

L'escartille

Décembre 2018 • N° 104 • 51^e année



Les nombreuses activités du 50^e anniversaire du BC ont impliqué un engagement important de personnel sur le terrain.

Un grand remerciement va à tous les membres qui se sont intensément engagé dans cette aventure.

Page de couverture: *Le train officiel du 50^e anniversaire du BC sur les hauts de Blonay, le 4 mai 2018.*

Titelseite: *Der offizielle Zug zum 50. Geburtstag der BC oberhalb von Blonay am 4. Mai 2018. Photo Laurent Vésey*

Dernière page: *Madame la Conseillère fédérale Doris Leuthard s'exprime sous la bonne garde de nos chefs de trains du jour Nicolas Regamey et Terence Reverdin, le 4 mai 2018.*

Letzte Seite: *Bundesrätin Frau Doris Leuthard spricht zum Publikum, eskortiert von unseren Zugchefs, Nicolas Regamey und Terence Reverdin am 4. Mai 2018. Photo Laurent Vésey*

Double page centrale: *Fiche technique du fourgon automoteur Fe 4/4 151 de la Compagnie Genevoise des Tramways Electriques.*

Mittlere Doppelseite: *Datenblatt des Gepäcktriebwagens Fe 4/4 151 der CGTE.*



Faire partir les trains à l'heure, un effort constant de tous les actifs de l'exploitation.

Die Züge zur richtigen Zeit abfahren lassen, ist eine ständige Bestrebung aller Betriebsaktiven.

Photo : Gabriel 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 Alain Candellero, Darrin Vanselow, Gabriel Dubler, Jean-Eric Seewer, Olivier Jeanneret, Laurent Vésey, Sébastien Jarne, Serge Wolf

Imprimerie Artgraphic Cavin SA, Grandson

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

Le mot du Président

Fin ?

A l'issue de cette année 2018, nous pouvons nous féliciter d'avoir réussi à écrire un chapitre d'anthologie dans l'histoire du Blonay-Chamby: son cinquantenaire!

Il m'est impossible d'imaginer quels développements avaient en tête les pionniers de cette aventure lors des dernières circulations des «CEV» en 1966 telles que racontées par Jan plus loin dans ces pages. Aujourd'hui, nous pouvons être fiers d'avoir honoré ce demi-siècle d'Histoire de la plus belle des manières, avec une saison complète de manifestations, qui resteront à jamais gravées dans nos mémoires et dont les moments forts vous sont relatés dans ce numéro.

En tant que président, je tiens à féliciter et remercier toutes les personnes qui ont contribué à ce jubilé. Des premières idées à la réalisation, la participation a dépassé ce que j'imaginai. Comme de très nombreux visiteurs, j'ai été impressionné de voir ce résultat que seule la passion permet de réaliser.

Fin? Bien sûr que non car après quelques moments de répit bien mérités, de nouveaux projets sont déjà sur les rails et motivent les membres pour leur réalisation. Après tout, il reste encore de très nombreux chapitres à écrire dans notre grand livre du BC!

Bonne lecture de cette escarville 104 (un numéro connu...), qui vous fera voyager dans le temps, entre souvenirs plus ou moins récents et projets futurs. Le Blonay-Chamby est un effort collectif dont les réalisations permettent jour après jour de maintenir vivante l'histoire ferroviaire de notre pays.

A bientôt dans nos trains.

Votre Président, Jérôme Constantin

Sommaire

Le Mot du Président	3	Assemblée générale 2019	26
Feuille de marche	4	John nous a quittés	37
50° anniversaire du BC	7	Il était une fois	30
Fiche technique: Tracteur CGTE	20	L'Escarville enchaînée	34
Locomotive TICINO	22	Deutsche Zusammenfassung	35
Travaux sur la 104	23		

Feuille de marche

Locomotives à vapeur

La saison s'est achevée sans problèmes notables avec 5 machines à vapeur en service. Les travaux de préparation pour l'hiver (nettoyage, mise hors gel) ont été réalisés en novembre et aucun défaut n'a été repéré sur les chaudières.



Gabriel Dubler

Au charbon ! / Los ! Koble schaufeln für die Lokomotiven !

Thibaud Pinna

Chasse-neige rotatif de la Bernina

Les travaux sur le chasse-neige X 1052 se sont poursuivis après la réfection du tender l'été dernier. En effet, c'était au tour des bielles de la partie « locomotive » de passer à l'atelier. Après un nettoyage approfondi, ces dernières ont été polies afin de retrouver leur éclat, qui avait disparu au profit de la rouille. Ce véhicule restant toute l'année aux intempéries, il a été décidé de chromer l'embellage, afin de le protéger de la corrosion. Après nettoyage, décapage, mise en peinture du châssis et polissage des bandages, les bielles ont

pu être remontées, non sans peine. Différents travaux de finition ont été réalisés, l'éclairage électrique a été remis en fonction, un bon nettoyage de la mécanique ainsi qu'un généreux graissage réalisé, tout ceci afin que le chasse-neige soit fin prêt pour le Mega Bernina festival. Une présentation statique avec démonstration de la fraise avait lieu les samedis, tandis que les dimanches, 3 aller-retours entre Chaulin et Vers-chez-Robert avaient lieu, avec pousse par la RhB 182, BFD 3 ou BB 81. Du beau chemin de fer pour les amateurs et photographes ! Merci à toutes les personnes qui se sont impliquées autour de ce véhicule, afin qu'il se présente sous sa plus belle forme pour le festival Bernina.

SEG 104

Les travaux sur cette locomotive font l'objet d'un article à la page 23.



Parcours kilométrique des locomotives à vapeur

Année	BFD 3	Rimini 4	LEB 5	BAM 6	Mallet 105	Total
2015	736	25	161	19	654	1595
2016	615	44	184	1011	575	2431
2017	878	50	161	315	477	1882
2018	939	91	105	409	669	2213

Le total de 2156 km se répartit comme suit :
380 km sur le MOB, 264 km entre Vevey et Blonay et 1514 km sur le BC.
De plus les locomotives à vapeur invitées cet été ont parcouru 500 km environ.

Traction électrique

L'utilisation intense des véhicules pendant toute la saison n'a pas toujours permis de réparer à temps quelques petites pannes sur des véhicules électriques. De ce fait, certaines automotrices ont fait défaut à l'occasion, mais la circulation des trains a toujours été assurée.

Locomotive 81 de la Bernina

Les travaux sur la 81 se sont achevés à temps pour le festival. La qualité y était, car la mise en service s'est très bien déroulée. Elle a circulé tout l'automne et seuls quelques détails mineurs ont dû être corrigés.

Tramway 36 de Lausanne

Ce tramway qui avait été récupéré en 2010 dans la forêt de Croy, a finalement été démolie ce printemps. Sa remise en état, même à l'état statique s'est avérée non réaliste: le châssis et l'équipement électrique faisaient défaut, les parties en bois étaient pourries et celles métalliques fortement rouillées, le financement des travaux et l'engagement des membres étaient plus qu'incertains. Finalement, le manque de place est un problème récurrent à Chaulin.

