

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

ENDSTATION OSTRING



100 ans des transports urbains de Lausanne
Jahre Verkehrsbetriebe in Lausanne

- Agenda
- Actualités / Aktuelle Nachrichten

Inhalt / Sommaire

03	Salon des véhicules utilitaires de Genève (bilingue f / D)
04	Un siècle de transports urbains à Lausanne / Ein Jahrhundert Verkehrsbetriebe Lausanne
16	Basel (BVB)
18	Bern (GBS / BN / SBB / SVB / VBW / MOB)
20	Lugano (ACT)
I - IV	Agenda – Kleinanzeigen / Petites annonces – Boutique
21	Schaffhausen (VBSH), Verein Historische Trolleybusse Schweiz (VHTS)
22	Buchbesprechung
22	Zürich (VBZ)
24	Winterthur (WV)
25	Luzern (VBL)
27	Naumburg
27	Associazione Amici della Ferrovia Mesolcinense (AAFM)
28	Bienne / Biel (TPB/VB)
29	Fribourg / Freiburg (TF)
31	Neuchâtel (TN)
32	La Chaux-de-Fonds (TC)
33	Lausanne (TL)
35	Genève (TPG / RER / AGMT / TAK)
39	Autres réseaux (BVB / VMCV / AMTUIR)
39	Clubnachrichten (VOTB / TCF) - Communications du CTF

Impressum

- **Adresse Redaktion Deutschschweiz**

Eric Jordanis, Gantrischstrasse 46, CH-3006 Bern

- **Adresse de la rédaction suisse romande**

Jean-Philippe Coppex, 70 av. Eugène-Lance, CH-1212 Grand-Lancy

- **Berichterstatter / Correspondants**

AAFM, Thierry Comte, Rédaction Contact, Gerhard Dölling, Helmut Eichhorn, Mario Gavazzi, Bernhard Graser, André Knoerr, Raynald Muheim, David Rippmann, Luigi Stähli, Roman Wegmüller, Andreas Widmer

- **Korrektoren / Correcteurs**

Lionel Breitmeyer, Michael Vock

- **Rasterung / Tramage**

Aerni-Leuch AG, Sportweg 34, 3097 Liebfeld

- **Druck / Impression**

Gerber Druck, 3150 Schwarzenburg

- **Layout Titelseite / Présentation couverture**

Création+Publicité, Morillonstr. 88a, 3007 Bern

- **Abonnemente / Abonnements**

1 Jahr (2 Hefte) / 1 année (2 numéros): CHF 12.-
2 Jahre (4 Hefte) / 2 ans (4 numéros): CHF 23.-
- Bestellungen von Abonnements ausschliesslich durch Einzahlung des entsprechenden Betrages auf unser Postcheckkonto 30-82751-2, Endstation Ostring, 3006 Bern.

- Pour vos commandes d'abonnements veuillez virer le montant correspondant sur notre compte de chèque postal 30-82751-2, Endstation Ostring, 3006 Berne.

- **Titelbild / Couverture**

CFZe 4/4 192 + C⁴ série 161-165, Mézières, 24.8.1962 Photo: Peter Willen

- **Letzte Seite / Dernière page**

↑ *LEB Te 2/2 751 ex-TL Te 2/2 409^{II}, Sébeillon, 2.6.1967* Photo: Eric Rahm

↓ *Trolleybus 2 & Autobus 22, dépôt Borde, 16.3.1996* Photo: Eric Jordanis

Tarif für Kleininserate

- Nichtabonnenten (inkl. Belegexemplar): Erste drei Zeilen à max. 60 Zeichen CHF 20.--, dann jede weitere Zeile CHF 4.--.
- Abonnenten: Erste drei Zeilen à max. 60 Zeichen CHF 10.--, dann jede weitere Zeile CHF 3.--. Bitte Geld Ihrem Text beilegen oder gleichzeitig auf unser PC einzahlen.

Tarif des petites annonces

- Non-abonnés (inclu un exemplaire de la brochure): Premières trois lignes à max. 60 signes CHF 20.--, puis CHF 4.-- par ligne.
- Abonnés: Premières trois lignes à max. 60 signes CHF 10.--, puis CHF 3.-- par ligne. Veuillez joindre le montant à votre annonce ou le virer en même temps sur notre CCP.

« Salon des véhicules utilitaires de Genève »

Le Salon des véhicules utilitaires s'est à nouveau tenu à Genève en 1996. Du 12 au 21 janvier, les curieux pouvaient découvrir, entre autres, les nouveautés suivantes:

VanHool a exposé le trolleybus AG300T n° 9 des VMCV, un autobus du type A308GNC fonctionnant au gaz naturel ainsi que le véhicule interurbain A360 dont le sol est surbaissé à l'avant et qui circule aux BLT à Bâle.

MAN était représenté par son autobus articulé NG312 (vendu entre autres aux SVB à Berne), le bus au gaz naturel NL232CNG et le bus à plancher bas NL202 vendu aux OAK.

Volvo présentait le bus à plancher bas B10L n° 33 construit pour Schaffhouse. Le véhicule révolutionnaire ECB (Environmental Concept Bus) qui avait été montré à l'exposition Coach&Bus à Kortrijk n'était montré à Genève que sous la forme d'un modèle et en film.

Hess était présent avec le bus Volvo B10L n° 24 de Schaffhouse. La nouvelle conception de carrosserie de ce véhicule dite *2000 HESS* équipera les cinq trolleybus commandés par la Chaux-de-Fonds. Un autobus d'Adliswil et un convoi zougais n° 95 + 105 étaient aussi présents. A ce même stand, Siemens faisait connaître son «essieu pour planchers bas en trafic urbain» consistant à incorporer le moteur électrique des trolleybus directement sur l'axe de l'essieu. Grâce à de nombreuses commandes, le prix de construction de tels véhicules devrait se situer 20% au dessous du prix actuel moyen d'un trolleybus standard estimé à CHF 1,3 million.

Neoplan montrait son véhicule à trois essieux d'une longueur de 15 mètres du type N4020 dont la circulation en Suisse vient d'être autorisée.

Iveco était représenté par son autobus à plancher bas *CityClass* au design appréciable.

Au stand de **Mercedes** et de **NAW** se trouvaient le bus fonctionnant au gaz naturel O 405 N n° 808 des BVB de Bâle et un châssis pour un bus de Zoug. La vedette consistait en la présentation du nouveau bus bimode O 405 G NTD n° 51 des VBZ qui circulera dès cet automne dans les rues de Zurich. Les quatre entrées du véhicule ne comportent aucune marche et la place du conducteur est conçue selon de nouvelles normes.

Der diesjährige Nutzfahrzeugsalon in Genf, welcher vom 12. bis 21. Januar 1996 dauerte, hatte mal wieder einige Leckerbissen vorzuweisen:

Bei **VanHool** konnte man den Trolleybus AG300T Nr. 9 der VMCV, den Erdgasbus A308 GNC und den Ueberlandbus A360 (vorderer Teil Niederflur, hinterer Teil Hochflur, bei BLT im Einsatz) bewundern.

MAN war mit seinem bekannten Gelenkautobus NG312 (u.a. bei SVB), dem Erdgasbus NL232CNG und dem Niederflurbus NL202 für die OAK vertreten.

Volvo präsentierte den Niederflurautobus B10L Nr. 33 für Schaffhausen. Der revolutionäre ECB (Environmental Concept Bus), welcher an der Ausstellung Bus&Coach in Kortrijk zu sehen war, konnte in Genf leider nur als Modell und in einem Film bestaunt werden.

Hess war ebenfalls mit einem Volvo B10L für die VBSH (Nr. 24) vertreten. Diese Fahrzeuge präsentierten sich mit der neuen Karosserie 2000 HESS, mit welcher derzeit die 5 Trolleybusse für La Chaux-de-Fonds aufgebaut werden. Daneben waren noch ein Autobus für Adliswil und ein Anhängerzug für die Zugerland Verkehrsbetriebe (Nr. 95 / 105) zu sehen. Ebenfalls am Stand von Hess präsentierte Siemens seine «elektrische Niederflurachse für Stadtbusse». Es handelt sich hierbei um kleine Industriebmotoren, welche in den Achsen eingebaut werden und wegen bereits grosser Stückzahlen sehr günstig sind. Der Neupreis für einen Trolleybus soll dank diesem System bereits jetzt rund 20% unter dem sonst üblichen Marktpreis von CHF 1,3 Mio liegen.

Neoplan präsentierte seinen 15 m langen 3-Achs-Stadtbus N4020, welcher neuerdings auch in der Schweiz zugelassen werden kann.

Iveco war mit seinem formschönen *CityClass* Niederflurautobus vertreten.

Am Stand von **Mercedes** und **NAW** waren der Erdgasbus O 405 N Nr. 808 der BVB und ein Fahrgestell für einen Autobus für Zug zu sehen. Im Mittelpunkt stand aber eindeutig der neue Duobus O 405 G NTD Nr. 51 für die VBZ, welcher ab diesem Herbst in den Strassen Zürichs fahren wird. Am augenfälligsten sind die vier stufenlosen Einstiege und der Fahrerplatz nach neuen VDV-Richtlinien, technisch interessant sind die Radnabenmotoren.

Un siècle de transports urbains à Lausanne Hundert Jahre Verkehrsbetriebe Lausanne

par Thierry Comte

Les préliminaires

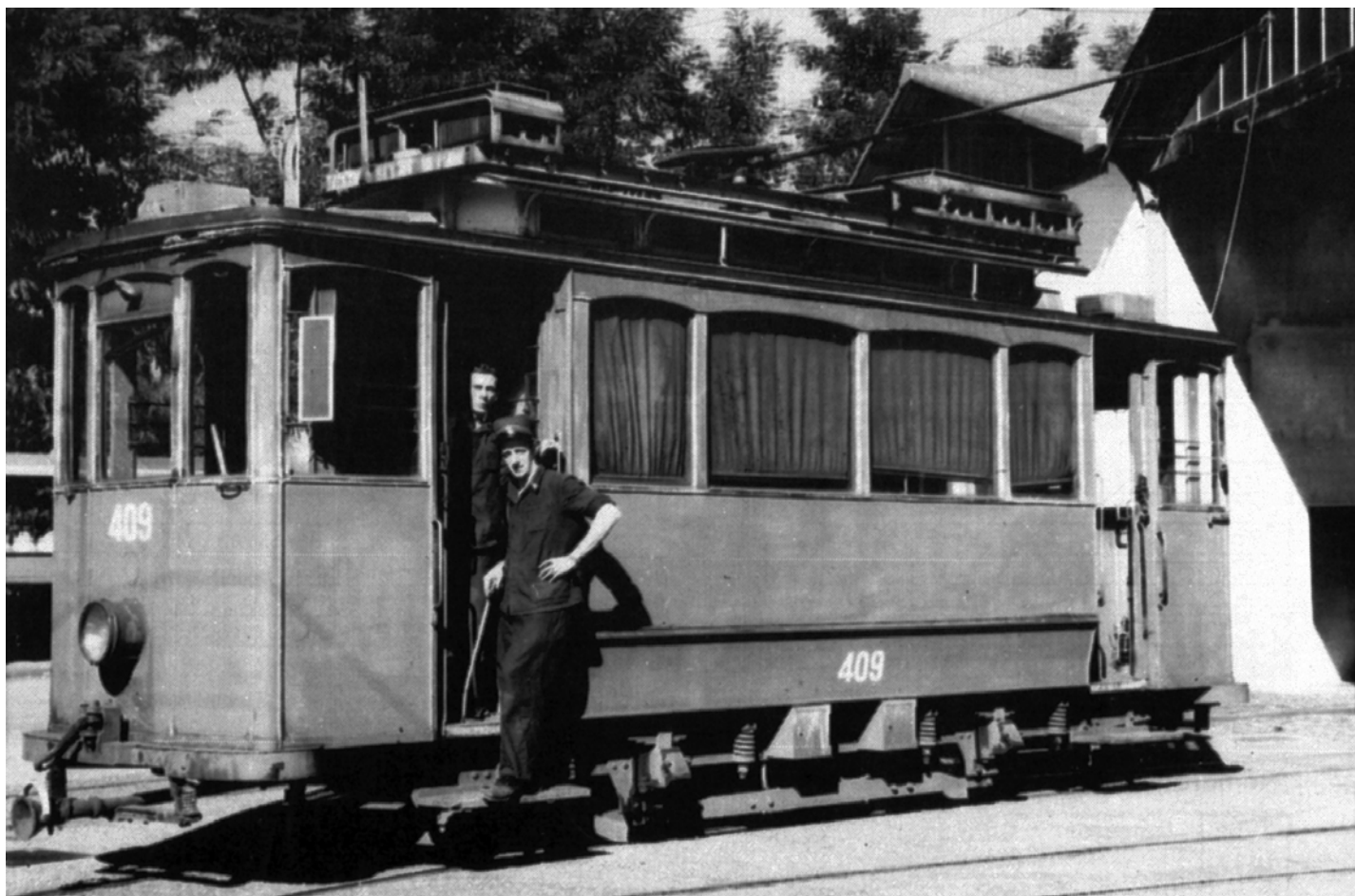
Durant les années 1869 à 1872 de nombreux projets de tramway à traction hippomobile virent le jour mais malheureusement aucun ne se concrétisa. En 1873, le chemin de fer régional reliant la gare de Lausanne-Chauderon à Echallens s'ouvrit à l'exploitation. Inauguré le 16 mars 1877, le *Lausanne - Ouchy* était le premier funiculaire de Suisse et reliait la Place du Flon à Ouchy. En 1880 une étude portant sur la réalisation d'un tram-funiculaire semblable aux *Cable Cars* de San Francisco (créés en 1873) fut faite sur une proposition d'un ingénieur lausannois, M. Bergeron. Différentes variantes furent projetées en 1882-1883. Ces projets semblaient en bonne voie de réalisation. Avec le décès de M. Bergeron, ces projets furent abandonnés. Un jeune ingénieur, M. Duvoisin, qui était parti en Sicile étudier l'installation de tramway, se fixa en 1885 à Lausanne et reprit une nouvelle étude sur la base des précédents travaux. Son décès en 1889 provoqua un nouvel abandon du projet.

Vorgeschichte

Zwischen 1869 und 1872 entstanden zahlreiche Projekte für Pferdestrassenbahnen in Lausanne, wobei aber keines davon realisiert wurde. 1873 nahm die Schmalspureisenbahn zwischen Lausanne-Chauderon und Echallens ihren Betrieb auf. Am 16. März 1877 konnte die *Lausanne - Ouchy*-Bahn feierlich eingeweiht werden. Sie war die erste Drahtseilbahn der Schweiz und verband den *Place du Flon* im Lausanner Zentrum mit Ouchy. 1880 entstand auf Vorschlag des Lausanner Ingenieurs Bergeron ein Projekt zum Bau einer Kabelstrassenbahn, wobei er die 1873 in San Francisco eröffneten *Cable Cars* zum Vorbild nahm. Diverse 1882 und 1883 entwickelte Varianten dieses Projekts schienen auf dem Weg der Realisierung zu sein, wurden aber mit dem Tod von Herrn Bergeron aufgegeben. Der junge Ingenieur Duvoisin studierte in Sizilien den dortigen Strassenbahnbau, kam 1885 nach Lausanne zurück und verfasste auf der Basis der bisherigen Projekte eine neue Studie. Leider führte sein Tod 1889 erneut zur Projektaufgabe.



Trolleybus 1, CFe 4/4 91, CFZe 4/4 192, CFe 4/4 92; ancien dépôt de la Borde; 26.3.1962 Photo: P. Willen



Te 2/2 409^{II} ex-VBZ Ce 2/2 1167; dépôt de Prélaz; 21.8.1960

Photo: Collection R. Oberle

Le tram fait ses premiers tours de roues

Ce n'est qu'en 1891 qu'un comité d'initiative fut constitué pour reprendre cette laborieuse étude. En 1893, le professeur Louis Palaz fut chargé par les Amis de la Pontaise de l'étude d'une ligne de tramway devant desservir leur quartier. Le 16 juillet 1894, M. Palaz présenta à la municipalité une demande pour l'établissement d'un réseau de tramway et le 21 décembre de cette même année, la concession fédérale lui fut délivrée. La société des Tramways Lausannois fut définitivement constituée le 5 juin 1895 et le premier coup de pioche donné le premier mars 1896. Le 18 août de cette même année, une motrice effectua les premiers essais sur le réseau. Jusqu'au 28 août, les essais allèrent bon train et l'inauguration officielle se déroula le 29 août. Le premier septembre 1896, le réseau urbain et la ligne suburbaine de Lutry furent ouverts à l'exploitation. La compagnie mit le tronçon Ecole-de-médecine - Chailly en service le 7 septembre de cette même année. Ces trams séduisirent très rapidement le public lausannois, comme le témoignent les voitures jaunes prises d'assaut.

Endlich kommt das Tram

1891 nahm eine Initiativgruppe die Arbeiten wieder auf. 1893 beauftragten die *Amis de la Pontaise* Professor Louis Palaz, eine Studie zur Erschliessung ihres Quartiers mit einer Tramlinie zu erstellen. Am 16. Juli 1894 beantragte Herr Palaz bei der Gemeinde Lausanne die Genehmigung zum Bau eines Strassenbahnnetzes, bereits am 21. Dezember 1894 erhielt er die eidgenössische Konzession für den Betrieb eines Tramnetzes in Lausanne. Am 5. Juni 1895 fand die Gründung der *Société des tramways lausannois* statt, worauf im März 1896 die Bauarbeiten beginnen konnten. Bereits am 18. August fanden die ersten Fahrversuche statt, und elf Tage später wurde der neue Betrieb feierlich eingeweiht. Am 1. September 1896 nahm man auf dem Stadtnetz und auf der Ueberlandlinie nach Lutry den fahrplanmässigen Betrieb auf. Am 7. September 1896 folgte die Strecke von der Ecole-de-médecine nach Chailly. Die gelben Tramwagen wurden von den Lausannern im Sturm erobert und waren oft überfüllt.

