

Rails Romands

Numéro 11 automne 2016



Le Sommaire :

Éditorial	Page 2
Technique : les voitures unifiées	Page 3
Compagnies privées : Le BAM/MBC	Page 17
Les News : informations sur le monde ferroviaire suisse	Page 23
La détente : les résultats et nos nouveaux jeux	Page 24

Éditorial

Après un numéro d'été, voici celui d'automne que je laisse découvrir. Pour ce numéro la rubrique news est reconduite. Les solutions des jeux d'été est donnée en fin de revue.

Après de la diffusion du numéro 10, il y a eu par courriel plusieurs félicitations sur le contenu de l'ensemble des numéros mis en ligne. Ces témoignages encouragent à continuer l'écriture de cette revue malgré l'absence prolongée de notre camarade Gérard.

La recherche de rédacteur pour la revue est toujours en cours, petit rappel du message :

Vous avez des connaissances dans le domaine ferroviaire ?

Cette revue est ouverte à toute personnes sachant écrire le français et aux photographes amateurs.

Prenez contact avec un rédacteur sur Facebook ou bien par email à cette adresse

webmaster@triebzug.ch

Mention « Revue rails romands »

C'est avec plaisir que nous accueillons des nouveaux rédacteurs !

De 6/6 15301 + F2 16847 + C4 354 arrive à Hochdorf



Les voitures unifiées

Les voitures unifiées I

La première voiture unifiée est arrivée en 1956 au CFF. Elles succèdent aux voitures en acier léger (dites légères).

A la livraison, elles sont avec une livrée verte. Au départ, les sièges de 2e classe étaient en cuir brun. Ceux-ci seront changés en 1970 pour se parer de vert pour les compartiments non-fumeurs et rouge pour les fumeurs. Cette variante de couleurs pour les sièges existe déjà sur les voitures unifiées II. L'éclairage, les portes sont commandés par la locomotive pour autant qu'elle ait un système d'aération pour train de banlieue.

Quelques temps plus tard, avec l'arrivée des trains non accompagnés par un agent, elles sont transformées. La numérotation est modifiée comme suit :

50 85 18-33 ancien
50 85 18-35 nouveau

Voiture salon

SR Club 50 85 89-33 500
RIC 51 85 89-30 501

50 85 18-33 584-1 rénovée puis SR 50 85 89-33 610-8
50 85 18-33 596-5 rénovée puis SR 50 85 89-33 611-6

Voiture 1e classe

A 50 85 18-33 200 à 319
A 50 85 18-33 500 à 559
A 50 85 18-33 650 à 655
A 50 85 18-35 000 à 049 rénové 97 à 99

Les mutations importantes :

50 85 18-33 515-5 Hors service 23.07.2013 vendue à Trans Rail AG
50 85 18-33 520-5 Hors service 30.04.2007 vendue à EW Nostalgie
50 85 18-33 524-7 Hors service 15.03.2010 vendue à DSF nouveau numéro 55 85 18-33 524-2
50 85 18-33 528-8 chez SBB Historic
50 85 18-33 531-2 chez SBB Historic
50 85 18-33 547-8 Hors service 03.10.2014 (victime d'un incendie à Etwilen 12.09.2013)
50 85 18-33 557-7 Hors service 08.07.2014 (victime d'un incendie à Etwilen 12.09.2013)

La livrée verte des premières années à gauche en version d'origine et droite marquage récent



La livrée Newlook ou appelée dans le langage populaire livrée perroquet



A 50 85 18-33 509-8



Les mutations importantes :

50 85 18-33 515-5 Hors service 23.07.2013 vendue à Trans Rail AG
50 85 18-33 520-5 Hors service 30.04.2007 vendue à EW Nostalgie
50 85 18-33 524-7 Hors service 15.03.2010 vendue à DSF nouveau numéro 55 85 18-33 524-2
50 85 18-33 528-8 chez SBB Historic
50 85 18-33 531-2 chez SBB Historic
50 85 18-33 547-8 Hors service 03.10.2011 (victime d'un incendie à Etwilen 12.09.2013)
50 85 18-33 557-7 Hors service 08.07.2014 (victime d'un incendie à Etwilen 12.09.2013)

