

# RAILS ROMANDS

N°5 - JANVIER 2016



## SOMMAIRE

- **ÉDITORIAL** 2  
Des anniversaires
- **HUMOUR** 4  
On peut rire
- **TECHNIQUES** 4  
Les différents gabarits ferroviaires
- **COMPAGNIE PRIVÉE** 19  
Jungfraubahnen 2ème partie (ligne SPB)
- **HISTOIRE** 13  
La ligne du NstCM :  
Trolley Fribourg - Farvagny
- **JEUX** 33  
Solution de Décembre et divers jeux



# PETIT ÉDITO – DES ANNIVERSAIRES

Quelques lignes fêteront leur centième anniversaire en 2016. En voici une liste :

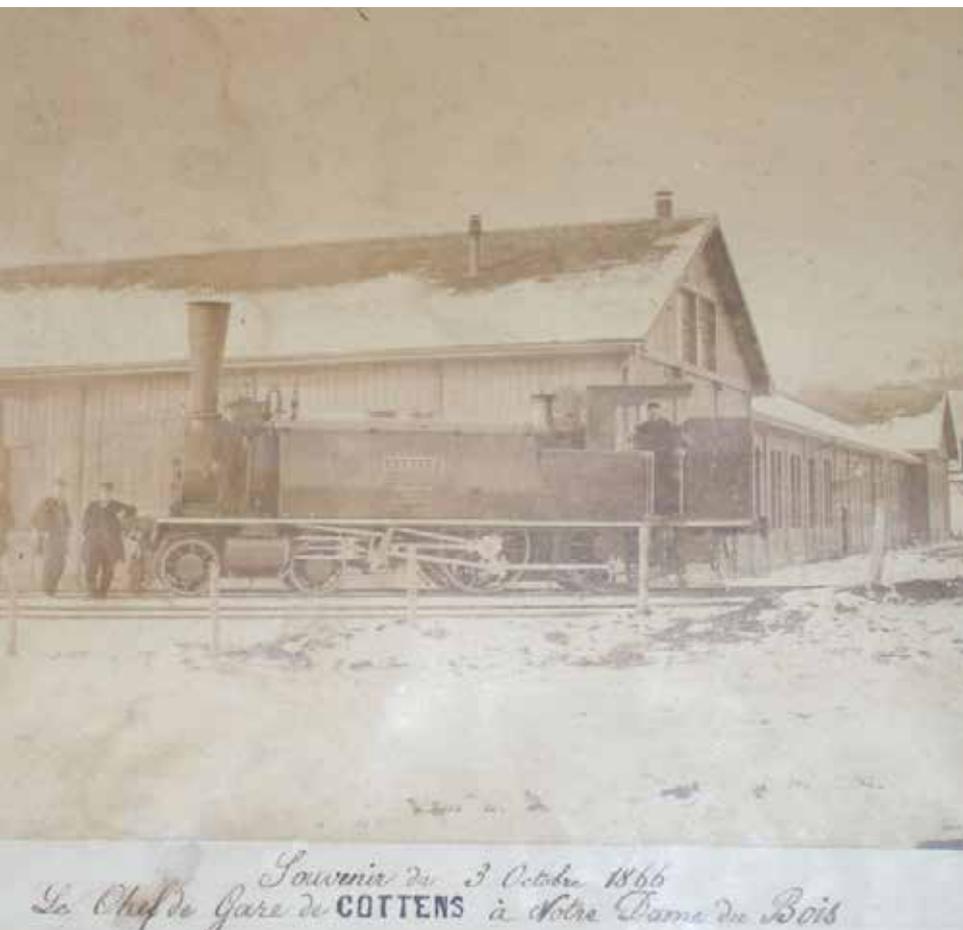
**10 AVRIL** : Solothurn - Zollikofen

**12 JUILLET** : Nyon - St-Cergue - Morez

**23 AOÛT** : La section Brienz - Interlaken Ost

**12 SEPTEMBRE** : La section Leysin Feydey - Grand Hôtel

**18 DÉCEMBRE** : Woheln Fahrwangen – Meisterschwanden



Cet icône se trouvait dans la petite chapelle de Notre Dame du Bois, sur le terrain militaire de Drognens à proximité de la ligne :

## **Siviriez - Romont**

Le chef de gare de Cottens a mis cette photo en remerciement envers cette Dame du Bois pour avoir évité une collision dans sa gare le 3 octobre 1866. Cette image a été retirée depuis la réfection de la chapelle... dommage.

# 125ÈME ANNIVERSAIRE EN 2016

**18 MAI** : St-Niklaus - Zermatt

**8 AOÛT** : Pfäffikon SZ - Samstagern (SOB)  
Biberbrugg – Arth-Goldau (SOB)

**14 AOÛT** : BLM Grütschalp – Mürren



**Compo BVZ en gare de St-Niklaus**



**Samstagern ateliers principaux  
des SOB**

## ON PEUT EN RIRE

Les CFF firent de la promotion pour l'abonnement ½ tarif sur une durée de 2 ans au prix de Frs. 222.- en lieu et place de Frs 300. - Ce slogan provoqua quelques séquences de rire dans une école voisine. A la question: « *Combien font 150 multiplié par 2* »? Réponse 222, c'est écrit sur la locomotive.

Durant la 2ème guerre mondiale, des trains complets de charbon transitaient en Suisse entre l'Allemagne et l'Italie. De jeunes garçons, fascinés par le monde du rail, résidaient au bord de la ligne Bern - Olten. Dans la gare voisine les signaux étaient commandés par des systèmes de câbles (système funiculaire). Ces jeunes trouvèrent un jour amusant de tordre ces câbles. Ainsi les signaux restèrent fermés pour le passage d'un lourd train marchandises en transit. L'aiguilleur se rendit sur place pour démêler ce tricot de câble. Malheureusement le train, trop lourd pour le Ce 6/8, resta bloqué. On dut faire appel à une machine de secours afin d'aider ce convoi à redémarrer.

Durant les années 90 une brave dame s'est présentée aux guichets de la gare de Genève Cornavin pour demander un

billet de train en 3ème classe. Voici une cliente fidèle que les CFF se doivent de choyer !

Dans les années cinquante une RCe 2/4, Flèche Rouge, roulait en direction de Lausanne. La plateforme derrière le mécanicien était vitrée et ainsi les passagers pouvaient découvrir à la fois la ligne mais aussi le travail du conducteur. Un adepte de Mumenthaler cité ci-dessus décida de prêter flanc aux discussions tenues, à ne pas en douter, par des ingénieurs qui se trouvaient derrière lui ce jour-là. Soigneusement il tourna le gros volant situé devant lui selon les courbes rencontrées.

Ce volant servait normalement à envoyer plus ou moins de tension dans les moteurs pour accélérer le train ou à exciter les moteurs en freinage électrique. L'agent avait soigneusement déclenché son disjoncteur principal afin de tourner comme bon lui semblait ce volant! Dans une longue courbe il se trompa et tourna son volant dans la mauvaise direction... Petit mouvement d'effroi chez les « *ingénieux ingénieurs* » qui cessèrent les commentaires techniques jusqu'à Lausanne.

## ON PEUT EN RIRE

Feu le pape Jean-Paul II gagna Bern depuis Genève par un train spécial lors de son 1er voyage officiel en Suisse. Pour des raisons de sécurité son train fut garé sur la voie 2 à Lausanne, seule voie démunie de quais voyageurs et des trains marchandises, particulièrement longs, stationnaient sur les voies 1 et 3 ! Nous ne sommes jamais assez prudents ! Qui protéger de qui ? De mauvaises langues pourraient poser la question ! Dans le même ordre idée, au début du 21ème siècle, une fusillade éclate non loin d'un cinéma X à Lausanne. Les CFF stationnèrent un train marchandise sur la voie 9 en gare afin d'éviter qu'une éventuelle balle perdue n'atteigne les voyageurs présents, un bel exemple de précaution !

Dans les années 50 un homme demanda à l'agent de train pourquoi il tapait avec une barre métallique systématiquement sur toutes les roues d'un train en préparation. Le cheminot lui répondit : « *Eh bien, lors de la guerre, les ateliers ont dû construire des roues en bois. Toutes n'ont pas été retrouvées. Notre direction nous demande de les rechercher systématiquement. Avec le bruit on reconnaît une*

*roue en acier de celle en bois* ». Le client mécontent s'est plaint et l'agent reçut un avertissement.

Sur certaines voitures suisses on trouve un petit bouton équipé d'une lampe pour contrôler si les réserves d'eau pour les circuits de WC sont pleines. Une cliente demanda à un agent de train s'il restait des places dans une voiture d'un train bien fréquenté. L'agent appuya sur ce bouton et répondit par l'affirmative en voyant le témoin s'illuminer.

**RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens) :** Rentres Avec Tes Pieds

**RER (Réseau Express Régional) :** Rentre En Reculant (au vu des vitesses moyennes et des pannes/grèves à répétition sur le RER de la région parisienne)

**SNCF (Société Nationale des Chemins de Fer) :** Sur Neuf Cinq Fainéant

**TPF (Transports Publics Fribourgeois) :** Tout Part en Faillite

# ON PEUT EN RIRE

## LE PERSONNEL SAISONNIER DE LA SNCF



**RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens) :** Rentres Avec Tes Pieds

**CFF - SBB - FFS (Chemins de Fer Fédéraux) :** Comment Faire Fortune Sans Beaucoup Bosser - Fonctionnaire Fédéraux Suisse (le personnel CFF a perdu son statut de fonctionnaire fédéral depuis plus de 20 ans)

**GFM (Gruyère - Fribourg - Morat aujourd'hui TPF) :** Généralement Fatigué le Matin - Grösser Friburger Metzgerei (grande boucherie fribourgeoise en allemand)

**BVB :** Bois Vite et Bien

**AOMC :** Association des Ouvriers Mal Commandés



Vous sauriez qu'il existe certaines tentatives hasardeuses (comme prendre le train en période de conflit de routiers, d'agriculteurs,..) qui peuvent se traduire par l'imposition du mode dégradé « *sans erreur* », c'est à dire de l'autocar.

