

## **Transport de bois**

Les véhicules des RhB et ceux des compagnies qui ont précédé, ChA (Chur – Arosa), BB (Bernina-Bahn), BM (Bellinzona – Mesocco) et LD (Landquart – Davos) n'avaient que des wagons K couverts fermés, L plats à haussertes et M plats de différentes fabrications. Avec ces matériels il était possible d'assurer toutes les tâches de transport au début du 19<sup>e</sup> siècle.

Pour le transport du bois principalement des riches forêts des Grisons par la ligne de la Bernina au Sud et la ligne de Landquart au Nord, on utilisa surtout des wagons à haussertes ou des plats transformés. Pour le transport de bois longs on a pour la première fois construit des wagons spéciaux. En 1896 fut produit la première paire de wagons spéciaux du Type N. Suivit une série de 18 wagons pour le réseau RhB et 6 pour le réseau BM. Pour le transport de très longs bois, l'accouplement entre ces paires de wagons devaient être défait. De plus ils ne pouvaient pas être incorporés à n'importe quelle place dans les trains qui ne pouvaient pas emmener beaucoup de wagons du type N. Aujourd'hui la paire de N 1513/1520 est versé dans le parc de wagons historiques des RhB et est disponible sous la référence 2298/140 en H0m. Une nouvelle fabrication de ce wagon en métal fait main sera envisagée s'il y a suffisamment de demande et/ou de commande restant à honorer.

Entre 1911 et 1913 les RhB ont acquis des wagons plus longs et à bogies du type O, ceux-ci furent les premiers wagons à bogies du réseau à voie métrique des Grisons. Grâce aux parois rabattables et aux ranchers, ces wagons d'une longueur de chargement utile de 15m pouvaient être incorporés en plusieurs unités dans un même train. Le transport de bois s'intensifiant sans cesse, surtout sur la Bernina, les RhB commandèrent de nouvelles séries de wagons encore en service actuellement. Les wagons anciens de par leur construction ne pouvaient supporter de grandes charges, c'est pourquoi dès 1966 on construisit des wagons avec un châssis renforcé. Comme auparavant, ces wagons étaient pourvus de parois latérales rabattables, mais cette fois en aluminium.

C'est seulement en 1979 que furent mis en service les wagons Rp-w 8271 – 8290, et en 1990 les Rp-w 8291 – 8300 pour le transport spécifique du bois sans parois latérales et avec des ranchers enfichables et non plus tournants. La première série nommée est le prototype de notre modèle 2280 107 avec le numéro Rp-w 8287.

Au début des années 90 arrivèrent aux RhB d'autres wagons plats avec des guides pour les conteneurs mobiles, par ex. pour le transport de déchets par la Vereina vers Klosters-Selfranga Untervaz. Les Rp-w 8351 – 8360 et 8371 – 8387 arrivés en 1993 dans les Grisons furent utilisés uniquement pour le transport de conteneurs mobiles (modèle Rp-w 8359 réf. 2281/109). De gros ranchers doubles furent montés seulement en 1997 sur les Rp-w 8351 – 8360. Nous avons réalisé ce type de wagon spécifique pour le transport de bois avec le modèle Rp-w 8351 (réf. 2281 111) et 8358 (réf. 2281 118 avec chargement de vrai bois).

Malgré les nombreux wagons plats à bogies, les RhB ont adaptés des wagons plats à essieux du type M dont beaucoup furent livrés de 1911 à 1913. Au fil du temps ils ont été transformés pour des tâches bien spécifiques. Dans les années 80 on a supprimé les parois latérales rabattables pour les remplacer par deux grands ranchers fixes afin de pouvoir y charger de plus grandes quantités, notamment du bois abîmé par les tempêtes. Nous proposons en ce moment dans le programme principal de BEMO un quatrième wagon transport de bois, le Kk 7349 sous la réf. 2284/109.

Le chargement/déchargement des troncs se fait à l'aide du grappin des camions, ce qui de ce fait ne doit pas se faire dans des installations dédiées fixes.

**Traduit du BEMO-Post 30, pages 10/11 par BAM de Lux pour [bemo\\_H0m@yahoogroupes.fr](mailto:bemo_H0m@yahoogroupes.fr)**