Automotrices des tramways et des métros — Strassenbahn- und Metro-Motorwagen

Type	Números	Construct. (transform.)	Constructeurs	Anciens numéros, compagnies / affectation
Ce 2/2	1-14, 21-27	1896-1899	SIG/CIEG	Réseau urbain + Lutry
Ce 2/2	15-18	1896/1898	SIG/CIEG	Ligne de la Pontaise
Ce 2/2 Ce 2/3	28, 29	1913 (1944/48)	SWS/CIEG (SLM/TL/BBC)	1919 ex-GV 23, 24; transformées en Ce 2/3 en 1944/48; Renens-Lutry puis Montheron, Jorat
Ce 2/2	30-54	1903	SWS/ACEC	
Ce 2/2	55-58	1902	SWS/MFO	1910 ex-Jorat 10-13; réseau Jorat
Ce 2/2	60-67	1911	SWS/ACEC	Essentiellement réseau urbain
Ce 2/2	68-75	1911	SWS/CIEG	Essentiellement réseau Jorat
Ce 2/2	76	1907	SWS/MFO	1953 ex-VBZ 1155, ex-StStZ 155; 1963→LEB
Ce 2/2	80-85	1925-1927	TL/ACEC	Réseau urbain
Ce 2/2	86-89, 95-99, 181, 182	1929-1932	TL/BBC	Réseau urbain
Ce 2/2	171-174	1932	SWS/BBC	Réseau urbain
Ce 2/2	175-177	1934/1935	TL/BBC	Réseau urbain
CFe 4/4	90-92	1902 (1910)	SWS/MFO	1910 ex-Jorat CFe 4/4 1-3; réseau Jorat
CFZe 4/4	191-193	1954/1955	ACMV/BBC	→TB→StH: 191 + 192 en service ①
Beh 2/2	811-812	1964	SLM/SIG/MFO	ex-111, 112; voie normale LG; en service
He 2/2	821-823	1958	SLM/MFO	ex-121-123; voie normale LO; en service
Bem 558	201-212	1991	Vevey/Düwag/	Voie normale TSOL; en service
Bem 558	213-217	1995	ABB	Voie normale TSOL; en service

① Noms de baptême: 191 *La Broye*; 192 *Le Talent*; 193 *La Louve*

Remorques des tramways et des métros — Strassenbahn- und Metro-Anhängewagen

Type	Números	Construct. (transform.)	Fabriquants	Anciens numéros et compagnies / affectation
C	101	1898 (1922)	inconnu	Remorque d'été jusqu'en 1922
C	102	1896 (1922)	SIG	ex-132, ex-Tramways Suisses GE (TS) Ce 1/2 132
C	103, 104	1908 (1923)	SWS	Remorque d'été jusqu'en 1923
C	105-107	1896 (22-28)	SWS/CIEG/TL	ex-18, 14, 13
C→C ³	111, 112	1913 (44/46)	SWS (TL)	1919 ex-Genève - Veyrier C 51, 52; 1944/46→C ³
C	115-117	1933	TL	
C	121-129	1931/1932	TL/Eggli	
C	131-134	1915	SIG	1941 ex-Winterthur C 53 - 56
C	135-138	1910/1913	SWS	1949 ex-Bienne C 41 - 44
C	139, 140 ^{II}	1925	SIG	1949 ex-Bienne C 45, 46
C	141-143	1897 (05-07)	MF Basel	141: 1907 ex-140 ^I , 1905/06 ex-GV Cm 2/2 31-33; 1902 ex-VE 2, 3, 5
C	144-149	1890	SIG	1910 ex-Jorat 21-26; 1904-07 ex-VE
C	151-153	1911	SWS	
C	154	1911 (1941)	SWS/ACEC/TL	1941 ex-Ce 2/2 67
C	150,155-160	1914/1927/30	SIG	1957 ex-VMCV 50-56
C ⁴	161-163	1930 (55-58)	TL	Réseau Jorat; transformation totale des C ⁴ 161-163
C ⁴	164, 165	1954	TL	entre 1955 et 58; 162→FB; 161...165→TB 11-14
Bt ²	1-5	1958	SWS/MFO	Voie normale LO; en service

Le tronçon Saint-François - Pontaise resta inexploité jusqu'au 24 septembre 1896, le Département fédéral des transports ayant attendu la fin des essais de frein au Valentin (déclivité de 112,7 ‰) pour octroyer l'exploitation de la ligne de la Pontaise. A cette date, en fin d'après-midi, le tronçon fut ouvert à l'exploitation et une fête populaire organisée par le *Comité des Amis de la Pontaise* marqua cet

Da das Bundesamt für Verkehr vorerst die Testresultate von den Bremsversuchen beim Valentin, wo die Steigung beachtliche 112,7 ‰ beträgt, abwarten wollte, ruhte der Betrieb auf der Strecke Saint-François - Pontaise bis am 24. September 1896. An jenem Nachmittag fand zur Eröffnung dieser Linie ein vom *Comité des Amis de la Pontaise* organisiertes Volksfest statt. Die Motorwagen dieser Strecke unterschieden sich

événement. Les motrices de cette ligne se différencient de celle du réseau de par leur couleur verte et elles étaient équipées d'un frein supplémentaire à griffe.

vom übrigen Wagenpark durch ihren grünen Anstrich sowie zusätzlich eine auf den Oberbau wirkende Notbremse.



LEB Te 2/2 751 ex-TL Te 2/2 409^{II}; Chauderon; 15.2.1969

Photo: Eric Rahm

Motrices de service des tramways et métros – Strassenbahn- und Metro-Dienstmotorwagen

Type	Números	Année	Fabriquants	Anciens números, compagnies / affectation
Xe 2/2	401 ^I	1905	SWS/ACEC	Arroseuse
Te 2/2	401 ^{II}	1902	SWS/MFO	1953 ex-Xe 2/2 407 ^I ; 1945 ex-Ce 2/2 57; man. Borde
Xe 2/2	402, 403 ^I -405 ^I	1896	SIG/CIEG	1936 ex-6, 10, 15, 2; 1945: 402→Te 2/2 ③
Xe 2/2	403 ^{II} -405 ^{II}	1903	SWS/ACEC	1945 ex-53, 30, 50 ②
Xe 2/2	407 ^I , 408 ^I	1902	SWS/MFO	1945 ex-57, 58; 1953: 407 ^I → Te 2/2 401 ^{II} ③
Xe 2/2	407 ^{II} , 408 ^{II} , 409 ^{II}	1908/09	SWS/MFO	1953 ex-VBZ 1177, 1170, 1167; ex-StStZ 177, 170, 167; 1953: Fe 2/2 409 ^{II} →Te 2/2 ④
Fe 2/2	409 ^I , 410, 411 (761)	1903	SWS/ACEC	ex-37, 44(1945), 43(1955); 1953/55: 410, 411→Te 2/2; 1961: 411→761 ⑤
Fe 4/4	415, 416	1908,1910	SWS/ACEC	Réseau Jorat →marchandises Sébeillon - LEB - Tunnel
Fe 2/2	420	1924	TL/ACEC	Trains de lait Chauderon-LEB - Union Laitière Vaudoise
Xe 2/2	762	1911	SWS/CIEG	1961 ex-71; manoeuvre Sébeillon; 1964→LEB
Tm 2/2	6101	1977	CFD/Baudoin	1990 ex-Entreprise Diou (F); voie normale TSOL; en service pour trains de travaux
Dm 1/2	6102	1957	Robel/Deutz	1990 ex-DB KlV 61-9127; voie normale TSOL; en service pour entretien lignes de contact

① 402: soudure; 403^I: graphitage ligne de contact; 404^I: rabotage des rails; 405^I: soudure, puis LEB, puis BC

② 403^{II}: graphitage ligne de contact; 404^{II}: rabotage des rails; 405^{II}: soudure électrique

③ 407^I: service voie Epalinges; 408^I: service voie Mézières

④ 407^{II}: service voie Epalinges; 408^{II}: service voie Mézières; 409^{II}: trains marchandises LEB - Sébeillon

⑤ 410: Manoeuvre à Sébeillon; 411 (761): Manoeuvre à Mézières

La croissance du réseau

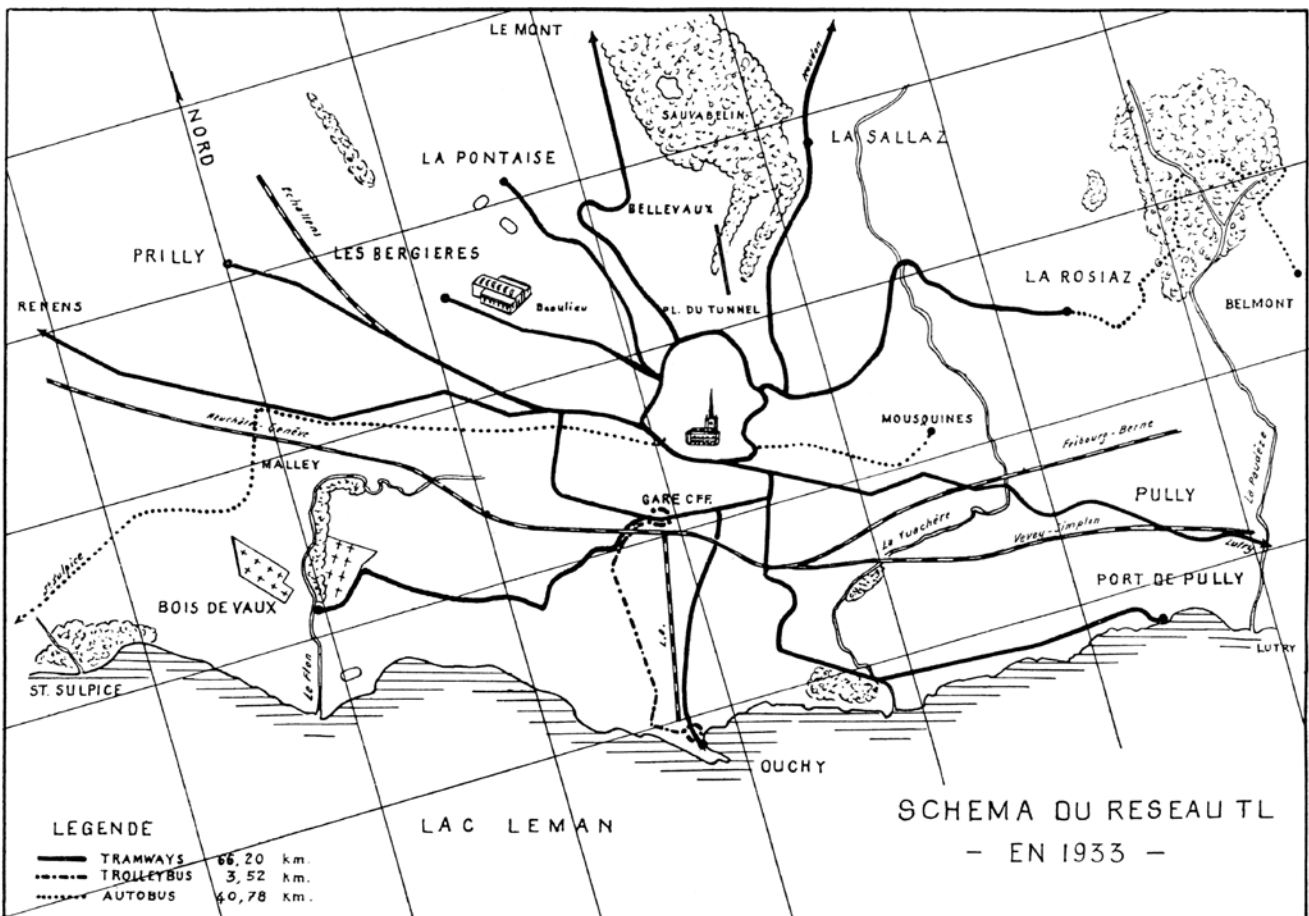
Après de nombreuses tractations avec la commune de Lausanne et la Compagnie du Lausanne - Echallens (LE), portant sur l'utilisation commune de la voie entre la Gare LE et Montétan, la compagnie ouvrit à l'exploitation la ligne de Prilly le 11 février 1899. En 1903 suivirent les lignes de Montoie, Ouchy et de Renens, celle des Bergières en 1909 et celle du Port de Pully en 1912.

Le 28 octobre 1913 une motrice s'encastra contre une maison au bas du Valentin à la suite de la rupture de ses freins. Dans ce spectaculaire accident, deux personnes trouvèrent la mort, deux autres furent blessées. Cet accident marqua les esprits durant de nombreuses années et l'essor du réseau des Tramways Lausannois fut fortement compromis. Il fallut attendre le premier juin 1930 pour voir une nouvelle réalisation. Cette dernière était la jonction entre la Rasude et le Closelet. La prolongation de la ligne de Montoie en direction du Boix-de-Vaux en octobre 1933 fut la dernière réalisation concernant les tramways. A cette date le réseau lausannois était à son apogée et totalisait 66,2 km.

Das Netz wächst

Erst nach zahlreichen harzigen Verhandlungen mit den Stadtbehörden und der Direktion der Bahngesellschaft Lausanne - Echallens (LE) betreffend gemeinsamer Nutzung der Geleise zwischen Gare LE und Montétan konnte die Linie nach Prilly am 11. Februar 1899 eröffnet werden. 1903 nahm man auf den Strecken nach Montoie, Ouchy und Renens den Betrieb auf, 1909 folgte die Linie nach Bergières und 1912 schliesslich diejenige nach Port de Pully.

Am 28. Oktober 1913 versagten die Bremsen eines Triebwagens der grünen Linie, worauf dieser im Valentin in ein Haus raste. Dieser spektakuläre Unfall, der zwei Menschenleben und weitere zwei Verletzte forderte, führte während Jahren zu einer tramfeindlichen Stimmung, und die Erweiterung des Lausanner Tramnetzes wurde schon damals in Frage gestellt. So dauerte es bis zum 1. Juni 1930, bis das Netz um die Verbindung zwischen la Rasude und le Closelet erweitert wurde. Mit der Verlängerung der Montoie-Linie Richtung Boix-de-Vaux im Oktober 1933 war die Entwicklung des Tramnetzes abgeschlossen. Mit 66,2 km hatte es seine maximale Länge erreicht.



Plan du réseau des tramways lors de son extension maximale en 1933

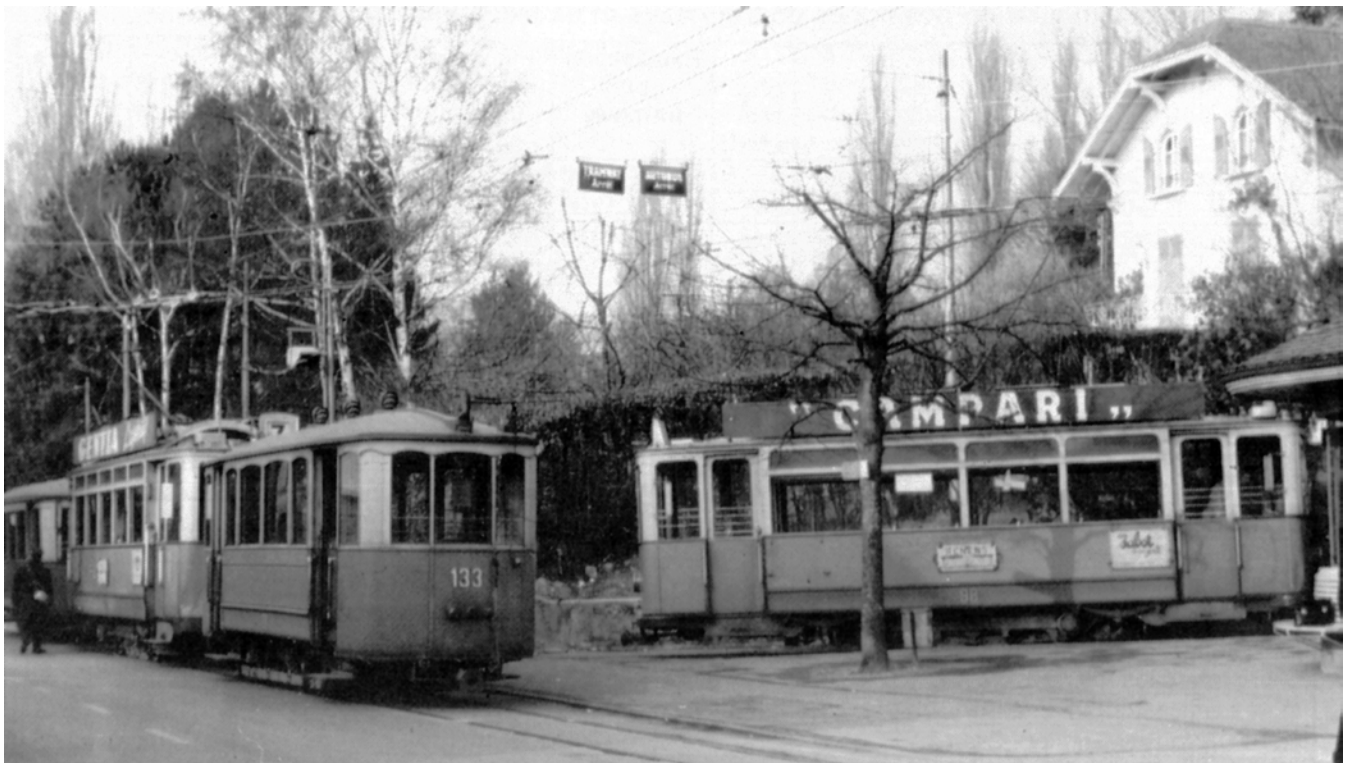
Maximale Ausdehnung des Tramnetzes im Jahre 1933

Ouverture à l'exploitation des lignes de tramways et de trolleybus (par tronçons)

Tronçons	Li- gnes actu- elles	Exploitation par tramway	Fin exploi- tation par tramway	Exploitation par trolleybus	Fin exploi- tation par trolley	Exploi- tation par au- tobus
St-François - Georgette - Rasude - Gare	1 / 5	01.09.1896	15.05.1939	15.05.1939		
Gare LE - Chauderon - St-François	9	01.09.1896	07.01.1964	17.01.1961		
Georgette - Mousquines - Pully	9	01.09.1896	17.01.1961	17.01.1961		
Pully - Lutry	9	01.09.1896	17.01.1961	01.06.1975		17.1.61
St-François - Tunnel	5 / 6	01.09.1896	15.05.1939	15.05.1939		
Tunnel - Ecole de Médecine	5 / 6	01.09.1896	04.03.1963	15.05.1939		
Ecole de Médecine - St-François	6 / 7	01.09.1896	07.01.1964	1940		
Ecole de Médecine - Pont-de-Chailly	7	07.09.1896	07.01.1964	07.01.1964		
Riponne - Valentin - Pontaise (Casernes)	1	24.09.1896	13.04.1939	13.04.1939		
Pont-de-Chailly - La Rosiaz	7	01.01.1899	07.01.1964	07.01.1964		
Place de l'Ours - Hôpital	5 / 6	01.01.1899	04.03.1963	15.05.1939		
Gare LE - Prilly	9	11.02.1899	17.01.1961	17.01.1961		
Hôpital - La Sallaz	5 / 6	16.05.1902	04.03.1963	15.05.1939		
La Sallaz - Chalet-à-Gobet ①	62	16.05.1902	04.03.1963	04.03.1963		
Chalet-à-Gobet - Mézières ①	62	01.10.1902	04.03.1963			04.3.63
En Marin - Savigny ①	63	01.10.1902	04.03.1963			04.3.63
Mézières - Moudon ①	62	10.11.1902	24.04.1962			24.4.62
Gare LE (Boston) - Renens	7	24.09.1903	07.01.1964	07.01.1964		
Gare CFF - Bd. Grancy - Closelet - Ouchy	(2)	24.09.1903	02.10.1932			
Gare CFF - Bd. de Grancy - Montoie	1	24.09.1903	13.04.1939	13.04.1939		
Gare CFF - Cécil - Chauderon	3	20.05.1906	15.05.1939	15.05.1939		
Tunnel - Le Mont	60	28.07.1906	09.04.1951	09.04.1951		
Le Mont - Cugy	60	03.10.1906	09.04.1951	09.04.1951		
Cugy - Montheron	60	13.07.1907	09.04.1951	09.04.1951		
Valentin - Bergières	2	19.06.1909	13.04.1939	13.04.1939		
Georgette - Montchoisi	4 / 8	31.01.1912	20.09.1938	20.09.1938		
Montchoisi - Port-de-Pully	8	31.01.1912	20.09.1938	20.09.1938		
Rasude - Closelet	2	01.06.1930	20.06.1938	20.06.1938		
Gare CFF - Bd de Grancy - Ouchy	–			02.10.1932	22.5.77	
Pontaise (Casernes) - Parc des Sports	1	24.06.1933	13.04.1939	13.04.1939		
Montoie - Bois-de-Vaux (Maladière)	1	08.10.1933	13.04.1939	13.04.1939		
Montchoisi - Pierraz-Portay	4			20.09.1938		
Pierraz-Portay - C.F. Ramuz	4			04.03.1950		
Casernes - Bellevaux	3			23.05.1954		
Prilly-Centre - Prilly-Eglise	9			17.01.1961		
Bergières - Pierrefleur	2			28.05.1961		
Ouchy (Pl. de la Navigation) - Bellerive	2			13.07.1961		
Chauderon - Mont-Blanc - Casernes	3			1962		
Cécil - Mont-d'Or - Maladière	4			1962		
La Sallaz - Valmont	6			01.06.1963		
Bellerive - Maladière ②	2			1964		
Parc de Sports - Blécherette	1			06.03.1964		
La Sallaz - Epalinges	5			03.06.1973		
Valmont - Boveresses (anc. Praz-Séchaud)	6			03.06.1973		
C.F. Ramuz - Pully-Gare	4			31.05.1981		
Boveresses - Praz-Séchaud	6			28.06.1985		
La Rosiaz - Val-Vert	7			31.05.1987		
Pierrefleur - Le Désert	2			10.11.1989		
Chauderon - Mont-Goulin	15			02.06.1991		28.5.61
(Bellerive -) Maladière - Bourdonnette ②	2			02.06.1991		

① Appartenait à la compagnie du *Chemin de fer électrique du Jorat* jusqu'au premier novembre 1910.

