

Aux alentours de Bergün

Bemo-Post 11, p. 10-11

En 1978, j'eus pour la première fois en mains un dépliant de BEMO annonçant la sortie de modèles des RhB. Celui-ci fut décisif pour le sort du réseau de chemin de fer miniature sur lequel, en secret, je rêvais d'évoquer mon canton natal.

Deux années s'écoulèrent encore avant l'acquisition de ma première Ge 4/4 I, trois voitures et un wagon silo. Il me fallait maintenant insérer dans mon réseau HO à courant alternatif, une ligne à voie étroite qui, jusqu'en 1988, prit un tel développement que je me décidai de démonter cet ensemble H0/H0m qui remplissait l'espace disponible.

Le nouveau réseau à construire devait être plus accessible, de conception plus simple mais aussi plus simple à conduire tout en laissant la place pour des extensions. J'optai pour un réseau purement à voie étroite évoquant les RhB, construit le long des murs et pour lequel je décidai de recourir à la formule souple de la construction en modules.

La circulation a lieu actuellement entre deux gares en cul-de-sac que j'ai laissées sans décoration. Ce mode d'exploitation oblige à un changement de locomotive à chaque extrémité et à d'importantes manœuvres. Mon système de gares terminus, qualifié en anglais de "fiddle-yard", offre par rapport aux gares enfouies l'avantage d'une plus grande accessibilité pour une éventuelle intervention manuelle si une manœuvre devait rater.

Vu que l'attelage standard BEMO ne me donnait pas satisfaction lors de ces nombreuses manœuvres, je décidai d'équiper tout mon matériel roulant de l'attelage de type américain Kadee de la marque Mirano. L'entièreté de mon installation est digitalisée selon le système Selectrix. Le régulateur de vitesse permet d'assister les trains en marche. Moyennant un minimum d'adaptation, il est possible de laisser participer plusieurs personnes à l'exploitation du réseau. Le thème du décor est basé sur plusieurs sites remarquables du réseau principal des RhB qui sont reproduits aussi fidèlement que possible à l'échelle. Comme point central, j'ai choisi la gare de Bergün.

Au cours des dernières années se sont ajoutés de part et d'autre, divers modules selon la norme MAS 60. Leur profondeur est de 45 cm, leur longueur varie de 120 à 180 cm et, sur une hauteur de 80 cm, ils permettent de reproduire de façon réaliste et convaincante les paysages de montagne sélectionnés.

Les modules sont vissés les uns aux autres et sont posés sur des rayonnages fixés au mur. Cela permet une économie de poids qui facilite le transport tout en écartant des difficultés de construction. La surface sur laquelle sont posées les voies ainsi que les cadres des modules sont réalisés en multiplex de 10 mm; les voies choisies dans la gamme Code 70 de BEMO et HRF sont posées sur des bandes de liège et garnies de ballast.

La base du paysage est d'abord grossièrement ébauchée en Styropor; les vides sont comblés avec de la mousse d'isolation et les contours du paysage sont alors travaillés au couteau et couverts d'une couche d'enduit blanc.

Les rochers sont coulés en plâtre dans des formes en silicone, lesquelles sont confectionnées sur des morceaux de pierre originaires des Grisons. Les viaducs, portails de tunnels et les murs sont fabriqués en multiplex couverts de Moltofil. Les joints entre les pierres sont gravés au poinçon. Pour la finition des rochers et des pierres j'utilise l'aquarelle enduite au pinceau ou au pistolet.

Bergünenstein

Entre le tunnel de Bergünenstein et le tunnel suivant de Glatsheras, la ligne de chemin de fer suit un moment le route de Bergün. La section est protégée par plusieurs barrages en fer contre les éboulements. Le tunnel de Glatsheras, d'une longueur de 334 m a été construit en cinq mois après

la mise en service de la ligne de l'Albula, afin d'écartier les dangers répétés de chute de pierres. Le premier tracé de la voie est encore décelable.

Viaduc de Brombänz

Entre les stations de Monstein et de Wiesen, sur la ligne Davos-Filisur, le chemin de fer traverse les gorges sauvages dites Zügenschlucht via une série d'ouvrages d'art. Aux environs du km 62,1, la voie enjambe, entre les tunnels Brombänz I et Brombänz II, sur le viaduc du même nom, la rivière Landwasser et la route qui lui est parallèle. On remarque encore l'ancienne route, aujourd'hui sentier touristique.

