L'escarbille

Octobre 2016 ÅNo *102* Å50e année

photo 01 graisseur,jpg

photo 02
affiche.jpg

Page de couverture:	Les locomotives à vapeur exigent beaucoup d'entretien, tel le graissage des essieux lors du festival de Pentecôte 2017. Photo Dubler
Titelseite:	Die Dampflokomotiven verlangen viel Wartung, wie die Schmierung der Achsen am Pfingstfestival 2017
Dernière page:	Les 4 automotrices doubles de la série 4000 du MOB en excursion sur le BC à Cornaux, le 17 avril 2017. Photo Sébastien Jarne
Letzte Seite:	Die 4 Doppeltriebwagen Reihe 4000 der MOB bei einem Ausflug auf die BC in Cornaux am 17. April 2017.
Double page centrale:	Fiche technique
Mittlere Doppelseite:	Datenblatt

L'Escarbille	Bulletin d'information de l'Association de soutien du Chemin de fer-Musée Blonay-Chamby Case postale 366, CH-1001 Lausanne
Parution	Deux fois par année
Rédaction	Sébastien Jarne, chemin du Daillard 5, 1071 Chexbres tél. 076 510 80 18 sebastien.jarne@bluewin.ch
Photos	R.W. Biétry, Alain Candellero, G. Dubler, Sébastien Jarne
Imprimerie	Artgrafic Cavin SA, Grandson

Les articles n'engagent pas la responsabilité de la société.

Editorial

Le Blonay-Chamby, une activité ferroviaire ? Pas uniquement !

Faire fonctionner notre chemin de fer ne se résume pas à la réalisation des tâches axées autour des activités ferroviaires, comme la maintenance, la conduite, la chauffe des locomotives à vapeur, les agents de trains ou encore les services des gares. En effet, comme toute compagnie, le bon fonctionnement du Blonay-Chamby exige l'exécution de nombreuses tâches: l'administratif sous toutes ses formes, la vente des souvenirs, le marketing, la promotion du BC au travers de la publicité, la muséographie, les visites guidées et encore bien d'autres choses. Il y en a donc pour tous les goûts ï tout un chacun désirant s'investir dans le bénévolat peut trouver son bonheur dans les activités du Blonay-Chamby.

L'année prochaine nous fêterons les 50 ans de circulation sur le Blonay-Chamby. Ce jubilé nécessitera de nombreuses forces humaines. Ainsi, pour épauler nos membres actifs, nous lançons un appel à tous les membres sympathisants, à tous les amateurs qui seraient intéressés à faire partie de ce demi-siècle d'histoire et de bénévolat: Rejoignez-nous !

Tenté de participer à l'aventure? Le formulaire annexé à cette Escarbille vous permettra d'en savoir plus et de nous faire part de votre intérêt. Bienvenue pour un jour, pour plusieurs ou encore pour passer dans le giron des membres actifs!

A bientôt dans nos convois, comme visiteurs ou encore comme acteurs.

Jérôme Constantin, Président

Sommaire

Editorial 3
Feuille de marche 4
Révision du wagon SLB E 40 11
Festival de Pentecôte 2017 14
Fiche technique 16
1968-2018, 50 ans de musée vivant 18
Les festivals, une source d'activité intense au BC 22
PV de l'Assemblée générale 24
Rapport de gestion 2016 26
Deutsche Zusammenfassung 28

Feuille de marche

Locomotives à vapeur

Les cinq locomotives en service pendant la saison 2017 ont circulé jusqu'à présent sans problèmes notables et ont fait l'objet des soins nécessaires pour un fonctionnement impeccable. L'aspect extérieur, des plus brillants, a été relevé par de nombreux visiteurs.

BR 99 193

Les travaux de peinture et de remise en état de certaines pièces continuent, afin d'obtenir une présentation statique du plus bel effet de cette locomotive.

Chasse-neige BB 1052

Cet été, divers travaux ont été entrepris sur le chasse-neige rotatif de la Bernina et son tender, tous réalisés par une petite équipe de jeunes, efficace et motivée. Le tender a été laborieusement décapé, certaines tôles ont été changées, le tout a été mastiqué et est en train d'être repeint. Sur le chasse-neige, une nouvelle conduite de vapeur a été posée. Toutes les bielles ont été démontées en vue de leur chromage afin de les protéger des intempéries. Tout ceci dans le but de préserver ce véhicule contre le terrain très humide de Chaulin et de le

photo 03
tender brun.jpg

Le tender du chasse-neige rotatif automoteur de la Bernina, fraîchement repeint.
Der Tender der selbstfahrendenden Bernina-Schneeschleuder, frisch gestrichen.

présenter sous son plus bel angle pour le 50ème anniversaire du BC avec notamment le festival Bernina ! Ces travaux totalisent environ 400 heures de travail assurées par nos membres bénévoles.

Traction électrique

Pendant la saison, les locomotives et automotrices électriques en service ont reçu régulièrement les soins nécessaires pour quelles continuent à circuler en toute sécurité, en particulier au niveau des compresseurs et des freins pneumatiques qui ont posé quelques problèmes.

Locomotive Bernina 81

Les travaux se poursuivent. La réfection du câblage électrique est en cours, ainsi que le renouvellement du plancher dans les divers compartiments de cette machine.

Lembiellage a été soigneusement révisé. Les divers paliers ont été tous usinés à neuf pour supprimer toutes les usures.

Les bielles et les roulements des essieux de la 81 brillent à nouveau.

Die Stangen und die Lager der Lok 81 glänzen wieder.

photo 04 bielle.jpg

Voitures et wagons

Sil y a un secteur qui bouillonne dactivité au BC, cest bien celui des voitures et wagons. En effet, depuis quelques années un travail en profondeur a été fait sur le parc voyageurs et même marchandises. Depuis novembre 2016, deux voitures font lobjet pour une delles dune révision générale et pour lautre dune restauration légère.

