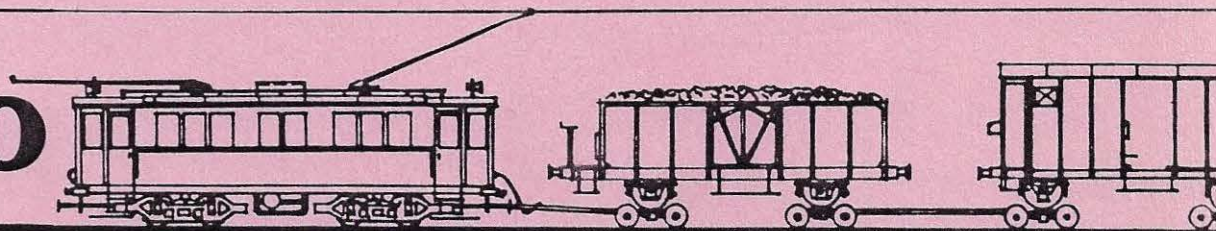
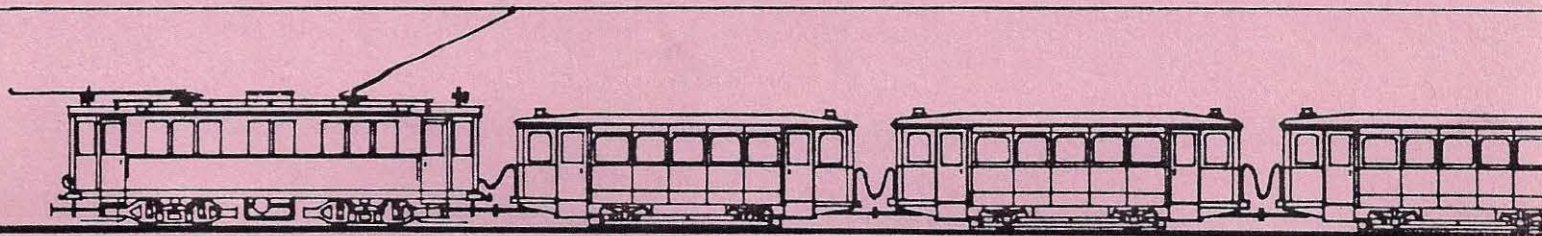


# **BULLETIN AGMT**

**No 10**



**novembre 1976**



# BULLETIN AGMT NO 10

NOVEMBRE 1976

---

ORGANE TRIMESTRIEL DE L'ASSOCIATION GENEVOISE DU MUSEE DES TRAMWAYS

Les avis exprimés dans ce Bulletin n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

Reproduction autorisée avec indication de la source.

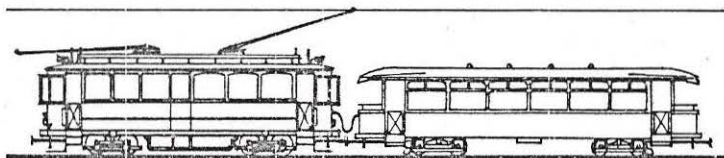
\* \* \* \* \*

Au sommaire :

|                                                 |         |
|-------------------------------------------------|---------|
| - Billet du Président                           | page 2  |
| - Un tramway nommé sourire ! (IV)               | page 3  |
| - Journée genevoise au BC                       | page 4  |
| - Questionnez, on vous répondra !               | page 8  |
| - Les véhicules CGTE au cours du siècle (suite) | page 12 |
| - Potins d'ici et d'ailleurs                    | page 14 |
| - Communications                                | page 22 |

\* \* \* \* \*

Rédaction : Eric RAHM  
Assemblage et  
expédition : Luigi LAURI  
Tirage : 150 exemplaires  
Prix de vente : Fr 3.50



## LE BILLET DU PRESIDENT

Nous vous invitons aujourd'hui à rechercher l'origine du mot "tram". On ne compte plus les séminaires, colloques et autres symposiums au cours desquels de savants personnages ont tenté, sans succès il est vrai, de résoudre cet épineux problème.

D'aucun ont cru reconnaître dans ce petit mot de quatre lettres l'abréviation de t r a m w a y, vocable d'origine anglaise comme chacun sait. Quant à la définition qu'en donne le Petit Larousse, tout le monde se plait à reconnaître son indigence : tous les trams ne sont pas engagés dans des dessertes restrictivement urbaines ou propulsés sur des voies posées, sans saillie, sur le profil des routes ! De son côté, l'Académie française, qui prend son temps, est encore fort éloignée de la lettre "t" dans la rédaction de son dictionnaire !

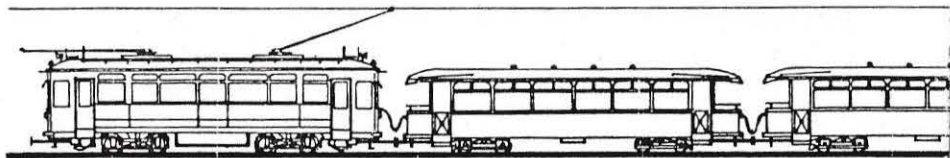
Or donc, nous sommes en mesure aujourd'hui de vous faire part de la découverte qu'il nous a été donné de faire récemment : le mot "tram" aurait été formé en réalité de la juxtaposition des lettres initiales de

Transport Rapide des Agglomérations Modernes.

Après celà, foin des LRV et autres SLR ! Remettons à l'honneur le "TRAM" dans lequel on ne saurait plus voir dorénavant, contrairement à nos voisins d'outre-Jura abusés sans doute par son air britannique, quoi que ce soit de dépassé, de brinquebalant et de rétro, puisqu'il s'agit d'une expression d'origine bien française !

Votre Président :

Jean-Daniel DUPRAZ





## UN TRAMWAY NOMME SOURIRE ! (4)

Après nous avoir conté certains "exploits" des étudiants de sa petite ville, mon Oncle Zacharie poursuit sa narration.

Le temps non plus n'était pas toujours clément : un soir qu'un ouragan particulièrement féroce s'abattit sur la région, une motrice pilotée par un wattman novice qui connaissait mal la ligne sortit des voies dans la courbe spécialement dure de la Rue Neuve, pour aller s'encastrer sous le porche d'entrée d'une maison voisine. On alerta immédiatement l'équipe de dépannage qui eut toutes les peines du monde à remettre le lourd véhicule sur les rails. Les gens du quartier qui assistaient à ce spectacle depuis leurs fenêtres apportèrent spontanément café et sandwiches, voire même une partie de leur repas aux hommes complètement frigorifiés : un bel exemple d'hospitalité que l'on aurait sans doute bien du mal à retrouver aujourd'hui !

Autre témoignage d'une sollicitude courante à l'époque : chaque fois qu'une tempête de neige violente secouait la ville, on pouvait voir les habitants de la Rue Neuve occupés à déblayer. D'ABORD les voies de "leur" tram, AVANT de dégager leurs propres trottoirs, rendant ainsi plus aisé le travail de la motrice chasse-neige !

Toujours dans le même quartier, un wattman qui opérait sur le service partiel, fort court, de la ligne 13, avait trouvé un moyen ingénieux pour éviter d'avoir à sortir de son véhicule bien chauffé pour tourner sa perche à chaque terminus, tout particulièrement les soirs d'hiver où la pluie et la neige sévissaient avec abondance. Les motrices du réseau urbain étant équipées d'une perche munie fort heureusement d'une roulette à son extrémité, il était aisé, à condition bien sûr de rouler très, très lentement, d'assurer la navette, une fois sur deux, en ...marche arrière, et ceci pour le restant de la soirée, sans que, l'obscurité aidant, personne ne s'aperçoive du manège ! Ce devait être néanmoins assez troublant de voir passer un tram "pous-sant" sa perche au lieu de la tirer derrière lui comme celà était généralement le cas dans les pays civilisés !

Ce système astucieux n'était toutefois, il faut bien le dire, guère praticable à l'endroit de certaines courbes durant les jours de grand froid, lorsque le givre recouvrait la ligne aérienne de ses encombrantes stalactites !

Mon Oncle Zacharie  
p.c.c. Jean-Daniel Dupraz

## JOURNEE GENEVOISE AU B.C.

### INAUGURATION DU TRACTEUR 151 ET DE LA VOITURE 370 DE LA C.G.T.E.

---

C'est par un magnifique journée d'automne, samedi 16 octobre 1976, que le Chemin de fer Touristique Blonay/Chamby conviait ses amis et les représentants des compagnies voisines à l'inauguration de ses deux "nouveaux" véhicules genevois. Il s'agissait en fait d'une seconde mise en service, le tracteur Fe 4/4 151 datant de 1910, et la remorque Bi 370 de 1920 ! Ces deux véhicules passèrent en 1972 et 1973 dans les mains du BC, et furent garés à Chaulin, dans l'attente d'une future remise en état.

A 1000 heures, le 151 et la 370 sont accueillis en gare de Blonay par les invités et les flonflons des "BoBo Men", fanfare des cheminots CFF de Genève. Chacun put admirer le travail impeccable de restauration mené par une petite équipe de membres, sous l'expertise conduite, et l'exemple communicatif de J.E. Seewer. Le tracteur a retrouvé, à l'occasion de cette cure de jouvence, sa livrée d'origine verte foncée, avec ses anciennes inscriptions, et l'effet est particulièrement réussi. La 370 n'a par contre pas beaucoup changé dans son aspect, sa livrée ayant toutefois été rafraîchie pour effacer les outrages des dernières années de service sur la ligne 12.

Vers 1030 heures, le convoi put faire ses preuves en conduisant tous ses admirateurs jusqu'au dépôt de Chaulin, où avait lieu une brève et sympathique partie officielle. Monsieur J. Schalk, sous-chef d'exploitation, après avoir souhaité la bienvenue aux hôtes du BC, retraça l'histoire "vaudoise" des véhicules, en soulignant que les travaux de restauration avaient débuté au mois de juin de cette année seulement, bien qu'à côté de l'aspect esthétique du tracteur qui a déjà demandé un nombre respectable d'heures de travail, toute l'installation électrique, les freins et la charpente du véhicule aient été revus.

Monsieur Charles Dumoulin, chef de la fanfare des "BoBo Men", lut ensuite une excellente "Balade pour un Tracteur", puis Monsieur Roger Kaller, chef d'exploitation du MOB, félicita avec humour la cheville ouvrière de cette métamorphose, J.E. Seewer.

