L'escarbille

Mai 2018 • *No 103*• 51e année

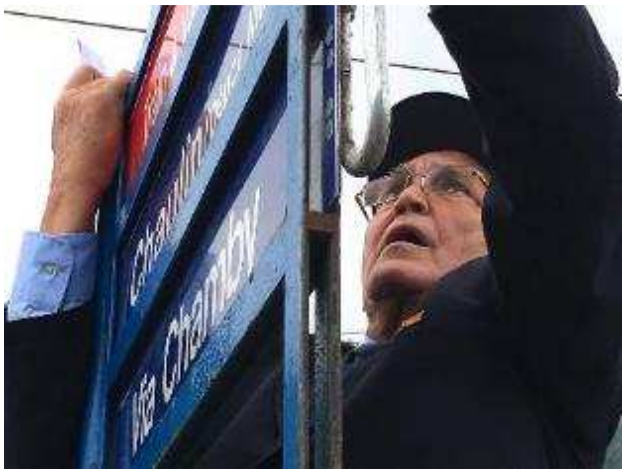
photo 01
loco 4 dans la neige.jpg

N'oubliez pas de payer votre cotisation à temps;
les rappels donnent beaucoup de travail à notre caissier.

Un remerciement à tous les membres qui arrondissent
le montant lors du paiement de leur cotisation.

Page de couverture:	Le Train des Neiges approche la gare de Schönried, le 4 mars 2018.
Titelseite:	Der "Train des Neiges" nähert sich dem Bahnhof Schönried am 4. März 2018. Photo SJ
Dernière page:	Une draisine, un beau jouet pour les enfants.
Letzte Seite:	Eine Draisine, ein schönes Spielzeug für die Kinder. Photo G. Dubler
Double page centrale:	Fiche technique de l'automotrice BCFe 2/2 4 du Chemin de fer de la vallée de la Sernf.
Mittlere Doppelseite:	Datenblatt des Triebwagens BCFe 2/2 4 der Sernftalbahn.

photo 02 panneau indicateur.jpg



Tenir l'horaire des trains, un service envers nos visiteurs.

Den Fahrplan einhalten, ein Dienst an unseren Kunden.

Photo: G. Dubler

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	Jean-Marc Bongni, G. Dubler, G. Gress, Sébastien Jarne, Philippe Maudry, Michael Wiegleb
Imprimerie	Artgrafic Cavin SA, Grandson

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

Le mot du Président

Au Blonay-Chamby, la visite débute avec l'acquisition d'un billet d'un autre temps, un Edmondson. Ticket pour l'aventure, irrémédiablement tatoué de la date de la visite, même poinçonné lors du trajet, ce petit rectangle de carton subsistera en tant que mémoire de ce voyage !

Voici l'histoire d'un de ces billets : Numéroté 1253, il a permis à ce voyageur, en échange de deux francs et après son compostage à Blonay le 28 juillet 1968, de faire un trajet de Blonay à Chamby, puis le retour.

Depuis ce voyage, réalisé le troisième jour de circulation de notre association, il est impressionnant de voir le chemin parcouru pour arriver au Blonay-Chamby de 2018, avec son impressionnant parc de véhicules garés sur le site de Chaulin, inexistant au début.

Nous voilà près de cinquante ans plus tard, en pleine préparation de notre jubilé. Les travaux sont rondement menés, nos membres font preuve d'une grande motivation et cette saison s'annonce sous les meilleurs auspices. Le succès du premier acte, le train des neiges, en est déjà la parfaite illustration.

Depuis 1968, combien d'heures ont-elles été offertes par les membres à l'association pour arriver à constituer ce musée vivant ? Impossible à dire ! Toutefois, il convient de remercier toutes ces personnes, toujours bénévoles, qui se sont mises, dans les tâches les plus diverses, au service du patrimoine ferroviaire en offrant leur temps et leur énergie : un vrai travail d'équipe !

En vous donnant rendez-vous lors de nos diverses circulations de cette année particulière, je formule le vœu que le Blonay-Chamby émerveille tant ses visiteurs que ses membres encore de très longues années.

Votre Président. Jérôme Constantin

P.S. : Mais au fait, notre billet 1253, d'où vient-il ? Il est issu de la boîte à souvenirs de Marcel Rittener, premier président du BC, malheureusement décédé en automne dernier. Chapeau bas à tous nos pionniers !

Sommaire

Le Mot du Président	**3**	**Assemblée générale 2018**	**16**
Feuille de marche	**4**	**Le Zell-Todtnau**	**18**
Boutique de Chaulin	**7**	**La locomotive DFB 4**	**23**
Fin de saison 2017	**8**	**Visite au musée d'Azpeita**	**24**
Début de saison 2018	**9**	**L'Escarbille enchaînée**	**26**
Marcel nous a quittés	**10**	**Deutsche Zusammenfassung**	**26**
Fiche technique Sernftalbahn	**14**		

Feuille de marche

Locomotives à vapeur

La saison s'est achevée sans problèmes notables avec 5 machines à vapeur en service.

Travaux réalisés cet hiver.

Les locomotives 3, 6 et 105 ont passé avec succès l'inspection de chaudière

photo 03
ouvrier.jpg

BFD 3

La 3 a vu, pendant sa courte pause hivernale, ses chapelles d'introductions remises en état, de nouveaux clapets ont été fabriqués et des sièges rapportés sont venus remplacer les portées arrivées en bout de course. Une attention particulière a été mise sur les systèmes de graissage des cylindres. Quelques autres menus travaux d'entretien ont eu lieu et c'est une machine en pleine forme, qui s'est élancée en compagnie de la FO 4 pour le Train des neiges !

BAM 6

Les liaisons des éléments surchauffeurs au collecteur étaient complétement corrodées après avoir servi pendant 30 ans. Des nouvelles pièces ont été fabriquées en remplacement.

SEG 105

Les pistons haute-pression ont été démontés pour contrôle et des goujons empêchant la rotation des segments ont été posés.
La commande des purgeurs a été remise en état et on en a profité pour séparer les commandes HP et BP.

FP4 Rimini

Quelques contrôles au niveau du mécanisme ainsi que le rattrapage du jeu au niveau des crosses nous ont occupés pendant cette période.

LEB5

Rien de spécial sur cette machine hormis la pose de vannes et raccords « Stortz » en dessous des soutes à eau pour faire le plein directement aux bornes hydrantes.

Installation de sablage mobile

Une sableuse mobile a été acquise et pourra entre autres permettre le sablage des foyers de manière moins pénible et plus efficace. Un système d'aspiration des poussières va compléter l'installation qui sera également utile pour le sablage des caisses, châssis et autres boiseries de véhicules. A savoir que la matière éjectée, outre le sable, peut aussi être de la coquille de noix, des billes de verre, des corindons, etc…

photo 04
logo loki.jpg

Christian Flückiger

photo 05
sablage.jpg

Sablage de la caisse de la locomotive 81.
Sandstrahlung des Kastens der Lok. 81.

Locomotive de la Furka

Le 5 octobre 2017, la locomotive FO 4, la sœur de notre 3, est arrivée à Vevey en provenance de Realp. Elle a passé l'hiver à Chaulin et a commencé la saison dans le cadre d'une double traction de Montbovon à Zweisimmen, lors du Train des neiges des 3 et 4 mars. Elle participera au méga-festival vapeur du 50ème avant de retourner au DFB.

Chasse-neige rotatif de la Bernina

Cet impressionnant véhicule a retrouvé sa place en exposition sur les voies de Chaulin. Le polissage des bielles, dernier travail nécessaire pour une présentation impeccable de ce véhicule, est en cours.

photo 06 bogie.jpg

Les bogies du chasse-neige rotatif n'attendent plus que leurs bielles.
Die Drehgestelle der Schneeschleuder warten nur noch auf ihre Stangen.