Voiture B 61 du MOB

Arrivée au BC en septembre 2016, et désireux de la remettre en service pour Pentecôte 2018, le comité du BC a décidé de lui faire subir une révision générale, grâce à laide dun sponsor; ce qui permet de faire exécuter les travaux par un artisan indépendant, pouvant travailler en semaine. Une expertise du véhicule a eu lieu à Saanen avant son départ pour le BC, elle avait montré que la caisse et le reste également étaient fortement endommagés, dû aux infiltrations deau occasionnées par plus de 30 ans dimmobilisation. Avec lexpérience, un véhicule à caisse en bois stationnaire sendommage beaucoup plus vite quun véhicule en service, car il ne sèche jamais vraiment bien. Et bien pire encore: au-dessus du compartiment qui avait été vidé de ses bancs, le toit setait complètement déformé sous le poids de la neige, car les entretoises soutenant les cintres du plafond à partir des porte-bagages avaient été enlevées. Lors du détôlage des grandes parois

latérales; le verdict fut encore pire que nous supposions, même une partie de la charpente verticale remplacée à Saanen était bien endommagée et le reste complètement pourri. Au final, plus de 50% du bois a été remplacé (voir photo). Le toit, qui nous faisait plutôt penser à la forme des gondoles de Venise, a été refait à 100%, les cintres ayant été fournis par un menuisier de Corsier.

Autre défi de taille: les fenêtres, car cinq d'entre elles avaient été condamnées en position fermée et les ciseaux-ressorts supprimés. Notre stock de pièces de réserve en possédait encore une série, rescapée de l'incendie, qui ont dû être complètement sablés et dégrippés.

Les tôles de la caisse, qui étaient complément rouillées ou cabossées ont été intégralement remplacées, y compris les couvre-joints.

photo 05 paroi démontée.jpg

Les parois et le toit de la voiture B 61 ont été entièrement reconstruits.

Die Wände und das Dach des MOB-Personenwagens wurden gänzlich neugebaut.

Photo S. Favez

A l'heure où vous lirez ces lignes, la voiture sera prête pour être envoyée dans un atelier afin de peindre la caisse dans sa livrée originale, gris et blanc. Dès son retour, c'est l'intérieur qui sera refait, aménagé avec des fauteuils en velours comme à son origine. Là aussi défi de taille, car il n y a plus aucune pièce qui subsiste, l'aménagement intérieur ayant été transformé en 3ème classe en 1956.

Voiture du Lausanne-Echallens

Arrivée à la même période que la B 61, après une expertise de la caisse et la volonté de notre responsable des événements d'intégrer ce véhicule dans le festival de 2018, il a été décidé de remettre cette voiture dans son état d'origine et d'adapter les attelages et autres pièces pour lui permettre de rouler sur le BC. Contrairement à d'autres véhicules de cette époque 1850 à 1880, les archives, gravures et écrits ne manquent pas sur sa période au Mont-Cenis, car le système à rail central de l'ingénieur anglais Fell était une véritable révolution pour l'époque en permettant à ce train de monter en toute sécurité sur des rampes de 90/oo, avec un système de galets central s'appuyant sur un rail double, lui servant à la fois pour l'adhérence et pour le freinage. Les constructeurs étant italiens et français, des revues et journaux de ces trois pays ont publié des gravures et des actualités de ce chemin de fer, qui fut en

photo 06 voiture brune.jpg

Les parois de la voiture du Lausanne-Echallens ont été refaites en bois de teck.
Die Wände der LE-Personenwagen wurden aus Teck-Holz wiederhergestellt.
Photo S. Favez

service uniquement entre 1868 et 1871. Une description dans une revue technique décrit parfaitement son aménagement intérieur et sa partie mécanique qui vous sera décrite dans une prochaine Escarbille. Par contre, pour sa période LEB de 1872 à 1917, il y a peu de photos, mais des écrits, notamment le journal d'inauguration de la section Lausanne -Cheseaux où il est mentionné que les voitures étaient en bois de teck verni. C'est dans cette finition que le comité du BC a décidé de refaire ce véhicule, la peinture rouge bordeaux n'ayant été posée qu'en 1981 et ne correspondant donc à rien d'historique, ce wagon ayant roulé pendant toute sa période LEB en teck verni.

photo 07 paroi frontale.jpg

La paroi frontale. / Der Stirnwand.
Photo S. Favez

Après avoir décapé une des portes, il s'est avéré que le bois, après plus de 150 ans, était dans un état remarquable et qu'un ponçage léger lui suffirait. Puis celui de toute la paroi côté Chamby, dont le résultat a convaincu plusieurs membres sceptiques à ce véhicule (voir photo).

Il s'en est suivi la paroi côté Blonay, elle aussi dans un état remarquable et du plus bel effet, car ce bois exotique utilisé principalement pour la marine, a été aussi très prisé dans le domaine ferroviaire jusqu'au début du 20ème siècle. Les constructeurs étant basés à Paris, il y a de fortes chances que ce bois provenait de la Guyane, acheminé par bateau et train.

Les panneaux du bas de la paroi côté lac avaient été remplacés en 1980 par du contreplaqué, qui lui n'a pas résisté aux intempéries et demandait un remplacement intégral. Le teck étant un bois protégé aujourd'hui et difficile à trouver, c'est un menuisier de Corsier qui a réussi à dénicher un fournisseur et reconstituer panneaux et couvre-joints (voir photos).

La paroi côté montagne subira le même sort et pour terminer, le toit lui aussi, aura droit à une restauration de conséquence.

La partie mécanique, notamment les essieux, ont été rebandagés au TPC et reposés en un temps record en juillet, grâce au talent de notre membre Sébastien Zonca et nos monteurs de chocs: Patrick Reymond, Thibaud Pinna, Simon Kuhn et moi-même (voir photo).

photo 08 ouvriers en fosse.jpg

Remise en place d'un essieu ayant reçu des bandages neufs en utilisant le vérin disposé dans la fosse de la voie 2.

Eine Achse mit den neuen Radreifen wird für den Einbau bereitgestellt, unter Verwendung des Hubzylinders in der Grube des Gleises 2. *Photo S. Favez*

Voiture du Monthey-Champéry-Morgins

Cette voiture a aussi profité dûun rebandageage cet été, et un travail à sa toiture devient indispensable dans les plus brefs délais.

