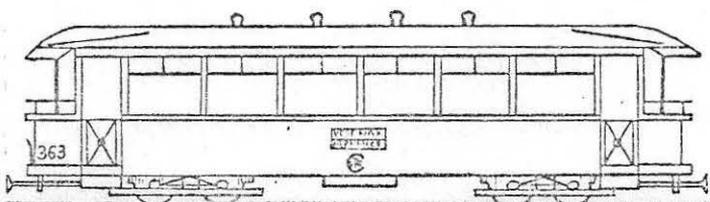
CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

Tare	11,70 t	
Empattement total et des bogies	7,90/1,35 m	
Longueur hors tampons	13,30 m	
Largeur de la caisse	2,28 m	
Chauffage, éclairage	600 V =	
Capacité :		
places assises	34	dès 1960 : 34
debout	<u>30</u>	<u>76</u>
total	64	110
Freins	WDi, Hs	

AFFECTATION NORMALE

De 1920 à 1961 : lignes de campagne (très souvent deux B i et un fourgon)

De 1961 à 1971 : suppléments ligne 12



DESTIN DES VEHICULES

- B i 361 en 1973 au Musée Baie de la Somme (France)
- B i 362 démolie en 1961
- B i 363 A G M T - Dépôt Jonction
- B i 364 démolie en 1964
- B i 365 Musée Klagenfurt (Autriche) en 1973
- B i 366 démolie en 1966
- B i 367 démolie en 1961
- B i 368 démolie en 1961
- B i 369 en 1971 au Musée AMTUIR St Mandé (Paris)
- B i 370 en 1973 au Blonay/Chamby

* * * * *

PROCES - VERBAL

ASSEMBLEE GENERALE

L'Assemblée Générale ordinaire de l'AGMT s'est déroulée le mercredi 27 mars 1974 à l'Hôtel de Genève, en présence de 17 membres; six membres s'étaient excusés.

Le président sortant, M. Marc CHATELAIN, ouvre l'assemblée en faisant donner lecture de la liste des excusés, puis il soumet son rapport. Il souligne la très grande importance de cette assemblée générale qui sanctionne les efforts de cette première année d'activité. Un premier bulletin, puis une première manifestation officielle, la sortie de nos véhicules le 30 septembre, nous ont valu des échos favorables de la presse, et même de la TV. Très restreint à l'origine, l'effectif de l'AGMT atteint 45 membres au mois de mars. Le gros problème à l'heure actuelle est le garage de nos véhicules; le président nous informe de la correspondance échangée avec la CGTE. Des contacts ont été établis avec des membres du Conseil d'Etat, ainsi qu'avec le président du Conseil d'administration de la CGTE, Me Helg. Le président signale la cession par la CGTE de différents accessoires, ce qui permet de les préserver de vols ou disparition et de les avoir à disposition lors des sorties de notre matériel. Il reste également à établir avec la CGTE une convention concernant l'entretien et la circulation des

véhicules, mais tout dépendra de la manière dont sera résolu le problème du garage. Le président rappelle qu'il n'assume qu'un intérim à la tête de l'AGMT, et qu'il ne désire pas se représenter; il laisse aux plus jeunes le soin de résoudre les lourdes tâches qui se présentent, mais il continuera à soutenir tous les efforts du Comité.

Vivement applaudi par l'assemblée, le président passe la parole à M. Marc DIETSCHY, notre trésorier. Les finances de l'AGMT sont saines, Fr 933.30 sur compte-courant bancaire. Les cotisations et les recettes de la course d'automne (118 passagers), ainsi que les dons constituent l'essentiel de nos ressources. Les dépenses, avec Fr 64.--, contiennent surtout la publicité pour la course d'automne; le trésorier souligne qu'en cette première année, les dépenses de fonctionnement ont été supportées par les membres du Comité; la CGTE, par l'autorisation gracieuse de circuler lors de notre sortie d'automne, et le wattman bénévole, Monsieur BLAIMER, ont droit également à toute notre reconnaissance. Il est clair que ce montant en caisse sera tout à fait insuffisant le jour où l'on pourra entreprendre des travaux de rénovation et de restauration, ou si des frais inattendus surgissent; des recettes annexes devront être trouvées (accroissement de l'effectif des membres, vente de photographies, etc...). Sur proposition du trésorier, l'assemblée accepte l'ouverture d'un CCP afin de simplifier nos opérations "financières".

