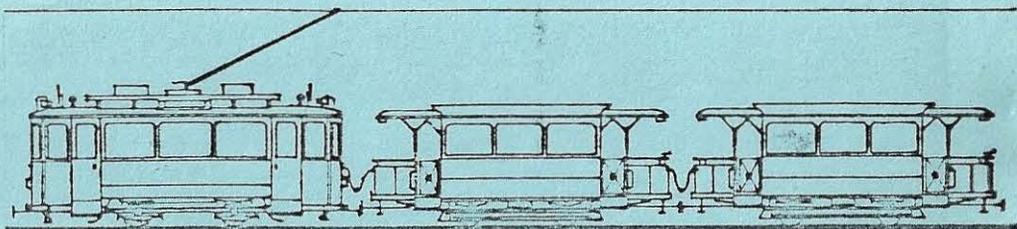


A G M T



BULLETIN

No 7

Février 1976

BULLETIN AGMT NO 7

Février 1976

Organe 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 :

- | | |
|---|---------|
| - Editorial | page 2 |
| - Les véhicules CGTE au cours
du siècle | page 3 |
| - Préhistoire de l'AGMT | page 10 |
| - Un Tramway nommé sourire ! | page 15 |
| - Que reste-t'il du matériel
ferroviaire ancien de la CGTE ? | page 17 |
| - Questionnez, on vous répondra ! | page 20 |
| - Mini-potins.... | page 25 |
| - Communications | page 34 |
| - Nouvelles de Belgique | page B1 |

* * * *

Rédaction : Eric RAHM, Onex
Tirage : 150 exemplaires Rank-Xerocopiés
Prix de
vente : Fr 3.50 (+ port)

* * * *

Editorial

Chers membres et chers amis,

Nous espérons que vous avez tous passé avec entrain le cap de la nouvelle année. Notre Association ne s'est pas endormie quant à elle sous la couche de neige qui a recouvert au début février notre convoi. Les échos du "Tram de Noël" résonnent encore à nos oreilles : ce fut un succès ! Nous regrettons cependant que l'AGMT n'ait pas été citée dans la publicité conjointement avec la CGTE, vu le travail important que nous avons déjà accompli sur ce véhicule...

Les travaux ont repris à Moillesulaz où quelques courageux, bravant le froid, s'activent chaque samedi. Notre "musée" vit intensément, et les membres qui s'y retrouvent le pinceau ou le marteau à la main sont devenus des amis. C'est un résultat merveilleux ! Ces amis ont des projets, et en 1976 nous vous offrirons des activités variées, convenant pour tous les goûts : soirées de films, sortie sur d'autres réseaux, sans oublier nos parcours-surprises de Veyrier à Ferney..., pardon de Carouge à Chêne-Bourg !

Dans l'attente du plaisir de vous retrouver toujours plus nombreux, nous vous adressons nos plus sincères salutations.

Le Président
Stéphane GOLAY

* * * * *

Les véhicules CGTE au cours du siècle.....

Nous continuons aujourd'hui notre série descriptive des types de véhicules ferroviaires acquis par la CGTE au cours des années. Nous reprenons l'histoire des motrices du type "Cologne" qui avait déjà paru dans notre Bulletin No 2, aujourd'hui épuisé, et que tous nos membres ne possèdent pas. Notre Archiviste y a d'ailleurs ajouté quelques éléments.

LES AUTOMOTRICES A QUATRE ESSIEUX DE LA PREMIERE COMMANDE

Dès le début, les dirigeants de la CGTE ont vu grand : à côté des automotrices à deux essieux, utilisées sur les lignes urbaines où le renouvellement des voyageurs s'effectuait fréquemment, il était nécessaire d'employer pour les lignes semi-urbaines et vicinales des automotrices à quatre essieux offrant une capacité plus élevée. Sur ces lignes, le parcours moyen de chaque voyageur était sensiblement plus long que sur les lignes urbaines, ce qui permettait à un seul agent d'assurer la perception même aux heures de pointe. Une grande voiture à bogies était plus économique qu'un train formé d'une petite automotrice et d'une remorque à essieux. Précédent ainsi les deux autres grands réseaux suisses de tramways, la CGTE mit en service en 1901-1902 cinquante voitures presque identiques. Toutefois, elles sont réparties en trois séries qui subiront des transformations diverses. A la même époque, deux autres réseaux acquirent des automotrices à bogies. Il s'agit de Berne (Ce 2/4 151 à

157) et de Neuchâtel (Ce 2/4 41 à 47). Il faudra attendre 1914 pour voir Bâle mettre en service sa célèbre motrice à quatre essieux Ce 4/4 400, la "Tante Schuggi" (laquelle restera la seule à bogies sur ce réseau jusqu'en 1948 !). Zurich mettra en service en 1929-1931 sa première série de voitures à bogies, ses fameux "Elephants", Ce 4/4 1301 à 1350.

Ce 2/4 50' à 54' et 60' à 69' dites "Cologne"

Ces quinze automotrices furent construites par les usines Herbrand à Cologne, d'où leur surnom, pour la partie mécanique, tandis que la partie électrique fut fournie par l'Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft (AEG).

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 (à deux essieux, réd.) de l'ancienne Compagnie des Tramways Suisses."

Le compartiment fumeur avait des sièges transversaux avec la disposition 1 + 2 et était ouvert. En hiver, des cadres avec vitres le fermaient. Celui des non-fumeurs était fermé et possédait des bancs longitudinaux.

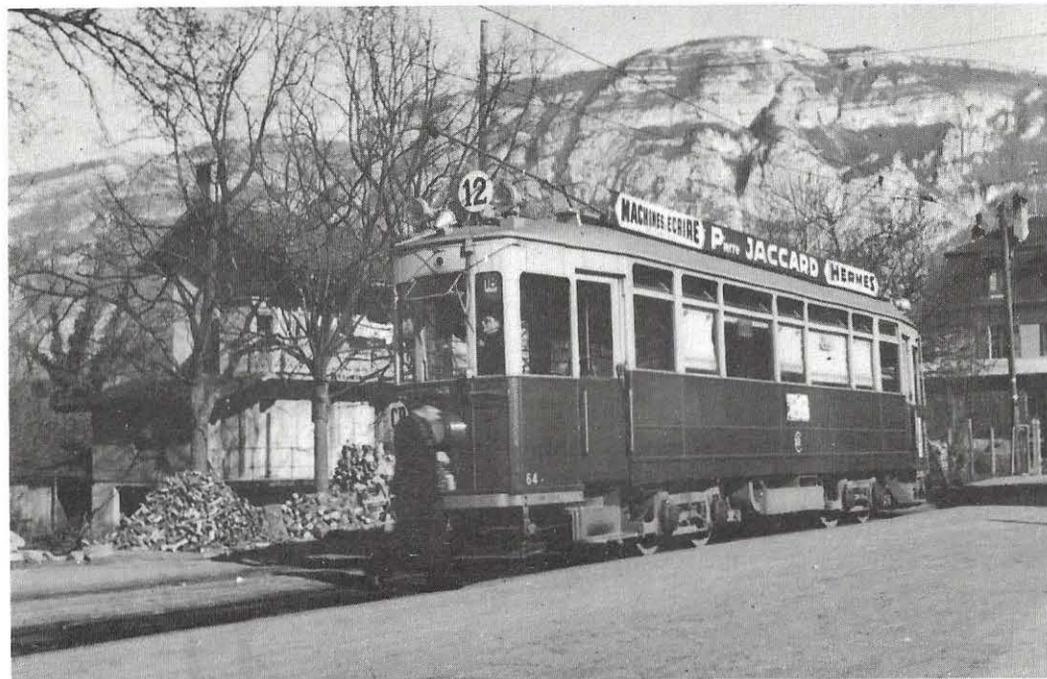
LEGENDE DES PHOTOS DE LA PAGE SUIVANTE :

En haut : A l'origine, les motrices "Cologne" circulaient avec plateformes ouvertes et entrée médiane. Croisement au Molard au début du siècle.

Collection J.L. ROCHAIX

En bas : Après transformation, les "Colognes" prirent l'aspect que nous connaissons avec la 67 de l'AGMT. Sur cette photo, motrice 64 à Croix-de-Rozon en avril 1950. Prise du courant par perche.

Photo C. SCHNABEL



Les motrices de la série 50-54 étaient munies d'un compartiment-fourçon supprimé en 1913, bien que la désignation fût Ce 2/4 dès 1901. En 1910 eut lieu le vitrage des plateformes. Vers 1930 s'est posé le problème du renouvellement de ces automotrices. Comme la crise économique sévissait, la CGTE se décida à reconstruire totalement les quinze "Cologne". De l'équipement d'origine subsistent les boîtes qui ont été améliorés, et les moteurs AEG dont les portes-charbons ont été remplacés.

L'ossature de la caisse est en bois, le châssis fut construit à la soudure électrique, alors que la SAAS s'occupait du controller, des résistances, de l'interrupteur principal et du frein à solénoïde.