Fourgon FZ 36 de la Gruyère

Trouvant son intérieur vieilli et très sale, deux membres ont décidé de lui faire un relookage. Partis dâabord sur lâidée dûun bon nettoyage, avec un résultat moyen, câest finalement un ponçage de circonstance et une peinture qui ont été faits. Les couleurs correspondent à celles retrouvées sous les multiples couches; le compartiment postal était jaune PTT, dit jaune colza. Le plancher, lui aussi, a été poncé et lustré.

Aussi rebandagé en juillet, il aura encore droit à une peinture du châssis et au remplacement des planches de ses plateformes et marchepieds cet hiver.

Pour terminer, merci à tous ceux et celles qui ont permis dâeffectuer tous ces travaux jusquâà ce jour; mais le programme est copieux cet hiver, afin dâavoir du matériel fiable et présentable au 50ème! Si vous avez même quâune demi-journée de libre, si possible en semaine, nâhésitez pas à me contacter, il y a du travail pour tout le monde, pas dâexigences, ni de qualification requises, juste de la bonne humeur et une bonne motivation pour la sauvegarde de notre patrimoine!

Merci et au plaisir de se retrouver à Chaulin.

Simon Favez

Wagon K 40 de Loèche-les-Bains

Ce wagon a été cédé à la commune dâInden, qui se trouve sur le parcours de lâancienne ligne de Loèche à Loèche-les-Bains.
Il a été expédié par la route le 19 septembre. Il devrait être exposé dans cette localité.

photo 09 grue.jpg

Le chargement du wagon LLB K 40 à Chamby.

Das Aufladen des Wagens LLB K 40 in Chamby.

Installations fixes

Les autorisations pour le déplacement du tour 1 et de l'agrandissement de la terrasse ayant été obtenues, ces travaux ont pu être achevés.

Bâtiment du tour 1

L'aménagement à l'intérieur et autour de cette cabane est terminé. L'augmentation de l'espace libre le long de la voie, devant ce bâtiment et la nouvelle terrasse, contribue à l'augmentation de la sécurité des visiteurs et du personnel du BC.

Terrasse

La nouvelle terrasse a pu être terminée pour le début de la saison, y compris la pose de la nouvelle barrière. La nouvelle disposition des tables et des chaises, en partie sous les arbres qui ont été conservés, a rencontré la faveur du public.

Exploitation

Début de la saison

Le nombre des visiteurs a été en régression pour le festival et les mois de mai et juin. Par contre la fréquentation de nos trains a été excellente aux mois de juillet et d'août, beau temps oblige.

Personnel

Les tours de service ont toujours pu être occupés, sauf quelques rares exceptions. Plusieurs membres ont achevé leur formation et passé les examens correspondants, ce qui devrait améliorer la situation au futur, d'autant plus que plusieurs nouveaux membres se sont annoncés ces derniers temps. Le seul point noir est le Panoramique où deux membres très présents, Claude Ispomante et Stéphane Golay, ont dû renoncer à cette activité pour des raisons de santé.

Société

Membres

Nous devons déplorer le décès de Marcel Rittener, qui est survenu le 18 septembre à l'âge de 93 ans. Nous reviendrons sur ce fondateur et premier président du BC dans le prochain numéro de l'Escarbille.

photo 10
terrasse.jpg

La nouvelle terrasse. *Die neue Terrasse*

Révision du wagon SLB E 40

Dans le dernier Escarbille, l'historique de notre wagon SLB E 30 nous a été présenté. Sa restauration étant terminée depuis quelques mois, je vous propose d'en décrire les différentes étapes des travaux, accompagnées de photos.
Tout d'abord, ce wagon a pu être restauré grâce à des dons dont l'essentiel provient de deux de nos membres. Comme à l'accoutumée, avant chaque restauration de véhicule au BC, on a fait des recherches d'archives pour trouver photos, plans, gravures ou écrits dans les archives et sur le net.

Pour ce véhicule, cela n'a pas été simple, car en 1874, les photos étaient plutôt rares. De plus, le véhicule était de construction allemande, il a roulé sur ses premières années sur une ligne qui n'existe plus depuis longtemps et dont les documents sont plutôt rares. Par contre, une revue datant de 1875 montre les dessins de tous les véhicules de cette compagnie SLB: locomotives, wagons et voitures. Le plan du numéro 30 est bien précis et détaillé, ce qui nous a permis de refaire la caisse avec exactitude au niveau du nombre de planches ainsi que leur profil dit "mouchette". La couleur, point sensible inhérent à tout chemin de fer-musée, a été rapidement validée en brun, car des restes de cette couleur ont été retrouvés sur des endroits de la charpente. Un spécialiste nous a dit que tous les wagons de la compagnie Appenzeller Bahn, son deuxième propriétaire, étaient bruns à l'origine. C'est donc cette livrée qui a été choisie et validée par le comité.

photo 11
croisillon.jpg

Le croisillon renforçant la paroi du wagon.
Hölzernes Lattenkreuz zur Verstrebung der Wagenwand.

Les travaux

N'ayant jamais roulé au BC, le E 30 a toujours servi de dépôt de pièces et au début des années 1980, comme réserve de matériel pour la boutique du rail, jusqu'à la construction du Panoramique.
C'est durant cette période-là qu'il a subi les plus gros dommages, car il était stationné sur une voie pas d'aplomb, qui penchait en direction du lac et de plus les étagères chargées de livres et autres pièces lourdes,

étaient toutes posées côté lac; donc sa caisse avait pris avec le temps un air qui nous rappelait la tour de Pise. C'est le premier défi qui a dû être réglé lors de sa restauration. Ce quoi il faut encore mentionner, c'est que sa caisse et son châssis sont intégralement constitués en bois, à part des plaques de renforts en acier sur le châssis.
On a donc entrepris en premier le démontage et redressement des parois côté Chamby et après l'examen de différentes idées, il a été choisi de lui faire un renforcement en croisillons à l'intérieur de ses parois, non visible, car fermé extérieurement et intérieurement. Les croisillons sont fixés sur la charpente et pour retrouver son équerrage parfait, la caisse a dû être poussée à la hauteur du toit de plus de 10 cm coté montagne. Le résultat est concluant et maintenant la caisse est très solide (voir photo).

photo 12 passerelle.jpg

La paroi frontale avec la place pour la porte.
Der Frontwand mit dem Platz für die Türe.

