

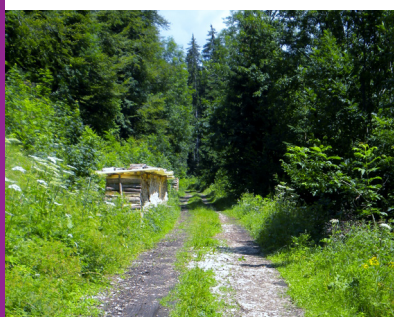
RAILS ROMANDS

N°7 - MARS 2016



SOMMAIRE

- **ÉDITORIAL** 2
Accident de la CZm 1/2 31
- **HISTOIRE** 3
Les Convers - Le Creux
- **MODÉLISME** 11
Un peu de rangement !
- **HUMOUR** 16
On peut rire
- **JEUX** 22
Solutions de Février et divers jeux
- **TECHNIQUES** 29
Les attelages (1ère partie)
- **COMPAGNIE PRIVÉE** 32
Le Martigny Orsière



ACCIDENT DE LA CZM 1/2 31

Notre éditorial est fermé pour cause de vacances du rédac'chef !

Toutefois nous vous donnons ci-dessous quelques clichés de la collision subie le 20 février 2016 dernier par la Czm 1/2 31 de CFF Historic. Dès le rapport du SESA publié, nous le publierons ici en français.



LES CONVERS - LE CREUX



Les Convers - Le Creux (1874-1888)

L'arrivée du chemin de fer vers le milieu du dix-neuvième siècle fut une révolution d'un genre plutôt pacifique.

Elle souleva des espérances significatives dans la plupart des lieux où son implantation était prévue. Des régions assez isolées du reste du monde allaient enfin pouvoir se relier avec le reste de leurs contemporains bénéficiant de positions plus favorisées.

C'est plus l'attrait économique qui motive les troupes, le transport des voyageurs sans raison commerciale étant plus secondaire, il faut le souligner.

Sans être très en retard, la Suisse n'avait pas non plus une avance significative dans le développement des voies ferrées. Le contexte politique n'est pas totalement étranger à cela. La Suisse n'existe dans sa forme actuelle que depuis 1848.

LES CONVERS – LE CREUX

Le canton de Neuchâtel, bien qu'il en fasse partie depuis 1814, était encore sous la juridiction du roi de Prusse. La révolution de 1848, plus un mouvement d'humeur qu'un fait d'armes sanglant, ancre définitivement le canton dans la Suisse.

Devenu république, il dispose d'un gouvernement qui n'a plus de compte à rendre à la Prusse, malgré une tentative de rétablissement de l'ancien régime en 1856. Le développement des voies de communication fut une des priorités du nouveau gouvernement cantonal.

On peut considérer que par rapport aux moyens techniques de l'époque, l'implantation du chemin de fer se fit assez rapidement puisqu'il fallut une dizaine d'années pour que les liaisons ferroviaires principales soient fonctionnelles.

Il est vrai que géographiquement le canton offrait plus de difficultés que de facilités pour l'installation d'un réseau performant. Les montagnes du Jura ne sont pas particulièrement élevées, mais il y a presque 600 mètres de dénivellation entre les deux principales villes, Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds.

Sur le plan purement cantonal, le défi était de relier ces deux villes entre elles, en continuant vers le Locle.

Une autre liaison d'importance était la connexion avec la France par le Val-de-Travers jusqu'à Pontarlier. Cette dernière était considérée jadis comme la ligne idéale pour relier la Suisse à la France, liant les deux capitales. Par la suite, elle fut supplantée au niveau du trafic par la ligne Lausanne-Vallorbe.

Historiquement ce fut la liaison Le Locle-La Chaux-de-Fonds qui fut terminée la première et inaugurée en 1857. Celle de La Chaux-de-Fonds-Neuchâtel le fut en 1860, ainsi que la liaison Neuchâtel-Pontarlier.

Fin 1860, le canton de Neuchâtel a résolu une bonne partie de ses problèmes de transports par chemin de fer. Bien vite, l'exploitation du « Jura-Industriel », c'est son nom d'alors, se révélera un gouffre financier.

La compagnie est déjà déclarée en faillite en 1861. Les années suivantes, elle passera sous divers groupes d'intérêts.

LES CONVERS – LE CREUX

Vendue, elle est exploitée en 1875 par la « Compagnie Jura-Bernois », avant de devenir « Société d'exploitation du chemin de fer du Jura-Neuchâtelois », suite à une votation populaire en 1886 qui exprime le mécontentement de la gestion de la société depuis 1875.

Ce n'est guère que lors du rachat définitif par la Confédération en 1912 que la situation se stabilisera.

Le canton de Berne voisin décide lui aussi de s'y mettre et prévoit de relier les villages du vallon de Saint-Imier et de pousser jusqu'à La Chaux-de-Fonds, sous le nom premier de Compagnie du Jura-Berne (ou JBL). En 1874, la connexion est établie avec le réseau neuchâtelois via la gare de Convers.

Cette option est préférée car elle ne nécessite qu'un tunnel de 152 mètres. Le côté peu pratique reste la manière dont l'embranchement est fait, il implique un rebroussement dans cette gare coincée entre deux tunnels.

On peut s'étonner du manque de jugement dans sa conception, pour ce point et encore d'autres, car il aurait été plus

simple de faire un raccordement à l'entrée du tunnel qui va en direction de la Chaux-de-Fonds. Techniquement c'était possible et résolvait le problème de retournement des locomotives à vapeur qui n'ont en principe qu'un sens de marche idéal. D'autant plus qu'à ma connaissance, il n'a jamais existé de plaque tournante à la gare des Convers.

Soulignons qu'au début, la Compagnie Jura-Berne était en quelque sorte invitée sur le tronçon neuchâtelois, invitation qu'elle payait d'un droit de passage.

D'après ce que je sais, la somme était de 50.000 francs de l'époque et par année.

Relier ces lignes entre elles par les Convers fut un manque de vision à court terme, alors qu'il apparut bien vite que l'idéal serait de la remplacer pour une liaison plus directe en perçant un tunnel sous le Mont-Cornu. Le percement de ce tunnel fut achevé en 1888, ce qui condamna le raccordement des Convers, qui n'aura été en service que 14 ans. Elle fut définitivement abandonnée en 1895.

LES CONVERS - LE CREUX

La gare du Creux fut construite pour la mise en service de la nouvelle ligne en décembre 1888. On peut s'étonner de mettre une gare dans un coin où il n'y a pas dix maisons dans les environs, mais n'oublions pas que la gestion du trafic dépend alors énormément du facteur humain. Elle monte en quelque sorte la garde à l'entrée du tunnel et régularise le trafic. Il y avait alors fréquemment une guérite ou une maison habitée par un employé des chemins de fer, avoisinant les ouvrages d'une certaine importance.

Voyez les silhouettes des âmes qui figurent sur cette scène. Elles sont parties vers leur destin, vers des jours tristes ou rieurs. La nuit est tombée, les jours, les mois, les années se sont perdues dans les dédales du temps. Peut-être dans mon enfance, j'ai rencontré un vieillard, dernier survivant sorti de cette image immobile. Peut-être dans un rêve futur, sortant des mystères de l'invisible, il viendra me rendre visite pour me souffler qu'il n'a pas disparu, qu'il a seulement cessé d'exister. Peut-être me dira-t-il que les choses ne disparaissent pas tout à fait, qu'il y a une porte, des portes, qui mènent vers le passé, le futur.

Je n'ai pas trouvé le futur, mais je sais déjà que le passé se meurt lentement, d'autant plus lentement qu'il a vécu intensément.

Le futur effacera la dernière trace, dans un an, dans un siècle, nul ne sait.

Partons vers ce passé, découvrir les quelques restes de ce qui fut une page de l'histoire d'un coin de terre, de quelques hommes et de beaucoup de souvenirs.

Comme il est difficile de s'imaginer maintenant en pénétrant en ces lieux, ce qu'ils furent jadis. Les volutes de fumée hale-tantes, le bruit des machines, le sifflet des locomotives, résonnent encore dans l'écho qui les emporta vers le loin.

Peut-être que dans sa course infinie, il s'approche maintenant d'une étoile lointaine. Il y a plus de cent ans, dans un endroit aujourd'hui si calme, si paisible, roulait un train. En allant nous promener tout au long de l'endroit où il passait, on peut encore entendre, si on tend bien l'oreille, le bruit de la locomotive à vapeur, respirer l'odeur du charbon dans un coin de notre imagination.

LES CONVERS - LE CREUX

Tous ceux qui l'ont vu rouler ont aujourd'hui disparus. Pourtant en étant un peu curieux, il y a encore ici et là des témoins de sa grandeur passée, souvent enfouis sous l'herbe ou recouverts de mousse verdâtre. Parfois, le chemin caillouteux est le seul vestige qui peut encore éclairer notre imagination, créer des images arrachées aux fantômes du passé, un passé d'autant plus insaisissable que nous ne l'avons pas connu.