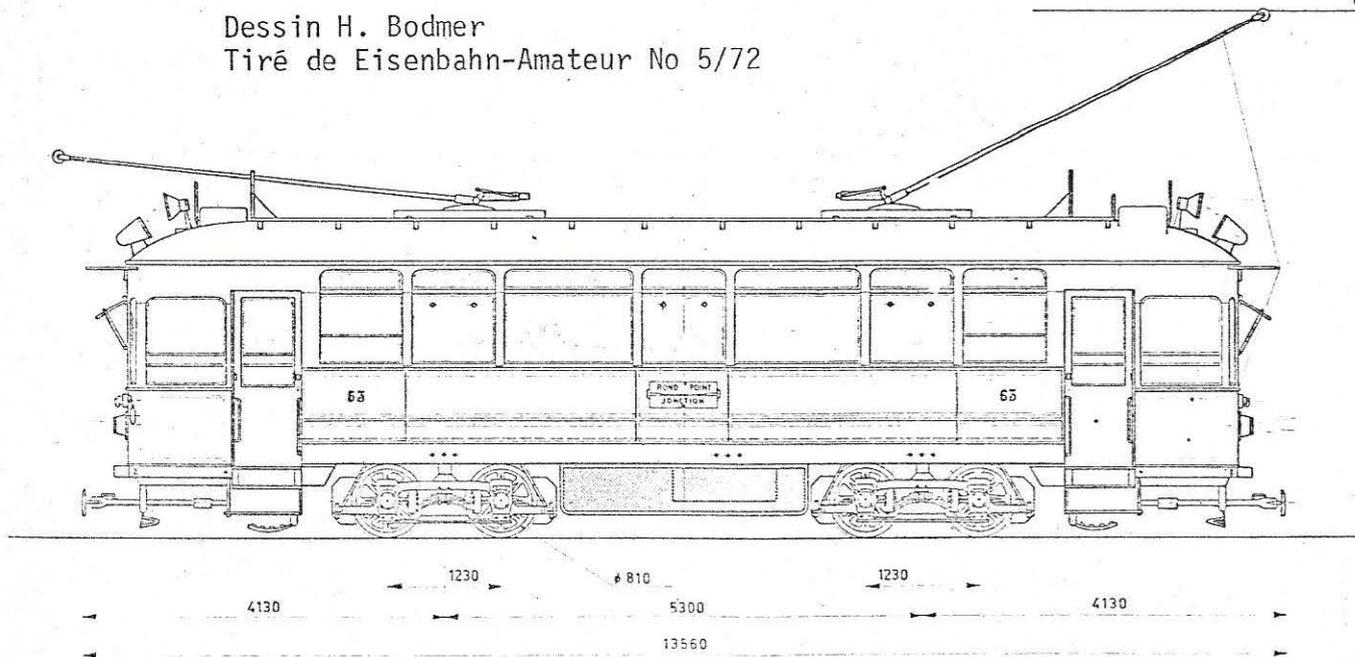
La première voiture, la 61, fut collaudée le 6 mai 1932 par le Département Fédéral des Postes et des Chemins de fer. La transformation des quatorze autres motrices fut effectuée de 1933 à 1939. Les onze machines 60-70 furent équipées d'un frein à solénoïde agissant sur les roues porteuses et, dès 1935, de moteurs plus puissants et moins fragiles achetés d'occasion aux Tramways de Zurich. Il s'agit de moteurs Oerlikon TM 11 de 33 kW (45 CV) avec pôles auxiliaires. En revanche, les numéros 51 à 54 furent équipés dès le début de quatre moteurs et du frein à air comprimé Westinghouse, afin d'assurer le service des lignes vicinales et des suppléments avec remorques, opération qui compensa la démolition de quatre machines à quatre essieux-moteurs. L'équipement électrique ne subit que peu de modifications, car il était déjà prévu pour une puissance double. Un controller auxiliaire fut ajouté pour permettre la commutation groupe I + II ou I ou II (chaque groupe comportant deux moteurs). Le controller comporte en marche dix crans (six en série, quatre en parallèle) et six crans en freinage. Les moteurs AEG furent montés sur les Ce 2/2 1 à 24, qui avaient des moteurs plus faibles.

Suite à la reconstruction, les numéros suivants furent attribués en 1938 :

Ce 2/4 63, après transformation
dans les ateliers de la CGTE.

Dessin H. Bodmer
Tiré de Eisenbahn-Amateur No 5/72

600 V -



Ce 4/4 51'' à 54'' et Ce 2/4 60'' à 70''

En 1950 et 1951, les automotrices 60 à 70 furent équipées de quatre moteurs et du frein à air comprimé Charmilles (lequel fut aussi installé à la place du frein Westinghouse sur les automotrices 51 à 54) pour pouvoir remplacer les anciennes "Alioth" sur les lignes de campagne. Le frein à solénoïde, devenu inutile, fut supprimé. En 1962, les véhicules restant furent équipés d'une installation lumineuse de demande d'arrêt pour le remorque, exceptés les numéros 53, 54, 63 et 70. La motrice 61, véhicule de service peint en coq-de-roche/ivoire depuis 1966, subit en hiver 1971-72 une révision totale et fut transformée pour recevoir le poste de soudure qui se trouvait auparavant sur le Xe 4/4 71'' (ex-151). En mars 1972, la motrice 61 prenait le numéro 71''. Mentionnons que la motrice 70 fut également peinte en coq-de-roche/ivoire en 1969, après révision. La 61 et la 70 circulèrent occasionnellement dans leur nouvelle livrée en service-voyageur. En 1968, on put voir la 61, coq-de-roche/ivoire, tracter une remorque "Neuhausen" verte/ivoire !

Utilisation :

1902-1952	Ligne 12	St Julien et Croix-de-Rozon/Carouge/Annemasse
1939-1958	Ligne 9	(motrice à quatre moteurs). Compositions avec jusqu'à deux remorques et un fourgon.
1950-1955	Ligne 6	
1950-1961	Ligne 2	(jusqu'en 1954, ligne 15). Compositions avec jusqu'à deux remorques.
1958-1959	Ligne 6	
1961-1971	Ligne 12	Service des suppléments. Motrices isolées, ou avec une remorque "Neuhausen".

1971-1973 Ligne 12 Réserve

1965-1973 Motrices 61, 63 et 70 surtout utilisées
comme Xe 4/4.

Démolition et cession :

1959 60, 68

1961 51, 52 (suite à deux accidents)

1962 53, 54

1970 62 (suite à un accident)

1971 64

1972 65 (offerte au Verein der Kärtner Eisenbahn-
Freunde à Klagenfurt, Autriche)

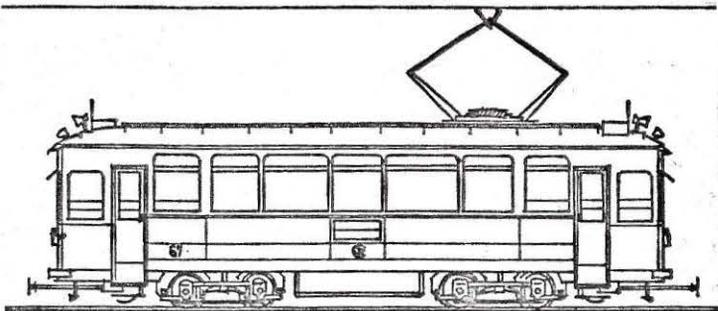
1973 66 (cédée au Chemin de fer de la Baie de la
Somme, France)

63 (offerte au Musée de l'AMTUIR à StMandé/Paris,
France)

1975 69 (placée au Jardin Robinson du Lignon près de
Genève)

L'automotrice 67, conjointement avec la remorque 363,
est réservée depuis 1973 pour l'Association Genevoise du
Musée des Tramways qui en assure la restauration et or-
ganise des courses d'agrément publiques et privées.

Roland KALLMANN



Préhistoire de l'AGMT

OU COMMENT NAQUIT L'IDEE DE LA COURSE "ADIEU AUX VIEUX TRAMS" !

Chacun sait que l'AGMT est née à la suite de la mémorable course "Adieu aux vieux trams" du 19 mars 1972. Mais quelle est l'histoire de cette course ?

Tout commence un dimanche soir d'août 1971, dans le train 139 Genève-Zurich. Comme chaque dimanche, de nombreuses recrues regagnent leurs casernes. Parmi elles, deux amis des trams qui profitent du voyage pour se retrouver et parler d'autre chose que des derniers exploits du sergent-major.

A Genève, le libre-service a touché le dernier "bastion" des receveurs, la ligne 12, le 1er septembre 1970. Les "vieux trams" (c'est à dire les convois formés d'une motrice 60-70 et d'une remorque 361-370) utilisés en renfort jusqu'en février 1971, ne sortent plus des dépôts. Il est en effet hors de question de les équiper de portes automatiques, et il n'est pas possible de mettre un surveillant dans chaque convoi, à une période où l'on parlait encore plus de manque de personnel que de chômage.

Remplis de souvenirs vécus dans un passé encore proche, nos deux recrues évoquent les convois à deux remorques de la ligne 2, les changements de tram à Rive pour prendre la "21" (c'était un supplément de midi, plaque 21, assuré par un "vieux tram"). Quel sera l'avenir de

ces reliques ? Tout laisse à penser que la CGTE, qui n'a pas l'habitude de s'appitoyer sur son vieux matériel, va s'en débarrasser prochainement.

C'est alors que germe l'idée. Chacun connaît quelques nostalgiques des vieux trams. Il serait peut-être possible, en se cotisant, de louer un ancien convoi, comme on loue un autobus. On fait l'inventaire de ses amis et connaissances, et une quinzaine de personnes semblent susceptibles de s'intéresser à la chose. De dimanche en dimanche l'idée se précise. Mais pourquoi se limiter à un petit groupe, alors que les chemins de fer touristiques remportent un succès grandissant ? D'autres amateurs, de Genève ou d'ailleurs, peuvent être intéressés par cette excursion. C'est ainsi que ce qui devait être une course privée devient une manifestation publique.