② Dans le sens Bellerive - Maladière seulement, ligne aérienne posée en 1964 pour l'exposition nationale



Manœuvres à la Rosiaz le 5 janvier 1964 - Manöver in La Rosiaz am 5.1.1964

Photo: Peter Willen



Be 2/2 97 + B²; Chailly Village; 6.1.1964

Photo: Collection R. Oberle

Le trolleybus remplace le tram

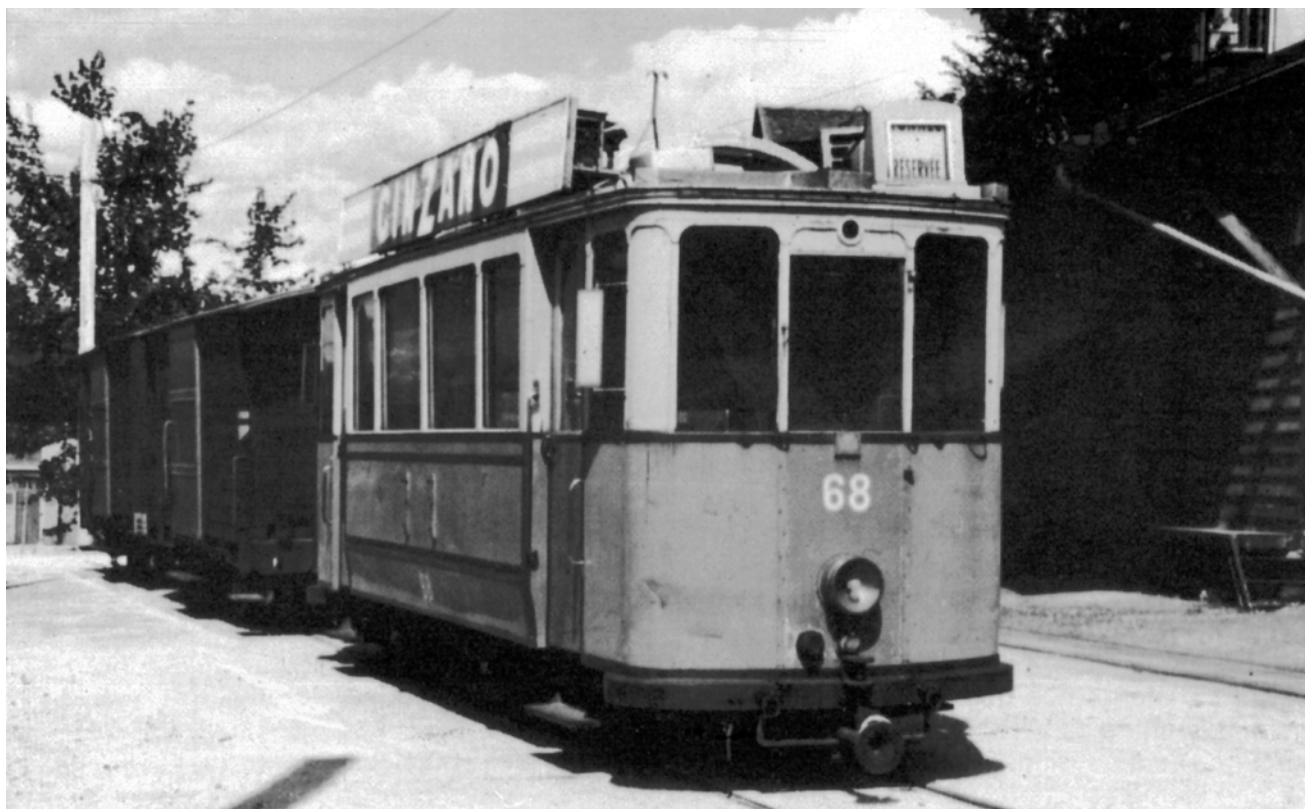
En 1932, la compagnie introduisit un service par trolleybus entre la Gare CFF et Ouchy. Pour cet essai pilote, les TL mirent en service trois trolleybus (un Saurer et deux FBW). Entre le dépôt de Prélaz et Cécil, ces véhicules étaient remorqués par un tramway puis descendaient en roue libre l'avenue Ruchonnet.

Der Trolleybus verdrängt das Tram

1932 errichtete man einen Versuchsbetrieb mit Trolleybussen auf der Strecke Gare CFF - Ouchy. Zu diesem Zweck wurden ein Saurer- und zwei FBW-Trolleybusse angeschafft. Zwischen dem Depot Prélaz und Cécil zogen Tramwagen die Trolleybusse, die dann selbständig die Avenue Ruchonnet hinunterrollten.

Plus silencieux, plus rapide et surtout plus confortable que le tramway cahotant, le trolleybus séduisit rapidement les lausannois qui en firent le transport public de demain. Ainsi, les TL commandèrent une série de 32 trolleybus en 1935 et les premières lignes de tramway furent abandonnées en 1938 déjà. La seconde guerre mondiale ralentit cependant la progression des véhicules routiers, la compagnie se devant d'économiser les pneus et le carburant. A partir de 1944, le trafic par trolleybus et autobus fut suspendu les dimanches et jours de fêtes jusqu'en octobre 1945. Le réseau d'avant-guerre était réintroduit à partir du 6 mai 1946. Durant les années qui suivirent, le tram continua de céder progressivement sa place aux trolleybus et autobus. Le premier juillet 1963 les TL changèrent de raison sociale: les *Tramways Lausannois* cédèrent la place aux *Transports publics de la Région lausannoise*; le sigle TL fut cependant maintenu. Les métros LO, LG et ultérieurement TSOL restent des sociétés coexploitées.

Die gegenüber den rumpelnden Trams leiseren, schnelleren und vor allem bequemeren Trolleybusse eroberten im Sturm die Herzen der Lausanner, die in ihnen das Verkehrsmittel der Zukunft sahen. So kam es bereits 1935 zu einer weiteren Bestellung von 32 Fahrzeugen, und die ersten Tramlinien wichen schon 1938 dem Trolleybus. Der Zweite Weltkrieg mit seiner Knappheit an Pneu und Oelprodukten stoppte vorübergehend den Vormarsch der Pneufahrzeuge. Von 1944 bis Oktober 1945 mussten die Trolley- und Autobusse an Sonn- und Feiertagen sogar gänzlich im Depot bleiben. Erst ab 6. Mai 1946 konnte das Vorkriegsnetz wieder betrieben werden. Zwischen 1951 und 1963 musste die Strassenbahn ihr Netz sukzessive den Trolleybussen sowie zwischen Tunnel und Moudon bzw. Savigny den Autobussen überlassen. Am 1. Juli 1963 wurden die *Tramways lausannois* in *Transports publics de la région lausannoise* unbenannt, dabei konnte die Abkürzung TL weiterverwendet werden. Die Metros LO, LG sowie viel später der TSOL verbleiben mitbetriebene, eigene Gesellschaften.



Train marchandises remorqué par la Be 2/2 68 - Güterzug mit Be 2/2 68

Photo: Roly Stirmemann

Le 6 janvier 1964, les lausannois se déplacèrent en masse à Saint-François pour rendre un dernier hommage aux tramways qui avaient parcouru durant plus de 67 ans les rues pentues du chef-lieu vaudois. Le 6 janvier

Am 6. Januar 1964 erwies eine grosse Menschenmenge dem Tram die letzte Ehre. Die endgültig letzte Tramkomposition, bestehend aus Motorwagen 171 und Anhänger 127, erreichte am 6. Januar 1964 um 19.58 Uhr das

Reportage

1964, le convoi composé de la motrice 171 et de la remorque 127 rentra vers 19h58 pour la dernière fois au dépôt de Prélaz. Par la suite, aucun tramway ne fut conservé à Lausanne. La place fut ainsi faite aux véhicules à pneus et Lausanne devint «ville moderne» et accueillit ainsi, du 30 avril au 25 octobre, l'Exposition nationale suisse. Les TL y exploitèrent la télécabine reliant Ouchy à l'entrée est de l'Expo. Les rails couverts de bitume sont parmi les derniers témoins de l'époque marquante du tramway.

Depot Prélaz. Trotz 67jähriger treuer Dienste durfte kein einziger Wagen in der waadtländischen Metropole überleben. Einige überleerte Schienenstücke verblieben als Zeugen bis in die heutige Zeit. Nun verkehrten nur noch Pneufahrzeuge, und somit war die «moderne Stadt» Lausanne bereit, vom 30. April bis 25. Oktober 1964 die Besucher der nationalen Ausstellung *Expo '64* würdig zu empfangen, an der die TL übrigens eine Kabinenbahn zwischen Ouchy und dem Ausstellungseingang betrieben.



*Trolleybus 3 en course sur la ligne de l'exposition nationale de 1964
Trolleybus 3 auf der Linie zur Landesausstellung Expo '64*

Photo: Roly Stirnemann

Entre 1976 et 1989, le terminus de la Rosiaz vit des trolleybus être transformés en bureau de vote. Ces véhicules servaient à doubler le bureau de vote installé dans le kiosque TL, notamment lors d'élections à double scrutin. Le transfert de ce bureau dans une école marqua la fin de ce service. Jusqu'en 1990 de nombreuses extensions du réseau eurent lieu, les changements d'horaires des 22 mai 1977 et 31 mai 1981 apportant les plus grandes modifications. En juin 1991, la ligne 2 fut prolongée en direction de la Bourdonnette tandis que la ligne 15 fut électrifiée.

Dernier vestige de l'époque des trams, le dépôt de Prélaz (1904-1995) fut victime des démolisseurs qui ne laissèrent, outre le bâti-

Zwischen 1976 und 1989 dienten einige Trolleybusse als mobile Büros bei Volksabstimmungen. Sie verdoppelten die Kapazität des Abstimmungsbüros, das damals im TL-Verkaufskiosk betrieben wurde, vor allem bei Wahlen. Seit 1989 amtet das Büro in einer Schule. Bis 1990 gab es zahlreiche Erweiterungen des Busnetzes. Die Fahrplanwechsel vom 22. Mai 1977 und 31. Mai 1981 brachten die grössten Veränderungen. Im Juni 1991 wurde die Linie 2 bis Bourdonnette verlängert und die Linie 15 (Chauderon - Mont-Goulin - Coudraie) elektrifiziert.

Das noch aus der Tramepoche stammende Depot Prélaz (1904-1995) wurde nun abgebrochen. Uebrig blieben das Verwaltungsgebäude

ment administratif, que le local du personnel avec les magasins des ateliers ainsi que la halle de peinture. Lors de la fermeture du dépôt, ces locaux furent rapidement pris en charge par des squatters, les TL étant à la recherche d'un preneur. Un dernier élément devrait être préservé. Il s'agit de la structure métallique ainsi que de la charpente du premier dépôt qui se dressait à la Solitude (1895-1903).

und die damaligen Personalbauten samt Werkstattlager und Malerei. Nach Schliessung des Depots wurden diese Lokalitäten von Squattern besetzt, die TL suchen noch immer einen Abnehmer. Die Metallstruktur und das Tragwerk des ersten Tramdepots Solitude (1895-1903) existieren noch heute und sollten erhalten werden.

Parc des trolleybus depuis l'origine – Rollmaterialverzeichnis Trolleybus

Nos	Construct. (transfor.)	Constructeurs	Anciens numéros, compagnies / remarques
1	1932	Saurer/BBC	→ véhicule de service n° 1631
2 - 3	1932	FBW/BBC/SWS	n° 2 → véhicule de service 1632 puis véhicule historique 2
4 - 35	1938	FBW/BBC/Eggli	n° 5 → véhicule historique
536-538	1939	FBW/MFO/SWS	ex-36-38; 1951 ex-VBZ 54-56
581-586	1948	FBW/MFO/GTZ	1971 ex-TPG 841-846; ex-VBZ 70, 71, 69, 67, 68, 66
591-599	1948-52	FBW/MFO/FFA	1974-77 ex-TPG 852-856, 850, 847, 851, 848; ex-VBZ 91-95, 89, 86, 90, 87; 591 → vhc. historique; 594 → propriété Club 855
601-604	1942	FBW/BBC/SWS	ex-57-60; 1960 ex-VBZ 170-173; 603,604 → service 1633,1634
605-612	1948-50	FBW/BBC/SWS	ex-61-68; 1960 ex-VBZ 174-181; 66 → véhicule historique
613-616	1951	FBW/BBC/Eggli	ex-51-54
617-618	1951	FBW/BBC/Eggli	ex-55-56
619-622	1951	FBW/BBC/Eggli	ex-(5)41, (5)42, (5)45, (5)46
625-630	1957	FBW/BBC/SWS	ex-182-186, 188; 1964-69 ex-VBZ 182-186, 188
631-646	1948-55	FBW/MFO/GTZ	ex-72, 73, 86-88, 71, 74-83; 1961 ex-VBZ 72, 73, 61-64, 74-83
647-650	1956-57	FBW/MFO/SWS	647: ex-84; 1961-69 ex-VBZ 84-85, 11-12
651-675	1963-64	FBW/BBC/Eggli	652-656, 660-667, 670-675: en service; 669 → 2669: en
676-679	1969	FBW/BBC/Eggli	en service
681-684	1951 (1970)	FBW/BBC/Hess	ex-(5)43, (5)48, (5)47, (5)44; → Sibiu (RO)
701-718	1975-76	FBW/BBC/Hess	en service
721-740	1981-83	FBW/BBSE/Hess	en service
741-750	1984	FBW/BBSE/Hess	en service
751-765	1986	NAW/BBSE/LN	en service
766-792	1989-90	NAW/ABB/LN	en service
801-803	1961	FBW/MFO/SWS	1989 ex-VBZ 116, 123, 122; 803 → Sibiu (RO)

Parc des remorques routières depuis l'origine – Rollmaterialverzeichnis Busanhänger

Numéros	Mise en service	Constructeurs	Remarques
4??-4??	?		ex-München (?)
911-916	1949-51	Moser/R&J	914 → Paris
901-920	1990	Lanz-Marti/Hess	en service
931-950	1963-64	Moser/Eggli	en service
951-968	1974-76	Rochat/LN	en service
969-970	1977	Rochat/LN	en service
971-973	1979	Rochat/LN	en service
981	1987	Lanz-Marti/Hess	en service

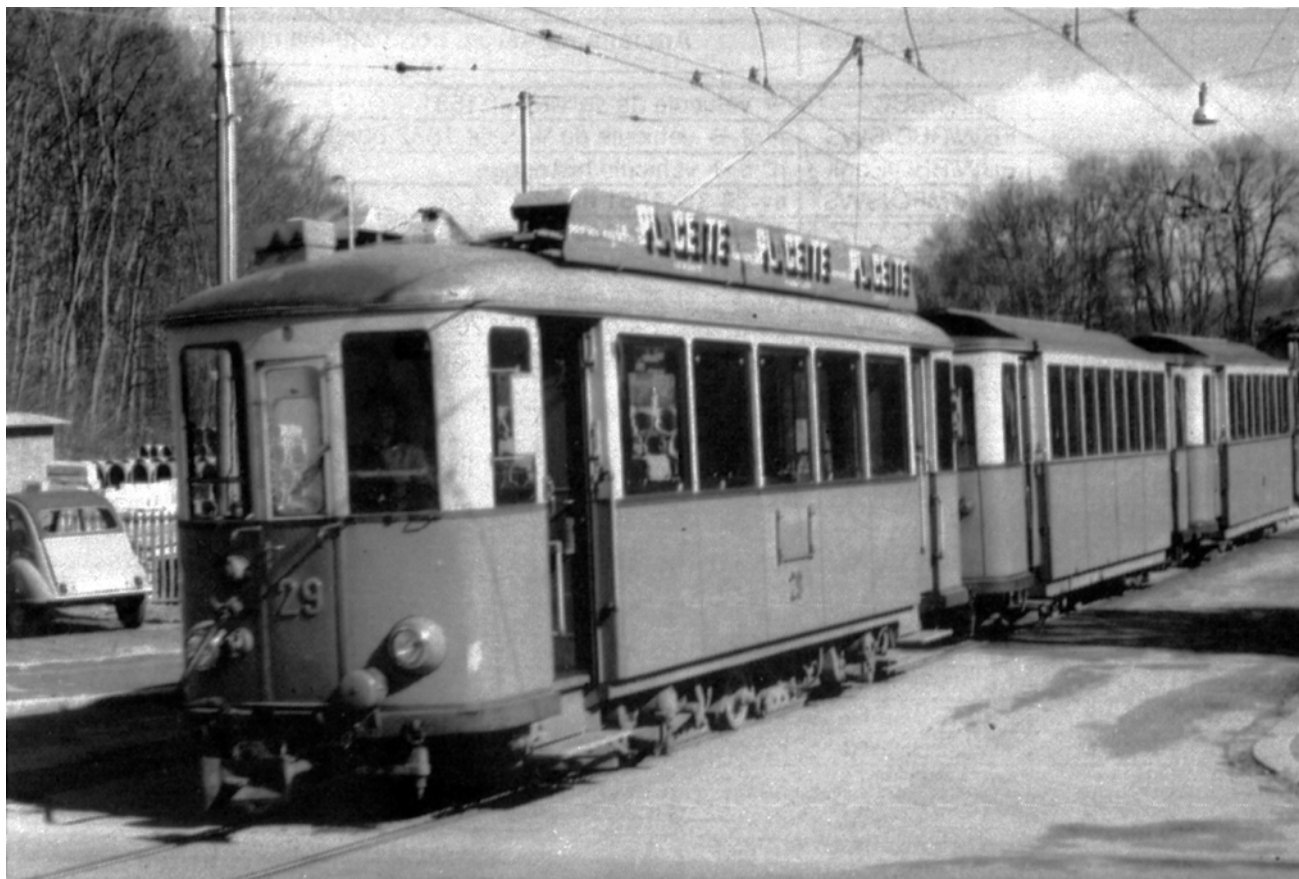
Remarques: Le dégivrage est actuellement effectué par l'autobus «travesti» 1635 (ex-259, Saurer de 1967)
Les remorques 965-973 sont d'équipées d'un chauffage à mazout pour la traction par autobus

Les TL peuvent actuellement se vanter de posséder le plus grand réseau de trolleybus de Suisse, lequel totalise plus de 75 kilomètres. Le parc de trolleybus s'élève au premier mai

Mit 75 Streckenkilometer verfügt Lausanne über das grösste Trolleybusnetz der Schweiz. Per 1. Mai 1996 sind 113 Einheiten im Trolleybuspark vorhanden, darunter noch 23 Fahr-

1996 à 113 unités dont 23 datent des années 1963 à 1969. Afin de renforcer la capacité des véhicules des lignes 1, 2, 5, 6, 7 et 9, les TL possèdent 64 remorques dont neuf sont compatibles avec les autobus de la ligne 62. La ligne interurbaine 60 reliant la Place du Tunnel à Montheron sera prochainement réélectrifiée. Le tronçon Epalinges - Chalet-à-Gobet (anciennement ligne 61) est utilisé pour des courses d'essais ainsi que lors de circulations spéciales avec les trolleybus historiques.

zeuge aus den Jahren 1963 bis 1969. Zur Kapazitätserweiterung auf den Linien 1, 2, 5, 6, 7 und 9 besitzen die TL 64 Anhänger; 9 davon sind mit den Autobussen der Linie 62 kompatibel. Die Ueberlandlinie 60 (Place du Tunnel - Montheron) wird schon bald auf elektrischen Betrieb umgestellt werden. Die Strecke der ehemaligen Linie 61 Epalinges - Chalet-à-Gobet dient für Extrafahrten mit historischen Trolleybussen sowie für Versuchsfahrten.



Train de renfort pour le Jorat – Einsatzzug auf der Jorat-Linie; 19.3.1963

Photo: Peter Willen

Le 2 juin 1991, le tramway ressuscite !

Plus de 10 ans après l'ouverture du site universitaire de Dorigny, un tramway léger nommé TSOL relie la vallée du Flon (centreville) au site de Dorigny qui comprend l'Université et l'École polytechnique fédérale. Inauguré officiellement le 24 mai 1991, il marque le retour des véhicules suburbains sur rails. Depuis Dorigny, le TSOL continue en direction de Renens CFF d'où il partira un jour peut-être en course régulière sur le réseau des CFF...

Les TL au seuil du XXI^e siècle

Le siècle prochain, le trolleybus sera encore bien présent à Lausanne. La direction des TL va prochainement faire connaître les cons-

Die Schienentraktion lebt wieder auf

Mehr als zehn Jahre nach der Eröffnung des universitären Zentrums in Dorigny konnte am 24. Mai 1991 der TSOL, eine moderne Stadtbahn, eröffnet werden. Er fährt ab der Vallée de Flon im Lausanner Stadtzentrum via Dorigny (dort befinden sich sowohl die Universität als auch die technische Hochschule EPFL) nach Renens. Von dort könnte der TSOL vielleicht eines Tages seine Fahrt auf SBB-Geleisen fortsetzen...

