

Endstation Ostring

DIE SCHWEIZERISCHE STRASSENBAHN-ILLUSTRIERTE
L'ILLUSTRE SUISSE DES TRAMWAYS



N° 15

Mai 1995

Der Winterthurer Trolleybusbetrieb I

Aktuelle Nachrichten / Nouvelles en bref

Super-Agenda

Ferrovie Castione-Arbedo - Cama

Fr. 6.--

Inhalt / Sommaire

- 3 - 5 Basel (BVB / BLT)
6 - 9 Bern (SVB)
10 - 11 Zürich (VBZ)
11 Winterthur (WV)
12 - 14 *Orion Club* Zugerland restauriert Schienenveteranen
16 - 20 Der Winterthurer Trolleybusbetrieb (Erster Teil)
21 - 23 L'Associazione Amici della Ferrovia Mesolcinese (*bilingue*)
23 - 24 Un tram Fribourgeois circule à Lille / Freiburger Tram verkehrt in Lille
24 Chemins de fer Electriques Veveysans (CEV)
25 - 26 Fribourg / Freiburg (TF)
26 Biel - Täuffelen - Ins-Bahn (BTI) (*bilingue*)
27 Bienna / Biel (VB / TPB)
28 - 29 Neuchâtel (TN)
29 La Chaux-de-Fonds (TC)
30 - 32 Genève (TPG / CFF)
32 - 33 Lausanne (TL)
34 - 35 Vevey - Montreux - Chillon - Villeneuve (VMCV)
36 - 37 Agenda
38 Clubnachrichten / Communications des clubs VOTB / CTF / TCF

Impressum

Redaktion Deutschschweiz: Eric Jordanis, Gantrischstrasse 46, CH-3006 Bern

Rédaction suisse romande: Jean-Philippe Coppex, Aarehalde 19, CH-3047 Bremgarten

Berichterstatter und Redaktoren / Correspondants et rédacteurs:

Robin A. Chanda, Thierry Comte, Rédaction Contact, Helmut Eichhorn, Mario Gavazzi, Bernhard Graser, André Knoerr, David Rippmann, Luigi Stähli, Reto Steiner, Michael Vock, Roman Wegmüller, Andreas Widmer

Druck / Impression: Wittwer-Service, Eigerplatz 10, CH-3007 Bern

Abonnement: 1 Jahr (2 Hefte) / 1 année (2 numéros): Fr. 12.--
2 Jahre (4 Hefte) / 2 ans (4 numéros): Fr. 23.--

Nachbestellungen / Anciens numéros: N° 1 - 3 à Fr. 5.--; N° 4 - 15 à Fr. 6.--

- Abonnementsbestellung sowie Nachbestellungen früherer Ausgaben ausschliesslich durch Einzahlung des entsprechenden Betrages auf unser Postcheckkonto 30-82751-2.

Aus Kostengründen bitte via Giro!

- Pour vos commandes d'abonnements ou de numéros déjà parus, veuillez virer le montant correspondant sur notre compte de chèque postal 30-82751-2.

En raison des frais postaux, s'il vous plaît par virement postall

Titelbild / Couverture:

• **Winterthur:** Trolleybus 51, Storchenbrücke, 4.10.1991

Photo: Jean-Philippe Coppex

Letzte Seite / Dernière page:

↓ **La Chaux-de-Fonds:** Trolleybus 112, Gymnase/Esperanto, 19.1.1995

Photo: Eric Jordanis

↑ **Marquette (F):** Ce 2/2 5 ex TF Fribourg, 1.4.1995

Photo: Helmut Eichhorn

Basel (BVB / BLT)

Basler Verkehrsbetriebe

Ende Mai / Anfang Juni 1995 sollen auf dem Netz erstmals zwei Tramfahrzeuge verkehren, deren Führerstand mit dem neuen Betriebsleitsystem *IBIS 2* ausgerüstet ist. Es handelt sich um die Wagen Be 4/6 674 und Be 4/4 467. *IBIS 2* sieht automatische Haltestellendurchsagen mit entsprechender Anzeige im Wageninnern durch Leuchtschrifttafeln vor, die Standortbestimmung erfolgt präziser, und die Fahrstrassen sollen im Endausbau ebenfalls automatisch angewählt werden. Die Beschilderung der Fahrzeuge übernimmt ebenfalls die Technik. In absehbarer Zeit wird aus diesem Grund ein Umbau der Leitstelle nötig.

Die Anhänger B⁴ 1437-1442 erhalten in den nächsten Monaten wieder Heckkupplungen, damit Dreiwagenzüge mit zwei Anhängern gebildet werden können. Diese sollen auf der Linie 8 und bei Grossanlässen zum Einsatz kommen.

Versuchsweise wurden auf dem Claraplatz und an der Clarastrasse insgesamt drei neue Informationssäulen aufgestellt, die die alten Haltestellentafeln ablösen sollen. Die dreieckigen Metallpfosten enthalten von innen beleuchtete Fahrpläne, einen Netzplan, ein Haltestellenverzeichnis sowie einen Stadtplan der näheren Umgebung. Eingebaut sind ebenfalls Lautsprecher für Leitstellendurchsagen. Wenn der erforderliche Kredit von mehreren Millionen Franken bewilligt wird, sollen alle Haltestellen entsprechend ausgestattet werden.

Seit Februar sind versuchsweise an drei Stellen neue Weichenlagemelder montiert, die mit LED anstelle von Glühbirnen ausgerüstet sind. Sobald die entsprechende Anzahl lieferbar ist, wird das ganze Netz solche erhalten.

Mitte März wurde mit grosser Verzögerung der erste Serien-*Bodesuuri*-Trolleybus Nr. 924 ausgeliefert. Dieser steht nun für Schulungszwecke im Einsatz, und Mitte Mai wird Nr. 925 erwartet. Danach werden im 6-Wochen-Takt die restlichen neuen Busse in Basel eintreffen. Eine Gegenüberstellung des Prototyps 923 mit dem Bus 924 ergab deutliche Unterschiede, aber bekanntlich soll der Prototyp zu einem späteren Zeitpunkt an die Serienmodelle angeglichen werden. Diese Busse sind übrigens ebenfalls bereits mit *IBIS 2* ausgerüstet.



Gegenüberstellung der beiden Bodesuuri 924 und 923 im April 1995.

Photo: David Rippmann

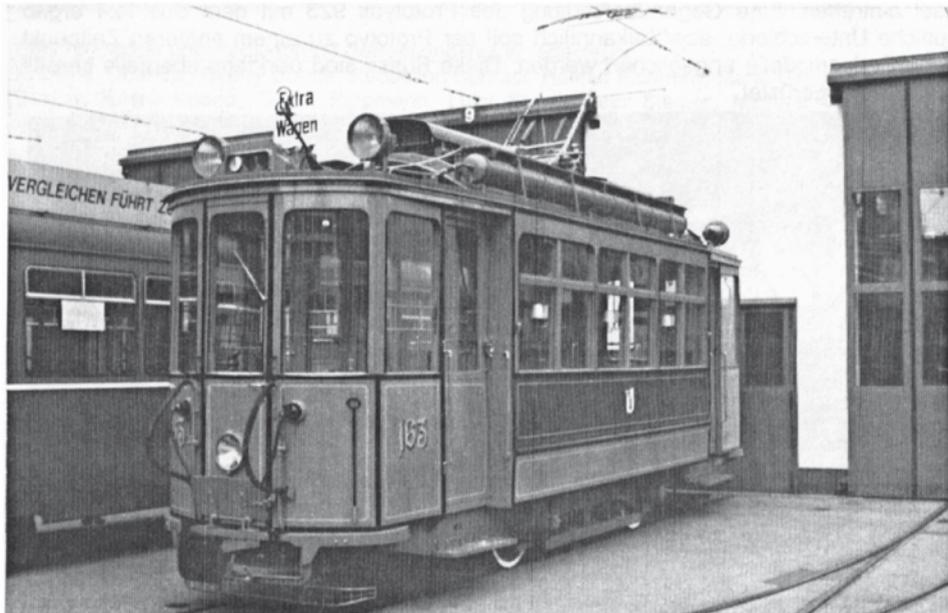
Erfreulicherweise und wider Erwarten wurde gegen die Bestellung der zwölf Erdgasbusse von Mercedes kein Referendum ergriffen. Dieses war für den Fall angekündigt, dass die Busse keine ausfahrbaren Rampen erhielten, die die Benutzung auch für Elektrorollstuhlfahrer ermöglichte. Obwohl dieser Forderung aus Kostengründen nicht entsprochen werden konnte, verstrich die Referendumsfrist ungenutzt, so dass die Auslieferung der zweiachsigen Niederflrbusse bis Ende Jahr erfolgen kann. Sie ersetzen die Dieselsbusse 48 bis 77 aus den Jahren 1965 - 70. Die Bevölkerung hatte vom 23. Januar bis 15. Februar 1995 die Möglichkeit, ein Versuchsmodell des nun bestellten O 405 N auf den Linien 36 und 37 zu testen.

Zu Beginn dieses Jahres wurde ein neues Werbeträger vorgestellt: Der Be 4/4 447 erhielt für den *Piccolo-Käse* der luzernischen Firma *Emmi* einen himmelblauen Anstrich mit Käsescheiben. Der Wagen ist zumeist auf der Linie 15/16 im Einsatz.

Die Abnahme des neuen Schienenreinigungsfahrzeugs Xe 4/6 2330 (nicht 2230, Angabe im EO 14 war falsch!) der Firma *Windhoff* verzögert sich weiter. Bis im Juni 1995 soll das Gefährt allerdings in Basel sein und den (angeblich beinahe auseinanderfallenden) Xe 2/2 2030 ersetzen. Dieser zieht seit dem 5. April 1995 einen überdimensionalen Koffer hinter sich her: Das Reisebüro *Esco* hat den Bremsanhänger 2250 entsprechend verzerren lassen.

Historische Fahrzeuge BVB

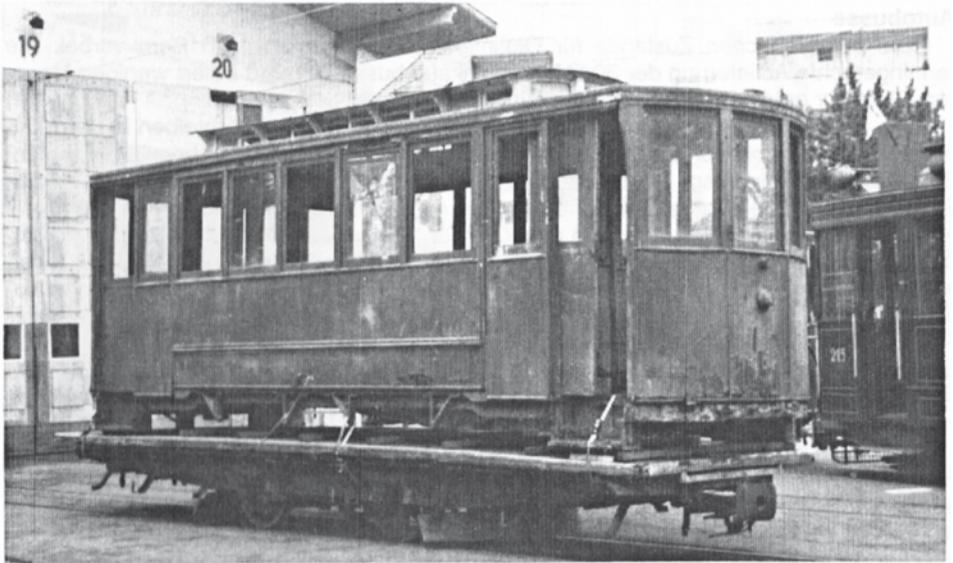
Auf den offiziellen Eröffnungsakt der Jubiläumsfeierlichkeiten zum 100jährigen Bestehen des Basler Trams hin sollten ursprünglich alle neuen Oldtimer der Öffentlichkeit präsentiert werden. Verzögerungen beim Transport des C 331 (ex 1131) führen nun dazu, dass sein Einsatz an diesem 6. Mai 1995 sehr unwahrscheinlich ist. Bis zu diesem Datum fertig sein wird allerdings der Ce 2/2 163 mit angepasstem Anhänger C 371, das neue Apéro-Tram. Von den historischen Fahrzeugen wird noch dieses Jahr der B³ 1329, Baujahr 1943, abgebrochen. Dafür wird der an die BLT ausgeliehene, baugleiche B³ 1331 wieder in den BVB-Bestand zurückkehren.



Erste Vorstellung des Ce 2/2 163 bei der Hauptwerkstätte Klybeck.

Photo: David Rippmann

Der Zweiachs-Anhänger 1187 wurde von den Werkstätten für den optionalen Betrieb mit Be 4/4-Motorwagen hergerichtet.



Am 19. April 1995 ist nach 51 Jahren Exil im Luzernischen das älteste noch vorhandene Basler Tram, der C 319 (ex Motorwagen 19, Baujahr 1897), zurückgekehrt. Das vom Verein Original Tram Basel gerettete Fahrzeug wurde, da Achshalterungen und Achsen fehlen, auf den dafür hergerichteten ehemaligen Reklametischwagen X 2253 (Untergestell des ehemaligen Sommerwagens C 1069) gestellt und im Depot Wiesenplatz remisiert. Nach der dortigen 100-Jahr-Ausstellung muss für den Wagenkasten eine neue Unterkunft gefunden werden. Es steht ausser Zweifel, dass der Holzkasten komplett erneuert werden muss; dem Verein geht es in erster Linie um die Erhaltung einer Vorlage für einen Neuaufbau, dessen Finanzierung allerdings offen ist.

Photo Eric Jordanis

Baselland Transport

Bekanntlich betreibt die BLT seit dem 1. Januar 1995 die Linie 11, wobei sie sich für diesen Anlass einen alten Wunsch erfüllt hat: farbige Brosé-Nummernschilder. Die Linie 11 ist neu mit weisser Schrift auf rotem Grund markiert (wegen den vielen blutigen Unfällen, vermutet unser Reporter), die Linie 10 hat schwarze Schrift auf gelbem Grund (Erinnerung an die Birseckbahn), und die Linie 17 hat weisse Schrift auf blauem Grund (Hommage an die Birsigtalbahn). Die Anzeige aller Endziele erfolgt einheitlich schwarz auf weissem Grund.

Die Inbetriebnahme des neuen Depots Ruchfeld an sich verlief einigermaßen reibungslos, hingegen bereitete die neue Signalanlage einiges Kopfzerbrechen. Die Anlage ist sehr komplex, denn sie unterscheidet zwischen folgenden Fällen: Normale Fahrt in drei verschiedene Richtungen (z.B. aus Basel kommend: nach Aesch, Dornach oder ins Depot Ruchfeld) sowie An- und Abhängen von Fahrzeugen aus allen Richtungen, wobei jeweils unterschieden wird, ob das Fahrzeug vorne oder hinten ab- bzw. angehängt wird. Die Störungen wurden zunächst auf Fehlbedienungen durch die WagenführerInnen zurückgeführt, doch soll die Computersoftware Ende Februar wegen Fehlerhaftigkeit ausgetauscht worden sein.

Von den historischen ehemaligen Birseckbahnwagen soll der Xe 2/2 112 ausrangiert und an den Verein Spiezerverbindungsbahn abgegeben werden.