Des fantômes, je n'en ai pas vus, ils se sont enfuis, sachant que j'allais venir. Tant pis, j'ai pour un moment refait le voyage seul, je suis monté dans le train qui n'existe plus et qui ne mène plus nulle part. Et pourtant, un jour il y a longtemps, là où j'ai passé, un train soufflant ses jets de vapeur passait. Remontons le temps.

La ligne actuelle, celle qui a remplacé celle que nous venons de parcourir dans les souvenirs.

Les trains y passent encore. Ils emmènent leurs passagers vers d'autres ailleurs, d'autres rêves. Leurs rêves seront-ils plus beaux que les images qui se baladent dans ma tête? J'ai rêvé de trains à vapeur, de mécaniciens aux gueules noires de charbon, de belles dames en crinoline et de beaux messieurs en habits élégants.

Tous, ils sont venus vers moi pour un instant, surgissant du passé pour y retourner jusqu'au prochain voyage.

Il y a deux petits lutins qui attendent les prochains voyageurs, là-bas, au début de l'embranchement fantôme qui mène vers le train qui ne va nulle part, sauf au pays des rêveries. Peut-être vous attendent-ils?

Ci-après divers vues de cette ligne désaffectée, des extraits de la Presse et un exemple d'horaire.



LES CONVERS - LE CREUX

Neuchâtel. — L'inauguration du chemin de fer par le Jura industriel a lieu aujourd'hui 14 juillet. Suivant le programme publié, le train d'inauguration a dû partir du Locle ce matin à 7 heures trois quarts, et après s'être arrêté aux stations, doit arriver à 11 h. à Neuchâtel. A 11 h. trois quarts, réception offerte par la municipalité et la commune de Neuchâtel. A 1 h. et demie, le cortège retourne à la gare, et partira pour la Chaux-de-Fonds où doit avoir lieu à 5 heures et demie, un banquet dans la grande salle du Casino.

Ce matin notre ville a pris un air de fête, et se prépare à recevoir les centaines de visiteurs qui sont annoncés des Montagnes. Les édifices publics, les fontaines, sont pavoisés aux couleurs fédérales et cantonales; sur la grande promenade du faubourg, de nombreuses tables sont dressées pour le repas qui doit avoir lieu à midi; des drapeaux et des inscriptions ornent ce lieu de réunion. La gare présente un charmant coup-d'œil; des mâts vénitiens, des écussons, des banderoles, des guirlandes de verdure, y sont disposés avec goût, et rappellent la belle fête d'inauguration du Littoral. Plusieurs corps de musique accompagneront le cortège qui parcourra les rues de la ville vers midi, en se rendant à la promenade du faubourg. Tout annonce que la fête aura beaucoup d'entrain et d'animation, et le temps, pluvieux jusqu'à ce matin, semble promettre une journée favorable.

Feuille d'Avis de Neuchâtel

14 juillet 1860

LES CONVERS - LE CREUX

LOCLE-CHAUX-DE-FONDS-BIENNE-BERNE.

GARES	M.	matin	matin	soir	S.	soir	soir
Locle . . . D.	4 40	—	8 35	1 05	2 55	5 20	—
Chaux-de-F nd »	5 5	7 20	10 —	1 27	3 28	6 50	12 —
Convers . . »	5 25	7 45	10 20		3 48	7 10	12 20
Renan . . . »	5 40	8 8	10 34		4 3	7 24	12 34
Sonvillier . »	5 40	8 24	10 42		4 12	7 32	12 43
Saint-Imier . »	5 58	8 45	10 50		4 21	7 40	12 51
Villeret . . »	6 04	8 53	10 55		4 27	7 45	12 57
Courtclary . »	6 12	9 9	11 3		4 38	7 53	1 7
Cortébert . »	6 10	9 19	11 10		4 47	8 —	1 15
Corgémont . »	6 25	9 33	11 16		4 55	8 06	1 23
Sonceboz . . A.	6 30	9 40	11 20		5 —	8 10	1 28
» . . . D.	6 40	9 45	11 28	1 41	5 7	8 30	1 41
La Heutte . . »	6 50	—	11 38	—	5 19	8 42	—
Reuchenette »	6 55	—	11 43	1 55	5 25	8 47	1 55
Bienna . . . A.	7 12	10 10	12 —	2 13	5 45	9 5	2 13
Berne . . . »	8 53	11 20	1 33	5 43	7 55	—	5 43

Dimanches et jours de fêtes.

BERNE-BIENNE-CHAUX-DE-FONDS-LOCLE.

GARES	matin	matin	matin	soir.	S.	soir	soir	mat.	mat.
Berne . . . D.	—	7 25	—	11 —	1 20	3 25	6 5	—	—
Bienna . . »	6 —	9 7	10 28	12 50	2 50	4 37	7 50	—	—
Reuchen ^e . »	6 25	9 32	11 9	1 20	3 15		8 15	—	—
La Heutte . »	6 30	—	11 14	—	3 20		8 20	—	—
Sonceboz . A.	6 40	9 45	11 28	1 33	3 30	5 07	8 30	—	—
Sonceboz . D.	6 55	10 —	11 38		3 40		8 40	6 10	—
Corgémont . »	7 1	10 5	11 48		3 46		8 46	6 16	—
Cortébert . »	7 9	10 13	11 58		3 54		8 54	6 24	—
Courtclary . »	7 18	10 23	12 12		4 3		9 3	6 34	—
Villeret . . »	7 30	10 36	12 27		4 15		9 15	6 47	—
St-Imier . . »	7 41	10 47	12 48		4 26		9 26	7 —	—
Sonvillier . »	7 50	10 56	1 2		4 35		9 35	7 10	—
Renan . . . »	8 3	11 09	1 25		4 48		9 48	7 23	—
Convers . . A.	8 33	11 20	1 48		5 08		10 8	7 44	—
Ch.-de-F nd »	8 42	11 47	2 10		5 27		10 27	8 5	—
Locle . . . »	10 30	12 15	2 40		6 23		10 55	—	—

Dim. et fêtes

LOCLE-CHAUX-DE-FONDS-NEUCHÂTEL

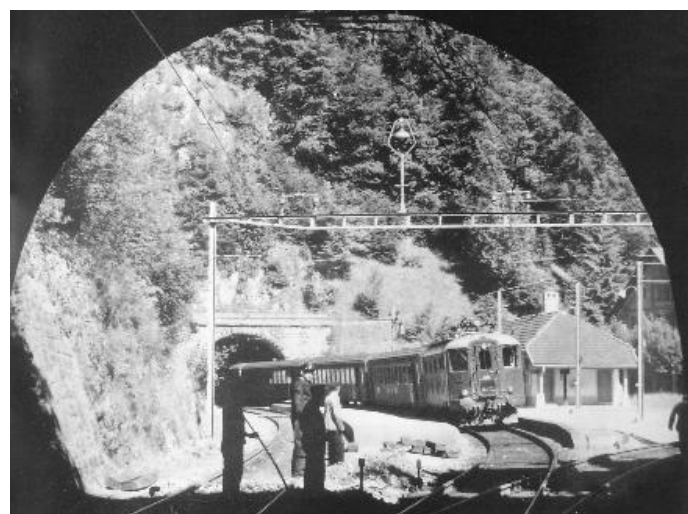
GARES	matin	matin	Soir.	Soir.	Soir.	Soir.	mat.
Locle . . . Dép	4 40	8 35	1 5	2 55	5 20	8 —	—
Eplatures . »	4 52	8 48	1 18	3 8	5 33	8 13	—
Chaux-de-Fonds) Arr	5 —	8 57	1 27	3 17	5 42	8 22	—
Convers . . .) Dép	5 18	9 7	1 40	—	5 52	—	—
Hauts-Geneveys »	5 28	9 18	1 51	—	6 4	—	—
Geneveys-s-Coll. »	5 46	9 32	2 5	—	6 18	—	—
Chambrelieu . »	6 —	9 45	2 18	—	6 31	—	—
Corcelles . . »	6 25	10 10	2 43	—	6 56	—	—
Neuchâtel . . Arr	6 44	10 29	3 1	—	7 14	—	—
	6 55	10 40	3 12	—	7 25	—	—

NEUCHÂTEL-CHAUX-DE-FONDS-LOCLE

	mat.	matin	matin	matin	Soir.	Soir.	mat.
Neuchâtel . . Dép	—	8 40		11 45	4 15	8 30	—
Corcelles . . »	—	8 24		12 —	4 27	8 43	—
Chambrelieu . »	—	8 52		12 27	4 51	9 10	—
Geneveys-s-Coll. »	—	9 18		12 52	5 14	9 35	—
Hauts-Geneveys »	—	9 33		1 11	5 27	9 50	—
Convers . . . »	—	9 50		1 30	5 42	10 07	—
Chaux-de-Fonds Arr	—	10 —		1 40	5 52	10 17	—
» . . . Dép	7 30	10 9	11 54	2 19	6 02	10 34	—
Eplatures . . »	7 41	10 20	12 05	2 30	6 13	10 45	—
Locle . . . Arr	7 51	10 30	12 15	2 40	6 23	10 55	—

Horaire 1883

LES CONVERS - LE CREUX



UN PEU DE RANGEMENT !