Il existerait un autre opérateur, Macintosh, qui assurerait un service économique, fiable, cinq fois plus régulier et deux fois plus convivial, mais qui ne marcherait que sur 5 % du réseau ferré français.

Les informations communiquées en cas d'incident seraient limitées à une seule indication « *le train est arrêté en pleine voie* ».

Le signal d'alarme vous demanderait « *Êtes-vous sûr de vouloir activer le signal d'alarme ?* » avant de se déclencher.

## Si Bill Gates gérait le réseau ferroviaire

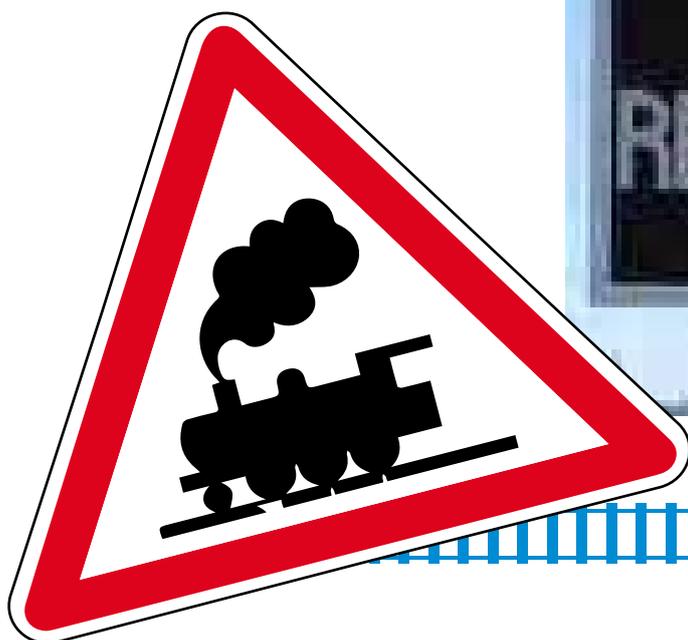
Pour tout un tas de raisons compréhensibles des seuls initiés (et encore), le train que vous pensiez prendre serait planté (ou supprimé) au moment où vous en

## ON PEUT EN RIRE

De temps en temps et sans raisons, vous ne pourriez rentrer dans le train à moins d'effectuer simultanément les opérations suivantes : tirer sur la poignée de la portière, pousser et/ou tirer sur un petit bouton en haut à droite, sauter à pieds joints pour déclencher le contact au sol.

Les renseignements par téléphone seraient facturés à un prix que la morale réproouve. Les trains seraient pilotés par un OS mono-tâche.

**NO COMMENT....**



# LES GABARITS

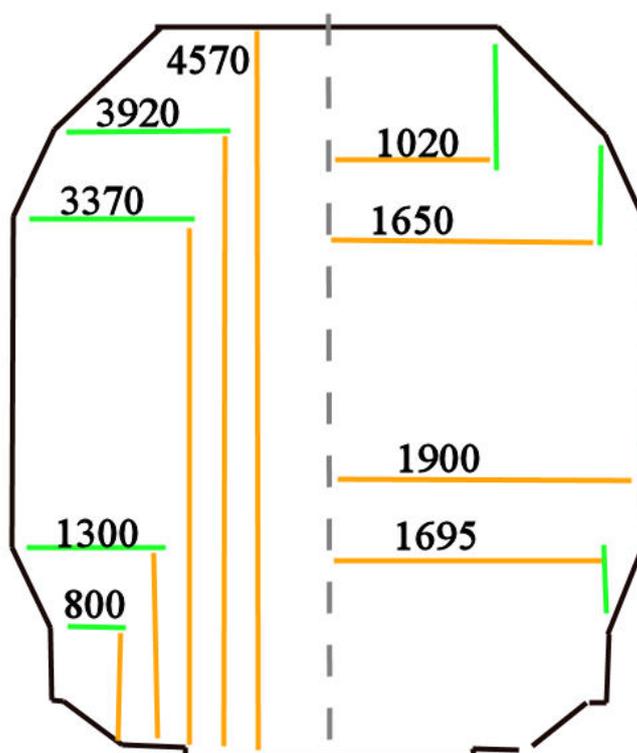
## LES DIFFÉRENTS GABARITS FERROVIAIRES :

Comme vous le savez les véhicules ferroviaires et leurs chargements ne s'inscrivent pas tous dans les mêmes gabarits et les lignes ne sont pas toutes ouvertes au plus grand de ces gabarits.

Il est à noter que les voitures panoramiques CFF, ex-TEE Rheingold, les voitures-lits (WLBm – WLAbm) des trains hôtels NE sont PAS considérées comme des voitures à deux étages !

**Les cotes sont données en mm sans les espaces dévolus au pantographe. Ces cotes ne s'appliquent que pour les lignes CFF – bls -SOB.**

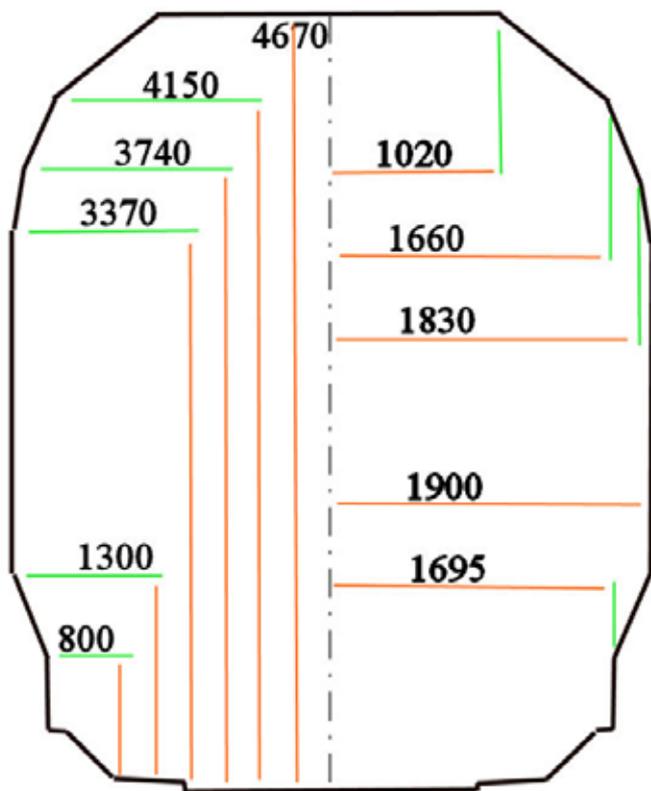
**Le gabarit de base des lignes à voies normales est désigné par OCF 1.**



# LES GABARITS

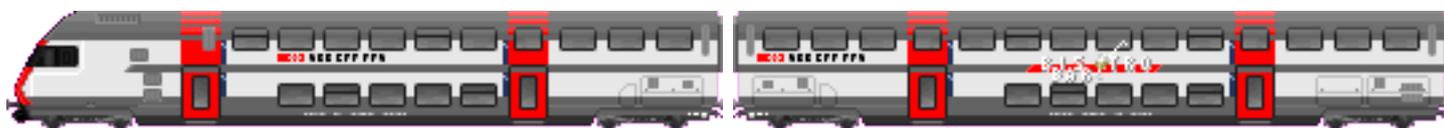
**Gabarit OCF 2** : appliqué pour la construction/modification des lignes.

Gabarit adapté aux voitures/rames à 2 étages.



Lignes **NON autorisées** pour ce gabarit :

- Puidoux - Vevey - Leuk
- Brig - Frutigen via Kandersteg
- Dailens - Vallorbe et Le Pont
- Neuchâtel - Les Verrières
- Solothurn - Moutier
- Delémont - Basel
- Delémont - Porrentruy - Delle
- Biel-Bienne - Sonceboz-Sombeval
- Moutier - Sonceboz-Sombeval
- Sonceboz-Sombeval - La Chaux-De-Fonds
- Toutes les lignes ex-RM
- Palézieux - Murten
- Fribourg - Yverdon
- Luzern - Bern
- Spiez - Zweisimmen
- Lenzburg - Emmenbrücke
- Luzern - Arth-Goldau
- Rotkreuz - Immensee
- Arth-Goldau - Bellinzona et toutes les lignes CFF du Tessin
- Toutes les lignes des SOB
- Winterthur - Rüti
- Arth-Goldau - Zug



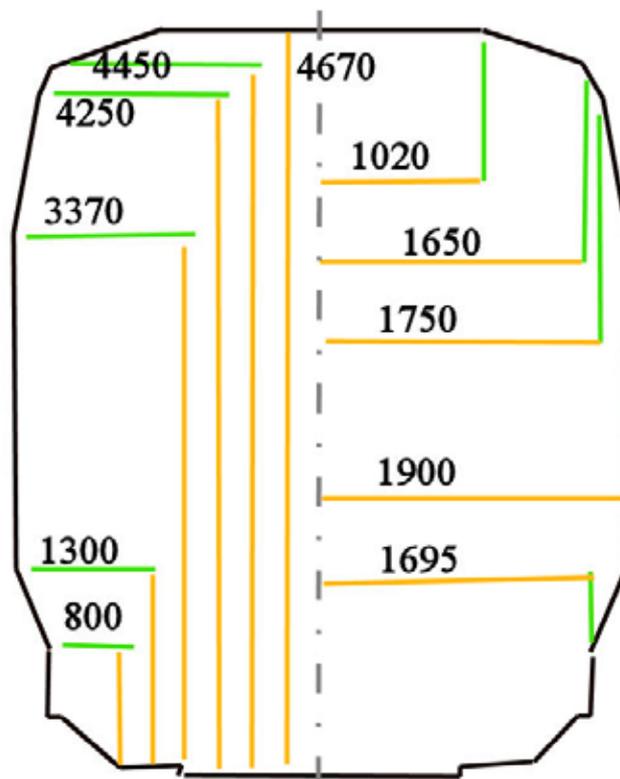
# LES GABARITS

**Gabarit OCF 3** : appliqué pour le trafic combiné (ROLA - containers - trains de semi-remorque avec ou sans tracteur)  
Correspondant au profil SIM.