Bern (SVB)

Autobusse

Die *paradiesischen* Zustände für Oldtimerfans sind nun auch in Bern vorbei: Die termingerechte Ablieferung der 30 MAN-Gelenkautobusse 211-240 innert wenigen Monaten führte zur grössten Einsatzänderung im Bussektor seit Jahrzehnten:

Die Busse 157 (Museumswagen) und 164 (Enteisungswagen) verbleiben in Bern. Die weiteren noch verbliebenen Unterflurautobusse sind abgemeldet und abgerüstet worden. Sie warten in diversen Depots auf ihren Abtransport durch Herrn Heiniger nach Rumänien. Der Generationenwechsel war bei den acht Abendeinsatzkursen Bahnhof - Köniz besonders auffällig: Während am 30. März 1995 neben den fünf (!) Unterflurautobussen 162, 165, 167, 169 und 170 der FBW-Gelenkwagen 283 sowie die orangen Zweiaxser 171 und 176 verkehrten, konnte man bereits am Abend danach nur noch Volvo- und MAN-Gelenkbusse sowie wieder den Mietbus 176 beobachten. Als endgültig letzter FBW-Unterflurautobus verkehrte der Bus 161 am Freitag, 31. März 1995, auf Kurs 1708 bis rund 8 Uhr. Unsere Liste mit allen Ausrangierungs- und Abtransportdaten der 1993 noch verbliebenen 22 Unterflurautobusse (als Ergänzung zur Liste in EO 10) erscheint zwangsläufig erst in EO 16.

Auch die Einsätze der FBW-Gelenkautobusse 252-270 *Gartehüsli* wurden ab 6. Februar 1995 immer seltener. Mehrere Fahrzeuge sind im Depothof Burgernziel abgestellt, allerdings noch nicht abgemeldet. Am schlimmsten erwischte es bisher die nicht mehr revidierten Busse 256 und 257. Kurz nach ihren letzten Einsätzen am 14. Februar 1995 wurden sie zwecks Gewinnung von Ersatzteilen für die ca. 11 noch als Reserve in Bern verbleibenden Einheiten ausgeschlachtet und auf Abbruch verkauft. Die Nummer 262 ist seit Februar 1995 an die Neuenburger Verkehrsbetriebe TN vermietet.

Seit dem Fahrplanwechsel am 1. April 1995 sollen die Grundkurse der Linien 15, 17 und 19 ausschliesslich mit den rollstuhlgängigen MAN-Gelenkbusen 211-240 ausgestattet werden. Dadurch werden die Volvo-, die restlichen MAN-, die neueren FBW-Gelenkautobusse sowie 1 bis 3 *Gartehüsli* in Eilkursdienste der Linien 13, 14, 15 und 17 verdrängt. Zu ihnen wird sich übrigens auch der älteste Berner Gelenkautobus 251 *Grossmutter* von 1965 gesellen, der die Kosten seiner aufwendigen Revision vor seiner Pensionierung als SVB-Museumswagen erwirtschaften muss. Auf den Linien 16/23, 21, 22, 24 und 25 sowie den Einsatzkursen der Linie 12 sind neben den orangen Einzelgängern 171 und 172 die Volvo-Zweiachsautobusse 101-117 und 181-195 im Einsatz. Auf der Linie 26 verkehren nun auch montags bis freitags Mietmidibusse des Ortsbusses Köniz, da die Renault-Minibusse (*Nachtbusse*) zu klein sind.

Vom 25. bis 28. Januar 1995 verkehrte versuchsweise ein zweigelenkiger belgischer Van-Hool-Gelenkautobus A 300 auf den Linien 13, 14, 15 und 17. Das Fahrzeug erwies sich trotz seiner Länge als recht wendig. Nachfolgend ein Vergleich einiger Daten der eben abgelieferten MAN-Fahrzeuge 211-240 mit denen des *Megabusses*:

Merkmal	MAN NG 272	Van Hool A-300
Anzahl Gelenke	1	2
Länge	17,94 m	24,63 m
Leergewicht	14,50 t	21,20 t
Wendekreis	23,50 m	24,00 m
Sitzplätze	46	45 bis 60
Stehplätze	128	115 bis 145
Total Plätze	172	160 bis 205
Verbrauch	50 l / 100 km	65 l / 100 km
Preis in Fr.	620'000.--	750'000.--

Auf Grund der Nachteile dieses Fahrzeugs, wie des Bedarfes längerer Haltestellen, der höheren Kosten für Kauf und Betrieb und des nur unwesentlich höheren Platzangebotes, wird sich das Fahrzeug in der Schweiz wohl kaum durchsetzen.



Test-Megabus auf der Linie 17 beim Bahnhof am 26. Januar 1995

Photo: Roman Wegmüller

Trolleybusse

Als Ersatzteilspender für die FBW-Trolleybusse 30-61 sollen aus Zürich einige Trolleybusse des Typs FBW 91 GTL (*Jumbo*) übernommen werden. Bereits in Bern ist der VBZ-Trolleybus 79.

Der Trolleybus 21 des Typs FBW-51 hat einen schweren Defekt erlitten und steht seit dem 8. Februar 1995 als Ersatzteilspender im Depothof Burgernziel. Am 21. April 1995 erlitt der Trolleybus 22 bei der Ausfahrt aus dem Depot Eigerplatz einen Brand der elektrischen Ausrüstung und wird wohl ausrangiert. Der Ersatz der Serie 21-29 *Flipperkasten* sollte nach Absicht des Gemeinderates und der Verkehrsbetriebe durch acht MAN-Trolleybusse (baugleich zu den eben beschafften Autobussen) erfolgen. Das Parlament entschied sich jedoch überraschend für die teureren Swiss-Trolleys von NAW-Hess. Die Fahrzeuge mit der genauen Typenbezeichnung *NAW BGT NZ* mit Hess/Kiepe-Elektronik dürften allerdings auch eine längere Lebenserwartung als die deutschen Wagen haben. Ueber den Kredit von Fr. 9'866'000.-- werden die Stadtberner im November abstimmen.

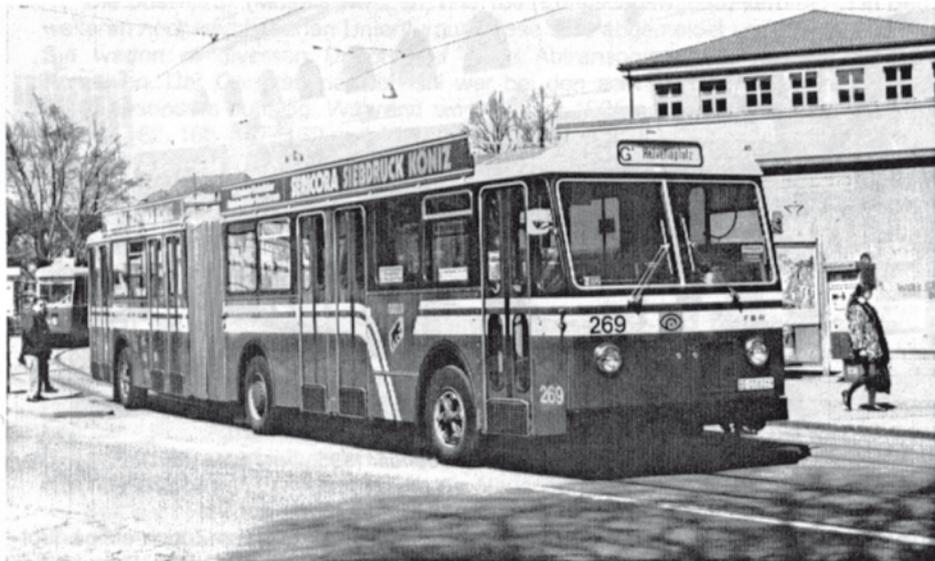
A propos Volksabstimmung: Am 4. Dezember 1994 nahm die Vorlage für 390 neue Biletautomaten diese Hürde ohne Probleme (siehe EO 14).

Sommerfahrplan und Sperrung der Marktgasse

Wie bereits im vergangenen Winter verkehren nun auch im Sommer auf der Linie 9 montags bis freitags bis rund 20 Uhr die Be 8/8 mit Anhängern, was gegenüber früheren Jahren leichte Ausdünnungen des Fahrplans bei gleichzeitiger Kapazitätserhöhung ermöglicht. Auf den anderen Linien gab es ebenfalls geringfügige Taktstreckungen.

Ergänzung zu EO 14: Seit Fahrplanwechsel wird die neue Haltestelle *Hirschengraben* stadteinwärts von den Fahrzeugen der Linie 13, 14, 16/23 und 17 bedient, nachdem alle Einsprachen abgewiesen worden sind.

Markantestes Ereignis wird aber sicher der Betrieb während der dreimonatigen Sperrung der Marktgasse sein (vgl. EO 14). Als man vom 1. bis 3. April 1995 ein kurzes Gleisstück beim Käfigturm auswechselte, konnte vor allem am Montag das vorgesehene Einsatzdispositiv praktisch erprobt werden. Dabei war vor allem die Ueberlastung der Linie 19 zwischen Helvetiaplatz und Bahnhof auffallend. Für Busfans am Interessantesten ist sicher die montags bis freitags betriebene Entlastungslinie G* Helvetiaplatz - Bahnhof, da dort der Einsatz von *Gartehüsi* wahrscheinlich ist.



Am 3. April 1995 verkehrten die Busse 268 und 269. Da es am Helvetiaplatz keine Wendemöglichkeit gibt, fahren die Busse jeweils leer bis zum Thunplatz und zurück. Die Linie G* wird montags bis freitags im Anschluss an die Züge der Linie G von 6.06-8.36, 11.36-14.06 und 16.06-19.06 Uhr verkehren.
Photo: Eric Jordanis

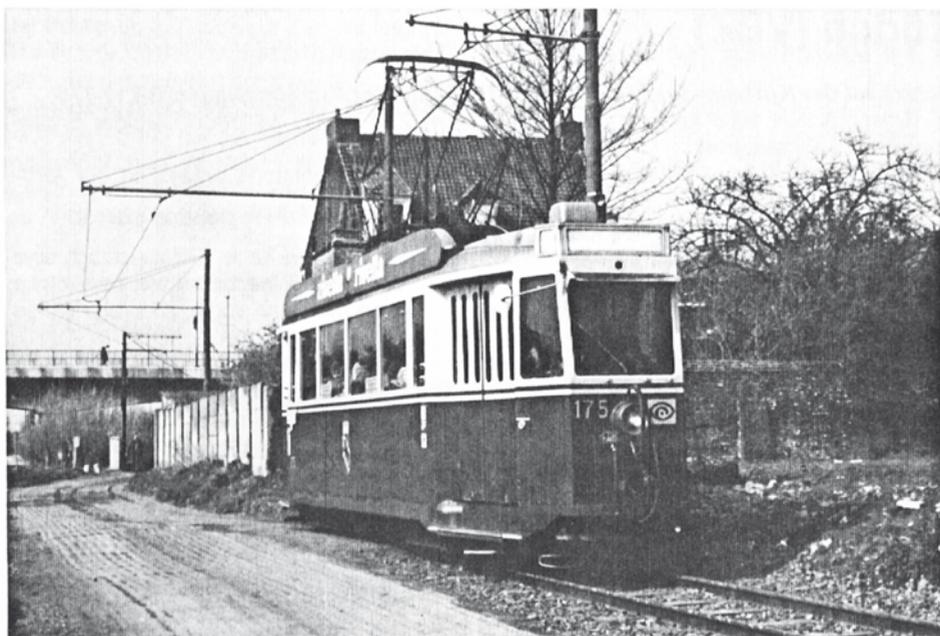
Alter Anstrich

Im alten grünen Anstrich verkehren nun nur noch die Standardtramzüge, der Be 8/8 720 sowie der Trolleybus 38. Ebenfalls grün sind noch die *Grossmutter* 251 und die seit Februar 1995 abgestellten FBW-Gelenkautobusse 255, 258 und 259. Orange sind noch die Trolleybusse 46, 56, 57 und 58, die beiden Mercedes-Zweiachsbautobusse 171 und 172 sowie die FBW-Gelenkautobusse 278, 280, 282, 283, 296, 297 und 298.

Tram nach Bümpliz

Am 9. März 1995 bewilligte der Berner Stadtrat (Parlament) einen Kredit von Fr. 250'000.-- für die Erarbeitung eines Vorprojekts für ein Tram Bern West. Dieses soll bei einem allfälligen Bauentscheid die notwendigen Unterlagen liefern für einen Variantenentscheid bezüglich folgender Fragenkomplexe: Finanzierung (z.B. Bundessubventionen), Städtebau (Trasse), Kreuzungsprobleme mit Strassen, Einbindung in die Netzoptimierungsstudie, Erschliessung des neuen Wohngebiets Brünnen, Fahrkomfort (Haltestellen, Intervalle, Rollmaterial, Umsteigebeziehungen, usw.), Auswirkungen auf andere Verkehrsmittel, weitere notwendige flankierende Massnahmen.

Auch mit diesem Entscheid ist der Bau des Trams Bümpliz nicht sehr viel mehr als ein Traum, denn was Bahn 2000 für den Bund ist, ist das Tram Bümpliz für die Stadt: Es gilt das Motto «Lafere statt lifere» (auf Hochdeutsch: Reden statt endlich etwas bauen).



Der Ce 4/4 175, der sich seit einigen Jahren im Trammuseum Marquette bei Lille befindet, verkehrte im April 1995 auf der eben gebauten Museumslinie, da der Liller Museumswagen noch nicht zur Verfügung stand. Leider muss er nachher wieder in das Museum zurückkehren, da bei der Traminie nur eine kleine Remise für vier Fahrzeuge zur Verfügung steht. Vergleiche auch Artikel auf Seite 23.

Photo: Helmut Eichhorn, 1. April 1995

Eisenbahnbücher bei



Sinwel-Buchhandlung

Lorrainestrasse 10, 3000 Bern 11
(vis-à-vis Gewerbeschule)

Telefon (031) 332 52 05

Telefax (031) 333 13 76

Mit Eisenbahn-Videoecke

Seit 15 Jahren Berns Fachbuchhandlung
für Technik, Gewerbe und Freizeit

Zürich (VBZ)

Schicksal der *Kurbeliwagen* Be 4/4 1351-1415 und der *Anhängewagen* B 711-770

Unser Artikel *Bald keine Karpfen mehr beim Zoo* in EO 14 bedarf einiger Ergänzungen und Korrekturen:

1. Die Foto der *Kurbeli-Parade* vor dem Depot Burgwies entstand anlässlich der APS-Sonderfahrt vom 12. Juni 1994.
2. Bisher ist die Linie 10 nicht verlängert worden.
3. Auf der Linie 6 verkehren sowohl *Kurbeli-* als auch *Karpfen-Züge*. Offensichtlich sind die *Karpfen* nun doch geeignet für den Einsatz auf der Linie 6, nachdem sie zusätzliche Bremswiderstände erhalten haben. Allerdings verkehren meistens sogar sonntags einige *Kurbeli-Züge* auf dieser Linie.
4. Die Reaktivierung weiterer *Kurbeli-Züge* neben den sechs im Oktober 1994 im Einsatz stehenden Züge war nicht für den Betrieb in Zürich bestimmt, sondern für den Verkauf von 18 Kompositionen nach Nordkorea. Der Abtransport der 36 Fahrzeuge erfolgte im Lauf des Januars 1995. In welcher Stadt diese Tramwagen dereinst verkehren werden, ist wegen der extremen Geheimnistuerei der Nordkoreaner nicht bekannt, zur Zeit existiert in diesem Land kein Betrieb mit Schmalspurschienen. Die neuen Besitzer sollen übrigens in Oesterreich rund 1000 t fabrikneue Schienen eingekauft haben.

Der Be 4/4 1412 wurde versuchsweise im vorgesehenen hell- und dunkelgrünen Anstrich gespritzt, ausserdem ersetzte man den Holzplattenboden durch einen moderneren Gummiboden. Eine nordkoreanische Delegation erhaschte dabei anlässlich der Revisionsarbeiten sämtliche verfügbaren Informationen.

