RAILS ROMANDS

N°4 - DÉCEMBRE 2015

SOMMAIRE

- **ÉDITORIAL** 2
  Petite présentation de l'équipe
- **HUMOUR** 3
  On peut rire
- **SÉCURITÉ / RÉGLES** 4
  Charge maximale des attelages et VHC Moteurs
- **HISTOIRE** 13
  La liaison Franco-Suisse des Verrières
- **COMPAGNIE PRIVÉE** 19
  Jungfraubahnen 1ère partie (ligne BLM)
- **TECHNIQUES** 23
  Sauvetage dans le Tunnel de Base du Lötschberg (LBT)
- **JEUX** 33
  Solution de Novembre et divers jeux

PETITE PRÉSENTATION DE L'ÉQUIPE

Pour réaliser cette fort modeste revue nous sommes une bonne équipe.
Voici les profils Facebook sous lesquels vous pouvez trouver les divers auteurs de ces articles :

COMPAGNIES PRIVÉES : Mobul MULLER

HISTOIRE : Ari BERRINGER

MODÉLISME : Didier RACINE

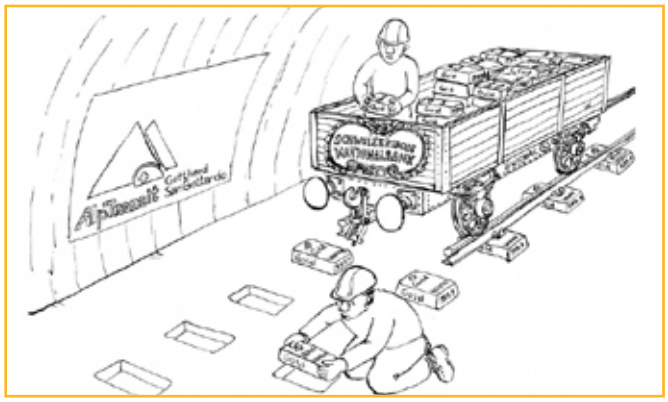
RÈGLEMENTS – TECHNIQUES : Gérard CURRAT

TOUTE L'ÉQUIPE VOUS PRÉSENTE SES MEILLEURS VŒUX POUR DES TRÈS BELLES FÊTES DE NOËL ET UNE ANNÉE 2016 RADIEUSE ET PLEINES DE CHOSES / ÉVÉNEMENTS POSITIFS...

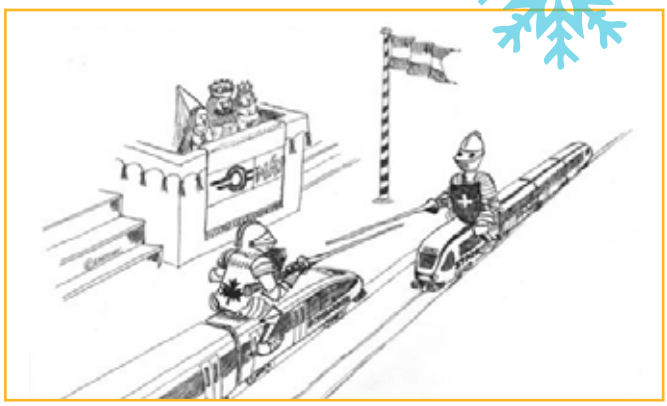
Sachez que vos photos, articles, présentations de clubs ou d'associations sont les bienvenus. Cette publication gratuite restera en 2016 au même tarif !

ON PEUT EN RIRE

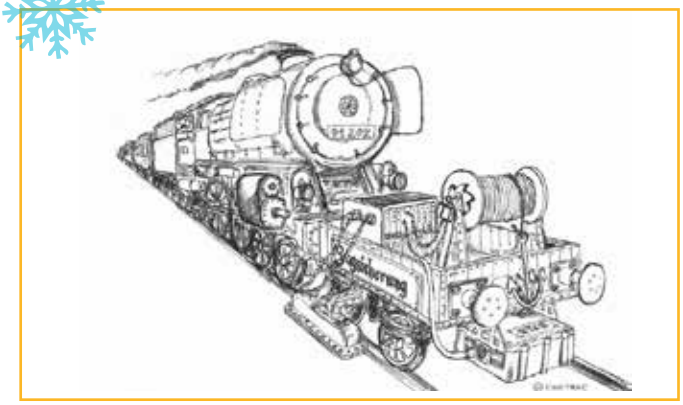
Tirées de caricatures de la Maison Enotrac :



Qui a dis que le tunnel de base du Gothard coûtait cher ?

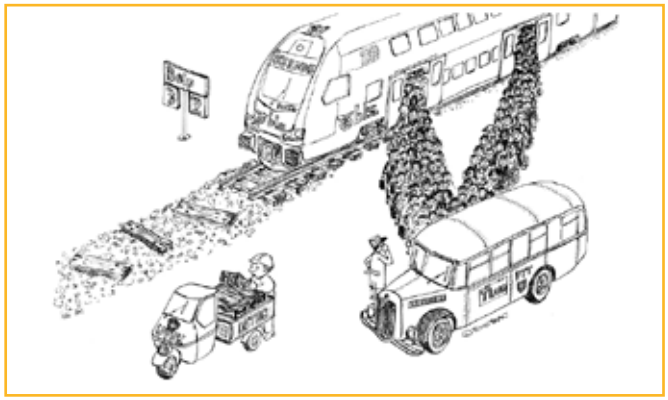


Concurrence farouche Stadler VS Bombardie



Quand les technocrates de l' OFT imposeront TOUS les systèmes de sécurités pour les véhicules historiques...

Qui a dis que la Suisse étais un Emmenthal ? (NON le Gruyère n'a pas autant de trous...)



Merci à Mme LEUTHARD pour son idée de supprimer certaines ligne de train au profit de cars...

Future voiture pilote du MOB à écartement variable

CHARGE MAXIMALE DES ATTELAGES ET VHC MOTEURS

LOCS INTERMÉDIAIRES, RENFORT DE QUEUE...

Après un aperçu des charges de quelques véhicules moteurs nous allons aborder la répartition des machines et comment les trains sont composés pour optimiser les charges maximales tout en respectant les charges des attelages.

ON DISTINGUE DEUX MÉTHODES : LES RENFORTS INTERCALÉS ET LES LOCS DE QUEUE.

L'engagement de locs de queue est autorisé sur les lignes suivantes :

Erstfeld - Chiasso - Erstfeld (St-Gothard)
Thun - Brig - Thun (Lötschberg)
Domo II – Brig
SOB
Emmenbrücke – Rothenburg
Rorschach – St.Gallen
Winterthur – Effretikon

CHARGE MAXIMALE DES ATTELAGES ET VHC MOTEURS

Sur les lignes ci-dessous le véhicule moteur de pousse NE dois PAS être attelés :

Buchs SG – Rheinbrücke
La Chaux-de-Fonds - km 28 Entrée du tunnel du Mont-Sagne
La Chaux-de-Fonds - km 76.4 Entrée du tunnel des Crosettes
Lausanne triage pour aider pour le départ de certains faisceau.

VITESSES MAXIMALES :

- 80 Km/h si le véhicule de tête dispose d'une liaison acoustique ou radio avec celui de renfort.
- 60 Km/h dans les autres cas.
- 40 Km/h si le véhicule de renfort n'est pas attelé.

La charge maximale du véhicule moteur de renfort en queue est en principe de 300 tonnes NE dois PAS dépasser **12 essieux**.

LE RENFORT DE POUSSE EST INTERDIT SI DES VÉHICULES COMBIRAIL SONT INCORPORÉS.

Combirail : remorques routières adaptées pour être installées sur des bogies ferroviaires.

CHARGE MAXIMALE DES ATTELAGES ET VHC MOTEURS

Sur le Gothard les règles suivantes s'appliquent en outre :
Charge pour le véhicule de renfort en queue : 300 tonnes / TCNA* 400 tonnes / NT* 650 tonnes (donc charge maximale du / des véhicule(s) moteurs de tête + cette charge max à compter pour le véhicule en pousse).

Peuvent être utilisés pour le renfort en queue deux Re 425, Re 485, Re 486 ou BR 185. En règle générale, la vitesse maximale autorisée est de 80 km/h.

TCNA* = Transports Combinés Non Accompagné

NT* = véhicule surbaissée sur des wagons de 8 essieux aptes aux transports de semi-remorques ou de containers

Sur la ligne de faît du bls les règles suivantes s'appliquent en outre :
Charge maximale 1600 tonnes pour le train complet si la charge maximale du / des véhicule(s) moteurs de tête est inférieure à 1300 tonnes.

Charge maximale 1800 tonnes pour le train complet si la charge maximale du / des véhicule(s) moteurs de tête est égale à 1300 tonnes.

Maximum 6 essieux moteurs en pousse ou 2 Re 425.