Lignes **autorisées** :

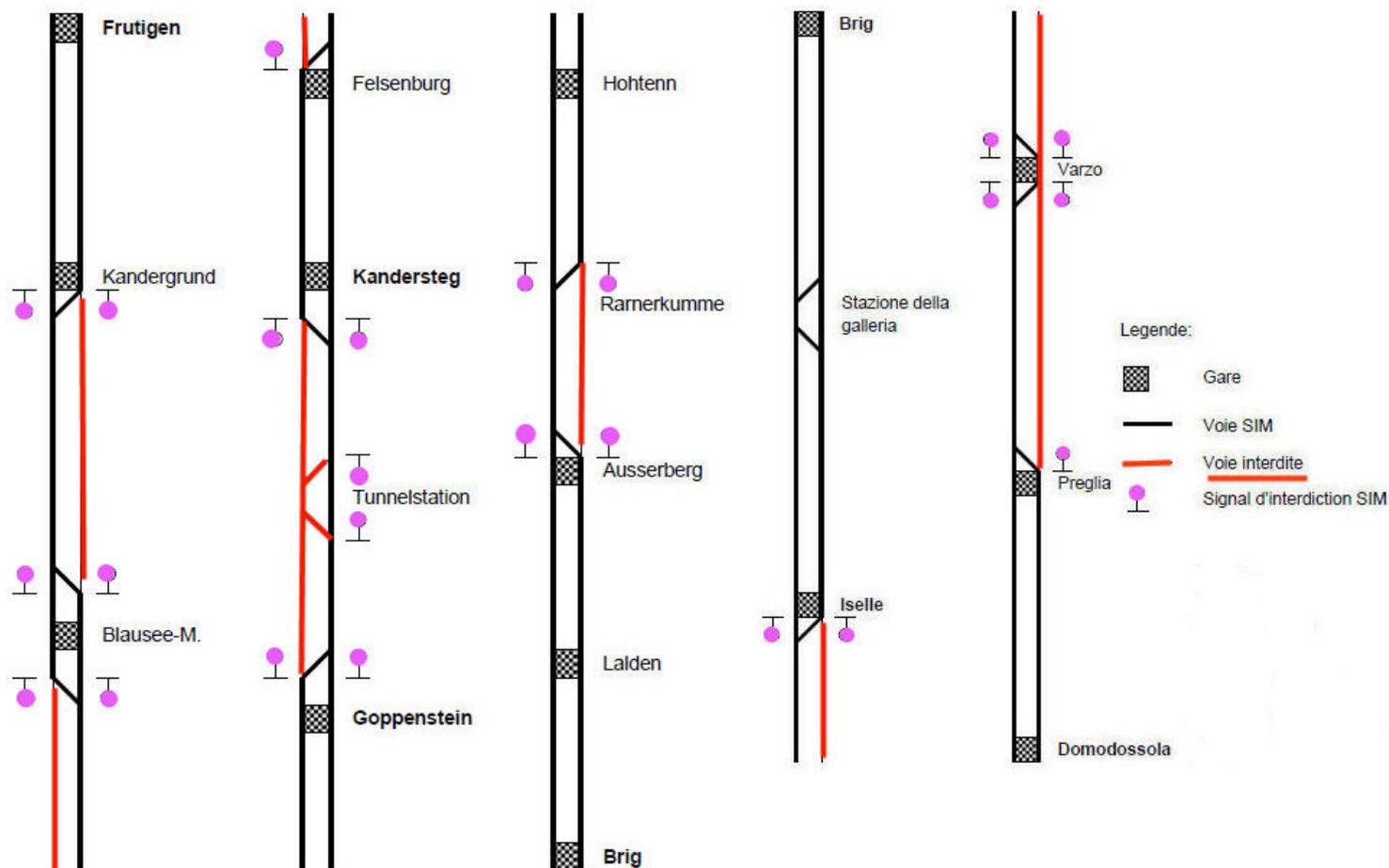
- Domodossola II - Simplon - Brig - Spiez via LBT ou tunnel de fait - Bern
- Bern - Lyss - Biel-Bienne - Solothurn - Olten - Basel via tunnel du Hauenstein ou via Laüfelfingen

**ATTENTION entre Frutigen - Kandersteg - Brig - Domodossola les convois conduisant des véhicules selon ce gabarit doivent emprunter le « couloir » SIM selon le schéma figurant ci-joint.**

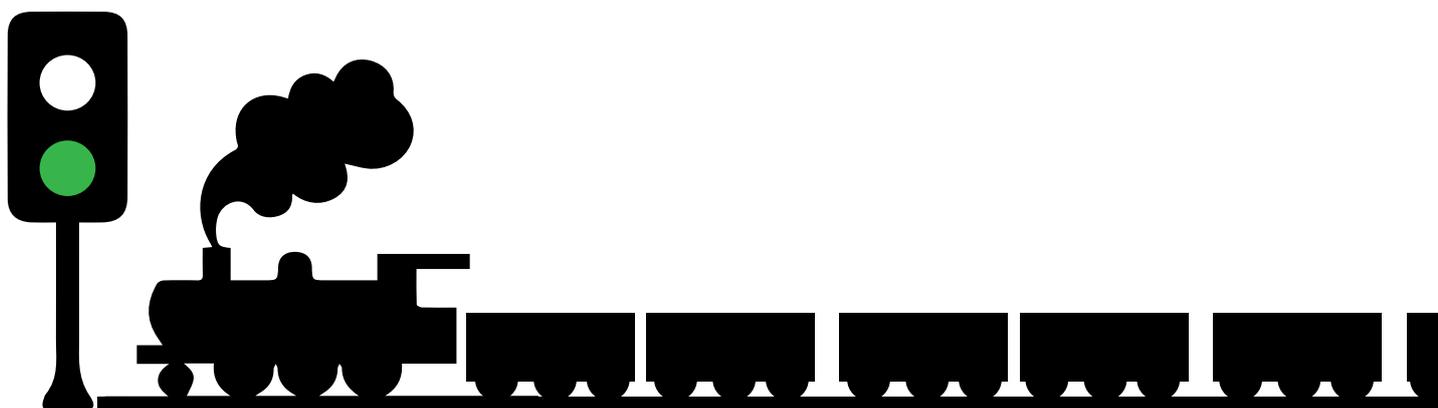


**Trains de containers s'inscrivant dans le gabarits OCF 3**  
Photo de O. Vietti-Violli.

# LES GABARITS



Les tronçons rouges sont interdits aux trains « SIM ».



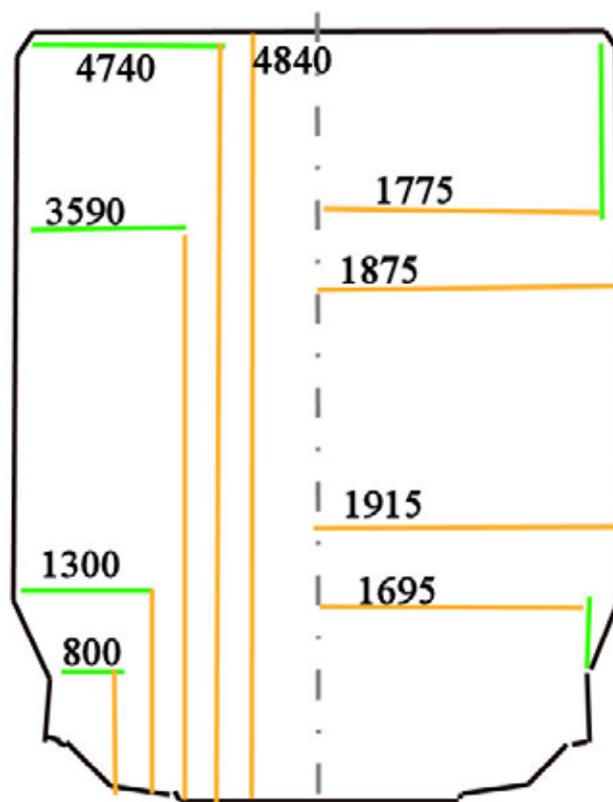
# LES GABARITS

**Gabarit OCF 4 :** Nouvelles lignes de la transversale nord - sud.

- Bale - Chiasso resp. Bale – Iselle et les lignes ayant une vitesses > 160 km/h



Photo de O. Vietti-Violli.