Les parois

Pour la paroi côté Blonay, l'affaire n'était pas des plus simples non plus, car il a fallu recréer la porte qui donne sur la plateforme. Donc, la paroi a été séparée en 2 parties et elle a été redressée et renforcée de chaque côté de la porte (photo 3).
Pour les grandes parois côté lac et montagne, un renforcement en croisillons avait déjà été fait chez son ancien propriétaire et nous avons juste dû recréer la 2ème fenêtre de chaque côté, supprimée par le passé.
Les portes coulissantes: celle côté lac, bien que légèrement voilée, a pu être récupérée et celle côté montagne reconstruite à neuf.

Le toit et la traverse de tête

C'est un sujet sensible au BC, car les différentes théories avancées par le passé ont valu à certains véhicules d'avoir des couvertures en tôles d'aluminium, en tôles zinguées, en toile de jute et maintenant en bâche de camion tissée. C'est cette dernière solution, qui a été réalisée sur le E 30 et sur d'autres véhicules, qui nous semble la plus fiable et la moins sujette à la déformation et à la dilatation.

Lœétape suivante consistait au remplacement de la traverse de tête de la plateforme, car elle aussi rongée par quelques insectes peu scrupuleux avec notre patrimoine et devenue trop fragile pour supporter les chocs. Une belle pièce en chêne renforcée par une carcasse en acier lui donnant lâaspect original, mais bien plus résistant (voir photo) est maintenant en place.

La paroi latérale en cours de reconstruction.
Die Seitenwand während dem Neubau

photo 13 wagon en travail.jpg

Pour les parties mécaniques, seuls un reprofilage des essieux et un contrôle aux ultra-sons ont été nécessaires. Le reste étant en bon état.

Conclusion

Pour réaliser ces travaux pas moins de 500 heures ont été nécessaires et je tiens à remercier toutes les personnes qui mâont aidé ou qui ont soutenu la réalisation de ce travail, qui permet au BC dâavoir un véhicule restauré intégralement et surtout de sauver et mettre en valeur notre patrimoine.

Le seul regret que jâai, cœest que les planches posées à lâextérieur tout autour de la caisse et livrées par une entreprise fribourgeoise nâétaient pas suffisamment sèches et, après avoir été arrosées par le soleil, ont rétréci, laissant apparaître des espaces considérables entre elles, demandant des retouches de peinture régulières... Affaire à suivre !

Texte et photos:
Simon Favez

La traverse de tête qui a dû être remplacée.
Die Kopftraverse, die ersetzt werden musste.

photo 14 poutre transversale.jpg

Festival de Pentecôte 2017

Il y a quelques années, quand nous donnions un coup de main dans un atelier ami pour la mise en place d'une journée porte ouverte, le responsable m'avait dit: on devrait absolument en faire une tous les 10 ans, ça nous oblige à faire enfin un nettoyage complet des lieux!

Au BC, c'est chaque année que cet effet annexe est bienvenu, car les quais ont souvent encore des traces de gras des travaux de l'hiver et sont encombrés de matériaux entreposés jusqu'à la Pentecôte, où il faut vraiment nettoyer et ranger tout cela. Ce travail se passe plus ou moins sereinement selon les années, surtout en fonction du nombre de bénévoles qui veulent bien s'intéresser à cet exercice pas très ferroviaire. En 2017, cela s'est bien passé, aussi bien le mardi que le vendredi avant Pentecôte, où les choses se sont mises en place dans un délai raisonnable, sans longues heures supplémentaires pour que cela soit présentable.

Un peu dans l'ombre du futur 50ème en 2018, ce festival 2017 a en plus été prétérité par un temps très pluvieux le dimanche, les modestes éclaircies n'apparaissant que vers 14/15 heures, donc bien trop tard pour motiver le bon peuple, même si le spectacle des convois sortant de la brume ambiante, comme dans une scène de film fantastique, n'est pas sans un charme moins immédiat qu'une scène bien ensoleillée. L'absence de nouveauté marquante se traduit aussi toujours un peu par une présence moindre

photo 15 gâteaux.jpg

Un classique du Festival, les gâteaux.
Ein Klassiker des Festivals, die Kuchen!

de la fraternité des amateurs d'outre-Sarine. Donc si les résultats du samedi et du lundi sont conformes aux années passées et tout à fait dans les attentes, on se retrouve avec un revenu total de l'ordre de moins 33 % par rapport à l'année (record) 2016, ce qui est tout à fait dans les différences expérimentées dans le passé lors de mauvais temps (fréquence entre 3 et 5 ans); tout cela n'est pas dramatique car d'une part le budget est toujours très prudent sur ce poste et d'autre part ce festival n'avait pas occasionné de frais directs importants (par exemple transports de matériel roulant invité de et à un lieu extérieur).

Sinon, cela s'est ï comme d'habitude pourrait-on dire ï déroulé selon le programme et sans exercices improvisés de remise en ordre (ou d'essai de ...) du déroulement prévu méticuleusement sur l'horaire et sur le plan de manî uvre.

La cantine, toujours populaire, avait migré au fond du dépôt pour un essai « live » avant le 50ème. La solution devrait être validée avec certains changements de détails, notamment dans l'information donnée aux visiteurs, car elle est nettement moins visible en sortant des trains et il y a quand même eu au moins une parente d'un membre actif qui lui a dit la semaine suivante: mais pourquoi avez-vous supprimé la cantine? C'était aussi le premier grand test de mise en charge de la nouvelle terrasse, qui a très bien passé ce test, mais bien sûr il ne faut pas qu'il tombe des cordes.