Traction électrique

Tramway 182 de Bâle

Ce tramway avait été cédé en 2016 à l'AMITRAM dans le nord de la France, en remplacement de leur automotrice 206 de Bâle, qui avait dû être démolie deux ans auparavant. Le 182 a fait l'objet d'une remise en peinture de l'intérieur et de l'extérieur, où il a retrouvé sa livrée d'origine de 1926.

La cession par le BC a donc été positive pour ce véhicule.

Locomotive 81 de la Bernina

Les travaux, aussi bien sur les bogies (qui sont quasiment terminés) que sur la caisse avancent. Pascal Wilhelm est engagé à fond dans la remise en état de l'équipement électrique, alors que Cédric Béguin a entièrement refait les planchers et autres pièces en bois à l'intérieur du véhicule.

photo 07 graiseurs.jpg

photo 08 sabot de frein.jpg

photo 09 tableau électrique.jpg

La finition de la locomotive 81 comprend une multitude de détails.

Die Endmontage der Lokomotive 81 umfasst eine Menge Details.

Parcours kilométrique des locomotives à vapeur

Année	*BFD 3*	*Rimini 4*	*LEB 5*	*BAM 6*	*Mallet 105*	*Total*
2014	1285	94	0	267	606	2177
2015	736	25	161	19	654	1595
2016	615	44	184	1011	575	2431
2017	**878**	**50**	**161**	**315**	**477**	**1882**

Le total de 1882 km se répartit comme suit:
269 km sur le MOB, 168 km entre Vevey et Blonay et 1445 km sur le BC

Voitures et wagons

Voiture C 61 du MOB

Les travaux sur cette voiture avancent bien. La remise en état de la caisse et de la toiture est achevée. Les bogies et les organes de roulement sont à nouveau en ordre. En décembre, la voiture a été envoyée aux ateliers du MOB pour la peinture de la caisse, qui a retrouvé ses couleurs grises et blanches d'origine. Les nouveaux sièges rembourrés de 1ère classe, fabriqués sur mesure ont été livrés par un atelier spécialisé. Il en est de même des supports des porte-bagages livrés par une fonderie. Tous ces objets n'existaient plus, car l'intérieur de la voiture avait été entièrement vidé.

Fourgon FZ 36 du GFM

Les travaux continuent sur ce véhicule, la peinture extérieure de la caisse et du châssis a été refaite. Les parois intérieures ont été rafraichies. Les bandages des essieux, arrivés à limite d'usure ont été remplacé.

photo 10 chef de gare.jpg

Exploitation

La saison 2017 s'est terminée par un week-end avec un horaire vapeur renforcé. Trois locomotives à vapeur (la 3, la 5 et la 105) étaient de servvice. Des courses avec la FZe 6/6 2002, le Biniou et le tramway-poste Ze 2/2 31, pour ne citer que les véhicules qui ne roulent que rarement, ont complété le programme.

Le dimanche 3 décembre, à l'exemple des années précédentes, un train électrique spécial du BC s'est rendu de Montreux à Bulle à l'occasion du Salon suisse des Goûts et Terroirs.

Prêt au départ?
Abfahrtfbereit? *Photo G. Dubler*

Les 3 et 4 mars, le Train des Neiges, premier événement du 50ème anniversaire, a circulé avec un bon succès de Montreux à Zweisimmen et retour.

Société

Lors du marché de Noël de Montreux, le BC a tenu le stand de la cabane des bûcherons. C'est un bon moyen de faire connaitre notre association auprès du public de la région et de maintenir un contact positif avec les autorités de la commune. Le samedi 13 janvier, les membres actifs du BC se sont retrouvés à l'Eurotel à Montreux pour une séance d'information. Le bilan de l'année 2017 et les projets pour le 50ème anniversaire ont été présentés.

Agenda pour la saison 2018

Du 10 au 21 mai	Mega-Festival Vapeur
21 juillet	Soirée des membres actifs à Chaulin
Du 8 au 23 septembre	Mega-Festival Bernina
27 et 28 octobre	Dernier week-end de circulation du 50ème
27 octobre	Souper fondue au Buffet de Chaulin
10 novembre	Sortie des membres actifs

Rendez-vous à Chaulin pour les membres chaque samedi et mardi; les travaux les plus variés vous y attendent.

Boutique de Chaulin

Rafraichissement de la boutique de vente de la gare de Chaulin

Après l'amélioration de l'extérieur de la gare de Chaulin (peinture, éclairage, signalisation, etc.) ces deux dernières années, afin de mettre ce bâtiment en phase visuelle muséographique avec nos trains, nous avons mené d'importants travaux à l'intérieur, boutique de vente, buffet, cuisine.

Dans la boutique, ces travaux ont consisté en une peinture complète des murs passablement défraichis et sales. Puis nous avons supprimé le blafard éclairage au néon, remplacé par 5 lampes cuivrées très élégantes qui diffusent un éclairage chaud et agréable. Le local offre ainsi une ambiance conviviale que nos voyageurs apprécieront. La répartition des volumes de vente a été allégée et offrira plus d'espace aux visiteurs, permettant de mettre en valeur les livres, souvenirs et autres objets. Les buffets des caisses et de vente de nourriture sont recouverts de stratifié compact de couleur brune, facile d'entretien.

Les délais largement tenus nous ont permis de peindre aussi à neuf la paroi d'entrée de la salle du buffet, fortement dégradée elle aussi, nous permettant de recevoir nos visiteurs dans des locaux propres et accueillants.

photo loco 12 lampe.jpg

Nous avons déjà des idées pour une réfection de cette salle afin que son aspect s'éloigne de la cantine et se rapproche d'une salle à manger de buffet de gare… mais ce sera pour plus trad…

A la suite, nous avons entrepris les travaux de mise en conformité de la cuisine qui offrira un aspect fonctionnel et hygiénique.

Remercions nos membres actifs mués en peintres et électriciens, Olivier Jeanneret, Philippe Maudry, Pierre Jotterand, Sébastien Jarne, André Bortolloti, Sacha Herren et Bruno. Leur enthousiasme à la tache et la bonne humeur qui a régné durant ces travaux nous encouragent pour la célébration des cinquante ans du BC et nous nous en réjouissons ! Remercions aussi notre président Jérôme Constantin qui accueille toujours avec bienveillance les projets d'amélioration de nos installations !

Stéphane Golay

Photo 11 échafaudage.jpg

Fin de Saison 2017

Il est d'usage ces dernières années, d'organiser quelques trains spéciaux le dernier week-kend de circulation de l'année. En voici quelques photos du 29 octobre 2017.

photo 13
loco N° 5.jpg

Train marchandises avec la locomotive LEB 5. *Güterzug mit der Lokomotive LEB 5*

photo 14
loco MOB.jpg

… et un train mixte remorqué par la locomotive MOB 2002.
… und ein Güterzug mit Personenbeförderung mit der Lokomotive MOB 2002.

Photos Philippe Maudry

Début de Saison 2018

Les 3 et 4 mars 2018, un Train des Neiges du BC a circulé de Montreux à Zweisimmen et retour. Si la traction était électrique jusqu'à Montbovon, la double traction avec les locomotives HG 3/4 3 et 4 a été un magnifique spectacle dans tout le Pays d'en Haut et jusqu'au Simmental.

Les deux locomotives 3 et 4 du Furka-Oberalp se retrouventt après longtemps

Die beiden Lokomotiven 3 und 4 der Furka-Oberalp treffen sich wieder nach langer Zeit.

photo 15 deux locos vapeur° 4.jpg

photo 16 train dans la neige

Le Train des Neiges au-dessous de Schönried / Der "Schnee-Zug" in der Nähe unterhalb von Schönried. *Photos Sébastien Jarne*

Marcel nous a quittés

Marcel Rittener est né le 4 septembre 1924 à Lausanne.