Voitures et wagons

Voiture B4 61 du MOB

Les travaux sur cette voiture ont été terminés pour le festival. Elle a retrouvé son aménagement en voiture de 1^{er} classe (à l'époque la 2^e,

d'où sa désignation B4 61), ce qui a impliqué la réalisation des sièges rembourrés et porte-bagages neufs. Sa présentation extérieure et les inscriptions ont été refaites dans leur version première, celle de 1906, année de sa construction. Merci au réalisateur des travaux et au généreux donateur.



La BB 81 en pleine action.

La BB 81 voll im Einsatz.

Viaduc

La construction du nouveau pont devrait débuter en automne 2019 et durer environ 18 mois. La ligne ne devrait pas être interrompue durant les week-ends, il y aura des coupures durant quelques semaines pour les raccordements provisoires, mais la majorité des travaux se dérouleront en semaine de jour. Cela aura un impact sur les trains spéciaux en semaine.

Après l'achèvement du nouveau pont, la circulation sera abandonnée sur notre vénérable viaduc et il sera démolie.

Exploitation

La sécheresse de l'été 2018, nous a obligés de faire circuler souvent le train-incendie et même de supprimer à plusieurs reprises la circulation des trains à vapeur.

Serge Wolf



Société

La réunion des membres pour la fin de la saison s'est déroulée le samedi 10 novembre à la grande salle de Saint-Légier. Un repas simple, mais excellent, a été accompagné par une série de photos et de films sur les manifestations du 50^e anniversaire. Un grand merci à tous les organisateurs pour tout le travail réalisé, qui a été très apprécié par les nombreux participants.

Les importantes manifestations du 50^e ont impliqué une augmentation de l'activité des membres chargés de l'exploitation et de la conduite des locomotives. Heureusement de nombreux jeunes membres sont venus renforcer nos rangs.



*Quelques-uns de nos jeunes membres.
Einige unserer jungen Mitglieder.*



Gabriel Dublier

Musée

La maquette en bois de la locomotive du BAM et la voiture des CEV a été placée sur la terrasse pour la saison estivale. Elle a été très appréciée par notre jeune public. Notre menuisier a en renforcé certaines parties pour éviter que les enfants les cassent ou se blessent. Elle est à nouveau remise à l'abri depuis la fin de la saison.

1968-2018 : 50^e anniversaire du Blonay-Chamby

C'est le dimanche 4 novembre à l'enseigne de «En famille au musée» et du «Goûts et Terroirs Nostalgie Express» que les portes de Chaulin se sont définitivement refermées sur la saison 2018. Le moment est donc venu de jeter un coup d'œil dans le rétroviseur, de se remémorer les étapes principales du projet et de passer en revue les temps forts de ce jubilé extraordinaire.

Des idées à la réalisation, un long chemin

Entre juillet 2016 et octobre 2018, le Comité d'organisation s'est mobilisé sans relâche afin d'atteindre dans les meilleures conditions possibles les objectifs fixés, à savoir :

- Célébrer le 50^e anniversaire par un programme de manifestations qui restera gravé dans le livre d'histoire du BC.
- Procurer du plaisir aux membres en s'engageant en faveur de ces événements uniques et partager notre passion avec les visiteurs.
- Faire résonner l'image du BC sur le plan national et international.
- Assurer le succès financier de l'opération et donner des moyens au BC de pérenniser son existence et son développement à moyen terme.



*Le Train des Neiges entre Halten et Oeschseite, le 4 mars 2018.
Der «Winterdampf» zwischen Halten und Oeschseite.*

Ces 4 objectifs se matérialisent dans les faits par quelque 5'000 heures de travail, 30 séances du comité d'organisation et 800 tâches recensées dans la feuille de route dont la majorité se rattache à l'un des groupes suivants :

- Programme (graphiques, contrôle faisabilité, demande des sillons MOB, MVR, TPF, entretiens avec les autorités, Police Riviera, VMCV, Place de fête à Blonay, trains spéciaux à voie normale).
- Locomotives invitées (conventions, transports, assurances, plan d'engagement, documentation HECH et OFT).
- Finances (élaboration et suivi du budget, recherche et suivi sponsors, rencontres avec partenaires).
- Billetterie (définition des tarifs, boutique en ligne, conditions de vente, suivi des réservations, production Edmonson).
- TS tours de service (coordination de l'engagement de 120 membres actifs et des auxiliaires).
- Journées officielles et des riverains (listes des invités, envoi des courriers... plus de 700 lettres). Journée des membres actifs
- Cantines, buffet et pâtisserie de Chaulin (définition de l'offre, commandes).
- Comédie à toute vapeur (contrats artistes, conversion halle, gestion des accès, prévente).
- Articles souvenirs (T-shirt, décapsuleurs, puzzle, vin, champagne).
- Communication: supports publicité (annonces, affiches, flyers, site, medias), communiqués de presse, carnet de fête, traductions.

Plusieurs événements présentaient le caractère d'une première, ou alors ont dû être conceptualisés sans référence à une base de travail existante, comme le Train des neiges, le Festival off, la Comédie à toute vapeur ou encore le Bündnertag im Saanenland.

Même s'il est particulièrement intéressant et motivant de créer à partir d'une feuille blanche, les difficultés n'ont pas manqué, de nombreux «sacs de nœuds» ont dû être démêlés et avec cela quelques doutes sur la faisabilité de nos idées ont dû être levés.

Il est très plaisant de relever que le Comité d'organisation a toujours fonctionné dans le sens de la recherche d'une solution ce qui a au final permis de présenter au public le 100% du programme annoncé à la fin 2016. C'est dans ce contexte de grande satisfaction que je tiens à exprimer toute ma reconnaissance à Laurent Tschannen, Christian Flückiger, Pascal Wilhelm, Olivier Jeanneret, Jean-Luc Gilliéron et Dominique Gärtner pour la qualité du travail accompli dans un très bon esprit de collaboration. D'autres membres actifs ont participé de près ou pris en charge certains travaux très étroitement liés à l'aboutissement de ce projet, un sincère merci à eux également pour ce soutien précieux.

Demandez le programme !

La volonté était de célébrer le 50^e anniversaire au travers d'un calendrier d'événements bien distincts répartis sur l'entier de la saison 2018.

Train des neiges – Montreux-Zweisimmen et retour (3-4 mars 2018)

Un peu comme un lever de rideau, ce train s'est mis en marche au départ de Montreux le samedi matin 3 mars. Le rideau était résolument blanc ce jour-là avec une traversée du Pays-d'Enhaut en double traction vapeur sous les bourrasques de neige.

Le lendemain, ce même rideau est devenu bleu azur, le Saanenland avait revêtu son manteau blanc, le train de 8 voitures emmené par la FO 4 et la BFD 3 vaporisait très généreusement pour le bonheur des passagers et photographes. Les 2 trajets affichaient complet avec plus de 190 participants par sens de circulation. Grâce à la contribution de «Dame météo», le train des neiges portait merveilleusement bien son nom!