Die TL an der Schwelle des 21. Jahrhunderts

Auch im nächsten Jahrhundert wird der Trolleybus das dominante Verkehrsmittel von Lausanne bleiben. Schon bald wird die TL-

tracteurs retenus pour le nouveau véhicule qui sera articulé, à plancher bas et aura les moteurs placés dans les roues. Ce système garantit un plancher bas intégral et une forte diminution des coûts de production pourra être réalisée lorsque ces moteurs seront également montés sur les autobus. L'ère du «tout-remorque» semble donc terminée. Il faudra cependant attendre plusieurs décennies encore avant de mettre les dernières remorques au rebut, lesquelles ont été mises en service en 1990.

En ce qui concerne les métros, de nombreux projets sont à l'étude. Ainsi la prolongation du Lausanne - Ouchy en direction du nord-est (Vennes) est d'actualité. Baptisé TNEL (tramway du nord-est lausannois), cette ligne devrait être exploitée par un métro léger automatique du type VAL que l'on trouve déjà dans de nombreuses villes françaises. En direction de l'est (Pully - Paudex), il est envisagé de construire une ligne de bus électriques guidés (TVR). Ce genre de véhicule peut circuler sur route comme un autobus ou en site propre, le courant étant pris par un pantographe et retourné par l'intermédiaire d'un rail placé au centre de la piste.

Direktion die Hersteller bekanntgeben, die den neuen Niederflurgelenktrrolleybus mit Radnabenmotoren bauen werden. Dieses System garantiert einen 100%igen Niederflurbereich und eine markante Senkung der Herstellungskosten, da solche Motoren auch in Autobussen eingebaut werden können. Die Alleinherrschaft der Anhängerzüge auf stark frequentierten Linien scheint somit beendet. Sicher werden die teilweise erst 1990 beschafften Vehikel noch jahrzehntelang das Strassenbild mitprägen.

Mehrere Projekte betreffen die Schienentraction: Im Gespräch ist die Verlängerung des *Métro* Lausanne-Ouchy Richtung Vennes im Nordosten von Lausanne. Gleichzeitig sollen für diese TNEL (Tramway du nord-est lausannois) genannte Linie Leichtmetrofahrzeuge vom Typ VAL die heutigen Bergbahnfahrzeuge ersetzen. Solche Fahrzeuge sind ausser in Lille auch in weiteren französischen Städten im Einsatz. Im Osten (Pully - Paudex) plant man den Bau eines Spurbusses vom Typ TVR. Solche Fahrzeuge können sowohl auf der Strasse wie ein Autobus als auch auf Eigentrassees verkehren. Die Stromaufnahme erfolgt durch einen Pantographen und die Stromrückführung mittels einer auf der Mitte der Piste installierten Schiene.



B 123, Ce 2/2 182 sur ligne 9 Renens - Lutry; Lausanne Gare LEB; 17.3.1963 Photo: Collection R. Oberle

Bibliographie / Literaturhinweis:

- Transports publics de la région lausannoise; *Rapport de gestion 1994*; TL; Lausanne; 1995
- Transports publics de la région lausannoise; *Fiches techniques*; TL; Lausanne; 1994
- Div. auteurs; *Les tramways lausannois 1896-1964*; Bureau Vaudois d'Adresses; Lausanne; 1988
- Jürg Aeschlimann; *Aufgehobene Bahnen in der Schweiz*; VRS; Winterthur; 1996
- Gerhard Dölling; *Strassenbahnatlas Schweiz 1993*; Blickpunkt Straßenbahn e.V.; Berlin; 1993

Basel (BVB)

Tram

Mit erheblicher Verspätung sind nun doch die ersten Tramfahrzeuge mit dem neuen Bordcomputer und Bedienungstableau von den Werkstätten fertiggestellt worden. In diesen Fahrzeugen zeigt ein Display die Haltestellen für die Fahrgäste an. Vorerst werden die Be 4/4 467-476 von 1968 damit ausgerüstet. Danach werden die DüWag der ersten Serie (603-622) anlässlich einer Zwischenrevision mit dem *IBIS 2* versehen. Auf den Einbau eines zusätzlichen Tritts und neuer Türen wird bei den DüWag nun verzichtet. Bereits begonnen hat die erste Revision der *Cornichons* 477-502. Zusätzlich erhalten diese Motorwagen eine Matrix-Anzeige anstelle der Brosé-Bänder. Inwieweit sich diese von derjenigen des Be 4/6 674 abheben wird, welcher nach einer schweren Kollision als Musterwagen hergerichtet wurde, ist noch offen. Bei der Revision der *Cornichons* verzichtet man erstmalig auf einen kompletten Neuanstrich: Nur die Partien unterhalb des weissen Strichs werden neu bemalt. Die *IBIS 2*-Fahrzeuge sind mit bisherigen Fahrzeugen nicht kompatibel (neuer Daten-BUS), weshalb es vorderhand zu «reinrassigen» Kompositionen auf der Linie 6 kommt und der Be 4/6 674 nur mit Anhänger eingesetzt werden kann.

In Vorbereitung ist ein *Ratschlag* (Kreditbegehren an das Parlament des Kantons Baselstadt) zur Erweiterung sämtlicher Be 4/6 659-686 mit einem Niederflurteil. Diese Sänfte soll vom Typ *Cottbus* abgeleitet werden, welcher eigene Achsen hat und etwas länger als der BLT-Typ ist.

Eine von der BVB-Studienabteilung bei einem ETH-Verkehringenieur in Auftrag gegebene Bewertungsgrundlage für die Fahrzeugbeschaffung Tram kommt zu folgenden Schlüssen: Es sollten Zweirichtungsfahrzeuge bestellt werden, die an neu zu erstellenden Gleiswechsellern gewendet werden könnten. Somit würde das Problem mit den engen Kurvenradien wegfallen und der Kauf eines bereits erprobten Fahrzeugtyps möglich. Vorzuziehen wären Fahrzeuge mit linienspezifisch modular zusammensetzbarem Fassungsvermögen. Das Verändern des Platzangebots im Spätbetrieb (Abhängen) sei nicht mehr sinnvoll, da der Aufwand dafür die Einsparungen nahezu egalisiert und mit dem Wegfall der Polizeistunde das Fahrgastaufkommen eher steigen werde.

Der als historisches Fahrzeug auserkorene Be 4/4 413 befindet sich im Rohbau-Zustand in der Werkstatt. Er wurde von Schindler sandgestrahlt und wird nach und nach neu aufgebaut. Soweit betrieblich möglich wird der Wagen in seinen Originalzustand versetzt. Bis zur Ausrangierung der Serie 401-452 erfolgt sein Einsatz nur noch «schonend». Beim Übertritt in den Oldtimerpark wird er nochmals die Werkstatt besuchen, um letzte Rückversetzungsarbeiten in den Ablieferungszustand zu erhalten.

In der Werkstatt hielt sich während einigen Monaten auch die Komposition Ce 2/2 205 + C³ 708 (1308) auf. Die Wagen wurden in einen dunkelblauen *Edelweiss-Express* verwandelt, der an den ehemaligen Hochzeitszug der 40er Jahre und den Orient-Express erinnern soll. Auf diese Weise können beide Fahrzeuge mittelfristig erhalten und eingesetzt werden. Zudem werden dem Verein Original Tram Basel (VOTB) finanzielle Mittel für die Restaurierung des ältesten Basler Trams, des C 319, zufließen.

Die Oldtimerkommission der BVB hat beschlossen, den ehemaligen Sprengwagen X(e 2/2) 2040 (Baujahr 1903) der Verwertung freizugeben. Damit verschwindet ein seit Jahren ramponiert herumstehender Dienstwagen, dessen Revision nicht bezahlbar gewesen wäre. Einer Abnahme durch das BAV wäre zudem seine offene Bauweise im Wege gestanden. Teile des Untergestells (Räder, Achsen, Kupplungen, Achsbüchsen) werden dem VOTB abgegeben, der diese Teile für den C 319 benötigen wird. Fahrschalter und andere noch brauchbare Teile werden von den BVB eingelagert.

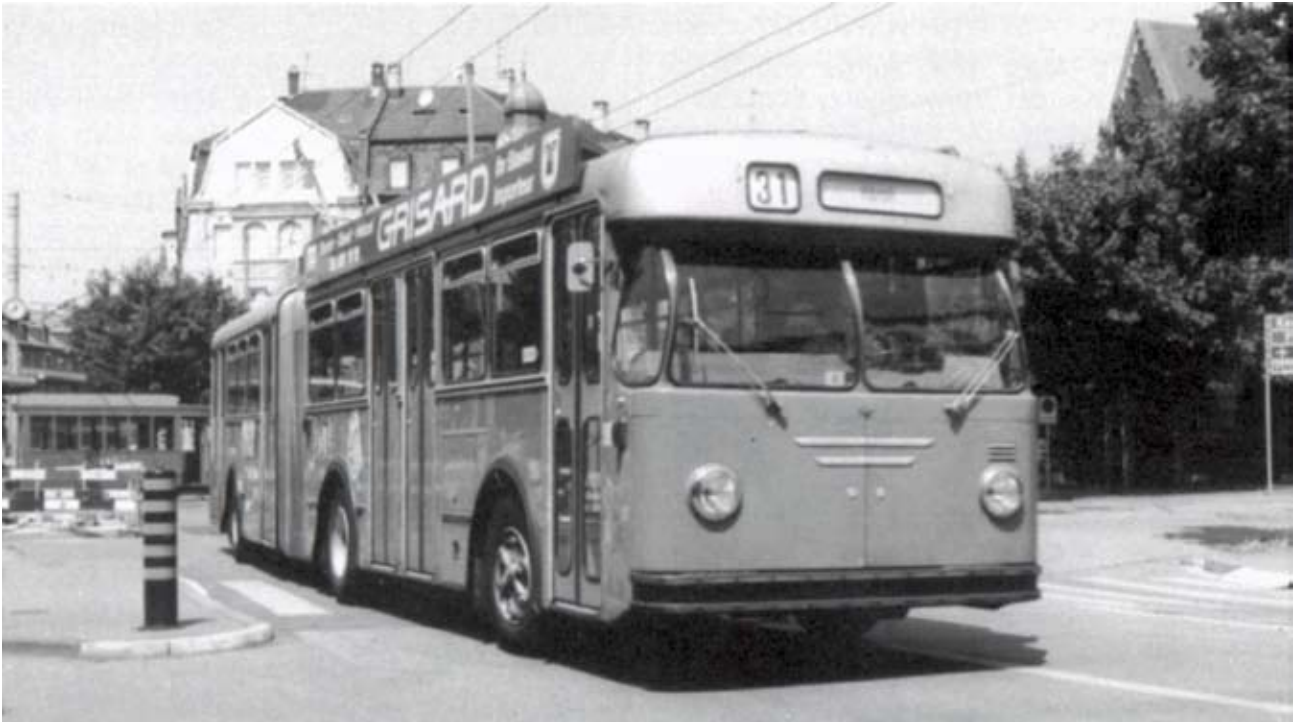
Ein weiteres Dienstfahrzeug hat ausgedient: Der Xe 2/2 2030 wartet zusammen mit dem Bremsanhänger X² 2250 im Freiluftteil des Depots Wiesenplatz auf seinen Abbruch.

Bus

Alle Gasbusse Mercedes O 405N 801-812 (*Quasimodo*) und Neoplan-Trolleybusse 923-934 (*Boodesuuri*) sind nun einsatzbereit. Die Verteilung auf die verschiedenen Linien erfolgt nach keinem ausmachbaren Muster; durch die Matrix-Anzeige ist die «Umschilderung» auch denkbar einfach. Am 25. April 1996 waren die ausrangierten Trolleybusse 901, 902, 904 und 905 und die Autobusse 53, 55, 57, 59, 60 und 62 im Freiluftteil des Depots Wiesenplatz abge-

stellt. Im Einsatz befanden sich die Trolleybusse 906 und 908. Die Zweiachs-Trolleybusse 357, 359, 360 und 363 sowie die Gelenktrolleybusse 903, 907, 909 und 910 sollen bereits

an ihrem neuen Einsatzort in Bulgarien sein. Der Autobus 48 (Abschleppbus) und der Trolleybus 358 bleiben einstweilen in Basel erhalten.



Trolleybus 904 (Baujahr 1968) verlässt am 24. Juli 1994 den Wettsteinplatz Richtung Hörnli.

Photo: Eric Jordanis



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

Bern

S-Bahn Bern (SBB, GBS, BN)

Bauarbeiten

Am 9./10. März 1996 wurde endlich die Gleisanlage bei der Verzweigung BN/GBS in Holligen so umgebaut, dass die Züge nach Belp - Thun und Köniz - Schwarzenburg vom Bahnhof Bern bis Fischermätteli durchgehend doppelspurig verkehren können.

Neues Rollmaterial für BN und GBS

Die BN und die GBS wollen 1998 acht Triebzüge vom Typ RABe 4/8 (neue Bezeichnung RABe 525 001-008) beschaffen. Hersteller: Vevey-Technologies SA Villeneuve für Federführung, Montage, Innenausbau und Inbetriebsetzung, Bombardier-Talbot Aachen (D) für Teile des Wagenkastens sowie der Drehgestelle und Holec Machines & Apparaten Ridderkerk (NL) für den elektrischen Teil. Diese normalspurigen Pendelzüge erhalten den Namen *NINA*, das heisst **Niederflur-Nahverkehr**.

Es handelt sich um dreiteilige Niederflurtriebzüge mit drei breiten Aussenschwingtüren, die einen raschen Fahrgastwechsel erlauben. Die Fahrzeuge verfügen über einen Niederflurbereich von 81 %, wobei alle Türen in diesem Bereich angeordnet sind. Die Wagen erhalten automatische Kupplungen, die ein rasches Teilen und Zusammenkuppeln der Kompositionen ermöglichen. Leider wird in der 2. Klasse die äusserst unbequeme Bestuhlung 2+3 angeboten, die letztmals in den nach 1982 ausrangierten ABDe 2/8 701-704, BDZe 2/6 711 und ABDZe 4/6 731..737 aus den Dreissigerjahren anzutreffen war... Ausserdem wird auf den Einbau von WCs verzichtet. Auch keine Meisterleistung, weil ja auf den Bahnhöfen immer mehr WCs geschlossen werden oder nur noch zu völlig überrissenen Preisen (Bern) benützt werden können. Die neuen Wagen ersetzen die Leichttriebwagen ABDe 4/8 746-750 und Be 4/4 761-763 aus den Fünfzigerjahren. Diese bleiben aber noch im Einsatz bis nach der Landesausstellung 2001, die im Raum Neuenburg-Berner Seeland-Murten stattfinden wird.

Städtische Verkehrsbetriebe Bern (SVB)

Fahrzeuge

Am 26. November 1995 stimmten die Berner Stimmbürger der Beschaffung von acht Swiss-Trolleys bei NAW/Hess/Kiepe mit gros-

ser Mehrheit zu. Die Ablieferung dieser Fahrzeuge erfolgt ab Februar 1997.

Das Basler *Badwännli* B² 1045 blieb bis Ende März in Bern. Leider wurde es bei einer Kollision im Depot Eigerplatz leicht beschädigt.

Der Be 8/8 725 hat Ende März seine Toblerone-Werbung verloren und erhält in der Werkstatt einen neuen (Werbe?)anstrich. Der Be 8/8 716 steht in der Malerei und wird ab ca. Mai 1996 rot leuchtend für *Coca-Cola* werben. Die Komposition Be 4/4 623 + B 337 verkehrte bis 26. April 1996 als Kulturtram und soll seit dem 1. Mai 1996 auf den Tarifverbund Bern hinweisen. Der Zug ist weiterhin weiss. An der Spitze des Motorwagens und hinten am Anhänger hat es farbige Striche, und dazwischen nichts. Der Zusammenhang mit dem *BäreAbi* ist eigentlich nicht erkennbar.

Zu Beginn des Winterfahrplans wurden die FBW-Busse 260, 261 und 266 reaktiviert. Im Burgernziel abgestellt sind noch die Wagen 255, 258, 259, 263 und 264.

Am 28. April 1996 prallte der Be 8/8 723 in das Heck des Busses 266 und schob ihn in den davorstehenden Autobus 285. Das Tram und der Volvo-Autobus wurden nur leicht beschädigt, das *Gartehüsli* 266 ist leider abbruchreif: Ausser der Front ist der Bereich vom Heck bis zu den hintersten Türen leicht eingedrückt. Es verliess das SVB-Netz noch mit eigener Kraft.

Zur Beschaffung von neuen Tramwagen

Ursprünglich sollten 1997 15 Niederflur-Tramwagen des bewährten Berner Typs die Standardwagen Be 4/4 603...630 ersetzen. Die SVB möchten nun aber statt eines Nachbaus der Serie 731-742 ein Tram mit 100 % Niederflurbereich erwerben. Alle bisher entwickelten Fahrzeuge dieses Typs, so z.B. der Munico von Schindler, sind jedoch nur Versuchsfahrzeuge, die sich bis jetzt nicht im täglichen Betrieb mit Fahrgästen testen liessen. Die Firma Vevey Technologies will nun ein Versuchsfahrzeug zur Erprobung ihres Systems *Urbos* bauen. Dieses soll aus zwei Standardwagen der Serie 603...613 entstehen. Aus diesem Grunde wurde im Januar 1996 der Be 4/4 603 von Worb ins Depot Burgernziel überführt. Welche zwei Be 4/4 an Vevey verkauft werden, steht zur Zeit noch nicht fest. Zusätzlich zu diesem Versuch möchten die SVB die Erfahrungen der VBZ mit ihren sechs 1996 bestellten Prototypen abwarten.

Betrieb

Auf der Linie 28 fahren nur die mit Billettautomaten ausgerüsteten Volvo 101-108. Auf der Linie A sind die RBS-Busse 1-5 (MAN) und 6-8 (Mercedes O305) im Einsatz. Die in EO 16 kritisierten Mängel im SVB-Fahrplanheft betreffend der Darstellung dieser Linien sind im Sommerfahrplanheft beseitigt worden.

Im Prinzip sollten alle Grund- und Einsatzkurse der Linien 11 bis 15, 17, 19 und 20 nun mit Gelenkbussen geführt werden. In den Kursen 1707, 1314 und 1413 traf man aber manchmal VOLVO-Zweiachsautobusse an, die für diese Einsätze zu wenig Platz bieten.



Früher undenkbar: Seit Januar 1996 kommen manchmal Be 8/8 auf der Tramlinie 5 zum Einsatz, allerdings bisher meistens bei unfotogenem Wetter. Am 20. März 1996 konnte aber Eric Jordanis den Be 8/8 718 beim Brunnmatt fotografieren.

Bauarbeiten

Vom Februar bis Oktober 1997 wird die Kornhausbrücke einer Totalrevision unterzogen. Die Tramlinie 9 Bahnhof - Guisanplatz muss demzufolge durch die Autobuslinien 9A und 9B ersetzt werden, die eine über die Lorrainebrücke, die andere über die Nydeggbücke verkehren. Während des Ferienfahrplans 1997 muss auch der Wabernschenkel der Tramlinie 9 wegen Bauarbeiten in Wabern mit Autobussen betrieben werden. Weiter dürfen sich die Fahrgäste der Linie 5 auf der Strecke Bahnhof - Fischermätteli wegen Schienenerneuerungsarbeiten in der Effingerstrasse ebenfalls auf Autobusse freuen.

MOB - VBW - TVB

Die Montreux - Oberland-Bernois-Bahn (MOB) hat den BDe 4/4 3003 (1944) abgebrochen. Ebenfalls Opfer der Schneidbrenner wurden die 1948 erbauten und 1988 vom RBS übernommenen Be 4/4 1004 und 1005 ex VBW 72-73. Damit existieren vom legendären Worbähnli nur noch folgende Motorwagen: BDe 4/4 36 und 37 (1913) bei der MOB, Be 4/4 74 (1961) beim RBS sowie die Be 4/4 30 (1910) und BDe 4/4 38 (1913) als Museumsfahrzeuge des Tramvereins Bern im Ecomusée d'Alsace. Die *Aktion pro MOB 16* hat sich aufgelöst, der BCFe 4/4 16 (1905) geht in den Bestand des Tramvereins Bern über und soll eventuell in Wroclaw restauriert werden.

Lugano (ACT)



Es ist zu befürchten, dass die Trolleybusse in Lugano schon bald durch Autobusse ersetzt werden. Zu diesem Zweck testeten die Verkehrsbetriebe auch den neuen mit Erdgas betriebenen Autobus 811 vom Typ Mercedes O 405 N2 der BVB. Lionel Breitmeyer fotografierte das Gefährt am 22. März 1996 beim Bahnhof.



Noch fährt der für Burger King werbende Trolleybus 122. Roland Gäumann erwischte ihn am 31. Juli 1995 an der Piazza A. Manzoni.