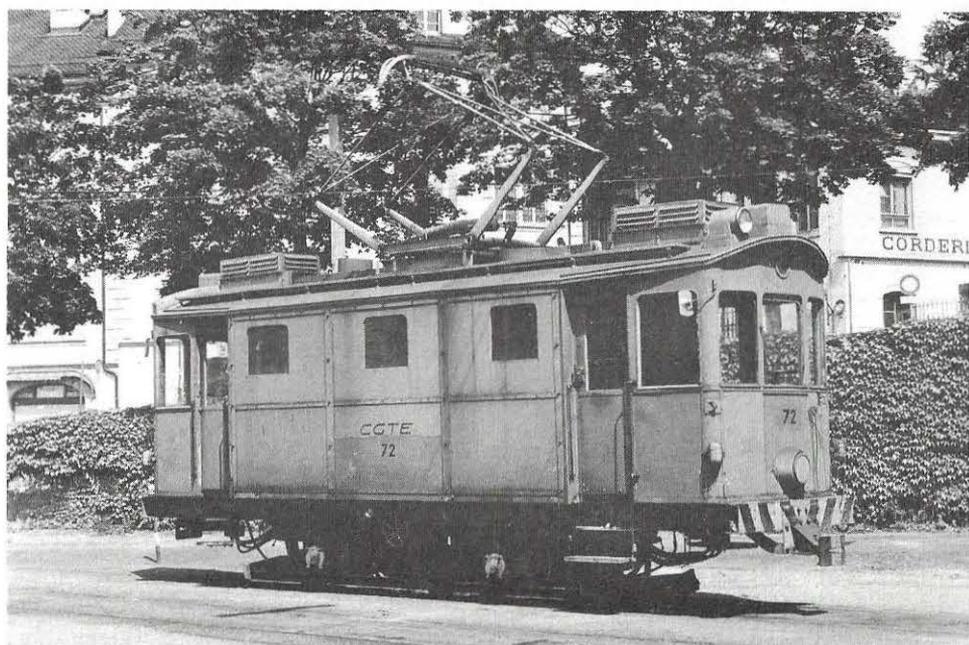
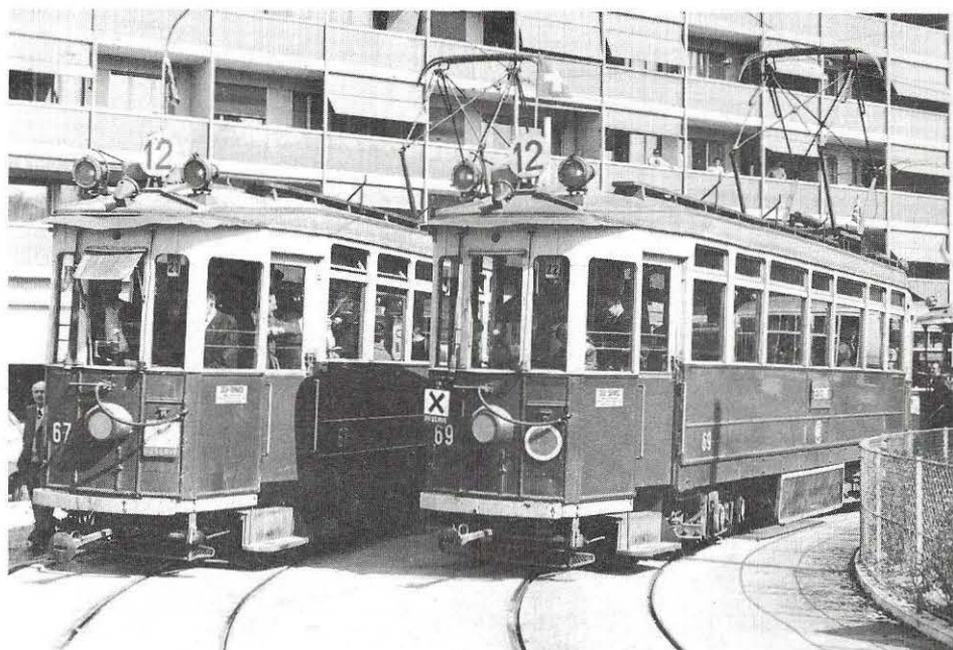
A peine rendus à la vie civile, nos deux amis prennent contact avec d'autres amateurs et avec la CGTE. Oui, il est possible de louer un convoi un dimanche matin. L'idée reçoit un accueil favorable. Un petit noyau s'occupera de l'organisation : ce n'est pas un hasard si l'on retrouve ces mêmes personnes à l'origine de l'AGMT. Mais n'anticipons pas !

L'horaire est établi, un wattman accepte de conduire bénévolement le convoi, et les inscriptions sont ouvertes. Il est peut-être intéressant de signaler que même les organisateurs ont payé leur place ! Comme il n'est pas encore question d'AGMT, le bénéfice est versé au chemin de fer touristique Blonay-Chamby, qui reçoit ainsi Fr 510.45 pour la restauration de ses véhicules.

LEGENDE DES PHOTOS DE LA PAGE SUIVANTE :

En haut : "Adieu aux vieux trams". Tête-à-tête des motrices 67 et 69 lors de la mémorable sortie du 19 mars 1972.
Photo Marc DIETSCHY

En bas : Parmi les anciens véhicules CGTE encore existants, l'éboueuse Xe 2/2 72. Rondeau de Carouge, juillet 1975.
Photo Eric RAHM



Quelques jours avant la course, la capacité d'un convoi est atteinte, puis dépassée. Il ne pouvait être question de pousser la reconstitution jusqu'à donner l'impression aux voyageurs de circuler en pleine heure de pointe ! C'est pourquoi il faut augmenter l'offre des places. Pouvons-nous former un convoi de deux remorques ? Ce qui est techniquement possible n'est pas toujours judicieux. La décision est prise de former un second convoi. Heureusement, il y a encore assez d'anciens véhicules à la Jonction. La CGTE nous attribue les motrices 67 et 69, ainsi que les remorques 363 et 369. La manoeuvre de rebroussement prévue à Rive n'en aura que plus d'intérêt ! Et pour s'assurer que la place est suffisante pour manoeuvrer, on figure la manoeuvre sur un plan à l'aide de papiers à l'échelle représentant les véhicules.

Finalement, ce sont 244 personnes qui recevront le billet spécial, imprimé pour l'occasion. Ce résultat est remarquable si l'on songe que la course n'a été annoncée que parmi les amateurs de chemin de fer, ou peu s'en faut. A mesure que la date fatidique approche, l'inquiétude augmente : sera-t'il possible de contenir plus de 200 personnes, et de ne pas perturber la circulation sur la ligne par les arrêts-photos ? Mais tout se passe fort bien, et se sont nos convois qui sont freinés par les convois-horaire, pas toujours à l'heure, même un dimanche matin !

Et c'est ainsi que sont nées celles qui deviennent une tradition de la vie des "tramophiles" genevois : les courses en "vieux trams". Le succès de cet "adieu aux vieux trams", lequel constitua ce que l'on appelle au théâtre une fausse sortie, nous montra l'intérêt porté par la population et les amateurs à ces témoins de la gloire des tramways à Genève. L'AGMT pouvait naître. elle répondait aux voeux de nombreuses personnes.

Ainsi se clôt cette fresque pré-historique, la suite

fait partie de l'histoire !

Jean-Marc LACREUZE

NB : Les organisateurs de cette course furent

- Organisation et contacts avec la CGTE :

J.M. LACREUZE

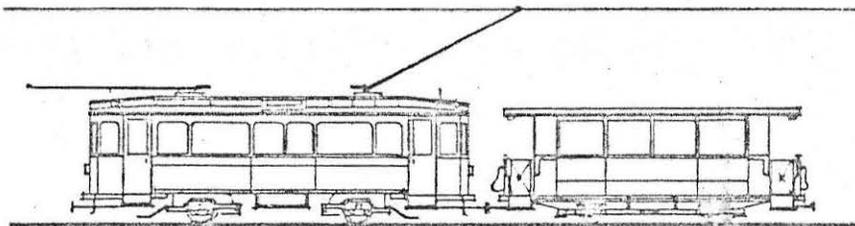
R. KALLMANN

- Trésorier : M. DIETSCHY

- Service photos : E. RAHM

tous membres fondateurs de l'AGMT.

* * * *



Un Tramway nommé Sourire ! (1)

Il est des anecdotes d'un prix inestimable dont il convient de perpétuer le souvenir pour toutes les générations à venir des "mordus" du rail.

On ne nous pardonnerait pas de ne pas avoir préservé d'un oubli définitif ce qui a pu contribuer à alimenter la petite histoire des transports ferroviaires. Une petite histoire qui a ses lettres de noblesse. Des anecdotes savoureuses, mon oncle Zacharie il en connaît des tas. Des anecdotes garanties authentiques ! Et peu importe le lieu et l'époque de l'action.

Mon oncle Zacharie va sur ses quatre-vingts ans. Il est encore bon vivant et il fut, dans son jeune âge, un pêcheur enragé. Employé durant de longues années comme wattman par la compagnie des tramways d'une petite ville il se souvient de l'heureuse époque où deux lignes de chemins de fer régionaux pénétraient encore en ville en utilisant les voies du réseau urbain.

Il y avait sur l'une de ces lignes une sous-station manuelle qui exigeait la présence d'un opérateur pendant le temps que la ligne aérienne était sous tension. Un certain soir, après que la motrice assurant la dernière course eut déchargé ses passagers à la station terminus au centre de la ville, on décida entre quelques collègues d'organiser une petite expédition avec la complicité de l'opérateur dont il a été question plus haut : par un bref coup de fil à la sous-station, on s'assura que le "jus" alimenterait encore la ligne

jusqu'à ce que l'opération projetée fut terminée.