Bärentritt (Pas de l'Ours)

Environ 1 km plus loin s'offre un spectacle remarquable entre les gares de Wiesen et le lieu-dit Bärentritt. Ici, la ligne de chemin de fer enjambe la cascade sauvage dans le Säagnetobel sur un pont à peine aussi long qu'une locomotive. Ce motif est intéressant car, par ses dimensions réduites, il peut être exactement reproduit à l'échelle avec ses roches profondément échanrées.

Le Forum du modéliste

BEMO-POST 11, p. 12-13

Cure de rajeunissement

BEMO et la crocodile du RhB ; une passion de plus de vingt ans pour les chemins de fer à voie étroite ! La crocodile n'est pas immédiatement apparue lors de la création de l'assortiment de véhicules H0m/H0e mais les détails de son exécution ont certainement contribué à populariser les chemins de fer à voie étroite. La technique de motorisation de l'époque n'est pas tombée en désuétude mais dans le cadre de la modernisation des modèles nous souhaitons faire honneur à notre enseigne et, comme pour les locomotives de création récente, mettre l'accent sur les qualités de traction : équiper le modèle du moteur à cinq pôles avec prise de connexion au système digital Selectrix-N. Cet honneur sera porté par la locomotive C'C' 407 exposée comme monument souvenir à Bergün qui, en dernier lieu, se présentait avec des résistances sur la toiture. Accessoirement, nous avons voulu rendre la modernisation accessible aux modélistes détenteurs de modèles portant les numéros d'immatriculation 411-414. Un modéliste peut, sans trop de problèmes, moderniser une C'C' au moyen du set de transformation 1255 000. La transformation ne se limite pas à un échange standard du moteur mais il suffit d'un tournevis et d'un fer à souder pour mener l'opération à bien. Un moteur cinq pôles est plus volumineux et demande un châssis nouvellement conçu avec organes de transmission modifiés et emplacement pour la salle des machines.

Après avoir enlevé les deux capots et la caisse centrale, il faut dessouder tous les câbles de la platine porteuse et libérer au moyen d'un fin tournevis, les goupilles qui retiennent les bogies. Ceux-ci peuvent être retirés par le bas et deux engrenages de transmission seront en même temps libérés. Pour le cas où ils présenteraient trop de traces d'usure, une paire de nouveaux engrenages est prévue dans le set de transformation. Les câbles restent fixés aux bogies. La dernière opération de démontage consiste à enlever le moteur trois pôles, ce qui implique l'enlèvement des broches de fixation des marches d'accès à la cabine, retenues par un ressort ainsi que la plaque de support de la chaudière à séparer avec précaution du châssis. Cela s'obtient simplement au moyen d'un objet mince, une lame de canif, que l'on introduit avec précaution entre le châssis et la surface de fixation et que l'on incline alors vers le haut. Les pièces se séparent ainsi aisément. Les marches ainsi libérées et la chaudière sont remontées sur le nouveau châssis en faisant attention à la position des portes des postes de pilotage qui ne sont pas identiques.

Les bogies sont remontés au moyen de leur goupille sans oublier les engrenages de transmission et en conduisant les câbles d'alimentation avec leur fiche de raccordement par les découpes prévues pour leur passage. Un certain doigté sera nécessaire pour la fixation des goupilles qui ne pourront pas entraver le fonctionnement de la transmission à vis sans fin. Il faut maintenant souder les câbles – voir instructions de transformation – et remplacer les fils d'alimentation de l'éclairage par ceux plus longs que comprend le set. Il est recommandé de procéder maintenant à un essai de roulement. La dernière étape concerne l'adaptation du toit. La transmission du courant entre les pantographes et la nouvelle platine ne sont pas compatibles, c'est pourquoi le toit emboîté sur la caisse de la locomotive sera enlevé. Les deux pantographes seront donc démontés en faisant attention aux anneaux de compensation qui s'en détacheront. La nouvelle plaquette de raccordement sera posée et vissée en même temps que les pantographes.

Après placement de la caisse sur le nouveau châssis, notre crocodile a terminé sa cure de jouvence. Les éventuels dommages à la peinture seront retouchés et les garnitures brisées remplacées par celles du sachet joint au set.