Système de rangement pour train miniature

Cet article portera sur un système de rangement pour vos trains miniatures. Ce système est valable pour le N, le HO et toutes échelles découlant des échelles précédemment nommées mais il est, à mon avis, adaptable pour le Z aussi.

Ci-dessous une liste du matériel nécessaire pour la réalisation de ce système :

Matériel :

- Une caisse aux dimensions voulues (voir ci-dessous)
- Le couvercle correspondant (voir ci-dessous)
- Une planche de bois aux dimensions légèrement inférieures à celle de la caisse
- Deux lattes de deux épaisseurs différentes
- Colle à bois
- Mousse (pour combler l'espace entre le train et le couvercle) et ficelle (recommandé)

Temps de construction : env. 30-45 minutes

Le prix dépendra de la taille de la caisse choisie mais, à mon avis, pour moins de CHF 50. On peut avoir un rangement pour nos chers véhicules et qui, selon moi, présente mieux que les boîtes des fabricants qui ont toutes des tailles différentes.



UN PEU DE RANGEMENT !

Ci-dessous, les différentes caisses avec les couvercles correspondants ainsi que leur prix. On trouve également le reste du matériel nécessaire à la réalisation. L'ensemble de ces caisses va pour les échelles mentionnées au début :

- Caisse 300x400x120 : CHF 9.95
- Couvercle pour caisse 300x400mm : CHF 7.50
- Caisse 600x400x145 : CHF 17.90
- Couvercle pour caisse 600x400 : CHF 9.00
- Caisse 300x200x120 : CHF 7.20
- Couvercle pour caisse 300x200 : CHF 4.90
- Latte 5.3x18mm 1.25/pce (pour caler les trains)
- Latte 5x9mm 1.-/pce (pour les empêcher de glisser contre les côtés de la caisse).
- Bois, colle, ficelle, mousse entre 20 et 30 francs

Nous allons maintenant passer à la réalisation de ce système qui m'a été inspiré par une connaissance faisant elle aussi du modélisme.

Les prix sont tirés des sites Hornbach et Jumbo (mars 2016).

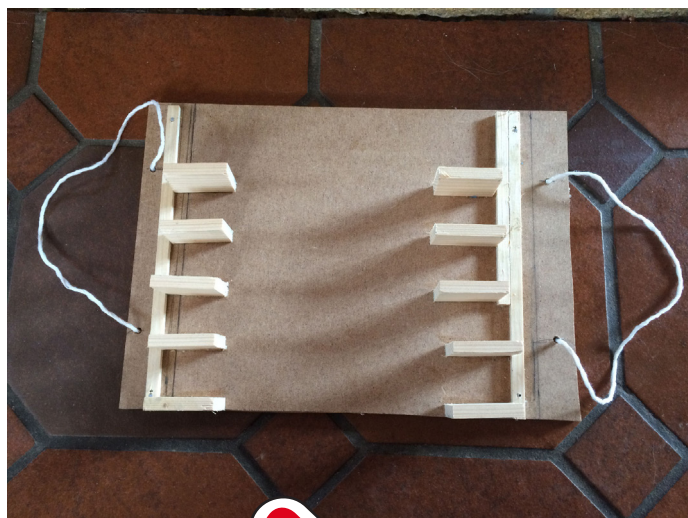
UN PEU DE RANGEMENT !

Conception du rangement

Tout d'abord, prendre la caisse aux dimensions voulues. Je recommande de prendre la caisse 300x400 pour les petites rames en HO, la 600x400 pour les grandes rames HO (possibilité de mettre un deuxième étage dans cette caisse) et la 300x200 pour le N. Bien sûr, ceci est mon avis personnel. Dans mon cas, j'ai choisi la 300x400 pour pouvoir ranger la MUTZ BLS de chez Liliput.



Ensuite, il y a la réalisation du plateau de rangement qui est composé dans mon cas d'une planche MDF 10mm aux dimensions légèrement plus petite (25x35 cm) que la caisse pour qu'elle rentre facilement. Vient ensuite des bords pris d'une latte en bois, que l'on trouve chez Jumbo, pour caler la rame sur les côtés (position verticale) ainsi que des morceaux de lattes plus petits pour éviter que la rame ne bouge dans tous les sens (position horizontale) et ne s'abîme (véhicule comme attelage).

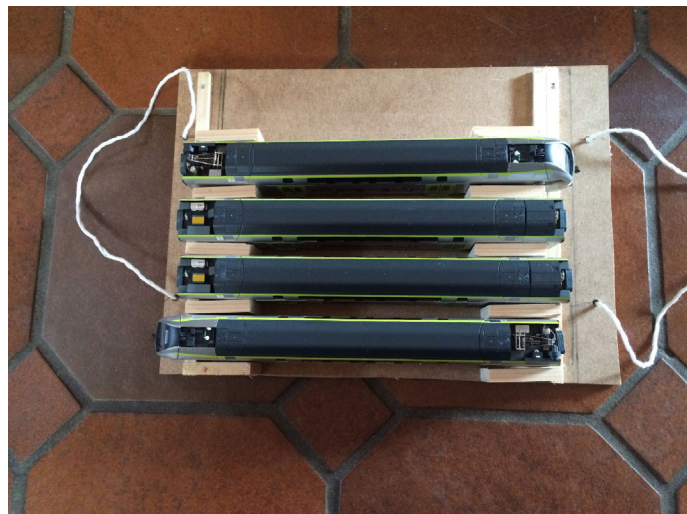


J'ai également choisi l'option ficelle pour sortir le plateau de rangement et accéder facilement à la rame.



UN PEU DE RANGEMENT !

La rame s'insère facilement dans son plateau et est bien calée sur tous les côtés et ne s'abîmera pas durant le transport.



L'utilité d'une planche légèrement plus petite prend son sens sur la photo ci-contre. Elle permet une insertion facile dans la caisse.

Pour finir, je recommande de mettre un bloc de mousse afin de combler l'espace entre le toit du convoi et le couvercle de la caisse ceci afin d'éviter tout dommage inutile au matériel roulant.



Voici l'ensemble du matériel présenté hors de la caisse afin de résumer l'article et avoir une idée de la simplicité de ce système.

UN PEU DE RANGEMENT !

Pour conclure, voici deux points positifs et deux points négatifs à ce système.

Points positifs	Points négatifs
Rangement facile	Encombrant si transporté dans un sac à dos
Transport d'une rame complète plus facile	Coûte un certain prix

Pour conclure, je trouve ce système pratique surtout quand on manque de place pour ranger ces trains miniatures.

De plus, on remarque au début que les caisses sont des multiples de leurs cousines (200 – 300 – 600) donc l'empilement se fait de manière aisée. J'ai décidé d'adopter ce système pour l'ensemble de mon parc de modèles réduits et recommande cet usage à tout amateur de modélisme ferroviaire.

ON PEUT RIRE



Feu mon papa assurait la fonction de protecteur des chantiers sur les CFF après avoir été monteur de voie. Mais son beau-père (mon grand-papa maternel) n'aimait pas « ces fainéants qui ne font jamais rien lorsqu'un train passe à côté d'eux »).

Quelques petites perles de l'exploitation de feu les tramways du Jorat

Durant l'automne un brouillard épais s'était installé sur la ligne du tramways du Jorat entre Lausanne et Moudon. Le conducteur, connaissant les habitués de la ligne voit un jeune homme d'aspect fragile très jeune et timide. Au moment de quitter le train il lui lance: «Tu feras gaffe, avec ce brouillard tu pourrais te perdre». Personne n'a entendu ce que le passager aurait répondu. Quelques temps plus tard le même conducteur voit monter 3 ou 4 jeunes de la région avec cet étrange voyageur. Tout penaud le cheminot comprends qu'il s'agissait du nouveau pasteur de Syens fraîchement nommé.

ON PEUT RIRE

Les TL disposait d'un camion pour la livraison à domicile de petits colis (Ancêtre de Cargo Domicile puis des sociétés modernes comme D.... F...). Un agent des TL était formé pour conduire ce camion. Lors d'une livraison à Peney-le-Jorat ce chauffeur immobilise le véhicule au milieu du village. La route étant plate, il n'y aurait pas lieu de prendre toutes les précautions comme mettre une vitesse quand le camion est en montée et la marche arrière si le camion est parké en descente. A peine chez le client on entend un gros fracas. Le camion s'est mis en route et s'est écrasé sur la fontaine, puis sous le choc il a sursauté pour se retrouver à cheval de celle-ci. Le bruit fait accourir tout le monde. Le camion n'a que peu de dégâts mais il peut rouler à nouveau. On fait venir un camion grue pour le remettre sur la route. Le syndic arrive et, devant le désarroi de l'agent, l'assure qu'un artisan réparera la fontaine sans frais pour le fautif et que ce n'est pas si grave, personne n'a été blessé. Finalement cet agent n'a pas été licencié et tout est bien qui finit bien... Une époque où l'on savait que l'erreur est humaine....