Après quoi la grosse motrice se mit à parcourir sur la pointe des pieds les rues sombres de la ville assoupie, dépassa le petit dépôt situé à la sortie de l'agglomération, et prit le chemin de la campagne. On traversa quelques villages parfaitement endormis pour s'immobiliser finalement à une dizaine de kilomètres du point de départ, au beau milieu d'un pont qui enjambait une petite rivière.

Quelques mètres de câble fixés par une extrémité à une perche en bois suspendue à la ligne aérienne restée sous tension fournirent la "force de frappe" aux astucieux pêcheurs qui se mirent sans perdre de temps à assommer les malheureux poissons qui avaient eu l'idée saugrenue de passer par là avec toute la puissance que peut donner du 600 Volts continu ! Inutile de préciser qu'après ce traitement de choc, un certain nombre de récipients remplis de poissons électrocutés prirent le chemin de la motrice au cours de cette étrange besogne nocturne !

Après un retour précipité en ville, un coup de fil passé en hâte au copain de la sous-station lui apprit qu'il pouvait couper le courant, en attendant le premier service matinal à destination de la ville voisine.

Il est vraisemblable que le seul signe révélateur de cette expédition nocturne fut une assez forte odeur de poisson qui subsista durant quelques heures de la matinée suivante dans le compartiment à bagages de la motrice qui avait pris part à l'entreprise délictueuse ! Bien heureusement, aucun inspecteur doté d'un odorat trop sensible ne se montra ce jour-là, car on peut se demander de quelle manière nos amis auraient expliqué la présence d'un indice aussi pénétrant !

Mon oncle Zacharie
pcc Jean-Daniel DUPRAZ

Faisons le point !

QUE RESTE-T'IL DU MATERIEL FERROVIAIRE ANCIEN DE LA CGTE EN 1976 ?

A notre connaissance, il existe encore 16 voitures : onze motrices et cinq remorques. On en compte neuf en Suisse, cinq en France et deux en Autriche.

	<u>VOITURE</u>	<u>TYPE</u>	<u>LIVREE</u>	<u>REMARQUE</u>
A/ <u>SUISSE</u>				
1. Genève	motr. No 67	Cologne transf.	verte	AGMT
	motr. No 69	Cologne transf.	verte	Jardin Robinson, Le Lignon/GE
	motr. No 70'' (ex-No 50)	Cologne transf.	coq de roche	Voit.de service CGTE
	motr. No 71'''' (ex-No 61)	Cologne transf.	coq de roche	Voit.de service CGTE (poste de soudure)
	motr. No 72 (ex-No 610)	Eboueuse	orange	Voit.de service CGTE
	rem. No 363	Neu- hausen	verte	AGMT
2. Chemin de fer touristique Blonay/Chamby				
	motr. No 71'' (ex-No 151)	Fourgon auto- moteur	orange	en transformation

<u>VOITURE</u>	<u>TYPE</u>	<u>LIVREE</u>	<u>REMARQUE</u>
motr. No 125	Ceinture	verte	reprise au MC
rem. No 370	Neu- hausen	verte	

B/ FRANCE

1. Paris/St Mandé, Musée de l'AMTUIR

motr. No 63	Cologne	verte	
	transf.		
motr. No 80	Schlie- ren	jaune	remise en état d'origine
rem. No 369	Neu- hausen	verte	

2. Ch.de fer de la Baie de la Somme (CCFTIP) *

motr. No 66	Cologne	verte	
	transf.		
rem. No 361	Neu- hausen	verte	

C/ AUTRICHE

1. Klagenfurt, Musée de la VKEF **

motr. No 65	Cologne	verte	
	transf.		
rem. No 365	Neu- hausen	verte	

- * Compagnie des Chemins de fer Touristiques et Industriels de Picardie
- ** Verband der Kärntner Eisenbahnfreunde e.V. (Futur Musée Eurotram)

On peut encore ajouter à cette liste le wagon-grue No 73'' de la CGTE, garé présentement à Moillesulaz.

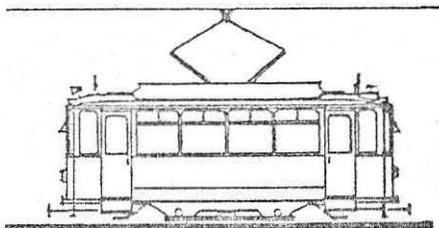
Nos lecteurs constateront que les motrices du type "Cologne transformée", et les remorques "Neuhausen" sont encore nombreuses, puisque sur les quinze motrices et sur les dix remorques qui constituaient les séries d'origine, il subsiste encore sept motrices et cinq remorques.

Notons cependant que seules les motrices Be 4/4 67 (AGMT), 70, 71 et 72 (CGTE), Be 2/2 125 (BC), la voiture B4i 363 (AGMT) et le wagon-grue 73 (CGTE) circulent à l'heure actuelle. Le fourgon-automoteur 71 (BC) subit actuellement une révision complète et la voiture 370 (BC) sert pour le moment de magasin au dépôt de Chaulin.

Regrettons au passage que ce ne soit pas le matériel le plus intéressant qui ait pu être préservé !

Jean-Daniel DUPRAZ

* * * * *



**Questionnez,
on vous répondra !**

Nous poursuivons cette rubrique en abordant un nouveau sujet des tramways genevois, celui de l'infrastructure, avec quelques questions posées par un de nos membres d'outre-Sarine, M. X. Martenet. Nous rappelons à tous nos lecteurs que nos pages leur sont ouvertes : il suffit d'adresser vos questions sur les tramways genevois et d'ailleurs à l'AGMT.

Question : A part la Jonction, y a-t'il eu d'autres dépôts, d'autres remises ?

Réponse : En reprenant le réseau de la Voie-Etroite (VE), la CGTE continua d'utiliser des dépôts à Chancy, St Julien, Ferney et Douvaine. L'atelier et dépôt VE des Acacias ne fut plus utilisé par la CGTE, ne pouvant pas être agrandi. Pendant la guerre de 1914/18, les frontières étant fermées, la CGTE construisit deux petites remises, l'une au Grand-Saconnex et l'autre à Veigy.

Les installations centrales de la Compagnie Générale des Tramways Suisses (TS) du boulevard de la Cluse, trop exigües, furent délaissées. Le dépôt du Rondeau de Carouge, édifié au temps du tram à cheval, resta en usage jusqu'en 1950, celui d'Annemasse jusqu'en 1958.

Le dépôt de la Compagnie Genève-Veyrier (GV) était sis à l'entrée du village de Veyrier. Il fut en service jusqu'à la fin de la ligne 6-8 en 1956.

Actuellement, la totalité du parc tramways, trolleybus

et autobus de la CGTE est remise à la Jonction. C'est l'un des plus grands dépôts de Suisse, et l'atelier CGTE est le seul qui entretient sous un même toit les trois genres de véhicules.

* * * * *

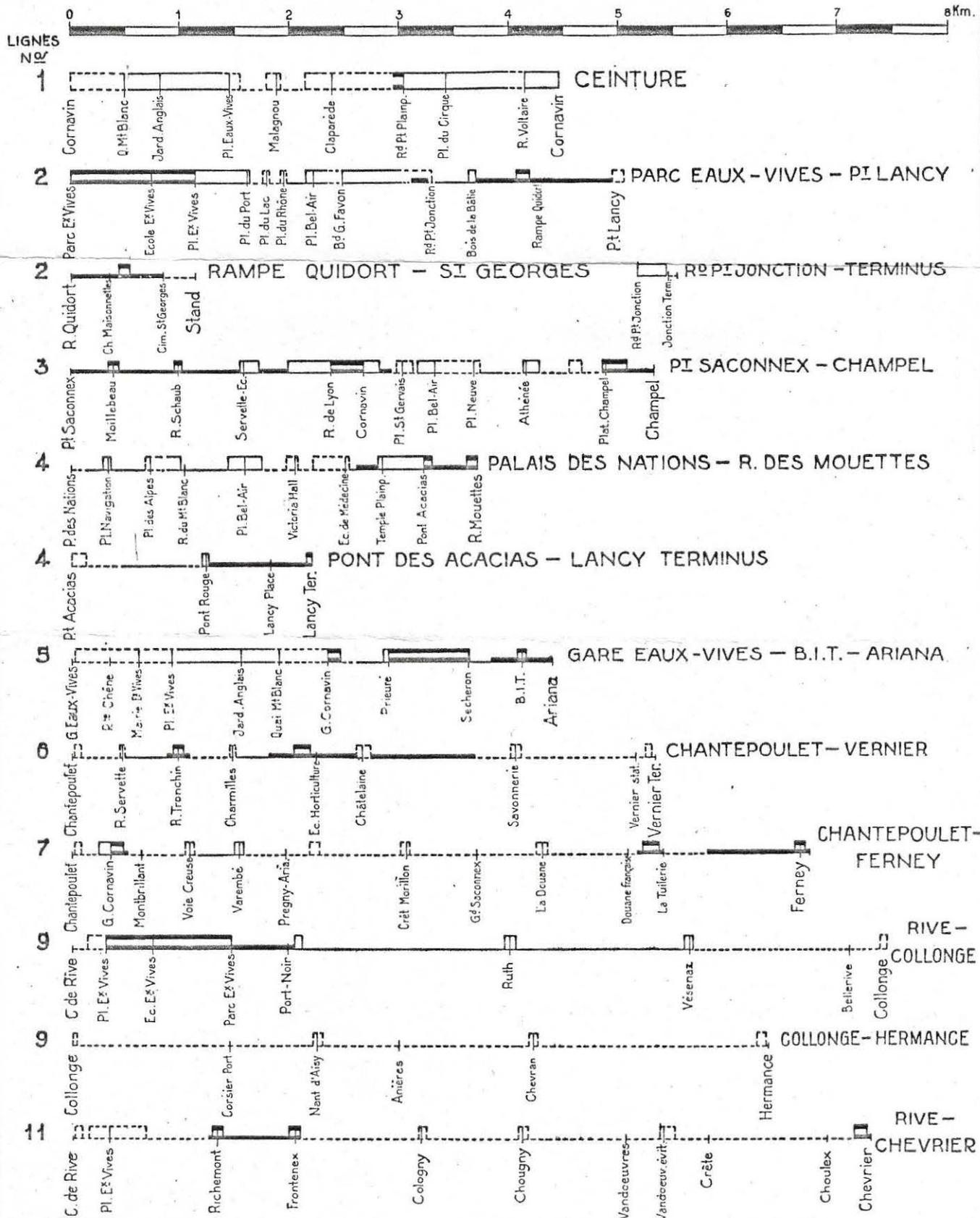
Question : Je crois savoir que la plus grande partie du réseau CGTE était à voie unique, mais je suppose que les lignes urbaines devaient être à double-voie. Pourriez-vous me dresser la liste exacte des sections à double-voie ?