CHARGE MAXIMALE DES ATTELAGES ET VHC MOTEURS

TABLEAUX DES CHARGES POUR LES RENFORTS DE QUEUES :

Frutigen – Kandersteg / Brig - Goppenstein

Véhicule moteur de tête	Charge normale	Véhicule de renfort en queue max. 500 t Re 425, Re 425+Re 425, Vst Re 460, Re 465, Re 485, 486, BR 185, Ae 610, Re 420/421, Re 620
Re 420/421	500 t	1000 t
Ae 610	620 t	1120 t
Re 620	800 t	1300 t
2 Re 420/421	1000 t	1500 t
Re 420/421+620	1300 t	1800 t
2 Re 425 a)	1300 t	1800 t
Re 620+Re 465	1300 t	1800 t

a) aussi Re 460/465

CHARGE MAXIMALE DES ATTELAGES ET VHC MOTEURS

TABLEAUX DES CHARGES POUR LES RENFORTS DE QUEUES :

Frutigen – Kandersteg :

Véhicule moteur de tête	Charge normale	Véhicule de renfort en queue max. 500 t Re 425, Re 425+Re 425, Vst Re 460, Re 465, Re 485, 486, BR 185, Ae 610, Re 420/421, Re 620
Re 425	630 t	1130 t
Re 460/465/485/ BR 185	650 t	1150 t
Re 465+Re 420/421	1150 t	1650 t

Brig – Goppenstein :

Véhicule moteur de tête	Charge normale	Véhicule de renfort en queue max. 500 t Re 425, Re 425+Re 425, Vst Re 460, Re 465, Re 485,486, BR 185, Ae 610, Re 420/421, Re 620
Re 425	650 t	1150 t
Re 460/465/485/486/ BR 185	700 t	1200 t
Re 465+Re 420/421	1200 t	1700 t

CHARGE MAXIMALE DES ATTELAGES ET VHC MOTEURS

Sur la ligne Domodossola II – Brig du bls les règles suivantes s'appliquent en outre :

Charge maximale admissible pour le véhicule de renfort: 300 tonnes. La loc de pousse doit être attelée et il est interdit de pousser un train de chaussée roulante.

Sur la ligne des SOB les règles suivantes s'appliquent en outre :

Les locs de renforts doivent être attelées, charges maximales 220 tonnes sur Pfäffikon / Wädenswil – Arth-Goldau : 220 tonnes et 175 tonnes pour la ligne Arth-Goldau – Rapperswil. Les véhicules moteurs suivants sont autorisés pour la pousse : SOB Re 446 – Re 456 – BDe 576 et Re 420 CFF

L'engagement de loc intercalées est autorisée sur les lignes suivantes :

Erstfeld – Chiasso – Erstfeld / Brig – Goppenstein / Thun – Kandersteg

Charge maximale des trains 2000 tonnes – à un des deux endroits maximum 10 essieux moteurs et 16 essieux moteurs au maximum pour le train – 2 véhicules moteurs situés au même endroit doivent obligatoirement être en commande multiple – charge remorquée minimale derrière la 1ère partie du train : 300 tonnes – poids maximum de la charge remorquée de la 2ème partie du train : 1300 tonnes.

Sont admis comme véhicules moteurs : Re 420/421/430 – Re 425 – Re 474 – Re 482 – Re 484 – Re 485 – Re 486 – BR 185 – Re 460/465 – Re 620 – Ae 610.

Les locs de têtes et celles intercalées doivent être reliées par liaison acoustique ou radio.

VITESSES MAXIMALES :

- 80 Km/h sauf sur si le véhicule intercalée ne dépasse pas 90 tonnes sur les sections ou la / les machine(s) de tête peuvent remorquer l'ensemble du convoi.

CHARGE MAXIMALE DES ATTELAGES ET VHC MOTEURS

Pour les lignes bls les règles suivantes s'appliquent en sus :

Véhicules de tête: Max 12 essieux moteurs
Véhicules intercalés : Max 10 essieux moteurs
Nbre max d'essieux moteurs dans le train : 20

Charge remorquée normale des véhicules moteurs mais au max 2000 tonnes. 1ère partie du train minimum 300 tonnes et max. 1300 tonnes. 2Ème partie du train max. 1300 tonnes.

Le(s) véhicule(s) moteurs intercalés est / sont autorisés à circuler jusqu'à Thun respectivement Thun. Dans le tunnel sommital les trains sont autorisés à circuler à vitesse maximale y compris si le véhicule moteur intercalé dépasse les 90 tonnes.

Tabelle des charge entre Thun et Frutigen :

Véhicule moteur de tête	Véhicule moteur de renfort intercalé					
	Re 420 Re 421	Ae 610	Re 620	Re 430	Re 425	Re 460 Re 465 Re 485 Re 486 BR 185
Re 420/421	1680 t	1925 t	2000 t	1760 t	1925 t	1955 t
Re 430	1760 t	2000 t	2000 t	1840 t	2000 t	2000 t
Re 425	1925 t	2000 t				
Re 460/465 Re 485/ 486, BR 185	1955 t					
Ae 610	1925 t					
Re 620	2000 t					
2-3 Locs						

CHARGE MAXIMALE DES ATTELAGES ET VHC MOTEURS

Tabelle des charge entre Frutigen et Kandersteg :

Véhicule moteur de tête	Véhicule moteur de renfort intercalé				
	Re 425 + Re 425	Re 620	Re 420/421 + Re 420/421	Re 460 + Re 465 ou Re 485/ 486 BR 185	Re 425
Re 460/465/485, Re 486, BR 185	1950 t	1450 t	1650 t	1300 t	1280 t
Re 430	1880 t	1380 t	1580 t	1230 t	1230 t
Re 425	1930 t	1430 t	1630 t	1280 t	1260 t
Ae 610	1920 t	1420 t	1620 t	1270 t	1270 t
Re 620	2000 t	1600 t	1800 t	1450 t	1450 t
2 Re 420/421	2000 t	1800 t	2000 t	1650 t	1650 t
Re 420/421	1800 t	1300 t	1500 t	1150 t	1150 t
Re 420/421+ Re 465	2000 t	1950 t	2000 t	1800 t	1800 t
2 Re 425	2000 t	2000 t	2000 t	1950 t	1950 t
Re 420/42 + Re 620	2000 t	2000 t	2000 t	1950 t	1950 t
Re 620+465	2000 t	2000 t	2000 t	1950 t	1950 t
Re 425+460	2000 t	2000 t	2000 t	1950 t	1950 t
Re 425+465	2000 t	2000 t	2000 t	1950 t	1950 t

CHARGE MAXIMALE DES ATTELAGES ET VHC MOTEURS

A titre de comparaison voici les charges maximales d'anciennes « Reines » du Gotthard : la C 5/6 2978, l' Ae 8/14 11801 et la Ce 6/8 II 14253

Aujourd'hui, pour ces trois véhicules de SBB Historic, les charges maximales sont limitées à 6/10 des charges normales d'exploitations. Les chiffres données ici sont ces dernières.

C 5/6 2978 :

Rampe en 0/00	Charge	Rampe en 0/00
00	1400	20
06	1130	22
12	780	27

Ae 8/14 11801

Rampe en 0/00	Charge	Rampe en 0/00
00	2000	20
06	2000	22
12	1630	27

Ce 6/8 II 14253

Rampe en 0/00	Charge	Rampe en 0/00
00	2000	20
06	1650	22
12	1150	27

LA LIAISON FRANCO-SUISSE

HISTORIQUE DE LA LIGNE NEUCHÂTEL - PONTARLIER

Introduction

Au fur et à mesure qu'ils s'apercevaient de l'immense avantage que pouvait engendrer le chemin de fer pour l'économie d'un pays, les industriels et surtout les banquiers s'empressèrent de demander des concessions pour la construction de voies ferrées à travers toute l'Europe. Au 19ème siècle, il fallut moins de quarante ans pour que la plupart des pays européens soit tissé d'une véritable toile d'araignée.

A l'origine des chemins de fer en Suisse, deux dates sont à retenir :

- 15 juin 1844 : première « incursion » du chemin de fer en Suisse avec l'inauguration de la ligne Strasbourg - Bâle.
- 09 août 1847 : premier voyage du Spanisch-Brötli-Bahn entre Zürich et Baden.

Dans le canton de Neuchâtel, Fritz Lambelet, un Verrisan député et conseiller national, est à la base de la « fièvre » des chemins de fer.

L'objectif visé est la liaison de Salins, en France (terminus de la ligne venant de Paris) à Olten au travers du canton de Neuchâtel. Un premier projet est présenté au Grand Conseil neuchâtelois le 7 octobre 1852. La concession est accordée le 29 novembre 1853, cette formalité de base est ratifiée par le Parlement suisse (les Chambres fédérales) le 6 février 1854.

La société Franco-Suisse

Après l'accord des autorités politiques suisses, reste donc à se procurer les fonds nécessaires et à entreprendre les négociations avec la Compagnie du Paris-Lyon qui exploite la ligne jusqu'à Salins. Au printemps 1856, un accord lie cette compagnie française à la société neuchâteloise qui devient Franco-Suisse.

Le premier coup de pioche est donné le 2 février 1856 à Combe Germain sur le territoire des Bayards.

LA LIAISON FRANCO-SUISSE

HISTORIQUE DE LA LIGNE NEUCHÂTEL - PONTARLIER (SUITE)

Le 24 juillet 1860, le « Premier train d'honneur » quitte Neuchâtel à 8h00 pour atteindre Pontarlier à 11h35. Il en repartira déjà à 12h05 pour être de retour au chef-lieu à 16h10.