**Trains de semi-remorques.  
selon OCF 3 (Corridor SIM)**  
Photo de O. Vietti-Violli.



# LES GABARITS



# JUNGFRAUBAHNEN (LIGNE SPB)



Cette ligne assure une partie du parcours à destination de sommets intéressants pour les touristes. En 1928 un jardin botanique est créé par l'institut de botanique de Bern. Ce dernier présente plus de 500 plantes alpines protégées.

La ligne de train, à voie de 800 mm, mesure 7 Km 257 avec une rampe maximale de 250 ‰ équipée avec une crémaillère Riggenbach (Von Roll). La tension de ligne est de 1500 Volts continus. Son point le plus bas se situe à Wilderswil (584 m.) et son point supérieur à Schynige Platte (1987 m.) Le dépôt atelier se trouve à Wilderswil.

Cette ligne a été ouverte à l'exploitation le 15 mai 1893 alors que les travaux ont

commencé en avril 1891. La ligne compte 4 tunnels pour 376 m. et 8 ponts pour une longueur totale de 80m. La ligne a été électrifiée le 9 mai 1914.

Il est à noter que les locomotives de la ligne servent en renfort pour les trains de skieurs durant l'hiver sur les lignes des WAB, lignes ayant le même écartement, la même tension de ligne et une crémaillère similaire.

Les trains ne sont composés que de locomotives et de voitures poussées en direction de l'amont. La déclivité de 250 ‰ obligeant à placer le véhicule moteur coté aval.

# JUNGFRAUBAHNEN (LIGNE SPB)

Les locomotives portaient des « *Nounours* » durant une période comme décorations.  
Le parc actuel se compose se :

## Locomotive à vapeur Vmax 10 Km/h et locomotives électriques Vmax 12Km/h :

<b>H 2/3 5</b>	1894	170 KW
<b>He 2/2 11 - 14</b>	1914	220 KW
<b>He 2/2 16 &amp; 18 - 20</b>	1910- 1911	220 KW
<b>He 2/2 61 - 63</b>	1912*	220 KW

\*(révision entre 1989 à 1996)

## Les voitures :

**18B 3 1893 / B 6 1894 / B 7 1924 / B 8 1929**

48 places assises

**B 21 1929 / B 22 1931**

40 places assises

**B 23 1898**

51 places assises

**B 24 1901 / B 41,42 1893(92) / B 43 1899(92) / B 44 1904(92)**

**B 45 1899(92) / B 46 1904(92) / B 47 1929(93) / B 48 1925(93)**

**B 49 1902(2001) / B 50 1926(2001) / B 51 1909(2002)**

**B 52 1906(2002)**

52 places assises

# JUNGFRAUBAHNEN (LIGNE SPB)



Ainsi que de quelques wagons de services et citerne pour ravitailler en eau les infrastructures touristiques du parc alpin.



## LA LIGNE DU NSTCM

Le chemin de fer Nyon-Saint-Cergue-Morez (NSTCM) exploite une ligne de chemin de fer longue de 27 km, à voie unique à écartement métrique, reliant la gare de Nyon à La Cure (hameau situé sur la frontière et partagé entre les communes de Saint-Cergue côté suisse et des Rousses côté français).

La partie française de cette ligne a été fermée en 1958 (le tracé passait dans le village des Rousses et suivait la RN5 jusqu'à Morez).

En 2009, le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois étudie une prolongation de la ligne jusqu'au village des Rousses.

### Parcours

#### Section française (jusqu'en 1958)

La Cure (France), 1155m

Les Rousses, 1110m

Sous les Barres,

Gouland, 895m

Morez École,

Morez Ville, 701m

Morez Gare (SNCF), 734m

#### Section suisse

Nyon, 395 m

Les Plantaz, 420 m

La Vuarpillière

L'Asse (où est organisé le Paléo Festival de Nyon), 466 m

Trélex, 501 m

Givrins, 554 m

Genolier, 562 m

Sus-Châtel, 598 m

La Joy-Clinique

Le Muids, 715 m

Bassins, 756 m

Arzier-Le Muids, 842 m

La Chèvrerie-Monteret, 970 m

Saint-Cergue, 1047 m

Les Pralies, 1176 m

La Givrine, 1208 m

La Cure (Suisse), 1155 m

## LA LIGNE DU NSTCM

### Histoire

**1916** : Le 12 juillet, mise en service de la section Nyon - Saint-Cergue

**1917** : Mise en service de la section Saint-Cergue - La Cure

**1921** : Le 7 mars, mise en service de la ligne entre La Cure et Morez

**1958** : Suppression de la section française (Morez-La Cure).

**1985-1986** : Modernisation du matériel roulant datant de l'ouverture

**2004** : Création de la gare souterraine de Nyon au nord de la gare CFF

### Caractéristiques

**Longueur** : 26,70 km

**Électrification** : courant continu, tension de 1 500 V

**Écartement** : 1 000 mm (voie métrique)

**Point culminant** : 1 233 m en passant le col de la Givrine

**Nombre de ponts** : 3 pour une longueur totale de 235 m

**Nombre de tunnels** : 2 pour une longueur totale de 215 m

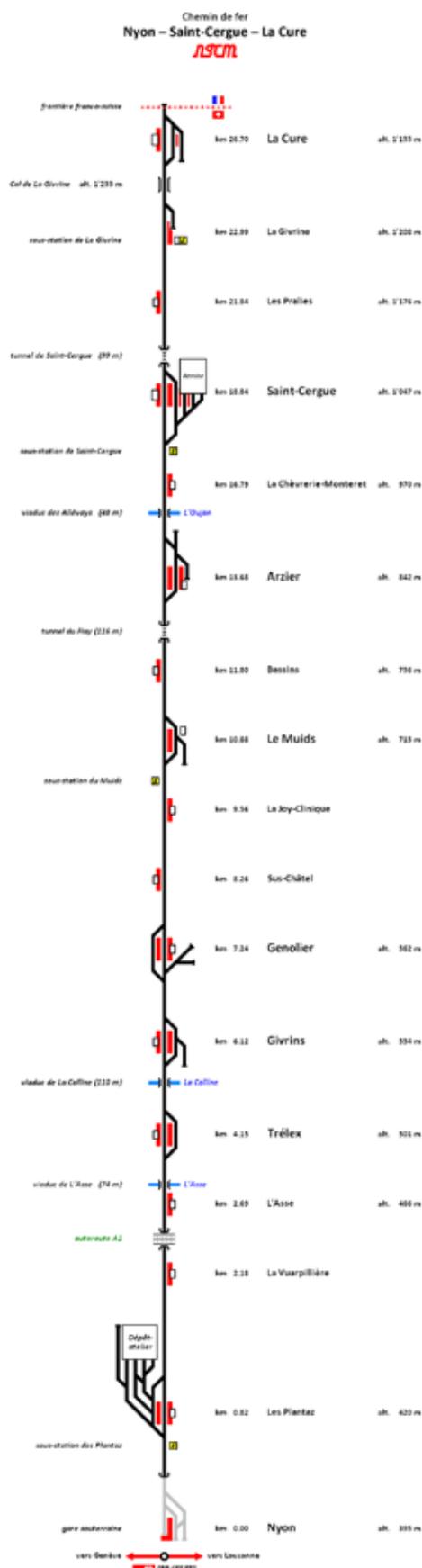
**Vitesse maximale sur la ligne** : 70 km/h

**Pente maximum** : 60 ‰

**Passagers** : 1 114 000 en 2008

**Taux de couverture** : 23 % par les billets

**Subvention** : 5,8 millions de francs suisses en 2005



## LA LIGNE DU NSTCM

### Matériel roulant actuel

#### Véhicules moteurs

- 4 rames ABe 4/8 401-402 à 404-405 (2015-2016) + 2 rames avec option pour 2016
- 5 automotrices Be 4/4 no 201 à 205 (1985-86)
- 1 automotrice BDe 4/4 no 211 (1991)
- 1 automotrice BDe 4/4 no 221 (ex-LEB no 22, 1935)
- 2 automotrices BDe 4/4 no 231 et 232 (ex-CJ no 606 et 607, 1953) [HS pour durée indéterminée]
- 1 tracteur diesel XTm 2/2 no 251 (1984)
- 1 tracteur diesel Tm 2/2 no 261 (1958)

#### Voitures voyageurs

- 5 voitures-pilote Bt no 301 à 305 (1985-86)
- 1 voiture-pilote Bt no 331 (ex-CJ no 705, 1953)
- 2 voitures B no 341 et 342 (ex-BD et BTI, 1949)
- 1 fourgon D no 381 (ex-RhB et YSC)

#### Wagons marchandises

Le trafic des marchandises n'étant de nos jours plus assuré, la plupart des wagons ont été reconvertis en véhicules de service.

Le solde a été cédé aux Chemins de fer malgaches.