Voiture 1er et 2e classe

AB 50 85 20-35 200 à 232
AB 50 85 20-35 600 à 606 rénoverée 1994 à 1997

50 85 30-35 200-6 Hors service 2008 vendue à OeBB numéro actuel AB205
50 85 30-35 214-7 devenue BR 50 85 85-35 001-2
50 85 30-35 231-1 Hors service 25.06.2009 devenue « Infowagen Durchmesserlinie »

Petit rappel pour l'incendie au dépôt CFF d'Etwilen/TG :

<http://www.arcinfo.ch/articles/suisse/depot-cff-en-flammes-a-etzwilen-tg-la-police-penche-pour-un-acte-criminel-289429?image=1>

Voiture 2e classe

B 50 85 20-33 100 à 419

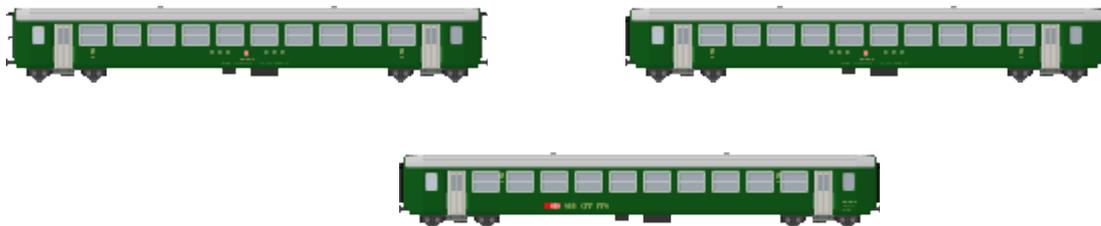
B 50 85 20-33 500 à 719

B 50 85 20-33 730 à 739

B 50 85 20-34 000 à 459

B 50 85 20-33 420 à 444 avec fenêtre UIC

A gauche en version d'origine à droite avec modernisation des soufflets en bas nouveau marquage



B 50 85 20-35 000 à 251

B 50 85 20-35 600 à 613 rénovée 184 à 1995

Les mutations importantes :

50 85 20-35 004-4 victime d'un incendie à Etwilen 12.09.2013 Hors service 08.07.2014

50 85 20-35 074-7 victime d'un incendie à Etwilen 12.09.2013 Hors service 08.07.2014

50 85 20-35 168-7 transformée en X 60 85 99-35 168-1

50 85 20-35 193-5 Hors service 13.01.2011

50 85 20-35 288-3 Hors service 29.11.2011 Vendue à EW Nostalgie

A gauche livrée d'origine et droite avec nouveau marquage



Deux livrées, prototypes pour les rames colibris



La livrée bien connue des colibris



Voiture pilote 2e classe avec fourgon

BDt 50 85 82-33 960 à 980

BDt 50 85 82-33 950 à 955

50 85 82-33 977-8 Hors service 30.06.2005 vendue à OeBB

BDt 50 85 82-33 979-4



Voiture pilote fourgon

DZt 50 85 91-33 910 à 915

A gauche livrée d'origine à droite nouveau marquage



Voiture pilote 1er et 2e classe

ABt 50 85 38-33 906 à 921



Voiture pilote 2e classe

Bt 50 85 28-33 900 à 905

Voiture restaurant

WR 50 85 88-33 509 à 512

WR 50 85 88-33 610 à 616

WR 50 85 88-33 700 à 702

WR 50 85 88-33 710 à 712

Les livrées rouges avec à gauche service normal et à droite la version libre-service ou self-service



Une voiture restaurant a été transformée pour la vente de mets au fromage. L'image de droite montre la version avec logo « Le Buffet »



Sur la rampe sud du Lötschberg en mai 1995 (photo S Wohlfahrt)



Les voitures unifiées II

Ces voitures sont très semblables aux unifiées I. Elles ont été construites juste après leurs grandes sœurs.