Vereinsadressen - Adresses des clubs

986	986 club, Claude Hauri, Alexandre Gavard 26b, 1227 Carouge
AAFM	Associazione Amici della Ferrovia Mesolcinese (Misox), A. Zarro, Via delle Querce, 6807 Taverna
AGMT	Association Genevoise du Musée des Tramways, C.p. 5465, 1211 Genève 11
AGTB	Association Genevoise du Trolleybus, Case postale 1132, 1211 Genève 1
AMI	Amitram, 152 rue de Bourbonnais, F - 59670 Bavincove
ANAT	Association Neuchâteloise des Amis des Tramways, Case postale 68, 2000 Neuchâtel
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
HZB	Verein Historischer Züri-Bus, Postfach, 8052 Zürich
NNJ	Nahverkehrsfreunde Naumburg-Jena e.V., Postfach 238, D - 06605 Naumburg
OCZ	Orion-Club Zugerland, Postfach 4864, 6304 Zug
SVB	Verein Spiezer Verbindungsbahn, Postfach 360, 3700 Spiez
TAK	Transports André Knoerr, Quartier-Neuf 10, 1205 Genève
TCB	Tramclub Basel, Postfach 4465, 4002 Basel
TCF	Tramclub Freiburg, Postfach 184, 1700 Freiburg 7
TMB	Tiroler Museumsbahnen, Stubaitalbahnhof, A - 6020 Innsbruck
TMZ	Verein Tram-Museum Zürich, Postfach, 8023 Zürich
TVB	Tramverein Bern, Postfach 8445, 3001 Bern
VHF	Verein zur Förderung hist. Forchbahnfahrzeuge, Postfach 380, 8132 Egg ZH
VHTS	Verein Historische Trolleybusse Schweiz, R. Wegmüller, Winkelriedstr. 21, 3014 Bern
VOTB	Verein Original Tram Basel, Postfach 4526, 4002 Basel

Veranstaltungen im Innern - Manifestations d'intérieur

AGMT	Mercredi 13.11. + vendredi 13.12.	Soirées diapositives
APS	21.6., 30.8., 25.10., 29.11.	Hocks im Tramdepot Oerlikon
CTF	Dernier mercredi de chaque mois	Réunions à <i>La channe valaisanne</i> , rue de l'hôpital 6
TCF	Am letzten Mittwoch jedes Monats	Hocks in <i>La channe valaisanne</i> , Spitalgasse 6
TCB	1. Donnerstag im Monat, 19h30	Hocks Restaurant Niederholz, Auessere Baselstr. 260, Riehen; Tramlinie 6 bis <i>Niederholz</i>
TMZ	1. Freitag jeden Monats ab 20h00	Hocks Rest. <i>Zur Katz</i> , Talstr. 83, nahe Sihlporte
TVB	2. Mittwoch im Monat, 19h30	Hocks Vereinslokal beim Tramdepot Burgernziel, Thunstr. 104; Tramlinien 3 + 5 bis <i>Brunnadernstr.</i>

Veranstaltungskalender – Calendrier des manifestations

So	09.06.	VOTB	Basel: Rößlitram in den <i>Langen Erlen</i>
So	09.06.	TVB	Bern: Busfahrten Bahnhof - Restaurant <i>Dählhölzli</i>
Sa	15.06.	HZB	Wetzikon: Fahrt zum FBW-Fahrtreff
	15.-16.06.	NNJ	Jena: Museumstage mit historischem Be 2/2 26
So	16.06.	VOTB	Basel: Rößlitram in den <i>Langen Erlen</i>
di	16.06.	AGMT	Genève: Promenade rétro en tramway historique
	21.-30.06.		Bern: Eidg. Turnfest mit letztem Großeinsatz von SVB- <i>Gartehüsli</i>
Sa	22.06. (R)	AGMT	Chablais: Excursion familiale et photos
Sa	29.06.	VHTS	Bern: 13.15h Fahrt mit SVB-Trolleybus 25 15.15h Gründungsversammlung im Käfigturm
	29.-30.06.	(NNJ)	Naumburg: Straßenbahn in Betrieb (Kirschfest)
So	30.06.	AAFM	Castione - Cama: Sonderfahrten des <i>Trenino</i>
Mi	03.07.	VOTB	Basel: Rößlitram, ca. 13.30-16h ab Marktplatz
Sa	06.07.	TMZ	Zürich: Museumstramlinie Bahnhofstraße-Höngg, historische Autobusse im Einsatz, Beiz und Literaturverkauf im Trammuseum Wartau
		HZB	
Mi	10.07.	VOTB	Basel: Rößlitram, ca. 13.30-16h ab Marktplatz
Mi	10.07.	TVB	Bern: Busfahrt um 18.00 ab Burgernziel zum Brätle
So	14.07.	TVB	Bern: Busfahrten Bahnhof - Restaurant <i>Dählhölzli</i>
me	17.07.	AGMT	Genève: Circulation en soirée
	20.-21.07.	AAFM	Castione - Cama: Sonderfahrten des <i>Trenino</i>

Agenda

di	21.07.	AGMT	Genève: Promenade rétro en tramway historique
Mi	31.07.	VOTB	Basel: Rößlitram, ca. 13.30-16h ab Marktplatz
	03.-04.08.	AAFM	Castione - Cama: Sonderfahrten des <i>Trenino</i>
Sa	03.08.	TMZ	Zürich: Museumstramlinie Bahnhofstraße - Höngg
So	11.08.	TVB	Bern: Fotofahrt Trolleybus 29 (<i>Flipperkasten</i>)
Mi	14.08.	TVB	Bern: Busfahrt um 18.00 ab Burgernziel zur TVB-Halle in Oberburg
Sa	17.08. (R)	AGMT	Gruyère (GFM): Excursion-photos
	17.-18.08.	AAFM	Castione - Cama: Sonderfahrten des <i>Trenino</i>
di	18.08.	AGMT	Genève: Promenade rétro en tramway historique Cornavin - Carouge
di	18.08.	986cl.	Genève: Circulations Carouge - La Plaine avec bus 986 et 452
So	18.08.	TVB	Bern: Busfahrten Bahnhof - Restaurant <i>Dählhölzli</i>
	24.-25.08.	(NNJ)	Naumburg: Straßenbahn in Betrieb (Weinfest)
So	25.08.	NNJ	Jena: Tag der offenen Tür
Sa	31.08.	HZB	Klus: Besuch Saurertreffen mit eigenem Bus
		TVB	Klus: Besuch Saurertreffen mit eigenem Bus
di	01.09.	ANAT	Neuchâtel: Circulations publiques
Sa	07.09.	TMZ	Zürich: Museumstramlinie Bahnhofstraße - Höngg
Sa	07.09.	TMB	Innsbruck: 14-17h Fotofahrt nach Fulpmes mit GmP (Güterzug mit Personenbeförderung)
	07.-09.09.	TMZ	Graz: Straßenbahn, Tramwaymuseum, Uebelbacher Bahn (mit Fahrzeugen ex SOB und SZU), Standseilbahn Schloßberg, Dampfbahn 760mm
So	08.09.	AAFM	Castione - Cama: Sonderfahrten des <i>Trenino</i>
So	08.09.	TVB	Bern: Busfahrten Bahnhof - Restaurant <i>Dählhölzli</i>
So	15.09.	APS	Zürich: Altes Sächsitram zum Zoo
So	15.09.	TVB	Bern: Fest 20 Jahre TVB-Fahrzeuge
So	15.09.	(NNJ)	Naumburg: Straßenbahnfest am Depot
di	15.09.	AGMT	Genève: Promenade rétro en tramway historique
di	22.09.	986	Genève: Circulations publiques avec les bus 452 et 986 sur le réseau de campagne au départ de Rive
		TAK	
So	22.09.	VOTB	Basel: Rößlitram in den <i>Langen Erlen</i>
So	29.09.	VOTB	evtl. Basel: Rößlitram in den <i>Langen Erlen</i>
di	29.09.	AGMT	Chemin de fer du Vivarais: Excursion
Sa	05.10.	TMZ	Zürich: Museumstramlinie Bahnhofstraße - Höngg
So	06.10.	VOTB	Basel: Rößlitram in den <i>Langen Erlen</i>
So	06.10.	APS	Gornergrat-Bahn: Fotofahrt (evtl. 13.10.96)
di	06.10.	ANAT	Neuchâtel: Circulations publiques
sa	12.10. (R)	AGMT	Secondaire en altitude: Excursion-photos
So	13.10.	VOTB	Basel: Rößlitram in den <i>Langen Erlen</i>
Sa	26.10.	TMB	Innsbruck: Sonderfahrt Stadtnetz und nach Igls
di	03.11.	AGMT	Genève: Circulations publiques depuis Rive
Sa	07.12.	TCB	Basel: Sankt-Klausenfahrt
So	08.12.	TMZ	Zürich: Jahresschlussfahrt

(R) = Date de renvoi en cas de mauvais temps une semaine plus tard

Basel (VOTB): Rößlitramfahrten

In den Park *Langen Erlen*, ca. 12-16 Uhr, nur bei trockenem Wetter (Bus 36 bis *Langen Erlen*)

Daten: 2.6. / 9.6. / 16.6. / 22.9. / ev. 29.9. / 6.10. / 13.10.

Ab Marktplatz 13.30-16 Uhr, nur bei trockener Witterung am 03.07. / 10.07. und 31.07.

Bern (TVB): Fahrten Bahnhof - Restaurant *Dählhölzli* mit Bus 7

Daten: 9.6. / 14.7. / 18.8. / 8.9. bei schönem Wetter

Bahnhof ab alle 30 Min. von 13.15 bis 16.15

Blonay - Chamby (BC): Chemin de fer-musée

Service régulier les samedis et dimanches par trains à vapeur, électriques et par tramways entre Blonay et Chamby. Horaire selon le tableau-horaire n° 105 de l'indicateur des chemins de fer suisses.

Castione - Cama (AAFM): Sonderfahrten des *Trenino* – Courses spéciales du *Trenino*

2.6. / 30.6. / 20.-21.7. / 3.-4.8. / 17.-18.8. / 8.9.

Castione		11.00		14.10	10 15.10	16.10	10 17.25	18.13	13 18.52
S.Vittore o		11.13		14.23	15.23	16.23	17.38	18.26	19.04
S.Vittore		11.17	10 13.27	14.27	15.27	16.27	17.41	12 18.29	19.09
Grono		11.28	13.38	14.38	15.38	16.38	17.48	12 18.39	13 19.18
Cama o		11.40	10 13.50	14.50	10 15.50	16.50	10 17.58		13 19.28

Cama		13.05	10 14.05	15.05	10 16.05	17.25	10 18.10		11 21.35
Grono	10.10	13.14	14.14	15.14	16.14	17.32	18.17		21.42
S.Vittore o	10.20	13.25	14.25	15.25	16.25	17.40	18.28		21.52
S.Vittore	10.25	13.29	14.29	15.29	16.29	17.45	18.31		21.53
Castione o	10.40	13.45	10 14.45	15.45	10 16.45	18.00	10 18.44		11 22.08

10 nur am 21 Juli und 18 Aug bei schönem Wetter

11 nur am 20 Juli und 3 Aug bei schönem Wetter

Andere Daten nur für Gruppen bei Vorausbestellung

12 fährt nicht am 20, 21 Juli, 3, 18 Aug

13 nur am 20, 21 Juli, 3, 18 Aug bei schönem Wetter

10 circule les 21 juil et 18 août par beau temps

11 circule les 20 juil et 3 août par beau temps

Les autres dates seulement pour groupes annoncés

12 ne circule pas les 20, 21 juil, 3, 18 août

13 circule les 20, 21 juil, 3, 18 août par beau temps

Genève (AGMT): Promenade rétro en tramway historique

Dates: 19.05. / 16.06. / 21.07. / 18.08. / 15.09.

Matériel roulant: Ce 4/4 67 (1901/1936)

Carouge Rondeau dép. 13.55 14.55 15.55 16.55 17.55 18.55

Gare Cornavin dép. 14.15 15.15 16.15 17.15 18.15 19.15

Neuchâtel (ANAT): Courses publiques du tram historique

Dates: 05.05. / 02.06. / 01.09. / 06.10.

Place Pury dép. Ce 2/2 73 + C 143: 10.00 11.00 Ce 2/2 73 + C 1: 13.56 15.36

Boudry dép. 10.31 11.31 14.56 16.36

Zürich (TMZ): Museumslinie Bahnhofstrasse - Höngg

Mit zwei Oldtimerzügen zum Trammuseum Wartau

Daten: 01.06. / 06.07. / 03.08. / 07.09. / 05.10.

Bahnhofstrasse ab: 13.30 alle 30 Min. bis 16.30

Trammuseum ab: 14.00 alle 30 Min. bis 17.00

Öffnungszeiten Trammuseum Wartau, Limmatstr. 260 (Tram 13): Jeden Mittwoch von 19.30-22.00 Uhr, ausserdem am ersten Samstag von April bis Oktober von 14.00-17.00.

Innsbruck (TMB): Localbahnmuseum beim alten Stubaitalbahnhof

Von Mai bis Oktober jeden Sa. 9-17 Uhr geöffnet.

10 und 14h: Fahrten mit Be 2/2 19 ex Zürich ab Museum.

Marquette-lez-Lille - Wambrechies (Amitram): Ligne de tramway-musée

Véhicules: Ce 2/2 5 Fribourg, Ce 2/2 74 Neuchâtel, Ce 4/4 175 Bern, Ce 2/2 304 Lille

Dates: Après-midis des dimanches et jours fériés d'avril à octobre

Dépôt-musée: Rue Lavoisier, Marquette-lez-Lille, accès de Lille-Flandres en bus 9, arrêt *Scrive*

Alle Angaben ohne Gewähr — Données sans garantie

Kleininserate – Petites annonces

- **Zu verkaufen:** *Strassenbahn-Magazin* Hefte 0 - 98 gegen Gebot. Angebote an: Günther Klebes, Meisenweg 44, D-91056 Erlangen
- **Zu kaufen gesucht:** Unsere Redaktion kauft Ihre alten Tram- und Busbilder für das EO-Archiv und für zukünftige Berichte. Ihre Offerte bitte an: Endstation Ostring, Gantrischstr. 46, 3006 Bern
- **Recherche:** Notre rédaction aimerait acheter vos anciennes photos de trams et bus pour ses archives et de futures publications. Contactez s.v.p. Endstation Ostring, Gantrischstr. 46, 3006 Bern
- **Zu kaufen gesucht:** Zahle CHF 12.- pro *Strassenbahn Magazin* Nr. 70, 90 - 94. **Suche:** AGMT-Bulletin 1, 3, 4 sowie *Manette* (ANAT) N° 2 gegen Gebot. Jean-Philippe Coppex, 70 av. Eugène-Lance, 1212 Grand-Lancy
- **Suche:** *Modern Tramway* 1-624, 646 und 675, *Bus Oldtimer-Infos* 1-10, *Strassenbahn-International* 1/76, 3/78, 7/78, 8/78 (auch Tausch möglich gegen 2/78, 9/78, 10/78), *Strassenbahn-Kurier* bis 1974, 4/75 bis 1/78, 4/78 und 1983/1984. **Zu verkaufen:** *Strassenbahn-Magazin* Nr. 14, 22, 27, 30, 33-38, 40-42, 44-46, 48-51, 56-59 für CHF 12.- pro Heft. Eric Jordanis, Gantrischstr. 46, CH-3006 Bern.
- **Kaufe:** *Modelleisenbahner* 4/78, 7/80 und 8/80. Thomas Biallas, Postring 4, D-06618 Naumburg

Boutique

Neue Farbfotoserien im Postkartenformat - Nouvelles séries-photos en format carte-postale

- Série N° 5** *Trolleybus de Lausanne* 12 photos CHF 14.40
Bus 2, 617+916, 622, 649, 663, 677, 714+914, 736, 748+944, 752+981, 776+961, MAN 501
- Série N° 6** *Naumburger Straßenbahn / Trams de Naumburg* 13 photos CHF 13.--
Impressionen der berühmten Ringbahn in der ehem. DDR, mit u.a. zwei Anhängern ex Neuenburg
Prises de vue de ce petit réseau circulaire de l'ex-RDA avec deux remorques ex-Neuchâtel
- Série N° 7** *Basler Auto- und Trolleybusse in den 80^{er} Jahren* 12 photos CHF 14.40
Autobus 2, 23, 30, 40, 46, 55, 76; Trolleybus 358, 359, 909, 914, *Bodesuuri* 927 in / à Lausanne

Schon erschienen (vergriffen, Neuauflage geplant, Details siehe EO 16):

Déjà parues (épuisées, retraitage prévu, détails c.f. EO 16):

- Série N° 1:** Sibiu, surtout tram 727 ex-TPG 12 photos CHF 18.--
Série N° 2: Lille (Marquette), trams suisses 10 photos CHF 12.--
Série N° 3: Berner Werbetrams I 9 photos CHF 10.80
Série N° 4: Basler Museumstrams 12 photos CHF 14.40

Vorreservierung möglich durch Ueberweisung auf unser PC.

En virant le montant sur notre CCP, vous pouvez vous faire réserver ces séries.

Frühere Ausgaben von *Endstation Ostring* – Anciens numéros de *Endstation Ostring*

- N° 1 «Eine letzte Reise mit dem blauen Bähkli» CHF 5.--
N° 2, 3, 4 Sonderpreis pro Heft / prix spécial par numéro CHF 3.--
N° 5, 6*, 7*, 9*, 14* Preis pro Heft / prix par numéro CHF 6.--
N° 8, 10, 11, 12, 13, 15 vergriffen, broschiierte Photokopien pro Heft
épuisés, brochures photocopiées par numéro CHF 6.--
N° 16 Kunstdruck / impression sur papier couché CHF 6.--

* bald vergriffen / en voie d'épuisement

Pin des Oldtimer-Bus 14 von Basel / Pin's de l'ancien bus 14 de Bâle CHF 8.--

Auflage dieses sehr schönen Pins: 1'000 Stk, früherer Verkaufspreis war CHF 12.--
Ce très beau pin's a été tiré à 1'000 exemplaires. Il coûtait à l'origine CHF 12.--.

Bitte bestellen Sie die gewünschten Artikel durch Einzahlung auf unser Postcheckkonto 30 - 82751-2, Endstation Ostring, 3006 Bern.

Veillez s.v.p. commander les articles que vous désirez en virant le montant sur le CCP 30 - 82751-2, Endstation Ostring, 3006 Berne.

Schaffhausen (VBSH)

Aus für die Trolleybusse von 1966 (s. EO 16)

Leider scheiterte der geplante Verkauf der zweiachsigen BERNA-Trolleybusse 201 und 204 nach Valparaiso (Chile), da sich der chilenische Verhandlungspartner nicht bei den VBSH meldete. Wagen 205 war schon 1995 abgebrochen worden, die Nr. 201 erlitt 1996 das gleiche Schicksal. Die Verkehrsbetriebe Winterthur übernahmen noch die Ueberreste des Wagens 101.

Verein Historische Trolleybusse Schweiz

Auch der Verkauf des 1990 revidierten Gelenktrolleybusses 105 nach Winterthur kam trotz seines guten Zustandes nicht zustande. Nun drohte dem am besten erhaltenen Trolleybus der Verbundbauweise Typ Schlieren 165/25 der Abbruch. (Die Winterthurer 106...119 befinden sich in einem schlechteren Zustand, die Basler 901-910 verschwinden alle nach Bulgarien.) Um das Aus für diesen eleganten Trolleybus zu verhindern, übernahm Roman Wegmüller für den zu gründenden

Verein Historische Trolleybusse Schweiz (VHTS) nach Wagen 202 (siehe EO 16) auch diesen Trolleybus sowie den Wagen 204 als Ersatzteilspende.

Abtransportdaten der Trolleybusse für den VHTS: 202 am 4. November 1995 und 105 am 26. Januar 1996 in die TVB-Halle in Oberburg, 204 am 27. Januar 1996 nach Hub (Freiluft).

In EO 18 folgt ein Artikel über die Schaffhauser Trolleybusse.

Der VHTS bezweckt Erhaltung und Betrieb historisch wertvoller Trolleybusse, die in der Schweiz im Einsatz standen und nicht bei ihrem Einsatzbetrieb bleiben können. Sie sollen ausgestellt und auf einer Museumsstrecke eingesetzt werden. Durch Ihren Beitritt wird es dem VHTS möglich sein, weitere Trolleybusse vor dem unwiderruflichen Abbruch zu retten. Die Gründungsversammlung findet am Samstag, 29. Juni 1996 um 15.15 Uhr im Käfigturm in Bern statt.

