

Die schweizerische Strassenbahn-Illustrierte
L'illustré suisse des tramways et transports publics

ENDSTATION OSTRING



- Der Winterthurer Trolleybusbetrieb II
- Trams de Schaffhouse / Schaffhauser Strassenbahnen
- Développement du tramway à Genève
- Actualités / Aktuelle Nachrichten

Inhalt / Sommaire

03	Basel	22	Biel / Bienne
05	Misox (AAFM)	23	Fribourg / Freiburg
06	Bern	25	Développement du tramway à Genève
08	Zürich	28	Genève
10	Der Winterthurer Trolleybusbetrieb II	34	Lausanne
13	Winterthur	35	Val-de-Ruz
14	Von Adolf Ogi zu Moritz Leuenberger	36	Riviera lémanique
15	Schaffhauser Strassen- und Überlandbahnen Trams urbains et suburbains de Schaffhouse	37	Neuchâtel
21	Schaffhausen	38	La Chaux-de-Fonds
		39	Clubs VOTB & CTF / TCF

Herrliche Fotoserien im Postkartenformat erhältlich ! Splendides séries-photos en format carte postale !

Série N° 1	<i>Sibiu (R)</i>	27.2.1994 • 12 photos	18.-- CHF
	8 x Be 4/4 727 ex-TPG, 2 x TURSIB-Be 4/4 7, Trolley 683 ex-TL, Dépôt		
Série N° 2	<i>Amitram Lille</i>	18.8.1995 • 10 photos	12.-- CHF
	4 x Bern 175, 1 x Paris 2338 (+ SVB 175) 3 x Neuchâtel 74, Fribourg 5, Lille 304		
Série N° 3	<i>Berner Werbetrans / Trams publicitaires bernois</i>	9 photos	10.80 CHF
	Kriegs-, Compag-, Verkehrs-, Dürrenmatt-, Banken-, Appenzeller-, Toblerone, Bern- sowie BZ-Tram mit Kulturtramanhänger		
Série N° 4	<i>Basels Museumstrams / Trams-musée bâlois</i>	12 photos	14.40 CHF
	Alle elf Motorwagen werden mit schönen Zügen vorgestellt (+ 1 Überraschung) Nous présentons chacune des onze motrices dans de belles compositions (+ 1 surprise)		

Super-Angebot: bis 31.3.1996 alle 4 Serien (43 photos) für CHF 49.- statt CHF 55.20 !
Super-offre: jusqu'au 31.3.96 les 4 séries (43 photos) pour CHF 49.- au lieu de CHF 55.20 !

Impressum

- **Redaktion Deutschschweiz**
Eric Jordanis, Gantrischstrasse 46, 3006 Bern
- **Rédaction suisse romande**
Jean-Philippe Coppex, Aarehalde 19,
3047 Bremgarten
- **Berichterstatter / Correspondants**
Robin A. Chanda, Thierry Comte, Rédaction
Contact, Helmut Eichhorn, Bernhard Graser, André
Knoerr, David Rippmann, Luigi Stähli, Roman
Wegmüller, Andreas Widmer
- **Korrektoren / Correcteurs**
Marie-Claude Coppex, Andreas Messerli, Michael
Vock
- **Rasterung / Tramage**
Aemi-Leuch AG, Sportweg 34, 3097 Liebfeld
- **Druck / Impression**
Sagra-Druck, Friedheimweg 18, 3000 Bern 23
- **Layout Titelseite / Présentation couverture**
Création+Publicité, Morillonstr. 88a, 3007 Bern

- **Abonnemente / Abonnements**
1 Jahr (2 Hefte) / 1 année (2 numéros): 12.- CHF
2 Jahre (4 Hefte) / 2 ans (4 numéros): 23.- CHF
- **Nachbestellungen / Anciens numéros**
N° 1 - 3 à 5.- CHF; N° 4 - 11 & 13 - 16 à 6.- CHF

- Bestellungen von Abonnements, früheren Ausgaben sowie der Fotoserien ausschliesslich durch Einzahlung des entsprechenden Betrages auf unser Postcheckkonto 30-82751-2.
- Pour vos commandes d'abonnements, de numéros déjà parus ou de séries de photos, veuillez virer le montant correspondant sur notre compte de chèque postal 30-82751-2.

- **Titelbild / Couverture**
Straßenbahn Schaffhausen-Schleitheim CFe ¹/₄ 2
- **Letzte Seite / Dernière page**
↑ *Schaffhauser Straßenbahn Ce ²/₂ 13 + C²*
↓ *Straßenbahn Schaffhausen-Schleitheim CFe ¹/₄ 4*
Photos: Samuel Stähli

Basel (BVB)



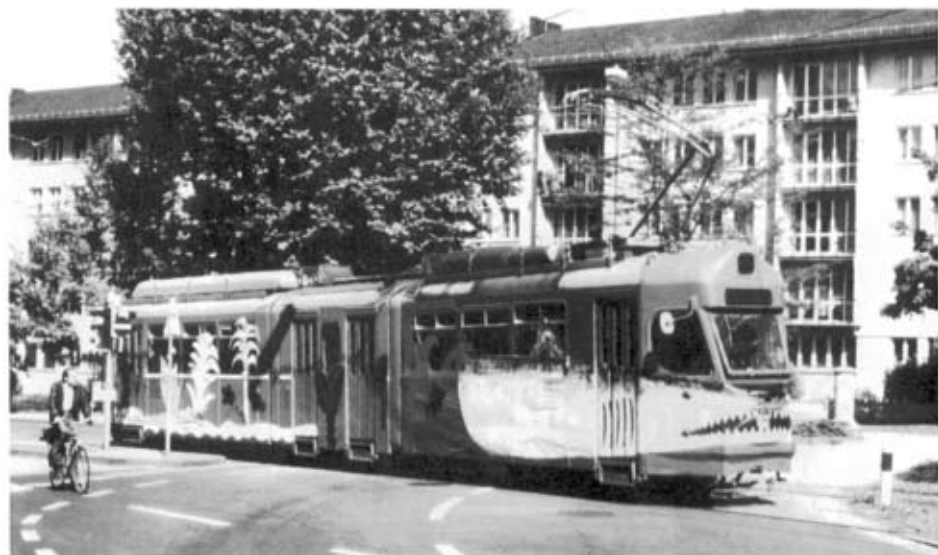
Nur selten steht der Jubiläumszug Ce 2/2 4 + C² 281 im Einsatz, P. Rudin photographierte ihn am 17.9.95.

100 Jahre BVB

Der öffentliche Verkehr in Basel stand ganz im Zeichen des 100. Geburtstages des Basler Trams. Nachdem am 6. Mai eine Gratis-Oldtimerlinie und ein Eröffnungsakt den Beginn der Feierlichkeiten markierten, folgten die weiteren Aktionen Schlag auf Schlag. Am 19. August wurde in der «Remise» des Depots Wiesenplatz die Jubiläumsausstellung eröffnet. Hier gab es viel Interessantes wie Pläne, Modelle, Fotos, Videos, Tonproben und natürlich eine Gesamtübersicht über die Geschichte von BStB (Basler Strassen-Bahnen) und BVB zu sehen. Sehr beliebt waren die Kindernachmittage, an welchen Kinder selbst einmal mit einem Tram fahren konnten und dabei zur Erinnerung ein Zertifikat mit Foto erhielten. Zur Ausstellung konnte man an den Mittwoch-, Samstag- und Sonntagnachmittagen vom Bahnhof SBB via Innerstadt mit einer Oldtimerlinie fahren. Die historische Linie 4 wurde mit möglichst vielen verschiedenen Kompositionen betrieben, so dass es praktisch an jedem Betriebstag etwas neues Altes zu sehen

gab. Zumeist waren ehemalige Billetteusen der BVB im Einsatz, die sich auch an alte Zeiten erinnerten. Als einziger Oldtimer war der C² 331, zukünftiger Anhänger des Ce 2/2 126, nicht in Betrieb, da die Einstellung des für die BVB neuen Federspeicher-Bremssystems Probleme bereitete. Wahrscheinlich wird der Wagen bis zum 101jährigen Bestehen am 6. Mai 1996 fertig...

Der unbestrittene Höhepunkt der Feierlichkeiten war das Stadtfest, das vom 1. bis 3. September stattfand. Es war ein Doppelfest, konnte doch gleichzeitig die neue Wettsteinbrücke eingeweiht werden, über welche Tram-Oldtimerlinien zum Barfüsserplatz und zur Mittleren Brücke führten. Auch der Be 4/6 602 war unterwegs; er ist von BVB-Aushelfern zur Tropical Bar umgerüstet worden. Als Höhepunkt fand auf dieser Strecke am Sonntag morgen der Tramcorso statt. An dieser in der Geschichte der BVB einzigartigen Fahrzeugparade nahm alles teil, was irgendwie mit Tram und seiner Geschichte zu tun hat. Angefangen wurde mit Postkutschen und Rösslitrans, dann



Be 4/6 602 als Hai fischbar am 17. September 1995

Photo: Patrick Rudin



Modernes Niederflurtram aus Halle auf dem Centralbahnplatz im Einsatz auf der Linie 1 am 6.9.1995.

Photo: Eric Jordanis

folgten normale und Dienstfahrzeuge, wobei der Xe 2/2 2018 kurzfristig ausfiel (er konnte aber inzwischen repariert werden). Abgeschlossen wurde mit dem neuen Schienenreinigungswagen und dem Niederflurfahrzeug der Halleschen Verkehrs-AG. Dieses war übrigens während der Sonderausstellung *Tram der Zukunft* (25. August bis 10. September) auf der Linie 1 (mehr oder weniger) fahrplanmässig im Einsatz, wobei die neue Technik nicht nur einmal versagte und das Basler Tramnetz auf den Kopf stellte. An der Sonderausstellung nahmen die Firmen ABB, AEG, Bombardier Wien, DüWag, Schindler, Siemens-Albis, SIG, Simmering-Graz-Pauker und Vevey Technologies teil. Die Maquette von Bombardier war dabei wohl unbestritten der Hit der Ausstellung.

Am 16. und 17. September fanden auf den Arealen der Werkstätte Klybeck, dem Depot Wiesenplatz und der Garage Rank gut besuchte Tage der offenen Tür statt. Es standen dabei auch Tram-Oldtimer als Linie 5 zwi-

schen Dreispitz und Wiesenplatz im Einsatz. Als 24^{er} beschildert war der Be 2/2 199 als Pendelwagen zwischen Werkstätte und Wiesenplatz in Betrieb, wobei einer der letzten Gleiswechsel benutzt wurde. Zusätzlich fuhr von jeder Trolleybusgeneration ein Wagen auf der Linie 33, Busse mit Verbrennungsmotoren der PTT, aus Basel, Bern, Luzern, Zürich und London pendelten zwischen Wiesenplatz und Garage Rank. Und nicht zu vergessen: Der erste von zwölf erdgasbetriebenen Niederflurbussen mit Nummer 801 der BVB war ebenfalls rechtzeitig abgeliefert worden. Für die Öffentlichkeit zum ersten Mal öffentlich zu sehen gab es das älteste Basler Tram, den C² 319, zumindest für Fotografen Hauptattraktion des Wiesenplatzgeländes.

Nach der letzten Attraktion des Jubiläums, der Eingleisungsaktion, wurde auch die Ausstellung geschlossen, und die BVB konnten nach diesen in der Öffentlichkeit mit viel Sympathie aufgenommenen Auftritten wieder zur normalen Tagesordnung übergehen.



Saurer-Oldtimertreffen am 17. September 1995 bei der Basler Rankgarage: Zürcher Bus 9 von 1930 und Berner Bus 5 von 1924, dem ältesten Schweizer Stadtomnibus. Photo: Eric Jordanis

Associazione Amici della Ferrovia Mesolcinese (AAFM)

Am 17. und 18. Oktober 1995 wurde der Triebwagen ABe 4/4 3 (1912) der Ferrovia Lugano - Ponte Tresa (siehe EO 10) von Agno nach Castione überführt. Von dort schleppte ihn der BDe 4/4 491 der RhB für die Endmon-

tage ins Depot von Grono. Der Oldtimer wird im nächsten Jahr von der AAFM für Touristikzüge im Misox auf der Strecke Castione - Cama eingesetzt werden.

Bern

Städtische Verkehrsbetriebe Bern (SVB)

Betrieb während der Marktgasssperre

Wie bereits in EO 14 und 15 ausführlich dargestellt, war die Marktgasse vom 2. Juli bis 25. September 1995 gesperrt. Die Anschlüsse klappten in den Schwachverkehrszeiten sehr schlecht: Besonders beim Abendbetrieb war die Unfähigkeit der SVB-Fahrplangestalter beeindruckend: Es gelang ihnen nicht, die Fahrpläne der Buslinien 12 und 15 einerseits und der Tramlinien 3, 5 und 9 andererseits am Zytglogge befriedigend aufeinander abzustimmen, obwohl alle diese Linien im 12-Minuten-Intervall verkehrten. Wenigstens tagsüber waren die Fahrzeiten von Saali, Ostring und Guisanplatz zum Bahnhof nur unwesentlich länger als beim reinen Trambetrieb. Auf den Westschenkeln der Linien 3 und 9 fuhren fast ausschliesslich Be 4/8 sowie Be 8/8 solo, auf der Linie 5 nach Fischermätteli sah man meist zwei Standardzüge und zwei Be 4/8. Auf der Ostseite verkehrten auf den Linien 3/9 und 5/9, tagsüber jeweils im 8-Minuten-Takt, fast ausschliesslich Be 4/8 und Be 8/8 solo. Ausserdem kam in einem Kurs Guisanplatz-Saali ein Standardzug zum Einsatz. Seit dem 25.9.1995 wird der Trambetrieb wieder normal abgewickelt, die Autobusse der Linie 12 mussten wie alle Pneufahrzeuge noch bis zum 2. Oktober auf die Öffnung der Marktgasse warten.