### Matériel roulant ancien

#### Véhicules moteurs

- ABDe 4/4 1, 1914, SWS / BBC, 25 places, 32 tonnes, cédée au chemin de fer de la Mure en 1986
- ABDe 4/4 2, 1936, CGCEM / BBC, 36 places, 34 tonnes, ex Chemins de fer électriques du Jura (CFEJ) n°2, transformée en wagon plat X 102 « *Salamandre* » (1991)
- ABDe 4/4 3, 1924, Dyle & Bacalan, Bordeaux / BBC, 36 places, 32 tonnes, ex Chemins de fer électriques du Jura (CFEJ) n°1, démolie en 1980
- ABDe 4/4 5, 1914, SWS / BBC, 25 places, 32 tonnes, cédée au chemin de fer de la Mure en 1986
- ABDe 4/4 6, 1914, SWS / BBC, 25 places, 32 tonnes, démolie en 1981
- ABDe 4/4 10, 1918, SWS / BBC, 15 places, 32 tonnes, cédée au chemin de fer de la Mure en 1991, puis à l'association Nyon-St.Cergue Rétro en 2010
- ABDe 4/4 11, 1918, SWS / BBC, 15 places, 32 tonnes, cédée au chemin de fer de la Mure en 1992.

## LA LIGNE DU NSTCM

### Voitures voyageurs

- AB 20, 1915, SIG, 24 places, 7,2 tonnes, cédée aux voies Ferrées du Velay, restaurée, en service
- AB 21, 1915, SIG, 24 places, 7,2 tonnes, cédée au Dampfbahn Furka-Bergstrecke et démolie
- BC 22, 1915, SIG, 30 places, 8,3 tonnes, cédée au Dampfbahn Furka-Bergstrecke et démolie
- BC 23, 1915, SIG, 30 places, 8,3 tonnes, cédée au chemin de fer de la Mure, en service
- BC 24, 1915, SIG, 30 places, 8,3 tonnes, cédée au chemin de fer de la Mure, en service
- C 25, 1930, construction dépôt de Nyon, transformée en wagon plat Rklm 25 (1978)
- C 26, 1930, construction dépôt de Nyon, transformée en wagon plat X 108 (1976)
- C 27, 1934, CGCEM, 30 places, 7 tonnes, cédée à l'AFCDN
- BC 51, 1918, SWS, 48 places, 13 tonnes, cédée à l'école d'Attalens
- BC 52, 1918, SWS, 48 places, 13 tonnes, cédée au chemin de fer de la Mure, en service
- BC 61, 1922, Dyle et Bacalan, 48 places, 13 tonnes, cédée au chemin de fer de la Mure, en service

- BC 62, 1922, Dyle et Bacalan, 48 places, 13 tonnes, cédée au chemin de fer de la Mure, en service

### Voitures ex-CF vicinaux Haute Saône

- B 3, 1902, ANF, 30 places, 8,5 tonnes, cédée au chemin de fer de la Mure
- B 7, 1910, ANF, 30 places, 8,5 tonnes, ex A7v, cédée au chemin de fer Blonay-Chamby

### Voitures ex-CF vicinaux Jura

- B 4, 1902, ANF, 30 places, 8,7 tonnes, démolie en 1989
- B 5, 1902, ANF, 30 places, 8,7 tonnes, cédée au chemin de fer de la Mure
- B 6, 1902, ANF, 30 places, 8,7 tonnes, démolie en 1946, bogies utilisés pour voiture C 25

### Wagons marchandises

#### Wagons couverts

- K 30 à 33, SIG 1916, poids 5.6t, devenus G 30 à 33
- K 34-35, Dyle & Bacalan 1922, poids 5.6t, devenus G 34 à 35
- K 36-37, Decauville 1924, poids 5.6t, devenus G 36 à 37

## LA LIGNE DU NSTCM

### Wagons tombereaux

- L 40 à 43, SIG 1916, poids 4.1t
- L 44-47, Dyle & Bacalan 1922, poids 4.8t
- L 48-50, Decauville 1924, poids 4.8t

### Wagons plats

- M 1 à 8, SIG 1916, poids 4.8t,
- M 9-11, Dyle & Bacalan 1922, poids 4.8t,
- M 12, Decauville 1924, poids 4.8t,
- **ANF** : Ateliers du Nord de la France à Blanc-Misseron
- **CGCEM** : Compagnie Générale de construction et d'entretien du matériel de chemin de fer à Villefranche sur Saône, Rhône, France

### Matériel NStCM préservé

#### Automotrices

- ABDe 4/4 1 et 5, chemin de fer de la Mure, depuis 1986
- BDe 4/4 10 et 11 chemin de fer de la Mure depuis 1992 respectivement

#### Voitures voyageurs

- B 3, 1902 ANF, 30 places, 8,3 tonnes, ex cf Vicinaux Haute Saône, acquise en 1992, chemin de fer de la Mure
- B 5, 1907 ANF, 30 places, 8,3 tonnes, ex cf Vicinaux Jura, acquise en 1992, chemin de fer de la Mure

- B 7, 1910 ANF, 30 places, 8,3 tonnes, ex chemins de fer vicinaux de la Haute Saône. dite « *impériale* », préservée Chemin de fer-Musée Blonay-Chamby
- AB 20, préservée par les Voies Ferrées du Velay
- BC 23-24, 1915 SIG, 30 places, 8,3 tonnes, acquises en 1985 par le chemin de fer de la Mure
- BC 52, 1918 SWS, 48 places, 13 tonnes, acquise en 1985 par le chemin de fer de la Mure
- BC 61-62, 1922, Dyle et Bacalan, 48 places, 13 tonnes, acquise en 1985 par le chemin de fer de la Mure
- C27, transformée en wagon atelier X103, a été préservée dans un premier temps par les Voies Ferrées du Velay. Depuis décembre 2007, elle fait partie de la collection de l'Association des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord.

### Association Nyon-St.Cergue Rétro

En 2008 est créée l'association Nyon-St. Cergue Rétro dont le but est de rapatrier l'automotrice ABDe 4/4 10 de 1918 et de la restaurer afin de la faire circuler avant 2016, date du centenaire de la ligne. Ce transfert a eu lieu le 17 avril 2010

## LA LIGNE DU NSTCM

Le conseil régional de l'Isère, propriétaire des quatre automotrices cédées en 1986 et 1992 au chemin de fer de la Mure, a rétrocédé à l'association l'ABDe 4/4 10 de 1918. Cette motrice, ainsi que sa sœur jumelle numérotée 11, ont successivement été immatriculées CFZe 4/4, BCZe 4/4, BCFé 4/4, ABFe 4/4, ABDe 4/4, et enfin BDe 4/4 avec la suppression de la 1<sup>re</sup> classe en 1986.

Il était initialement prévu de rapatrier l'automotrice ABDe 4/4 51 de 1916, mais cette dernière ayant été modifiée pour la ligne de La Mure (bandages des roues profilés, pantographe changé, projecteur supérieur changé, livrée rafraîchie), a finalement été laissée sur place. La 10 n'a quant à elle jamais roulé en service régulier sur le SGLM et ses bandages n'ont donc pas subi de reprofilage.

L'ancien wagon couvert G 36 du NSTCM est aussi préservé par l'association. C'est l'ancien K 36 construit en 1924 et livré à la compagnie du chemin de fer Morez-La Cure. Cette compagnie exploitant la partie française de la ligne.

Le chemin de fer-Musée Blonay-Chamby possède une ancienne voiture de la série

dite impériale. Il est possible qu'elle soit prêtée à l'association pour composer un train avec l'automotrice restaurée.



# LA LIGNE DU NSTCM



## LA LIGNE : TROLLEY FRIBOURG FARVAGNY

### LE TROLLEYBUS FRIBOURG – FARVAGNY :

1ère ligne de trolleybus de Suisse ! Cette ligne sera mise en service le 4 janvier 1912 entre la gare de Fribourg et Posieux puis sera prolongée à destination de Farvagny en 1916. Aux yeux des promoteurs cette solution devait permettre d'établir une liaison régulière pour un prix équivalent au 1/3 d'une voie métrique. En 1932 cette aventure se termina alors que la ville de Lausanne voyait ses premiers trolleybus prendre du service entre Lausanne et Ouchy.

L'état assez sommaire des routes et les roues à bandages pleins ont des conséquences désagréables sur le service des trolleybus. Les avaries se font de plus en plus nombreuses au niveau des moyeux de moteurs. Dès 1913 des ruptures d'essieux sont constatées. La compagnie disposait d'un camion électrique qui devra remplacer les véhicules de passagers pour palier ces pannes.

De novembre 1916 à juin 1917, un bus à benzine, loué, assure le service. En 1917 des négociations sont menées avec les CEG (Chemins de fer électriques de la Gruyère) pour que ces derniers

reprennent l'exploitation de la ligne. Mais la population s'y oppose fortement car ils préfèrent nettement l'omnibus électrique disposant d'un éclairage nocturne contrairement aux véhicules à benzine dans lesquels les usagers sont plus serrés !

En juin 1917 la voiture num 2 reçoit des nouveaux moteurs suspendus au châssis avec transmission sur les roues arrières par chaînes et roues dentées. Cela s'avéra un net progrès et cette voiture assura un maximum de service. En mai 1919 la voiture num 1 est modifiée de la même manière. En mars 1921 la numé 3 recevra une transmission à cardan.

Les bandages pleins des voitures devaient être changés tous les 15'000 Km et ce changement est assez complexe. Ce sont les ateliers CFF de Fribourg qui assurent cette tâche. En 1924 les pneumatiques arrivent enfin (pneus gonflés) et la 2ème voiture sera équipée de même en 1926.

les difficultés financières auront raison de cette entreprise ! Le 21 mai 1932 verra la dernière circulation de ces véhicules. La ligne était longue de 12,5 Km avec une rampe maximale de 48 0/00.