A l'issue d'un buffet bien garni, la composition reconduisit peu avant midi les participants, soit à Chamby, soit à Blonay, avant d'assurer les services réguliers de l'après-midi.

Nous sommes particulièrement heureux que deux véhicules supplémentaires de la CGTE soient préservés pour la postérité. Nous en félicitons chaleureusement nos amis du BC qui nous offrent ainsi la possibilité de rouler, dans un

paysage incomparable, à bord de la Be 2/2 125, du Fe 4/4 151 et de la Bi 370. Avec la Be 4/4 67 (et la Bi 363) de l'AGMT, ce sont ainsi quatre types d'anciens véhicules de la CGTE qui sont encore en service actif. Et qui sait si la "Schlieren" (Be 2/4 80) du Musée de St Mandé (AMTUIR) ne reprendra pas une fois le rail !

### "BALADE POUR UN TRACTEUR"

Cher vieux 151  
Pour tes 66 ans  
Eric Seewer et ses copains  
T'ont redonné ton visage d'antan

A Neuhausen, où l'on t'a construit  
Robuste, stable, lourd,  
L'on n'a pas regardé le prix  
Tu étais fait pour remorquer les poids lourds

Six, dans ta famille vous étiez  
Pour servir la CGTE  
En bonne santé mécaniquement  
Très délicat, vous étiez, électriquement.

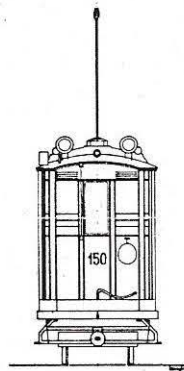
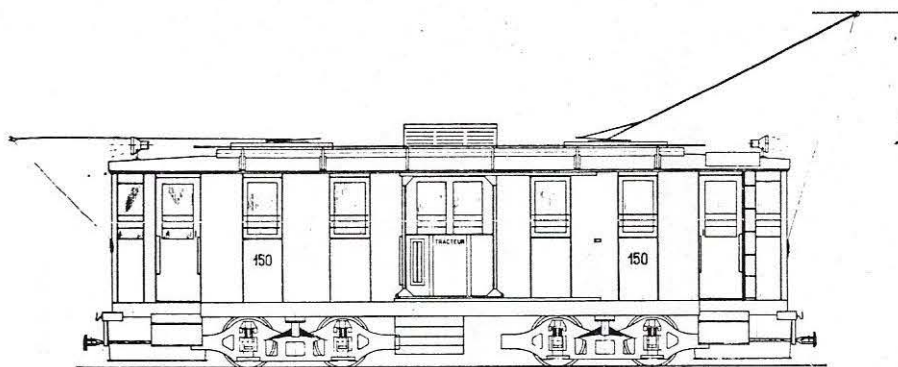
Vous étiez peureux, capricieux,  
Un rien, c'était le coup de feu,  
Les touches, avec précaution,  
Il fallait les passer avec attention.

Pendant la deuxième guerre,  
Vous étiez les bonnes à tout faire,  
En 1942, de Cornavin en banlieue, vous avez remorqué  
9419 wagons de vins, charbon, lait et blé.

De la gare des Eaux-Vives tu cherchais  
Les wagons français  
Rappelle-toi, après Plainpalais  
Les Philosophes tu grimpais  
Lentement,  
Mais sûrement.

Avant le boulevard Helvétique, le chef courait  
Devant toi, l'aiguille il faisait  
Car si tu t'arrêtais  
Avec ta charge, repartir tu ne le pouvais

On s'est servi de toi partout  
En été au Salève avec les cartes à vingt sous,  
Et les skieurs pour Samoëns, en hiver.  
Tu remorquais tout, tu étais fier.

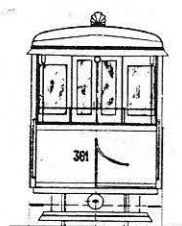
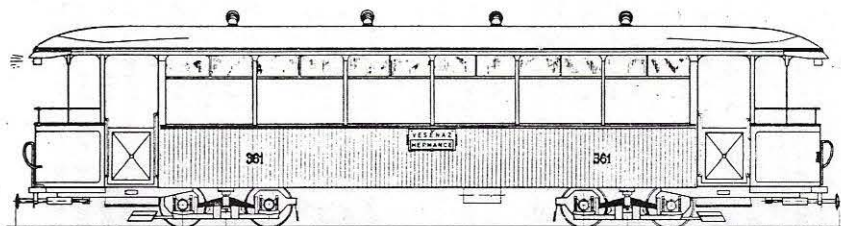


Fourgon automoteur Fe 4/4 151

LES "NOUVEAUX" VEHICULES GENEVOIS  
PRESERVES PAR LE BLONAY/CHAMBY

(plans tirés de l'ouvrage "Le Tram à Genève")

Voiture Ci 370



Tu as même assuré  
Les directs de la CGTE.  
De Rive à Grange-Canal, sans arrêt  
Les trois remorques pleines, tu tirais.  
Tu avais fière allure, puisque ta photo  
Même, a paru dans le Cheminot.

Te souviens-tu, cher vieux tracteur  
Croisée du Stand - Georges Favon, tu semais la terreur  
A la Lanterne Japonaise, il fallait s'arrêter.  
Avec tes trois wagons chargés  
Combien d'automobiles as-tu frôlées ?  
Un seul moyen pour ta sécurité,  
Les wattmen mettaient l'inverseur en arrière,  
Une touche, et des freins vidaient l'air.  
Ouf!!! ....on a passé !

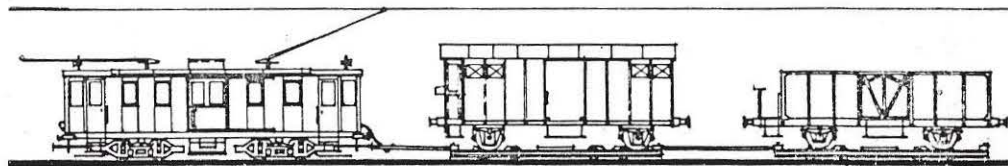
Un jour, tu as failli être écrasé  
Dans la cour de Cornavin heureusement de place on t'avait changé.  
Miracle, quelques minutes, un rien, des wagons à toute vitesse lancés,  
La voie que tu occupais ont passé.  
Ce n'est pas toi qu'ils ont esquiné  
Mais le parterre de la rue des Gares, ils ont labouré.

Les sages de la CGTE  
Mettan, le père "Lutz", le papa Gauthier  
Ne laissaient pas n'importe qui s'approcher.  
Pour te conduire, des équipes ils avaient formés.

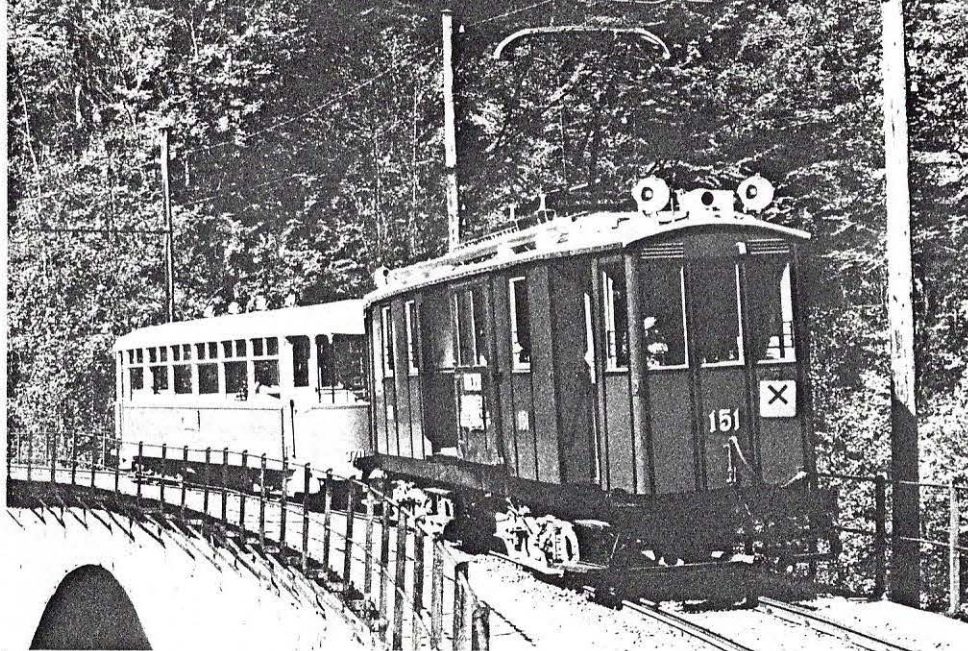
Hélas, la circulation a eu raison de toi !  
Plus de wagons en ville, c'était la mort pour toi,  
Mais fidèle serviteur  
La nuit, tu servais de véhicule aux soudeurs.

Et maintenant, tu es bichonné,  
Entre les mains de Seewer tu as passé !  
Il va te cocoler, te faire revivre ce passé  
Dans cette Riviera enchantée.  
Tu ne seras pas oublié  
Longue vie encore à toi  
Procure aux amis du BC encore beaucoup de joie  
C'est le sincère souhait  
D'un ancien qui te conduisait.

Charles Dumoulin



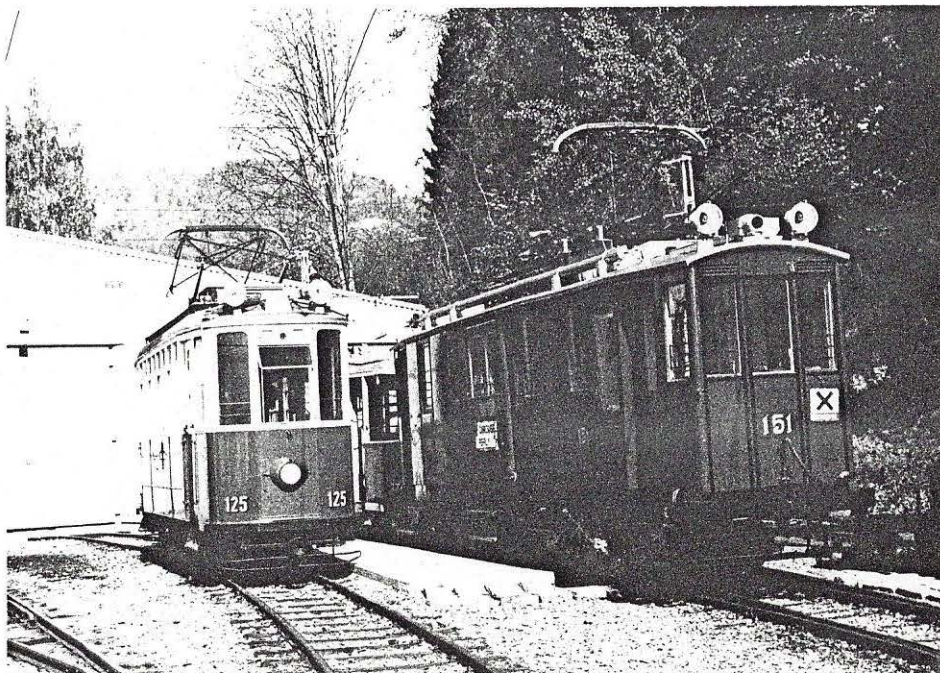




JOURNEE GENEVOISE AU BC - SAMEDI 16.10.76

En haut : La "nouvelle" composition CGTE Fe 4/4 151 +  
Ci 370 sur le viaduc de la Baye de Clarens.