Weitere Betriebsnachrichten

Im April gab es zwei Entgleisungen von Anhängern hinter Be 8/8. Einmal entgleiste der Anhänger 328 beim Zytglogge, ein andermal der Anhänger 342 am Bahnhof. Ueber die Ursache wurde nichts bekannt. Seit Öffnung der Marktgasse verkehren wieder Be 8/8 mit Anhängern auf der Linie 9. Nach längerer Abstellzeit sind seither auch die Basler Anhänger 341 und 342 wieder im täglichen Einsatz hinter Be 8/8 auf der Linie 9. Der B 343 erlitt diverse Bespragungen und ist deshalb weiterhin im Depothof Burgernziel abgestellt.

Da die Bevölkerung im Elfenauquartier sich immer wieder über den Lärm der (MAN-) Gelenkautobusse beklagte, setzt man jetzt im Spätdienst wieder Zweiachser ein.

Bei einer Kollision zwischen dem MAN-

Gelenkautobus 201 und dem Be 8/8 719 auf der Hirschengraben-Kreuzung wurde am 30. Juli 1995 der Bus sehr schwer beschädigt. Die Reparatur kommt angesichts der Leichtbauweise nur schleppend voran, da das Chassis bei der Kollision verbogen und der Motor verschoben wurde. Bei einer weiteren Kollision im Egghölzli ist auch der Be 4/8 741 für längere Zeit ausser Gefecht gesetzt worden.

Bauarbeiten in Bümpliz' Fussgängerzöchen: Die Bernstrasse zwischen Brünnenstrasse und Bümplizstrasse wurde umfassend erneuert. Aus diesem Grunde musste die Linie 13 vom 17.7. bis 13.8. sowie vom 25.9. bis 16.10.95 mit Gelenkautobussen betrieben werden. Seit dem 16.10.1995 werden die Busse der Linie 13 in beiden Richtungen über diese Strasse geleitet, womit die bisherige Schleife via Brünnenstrasse-Bümplizstrasse wegfällt.

Ab Mitte Oktober 1995 verkehrte das Basler *Badwännli* B² 1045 (leider zu unfotogenen Zeiten) hinter einem Kurs-Be 8/8 der Linie 9 und warb mit auf es spielenden Musikgruppen für die 3. *Berner Songtage* vom ersten Novemberwochenende.

Fahrzeuge

• Tram: Zur Zeit befinden sich einige Anhänger in Revision. Die noch nicht revidierten Be 8/8 720 (alter Anstrich!), 723 (BZ) und 725 (Toblerone) sollen angeblich nicht mehr Hauptrevidiert werden! Der Letztgenannte wird in naher Zukunft für *Coca-Cola* werben. Ende September 1995 erhielt der Kulturtram-Zug Be 4/4 623 + B 337 erneut ein neues Design auf weissen Grund, diesmal mit Hinweisen auf Berner Kulturinstitutionen. Ab 1. April 1996 soll die Komposition dann für das Bäre-Abi werben.

• Trolleybus: Die Trolleybusse 38 (grün) und 58 (orange) stehen im Moment als letzte Trolleys mit altem Anstrich im Einsatz. Beim Trolleybus 46 fehlt zur Zeit das Wappen.

Von den VBZ werden laufend Trolleybusse Typ FBW 91 GTL (Jumbo) als Ersatzteiler übernommen, nämlich im Frühling die Nummern 79, 81 und 71 und im September dann 74 und 100. Die Wagen wurden in der Garage Eigerplatz ausgeschlachtet und anschliessend bei Brechbühl Murten verschrottet. Lediglich der Wagen 81 befindet sich bereits seit dem 23. Mai 1995 in Gesellschaft der bei-

den wegen schweren Defekten ausrangierten *Flipperkästen* 21 und 22 auf der Freiluftanlage Burgernziel.

Die durchschnittlichen Laufleistungen der Berner Trolleybusserien:

21-29	FBW/MFO	1961	1,24 Mio. km
30-55	FBW/SAAS	1974/75	1,14 Mio. km
56-61	FBW/SAAS	1977	1,05 Mio. km
62-66	Volvo/BBC	1985	0,43 Mio. km

Wie bereits gemeldet, entscheiden die Stadtberner an der Gemeindeabstimmung vom 26. November 1995 über einen Kredit von 10'115'600 Fr. für die Beschaffung von acht Niederflurtrolleybussen des Typs NAW BGT N (*Swisstrolley*). Einige Daten zu diesen Fahrzeugen: Länge 17,95 m, Breite 2,5 m, Leergewicht 16,5 t, zulässiges Gesamtgewicht 28 t, 45 Sitzplätze (davon 31 podestfrei), ca. 105 Stehplätze, vier Doppeltüren, Drehstrommotor (ca. 150 kW Leistung) mit GTO-Umrichter plus Diesel-Notfahrmotor, maximale Geschwindigkeit 62 km/h, ausfahrbare Rollstuhlrampe bei der zweiten Türe, Kneeling-Technik, Preis pro Bus 1'214'450 Fr., Lebenserwartung mindestens 25 Jahre.

• **Autobus:** Die letzten orangen FBW-Gelenkautobusse werden vermutlich keine Hauptrevision und damit auch keinen neuen Anstrich mehr erhalten, da sie seit April 1995 nur noch in Spitzenzeiten verkehren und so nur mehr rund 2'000 km pro Monat zurücklegen. Drei von ihnen erreichten dennoch diesen Sommer ihren millionsten Kilometer: Bus 280 am 6. Juli, Wagen 283 am 17. August und die Nr. 278 schliesslich am 23. August 1995.

Ausrangierungsdaten und weiteres Schicksal der Unterflurautobusse

Für die bis Ende 1992 ausrangierten Fahrzeuge verweisen wir auf unsere Liste in EO 10. Aenderungen zu dieser Liste: 111 noch immer vollständig, aber nicht mehr betriebsfähig auf einem Privatgelände, 119 Werkstatt in Thunstetten, 127 August 1994 nach Rumänien, 129, 134, 142 und 144 wie angekündigt in Rumänien, 135 vermutlich nach Entnahme zahlreicher Ersatzteile verschrottet. Alle nach Rumänien verkauften Busse wurden durch Heiniger Bützberg dorthin transferiert.

Schicksal der Ende 1992 noch in Betrieb stehenden 22 Unterflurautobusse:

Nr.	Ablie	Letzt. Einsatz	Weiterverw.	Nr.	Ablie	Letzt. Einsatz	Weiterverwendung
138	05.64	19.06.94/TVB	RU seit 12.94	157	02.65	09.94	Museumswagen
145	09.64	30.03.94/L.13	RU seit 12.94	159	03.65	03.95	RU seit 08.95
147	09.64	13.12.94/L.13	RU seit 12.94	161	04.65	31.03.95/L.17	RU seit 10.95
148	04.64	15.12.94/L.13	RU seit 12.94	162	10.64	30.03.95/L.17	RU seit 10.95
149	10.64	17.03.95	RU seit 10.95	163	05.65	13.12.94/L.17	RU seit 10.95
150	05.64	17.03.95	Heiniger	164	11.64	05.94	Enteisungswagen
151	11.64	30.03.94/L.17	RU seit 12.94	165	05.65	31.03.95/L.17	RU seit 10.95
152	03.64	01.95/Unfall	RU seit 08.95	167	07.65	31.03.95/L.17	RU seit 08.95
153	12.64	Ende 03.95	RU seit 08.95	168	01.65	03.95	RU seit 08.95
154	05.64	11.94	RU seit 12.94	169	07.65	31.03.95/L.17	RU seit 08.95
156	06.64	16.03.95	RU seit 10.95	170	02.65	31.03.95/L.17	Heiniger Bützberg

Neue Buslinien SVB / RBS

Am 30. Oktober 1995 sind die neue SVB-Buslinie 28 Eigerplatz-Ostring-Tiefenmösl-Zollgasse-Wyler und die verlängerte RBS-Linie A Allmendingen - Egghölzli - Ostring - Breitenrain - Kappelsacker in Betrieb genommen worden. Sie ersetzen, wie in EO 14 ausführlich dargestellt, die bisherigen SVB-Linien 22 und 25 sowie die RBS-Linien A und P. Die Betriebszeiten dieser Linien wurden dabei auf den Teilstrecken der neuen Linien 28 und A grösstenteils übernommen; nur an den Spitzenzeiten werden die gesamten Strecken befahren. Auf

Stadtgebiet sind in den Bussen der Linie A SVB-Fahrausweise gültig. Wermutstropfen trotz des gelungenen Konzeptes: Der Fahrplan der Linie A ist im SVB-Fahrplanbüchlein nicht enthalten, und die Darstellung der Linie 28 im selben Heft ist selbst für Fahrplanprofis unbrauchbar. Die Einführung des integralen Tarifverbundes sowie eines zeitgemässen Fahrplanbuches für die Region Bern ist durch den Betrieb einer RBS-Linie auf einer recht langen Strecke innerhalb des SVB-Netzes noch dringender geworden. Immerhin wird mit der vor rund drei Monaten begonnenen Installation der

neuen SVB-Automaten ein sehr gewichtiges Hindernis beseitigt.

Regionalverkehr Bern Solothurn (RBS)

Der Samstagsfahrplan der Linie G wurde abgebaut: Die Züge verkehren neu den ganzen Tag im 20-Minuten-Takt, die Verdichtung in der Mittagsspitze sowie die Kurse Helvetiaplatz - Gümliigen während des Tages entfallen.

S-Bahn Bern (SBB, GBS, BN)

Am 28. Mai 1995 fand die feierliche Eröffnung der zweiten Berner S-Bahn-Linie Schwarzenburg - Bern - Langnau (- Trubschachen) statt. Die S2 bildet zusammen mit der 1987 eröffneten S1 (Morges - Lausanne -) Freiburg / Laupen - Bern - Thun sowie den RBS-Linien W, Z, J und SE das gegenwärtige Berner S-Bahn-Netz. Es fehlen noch die Linien S3 (Thun - Belp - Bern - Biel) und S4 (Burgdorf - Bern - Neuenburg), die ab 1997 folgen sollen. Die Linie G des RBS wird nicht als S-Bahn, sondern als Tramlinie bezeichnet.

Die S2 verkehrt im Stundentakt mit Verdichtung zum Halbstundentakt in der Morgen-, Mittags- und Abendspitze, wobei diese Verdichtungszüge bis Trubschachen verkehren.

Auf der S2 verkehren dreiteilige RBD 4/4-Pendel der GBS, die neu mit Matrixanzeige ausgerüstet sind. Als Gegenleistung setzen die

SBB auf den Linien Bern - Belp - Thun und Bern - Neuenburg vierteilige NPZ ein, teilweise sogar als Vorortszüge Bern - Bümpliz-Nord und Bern - Belp.

Der morgendliche «Schnellzug» Schwarzenburg - Niederscherli - Köniz - Bern wird allerdings häufig mit einem alten ABDe 4/8-Pendelzug geführt.

Anfangs Juni fand der erste Spatenstich zum Bau der Haltestelle Ausserholligen für die S1 statt. Sie soll im Frühling 1996 in Betrieb genommen werden.

Tramverein Bern

In diesem Jahr setzte die Arbeitsgruppe die Restaurierung des Trolleybusses 13 und des Autobusses 70 fort. Die Inbetriebnahme des Autobusses wird wohl im nächsten Frühjahr erfolgen.

Der TVB verfügt seit 1. November 1995 über eine geräumige Halle in Oberburg. Vorerst nicht benötigte Plätze werden weitervermietet.

Eine Arbeitsgruppe von SVB-Angestellten und TVB-Mitgliedern hat mit der Restaurierung der Dampflok 12 begonnen. Als erster Schritt wurde nun die Lok total demontiert und einzelne Teile genau geprüft. Dabei zeigte sich, dass sich der Kessel, aber auch andere Teile, wie z.B. die Kolben, in einem sehr guten Zustand befinden.

Zürich (VBZ)

Trolleybusbetrieb der VBZ

In den letzten Jahren ist das Trolleybusnetz mit folgenden Linien erweitert worden: Am 1. September 1994 nahm die Linie 72 Milchbuck - Escher-Wyss-Platz - Albisriederplatz - Triemli den elektrischen Betrieb auf, am 28. Mai 1995 folgte dann die Linie 46 Bahnhofquai - Lehenstrasse - Rütihof. Noch nicht realisiert ist die geplante Verlängerung der Linie 33 vom Toblerplatz zum Bahnhof Tiefenbrunnen.

Auf den Zürcher Trolleybuslinien 31-34, 46, 72 und 74 sind vorwiegend die Trolleybusse 1-36 (Mercedes O 405 GTZ / BBC, 1986-89) und 101-143 (Mercedes O 405 GTZ / ABB-

Siemens, 1994/95) im Einsatz. Da der Bestand relativ knapp ist, bleiben vorerst einige der 1974/75 beschafften Trolleybusse FBW 91 GTL im Bestand (Kandidaten sind die Nummern 75, 80, 82-86 und 97). 1997 sollen die fünf Mercedes O 405 GNTD Trolleybusse 144-148 (Bimode-Fahrzeuge mit Dieselmotor und Radnabenantrieb) abgeliefert werden.

Wegen einer Grossbaustelle in der Langstrasse fahren auf der Trolleybuslinie 32 seit 28. Mai 1995 während rund sechs Monaten Gelenkautobusse.