Réponse : Les lignes vicinales étaient toutes à simple voie, avec quelques points d'évitement permettant le croisement des trains. Le réseau urbain de la CGTE comporta toujours une trop grande proportion de tronçons en voie unique. Ainsi en 1931, le 40 % des lignes urbaines était encore à simple voie. Le tableau que nous reproduisons sur les pages suivantes donne l'état des voies de la CGTE au 31 octobre 1931. Par la suite, la Compagnie, malgré les moyens réduits dont elle a toujours disposé, et les difficultés de voirie, s'efforça de doubler la voie sur quelques tronçons, non sans que l'opinion publique critiquât, parfois de manière assez vive, ces opérations.

En 1946, la ligne de Ceinture disposait d'une double-voie sur la totalité de son parcours. La ligne 5 était en voie double en 1952, exceptées les deux extrémités de son parcours. Dès 1950, la double-voie était continuée sur la ligne 2 du Parc des Eaux-Vives au Rond-Point de la Jonction, en passant par les Rues Basses, le tronçon de la Rue du Rhône, en partie à voie unique, ayant été abandonné.

Mentionnons encore qu'une des causes de la disparition des tramways sur les lignes 2, 3, 4, 5, 6 et 8 fut la présence de nombreux tronçons tracés en voie unique dans des rues étroites, occasionnant des perturbations

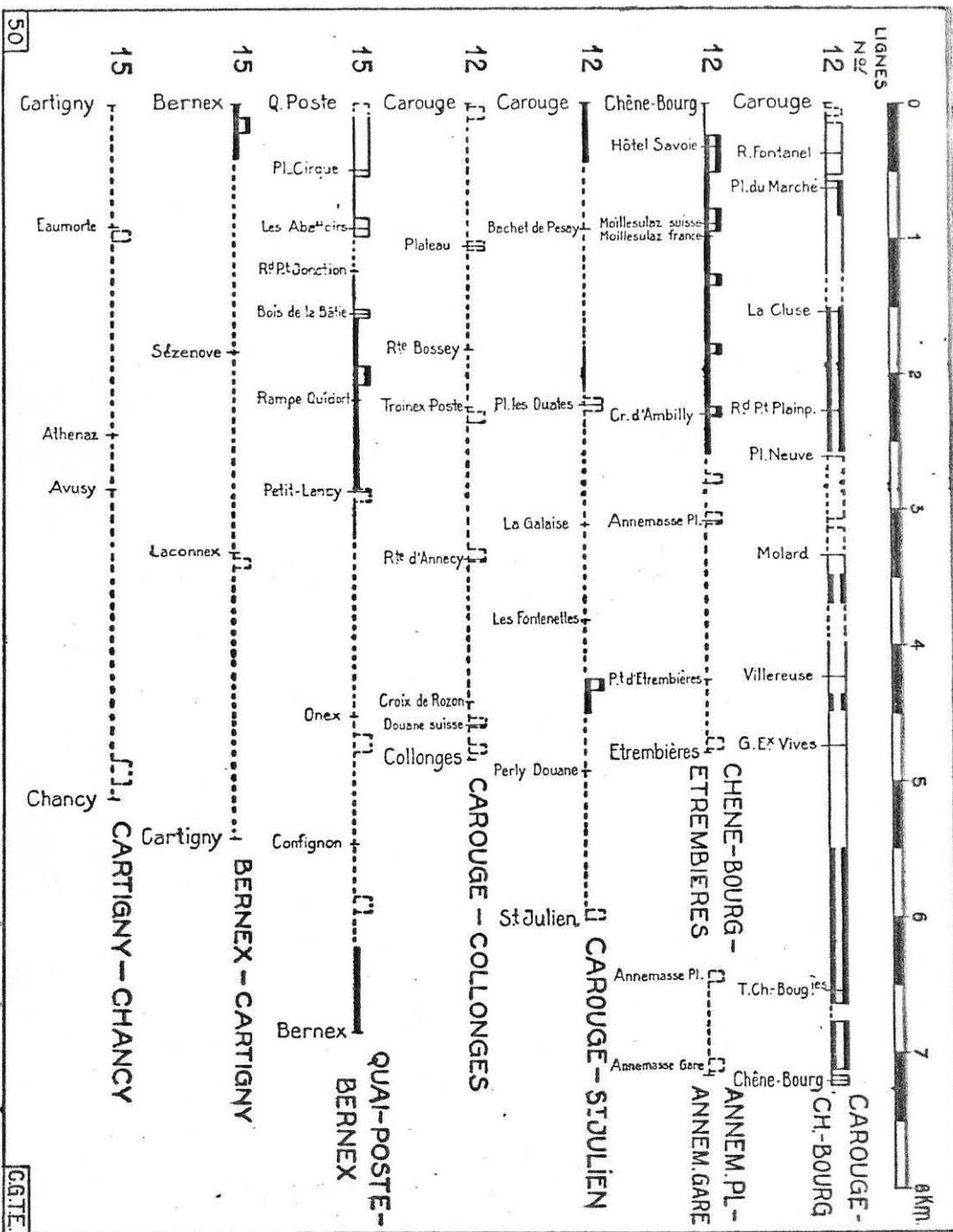
ETAT DES VOIES DE LA C.G.T.E AU 31 OCTOBRE 1931



LEGENDE:

Voies non soudées
 Voies soldées
 Voies renouvelées ou entièrement revisées du 1^{er} Janvier 1925 au 31 Octobre 1931

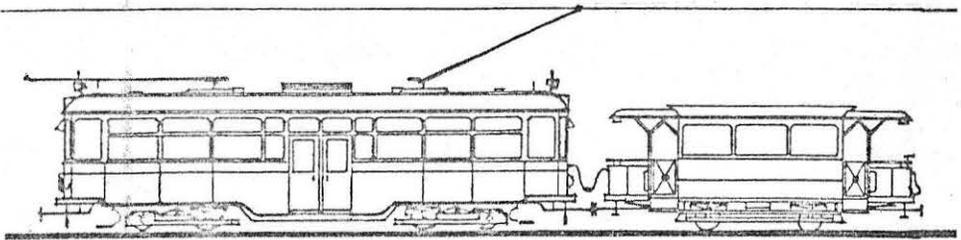
Double voie
 Simple voie



pour la circulation routière croissante, et ne permettant pas toujours une exploitation intense. En outre la ligne 3 fut toujours dépourvue de voie d'évitement à ses deux terminus, à Champel et au Petit Saconnex, ce qui empêcha une exploitation régulière avec des remorques.

R. Kallmann

* * * * *



Mini - potins

ACTIVITES DE L'AGMT

Ces trois derniers mois ont été marqués pour notre Association par la circulation du "Tram de Noël" et par notre sortie "aux chandelles" du 23 décembre 1975.

Cette année à nouveau, le Grand Passage (Grand magasin du centre de la ville) exprima le désir d'affrêter un "Tram de Noël", qui avait eu grand succès l'an dernier auprès des enfants des clients. La CGTE se montrant favorable à de telles circulations, l'AGMT se fit un plaisir de mettre à disposition sa motrice Be 4/4 67. Après avoir retrouvé le dépôt de la Jonction le 8 décembre, la 67 fut confiée aux soins des décorateurs du grand magasin qui la parèrent de guirlandes lumineuses, de branches de sapin et de boules multicolores. Dès le lundi 15, et jusqu'au 24 décembre, sauf le dimanche 21, le "Tram de Noël" circulait entre le Molard, la Gare des Eaux-Vives et la Place des Augustins, de 1410 heures à 1730 heures. Un wattman CGTE, membre de l'AGMT, notre ami Jean-Claude Germond, fut attitré à ce véhicule. Il officiait, paré d'un ancien uniforme CGTE à col fermé, assisté pour l'accueil des nombreux petits passagers par le Père Noël en personne et par un ange charmant, distribuant généreusement caramels et oranges !