Per 3. März 1995 sah die Situation bei den Be 4/4 1351-1415 und B 711-770 wie folgt aus (nicht erwähnte Wagen wurden 1975-1994 verschrottet):

In Zürich sind vorhanden:

- Für den Einsatz auf der Linie 6 (Be 4/4+B): 1381+719, 1392+732, 1397+737, 1408+756, 1409+757, 1410+761.
- Für den Einsatz auf der Linie 4 hinter Be 4/6 *Mirage* 1601...1690: B 747, 765-768, 770. Der B 731 wurde 1992 zum Cabrio-Anhänger 1971 umgebaut.

Remisiert bei VBZ:

Be 4/4 1360 (Museumswagen TMZ), 1368 (beim Hardturm), 1379 (reserviert für AMTUIR, St. Mandé bei Paris), 1400 sowie die B 751, 760 und 764. Als Baubüro beim Depot Oerlikon dient der B 725.

Bereits 1980/81 wurden die Be 4/4 1351-1359 in die Xe 4/4 1922, 1925, 1921, 1923, 1927, 1928, 1926, 1924 und 1929 umgebaut. Von den nach Bern verkauften Anhängern 711-713, 717 und 718, die dort grün gestrichen als B 341-345 im Fahrzeugpark figurierten, existiert (und leidet) nur noch der B 342 ex VBZ 712 als Uebungsobjekt beim Zivilschutzzentrum Riedbach.

Die folgenden Fahrzeuge sind nach Nordkorea verkauft worden:

Be 4/4 1384, 1393-1396, 1398-1399, 1401-1406, 1411-1415 sowie die B 723, 726, 728, 730, 735, 736, 739, 740, 742-744, 746, 748, 755, 758, 759, 762 und 763.

Für weitere Angaben über alle Ausrangierungsdaten sowie den Verkauf nach Nordkorea (inkl. alle Abgangsdaten) verweisen wir auf die *Sächsitram-Mitteilungen* Nummer 55, die beim *Verein Aktion Pro Sächsitram* erhältlich sind.

Pop-Trams

Ab 2. Mai 1995 soll das vom Freiburger Kunstclown Jean-Pierre Corpataux gestaltete *Swiss-Ethno-Tram* auf dem bekannten Märli tram-Rundkurs verkehren. Vermutlich handelt es sich um den Be 6/6 1802, der 1993 und 1994 als *Sushi-Tram* sehr grossen Erfolg verzeichnen konnte und dieselbe Route befuhr.

Weiter bestehen in Zürich zur Zeit die folgenden Motivtrams:

- Das relativ düstere *Schauspielhaus*tram Be 4/6 2052 verkehrt mit dem Pony Be 2/4 2403 mehrheitlich auf der Linie 9.
- Meistens auf der Linie 15 finden Sie das *Frauentram*, den Be 4/6 2061.
- Der Be 4/6 2093 hat als Kantonstram der Zürcher Kantonalbank bereits seinen vierten ungewöhnlichen Anstrich, nachdem er vorher als Kunsthaus-, Urschweiz- und Industrietram gedient hat. Zusammen mit dem Be 4/6 2065 bereichert er die Linie 11.
- Seit April 1995 erinnert der Be 4/6 2056 auf der Linie 10 an *100 Jahre Röntgentechnik*.



Da der zunehmende Autoverkehr das Fotografieren des Normalbetriebs immer schwieriger macht, haben auch Fotofahrten mit Alltagsfahrzeugen eine immer grössere Berechtigung und Resonanz: In einer sehr gelungenen Veranstaltung bot die APS am 5. März 1995 die Möglichkeit, alle damals vorhandenen Motive auf einem Bild zu verewigen: Die Be 4/6 2052, 2061 und 2093 posieren vor dem Depot Escher-Wyss-Platz.

Photo: Eric Jordanis

Winterthur (WV)

Das neue Verkehrsregime am Bahnhofplatz (siehe EO 12) wird nun nicht wie vorgesehen auf den Fahrplanwechsel 1995 verwirklicht. Aus Platzgründen kann der zwei-jährige Versuch beginnen, wenn die Umbauarbeiten am Bahnhofgebäude beendet sind. Bereits im November 1994 verlegte man jedoch die Haltestellen der Linien 680 und 681 vor das Bahnhofgebäude, da wegen Bauarbeiten am SUVA-Gebäude die bisherigen Haltestellen in der Turnerstrasse nicht mehr benützt werden können.

Als Ersatz für den zum Museumsfahrzeug erklärten Trolleybus 22 ist der Trolleybus 53 (1960) zum Fahrleistungsenteiser umgebaut worden.

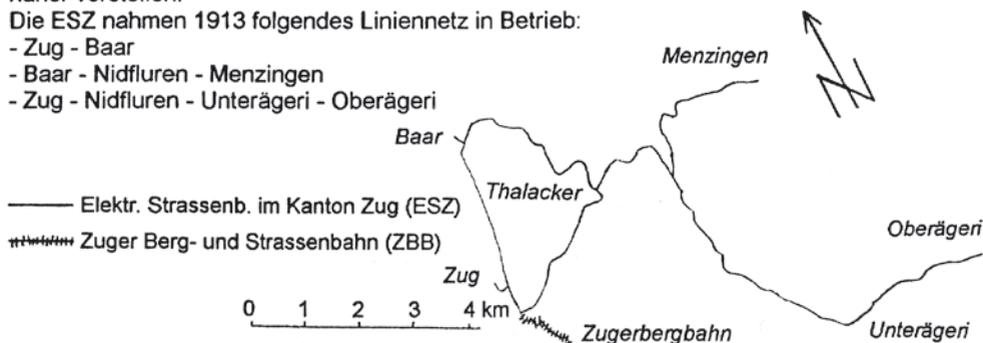
Seit 1. April 1995 ist bei den WV der Sommerfahrplan in Kraft. Neben der Einführung der neuen Linie 7 wurden nun die bereits in EO 14 erwähnten Sparmassnahmen wirksam: Auf den Linien 4 und 5 wird durch Intervallverdoppelung am Wochenende je ein Fahrzeug weniger benötigt und auf der Direktlinie 12 Bahnhof - Technorama verkehren Dienstag bis Freitag nur noch vormittags und nachmittags je drei Kurspaare.

Orion-Club Zugerland restauriert Schienenveteranen

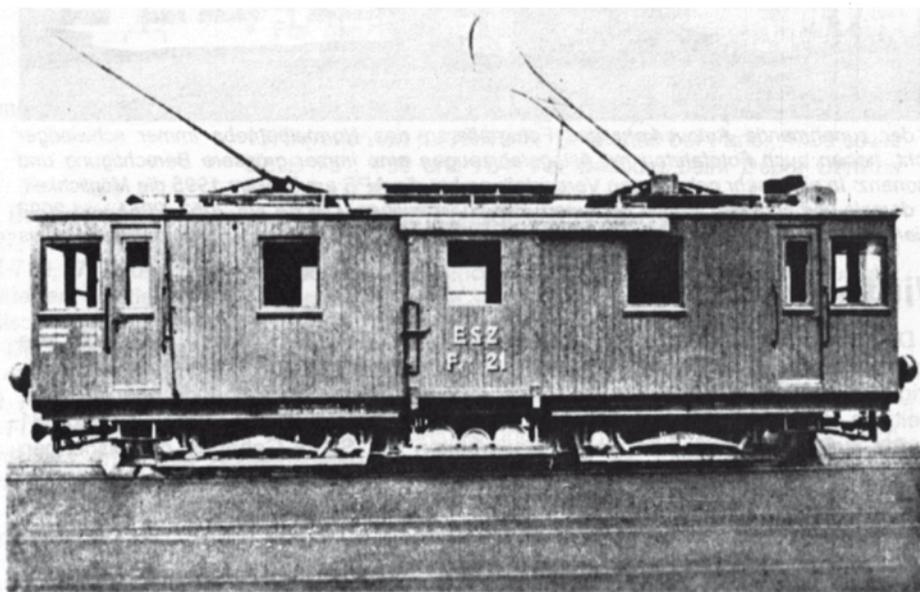
Seit Dezember 1993 steht in einer Halle der Zugerland-Verkehrsbetriebe in Zug ein Schmalspurbahnfahrzeug, das einst die Geleise der *Elektrischen Strassenbahnen im Kanton Zug* befuhr. Diesen Wagen sowie den *Orion-Club Zugerland* wollen wir Ihnen nun näher vorstellen.

Die ESZ nahmen 1913 folgendes Liniennetz in Betrieb:

- Zug - Baar
- Baar - Nidfuren - Menzingen
- Zug - Nidfuren - Unterägeri - Oberägeri

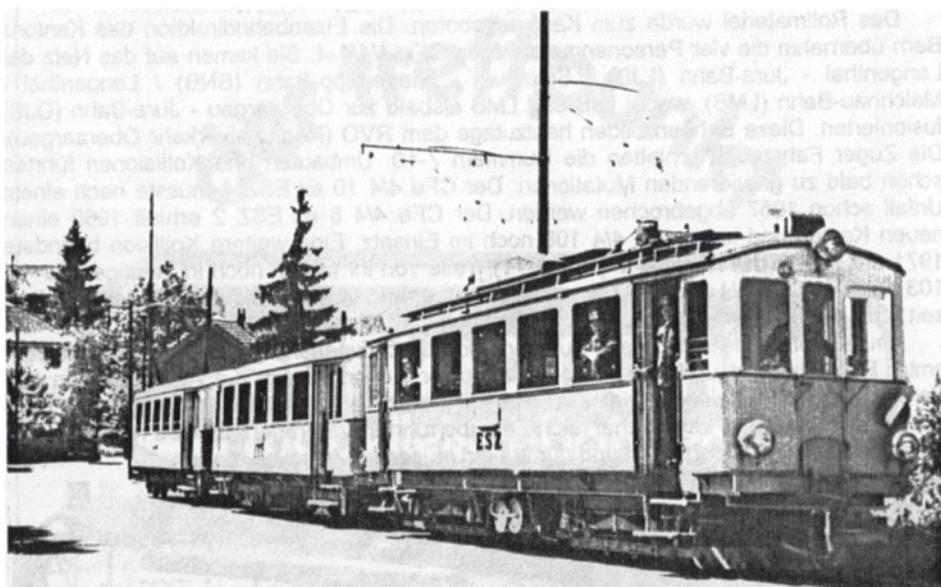


Ab Baar beförderte man mit entsprechendem Rollmaterial auch Güter. Einer der im Eröffnungsjahr beschafften Vierachsmotorwagen war der Gütertriebwagen Fe 4/4 21. Diese Rarität im helvetischen Bahnwesen war grau gestrichen und erhielt deshalb den Beinamen *Elefant*.



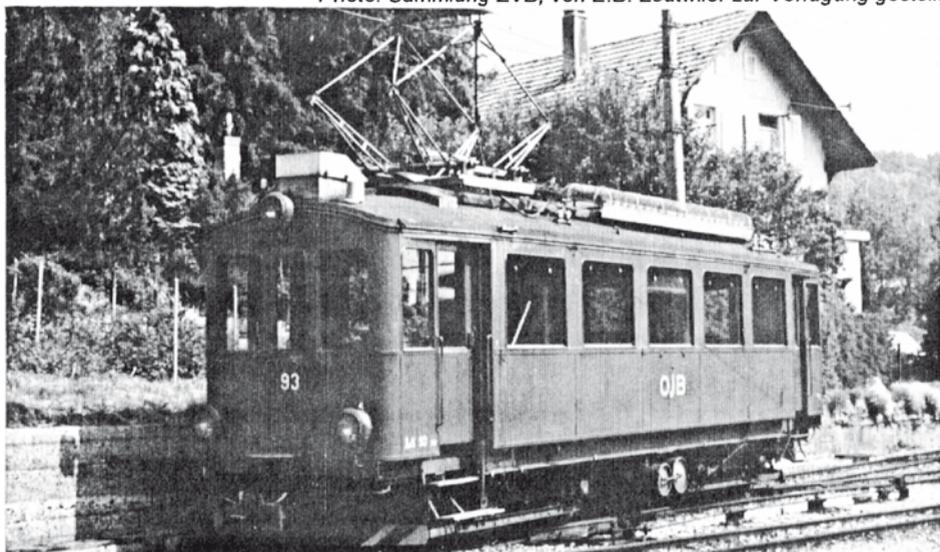
Der Zuger Elefant Fe 4/4 21 im Ablieferungszustand von 1913.

Photo: Sammlung ZVB, von E.B. Leutwiler zur Verfügung gestellt



Der CFe 4/4 3 zieht zwei Anhängewagen auf der Linie Zug-Oberägeri.

Photo: Sammlung ZVB, von E.B. Leutwiler zur Verfügung gestellt



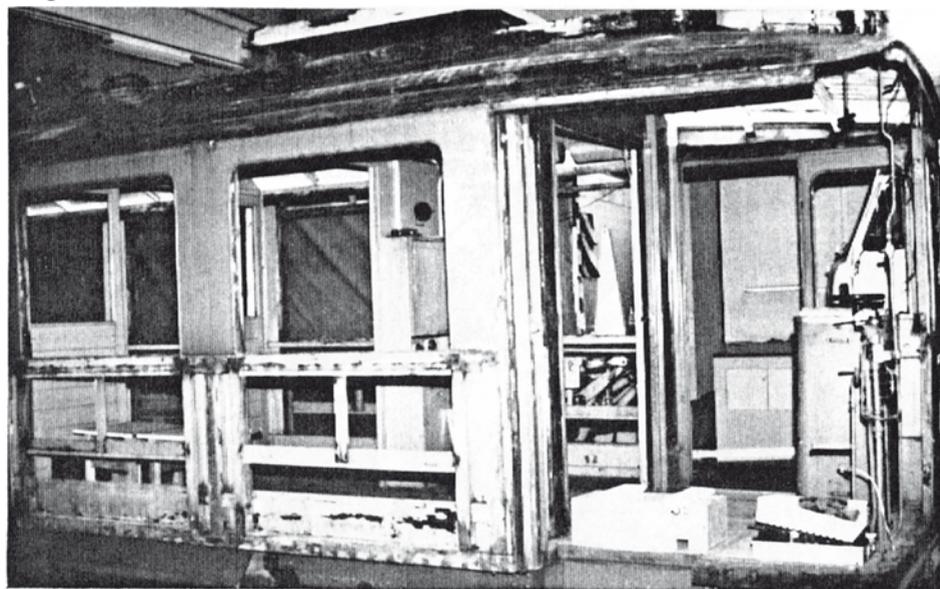
Auch durch sein Dasein als Dienstwagen Xe 4/4 93 büsste der Zuger CFe 4/4 3 nichts von seiner Schönheit ein. Wir sehen ihn am 5. Juni 1982 in Wiedlisbach.

Photo: Eric Jordanis

Schon 1916 erfolgte der Umbau des Einzelgängers in den Personenmotorwagen CFe 4/4 3. 1950 entschieden die ESZ, ihr Netz auf Autobusbetrieb umzustellen und sich in Zugerland-Verkehrsbetriebe umzubenennen. Zwischen 1953 und 1955 kamen Autobusanhängzüge anstelle der Schmalspürzüge in Dienst; für den Güterverkehr beschaffte man einen Lastwagenzug. Am 22. Mai 1955 verkehrte die Bahn zum letzten Mal.

Das Rollmaterial wurde zum Kauf angeboten. Die Eisenbahndirektion des Kantons Bern übernahm die vier Personenmotorwagen CFe 4/4 1-4. Sie kamen auf das Netz der Langenthal - Jura-Bahn (LJB) / Solothurn - Niederbipp-Bahn (SNB) / Langenthal - Melchnau-Bahn (LMB), wobei LJB und LMB alsbald zur Oberaargau - Jura-Bahn (OBJ) fusionierten. Diese Bahnen bilden heutzutage dem RVO (Regionalverkehr Oberaargau). Die Zuger Fahrzeuge erhielten die Nummern 7-10. Umbauten und Kollisionen führten schon bald zu gravierenden Mutationen: Der CFe 4/4 10 ex ESZ 4 musste nach einem Unfall schon 1957 abgebrochen werden. Der CFe 4/4 8 ex ESZ 2 erhielt 1969 einen neuen Kasten und ist als Be 4/4 108 noch im Einsatz. Eine weitere Kollision beendete 1971 das Leben der Nummer 7 (ex ESZ 1); Teile von ihr fahren noch im heutigen Be 4/4 103 mit. Der CFe 4/4 9 ex ESZ 3 verblieb weitgehend im Originalzustand, diente jedoch seit 1974 als Baudienstfahrzeug mit der Bezeichnung Xe 4/4 93 bzw. 131.