Das vom Freiburger Künstler J.-P. Corpataux gestaltete Chuchichäschtl-*Tram* Be 6/6 1802 zieht den dazu passenden Cabrio-Anhänger B 1971. *Central*, Juni 1995
Photo: Patrick Rudin



Sihltal - Zürich - Uetliberg-Bahn (SZU): Vorbildlich restaurierter Uetliberg-Triebwagen Ce 2/2 2 (1923) beim Depot Giesshübel am 1. Juli 1995.
Photo: R. Madel

Der Winterthurer Trolleybusbetrieb Teil II

von Andreas Widmer

1948 wurden die Rosenberglinie elektrifiziert und die etwas grösseren Trolleybusse 20-25 in Betrieb genommen. 1951 hatte das Tram endgültig ausgesiedet. Ab diesem Jahr fuhren auch zwischen Töss und Oberwinterthur Trolleybusse. Gleichzeitig erfolgte die Verlängerung der Linie vom Bahnhof Oberwinterthur bis Zinzikon.

Schon bald wurde das Platzangebot der Zweiachser in den Stosszeiten zu knapp. Um diesen Missstand zu beheben, kam ab 1953 versuchsweise ein Busanhänger zum Einsatz. Die Stimmberechtigten lehnten jedoch die Beschaffung weiterer Anhänger ab, da sie einen Trolleybus mit Anhänger als verkehrsbehindernd erachteten. Schliesslich kamen 1958/59 die ersten fünf Gelenktrolleybusse in Betrieb.

Weiteren Zuwachs erhielt das Trolleybusnetz 1960, als die Verkehrsbetriebe die private Breite-Autobuslinie übernahmen, elektrifizierten und mit der Rosenberglinie zur Durchmesserlinie zusammenschlossen. Im gleichen Jahr kam die Verlängerung der Wülflingerlinie bis

Härti in Betrieb. Als 1965/66 vierzehn weitere Gelenktrolleybusse abgeliefert waren, konnten die letzten Fahrzeuge von 1938/41 und die ehemaligen Berner Wagen ausrangiert werden. Leider ist keines dieser Fahrzeuge erhalten geblieben.

1972/73 kam das Aus für die Trolleybusse der Serien 20-25 und 30-39. Die Wagen 32, 33, 45 und 46 blieben noch bis 1983 als eiserne Reserve im Bestand, dann fielen auch sie dem Schneidbrenner zum Opfer. Die heute zum Museumsbestand zählenden Trolleybusse 22 und 25 blieben vom Abbruch nur verschont, weil sie als Dienstfahrzeuge einen neuen Verwendungszweck fanden.

Der Betrieb der Linie 3 mit den unterschiedlich stark frequentierten Ästen Breite und Rosenberg entwickelte sich immer mehr zum Problem. So erfolgte anlässlich der Neukonzeption des Liniennetzes im Mai 1982 die Aufteilung in die Äste Bahnhof - Rosenberg (Liniennummer 3) und Bahnhof - Breite - Bahnhof (Ringlinie, neue Nummer 4). Auf der



Gelenktrolleybus-Prototyp Nummer 121

Photo: Andreas Widmer



Gelenktrolleybus Nummer 126 (Serie 122-131)

Photo: Andreas Widmer

Die Winterthurer Trolleybuslinien

Nr	Strecke	Eröffnung	Umstellung	Länge
1	HB-Töss HB-Stadtrain Stadtrain-Oberwinterthur	13.07.1898 / Tram	01.11.1951	6,7 km
		28.01.1915 / Tram	04.10.1951	
		18.12.1931 / Tram	04.10.1951	
2	HB-Wülflingen HB-Deutweg Deutweg-Seen	28.01.1915 / Tram	26.12.1938	8,3 km
		28.01.1915 / Tram	22.07.1941	
		30.11.1922 / Tram	22.07.1941	
3	HB-Rosenberg	20.02.1931 / Autobus	24.04.1948	2,8 km
4	HB-Breite-HB	17.12.1933 / Autobus	02.12.1960	4,7 km
6	HB-Oberseen	23.05.1982 / Autobus	24.10.1991	5,6 km
Total				28,1 km

Rosenberglinie konnten Gelenktrolleybusse im gleichen Intervall wie auf den Linien 1 und 2 fahren, während für die Breitelinie die Trolleybusse 50-57 genühten.

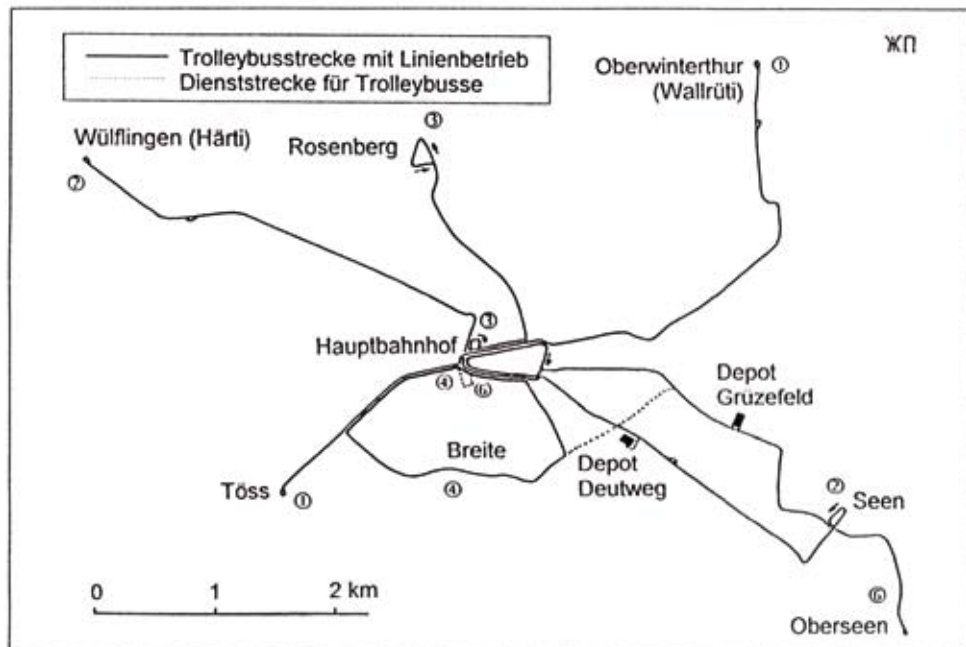
Seit 16. August 1982 fahren die Busse in Oberwinterthur bis zum heutigen Endpunkt Wallrüti.

Eine Verjüngung erfuhr der Trolleybuspark ab 1988, als die Mercedes-Gelenktrolleybusse

der Serien 141-155 und 156-161 in Betrieb genommen wurden. Sie ersetzten die mittlerweile in die Jahre gekommenen Gelenktrolleybusse 101-105 und waren nötig für die Einführung des Fünfminutentaktes in den Spitzenzeiten auf den Linien 1-3.

Die vorläufig letzte Erweiterung des Trolleybusnetzes erfolgte 1991 mit der Umstellung der Autobuslinie 6 Bahnhof - Oberseen.

Das Winterthurer Trolleybus-Liniennetz



Mercedes-Gelenktrolleybus Nummer 150 (Serie 144-155, 156-161)

Photo: Andreas Widmer

Winterthur (WV)

Am 20. April 1995 ereignete sich ein spektakulärer Busbrand. Der Autobus 221 (1975) fuhr auf der Linie 680 von Elsau kommend Richtung HB, als die Passagiere dem Chauffeur Brandgeruch meldeten. Dieser handelte sofort, liess die Passagiere vorzeitig aussteigen, bestellte ein Ersatzfahrzeug und fuhr weiter zu einem Abstellplatz. Kaum hatte er das Fahrzeug verlassen, entwickelte sich im Innern starker Rauch. Mit einem Knall stand der Bus plötzlich in Flammen. Die Feuerwehr brachte den Brand zwar rasch unter Kontrolle, konnte aber die vollständige Zerstörung des Busses nicht verhindern. Von der Inneneinrichtung blieben nur die Metallteile übrig, und die Alu-Karosserie wies im Dachbereich starke Schäden auf. Da der untere Teil des Fahrzeuges nur wenig beschädigt worden ist, wird als

Brandursache ein defektes Heizgerät vermutet. Als Ersatz wurde der Mercedes-Bus 273 für den Einsatz auf Ueberlandlinien mit einem Chauffeur-Billettausgabegerät ausgerüstet.

Am 27. Mai 1995 fuhren zum letzten Mal Trolleybusse der Serie 50-57 auf der Linie 4. Seit dem 28. Mai 1995 ist die Storchenbrücke gesperrt, Autobusse verkehren über die Ersatzroute (siehe EO 14). Während der Bauzeit wird ausserdem nur in einer Richtung gefahren. Da von der Haltestelle am HB eine direkte Fahrt via Archstrasse zur Vogelsangstrasse nicht möglich ist, fahren die Busse auf der Seite Archplatz ab.

Von Anfang Juli 1995 bis etwa Ende Oktober waren die VOLVO-Van-Hool Kleinbusse 232 und 233 (1982) an den Stadtbus Wil (SG) vermietet. Damit wurde dort die Fahrzeug-



Nun gibt es auch in Winterthur Busse mit Totalwerbung: Seit Ende Juni 1995 wirbt der Gelenktrolleybus 153 für das Stadtmarketing Winterthur. Ausserdem sollen insgesamt acht Busse für kommerzielle Werbung zur Verfügung gestellt werden. Am 3. August 1995 wurde als erster der Wagen 155 mit Werbung für das Einkaufszentrum Neuwiesen vorgestellt.

Photo: Andreas Widmer, 3. August 1995

knappheit überbrückt, bis die neuen Fahrzeuge eintrafen, die die unbefriedigenden LARAG-Batteriebusse ersetzen.

Ab 1996 muss das Angebot auf Druck des Verkehrsverbundes weiter reduziert werden: Am Sonntagmorgen zwischen 6 und 9 Uhr werden die Busse der Linien 1-3 nur noch alle 15 statt alle 10 Minuten fahren. Auf der Linie 6 entfällt an Wochentagen die 7,5-Minuten-Taktverdichtung über Mittag. Die massivste Kürzung betrifft die Linie 9 (Moosacker-Zinzikon): Auf dieser laut VW sehr schlecht genutzten Linie werden künftig von 8 bis 11.30 Uhr und von 14 bis 16 Uhr sowie am Samstag keine Busse mehr verkehren.

Endlich sollen ab diesem Herbst auch in Winterthur an den Haltestellen Fahrpläne aufgehängt werden, auf welchen die Abfahrtszeit für die jeweilige Haltestelle angegeben ist. Bis jetzt war nur die Abfahrtszeit an der Endstation, die Fahrzeit bis HB bzw. zur andern Haltestelle sowie die ungefähre Fahrzeit bis zu einer oder zwei dazwischenliegenden Haltestellen aufgeführt.

Der Anfang 1995 als dritter der Serie 106 - 119 ausrangierte Gelenktrolleybus 108 dient bis Ende 1995 als provisorischer Jugendtreff während des Umbaus des Kirchgemeindehauses Oberwinterthur.

Von Adolf Ogi zu Moritz Leuenberger - Neue Hoffnung für den öffentlichen Verkehr

Nach der Wahl von Moritz Leuenberger in den Bundesrat wurden die Departemente neu verteilt. Dabei musste Adolf Ogi «sein» Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement verlassen. Chef über den öffentlichen Verkehr wird nun der neugewählte Stadtzürcher Sozialdemokrat Moritz Leuenberger.

Die Ära Ogi war durch zahlreiche Bahnstilllegungen geprägt: Seit 1992 bedeutete praktisch jeder Fahrplanwechsel für eine bis zwei Bahnlinien deren Umstellung auf Busbetrieb, während vorher seit 1975 praktisch keine Bahnstilllegungen mehr vorgekommen waren. Man war sich damals bewusst, dass der öffentliche Verkehr umweltfreundlich und demzufolge zu fördern ist. Unter Adolf Ogi wurden nun - trotz positivem Volksentscheid zur Bahn 2000 - Leistungen massiv abgebaut. Nicht gespart wurde bei der Verwaltung, obwohl der Leerlauf dort ins Unermessliche steigt. So wird bekanntlich der Entscheid über den zukünftigen Betreiber der SBB-Seelinie Schaffhausen - Konstanz - Rorschach immer wieder auf einen späteren Termin verschoben, weil niemand den Mut hat, diesen Entscheid zu fällen.

Ebenfalls stiefmütterlich wurde bisher der Agglomerationsverkehr in der Schweiz behandelt. Während in Frankreich und Deutschland Strassenbahnnetze neu eingeführt oder beste-

hende ausgebaut wurden, blieb die Schweiz auf den wenigen schon in den sechziger Jahren bestehenden Netzen sitzen. Tramnetzerweiterungen werden zwar geplant, aber (mit Ausnahme von Genf) nicht realisiert.

Erstmals seit den sechziger Jahren übernimmt ein Städter das EVED. Zu hoffen bleibt, dass jetzt endlich auch der Agglomerationsverkehr in der Schweiz eine Chance erhält. Weiter ist zu hoffen, dass der neue EVED-Chef auch die Deregulierungstendenzen, die dem öffentlichen Verkehr unattraktive Tarifkomplizierungen mit Pauschalpreisen für jeden einzelnen Zug bescheren, endlich stoppt: In den neuen City-Night-Line-Zügen der (pseudo)privaten DACH AG (sie gehört vollumfänglich den drei Staatsbahnen DB, ÖBB und SBB) bezahlt der Inhaber eines Erstklass-Generalabos und Eurodominos den gleichen Preis wie der Besitzer eines (billigen) Schweizer Halbtaxabonnements, obwohl er eigentlich für die gesamte Strecke schon bezahlt hat!

