

VeRo en voyage

son aventure à bord de
l'«éléphant»

verkehrshaus

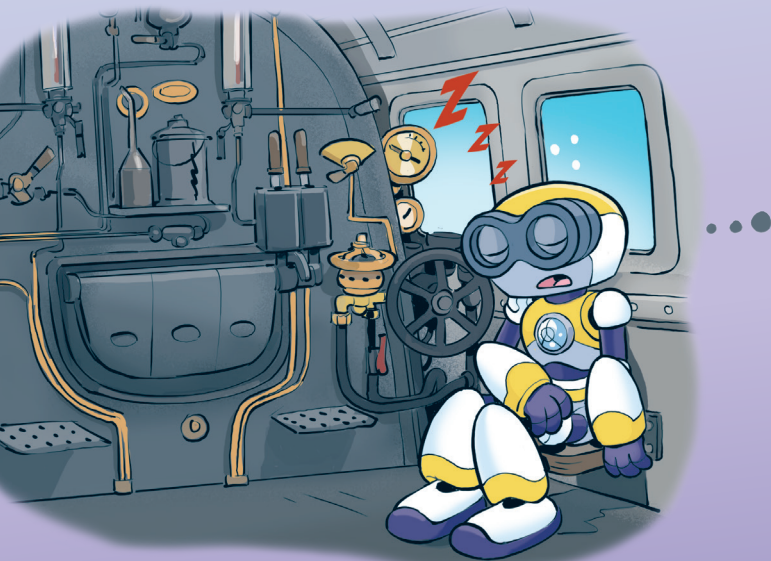
VeRo
kids
club



Avec de nombreux
faits passionnants!

«Est-ce que je peux toucher le volant?», «Combien de roues a un camion?» De nombreux enfants visitent aujourd'hui le Musée Suisse des Transports à Lucerne et assaillent VeRo de questions. «Et si je m'installais confortablement sur une banquette pour me reposer un peu?» pense VeRo en se dirigeant vers la Halle ferroviaire. Il grimpe dans la célèbre locomotive à vapeur C 5/6, que tout le monde ici surnomme l'«éléphant». Dans le poste de conduite, il prend place aux commandes. Quel bonheur de s'asseoir ici!

Il s'imagine, avec émerveillement, prendre la ligne du Saint-Gothard à bord de l'«éléphant», puis s'endort. Un léger ronflement s'échappe des fissures de son corps métallique. Il s'endort profondément, rêvant qu'il parvient à attraper le train de justesse, tout essoufflé.



Ouf, il l'a eu! Soulagé, VeRo monte les marches de l'imposante locomotive avec sa valise pleine à craquer. C'était moins une! Le conducteur lui sourit: «Prêt pour l'aventure?» VeRo acquiesce, impatient. C'est son premier voyage à bord de l'«éléphant».

Quelle joie! Le conducteur désigne la place à côté de lui. La contrôreuse, qui se tient à côté de la locomotive, souffle fort dans son sifflet: «C'est parti!»



Le lexique de VeRo

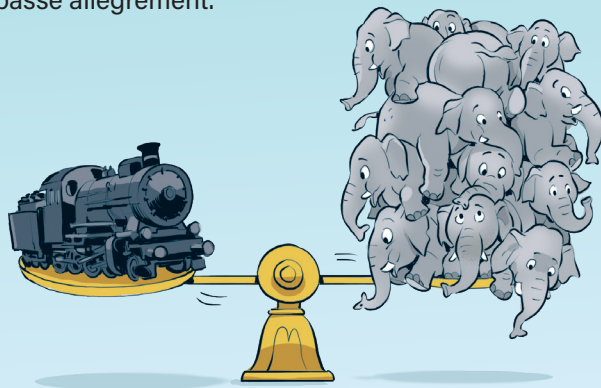
La locomotive de type C 5/6 était la plus grande et l'une des plus puissantes locomotives à vapeur des Chemins de fer fédéraux (CFF), ce qui lui valut le surnom d'«éléphant».



À peine la locomotive s'est-elle mise en marche que le conducteur tend une casquette à VeRo. «Pour que tu aies l'air d'un vrai conducteur de locomotive», lui dit-il en riant. VeRo enfonce fièrement la casquette sur sa tête et sent sous ses pieds les puissantes machines se mettre en branle. Parcourant lentement ses premiers mètres, la locomotive se met à souffler et à produire d'épais nuages de vapeur.



Curieux, VeRo regarde par la fenêtre. L'«éléphant» prend de la vitesse dans un vacarme assourdissant. Le paysage change, laissant la place à des prairies vertes entrecoupées de falaises et de montagnes escarpées. «Tu savais que cette locomotive avait plus de cent ans?» demande le conducteur à VeRo tout en maintenant un œil sur les commandes. «Construite en 1916, elle tirait autrefois de lourds wagons de marchandises sur les pentes abruptes du Saint-Gothard. Sa force de traction était énorme – et elle l'est toujours.» VeRo en reste bouche bée: «Si ancienne et toujours aussi puissante! Mais au fait, comment fonctionne-t-elle?» – «À l'aide de cinq essieux moteurs mis en mouvement par une puissante machine à vapeur. Elle pèse 128 tonnes, soit l'équivalent d'environ 43 éléphants», lui répond le conducteur. VeRo écoute attentivement et répète, incrédule: «Vraiment? 43 éléphants? Ils occasionneraient certainement autant d'embouteillages que les voitures qu'on voit là.» VeRo s'amuse en montrant du doigt les voitures bloquées par les embouteillages, que la locomotive dépasse allègrement.