Cette petite histoire se passe dans les années 30. Un convoi, formé d'une automotrice et d'une remorque, stoppe dans un village. Son conducteur observe le mouvement des usagers qui montent et descendent. Il ne remarque pas qu'un gamin lui prépare une farce. Celui-ci profite de l'arrêt pour découpler la conduite de freins entre les deux véhicules. La rame est immédiatement immobilisée. Le contrôleur, qui a vu les choses, prends en chasse le garnement en laissant son collègue remédier aux choses. L'agent conduit le saboteur à son instituteur et lui explique les événements. Le lendemain, à la même heure, le gamin attend les agents. Il tend, tout penaud et sans oser lever les yeux, une enveloppe au conducteur. Celle-ci contient plusieurs pages écrites par une main d'enfant avec la phrase: «je ne suis pas serré, pardon je ne recommencerais pas.» écrite 100 fois. Cette punition a été infligée par l'enseignant.

ON PEUT RIRE

Cette petite histoire se passe dans les années 30. Un convoi, formé d'une automotrice et d'une remorque, stoppe dans un village. Son conducteur observe le mouvement des usagers qui montent et descendent. Il ne remarque pas qu'un gamin lui prépare une farce. Celui-ci profite de l'arrêt pour découpler la conduite de freins entre les deux véhicules. La rame est immédiatement immobilisée. Le contrôleur, qui a vu les choses, prends en chasse le garnement en laissant son collègue remédier aux choses. L'agent conduit le saboteur à son instituteur et lui explique les événements. Le lendemain, à la même heure, le gamin attends les agents. Il tends, tout penaud et sans oser lever les yeux, une enveloppe au conducteur. Celle-ci contiens plusieurs pages écrites par une main d'enfant avec la phrase: « je ne suis pas serre frein, pardon je ne recommencerais pas » écrite 100 fois. Cette punition a été affligée par l'enseignant.



ON PEUT RIRE

Plusieurs hommes d'un village s'étaient rendus au comptoir à Lausanne. A cet époque, il s'agissait presque de LA sortie annuelle. On mettait de l'argent de côté en prévision de cet événement et on revêtait son «costume du dimanche» pour descendre à Lausanne. Mais ces personnages s'éternisèrent dans les bars, caves pour rentrer avec la dernière course: Mais cette course se termine non à Moudon mais à Mézières. Se rendre à Vucherens à pied alors que les agriculteurs doivent se lever à l'aube, une situation peu cocasse. Le conducteur du tram, brave homme, propose de reconduire ces personnes à Vucherens en toute discrétion. Une course non programmée, non annoncée et donc non payante est mise en place. Arrivé au village les voyageurs invitent le conducteur à prendre un verre au bistrot du village. Le temps passant le tram attend plus patiemment que des chevaux. Mais soucis: dès minuit le courant de traction est automatiquement coupé. Ainsi la rame ne peut rentrer au dépôt de Mézières. Le lendemain matin, à la première heure, les premiers clients attendront le train à Mézières. Il n'y a donc pas d'autre solution que de réveiller le chef de dépôt à 2 heures de matin pour remettre la ligne de contact sous tension. Et attendre que le convoi rentre à bon port pour remettre le tout hors-tension.... Personne ne sais ce que cet événement a eut comme conséquence sur la carrière du conducteur.

ON PEUT RIRE

Un agent, à ces début n'avais pas encore reçu l'uniforme officiel. Il travaillait donc avec une chemise à carreaux. Il roulait en compagnie d'un agent chevronné. Arrivé au terminus du train, il contrôle la rame. Mais à l'emplacement où se trouvaient deux dames âgées, ils trouvent une tourte décorée de paillettes en chocolat et de fleurs en massepain oubliée dans son emballage. Comme il s'agit de denrée périssable, l'agent chevronné indique à son collègue qu'il vaut mieux la manger que de la porter au bureau de objets trouvés de la compagnie. Il l'a coupe en deux et les deux compères se régalent. Plus tard dans la journée l'incident est oublié. Mais, en arrivant à la gare, où les deux dames étaient descendus, ils voient ces deux clientes avec deux inspecteurs de la ligne. Le jeune agent voit la fin du monde... Pas encore nommé, il sais que les inspecteurs sont craints pas tous les agents et sont d'une sévérité exemplaire. A l'arrêt du train, un des dame déclare reconnaître très très clairement l'agent à la chemise à carreau. L'inspecteur le plus âgé interroge le jeune contrôleur pour savoir s'il a trouvé un carton contenant une tourte... Ne voulant pas ajouter un mensonge à son palmarès l'agent avoue. Ce à quoi la dame rétorque: «Vous avez bien fait, on pensais avoir perdu cette tourte... Messieurs les inspecteurs c'est en ordre on peut fermer cette affaire » Les deux chefs ne purent que sourire et tout est bien qui finis bien...



ON PEUT RIRE

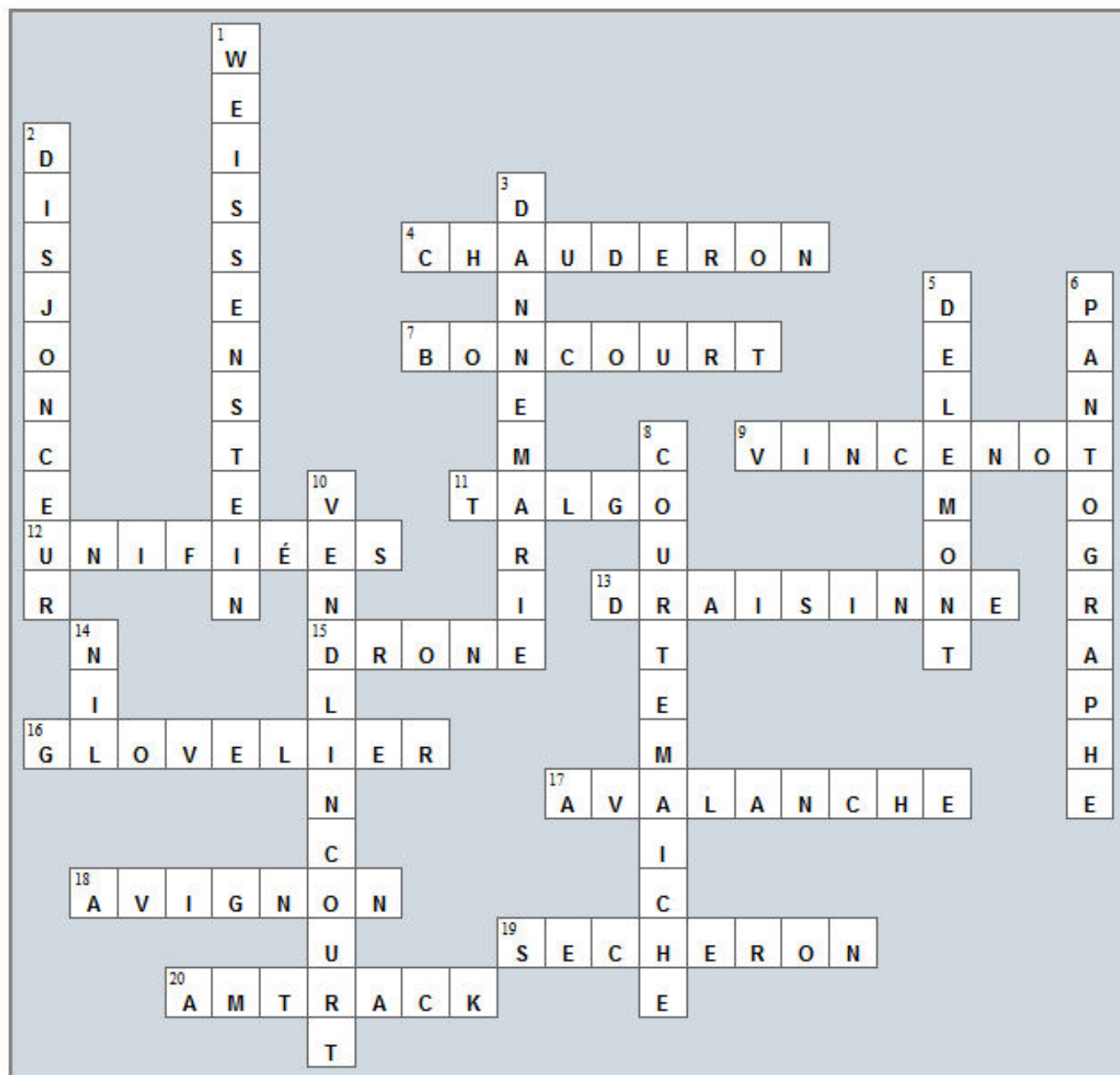
Une dame de forte corpulence monte dans le tram bondé à cet heure de pointe. Elle n'y trouve pas de siège libre. Elle remarque un jeune Africain et lui lance « Dis-donc toi, dans ton pays on ne t'a pas appris à laisser la place aux dames? » Ce dernier se lève sans autre mais un sentiment de sympathie s'installe au détriment de la dame. Arrivé à l'arrêt du CHUV, le jeune, futur médecin, rassemble ses livres et lance à la dame avant de descendre: « Madame dans mon pays, les dames comme vous, on les bouffe... ».