## LA LIGNE : TROLLEY FRIBOURG FARVAGNY

Un dépôt au Km 3 permet de stationner 3 véhicules avec la sous-station fournissant du 600 V. continu. Les bureaux et le logement du chef d'exploitation y trouveront aussi une place.

La ligne de contact est constituée de 2 fils éloignés de 30 cm avec une section de 65 mm<sup>2</sup>. Elle est unique. De ce fait, lors des croisements, les véhicules doivent échanger leur chariot de contact qui roule sur les fils !

En 1912 on compte 7 aller et retour entre Fribourg et Posieux et 13 limitées à La Glâne ou les Dailletttes. Le parcours complet se fera en 50 minutes...

Le passage à niveau de la Glâne sur les voies CFF présentait une particularité. Dès 1927 cette ligne a été électrifiée. À la descente le véhicule descendait par gravité. On bloquait le charriot de captage électrique et quand le véhicule était arrivé en bas, un agent le prenait avec perche. Pour la rampe on bloquait aussi ce chariot pour alimenter le véhicule et un agent se chargeait de le monter. Cette manipulation d'une minute a aussi coûté la vie de ce trolleybus !

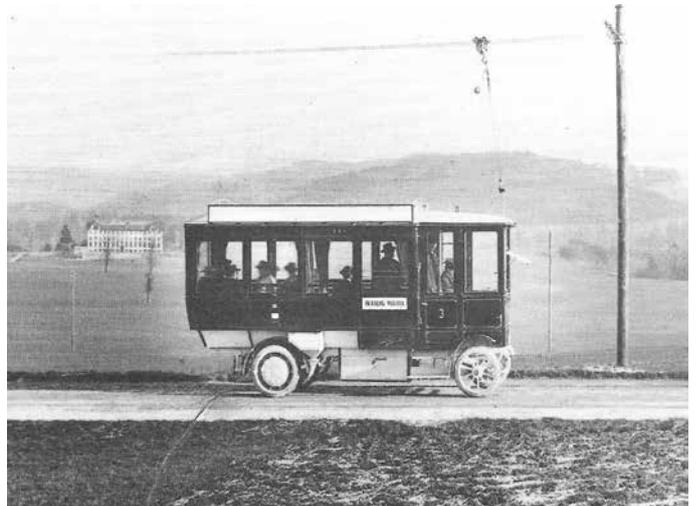
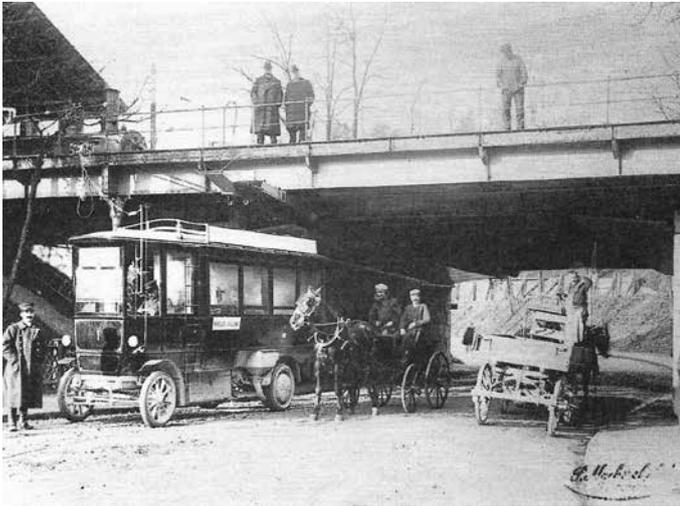
La compagnie possédait 3 véhicules voyageur, un châssis de transports de marchandises et un autobus à benzine de réserve depuis 1917.

Les véhicules ont été construits par Électro-Daimler-Stoll en Autriche. Les cadres et les carcasses étaient en bois dur (chêne ou frêne) renforcés par des ferrures. Le châssis était réalisé en tôles embouties pour un poids à vide de 1860 Kg. Des sablières étaient prévues à l'avant et à l'arrière.

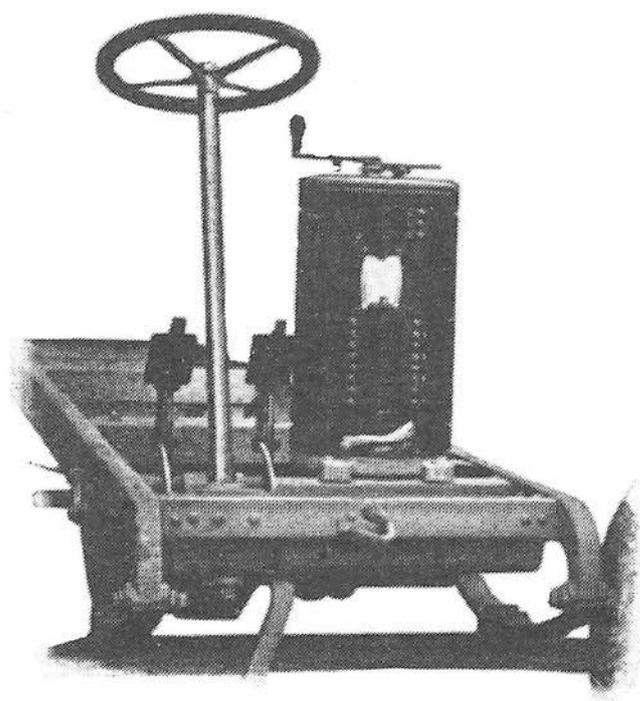
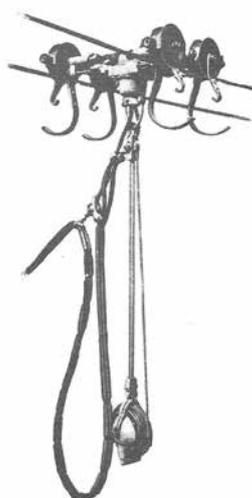
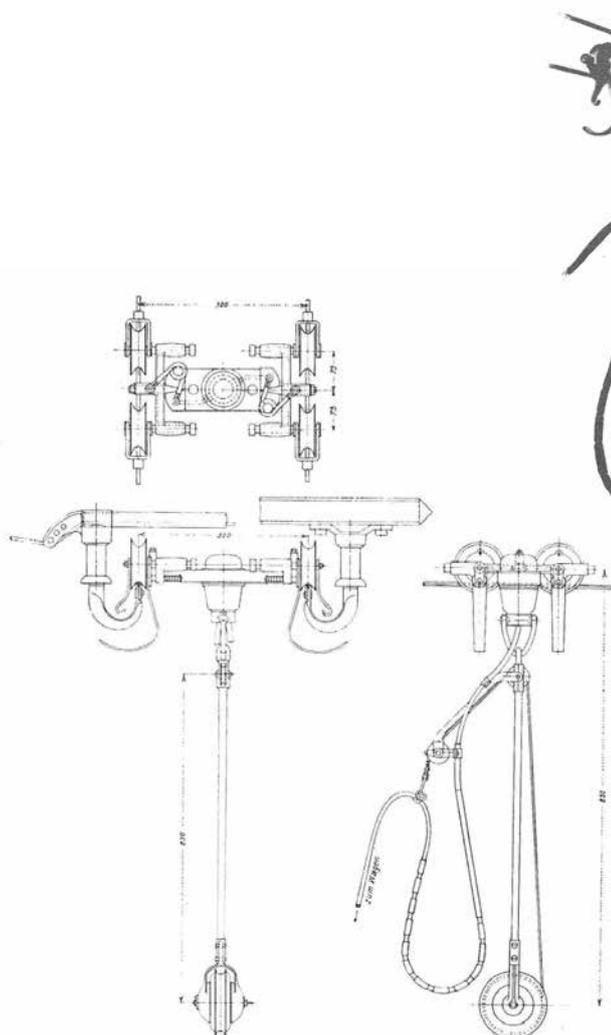
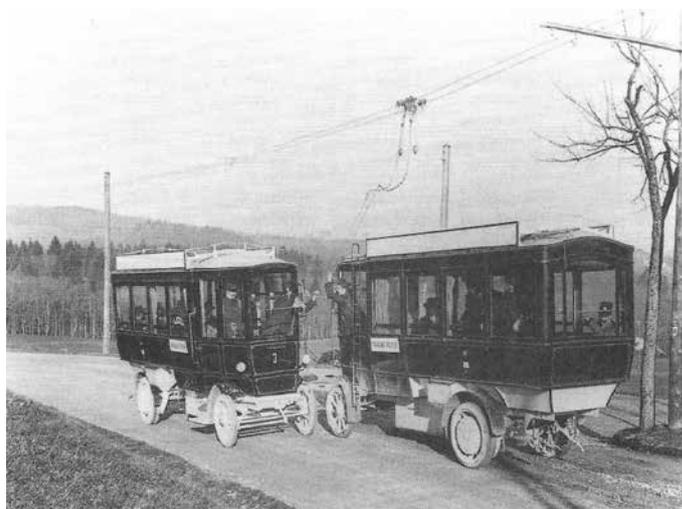
Ci-dessous une série de photos de cette époque ! Classée dans l'ordre depuis la gare CFF de Fribourg jusqu'au terminus.



# LA LIGNE : TROLLEY FRIBOURG FARVAGNY



# LA LIGNE : TROLLEY FRIBOURG FARVAGNY



# SOLUTION DE DÉCEMBRE

D'abord les réponses des énigmes de décembre 2015 !