Auch die Marktgesetze haben manchmal ihr Gutes: Seit 6. November 1995 erkennt die DACH AG in ihren Zügen alle gültigen Fahrausweise an; deren Inhaber bezahlen lediglich einen der gewählten Schlafstätte entsprechenden Zuschlag. Eine ähnliche Entwicklung hatte es bereits beim *Pablo Casals* gegeben.

Die Schaffhauser Strassen- und Überlandbahnen

Les trams urbains et suburbains de Schaffhouse

Yves Merminod

1. Die Schaffhauser Strassenbahn (SchSt)

Es dauerte bis zum 12. Januar 1900, bis auch in Schaffhausen der Stadtrat die Vorzüge des Trams erkannte und dem Bau einer Strassenbahnlinie Schaffhausen - Neuhausen zustimmte. Bereits am 11. Mai 1901 verkehrten die städtischen Tramwagen auf dieser Strecke. Sechs Wochen später fand die Eröffnung der Linie Obertor - Breite statt. Weitere zwei Wochen später nahm man die Dienstverbindung Bahnhof - Depot in Betrieb.

1. Les Tramways de Schaffhouse (SchSt)

Ce n'est que le 12 janvier 1900 que le parlement communal de Schaffhouse reconnut les avantages du tramway électrique en approuvant la construction d'une ligne de tramway de Schaffhouse à Neuhausen. L'inauguration de cette ligne eut lieu le 11 mai 1901. Un mois et demi plus tard, une autre ligne fut ouverte à l'exploitation, de l'Obertor au quartier de Breite, suivie, deux semaines plus tard, par la courte voie de service de la gare au dépôt.



Kreuzung der Ce 2/2 19 und 2 auf der Linie 1

Croisement des motrices Ce 2/2 19 et 2 sur la ligne 1

Photo: Samuel Stähli

Mit den Linienöffnungen Bahnhof - Ebnat am 3. April 1911 und Bahnhof - Mühlintal am 18. Juni 1913 hatte das Streckennetz der *Schaffhauser Strassenbahn (SchSt)* seine grösste Ausdehnung von 8,88 km Betriebslänge mit folgenden Linien erreicht:

Linie 1: Neuhausen - Bahnhof SBB - Ebnat
(Waldfriedhof)
Linie 2: Bahnhof SBB - Mühlintal
Linie 3: Obertor (beim Bahnhof SBB) - Breite

Le réseau connu encore deux nouvelles extensions, l'une de la gare à l'Ebnat inaugurée le 3 avril 1911 et l'autre de la gare à Mühlintal, exploitée dès le 18 juin 1913. Le réseau avait ainsi atteint sa longueur exploitée maximale de 8,88 km avec les lignes suivantes:

Ligne 1: Neuhausen - Gare CFF - Ebnat
(Waldfriedhof)
Ligne 2: Gare CFF - Mühlintal
Ligne 3: Obertor (près de la gare CFF) - Breite



Ce 2/2 11, Gasthof Kreuz

Photo: Samuel Stähli

Auf der Strecke Bahnhof SBB - Ebnat betrieb die SchSt Güterverkehr mit zwei elektrischen Lokomotiven; die Firma *Georg Fischer +GF+* setzte für ihren Güterverkehr auf der Strecke Bahnhof - Mühlintal eigene Fahrzeuge (vorerst zwei Dampflokomotiven, später vier Elektroloks) ein.

Nous notons la présence d'un trafic marchandises entre la gare et l'Ebnat assumé par deux locomotives électriques des Tramways de Schaffhouse. D'autre part, le trafic marchandises du Mühlintal est assuré par du matériel roulant privé de l'entreprise *Georg Fischer +GF+* tracté par deux locomotives à vapeur, puis quatre locomotives électriques.

Als erste Strassenbahnlinie der Schweiz wurde die Linie 3 bereits am 31. Juli 1928 durch einen Autobusbetrieb ersetzt. Der Probeinsatz des brandneuen Be 4/4 82 aus Neuenburg Anno 1947 konnte die restlichen Linien auch nicht retten, da das Volk die benötigten Kredite zweimal verwarf. Die Linie 2 verkehrte am 13. April 1957 zum letzten Mal, der Güterverkehr der +GF+ auf dieser Strecke dauerte hingegen noch bis März 1970. Nach der Umstellung der Linie 1 auf Trolleybusbetrieb am 23./24. September 1966 fiel das gesamte restliche Tramrollmaterial dem Abbruch zum Opfer, mit Ausnahme des C² 55, der als «Zürcher» C² 455 beim Verein Trammuseum Zürich (TMZ) erhalten bleibt. 1970 erhielt er den blauweissen Anstrich.

Le 31 juillet 1928, la ligne 3 fut remplacée par un service d'autobus, étant ainsi la première ligne de tramway en Suisse à subir ce sort. En 1947, on fit circuler à titre d'essai la Be 4/4 82 flambante neuve et confortable de Neuchâtel, mais le peuple refusa par deux fois les crédits nécessaires au renouvellement du matériel roulant. Cette décision précipita la fin de la ligne 2 où le tramway circula pour la dernière fois le 13 avril 1957. La voie continua d'être utilisée pour le trafic des marchandises jusqu'en mars 1970. La ligne 1 fut convertie en service de trolleybus les 23/24 septembre 1966. Tout le matériel roulant des tramways fut démolì, sauf la remorque C² 55 qui fut sauvée par l'association Verein Trammuseum Zürich et repeinte en C² 455 aux couleurs zurichoises en 1970.

Rollmaterialverzeichnis SchSt / Matériel roulant du SchSt

Typ Type	N°	Bauj. Année	Hersteller Construct.	Bemerkungen Remarques
Ce 2/2	1-9	1901	SIG/MFO	4,9 ♣1943; 6 ♣1951; 1-3,5,7,8 ♣1966
Ce 2/2	10-11	1908	SIG/MFO	♣ 1966
Ce 2/2	12-17	1912	SIG/MFO	12 ♣1956; 13 ♣1964; 14-17 ♣1966
Ce 2/2	18-20	1921	SIG/MFO	♣ 1966
Fe 4/4	71	1911	SIG/MFO	Gütermotorwagen / motrice marchandises; ♣1968
Ge 4/4	73	1913	SIG/MFO	Für Güterverkehr / pour le trafic marchandises; ♣1971
Ge 4/4	74	1930	SIG/MFO	Für Güterverkehr / pour trafic marchandises; 1970 → SNB
Xe 2/2	157	1925	SWS/MFO	1951 ex Winterthur; ♣ 1972
C ²	(21) 51	1903	SIG	⇒1918 Sommerwg./voiture d'été; 1942 → Polen/Pologne
C ²	52-55	1913	SIG	⇒1918 Sommerwg./voiture d'été; 52-54 ♣1966; 55 → TMZ
C ²	56-57	1920	SIG	♣ 1966
C ²	60-61	1929	SWS	1951 ex Winterthur; unbenützt / pas utilisées ♣1958

Sowie 24 Güterwagen

Ainsi que 24 wagons marchandises

* * *

2. Die Strassenbahn Schaffhausen - Schleitheim

Fast 60 Jahre lang war Schaffhausen der Ausgangspunkt einer elektrischen Meter-spurbahn, die hauptsächlich auf der Strasse verkehrte und auf einer Teilstrecke die Geleise der Schaffhauser Strassenbahn mitbenutzte.

2. Le tramway Schaffhouse - Schleitheim

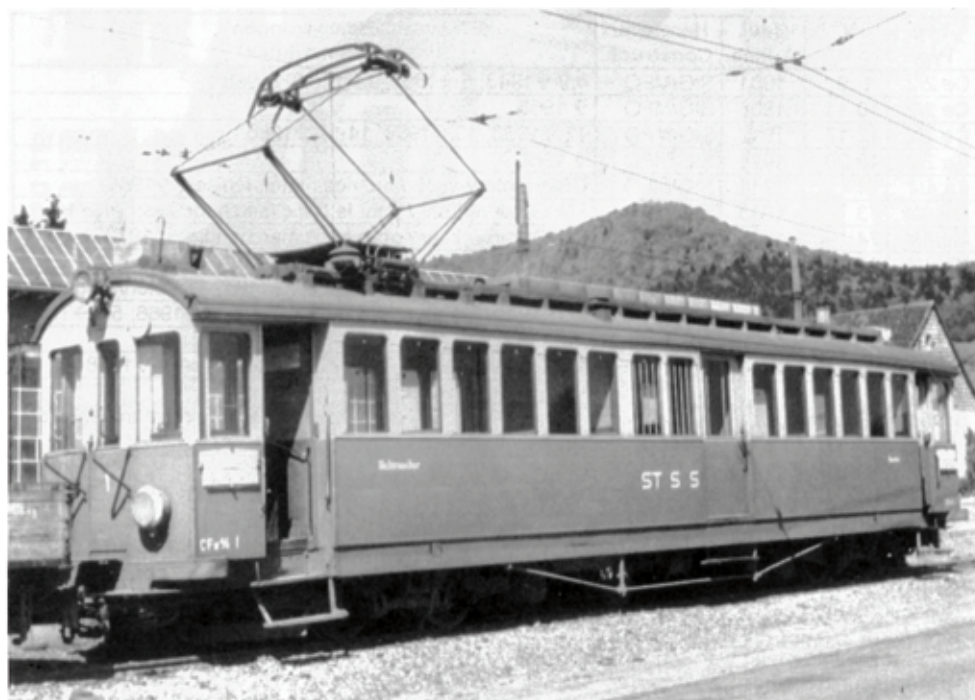
Schaffhouse a été, pendant une soixantaine d'années, le point de départ d'un chemin de fer électrique à voie métrique qui utilisait une section commune avec les tramways de Schaffhouse et circulait essentiellement sur route.

Es handelt sich um die am 8. August 1905 eröffnete *Strassenbahn Schaffhausen-Schleitheim (StSS)*. Diese nördlichste Privatbahn der Schweiz erhielt den Übernamen *Schlaathe-Bahn*.

Ab ihrem Ausgangspunkt am Schaffhauser Bahnhofplatz verkehrte sie vorerst auf den Gleisen der Schaffhauser Strassenbahn bis Neuhausen. Westlich davon führte die Strecke dann in ländlichen Schaffhauser Gebieten durch Beringen und Löhningen, um dann ins Dorf Siblingen zu gelangen. Von dort fuhr die Bahn weiter via Siblingerhöhe und Hohbrugg nach Schleithem, einem grösseren ländlichen Bezirkshauptort nahe der deutschen Grenze. Die Ueberlandstrassenbahn verkehrte dann sogar noch weiter bis zum Zoll in Oberwiesen. Die befahrene Streckenlänge betrug immerhin 16,38 km.

Ouvert à l'exploitation le 8 août 1905, le *Strassenbahn Schaffhausen - Schleithem (StSS)* était le chemin de fer privé le plus septentrional du pays et on le surnommait dans la région le *Schlaathe-Bahn*.

Son parcours partait de la place de la Gare et suivait la voie du tram jusqu'à l'entrée de Neuhausen. Puis il s'engageait dans la campagne schaffhouseoise à l'ouest de l'agglomération. Par Beringen et Löhningen, il gagnait le village de Siblingen avant de desservir Siblingerhöhe et Hohbrugg. Sa voie gagnait enfin Schleithem, un gros bourg agricole, et chef-lieu de district à proximité de la frontière allemande. La ligne se terminait en fait au-delà du village de Schleithem, à la douane d'Oberwiesen, après avoir parcouru une distance de 16,38 kilomètres depuis Schaffhouse.



Motorwagen CFe 4/4 1 der StSS

Automotrice CFe 4/4 1 de la compagnie du StSS

Photo: Samuel Stähli

Das Rollmaterial für den Personen- und Gütertransport bestand aus sechs vierachsigen, 15,5 m langen Triebwagen des Typs CFe 4/4, acht zweiachsigen und einem vierachsigen Anhängewagen sowie neunzehn Güterwagen.

Le matériel roulant pour voyageurs et marchandises se composait de six grandes automotrices de type CFe 4/4 de 15,5 m de long, de huit voitures à deux essieux et d'une à quatre essieux ainsi que de dix-neuf wagons marchandises.