En bas : Rencontre genevoise au dépôt de Chaulin : le  
"Tracteur" 151 et la "Petite Ceinture" 125 !  
(Photos E. RAHM)



## QUESTIONNEZ !

## ON VOUS REPONDRA !

QUESTION : Actuellement encore, quelques lignes routières de la CGTE pénètrent sur territoire français (Ferney, Saint-Genis, Saint-Julien). Pourriez-vous m'indiquer ce qu'il en était du temps des tramways ? (M. P. D. à Carouge)

REPONSE : Du temps du rail, les transports publics genevois avaient un caractère international encore plus marqué qu'aujourd'hui ! La situation particulière de notre canton, profondément enfoncé dans le territoire français ne fut point un obstacle pour les promoteurs ferroviaires de la fin du siècle dernier.

Dès 1908, il n'existait pas moins de six pénétrations ferroviaires genevoises sur territoire français. Certaines disparurent assez rapidement, d'autres existent encore aujourd'hui, mais exploitées par autobus.

Voyons un peu plus en détail ces diverses lignes qui furent certainement une particularité "européenne" par leur nombre !

- 1.- Annemasse : En 1883 déjà, les Tramways Suisses (TS) établissent un prolongement jusqu'à Annemasse de leur ligne qui avait atteint Moillesulaz un an auparavant. En 1892, une antenne permet aux convois des TS de desservir également Etrembière, gare de départ du chemin de fer électrique à crémaillère du Salève. Cette liaison internationale avec Annemasse (ligne 12) fut la dernière relation ferroviaire à disparaître, le 31 décembre 1958. L'antenne d'Etrembière avait déjà été fermée au trafic le 2 septembre 1939. Notons que la ligne d'Annemasse fut desservie dès la seconde guerre mondiale par des navettes limitées au territoire français, la liaison avec le réseau suisse restant bien entendu utilisée par les véhicules se rendant aux ateliers de la Jonction, ou par les trains de skieurs à destination de Samoëns et de Sixt les dimanches d'hiver. Annemasse est actuellement desservie au départ de Moillesulaz par les bus français de la SAT.
- 2.- Saint-Julien : Cette seconde liaison internationale est mise en service le 1er juin 1889 par la Société Genevoise des Chemins de fer à Voie Etroite (VE), compagnie concurrente des TS. Il s'agit de la première ligne construite par cette nouvelle société. Le 1er avril 1938, des autobus de la Compagnie Genevoise des Autobus (CGA), filiale de la CGTE, reprennent la mission du tram 13. La circulation sur territoire français est bientôt interrompue par la seconde guerre mondiale. Le manque de carburant et de pneumatiques contraint même la CGTE à remettre en service le tram 13 jusqu'à Perly, et ce du 1er février 1944 au 6 octobre 1951 ! A cette date, le bus D dessert à nouveau la localité savoyarde de Saint-Julien.



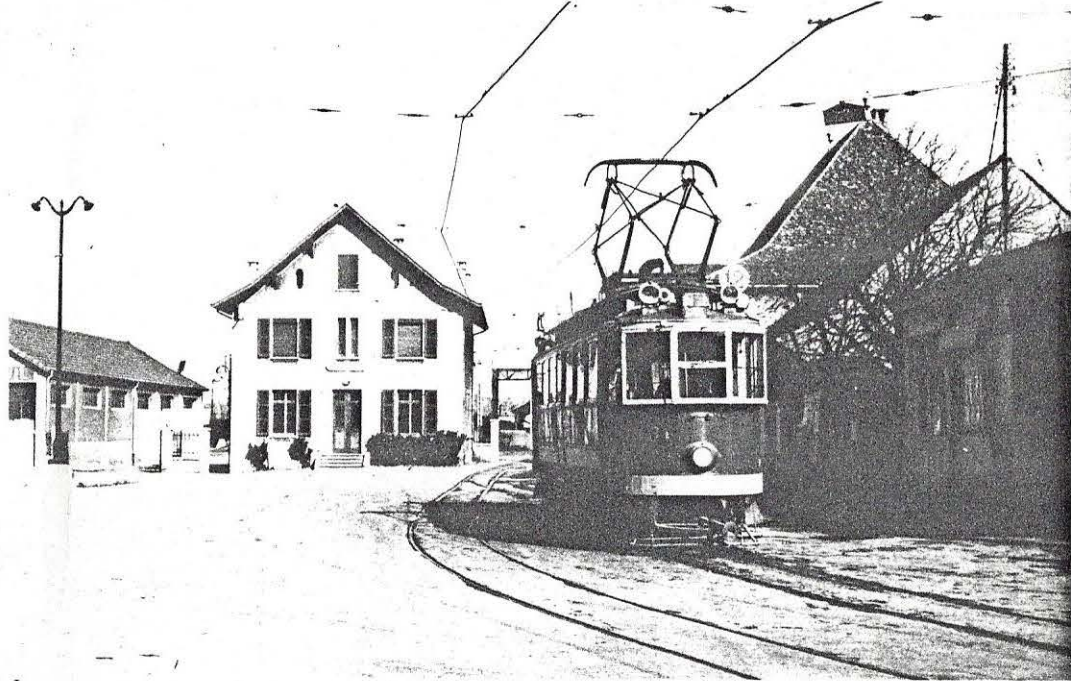
- 3.- Ferney-Voltaire : Dans son formidable effort de développement, la VE atteint Ferney le 15 mai 1890. Dès le 1er février 1938, les autobus de la CGA remplacent le tram 7, mais sont bientôt limités, pour près de 10 ans, au territoire suisse, et sont même substitués du 3 juin 1941 au 5 mai 1946 par le tramway, remis en service in-extremis sur les voies heureusement encore existantes. Les autobus de la ligne F de la CGTE desservent actuellement Ferney.
- 4.- Douvaine : Le 29 décembre 1890, le premier tram à vapeur de la VE atteint Veigy, puis Douvaine le 9 juillet 1891. En 1928 (le 1er février), le tram 10, électrifié depuis 1902, est limité à Veigy, puis le 6 octobre 1930, la ligne de bus 23 de la CGTE remplace totalement le tramway. Dès 1939, le bus A (qui a remplacé l'indice 23 en 1937) est limité au village de Gy, situé sur territoire genevois. Douvaine n'est plus desservie actuellement que par les autocars français reliant Genève à Thonon.
- 5.- Veyrier / Le Pas de l'Echelle : Un court prolongement du Chemin de fer Genève - Veyrier (GV) de Veyrier au Pas de l'Echelle, station de départ du Chemin de fer à crémaillère du Salève, franchit la frontière dès le 1er mai 1891. Cette liaison internationale subsistera jusqu'en 1935. Du 25 mai 1892 au 15 mai 1930 une ligne à voie métrique, appartenant au GV, reliait Veyrier à Collonges-sous-Salève par territoire français le long de la RN 206.
- 6.- Collonges-sous-Salève : Depuis le 14 septembre 1907, le Chemin de fer routier Carouge - Croix-de-Rozon (CR) était exploité par la CGTE avec l'indice 16. La voie fut prolongée au delà de la frontière en direction de Collonges-sous-Salève, dès le 1er janvier 1908 afin d'assurer une liaison avec la ligne en provenance de Veyrier. Dès 1939, le tram en provenance de Carouge, qui avait entre-temps prit l'indice 12, s'arrête à la frontière. Il est remplacé le 5 octobre 1952 par le bus H, toujours limité à la douane suisse.

QUESTION : *Que sont devenues à Genève les motrices lucernoises 101 à 110, achetées d'occasion par la CGTE ? (M. M. GAVAZZI, Luzern)*

REPONSE : Les dix motrices VBL Be 4/4 101-110 ont été acquises d'occasion en 1961, à la suppression du réseau lucernois, par la CGTE afin de renforcer son parc de véhicules modernes qui comprenait jusqu'alors 30 motrices Be 4/4 701-730 et 15 remorques B 301-315. Les dix motrices lucernoises furent affectées exclusivement à la ligne de Ceinture 1A et 1B, où elles circulaient sans remorque. Peintes aux couleurs CGTE (coq-de-roche et ivoire), elles prirent les numéros 731 à 740.

A fin mai 1969, l'exploitation par tramway de la ligne 1 est supprimée, et des autobus prennent la relève. Les dix "lucernoises" étant trop faibles en puissance et en capacité pour la ligne 12, ligne à fort trafic où la circulation de remorques est nécessaire, la CGTE décide de les transformer en remorques afin de disposer ainsi de 25 compositions "motrice + remorque" au lieu de 15 jusqu'alors.