Suite à une situation familiale très difficile, son enfance et son adolescence ne furent pas particulièrement heureuses. Jusqu'à la fin de sa vie, il regretta que – malgré de bonnes notes en école primaire – son entourage n'ait pas voulu qu'il poursuive ses études au-delà de la scolarité obligatoire. Il s'engagea alors comme aide-boulanger et livreur de pain dans un commerce de Berne, ce qui était peut-être bon pour apprendre le « Bärndütsch », mais certainement pas pour une formation poussée!

photo 17 portrait AOMC.jpg

Marcel, encore apprenti à l'AOMC.
Marcel, noch Lehrling bei der AOMC.

Les événements du monde (2ème guerre mondiale et mobilisation) l'aidèrent alors. Il apprit que l'AOMC cherchait du personnel, connaissait un membre du conseil d'administration et fut engagé en 1942 comme apprenti commis de gare. Il se souvenait que sa première semaine avait été passée à Monthey à l'atelier du MCM, où il avait aidé à monter les longerons du châssis de ce qui deviendra la voiture C12, devenue ensuite B 22, mise en service en 1944. Ensuite, il travailla un peu à Ollon, mais surtout à Champéry, gare qui irriguait tout le trafic d'une grosse région frontalière où, de tout temps, le transit (officiel ou non) était important entre les deux pays, malgré l'absence de route carrossable. Le trafic, aussi bien voyageurs que marchandises, était aux limites des possibilités du (modeste) parc roulant de la compagnie. Le travail très intéressant, même s'il ne fallait pas trop compter ses heures.

Je lui demandais pourquoi avoir quitté l'AOMC? Il me fit cette réponse surprenante (vu des années 2010): j'étais protestant et l'AOMC (et surtout le côté MCM) une compagnie bien conservatrice valaisanne. On m'a passé devant pour des promotions que j'estimais injustifiées et la paie était misérable en restant commis, donc il fallait que je change.

Il devient alors contrôleur aux CFF, basé à Lausanne. Il se lança dans le modélisme, à une échelle proche du Märklin/LGB actuel, avec – déjà – un intérêt pour les véhicules à voie métrique, particulièrement des lignes du Chablais. Cet engagement pour le modélisme alla jusqu'à prendre 6 mois de vacances sabbatiques aux CFF pour aider à la finition du réseau de Suisse Miniature à Melide (TI), réseau qui fit beaucoup parler de lui à l'époque de sa création; les réseaux de jardin à grande échelle étaient encore rarissimes. Il y eut aussi, semble-t-il, une tentative de sauver la branche Epalinges - Savigny des tramways du Jorat. Mais c'était un projet peu réaliste, la voie étant la plupart du temps établie en bordure de routes de la proche banlieue lausannoise. Or s'il y a une chose que tout chemin de fer-musée doit éviter le plus possible, c'est d'avoir des passages à niveau avec des voiries routières très fréquentées (même dans les années 1960).

Mais, avec les nombreuses suppressions de chemins de fer secondaires et tramways en Suisse, l'idée – venue d'Angleterre - de sauver une ligne, de l'exploiter avec du matériel historique, et surtout par des béné-

voles non professionnels du rail, était dans l'air. Tous les « petits trains » étaient en sursis, en particulier les CEV et la presse locale suivait le débat de près, car le sujet intéressait son public. Une fois la décision prise de supprimer les tronçons Blonay – Chamby (au trafic il est vrai marginal) et St Légier – Châtel St Denis (une grossière erreur de planification au vu du développement actuel de la région), l'idée de créer le premier chemin de fer–musée de Suisse va prendre forme de manière très concrète.

Chaque samedi après-midi et dimanche de ce printemps 1966, l'automotrice des CEV qui effectue le trajet Blonay-Chamby et retour, en plus des rares voyageurs locaux, héberge des amateurs venus faire un dernier parcours. On se réunit entre deux trains à la terrasse du café des Narcisses. Les discussions s'engagent, les épanchements en regrets divers énervent un des participants, Marcel Rittener, qui déclare très lucidement: cette ligne n'a aucun avenir en trafic régulier, mais ferait un parcours idéal pour un chemin de fer-musée. Comme il m'a dit: il fallait arrêter de gindre et agir. On commence donc par écrire une lettre aux autorités locales, au canton et l'on se met en contact avec le Musée des transports de Lucerne, avec l'idée de faire du BC une annexe suisse romande et «roulante» de ce musée. Marcel et son secrétaire Jean Thulliard se rendent à Lucerne pour rencontrer Walter Trüb, le secrétaire du Musée des transports; ce dernier arrange, au retour, une rencontre en gare de Berne avec un ingénieur de l'OFT, passionné de trains, Jean Paillard. C'est ce même Walter Trüb qui signalera ce projet à Reinhard Scholz. Ainsi l'équipe de base, essentiellement des cheminots du premier arrondissement et des membres du club Le Rail de Lausanne, s'étoffera rapidement d'un groupe de personnes ayant tous des compétences et savoirs différents, indispensables pour mener à bien ce projet pluridisciplinaire.

Marcel fera preuve d'un remarquable talent pour suggérer, négocier et convaincre les différents partenaires de la région, du canton et même de Berne, de la validité de ce projet et de la capacité des gens qui le portent. Il faudra en effet 26 mois seulement entre la fermeture au trafic régulier et la réouverture en exploitation patrimoniale, ce qui serait – de nos jours – très probablement impossible; on pense simplement aux nombreuses études d'impacts qu'il faudrait fournir. Peut-être aussi que l'idée était tellement nouvelle et d'une certaine manière in-

photo 18 control-leur.jpg

Marcel, chef de train aux CFF.
Marcel, Zugführer bei den SBB.

congrue (des bénévoles exploiter un chemin de fer?), que quelques-uns se sont dit: laissons ces farfelus se lancer, ils vont sûrement se casser la gueule (j'ai entendu ce commentaire bien des années après d'un politicien alors actif dans le district de Vevey)!

Les premières années furent certainement tumultueuses et assurer le service annoncé

était souvent une course contre la montre entre le dimanche soir et le samedi matin suivant. Mais une chose où les initiateurs avaient vu juste, c'était l'intérêt que suscitait cette nouveauté. Le nombre de voyageurs transportés ces années de démarrage n'a en fait jamais plus été atteint et – probablement – a faussé certaines analyses et perspectives, qui vont mettre ensuite le BC en difficulté. Une autre réussite certaine de Marcel (et de son équipe) est la négociation avec le propriétaire des terrains près de Cornaux / Chaulin, de la location, avec préemption d'achat, du terrain actuel de notre dépôt. On insiste peu ou jamais, au BC, sur cet aspect absolument essentiel pour la réussite et la pérennité du BC et de sa collection.

photo 19 accordéon.jpg

Marcel aimait jouer de l'accordéon.
Marcel spielte gern Akkordeon.

Mais des problèmes vont surgir dans des domaines où l'équipe des pionniers était probablement moins à l'aise: comptabilité aléatoire et lacunaire pour un projet de cette taille et – sur la base des bons chiffres des toutes premières années et dès la conclusion d'un accord avec le propriétaire - on se lance dans la construction d'un imposant dépôt-musée, tout cela sur un terrain gorgé d'eau. Le maître d'oeuvre en génie civil n'a pas les reins solides, est mis en faillite et le BC vacille. Une équipe autour de François Bosshard, Reinhard Scholz et feu W. Magnenat prend cela en main et un pénible processus d'assainissement financier est mis en place. Toutes ces périodes d'assainissement financier (il y en aura une autre entre 2000 et 2006) sont difficiles à vivre sur le terrain, car l'enthousiasme ne fait pas tout et il faut avoir un minimum de fonds pour financer certaines révisions mécaniques extérieures et acheter des produits pour aménager le dépôt. La routine sans investissements, développement ou renouvellement est l'un des pires poisons pour une activité bénévole.