Rollmaterialverzeichnis StSS / Matériel roulant du StSS

Typ Type	N°	Bauj. Année	Hersteller Constructeurs	Bemerkungen Remarques
CFe 4/4	1- 4	1905	SIG/MFO	1,2,4 ♀ 1964; 3 → BTI, ♀ 1966
CFe 4/4	5	1907	SIG/MFO	→ BTI, ♀ 1966
CFe 4/4	6	1921	SIG/MFO	→ BTI, ♀ 1966
Fe 2/2	51	1906	SIG/MFO	1935 ⇒ Xe 2/2 51; ♀ 1966
C 2	11-13	1905	SIG	♀ 1964/65
C 2	14-16	1907	SIG	♀ 1964/65
C 2	17-18	1910	SIG	♀ 1964/65
C 4	61	1920	SIG	1965 → OJB 25; 1966 → BTI 39; ♀ 1972

Sowie 19 Güterwagen

Ainsi que 19 wagons-marchandises



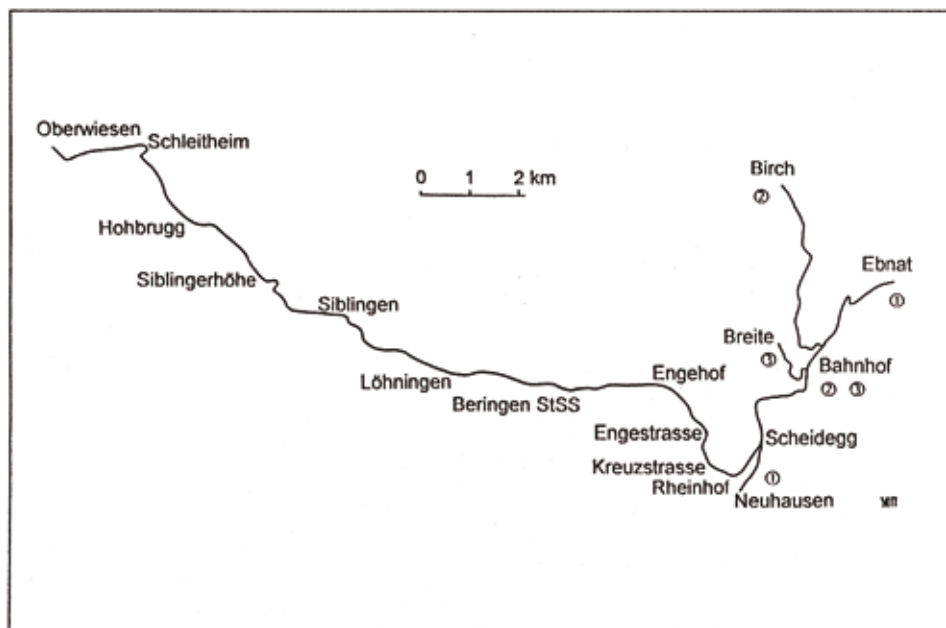
Kreuzung der Motorwagen CFe 4/4 2 und 4

Croisement des motrices CFe 4/4 2 et 4
Photo: Samuel Stähli

In den ersten fünfundzwanzig Betriebsjahren transportierte die Ueberlandstrassenbahn rund 7,3 Millionen Passagiere, 300'000 t Güter sowie 40'000 Stück Vieh. Glücklicherweise ereignete sich während der ganzen Betriebsdauer nur ein schwerer Unfall: Am 3. März 1945 entgleiste eine Komposition in einer Kurve in Schaffhausen. Es war neben einem Todesopfer auch grosser materieller Schaden zu beklagen.

Parmi les événements ayant marqué l'existence du Schaffhouse - Schleithem, on notera l'année 1930 où le total des transports depuis l'origine atteignit 7,3 millions de voyageurs, près de 300'000 tonnes de marchandises et environ 40'000 têtes de bétail. Le 3 mars 1945 se produisit la seule tragédie de l'histoire du chemin de fer: un convoi dérailla dans une courbe à la sortie de la ville de Schaffhouse. Il y eut un mort et des dégâts matériels importants.

Liniennetz der Schaffhauser Strassen- und Überlandbahnen Plan des lignes de tram urbaines et suburbaines de Schaffhouse



Da die Strecke der Bahn in oder unmittelbar neben Strasse, galt das «Tram» schon bald als Verkehrshindernis. Bereits 1935 verlangte man die Umstellung des letzten Teilstücks auf Autobusbetrieb. Eine 1955 erarbeitete Expertise sprach sich hingegen für die Beibehaltung und Sanierung der Bahn aus. Höhere Betriebsdefizite beschleunigten aber das Ende der Bahn, und so beschloss das Schaffhauser Stimmvolk 1961 in einer kantonalen Abstimmung die

Circulant en accotement ou même au milieu de la route, le chemin de fer Schaffhouse - Schleithem fut très tôt ressenti comme une entrave à la circulation. Dès 1935, on avait demandé la suppression du dernier tronçon et sa conversion en autobus. En 1955, cependant, une expertise se révéla favorable au maintien de l'exploitation ferroviaire. Mais des résultats déficitaires devaient précipiter la fin du chemin de fer. Le peuple du canton de Schaffhouse approuva en 1961

Umstellung auf Autobusbetrieb. Bereits drei Jahre später, am 30. September 1964, fuhr der letzte Zug. Am folgenden Tag verkehrten dann die Autobusse des *Autobusbetriebs Schaffhausen - Schleitheim ASS*, wobei die Linie in Schleitheim Richtung Nordwesten um einige Kilometer nach Beggingen verlängert wurde.

le principe de la conversion en un service routier, ce qui se réalisa trois ans plus tard. Le dernier train circula le 30 septembre 1964, après 59 ans d'exploitation par rail. La relève a été assurée dès le lendemain par les bus de l'*Autobusbetrieb Schaffhausen - Schleitheim (ASS)* qui poursuivaient leur route quelques kilomètres au delà de Schleitheim vers le nord-ouest jusqu'à Beggingen.

Literaturhinweis / Bibliographie:

- Zimmermann, R. Gerbig; *Die Schaffhauser Strassenbahnen*; Verlag Peter Meili; Schaffhausen; 1976
- Hans Bölsterli; *Daten zur Schienenverkehrsgeschichte der Region Schaffhausen*; Verlag Karl Augustin AG; Thayngen; 1984

Schaffhausen (VBSch)

Liniennetz

Am 20. Oktober 1995 verkehrte die nur in Spitzenzeiten betriebene Trolleybuslinie 9 Neuhausen Zentrum - Bahnhof - Herblingertal zum letzten Mal. Für den Betrieb wurden vier Fahrzeuge verwendet, vorwiegend die Zweiachstrolleybusse 201...204 und der Wagen 106. Die Linie wies sehr bescheidene Frequenzen auf, so dass sich eine Aenderung des Liniennetzes direkt aufdrängte. Als Ersatz dient einerseits die Linie 6, die von Schaffhausen über Gräfler (Linie 3) - Falkeneck (Linie 5, Endstation ausserhalb der Spitzenzeiten) nach Ebnat (Linie 1) verlängert wird. Der Neuhauser Ast wird durch eine neue Autobuslinie Neuhausen - Bahnhof - Emmersberg bedient.

Fahrzeugmutationen

Die Gelenktrolleybusse 101 und 105 sowie die Zweiachstrolleybusse 201, 202, 204 und 205 (alle Berna/SWP/R&J/BBC/SAAS mit Baujahr 1966) wurden ausrangiert. Der geplante Verkauf nach Valparaiso (Chile), wo bereits die Schaffhauser Trolleybusse 102, 103 und 203 im Einsatz sind, scheint gefährdet, so dass wohl nur der Abbruch übrig bleibt. Die Nummern 101 und 205 standen schon seit einigen Jahren als Ersatzteilspender beim Depot Herblingertal abgestellt. Der Wagen 105 wäre noch betriebsfähig, ist aber in den letzten

Jahren nicht mehr eingesetzt worden. Vermutlich wird er nach Winterthur verkauft. Der Wagen 201 erlitt am 2. Oktober 1995 einen Defekt und konnte in den letzten Wochen ebenfalls nicht mehr eingesetzt werden. Leider wollen die Schaffhauser Verkehrsbetriebe kein Fahrzeug aufbewahren. Für ein zu schaffendes Schweizer Trolleybusmuseum (eventuell mit Museumslinie) wurde der Trolleybus 202 am 4. November 1995 in eine Halle bei Oberburg überführt. Initiator ist TVB-Vorstandsmitglied Roman Wegmüller, Winkelriedstr. 21, 3014 Bern, der gerne Auskunft gibt und Gleichgesinnte sucht. Im Moment existieren bei Verkehrsbetrieben und privaten Organisationen rund 20 alte, meist abgestellte Trolleybusse, wovon einige durch dieses ehrgeizige Projekt auch längerfristig gerettet werden könnten.

Der Wagen 106 (VOLVO/Hess/Siemens, 1975) wird als eiserne Reserve noch im Bestand bleiben. Da er als einziger Schaffhauser Gelenktrolleybus nur eine angetriebene Achse hat, ist er langsamer als die übrigen Fahrzeuge und demzufolge beim Personal nicht sehr beliebt.

Den Betrieb auf der nun einzigen Trolleybuslinie 1 (Neuhausen - Herbstacker - Bahnhof - Ebnat - Waldfriedhof) sichern die 1991 beschafften Gelenktrolleybusse 111-118 (NAW/Hess/ABB).

Biel / Bienne (VB / TPB)

A Bienne circulent en ce moment les trolleybus publicitaires suivants:

Zur Zeit verkehren in Biel die folgenden Werbetrolleybusse:

61	<i>Pärl</i>	(Installateur sanitaire / Sanitär-Installateur)
62	<i>Fischer</i>	(installateur électrique / Elektro-Installateur)
65	Union des Banques Suisses UBS / Schweizerische Bankgesellschaft SBG	
68	Restaurant <i>Seeland</i>	
72	COOP <i>Natura-Plan</i>	



Trolleybus 72 COOP Natura-Plan, Place centrale / Zentralplatz, 29.9.1995

Photo: Eric Jordanis

La ville de Bienne a l'intention d'acheter dix trolleybus articulés à châssis surbaissé. La facture s'élèvera à 10,7 millions de francs. Les nouveaux véhicules du type SWISSTROLLEY devront remplacer les bus FBW de la série 1 à 10 datant de 1966 dès le printemps 1997. Le canton de Berne subventionnera les deux tiers de cette dépense.

Die Stadt Biel hat die Absicht, zehn Niederflur-Gelenktrolleybusse des Typs SWISSTROLLEY für 10,7 Mio. Franken zu kaufen. Die neuen Fahrzeuge sollen im Frühling 1997 die FBW-Zweiachstrolleybusse 1 bis 10 von 1966 ersetzen. Der Kanton Bern subventioniert diese Investition mit zwei Drittel des Kaufpreises.

Fribourg / Freiburg (TF)

Centre-ville à nouveau électrifié

Il y a trois ans, l'exploitation électrique avait été abandonnée au centre de Fribourg en raison de travaux importants. Les caténaires avaient été démontées. Grâce au travail intensif de la maison zurichoise Kummler & Matter, on peut de nouveau circuler à l'électricité depuis mi-novembre 1995 entre la place Python et la gare. Depuis lors les trolleybus à deux essieux 33-40 (Saurer/Hess/Sécheron construits en 1964-65) et 41-42 (Volvo/Hess/Sécheron construits en 1981) sont de retour sur la ligne 1. Si la capacité de ces véhicules ne devait pas suffire aux heures

Stadtzentrum wieder elektrifiziert

Vor nun bald drei Jahren ist der elektrische Betrieb im Stadtzentrum von Freiburg wegen diversen Baustellen eingestellt worden, weshalb man dort auch die Fahrleitungen abgebaut hat. Nach mehrwöchiger Montagearbeit der Firma Kummler & Matter aus Zürich kann nun seit Mitte November zwischen dem Pythonplatz und dem Bahnhof wieder elektrisch gefahren werden. Seit diesem Datum werden auch wieder die Zweiachstrolleybusse der Serien 33-40 (Saurer/Hess/Sécheron, Baujahr 1964-65) und 41-42 (Volvo/Hess/Sécheron, Baujahr 1981) auf der



Ancienne configuration des caténaires à la place Python: Le 7.10.1990, le trolleybus 37 venant de la rue de Romont s'engage sur la place Python avant d'effectuer la boucle en direction du Jura.

A cet endroit les véhicules de la ligne 3 circulent maintenant perpendiculairement afin de gagner le Jura sans effectuer la boucle. Ce parcours était déjà en usage de l'ouverture de la ligne du Jura en 1949 jusqu'en 1975. Après 20 ans, cette ligne retrouve donc son parcours d'origine.

Alte Linienführung der Linie 3 auf dem Python-Platz: Am 7.10.1990 fährt der Trolleybus 37 von der Rue de Romont auf den Python-Platz und dann weiter durch eine Schlaufe Richtung Jura.

Genau an dieser Stelle verkehrt die Linie 3 nun im 90°-Winkel direkt nach Jura (ohne Schlaufenfahrt). Die Juralinie wurde bereits seit ihrer Eröffnung im Jahre 1949 bis anno 1975 so geführt und bekommt also nach zwanzig Jahren ihre ursprüngliche Linienführung zurück. Photo: Helmut Eichhorn

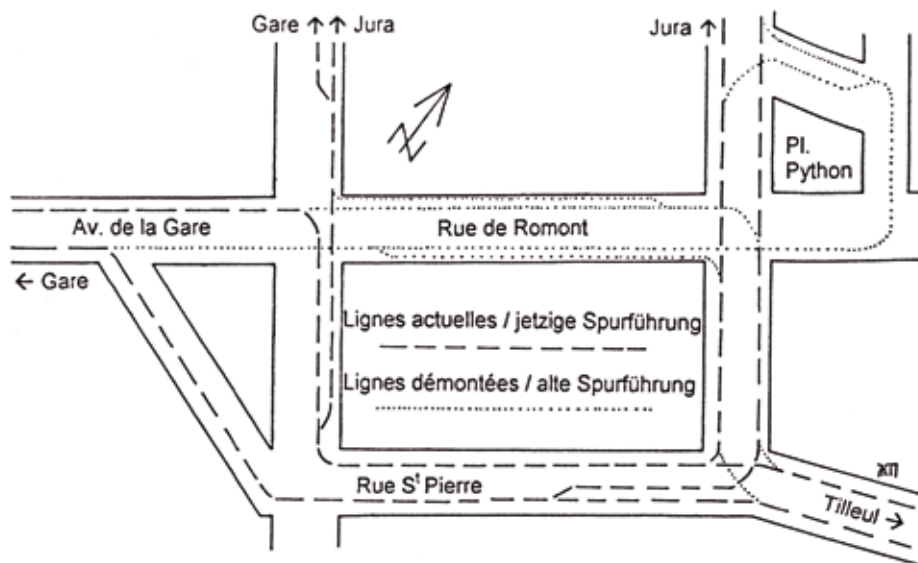
de pointe, les TF engageraient alors, outre les bus bimodes, des autobus articulés.

A fin novembre 1995, la portion de caténaire manquante sur la ligne 3 près du passage sous-voies de *Tivoli* sera aussi reconstruite permettant ainsi l'exploitation de la ligne 3 par trolleybus. En raison de retards dus à des recours à l'encontre de la construction de la gare routière des GFM, l'électrification du passage sous-voies près du buffet des CFF ne peut pas encore être réalisée. Les bus bimodes continuent de circuler avec leur moteur thermique entre la gare et Beaugregard.