Merci à tous, des grands chefs aux petites mains, pour avoir contribué, parfois dans des conditions atmosphériques très défavorables et hyper-humides, à la bonne marche de ces journées, essentielles pour nos revenus. Nous ne citerons pas de noms, sauf pour mentionner une des multiples actions improvisées et discrètes qui sont à faire dans l'urgence lors de telles journées; C.M. Emery et Ph. Maudry ont essayé, le dimanche matin, de remettre en service le signal Hipp d'entrée à Blonay, qui avait décidé de faire une saute d'humeur ce week-end; ils se sont fait intégralement rincer jusqu'aux os dans cet exercice en plein air.

Réparation du signal d'entrée de Blonay sous une pluie battante.
Reparatur des Einfahrsignals Blonay bei strömendem Regen.

photo 16 ouvriers à casquette.jpg

Bon, eh bien il ne reste plus qu'à espérer que «Jean Rosset» (surnom vaudois du soleil) sera plus présent l'an prochain pour le 50ème, où l'investissement de mise en place de la fête sera d'un tout autre ordre de grandeur!

Texte: JF Andrist.
Photos G. Dubler

photo 17
loco et wagon
noir-blanc.jpg

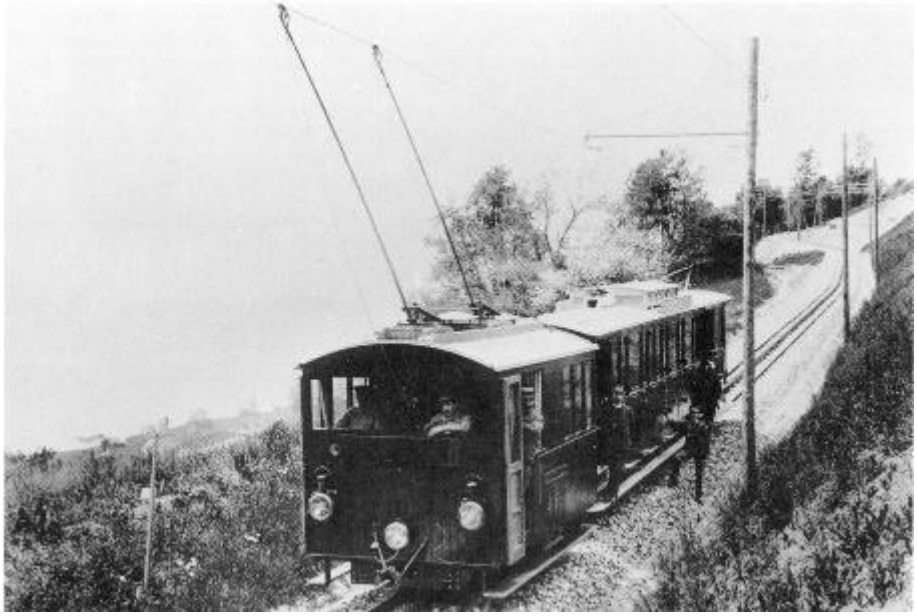

Photo Compagnie de lIndustrie Electrique, Genève

En 1900, un des premiers trains Bex-Gryon vient de quitter la halte des Posses.
Im Jahre 1900, verlässt ein der ersten Züge Bex-Gryon die Haltstelle Les Posses.

La compagnie du chemin de fer Bex-Villars-Bretaye, aujourdôhui partie intégrante des Transports Publics du Chablais, était initialement très connectée aux Forces Motrices de lôAvançon. Cette dernière entreprise a soutenu la réalisation dôune ligne électrifiée pour desservir la région de Gryon, Villars et Chesières, dont le développement touristique était prometteur. Mise en service en 1900, cõétait une première à ne plus utiliser la traction à vapeur (comme les Rochers-de-Naye, quelques années plus tôt).

Les trains circulaient comme des tramways sur route de la gare de Bex au Bévieux, puis étaient poussés sur le tronçon à crémaillère par une locomotive jusquôà Gryon et continuaient à nouveau comme tramways sur route jusquôà Villars. En 1937, des nouvelles automotrices aptes à faire tout le parcours ont remplacé le matériel dôorigine et permis dõéviter les manî uvres que nécessitaient les locomotives de pousse. Celles-ci ont pu survivre, car elles restaient indispensables pour assurer les quelques trains marchandises.

Les locomotives He 2/2 n° 1 et 2 sont les plus anciennes locomotives à crémaillère alimentées en courant continu. Dès leur mise en service en 1900, il sõavère quõelles manquent de stabilité et une transformation avec augmentation de la distance entre les essieux est réalisée en 1904-1905 déjà. Dans les années 1950, ses deux archets de prise de courant sont remplacés par un pantographe. La n° 1 est démolie en 1965 et la n° 2 restera en service jusque dans les années 1990. En 1998, elle est remise en état comme véhicule historique statique. Elle est cédée en 2011 au BC et remisée. Dès 2015, elle est exposée au musée de Chaulin. Ne pouvant circuler quõen crémaillère, elle ne peut pas quitter le musée.

Bex-Villars-Bretaye He 2/2 2

photo 18 locomotive brune.jpg

Locomotive électrique	Type: He 2/2 N° 2
Poids:	14,8 tonnes
Vitesse maximale:	10 km/h
Constructeur:	Fabrique Suisse de Locomotives et de Machines, Winterthur et Compagnie de l'Industrie Electrique, Genève.
Année de construction:	1899

Locomotive cédée au BC par les Transports Publics du Chablais.

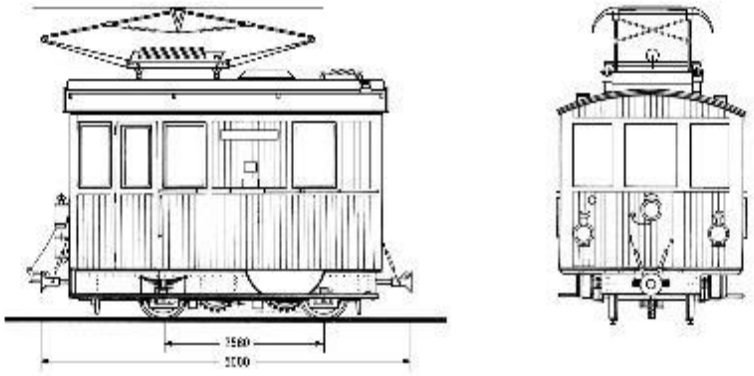

photo 19 plan loco électrique.jpg

1968-2018: 50 ans de musée vivant

Même si le premier coup de pioche fut donné en 1966, c'est bien le 20 juillet 1968 que naquit le Blonay-Chamby, journée au cours de laquelle la vaillante composition vapeur emmenée par la SEG 105 eut bien du mal à absorber les voyageurs et curieux venus en nombre.