Voiture 1ère classe

A 50 85 18-33 560 à 639

A 50 85 18-33 639-3



A gauche livrée d'origine, droite nouveau marquage



La bande vert clair était prévu pour les régionaux, à droite livrée Newlook ou perroquet



Les mutations importantes

50 85 18-33 605-4 Hors service 04.02.2003 vendue à Mikado 1244, numéro actuel Wg Nr.4

50 85 18-33 610-4 Hors service 02.06.2005 vendue à Mikado 1244, numéro actuel Wg Nr.5

50 85 18-33 611-2 Hors service 08.08.1991 victime d'un incendie S-Bahn

50 85 18-33 617-9 Hors service 20.06.2005 vendue à Mikado 1244, numéro actuel Wg Nr.11

50 85 18-33 618-7 Hors service 20.06.2005 vendue à Mikado 1244, numéro actuel Wg Nr.12

Voiture 1ère et 2 classe

AB 50 85 39-33 000 à 029

AB 50 85 39-33 500 à 614

La livrée verte à gauche version d'origine, à droite nouveau marquage



Les livrées prototypes rames colibris



La version bien connue de colibri



Voiture 2e classe

B 50 85 20-34 500 à 776

Les livrées verts à gauche celle d'origine à droite avec nouveau marquage



Avec la bande vert clair à droite la livrée Newlook ou perroquet



C'est des voitures unifiées II qui ont été utilisée en prototype de coloris au voiture Swiss Express



Les mutations importantes

50 85 20-34 503-6 victime d'un incendie à Etwilen 12.09.2013
50 85 20-34 510-1 Hors service 09.07.2001 devenue voiture conférence
50 85 20-34 576-2 devenu depuis 23.05.2013 la B Auto
50 85 20-34 599-4 Hors service 21.06.2006 devenu Siegfried pour train de sauvetage
50 85 20-34 607-5 Hors service 16.11.2005 vendu à Wutachtalbahn
50 85 20-34 614-1 Hors service 02.06.2008 victime d'un incendie à la gare de triage de Bâle
50 85 20-34 616-6 actuellement chez SBB Historic
50 85 20-34 626-5 Hors service 27.04.2011 victime d'un incendie à Etwilen 12.09.2013
50 85 20-34 651-3 Hors service 12.12.2006 vendue à EW Nostalgie
50 85 20-34 656-2 actuellement chez SBB Historic
50 85 20-34 670-3 Hors service 02.06.2008 victime d'un incendie à la gare de triage de Bâle
50 85 20-34 685-1 actuellement chez SBB Historic
50 85 20-34 690-1 actuellement chez SBB Historic
50 85 20-34 714-9 devenu depuis 23.05.2013 la B Auto
50 85 20-34 718-0 Hors service 16.10.2006 victime d'un incendie
50 85 20-34 729-7 Hors service .06.1975 accident à Renens
50 85 20-34 733-9 Hors service 26.04.2011 victime d'un incendie à Etwilen 12.09.2013
50 85 20-34 758-6 Hors service 18.05.2010 vendue à Sersa
50 85 20-34 763-6 Hors service 19.06.2010 vendue à Sersa
50 85 20-34 767-7 Hors service 21.03.2011 devenue voiture de service
50 85 20-34 771-9 Hors service 30.08.2011 victime d'un incendie à Etwilen 12.09.2013

Voiture B avec la bande vert clair



Voiture pilote 2e classe fourgon

BDt 50 85 82-33 910 à 939

Ces voitures pilotes ont toujours été vertes



Voiture pilote fourgon

DZt 50 85 91-33 920 à 959



Ces voitures pilotes fourgons ont toujours été vertes



et avec l'avant rouge



Fourgon

D 50 85 92-33 200 à 239

D 50 85 92-33 600 à 709

Les livrées vertes à gauche d'origine à droite nouveau marquage



Plusieurs fourgons ont reçu une livrée Newlook



Une série de fourgon ont reçu l'installation pour le transport de vélo



Les livrées avec les périodes

Un résumé des livrées et la période d'utilisation

A

L'originale vert marquage UIC

Année 80 vert nouveau marquage du logo CFF

Année 90 livrée Newlook noir ligne verte et bleu

Actuel livrée NPZ portes automatique (quelques-unes avec pictogramme vélo)