A l'assemblée générale du printemps 1977, Marcel quitte ses fonctions de président et le comité de direction du BC. Il aborde un autre changement professionnel, puisqu'il quitte son job de chef de train aux CFF pour devenir inspecteur d'exploitation aux TPC. Il a ses bureaux sur la place de la gare à Aigle et circule beaucoup sur les 3 lignes. On est quasiment sûr de le rencontrer, avec une belle casquette à galons, en gare d'Aigle lorsqu'il y a une pointe de trafic, notamment les fameux samedis en saison d'hiver où les trains d'agences belges amènent en quelques heures un nombre impressionnant de voyageurs (et leurs bagages...) qu'on fait monter, surtout sur Leysin, en convois doublés ou triplés, complétés encore par des autobus (eux aussi «vintage») et camions pour les bagages. Un spectacle qui attirerait la foule de nos jours.

Marcel a déménagé à Vers Enzier, près de l'hôpital de Monthey, mais l'endroit est délicat d'accès et – dès la retraite venue –

il viendra vivre à Ollon, tout près de la halte des Aunaires, d'où il peut gagner à pied et quasiment à plat, son domicile. Il reviendra au BC, notamment pour participer à l'aménagement des Eplatures, cabane récupérée dans un état très brut quelque part dans le canton de Fribourg et qui sera transformée avec une cuisine tout à fait pratique, un réfectoire de 24 places et un dortoir de 5 ou 6 places. Il participe aussi à la réfection de voitures, s'activant surtout aux travaux de menuiserie. Mais des ennuis de santé se manifestent qui rendent toute marche et station debout difficiles et limitent sa présence sur le terrain. Il assistera avec une fidélité exemplaire à toutes les assemblées générales, rencontres des actifs et autres activités qui réunissent l'ensemble des membres, curieux du devenir du Blonay-Chamby.

Marcel venait encore régulièrement au BC.
Marcel kam noch regelmässig zur BC.

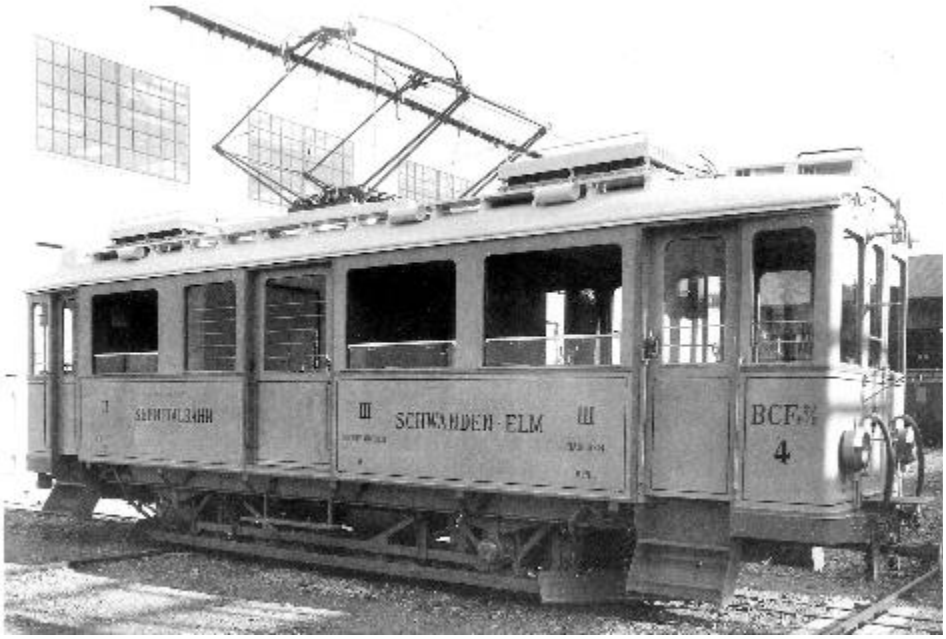
photo 20 portrait et viaduc.jpg

Il appréciait beaucoup venir manger au Panoramique, ayant en la personne de notre membre aiglon, Walter Trüb, un chauffeur attentif. Il regardait avec une émotion très visible le défilé des locomotives, automotrices et voitures remises en état et, comme il l'avait toujours souhaité avec un adjectif qu'il utilisait beaucoup: vivantes. Sa dernière visite sera d'ailleurs le dimanche 18 juin, mais – ayant atteint le bel âge de 94 ans, il est fatigué et décédera dans la nuit du 17 au 18 septembre au home de soins palliatifs Miremont à Leysin. Selon sa volonté, il sera enseveli dans une cérémonie intime en famille. Marcel avait beaucoup insisté pour que le BC fête, à l'automne 2016, le 50ème anniversaire de la fameuse première lettre de 1966; cette date lui paraissait aussi importante que celle de la réouverture au trafic historique, car sans cette lettre et son engagement d'alors, il n'y aurait tout simplement pas de BC. Personnellement j'y avais vu un signe qu'il doutait lui-même d'être encore des nôtres au printemps 2018, pour le 50ème anniversaire de l'ouverture au trafic.

Marcel avait, au sujet du BC, quelques principes de base qui n'ont pas varié pendant toutes ces années, dont une conviction qu'il a toujours mentionnée lors de discussions sur les tarifs et autres niveaux des cotisations: le BC doit rester, pour le grand public, une attraction populaire et familiale. On espère que ce souhait, très largement respecté par ses successeurs à la présidence du BC, continue à gouverner toutes les discussions et décisions à ce sujet !

Jean-François Andrist

photo 21 Schwanden-Elm.jpg



L'automotrice BCFe 2/2 4 du Sernftalbahn à la sortie d'usine à Neuhausen (Photo SIG).
Der Triebwagen BCFe 2/2 4 der Sernftalbahn beim Hersteller in Neuhausen.

Le Sernftal (vallée du Sernf) est une région du canton de Glaris, avec quelques localités importantes, Engi, Matt et Elm. Pour les desservir, une ligne de chemin de fer à voie étroite allant de Schwanden à Elm, partiellement sur route, est construite en 1905, Elle est d'emblée électrifiée, d'autant plus que l'entrepreneur général du projet était la Fabrique de machines d'Oerlikon, spécialisée dans la livraison d'équipements électriques. En 1928, une quatrième automotrice est acquise, la BCFe 2/2 n°4, qui est une version modernisée des précédentes. Dès 1949, son activité est réduite, car du matériel roulant moderne à quatre essieux est mis en service. Elle roule jusqu'en 1969, date où le chemin de fer du Sernftal est remplacé par un service d'autobus. Elle est alors acquise par le BC avec une voiture (B 13) et un wagon couvert (K 31). Il est ainsi possible de faire circuler un train caractéristique d'une petite ligne secondaire suisse sur le BC.

Cette automotrice est quasiment dans son état d'origine. Seul le pantographe d'origine a été rapidement remplacé par deux archets, un est supprimé par la suite et le pantographe revient finalement en 1960. La première classe disparait dans les années 1940, les sièges rembourrés seront remplacés vers 1960 par des sièges en bois d'une automotrice démolie, mais les inscriptions extérieures de 3ème classe sont restées intactes jusqu'à nos jours.

L'automotrice 4 est arrivée au BC le 14 juin 1969 et circule jusqu'à fin 1972. Elle est ensuite remisée pour effectuer quelques travaux de remise en état. Ils seront commencés, mais ne sont pas encore achevés. Dès lors, elle est exposée dans la collection du BC.

SJ

Photo Jean-Marc Bongni

photo 22 train sur viaduc.jpg

Train du chemin de fer du Sernftal sur le viaduc en 1972.
Zug der Sernftalbahn auf dem Viadukt im Jahre 1972.