Que d'eau a coulé sous le Viaduc de la Baye de Clarens depuis lors et que d'énergie déployée par plusieurs générations d'actifs tous plus motivés les uns que les autres à faire du modeste BC ce qu'il est devenu aujourd'hui.

Une formidable aventure humaine et ferroviaire

C'est vrai qu'il en a fallu de l'audace à cette poignée de pionniers regroupés autour de Marcel Rittener, notre président-fondateur, pour relever les défis administratifs, techniques et financiers, inhérents à la création d'un chemin de fer touristique entre Blonay et Chamby alors même que cette notion n'existait nulle part ailleurs en Suisse. Respect, Marcel d'avoir pris en main la résurrection de cette magnifique ligne et d'avoir permis à plusieurs centaines de bénévoles dont nous faisons partie d'exercer cette passion grandeur nature !

Dans le registre de l'aventure humaine, le BC a également permis de nouer bon nombre de liens amicaux entre personnes issues de corps de métiers ou d'horizons très différents qui ne se seraient jamais rencontrés dans un autre contexte. Cela aussi fait partie de l'histoire et du patrimoine du BC.

Le patrimoine justement, cette fantastique collection de véhicules, chacun avec son histoire, les circonstances de leur arrivée au BC, souvent un sauvetage du dernier instant. Nous pouvons être fiers d'avoir su, au fil du temps, rassembler sous le toit de Chaulin une palette aussi diversifiée de véhicules ferroviaires dépassant pour la plupart 100 ans d'existence pour en faire une collection évaluée parmi des plus complètes et représentatives en Europe.

A chaque époque ses challenges!

Si les 30 premières années furent marquées par la constitution de l'essentiel de la collection ainsi que par la construction et l'extension du site de Chaulin, nécessitant des ressources financières très importantes, nous observons que, durant ces 20 dernières années, beaucoup d'efforts ont permis d'améliorer nos installations ainsi que l'état de conservation de nos véhicules. Aussi, une meilleure visibilité du BC a permis d'atteindre une nouvelle vitesse de croisière malgré les ardeurs de l'administration fédérale qui rend toujours plus contraignant l'exploitation de trains historiques.

Le 50ème anniversaire: un challenge à lui tout seul!

Tant en guise de reconnaissance pour les pionniers du BC, les générations qui l'ont développé que pour celles qui émergent et qui sont les garants de la relève, il convient de marquer d'une pierre blanche le 50ème anniversaire du 1er musée vivant du chemin de fer en Suisse. Dans cette optique, le Comité d'organisation œuvre depuis juillet 2016 à la mise sur pied d'une cascade d'événements qui feront de la saison 2018, celle d'une grande fête, en plusieurs actes, concrétisant notre passion.

Que d'eau a coulé sous le Viaduc de la Baye de Clarens entre le premier train du 20 juillet 1968 et la quadruple traction du Festival Suisse de la vapeur 2017!

Photos: R.W. Biétry et A. Candellero

photo 20
viaduc.jpg

photo 21
4 locos va-peur.jpg

Enormément de travail à accomplir, plus de 800 tâches recensées dans le planning transversal avant de donner le premier coup de sifflet, tant sur le plan financier, juridique, logistique, technique, humain, transport, commercial, sécurité quoorganisationnel.

Coest grâce à un très bon état doesprit et à une volonté omniprésente doatteindre ces buts que le Comité doorganisation progresse en coulisse sur ce long chemin et se réjouit de partager ces moments avec chacune et chacun de vous loannée prochaine.

Le programme est entre-temps connu. Nous vous encourageons cependant à suivre régulièrement son évolution au travers des pages dédiées du site internet blonay-chamby.ch.

Avec des conditions climatiques favorables, nous pensons que nous atteindrons à plusieurs reprises les limites de nos capacités autant dans les trains quoà Chaulin, ceci principalement entre 11h00 et 14h00. Aussi, nous travaillons à des solutions visant à simplifier certains flux qui devraient permettre une diminution du temps doattente ainsi quoà la création doune « place de fête » avec structure doaccueil supplémentaire, cantine et stands à Blonay. Dans ce contexte, croyez-bien toutes et tous que nous recherchons toujours la meilleure solution dans lointérêt général du BC tenant compte des différents paramètres et contraintesé et ils sont nombreux ! Nous savons pouvoir compter sur votre compréhension si certaines adaptations sont apportées par rapport aux habitudes qui ont prévalu jusque-là lors de festivités. Bien entendu, nous sommes ouverts à la discussion et à partager avec vous nos réflexions et orientations. Nohésitez donc pas à vous approcher de loun des membres du Comité doorganisation qui vous renseignera très volontiers.

Parmi nos objectifs, nous souhaitons non seulement proposer un programme ferroviaire de qualité mais également un service de très bonne facture à nos visiteurs. Pour y parvenir, nous devons étendre nos forces humaines en sollicitant doune part notre entourage et doautre part en adressant un appel du pied amical à nos membres sympathisants à venir nous rejoindre et partager une ou plusieurs journées de bénévolat lors de ces festivités.

Dans cette optique, vous trouverez un formulaire de recherche de bénévoles en annexe à cet envoi. Nous vous remercions doavance de loaccueil favorable que vous saurez lui réserver.

Le compte à rebours est lancé, le temps passe très vite. Dans une année, le train des neiges, le MEGA STEAM FESTIVAL, la Comédie à toute vapeur auront, nous loespérons, comblé visiteurs et membres.