Livrées actuelles des voitures AB



Il y a quelques-unes avec le logo de la S'Bahn Bâloise



B

L'original vert marquage UIC

Année 80 verte nouveau marquage du logo CFF

Année 90 Livrée prototype NPZ (seulement quelques voitures)

Année 90 livrée NPZ bleu gris portes rouge

Année 2000 livrée actuelle bleu gris porte jaune

Actuel : livrée NPZ portes automatique (quelques-unes avec pictogramme vélo)

Livrée NPZ S'Bahn Bâle avec logo R



Avec le logo S'Bahn Bâloise



ABt

L'original vert marquage UIC

Année 80 verte nouveau marquage du logo CFF

Année 80 verte devant rouge

BDt

L'original verte nouveau marquage du logo CFF devant rouge

Année 90 livrée NPZ avec pictogramme vélo



Autres variantes de BDt



DZt

L'original vert marquage UIC

Année 80 verte devant rouge marquage nouveau logo CFF

WR VU I

L'original rouge marquage UIC

Rouge avec ligne blanche restaurant self-service

Jaune gris Fromage Express

Les voitures unifiées III

Ces voitures de nouveaux genres sont prévues pour former un train complet. Ce concept datant des années 70 était innovateur. Les voitures sont assemblées de façon homogène avec un attelage court. Au début, elle portait l'appellation « Swiss Express » avec une livrée spéciale orange blanc. La composition classique était AD + 4 A + WR + 8 B + locomotive souvent une Re 4/4 II avec la couleur assortie.

Au début 2000, ces voitures changeront de compagnie avec l'échange de voiture entre les CFF et le BLS. Celui-ci reprendra l'ensemble des voitures unifiées III et remettra aux CFF leurs voitures unifiées IV acquises quelques années plus tôt.

Sous la responsabilité du BLS, ces voitures seront aménagées différemment. :

4 voitures A deviennent des Bt

2 voitures deviennent des ABs

La composition courante prévue par le BLS

1AD/1ABs-1A-3B-1Bt

Une rame a reçu la livrée Kambly, il s'agit des voitures :

AD 002-A 002-B 005-B 007-B 009-Bt 990



Les voitures unifiées IV

L'expérience des voitures unifiées III n'étant pas satisfaisante, les CFF cherchent une solution. En 1981, les premières voitures unifiées IV arrivent. Elles sont de 1ère classe. Deux ans plus tard les voitures 2e classe sont livrées. Leur concept est inspiré des voitures françaises Corail.

Il existe aussi une voiture restaurant de cette série mais pas de fourgon. Lors de la composition des trains c'est un fourgon de type unifiée II qui est accroché. Ces voitures ont d'abord été conçues pour le service Intercity. Avec l'arrivée au début 2000 des ICN et voiture à 2 niveaux, elles seront recalées principalement à des services Interrégio.

A signaler que les compagnies BLS, SOB et BT ont aussi commandé des voitures unifiées IV ce qui donne :

32 voitures achetées par le BLS

8 voitures par la BT

4 voiture par le SOB

A partir de 2004, toutes ces voitures sont allées au CFF suite à différents accord entre les compagnies.

Les quatre voitures restaurant ont été vendues à des privés aussi durant les premières années 2000. Entre 1996 et 2004 l'ensemble des voitures passent aux ateliers d'Oltén afin de les mettre conforme pour circuler à 200 km/h.

L'effectif :

A 50 85 10-73 000 à 219

B 50 85 21-73 000 à 292

WR 50 85 88-73 000 à 003 Buffet Suisse puis Mitropa

WR 50 85 88-73 100 à 116

WRm 61 85 88-94 200 à 201 voiture conçue pour le service Eurocity

WR 50 85 88-73 750-4 et 751-2 voitures McDonald's puis Railshop Coop. A savoir que ces WR furent les seuls établissements McDonald's où de l'alcool était servi....