Kontaktadresse

R. Wegmüller, Winkelriedstr. 21, 3014 Bern.



Mit eigener Kraft fährt der Trolleybus 105 am 26. Januar 1996 auf den rettenden Tieflader.

Photo: Roman Wegmüller

Buchbesprechung

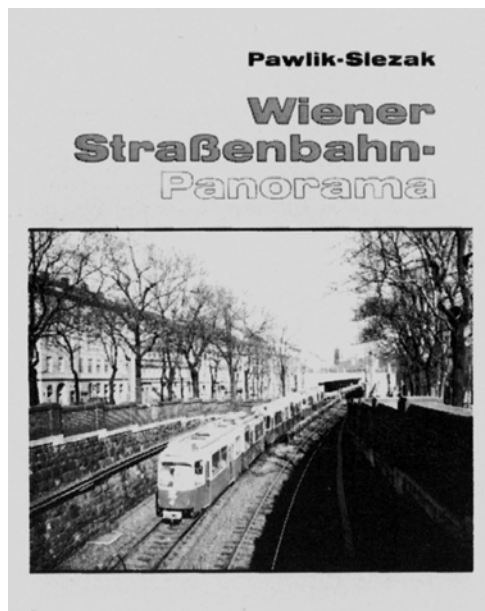
Hans Peter Pawlik, Josef Otto Slezak:

Wiener Straßenbahn-Panorama – Bilder aus der Zeit von 1865 bis 1982

Cellophanierter Pappband, 17x24 cm, 160 Kunstdruckseiten, 312 sw-Photos, Preis: ATS 360,-, CHF 47,30, DEM 51,40; Verlag Slezak, Wien 1995, ISBN 3-85416-105-0; Auslieferung Schweiz durch MINIREX, Maihofstr. 63, 6002 Luzern

Den Hauptteil des Buches stellt der 144 Seiten umfassende Bildteil mit 312 herrlichen Fotografien von 1865 bis 1982 dar, darunter Raritäten aus dem Anfang unseres Jahrhunderts, aus der Zeit des 1. Weltkriegs, aus der 1. Republik (mit Luftschiff *Graf Zeppelin*) und aus der düsteren Zeit des 2. Weltkriegs. Man erlebt auch die aus dem Film *Der Dritte Mann* bestens bekannte Nachkriegsszenerie und den Schritt in die moderne Zeit. Da die meisten Bilder das Tram zusammen mit Gebäuden zeigen, bieten sie auch dem Viennensia-Sammler viel. Wir erleben das Tram als harmonischen Teil von städtischer Architektur und urbanem Leben. Ein riesige Wagensvielfalt vom Rössliträm bis zum elektrischen Doppeldecker vor meist wunderschöner Kulisse - was begehrt der Tramfan noch mehr? Ein Buch für die Geniesser!

Wer sich dann noch genauer mit Wien's Strassenbahngeschichte befassen will, findet beim Otto Slezak-Verlag zum Beispiel ein sehr gutes Buch über das Rollmaterial.



Commentaire français

Même le lecteur sans grandes connaissances de l'allemand pourra jouir de ce splendide ouvrage traitant des trams de Vienne. Les 312 magnifiques photos datant de 1865 à 1982 que contient ce livre parlent d'elles-mêmes. Un choix multiple de types de trams différents est présenté devant de belles bâtisses typiques de la capitale autrichienne. Un livre pour les «gourmets»!

Zürich (VBZ)

Schicksal der Kurbelzüge (vgl. EO 15)

Im Herbst 1995 wurden der Be 4/4 1400 und der B 725 abgebrochen. Im Februar 1996 folgten die Be 4/4 1360 (eigentlich als Museumswagen vorgesehen!), 1368 sowie die B 751, 760 und 764. Der Be 4/4 1379 verliess am 29. Februar 1996 mit dem Anhänger B 737 die Limmatstadt Richtung Paris. Der Einsatz der verbliebenen Kurbelzüge 1408 + 756, 1409 + 761 und 1410 + 757 beschränkt sich nun auf frühmorgentliche Werktagsfahrten auf den Linien 5 und 6. Die zur Zeit remisierte Komposition 1392 + 732 soll Museumszug werden.

Ebenfalls remisiert sind die Be 4/4 1381, 1397 und der B 719.

Trolleybusse FBW 91 GTL Jumbo

Wie in EO 16 erwähnt, sind die Busse 75, 80, 82-86 und 97 noch auf den Linien 31, 33 und 74 im Einsatz. Weiter vorhanden sind als eiserne Reserve die Nr. 77 und 91 sowie der Museumswagen 70. Ausserdem existiert noch der Bus 81 in Bern (Ersatzteilstender) und der Ende 1991 nach Valparaiso verkaufte Trolleybus 73. Alle anderen wurden von August bis Oktober 1995 abgebrochen.



Helmut Eichhorn fotografierte am Genfer Nutzfahrzeugsalon den brandneuen Zürcher Mercedes-Duobus O 405 GNTD Nummer 51.



Be 4/4 1530 im Depothof Irchel anlässlich der TMZ Extrafahrt vom 24.3.1996.

Photo: P. Rudin

Winterthur (WV)

Auch die PTT schlossen sich dem Trend an und gaben fünf Postautos als Werbeträger frei. Als erstes Fahrzeug wirbt seit Anfang November 1995 ein Mercedes O 405 des Postautohalters Moser aus Flaach für das Winterthurer Einkaufszentrum Rosenberg. Über und über mit Rosenranken bemalt, verkehrt es auf den Linien 670 (Winterthur - Neftenbach - Flaach) und 675/676 (Winterthur - Hettlingen - Flaach - Rafz).

Obwohl durch Umbauarbeiten am Bahnhofgebäude auf dem Bahnhofplatz noch immer ungünstige Platzverhältnisse herrschen, ist das umstrittene neue Verkehrsregime am 28. Oktober 1995 in Kraft getreten. Alle Bus- und Postautohaltstellen sind nun zentral auf dem Bahnhofplatz angeordnet. Die Haltestelle der Linie 13 (HB - Dättbau) ist vom Archplatz vor das Bahnhofgebäude verlegt worden, was für

diese Busse das zweimalige Überqueren der Zürcherstrasse und eine Schleife um das Bankverein-Gebäude erfordert. In zwei Jahren wird entschieden, ob dieses Konzept definitiv eingeführt wird oder nicht. Von bürgerlichen Politikern wird die Verdrängung des privaten Autoverkehrs vom Bahnhofplatz für unsinnig erachtet, während der Stadtrat diese Lösung auch längerfristig für richtig hält.

Auch nach der Eröffnung der neuen Storchbrücke werden auf der Linie 4 (HB - Breite - HB) Dieselbusse verkehren, da vom Zürcher Verkehrsverbund kein Kredit zur Beschaffung von neuen Zweiachs-Trolleybussen bewilligt worden ist. Die zur Zeit im Depot Grüzefeld abgestellten Trolleybusse 50-52 und 56 sollen nach Möglichkeit mit Ausnahme eines Exemplars verkauft werden.



Bereits Vergangenheit sind die Trolleybusse auf der Linie 4: Am 5. Mai 1995 fotografierte Andreas Widmer die Kreuzung der Trolleybusse 51 und 56 in der Unteren Brggerstrasse, kurz vor der Storchbrücke.

Der Prototyp-Gelenktrolleybus 121 (Saurer/Hess/Strömberg 1978) ist seit einiger Zeit wegen technischer Probleme ausser Betrieb. Da die Kosten für eine Instandstellung sehr hoch wären, wird nun darauf verzichtet. Bei diesem Fahrzeug handelt es sich um den ersten Trolleybus mit Umrichter-Traktionselektrik und Drehstromantrieb. Er wird vorläufig

nicht abgebrochen und steht bis auf weiteres als Ausstellungsobjekt zur Verfügung.

Von den Gelenkautobussen der Serie 301-308 (1971/72) ist der Wagen 302 als Ersatzteilerspender gebraucht und anschliessend verschrottet worden. Wagen 304 wurde nach Ex-Jugoslawien verkauft. Auch der Wagen 306 soll eventuell verkauft werden.

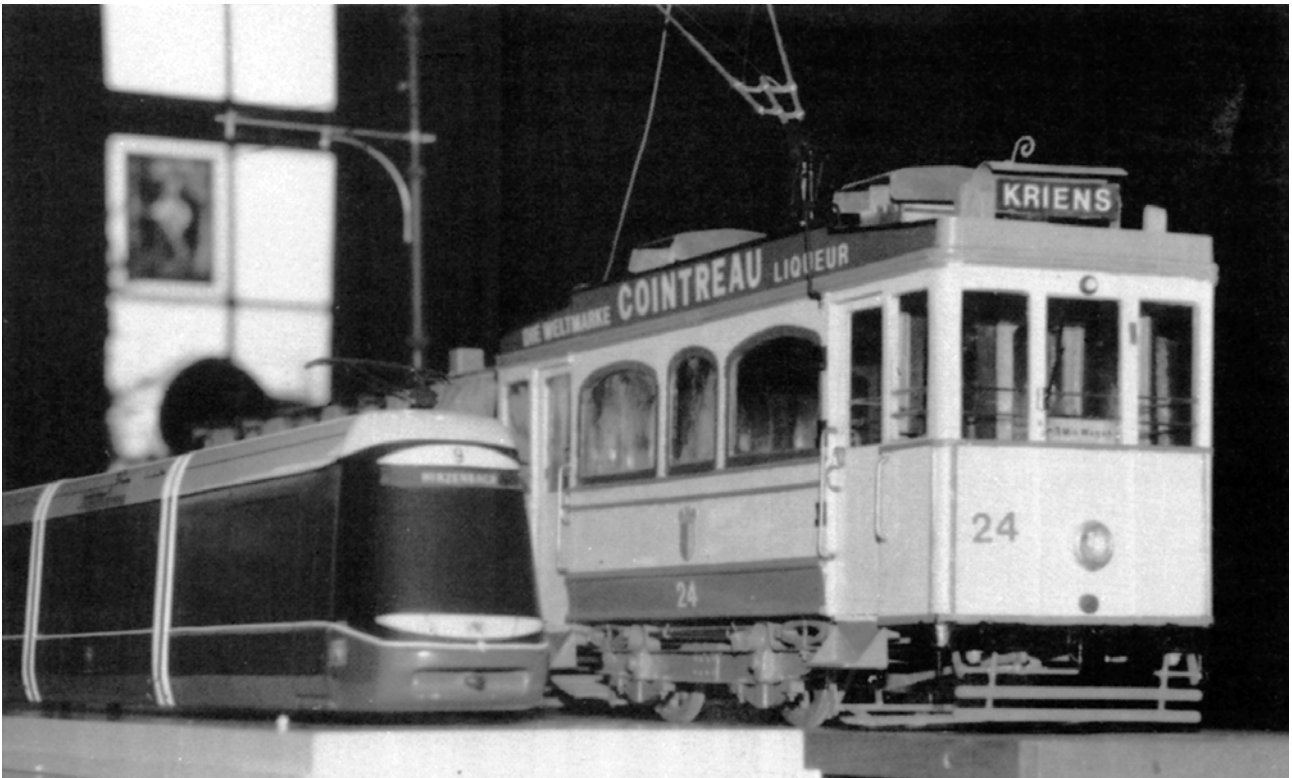
Luzern (VBL)

Bald wieder ein Tram in Luzerns Strassen ?

Eine Initiative des Grünen Bündnisses hatte 1994 den Anstoss zur Diskussion gegeben, ob dereinst in Luzern und Umgebung eine moderne Trambahn verkehren soll. Eine vom zuständigen Stadtrat Paul Baumann einberufene «Groupe de réflexion» hat Vorschläge zur Realisierbarkeit ausgearbeitet, die zwar nicht den Charakter eines konkreten Projekts haben,

immerhin aber gute Denkanstösse und Argumente liefern.

Konkret geht es um ein in Etappen zu erstellendes Netz. Die Linien könnten vom Stadtzentrum etwa ins Obernau (Gemeinde Kriens), ins Rontal (Ebikon - Gisikon) oder nach Norden (Emmenbrücke - Rothenburg) führen. Die Verknüpfung mit dem bestehenden SBB-Netz wird angestrebt, was gegebenenfalls die Wahl der Normalspur notwendig machen würde.



Das alte, 1961 aufgegebene Luzerner Tram posiert neben einen neuen Cobra-Tram von Schindler.

Foto: Mario Gavazzi

Telebus - neue Form von Mobilität

Da der Ortsbus Kriens seit 1994 nur bis 22 Uhr fährt, betreibt ein vom SP-Einwohnerrat Franz Baumann gegründeter Verein *Telebus Kriens* ein kursmässiges Taxi zu leicht erhöhtem Tarif bis um 1 Uhr im Anschluss an die Trolleybusse der Linie 1.

In weit grösserem Umfang betreibt die in Stans ansässige Firma *Balance Services AG* ein Netz. Kleinbusse verbinden das Zürcher Stadtzentrum in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag (Abfahrt kurz vor 2 Uhr) mit Luzern, Sempach, Ob- und Nidwalden. Diese Fahrten dauern rund eine Stunde. Die Stadt Luzern prüft weitere Einsätze solcher Verkehrsmittel nach der letzten VBL-Kursfahrt.

Anhänger bei den VBL ?

Als kurzfristig realisierbare Massnahme zur Vergrösserung der Kapazität der überlasteten Linie 1 prüfen die VBL den Einsatz von Anhängerzügen. Deshalb verkehrte der dafür umgebaute Trolleybus 270 mit einem neuen Anhänger der Zugerland Verkehrsbetriebe probeweise auf Teilen des Luzerner Netzes. Konkrete Ergebnisse fehlen noch, der Grundtenor war jedoch eher positiv. Anschaffungszeit und -kosten wären geringer als beim Kauf von Gelenktrolleybussen. Erste kursmässige Einsätze wären schon vor Ende 1996 möglich.



Mario Gavazzi fotografierte den Anhängerzug vor dem Depot.

Fahrleitungen

- /// Fahrleitungen für Trolleybus, Tram und Bahn
- /// Projektierung, Materiallieferung, Montage, Ingenieurmandate

Kummler+Matter
Fahrleitungstechnik

Kummler + Matter AG
Hohlstr. 176, Postfach, CH-8026 Zürich
Tel. 01/247 47 47, Fax 01/291 02 62

Naumburg

Ueber diesen Betrieb in Sachsen-Anhalt haben wir bereits in EO 7, 8, 10 und 14 berichtet. Die Naumburger Strassenbahn GmbH arbeitet immer noch hart daran, den fahrplanmässigen Ringbetrieb wieder aufnehmen zu können. Da private Sonderfahrten mit grossem administrativem Aufwand verbunden sind, möchte die GmbH keine solchen durchführen und verweist auf die zahlreichen öffentlichen Veranstaltungen. Die Nahverkehrsfreunde Naumburg-Jena sind nun auch in Jena tätig. Sie haben auch ihren Triebwagen 27 dorthin transferiert. Vom 1. bis 6. April 1996 unterstützten die Jungs durch Schaffnerdienst tatkräftig die Jenaer Verkehrsbetriebe bei der Durchführung der öffentlichen Fahrten mit Gotha-Wagen auf der Neubaustrecke im Jena-Lobeda (im Gegensatz zum etwa gleich grossen Bern werden in Jena Strassenbahn-

projekte realisiert!). Ueber die Veranstaltungen beider Organisationen orientiert Sie unsere Agenda in der Heftmitte.

Ex Neuenburger Fahrzeuge

Jetzt sind in der Schweiz sogar scheinbar gesicherte (Museums?)-Fahrzeuge vom Abbruch bedroht: Tatsächlich wollte sich das Verkehrshaus Luzern (VHS) vom Neuenburger Standardmotorwagen Be 4/4 582 trennen! Ueberraschend übernahm ihn die Naumburger Strassenbahn GmbH. Somit befinden sich nun zusammen mit den beiden schon in EO 14 vorgestellten Anhängewagen drei ehemalige Neuenburger Trams in Naumburg! Da ein Fahrzeugabbruch dem Ruf des VHS geschadet hätte, übernahmen die Schweizer die gesamten Transportkosten von rund 10'000 Franken...



Ankunft des Be 4/4 582 am 26. Februar 1996 beim Depot in Naumburg.
Arrivée de la Be 4/4 582 au dépôt de Naumburg, le 26 février 1996

Photo: Thomas Biallas

Associazione Amici della Ferrovia Mesolcinese

Am 22. März 1996 traf der Materialwagen X² 9086 der Rätischen Bahn (RhB) in Castione ein. Es handelt sich dabei um den 1909 erbauten BC² 117 der ehemaligen Bernina-Bahn

(später RhB B² 2087). Er wird zur Zeit in einen Personenwagen rückgebaut. Voraussichtlich wird er noch im Sommer 1996 in den AAFM-Zügen Castione - Cama verkehren (vgl. Agenda).

Biel / Bienne (TPB / VB)

Le 3 décembre 1995, le peuple biennois a accepté par voie de votation le crédit d'acquisition de dix trolleybus articulés auprès de NAW et Hess en remplacement des trolleybus 1 à 10 datant de 1966. Ces nouvelles acquisitions reviennent à un prix unitaire de 1,072 mio frs. et seront livrées dès août 1997. Les TPB prévoient ensuite ne garder, soit plus que trois véhicules de la série 11 à 17 (FBW / R&J / BBC, 1980), soit renoncer totalement aux sept véhicules de cette série. Ceci sera possible en raison d'une réduction des véhicules de réserve.

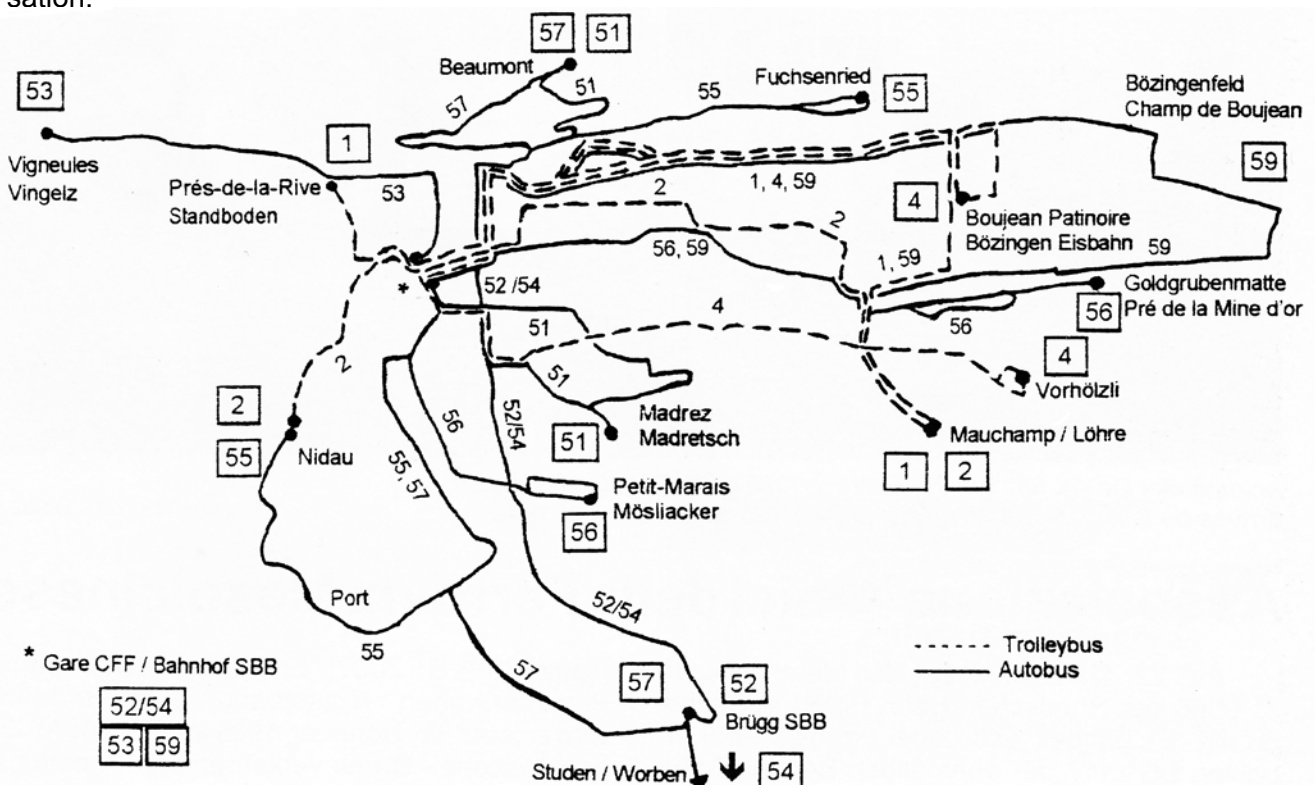
Le 13 janvier 1996, le trolleybus n° 61 a pris feu alors qu'il se trouvait à la place d'Orpond. Grâce à une intervention rapide de pompiers en exercice passant par hasard à cet endroit, le sinistre a pu rapidement être maîtrisé. Le véhicule, dont les frais de réparation se montent à 250'000 frs, sera démolé et remplacé, dès juillet 1996, par le SWISSTROLLEY de démonstration qui avait roulé, il y a quelques années, dans les principales villes de Suisse.

