

Le Bernina-Express

Bemo-Post 5, p. 6

Photo de couverture: Le Bernina-Express est tracté entre Coire et Pontrésina par une Ge 4/4 II 611-633, ici près du musée de Bergün, dans la partie la plus typique de la ligne entre Bergün et Preda.

Photo 1: Venant de Tirano, le Bernina-Express gravit le viaduc hélicoïdal de Brusio, tracté par deux automotrices de la Bernina.

Photo 2: Le train 500 au départ en gare de Tirano en juillet 1989.

Photo 3: Le long du Lago Bianco, le train prestigieux, remorqué par une locomotive mixte Gem 4/4 802 et une ABe 4/4 48.

Photo 4: Le long ruban rouge-noir tranche remarquablement dans le bizarre contraste du paysage alpestre.

Le succès actuel du très confortable Bernina-Express a une histoire qui remonte à 1928, époque de l'apparition des légendaires wagons salon à destination de la non moins légendaire station de sports d'hiver de Saint-Moritz.

La compagnie d'exploitation allemande Mitropa, déjà riche de son expérience et du succès croissant de ses wagons restaurant sur le réseau européen, mit en service sur la ligne de la Bernina, à l'époque indépendante, deux voitures salon-restaurant B4ü 161 et 162 (les actuels WR 3813 et WR 3814, modèle Bemo 3274). Ces deux voitures étaient accompagnées d'un wagon-cuisine à deux essieux qui, pour des raisons de droits de douane, était découplé à Brusio ou à Campocologno, la gare de Tirano se trouvant en territoire italien.

Le train-salon qui, en cas de besoin, pouvait être renforcé par une voiture de 3^e classe C4ü dotée de tables, circula pour la première fois en saison d'hiver, entre le 15/12/1928 et le 28/02/1929. A partir de la saison d'été suivante, du 01/07/1929 au 15/09/1929, un pur train-salon fut par contrat, mis en circulation selon un rythme saisonnier (été-hiver) jusqu'à l'été 1938. Jusqu'alors, tous les wagons en formule train-salon étaient en possession de la compagnie de la Bernina. Toutefois, en décembre 1943, dans le cadre de l'action fédérale d'assainissement des chemins de fer dits privés, cette compagnie fut intégrée à l'entité cantonale du Rhätische Bahn qui racheta ces véhicules à la Compagnie Mitropa. Après transformation en 1944, ces voitures furent dotées d'une petite cuisine de sorte que, de wagons-salons, elles devenaient de vrais wagons-restaurants et le wagon-cuisine devenait superflu. A leur remise en service, et après l'adjonction d'un frein à crémaillère, ces voitures furent mises en service sur la ligne de l'Albula et quittèrent ainsi le pittoresque parcours de la Bernina. Mais le véritable Bernina-Express a vu le jour en 1973 et circule, en saison d'été, entre Coire et Tirano. Un nouveau chapitre du Bernina-Express fut ouvert en 1982 lors de la livraison des voitures unifiées EW III. Elles se distinguent par leur confort élevé et leur teinte noir et rouge qui font l'image de marque de cet express particulier. Jusqu'à la mise en service au cours de l'été de 1993 de la nouvelle série EW IV, ces voitures représentaient la conception la plus moderne des voitures composant les trains réguliers des RhB. Elles caractérisaient non seulement, depuis leur création, les trains express mais, en saison calme, on les remarque aussi sur la ligne Coire-Arosa ou dans la composition des rames sur la ligne de l'Albula. En raison de l'affluence, le Bernina-Express est, en saison d'été, dédoublé entre Saint-Moritz et Tirano.

Non moins connu que le Glacier-Express, qu'il vienne de Coire ou parte seulement de Saint-Moritz, le Bernina-Express traverse les paysages alpestres les plus fascinant tels que le glacier de

Morteratsch, la zone de ski Bernina Diavolezza d'où l'on peut skier jusqu'à Morteratsch, les pics enneigés s'élevant au-delà des 4.000 m et, en été, le Lago Bianco qui, contrairement à ce que son nom fait croire, est alors bleu. Sur ses rives se situe le point culminant de la ligne, Bernina-Hospizio qui, à l'altitude de 2.253 m, est la plus haute station d'Europe sur une ligne à seule adhésion.

Après quelques kilomètres, le ruban rouge du train entame littéralement une plongée dans le Val de Poschiavo en serpentant le long des flancs abrupts de la montagne, via des tunnels et des virages de retournement, sans oublier le point techniquement le plus remarquable du parcours, le viaduc hélicoïdal de Brusio sur lequel le train perd ou gagne de l'altitude par une courbe de 360° et, en quelques kilomètres, passe du paysage hivernal du col au climat méditerranéen où quelques lacs sont bordés de palmiers.

Avec sa pente maximale de 70 pour mille en simple adhésion, des rayons de courbe extrêmement réduits et une alimentation en courant continu de 1.000 V, la ligne de la Bernina est une véritable merveille de génie civil. Après avoir été remorqué par des locomotives à courant alternatif Ge 4/4 II ou des Ge 4/4 I modernisées entre Coire et Pontrésina, l'express est pris en charge à Pontrésina par des automotrices appartenant aux séries ABe 4/4 51-56 ou 41-45. A l'occasion, pour assurer une plus forte adhésion, on trouve en double traction, une Gem 4/4 801-802, locomotive mixte à alimentation par caténaire ou diesel.

Modèles de la Bernina

Avec les voitures de 1° et de 2° classe, d'une longueur de 189 mm, Bemo démontre une adresse technique inconnue jusqu'à présent. Pour assurer une transition sans bavure entre la caisse rouge, le bandeau noir entre les fenêtres et les décorations argentées, la caisse des voitures est réalisée en trois parties: le haut et le bas rouges, entre eux, la partie anthracite. Par cette méthode de construction inédite, Bemo obtient un produit de haute qualité, de teinte homogène avec une transition nette entre les couleurs. Tout aussi remarquables sont les impressions polychromes des marquages ainsi que la construction des nouveaux bogies avec prise de courant intégrée grâce auxquels ce type de voitures mérite bien tous les superlatifs dont il est l'objet.

Une connexion métallique au travers du châssis de la voiture assure une parfaite transmission du courant. Cette innovation technique facilite remarquablement l'installation de l'éclairage intérieur. Il va de soi que les voitures de première et de deuxième classe se distinguent par une distribution différente des fenêtres et un toit différent. Grâce à une tige métallique montée séparément, une connexion électrique via la toiture, comme sur l'original, peut être réalisée.

Attention!

Le développement des nouveaux bogies à prise de courant intégrée va de pair avec l'usage d'essieux spéciaux. Pour éviter des courts-circuits, ces essieux doivent être isolés électriquement. Ce risque est réel sur une voie H0m en cas de déraillement. Les essieux compatibles sont disponibles chez votre détaillant.

Références des voitures:

3281-102 A 1272 Bernina-Express

3282-105 B 2465 Bernina-Express

3282-107 B 2467 Bernina-Express

Le coffret Bernina-Express est disponible chez votre détaillant depuis 1993. Outre trois voitures EW III de 2° classe et une voiture de 1° classe avec une numérotation distincte de celle des voitures isolées, la boîte contient une réplique de la loco RhB Ge 4/4 III 623 Bonaduz. Cette locomotive avec nouvelle numérotation est accompagnée, en conformité avec l'original, de boyaux de freins jaunes à placer sur la partie frontale ainsi que d'une antenne en toiture au-dessus du poste de conduite.