Am 24. Januar 1994 wurde in Zug der *Orion-Club Zugerland* gegründet. Als Präsident amtiert Regierungsrat und Volkswirtschaftsdirektor Robert Bissig, die Administration des Vereins liegt in den Händen der ZVB. Dieser Verein übernahm den im Dezember 1993 auf Rollstufen von Langenthal nach Zug überführten Veteranen. Er wird nun in Zug in der gedeckten Halle restauriert und dürfte bald musealen Zwecken dienen.



Die Restaurierung ist 1995 in vollem Gange.

Photo: Mario Gavazzi

Mit der Namensgebung *Orion* trägt der Verein der Tatsache Rechnung, dass das erste öffentliche Nahverkehrsmittel in Zug 1904 der Bus vom Typ Orion nach Oberägeri und Menzingen war!

Der *Orion-Club Zugerland* verfolgt noch weitere Ziele: Das Interesse gilt dem Aufbau eines Archivs über die zugerischen Verkehrsmittel. Man möchte aber auch andere Verkehrsmittel mit geschichtlicher Aussagekraft der Nachwelt erhalten, so etwa jene Pneufahrzeuge, die in Obhut der ZVB gut gepflegt werden. Das Interesse der Öffentlichkeit an der Tätigkeit dieses Vereins ist gross. Wie jeder Club dieser Art ist auch er auf die Mithilfe von Interessenten angewiesen.

Kontaktadresse: Orion-Club Zugerland, Postfach 4864, 6304 Zug

der treffpunkt

Gschwandner
modelleisenbahnen

modellautos

Spitalgasse 24, 1. Stock, 3011 Bern
Telefon (031) 312 06 37

**Neu: Berner Gelenkmotorwagen
Be 8/8 Fr. 255.--**

Alle Spurweiten

Z - I

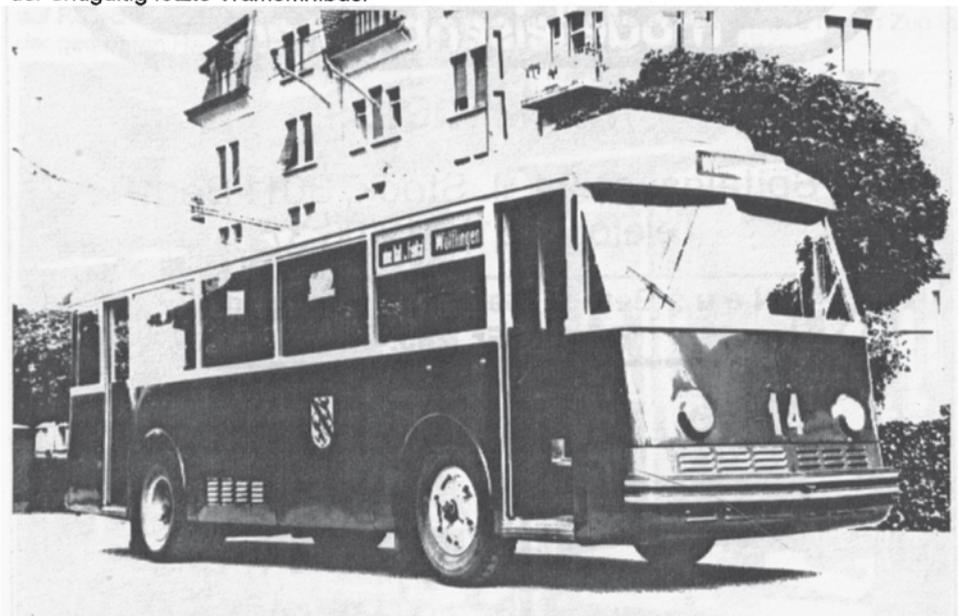
**Vertretung von
KLEIN-MODELLBAHN
in der Schweiz**

Der Winterthurer Trolleybusbetrieb Teil I

von Andreas Widmer

Der Tramomnibus

Vor 100 Jahren, am 1. Juni 1895, fuhr zum ersten Mal ein öffentliches Verkehrsmittel durch die Strassen von Winterthur. Es handelte sich dabei um einen schienenlosen Tramomnibus, den eine private Gesellschaft versuchsweise betrieb. Pferde und Wagen stammten aus Basel, wo sie durch die Einführung des elektrischen Betriebes überflüssig geworden waren. Es existierten vier Linien, die alle vom Bahnhofplatz ausgingen. Die Fahrgastzahlen blieben jedoch weit unter den Erwartungen, und die Stadt hatte kein Interesse, den Betrieb zu übernehmen. So wurden nach und nach einzelne Strecken aufgehoben, bis nur noch die Linie Winterthur - Töss übrigblieb. Am 11. April 1898 fuhr der endgültig letzte Tramomnibus.



Trolleybus Nummer 14, Baujahr 1939

Photo: Archiv Winterthurer Verkehrsbetriebe

Das Tram

Am 13. Juli 1898 wurde die erste Tramlinie von Winterthur nach Töss eröffnet. Erst 1915 kamen die Linien zum Deutweg, zum Stadtrain und nach Wülflingen dazu. 1922 folgte die Verlängerung vom Deutweg nach Seen. Mit der Verlängerung vom Stadtrain zum Bahnhof Oberwinterthur erreichte das Strassenbahnnetz 1931 seine grösste Ausdehnung, denn für die im selben Jahr eröffnete Rosenberglinie hatte das Stimmvolk dem Autobus den Vorzug gegeben.

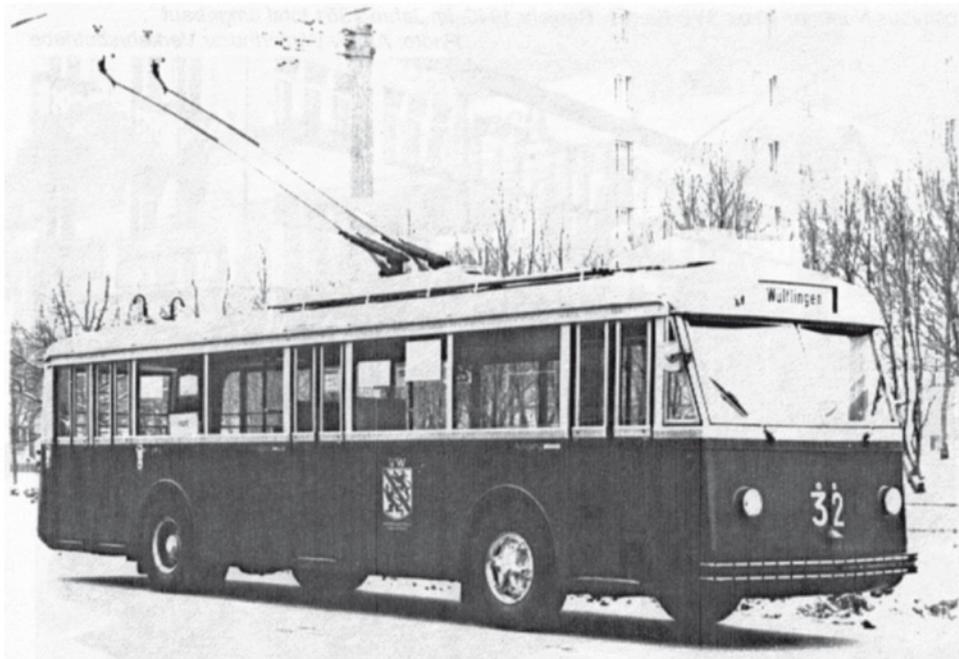
Übergang zum Trolleybus

Mitte der dreissiger Jahre erforderte der äusserst schlechte Zustand der Wülflingerstrasse die Ausarbeitung eines Projektes über die definitive Gestaltung. Dabei stellte sich auch die Frage nach dem Weiterbestand der Strassenbahn. Schliesslich entschied man



Trolleybus 25 (Baujahr 1948) unterwegs als Gratisbus anlässlich des Jubiläums 50 Jahre Trolleybus im Jahre 1988.

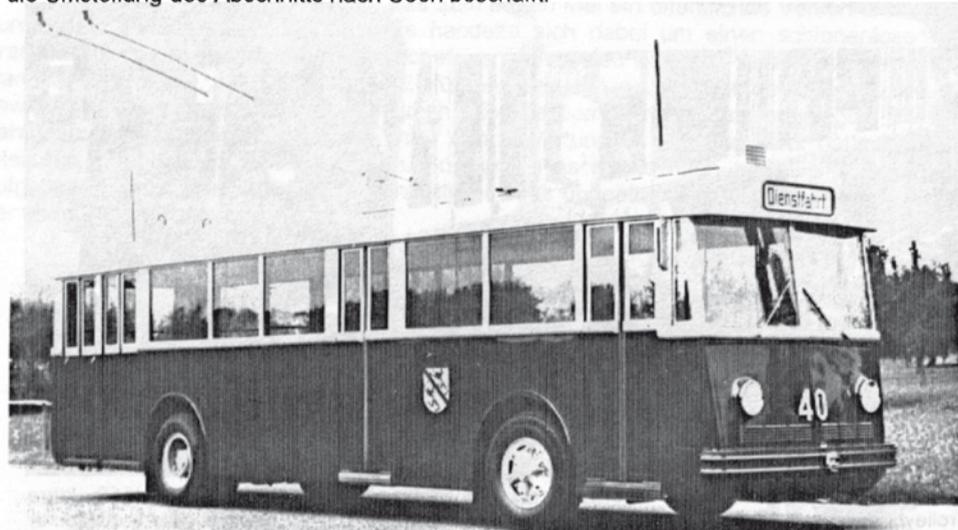
Photo: Andreas Widmer



Trolleybus 32, erbaut im Jahre 1951

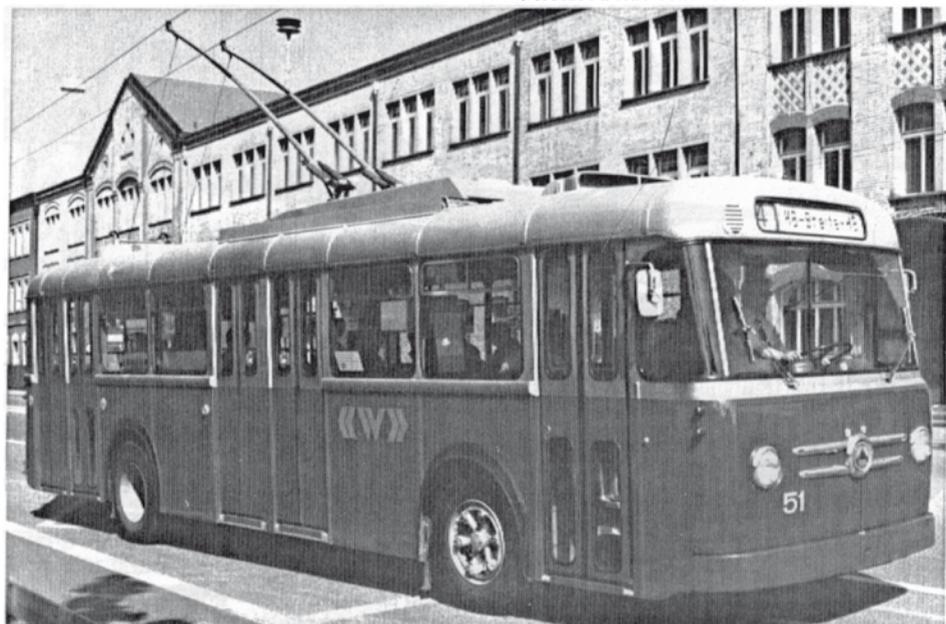
Photo: Archiv Winterthurer Verkehrsbetriebe

sich für ein völlig neues Verkehrsmittel, nämlich für den damals erst in Lausanne bekannten Trolleybus. Dieser nahm am 27. Dezember 1938 seine Fahrten zwischen dem Bahnhofplatz und Wülflingen auf. Anfangs standen die Trolleybusse 11-13 zur Verfügung. Wagen 14 kam erst 1939 in Betrieb, nachdem er an der Landesausstellung in Zürich zu besichtigen gewesen war. Weitere gleichartige Fahrzeuge wurden 1941 im Hinblick auf die Umstellung des Abschnitts nach Seen beschafft.



Trolleybus Nummer 40 ex SVB Bern 1, Baujahr 1940, im Jahre 1951 total umgebaut

Photo: Archiv Winterthurer Verkehrsbetriebe



Trolleybus Nummer 51 (Baujahr 1960) aus der Serie 50-57

Photo: Andreas Widmer



Gelenktrolleybus 102 (Baujahr 1958) aus der Serie 101-105

Photo: Andreas Widmer



Gelenktrolleybus 115 (Baujahr 1966) aus der Serie 106 bis 119.

Photo: Andreas Widmer

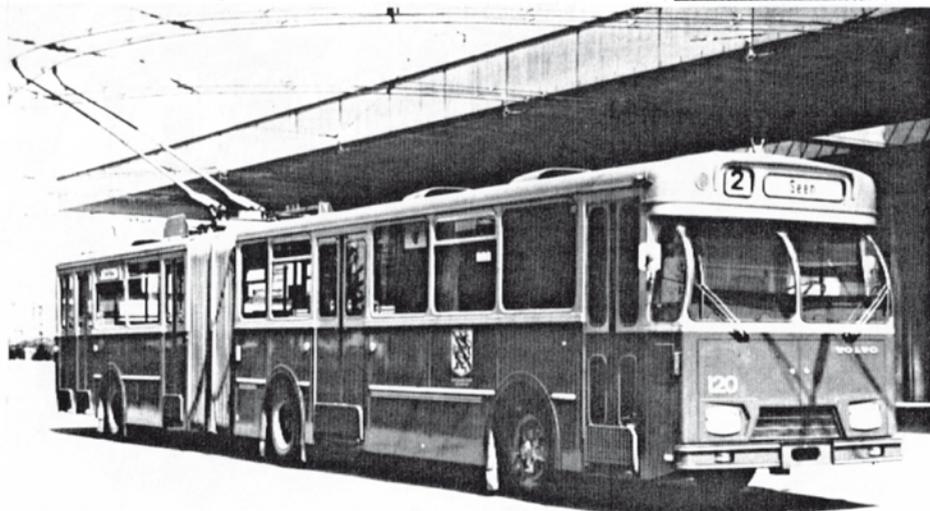
Trolleybusse

Nummern	Baujahr	Hersteller	Länge / Breite	Plätze	Bem.
11-19	1938/41/43	SAURER / BBC	9,80 / 2,40 m	27/60	①
20-25	1948	FBW / SAURER / BBC	11,25 / 2,40 m	26/63	②
30-39	1951/52	} FBW / FFA / SAURER / BBC	11,25 / 2,40 m	26/62	③
45-46	1954				
40-41	1940(51)	FBW / R&J / BBC	11,30 / 2,40 m	27/62	④
50-57	1960	SAURER / BBC	11,15 / 2,46 m	24/60	⑤
101-105	1958/59	FBW/SWS/MFO	16,13 / 2,46 m	32/96	⑥
106-119	1965/66	Berna/SWS/SWP/R&J/BBC	16,55 / 2,50 m	32/106	⑦
120	1973/74	VOLVO/Hess/Strömberg	17,52 / 2,50 m	44/104	⑧
121	1978	SAURER/Hess/Strömberg	17,70 / 2,50 m	52/116	⑨
122-131	1982/83	SAURER/Frech-Hoch/Strömb.	17,73 / 2,50 m	48/100	⑩
141-155	1988/89	} Mercedes/ABB	17,40 / 2,50 m	43/121	⑪
156-161	1992				

Bemerkungen

- 1) Bis 1966 ausrangiert
- 2) 20, 21, 23, 24 1972 ausrangiert; 22, 25 Fahrleitungsentseiser heute Museumsfahrzeuge
- 3) 30, 31, 34-39: 1973 ausrangiert; 32, 33, 45, 46: 1983 ausrangiert
- 4) 1950 von Bern (ex. Tb 1 und 2) übernommen und umgebaut; 1967 ausrangiert
- 5) 54, 55, 57 ab 1989 ausrangiert
- 6) 101 Museumsfahrzeug, 102-105 1989 ausrangiert
- 7) 110,111 1993/94 als Ersatzteilsponder abgestellt, übrige Fahrzeuge noch in Betrieb
- 8) Nach Defekt abgestellt und 1989 abgebrochen
- 9) Prototyp Drehstromantrieb
- 10) Drehstromantrieb
- 11) 156-161 Rekuperationsbremse (Nutzstrombremse)

Fortsetzung in der
nächsten EO-Ausgabe



Gelenktrolleybus-Prototyp Nummer 120, Baujahr 1973/74; 1989 abgebrochen Photo: Archiv WV

L'Associazione Amici della Ferrovia Mesolcinese (AAFM)

Les chemins de fer rhétiques (RhB) exploitent, dans le val Mesolcina aux confins des Grisons, les restes de l'ancien chemin de fer Bellinzona - Mesocco. L'exploitation consiste en un maigre trafic de wagons marchandises à voie normale chargés sur cadres transporteurs entre Castione et Cama. Le trafic voyageurs avait été supprimé le 27 mai 1972 et confié aux cars PTT en promettant de convertir cette voie à l'écartement normal. Promesse restée en l'air jusqu'à ce jour...