Afin de transformer de la rue de Nidau en zone piétonne, l'intense trafic de bus qui transite par cette artère doit être dévié. Le réseau des TPB sera remodelé en plusieurs étapes sur la base de lignes diamétrales. Voici un schéma du réseau des TPB comme il devrait se présenter dans sa dernière phase de réalisation:

An der Volksabstimmung vom 3. Dezember 1995 stimmten die Bieler Stimmbürger einem Kredit zur Beschaffung von zehn Gelenktrolleybussen zu. Hersteller der 1,072 Mio Franken teuren Fahrzeuge sind NAW und Hess. Die Ablieferung der Wagen erfolgt ab August 1997. Sie werden die Zweiachstrolleybusse 1-10 von 1966 ersetzen. Durch eine Reduzierung der Reservefahrzeuge werden die VB ebenfalls vier oder sogar alle Zweiachstrolleybusse der 1980 erbauten Serie 11 - 17 (FBW / R&J / BBC) ausrangieren.

Am 13. Januar 1996 geriet der Gelenktrolleybus Nummer 61 am Orpund-Platz in Brand. Zufällig vorbeifahrende Feuerwehrleute hatten das Feuer rasch unter Kontrolle. Da die Reparationskosten rund 250'000 Franken betragen würden, wird das Fahrzeug nun abgebrochen. Ersatz bietet ab Juli 1996 der Demonstrations-SWISSTROLLEY, der ab 1991 in verschiedenen Schweizer Städten Testfahrten absolviert hatte.

Die Nidaugasse wird als reine Fussgängerzone umgebaut. Somit muss der dort recht dichte Busverkehr umgeleitet werden. In mehreren Etappen wird nun das Busnetz mittels Durchmesserlinien reorganisiert. Der nachfolgende Plan zeigt das Busnetz der VB nach der Realisierung dieses Konzeptes:



Fribourg / Freiburg (TF)

Nouvel horaire

Le 2 juin 1996, les TF ont introduit un horaire qui a entraîné quelques modifications importantes. Les lignes 1 et 2 sont à nouveau exploitées toutes les 10 minutes le dimanche. Il y a deux ans, les TF avaient introduit, dans le but de rationaliser l'exploitation, une cadence dominicale de 20 minutes sur ces deux lignes. Cette mesure avait entraîné de nombreuses protestations. Cet actuel revirement dans l'exploitation a pu être financé par l'introduction d'un horaire réduit durant les mois de juillet et d'août, principalement sur les lignes 1 et 2 qui circuleront chaque jour toutes les 10 minutes.

Une amélioration a été introduite le soir sur l'antenne de Villars-Sud de la ligne 5 où les bus circulent désormais jusqu'à minuit. Les bus des TF ne circulent plus, le soir, à une cadence régulière de 20 minutes afin d'assurer de meilleures correspondances avec les derniers trains arrivant à la gare de Fribourg. Sur certaines lignes circule encore une course supplémentaire qui accueille les passagers du dernier train.

Travaux

La commune de Fribourg a présenté son projet définitif d'aménagement de la rue de St-Pierre où circulent désormais les bus au lieu de la rue de Romont. Deux couloirs réservés aux bus ainsi que des Abribus verront le jour entre les arrêts actuels de St-Pierre et de Pyton / route des Alpes. Pour mener à bien ces travaux, la rue de St-Pierre sera fermée à la circulation successivement dans un sens puis dans l'autre. Les véhicules des TF emprunteront donc durant la période des vacances scolaires estivales la rue de l'Abbé-Bovet et circuleront tous en traction thermique.

Traction électrique

Des retards dans l'avancement des travaux de construction de la nouvelle gare routière des GFM ont empêché l'électrification des deux passages sous les voies de la gare. La ligne 3 continue donc d'être exploitée par autobus. Ces lacunes dans le réseau électrique seront comblées durant l'été 1996 et les trois lignes de trolleybus 1, 2 et 3 devraient circuler à l'électricité dès l'automne 1996.

Neuer Fahrplan

Am 2. Juni führen die TF den jährlichen Fahrplanwechsel durch, wobei es dieses Jahr einige wichtige Veränderungen geben wird: Am Sonntag wird auf den Linien 1 und 2 wieder der 10-Min.-Takt eingeführt. Sparmassnahmen hatten die TF vor zwei Jahren gezwungen, auf diesen Linien sonntags im 20-Min.-Takt zu fahren, was zu zahlreichen Beschwerden geführt hatte. Diese Taktausweitung wird durch die Einführung eines Sommerfahrplans finanziert. Dieser im Juli und August gültige Fahrplan betrifft primär die Linien 1 und 2, welche täglich nur im 10-Min.-Takt verkehren werden.

Eine weitere Verbesserung ist der neue Spätdienst auf dem Ast Villars-Sud der Linie 5, wo die Busse nun bis Mitternacht verkehren. Neuerdings verlässt die TF im Spätdienst den strikten 20-Min.-Takt, um die Verbindungen unter den einzelnen Linien, vor allem aber von den ankommenden Zügen zu gewährleisten. Ausserdem erhalten einige Linien einen Spätkurs mehr, um auch die Reisenden des letzten Zuges bis nach Hause zu befördern.

Baustellen

Die Gemeinde Freiburg hat nun die definitive Gestaltung der St. Petersgasse beschlossen, welche an Stelle der Romontgasse von den TF befahren wird. Neben zwei Busspuren wird auch die endgültige Haltestelle Richtung Bahnhof mit Wartehäuschen erstellt, welche sich zwischen den jetzigen Haltestellen St. Pierre und Python / rte. des alpes befinden wird und diese auch ersetzt. Um die nötigen Bauarbeiten durchführen zu können, muss diesen Sommer jeweils eine Strassenhälfte für sämtlichen Verkehr gesperrt werden. Die Busse der TF verkehren daher während den Schulferien vom Pythonplatz zum Bahnhof über die Abbé-Bovet-Gasse.

Elektrischer Betrieb

Verzögerungen beim Bau des Busbahnhofs der GFM haben bisher die Errichtung der Fahrleitungen in den beiden Bahnunterführungen verunmöglicht. Die Linie 3 verkehrt daher zur Zeit noch im Dieselmotortrieb. Während der Bauarbeiten im Stadtzentrum sollen in diesem Sommer aber auch diese «Löcher» noch gestopft werden, worauf die Linien 1, 2 und 3 ab nächstem Herbst auf ihren Stammstrecken wieder elektrisch verkehren werden.

Les véhicules

L'autobus 79 (Volvo / VanHool, 1982) a été démolie au début de mars 1996 en raison d'une défectuosité au moteur. Comme l'acquisition d'un véhicule neuf de remplacement ne peut pas être entreprise, l'autobus 43 des GFM en livrée verte circule occasionnellement sur les lignes 4 et 7. Ce bus est du même type que les véhicules TF de la série 76 à 78 (MAN / VanHool).

Le bus bimode 105 est le premier véhicule articulé à être revêtu d'une publicité intégrale. Il arbore, en grands caractères, le nom des deux quotidiens fribourgeois qui, en outre, sont disponibles à l'intérieur. L'autobus 58 a circulé avec une livrée intégralement blanche à la suite de l'achèvement de son contrat publicitaire. Depuis début avril, il arbore les couleurs de la communauté de transport *Arc-en-ciel*.

Le trolleybus 40 est le premier de sa série (33 à 40) à avoir parcouru un million de kilomètres, le 10 avril 1996.

Fahrzeuge

Anfang März wurde der Autobus Nr. 79 (Volvo / VanHool, 1982) wegen eines Motorschadens abgebrochen. Da kurzfristig keine Ersatzbeschaffung getätigt werden kann, kommt der Autobus Nr. 43 der GFM in seinem grünen Farbleid gelegentlich auf den Linien 4 und 7 zum Einsatz. Dieser Bus entspricht der Serie Nr. 76-78 (MAN/VanHool) der TF.

Der Bimode Nr. 105 verfügt als erster Gelenkbus über eine Vollwerbung. In grossen Lettern wirbt er für die beiden Tageszeitungen Freiburgs, welche im Inneren bezogen werden können. Nach Ablauf des Werbevertrages verkehrte der Autobus Nr. 58 ganz in weiss, womit er grosses Aufsehen erregte. Seit Anfang April wirbt er für den Verkehrsverbund *Arc-en-ciel*.

Als erster Trolleybus der Serie 33 - 40 erreichte die Nummer 40 am 10. April 1996 den millionsten Kilometer.



Roland Gäumann photographierte am 27. April 1996 den Gelenktrolleybus 105, als dieser den Kreislauf auf der Grand'Place befuhr

Voici le trolleybus articulé 105 avec sa nouvelle publicité qui traverse le giratoire de la Grand'Place comme il s'est présenté à notre photographe Roland Gäumann le 27 avril 1996.

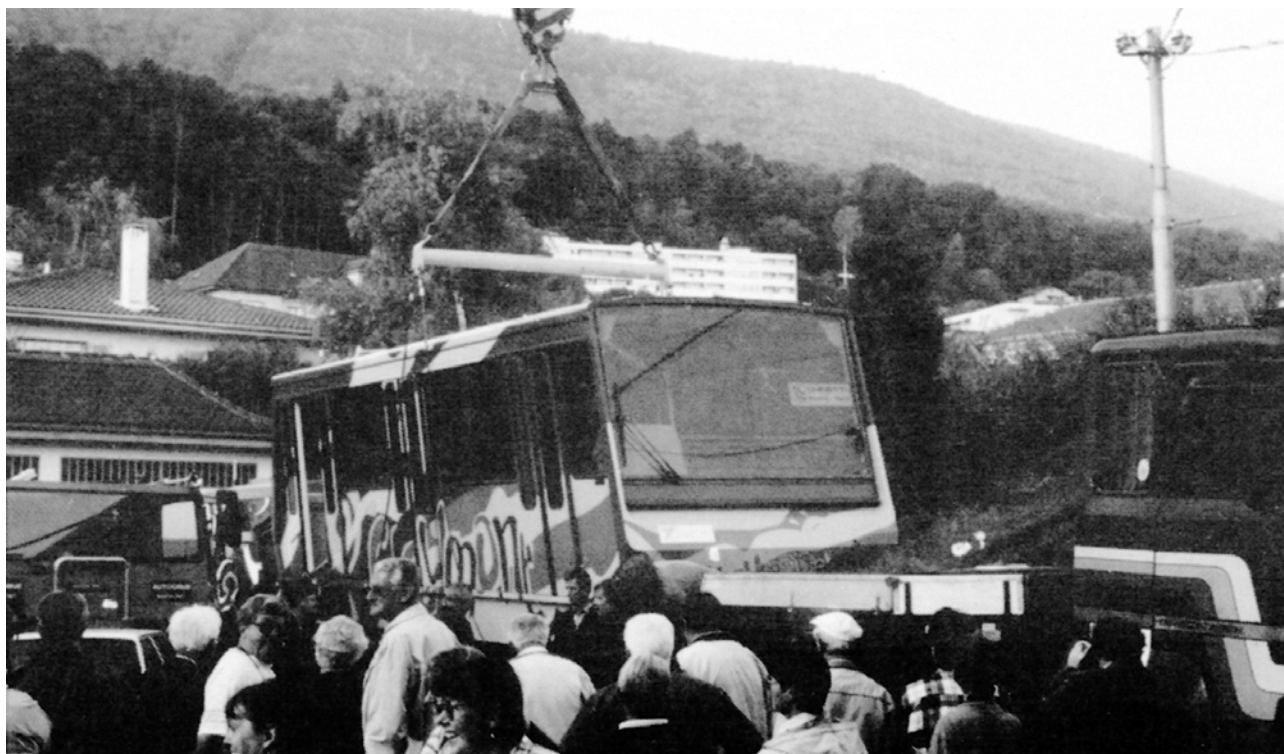
Neuchâtel (TN)

Funiculaire La Coudre - Chaumont

Les nouvelles voitures du funiculaire ont été inaugurées en grande pompe le week-end des 4 et 5 novembre 1995. A cette occasion, l'accès aux nouvelles voitures panoramiques était gratuit; la population neuchâteloise les a littéralement prises d'assaut, à tel point qu'à certains moments, il fallait patienter plus d'une heure pour accéder aux voitures. Des autobus ont dû être appelés en renfort, pour les personnes qui voulaient bien monter à Chaumont par la route. Même le week-end suivant, on venait encore en masse pour essayer le nouveau funiculaire et pourtant, la montée n'était plus gratuite. De construction italienne, les nouvel-

les voitures ont repris la numérotation des anciennes, c'est-à-dire 451 et 452. Elles arborent chacune une livrée «artistique», principalement de couleur bleue pour la première et rouge pour la seconde. Elles seront baptisées à la fin du printemps 1996; chacune portera alors le nom que le public lui aura choisi par l'intermédiaire d'un concours.

Quant aux anciens funiculaires, la voiture 451 a été purement et simplement démolie à la Coudre dans le courant de février 1996 alors que sa soeur jumelle numérotée 452, en meilleur état, a été préservée par le Musée du Poids Lourd à Abbeville dans le département de la Somme en France.



Foule à La Coudre à l'occasion de l'arrivée de la voiture 451 du funiculaire de Chaumont, le 6 octobre 1995.

Photo: Archives Contact

Nouveau parcours à partir du 2 juin 1996

A l'occasion de la mise en application du nouvel horaire, la ligne aérienne pour trolleybus de la route du Brel entre Hauterive et St-Blaise sera utilisée pour des courses régulières, en journée du lundi au vendredi. Jusqu'ici, ce tronçon, électrifié en 1994 et d'une longueur de quelques centaines de mètres, n'était exploité que pour des courses de service de la ligne 7 se rendant au dépôt de Marin. Ainsi, depuis le 2 juin 1996, certaines courses de la ligne 7

Place Pury - Hauterive sont prolongées jusqu'à Marin, à raison d'un trolleybus toutes les 20 minutes. De cette manière, les usagers de Saint-Blaise et de Marin peuvent bénéficier d'un accès direct au quartier de La Coudre et à la gare CFF de Neuchâtel.

A Naumburg, petite ville située en Saxe-Anhalt, se trouvent désormais trois véhicules de Neuchâtel: En effet, le musée suisse des transports s'est débarrassé de manière élégante de sa motrice TN Be 4/4 582 en payant son

transport vers Naumburg. Un amateur de tram de Darmstadt, Monsieur Friedrich, avait ammené, en 1994 déjà, ses remorques 133 et 145, qu'il avait sauvées de la démolition lors de leur mise hors service à Neuchâtel. Vous trouverez

des informations (en allemand) concernant ces remorques dans EO 14 ainsi qu'une photo dans ce numéro à la page 27 consacrée à Naumburg.

La Chaux-de-Fonds (TC / TRN)

Les TC reçoivent depuis mai 1996 cinq trolleybus articulés du type SWISSTROLLEY 2 (NAW, Hess, Siemens). Ces véhicules sont dotés du design 2000 de Hess avec une grande baie frontale et des fenêtres latérales collées.

Avec la mise en service des lignes 60 et 61 vers le Locle en collaboration avec les PTT et l'exploitation depuis le 3 avril 1996 du tronçon Gare - Hôpital de la ligne 4 par autobus, les TC ont été confrontés à un manque d'autobus à deux essieux. Ils ont eu la possibilité d'acquérir à fin mars 1996 trois autobus FBW 91 U / LHR datant de 1980 auprès des TPG. Ces nouveaux véhicules ont reçu les nouvelles marques TC/TRN en vert et gris, comme sur le trolleybus 111, appliquées sur la livrée TPG 88 (blanc perle/ orange). Ils sont numérotés TC 157 à 159 (ex-TPG 542, 531 et 550). (AK)

Comme annoncé dans ces colonnes, les modifications du réseau TC entrent en vigueur le 2 juin 1996. La ligne 4 (Hôpital) étant à nouveau détournée suite à des travaux routiers et étant donné que sa prolongation côté Breguet n'est pas électrifiée, elle sera desservie par autobus pour une année. Ceci permettra au nouveau concept d'être exploité pendant les premiers mois sans les cinq nouveaux trolleybus articulés.

De nouveaux midibus ont également été commandés il y a plusieurs mois et seront livrés pour le nouvel horaire; ils seront en priorité destinés aux lignes 10 et 11.

A noter que les TC ont décidé de remplacer le sigle arborant les véhicules par celui des TRN afin de mieux marquer le lien entre ces quatre compagnies (CMN, RVT, TC, VR). Quelques véhicules ont déjà été modifiés. (LS)



Autobus 158 des TC anciennement 531 des TPG à l'intérieur du dépôt du Bois-Jean-Droz à la Chaux-de-Fonds le 6 avril 1996. Photo: André Knoerr

Lausanne (TL)



Prise de vue de la cour de l'ancien dépôt de trolleybus de Prélaz encore remplie de véhicules électriques. Mai 1995. Photo: Archives Contact

Exploitation

Le 22 décembre 1995 les trolleybus ont été réintroduits sur la ligne 15 qui était exploitée par autobus depuis le 17 mai 1995 suite aux travaux de réfection de la place Chauderon. Le terminus de la ligne au Crédit-Foncier a été déplacé à l'arrêt de la place Chauderon (lignes 4, 7, 9). Suite à la fusion du Crédit Foncier Vaudois avec la Banque Cantonale Vaudoise, l'arrêt Crédit-Foncier a été rebaptisé Chauderon-Ale.

A la fin mai 1996, la ligne 4 sera probablement à nouveau exploitée par trolleybus, le giratoire des Figuiers vers Montoie devant être terminé pour cette période. Cette ligne était exploitée par autobus depuis 24 juillet 1995 à la suite des travaux de réfection de la place Chauderon. Les autobus s'en iront alors sur la ligne 3 en raison du réaménagement de la place de la Gare.

Les fils de contact de la ligne 60 seront réinstallés entre Cugy et Moulin pour le changement d'horaire du mois de juin 1996 dans l'optique d'une exploitation intégrale par trolleybus. Le terminus de Cugy sera déplacé dans un

nouveau giratoire, un immeuble devant être construit sur le site actuel de la boucle. Depuis le début octobre 1995, certaines courses pour Cugy étaient déjà assurées par trolleybus solo.

Véhicules

Le prototype d'un trolleybus articulé à plancher bas devrait être commandé au printemps 1996 et sa livraison est prévue pour fin 1997 ou début 1998. Le type de moteur n'est pas encore défini, mais les TL penchent pour un moteur dans la roue. A noter que trois trolleybus Neoplan des BVB sont déjà venus à Lausanne. Il s'agit des véhicules 923, 927 et 926, ce dernier étant venu dans le cadre de la journée de l'UTP le 15 novembre 1995.

Du 28 novembre au 8 décembre 1995, l'autobus VanHool à plancher bas propulsé par un moteur à gaz des transports publics flamands «de Lijn» n° 3240 a été mis à rude épreuve sur le réseau accidenté lausannois. Du 11 au 20 décembre 1995 les TL ont également essayé un véhicule du constructeur allemand Mercedes. Il s'agit de l'autobus 809 des BVB (Bâle).

L'autobus Saurer n° 22 est revenu de Paris à l'occasion du centenaire des TL et il devrait rester à Lausanne durant un an.

En décembre 1995, le trolleybus 657 a été démoli tandis que le 658 a connu le même sort à la mi-février de cette année.

La remorque 902 a été équipée d'un gong suivi d'un texte enregistré, demandant la libération des marches de sécurités afin de permettre la fermeture automatique des portières.

Le vieil autobus 255, mis hors service il y a longtemps déjà, avait trouvé une seconde vie dans le quartier de La Forêt à Bellevaux. En piteux état, il a été ferrailé par l'entreprise *Goutte* à fin mars 1996.