La transformation des véhicules se fit chez Hess entre fin 1968 et septembre 1970. Ces véhicules changèrent encore une fois de numéro de série et prirent

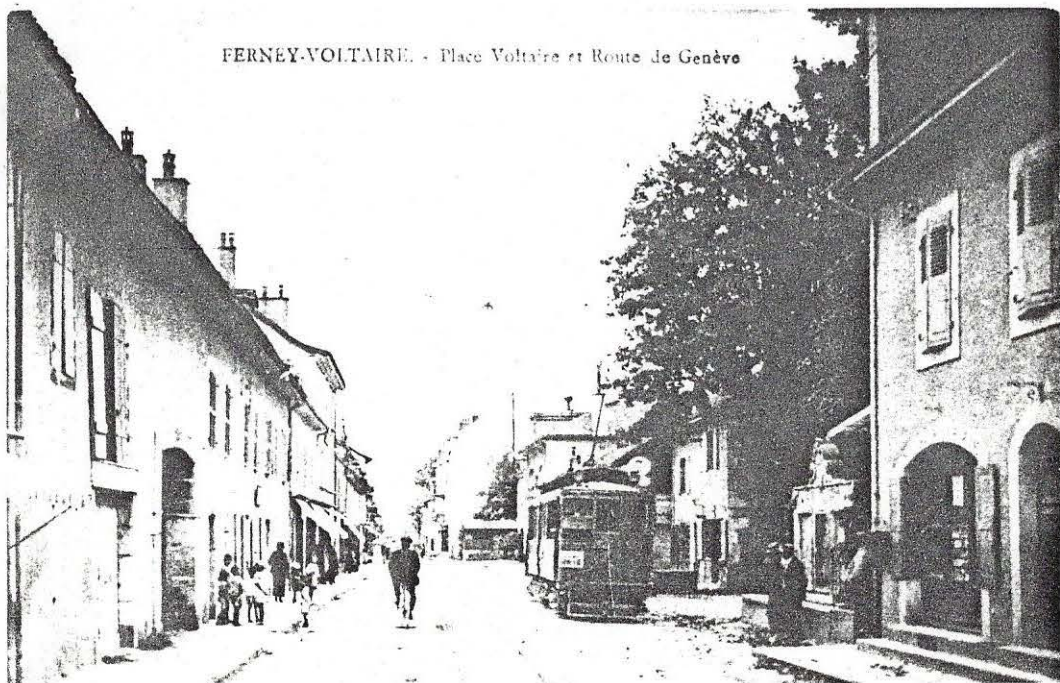


LIGNES INTERNATIONALES DE LA CGTE

En\_haut : Le "12" desservait Annemasse (Hte Savoie), motrice  
sur la Place de la Gare - 22.02.53 (Ph. J. BAZIN)

En\_bas : Ferney (Ain) était reliée à Genève par la ligne  
"7"

FERNEY-VOLTAIRE - Place Voltaire et Route de Genève





la dénomination B 321-330. Les dix véhicules VBL circulent encore aujourd'hui quotidiennement sur la ligne 12, en attendant la relève par de nouveaux véhicules articulés prévus pour le début des années 80 !

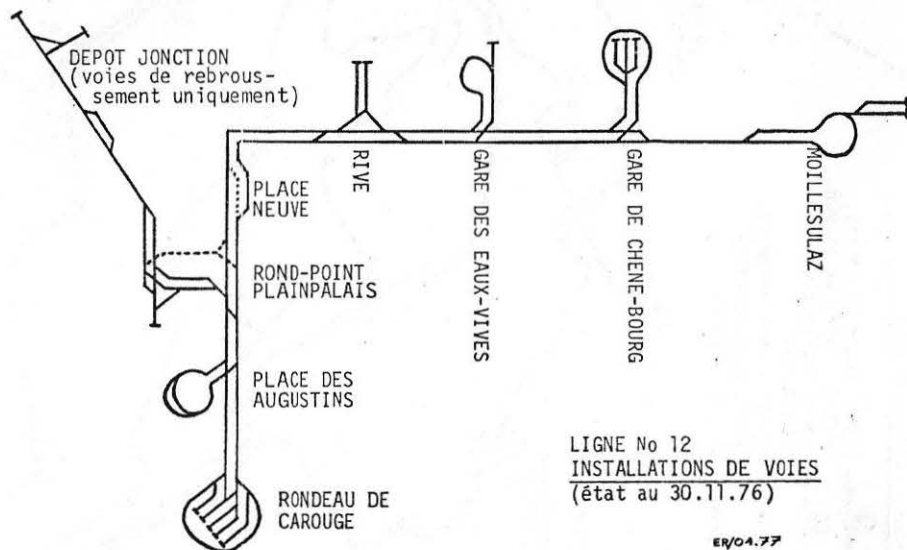
Notons encore que de juin 1969 à juin 1970, quelques motrices non-encore transformées circulaient en renfort sur la ligne 12 aux heures de pointe, toutefois sans remorque.

QUESTION : *Quels furent les terminus équipés de boucle de rebroussement ?*  
(M. X. MARTENET, Birsfelden)

REPONSE : A vrai dire, toutes les lignes de la CGTE se terminaient par un évitement ou un cul-de-sac. Seule la ligne 12, qui fut équipée de matériel uni-directionnel dès 1951, reçut à cette occasion des boucles en divers points de son parcours. Ce furent tout d'abord les deux terminus de Carouge et de Moillesulaz (8.9.1951), ainsi que le rebroussement intermédiaire de la Gare de Chêne-Bourg (18.9.1951). Une boucle fut également installée au dépôt de la Jonction afin de faciliter les manoeuvres (11.1.1950). Elle a d'ailleurs été remplacée dès le 18.8.1970 par un triangle, à la suite de la construction d'un bâtiment sur son axe.

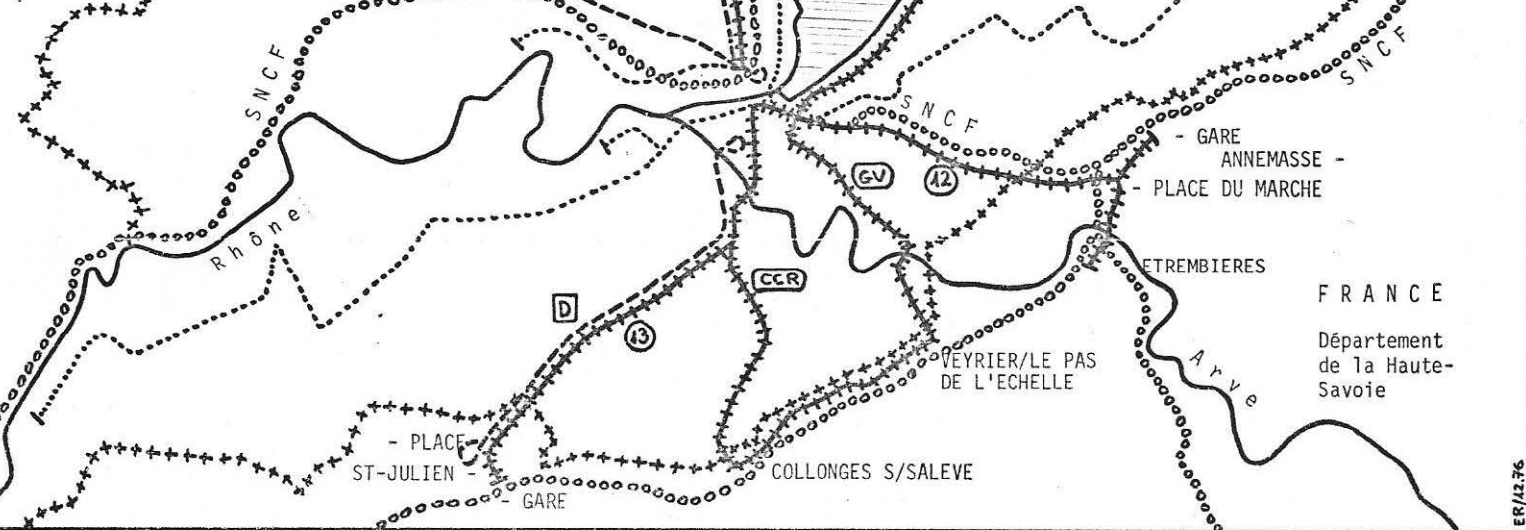
Lors de la suppression de la ligne de Ceinture, en partie voie d'accès aux dépôts de la Jonction, une boucle fut établie à la Place des Augustins (15.11.1970). Fait remarquable, cette boucle fut équipée d'une voie de dépassement. A cette même époque, afin de supprimer les manoeuvres de véhicules sur le circuit Rive - Place des Eaux-Vives, une boucle fut construite à la Gare des Eaux-Vives (19.1.1970), et équipée d'une voie de garage.

Lors de manifestations dans le centre-ville, la ligne 12 est exploitée entre le Rond-Point de Plainpalais et Carouge, et entre Rive et Moillesulaz. A cet effet, les convois rebroussement sur les triangles du Rond-Point de Plainpalais et de Rive. Si les manoeuvres à Rive s'accommodent tant bien que mal au trafic routier, il n'en est pas de même au Rond-Point de Plainpalais. C'est pourquoi une nouvelle boucle est actuellement construite entre la rue du Conseil-Général et le boulevard Georges-Favon, par la rue de Saussure.



TRANSPORTS PUBLICS GENEVOIS  
Lignes internationales

- ③ ——— lignes internationales, tramways CGTE, GV et CCR
- Ⓛ ——— lignes internationales, autobus CGTE
- ..... autres lignes tramways (sans réseau urbain)
- CFF et PLM/SNCF



## LES VEHICULES CGTE

### AU COURS DU SIECLE (SUITE)

#### LES AUTOMOTRICES A DEUX ESSIEUX DE LA SECONDE COMMANDE

Le matériel livré en 1900/02 ne suffisant plus à assurer le trafic, la CGTE commanda deux nouvelles séries de voitures qui apportèrent des innovations : plate-forme entièrement fermée, et indicateurs de destination sur rouleaux. Cette dernière nouveauté sera abandonnée pour les livraisons ultérieures. Pourquoi ? La longueur des rouleaux en est-elle la cause ? Les deux phares sur le toit sont également une innovation qui sera appliquée à toutes les autres séries.

#### Ce 2/2 100 - 105. "Grandes Cents"

-----

Cette série, livrée en 1906 par Bautzen et Siemens, apporta une autre innovation : le boggie à un essieu qui causa de nombreux déraillements. Pendant la seconde guerre mondiale, il fut envisagé de transformer le châssis en adjoignant un essieu porteur médian qui aurait mieux assuré le passage dans les courbes. Finalement cette idée sera abandonnée.

Les "Grandes Cents" circulèrent uniquement sur la ligne 5, de 1905 à 1931, date à laquelle fut mise en service la boucle de Cornavin. Comme ces motrices déraillaient en arrivant sur le cercle, on les transféra sur la ligne 2, à laquelle elles restèrent fidèles jusqu'à leur démolition assez précoce, à cause de continuels déraillements-

|                     |      |                           |
|---------------------|------|---------------------------|
| <u>Démolition</u> : | 1951 | Ce 2/2 100, 101, 103, 105 |
|                     | 1952 | Ce 2/2 102, 104           |

#### Ce 2/2 106

-----

La CGTE prit un véhicule d'origine américaine à l'essai en 1903. Celui-ci fut acquis définitivement quatre ans plus tard. Nous n'avons pas réussi à trouver des photographies de cette automotrice qui, extérieurement, ressemblait en gros 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, mais elle s'avéra beaucoup trop lourde. Elle circulait exclusivement sur la ligne 2 avant de trouver une place permanente à la Jonction où intervint sa démolition en 1941.