Six ans après cette suppression s'est créée l'association *Pro Misoxerbahn* dans le but de réouvrir une partie de la ligne au trafic voyageurs. Malgré ces efforts le but ne fut pas atteint et l'association dissolue peu de temps après. Entre temps, un violent orage avait emporté la voie entre Cama et Mesocco, voie qui fut démontée par la suite. Le tracé a néanmoins été entièrement conservé jusqu'à aujourd'hui.

En été 1993 des idéalistes se sont à nouveau rencontrés dans l'optique de tenter une seconde fois cette expérience. Plusieurs séances de préparation furent organisées et des sondages d'opinion opérés auprès des administrations communales et des habitants de la vallée démontrent heureusement la présence d'un réel intérêt et d'un soutien potentiel. Même les RhB ont fait preuve de bonne volonté en vue d'une collaboration lors d'entretiens avec le président de l'association, Silvio Fasciati. Le 19.7.1993 une première fête a été organisée à cet effet dans la vallée.

Un problème important consiste en l'acquisition de matériel roulant utilisable. Dans la vallée se trouve encore la motrice BDe 4/4 491 construite en 1957 sur le modèle des motrices du chemin de fer Coire - Arosa et de la motrice ABe 4/4 42 de 1933 et louée auprès des chemins de fer d'Appenzell. En outre, des cadres transporteurs et des

Auf der Reststrecke der ehemaligen Bellinzona - Mesocco-Bahn betreibt die Rhätische Bahn (RhB) zwischen dem tessinischen Castione und Cama im bündnerischen Misox einen spärlichen Güterverkehr mit aufgeschmelten Normalspurwagen. Auf dieser Linie wurde der Personenverkehr schon am 27. Mai 1972 eingestellt und der Post übergeben, mit dem Versprechen, es werde eine normalspurige Güterlinie erstellt. Davon ist bis heute jedoch noch nichts zu sehen...

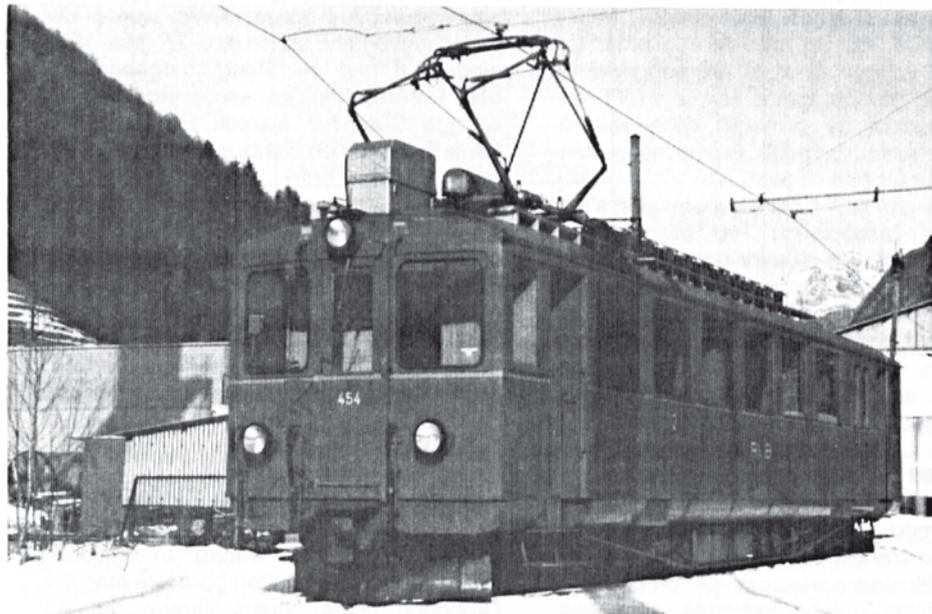
Sechs Jahre nach dieser Einstellung wurde der Verein *Pro Misoxerbahn* gegründet. Sein Anliegen war die Wiedereinführung des Personenverkehrs, zumindest auf einer Teilstrecke. Trotz aller Bemühungen blieb dieses Ziel unerreichbar, und der Verein löste sich in der Folge wieder auf. Inzwischen wurde nach einem Unwetter die Strecke Cama - Mesocco abgebaut. Das Bahntrasse jedoch ist bis heute vollständig erhalten geblieben.

Im Sommer 1993 trafen sich wiederum ein paar Idealisten mit der Absicht, einen zweiten Versuch zu wagen. In verschiedenen Zusammenkünften bereitete man die Gründung eines neuen Vereins vor. In Sondierungsgesprächen mit den Gemeindebehörden und der Talbevölkerung wurde glücklicherweise eine positive Einstellung und grosse Bereitschaft zur Mithilfe vorgefunden. In verschiedenen Besprechungen mit dem Direktor der RhB, Herrn Silvio Fasciati, signalisierte auch diese ihre Bereitschaft zur Zusammenarbeit. Am 19. Juli 1993 fand ein erstes Talfest statt.

Ein wichtiges Problem ist der Erwerb von brauchbarem Rollmaterial: Im Misox befinden sich noch der 1957 erbaute BDe 4/4 491, eine Variante der Chur - Arosa-Triebwagen, sowie der von den Appenzellerbahnen angemietete ABe 4/4 42 aus dem Jahre 1933. Daneben existieren nur noch Rollschemel und einige Dienstwagen. Die Bemühungen gingen jedoch zuerst in

wagons de service existent encore. Les premiers efforts ont été portés du côté de Stabio où le *Club del San Gottardo* préserve, pour un futur musée suisse du chemin de fer, l'ABDe 4/4 454 de 1907 du chemin de fer Bellinzona - Mesocco qui est apparemment encore en état de marche. Ce club ne semble pas vouloir vendre cette motrice à l'AAFM.

Richtung Stabio, wo der *Club del San Gottardo* den angeblich noch betriebstüchtigen Original-Bellinzona - Mesocco-Triebwagen ABDe 4/4 454 von 1907 für ein zukünftiges Schweizer Eisenbahnmuseum besitzt. Leider konnte sich der Club bisher nicht zum Verkauf an die AAFM entschliessen.



Cette motrice devrait retourner dans la vallée de la Mesolcina: Le 26 janvier 1987 la motrice ABDe 4/4 454 posait devant le dépôt de Grono.

Dieser Triebwagen sollte unbedingt ins Misox zurückkehren: Am 26. Januar 1987 stand der ABDe 4/4 454 vor dem Depot Grono. Photo: Eric Jordanis

Le point culminant des activités de l'association consistera, en 1995, à mettre en service, pour les voyageurs, une composition entre Castione et Cama les 3 et 4 juin 1995. D'autres manifestations sont prévues comme, par exemple, la première circulation depuis 1982 de la *Flèche Rouge* à travers le Gothard jusqu'à Castione. D'autres journées de circulation similaires sont prévues au courant de l'année.

L'association vise, a long terme, le rachat de la ligne et son éventuel prolongement jusqu'à Mesocco. Des

kehr zwischen Castione und Cama statt. Der diesjährige Höhepunkt der Aktivitäten wird sicherlich das Pfingstwochenende sein: Am 3. und 4. Juni 1995 findet nämlich mit einer Zugskomposition Personenver- Zudem wird es noch weitere Aktivitäten geben, wie z.B. die seit dem Jubiläum von 1982 erste Reise des *Roten Pfeils* durch den Gothard bis nach Castione. Im Verlaufe dieses Jahres sind noch weitere ähnliche Betriebstage geplant.

Für die ferne Zukunft sind die Uebernahme der Linie und ein eventueller Wiederaufbau bis Mesocco in Diskussion. Diesbe-

entretiens avec les RhB ont déjà eu lieu dans cette optique. Seul un puissant soutien de l'association AAFM pourra permettre la réalisation de ces projets. Toute personne s'intéressant à cette réalisation est cordialement invitée à participer. Vos demandes (en français ou en allemand) sont à adresser à:

- Andreas Zarro, Via delle Querce, 6807 Taverna TI (président / Präsident)
 - Robin A. Chanda, Via Ravecchia 19, 6500 Bellinzona (Infos AAFM)
-

Inauguration d'une ligne de tramway touristique à Lille avec un tram fribourgeois

Le 1er avril dernier fut inauguré le *Tramway Touristique de la Vallée de la Deûle* situé dans la banlieue de Lille (F). Le parc des véhicules utilisés pour l'exploitation de cette ligne comprend entre autres le tram ex-TF Ce 2/2 5. Cette motrice, qui avait circulé jusqu'au 31 mars 1965 dans les rues fribourgeoises retrouve donc après son repos d'exactement 30 ans une nouvelle affectation.

Outre le tram n° 4, qui circule aux Etats-Unis, la motrice n° 5 est le dernier témoin *vivant* de l'histoire des Tramways de Fribourg en Europe.

Mais à Lille se trouvent encore d'autres trams d'origine Suisse, utilisés comme attractions touristiques. Il s'agit de la Ce 2/2 74 de Neuchâtel et de la Ce 4/4 175 de Berne (surnommée *Luffer*). Ce dernier ne fonctionnera que quelques semaines sur cette ligne, car son remplacement par un véhicule d'origine lilloise est prévu.

La ligne touristique, longeant le canal de la Deûle, a été construite par les

zügliche Gespräche mit der RhB haben bereits stattgefunden. Es ist klar, dass alle diese Vorhaben nur durch eine kräftige Unterstützung des Vereins AAFM realisierbar sind. Deshalb sind alle Interessierten herzlichst aufgerufen mitzumachen. Für Anfragen und Informationen wende man sich (auch auf deutsch oder französisch) an:

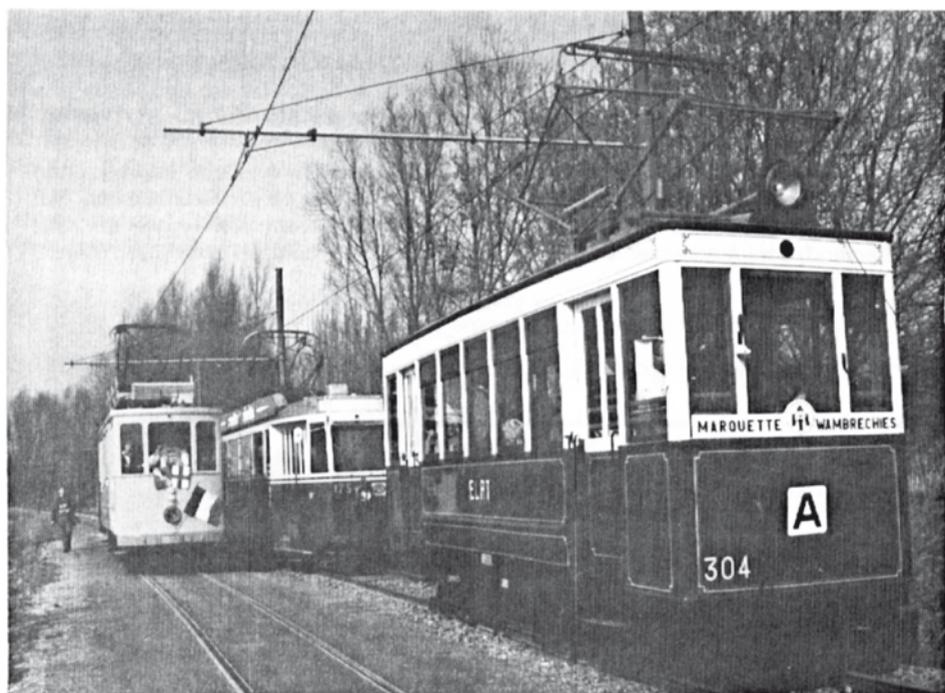
Eröffnung einer touristischen Tramstrecke in Lille mit einem Freiburger Tram

Am 1. April fand in Marquette, einem Vorort von Lille (F), die offizielle Eröffnung einer touristischen Tramlinie statt. Unter den Fahrzeugen, welche diese 2,2 km lange Strecke künftig befahren werden, befindet sich auch das ehemalige TF-Tram Ce 2/2 5. Dieser Triebwagen befuhr noch bis zum 31. März 1965 das Schienennetz der TF und kommt jetzt, genau 30 Jahre nach seinem «Rückzug» wieder zu neuen Ehren.

Neben dem Tram Nr. 4, welches in den USA fährt, handelt es sich beim Tram Nr. 5 um den letzten (er)fahrbaren Zeitzeugen der Freiburger Strassenbahngeschichte innerhalb Europas.

Erwähnenswert ist auch, dass sich noch zwei weitere Fahrzeuge schweizerischer Herkunft in Lille befinden. Es handelt sich dabei um den Ce 2/2 74 aus Neuenburg sowie um den Ce 4/4 175 aus Bern (*Luffer*). Letzterer wird aber nur wenige Wochen auf der Strecke zu sehen sein, da er durch einen historischen Wagen der Verkehrsbetriebe Lille abgelöst werden soll.

Die Strecke, welche dem Kanal *La Deûle* entlangläuft, wurde in mühsamer



TN Ce 2/2 74, SVB Ce 4/4 175 + ELRT (Lille) Ce 2/2 304, 1. April 1995 Photo: Helmut Eichhorn

membres de l'association AMITRAM et sera exploitée les dimanches et jours de fête jusqu'au 1^{er} octobre 1995 de 13h30 à 19h00. Les rails, la ligne aérienne, etc. ont pu être récupérés en grande partie auprès de la compagnie de tramway locale. La construction de cette première section a nécessité environ 5 ans de travaux et une prolongation en direction d'un centre commercial est à l'étude.