Nous serons à loaube de louverture du MEGA BERNINA FESTIVAL qui marquera la remise en service tant attendue de la BB 81 et ses retrouvailles avec sa demi-sî ur, la crocodile RhB 182.

A noen pas douter, nous écrirons tous ensemble de très belles pages dans le grand livre du BC !

Pour conclure, joaimerais adresser un vif remerciement à mes collègues du Comité doorganisation BC50, à savoir Laurent Tschannen, Christian Flückiger, Pascal Wilhelm, Jean-Luc Gilliéron, Olivier Jeanneret, Stéphane Golay et Dominique Gärtner pour leur engagement depuis plus douun an et pour la qualité du travail fourni. Egalement un chaleureux merci à Jérôme Constantin, notre Président, pour sa confiance et son soutien, ainsi quoà tous ceux qui, à Chaulin ou en coulisse, oeuvrent à la préparation de ce jubilé, que ce soit à loentretien ou restauration de véhicules, louinfrastructure, le commercial ou la communication.

Alain Candellero

Président Comité doorganisation BC50

photo 22
train à Gstaad.jpg

photo 23
cinq locomo-tives.jpg

Les Festivals, une source

photo 24 lanternes.jpg

Les lanternes doivent briller.

photo 25 aigulleur.jpg

L'aiguilleur a fort à faire toute la journée.

Atteler et dételer est un travail exigeant et demandant beaucoup d'attention.

photo 26 cuisine.jpg

Grande activité à la cuisine pour nourrir tous ces affamés.

photo 27 charbon.jpg

Les seaux de charbon doivent être prêts en tout temps.

photo 28 atteleur.jpg

dâactivité intense au BC

photo 29
enfant.jpg

Les enfants participent aux nettoyages.

photo 30
essai des
freins.jpg

Sécurité oblige, lâessai des freins est à répéter régulièrement.

photo 31
chimiste.jpg

Lutte contre le tartre dans lâeau des locomotives à vapeur, le chimiste est de service.

photo 32
guichet.jpg

Nâoublions pas dâimprimer la date sur les billets Edmonson.

photo 33
caissier.jpg

Bien maitriser la foule à la caisse du panoramique.

Un grand merci à Gabriel Dubler pour ces photos du festival de Pentecôte 2017.

Résumé du procès-verbal de l'assemblée générale ordinaire

DE LÔASSOCIATION DE SOUTIEN ET DE LA SOCIÉTÉ COOPÉRATIVE DU CHEMIN DE FER-MUSÉE BLONAY-CHAMBY

tenue le 24 mars 2017 à Montreux

Ordre du Jour

1. Liste des présences
2. Approbation du procès-verbal de lôAssemblée générale 2016
3. Rapport de gestion, des comptes 2016 et rapport des vérificateurs
4. Approbation du rapport de gestion 2016
5. Approbation des comptes 2016
6. Vote de la décharge
7. Election au Comité directeur, au Conseil dôadministration
8. Election de lôorgane de contrôle
9. Dépenses supérieures à CHF 75'000.-
10. Acquisitions / cession ou prêt de véhicules
11. Divers

1. Liste de présence

Le Président salue les 60 membres présents. 27 membres se sont fait excuser.

Les membres présents sont invités à un instant de recueillement à la mémoire de nos membres ou anciens membres décédés depuis la dernière Assemblée générale, Yves Debossens et Beat Feller.

2. Approbation du procès-verbal de lôAssemblée générale 2016

Le procès-verbal de lôAssemblée générale précédente est accepté à lôunanimité. A lôavenir, seul un résumé du dernier procès-verbal sera publié dans lôEscarbille. Le document complet sera bien entendu envoyé à tout membre qui en fera la demande.

3. Rapport de gestion, rapport des comptes 2016 et rapport des vérificateurs

Le Président donne lecture de son rapport de gestion. Peter Vögtli et Robert Cressier en font de même sôagissant des comptes, tout comme Armin Steck en ce qui concerne leur vérification.

A lôunanimité, le rapport de gestion et celui des comptes sont approuvés. Décharge est également donnée à lôunanimité aux organes dirigeants.

4. Election au Conseil dôadministration et au Comité directeur

Conseil dôadministration: aucune élection nôest prévue cette année.

Comité directeur: Peter Vögtli ayant fait part de sa décision de mettre fin à ses fonctions de responsable financier au 31 décembre 2017, Christian Scherler se présente à lôélection pour reprendre ses fonctions à cette date. Il est élu à lôunanimité.

Par ailleurs, tous les membres du Comité directeur se représentent et sont élus en bloc à la majorité.

5. Election à lôorgane de contrôle

Armin Steck et Marlyse Turin se représentent et sont élus à lôunanimité.

6. Dépenses supérieures à CHF 75'000.-

Alain Candellero présente le concept de financement des manifestations du 50ème anniversaire, qui est validé à lôunanimité par lôAssemblée.

7. Acquisitions / cession ou prêt de véhicules

- Automotrice CEV 105: après présentation et discussion, lôAssemblée accepte le projet dôacquisition de ce véhicule à la majorité, avec deux oppositions et douze abstentions.

- Remorque TN 121: après présentation et discussion, lôAssemblée accepte le projet de prêt à long terme à lôassociation ANAT à la majorité, avec une opposition et 5 abstentions.

Le grand sujet de lôassemblée 2017: lôautomotrice 105 des CEV.

Das grosse Thema der Versammlung 2017: der Triebwagen 105 der CEV..

8. Divers

Courrier de Thibaud Pinna sur la formation:
Le Comité directeur a reçu de Thibaud Pinna un courrier posant des questions concernant la formation, sa rapidité et les conditions de progression. Cette demande est également cosignée par dôautres membres actifs. Le Comité directeur a discuté de ce point et assure que cette situation sera suivie mensuellement dans chaque séance des comité de direction.

Propositions de Reinhard Scholz:
Organiser les Assemblées générales le samedi matin, le Comité décide de conserver le vendredi actuel. Grouper lôenvoi de lôEscarbille dôhiver avec celui des prospectus, Le Comité essaie de mutualiser les envois au maximum, tout en assurant les divers délais. Le prospectus sort après lôenvoi des cotisations et ne peut donc être intégré à cet envoi. Réfléchir à une baisse du montant des cotisations pour favoriser de nouvelles adhésions, le comité prend note de cette remarque.