## Le mot croisé



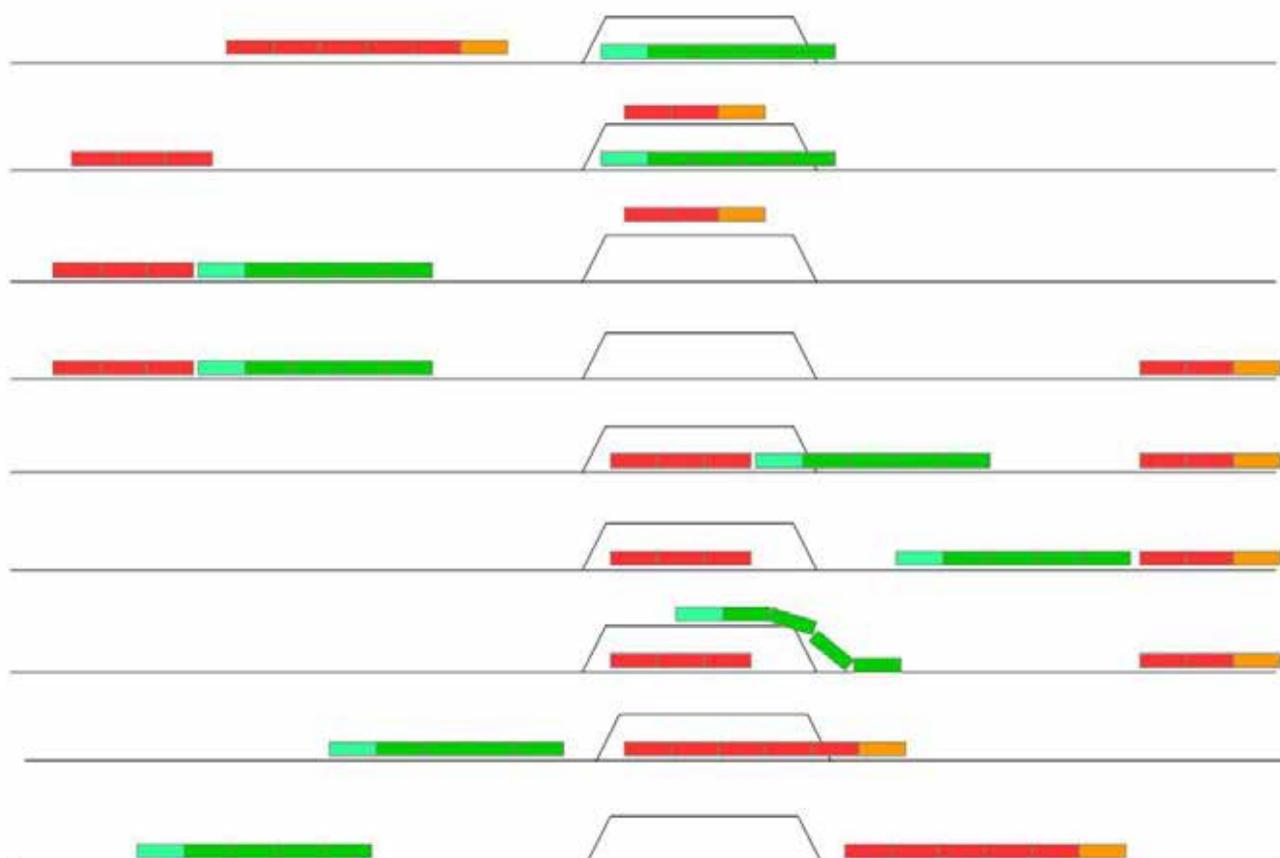
## La photo mystère



Cette photo a été prise aux Charbonnières. La RBD 567 174 vendue par TransN à Travys.

# SOLUTION DE DÉCEMBRE ET DIVERS JEUX

## Le croisement



### Pour quelle événement la livrée verte a-t-elle été adoptée ?

Les véhicules CFF et de nombreuses compagnies reçurent cette livrée verte pour la 2ème guerre mondiale afin d'assurer un meilleur camouflage des trains.

# DIVERS JEUX

Train militaire à l'entrée du tunnel de Vauderens coté Siviriez



Ae 6/6 HLP entre Siviriez et Romont



# DIVERS JEUX



**PRE 6/6 11663 en gare de... ?**

Enfin, selon les RhB, le buffet de gare le plus haut d'Europe se situe à la gare de Ospizio Bernina



# DIVERS JEUX

## Premier mot croisé

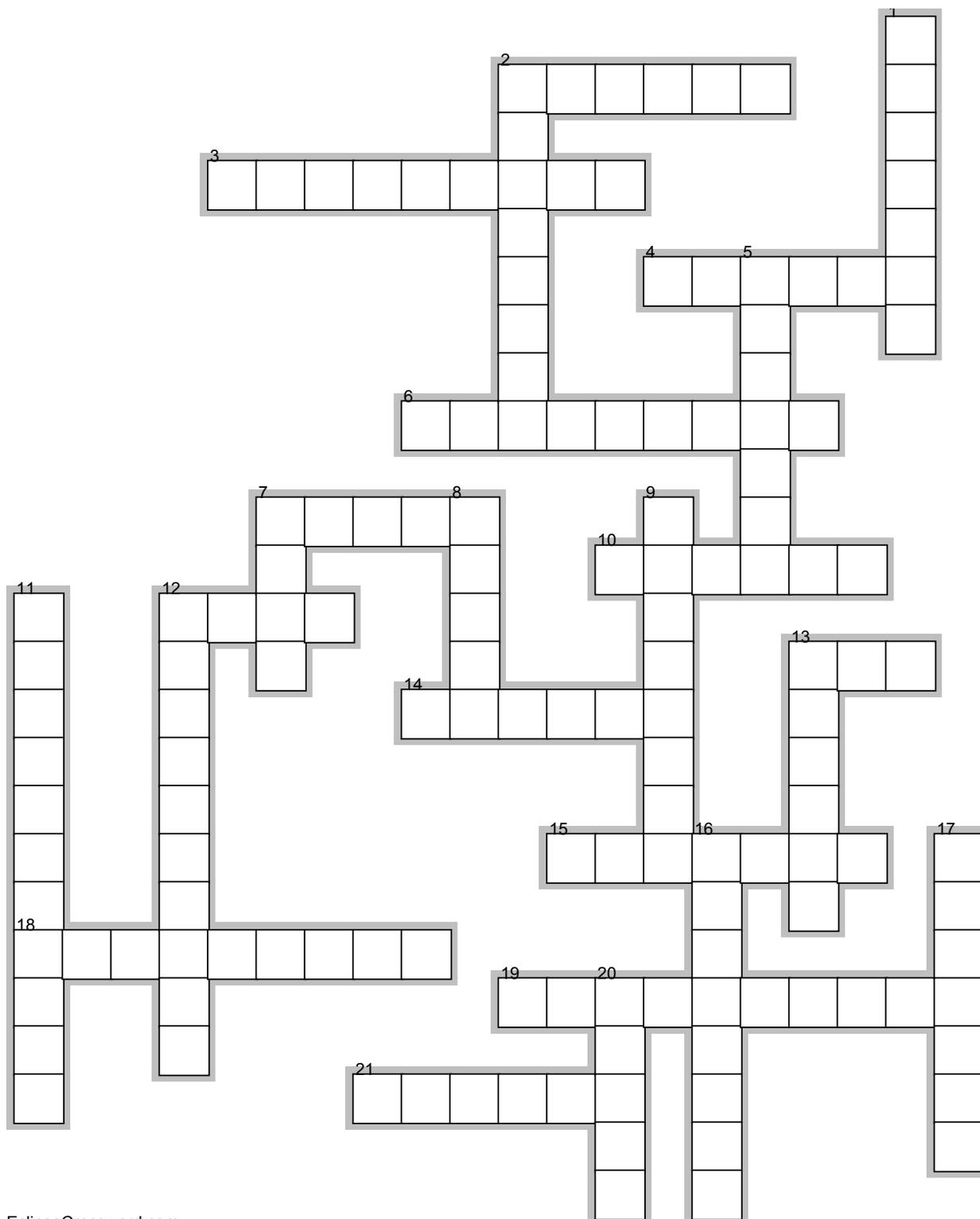
### Horizontal

2. « *Petit nom* » de l'appareil automatique des trains construit par Intégra à Wallisellen.
4. Gare MOB dont le nouveau look a été inauguré / présenté au public en 2015 (en une seule expression).
6. Rame CFF ou drague....
7. Compagnie ferroviaire en charge des liaisons TGV Franco-Suisse.
8. Entreprise bernoise qui a fournis des compteurs tachygraphiques à de très nombreux véhicules moteurs et voitures pilote pour les entreprises suisses et dans le monde.
9. nom de la «gare» du dépôt - atelier du BC.
13. Compagnie fournissant, à la base, des mécaniciens de loc qui a acquis des locs autrichiennes série 1044 pour assurer des trains Cargo sur le plateau helvétique (livrée bleue).
16. Gare commune M1 / M2 / LEB.
17. Nom du programme CFF de réduction du bruit générés par les sabots de frein des wagons. Ce surnom figurait sur les parois de Hbils verts.
19. Dernier tunnel du concept NLFA.
22. Je ne suis pas un Gavial mais une locomotive.
23. Présentation dessinée des horaires de tous les trains d'une ligne.
24. Constructeur des nouvelles rames CFF pendulaires à deux étages.