Journée officielle du 50^e anniversaire (4 mai 2018)

Ce vendredi 4 mai était dédié à la commémoration officielle du jubilé avec la réception de plus de 150 invités composés notamment des représentants des autorités politiques, des organes en charge du tourisme, de nos partenaires et des compagnies ferroviaires.

Et cette journée restera exceptionnelle à plus d'un titre :

- La représentation politique était maximale avec la présence de Madame la Conseillère fédérale Doris Leuthard, Madame la Présidente du Conseil d'Etat Nuria Gorrite, Madame la Présidente du Grand Conseil Sylvie Podio, Monsieur le Conseiller national et Syndic de Montreux Laurent Wehrli, Madame la Syndique de Vevey Elina Leimgruber, Monsieur le Syndic de Blonay Dominique Martin ainsi que de nombreux élus de la région.



Laurent Vésey

Le blason «Blonay-Chamby» apposé sur la rame MVR 7503 est dévoilé.

Das Wappen «Blonay-Chamby» auf dem Triebzug MVR 7503 wird vorgestellt.

- Grâce à la Compagnie du Chemin de fer Montreux-Oberland bernois, le BC a, depuis ce jour-là, «son» véhicule de dernière génération! En effet, durant la première moitié de la partie officielle qui s'est déroulée à Blonay, l'emblème du Blonay-Chamby apposé sur les faces latérales de la rame MVR ABeh 2/6 No 7503 a été dévoilé. Quel bel hommage de la part du MOB, nous y sommes très sensibles et reconnaissants.

Après avoir pris congé de Mesdames Leuthard et Gorrite, l'après-midi s'est poursuivi par un trajet en train spécial en double traction vapeur avec la SEG 105 et la BFD 3, une seconde partie officielle et un apéritif à Chaulin agrémenté en musique par l'Académie Suisse de cors des alpes.



Alain Candellero

Le 11 mai 2018, la septuple traction remorquait le plus long train de l'histoire du BC !

Siebenfache Traktion vor dem längsten Zug der BC.

MEGA STEAM FESTIVAL (10, 12-13 et 19-21 mai 2018)

Afin d'épauler nos 5 vaillantes locomotives à vapeur, le BC a accueilli autant de machines invitées et a ainsi pu proposer le 1^{er} MEGA STEAM FESTIVAL avec 10 locomotives en pression! Cette manifestation restera sans doute comme la plus importante rencontre du genre en Europe sur un réseau à voie métrique en 2018. Une ambiance vapeur comme jamais à Chaulin!

Quatre locomotives ont voyagé à travers la Suisse pour rejoindre le BC, la FO HG 3/4 4 du Dampfbahn Furka-Bergstrecke (arrivée en octobre 2017 pour être engagée sur le Train des neiges), la CFF G 3/4 208 du Ballenberg Dampfbahn, la portugaise G 2x 2/2 E164 de La Traction et la G 2/2 «Ticino» exploitée par notre ami Martin Horath. La cinquième, la TS G 3/3 60 «Ferté Bertrand» du Musée

des tramways à vapeur et des chemins de fer secondaires français a pour sa part fait le voyage depuis le nord de Paris. Au-delà de la présence de ces belles mécaniques, ces circonstances particulières sont aussi l'occasion de concrétiser de belles rencontres et de partager notre passion avec les actifs et d'autres associations. Merci du fond du cœur à toutes les équipes qui ont accompagné leur locomotive.

A relever une curiosité, ce n'est pas de Chaulin, mais bien de Lyss que s'est élancé de bon matin le 1^{er} convoi du MEGA STEAM FESTIVAL avec la venue le jeudi 10 mai d'un train à voie normale tracté par la Pacific 01 202.

Les horaires et les compositions avaient été calculés au plus juste afin de s'inscrire dans les espaces exigus de nos gares, de ne pas dépasser les seuils d'accueil des visiteurs sur le site du musée et en tenant compte du

système de freins des engins de traction. A Blonay, dans l'optique de proposer une alternative à l'embarquement immédiat lors d'engorgements, une cantine a été aménagée avec les stands d'exposition des compagnies invitées.

Les samedis, alors que nos trains ne pouvaient circuler jusqu'à Vevey en raison des cadences et des travaux sur le MVR, un «Mega Train» a été mis en circulation en septuple traction vapeur au départ de Blonay. Un succès avec à chaque fois plus de 300 passagers à bord!

Sur le plan médiatique, cet événement a battu tous les records avec entre autre une émission en faux direct de 45 minutes sur la Télé et un reportage au «19.30» de la RTS présenté par Darius en personne.

En 6 jours et en 3 chiffres, près de 6'000 visiteurs, environ 36 tonnes de charbon et 410 gâteaux...

FESTIVAL OFF (11 mai 2018)

Alors que les 6 jours publics du MEGA STEAM FESTIVAL se devaient de proposer une offre de transport maximale, le Festival

off se positionnait quant à lui comme une journée privée, destinée à un public de photographes et vidéastes. Plus de 80 participants, dont une majorité en provenance de l'étranger, s'étaient préalablement inscrits.

Le Festival off consistait en un véritable «steam show» qui mettait en scène les 10 locomotives à vapeur sur les meilleurs «spots» en tenant compte de l'évolution du soleil. Le matin, trains de locs en différentes formations avec en finale, une décuple traction sous Chaulin, phénoména!

L'après-midi, les locomotives ont été engagées à la traction de convois étudiés, voyageurs, mixtes ou marchandises. 4 différents alignements au musée complétaient l'événement. Une opportunité unique pour 3 machines de sortir de leur torpeur, la SEG 104, la DR 99193 et la TM 7.

Une telle manifestation doit rester exceptionnelle. Elle demande une organisation et une logistique très pointues. D'autre part, c'est un exercice inhabituel pour les équipes des locomotives et un casse-tête pour la planification des manœuvres à Chaulin.



Alain Candellero

*Le 12 mai 2018, alignement à Chaulin des cinq locomotives à vapeur invitées.
Am 12. Mai 2018, Vorstellung der fünf eingeladenen Dampflokomotiven in Chaulin.*



*10 locomotives à vapeur, certainement une première en Suisse sur de la voie métrique!
Sicher erstmalig in der Schweiz: 10 Dampflokomotiven vor einem meterspurigen Zug!*



*Les équipes de conduite et la direction d'exploitation ont été abondamment
applaudies par les 80 participants comblés.*

*Die Lokomotiv-Mannschaften und die Betriebsleitung wurden von den
80 erfreuten Teilnehmern begeistert applaudiert.*

COMEDIE A TOUTE VAPEUR (23 juin 2018)

Avec le souci de disposer d'une offre variée en événements, l'idée est venue de nous approprier le concept mis en place en 2014 lors de la collaboration avec le Montreux Jazz Festival, d'étudier les impacts de l'organisation d'une telle soirée en régie propre et d'approcher 2 artistes connus de la région. L'objectif principal était de permettre la promotion du BC au travers de canaux qui ne sont habituellement pas ouverts à la présentation d'un chemin de fer-musée et d'intéresser ainsi un autre public.