Kleinarbeit von den Mitgliedern des Vereins AMITRAM aufgebaut und steht nun bis 1. Oktober 1995 jeden Sonn- und Feiertag von 13.30 bis 19 Uhr in Betrieb. Für den Bau kamen ausschliesslich bereits gebrauchte Materialien (Schienen, Fahrleitungen, etc.) zum Einsatz. Die gesamte Bauzeit belief sich auf etwa 5 Jahre, und eine Verlängerung der Strecke bis zu einem Einkaufszentrum ist bereits geplant.

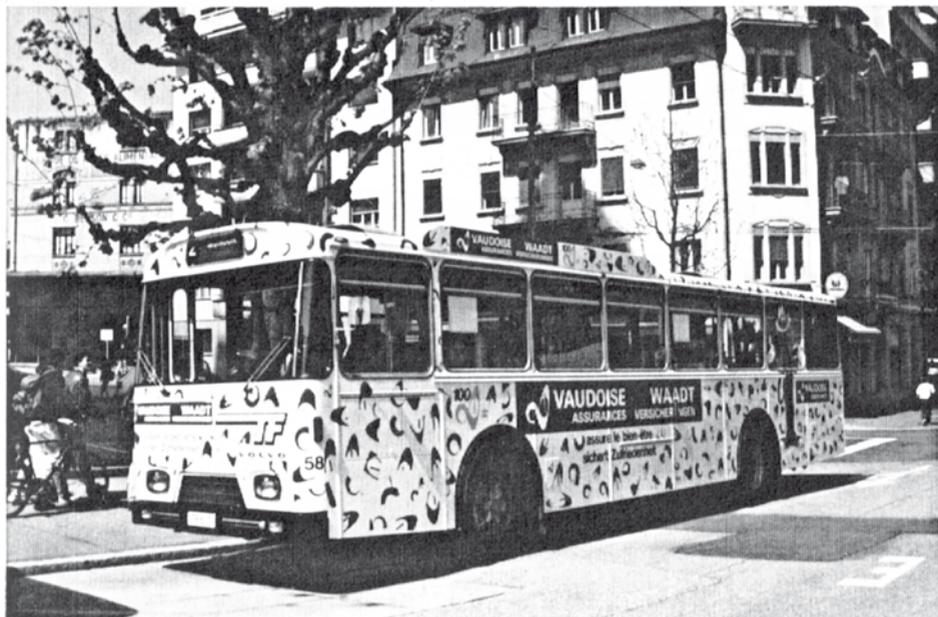
Chemins de fer Electriques Veveysans (CEV)

L'automotrice BDe 4/4 105 (1913) des Chemins de fer Electriques Veveysans (CEV) a été retirée du service après une importante avarie au câblage. En raison du manque de place, le Chemin de fer-musée Blonay - Chamby semble ne pas s'intéresser à cette motrice, pourtant originaire de la ligne Blonay - Chamby. Le groupe Montreux - Oberland-Bernois (MOB), qui gère les CEV, n'a plus non plus besoin de cette motrice garée actuellement à Chermex, car les trains de service sur les CEV sont assurés par du matériel roulant des MOB. C'est pourquoi une nouvelle Association 105 avec notamment des employés des CEV a vu le jour. Espérons qu'une solution puisse être trouvée pour que cette motrice puisse rester sur le réseau des CEV.

Fribourg / Freiburg (TF)

Après le bus bancaire, le véhicule 58 est le second autobus des TF à porter une publicité intégrale. Il s'agit d'une action de La Vaudoise Assurances qui a déjà recouvert de sa réclame des bus à Lausanne et sur les VMCV. Afin d'offrir de nouvelles surfaces publicitaires, les TF transforment actuellement les parois arrière de leurs nouveaux véhicules. Le numéro du bus qui se trouvait jusqu'à présent au centre de la paroi est déplacé sur le côté gauche.

Nach dem Bankenbus besitzen nun die TF mit dem Versicherungsbus Nr. 58 ihren zweiten Vollwerbungsträger. Beim Auftraggeber handelt es sich um die Waadt-Versicherung, welche nun bereits in drei Städten der Romandie (Freiburg, Lausanne, Vevey) in dieser Form auf sich aufmerksam macht. Um mehr Platz für kleinere Werbungen zu schaffen, sind die TF derzeit dabei, das Heck ihrer neueren Fahrzeuge umzubauen. Dabei wird das Nummernschild von der Mitte an den linken Rand verschoben.



Autobus 58 avec publicité intégrale pour La Vaudoise Assurances à Péroles

Bus 58 mit der Werbung für die Waadtländer Versicherungen, Péroles Photo: Helmut Eichhorn

Le dossier concernant la réélectrification du centre-ville est clos du côté des TF et se trouve entre les mains de l'Office Fédéral des Transports. Comme un délai doit encore être observé pour les éventuels recours, les bus des lignes 1 et 3 ne circuleront pas à l'électricité avant l'automne 1995. Les travaux préparatoires de l'électrification ont débuté par le démontage de la boucle de la

Das Dossier zur Wiederelektrifikation des Stadtzentrums ist von Seiten der TF abgeschlossen und liegt nun beim BAV. Da danach noch die Einsprachefrist verstreichen muss, gilt nun als Termin für die Wiederaufnahme des elektrischen Betriebs der Linien 1 und 3 der Herbst 1995. Als erste Vorbereitungsarbeit erfolgte die Demontage der alten Wendeschleife am Pythonplatz, welche

place Python. Cette boucle servait aux courses de la ligne 3 ainsi que lors de déviations. Avec le nouveau plan de circulation elle perdait toute utilité.

Le passage routier sous les voies des CFF à côté du Buffet de la gare sera remis en service en été 1995. Ainsi les lignes 2, 5 et 6 ne seront plus déviées.

Le changement d'horaire du 28 mai 1995 n'entraînera pas de changements importants à l'exploitation si ce n'est la fusion des lignes 4 et 6 le dimanche matin. Les bus de la ligne 6 poursuivront leur trajet jusqu'à la gare le dimanche.

La *Société Générale d'Affichage* (SGA) construira cette année encore 15 nouveaux Atribus à divers arrêts du réseau des TF. 15 Atribus supplémentaires pourraient encore être construits ultérieurement.

von der Linie 3 sowie bei Umleitungen benutzt wurde. Die veränderte Linienführung machte diese Schlaufe überflüssig.

Bereits auf den Sommer hin wird die Unterführung beim Bahnhofbuffet wieder befahrbar sein, womit die derzeitigen Umleitungen der Linien 2, 5 und 6 entfallen.

Der Fahrplanwechsel Ende Mai bringt ausser der Zusammenlegung der Linien 4 und 6 am Sonntagmorgen keine wesentlichen Veränderungen. Die Linie 6 wird somit bis an den Bahnhof verlängert und endet sonntags nicht mehr am Tilleul.

Die *Allgemeine Plakatgesellschaft* (APG) wird noch dieses Jahr 15 neue Unterstände an verschiedenen Haltestellen der TF aufstellen. In einer späteren Etappe sollen eventuell noch weitere 15 dazukommen.

Biel - Täuffelen - Ins-Bahn (BTI)

La gravière de Sutz projetée de transporter par rail les matières premières provenant d'une exploitation située dans la région de Siselen/Finsterhennen. A cette fin, quatre wagons marchandises devront être acquis en Allemagne. Deux motrices de la série Be 4/4 501-505 remorqueront ces trains-navettes marchandises. Ces motrices ne seront pas disponibles avant la livraison des sept nouvelles compositions commandées. Deux autres motrices et trois voitures de commande devraient alors prendre le chemin de Langenthal. Une composition restera en réserve à Täuffelen pour les courses spéciales remorquant la voiture-buffet.

A mi-mars 1995 un train de meulage de la maison *Benkler* a reprofilé une grande partie des voies du BTI. Son chargement a eu lieu à Anet où la rampe de chargement est restée entreposée sur place pendant quelques jours.

Ein Kieswerk in Sutz beabsichtigt, seine Rohstoffe aus einem Abbaugelände in der Region Siselen/Finsterhennen mit der Bahn zu transportieren. Deshalb ist vorgesehen, aus Deutschland vier Kieswagen zu übernehmen und zusammen mit zwei Triebwagen der Serie Be 4/4 501-505 als Kiespendelzug verkehren zu lassen. Dies allerdings erst, wenn sie durch sieben bestellte "Low-cost"-Fahrzeuge ersetzt sind. Dannzumal ist auch vorgesehen, zwei Triebwagen und drei Steuerwagen nach Langenthal abzugeben. Eine Komposition wird als Reserve und für Sonderfahrten mit dem Buffetwagen in Täuffelen bleiben.

Mitte März weilte der Schienenschleifzug der Firma *Benkler* auf der BTI und bearbeitete einen Grossteil der Strecke. Der Verlad fand in Ins statt, wo die Verladerrampe während den paar Tagen gerade stehengelassen wurde.

Biel / Bienne (VB / TPB)

La ligne aérienne conduisant de la place de la Croix à la place Centrale par la rue Centrale a été démontée durant l'hiver 1994/95.

Les trolleybus articulés Volvo 61 et 62 circulent depuis novembre 1994 resp. mai 1995 avec des publicités intégrales le premier pour un installateur sanitaire et le second pour un installateur électrique.

Die Fahrleitung vom Kreuzplatz durch die Zentralstrasse zum Zentralplatz wurde letzten Winter entfernt.

Die Volvo-Gelenktrolleybusse 61 und 62 fahren seit November 1994 bzw. Mai 1995 in einem Werbeanstrich für einen regionalen Sanitär- bzw. Elektroinstallateur durch die Strassen von Biel.



Trolleybus 61 «Päri-Bus», Nidau

Photo: Reto Steiner

De nouveaux Abribus sont apparus sur la place de la gare et remplacent ainsi les typiques «tentes» provisoires. D'autre part, deux quais étroits ont été construits sur la place de la gare afin de concentrer les divers arrêts de bus en un même endroit. Le projet consistant à ne permettre la circulation sur la place de la gare plus que dans un sens s'est avéré irréalisable et ainsi les nouveaux quais de bus ont dû être rétrécis.

Auf dem Bahnhofplatz sind neue Wartehäuschen aufgestellt worden, die die typischen provisorischen «Zelte» ersetzt haben. Zudem entstanden zwei schmale Perrons, nachdem der Plan, den Privatverkehr jeweils nur in einer Richtung über den Bahnhofplatz rollen zu lassen, nicht realisierbar gewesen war... Durch die neuen Perrons konnten die Abfahrtsorte der Busse leicht zentralisiert werden.

Neuchâtel (TN)

Sur le réseau des TN, la fin de l'année 1994 a vu la conclusion des festivités du centenaire de la compagnie avec l'enlèvement des sigles «100 ans» qu'arboraient depuis le mois de janvier 1994 tous les véhicules des TN.



Depuis la fin mai 1994 déjà, la ligne 7 circule entre Hauterive et la place Pury uniquement. Le tronçon place Pury - Semières porte à nouveau le numéro 2 et est rattaché à la ligne 8 (place Pury - Boucle des Parcs). Les trolleybus de la ligne 2/8 circulent à une fréquence de 10 minutes aux heures de pointe. Ici, le trolleybus 169 (série 161-172, 1983-84) roule sur la ligne 7 entre le Rocher et les Sablons.
Photo: Archives Contact, 12 février 1995

Cette fin d'année a aussi vu le départ à la démolition de l'autobus suburbain 251 datant de 1969. Parmi les véhicules de ce type ne subsiste à ce jour que l'autobus 254 de 1979. Il est utilisé comme dégivreur des lignes aériennes de trolleybus pendant la période hivernale et comme véhicule de réserve le reste de l'année.

Dans un décor hivernal, l'autobus 251 des TN, récemment mis hors service, attend les griffes de la grue dans une carrière entre Corcelles et Montmollin.

Photo: Archives Contact, 2.1.1995



Quelques jours plus tard, c'est au tour de l'autobus articulé 801 (ex-VBZ 538) datant de 1967 de subir la démolition à la suite d'une déféctuosité technique importante. Dans l'attente d'une commande d'autobus articulés, les TN ont loué à la compagnie des transports publics de Berne (SVB) l'autobus 262 de la série 252-270 afin de pouvoir remplacer à court terme l'ancien autobus zurichois, essentiellement pour les «renforts étudiants» entre la place Pury et l'Université.

Depuis le changement d'horaire de fin mai 1995, les TN ont diminué les prestations sur toutes leurs lignes, tous les jours dès 20h30 et le dimanche matin jusqu'à midi. La cadence est d'un bus toutes les 30 minutes au lieu de toutes les 20 minutes. Pendant ces périodes creuses, les trains de la ligne 5 ne circulent plus qu'entre Neuchâtel et Areuse et des autobus assurent une correspondance pour Cortaillod et Boudry. Quant à la gare CFF de Neuchâtel, elle n'est plus desservie que par les lignes 7 et 9 à l'arrêt des Sablons. Les trolleybus de la ligne 6 ne circulent désormais que jusqu'à 20h30 et le dimanche, uniquement l'après-midi.

Le plan de circulation en ville de Neuchâtel, en discussion depuis l'ouverture des tunnels autoroutiers d'évitement en 1993, commence enfin à se concrétiser: Des travaux au centre-ville seront effectués jusqu'en été de la place Pury à l'Université, afin de créer des couloirs réservés aux transports publics sur l'avenue du 1^{er} Mars. A chaque carrefour doté de signalisation lumineuse, l'approche d'un trolleybus lui donnera automatiquement la phase verte. Les points forts de ce plan de circulation sont les suivants:

- priorité aux transports publics
- suppression des ondes vertes pour le transit des véhicules privés
- aménagement de pistes cyclables dans des rues parallèles moins fréquentées
- accès aux parkings du centre-ville facilités

La Chaux-de-Fonds (TC)

Le nouveau dépôt-atelier du *Bois Jean-Droz* aux Eplatures est entré en service au début de l'année 1995, quelques semaines avant le déménagement de l'administration des TC qui a investi le premier étage, où se trouvent également des locaux industriels à louer. La ligne de contact de la future ligne 2 par trolleybus est donc déjà prête. L'inauguration officielle du dépôt a eu lieu le 13 mai 1995, inauguration accompagnée d'une journée portes-ouvertes.

La ligne d'autobus suburbaine entre La Chaux-de-Fonds et Le Locle a été mise en service lors du nouvel horaire du 28 mai 1995 à la suite d'un accord provisoire d'une année entre les différentes parties. On espère toujours un changement d'avis de l'Office Fédéral des Transports concernant le subventionnement de la ligne (voir EO 14). Un crédit pour la construction d'évitements et d'Abribus a été adopté par la ville.

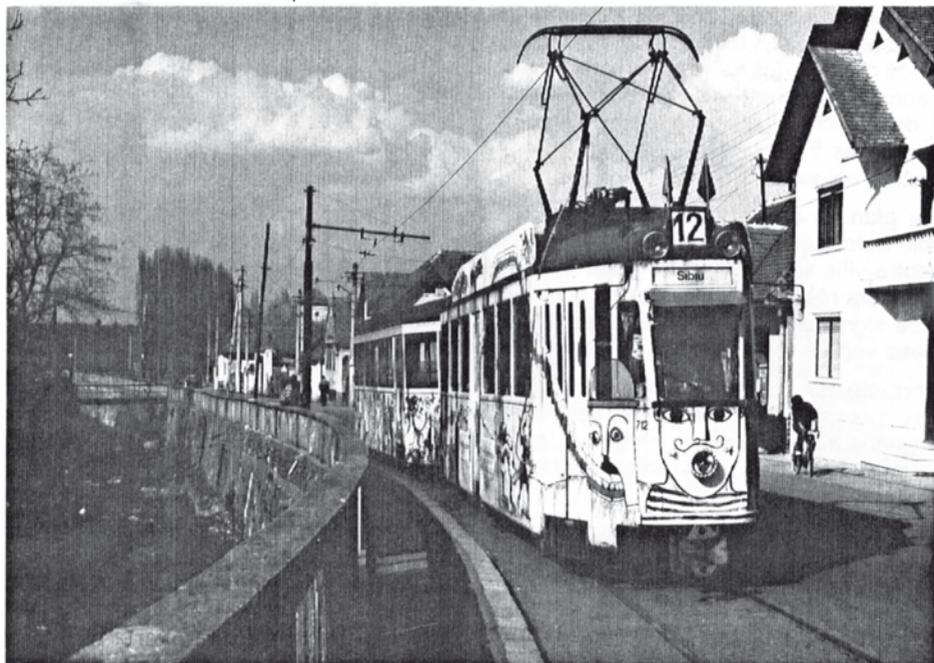
La ligne de trolleybus 4 du côté *Hôpital* sera desservie par autobus pendant plusieurs mois encore en raison de travaux. Une réorganisation des lignes a été introduite pour maintenir l'exploitation par trolleybus sur la section Gare - Breguet.