Le secrétaire, M. Eric RAHM, apporte ensuite des précisions sur les différents articles de

presse concernant l'association parus dans les quotidiens, dans deux hebdomadaires illustrés et dans des revues spécialisées. La parution d'un bulletin interne est une question de temps disponible, de matière utilisable, et enfin d'argent; le Comité s'efforcera de renforcer ce lien entre les membres.

L'assemblée accepte la teneur de ces rapports et décharge le Comité pour sa gestion. Vient alors le moment de procéder à l'élection du nouveau comité, et surtout de repourvoir le poste de président. Après deux propositions de l'assemblée, refusées par les membres concernés, M. Stéphane GOLAY se porte candidat; l'assemblée le nomme à son poste par acclamation. Messieurs LONGET (vice-président), DIETSCHY (trésorier), RAHM (secrétaire), KALLMANN (archiviste) et DU PAN (technique) acceptent la reconduction de leur mandat. Afin d'élargir les bases du Comité, Messieurs INGLIN, DE PAOLI et WOLF sont nommés membres du Comité. M. DE PAOLI accepte de participer à l'élaboration du bulletin, et M. WOLF se chargera de la vente de photos. Messieurs JOHN et CHATELAIN sont nommés vérificateurs des comptes.

L'assemblée générale au stade des "divers". Le secrétaire rassure tout d'abord tout le monde sur le sort de la 69 qui semblait être, selon une photo et sa légende parues dans la Vie du Rail, remise à la Jonction dans son état d'origine (1901) et prochainement démolie.

L'idée émise par un membre de faire préserver par la CGTE le dernier trolleybus de l'ex-série 1 - 12 de 1942 (trolleybus de service No 14)

est rejetée; on propose de renvoyer cette idée vers M. TUA, conservateur de véhicules routiers, et qui possède déjà le bus Saurer No 905.

La course du 26 mai est prévue pour 1500 heures; un membre propose d'effectuer deux circuits; l'assemblée pense que le tout est de savoir si la fréquentation le justifie. Sans rejeter cette proposition, on décide d'attendre de voir l'évolution des réservations et de fixer le départ à 1430 heures afin de ménager cette éventualité (accord de la CGTE à demander).

Le principe d'une visite au Tram-Museum-Zürich est accepté par l'assemblée, avec une légère majorité pour le dimanche (solution optimale vu la circulation urbaine plus restreinte).

L'assemblée accepte encore une modification du point 6 de l'art. 14 des statuts.

Enfin un point essentiel est abordé : le problème du stationnement de nos véhicules. Il est évident que ce problème doit être résolu au mieux, car l'avenir de l'AGMT en dépend. Le principe de la conservation des deux véhicules historiques est admis, mais la nature de leur construction exige un toit, si l'on ne veut pas que les éléments atmosphériques aient tôt fait d'endommager irrémédiablement le convoi.

Si l'AGMT veut jouir d'un certain intérêt de ses membres et de la population, les véhicules doivent rester sur le réseau et circuler occasionnellement, dans le cadre de l'association, ou pour des locations.

Etant donné la dimension modeste du réseau, et son caractère essentiellement urbain, l'inventaire des possibilités, point trop utopiques, est vite fait. A Moillesulaz les conditions sont loin d'être idéales : le terrain n'est pas clôturé, il est à proximité immédiate d'immeubles et les enfants auraient vite endommagé les véhicules stationnés à longueur d'année; d'autre part l'élargissement du chemin du Foron condamne une des voies de garage. A Carouge, une possibilité existe : sans empiéter sur les voies existantes, par la pose d'une voie provisoire, telle qu'elle avait été placée en 1964 pour la démolition des Be 2/2 127 et 130 et de la Bi 364, une place à l'air libre serait disponible. Ici au mains, la sécurité des véhicules serait meilleure puisque l'accès du terrain est interdit au public. A Chêne-Bourg-Gare, l'utilisation d'une des voies de garage est à rejeter : le terrain étant public, les risques sont identiques à ceux de Moillesulaz. Une solution, boiteuse, consisterait à gagner, par une voie volante en continuation d'une des voies de garage, le terrain de la gare de Chêne (propriété de l'Etat) et d'y poser une voie pour le stationnement de notre convoi.