Aussi paradoxal que cela paraisse de nos jours, c'est à Boveresse que le train marque le plus long arrêt, soit 28 minutes. On oublie aujourd'hui que cette station desservait, jusqu'à l'inauguration du « Régional du Val-de-Travers » le 22 septembre 1883, tout le Haut-Vallon, soit 6000 habitants répartis dans les six villages de Môtiers, Boveresse, Fleurier, St-Sulpice, Buttes et La Côte-aux-Fées, sans compter La Brévine.

Dès le 25 juillet 1860, la ligne est ouverte au trafic régulier. L'horaire comporte quatre courses :

- Au départ de Neuchâtel : 6h10 - 12h30 - 16h35 - 18h41
- Au départ de Pontarlier : 5h05 - 10h22 - 17h50 - 19h00

Les temps de parcours étaient de 2h08 à 2h25.

En 2002, le TGV parcours la même distance en 40 minutes. Toujours à titre de comparaison, voici l'exemple d'un horaire de la diligence postale en 1856, alors que la ligne de chemin de fer était en construction :

- Neuchâtel : départ 17h00
- Rochefort : 18h40
- Môtiers : 20h20
- Les Verrières : 21h45
- Pontarlier : arrivée à 23h30, départ à 0h00
- Salins : arrivée 3h30
- Dôle : arrivée 7h00 - A Dôle, une correspondance par train existait en direction de Paris soit : Dôle départ à 9h55 ; Paris arrivée à 18h35.

LA LIAISON FRANCO-SUISSE

HISTORIQUE DE LA LIGNE NEUCHÂTEL - PONTARLIER (SUITE)

À noter que la plateforme de la ligne Neuchâtel - Pontarlier et les travaux d'art (ponts et tunnels) avaient été prévus assez larges dans l'optique de poser ultérieurement la double-voie.

Le 6 novembre 1862 est inaugurée la section Mouchard - Andelot - Frasne - Pontarlier assurant la liaison ferroviaire de Paris à la Suisse par le Val-de-Travers. En 1860, la Compagnie du PLM (Paris-Lyon-Méditérannée) exploite non seulement la ligne Pontarlier - Neuchâtel, mais encore celle du Littoral neuchâtelois entre Yverdon et La Neuveville, au bord du lac de Bienne.

En 1890, la fusion de la société « Suisse Occidentale - Simplon » avec la compagnie du « Jura - Berne - Lucerne » donne naissance au réseau du « Jura - Simplon » qui sera englobé dans les CFF le 1er mai 1903.

Le début du 20ème siècle

Durant la période précédent le rachat par les CFF, les installations de la ligne sont complétées et améliorées :

- En 1898, la voie est dédoublée entre Neuchâtel et Auvernier.
- Quatre nouvelles stations et haltes sont mises en service : Champ-du-Moulin en 1879 ; Neuchâtel-Serrières en 1890 ; Bôle en 1895 ; Les Bayards en 1903.
- Reconstruction des bâtiments aux voyageurs suivants : Boveresse en 1882 ; Travers en 1884 ; Noiraigue en 1891 ; Auvernier en 1895 ; Les Verrières en 1897 ; Couvet CFF en 1899.

Durant la première guerre mondiale, le trafic est totalement interrompu par le point frontière des Verrières de 1915 à 1918. Après le traité de Versailles, le 22 avril 1918, le trafic international franco-suisse devait prendre un essor réjouissant.

LA LIAISON FRANCO-SUISSE

HISTORIQUE DE LA LIGNE NEUCHÂTEL - PONTARLIER (SUITE)

Le train de nuit qui reliait Paris à Berne, Interlaken et Brigue par le Val-de-Travers et Neuchâtel, comportait des voitures-lits et une voiture-restaurant. Durant la deuxième guerre mondiale, le trafic fut à nouveau totalement interrompu entre 1939 et 1945 entre Les Verrières et Pontarlier.

L'électrification

L'électrification de la ligne, tout d'abord prévue pour 1934, sera différée jusqu'à la deuxième guerre mondiale à cause de la crise économique. La ligne des Verrières est reprise au programme du 20 novembre 1940, notamment à cause de la pénurie de charbon, des longues rampes de plus de 20 %o et des nombreux tunnels.

La traction électrique de Neuchâtel aux Verrières est inaugurée le 21 novembre 1942, en pleine période de guerre.

La traction électrique entre Les Verrières et Pontarlier est mise en service en mai 1956. Dès lors, le changement de locomotive, ainsi que les opérations de contrôle de douane et de police, s'effectuent en gare de Pontarlier. La gare des Verrières perd ainsi définitivement sa fonction de gare frontière pour le trafic des voyageurs.

Pendant de nombreuses années, les voitures directes (Interlaken -) Berne - Paris sont tractés par une locomotive suisse jusqu'à Pontarlier puis par une locomotive française de Pontarlier à Frasne; elles sont ensuite ajoutées au train venant de Lausanne pour être acheminées jusqu'à Paris.
Amsterdam via Bâle et Bruxelles.

LA LIAISON FRANCO-SUISSE

HISTORIQUE DE LA LIGNE NEUCHÂTEL - PONTARLIER (SUITE)

La fin du 20ème siècle

Dès le 22 janvier 1984, suite à l'introduction des trains à grande vitesse TGV entre Paris et Lausanne, la ligne du Franco-Suisse accueille, jusqu'en mai 1987, les prestigieuses rames « quadricourantes » Trans Europ Express des CFF qui assuraient, depuis 1961, des relations entre Paris et Milan via Lausanne et le Simplon ou Zürich et Amsterdam via Bâle et Bruxelles.

Ces rames effectuent quotidiennement deux trajets aller et retour entre Berne et Frasne via Neuchâtel et Pontarlier pour donner correspondances, à Frasne, aux TGV en provenance et à destination de Paris. Les arrêts en gare de Pontarlier sont dès lors sensiblement réduits et les contrôles douaniers sont effectués dans les trains entre Pontarlier et la Suisse.

Dès le 31 mai 1987, c'est au tour des rames TGV oranges d'emprunter la ligne du Franco-Suisse en effectuant quotidiennement un aller et retour entre Berne et Paris. A cette même date, c'est également la fin du train de nuit qui reliait Interlaken - Berne - Neuchâtel à Paris. Cette suppression marque aussi la fin des arrêts des trains directs au Val-de-Travers (Les Verrières et Travers !).

En mai 1993, les trains régionaux qui circulaient entre Travers - Les Verrières et Pontarlier sont supprimés et remplacés par un service de bus de substitution entre Fleurier et Pontarlier. A cette même date, les rames Trans Europ Express des CFF, repeintes en gris et baptisées « Souris grises », reprennent du service sur la ligne du Franco-Suisse comme train « Eurocity » pour assurer deux aller et retour quotidiens entre Berne et Frasne en correspondance avec les TGV de et pour Paris.

Dès le 27 septembre 1997, la relation TGV Paris - Berne est prolongée quotidiennement jusqu'à Zürich. Elle remplace le mythique train « Arbalète » qui reliait Zürich à la gare de Paris-Est en passant par Bâle, Mulhouse et Chaumont.

LA LIAISON FRANCO-SUISSE

HISTORIQUE DE LA LIGNE NEUCHÂTEL - PONTARLIER (SUITE)

Qui aurait pensé, 20 ans plus tôt, alors que le trafic international sur la ligne du Franco-Suisse déclinait depuis de nombreuses années, que la grande partie des suisses allemands transiteraient un jour par le Val-de-Travers pour se rendre à Paris ?

Le 24 mai 1998, deux paires de trains régionaux, un le matin et un en fin d'après-midi, circulent à nouveau entre Travers et les Verrières, sans aucun arrêt intermédiaire. Le 28 novembre 1999, les rames « Souris grises », ex. Trans Europ Express, sont définitivement retirées de la circulation après plus de 38 ans de bons et loyaux services, pour faire place à une deuxième relation TGV entre Paris et Zürich par le Val-de-Travers.

Le 28 mai 2000, l'offre régionale est à nouveau modifiée. Une seule relation matinale subsiste entre Pontarlier et Travers avec correspondance immédiate pour Neuchâtel. Elle permet aux frontaliers de rejoindre Neuchâtel rapidement; le retour en fin d'après-midi pouvant s'effectuer grâce à la relation TGV Zürich - Paris circulant sans arrêt entre Neuchâtel et Pontarlier.

L'avenir

Les perspectives de développement de la ligne sont incertaines. Dans un avenir proche (probablement 2003), il est prévu d'introduire un TGV des neiges entre Paris et Interlaken via Pontarlier - Neuchâtel et Berne.

En 2006-2007, dès que la nouvelle ligne à grande vitesse Paris - Strasbourg sera opérationnelle, il sera alors plus rapide de relier Zürich et Paris en passant à nouveau par Bâle au lieu d'emprunter la ligne du Val-de-Travers. À l'horizon 2008-2009, la mise en service d'une autre ligne à grande vitesse française, celle du TGV Rhin-Rhône reliant Bâle - Mulhouse - Besançon à la région de Dôle - Dijon, laisse planer quelques doutes du maintien de relations TGV par la ligne du Val-de-Travers puisque la durée du trajet entre Berne et Paris sera alors probablement plus courte en passant par Bâle - Besançon que par Neuchâtel - Pontarlier.