Les contacts étaient déjà pris avec Pierric Tenthorey qui nous a proposé un spectacle en 2 acts avec Marc Donnet-Monay. Parallèlement, une collaboration a pu être mise en place avec la Saison Culturelle de Montreux qui a pris en charge les réservations, la billetterie et qui a assuré une grande partie de la promotion au travers de son réseau. En bref, une aide déterminante.

Il n'y avait plus qu'à... signer des contrats avec les artistes, le prestataire son et lumières, dessiner un plan de salle, ficeler un budget, définir le prix du billet et organiser les ventes, déterminer l'offre catering du bar... et transformer la halle-expo en salle de spectacle éphémère!

Parmi les 260 spectateurs qui nous ont accordé leur soirée, nous avons eu le plaisir d'accueillir Philippe

Morax, animateur vedette sur LFM, Pierre Smets, administrateur de la Saison Culturelle de Montreux et Stéphanie-Aloysia Moretti, Directrice de la Montreux Jazz Artists Foundation.

Tout a été réalisé avec une très bonne équipe sur le terrain. A 2h00 le dimanche matin, Chaulin s'endormait pour reprendre son exploitation normale quelques heures plus tard comme si de rien n'était.



Darrin Vanselow

Marc Donnet-Monay et Pierric Tenthorey en plein spectacle

*Marc Donnet-Monay et Pierric Tenthorey bei Ibrer
Vorführung in der in ein Theater umfunktionierten Depothalle.*



*La Halle-Expo convertie en théâtre d'un soir, garnie de 260 spectateurs.
Die in ein Theater umfunktionierte Depothalle mit 260 Zuschauern.*

DOUBLE NOCES D'OR (20 juillet 2018)

Le 20 juillet 1968, parmi les voyageurs du tout premier train du Chemin de fer touristique Blonay-Chamby, Monsieur et Madame

Martin célébraient leur mariage en compagnie de leurs proches. Précision utile pour les anciens, Madame Sylviane Martin est la fille de Maurice Métraux, ancien chef de gare titulaire de Blonay.



*Les époux Martin et leurs proches célèbrent leurs noces d'or conjointement avec celles du BC.
Das Ehepaar Martin und seine Verwandten feiern ihre goldene Hochzeit gemeinsam mit derjenigen der BC.*

50 ans plus tard, jour pour jour, ils ont choisi de s'unir à nous pour célébrer ensemble les doubles noces d'or. C'est ainsi que nous avons reconstitué la composition de l'ouverture, renforcée d'une voiture pour emmener nos heureux mariés et leurs 100 invités vers Chaulin pour un apéritif. Une très belle histoire que ces doubles noces d'or du 20 juillet 2018!

JOURNEE DES MEMBRES ACTIFS

Si nous avons mis beaucoup d'énergie dans la réalisation des manifestations publiques, il nous tenait particulièrement à cœur de fêter aussi entre nous les 50 ans de notre BC par une soirée récréative avec cocktail, musique et gâteaux d'anniversaire. 2 trains spéciaux chargés de symbole, l'un avec la SEG 105 (qui a tracté le 1er train public du BC) et la LLB 10 (1er train qui a circulé après la fermeture au trafic entre Blonay et Chamby en juillet 1967) conduisaient les actifs vers Chaulin.



Alain Candellero

*Que serait un jubilé sans gâteau ? Un petit choix à l'occasion de la journée des membres.
Was wäre ein Jubiläum ohne Kuchen ?*



Alain Candellero

*Le train spécial des membres actifs du BC.
Der Sonderzug der Aktivmitglieder der BC*



Alignement des cinq véhicules historiques de la Bernina (RbB 161, RbB 35, BB 81, RbB 182 et BB 1052), le 22 septembre 2018. | Aufstellung der fünf historischen Bernina-Fahrzeuge.



*Rencontre des deux locomotives de la Bernina, le 14 septembre 2018 à Gstaad.
Treffen der beiden Bernina-Lokomotiven in Gstaad.*

MEGA BERNINA FESTIVAL (8-9, 15-16 et 22-23 septembre 2018)

Ce second temps fort absolu du 50^e sur le plan ferroviaire a déchaîné les «passions des passionnés» à un point que nous n'avions peut être pas encore rencontré à Chaulin! L'alignement des 5 véhicules Bernina du samedi 8 septembre restera à ce titre mémorable, avec quelque 70 photographes «chauds comme la braise»!

Il faut dire que cet événement était taillé pour eux ! Le remise en service dans les délais de la BB 81, la restauration du chasse-neige rotatif BB 1052 et la visite des 2 belles dames grisonnes, l'«Asnin» RhB Ge 2/2 161 et la Crocodile RhB Ge 4/4 182, sans oublier notre automotrice RhB 35. La perspective de la photo de famille faisait en effet rêver loin à la ronde.

Et que dire de ces retrouvailles entre la BB 81 et la RhB 182! Après avoir été séparées en 1965 sans perspective de se revoir un jour, les deux belles se sont saluées les tampons le jeudi 23 août à Vevey, un beau moment pour l'équipe occupée au déchargement de nos locomotives hôtes.

Les circulations ont été longuement préparées afin de reproduire au plus près ce qui aurait pu se voir à la Bernina entre la fin des années 1920 et le courant des années 1970 avec des trains mixtes ou marchandises qui se devaient de présenter une citerne! Les trains Riviera Belle Epoque des samedis

sur Montreux mettaient sous les feux de la rampe les moyens de traction du Berninabahn en conditions réelles sur un tracé en rampe de 70%.

Samedi 15 septembre, la BB 81 a été officiellement inaugurée et c'est à Renato Fasciati,



La locomotive RbB 161 avec un train marchandises, le 22 septembre 2018 à Cornaux.

Die Lokomotive RbB 161 mit einem Güterzug in Cornaux.

Directeur du Rhätische Bahn, qu'est revenu l'honneur de couper le ruban symbolique. Une forte délégation grisonne l'accompagnait, preuve que cet événement a résonné fortement à l'autre extrémité de la Suisse. La BB 81 a impressionné son monde avec une restauration très aboutie, unanimement appréciée. Un grand bravo à Pascal Wilhelm et à son équipe qui ont mis les moyens pour que la 81 ne rate pas son rendez-vous avec l'histoire.



Le train au départ de Bulle arrive à Montbovon le 14 octobre 2018. Une scène très ressemblante des années 1970 qui pouvait se dérouler sur les tronçons routiers dans le Val Poschiavo.

Der Zug ab Bulle kommt in Montbovon an. Eine sehr ähnliche Situation wie auf den Strassenstrecken im Val Poschivo in der 70er Jahren.

Un merci très chaleureux pour leur collaboration de longue date est également adressé à tous nos amis et collègues du Rhätische Bahn, son Directeur et ses mécaniciens, du Club 1889 et de Historic RhB sans qui ce rassemblement historique en mémoire du Berninabahn n'aurait pu avoir lieu sur la Riviera vaudoise. Nous avons vécu des moments intenses de nostalgie ferroviaire et d'amitié. Viva!