Le 23 décembre enfin, l'AGMT offrait un cadeau de Noël inattendu à ses membres. Le Comité avait "mijoté" en dernière minute, avec la bénédiction de la CGTE, une "course aux chandelles" qui fut très appréciée des participants. La Be 4/4 67, alias "Tram de Noël" enlevait près de 30 membres à la Station de Rive à 2000 heures pour les conduire à Carouge tout d'abord, puis à Moillesulaz. A l'arrivée à la frontière, la 67 fut garée aux

côtés de notre remorque 363, décorée et illuminée pour la circonstance, et qui avait été transformée en voiture-buffet. Chacun put profiter de boissons chaudes et froides et d'amuses-bouches. Même le Champagne était de la partie pour clôturer cette agréable soirée. C'est vers 2300 heures que notre motrice décorée, pilotée par un wattman condamné au jus d'orange, redescendit vers la ville en abandonnant au fil des arrêts ses passagers, puis regagna le dépôt de la Jonction.

Le 8 janvier 1976, la 67 a réintégré son "dépôt" de Moillesulaz après avoir été déshabillée de ses parures. Espérons qu'une telle opération "Tram de Noël" pourra être reconduite ces prochaines années : elle permet une certaine réclame pour les efforts de l'AGMT, et elle fait oeuvre utile de "public relations" pour la CGTE auprès du public genevois.

* * * * *

Un tramway nommé désir....

On sait que les lignes de nos bons vieux trams ont disparu petit à petit, la mise à mort ayant été lente, et qu'il ne nous reste plus qu'une seule ligne, peut-être en guise de consolation. Parfois, ne serait-ce que pour entretenir la nostalgie de ceux qui les ont connus et beaucoup fréquentés, on organise une petite virée avec un tramway d'autrefois.

On peu se demander si, par suite d'un certain goût d'être toujours à l'avant-garde, nous ne nous sommes pas privés de transports en commun particulièrement précieux. En effet, le Secrétariat d'Etat aux Transports français après étude estime qu'il n'y a pas de système plus pratique et économique que le tramway pour les villes de 300'000 habitants et plus (ce qui correspond parfaitement à notre canton). Les tramways à rames articulées peuvent transporter près de 300 passagers à la fois, soit 10'000 passagers à l'heure. Déjà neuf villes fran-

çaises demandent le retour des trams : Strasbourg, Nancy, Toulouse, Toulon, Rouen, Grenoble, Bordeaux, Nantes et Nice. Lyon, qui pourtant se paie un métro, est du même avis.

De plus en plus, un tramway nommé désir !

Le saute-ruisseau
(Journal Le Courrier)

* * * * *

DEPOT DES TRAMWAYS : APRES CAROUGE, LES ACACIAS !

La presse nous avait déjà fait part des projets de la CGTE qui consistaient à établir un nouveau dépôt pour le matériel ferroviaire, à Carouge. Ces installations, relativement importantes, devaient prendre place sous le futur Collège de Staël, en direction de Plan-les-Ouates.

Il est apparu cependant qu'un tel mariage ne serait pas heureux. Et de plus, on ne sait toujours pas s'il sera nécessaire de prolonger la ligne No 12 jusqu'à Plan-les-Ouates, cette commune connaissant des difficultés avec son projet d'urbanisation du Pré-du-Camp. On pense donc renoncer à creuser sous la colline de Pinchat pour y enterrer un dépôt de la CGTE.

Par contre, l'Etat de Genève et la CGTE mijotent de trou-

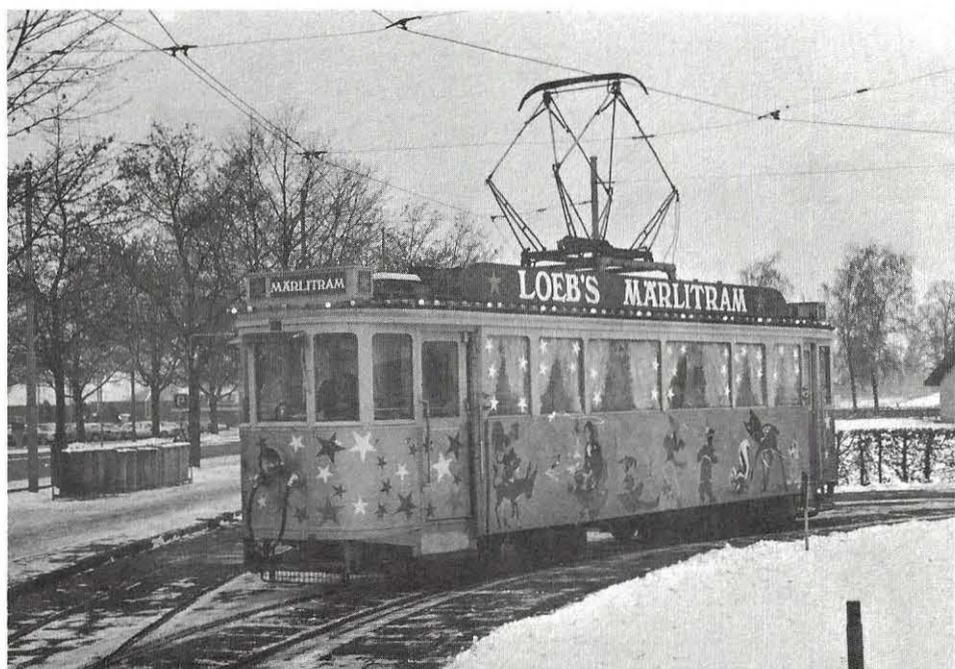
LEGENDE DES PHOTOS DE LA PAGE SUIVANTE :

En haut : Le "Märli-Tram" de Zurich, conduit par le Père Noël, passe le Central le 12 décembre 1975.

Photo Eric RAHM

En bas : Le "Märli-Tram" bernois, lors de son premier Noël de service ! En attente au terminus de la Guisanplatz le 20 décembre 1975.

Photo Eric RAHM



ver dans le secteur des Noirettes, aux Acacias, un emplacement favorable pour le dépôt des tramways. Cette liaison avec le nouveau dépôt quitterait la ligne 12 au Pont de Carouge pour emprunter l'Avenue de la Praille, encore à créer dans sa partie centrale. Par la même occasion, on pourrait créer une desserte du quartier des Noirettes et de la Gare de la Praille par un léger allongement de la ligne de service.

* * * * *

CARTE JOURNALIERE DES TRANSPORTS URBAINS VALABLE DANS TOUTE LA SUISSE

Depuis le 1er janvier 1976, l'Union des Entreprises suisses de transports publics (UST) émet, en collaboration avec les entreprises de transport du trafic local de plus de 20 villes suisses, une carte journalière (abonnement général d'un jour) commune à tous ces réseaux. L'utilisation des transports publics est ainsi plus aisée (le voyageur n'a plus à se soucier des tarifs, du mode de perception et de la monnaie nécessaire depuis l'introduction quasi généralisée des automates à billets) et cette carte journalière a l'avantage de pouvoir être déjà utilisée au lieu de domicile, ne serait-ce que pour se rendre à la gare, puis pour circuler à volonté pendant une journée complète dans les autres cités. S'il rentre le soir chez lui, le voyageur profite encore de la même carte journalière dans sa ville de domicile.

Les cartes journalières sont vendues en carnets de dix pièces dans les principaux points de vente de titres de transport des villes participantes, au prix de Fr 35.--. L'abonnement d'un jour coûte ainsi Fr 3.50, montant en général aussi élevé, sinon plus, que les cartes d'un jour propres à chaque réseau. Il est cependant utilisable dans plusieurs localités dans la même journée. De plus certains réseaux ne connaissent pas les cartes journalières (Neuchâtel par exemple...), ce qui peut être in-

téressant pour l'amateur !

Entreprises affiliées : Aarau (BBA), Baden-Wettingen (RVBW), Bâle (BVB et BLT ligne 10), Berne (SVB), Bienne (VB), La Chaux-de-Fonds (TC), Fribourg (TF), Genève (CGTE lignes 1, 11, 2, 22, 3, 33, 4, 44, 5, 6, 7, 8, 88, 12, 14, G, O, F et X), Lausanne (LO, TL réseau urbain, sans minibus), Locarno (FART), Lugano (ACTL), Lucerne (VBL lignes 1 à 14), Neuchâtel (TN sans La Coudre/Chaumont et ligne S), St Gall (VBSG), Schaffhouse (VBSch), Soleure (BSU), Thoun (STI), Vevey-Montreux-Villeneuve (VMCV), Winterthur (VW réseau urbain), Zurich (Db et VBZ réseau urbain).

* * * * *

LE TOUR DE SUISSE DES "TRAMS DE NOEL" !

Le plus célèbre "Tram de Noël", le "Märli-Tram" de Zurich, a circulé à nouveau chaque après-midi du mois de décembre sur le circuit : Bellevueplatz, Limmatquai, Central, Bahnhofstrasse, Quaibrücke, Bellevueplatz. La motrice Be 2/2 1208 avait été, il y a déjà plusieurs années, transformée spécialement pour cet usage. Depuis 1974, ce véhicule a quitté son ancienne livrée blanche pour un bel orange lumineux, rehaussé de motifs de Noël. Chaque année, les grands magasins Jeumont affrètent ce "Märli-Tram" à l'intention des enfants de ses clients.

Genève également renouait avec la tradition, encore récente il faut l'avouer ! Le "Tram de Noël", assuré par la Be 4/4 67 de l'AGMT, circulait à nouveau pour les enfants des clients du Grand Passage, chaque après-midi du 15 au 24 décembre entre les Augustins et la Gare des Eaux-Vives. Une décoration sobre, mais très réussie, avait été mise en place à l'extérieur et à l'intérieur du véhicule. Des rampes d'ampoules en bordure de la toiture rehaussaient l'air féérique du convoi.