La votation communale sur l'initiative du TCS exigeant l'agrandissement de la chaussée au détriment du trottoir sur l'artère nord du *Pod* (Avenue Léopold-Robert) pour rétablir deux pistes pour les voitures aura lieu au début de l'été 1995. L'une des deux pistes avait disparu à la suite de la création d'un couloir pour les bus. La bataille s'annonce d'ores et déjà ardue.

Genève (TPG / CFF)

Tramways

La composition normalisée *Arts Décors* Be 4/4 712 (ex-991) + B 306 a pris le chemin de Sibiu à mi-janvier 1995. Le convoi normalisé restant à Genève (Be 4/4 724 + B 307) devrait pouvoir rejoindre prochainement la cité roumaine grâce à une participation financière aux frais de transport des TPG. La Be 4/4 7 des TURSIB a brûlé à fin 1994.



Composition Arts-Décos dans le village de Rășinari le 21 avril 1995

Photo: Patrick Rudin

La transformation de 18 Be 4/6 en Be 4/8 prend forme et la première livraison d'un élément intermédiaire par Vevey Technologies a eu lieu le 12 mai 1995. Dans l'intervalle, les motrices concernées sont pré-câblées aux ateliers des TPG et leur «museau» est repeint en blanc-perle comme sur le prototype 845.

Le design de la Be 4/6 808 *Rentes Genevoises* a été modifié.

La Be 4/6 810 a reçu une livrée publicitaire pour la *Radio Suisse Romande*. Elle a été inaugurée le premier décembre 1994 et garée sur une remorque routière dans la zone piétonne de la rue du Mont-Blanc. Depuis lors, elle circule en diffusant des programmes radio en direct en alternance avec des bandes pré-enregistrées.

Ligne 13: Un café apéritif était offert le matin du 5 avril 1995 à la place Cornavin pour marquer la pose du dernier rail de la ligne du tram 13. Le convoi inaugural du 27 mai 1995 sera officiellement formé par des motrices Be 4/8, Be 4/6, Ce 4/4 729 et Ce 4/4 67.

Trolleybus

Les trolleybus articulés 681 et 685 ont retrouvé leur livrée TPG normale. Le vendredi 31 mars 1995 une cérémonie a marqué, après 13 ans de service, la fin du dépôt provisoire de Carl-Vogt. Samedi 1^{er} avril 1995, les trolleybus ont quitté définitivement les halles du dépôt de Carl-Vogt à 11h30 et ont rejoint les nouvelles halles du dépôt de la Jonction.



Les derniers trolleybus dans le dépôt de Carl-Vogt, le premier avril 1995. Photo: André Knoerr

Autobus

De nouveaux essais de véhicules ont été effectués:

- Autobus à deux essieux Den Oudsten/R&J *Alliance-City* en novembre 1994 sur la ligne 1
- Minibus VW/R&J rouge-foncé et numéroté 393 en février 1995 sur la ligne 32

Un autobus articulé Mercedes O405GN viendra compléter le parc de la série 201-220. Il s'agit d'un véhicule d'occasion.

A la fin de 1994, les 20 autobus restants et entreposés de la série 101-129 ont été déclassés et leurs plaques déposées. Le mois de mars 1995 amena d'autres surprises:

- Le bus 104 a été sacrifié sur l'autel des pièces détachées puis démoli. Sa porte arrière sera montée sur un parcours de rééducation à la maison des convalescents *Joli Mont* au Petit Saconnex (comme la porte 2 du trolleybus articulé Berna 601 à l'Hôpital de Gériatrie).
- Les autobus articulés 102, 107, 108, 109 et 118 ont été réactivés et ont retrouvé leurs plaques genevoises pour être loués aux Transports Lausannois (voir chapitre des TL).
- Les autobus articulés restants de la série ont été vendus à M. Heiniger à Bützberg (BE) et ont quitté Genève au début de mai 1995. Il s'agit des véhicules 101, 103, 110, 113, 115, 117, 120, 121, 122, 124, 126, 127, 128 et 129.

Le bus publicitaire Renault R312 numéro 404 a retrouvé la publicité *TPG Carte Ville* après un bref intervalle avec la publicité *65^{me} salon de l'automobile*.

Autobus privés

Le Midibus Neoplan N8008 numéro 55 de la maison *Dupraz* n'a pas donné plus satisfaction que le série 451-456 du même type à Berne (SVB) et a été retourné au constructeur.

Les véhicules engagés par la maison *Fournier* sur les lignes D et H changent régulièrement. A signaler la présence d'autocars de route Mercedes et Setra sur la ligne H et l'essai d'un bus Van Hool A300 sur la ligne D.

La maison *J-P Beck* engage un autobus de la série 561-600 (généralement le 583) loué aux TPG sur la ligne X à la suite du retrait du Saurer 5 DUK-A numéro 452. Ce dernier, âgé de 25 ans, a été promu au rang de véhicule-musée privé.

Horaire 1995/96

Le nouvel horaire est entré en vigueur le dimanche 28 mai 1995. Voici, en résumé, les principales modifications:

- Lignes supprimées:
15, 15 accéléré, 19, 23
- Nouvelles appellations:
Ligne H de Troinex devient 45; ligne M devient 46
- Nouvelles lignes:
13 (**tram**) Cornavin - Augustins - Bachet-de-Pesay
29 Place-Neuve - Avanchets - Meyrin
S Bernex - Aire-la-Ville - Satigny Gare
- Lignes à double terminus (en Y):
6 (Malagnou -) Vernier-Village / Gare Zimeysa
9 (Petit Bel Air -) CERN / Gare Zimeysa
52 (Pailly -) Comtoises / Gare Zimeysa
- Lignes modifiées:
9 Petit Bel-Air - Place des Eaux-Vives - Cornavin - Meyrin - CERN / Gare Zimeysa
11 Suppression du transbordement au Bout-du-Monde
26 (**trolleybus**) Molard - Châtelaine Petit Bois
K Petit Lancy (Morgines) - Bernex - Cartigny - Chancy
X Dardagny - La Plaine - Avully - Gennecy

Rhône Express Régional (RER)

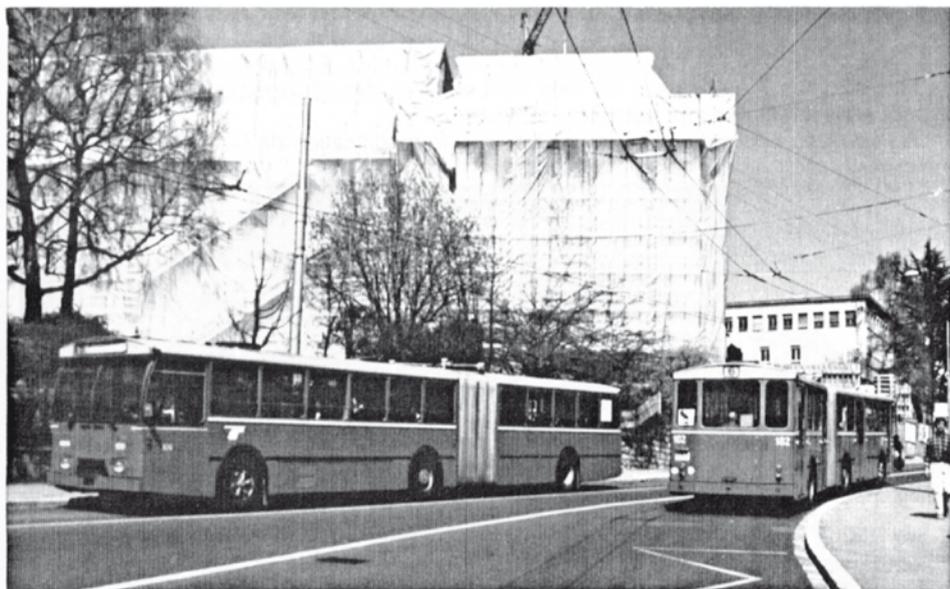
Les quatre anciennes voitures intermédiaires dont celle équipée d'un pantographe ont été démolies au printemps 1995. La composition BDe 4/4^{II} 1302 + Bt 1801 a été démolie chez *Thévenaz Leduc* à Lausanne Triage en mars 1995, après un transit aux ateliers principaux de Zurich. Une association a été créée dans le but de préserver la navette BDe 4/4^{II} 1301 + Bt 1802. Les CFF ont donné à cette association le délai de fin avril 1995 pour trouver une solution pour la sauvegarde de la rame. Affaire à suivre donc. Pour plus d'information vous pouvez vous renseigner à l'adresse suivante:

Association du Chemin de fer *Genève - Mandement - La Plaine*
Rue du Midi 8, 1201 Genève, tél. (022) 733.20.50

Lausanne (TL)

Le matériel roulant

En février 1995, les TL ont été confrontés à des problèmes de fissures sur les essieux de 9 remorques de la série 931-950 (1963/64) qui ont dû être immédiatement retirées du service. Ils ont appelé les TPG à la rescousse et ceux-ci ont mis à leur disposition les autobus articulés Mercedes O405G numéros 255, 282, 283, 287 et 288 durant une semaine, le temps nécessaire de rééquiper puis de leur louer les autobus articulés suivants: FBW 102, 107, 108, 109 et 118. Ces bus des TPG circulent du lundi au samedi sur la ligne 6 (St-François - Praz Séchaud). Les remorques ne seront probablement pas réparées avant août ou septembre 1995 car les pièces défectueuses ne sont plus en stock et de nouvelles pièces doivent être conçues et usinées.



Croisement des autobus TPG 109 et 102 à Montagibert le 5 avril 1995. Photo: Thierry Comte

Le trolleybus 659 (*Batteuse*) a été définitivement démonté en avril 1995. Les autobus Volvo 326 et 323 ont été respectivement retirés du service en mars 1995 et en avril 1995.

Publicités

La publicité du trolleybus 788 (Coop) a été complétée par des lignes et des rubans roses ainsi que par des inscriptions «100 ans» dans le cadre du 100^{me} anniversaire de Coop Vaud. Depuis le 18 avril 1995, le trolleybus 787 s'est vu retirer sa publicité pour *La Boussole* et n'arbore plus que les motifs pour le journal *24 Heures*.

Dépôt

En mars 1995, les ateliers mécaniques, électriques, d'entretien, les bureaux, l'administraton, les inspecteurs et le poste central du système d'aide à l'exploitation ont déménagé de l'ancien dépôt de Prélaz à celui de Perrelet. Seuls les trolleybus sont encore restés stationnés à Prélaz jusqu'au 28 mai 1995. Le démontage de la ligne aérienne et la démolition de l'ancien bâtiment suivra rapidement.

Tramways et métros légers

Dans le cadre du réaménagement des places Chauderon (mise en service du LEB) et Bel-Air, la rue des Terreaux a subi ce printemps une cure de jouvence. Lors de ces travaux, les rails des tramways ont été retirés du bitume qui les enrobait depuis 1964.

La fréquentation du TSOL a atteint un nouveau record avec plus de 30'000 passagers transportés par jour. Le LG en transporte 10'000 et le LO 8'700 par jour. Les courses du TSOL les plus chargées ne comptent pas moins de 600 voyageurs. Les cinq nouvelles automotrices attendues en renfort devraient être livrées par VeVey cet été et entreront en service dès la rentrée universitaire d'octobre 1995. Ces véhicules, dont le coût d'acquisition se monte à 25,2 mio de francs au total, se distingueront principalement des anciennes unités par une porte supplémentaire à la hauteur de la cabine du conducteur.

Vevey - Montreux - Chillon - Villeneuve (VMCV)

Le trolleybus 7 a été peint en bleu clair, couleur des pharmacies de la Riviera. Un serpent sans tête figure tout autour du véhicule.

Au nouveau dépôt de Clarens, les travaux de modification de la ligne aérienne sont terminés.



Convoi 7 + 56 à Chillon le 24 mars 1995.

Photo: Thierry Comte

Parc du matériel roulant

Les trolleybus 1, 11, 16 et 18 ont été démolis quant au trolleybus prototype numéro 6^{II}, il est parti pour l'Italie début janvier 1995 afin d'effectuer des essais à Bologne puis à Milan. Il n'est revenu à Vevey qu'à la mi-mars 1995 à la suite de difficultés rencontrées à la douane. Le trolleybus 15 a été cédé à *Martial*, connu comme étant l'homme trolleybus. Les premiers trolleybus articulés de la série sont en service régulier depuis le début du mois de mars 1995. Les trolleybus 1, 11, 16 et 18 arborent déjà des panneaux publicitaires. Voici les dates de livraison des nouveaux trolleybus VAN-HOOL AGT 300:

Trolleybus no	Date de livraison
1 ^{II}	17.02.1995
11 ^{II}	24.02.1995
15 ^{II}	Données non livrées
16 ^{II}	lors de la clôture
17 ^{II}	de rédaction
18 ^{II}	03.03.1995

Billetterie

Le 1^{er} mai 1994 a été marqué par une première suisse, la mise en service d'un système de billetterie ultra-moderne basé sur les cartes magnétiques. L'ancien système

de tarification était basé sur deux concepts différents où l'on distinguait les tarifs **urbain** et **suburbain**. Ce système lourd à l'exploitation présentait plusieurs inconvénients dus notamment à la disparité des prix et à la complexité des informations. Aucun titre combiné urbain / suburbain n'était disponible.

L'ancien système tarifaire

Basé sur le principe du self-service, la vente des titres de transport valables sur le réseau urbain pouvait se faire aux automates embarqués dans les véhicules, auprès du conducteur, auprès de dépositaires ainsi qu'au guichet du dépôt de Clarens qui était l'unique point de vente pour les abonnements. Le prix du titre de transport était déterminé par la longueur du trajet (court ou long parcours).

Les billets suburbains n'étaient vendus que par le chauffeur et leur prix était calculé selon la distance.

Nouveau concept de billetterie

Lors de l'étude du nouveau système de billetterie, les éléments suivant ont été pris en considération:

- automates embarqués
- technologie moderne basée sur les cartes magnétiques
- le personnel de conduite libéré de toute activité de vente de titre de transport
- des résultats statistiques permettant d'aider efficacement l'exploitation.

Le concept de tarification est unique pour toutes les lignes et pour tous les titres de transport et est compatible avec la future communauté vaudoise des abonnements. Le principe de perception auprès des usagers a été conçu de manière simplifiée, les deux systèmes de tarification (urbain / suburbain) étant abandonnés au profit d'un système par zone. Le réseau a, de ce fait, été divisé en sept zones égales entre elles et deux niveaux tarifaires (adultes / juniors) ont été introduits. Les billets ne sont valables que pour des courses simples, mais les correspondances sont gratuites. Il existe pour les cartes multicourses un tarif préférentiel à condition que le voyage se déroule à certaines heures creuses.