BÜNDNERTAG IM SAANENLAND (14 septembre 2018)

Le but de cet événement était la mise en circulation de 2 convois historiques, l'un au départ de Montreux tracté par la BB 81 et l'autre au départ de Bulle en double traction avec les RhB 182 et RhB 35 à destination de

Gstaad. Cette excursion qui proposait également quelques arrêts photos était principalement destinée au public spécialisé. Une marche parallèle de la BB 81 et RhB 182 à Gstaad ainsi qu'un croisement des 2 trains dans le magnifique environnement de la gare de Saanen formaient certainement les points forts de la journée.

LA DERNIERE DU 50° (27-28 octobre 2018)

Sur la base de ce qui est au fil du temps devenu une tradition, le dernier week-end de la saison a été célébré avec un horaire renforcé, 4 locomotives à vapeur en pression appuyées par nos motrices électriques emmenant des compositions variées et innovantes. L'été indien nous

a malheureusement quittés quelques jours trop tôt et c'est sous la pluie, mais toujours dans la bonne humeur, que le rideau sur le 50° anniversaire est retombé.

Un coup d'œil vers l'avenir

Une année exceptionnelle se referme après avoir vécu tant de moments incroyables. C'est aussi le moment pour moi de transmettre le témoin de Responsable Events à mon successeur Dominique Gärtner. Dès lors, je conserverai la charge de Responsable Communication et suivi des partenaires. Afin de nous répartir au mieux les tâches de ce périmètre, nous avons formé une équipe complétée par Louis Grüninger et Nicolas Regamey, fournisseur de la partie graphisme, billetterie et site web.

Il est l'heure de conclure avec les remerciements et ils sont nombreux !

Ils s'adressent aux partenaires et sponsors, aux Compagnies ferroviaires MOB, RhB et TPF ainsi qu'aux associations avec leurs équipes qui ont participé activement aux manifestations avec un véhicule invité. Enfin, à vous toutes et tous les membres actifs et auxiliaires qui, par votre engagement sur le terrain que ce soit en faveur de l'entretien des véhicules, de l'infrastructure, des travaux administratifs ou commerciaux, de la préparation ou simplement durant les événements, avez contribué de manière très concrète à la conversion de nos projets et de nos rêves en réalité. Vous avez été les artisans de ce succès sans précédent dans l'histoire du BC et tout cela a été réalisé dans un très bon esprit de camaraderie. Car oui, c'est un succès puisque nous avons atteint et même dépassé les objectifs que nous nous étions fixés. C'est surtout un succès parce que ces événements se sont déroulés sans accident ni dommage, qu'ils soient humains ou maté-

riels. C'était une préoccupation majeure et une lourde responsabilité qui reposaient sur les épaules du Comité d'organisation. Nous pouvons légitimement être fiers de la notoriété actuelle du BC dans la région comme à l'échelon national et d'avoir écrit ensemble ces très belles pages dans notre grand livre.

Enfin, je terminerai par un clin d'œil à toutes celles et ceux qui, par un message ou une parole attentionnée, ont contribué à maintenir notre flamme allumée, même dans les moments les plus compliqués de l'exercice. Et sur un plan plus personnel, c'est un double clin d'œil que j'adresse à ma Nini pour sa patience et sa compréhension durant ces 2 dernières années qui n'ont laissé que des miettes en faveur de ce qui s'appelle communément une vie privée.

Vive le BC, que ce patrimoine ferroviaire unique reste en mouvement encore très longtemps et continue de faire rêver petits et grands !

Alain Candellero
Président Comité d'organisation BC50



Alain Candellero

*Rencontre unique à Blonay, une reine emmène la désalpe
avec en toile de fond les deux locomotives invitées.*

*Einmaliges Treffen in Blonay: Eine Königin führt den Alpabzug,
mit den zwei eingeladenen Lokomotiven im Hintergrund.*



Photo CIG

Un train de trucks remorqué par le Fe 4/4 151 aux Eaux-Vives en 1945.

Ein Rollschemel-Zug mit dem Fe 4/4 151 der Genfer Strassenbahn in Les Eaux-Vives.

La Compagnie Genevoise des Tramways Electriques (CGTE) desservait diverses industries (Ateliers de Charmilles, Usine à gaz, Laiterie réunies à Carouge, entre autres) située en ville en leur amenant les wagons des CFF ou de la SNCF chargés sur trucks-transporteurs. Pour remplacer les locomotives à vapeur qui assuraient ce service, elle acquit 6 fourgons automoteurs Fe 4/4 150 à 155, qui étaient appelés « tracteurs » à Genève.

Le trafic touristique dominical n'étant pas négligeable sur les lignes de la campagne genevoise, en particulier celle d'Hermance longeant le lac, ces tracteurs sont équipés de bancs longitudinaux rabattables dans le fourgon, certes avec un confort et une vue limités, mais qui évitaient aux voyageurs de rester debout.

Avec la fin du trafic marchandises en 1955 ces tracteurs sont retirés du trafic et démolis. En 1957, le 151 est équipé du poste de soudure du service de la voie et devient Xe 4/4. Il est entièrement révisé en 1966, peint en couleur coq-de-roche et renuméroté 71.

En février 1972, il est cédé au Blonay-Chamby. Il fait l'objet d'une révision avec les adaptations nécessaires et une remise dans sa couleur verte d'origine. Depuis il circule régulièrement. Toutefois comme la tension à la ligne de contact était de 600 Volt à Genève et qu'elle est de 900 V au BC, sa vitesse est réduite pour ne pas risquer d'abîmer les moteurs de traction.

Ce fourgon automoteur est quasiment dans son état original.

SJ



J. Paillard

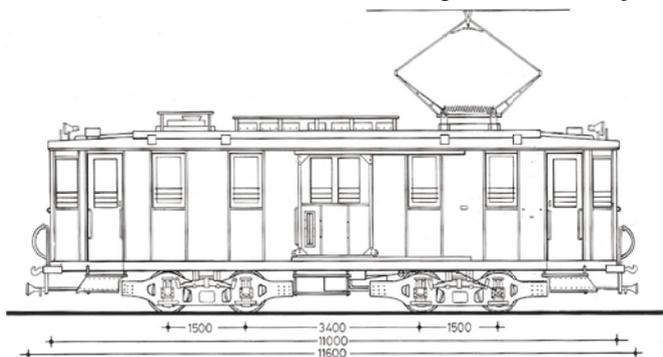
Le Fe 4/4 151 avec un wagon tombereau sur pivots-transporteurs à Carouge en 1950

Der Fe 4/4 151 mit einem Hochbordwagen auf Rollböcken.





*Le Fe 4/4 151 avec un train marchandises historique à Cornaux en 2010.
Der Fe 4/4 151 mit einem historischen Güterzug in Cornaux im Jahr 2010.*



Fourgon automoteur	Type: Fe 4/4 n° 151
Poids:	15,2 tonnes
Nombre de places assises:	16 strapontins (2 ^e classe)
Puissance	4 moteurs de 35 ch
Constructeur (parties mécaniques):	Société industrielle Suisse, Neuhausen
Constructeur (parties électriques):	Siemens
Année de construction:	1910 (mise en service en 1911)
Voiture cédée au BC par le Compagnie Genevoise des Tramways Electriques.	