Nouveauté à Berne où cette année un "Märli-Tram" fut également mis en service dans les semaines précédant Noël. C'est également un grand magasin, l'entreprise Loeb, qui louait le véhicule sur lequel pouvaient prendre place les enfants qui avaient confectionné un dessin. Plus de 4'000 enfants prirent place dans la Be 4/4 145 qui avait été repeinte avec une livrée dorée en lieu et place du traditionnel vert-olive bernois. Des lampes multicolores et des rideaux aux fenêtres donnaient un air joyeux à ce véhicule. Durant l'après-midi, le "Märli-Tram" parcourait toutes les lignes du réseau en prenant et déposant ses petits passagers à la Gare.

N'oublions pas la ville de Nyon dans ce survol ! Eh oui, le "Tramway inter-urbain" Nyon/St Cergue/La Cure avait également son "Tram de Noël" ! Avec la collaboration des grands magasins La Placette, le NStCM avait décoré joliment son automotrice No 5. Les décors blancs sur le fond de caisse rouge foncé rendaient le meilleur effet. Ce véhicule assurait des services normaux en ligne et tracta les deux trains spéciaux La Cure/Nyon/La Cure mis en marche lors des deux soirées d'ouverture nocturne des magasins à Nyon. Notons qu'avec la collaboration des commerçants nyonnais, le transport sur ces trains spéciaux était gratuit !

* * * * *

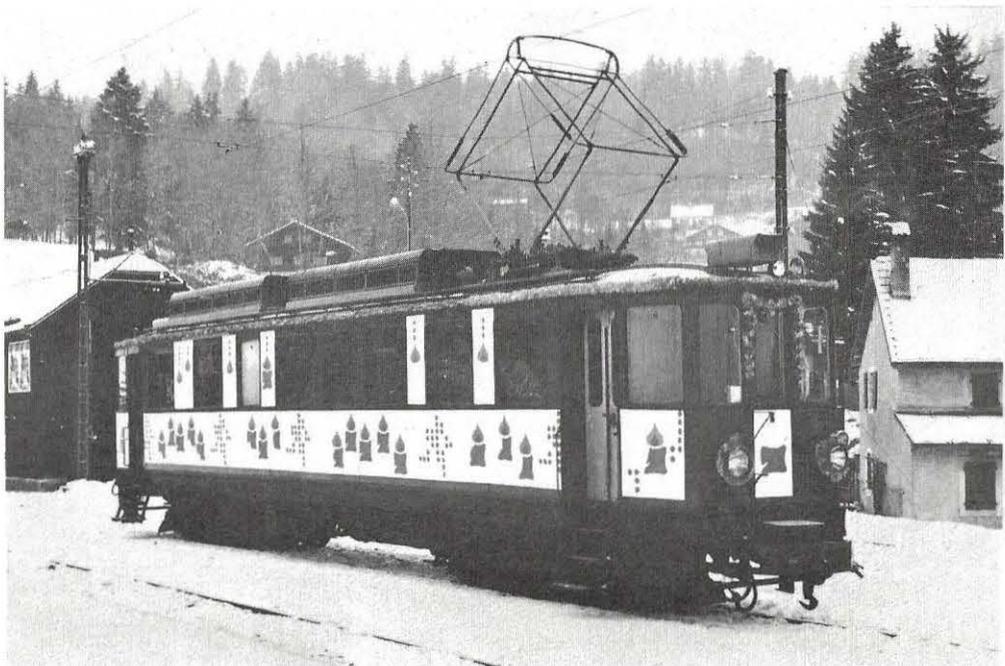
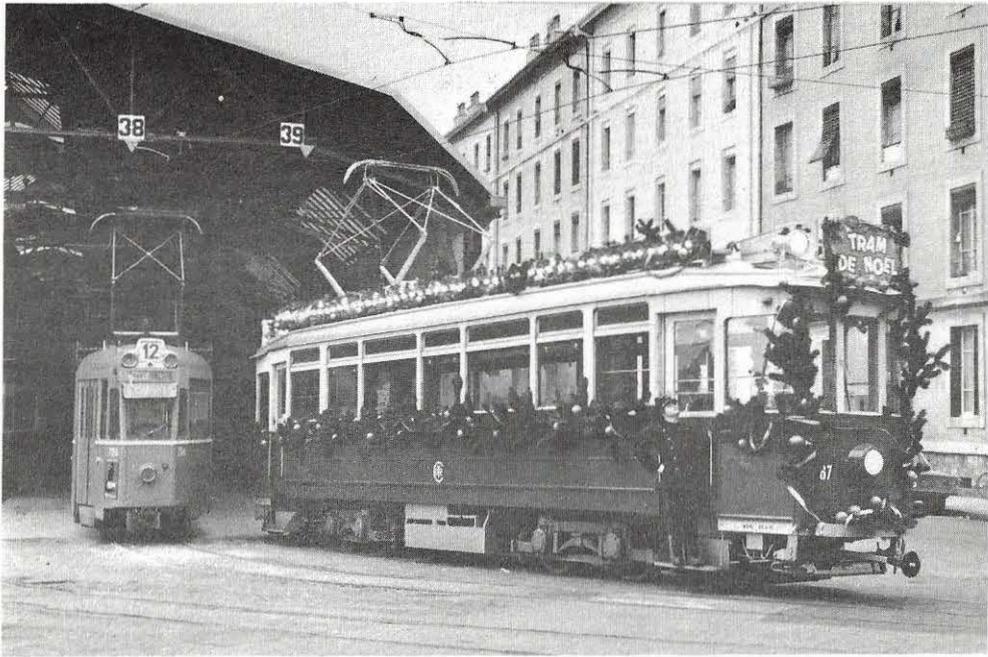
LEGENDE DES PHOTOS DE LA PAGE SUIVANTE :

En haut : "Tram de Noël" à Genève. La 67 de l'AGMT devant les dépôts de la Jonction, prête au départ.

Photo Serge ESTEBAN

En bas : "Train de Noël" sur le chemin de fer Nyon-St Cergue-La Cure. Motrice ABDe 4/4 6 à St Cergue le 25 décembre 1975.

Photo Serge ESTEBAN



ACTUALITE C G T E

Dès mi-novembre 1975, introduction progressive des autobus articulés FBW (série 101-129) sur la ligne X (Cornavin/Meyrin/CERN/St Genis). A mi-janvier 1976, la moitié de la série de ces véhicules est livrée.

A fin-décembre 1975, la totalité des trolleybus articulés FBW/Sécheron (série 631-648) est livrée, et en service sur la ligne 2/22.

A mi-janvier 1976, seules deux Be 4/6 ex-Aachen sont en état de marche (nos 795 et 797). Elles circulent pour l'instruction du personnel roulant, mais toujours sans passagers.

Augmentation des tarifs au 1er janvier 1976. Hausse modérée destinée à tempérer quelque peu le déficit d'exploitation, et qui passe dans la relative résignation des usagers. Le billet de libre-circulation durant une heure passe à Fr 1.-- (Fr -.90), le billet limité à trois arrêts reste sans changement à Fr -.60, le billet à demi-prix passe à Fr -.50 (Fr -.40). Le prix des cartes multi-parcours est adapté en conséquence, ainsi que les abonnements mensuels et annuels. Notons que la carte journalière donnant droit à la circulation sur l'ensemble du réseau CGTE (y compris les lignes de campagne) reste au prix de Fr 4.--, ce qui est particulièrement avantageux (et curieux) si l'on pense qu'un billet simple course à destination de Chancy par exemple coûte Fr 4.60 !

A fin janvier, la Be 4/6 798 est également disponible pour les courses d'instruction du personnel.

* * * * *

Communications

CHANTIER DE MOILLESULAZ

Les travaux ont repris depuis début janvier sur nos véhicules à Moillesulaz. Sauf exception, on y travaille tous les samedis. Tous nos membres bricoleurs qui désirent consacrer quelques heures de leurs loisirs à la restauration de nos véhicules sont les bienvenus.

Pour ces travaux réguliers, nous ne convoquons pas les membres qui se sont annoncés au moyen de la fiche jaune. Ils voudront bien simplement s'informer le vendredi que le chantier est ouvert le lendemain en téléphonant à notre chef technique, Francis Du Pan (tél. 93.65.63) ou à notre Président, Stéphane Golay (tél.prof. 31.57.73 ou tél.privé 47.52.52). A bientôt !

* * * * *

MATERIEL AGMT EN VENTE

Bulletins :

No 5 (étude sur le TMZ, etc...)

No 6 (motrices Ce 2/2 46-49, Tramway de la Cité, etc...)