### Vertical

1. Reine anglaise ayant donné son nom à un tunnel.
2. Entreprise construisant les rames du service régionale CFF.
3. Localité où on a construit les 535 bls.
5. Gare terminus des navettes voyageurs à destination d'une localité interdisant le trafic motorisé sur son territoire. Indice : MGB.
10. Localité dont l'église est très célèbre pour les photographes ferroviaires.
11. Mois de l'année qui connaît le changement d'horaires pour les transports publics.
12. Type de crémaillère utilisée par une seule compagnie helvétique.
14. Localité desservie par les TPF sur une ligne qui changera d'écartement dans les prochaines années.
15. Compagnie ferroviaire filiale des CFF ayant repris une partie des activités MThB.
18. Surnom fruité d'une des premières rames automotrices acquises par les CFF entre 1974 et 1976.
20. Col autrichien sur la ligne reliant la Suisse à l'ensemble du réseau OBB.
21. Gare dont le nom est un acronyme et desservie par des véhicules CFF ne roulant pas sous courant alternatif.

# DIVERS JEUX



# DIVERS JEUX

## Deuxième mot croisé

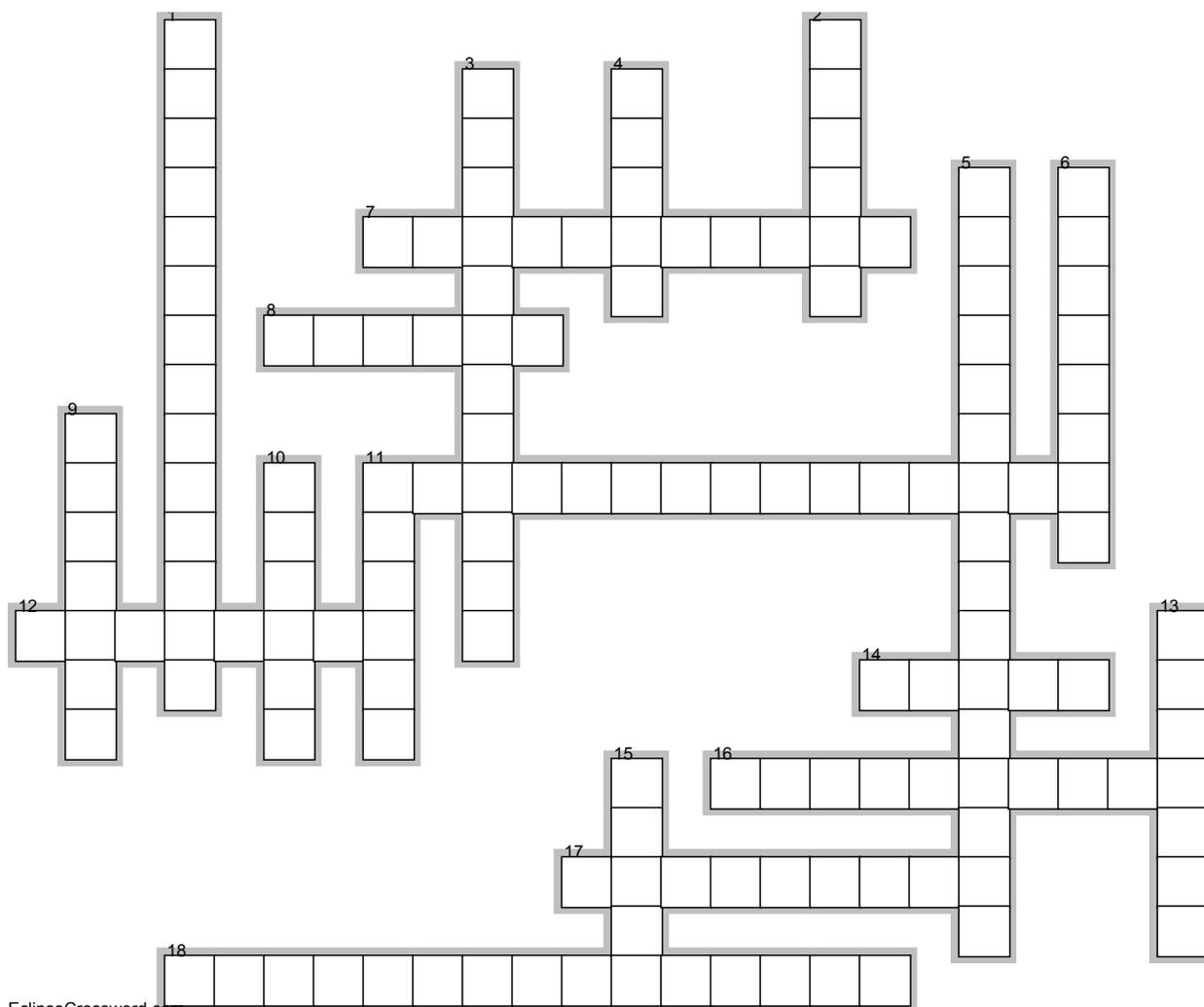
### Horizontal

7. Tunnel de la ligne Bern - Neuchâtel dont le percement et la mise à double voie sont en cours.
8. Je peut être rouge ou amérindienne.
11. Liaison touristique entre Chur et Tirano via la ligne de la Bernina.
12. Ville où se trouve le CEO CFF.
14. Cette année en chiffres romains.
16. Gare de départ de la SPB.
17. Gare la plus haute en altitude sur la ligne directe Marseille - Moscou selon la légende.
18. Liaison touristique entre Zermatt et St-Moritz / Chur / Davos selon la saison assurée par du matériel MGB et RhB.

### Vertical

1. Terminus amont de la ligne à voie métrique du Tessin sauvée par la Migros.
2. Ville française avec un magnifique patrimoine médiéval desservie par la CGN.
3. Surnom des automotrices BLS série 535.
4. Ville d'eaux et de casino ayant un funiculaire historique entièrement gratuit pour les usagers.. Localité desservie par la CGN.
5. Liaison ferroviaire touristique entre St-Gallen et Luzern assurée par le SOB via Arth-Goldau.
6. Toit sur un quai ou titre de noblesse pour une dame.
9. Pansement ou «semelle» d'une roue de vhc sur rail.
10. Ville française desservie durant quelques périodes d'horaire par les navibus rapides de la CGN.
11. Navire ou surnom d'un train.
13. Filiale routière du bls.
15. Nom de la série de locomotives «modulaires» construites par Bombardier Ex CFF Re..

# DIVERS JEUX



EclipseCrossword.com

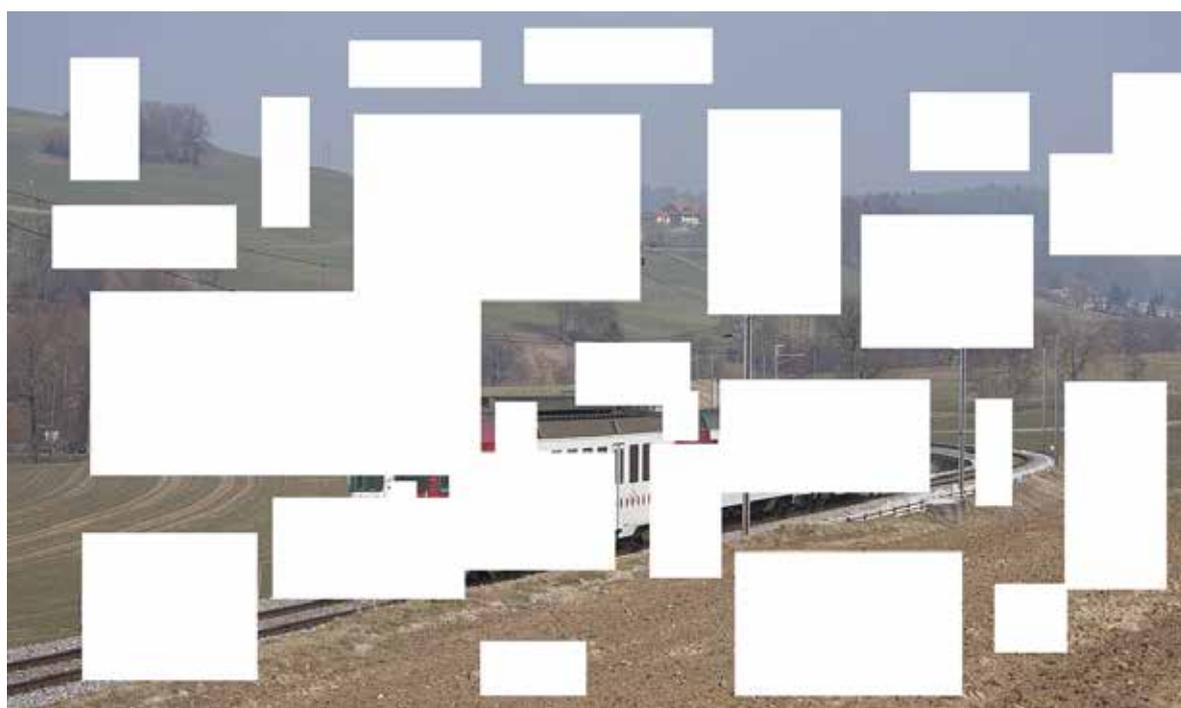
# DIVERS JEUX

## Photo Mystère

Où a été pris ce cliché de cette automotrice Cj à voie normale ?



Sur la photo caviardée de quelle compagnie s'agit-il et sur quelle ligne ?



RAILS ROMANDS

# REMERCIEMENTS

**On tient à remercier toute l'équipe qui contribue de près ou de loin  
à cette publication mensuelle.**

**MERCI LES AMI(E)S !!!**