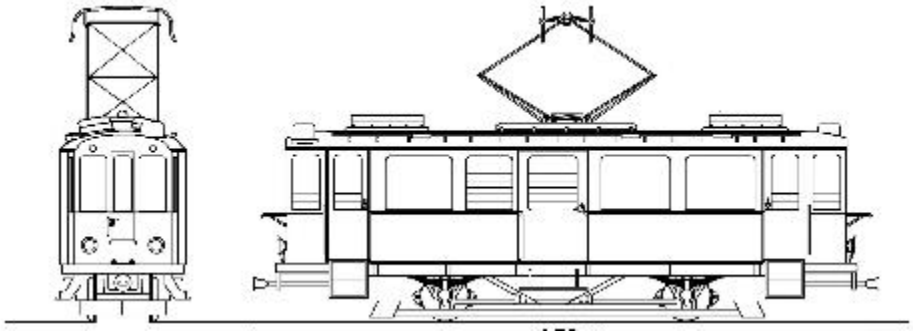


photo 23 plan tramway.jpg

Automotrice	Type: BCFe 2/2 n° 4
Poids:	15,2 tonnes
Nombre de places assises:	6 (1ère classe), 12 (2ème classe)
Puissance	2 moteurs de 80 ch
Constructeur (parties mécaniques):	Schweiz. Industrie-Gesellschaft, Neuhausen
Constructeur (parties électriques):	Maschinenfabrik, Oerlikon
Année de construction:	1928

Voiture donnée au BC par le Chemin de fer du Sernftal

Assemblée Générale 2018

L'Assemblée générale ordinaire de l'association de soutien et de la société coopérative du Chemin de fer-musée Blonay-Chamby tenue le 23 mars 2018 à Montreux.

Ordre du jour

1. Liste des présences
2. Approbation du procès-verbal de l'assemblée générale de 2017
3. Rapport de gestion, des comptes 2017 et des vérificateurs
4. Election au Comité directeur et au Conseil d'Administration
5. Dépenses supérieures à CHF 75'000.-
6. Divers

Résumé du procès-verbal

1. Liste des présences

Le Président salue les 63 membres présents. 28 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, Marcel Rittener, Robert Bron et Michel Julmy.

2. Approbation du procès-verbal de l'Assemblée générale 2017

Le procès-verbal de l'Assemblée générale précédente est accepté à l'unanimité.

3. Rapport de gestion, rapport des comptes 2017 et rapport des vérificateurs

Le Président donne lecture de son rapport de gestion. Robert Cressier et Peter Vögtli en font de même s'agissant des comptes, tout comme Marlyse Turin en ce qui concerne leur vérification.
A l'unanimité, le rapport de gestion est approuvé. Le rapport des comptes est approuvé à la majorité, sans avis contraire, avec une abstention. Décharge est également donnée à l'unanimité aux organes dirigeants.

4. Election au Conseil d'administration, au Comité directeur et à l'organe de contrôle

Conseil d'administration : Démission au 31.12.2017 de Peter Vögtli. Réélection en bloc de tous les autres membres qui se représentent à la majorité, sans avis contraires, avec deux abstentions.

Comité directeur : André Bortolotti souhaitant mettre fin à ses fonctions de responsable infrastructure en restant à disposition en tant qu'adjoint, Sacha Herren se présente à l'élection pour reprendre le poste. Il est élu à l'unanimité.

Par ailleurs, tous les membres du Comité directeur se représentent et sont élus en bloc à l'unanimité.

Organe de contrôle : Armin Steck et Marlyse Turin se représentent et sont élus à l'unanimité.

5. Dépenses supérieures à CHF 75'000.-

Aucune dépense de plus de CHF 75'000.- n'est prévue cette année.

6. Divers

Courrier de Jan Thuillard : Le Comité directeur a reçu de Jan Thuillard un courrier proposant de remplacer la gare de Chamby par la caisse du tram TN 76. Il ne pourra pas être donné une suite favorable à cette proposition pour de nombreuses raisons, en particulier le fait qu'entreposer un véhicule à Chamby ne peut être considéré comme un départ, que l'endroit n'est pas une parcelle appartenant au BC et que les frais à engager seraient disproportionnés.

Remarques et propositions écrites de Reinhard Scholz : Le comité a reçu plusieurs points concernant son fonctionnement, ainsi qu'un qui revient sur le lieu et le jour des Assemblées générales. Le Comité est d'avis de maintenir le vendredi soir à Montreux. Pour régler définitivement la question, Jean-François Andrist propose que l'Assemblée vote sur cette question. Le principe du vendredi soir à Montreux est définitivement validé à la majorité, sans opposition, avec trois abstentions.

Interventions en séance :

Cinq membres demandent la parole pour poser des questions ou transmettre des informations.

La parole n'étant plus demandée, le Président lève l'Assemblée à 20h40.

Le secrétaire: Olivier Jeanneret

Le Zell-Todtnau

et ses locomotives Mallet, 50 ans de la fermeture de la ligne et 100 ans de la loc 105 !

Historique de la ligne

La ligne fut inaugurée le 6 juillet 1889 et elle était l'une des premières lignes à voie métrique de l'état de Bade et ceci pour raison de coûts principalement. Exploitée par une entreprise privée, la compagnie Bachstein jusqu'en 1897, elle fut ensuite reprise par la Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft. Le Todtnauerli desservait de nombreuses industries de la région, notamment celles du textile et du bois. En hiver il y avait un important afflux de touristes venant profiter de la montagne et des sports d'hiver. La ligne reliait Zell à Todtnau en suivant la rivière « Wiese » et en passant par les localités d'Atzenbach, Mambach, Wembach, Schönau, ainsi qu'Utzenfeld. Avec des rampes de 28 ‰, la ligne était l'une des plus raides de la Bade. Elle comportait un tunnel et mesurait 18,8 km. Zell était le point de liaison avec la voie normale, les Badische Staatseisenbahnen et permit plus tard de fortement développer le trafic marchandises, en introduisant le transport de wagons à voie normale sur trucks transporteurs. Les trains purement voyageurs ne roulaient que les dimanches et jours fériés et mettaient une heure pour faire le trajet. Un train mixte prenait lui une heure et demie. Les 2 premières locomotives 73 et 74, des petites machines à 3 essieux couplés, devinrent vite surchargées pour le trafic en augmentation. En 1896, la locomotive Mallet 103 à 4 essieux fut achetée chez SACM. L'arrivée de la guerre en 1914 limita fortement les moyens financiers et humains, mais le chemin de fer n'eut pas à subir de dégâts. Entre 1922 et 1924, l'entier de la ligne fut transformé, afin de pouvoir faire circuler des trucks transporteurs. La mise en service de la locomotive 104, le 14 août 1925, permit de prendre en charge de lourds trains marchandises. En revanche, la compagnie reçoit de nombreuses critiques, face à l'offre pour le trafic voyageurs : mauvaises correspondances, trains trop remplis, horaire peu étoffé, voyage dans des fourgons sans éclairage

Photo 24 wagons porteurs.jpg

La locomotive 105 manoeuvrant des wagons marchandises sur trucks à Zell en 1960.

Die Lokomotive 105 manövriert Güterwagen auf Rollschemeln in Zell.

Photo: G.Gress

et sans chauffage. Il était courant de devoir chauffer les fourneaux des voitures avec le propre combustible des voyageurs frigorifiés ! 1928 voit l'arrivée de la loc 105 sur le réseau, c'est la dernière locomotive à vapeur achetée par la SEG. En 1938, la concession arrive à son terme, mais grâce à un dirigeant de la NSDAP, elle fut prolongée. La loc 73 est utilisée sur le front russe en 1940 et ne retournera jamais sur le réseau. En 1945 des trains sont victimes d'attaques aériennes. A la fin de la guerre, l'infrastructure est en mauvais état, à cause du trafic intense des dernières années et de la maintenance limitée. En 1951, une ligne de bus est inaugurée, en parallèle au chemin de fer. La concession ferroviaire se termine le 31 décembre 1952. La ligne est alors reprise en 1953 par une entreprise aux mains du Land de Bade : la Mittelbadische Eisenbahn-Gesellschaft. Les camions remplacent progressivement le chemin de fer pour le transport de fluorite, si bien que le trafic marchandises devient déficitaire dès 1955. Le tracé croise souvent la route, ce qui pose des problèmes pour le trafic routier et quelques collisions ont lieu. En décembre 1955 est inaugurée une automotrice diesel, qui permettra de raccourcir le temps de parcours. Trois voitures furent équipées d'une caisse neuve et la loc 74 fut gardée en réserve pour les fortes journées d'affluence en hiver. En 1956 la poste cessa d'utiliser le train comme moyen de transport. Finalement la fermeture de la ligne guette, lorsque les dernières subventions sont coupées en 1963. Le trafic voyageurs est supprimé le 25 septembre 1966. En 1967 plusieurs courses d'adieu sont organisées, toutes tractées par la loc 105. Le 31 août la 104 est chargée sur un wagon à destination de Vevey et le Todtnauerli est définitivement fermé au trafic marchandises le 2 octobre 1967; le dernier train de service circule le 16 octobre. La ligne fut ensuite démontée, la majeure partie du matériel roulant démolie.