Un autre jeune homme noir, habitué de la ligne est très correctement vêtu, connus comme étant courtois et polis, peut-être le même que celui de la perle précédente, prends place dans le tram. Un blanc, bien raciste montre sa désapprobation et commencent à émettre des remarques de plus en plus blessantes et humiliantes. Les autres usagers désapprouvent totalement ce comportement. Le blanc porte une serviette sur ses genoux et tiens son billet entre le pouce et l'index. Personne n'ose réagir quand survient des contrôleurs. Le jeune Africain réagit de suite, il se saisit du titre de transports pour l'avaloir.... Quand les agents demandent le billet de ces personnes, le noir présente son abonnement alors que le raciste hurle que le « nègre a bouffé son billet »... Tous les autres usagers hurlent de rire. Mais les cheminots, n'aimant pas que l'on se moque d'eux, verbalisent sèchement le resquilleur pour le plus grands plaisirs des témoins.

Assis face à face, une dame âgée et un enfant voyagent dans le même tram. La jeune maman est assise à côté, dans le même compartiment qu'un jeune étudiant. L'enfant s'amuse et lance des coups de pieds dans le genou de la personne âgée. Elle s'en plaint à la maman qui rétorque que son enfant a été éduqué comme cela et qu'elle n'y peut rien... A la station où cette maman et son enfant descendent. Un étudiant, voyageant dans le même train, les suis. Arrivé devant une fontaine il envoie, avec ses deux mains, un baquet d'eau contre elle et lui déclare: « Désolé, je n'y peut rien, j'ai été éduqué comme ceci... ».

SOLUTIONS DE FÉVRIER

Mots croisés



SOLUTIONS DE FÉVRIER

Photos mystères

Les divers photos mystères sont prises respectivement à la rotonde de Brig / dans le poste de conduite du TES 14 BLS / le 7 février 1943 suite à l'effondrement du tunnel de la Croix reliant St-Ursanne à Courgenay, les CFF durent acheminer par le col des Rangiers la E 3/3 8461 pour palier le manque de courant de traction et assurer les trains en collaborations avec le Région Porrentruy – Bonfol / et une composition MOB non loin d'Albeuve roulant en direction de Montbovon sur le réseau métrique des TPF.



DIVERS JEUX

Mots croisés

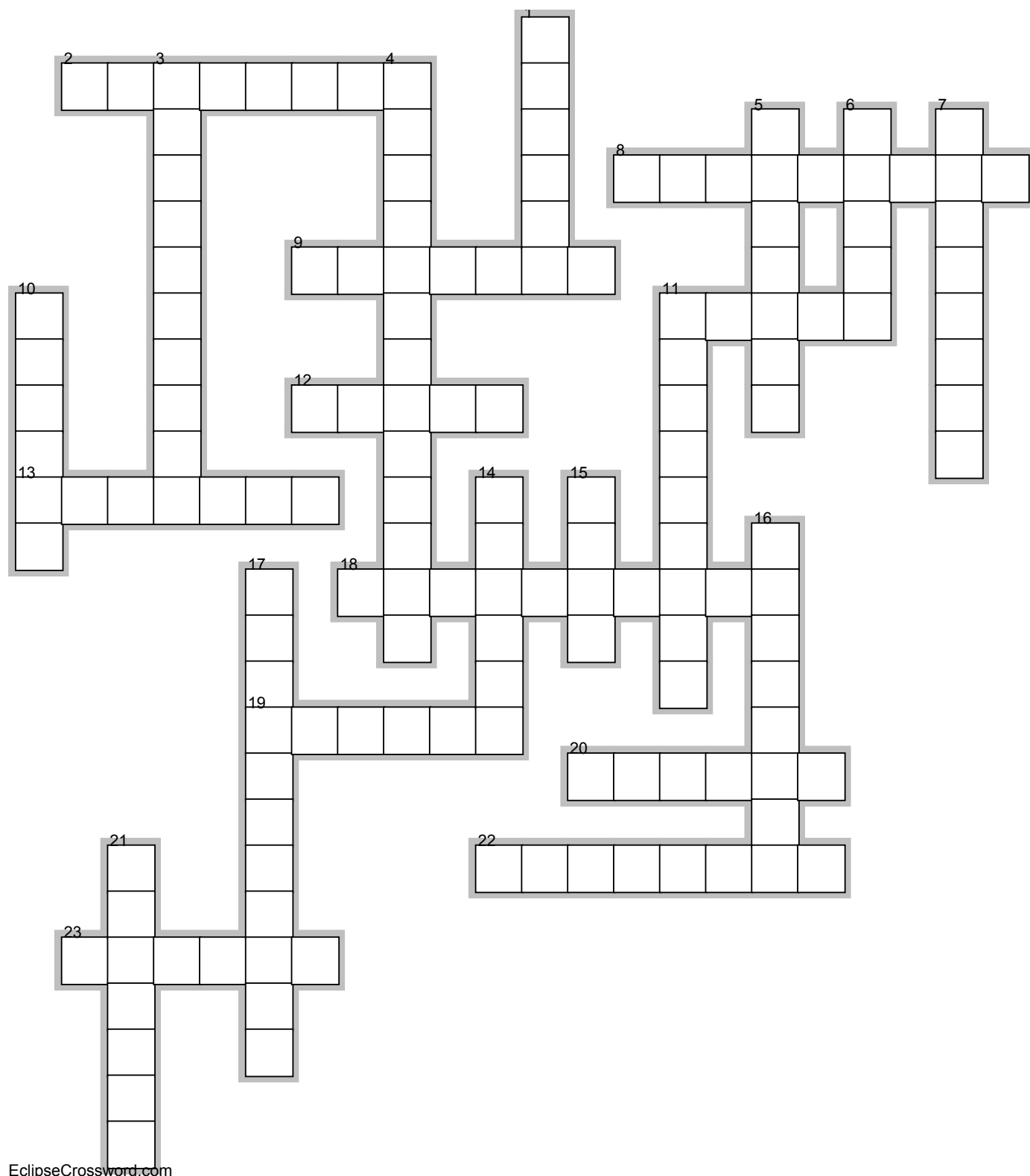
Horizontal

- 2. Siège d'une ancienne abbaye marquant le territoire historique du Jura et gare BLS
- 8. Signal historique
- 9. Entreprise allemande ayant conçu le système ZUB en usage en Suisse ainsi que les rames deux étages du S-Bahn Zürich (RABe 514)
- 11. Nom donné aux groupements d'ampoules vertes ou oranges pour donner les ordres de vitesses par les signaux principaux
- 12. Entreprise de Châtillens spécialisée dans les soudures de rail
- 13. Je peut être de corde, HO, de bois, de valeurs
- 18. Signal donnant une 2ème ou une 3ème fois l'image d'un signal principal caché par la disposition des lieux et des obstacles
- 19. Entreprise romande construisant et exploitant des machines de chantiers ferroviaires
- 20. Je peut être 55 - 67 - 69 / vous pouvez jouer avec moi également
- 22. Dépôt - atelier des ex- RVT
- 23. Canton dans lequel se trouve la gare la plus haute d'Europe

Vertical

- 1. Arrêt français des BLT
- 3. Signal utilisé pour indiquer à un mécano qu'il peut franchir un signal principal fermé suite à un dérangement
- 4. Gare de correspondance BOB - WAB - BLM
- 5. Produit l'énergie des vhc moteurs électriques
- 6. Je peut être de la Jument, du Cré'ach !!! Si cela ne vous éclaire pas je peut le faire
- 7. Type de courant de traction du JB
- 10. Couleur de manœuvre
- 11. Je protège le DIN de ligne de contact de la tension électrique circulant dans les fils
- 14. Arrêt desservant des mines où le jambon est une spécialité ... La.....
- 15. Je suis petit et lumineux
- 16. Nnom donné à une câble destinée à remorquer des véhicules ferroviaires pour la manœuvre
- 17. Gare en cul-de-sac où se déroulent des rebroussements de RE BLS
- 21. Carburant des locs à vapeur