JUNGFRAUBAHNEN (LIGNE BLM)

Nous allons profiter de l'enneigement (enfin je l'espère) pour découvrir les trains reliant « La Plaine » aux plus célèbres massifs du Berner Oberland. Nous avons tous plus ou moins entendu parler du Schilthorn, de la Jungfrau, de l'Egger et du Mönsch. Cette région est fort bien desservies par un réseau ferroviaire destiné tant au touristes qu'à la population de ces régions alpines. Nous commenceront pas la plus petite des lignes : Le BLM . Les prochains chapitres traiteront des lignes du groupe BOB JungfrauBahnen : SPB – WAB – JB - BOB.

BLM Bergbahn Lauterbrunnen - Mürren :
Cette ligne assure une partie du parcours à destination du célèbre restaurant tournant « Piz Gloria » au sommet du Schilthorn. Le première section au départ de Lauterbrunnen est assurée par un téléphérique depuis le 15.12.2006. La ligne de train, à voie métrique, mesure 4 Km 274 avec une rampe maximale de 50 0/00. La tension de ligne est de 560 Volts continus. Son point le plus bas se situe à Grütschalp (1487m.) et sont point supérieur à Mürren (1638 m.) Le ligne ne comporte qu'un point de croisement à Winteregg au Km 2,34. Le dépôt atelier se trouve à Grütschalp.

Cette ligne a été ouverte à l'exploitation le 14 août 1891 alors que les travaux ont commencé en juillet 1889. La ligne ne compte pas de tunnel et juste 4 ponts pour une longueur totale de 45 m.

Le matériel roulant est composé des véhicules suivants :

BDe 2/4 11 datant de
1913 (38)*
Vmax 25 Km/h
100 KW
40 places assises

JUNGFRAUBAHNEN (LIGNE BLM)

BDe 4/4 21 – 23
datant de 1967 (98)*
Vmax 30 Km/h
208 KW
48 places assises

Be 4/4 31**
datant de 1966 (10)*
Vmax 30 Km/h
368 KW
52 places assises

* année de construction / modernisation
** automotrice acquise d'occasion auprès de l' ASM ex Be 4/4 102

JUNGFRAUBAHNEN (LIGNE BLM)

5 wagons plats
Lklp 13 – 17
un vhc de service X 801
une fraiseuse à neige Xrotm 25
(Vitesse max 25 Km/h ayant une
puissance totale de 125 KW)
un wagon chasse X 27

JUNGFRAUBAHNEN (LIGNE BLM)

Tirées de caricatures de la Maison Enotrac :

La voie du funiculaire ne pouvant plus être utilisée, la nouvelle automotrice, acquise à l' ASM, a été acheminée par route...

Maintenant et ci-dessous.. avant

Esprit pionner pour acheminer des automotrice par la voie d'un funiculaire

A suivre... Le SPB

SAUVETAGE DANS LE TUNNEL DE BASE DU LÖTSCHBERG (LBT)

Le personnel d'intervention est composé des pompiers des deux entreprises BLS et CFF, qui peuvent être assistés par les équipes de pompiers locales (Raron – Frutigen) . Au total, 160 pompiers et 20 représentants des gendarmeries cantonales (Valais et Bern) , du corps médical et d'autres autorités cantonales ont été formés pour des interventions dans le tunnel de base du Lötschberg.

A cela s'ajoutent les 90 chauffeurs de bus de la société CarPostal Suisse SA du Haut-Valais, qui peuvent être mobilisés pour l'évacuation des voyageurs.

Le groupe de pompiers CFF de Bern peut également être engagé comme renfort.

Ci-dessus et ci-dessous clichés d'exercice commun avec les équipes CFF dans le LBT

SAUVETAGE DANS LE TUNNEL DE BASE DU LÖTSCHBERG (LBT)

Les photos ci-dessous sont tirées de l'intervention dans le tunnel du Simplon :

Lors d'un sinistre les opérations se dérouleront selon les procédures suivantes :

Il est certains qu'aucune intervention ou alerte n'est similaire à l'autre. Les plans d'intervention, les formations tentent de tenir compte des mauvaises surprises et sont axées sur les compétences des sauveteurs et leur souplesse et l'adaptation des moyens.

L'alerte pourra être donnée soit par les détecteurs, les moyens de surveillance dont nous avons parlé dans le numéro de novembre soit par le personnel des trains (agents de trains ou mécaniciens) voir par des usagers.

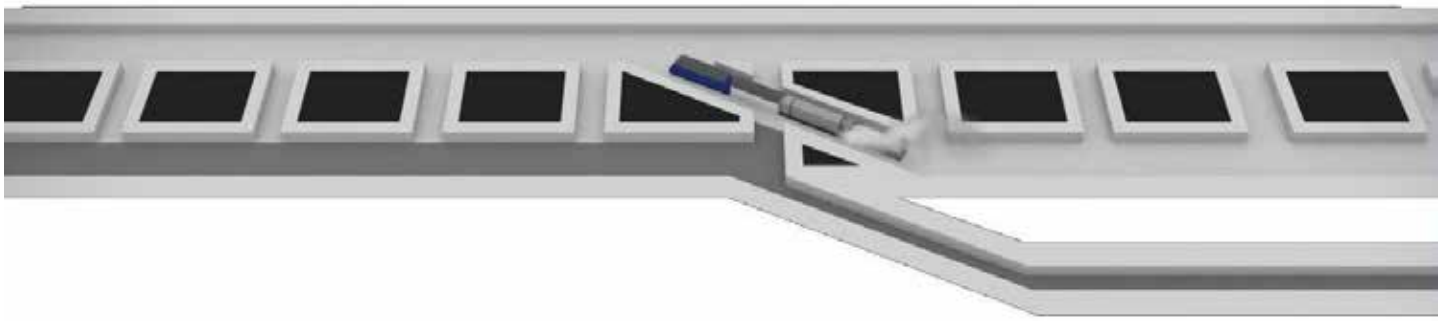
Les voyageurs seront évacués dans les tunnels latéraux et dans des zones en surpression. Les portes coupe-feux sont conçues pour être très facilement ouverte pour cette évacuation mais de manière à résister aux gaz et flammes voir à la chaleur durant 30 minutes.

Les évacuations des voyageurs et du personnels se feront par des véhicules routiers, un autre convoi ou les wagons de sauvetages des trains de sauvetages bls et CFF déployés en renfort depuis Brig en priorité.

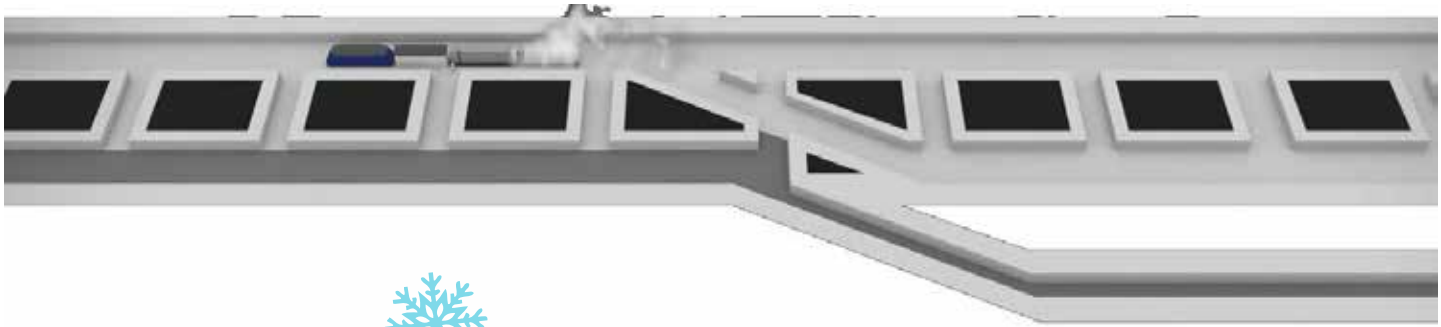
SAUVETAGE DANS LE TUNNEL DE BASE DU LÖTSCHBERG (LBT)

Le train de sauvetage bls dispose de deux éléments de sauvetage contrairement à ceux des CFF afin de faciliter la circulation en navette pour effectuer le nbre nécessaire de rotations. Les véhicules matériel et citerne restant sur le site d'intervention tout en restant mobile pour un retrait ou faire mouvement.

Ci-dessus illustration d'un exercice en 2013 sur la fenêtre de Ferden. Kandersteg se trouve à gauche et Brig à droite des illustrations.