Matériel roulant encore existant :

- La loc 74 (Krauss, 1888) exposée au musée de Bochum-Dahlhausen.
- L'automotrice T15 aujourd'hui en service dans le Harz.
- La voiture 171 (Herbrand, 1891) elle a été transformée en 1950 et a perdu son lanterneau. Troquée par le BC contre une boîte de cigares elle reçoit une révision des bogies en 2015-2016 et roule régulièrement sur le BC.
- La loc 104 préservée au BC,
- La loc 105 en état de marche au BC.
- Les voitures SEG 124, 172, 174 toutes modernisées et en mains privées.
- Un truck transporteur : après une utilisation aux GFM, il est encore utilisé aux CMN.

La SEG 104 tracte un train de trucks.

Die SEG 104 zieht einen Rollschemelzug.

Collection/ Sammlung Dörflinger

photo 25 train et rivière.jpg

La Mallet 104

La conception par Henschel d'une série de machines puissantes et capables d'affronter des courbes serrées commença en 1916. En 1917, 20 machines furent livrées à la direction générale des chemins de fer militaires. Elles furent envoyées sur le front de Verdun. Une de ces machines arriva en 1928 sur l'YSteC et servit plus tard comme réserve de guerre à Zweisimmen. Ces machines étaient équipées de la surchauffe et d'un réchauffeur ainsi que du frein à air. En 1925, Hanomag se basa sur ces plans pour la construction d'une machine assez similaire mais à vapeur saturée et avec frein à vide pour le Zell-Todtnau, il s'agit de notre 104 ! Une autre machine fut construite en 1928 pour le Brohltalbahn. Encore d'autres machines à voie de 1050 mm et à chauffe au fuel ont circulé dès 1918 en Syrie. Revenons à la 104; dès son inauguration en août 1925, elle fut affectée aux lourds trains de trucks et convenait parfaitement à sa tâche. Elle reçut 5 révisions entre 1933 et 1958 mais fut garée froide à plusieurs reprises, certainement dans des périodes ne nécessitant pas son utilisation. Jusqu'en 1940, elle a parcouru 129'400 km; à titre de comparaison, la 105 en a parcouru 141'000 entre 1928 et 1932.
En tout, 184'439 km sont répertoriés, sachant que les années pendant et après la guerre n'ont pas été totalement comptabilisées. C'est donc une machine qui a relativement peu roulé dans sa carrière (environ 45 années de roulement, BC compris). Avec la diminution du trafic marchandises dans les années 50, elle ne fut que peu utilisée et en 1963 la direction du MEG fit une offre au Brohltalbahn pour une location de la machine, ce qui ne se réalisa pas. Elle fut mise hors service en août 1964. En 1967 le tout jeune BC racheta la machine et la retuba dans le dépôt de Vevey. Elle roula de 1969 à 1979 sur le BC, sur le MOB, les GFM et même sur l'YSteC en 1973. Pour l'occasion, une pompe à air a été installée pour être compatible avec le reste du matériel. En 1979, son état mécanique fatigué la met de côté, en faveur de machines en meilleur état. A noter que cette machine a un châssis en barres, seule machine du BC avec ce type de châssis. Elle dispose du frein à contre-pression comme la BFD 3, ce qui permet de moins user les sabots de freins des voitures et d'éviter la saleté sur le châssis rouge. En conclusion, cette machine est parfaitement adaptée à notre ligne, car elle dispose d'une charge à l'essieu relativement faible (9 t), elle est articulée, elle dispose de bypass et du frein à contre pression, ainsi que du frein à vide et à air et sa grande puissance permet de tracter des trains lourds. Avec ses 4 cylindres fonctionnant en double expansion, elle consomme environ 15 à 25% de moins de vapeur (et donc de charbon) qu'une machine de même puissance à vapeur saturée et simple expansion. Etant la dernière représentante de la « série », elle est un exemplaire particulièrement intéressant et elle représente un modèle phare de la marque LGB. Et qui n'a pas rêvé de voir rouler à nouveau cette splendide machine un jour ?

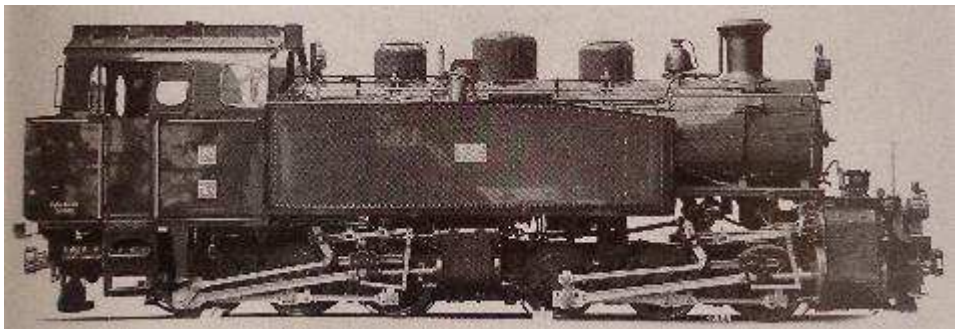


Photo 26 vapeur à 6 essieux.jpg

La Mallet 105

Pour les besoins de la première guerre mondiale, beaucoup de machines furent réquisitionnées pour le front de Verdun. Comme les chemins de fer allemands ne pouvaient pas expédier plus de machines, une série de 7 locomotives Mallet a été commandée à la fabrique Badoise de construction de machines à Karlsruhe. Vu l'urgence, d'anciens plans datant de 20 ans en arrière furent utilisés pour la construction de machines Mallet, à vapeur saturée et ayant des cabines basses, pour pouvoir être aux normes du gabarit français. L'armistice ayant été signé entretemps, ces machines ne servirent jamais pour les besoins de la guerre. Elles portaient les numéros HK 94-100 (HK = Heeresprüfungskommission). La 105 alias HK 95 (ou 94 selon les sources) fut vendue avec une de ses sœurs au chemin de fer Haspe-Vörde-Breckerfeld (non loin de Dortmund). Sur cette ligne, elle fut mise en service le 21 juin 1921 et avec le numéro 28. Elle fut surtout employée pour des trains marchandises. Après l'électrification de la ligne, elle fut vendue en 1928 à la SEG qui la fit circuler sur sa ligne du Zell-Todtnau sous l'actuel numéro 105. A noter que l'ex HK 96, ex Nordhausen-Wenigerode-Eisenbahn 41, aujourd'hui 99 5906, circule sur les chemins de fer du Harz. Elle a reçu dernièrement une grosse révision aux ateliers de Meiningen avec notamment de nouveaux cylindres, et elle roule à nouveau depuis janvier 2018. Une autre machine de Karlsruhe existe encore, c'est la Mallet 7s qui date de 1897, modèle précurseur de la 105. Elle est actuellement en révision au chemin de fer musée de Bruchhausen-Vilsen. Pour revenir à la 105, elle fit 624 206 km entre 1928 et 1950, la suite n'étant pas répertoriée. Elle était un peu plus puissante que la Mallet 103 (construite par SACM en 1896, mutée sur une autre ligne en 1955) et avait des meilleures qualités de roulement.