DIVERS JEUX



DIVERS JEUX

Questionnaire à choix multiples

- 1) À quelle compagnie ferroviaire les CFF ont-ils revendu leurs Re 4/4 IV ?
☐ SOB ☐ BT ☐ BLS ☐ MThB
- 2) Quelle association possède l'ABDe 2/4 Etincelante ?
☐ RVT Historique ☐ Blonay Chamby ☐ DVZO ☐ VVT
- 3) Quel mois correspond aux changements d'horaire aux CFF ?
☐ Novembre ☐ Décembre ☐ Janvier ☐ Février
- 4) Quel(s) changement(s) a/ont eu lieu sur la ligne entre la Chaux-de-Fonds et Neuchâtel ? (!!! Attention, plusieurs réponses possibles !!!)
☐ Un train toutes les ½ heures
☐ 3 compagnies pour une ligne
☐ Les CFF exploitent toujours les Domino sur cette ligne
☐ Les heures de départ n'ont pas changé au départ de Neuchâtel
- 5) Quel véhicule les CJ ont racheté au BLS pour la ligne Porrentruy-Bonfol ?
☐ RBDe 565 ☐ RABe 535 ☐ RBDe 566 ☐ Re 425 + EW I
- 6) Combien de Re 465 portent un nom évoquant un lieu ou tunnel situé dans le canton de Neuchâtel ?
☐ 0 ☐ 1 ☐ 3 ☐ 5
- 7) Quelle publicité porte une rame entière du BLS ?
☐ BEA Bern Expo ☐ Swiss Toy ☐ Westside ☐ Kambly
- 8) Qui fabrique les rames Flirt, KISS, MUTZ ?
☐ Bombardier ☐ Alstom ☐ Stadler ☐ Fiat

DIVERS JEUX

Questionnaire à choix multiples - suite

- 9) Quelle ville le TGV ne dessert-il plus depuis le changement d'horaire en 2013 ?
☐ Lausanne ☐ Genève ☐ Zürich ☐ Neuchâtel
- 10) Quelle particularité ont les automotrices portant le numéro 013 au BLS ?
☐ Elles ont un aménagement différent des autres rames
☐ Leur nom est différent (masc. devenant fém. ou inversement) de ceux des autres rames
☐ Elles roulent avec une livrée inversée
☐ Aucune de ces propositions sont justes
- 11) Quelle marque célèbre trouve-t-on sur certaines voitures restaurants IC2000 ?
☐ McDonald's ☐ Starbucks ☐ Nespresso ☐ Mitropa
- 12) Que se passera-t-il en juin 2016 en Suisse ?
☐ Le retour de la traction diesel
☐ L'annonce du nouvel horaire 2016-2017
☐ L'inauguration du tunnel de base du Gothard
☐ Un train historique étranger fera le tour de Suisse
- 13) Pour quelle télévision la Re 460 015-1 a-t-elle fait de la publicité entre 1997 et 2004 ?
☐ TSR ☐ RSI ☐ DRS III ☐ DRS I
- 14) Quelle livrée publicitaire ont eu en commun une Re 460 et Re 465 ?
☐ Ajax ☐ Kambly ☐ Login ☐ La Poste
- 15) Quelles compagnies ont fusionnées pour former la nouvelle compagnie Trans'N ?
☐ TPF-TN-TRN
☐ TRN-TN

DIVERS JEUX

Qu'est-ce que c'est ?



Où as été pris ce cliché de cabine de conduite ?



LES ATTELAGES

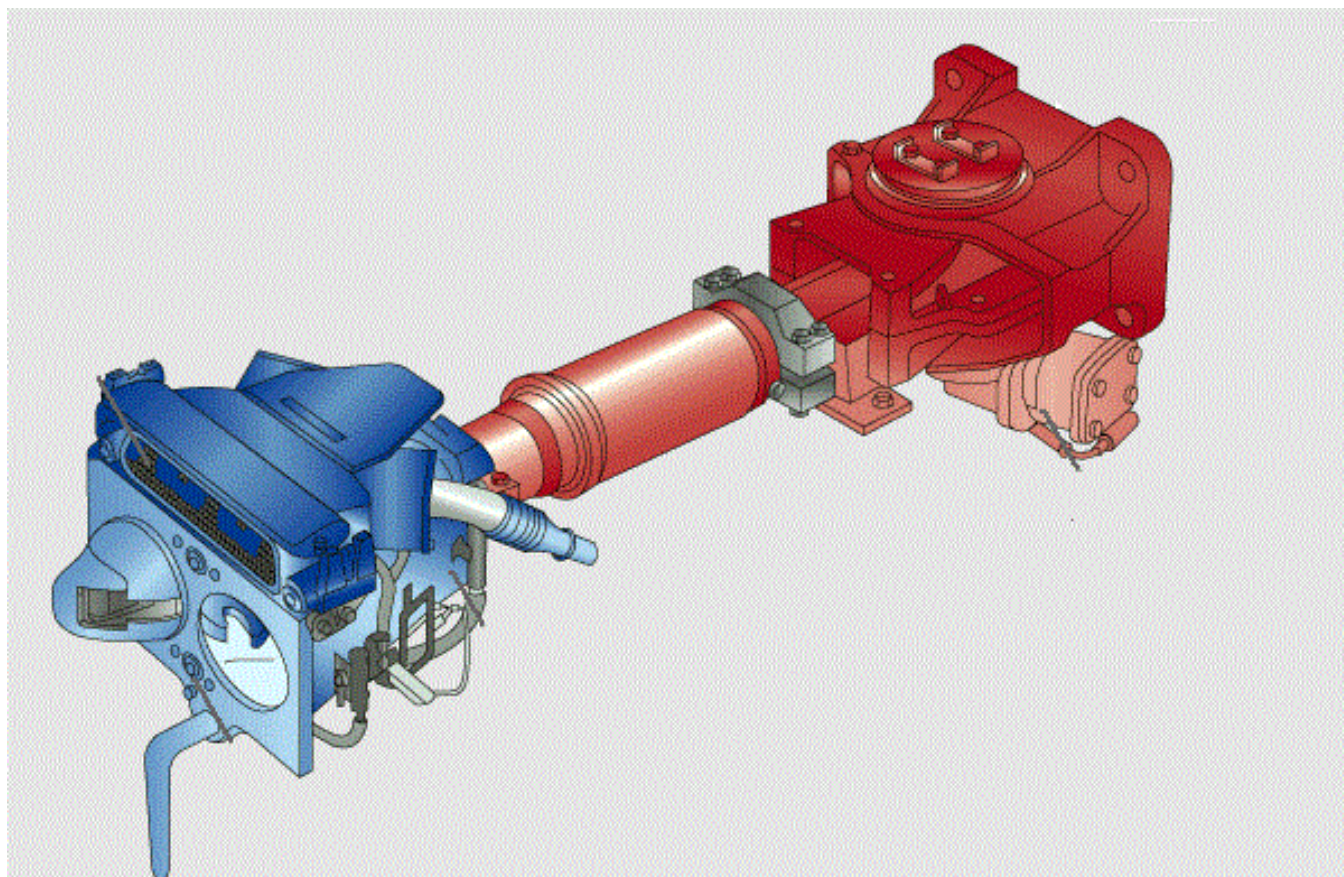
Les attelages automatiques

Les attelages sont indispensables pour ne pas perdre un éléments du convoi. Les plus courants actuellement sont les automatiques. Grâce a un systèmes électrique l'accouplement se fait plus rapidement qu'avec un agent de manœuvre.

Quelques soit le modèle, ils sont une base commune :

- la barre horizontal installé depuis le châssis et portant l'attelage lui-même
- les crochets mâle femelle ceux d'accouple est forme un ensemble
- le sortie électrique pour transmettre le courent sur l'ensemble des appareils
- d'un système à air comprimer pour serrer et verrouiller les attelages entre-eux

Pour le matériel roulant en Suisse, deux fournisseurs se partagent le marché, Voith avec les modèles GF et Scharfenberg et Faiveley transport avec les modèles Schwab.



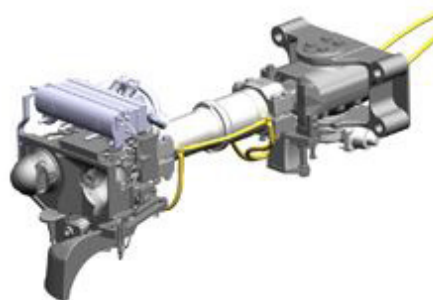
LES ATTELAGES

Les Goerg Fischer ou GF

Composés d'une boule d'un côté et d'un trou de l'autre, la partie électrique a été créée par Sécheron.



Ce dessin 3D montre l'attelage.
Les câbles jaunes transmettent la partie électrique et le mécanisme d'accouplement.



LES ATTELAGES

Les Scharfenberg

D'origine allemande ces attelages ont fait leur apparition sur les TEE I en 1957 déjà. Ces attelages ont une longueur de bras court afin d'avoir moins d'espace entre les rames. Au niveau visuel, ils ressemblent beaucoup au GF, mais la différence se situe dans la partie boule où un petit crochet a été rajouté. Une version pour tramway de ce modèle a aussi été mise au point avec un bras encore plus court.