Linie 1 eingesetzt. Sollte die Kapazität dieser Fahrzeuge nicht ausreichen, werden die TF neben den ganztägig eingesetzten Duobussen auf weitere Gelenkfahrzeuge zurückgreifen (auch Autobusse).

Ende November sollte auch das fehlende Teilstück der Linie 3 bei der Bahnunterführung *Tivoli* konstruiert sein, womit dann auch auf dieser Linie Trolleybusse verkehren können. Wegen einsprachebedingten Verzögerungen beim Bau des GFM-Busbahnhofs, kann die Elektrifizierung der Bahnunterführung beim SBB-Buffet derzeit noch nicht erfolgen. Deshalb verkehren die Duobusse der Linie 2 auch zwischen dem Bahnhof und Beaugregard weiterhin im Dieselmotriebetrieb.

Fahrleitungsschema Innenstadt Freiburg, November 1995
Schéma des lignes aériennes au centre-ville de Fribourg, novembre 1995



A mi-septembre 1995, un autobus articulé à plancher bas de la maison Van-Hool (AG300) a circulé durant 10 jours à l'essai dans les courses de renfort aux heures de pointe. Il s'agit, une fois de plus, d'un véhicule ayant été mis à disposition des TF par l'importateur suisse. Notons que les TF n'envisagent pas pour le moment l'acquisition de nouveaux bus.

Mitte September verkehrte während ca. 10 Tagen ein Niederflur-Gelenkautobus von VanHool (AG300) als Einsatzkurs in den Stosszeiten. Es handelte sich dabei wieder einmal um ein Fahrzeug, welches den Verkehrsbetrieben vom Importeur zur Verfügung gestellt wurde. Konkrete Absichten für eine Fahrzeugbestellung dieses Typs seitens der TF bestehen nicht.

Développement du tramway à Genève

La cité de Calvin est actuellement la ville de Suisse où les projets d'extension du tramway sont les plus nombreux. Voici un aperçu des principales perspectives de développement.

Rétrospective

La ligne de tram 12 était la dernière rescapée d'un réseau urbain et vicinal comptant, au début du XX^e siècle, parmi les plus grands d'Europe. Depuis sa modernisation au courant des années 80, la ligne 12 est exploitée par 46 automotrices Be 4/6. Elles circulent en unités multiples Be 4/6 + Be 4/6 à une cadence d'une rame toutes les cinq minutes aux heures de pointe. Le débit offert atteint 4'320 personnes par heure. En outre, des courses en correspondance avec les trains d'Annemasse circulent avec l'indice 21 entre la Gare des Eaux-Vives et la place des Augustins.

Le 28 mai 1995, une troisième ligne numérotée 13 est venue s'ajouter à la 12 et à la 21. Elle relie la gare CFF de Cornavin au Bachet-de-Pesay en empruntant des voies remplacées ou nouvellement posées entre le rond-point de Plainpalais et la place Cornavin. Pour l'exploitation de cette ligne, les projets prévoyaient l'acquisition de huit nouvelles automotrices du type Be 4/8. En raison des coûts élevés se montant à 35 millions de francs, le conseil d'administration des transports publics genevois (TPG) a décidé d'allonger de dix mètres huit motrices actuelles en leur ajoutant une partie médiane. Au bout du compte, cette transformation de Be 4/6 en Be 4/8 a permis une économie de plus de 5 millions de francs.

La ligne 13 est exploitée, en général, à une cadence d'un véhicule toutes les 7,5 minutes entre Cornavin et Augustins offrant ainsi un débit horaire de 2'120 personnes. Toutes les 15 minutes, une rame poursuit sa route jusqu'au Bachet sur un tronçon déjà parcouru par la ligne 12. L'exploitation de cette dernière n'a néanmoins pas subi de modification.

Dans un proche avenir

L'introduction d'une quatrième ligne de tramway est annoncée pour la fin septembre 1996. Portant le numéro 16 et reliant la gare de Cornavin à Moillesulaz, cette ligne néces-

sitera seulement la pose de 600 m de voies dans la rue du Stand et sur le quai de la Poste. Ce tronçon permettra de relier *Bel-Air (Cité)* sur la ligne 12 à *rue du Stand* sur la ligne 13. Les travaux de réfection du quai de la Poste s'avèrent techniquement très compliqués et exigent une longue préparation qui retarde le début des travaux de construction. Par la mise en service de la ligne 16, l'horaire de la 12 pourra être allégé et quelques compositions seront ainsi libérées pour l'exploitation de la nouvelle ligne. Dix motrices Be 4/6 supplémentaires seront ainsi transformées en Be 4/8. Les trams devraient circuler sur les trois principales lignes de tramway à un intervalle de 7,5 minutes. Le débit total des sections *Bel-Air - Moillesulaz* et *Plainpalais - Bachet* passera à une capacité horaire maximale de 5'000 personnes, soit une augmentation de 15 % par rapport à l'exploitation actuelle de la ligne 12.

Extensions ultérieures du réseau de tramway

Une étude de faisabilité pour cinq nouvelles sections a été publiée en novembre 1994 et mise à l'enquête publique en mars 1995.

La première section de la rue du *Stand*, évoquée plus haut, permettra donc l'introduction de la nouvelle ligne 16.

La section *Palettes*, prolongeant de 1'350 m la ligne 13 du *Bachet* à la *Croisée des Palettes*, est prévue pour 1997. Décidée voici plus de 15 ans, elle se construit en parallèle avec les travaux de création d'une tranchée couverte routière sous l'avenue des *Communes-Réunies* au *Grand-Lancy*.

Une troisième section dite des *Acacias* reliera le rond-point de *Plainpalais* à la rampe du *Pont-Rouge* en empruntant la route des *Acacias*. Elle desservira le quartier des *Acacias*, celui de la *Praille* ainsi qu'un futur parking périphérique à la hauteur du carrefour de l'*Etoile*.

La section du *Grand-Lancy* partira du *Pont-Rouge* et prolongera la section précédente en direction des *Palettes*. Elle permettra ainsi de former une boucle assurant une seconde liaison avec le dépôt du *Bachet*. Deux options de tracé sont étudiées. La première passerait juste au-dessus des voies



Convoi exceptionnel formé des Be 4/6 832 et 815 en unité multiple dû à la très forte affluence des visiteurs le jour de la mise en service de la ligne 13; arrêt rue du Stand le 28 mai 1995. Photo: Roland Kallmann

Données statistiques des cinq nouvelles sections de tram

	Longueur des voies...	...dont en site propre	...dont en site réservé	...dont en site banal	Nombre d'arrêts	Vitesse commerciale
Stand	595 m	-	350 m	245 m	1	-
Palettes	2'773 m	2'632 m	-	141 m	3	18 km/h
Acacias	4'280 m	1'090 m	2'180 m	1'010 m	6	18 km/h
Grand-Lancy	2'980 m	2'300 m	-	680 m	4	18 km/h
Sécheron	4'170 m	800 m	3'040 m	495 m	5	18 km/h

Longueur totale des voies à construire (y.c. raccordement Acacias - ligne 12) : 15'133 m

de la gare de la Praille et l'autre serait implantée dans la route du Grand-Lancy. L'avantage de cette dernière variante est de desservir l'Entrée de Lancy mais elle pose le problème d'un tronçon dont la déclivité s'élève à 62,5 %.

Enfin, la section de Sécheron reliant la gare de Comavin à la place des Nations par la rue de Lausanne et par l'avenue de France constituerait un prolongement de la ligne 13. Un parking d'échange et une nouvelle station de train sont prévus à Sécheron. Si le

financement peut être garanti, ces trois précédentes sections se réaliseront peu après l'an 2000.

Un tramway express pour Genève

Le projet de métro léger Meyrin - Comavin - Annemasse présenté dans *Endstation Ostring n° 13* a franchi une étape supplémentaire. Le 24 mars 1995, le Comité Régional Franco-Genévois a présenté trois variantes possibles:

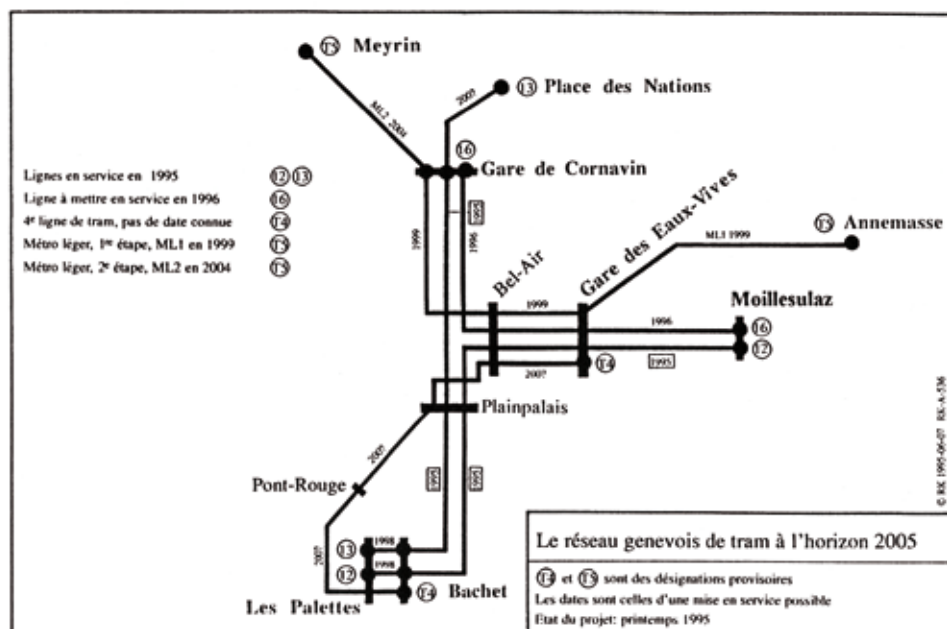
- métro automatique léger (type VAL)
- métro léger à voie normale (type La Plaine)
- métro léger à voie métrique.

Ces trois solutions sont devisées respectivement à 1'410, 610 et 450 millions de francs suisses. La solution la plus économique revient à construire un «métro léger» à voie étroite compatible avec le réseau actuel des tramways. Les ateliers du Bachet pourraient être utilisés pour la maintenance des véhicules. La première étape entre Cornavin et Annemasse (8,8 km) est réalisable pour un total de 125 millions de francs. Le potentiel de

la demande pour la ligne complète oscille entre 1'900 et 2'850 personnes par heure dans chaque sens. Cette demande peut être couverte grâce à 22 rames automotrices du type Be 4/8 par exemple. Des extensions ultérieures à Annemasse (F) entre la gare et le centre de la ville et de l'autre côté à partir de Meyrin en direction du CERN et de Saint-Genis (F) sont envisageables.

Si tous les projets peuvent être réalisés, Genève disposera, au milieu du siècle prochain, d'un réseau de tramways long de 34 km avec au moins cinq lignes en exploitation.

Schéma du réseau des tramways à voies métriques avec toutes les extensions prévues



Bibliographie:

- Département des Travaux publics de Genève, Transports publics genevois: *Nouvelles lignes de tramway, cinq sections, études de faisabilité*; Genève, novembre 1994
- Fédération Suisse des Cheminots: *Le Cheminot*; Berne; divers numéros de 1994 et 1995
- Dossier de presse: *Le projet de Métro léger transfrontalier prend forme – Français et Genevois harmonisent leurs objectifs*; [Comité Régional Franco-Genevois; Genève; 24 mars 1995]

Genève

Transports publics genevois (TPG)

Tramways

Durant l'année 1994, les postes de conduite des 46 motrices de tram Be 4/6 ont été équipés de la climatisation.

Après la préparation rapide de la Be 4/6 836 pour l'inauguration de la ligne 13, le 28 mai 1995, le début de la transformation en série des motrices dites *série 04* a commencé en juin par la Be 4/8 831. Depuis fin octobre, les Be 4/8 831 à 838 sont toutes en service. Elles circulent en général sur la ligne 13 du lundi au samedi jusqu'à 20 h et sur la ligne 12 le soir ainsi que les dimanches et les jours fériés.

Suite à la fin du contrat publicitaire du *Fitness Silhouette*, la Be 4/6 804 a été «désahabillée» de sa publicité intégrale à mi-juin 1995 et s'est retrouvée dans sa livrée d'origine de 1987. Elle a circulé ainsi à plusieurs reprises sur la ligne 13 jusqu'au début juillet. Avec les

motrices à face blanche dites *ours polaire*, les TPG ont disposé, durant une courte période, de trois livrées différentes sur ses Be 4/6.

La Be 4/6 839 est prête à être transformée en Be 4/8 et le sera dès que cela s'avérera nécessaire. Les 9 autres Be 4/6 840 à 846 et 829/830 passeront en atelier au cours de l'été 1996 pour être prêtes lors de la mise en service de la ligne de tram 16. Les motrices 829 et 830 seront alors renumérotées en 847 et 848.

Lors de l'ouverture de la ligne 13, les TPG ont mis en service le système de commande des aiguilles par code de ligne. Au moyen d'un interrupteur rotatif, le wattman sélectionne un code correspondant à la ligne à parcourir et les aiguilles se positionnent automatiquement. Le système classique reste cependant en vigueur, notamment pour la rentrée au dépôt. Dans ce cas, la commande doit être actionnée pour obtenir la position déviée de l'aiguille.



Parade des Be 4/6 804, 830 et 833 dans des habillages différents au rondou de Carouge, le 2 juillet 1995.

Photo: André Knoerr / AGMT

A la suite d'un retard dans la livraison d'une aiguille, la seconde voie de la boucle du Bachel n'a pu entrer en service qu'au début de juillet 1995. Jusqu'à cette date, les trams de la ligne 13 attendaient leur heure de départ sur la voie d'évitement de l'arrêt suivant, *De Staël*.