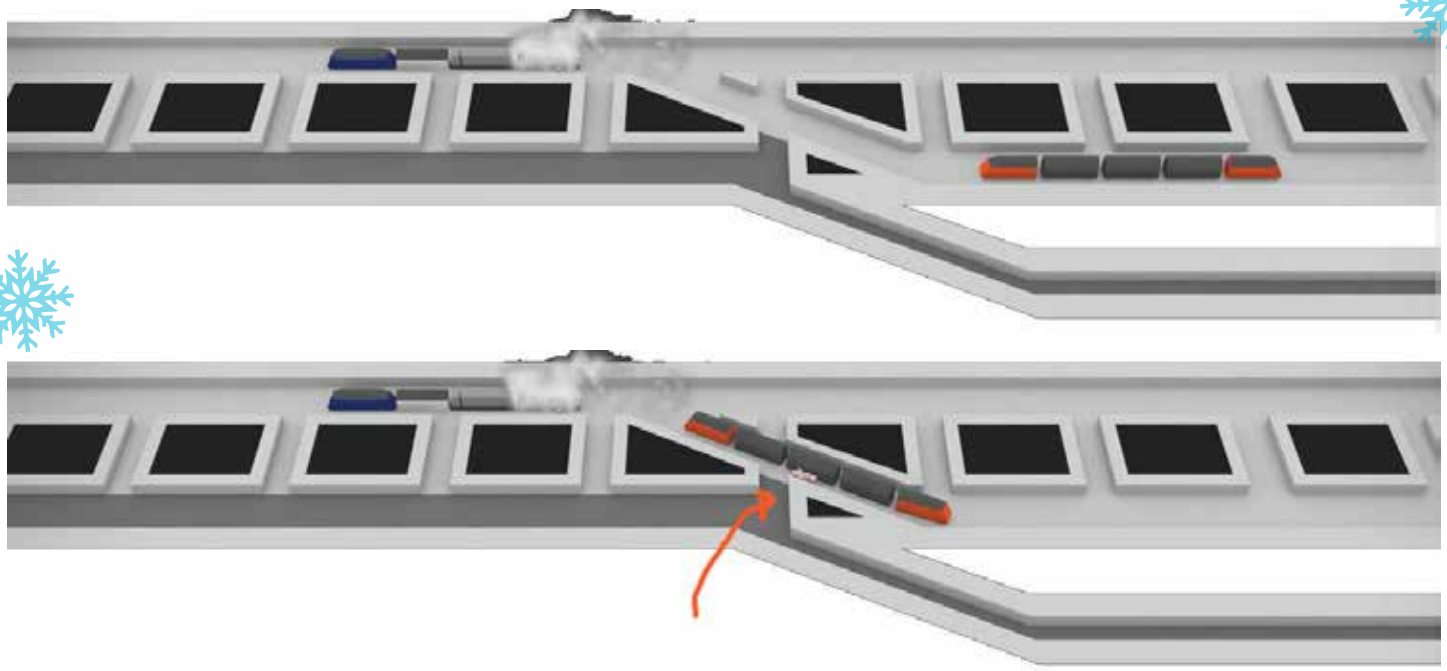


Images ci-dessus et ci-dessous Détection d'un incendie dans un convoi « Rola » et arrêt de ce convoi par rupture des conduites de frein.

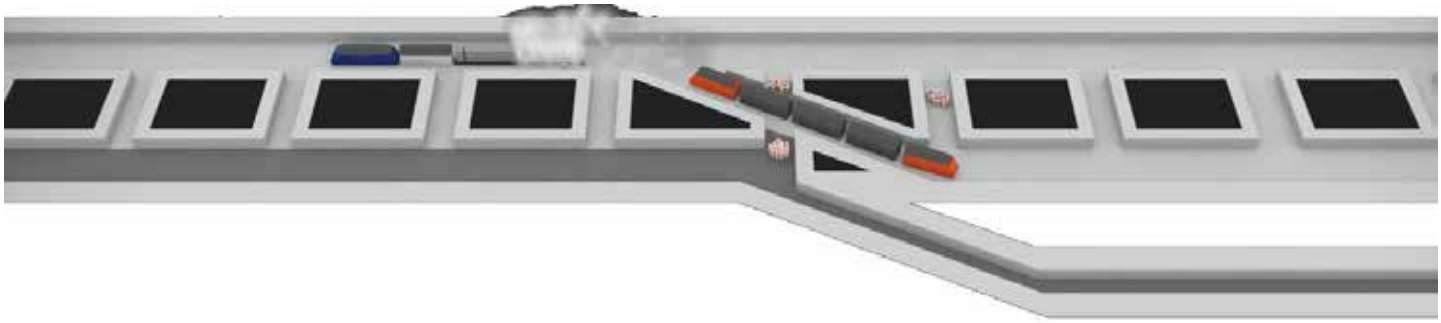


SAUVETAGE DANS LE TUNNEL DE BASE DU LÖTSCHBERG (LBT)

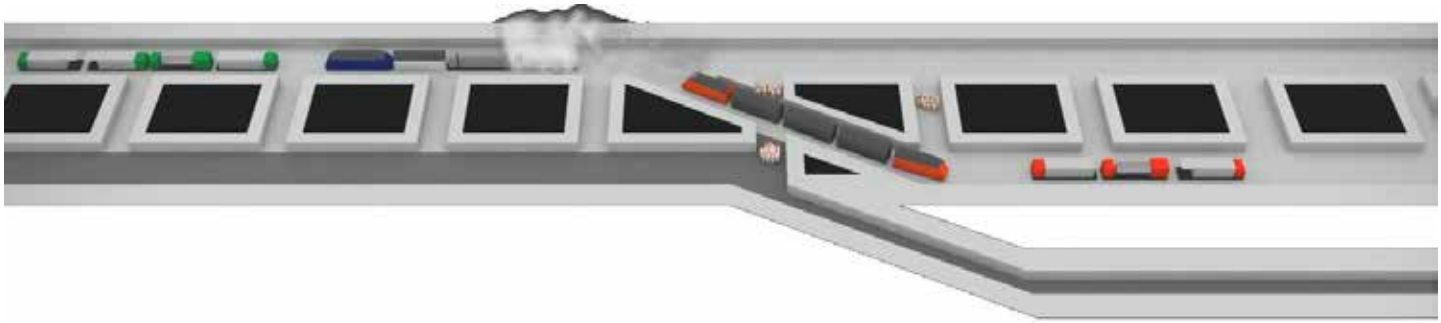
Pas de chance... le train voyageurs suivant arrive....



Les voyageurs sont immédiatement évacués.

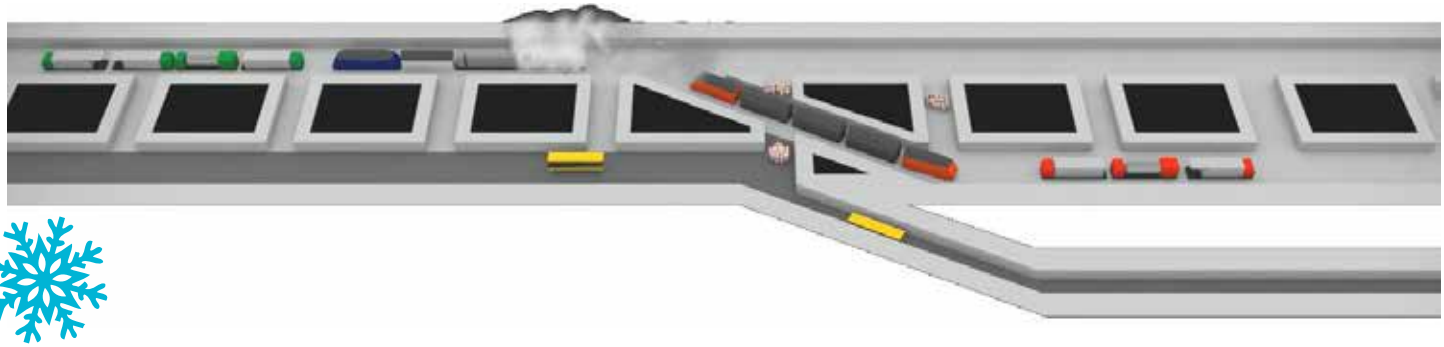


En direction des rameaux de communications mis en suppression pour éviter les intoxications par les fumées et gaz.