## Ce 2/2 107 - 121 "Petites Cents"

Ces véhicules représentaient en 1908 le type unifié d'automotrice à deux essieux de la maison Schlieren, qui réussit à la vendre à Bâle (Ce 2/2 101-136 des Basler Strassen-Bahnen et Ce 2/2 5-6 du Birseckbahn), au Tramways Chiasso/Mendrisio/Riva San Vitale et à la CGTE. Pour l'époque, c'était un beau succès pour l'entreprise zurichoise.

Siemens installa l'équipement électrique. Comme ces automotrices étaient prévues pour circuler avec deux remorques (série C2i 201-210 exclusivement), elles furent munies de l'appareillage pour freiner les remorques au moyen du frein à solénoïde, alimenté par les moteurs de traction fonctionnant en génératrice lors du freinage électrique. L'automotrice était dépourvue de solénoïde et de frein à air comprimé, ce qui obligea les constructeurs à rechercher une solution pour parer à la rupture de l'attelage : une chaîne, dite de sécurité, remplissait ce rôle. En exerçant un effort sur la chaîne, celle-ci actionnait un frein qui immobilisait les véhicules.

En 1924, un incendie ravagea la plus grande partie des véhicules des tramways de Cannes. Quelques "Petites Cents" furent expatriées sur la Côte d'Azur pour un an environ !

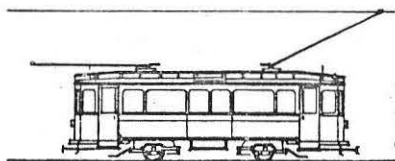
Notons qu'au cours de leur existence, aucune amélioration de taille fut apportée à ces véhicules.

Utilisation : Les "Petites Cents" circulèrent en premier lieu sur les lignes urbaines et suburbaines 2 à 8, ainsi qu'en renfort sur les lignes 1 et 12. Toutefois, plusieurs services réguliers sur les grandes lignes de campagne furent assurés à l'aide de ces véhicules : mentionnons par exemple la ligne 9 d'Hermance avec ses compositions à deux remorques.

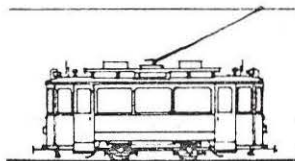
Dès 1951, on voyait les motrices 107-121 surtout sur les lignes 6 et 8. Elles furent aussi beaucoup utilisées pour le déblaiement de la neige au moyen de chasse-neige fixé au véhicule, et de planches latérales rabattables qui déblayaient la chaussée toute entière. La CGTE faisait tout !

Démolition :

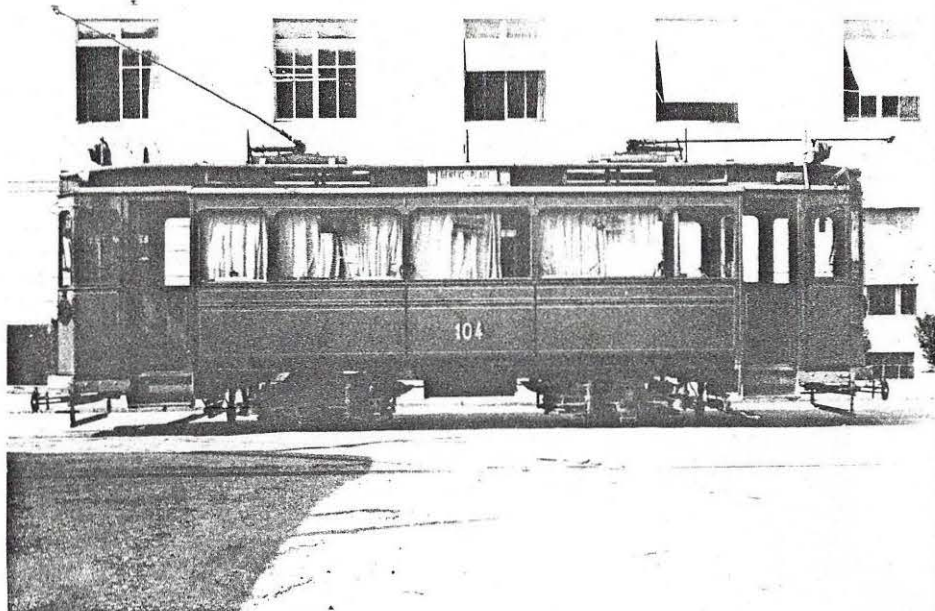
|      |                                |
|------|--------------------------------|
| 1955 | Ce 2/2 109                     |
| 1956 | Ce 2/2 108, 114                |
| 1958 | Ce 2/2 107, 110, 112, 113, 116 |
| 1959 | Ce 2/2 111, 115, 117, 118, 119 |
| 1961 | Ce 2/2 120, 121                |



"Grande Cent"  
Ce 2/2 100-105



"Petite Cent"  
Ce 2/2 107-121



# ANCIENS VEHICULES CGTE

En haut : Ce 2/2 104 "Grande Cent" devant le bâtiment administratif de la CGTE à la Jonction en 1946. (Photo CGTE)

En bas : Ce 2/2 109 "Petite Cent" au terminus de Veyrier en août 1951. (Photo C. SCHNABEL)



## POTINS D'ICI ET D'AILLEURS

ACTUALITE C. G. T. E. (septembre - novembre 1976)

---

- Le 24 septembre, mise en service de la seconde voie à la rue du Conseil-Général, dans le sens Ville - Carouge. Les travaux se poursuivent à la Place Neuve (voie de garage), et à la rue de Saussure (boucle de rebroussement).

- Le 24 septembre toujours, circulation de la composition AGMT pour un groupe sur le trajet : Place du Cirque - Place des Augustins - Rive.

- Le 26 septembre, entrée en vigueur de l'horaire annuel 1976/77. Dans un communiqué, la CGTE informe des principales améliorations et nouveautés. La CGTE poursuit son amélioration de la régularité et du confort de ses services. Après l'engagement récent sur le réseau de 18 trolleybus articulés et de 31 autobus également articulés à grande capacité, la Compagnie augmente le nombre de voitures en service sur certaines lignes particulièrement sensibles aux encombrements de la circulation, notamment la 2/22 et la 0, en vue d'assurer une meilleure régularité de l'horaire aux heures de pointe.

Ligne G : Augmentation de la fréquence qui passe ainsi de 12 à 10 minutes.

Ligne 14 : Service continu du lundi au vendredi de 0600 heures à 1915 heures, à la fréquence maintenue de 20 minutes. Un nouveau service est créé le samedi de 0600 à 1900 heures, à la fréquence de 25 minutes.

Ligne 44 : Les services accélérés destinés à satisfaire également les travailleurs qui se rendent du centre de la ville aux Acacias feront le matin en direction du Grand-Lancy tous les arrêts de la ligne 4/44 sur la route des Acacias, et le soir toucheront les mêmes arrêts en direction du centre ville. En revanche, le terminus des Voirets ne sera plus desservi par les accélérés qui suivront dorénavant uniquement le parcours 44. L'expérience a en effet montré que le détour des bus accélérés jusqu'aux Voirets n'offrait que très peu d'intérêt pour les usagers de cette région.

Lignes de campagne : Une restructuration des lignes A-B-C a permis d'améliorer les services de la ligne C qui dessert notamment Puplinge. Cette commune jusqu'alors moins favorisée par les transports publics se verra reliée au centre ville dans les mêmes conditions que la plupart des communes périphériques, soit avec environ une course toutes les heures. La dernière course du soir sera toutefois une course combinée B-C.

Les lignes E-K-L conservent les mêmes courses qu'actuellement, mais subissent une légère modification d'horaire nécessitée par les nouvelles conditions du trafic. La dernière course du soir sera également une course combinée qui montera en direction de Chancy par le parcours E-L, pour redescendre selon le



trajet E-K.

La ligne X voit une modification de son tracé dans la localité de Saint-Genis (Ain), et une augmentation du nombre des courses le matin et le soir entre St-Genis et le CERN.

La ligne 9/99 s'adapte également aux nouvelles conditions de trafic par une légère modification de l'horaire.

- Le 29 septembre, vers 2030 heures, collision entre deux tramways à la Place Louis Favre à Chêne-Bourg. La motrice 711 circulant en direction de Moillesulaz, ayant actionné par erreur l'aiguille en direction de la Gare de Chêne-Bourg, entra en collision avec la motrice 721 arrivant normalement de Moillesulaz en direction de Genève. Par chance, les deux véhicules, retenus par leur remorque, évitèrent une chute sur le flanc.

- Le 5 novembre, circulation en soirée de la composition AGMT pour un groupe sur le parcours : Rive - Carouge - Chêne-Bourg - Augustins - Rive.

- Le 27 novembre, à l'occasion de la présentation officielle de l'ouvrage "Le Tram à Genève", circulation de la composition AGMT entre la Place du Cirque - Carouge - Rive - Place des Augustins. A noter la présence sur la plate-forme arrière de la 363 de l'orchestre "Old School Band" qui animait cette manifestation !

\* \* \* \*

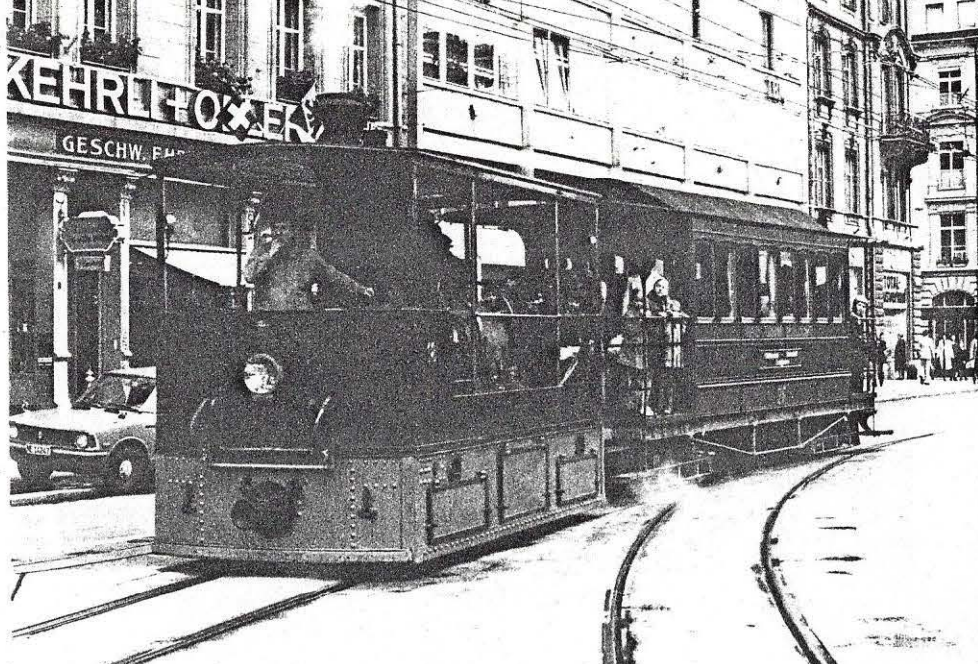
*B E R N - Tram à vapeur et Tram-Restaurant pour la "Bärnfescht" !*

---

La célébration des 75 ans des Transports Municipaux de la Ville de Bern (SVB) aura été l'occasion pour les amis des tramways de vivre des moments extraordinaires. En effet, rien moins qu'un véritable tramway à vapeur a sillonné les rues de la capitale !