SR 61 85 89-90 100 à 101 voiture salon



Les reconstruites spéciales

S 50 85 89-73 100 en 1984 Papamobile puis SanGottardo

X 60 85 99-90 108 voiture de mesure

AS 50 85 81-95 001 à 035 anciennement A

Bt 50 85 28-94 900 989 réaménagée pour le passage à 200 km/h

Les livrées

L'original vert et blanc portes vertes

Après grande révision blanche rouge au milieu devant rouge pour les voitures pilotes

Les voitures restaurants ont été violet et blanc à la livraison

Après révision rouge et blanc

Les WR VU V furent aménagés uniquement pour la cuisine rapide (restauration à quai et réchauffée au micro-onde dans le train, alors que jusqu'à la série VU IV, les repas étaient préparés dans le train)

La dernière transformation leur retire le pantographe, les autorise à aller à 200 km/h et le mot restaurant se glisse entre le toit et les fenêtres, mais reste rouge et blanc.

Compagnies Privées : MBC BAM

Un coup d'œil sur l'histoire de la ligne Morges – Apples - Bière

La présence d'une place d'arme à Bière déjà active en 1873 donne un coup d'élan pour la construction d'une ligne de chemin de fer.

Un comité des communes de la région s'est réuni le 26 septembre 1875 à Bière.

Dans les sacoches des membres du comité plusieurs projets sont sur la table, parmi eux le projet ambitieux et coûteux de construire une ligne ferroviaire le long du Jura.

Cette ligne devait relier Yverdon à Nyon en passant par Orbe, L'Isle, Montricher, Bière, Gimel et Genolier.

Ce projet ne verra jamais le jour impossible à financer. Quelques tronçons sont quand même construits dans la région donc :

Gland - Begnins

Rolle - Gimel

Allaman - Aubonne - Gimel

Bière - Apples - Morges

Seul la ligne Bière - Apples - Morges reste encore active. Les autres ont été remplacées par un service de bus dans les années 40 et 50.

Pour la ligne Bière - Apples - Morges, le comité des communes de la région étudie plusieurs tracés, deux versions sud avec des passages par St-Livres et Yens, deux versions nord avec des passages par Ballens, Apples, Pampigny et Yens et aussi par Gimel pour rejoindre Aubonne et Allaman. Aucune de ces variantes n'a été retenue.

Le tracé définitif est un compromis des différentes variantes. Un tracé passant par Apples est établi.

Une demande de concession est faite pour une ligne de chemin de fer à voie métrique.

Le 29 juin 1893, la concession est octroyée au comité d'initiative pour un chemin de fer Bière - Apples - Morges (BAM).

Le 5 août 1893, le BAM attribue les travaux à l'entreprise bernoise Pümping & Herzog.

Le coût total avec les infrastructures et le matériel roulant se monte à 1 844 000 frs.

Une subvention du canton de Vaud de 20 000 frs par kilomètre construit est accordée au BAM.

La ligne doit être construite en 18 mois après le premier coup de pioche sous peine d'amende de 230 frs par jour en plus.

Les travaux débutent le 14 avril 1894 et se terminent en mai 1895. Le temps de construction a été plus court que les 18 mois de délais, du fait qu'aucun ouvrage d'art n'a été nécessaire.

La ligne est inaugurée le 29 juin 1895. Le service régulier a débuté deux jours plus tard le 1er juillet 1895.

Apples - L'Isle

Une concession a été reçue le 21 décembre 1894 à la compagnie Apples - L'Isle.

Et la ligne est inaugurée le 12 septembre 1896. La compagnie Apples - L'Isle et le BAM fusionnent le 1er juillet 1899 et prend le nom de BAM.

Petite particularité du BAM : elle n'a jamais exploité la ligne. Aux débuts, l'exploitation a été confiée à la compagnie Jura - Simplon jusqu'à la création des CFF qui reprennent celle-ci jusqu'en 1916.