Données techniques :

Locomotive	104	105
Type	K 66.9 G 2x3/3	K 44.9 G 2x2/2
Constructeur & année	Hanomag 1925	Karlsruhe 1918
Alésage des cylindres	400/ 620 mm	280/ 425 mm
Course des pistons	450 mm	500 mm
Diamètre des roues	900 mm	1000 mm
Distribution	Heusinger	Heusin-ger
Surface de grille	1.85 m^2	1.36 m^2
Timbre	14 bar	13 bar
Poids en ordre de marche	56.5 t	36 t
Longueur entre tampons	11400 mm	9400 mm
Réserve de charbon	1.5 t	1.1 t
Réserve d'eau	6.0 m^3	3.8 m^3
Vitesse maximum	35 km/h	30 km/h
Freins	à main, vide, air et contre-pression	à main et à vide

Par contre, elle était moins puissante que la 104, ce qui lui valut d'être utilisée lors des périodes de trafic moins abondant. Avec la progressive diminution du trafic marchandises, elle fut beaucoup plus utilisée que la 104, comme en témoignent les livrets de service. Elle reçut 5 révisions entre 1932 et 1961. Un rapport des travaux effectués lors de la révision de 1951 au dépôt de Todtnau rend compte des travaux effectués : Reprofilage des essieux, remplacement du foyer en cuivre (le premier foyer en acier a vite dû être remplacé à cause du manque d'acier approprié pendant la première guerre),

photo 27 vapeur à 4 essieux.jpg

La locomovive / die Lokomotive 105 *Photo Michel Granguillaume*

cage des bielles ajustées, palier régulés, remplacement des tourillons et des douilles de la distribution, remplacement des segments, rectifiage des glissières, ajustement des tables des tiroirs, suspension intégralement révisée, tourillons de liaison des châssis haute et basse pression remplacés, plaque d'appui de la chaudière remplacée, timonerie de frein révisée et appareils de frein contrôlés, organes de traction et de choc révisés, installation d'un graissage centralisé des cylindres, ajout du chauffage à vapeur et remise en peinture complète de la machine, course d'essai effectuée le 7 décembre 1951. La dernière révision en 1961 lui permet de rouler jusqu'au 15 septembre 1967. Elle arrive en mai 1968 à Vevey et après remise en peinture et adaptation des attelages, elle tire le premier train du BC le 19 juillet 1968 avec les voitures SEG 171 et la CP 20. A la fin de la saison 1969, elle est mise hors service à cause de son mauvais état général. Au début des années 90, elle est totalement révisée et est remise en service en 1998. Pendant la révision, le corps cylindrique, la boîte à fumée et la plaque tubulaire avant ont été remplacés, les essieux ont été rebandagés, les tôles de la cabine changées, tous les paliers de bielles et d'essieux ont été refabriqués à neuf, ainsi qu'une révision approfondie du reste des pièces. Une partie des travaux a été effectuée chez notre membre John Gaillard, une autre partie aux CFF et des pièces ont été usinées dans diverses écoles de mécanique. Il est à noter qu'il a été fait preuve d'innovation, que ce soit dans le choix des matériaux, ou pour de nouveaux conduits souples, ou encore pour un échappement Kylchap. Cette machine est bien adaptée à notre ligne, elle est assez économique et son échappement doux est apprécié lors des périodes de sécheresse. Cet hiver, elle a reçu divers soins pour pouvoir fêter son centième anniversaire avec plein de vigueur !

Thibaud Pinna

La locomotive à vapeur BFD 4

La locomotive à vapeur HG 3/4 n° 4 du chemin de fer de la Furka va participer comme hôte au prochain festival de la vapeur du 50ème anniversaire du BC. Bien qu'elle soit toujours restée sur son réseau d'origine, son histoire est plutôt variée. Construite en 1913, elle est livrée à Andermatt où elle se charge de nombreux trains pour les travaux de la construction de la ligne. Mais suite aux difficultés dues à la guerre et à des problèmes de financement, ces travaux seront interrompus et ne reprendront que dix ans plus tard. La 4 est ensuite utilisée pour la traction des trains réguliers jusqu'à l'électrification en 1942. A partir de cette date, elle assure entre autres les trains de préparation de la ligne de la Furka à l'hiver et sa réouverture au printemps. Entre 1956 et 1958, elle est prêtée aux Chemins de fer Rhétiques pour assurer les manœuvres en gare de Coire. Avec le percement du tunnel de base et la livraison de locomotives diesel, elle perd son utilité et elle est retirée du service en 1972-73. Exposée en monument sur la place de Brigue pendant quelques mois en 1978, elle est révisée par des amateurs, précurseurs de l'Association de la ligne sommitale de la Furka (DFB) pour circuler dans la vallée de Conche. En 1987, le FO la prête au DFB, qui la révise entièrement dans ses ateliers de Coire, avant de rejoindre Realp. Elle vient retrouver sa sœur, la n° 3, au BC en 2008, à l'occasion du 40ème anniversaire. Le 6 octobre 2017, elle a été transférée par la route de Realp à Vevey. Elle a passé l'hiver au dépôt de Chaulin, avant de participer au train des neiges et au festival vapeur de 2018.

SJ

12 décembre 1969, ce devait être un des derniers trains à vapeur de Brigue à Oberwald…
12. Dezember 1969, es sollte einer der letzten Dampfzügen von Brig nach Oberwald sein… photo SJ

photo 28 Oberwald.jpg

Déchargement de la 4 le 6 octobre 2017 à Vevey.
Ablad der Lok 4 am 6. Oktober 2017 in Vevey.
photo Jérôme Constantin

photo 29 loco sur remorque.jpg

Visite au musée d'Azpeitia

Photo 30
gare Azpeitia

Gare/Bahnhof Azpeitia

Le réseau de chemins de fer à voie métrique du nord de l'Espagne est le plus grand d'Europe, il a atteint une longueur de 1400 km (alors que le réseau RhB + MGB en Suisse n'en fait que 500 !).

Ce réseau commence à Hendaye, à la frontière française. Une première étape mène à Donostia (en espagnol San Sebastián), le train y est appelé "El Topo", soit la taupe, car il est souvent en tunnel. La deuxième étape conduit de Donostia à Bilbao.

Le train-musée du Pays basque
Der Museumszug im Baskenland

Construite dès 1887, puis électrifiée dès 1929, cette ligne est aujourd'hui exploitée par les chemins de fer basques (Ferrocarriles Vascongados/Eusko Trenbideak). Elle assurait un trafic voyageurs important, car la ligne à voie large reliant ces deux localités fait un grand détour et n'était pas concurrentielle. Il y circulait des trains directs avec des voitures-salon. Aujourd'hui le service est plutôt du style train de banlieue.

Au-delà de Bilbao, la voie métrique continue vers Santander, Oviedo, jusqu'à El Ferrol, à 780 km de Hendaye.

Un embranchement est construit en 1926 de Zumaya à Zumárraga, dans la vallée de l'Urola, d'où le nom de chemin de fer de l'Urola. Long de 35 km, il est bien tracé avec 10 ponts et 29 tunnels. L'état de la voie laissant à désirer, le trafic est interrompu en 1986 et la voie est renouvelée sur plusieurs kilomètres. Mais entretemps la politique change et il est décidé d'abandonner définitivement le chemin de fer. L'idée vient alors de créer une ligne-musée entre Azpeitia, qui est le centre de la ligne et Loyola, un haut-lieu touristique célèbre par son sanctuaire dédié à Saint-Ignace de Loyola, une personnalité de la religion catholique. Toutefois, le projet ne peut pas se réaliser et c'est le parcours d'Azpeitia en direction de Lasao qui est définitivement choisi.

photo 31
train en vallée

Ce chemin de fer a une analogie avec le BC, il exploite les week-ends d'avril à octobre un train à vapeur sur un tronçon de 5 km d'une

ancienne ligne électrifiée.