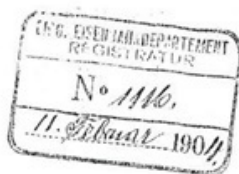
Les Schwab

Les attelages Schwab sont installés sur la série des Flirt, les mutz et les Kiss. Leur conception est très différente des deux autres modèles, plus plat avec les raccordements électriques sur la partie centrale. Un trou de forme rectangulaire permet l'accrochage entre les éléments.



LE MARTIGNY ORSIÈRE

A son origine, la concession pour la ligne Martigny - Orsière prévoyait une voie étroite pratiquée généralement sur tous les chemins de fers de montagne dans le pays. Mais c'était sans compter sur la détermination du principal bailleur de fond anglais qui désirait avant tout une ligne à voie normale afin favoriser la construction d'une usine dans la vallée de la Dranse. Une modification accordée le 21 décembre 1906 par Berne.



MARTIGNY le 30 Janvier 1904.

Au Département Fédéral
des Chemins de fer
B E R N E .

Monsieur le Chef du Département,

Nous avons l'honneur de vous remettre sous ce pli les documents prescrits par le Département fédéral des chemins de fer pour une demande de concession d'un chemin de fer électrique à voie étroite de Martigny à Orsières, en Valais.

Nous joignons encore à la présente une renonciation de Messieurs Besson & Nicollier à la concession qui leur a été accordée en date 30 Mars 1900 et qui expire le 30 Mars prochain.

Pour tous renseignements supplémentaires que vous pourriez désirer, vous voudrez bien vous adresser à Monsieur G. Dietrich, Ingénieur, Villa Romaine, à Lausanne.

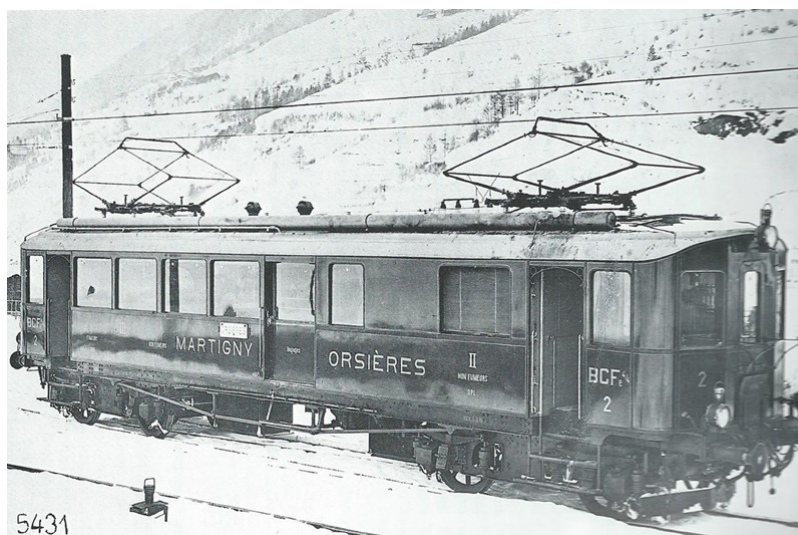
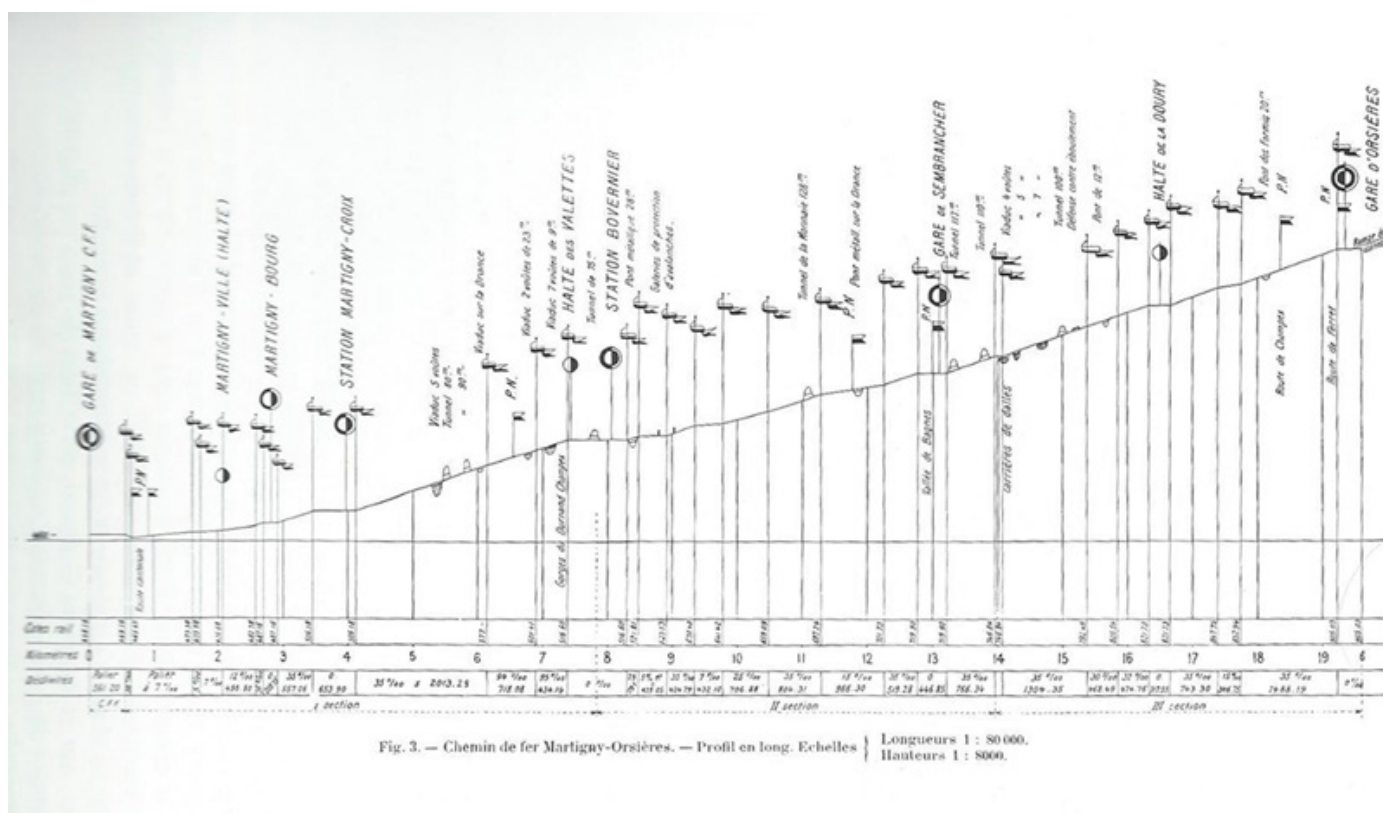
Veuillez agréer, Monsieur le Chef du Département, l'expression de notre haute considération