Ce n'est qu'à partir de cette année que le BAM gère lui-même l'exploitation de la ligne.

Étant en période de guerre, le trafic marchandise d'approvisionnement augmentent. Des achats de matériel roulant ont été indispensables.

L'électrification

Le premier projet d'électrification a été planifié déjà en 1904.

En 1918, un deuxième projet d'électrification est fait du à la pénurie de charbon sans suite.

Entre les deux guerres, le trafic marchandises prend de l'ampleur.

En 1939, les locomotives à vapeur montrent des signes d'usure et une perspective de pénurie de charbon imminente motive le BAM à entreprendre une étude d'électrification.

Avant cette électrification, une locomotive à vapeur d'occasion est acquise auprès du Furka Oberalp.

La partie crémaillère est retirée, puisque le BAM n'en a pas l'usage.

En 1940, une étude de comparaison entre la traction électrique et le diesel est élaborée.

Sans surprise, la traction électrique a ses avantages. La confédération accordait des subventions aux compagnies privées qui électrifiaient leurs lignes.

Une aide financière de 2 050 000 frs fût donnée au BAM pour ces travaux.

Les travaux débutent en 1941 avec comme ouvriers des prisonniers de guerres, le personnel du BAM et les ouvriers de l'entreprise Mauerhofer Zuber.

La guerre a perturbé l'approvisionnement en matière première comme le ciment, le fer et le cuivre.

D'abord prévue en courant continu, avec l'option de trains lourds et d'approvisionnement difficile à obtenir, le choix se porte alors sur le courant alternatif (15 000 V) déjà utilisé par les CFF.

Ainsi, le BAM est le premier chemin de fer à voie étroite possédant une tension élevée. Durant

l'électrification, d'autres travaux sont entrepris comme l'amélioration de l'infrastructure de la voie, l'agrandissement des dépôts et le démontage des plaques tournantes et la rénovation des bâtiments de gare.

La traction électrique est inaugurée le 13 novembre 1943.

De l'après-guerre aux années 2000

Les quatre premières automotrices commandées à SWS (partie mécanique) et SAAS (partie électrique) donnent satisfaction.

Une cinquième est commandées aux même fournisseurs pour permettre d'améliorer l'horaire et augmenter les fréquences.

Le choix de traction électrique de grande tension a ses avantages et évite la perte de puissance même si des trains lourds sont en service.

Comme de nombreuses compagnies de chemin de fer à voie étroite, le BAM a eu son déficit et plusieurs menaces de fermeture ont eu lieu.

Au début des années 60, un expert indépendant recommanda le maintien de la ligne à condition que les communes riveraines fournissent l'argent nécessaire.

A la même période, un grand entrepôt agricole est construit en bordure de voie à Bussy-Chardonay. Avec la présence de cet entrepôt, un raccordement de voie est fait pour permettre le transport de ces produits agricoles.

Comme les marchandises sont mises dans des wagons à voie normale, l'acquisition de 14 truck-transporteurs est faite.

Une installation spéciale pour le chargement et le déchargement des wagons sur les truck-transporteurs est construite à l'exterminé ouest de la gare de Morges.

En 1964, les voitures à deux essieux datant de l'origine de la ligne sont remplacées par des voitures plus modernes.

A la même période, un pont est installé par-dessus l'autoroute fraîchement construite.

Le trafic automobile augmente, plusieurs passages à niveaux sont équipés de barrière automatiques.

Dans les années 70, l'installation d'un système de sécurité est entrepris, ainsi que l'installation d'un réseau radio.

En 1981, c'est un dispositif d'arrêt automatique qui complète le réseau radio.

Le trafic marchandise augmente, ce qui donna des pénuries de matériel de traction.

Trois nouvelle automotrices sont commandées auprès des sociétés ACMV, SIG et SAAS.

Entre 1983 et 1993, les poteaux encore en bois sont remplacés par d'autres en métal.