Locomotive TICINO

Une locomotive inhabituelle

La locomotive TICINO est une locomotive du type utilisé pour des chantiers, mais l'usage de la voie métrique dans ce genre d'activité est inhabituel. A deux essieux, pesant seulement 6,7 t et d'une puissance de 50 ch. C'est une très petite locomotive en comparaison avec les locomotives à vapeur du BC.

Le Consortium pour la correction du fleuve Tessin.

La plaine de Magadino, située entre Bellinzone et Locarno, le long du fleuve Tessin était une zone malsaine, avec une présence de la malaria et du paludisme. Une épidémie en 1868 y causa 41 morts. En 1881, un premier projet d'assainissement est réalisé avec une rectification du fleuve Tessin pour réduire les endroits marécageux. En 1886, le «Consortio per la correzione del fiume Ticino» est créé et les travaux commencent. Pour assurer les importants déplacements de terre, un chemin de fer portable à voie métrique est construit. Il est déplacé en fonctionnement de l'avancement des travaux. La première étape de l'assainissement de la plaine de Magadino s'achève en 1912.

Historique de cette locomotive

Pour aider les chevaux à remorquer les wagonnets, deux locomotives, TICINO et



La TICINO en service lors de la correction du fleuve Tessin

BRENNO, sont acquises en 1889 auprès du constructeur allemand Jung à Jungental. Suite aux bons résultats obtenus avec ces machines, une troisième baptisée MOESA suit en 1893.

L'ultime étape des travaux d'amélioration de la plaine de Magadino est réalisée en 1931-1939. Après cette date la locomotive TICINO n'a plus d'utilité. Vu son âge et sa liaison avec cette très importante réalisation cantonale, elle est cédée à l'Ecole des arts et métiers de Bellinzone.

Après des années d'exposition, son état se dégradant, elle est reprise et remise en état extérieur par un amateur, Monsieur Guido Travaini. Il la conserve à l'abri dans sa maison à Mendrisio. En 2016, Monsieur Martin Horath de Goldau, connu pour ses activités de remise en état des machines à vapeur du chemin de fer de la Furka, acquiert en prêt la locomotive TICINO de la famille Travaini et la remet en état de marche. La chaudière est à nouveau mise sous pression après 75 ans de repos. Vu sa puissance modeste et son équipement de freinage très limité, elle n'est pas autorisée à rouler en ligne, en particulier sur les pentes. De ce fait, elle est limitée à faire des manœuvres. Avant et après sa visite au Blonay-Chamby, elle a été active dans plusieurs manifestations.

Sébastien Jarne



Travaux sur la 104

La plupart des lecteurs l'auront déjà appris, il est planifié de réviser l'emblématique locomotive à vapeur SEG 104 du Zell-Todtnau qui date de 1925. En effet, le BC a besoin d'une machine puissante et fiable, capable de remorquer des gros trains, sur le BC comme à l'extérieur. Actuellement, cette tâche est remplie par la BFD 3, mais il est nécessaire d'anticiper le jour où cette locomotive devra être arrêtée pour recevoir une grosse révision. Afin de budgéter les travaux et de pouvoir analyser l'état de la chaudière de la 104, des travaux ont déjà été

entrepris cet été par notre équipe de jeunes membres. En effet, les 202 tubes ont été extraits de la chaudière, une tâche pénible et salissante, le dôme a été ouvert et la boîte à fumée vidée de ses accessoires. L'intérieur de la chaudière a ensuite été passé au marteau à aiguilles afin

de pouvoir effectuer des mesures d'épaisseurs dans toutes les parties accessibles. Verdict: la plaque tubulaire avant, le corps cylindrique et le foyer semblent être en relativement bon état, cependant plus de 150 rivets seront à remplacer au niveau du foyer et les 88 tirants de ciel subiront le même sort. Avec les 202 nouveaux tubes bouilleurs et les 100 barreaux de grille, ceci représente déjà une somme conséquente. La mécanique, en particulier l'embiellage, est très fatiguée, ce qui nécessitera la réfection de tous les paliers, axes, bagues, etc. La révision va devoir s'échelonner sur plusieurs années, notre équipe atelier devant aussi s'occuper

de l'entretien courant des locomotives à vapeur en état de marche. Pour le moment, il reste différents travaux avant de pouvoir faire l'inspection intérieure de chaudière avec l'inspecteur ASIT, étape nécessaire pour entreprendre la révision de cette dernière. Nous remercions chaleureusement d'avance les donateurs qui nous permettront de commencer les travaux de révision: à partir d'un montant de 100 CHF, nous vous offrons avec plaisir une carte journalière (les membres actifs recevront des bons pour manger au

Buffet de Chaulin).

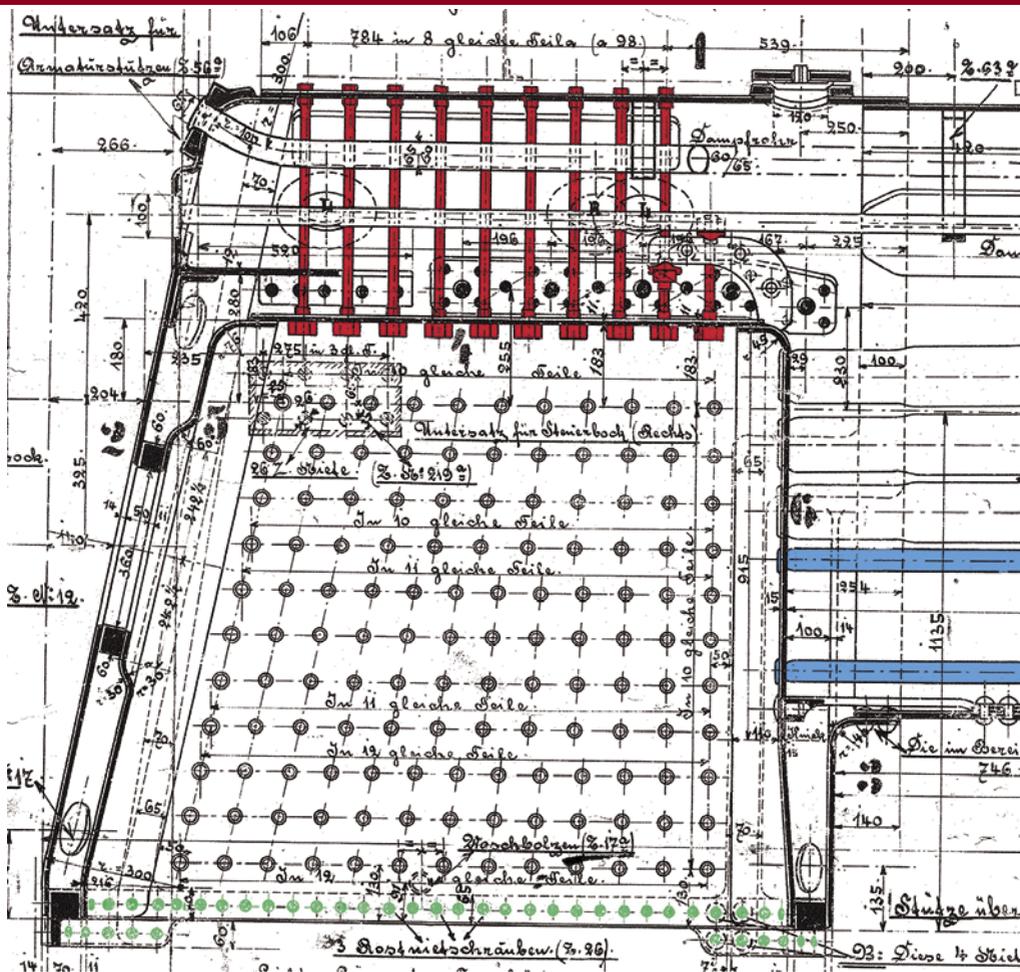
Pour rappel, le budget est actuellement estimé à 700'000 CHF, différents partenaires et sponsors vont être approchés en plus des donateurs privés. Nous profitons par ailleurs pour remercier vivement la cinquantaine de donateurs qui a déjà versé une contribution sur notre compte.



