

Rapport du Président pour l'année 2015

L'année 2015 a offert aux membres beaucoup d'activités intéressantes. Le premier colloque technique du 13 mars 2015 nous a amené au „Gäu“, où l'ASM nous a montré la distribution de fret depuis Niederbipp, railcare le transbordement de conteneurs à Oensingen et Migros la logistique par rail à Neuendorf.



Le transbordement de conteneurs par camion chez railcare à Oensingen. Le camion se place à côté du wagon et le conteneur est tiré latéralement sur son pont.

Du 7 au 9 mai 2015 a eu lieu l'assemblée annuelle à Brigue. Le MGB nous a présenté un programme très intéressant. Le vendredi, le groupe Traction a visité les ateliers à Glisergrund et le nouveau terminal fret Bockbart à Viège. Le groupe Infrastructure s'est concentré sur le tunnel de base de la Furka. Les chantiers prévus ainsi que le concept d'intervention sont présentés. Les spécialistes des installations de sécurité ont pu voir le terminal fret Bockbart, le poste de commande centralisé à Brique et le nouveau poste d'aiguillage à Mörel. Les dames se sont rendues à Andermatt où elles ont visité le nouveau centre de vacances.

Les membres restés le samedi se sont rendus pour le repas de midi au Gornergrat.



Les nouveaux lifts du centre de maintenance des MGB à Glisergrund pour les automotrices Komet.



Train spécial TST au terminal fret Bockbart.

L'excursion traditionnelle à l'étranger a eu lieu du 1^{er} au 5 juillet 2015 en Norvège. Dix-sept participants se sont donnés rendez-vous à Oslo, où nous avons commencé par la visite des transports publics de la ville. Son réseau de métro est exploité avec du matériel roulant uniforme de Siemens. Les tramways roulent avec des voitures articulées anciennes et des voitures à plancher bas italiennes. Les bogies de ces dernières occupent l'atelier en permanence. L'après-midi, nous pouvons visiter le simulateur pour les FLIRT des NSB. Le trajet pour Bergen se fait par le train de nuit, ensuite nous visitons le nouveau tramway de Bybanen. Son extension est encore en construction et la livraison des nouveaux «Variobahn » est prévue. Les véhicules actuels vont aussi recevoir des caisses intermédiaires supplémentaires afin de répondre au trafic grandissant. C'est dans un chemin de fer de musée, qui roule sur l'ancienne voie du « Bergenbahn », que nous prenons le repas de midi. Le jour suivant, nous naviguons pendant cinq heures sur le bateau rapide de Bergen à Flåm. L'après-midi, nous faisons un aller-retour à Myrdal avec le Flåm-Bahn. Le dernier jour nous rentrons ensemble à Oslo avec le chemin de fer de Bergen.



Tramway à plancher bas d'Oslo d'un constructeur Italien.



Les rames du métro d'Oslo sont des compositions à trois caisses et elles sont exploitées seules ou en double-traction.



Un bogie du tramway à plancher bas en révision dans l'atelier du métro.



Les FLIRT de Stadler du NSB sont en service sur les lignes de banlieue et de longue distance. Les trains passagers avec locomotives ne sont utilisés que sur les lignes longues distances.



Le Variobahn Stadler des Bybanen à Bergen a été rallongé depuis notre visite et des véhicules supplémentaires ont été livrés.



Les locomotives qui ne sont plus utilisées en trafic de longue distance sont maintenant en service sur le Flâm-Bahn. Une composition avec une locomotive à chaque bout est utilisée en service pendulaire et il ne nécessite plus de manœuvre.

Le 4 décembre 2015, 80 membres participent à la visite des nouveaux trains à voie métrique Stadler des MBV et NStCM. Ces trains ont été présentés par le constructeur et les deux compagnies de chemins de fer.



Nouvelles motrices des MBC qui seront exploitées soit avec les voitures pilotes actuelles ou en convoi avec une voiture intermédiaire.



Les deux motrices sont attelées fixe au NStCM. Au besoin, une voiture intermédiaire peut être insérée.