En 1994, deux locomotives électriques de série Ge 4/4 sont achetées pour le transport de marchandises toujours plus dense.

En 1992, début des travaux de réaménagement de la gare de Morges. Ces travaux de modernisation ont permis d'améliorer les transbordements des voyageurs et des marchandises.

Un prolongement de 2,1 km est construit en direction de la caserne militaire. Avec l'arrivée du raccordement, le transport de blindé est possible.

Les années suivantes sont celles de l'informatisation de la sécurité ainsi que la transformation des gares pour répondre aux exigences actuelles.

Aujourd'hui et l'avenir

Depuis juin 2003 le BAM a pris la raison sociale MBC (Morges Bière Cossonay).

Ce changement de raison sociale permet d'unifier les différents services de la compagnie. Ceux-ci comportent :

Train Bière - Apples - Morges (BAM)

Bus urbain Morges et environs (TPM)

Bus régional

Transport spéciaux et scolaire

Funiculaire Cossonay Gare - Cossonay Ville (CG)

A partir de 2013, l'ensemble du matériel roulant routier et ferroviaire porte les lettres MBC.

Le 24 août 2012, le MBC avec les compagnies TRAVYS, MOB, TPF font une commande commune pour des rames à deux ou trois éléments au constructeur suisse Stadler.

Quatre rames seront réceptionnées par le MBC.

Ces rames seront livrées en décembre 2015.

En même temps, la cadence à la demi-heure sur la ligne Morges - Bière et la cadence à l'heure sur la ligne Apples - L'Isle seront introduites.

Nouvelle rame Be 4/4 + Be 4/4 (photo MBC)



Le matériel roulant du BAM

Les locomotives

Ge 4/4 III 21 et 22
Re 420

Les automotrices

BDe 4/4 1 à 5
Be 4/4 11, 12 et 14
Be 4/4 15 ex YSteC
Be 4/4 31 à 38 (une rame a deux numéro)

Tracteurs

Tm 2/2 III 147 et 154
Tm 2/2 41

Voitures pilotes

Bt 51 à 54

Voitures

B 61 à 64
B 72 et 73
B 2065 à 2067

Voitures rétros

AB 25
Br2 31

Wagons

Gk 109 à 111
Kkm 154
KK 158 et 159

Wagons de service

X 2 (chasse neige)
X 21
Xa 11 à 13
Xs 444
Xs 112
Xs 465
Xs 740

Les rollbocks

U 201 à 218
U 219 à 224
U 225 à 227
U 229 à 248

L'association BAM historique

Depuis 2013, un groupe de passionnés a fondé la section historique. Celle-ci s'occupe de remettre en état de marche le matériel roulant ancien ainsi qu'organiser des courses.



Les news

Comme dans le numéro d'été, une rubrique news pour avoir quelques infos retrouvées sur les différentes compagnies et quelques associations.

CJ

Depuis peu les nouvelles rames Be 4/4 commandées à Stadler arrivent à Tramelan. La 1ère est arrivée à fin septembre 2016.

TPC

Après avoir été en travaux tout l'été, la ligne AOMC rouvre le 9 octobre. Les nouvelles rames Stadler débiteront leur service régulier.

RegionAlps

Lancé pendant la foire du valais, la nouvelle campagne de promotion de RegionAlps s'appelle ProchainArrêt. Durant 12 mois, lors d'événement festif, la compagnie tiendra un stand avec concours, présentation de la compagnie et vente de carte journalière.

FW

La compagnie Frauenfeld Wil Bahn a publié cet été le rapport de gestion 2015. Le 9 rames Stadler en service donne satisfaction. Le matériel pour la révision des rames a été installé dans l'atelier de Wil. Les installations fixes ont été modernisées. D'autres sont en travaux durent l'année 2016. A signaler qu'un projet de réaménagement de la place de gare à Wil est en cours pour horizon 2020. D'autres innovations pour améliorer le travail du personnel de conduite est mis en place.