Soudain, ils traversent un imposant pont de pierre. «Nous allons bientôt entrer dans le tunnel hélicoïdal. Il franchit un dénivelé de 190 mètres sur neuf kilomètres», explique le conducteur. «On voit l'église de Wassen trois fois sous des angles différents, car la ligne passe en spirale par trois tunnels et trois ponts.» VeRo compte assidûment: «Une, deux... et la voilà une troisième fois!» Waouh, VeRo a les yeux qui brillent.

Pendant ce temps, l'«éléphant» poursuit son ascension du Saint-Gothard à travers d'étroites vallées et de profondes gorges. L'air se rafraîchit et VeRo aperçoit une famille de marmottes entre les protections paravalanches. «Regarde!» s'exclame-t-il avec enthousiasme. Le conducteur lui répond en riant: «Oui, le Saint-Gothard est connu pour sa faune.» À côté du conducteur, le chauffeur est chargé d'alimenter en charbon la boîte à feu, située à l'arrière de la chaudière. «Sans le travail du chauffeur, l'«éléphant» ne pourrait tout simplement pas rouler», explique le conducteur. VeRo tousse à cause de la fumée. Il observe comment, en brûlant, le charbon produit la chaleur nécessaire pour transformer l'eau de la chaudière en vapeur. C'est elle qui propulse la locomotive.



Mais soudain, des secousses se font ressentir et l'«éléphant» s'immobilise. «Oh non!» s'écrie le conducteur, désespéré. «Une tige de piston semble s'être desserrée. Qu'allons-nous faire?» VeRo s'élance, déterminé à remédier au problème. «Pas de panique, un robot peut toujours être utile», dit-il en sortant de sa boîte à outils les ustensiles nécessaires. «J'ai là tout ce qu'il nous faut.» Ensemble, VeRo et l'équipage du train se mettent au travail. Après quelques minutes d'effort, le problème est résolu. «C'est réparé!» s'écrie VeRo en bondissant de joie. «Tu as fait d'un "éléphant" une mouche!» lui répond le conducteur en riant.



Le lexique de VeRo

Les chauffeurs devaient déverser cent kilogrammes de charbon dans la chambre de combustion en deux minutes. Et toi, combien de temps te faudrait-il?

Viens relever le défi au
Musée Suisse des Transports!



VeRo et l'équipage du train ont maintenant passé le point culminant du Saint-Gothard, à 2106 mètres d'altitude. Désormais, ils redescendent de l'autre côté, sous le soleil du Tessin. «Ici, c'est encore la Suisse», explique le conducteur. «Mais les gens parlent italien et l'air est beaucoup plus chaud.»

VeRo est content de faire une pause en gare de Bellinzona. «Allez, quelques minutes pour se rafraîchir!» lance le conducteur. «Si l'"éléphant" ne veut pas nous arroser avec sa trompe, il faut bien qu'on trouve d'autres moyens de se rafraîchir, une boule de glace par exemple!»

Après la pause, retour direction Lucerne. Cette fois-ci, la locomotive prend le chemin le plus court, empruntant le tunnel du Saint-Gothard – l'un des plus longs du monde. Un trajet de 57 kilomètres à travers la roche qui ne prend pas plus de 17 minutes aux trains EC 250 les plus modernes. Comme l'«éléphant», l'EC 250 a son petit surnom animalier: le «Giruno». Issu du rhéto-romanche, celui-ci signifie «buse». Pendant le trajet du retour, VeRo est autorisé à aider la contrôleuse. «Un appareil qui a du vécu», fait remarquer VeRo en contrôlant les billets avec une poinçonneuse du siècle dernier.



Après quelques minutes dans l'obscurité du tunnel, le train ressort sur le versant nord des Alpes. L'«éléphant» dévale la dernière pente en soufflant. À l'horizon, VeRo aperçoit le Pilate.



Alors que le train rentre au Musée Suisse des Transports, VeRo s'exclame avec enthousiasme: «Un grand merci, l'«éléphant»! Quelle aventure!» En guise d'adieu, la locomotive émet un dernier nuage de vapeur, comme pour dire: «Avec plaisir!»

Mais soudain, de nouvelles secousses se font ressentir. «Pas une nouvelle panne», espère VeRo. Alors qu'il ouvre les yeux pour y voir de plus près, il s'aperçoit qu'il est entouré d'une foule d'enfants qui ricanent et le secouent, en lui demandant: «Alors, bien dormi, VeRo?» VeRo n'arrive pas à y croire. Tout cela n'était donc qu'un rêve? «Tu peux nous faire visiter le musée maintenant?» – «Oui, bien sûr!» leur répond VeRo tout content, et il leur raconte sa folle aventure tout en les menant à travers les salles du musée.





Le lexique de VeRo

Autrefois, les trains fonctionnaient au charbon et produisaient beaucoup de fumée. Mais, faute de gisements de charbon sur le territoire, les chemins de fer suisses ont très vite été électrifiés.

Une décision bénéfique pour la santé des habitants et l'environnement, car les rejets de CO₂ ont ainsi pu être fortement réduits. L'électrification de la ligne du Saint-Gothard a pu être réalisée il y a une centaine d'années grâce aux centrales hydroélectriques construites tout exprès par les CFF.

En effet, la Suisse possède de nombreux fleuves et lacs, ce qui lui a valu le surnom de **«château d'eau de l'Europe»**. Une ressource précieuse qui permet de produire de l'électricité propre. Aujourd'hui, la Suisse compte environ 700 centrales hydroélectriques, qui produisent plus de la moitié de l'électricité du pays.



Verkehrshaus der Schweiz

Haldenstrasse 44

CH-6006 Luzern

041 375 75 75

info@verkehrshaus.ch