Face aux problèmes que ne manquent pas de poser ces solutions plus ou moins réalisables, et plus ou moins heureuses, l'assemblée demande au Comité d'examiner avec la CGTE s'il n'est vraiment pas possible de gagner la place nécessaire (28 mètres) à nos véhicules dans les dépôts de la Jonction, en attendant la réalisation éventuelle du nouveau dépôt de Carouge où la place sera, espérons-le moins mesurée qu'à la Jonction. La CGTE doit être consciente des efforts de l'AGMT pour trou-

ver une solution, mais notre association ne dispose que de moyens limités; une entrevue avec le Conseil d'Etat est à envisager afin de souligner les buts de l'AGMT; d'autres villes suisses et étrangères conservent et restaurent les types les plus intéressants de leur ancien matériel afin de les préserver pour l'avenir; pourquoi à Genève ne ferait-on pas un effort dans ce sens ?

L'assemblée générale prend fin à 2215 heures; le nouveau président invite les membres présents à la vision de films sur les précédentes sorties de nos véhicules et sur quelques réseaux étrangers.

Le rapporteur
E. RAHM

MINI - POTINS

CIRCULATION DE NOS VEHICULES

Nous ne laisserons pas passer l'automne sans faire circuler à nouveau nos véhicules. La ballade du dimanche après-midi ne semblant pas faire l'unanimité, nous en reviendrons à la "course apéritif" du dimanche matin, avec départ vers 1000 heures du dépôt de la Jonction.

Dès que nous serons en mesure de vous communiquer la date, faites de la réclame dans votre entourage; nous voulons faire circuler un tram bondé de voyageurs enthousiastes !

QUESTIONNEZ, ON VOUS REPONDRA !

Nous introduisons le dialogue dans nos colonnes. Si vous avez des questions sur l'histoire des transports à Genève, ou même ailleurs en Suisse, écrivez-nous (adresse du président ou du secrétaire en fin de bulletin); nos "spécialistes" tenteront de satisfaire votre curiosité dans un prochain numéro.

VISITE DU T M Z

Il n'y avait pas la quantité, mais la qualité, et une ambiance du tonnerre !

En effet, seule une douzaine de membres et amis d'outre-Versoix avaient décidé d'aller voir d'un peu plus près ce fameux Tram-Museum de Zurich, mais ils s'en sont félicités, car l'accueil et la qualité du matériel de cette association valaient le déplacement. Et Zurich offre tellement de "curiosités" ferroviaires que la journée fut fort bien remplie et beaucoup trop courte.

Nous vous décrirons ce que nous avons vu dans un prochain numéro.

LIGNE TRAMWAY EN CONSTRUCTION A GENEVE ?!

Cent mètres ! Il s'agit de la nouvelle voie de service posée ces temps à la rue de Saussure, à côté du nouveau bâtiment de Uni II.

Cette nouvelle liaison permettra aux convois en provenance de Carouge d'effectuer un rebroussement en cas de perturbations dans le centre-ville. Actuellement on utilisait le triangle du Rond-Point de Plainpalais, mais le trafic automobile rend cette manoeuvre de plus en plus dangereuse.

DANS NOTRE PROCHAIN NUMERO

- Compte-rendu de notre visite au Tram-Museum de Zurich.
- Description de véhicules CGTE du passé.
- Questionnez, on vous répondra !
- Présentation des nouvelles motrices acquises par la CGTE auprès du réseau d'Aix-la-Chapelle.
- etc...est...

* * * *

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

* * * *