Actuellement les VMCV proposent :

- des billets simple course dont le prix varie entre 1 fr. 60 et 4 fr.
- des cartes multicourses au prix de 27 fr. mais dont la valeur est de 32 fr.
- des abonnements 24 heures au prix de 5 fr. 50 pour une zone et de 8 fr. pour le réseau complet.
- des abonnements mensuels allant de 47 à 113 fr.
- des abonnements annuels dont le prix se situe entre 423 et 1017 fr.

Les prix indiqués ci-dessus correspondent à la palette «adulte».

Les cartes multicourses ont au verso une bande magnétique qui contient toutes les données. Lors de la validation d'une course, le montant est déduit de la carte et des données telles que jour / mois / heure et prix sont imprimées le long de la bande magnétique. Lorsque le montant restant sur la carte est inférieur au prix de la course, la différence n'est pas perçue.

Lors du premier achat d'un abonnement mensuel ou annuel, il faut se rendre auprès d'un dépositaire principal. Lors du renouvellement de son abonnement, le client peut alors le renouveler auprès d'un des sept automates stationnaires placés aux arrêts principaux.

Ce système qui est géré par l'intermédiaire d'un satellite géostationnaire permet à l'automate embarqué de savoir l'emplacement exact du bus. Afin de simplifier la collecte des données des automates et oblitérateurs embarqués, une boucle de réception a été posée à l'intérieur du dépôt et permet en quelques secondes de transférer les données du bus à l'ordinateur central.

Vereinsadressen - Adresses des clubs

- AAFM Associazione Amici della Ferrovia Mesolcina (Misox), c/o A. Zarro, Via delle Querce, 6807 Taverna
- ACGMP Association du Chemin de fer Genève - Mandement - La Plaine, Rue du Midi 8, 1201 Genève
- AFAC Association Française des Amis des Chemins de fer, section de Genève, M. J.-P. Rentsch, Chemin de la Tirelonge, 1213 Onex
- AGMT Association Genevoise du Musée des Tramways, C.p. 5465, 1211 Genève 11
- AGTB Association Genevoise du Trolleybus, Case postale 1132, 1211 Genève 1
- Alp-Rail Association Lémanique pour la Promotion du Rail, Chemin du Petit Bel-Air 127, 1226 Thonex
- ANAT Association Neuchâteloise des Amis du Tram, Case postale 68, 2000 Neuchâtel
- APM Aktion pro MOB 16, Talweg 86, 8610 Uster
- APS Verein Aktion Pro Sächsitram, Postfach, 8050 Zürich
- BC Chemin de fer-musée Blonay - Chamby, Case postale 366, 1001 Lausanne
- CTF Club du Tramway de Fribourg, Case postale 184, 1700 Fribourg 7
- Ecotram ECOTRAM - Le Tramway de l'Ecomusée d'Alsace, 4012 Bâle
- HZB Verein Historischer Züri-Bus, Postfach, 8052 Zürich
- OCZ Orion-Club Zugerland, Postfach 4864, 6304 Zug
- SVB Verein Spiezer Verbindungsbahn, Postfach 360, 3700 Spiez
- TCB Tramclub Basel, Postfach 4465, 4002 Basel
- TCF Tramclub Freiburg, Postfach 184, 1700 Freiburg 7
- TMZ Verein Tram-Museum Zürich, Postfach, 8023 Zürich
- TVB Tramverein Bern, Postfach 8445, 3001 Bern
- V51 Verein Dampfloz 51, Bernstrasse 9, 3150 Schwarzenburg
- VOTB Verein Original Tram Basel, Postfach 4526, 4002 Basel

Veranstaltungen - Manifestations

Basel: 100 Jahre BVB

Die Ausstellung (mit verschiedenen Aktionstagen und wechselnden Elementen) findet vom 19. August bis 15. Oktober 1995 im Depot Wiesenplatz statt. Sie ist jeweils am Mittwoch sowie am Samstag und Sonntag von 13.00 bis 18.00 Uhr geöffnet.

25.08.-10.09. Präsentation Niederflurtrams (u.a. Munico)

30.09. Trameingleisübung

Oeffentliche Oldtimerfahrten:

19.08.-15.10. jeweils Mittwochnachmittag: Verbindungslinie Bahnhof SBB - Wiesenplatz mit 2 Zügen (24'-Intervall). Jeweils Samstag und Sonntag: Gleiche Route mit 3 Zügen (15'-Intervall).

01.09. Rundstrecke Barfüsserplatz - Messeplatz - Wettstein - Bankverein - Barfüsserplatz mit 4 Zügen von 18.00 - 21.00.

02.09. Wie 1. September plus zusätzlich Verbindungslinie Bahnhof SBB - Wiesenplatz bis 18.00 Uhr im 7'-Intervall mit 7 Zügen.

03.09. Verbindungslinie Bahnhof SBB - Wiesenplatz im 7'- Intervall und 11.15 - 12.15 Tramparade in der Innenstadt.

16.09.-17.09. jeweils von 10.00 bis ca. 18.00 Uhr (Tage der offenen Türe): Zubringerlinie Wiesenplatz - Voltaplatz - Innenstadt - Aeschenplatz - Wolfgottesacker mit 4 Zügen im 15'-Intervall. Von dort Anschluss auf Bus-Oldtimerlinie (4 Busse) Dreispitz - Garage Rank - Wiesenplatz.

Alle Angaben ohne Gewähr

Oeffentliche Fahrten - Manifestations publiques

- 27.05.- V51 **Schwarzenburg:** Fest 25 Jahre Verein Dampflokomotive 51 und Einweihung S-Bahn Linie 2; Rollmaterialschau, Extrazüge, TVB-Oldtimerbus 7", Markt- und Verkaufsstände, Festwirtschaft
- 27.05.- TPG **Genève:** Inauguration de la ligne de tram 13 et du nouveau dépôt de la Jonction; samedi: pas de circulations sur la ligne 13 sauf défilé vers 10 h
- 28.05. APS **Zürich:** Betriebstag auf der Linie 6 zum Zoo
- 03.06. TVB **Bern:** Betriebstag mit Ce 4/4 145 + C⁴ 311 und Bus 7.14-16.30 Uhr ab Bahnhof Tram-Perron 2 und ab Depot Burgernziel
- 03.06. TMZ **Zürich:** Museumslinie Bahnhofstr. - Wartau mit zwei alten Tramzügen (13.30 bis 16.30 Uhr)
- 03.06.- AAFM **Castione-Cama:** Oeffentliche Fahrten
- 04.06. BC **Blonay-Chamby:** Grand festival (défilé le lundi matin)
- 05.06. APS **Zürich:** Betriebstag auf der Linie 6 zum Zoo
- 04.06. AGMT **Genève:** Circulations publiques ligne 13
- 05.06. TVB **Bern:** Fahrt ins Blaue mit Bus 7" und Imbiss
- 01.07. TMZ **Zürich:** wie am 3.6.
- 02.07. AGMT **Genève:** Circulations publiques ligne 13
- 15.07.- BC **Blonay-Chamby:** Inauguration de la *Giardiniera* (LCD 21)
- 16.07. TMZ **Zürich:** wie 3.6., zusätzlich einige Dienstwagen für Fotografen
- 06.08. AGMT **Genève:** Circulations publiques ligne 13
- 02.09. TMZ **Zürich:** wie 3.6.
- 03.09. AGMT **Genève:** Circulations publiques ligne 13
- 09.09.- TVB **Wabern:** Fest 101 Jahre Tram nach Wabern: Fahrplanmässiger Einsatz von Tramoldtimern auf der Linie 9 Bahnhof - Wabern, Pendeldienst mit drei TVB-Oldtimerbussen zum Fest beim Flugplatz Belpmoos
- 10.09. APS **Zürich:** Züspa Tram (Linie 14 nach Oerlikon)
- 01.10. TVB **Bern:** Betriebstag mit allen vier TVB-Oldtimerbussen
- 07.10. TMZ **Zürich:** wie 03.06.
- 04.11. TVB **Bern:** Betriebstag mit Ce 4/4 145 + C⁴ 311 und Bus 7"
- 05.11. AGMT **Genève:** Circulations publiques

Exkursionen - Excursions

- 10.06. TMZ **Lausanne TSOL und Waggonfabrik Vevey:** Ausflug
- 12.07. (9.8.) TVB **Bern:** Picknickfahrt mit Bus 86
- 20.07. AGMT **Genève:** Circulation d'été en soirée
- 12.08.(19.8.) AGMT Excursion-photos technique
- 16.08.-20.08. CTF/ **Paris, Lille, Bruxelles:** Excursion à l'étranger, voir page 38
- AGTB Auslandsexkursion: siehe Seite 38
- 20.08. TCB **Basel:** Plausch- und Fotofahrt (vormittags)
- 07.09. AGMT **Strasbourg:** Visite du tramway
- 09.09.-11.09. TMZ **Milano:** Auslandsreise
- 23.09. APS **Zürich:** 100 Jahre ZBB (in Fluntern)
- 02.12. TCB **Basel:** Santiklausenfahrt
- 03.12. TMZ **Zürich:** Jahresschlussfahrt
- 20.12. AGMT **Genève:** Circulation de Noël

An dieser Stelle noch einmal der Hinweis, dass für Fr. 78.- (plus Versandkostenanteil Fr. 4.-) beim VOTB das offizielle Jubiläumsbuch *Basel und sein Tram* der Basler Verkehrs-Betriebe bestellt werden kann. **Der Autor Stephan Appenzeller signiert sämtliche über den Verein bestellte Exemplare.** Der Erlös aus dem Bücherverkauf fließt dem Verein für das Projekt 319 zu.

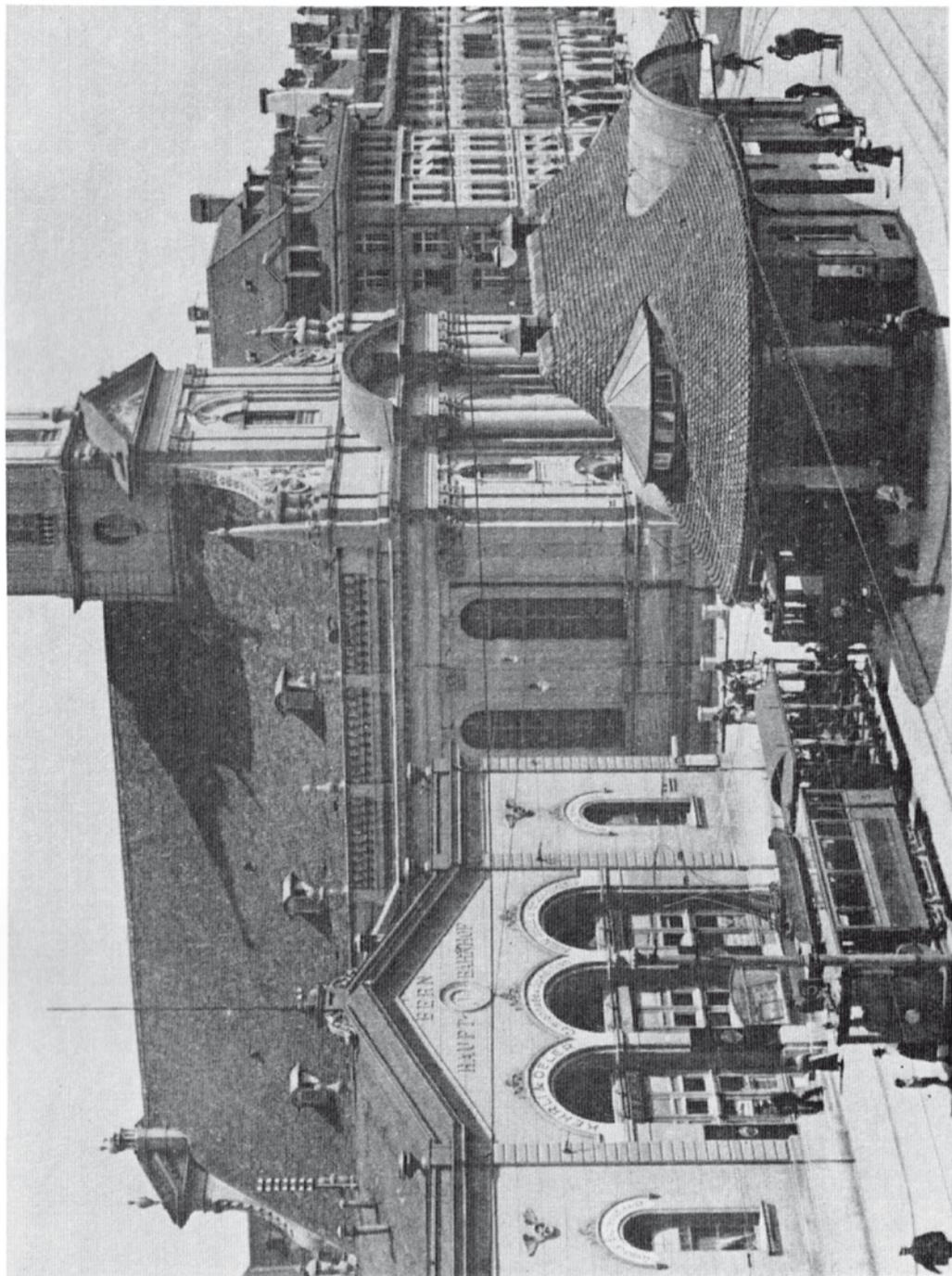
Das älteste Basler Tram, der ehemalige Ce 2/2 19 und spätere C² 319 (Baujahr 1897), ist nun am 19. April 1995 endlich in Basel eingetroffen. Nach 51 Jahren Exil im Luzernischen kann man schon von einer sensationellen Rückkehr sprechen. An den Tagen der offenen Türe der BVB-100-Jahr-Ausstellung im Depot Wiesenplatz am 16. und 17. September 1995 wird der VOTB mit einem Stand das Fahrzeug der Öffentlichkeit präsentieren. Spenden zugunsten des Trams sind nach wie vor auf Konto 40-21995 - 8 mit dem Vermerk «Tram 19» herzlich willkommen!

Präsident VOTB
gez. David Rippmann

Club du Tramway de Fribourg (CTF) Tramclub Freiburg (TCF)

Le Club du Tramway de Fribourg (CTF) et l'Association Genevoise du Trolleybus (AGTB) se sont réunis cette année encore pour l'organisation d'une excursion qui aura lieu du 16 au 20 août 1995. Comme le CTF fête cette année son cinquième anniversaire, quelques petites «friandises» sont au programme. Le point culminant du voyage consistera en la visite de la nouvelle ligne et du musée de l'association AMITRAM à Lille où nous circulerons avec le tram 5 ex-TF et le tram *Luffer* 175 ex-SVB. Une course en EUROSTAR et une autre en trolleybus historique à Bruxelles (!) avec le véhicule-musée numéro 6023 de l'association locale figure aussi programme. Les membres du CTF recevront le programme détaillé par courrier. Toute autre personne intéressée est priée de prendre contact avec le CTF.

Der Tramclub Freiburg (TCF) und der Trolleybusverein Genf (AGTB) führen ihre Exkursion, welche vom 16.8. bis zum 20.8.1995 dauert, dieses Jahr wieder gemeinsam durch. Da der TCF dieses Jahr sein fünfjähriges Bestehen feiert, enthält das Programm einige besondere Leckerbissen. Die Höhepunkte der Reise sind sicherlich der Besuch der neuen Linie und des Museums des Vereins AMITRAM in Lille, wo wir u.a. auf das ex-TF-Tram Nr. 5 und den ex-SVB-*Luffer* 175 stossen, eine Reise an Bord des EUROSTAR sowie eine Trolleybusfahrt in Brüssel (!) mit dem historischen Fahrzeug Nr. 6023 des dortigen Trammuseums unternehmen werden. Mitglieder des TCF erhalten das Programm mit dem regulären Versand, weitere Interessenten können sich an den Verein wenden.



Berner Bubenbergplatz um 1910 mit Zweiachserzug

Photo: Archiv Tramverein Bern