Interventions en séance:
Cinq membres transmettent diverses informations.

La parole nôétant plus demandée, le Président lève lôAssemblée à 21h20.

photo 34 train rouge et blanc.jpg

Rapport de gestion 2016

Il y a une année cette assemblée m'a nommé à la présidence du Blonay-Chamby. Est-ce que je savais dans quoi je me lançais, je peux vous dire sans hésitation non !

C'est une aventure parfois assez déroutante, très chronophage dans laquelle on fait un grand écart entre les différentes activités qu'impose la direction d'une compagnie ferroviaire.

Hors de question d'imaginer cette gestion comme un one-man show; la direction de cette compagnie est l'affaire de plusieurs personnes. J'ai la chance de pouvoir m'appuyer sur mes douze collègues du comité, tous conscients de leur responsabilité et menant leur dicastère avec sérieux, parfois même avec passion ce qui rend les séances de comité animées et toujours constructives.

Conduire une affaire comme le BC ne peut se résumer à un comité de direction, il y a également de nombreuses autres activités plus ou moins régulières qui sont réalisées par des membres hors du comité.

En plus, je ne peux terminer sans tirer également mon couvre-chef à tous les actifs qui font tourner le BC jour après jour dans une bonne humeur et une passion qui vous honorent. Je profite donc de ce rapport pour vous remercier tous pour votre engagement.

En retournant la tête sur 2016, les résultats sont bons; on renverse la vapeur par rapport à l'année 2015 qui était en baisse. Le chiffre d'affaires, nous le verrons en détail dans la partie financière, dépasse légèrement, environ 5%, celui de 2015 sans toutefois rejoindre 2014.

Si on regarde les recettes voyageurs (train, restaurant et boutique), les chiffres sont en hausse et établissent un nouveau record ! Si l'on compare à 2011, ces recettes voyageurs sont 24% plus élevées. Le Blonay-Chamby me semble donc bien établi et reconnu dans l'offre touristique locale.

Autre succès, c'est le changement de tenancier à Chaulin. La qualité est là et les commentaires sur le restaurant, rejoignent ceux de notre accueil en étant très positifs. Notre passion est communicative. Continuons sur cette voie.

Sur le rail, nos circulations se sont déroulées sans incidents majeurs au niveau de la sécurité, c'est un point important à relever. Le décès soudain d'Yves a été un challenge à relever pour assurer la reprise des activités qu'il gérait au BC. Tous les membres se sont serré les coudes pour que l'exploitation soit assurée sans interruption. Les rapports avec l'OFT sont toujours bons et tous nos membres réussissent brillamment leurs examens.

Deutsche Zusammenfassung

Triebfahrzeuge

Dampflokomotiven

Die deutsche Tenderlokomotive **99 193** präsentiert sich in einem ungewohnten, grauen Foto-Anstrich, wie dies zu DR-Zeiten für die Vorstellung neuer Lokomotiven der Brauch war. ï Einen neuen Anstrich bekommt auch die Schneeschleuder **1052** der Berninabahn, samt verchromten Triebstangen.

Wagen

Die Revisionen der schon in der letzten Escarbille erwähnten Wagen **C 20** ex LEB**, B 61** ex MOB und **E 30** ex SLB erweisen sich als aufwendig.

Der Kasten des **C 20** (ältester Meterspur-

Personenwagen), aus nunmehr 150-jährigem Teak-Holz gebaut, ist ï mit Ausnahme der seeseitigen Längswand ï in sehr gutem Zustand. Diese Wand war 1980 vom früheren Betreiber mit Sperrholz neu aufgebaut worden, das aber der feuchten Witterung nicht standhielt. Die Beschaffung des Teakholzes erwies sich nicht als einfach. Der ebenfalls 1980 angebrachte, rote Anstrich wurde entfernt und das Holz historisch korrekt mit Klarlack geschützt.

Die Revision des **B 61** erweist sich angesichts seines schlechten Zustands als sehr arbeitsintensiv: die Witterung hat während der mehr als 30 Jahre dauernden Abstellzeit den Wagenkasten derart zerstört, dass mehr als die Hälfte der Balken ersetzt werden musste. Das von der Schneelast eingedrückte Dach wurde vollständig neu konstruiert. Die Verblechung ist ebenfalls neu. ï Nach dem Anstrich muss noch der ganze Innenausbau erneuert werden.

Der gedeckte Güterwagen **E 30** wurde nie eingesetzt, sondern diente stets als Materiallager. Da er auf einem nicht waagrechten Gleisstück steht, verzog sich der Wagenkasten immer mehr. Das Richten wie auch der Einbau der ursprünglich vorhandenen Türe auf der Plattformseite waren kein leichtes Unterfangen. Zur Verstärkung wurden auf der andern Stirnseite zwischen der Aussen- und Innenverkleidung hölzerne Streben eingebaut. Leider war das vom Schreiner gelieferte Holz für die Aussenbelattung nicht genügend trocken, weshalb wegen der Sonnenstrahlung bald relativ grosse Abstände zwischen den Brettern entstanden. Wir behalten die weitere Entwicklung im Auge.

Der **FZ 36** ex GFM durchlief eine kleine Revision, das Laufwerk des **BC 10** ex MCM wurde aufgearbeitet und der überzählige gedeckte Güterwagen **K 40** ex LLB an die Gemeinde Inden verkauft.

Personalnachrichten

Der sehr geschätzte Gründer und erste Präsident der BC, Marcel Rittener, ist im Alter von 93 Jahren gestorben.

2018: 50 Jahre Museumsbahn Blonayï Chambyé das wird ein Mega-Anlass, für dessen Durchführung wir viele freiwillige Helfer brauchen! Melden Sie sich doch bitte, wenn Ihnen dies Freude machen würde!

Martin Gut

photo 35
50 ans BC.jpg

photo 36
train bleu et blanc.jpg