ASm BTI

Lors des 100 ans la ligne Bienne – Ins une rame GTW s'est présentée avec une nouvelle livrée rouge logo ASm. Jusqu'à présent aucun des GTW de la ligne n'avait été repeinte. La grande fête du jubilé a permis de revoir une partie du matériel historique.

MGB BVZ (Brig Visp Zermatt)

La compagnie BVZ qui exploite le Glacier Express ainsi que le Gornergrat a annoncé que son bilan financier est bon. Les touristes d'Asie sont encore bien nombreux à venir découvrir la région. En même temps, la BVZ a annoncé un partenariat avec les chemins de fer de Taiwan pour la promotion touristique et dans le domaine formation de personnel. Un accord similaire existait déjà depuis 2015 avec les chemins de fer coréens.

DSF

Depuis 2013 des membres de l'association ont révisé une voiture unifiée TPF, la B 362. Elle a fait sa première apparition le 9 septembre à l'occasion de la fête du dépôt de Brugg.

Association Sernftalbahn

Après 47 ans hors de ses terres l'automotrice BDe 4/4 6 revient à la maison. C'est dans la région de Vöcklamarkt (Autriche) que le périple de 500 km a débuté. Elle est amenée par transport routier spécial.

En ce moment la SeTB remet en état des wagons de type K pour les présenter devant le musée.

La détente

Pour débiter les réponses des jeux proposés dans le numéro d'été.

Lequel de ces tunnels est en Valais ? A Vauderens B Palus C Vanel

Réponse : B Palus

Dans quel pays se trouve la plus petite ligne internationale ferroviaire ? A Andorre B Monaco C Vatican

Réponse : C Vatican

Quel type de courant est utilisé par le BOB ? A 1500 V continu B 11,5 V Alternatif C 1200 V continu

Réponse : A 1500 V continu

Combien de kilomètre a la ligne Balsthal – Oensingen ? A 4 Km B 6 km C 2 km

Réponse : A 4 km

A quelle compagnie appartient la He 2/3 8 ? A ZB B RB C AB

Réponse : B RB

En quelle année a été mis en service la première Ae 6/6 ? A 1955 B 1952 C 1950

Réponse : B 1952

Si je dis Elefant, Habersack et Mallet de quelle sorte de locomotive parle-t-on ? A électrique B diesel C Vapeur

Réponse : C vapeur

Combien de courants peuvent être utilisés par la Re 484 ? A 3 B 4 C 6

Réponse : B 4 15 kV, le 25kV, 1500 V continu et le 3000 V continu.

Quelle particularité a la rame TPF 198 ? A elle n'a pas de 1ère classe B une livrée publicitaire C elle est métrique

Réponse : B une livrée publicitaire

La ligne MiB a été électrifiée en quelle année ? A 1960 B 1977 C 1923

Réponse : B 1977

Le jeu des images

La rame Domino a été prise à Cugy (FR)

L'écusson appartient au X 4916 de la MGB

Des nouveaux jeux

Comme dans le numéro d'été, les questions avec choix multiples à proposer.

A quelle altitude se trouve la gare d'Arosa ?

A 1800 m B 1739 m C 2000 m

En quel année a été mis en service la Ec 2/5 28 Genf ?

A 1858 B 1863 C 1890

Avec quelle compagnie, je peux aller à Langnau Gattikon ?

A CFF B SZU C BLS

Un wagon avec les lettres Uc correspond à quel type ?

A un plat B un silo C un porte coulissantes

La société Zargo est connue pour construire quel type d'engin ?

A des locomotives B des unimog C des wagons

L'association feldbahn exploite des trains à quel écartement ?

A 600 B 750 C 1000

Le jeu de la photo, je suis dans quel train ?



Dans quelle gare a été pris cette photo ?



Les réponses des jeux seront données au prochain numéro

Pour finir une série de photos

Le TES (08.08.2016) à Romont



Bientôt de retour le TGV des neiges (26.03.2016)



Remerciement à tous ceux qui suivent cette revue



Prochain numéro : Hiver 2016 parution en décembre 2016

Numéro conçu par Triebzug « Mobul » Müller