C'est le vendredi 3 septembre que se déroulait la célébration officielle du Jubilé. Un cortège de véhicules historiques ferroviaires et routiers des SVB, emmenés par le tram à vapeur de 1894, a parcouru l'artère centrale de Bern jusqu'au Casino où eu lieu la partie officielle. Samedi, une gigantesque kermesse, la "Bärnfescht", permettait à chacun de se divertir. En fait, les SVB ont déjà 77 ans, mais les festivités avaient été ajournées afin de les faire correspondre avec l'inauguration officielle de la Bubenberglplatz, réservée en grande partie aux transports publics (toutes les lignes ferroviaires et routières passent ou aboutissent à ce point central).

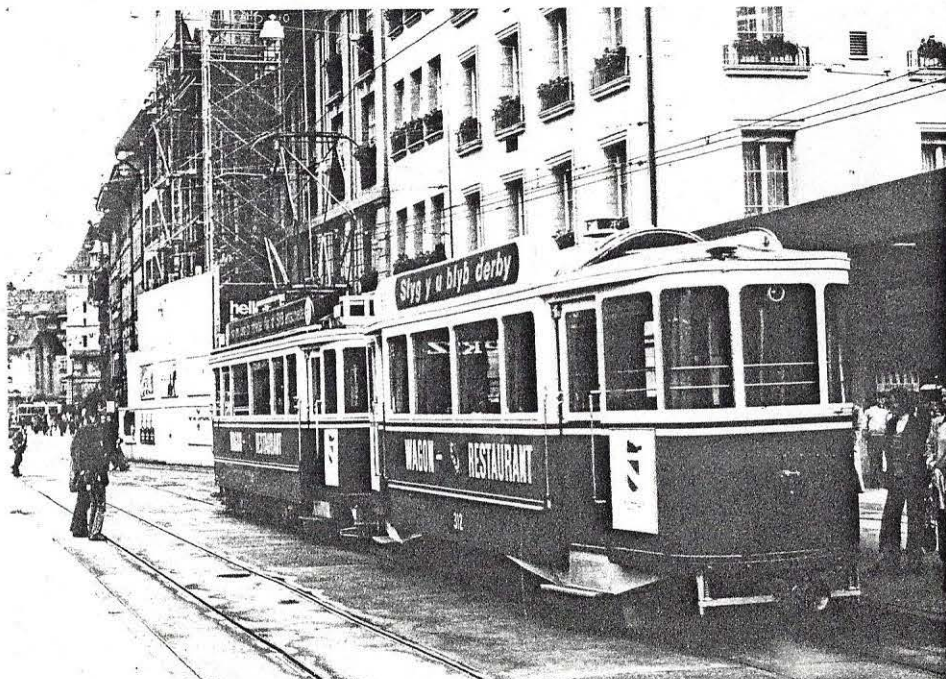
Le 4 septembre, des courses publiques du tram à vapeur (G 3/3 18 et Ci 26) eurent lieu entre le dépôt du Burgenziel et le terminus d'Ostring. Puis, les jours suivants, le tram à vapeur effectuait un circuit dans les environs de la gare tout au long de l'après-midi. Notons que si cette composition à vapeur a pu reprendre le rail, c'est grâce aux travaux de restauration entrepris en 1958 par les Ateliers CFF de Meiringen, et par la compréhension de la Maison Suisse des Transports à Lucerne qui a prêté le tram habituellement exposé dans ses locaux.



## 75 ANS DES TRAMWAYS DE BERNE

En haut : Le tram à vapeur en circulation à la Bubenbergplatz - 15.09.76

En bas : Le "Tram-Restaurant", transformé bénévolement par le personnel SVB - Bubenbergplatz - 15.09.76  
(Photos E. RAHM)



A l'occasion de cet anniversaire, les SVB avaient une autre surprise : un tram-restaurant ! La Be 4/4 147 et la B 312 ont en effet, intérieurement, été métamorphosées en un agréable salon. Le personnel SVB a procédé à ces transformations dans le cadre de ses heures de loisir. Les anciennes lampes, la barres en laiton et les sonnettes ont été conservées. L'intérieur a été traité avec les couleurs de la ville de Berne : rouge et noir. Devant chaque fenêtre se trouve une petite table avec deux sièges rembourrés. Des rideaux et une moquette rendent les véhicules particulièrement confortables. Les plate-formes ont été aménagées en petits salons et bars.

Au contraire du tram à vapeur qui va rejoindre Lucerne, ce convoi-restaurant pourra à l'avenir être loué à des sociétés, associations, mariages, etc....

A l'occasion de la "Bärnfescht" qui se tenait dans le centre de la ville, les SVB ont interrompu le trafic dans le centre dès le vendredi 3 à 2000 heures, jusqu'au dimanche 5 à 1200 heures. Les lignes de tram 3, 5 et 9 ont été exploitées durant ce laps de temps radialement : Weissenbühl/Gare (3), Fischermättli/Gare (5) et Wabern/Gare (9) pour l'Ouest, et Ostring/Guisanplatz (5), Saali/Guisanplatz (3) pour l'Est. Le trolleybus 12 était remplacé par un bus qui suivait un itinéraire détourné dans le centre. Des détournements furent également organisés pour les lignes d'autobus 15, 18 et 19.

Durant la journée de samedi, les services furent renforcés sur les lignes les plus importantes (fréquence aux 3 minutes). Durant la nuit de samedi/dimanche, la circulation des transports publics continua exceptionnellement toute la nuit ! Sur chaque ligne circulait un véhicule, ce qui donnait, selon la longueur de la ligne, une fréquence de 20 à 40 minutes. Vingt-quatre véhicules circulaient ainsi en service nocturne, et la forte fréquentation justifia cette heureuse initiative.

\* \* \* \*

#### Z U R I C H - Quelques renseignements....

D'une très intéressante exposition sur les Transports Municipaux de la Ville de Zurich, qui se tenait au cours du mois de novembre dans une quinzaine de vitrines du siège de l'UBS à Zurich (Pelikanstr/Nuschelerstr), nous avons noté quelques éléments intéressants parmi beaucoup d'autres.

Trafic en 1975 : 209,3 Mo de passagers  
29,8 Mo de km/vhc  
13 lignes de tramways  
5 lignes de trolleybus  
39 lignes de bus  
2081 employés  
44,9 Mo de francs de déficit

Prolongation de la ligne 4 : Elle doit encore être ouverte dans le courant de l'hiver 1976/77. Depuis le Hardturm, les trams desserviront les haltes de Hardhof, Tüffenwies, Gränastrasse, Bändliweg, Werdhölzli, soit un parcours de 2,3 kilomètres tracés en site propre.



Economie d'énergie : L'avantage du transport public est aisément décelable dans les chiffres suivants :

Avec un litre de benzine, une personne parcourt :

|                       |         |                             |
|-----------------------|---------|-----------------------------|
| - automobile          | 8,3 km  | } avec 20 %<br>d'occupation |
| - bus articulé        | 36,8 km |                             |
| - trolleybus articulé | 63,6 km |                             |
| - tramway articulé    | 86,3 km |                             |

\* \* \* \*

#### Z U R I C H - Problèmes de stationnement pour les "Tram 2000"

Afin de garer les 60 nouveaux véhicules de type 2000 mesurant chacun 21 mètres, les VBZ prévoient d'utiliser temporairement les anciens ateliers des tramways de Seefeld, ainsi que les anciens ateliers des autobus d'Oerlikon. Seefeld hébergera, jusqu'au commencement des travaux des nouveaux dépôts, cinq compositions à 4 essieux et cinq compositions à 6 essieux. Oerlikon, avec la place à disposition dans les anciens ateliers des bus, aura place pour 16 compositions à 6 essieux et 8 à quatre essieux.

Pour la suite, les VBZ étudient un concept à long terme qui permettra de résoudre tous les problèmes de stationnement au cours de ces prochaines décennies. Cette étude prévoit des dépôts de moyenne grandeur répartis sur l'ensemble du réseau. Ces dépôts devraient disposer d'environ 1600 mètres de voies de stationnement, ce qui correspond au garage de 53 véhicules à 6 essieux et de 15 véhicules à 4 essieux.

D'après les prévisions émises pour l'avenir du réseau zurichois, les VBZ auront besoin à long terme de deux dépôts supplémentaires. Reste à savoir où localiser ces nouvelles installations. Deux emplacements furent jugés convenables : l'emplacement actuel au Seefeld et un emplacement au Luggweg. Ces projets demanderont toutefois trois à cinq ans d'étude.

\* \* \* \*

#### Z U R I C H - Desserte de Schwamendingen par le tramway

Ce sont près de 120 millions que va coûter la nouvelle ligne de tramway prévue entre Milchbuck et Schwamendingen. En fait, deux lignes desserviront ce nouvel axe : - la ligne 9, qui depuis son terminus actuel de l'Irchel obliquera sur Milchbuck pour atteindre, par la nouvelle ligne, Hirschenplatz et Hirzenbach.

- une nouvelle ligne 16, en provenance d'Altstätten, par la Gare Centrale desservira Milchbuck, Hirschenplatz, Mattenhof et Stettbach.