Dans le cadre de l'amélioration de la signalisation le long de la ligne de tram 12, le temps total de parcours a pu être réduit de 39 à 36 minutes. La vitesse commerciale est passée de 14,2 à 15,3 km/h libérant ainsi deux Be 4/6 pour la nouvelle ligne 13.

Le remplacement de la double voie entre les arrêts Grange-Canal et Ermitage de la ligne 12 a nécessité la suppression du service ferroviaire durant deux week-ends à fin septembre et au début octobre. Le premier week-end était consacré à l'arrachage des anciens rails, le démontage du terrain et le coulage de la dalle de béton primaire. On a ensuite procédé à la pose des nouvelles voies par sections prémontées de 18 m de long sur des traverses mixtes en béton et en fer. Les convois ont ensuite circulé durant deux semaines sur ces voies posées provisoirement à une vitesse maximale de 15 km/h. Lors du 2^e week-end, on a procédé au coulage de la dalle supérieure de béton ainsi qu'aux réglages et soudages définitifs des rails. Le revêtement de surface vert a été appliqué plus tard. Cette méthode de travail a permis d'éviter la pose d'une voie unique temporaire.

Trolleybus

La maison *Kummler & Matter / Fahel AG* a développé un nouveau système de commande d'aiguilles dénommé *Trans X*. Ce système est en service au dépôt de la Jonction depuis son ouverture le 1^{er} avril 1995. Les essais sur le réseau ont débuté le 29 mai 1995 avec trois aiguilles sur la ligne 26. Ces nouvelles aiguilles se distinguent par leurs signaux de direction et de verrouillage.

Les lignes accès à l'ancien dépôt de Carl-Vogt ont été démontées en octobre 1995. Les bâtiments du dépôt devraient prochainement être démolis pour faire place à un nouveau parc. Une partie de l'ancien palais des expositions attenant à la partie du dépôt des TPG a été détruite par un incendie criminel le 6 octobre 1995.

Autobus et véhicules de service

Un nouvel autobus Mercedes O405 GN est entré en service à fin août 1995 avec le

numéro 221. Il s'agit d'un véhicule construit en 1994 et ayant circulé comme véhicule de démonstration à Genève et dans d'autres villes de Suisse. Il diffère du reste de la série par quelques détails tels que l'affichage des lignes à pastilles et le pare-brise d'une seule pièce.

En raison d'un surnombre de bus à deux essieux et des difficultés d'entretien des boîtes à vitesse du type FBW T1, les TPG envisagent de désaffecter dix véhicules de la série FBW 91U/LHR 531 à 550 datant de 1980. Les véhicules 551 et 552 sont équipés d'une boîte ZF et ne sont donc pas concernés par ce démantèlement. Cette opération devrait permettre de prolonger la durée de vie des bus articulés FBW 91 GS/R&J 131 à 157 datant de 1981/82. Ils pourront profiter de nouvelles pièces de rechange.

Le bus de Noël (bus consigne) numéro 34 (ex-427) a été repeint en blanc perle et le plancher a été revêtu d'une moquette grise. Equipé d'une installation électrique à 220 V, il sera employé lors de diverses manifestations comme *promo-bus*. Afin de pouvoir circuler indépendamment, il a été réimmatriculé pour la première fois depuis 1991 et a reçu le tachygraphe et les phares du bus-école n° 58 (ex-437). Ce dernier ne pourra donc plus circuler. Les autres bus école restant (n° 57, 59 et 61 ex-436, 444 et 450) circulent de nouveau en raison de l'engagement de nouveaux conducteurs.

Les TPG ont également acquis, pour la formation des conducteurs, un convoi composé d'un camion et d'une remorque à pont bâché. Le camion Mercedes n° 37 provient de la maison *Sicli*. Il a été équipé de la double commande. La remorque a été rachetée à *Camion Transport AG Wil/Genève*.

Autobus privés

La maison *Fournier* engage sur les lignes D et H depuis septembre 1995 un bus Renault R 312 acheté d'occasion et provenant du Val d'Oise. Il a été repeint dans la livrée des TPG de 1992 et diffère pour cette raison des autres bus R 312 des TPG portant les numéros 427 à 430 et immatriculés en France.

Réseau, horaires et tarifs

Les principales modifications du réseau intervenues à fin mai 1995 ont été décrites dans le numéro 15 de EO. Le changement d'horaire a eu lieu exceptionnellement à fin mai au lieu de fin septembre.

Publicité

Les TPG ont mis un terme au contrat les liant à la *Société Générale d'Affichage SGA/ APG* pour le 31 décembre 1995. Ils assurement eux-mêmes leur service de publicité.

Les véhicules en publicité intégrale deviennent rares. Signalons le bus 404 dont la publicité a changé de version lors des manifestations à Palexpo et le bus 405 qui porte une publicité pour le journal *Le Sport*.

La mode est à la publicité sur les faces arrière extérieures des bus. A fin octobre 1995 on voyait circuler les bus suivants:

- Autobus articulé 179 *Garage auto Emil Frey*
- Autobus articulé 251 *Garage de l'Etoile*
- Autobus articulés 161 et 277 *Fitness Sport Connection*

Télécom '95

Cette manifestation a engendré un fort trafic supplémentaire du 3 au 11 octobre 1995. *Télécom '95 a*, en effet, accueilli plus de 155'000 visiteurs.

Le bus 404 a effectué, avec une livrée spéciale, une navette directe et gratuite entre la Place du Lac et Palexpo. Les autobus articulés FBW 91 GS/Hess datant de 1975/76 n^{os} 102, 107, 108, 109 et 110, pourtant déclassés en décembre 1994, ont repris du service sur la ligne 5. Ils n'avaient plus circulé aux TPG depuis le salon du livre en mai 1994.

Des services réguliers urbains ont dû cependant être supprimés en raison de problèmes d'effectifs de personnel dus en partie à la grippe et à des erreurs manifestes de planification. *Le rédacteur de ces lignes disposait de jours de repos supplémentaires durant cette période!*

Véhicules musée

Association Genevoise du Musée des Tramways (AGMT)

Un député socialiste du nom de René Longet, par ailleurs co-fondateur de l'AGMT, a mené une campagne de presse dans les journaux et à la télévision au sujet de la voie de tram entre la place du Cirque et la Jonction. Il propose d'y réintroduire le *Vieux tram vert*

pour des circulations touristiques. Il faut rappeler que cette voie est hors service depuis août 1991 et que les raccords tant à la place du Cirque qu'au dépôt de la Jonction n'existent plus. Un minibus dessert une ligne portant le n^o 32 dans le quartier de la Jonction. Le conseiller d'état chargé des transports, M. Gérard Ramseyer a cependant déclaré à la télévision que si les crédits pour les lignes de tram modernes étaient prioritaires, l'idée était sympathique et méritait d'être étudiée. Cette distribution de subventions serait plus utile à l'AGMT pour ses projets d'une véritable halle de musée afin d'y abriter ses convois ou d'autres véhicules prêtés par d'autres sociétés et des privés à l'exemple de l'AMITRAM à Lille (voir l'article ci-dessous). Les véhicules de l'AGMT stationnent actuellement dans des dépôts des TPG et l'idée d'un musée accessible au public fait son chemin. Les terrains en zone industrielle proches du réseau de tram existent, notamment à la gare des Eaux-Vives et à celle de Chêne-Bourg.

L'AGMT fait circuler ses compositions de tramway sur le réseau des TPG. La mise en circulation de la Ce 4/4 67, l'été dernier sur la ligne 13, a rencontré un vif succès. L'expérience sera certainement reconduite en 1996 et son attractivité sera accrue par le retour en service de la remorque C4i 363 à plates-formes ouvertes, actuellement en restauration.

AGMT

Case postale 5465
1211 Genève 11 Stand

AMITRAM - Un exemple à suivre

Ce qui n'est aujourd'hui qu'un souhait à Genève est déjà devenu réalité à Lille dans le nord de la France. L'association AMITRAM, fondée en 1968, a réuni une importante collection de véhicules de transports urbains qu'elle abrite partiellement dans les hangars d'une ancienne mine. Outre des véhicules de la région lilloise tels que des trams à voie normale, des trams du *Mongy* à voie métrique, le prototype du VAL, des autobus *Brossel*, etc., on y rencontre des véhicules de France et de l'étranger dont une importante collection suisse:

- Genève CGTE Be 4/4 66 + Bi 361 récupérées auprès du Chemin de fer de la Baie de Somme
- Fribourg TF Ce 2/2 5 (propriété de l'AMUTRA) et trolleybus Vétra 26
- Neuchâtel TN Be 2/2 74 + B² 148 ainsi que la Be 2/4 47
- Berne SVB Be 4/4 175 + B 316 (propriété privée)



Deux représentants des «Trois Suisses» lillois aptes à circuler: Be 2/2 74 ex-TN et Be 4/4 175 ex-SVB devant le dépôt de l'AMITRAM le 1^{er} octobre 1995.
Photo: André Knoerr

Dès 1989, cette association dynamique a commencé la construction de la première ligne de tramway touristique de France, le long du canal de la Deûle. Elle a pu ainsi inaugurer, le 1^{er} avril 1995, la ligne Marquette-lez-Lille - Wambrechies sur un magnifique tracé long d'environ 2 km. Un hangar abritant quatre motrices et le groupe électrogène pour la ligne a pu être construit. L'exploitation est assurée les dimanches et jours fériés après-midi durant les mois d'avril à octobre.

Des projets de réalisation d'une halle musée à proximité de la rocade de l'autoroute ainsi que le prolongement de la ligne aux deux extrémités sont à l'étude. Voici un bel exemple où l'utopie est devenue réalité.

AMITRAM
1521, rue de Bourgbourg
F - 59670 Bavincove

986 club

L'autobus historique n° 986 (Saurer 5 DUP-A de 1963, voir EO 13) a été affrété par les TPG lors de l'inauguration de la ligne de tram 13 et du centre de maintenance de la Jonction le week-end du 27 et 28 mai 1995. Il a participé au cortège des invités le samedi et a effectué des navettes pour le public en compagnie de trois autobus articulés O405 G des TPG le dimanche. De nombreux passagers ont spécialement attendu le passage du bus 986 et ont apprécié l'état exemplaire de restauration du véhicule.

Le bus 986 peut être loué à l'adresse ci-dessous par des sociétés ou des groupes au tarif suivant: Fr. 100.-- par jour pour la mise en route + Fr. 2.-- le km.

La remorque n° 513 (voir EO 13) est en restauration depuis le 24 juin 1995 à la gare de la Praille. Elle a été transférée au centre de maintenance de la Jonction à fin octobre 1995 afin de stationner à l'abri des intempéries du-



rant la période hivernale. La réfection de cette remorque constitue un énorme travail pour son propriétaire, M. Claude Hauri, car de nombreuses pièces sont à reconstituer comme le poste du receveur. Toute personne intéressée par cette opération peut effectuer un don en faveur de:

986 club
Claude Hauri
26b, Alexandre Gavard
1227 Carouge
CCP 12 - 84267-9

L'autobus 986 emmène un nombreux public de la place du Cirque vers le nouveau dépôt de la Jonction. Pl. du Cirque, le 28 mai 1995

Photo: Eric Rahm



Rencontre zuricho-genevoise dans la cour du dépôt de Burgernziel à Berne le 7 octobre 1995. L'autobus TVB 70 en révision est visible à droite.

Photo: André Knoerr

TAK

L'autobus Saurer 5 DUK-A n° 452 datant de 1970 a été repeint en couleur coq de roche en mai et est immatriculé depuis lors. Quatre ans après le départ de 22 autobus de ce type

pour Bucarest, il a lui-même pris le chemin de l'est le 7 octobre 1995 mais s'est arrêté à Berne où il a participé aux circulations publiques avec d'autres autobus historiques organisées par le Tramverein Bern (TVB). A

cette occasion, le TVB n'a pu remettre en service son autobus 70 comme souhaité en raison de travaux de peinture inachevés. Après avoir apporté un peu de couleurs dans les rues de Berne, le bus 452 a regagné sa base au dépôt de la Jonction.

TAK
André Knoerr
10, Quartier-Neuf
1205 Genève

Chemins de fer divers

Rhône Express Régional (RER)

Les cinq nouvelles automotrices Bem 550 circulent normalement entre Genève et La

Plaine. A l'occasion de manifestations ferroviaires, on peut également rencontrer ces véhicules ailleurs en Suisse. Par exemple, la Bem 550 002 a circulé pour une fête ferroviaire de Balsthal à Oensingen les 2 et 3 septembre 1995 grâce à son groupe moteur auxiliaire. La Bem 550 003 représentait le RER au Musée Suisse des Transports de Lucerne durant les journées du modélisme du 7 au 15 octobre 1995.

Nyon - St-Cergue - La Cure - Morez (NStCM)

L'ancien fourgon DZ 62" du chemin de fer Yverdon - Sainte-Croix a été mis en service avec une livrée du NStCM et porte désormais le numéro D 381. Il remplace les deux *siamois* G 38 et 39 ex-GFM.

Liste des baptêmes des motrices Bem 4/4 550 de la ligne Genève - La Plaine

N°	Nom	Date du baptême	Lieu de baptême
000	<i>Mouille-Galand</i>	06.05.1995	Vernier-Meyrin
001	<i>Donzelle</i>	24.06.1995	La Plaine
002	<i>Nant d'Avril</i>	28.06.1995	Zimeysa
003	<i>Mandement</i>	02.09.1995	Satigny
004	<i>La Grôle</i>	23.09.1995	Genève-Cornavin



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

Lausanne (TL)

Trolleybus

Le trolleybus 788 revêtant une publicité pour Coop a changé de livrée au début de septembre 1995. Il arbore désormais des logos pour le *Natura-Plan* de Coop.

