

Welcome home "RAm TEE"

Le retour du "Northlander"



Le Northlander rallie la gare de triage de St. John de la Canadian National, sur la côte est du Canada, avant de poursuivre son voyage vers l'Europe.

Comme en 1978, Märklin a commercialisé 20 ans plus tard une réplique HO d'un des trains les plus célèbres au monde. La légende du train hollando-suisse "Trans-Europa-Express" se perpétua quelque temps au Canada pour (enfin) revenir en Europe. Notre collaborateur Thomas Hornung nous raconte les péripéties de ce retour au bercaïl.

Les TEE Edelweiss, Etoile du Nord, Oiseau Bleu, Arbalète et Bavaria circulèrent en Europe de 1957 à 1974. Ils ont prolongé leur carrière au Canada jusqu'en 1992 et y changèrent leur nom en "Northlander". Après de longues et fastidieuses négociations, l'association zurichoise TEE-CLASSICS a obtenu le feu vert de la Canadian National pour rapatrier une rame TEE vers l'Europe. Elle quitta North Bay dans l'Ontario en direction de la côte atlantique et était composée de 5 voitures. L'opération de sauvetage était sponsorisée par plusieurs firmes dont Märklin, la Ontario Northland Railways, le Crédit Suisse et Air Canada. Le retour au bercaïl s'effectua de manière assez spectaculaire par rail et par mer. Bien que la Ontario Northland Railway ait vendu les 5 voitures du Northlander à l'association TEE Classics pour le dollar symbolique, il fallait encore trouver les fonds nécessaires au rapatriement.

Financement du trajet par des sponsors

Après avoir obtenu l'assurance de quelques généreux sponsors, la TEE CLASSICS donna le signal du départ le 11 octobre

1998. La rame quitta le dépôt de North Bay dans une composition datant de la fin des années 70. La queue du convoi n'était cependant pas occupée par la motrice arrière habituelle qui avait été retirée du service et démantelée au cours des années 80. Elle était remplacée par une voiture à compartiments et une voiture pilote. Il ne manquait que la voiture-restaurant. Des adaptateurs de type américain coiffaient les attelages Scharfenberg et deux voitures de sécurité avaient été attelées de part et d'autre du convoi afin de faciliter les manœuvres de triage. Le train se mit en route dans l'après-midi du 11 octobre. Une loco de triage l'achemina sur la première portion du trajet: 3 km. Au bout de ce bref parcours, le train fut dirigé vers une gare de triage pour y être inséré dans un convoi marchandises. Le tout s'ébranla aux petites heures du 12 octobre. Le Northlander était attelé en tête du convoi, immédiatement derrière les puissantes Dash 8. Derrière le TEE s'égrenait un imposant cortège de wagons chargés à ras bords. Les tiges d'attelage du Northlander seront mises à rude contribution car elles devront subir toute la traction. Ce convoi singulier quitta la gare vers 7.30 h.

La traversée du Canada à 50 miles à l'heure

Le train marchandises fonce à près de 50 miles à l'heure vers le sud du pays en traversant d'immenses forêts aux couleurs automnales. La gare de Mac-Millan-Yard à l'ouest de Toronto est atteinte avec une impressionnante avance sur l'horaire prévu. Personne n'avait remarqué que le train était en mauvais état. Après un arrêt de 24 heures à Toronto, le TEE repart le 14 octobre au crochet du train marchandises 306 en direction de Montréal. Une demi-heure après le départ, le convoi effectue un freinage d'urgence en rase campagne. La raison n'est pas connue et le train repart. Quelques minutes plus tard, le même freinage d'urgence immobilise à nouveau le convoi. Pour quelles raisons?



Embarquement à St. John

Après un troisième arrêt d'urgence, le dispatcher décide d'une vérification à Belleville, à 150 km à l'est de Toronto. Les techniciens CN ont tôt fait de découvrir la raison de ces arrêts intempestifs: une des conduites pneumatiques placées entre l'adaptateur de l'attelage et l'attelage Scharfenberg perd de la pression lorsque le train accélère, ce qui a pour effet de déclencher le système de freinage d'urgence. Un pontage de fortune permettra au train de continuer son périple. Le convoi 306 reprend son trajet le lendemain à midi. Mais après avoir parcouru 30 kilomètres, il s'immobilisera définitivement. Les tiges d'arrimage soudées précieusement sur l'adaptateur du dispositif d'attelage Scharfenberg avaient lâché. L'équipe à bord du TEE décide alors d'effectuer le reste du trajet jusqu'à St. John (1500 km) au crochet d'une locomotive qui sera spécialement dépêchée sur les lieux. Le 16 octobre, la CN affectera une loco pour effectuer cette tâche. Dans une épouvantable bourrasque, une petite GP 40 ralliera St. John sur l'Atlantique sans le moindre pépin dans la nuit du 18 au 19 octobre.

L'arrivée à bon port: les quais de Hambourg



De retour sur le rail européen

Le 22 octobre 1998, le Northlander disparaît dans les soutes de l'énorme cargo MS Stampa. Après 13 jours de traversée sur un océan déchaîné, le navire arrive à bon port et mouille finalement le 4 novembre à Hambourg. Mais le Northlander n'est pas au bout de ses peines.

L'écartement canadien diffère de quelques millimètres par rapport aux normes UIC et l'administration ferroviaire allemande n'autorisera la poursuite du voyage qu'après le montage de nouveaux bogies sous le Northlander. L'argent nécessaire n'a pas encore été récolté ... mais nous espérons quand même revoir un jour ce train historique effectuant des sorties spéciales pour le plus grand plaisir des amateurs ferroviaires.

Thomas Hornung