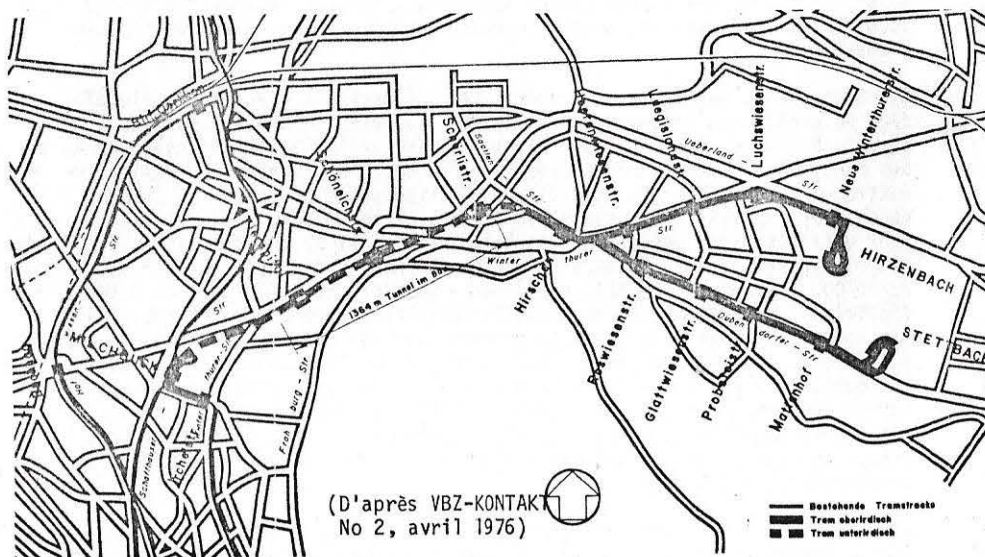
En fait, de 1906 à 1931, Schwamendingen fut déjà desservie par une ligne de tramway en provenance d'Oerlikon (2,1 km). Aujourd'hui, avec ses 33'000 habitants, cette agglomération ne se contente qu'avec difficulté de ses liaisons par autobus avec Zurich. Par chance, en relation avec la construction d'une route expresse, un crédit avait été octroyé, avant le rejet du projet de métro

par le peuple zurichois, pour l'établissement d'un souterrain de 1364 mètres. Celui-ci pourra être parcouru par les trams pour Schwamendingen.

Cette nouvelle ligne sera souterraine de Milchbuck à l'Hirschwiesenstrasse. Notons que les convois circuleront à gauche dans ce tunnel afin de permettre l'établissement de stations avec quai central (Tierspital, Schöneichstrasse, Schörlistrasse). Après la Hirschenplatz, les deux lignes se sépareront. La ligne 16 parcourera la Dübendorferstrasse jusqu'à Stettbach, alors que la ligne 9 desservira la Winterthurerstrasse et l'Überlandstrasse jusqu'à Hirzenbach. Sur ces tronçons à l'air libre, les voies seront placées en accotement de chaussée. Comme sur la prolongation de la ligne 4 actuellement entreprise, les voies seront placées sur gazon, solution esthétiquement agréable qui permettra de réduire de près de moitié le bruit des convois ferroviaires. Le site propre intégral garantit une circulation rapide et ponctuelle des tramways sur cette nouvelle ligne.

Le coût total, nous l'avons dit, s'élèvera sans les véhicules nécessaires à 120 millions de francs. Dans ce montant, les 31 millions déjà accordés pour le souterrain sous la route expresse ne sont pas compris. La parcouru souterrain de 2,7 kilomètres exigera 85 millions, alors que le parcouru en surface sur site propre de 3,9 kilomètres coûtera 35 millions. Une votation populaire aura lieu en 1977, et si le projet est accepté, la construction débutera en 1978, ce qui laisse présager l'ouverture de la ligne en 1983.

Il reste à espérer que les Zurichois, qui ont rejeté le métro en faisant confiance à la desserte par tramway, trolleybus, autobus, ne se désavouèrent pas et permettront la mise en chantier de cette desserte importante.



## MONDE - Où en est l'autobus électrique ?

---

Le principal atout au véhicule électrique est son absence totale de pollution. Son handicap essentiel réside dans sa faible autonomie. Aussi, pour l'instant, l'application du véhicule électrique est limitée à certains créneaux d'utilisation : déplacements en enceinte privée, collecte de résidus, petits transports de marchandises, et surtout transports publics en milieu urbain.

En effet, l'autobus électrique se déplace en milieu urbain où il est souhaitable de réduire la pollution. La distance parcourue chaque jour est constante, donc la capacité des batteries peut être adaptée en conséquence avec possibilité d'utiliser plusieurs jeux. Au cours des dernières années, les composants des véhicules électriques (batteries, commandes, moteurs) ont été sensiblement améliorés. La puissance massique des batteries a doublé et l'énergie massique peut atteindre 36 Wh/kg, avec une durée de vie de trois ou quatre ans. De plus, la durée de recharge d'une batterie qui était de 12 heures peut d'ores et déjà être ramenée à 5 heures, et des études sont très avancées pour obtenir une recharge en 1 heure seulement. D'autre part, lorsqu'il s'agit d'autobus circulant en ville, on peut concevoir que l'exploitation possède plusieurs véhicules et des batteries de recharge. Or, il suffit de 5 à 10 minutes pour effectuer, avec les moyens modernes existants, l'échange des batteries d'un autobus.

En ce qui concerne les moteurs électriques, ils ont fait d'énormes progrès ces dernières années sur le plan du coût et de la fiabilité. Les commandes électroniques mises au point avec les composants électroniques modernes, les redresseurs au silicium, les thyristors et les transistors rendent la conduite encore plus souple et silencieuse et, de plus, permettent un freinage avec récupération d'énergie.

Aux Etats-Unis, depuis le 31 octobre 1972, des autobus électriques circulent dans de nombreuses villes sur des lignes desservies auparavant par des autobus diesel. La Grande-Bretagne expérimente depuis avril 1974 à Manchester un autobus électrique pouvant transporter 50 personnes. On envisage de réaliser et de mettre en exploitation sur des lignes régulières une pré-série de 20 bus. Au Japon, depuis 1972, des autobus électriques alimentés par des batteries au plomb sont utilisés avec succès dans les principales villes, sur des lignes desservies antérieurement par des autobus au gaz-oil. Certains d'entre-eux ont déjà parcouru 90'000 kilomètres. En RFA, sur trois lignes circulent 20 autobus à traction électrique qui remplacent les diesels. Comme il s'agit de gros autobus (100 passagers), les batteries ont été placées dans une remorque à un essieu attelée à l'autobus. La vitesse maximum est de 60 km/h et l'autonomie de 50 km, soit une autonomie de 2 h  $\frac{1}{2}$  à 3 h. Au terminus de parcours, une station de charge entièrement automatique permet de procéder à l'échange des batteries dans un temps très court (quelques minutes). Il est à remarquer que cet échange se fait par ripage des batteries, et non par décrochage de la remorque, laquelle reste fixée en permanence à l'autobus.

Un autobus hybride, utilisant l'énergie électrique en ville et un moteur diesel sur la route, a été mis au point. Il peut transporter 66 personnes à la vitesse de 70 km/h, avec un rayon d'action de 60 à 75 kilomètres, par traction électrique seule, ce rayon pouvant être porté à 300 kilomètres grâce au groupe propulseur mixte.



En France, depuis 1972, des autobus électriques ont été expérimentés. Une première génération de bus pouvant transporter 20 personnes a circulé en 1972 et 1973 parcourant un total de 26'300 kilomètres. Les résultats de cette première expérimentation ont permis de mettre au point une nouvelle génération d'autobus pouvant transporter 50 passagers. Les résultats obtenus sont donc extrêmement prometteurs, et le développement des transports publics par autobus électrique peut être maintenant envisagé sur une grande échelle.

(d'après Ordre Professionnel 14.10.76)

\* \* \* \*

### I N N S B R U C K - Réseau des tramways urbains sauvé !

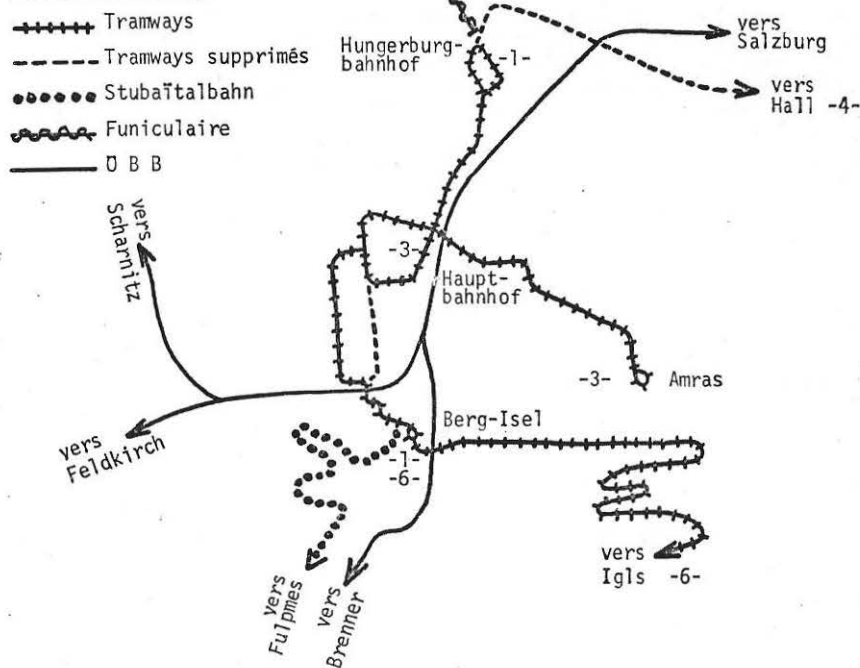
En décembre 1975, un nouveau système de sens uniques était mis en vigueur dans le centre de la métropole tyrolienne. Les deux lignes de tramways urbains 1 et 3 devenaient ainsi un "corps étranger" dans la circulation routière. Bien que d'importants travaux de voies et un nouveau dépôt à Berg Isel venaient d'être achevés, les autorités décidèrent de substituer des autobus aux tramways sur ces deux lignes, et d'affecter le matériel roulant moderne (6 véhicules à 4 essieux et 7 véhicules à 6 essieux) à la ligne vicinale 6 (Igls) et au Chemin de fer de la Vallée de la Stubai (Fulpmes), dont les terminus auraient été équipés de plaques tournantes pour le rebroussement de ces véhicules unidirectionnels :

Fort heureusement, en juillet 1976, la décision logique de conserver et d'adapter le tracé des lignes urbaines aux sens uniques fut prise. La modification du sens de circulation dans le centre, et certains déplacements des voies permettront d'intégrer le tramway au reste de la circulation. Par la même occasion, on prit la décision d'augmenter la fréquence des véhicules, en passant de 7  $\frac{1}{2}$  minutes à 5 minutes, d'où la nécessité de disposer de matériel roulant supplémentaire. La solution résidait auprès de réseau allemand de Hagen, également à voie métrique, qui mettait à disposition, suite à la suppression de sa dernière ligne de tram le 29 mai 1976, 8 véhicules à 6 essieux à deux sens de marche, de type Düwag-Kiepe, construits en 1960 (motrices 62 et 63) et en 1961 (motrices 64 à 69). Ces véhicules sont du même type que les Be 4/6 795-799 (ex-Aachen) de la CGTE.