Le trolleybus 791 a aussi troqué sa publicité *Nespresso* contre une autre pour la même marque mais d'un brun plus foncé accompagné de lignes vertes.

Le trolleybus de type *Batteuse* numéro 669 a été consacré à la publicité. Il a été recouvert d'une peinture blanche et jaune recouvrant une partie des fenêtres et condamnant la porte centrale avec le dessin d'un grand magicien. Il a reçu le numéro 2669 et a rendu attentif le public aux journées portes ouvertes du nouveau dépôt des TL de Perrelet, les 9 et 10 septembre 1995. Il a circulé durant la semaine précédant ces festivités dans les rues de Lausanne avec les portes

ouvertes mais sans prendre de passagers.

Les trolleybus *Batteuses* qui n'avaient pas été équipés du Système d'aide à l'exploitation (SAE) sont désormais destinés à servir de réserve de pièces de rechange pour les autres véhicules de la série. Ainsi, après avoir été délestés des pièces utilisables, les trolleybus 668, 659 et 651 ont été ferrailés à la fin de l'été 1995. Le bus 669 sert de bus publicitaire aux TL et le 657 subsiste encore au dépôt de Perrelet après démontage des pièces. Le véhicule 658 attend son démontage dans la cour du dépôt de la Borde.

Autobus

Les autobus Volvo n°s 323 et 326 ont été démolis durant l'été 1995.

Après avoir circulé sur la ligne 6 et occasionnellement sur la ligne 2, les cinq autobus articulés de Genève FBW 102, 107, 108, 109



Première sortie du trolleybus 788 avec sa nouvelle publicité pour Coop; terminus de la ligne 2 au Désert en septembre 1995
Photo: Archives Contact

et 110 ont été renvoyés, en juillet 1995, dans leur ville d'origine et les plaques ont été déposées. Au début de septembre 1995 et pour la durée du Comptoir Suisse, ces cinq bus ont été réimmatriculés pour la seconde fois et sont retournés à Lausanne en compagnie des cinq bus Mercedes O405 n^{os} 565, 566, 567, 569 et 571. Ces derniers ont circulé en navettes directes entre la gare CFF et Beaulieu alors que les bus articulés effectuaient la navette Beaulieu - Parkings de la Blécherette et du Vélodrome.

Tramway du Sud-Ouest Lausannois

Les nouvelles automotrices Bem 4/6 213 à

217 sont livrées et permettent, aux heures de pointe du matin et de fin d'après-midi, l'augmentation de la cadence des rames à cinq minutes.

Bière - Apples - Morges (BAM)

A l'occasion du centenaire de la ligne, la G 3/3 6 du BAM, propriété du chemin de fer Blonay - Chamby (BC), est retournée sur sa ligne d'origine pour des circulations publiques le 31 juillet 1995 entre Apples et l'Isle. Le BC a également fourni quatre remorques à voyageurs car la restauration de la seule voiture d'origine du BAM, la B2i 31, n'était pas encore terminée.



Trolleybus 2669 ex 669 au terminus de la ligne 5 à Epalinges en septembre 1995. Photo: Archives Contact

Val-de-Ruz (VR)

Un nouvel autobus articulé est venu renforcer le parc des VR durant l'année 1995. Il est absolument identique aux quatre autobus Mercedes 81-84 déjà en possession de la compagnie et porte le numéro 85.

Rappelons qu'avec cette nouvelle acquisition, les VR exploitent un parc de six autobus à deux essieux Volvo 71-76 construits entre 1984 et 1988 et de cinq autobus articulés Mercedes 81-85 construits de 1989 à 1995.

Riviera lémanique (VMCV / VCh)

Trolleybus VMCV

Tous les anciens trolleybus de la série 1' à 18' sont démolis à l'exception des unités suivantes:

- 8: en attente pour la démolition, gare Vevey
- 9: véhicule historique aux VMCV
- 10: en attente pour la démolition aux VMCV
- 12: en attente pour la démolition aux VMCV
- 15: propriété privée (Martial Richoz), Lausanne
- 17: musée à Bologne en Italie

Les remorques de la série 51 à 56 ont été, pour la plupart, offertes à des personnes ou des institutions à l'exception des véhicules suivants:

- 53: musée à Bologne en Italie
- 56: probablement véhicule historique VMCV

Vevey - Chexbres (Vch) - *Train des Vignes*

Le service ferroviaire entre Puidoux-Chexbres et Vevey avait été remplacé par un service de bus durant l'été 1995 afin de permettre le renouvellement des installations ferroviaires. A fin septembre 1995, l'ancienne navette BDE 4/4 des CFF a fait place à une nouvelle rame du type *Colibri* livrée aux couleurs de Vevey, jaune et bleu, et portant les armes de St-Saphorin. Cette nouvelle rame appelée *Train des Vignes* est immatriculée aux CFF sous le numéro RBDe 560 131 + Bt 2935 931.

Une nouvelle halte sur demande à Vevey *Funi* est en service depuis le 1^{er} octobre 1995 et une autre sera introduite à Corseaux en juin 1996.



Course d'essai dans les vignes du nouveau Train des Vignes sur la ligne Vevey - Puidoux-Chexbres; Faverges, 25 septembre 1995
Photo: André Knoerr

Neuchâtel (TN)

Modernisation du funiculaire de Chaumont

Le 17 septembre 1910, la société privée du Neuchâtel - Chaumont (Nch) ouvre à l'exploitation le funiculaire reliant La Coudre à Chaumont. La même année, les TN mettent en service une ligne de tramway entre le centre-ville et La Coudre (ligne 7). Le voeu des Neuchâtelois qui désiraient une liaison entre le centre-ville de Neuchâtel et la montagne de Chaumont est alors exaucé grâce à ces deux lignes de transports publics.

Il faut attendre 1913 pour que les TN rachètent en totalité ce funiculaire voué essentiellement à une desserte touristique. A part quelques modifications d'ordre technique et des changements de livrées en 1961 (livrée jaune) et en 1980 (livrée fantaisiste), le funiculaire n'a subi aucune grosse révision depuis sa construction.

Durant le courant du mois d'octobre 1995, l'exploitation a été assurée par un service routier pour permettre le remplacement des voitures et le renouvellement des infrastructures techniques comme la pose d'un nouveau câble. Inaugurées les 4 et 5 novembre 1995, les deux nouvelles cabines construites en Italie vont permettre encore à de nombreux touristes et indigènes d'affronter la pente de Chaumont. Ces cabines sont dotées de grandes fenêtres panoramiques faisant profiter à leurs voyageurs d'une vue exceptionnelle sur le lac de Neuchâtel et la chaîne des Alpes.

Quant aux anciennes voitures, elles reposent actuellement l'une derrière l'autre à côté de la station du funiculaire à La Coudre. Elles attendent, semble-t-il, qu'un musée français ne les expose. Vous trouverez d'avantage d'informations à ce sujet dans la prochaine édition d'EO.



Les deux anciennes voitures du funiculaire La Coudre - Chaumont numérotées 451 et 452 datent de l'ouverture de la ligne en 1910. De livrée brune au départ, elles ont connu le jaune pâle traditionnel des TN jusqu'en 1980, année où elles ont reçu leur livrée multicolore. Ici, le funiculaire 451 peu avant de parvenir à la station inférieure de la Coudre le 22 avril 1994

Photo: Archives Contact



Au début de l'année 1995, l'autobus 801 (ex-VBZ 538) que les TN avaient acheté d'occasion à la compagnie des transports publics de Zurich (VBZ) en 1993 a été mis hors service puis démolì pour des raisons techniques. En remplacement, les TN ont loué un ancien autobus articulé de la série 252 à 270 auprès des transports publics de la ville de Berne (SVB). Cet autobus a gardé à Neuchâtel la numérotation et la livrée des SVB. L'ours bernois a toutefois été remplacé par le signe des TN. Ici, l'autobus 262 effectue des courses régulières sur la ligne 5 entre Serrières et Boudry pendant des travaux de voie, le 7 août 1995.

Photo: Archives Contact

Exploitation des TN aux périodes creuses

Comme indiqué dans EO 15, les TN ont pris la décision de réduire les prestations pendant les périodes de faible fréquentation. Une cadence à la demi-heure est donc en vigueur depuis le 28 mai 1995, le soir dès 20 h 15 et le dimanche jusqu'à midi.

- **Ligne 1 Marin - Cormondrèche:** Trois véhicules circulent avec des temps de parcours de 30 minutes sur le trajet Neuchâtel - Cormondrèche - Neuchâtel et de 60 minutes entre la

ville, Marin et retour.

- **Ligne 2/8 Serrières - Boucle des Parcs:** Les deux véhicules roulant sur cette ligne effectuent également les courses de la ligne 6 entre le centre-ville et la gare des CFF.

- **Lignes 7 et 9:** Un véhicule sur chaque ligne effectue le tour complet en 30 minutes.

- **Ligne 5:** Une rame *Littorail* effectue en 30 minutes la navette Neuchâtel - Areuse - Neuchâtel. Un autobus dessert depuis Areuse les communes de Boudry et de Cortaillod.

La Chaux-de-Fonds (TC)

L'initiative du Touring-Club-Suisse consistant à créer une troisième voie pour automobiles sur l'avenue Léopold-Robert (voir EO 15) a été refusée à 4 contre 1 par les Chaux-fonniers au début de l'été 1995.

A cette même époque, lors d'orages, la foudre s'est abattue à deux reprises sur le trolleybus 107. Celui-ci, complètement détruit par l'incendie qui s'en est suivi, a finalement été démolì. Les TC ne comptent pas le remplacer

autrement que par l'acquisition de cinq nouveaux trolleybus articulés à plancher bas. Ces véhicules de type SWISSTROLLEY de la 2^e génération sont annoncés pour 1996 et seront construits par NAW, Hess et Siemens. L'achat de 2 ou 3 midibus est actuellement à l'étude.

Le nouveau concept de transport public à l'ouest de la ville (voir EO 14) sera introduit d'emblée avec la 2^e étape. Les trolleybus desserviront ainsi efficacement le centre commercial. Le plan de quartier à déjà été adopté par la ville et une route sera donc aménagée.

Les lignes suburbaines entre La Chaux-de-Fonds et Le Locle n^{os} 60 (voie directe) et 61 (par les zones industrielles) fonctionnent avec succès depuis mai 1995. Le succès est tel que les TC doivent y faire circuler un autobus articulé en fin d'après-midi.

La ligne de trolleybus de l'Hôpital a été détournée pour cause de travaux et donc exploitée par autobus. Pour répondre à l'importante demande d'autobus, les TC ont loué aux transports publics du Val-de-Ruz (VR) l'autobus suburbain N^o 75 qui circule souvent sur les lignes 60 et 61.

Verein Original Tram Basel

Postfach 4526, 4002 Basel

Die Rettungsaktion zugunsten des ältesten noch erhaltenen Basler Trams, des C² 319, verlief sehr erfolgreich. Bereits sind 100'000 Franken gesammelt, also fast die Hälfte des zur Restaurierung nötigen Betrages. Seit dem 1. September sind Anteilscheine zu Fr. 50,- erhältlich, die die Restaurierung direkt unterstützen und an einer Verlosung einer Extrafahrt mit dem Rössliträm teilnehmen. Sie sind

über unsere Vereinsadresse erhältlich, beigelegt wird jeweils eine Broschüre mit der Geschichte des Fahrzeuges.

Für Fr. 35,- ist nun auch ein 50-minütiger Videofilm von *Petri-Video* bei uns zu kaufen, auf welchem die Oldtimerfahrten und der gesamte Tramcorso anlässlich des Festes 100 Jahre BVB zu sehen sind.

Club du Tramway de Fribourg CTF

Cette année encore, nous organisons une soirée de fin d'année vers la mi-décembre. Nous vous présenterons une vidéo consacrée à notre voyage de cet été en France et en Belgique. Quiconque désire se remémorer notre visite du tramway-musée de Lille ou quiconque a manqué la visite du musée de Schepdaal ou le tour en trolleybus bruxellois 6023 est cordialement invité à notre soirée. Les membres du CTF reçoivent l'invitation par courrier.

Nous vous rappelons que pour le centenaire des TF en 1997 nous cherchons encore d'anciennes photos ainsi que tout autre autre document relatif aux TF. Si vous venez à découvrir une caisse avec d'anciennes photos, n'hésitez pas à nous en faire part. Peut être avez-vous découvert la perle rare.

Club du Tramway de Fribourg (CTF)
Case postale 184
1700 Fribourg 7

Tramclub Freiburg (TCF)

Wie jedes Jahr organisieren wir auch heuer einen Jahresschlussabend, welcher Mitte Dezember stattfindet. Im Mittelpunkt des diesjährigen Videoprogramms steht ein Reisebericht unserer Exkursion nach Frankreich und Belgien vom vergangenen Sommer. Wer also den Besuch der Museumslinie in Lille noch einmal erleben möchte, oder wer das charmante Museum Schepdaal und den Brüsseler Trolleybus 6023 verpasst hat, der ist herzlich zu unserem Abend eingeladen. Die Mitglieder des TCF erhalten das genaue Programm mit dem Versand.

Wir möchten Sie auch noch einmal daran erinnern, dass wir für das 100-Jahr-Jubiläum der TF 1997 noch immer alte Photos und weitere Dokumente suchen. Sollten Sie also irgendwo noch eine Kiste mit alten Bildern der TF herumstehen haben, dann graben Sie sie doch mal aus. Vielleicht treffen wir gerade bei Ihnen auf die seltensten Aufnahmen. Wir sind froh für jeden Hinweis.