Le camion-tourelle à cabine en forme de trolleybus acquis en 1991 auprès de l'entreprise GSM de Boudry est enfin de retour à Lausanne. Suite à de nombreux ennuis techniques et à la faillite de cette entreprise, les TL se sont tournés vers la maison *Sterki* pour procéder à une transformation intégrale de ce camion qui a été définitivement livré aux TL le 17 avril 1996. Il porte le numéro 1701.

Centenaire

Du 30 août au 28 septembre 1996, une exposition publique aura lieu au Forum de l'Hôtel de Ville sis à la place de la Palud. De plus, les TL participeront à diverses manifestations de quartier pour remercier les communes d'avoir investi dans les transports en commun. Ainsi une fête aura lieu le samedi 22 juin 1996 entre 9 et 14 heures à la Place Chauderon nouvellement réaménagée.

Publicité

Le trolleybus 791 va prochainement changer de robe publicitaire. La couleur de base (noir) va rester tandis que la bande verte représentant la couleur du café *Capriccio* va être troquée contre une autre couleur de café: *Roma* (noir), *Decaffeinato* (rouge), *Arpeggio* (violet), *Livanto* (brun doré), *Volluto* (or) et *Cosi* (brun foncé). Il est prévu de changer régulièrement de sorte de café. Le décor actuel représente l'emballage de dix capsules dont la couleur de base est noir avec des bandes angulaires de couleur représentant la sorte de café.

Tableau récapitulatif des véhicules des TL revêtant une livrée publicitaire

N°	Publicités	Couleurs	Remarques
128	Nestlé (Nesquick / Kit-Kat)	Blanc/orange (TL)	Bandes jaunes et rouges sous fenêtres
131	World Trade Center	blanc	
664	Théâtre de Vidy	blanc	Opération publicitaire financée par UBS
786	COREL	bleu/rouge	Livrée destinée à la lutte anti-drogue
787	24 heures (quotidien)	rouge métal./blanc	
788	COOP Natura-Plan	blanc	
789	Banque de Dépôt et de Gestion	bleu	
790	Dessin d'adolescent	blanc	Dessin d'une grappe de raisin *
791	Nespresso	noir	
792	Beaulieu	rouge	

* Trolleybus 790:

- Décoré par une adolescente dans le cadre d'un concours interne faisant suite à celui organisé par l'Union des Transports Publics (UTP).
- Les autocollants *MIGROS* ont été retirés tandis que ceux de *24 Heures* subsistent.

Abribus

La Société Générale d'Affichage (SGA) procède actuellement au renouvellement des Abribus situés sur le territoire de la ville de Lausanne. Au cours de ces deux prochaines années, environ deux cents abris seront remplacés. Les nouveaux se caractérisent par des parois en verre, un toit en forme d'aile

d'avion de couleur grise. Ces abribus baptisés «LAUREL» (Ligne d'AbrUrbain du REseau Lausannois) ont été conçus par le Service d'urbanisme de la Ville de Lausanne.

Erratum

Le 5^{me} autobus des TPG qui est venu à Lausanne en 1995 est le n° 118 et non le 110.



Alignement de sept véhicules représentatifs du parc motorisé actuel des TL devant le dépôt de la Borde au printemps 1996: De gauche à droite, autobus Volvo 324, Trolleybus Batteuse 674, Autobus VanHool 382, Trolleybus NAW 780, Autobus MAN 364, Trolleybus Batteuse 665 et autobus FBW 406.

Photo: Archives Contact

Genève

Transports publics genevois (TPG)

La crise économique qui sévit actuellement se répercute également sur les TPG. Il en résulte que de nombreux projets doivent être soit repoussés, soit modifiés. Nous n'entrons donc pas dans ce numéro de EO dans les détails de l'horaire 1996/97 dont la principale modification devrait être la mise en service d'une ligne d'autobus J Bachet - Lully - Soral, le 29 septembre 1996.

Le principe du «Contrat de prestations», accepté par le peuple le 10 mars 1996, devrait permettre aux TPG de disposer d'une autonomie budgétaire pluriannuelle de quatre ans dès 1999, ce qui devrait entraîner une meilleure concrétisation des projets, pour autant que les partenaires suivent (voir sous *Tramways* le cas de la ligne 16).

La notion de qualité des services a également été introduite. Sous le principe de «satisfait ou remboursé», le titulaire mécontent de son abonnement annuel peut le restituer et se voir rembourser la somme correspondante à la période de non-utilisation. Les abonnements mensuels et annuels sont les seuls titres de transport à avoir augmenté au début de 1996 (Carte orange mensuelle à CHF 70.- au lieu de CHF 60.-).

Personnel

Le personnel a accepté la réduction du temps de travail hebdomadaire dès la mise en vigueur de l'horaire 1996/97, avec une légère diminution de salaire à la clé. Les conductrices et conducteurs ont, en revanche, refusé un projet de nouveau tournus 4/2 - 3/1 - 4/2 - 3/1 (jours de travail / jours de congé) comprenant des horaires par blocs identiques. Ce système doublait presque le nombre de jours de congés isolés (deux sur 20 jours) et impliquait quatre journées consécutives se terminant après minuit. Il sera quand même essayé par 120 volontaires alors que le tournus avec les horaires dégradés 4/1 - 4/2 - 4/2 sera maintenu en majorité mais avec un repos minimal de dix heures au lieu de neuf entre les jours.

Le refus du nouveau projet d'horaire a entraîné une crise grave au syndicat SEV-TPG-Exploitation, déjà confronté à des problèmes de gestion interne.

Au début avril 1996 sont apparus les premiers uniformes aux nouvelles couleurs (vert pétrole). Le nouvel équipement avec, entre autres, tenue d'été, T-shirts et polos est plus coloré que l'ancien dont le renouvellement s'étalera sur deux ans, budget oblige. Notons que ces nouveaux uniformes sont confectionnés en France.

Tramways

Véhicules

La motrice Xe 4/4 T.02 a été démolie le 22 décembre 1995. Il s'agissait du prototype des motrices transformées par la CGTE, prototype qui avait été mis en service en 1932 en tant que Ce 2/4 61. Cette motrice a subi de nombreuses modifications au cours de sa carrière. Elle a été équipée du poste de soudure en 1972 et renumérotée en Xe 4/4 71ⁱⁱⁱ. Sa dernière transformation avec le tôleage des fenêtres remonte à 1980. De nombreux éléments ont été récupérés par l'AGMT.

Après la mise en service des Be 4/8 prolongées 831 à 838, la livraison des éléments intermédiaires a continué. Six caissons ont été reçus avant la fin de 1995 alors que les quatre derniers sont arrivés à fin mars 1996. A noter que ceux-ci portaient des affiches ADtranz au lieu de ABB. Les dix éléments sont stationnés depuis, accouplés entre eux sur la voie 10 du dépôt du Bachet. Ils forment une rame sans tête

ni queue de 100 m de long. Comme pour la première tranche des transformations, les Be 4/6 concernées (839-846, 829+830) sont progressivement rafraîchies (revêtements intérieurs, sièges neufs, face frontale blanc-perle) et pré-câblées avant le montage de l'élément intermédiaire qui interviendra au cours de l'été 1996. Les TPG disposeront de dix Be 4/8 supplémentaires pour la mise en service de la ligne 16.

La Be 4/6 803 a reçu une livrée publicitaire blanc/bleu à l'occasion du centenaire du Touring Club Suisse (TCS). La phrase «A plus de 30 km/h vers le XXI^e siècle» concerne l'éventuel projet de limitation de vitesse de la circulation privée dans les villes et non pas la vitesse commerciale moyenne des TPG. Cette phrase a été changée vers mi-mai contre un slogan invitant à voter deux fois «oui» pour la traversée de la rade le 9 juin 1996.

Une publicité intégrale a été inaugurée sur la motrice Be 4/6 805 pour le nouveau mensuel «Genève» durant la période du salon du livre et de la presse à Palexpo.



La dernière née des publicités intégrales se trouve sur la motrice Be 4/6 803 et a été financée par une association de transports. Bachet-de-Pesay, le 9 mars 1996. Photo: André Knoerr

La Be 4/6 795 (série 795 à 799 Düwag/Kiepe 1958) en service à Genève de 1975 à 1987 a donné naissance à un modèle réduit à l'échelle 1:87 (HO, HOM) de la firme Lima et s'obtient sous la référence 208506. Cette première maquette de tramway genevois disponible en grande série est fournie en livrée orange UST avec le sigle CGTE. La vraie Be 4/6 795

(ex-Mönchengladbach 31, ex-Aix-la-Chapelle ASEAG 1101 et future Lille Mongy TCC 301) n'a parcouru au cours de ses 12 ans passés à Genève que 105'000 km. Elle a conservé le sigle CGTE jusqu'à son départ, contrairement aux Be 4/6 797 et 798 (TCC 302 et 303). Les motrices 796 et 799 ont été démolies à Genève, sans y avoir circulé, en 1980 et 1986.

Le dernier convoi normalisé des TPG composé des Be 4/4 724 + B 307 a quitté Genève pour Sibiu (Roumanie) le 8 mai 1996.

Ligne 12

Avec la mise en service de la ligne 16, le 29.9.1996, l'horaire de la ligne 12 verra ses fréquences baisser à 7,5 minutes aux heures de pointe et 12 minutes aux heures creuses. L'exploitation normale reste confiée aux 28 Be 4/6 disponibles et circulant en unités multiples.

Ligne 13

La ligne 13 est la seule ligne de tram pour laquelle l'horaire 1996/97 apporte une amélioration. Le rebroussement aux Augustins sera supprimé et toutes les courses circuleront jusqu'au Bachet. L'ouverture du prolongement Bachet - Palettes n'est pas encore à l'ordre du jour.

Ligne 15

Le tronçon Bernex - Chancy de la ligne 15 a été supprimé le premier mars 1938, tandis que l'indice 15 a disparu en 1953 (tronçon Petit-Lancy - Bernex repris par la ligne 2 jusqu'en 1961). On en retrouve cependant des vestiges puisque l'abri style chalet du village de Sézenove vient d'être restauré. Cet abri situé sur la

route de Laconnex se trouve à 150 mètres de l'arrêt de bus le plus proche. Le dépôt de Chancy, ancienne gare la plus occidentale de Suisse, existe encore lui aussi. Il est utilisé pour garer des véhicules communaux et privés.

Ligne 16

Contrairement aux projets et aux plans publiés tous azimuts, la ligne 16 ne se rendra pas à la gare de Cornavin en 1996. En effet, les services administratifs de la ville de Genève ont découvert qu'un important collecteur situé sous le quai de la Poste devait être refait. Ce chantier implique deux ans de travaux dans ce secteur et on ignore encore la date du début des travaux. Le conseil d'administration des TPG s'est vertement élevé contre cet état de fait. Après l'étude de plusieurs variantes (pose de voies provisoires; passage par la place Neuve / rue De-Saussure; maintien de l'horaire actuel sans la ligne 16 mais avec la ligne 12 exploitée par Be 4/6 + Be 4/6) les TPG ont décidé de l'introduction de la ligne 16 dès le 19 septembre 1996 sur le tronçon provisoire Moillesulaz - Bel-Air - Augustins. La mise en service du parcours définitif Moillesulaz - Bel-Air - Cornavin est prévue, au mieux, pour le 1^{er} avril 1998.



Un peu de musique d'avenir: composition de tramway de la ligne 16 à Grange-Falquet formée des motrices Be 4/8 837 et Be 4/6 839.

Photo: André Knoerr

Ligne 21

Introduit à l'automne 1986, l'indice de ligne 21 disparaîtra le 29.9.1996 avec la mise en service de la ligne 16. L'indice 21 a circulé dès l'origine le matin seulement entre Gare-des-

Eaux-Vives et Augustins en correspondance avec les trains de la SNCF, du lundi au vendredi. Les six courses à l'horaire actuel sont exploitées par deux Be 4/6 en solo. Lors de manque de véhicules, on rencontre parfois des bus.

Trolleybus

A l'échéance du contrat publicitaire à fin février 1996, le trolleybus NAW 1 688, qui avait déjà perdu son Natel, s'est vu retirer ses autocollants de la livrée *Télécom*. La peinture orange est naturellement «venue avec» et il a fallu repeindre intégralement le véhicule. Celui-ci se distingue depuis du reste de la série puisqu'il a reçu le design de la série NAW 2 à l'arrière.

Les deux systèmes de commande des aiguilles restent pour l'instant en service. Seul l'aiguillage de Merle-d'Aubigné a été muté au système *Trans-X* cet hiver.

Autobus

Afin de répondre aux besoins de l'exploitation, il a été décidé l'achat de trois autobus articulés Mercedes O 405 GN supplémentaires.

Après leur séjour à Lausanne, les autobus articulés FBW 91 GS 102, 107, 108, 109 et 118 (correction de EO 16) ont rejoint à Herzogenbuchsee les véhicules déjà achetés par M. Heiniger de Bützberg. Celui-ci a monté sur les 19 véhicules de la série 101...129 en sa possession une étoile Mercedes destinée, sans doute, à faire monter les enchères en vue de la revente.

Les autobus FBW 91 U 531, 542 et 550 ont été vendus à la Chaux-de-Fonds où ils recevront respectivement les numéros TC 158, 157 et 159. Ils ont rejoint les montagnes neuchâteloises à fin mars 1996.

Le bus école Saurer 5 DUK-A numéro 58 a été rééquipé et remis en service au détriment du numéro 59 (ex-444). Celui-ci a été cédé au Service d'Intervention et de Secours (SIS).

La mode des faces arrières publicitaires touche également les autobus articulés FBW de la série 131 à 157 (bus 156 et 157). Un véhicule de cette série est engagé en période scolaire du lundi au vendredi dès le premier avril 1996 sur la ligne B.

L'autobus Mercedes O 405 G 278 revet depuis mi-mai 1996 une livrée publicitaire intégrale pour le système Parc & Ride. Un lièvre et une tortue sont représentés sur un fond rose.

De vaillants centenaires

C'est le premier mai 1896 que la fée électricité a débarqué sur la ligne Carouge - Moille-sulaz, deux ans après l'introduction de ce mode de traction à Genève sur la ligne Petit-Saconnex - Champel. La future ligne 12 était exploitée jusque là en traction à vapeur par les *Tramways Suisses* (TS), à voie normale. Le centenaire de la traction électrique sur la ligne 12 sera fêté par les TPG et l'AGMT le premier juin 1996.

Centenaire également pour la ligne 13, une année après sa mise en service! En effet, la *Compagnie des chemins de fer à voies étroite* introduisit le premier mai 1896 des navettes à vapeur et à voie métrique entre Cornavin et Plainpalais via le nouveau pont de la Coulouvrenière à l'occasion de l'Exposition Nationale.

Partie intégrante de l'image de la Rade de Genève depuis de nombreuses années, le bateau *Genève*, présenté par une association, a 100 ans. Lancé en 1896, il devint rapidement célèbre puisque l'impératrice d'Autriche Sissi y décéda après avoir été poignardée alors qu'elle montait à bord.

Autres compagnies et associations

Association Genevoise du Musée des Tramways (AGMT)

La révision de la remorque C4i 363 est entrée dans la phase finale (remontage, peinture) et cet intéressant véhicule à plateformes ouvertes pourra sans doute être remis en service durant l'été 1996.

Après le déclassement de la motrice de service Xe 4/4 T.01 (ex-Be 4/4 70 de 1934, numérotée 54 jusqu'en 1939), l'AGMT a demandé le remisage de cette motrice en vue de préparer un concept de motrice carnotzet. Une telle transformation ne pourra se faire qu'avec l'appui d'un important sponsor et il est aujourd'hui trop tôt pour savoir si cette idée pourra se concrétiser.

Transports André Knoerr (TAK)

Le trolleybus CGTE numéro 1 datant de 1942 a été rapatrié à Genève en 1990 et a regagné le dépôt de la Jonction en janvier 1996 après plus de 25 ans d'absence pour être remisé sous toit. Ce véhicule reste pour l'instant dans l'état TC 26.

Rhône Express Régional (RER)

Le réalisateur Alain Primatesta a renoncé à son projet de conservation d'une rame BDe 4/4" de la ligne Genève - La Plaine. La BDe 4/4" 1301 et la Bt 1802 (voir EO n° 15) ont été transférées en octobre 1995 aux ateliers de Zurich pour démontage, puis démolies à Bienne. Après la démolition de l'Ae 4/6" 10851 en 1978, on peut regretter la disparition de l'intégralité du matériel datant de l'électrification de la ligne en 1956.

Présence insolite en gare de La Plaine le 22 mars 1996 avec la visite de la RABe EC 1055 «Souris grise» dans le but de tester le fonctionnement de cette rame sous le courant de traction de 1'500 V continu.

Autres réseaux

Tramway local de Bex (BVB)

Les deux motrices Be 2/2 8 et 9 ex-VBZ sont hors service. La Be 2/2 9 devrait être refaite avec des éléments de la 8. Le service par tramway Bex - Bévieux ne circulera plus le samedi après-midi et le dimanche dès le premier juin 1996. Une motrice Be 2/2 15 ou 16 devrait être transférée à Villars en remplacement des Be 2/2 8 et 9.

Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve (VMCV)

Les 18 nouveaux trolleybus VanHool numéros 1" à 18" sont livrés et circulent tous sur la ligne. Les VMCV ne conservent que le

convoi historique formé du trolleybus 9' et de la remorque 56 comme témoin de leur ancienne flotte électrique. Les autres véhicules ont tous été vendus ou démolis.

La ligne aérienne de la boucle de Chillon a été démontée durant la seconde moitié de l'année 1995.

Musée de L'AMTUIR

Le musée parisien des transports urbains AMTUIR à Saint-Mandé a reçu à début mars 1996 une composition normalisée zurichoise formée de la Be 4/4 1379 *Kurbeli* (SWS/MFO 1947) et de la remorque B 737 (SIG 1949).

Verein Original Tram Basel

Postfach 4526, 4002 Basel

Aktueller Stand der Sammelaktion zugunsten des Ältesten Basler Trams (C² 319): 140'000 Franken. Eine von der Rhätischen Bahn erarbeitete Offerte für den Wiederaufbau nennt einen aufzubringenden Betrag von 180'000 Franken, wozu noch Geld für MwSt. und Federspeicherbremszylinder hinzugezählt

werden muss. Somit belaufen sich die projektierten Gesamtkosten auf die von Anfang an geschätzten 220'000 Franken, wovon nun also zwei Drittel gedeckt sind. Nach wie vor erhältlich sind Anteilscheine zu Fr. 50.-, die an einer Verlosung einer Extrafahrt nach Wahl mit einem der beiden Rösslitrans teilnehmen.

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

Case postale 184, 1700 Fribourg 7

Motrice Be 2/2 10

Le CTF est en possession, depuis peu, des moteurs de traction de la motrice Be 2/2 10. Ces derniers se trouvaient à l'école d'ingénieurs de Fribourg et servaient d'objets de démonstration. Devenus superflus à cet endroit, ils ont été proposés au CTF.

Grâce à la maison Zumwald SA, ces machines relativement lourdes ont pu être transportées dans un bref délai. Le CTF adresse ses remerciements à l'école d'ingénieurs de Fribourg qui a préféré remettre ces objets au CTF plutôt qu'à un ferrailleur.

Concernant les travaux de rénovation du tram 10, nous espérons toujours pouvoir présenter au moins le châssis restauré du véhicule lors des festivités du centenaire des TF en 1997. Le comité du CTF veut pouvoir exposer ce tram dans le but de présenter les buts et les projets du CTF à un plus large public.

Motorwagen Be 2/2 10

Seit kurzem besitzt der TCF die Triebmotoren des Be 2/2 10. Diese waren im Besitz der Ingenieurschule Freiburg, welche sie als Demonstrationsobjekt (!) gebraucht hatte. Weil die Motoren dort nicht mehr von Nutzen waren, wurden sie dem TCF zur Uebernahme angeboten.

Innerhalb kürzester Zeit konnte der Transport dieser schweren Maschinen zusammen mit der Zumwald AG organisiert und durchgeführt werden. Unser grosser Dank gilt der Ingenieurschule Freiburg, welche sich für die «Entsorgung» an den TCF und nicht an den Alteisenhändler gewandt hat.

Was die Renovation des Be 2/2 10 angeht, steht noch immer die Fertigstellung des Fahrgestells zum 100-Jahr-Jubiläum der TF 1997 im Mittelpunkt. Wir hoffen, den Triebwagen während den geplanten Festivitäten ausstellen und so für die Belange und Projekte des TCF werben zu können.