Cet apport de véhicules modernes permettra d'autre part la démolition d'anciens véhicules à deux essieux de provenances diverses (Graz, Zurich, Bâle, Merano).

(voir plan du réseau en page 21)

VILLE D'INNSBRUCK



\* \* \* \* \*

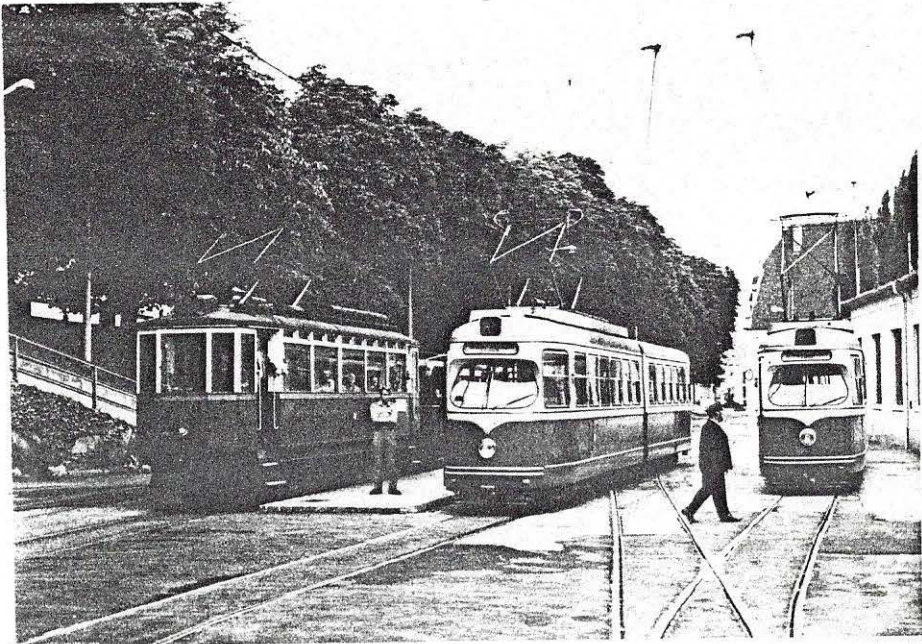
B A S E L - Vers une réduction future du réseau tramway ?

Une récente expertise du Prof. Graber de Hannover préconise de limiter dans le futur le réseau des tramways de Bâle à 7 lignes transversales, selon le schéma suivant :

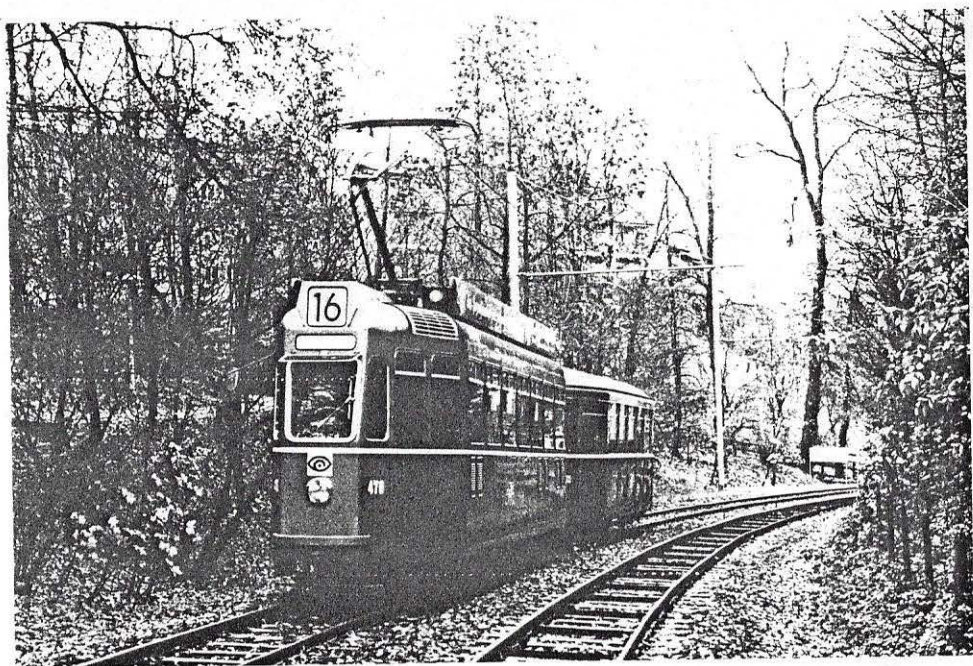
- 1/ Allschwil - Riehen Grenze (via Wettsteinbrücke au lieu de Mittleren Rheinbrücke, et utilisation du tracé de la ligne de chemin de fer Basel - Lörach)
- 2/ Birsigtal - St Louis Grenze
- 3/ Birsfelden - Burgfelden Grenze
- 4/ Kleinhüningen - Pratteln
- 5/ Kleinhüningen - Dornach
- 6/ Neuweilerstrasse - Eglise
- 7/ Aesch - St Louis Grenze

Comme on peut le constater, la ligne de Ceinture 1/4 par le Drei-Rosen Brücke, la ligne de Binnigen, et surtout les fameuses lignes du Bruderholz 15 et 16 disparaîtraient pour être exploitées par autobus ou trolleybus.

\* \* \* \* \*



INNSBRUCK : Au terminus de Berg-Isel, motrices modernes Düwag de la ligne urbaine 1, et composition ancienne de la ligne vicinale 6 d'Igls - 6.7.72 (Photo M.DIETSCHY)



BALE : Selon les conclusions d'une récente expertise, les fameuses lignes 15 et 16 du Brüdelrholz risquent de disparaître. Gorge du Loup - 16.11.75 (Photo Serge ESTEBAN)



## COMMUNICATIONS

### LE "TRAM A GENEVE"

-----

Cet ouvrage, paru en décembre 1976, est toujours disponible pour les membres AGMT, et les lecteurs de ce Bulletin, au prix spécial de Fr 85.-- (prix en librairie Fr 100.--).

Veuillez, en cas de commande, verser ce montant au CCP 12-22155 de l'AGMT, Genève, en indiquant au verso du coupon "Pour le Tram à Genève".

\* \* \* \* \*

### CARTES POSTALES C.G.T.E.

-----

Aux deux premières séries quasiment épuisées (No 6 et No 11) des excellentes cartes postales en noir et blanc éditées par le Bureau Vaudois d'Adresses, vient s'ajouter une troisième série (No 25) de dix vues sur des lignes disparues.

Cette dernière série peut être obtenue contre versement de Fr 9.50 sur le CCP 12-22155 de l'AGMT, Genève, en indiquant au verso du coupon "Pour série BVA No 25".

\* \* \* \* \*

### CARTES POSTALES DE TRAMWAYS ET SECONDAIRES SUISSES

-----

Les listes complètes de toutes les séries de cartes postales en noir et blanc éditées tant par le Bureau Vaudois d'Adresse, que par les éditions E.B. Leutwiler peuvent être obtenues auprès de l'AGMT, qui accepte également les commandes. Ecrire à l'AGMT, CP 294, 1211 Genève 11.

\* \* \* \* \*

### CARTES POSTALES DE L'AMUTRA

-----

Cette association belge vient de sortir à l'occasion de la mise en service du métro bruxellois et de la réorganisation des transports urbains de cette cité quatre excellentes séries de cartes postales en couleur :

- Série 1 : Tramways historiques préservés par le réseau de Bruxelles
- Série 2 : Métro de Bruxelles et tramways PCC
- Série 3 : Métro de Bruxelles, tramways anciens et modernes d'Anvers,

tramway PCC de Gand, semi-métro SNCV de Charleroi, tramways, trolleybus et autobus de Liège

- Série 4 : Pré-métro d'Anvers, semi-métro SNCV de Charleroi, tramway de Gand, autobus à Liège, composition SNCV à Oostende

Chaque série indivisible de neuf cartes postales en couleur coûte Fr 5.-- (+ -.50 de frais d'expédition). Adressez votre commande par une simple carte postale à AGMT, CP 294, 1211 Genève 11 (seulement pour les membres et lecteurs résidant en Suisse).

\* \* \* \* \*

#### BULLETINS A. G. M. T.

-----

Pour ceux qui désirent compléter leur série de Bulletins, quelques exemplaires sont encore disponibles dès le numéro 5, au prix unitaire de Fr 3.50. Adressez une carte postale à l'AGMT, CP 294, 1211 Genève 11.

\* \* \* \* \*

#### SERVICES PHOTOGRAPHIQUES

-----

L'AGMT vous transmettra toujours volontiers les listes à jour des services photographiques de Monsieur Jacques Bazin (90 séries de 10 photos véritables sur les tramways et Secondaires français, 4 séries sur les Tramways Parisiens, 22 séries sur les lignes SNCF, 44 séries sur les tramways belges et les Vicinaux, 15 séries sur les Tramways de Bruxelles, 41 séries sur les tramways et Secondaires d'autres pays européens dont la Suisse, et 30 séries de reproductions), ainsi que du service photographique de l'AMUTRA (également de nombreuses séries sur la Belgique et d'autres pays européens).

Adressez une enveloppe timbrée avec votre adresse à l'AGMT, CP 294, 1211 Genève 11, en indiquant la liste désirée.

\* \* \* \* \*

#### RENSEIGNEMENTS AGMT

-----

Adresse postale : A G M T

Case postale 294

1211 GENEVE 11

C C P : 12 - 22155 Genève

Président : Jean-Daniel DUPRAZ

Travaux : Renseignements auprès de J.C. GERMOND, tél. 41.24.75  
ou de F. DU PAN , tél. 93.65.63

\* \* \* \* \*