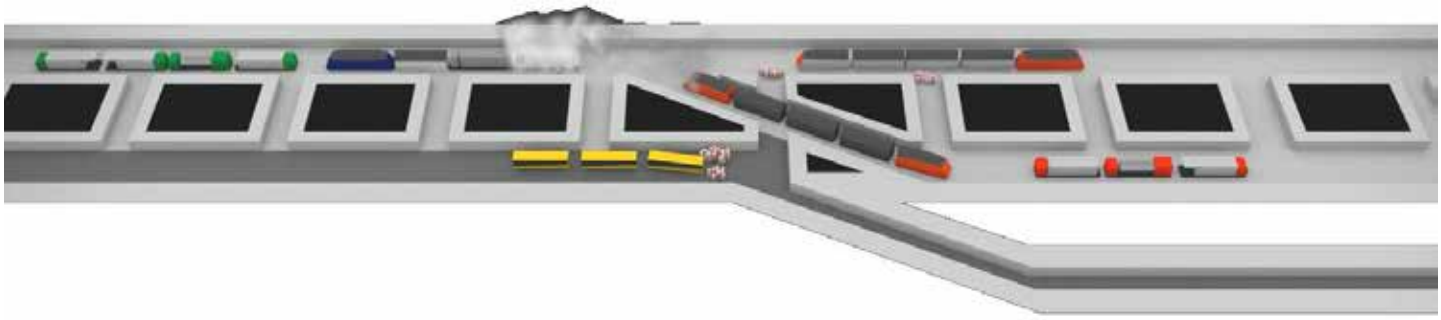


SAUVETAGE DANS LE TUNNEL DE BASE DU LÖTSCHBERG (LBT)

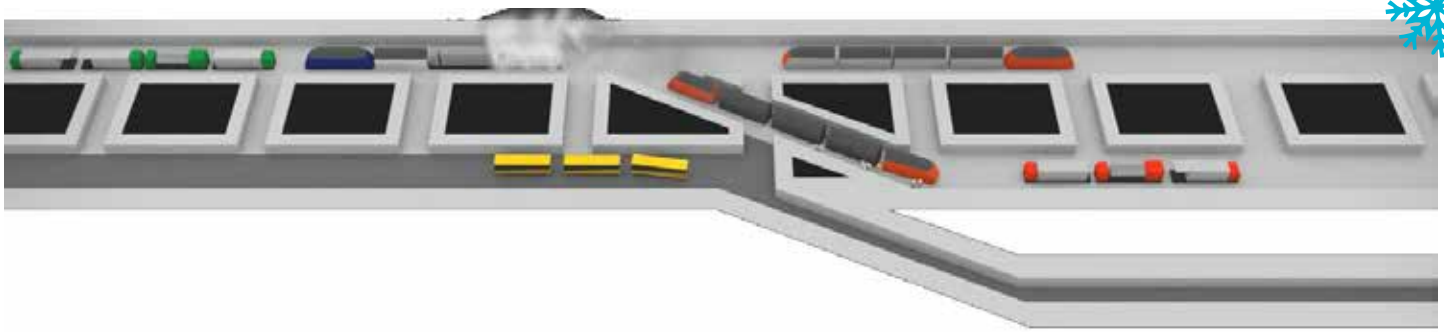
Arrivée du TES de Brig



Arrivée de son homologue bls de Frutigen ainsi que des cars postaux pour évacuer les voyageurs.

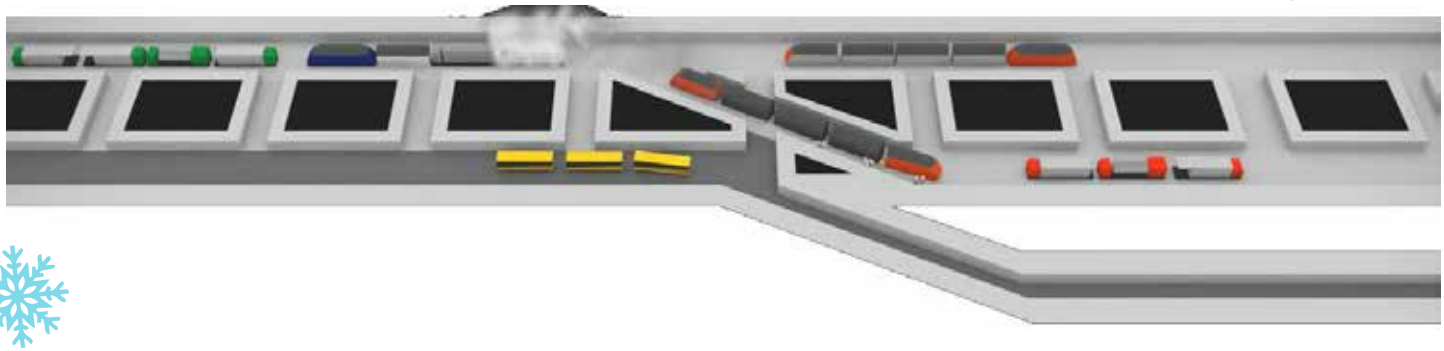


L'évacuation des voyageurs commence.

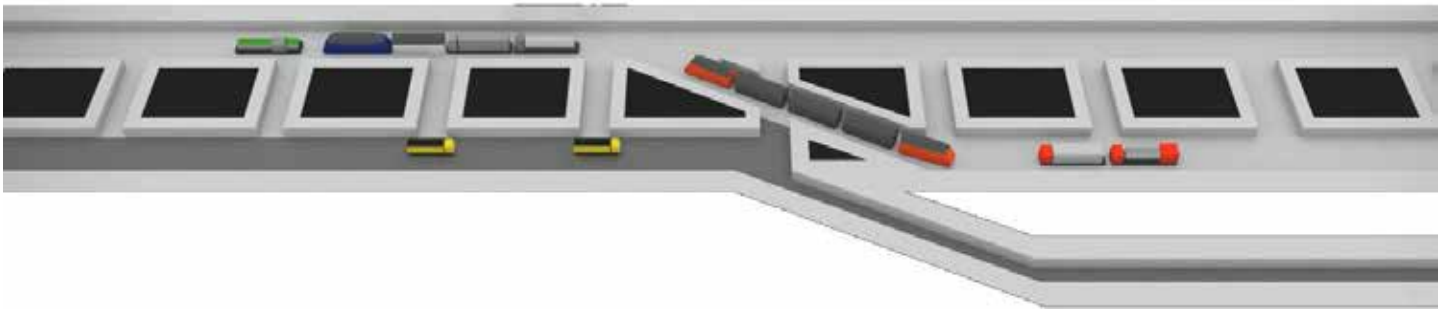


SAUVETAGE DANS LE TUNNEL DE BASE DU LÖTSCHBERG (LBT)

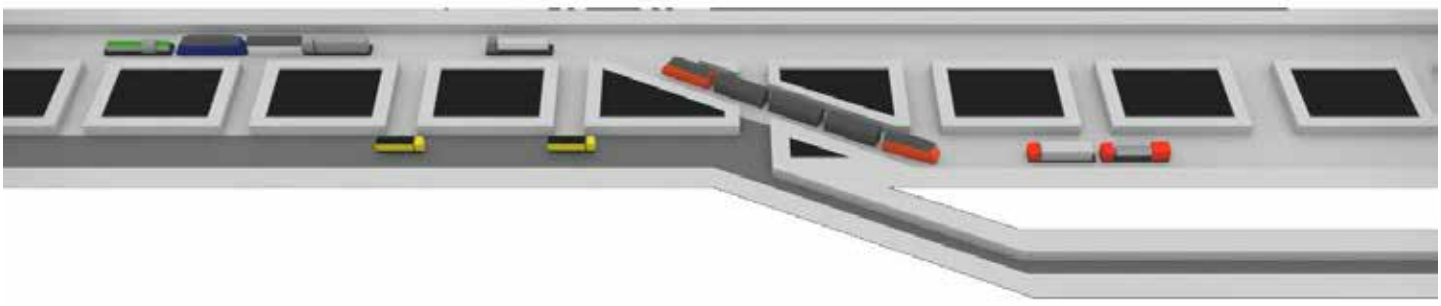
Un train de renfort arrive pour aider la prise en charge des voyageurs



L'élément de sauvetage des CFF repars en direction de Raron (à droite de l'image) pour évacuer des blessés.

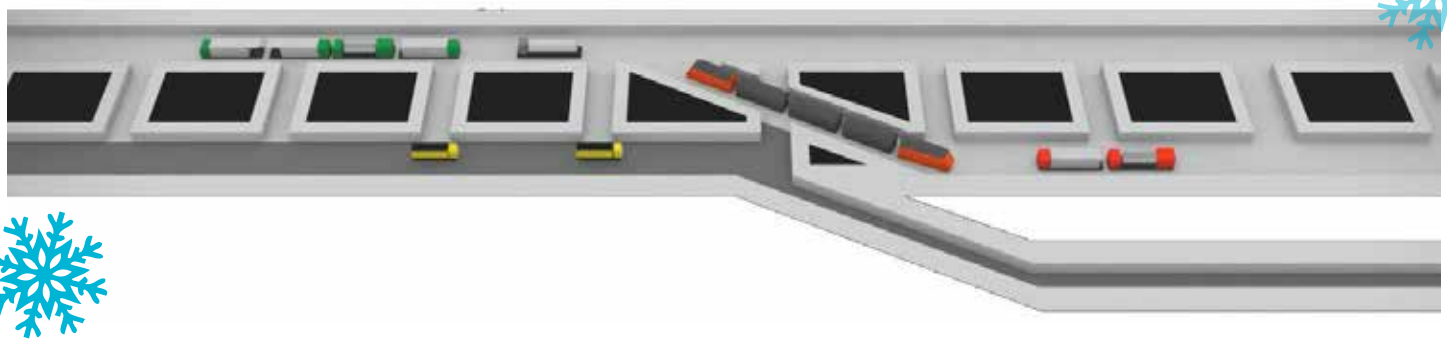


Arrivée d'une Am 843 bls pour prendre en charge une partie du train impliqué. Des camions de matériel arrivent par le tunnel.