Prix du numéro : Fr 3.50 (+ port)

Autocollant :

Signe de ralliement de l'Association

La pièce : Fr 1.50

Photos :

- Pochette BVA No 6 (en voie d'épuisement)
10 cartes postales sur la CGTE Fr 9.50
- Pochette BVA No 11
10 cartes postales sur la CGTE Fr 9.50
- Série J. Bazin No E-5
10 photos 10x15 sur les lignes 2, 5, 6,
8, 9, 15 Fr 10.50
- Série J. Bazin No E-28
10 photos 10x15 sur les lignes 1 et 2 Fr 10.50
- Carte postale "officielle"
Composition AGMT à Chêne-Bourg Gare Fr 1.--
- Série AGMT "Düwaq" - 6 photos 9x13
Les Be 4/6 à Mönchengladbach, Aachen,
chez Schindler, à Genève Fr 6.50
- Série AGMT "Ligne 2" - 6 photos 9x13
Vues diverses Fr 6.50
- Série AGMT "Ligne 1" - 6 photos 9x13
Vues diverses Fr 6.50

* * * * *

RECHERCHE D'ANCIENS DOCUMENTS ET PHOTOS

L'AGMT cherche à constituer, à l'intention de ses membres, une intéressante documentation sur les tramways de notre ville. Si l'un de nos lecteurs possède des documents ou des photographies sur le réseau de la CGTE, et qu'il pense pouvoir en faire profiter l'AGMT, nous serions heureux qu'il prenne contact avec nous, en nous précisant ce dont il dispose. Notre photographe, Serge Wolf, retournera tout de suite après reproduction les documents qui lui auront été confiés. Nous ne publierons ou reproduirons les documents qu'avec l'accord de leur propriétaire, et nous ferons mention de son nom s'il le

désire.

* * * * *

SERVICE-PHOTOS JACQUES BAZIN

Nous vous signalons le service-photos de notre membre de la région parisienne, créé à l'intention des membres des associations d'amis des chemins de fer et des tramways. Ce service, non-commercial, offre à ce jour :

- France (Tramways et Secondaires) : 87 séries
- France (SNCF, voie normale) : 19 séries
- Tramways parisiens : 4 séries
- Belgique (Tramways et Vicinaux) : 40 séries
- Tramways de Bruxelles : 11 séries
- Autres pays (Suisse, Allemagne, Suède, Norvège, Hollande....) : 37 séries
- Reproduction de Vieux-Cartons : 28 séries

La représentation en Suisse est assurée par notre membre Francis Du Pan. Une liste complète, avec les conditions de commande et les prix, est à votre disposition gratuitement contre envoi d'une enveloppe timbrée avec votre adresse à l'AGMT, Case postale 294, 1211 GENEVE 11.

* * * * *

SERVICE-PHOTOS AMUTRA

L'AMUTRA, association belge pour le Musée des Tramways, met également à disposition un grand nombre de séries de photos en noir/blanc ou en couleur, sur les tramways belges, les Vicinaux, ainsi que sur des réseaux suisses, italiens, autrichiens, allemands....

Les listes 1 et 2, contenant la description des séries et les conditions de commande, peuvent être obtenues gratuitement contre l'envoi d'une enveloppe timbrée avec votre adresse à l'AGMT, Case postale 294, 1211 Genève 11.

* * * * *

NECROLOGIE

Nous avons appris avec tristesse le décès de notre membre lyonnais, Monsieur Yves CORDELLE.

Nous prions sa famille et ses proches de croire à notre sincère sympathie.

* * * * *

ASSEMBLEE GENERALE

Les membres de notre Association voudront bien agender la date de notre Assemblée Générale :

MARDI 27 AVRIL 1976 A 2015 HEURES

Ils recevront encore une convocation en temps utile.

* * * * *

CIRCULATION AVEC NOS VEHICULES

Sous réserve de modifications ultérieures, des circulations publiques seront assurées avec nos véhicules le

DIMANCHE 16 MAI 1976

le matin et l'après-midi. Qu'on se le dise !

* * * * *

EXCURSION A G M T

Grande sortie à Neuchâtel le

DIMANCHE 9 MAI 1976

avec circulations spéciales sur les lignes 3 (qui va fermer le 11 juillet) et 5. Vous saurez tout par notre circulaire spéciale, courant avril !

* * * * *

NOUVELLES DE BELGIQUE

LA SNCV (SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER VICINAUX) A ENTREPRIS A LA FIN DE 1975 LE RENUMEROTAGE DE SON PARC DE MATERIEL FERRE, CETTE OPERATION DEVANT NORMALEMENT ETRE TERMINEE POUR LE 1ER JANVIER 1976. TOUS LES VEHICULES N'ONT TOUTEFOIS PAS ETE AFFECTES PAR CE CHANGEMENT: CEUX PRESERVES PAR DES MUSEES ET ASSOCIATIONS DIVERSES, LES AUTORAILS, WAGONS AINSI QUE TOUT LE MATERIEL EN SERVICE SUR LA LIGNE DES GROTTES DE HAN ONT GARDE LEUR NUMERO D'ORIGINE. CETTE RENUMEROTATION NE S'EST, BIEN ENTENDU, PAS FAITE DU JOUR AU LENDEMAIN. DURANT PLUSIEURS SEMAINES, IL ETAIT POSSIBLE D'OBSERVER DES VEHICULES RENUMEROTES OU NON CIRCULANT SUR LA MEME LIGNE. MIEUX ENCORE: J'AI APERCU A PLUSIEURS REPRISES SUR LES LIGNES BRUXELLOISES G ET BW DES MOREICES TYPE S CIRCULANT SANS NUMERO ...

UNE LISTE COMPLETE ANCIEN / NOUVEAU MATRICULE DE TOUS LES VEHICULES AYANT SUBI UNE RENUMEROTATION PEUT ETRE OBTENUE EN VERSANT LA SOMME DE FS. 2 AU C.C.P. 12-22155 DE L'A.G.M.T. EN INDIQUANT AU VERSO DU COUPON POSTAL: CONVERSION S.N.C.V.

11 ET 18 JANVIER 1976

CETTE ANNEE 1976 ETANT CELLE DE L'INAUGURATION DU METRO DE BRUXELLES (PREVUE POUR LE 20 SEPTEMBRE), LES TRAVAUX EN VUE DE SA MISE EN SERVICE AVANCENT A PAS DE GEANT. CES DEUX DIMANCHES MATINS, LA CIRCULATION DES TRAMWAYS A ETE INTERROMPUE SUR L'AXE EST-OUEST DEPUIS LA VEILLE A FIN DE SERVICE JUSQUE 6 H. 45 ENVIRON AFIN DE PERMETTRE LE RACCORDEMENT DES VOIES EN EXPLOITATION AVEC CELLES CONTINUANT, AU-DELA DE LA STATION SCHUMAN, VERS LA PORTE DE TERVURLN, ENSUITE VERS WOLUWE ST PIERRE ET

AUDERGHEM.

A CE JOUR, TOUT LE MATERIEL METRO DEJA LIVRE ET BASE AU NOUVEAU DEPOT "DELTA" EST SOUMIS A UN REGIME D'ESSAI INTENSIF, 24 HEURES SUR 24 DU LUNDI AU VENDREDI. LES VEHICULES CIRCULENT SEULS OU ACCOUPLES, FORMANT ALORS DES COMPOSITIONS DE QUATRE OU SIX VOITURES.

16 JANVIER AU 6 FEVRIER

UNE RAME DE HUIT VOITURES A DEUX NIVEAUX DE LA S.N.C.F., DU TYPE DE CELLES UTILISEES DANS LA BANLIEUE PARISIENNE, A CIRCULE A TITRE D'ESSAI SUR LE RESEAU DE LA S.N.C.B., EFFECTUANT LES TRAJETS BRUXELLES-MONS-QUEVY, BRUXELLES-LOUVAIN-TIRLEMONT ET BRUXELLES-ALOST. LE BUT DE CETTE EXPERIENCE ETAIT D'EXAMINER SI L'UTILISATION DE CE GENRE DE MATERIEL POUVAIT ETRE ENVISAGEE SUR LE RESEAU DE LA S.N.C.B., POUR LES LIAISONS A FORT DENSITE DE VOYAGEURS AUX HEURES D'AFFLUENCE. PENDANT SA CIRCULATION EN BELGIQUE LA RAME A ETE MUNIE D'UN FOUGON-GENERATEUR A CHAQUE EXTREMITÉ, CECI AFIN DE PALLIER A LA DIFFERENCE DE TENSION EXISTANT ENTRE LES DEUX EQUIPEMENTS.

21 FEVRIER

LE DEPOT DELTA EST DEJA MIS PARTIELLEMENT EN SERVICE. TOUS LES AUTOBUS DU DEPOT D'IXELLES (AVENUE DE L'HIPPODROME) Y ONT ETE TRANSFERES. CECI MET FIN A UNE SITUATION PROVISOIRE QUI DURAIT DEPUIS TRES LONGTEMPS, LA S.T.I.B. N'AYANT PLUS L'AUTORISATION D'ENTREPOSER DES AUTOBUS A IXELLES DEPUIS PLUSIEURS ANNEES, CECI A CAUSE DE MULTIPLS INCONVENIENTS POUR L'ENVIRONNEMENT.

JOSE MIREN

Vous êtes arrivés à la dernière page de ce septième Bulletin de l'AGMT. Nous espérons que vous avez trouvé intérêt à sa lecture. Nous vous proposerons dans nos prochains numéros :

- Les véhicules CGTE au cours du siècle (suite)
- Un tramway nommé sourire (II) !
- L'histoire de la ligne No 12
- Questionnez, on vous répondra !
- Mini-potins, qui vous apporteront l'actualité des tramways d'ici et d'ailleurs...
- Les nouvelles de Belgique
- etc... etc...

Nous vous rappelons que nos colonnes vous sont ouvertes. Nous acceptons avec reconnaissance et intérêt vos papiers sur un sujet que vous voudriez nous présenter !

* * * *

Pour toute communication avec l'AGMT, veuillez adresser votre correspondance à :

ASSOCIATION GENEVOISE DU MUSEE DES TRAMWAYS
Case postale 294
1211 G E N E V E 11

CCP 12 - 22155 Genève