La gare de départ, Azpeitia, dispose d'importantes installations datant des années 1920 comprenant un grand bâtiment de gare, un dépôt avec une plaque tournante, un atelier et une sous-station. Le tout a été remis en état d'origine et aménagé pour montrer aux visiteurs.

La collection de véhicules est moins importante que celle du BC, mais plus variée. On y trouve des locomotives à vapeur, dont une grosse Mallet, une locomotive à tender séparé, plusieurs petites machines de manœuvre et même une à voie large, qui est condamnée à rester un monument. Plusieurs locomotives et automotrices électriques en provenance des chemins de fer basques et de l'Urola, ainsi que deux tramways, sont également condamnés à l'immobilité, car la ligne aérienne a été démontée après la fermeture de la ligne au trafic régulier. La traction diesel est représentée par des locomotives et des autorails puissants et relativement modernes. Une exceptionnelle petite locomotive diesel construite par Berliet, il y a plus de 100 ans, complète la collection.

L'objet le plus intéressant, car absent en beaucoup d'autres musées ferroviaires, est les anciens ateliers du chemin de fer, qui ont été aménagés pour la visite par le public et sont restés quasiment dans leur état d'origine de 1925. Ils présentent toute une série de machines-outils, actionnées par des courroies entrainées par un arbre tournant situé au plafond, lui-même entrainé par un unique moteur.

A côté de l'atelier se trouve la sous-station avec des redresseurs à vapeur de mercure, une nouveauté en 1926, livrés par la maison suisse Brown, Boveri et Cie. Tous les tableaux et les nombreux instruments de mesure ont été remis en état de présentation.

Devant le dépôt, une belle plaque tournante dessert les voies de la remise à voitures.

photo 32 atelier

L'atelier-musée d'Azpeita.
Die Museumswerkstatt in Azpeita.

Le bâtiment de la gare, construit dans le magnifique style basque de l'époque, comprend un guichet à l'ancienne pour la vente de billets, des salles d'exposition, dont une présente une splendide collection d'horloges et de montres ferroviaires.

Le train à vapeur (ou en diesel, en avant ou après-saison) part de cette gare et va jusqu'à Lasao. La ligne comprend un viaduc et un tunnel, mais elle est nettement mieux tracée que celle du BC.

SJ

Qui ne connait pas le "Biniou", la petite draisine en provenance du Réseau Breton ?

Mais qui sait ce que signifie le mot "Biniou" ?

C'est un mot breton, comme la draisine, qui désigne une sorte de cornemuse. Il a parfois une connotation péjorative, en désignant l'instrument d'un musicien pas très doué.

Il ne reste au conducteur du "Biniou" qu'à klaxoner énergiquement avec ce véhicule pour en justifier son nom.

SJ

photo 33
draisine rouge

photo 03
ouvrier.jpg

Photo Michael Wiegleb

Deutsche Zusammenfassung

Im Winter und bis unmittelbar vor Betriebsbeginn erbrachten die Mitglieder der BC im Hinblick auf die Anlässe zum 50-jährigen Bestehen der Museumsbahn einen sehr grossen Einsatz in allen Bereichen (Organisation, Fahrplanerstellung, Fahrzeugrevisionen, etc.).

Dampflokomotiven

Im vergangenen Winter haben die Lokomotiven 3 ex FO, 6 ex BAM und 105 ex SEG die Kesselprüfung erfolgreich bestanden. Auf allen drei wurden verschiedene verschlissene Teile ersetzt oder aufgearbeitet. – Die Liste der von den einsatzfähigen Dampflokomotiven zurückgelegten Kilometer befindet sich auf Seite 5.

Elektrische Triebfahrzeuge

Die BC hat eine mobile Sandstrahlanlage angeschafft, die mit umweltfreundlichem Kalziumkarbonat funktioniert. Eine erste Anwendung fand auf dem Kasten der Ge 4/4 81 ex RhB statt. Noch gibt es viel zu tun auf dieser Maschine, doch kommen die Arbeiten gut voran.

Wagen

Die Aufarbeitung des Wagens B 61 ex MOB erwies sich als äusserst aufwändig. Im Dezember erhielt er den ursprünglichen weissgrauen Anstrich, und Mitte April konnten die neu angefertigten Polstersitze und Gepäckträger eingebaut werden. Das am MEGA

STEAM FESTIVAL eingeweihte Fahrzeugist ein Prunkstück der BC. – Eine ganz besondere Freude ist auch die Wiederinbetriebnahme des total revidierten Wagens C 5 ex Mont-Cenis. – Der Anstrich des FZ 36 ex GFM ist erneuert und die abgefahrenen Bandagen sind ersetzt worden.

Betrieb

Wie schon in den vergangenen Jahren wurde am letzten Betriebswochenende ein dichterer Fahrplan mit 4 Dampflokomotiven (3, 4, 5 und 105) sowie den selten eingesetzten FZe 6/6 2002 ex MOB und dem Posttram Ze 2/2 31 ex RhSt geboten. Photographien dazu auf Seite 8.

Als Auftakt zum 50-jährigen Bestehen der BC verkehrte am Wochenende 3./4. März bei idealem Wetter ein mit der HG 3/4 3 und der Gastlokomotive HG 3/4 4 der DFB bespannter, sehr gut besetzter Zug Montbovon–Zweisimmen und zurück – ein voller Erfolg. Photographien finden sich auf der Umschlagseite und auf Seite 9.

Feste Anlagen

Das Verkaufslokal im Restaurantgebäude wurde aufgefrischt und die Neonbeleuchtung durch stilvolle Lampen ersetzt.

Personalnachrichten

Wie schon in der Nummer 102 dieser Zeitschrift erwähnt, ist am 18. September 2017 Marcel Rittener, erster Präsident der BC, gestorben. Nach einer unglücklichen Jugend war er zuerst Hilfsbäcker; danach konnte er eine Lehre bei der AOMC absolvieren und war später Zugführer bei den SBB. Sein Interesse für Eisenbahnmodellbau veranlasste ihn, bei der Realisierung der Gartenbahn Suisse Miniature in Melide mitzuwirken.
In den 1960er Jahren wurden viele kleinere Bahnen auf Busse umgestellt oder gänzlich eingestellt, so auch der Abschnitt Blonay–Chamby der Chemins de fer électriques veveysans (1966). Marcel war es, der die Idee hatte, diese kurze, aber sehr interessante Strecke als Museumsbahn weiter zu betreiben. Zusammen mit einigen interessierten Personen gelang es ihm in 26 Monaten (aus heutiger Sicht in Rekordzeit), die Wiederinbetriebnahme zu erwirken.

Sernftalbahn

Auf der Seite 15 finden Sie einen kurzen Artikel zu dieser 1905 in Betrieb genommenen und 1969 eingestellten Bahn. Im Bestand der BC finden sich der Triebwagen BCFe 2/2 4, der BC 13 mit dem charakteristischen Oberlicht und der gedeckte Güterwagen K. 31. Die schon vor längerer Zeit begonnene Revision des Triebwagens konnte wegen dringenderer Aufarbeitung anderer Fahrzeuge noch nicht abgeschlossen werden.

Generalversammlung vom 23. März 2018

Wichtigster Beschluss war die Wahl von Sacha Herren als Chef Infrastruktur. Er tritt die Nachfolge von André Borlotti an.

Zell–Todtnau
(Artikel auf den Seiten 19–24)

Diese 18,8 km lange Verlängerung der normalspurigen Bahn durch das Wiesental wurde 1889 eingeweiht und 1967 geschlossen. Sie wurde aus Kostengründen als Meterspurbahn erbaut. Für die Bewältigung des stets intensiven Güterverkehrs wurde die Strecke 1922–1924 für den Einsatz von Rollschemeln angepasst. Mehrere Fahrzeuge dieser Bahn sind erhalten geblieben, auf der BC die beiden Mallet-Lokomotiven 104 (revisionsbedürftig) und 105 (in Betrieb) sowie der vierachsige Personenwagen C^4 171.

Martin Gut

photo 34
enfants.jpg