Une telle révision ne sera possible qu'avec un gros investissement de temps, c'est pourquoi nous comptons sur nos fidèles membres actifs, pour leur infatigable effort, car c'est tous ensemble que nous arriverons à réaliser ce beau projet et que nous verrons rouler la 104 à nouveau! L'équipe vapeur s'étant agrandie au cours des dernières années, nous invitons les nouveaux chauffeurs, aspirants chauffeurs, mécaniciens et tous les autres intéressés à mettre la main à la pâte et à consolider la (petite) équipe qui s'occupe actuellement de l'entretien des locomotives! Vive la 104 et vive le BC!

Thibaud Pinna

PARTICIPEZ À L'AVENTURE !



Sponsorisez l'achat d'une pièce de la chaudière de la locomotive n°104 ! Vous rendrez ainsi possible sa remise en état.

Cette dernière va nécessiter de nombreux travaux coûteux en matières premières. Il faut notamment renouveler les 202 tubes bouilleurs (en bleu sur le plan), ce qui représente 850 mètres de tubes ; remplacer les 100 barreaux de grille ainsi que plus de 150 rivets du foyer (en vert) et de la boîte à fumée. Les 88 tirants (en rouge) du ciel de foyer sont également à remplacer.

Vous pouvez sponsoriser les pièces suivantes :

- tubes à 100.- / pièce (mention tube sur le BV) ;
- barreaux de grille à 60.- / pièce (mention barreau sur le BV) ;
- rivets à 40.- / pièce (mention rivet sur le BV) ;
- tirants à 400.- / pièce (mention tirant sur le BV).

À partir d'un don de cent francs, nous avons le plaisir de vous offrir une carte journalière pour votre prochaine visite au Blonay-Chamby !

PARTICIPEZ À L'AVENTURE en permettant le retour en état de marche de ce glorieux témoin d'un passé ferroviaire prestigieux!

 Vous pouvez nous aider en consolidant le financement du projet. Vos dons sont les bienvenus!

Nous vous remercions d'avance chaleureusement pour votre soutien qui permettra de constituer l'assise nécessaire à la restauration de cette légendaire locomotive à vapeur!

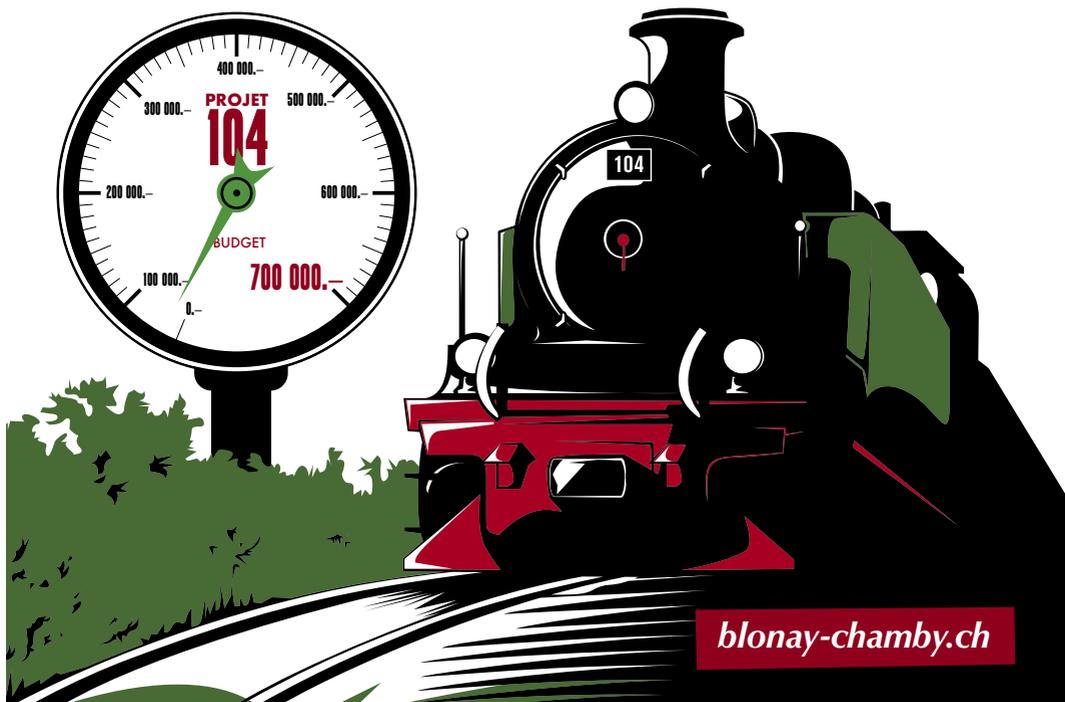


Parlez du projet autour de vous ; suivez-nous et partagez les informations sur les réseaux sociaux du projet104 :

**Postfinance, compte PROJET 104
IBAN CH36 0900 0000 1453 4779 0**

**blonay-chamby.ch/projet104
Facebook #projet104**

*Prenez part à
l'aventure et faites
monter la pression!*



blonay-chamby.ch

Convocation de l'Assemblée Générale

Les membres de l'Association de soutien et de la Société coopérative du Chemin de fer-Musée Blonay-Chamby sont convoqués en assemblée générale ordinaire le

**VENDREDI 29 mars 2019
à 19 h 30**

**à l'Aula du collège de Montreux-Est
33 rue de la gare, Montreux**

Ordre du jour de l'Association de soutien et de la Société coopérative:

1. Liste des présences
2. Approbation du procès-verbal de l'assemblée générale de 2018
3. Rapport de gestion et des comptes 2018
4. Rapport des vérificateurs
5. Approbation du rapport de gestion 2018
6. Approbation des comptes 2018
7. Vote de la décharge
8. Election au Comité directeur et au Conseil d'Administration
9. Election à l'organe de contrôle
10. Dépenses supérieures à CHF 75'000.-
11. Divers

Pour le comité directeur
et le conseil d'administration:
Jérôme Constantin

***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.***

John nous a quittés

Lors de la journée officielle du 50^e, le vendredi 4 mai, John était présent, mais très fragile. Avec son ami (et successeur en expertise pour les chaudières de locomotives à vapeur) Demian Sauder, nous nous sommes assis sur 3 chaises un peu en dehors de la fête, parce que la faible voix de John était inaudible au milieu des discours et autres cors des alpes. Je sais qu'un membre ancien a demandé à François Bossard qui étaient les deux personnes qui entouraient Jean-François Andrist; il n'avait pas reconnu John! J'ai aussi eu le sentiment qu'il fallait passer en revue le plus de souvenirs possibles pendant qu'il était encore des nôtres.