G. Dietrich ing

J. Closier
R. Grosse de Cocatrix ingénieur
R. Grosse de Cocatrix constructeur
P. Grosse de Cocatrix

LE MARTIGNY ORSIÈRE

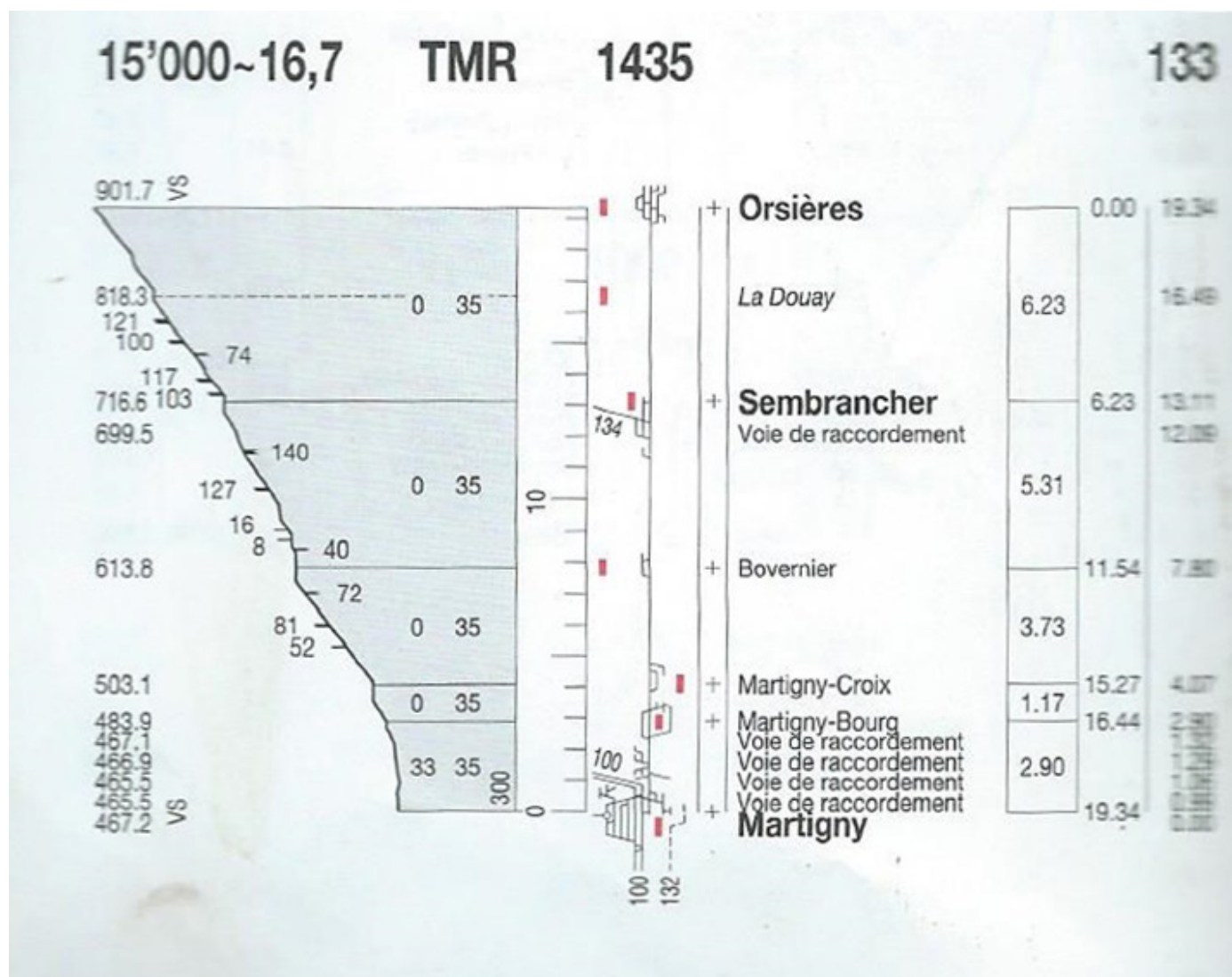
Le 23 juillet 1907, le premier coup de pioche est donné et trois ans plus tard, la ligne à voie unique de 19,3 km est terminée. Cette ligne ferroviaire est alors la première à bénéficier du courant monophasé 8 kV dès sa mise en service. Une innovation importante pour l'époque puisque peu de lignes étaient électrifiées à ce moment là en Suisse.



LE MARTIGNY ORSIÈRE

Dès le début, en dehors du service ferroviaire, la compagnie propose également des courses en autobus; un service mixte qui permet alors d'éviter un déficit important.

Durant la seconde guerre mondiale, de nombreux mouvements de troupes dans la région apportent leurs lots de voyageurs. A la même période le trafic marchandise se développe pour suivre l'exploitation de mines de fer et le commerce du bois. En revanche, des problèmes techniques d'alimentation électrique vont pousser la compagnie à opter pour une plus grande puissance et une meilleur stabilité du courant d'alimentation comme celui utilisé par les CFF. Une connexion au réseau est donc établie le 4 mars 1949.



LE MARTIGNY ORSIÈRE

Mais après ce grand chantier, le trafic marchandise revient à son niveau habituel et va même chuter fortement tout comme le trafic voyageur, tous deux victimes de la démocratisation de l'automobile et du transport marchandise par la route. Vers la fin des années 50, une modernisation s'impose pour renforcer la fiabilité de la ligne qui n'est pas des meilleurs, ce qui entraîne des dépenses importantes. Un déficit notoire se creuse alors, ce qui pousse l'Office Fédérale des Transports (OFT) à imposer un rapprochement avec la compagnie du Martigny - Châtelard (M.C) qui exploite depuis 1908 la ligne internationale voisine à voie métrique vers la vallée de Chamonix via les gorges du Trient.

L'arrivée d'installations touristiques et de sports d'hiver à Verbier est une planche de salut pour le M.O qui peut alors sereinement faire face à tout risque de faillite. Dans les années 80, une campagne publicitaire de grande envergure est organisée conjointement avec le Martigny - Châtelard pour redynamiser les réseaux M.O et M.C rebaptisés respectivement sous les vocables de St Bernard Express et Mont-Blanc Express.

S'en suit une longue période d'exploitation sans événements marquants ni évolution avant que le M.C et le M.O ne soient englobés dans une société mixte de partenariat public - privé sous le nom de TMR (Transport Martigny et Région) qui exploite également une flotte d'autocars pour le service local et touristique ainsi qu'une branche transports routier de pulvérisant. On y retrouve la participation du Canton du Valais via Région'Alpes, les CFF et l'ex compagnie M.C.

Ce regroupement permet de mieux investir dans les structures ou la gestion du personnel mais il sera aussi l'aiguillon pour lancer un plan de modernisation du matériel roulant. Le St Bernard Express reçoit à la première décennie de l'ère 2000 des automotrices « Nina » modernes et confortables qui ont relevé très haut le niveau de qualité du service voyageurs.

LE MARTIGNY ORSIÈRE

Le matériel roulant

Ancien matériel

BCFe 4/4 1 et 2 constructeurs fabrique de wagons Schlieren (SWS)
et Brown Boveri (BBC)

BCFe 4/4 11 et 12 même fabriquant 1910

BCFe 44 5 constructeurs ACMV et Brown Boveri 1955

Ab 41 a 44 ex CFF 1911

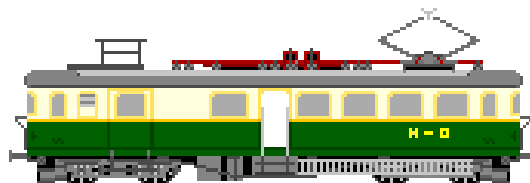
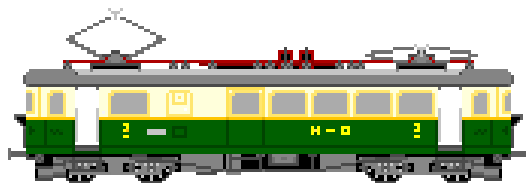
B 62 ex CFF 1962

Voiture BC 21, 22 31 et fourgon 32 constructeur SWS 1910

C3 61 a 63 ex CFF 1911

4 ballastière 1 à 4 SWS 1911

Couvert k 101 102 ex cff 1911 (devenu Gklm)



Motorisés :

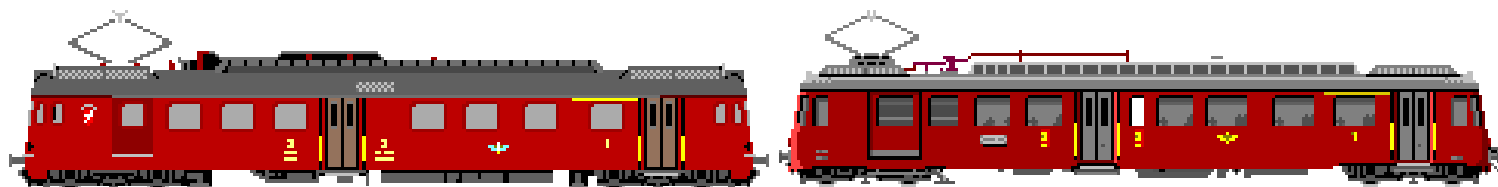
ABDe 4/4 (6 à 8) 537 506 la 508 a été démolie en 2008

ABDe 4/4 537 509 ex RVT ABDe 4/4 103

RABe 4/8 527 511 à 514

Tm 237 554

LE MARTIGNY ORSIÈRE



Tractées

Bt 50 37 29 93 031 à 033

Gklm-v 1 et 2

Service

X 4 caténaire

X 21 et 22 (ex 1 à 4) ballastières

X 23 nacelle

X 24 ballastière

X 25 benne basculante

X 26 plat avec rancher

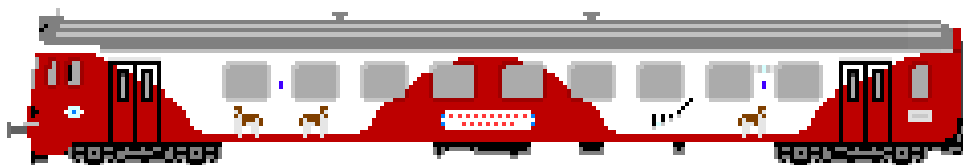
X 3 chasse neige

RABe 527 nom de baptême

511 Entremont

512 Martigny

513 Saint Maurice



ABDe 537 nom de baptême

506 Orsière

507 Bagnes

508 Martigny

509 Sembracher



REMERCIEMENTS

**On tient à remercier toute l'équipe qui contribue de près ou de loin
à cette publication mensuelle.
MERCI LES AMI(E)S !!!**



merci