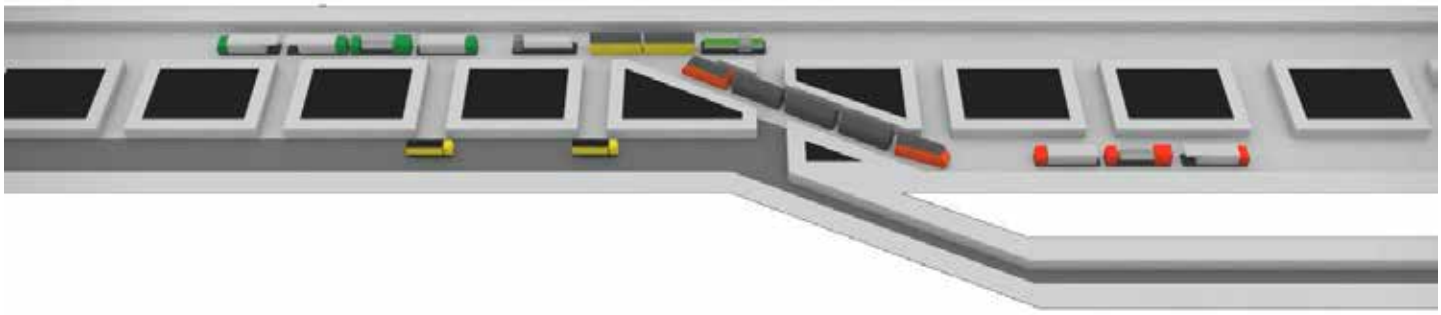


SAUVETAGE DANS LE TUNNEL DE BASE DU LÖTSCHBERG (LBT)

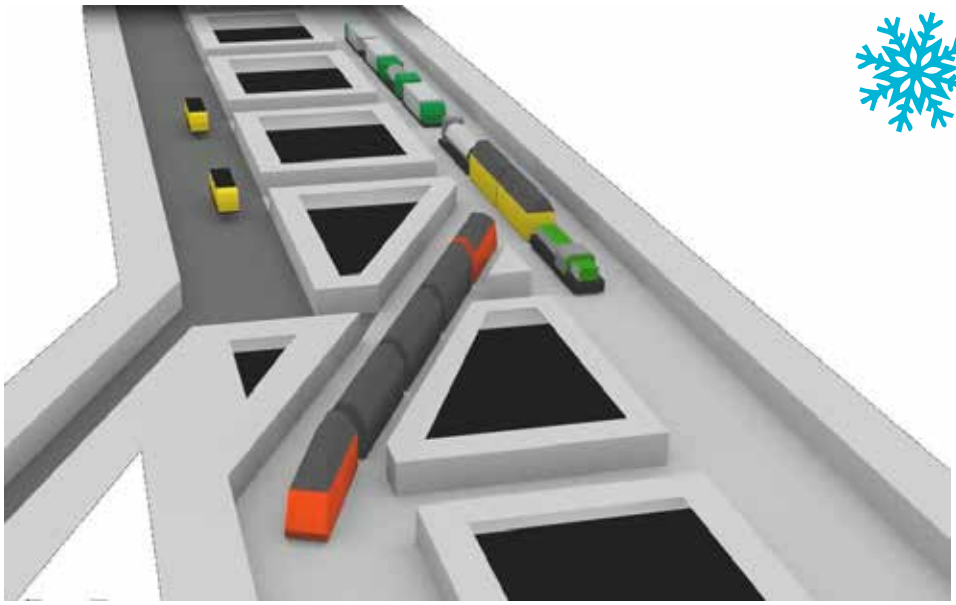
Départ de la loc et des véhicules en états du train impliqué.



Retour du TES bls pour la prise en charge des véhicules accidentés.



Arrivée depuis Brig des wagons matériels du bls pour les épaves. FIN de l'intervention



SAUVETAGE DANS LE TUNNEL DE BASE DU LÖTSCHBERG (LBT)

Ci-dessous photos prises durant cet exercice :

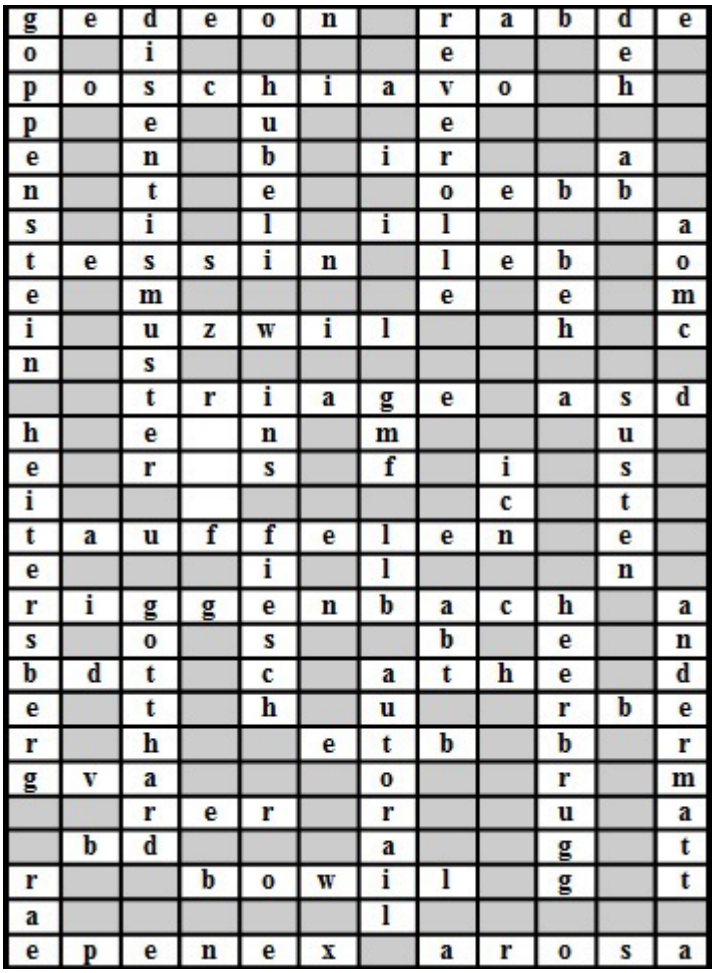
SAUVETAGE DANS LE TUNNEL DE BASE DU LÖTSCHBERG (LBT)

SAUVETAGE DANS LE TUNNEL DE BASE DU LÖTSCHBERG (LBT)

TES 14 bls au centre de Frutigen

SOLUTION DE NOVEMBRE

Réponses de Novembre :



g	e	d	e	o	n		r	a	b	d	e
o		i					e			e	
p	o	s	c	h	i	a	v	o		h	
p		e		u			e				
e		n		b		i	r			a	
n		t		e			o	e	b	b	
s		i		l		i	l				a
t	e	s	s	i	n		l	e	b		o
e		m					e		e		m
i		u	z	w	i	l			h		c
n		s									
		t	r	i	a	g	e		a	s	d
h		e		n		m				u	
e		r		s		f		i		s	
i								c		t	
t	a	u	f	f	e	l	e	n		e	
e				i		l				n	
r	i	g	g	e	n	b	a	c	h		a
s		o		s			b		e		n
b	d	t		c		a	t	h	e		d
e		t		h		u			r	b	e
r		h			e	t	b		b		r
g	v	a				o			r		m
		r	e	r		r			u		a
	b	d				a			g		t
r			b	o	w	i	l		g		t
a						l					
e	p	e	n	e	x		a	r	o	s	a

Réponse du mot caché : locomotive diesel
immatriculation des Re 465 Rail Care : Cat'Eyey 465 015 – 6 / Flash Fire 465 018 – 0

Les Re 465 ne peuvent pas prendre en commande multiple les RBDe 565 et 566 II

Dans le matériel TransN la RBDe 567 315 a été vendue à Travys / PBr

DIVERS JEUX

Horizontal :

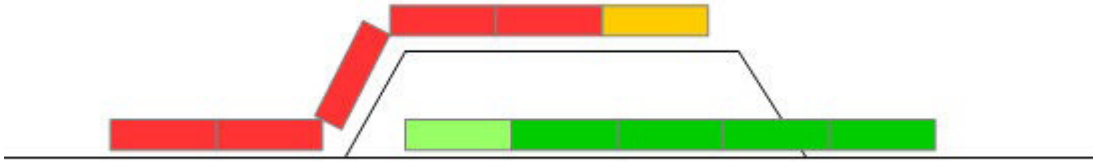
4. gare terminus de l' AOMC
5. ateliers principaux bls
6. gare commune CFF / MOB / MVR
8. semi-remorque conçue pour être chargée sur un bogie ferroviaire
10. gare commune CFF / bls / bls Schiff
14. formation du train
16. localité où se trouvent les Ateliers principaux des RhB
17. chemin de roulement
18. ancien surnom du domino
19. ligne de contact française
20. aiguille : traversée jonction double

Vertical:

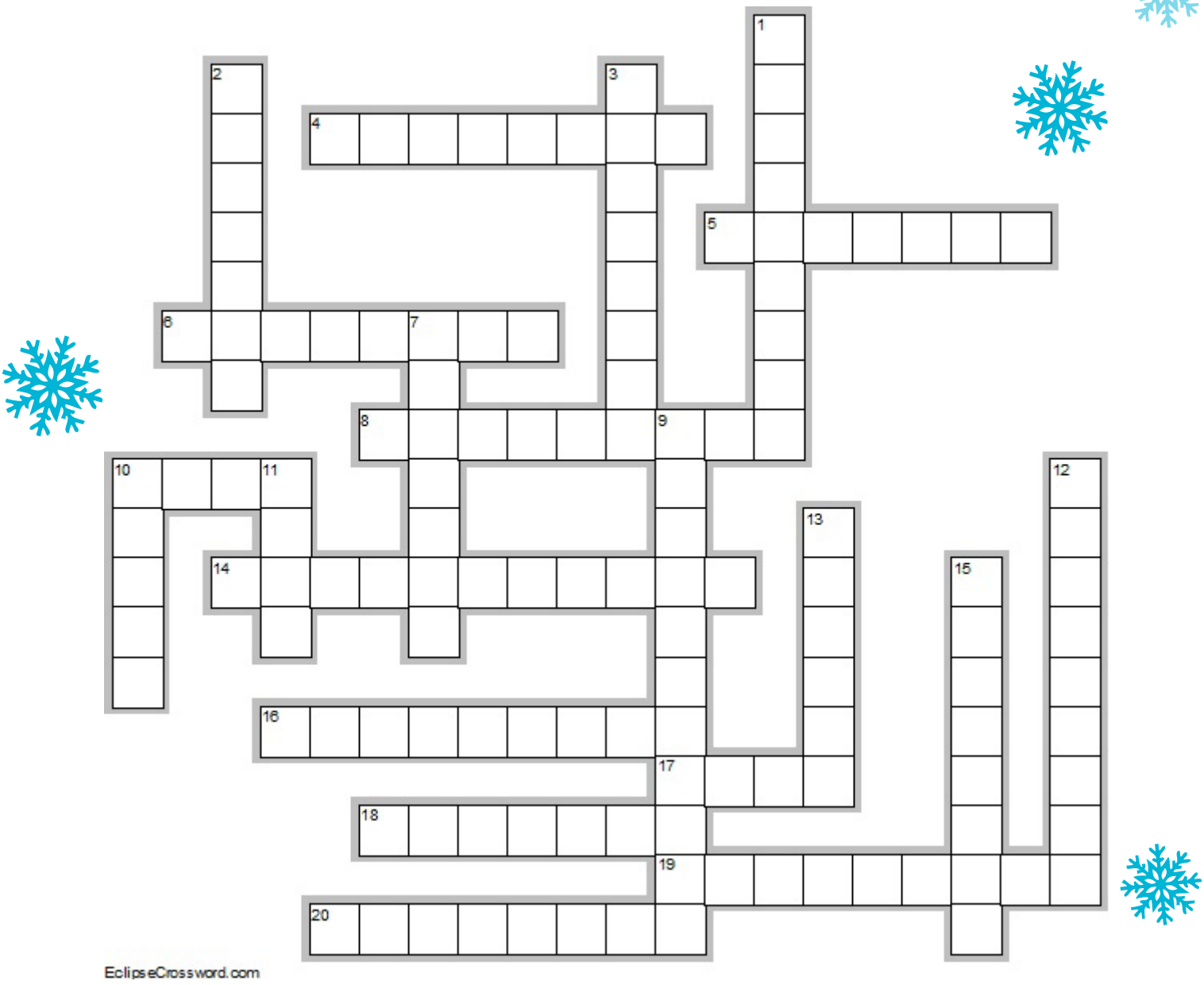
1. surnom de la ligne desservant la Place Pury
2. tunnel fréquenté par les trains auto du bls
3. petit véhicule moteur utilisée principalement pour la manœuvre
7. barrage fournissant de l'électricité aux CFF
9. véhicule moteur accessible aux voyageurs
10. engin destiné au transport d'un véhicule d'un écartement différent
11. gare commune CFF / NStCM
12. surnom d'automotrices diesel française et prénom d'une actrice
13. gare dépôt du matériel VN des Cj
15. gare portant le même nom qu'un aéroport mais ne le desservant pas

Croisement étrange :

Situation survenue en octobre 1987 sur la ligne du BVZ. Comment réaliser le croisement de deux trains trop longs pour les voies du point de croisement.



DIVERS JEUX



Petites énigmes :

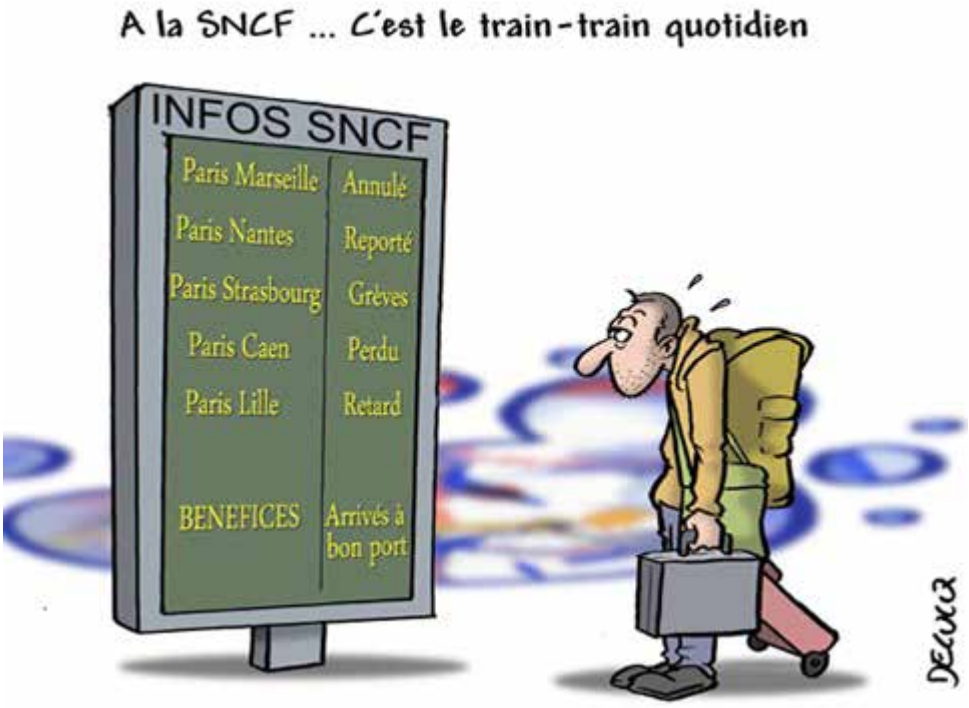
- Où se situe le buffet de gare le plus haut d'Europe ?

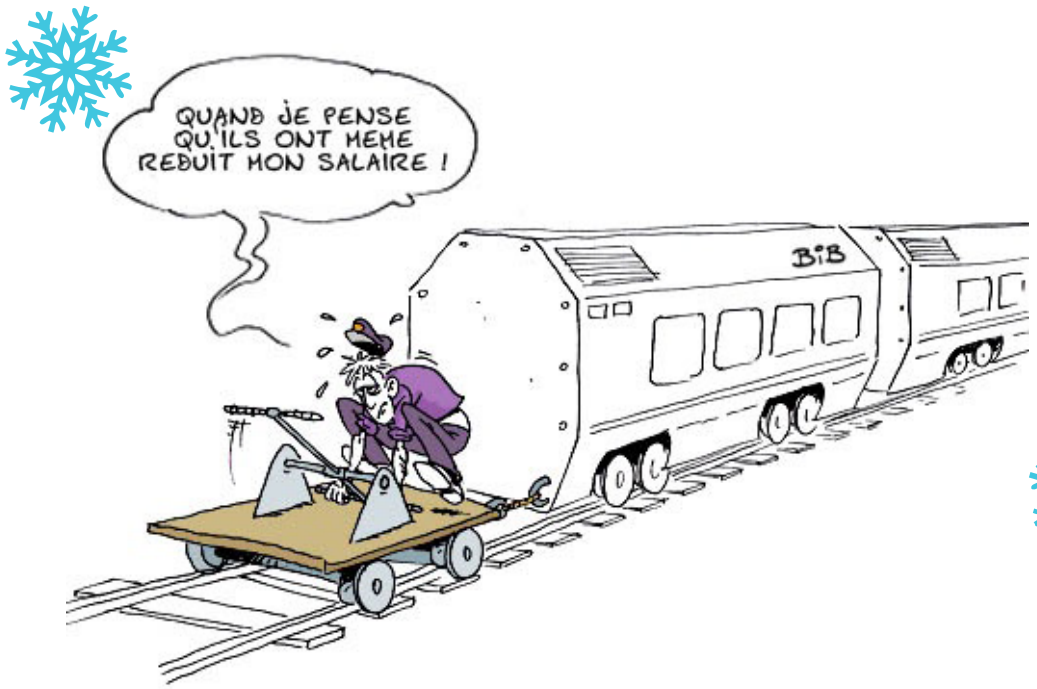
- Pour quel événement le matériel CFF a reçut la livrée verte ?

- Où le cliché ci-dessus a-t-il été pris ?

LE MOT DE LA FIN

Clin d'oeil à nos amis français, avec tous nos voeux pour les « roulants »





LE MOT DE LA FIN

JOYEUX NOËL ET BONNE ANNÉE 2016