Le dimanche 17 juin, au chalet de la famille de son épouse, à Villars-sur-Chamby, John a fait une chute. Le jour suivant son discours est devenu confus et le CHUV n'a rien pu faire. Il est décédé le 2 juillet aux soins palliatifs de l'hôpital d'Yverdon. Le BC perdait ainsi à nouveau un de ses pionniers, qui a su mettre son savoir et son expérience non seulement à disposition de notre chemin de fer-musée, mais aussi – pendant pratiquement deux décennies – d'être la référence en Suisse pour qui voulait réviser et entretenir des locomotives à vapeur.

John est né en avril 1934 à Lausanne. Après ses classes primaires, il fera l'école des

métiers en section mécanique-électricité. Il avait un ami qui avait quatre soeurs et c'est ainsi qu'il rencontra Antoinette, qui devint son épouse pour 59 ans. John, à l'époque, voulait apprendre à voler; il fit donc son service militaire dans les troupes de l'aviation,

ce qui l'aïda pour une partie du « cursus », mais pour le reste il fallait financer écolage, examens et location du coucou du club. C'est ainsi qu'après divers boulots dans la région lausannoise, il prit le chemin du val d'Hérens et du chantier de la Dixence, qui avait des salaires attractifs pour compenser l'environnement assez, voire très rude (et pas seulement à cause de la montagne...). Le

barrage terminé, John vint travailler dans un atelier mécanique d'Yverdon, qu'il reprit en nom propre quelque temps plus tard.

Nous sommes entre 1966 et 1970, les journaux vaudois parlent de ce projet farfelu de remettre en service une ligne de chemin de fer pour en faire un musée vivant, entièrement géré par des bénévoles. John prend contact avec le BC en formation et est aiguillé vers Reinhard Scholz, qui s'occupe à remettre en service une machine tramway (la « Rimini »), ruine trouvée en Italie par notre premier chef de dépôt, André Niklès. Cette machine doit impérativement rouler pour un anniversaire important sur le Neuchâtel-

Boudry. Ne voulant pas encourir des foudres venues du balcon du Jura, je m'abstiendrai de tout commentaire sur la fiabilité de cette révision, car dans la vie, tout le monde doit faire ses expériences et gagner ses galons, mais disons... qu'il y avait un fort potentiel d'amélioration. On a peu idée, à voir l'état technique et la maintenance de nos 5 machines en service actuellement, à imaginer l'état « fin de vie » du matériel que nous avons alors récupéré, particulièrement des chaudières et foyers.

Avec François Bossard, John se lance alors dans un travail de longue haleine pour fiabiliser tout cela. Parfaitement bilingue (sa mère venait de Grund près de Gstaad), il a eu l'intelligence de beaucoup communiquer et apprendre auprès des derniers spécialistes vapeur des ateliers CFF de Bienne, ainsi que de récupérer tout un outillage spécialisé, qui sinon, partait à la ferraille.

A l'époque, domicilié tout près des ateliers CFF d'Yverdon, il en connaît tous les recoins. Son caractère agréable et son intérêt pour des solutions techniques pas standardisées font qu'il a accès aux hommes, aux machines et équipements très « pros » de cet atelier. Il se dit qu'en soirée et le samedi, ça s'active... Inimaginable aujourd'hui où tout doit être contrôlé, répertorié, validé. Toute une équipe de jeunes du BC viendra travailler chez lui, entre deux jobs ou deux formations, car il est un patron sans grandes théories, mais avec un sens développé pour des solutions pra-

tiques, même si parfois pas très orthodoxes. D'ailleurs pendant des années, il forma des apprentis et plusieurs d'entre eux, en difficulté d'intégration, retrouvèrent leur équilibre à son contact.

L'atelier de John ne s'occupait pas que de locomotives, mais aussi de maintenance industrielle, notamment sur les énormes dragues que l'on voit sur le lac de Neuchâtel, ainsi que de développement de prototypes, par exemple pour la boulangerie. John sera moins à l'aise dans le suivi financier de son entreprise, domaine qui ne l'intéresse pas prioritairement. Au début, pas de problème, mais l'ambiance économique devenant



John Gaillard, Louis Morier et Jean Eric Seewer, il y a fort longtemps. | Vor langem.

plus compétitive, il laissera des plumes dans au moins deux révisions de machine. Améliorant une idée ancienne, celle des trucks porteurs, il construit des prototypes, collabore avec les ACMV à Vevey qui étendront l'idée aux tramways à plancher bas ; mais - d'après ce que je sais - il ne toucha jamais un centime de tous ces développements.

Arrivé à l'âge de la retraite, il continua presque jusqu'au bout à travailler à la maintenance d'un parc immobilier et put ainsi bénéficier, grâce à des circonstances familiales heureuses, d'un bel appartement.

La dernière œuvre de John aura été le suivi de la remise en service et particulièrement de la revaporisation du bateau Neuchâtel avec l'association Trivapor, qui eut la chance de

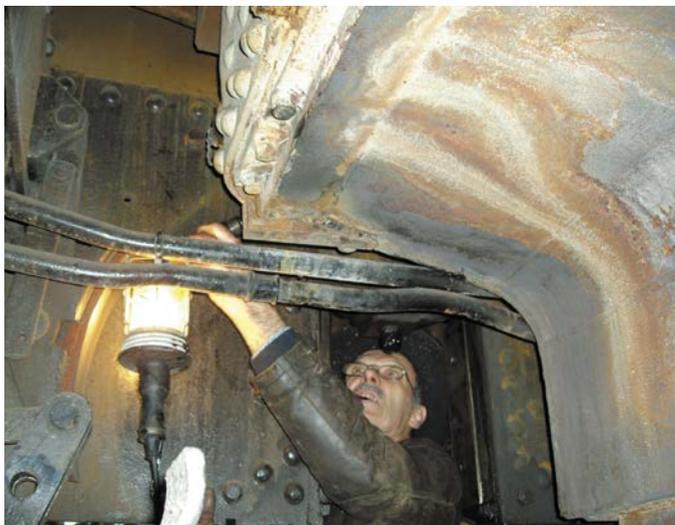
trouver en Hollande une machine disponible et aux caractéristiques adéquates. Elle venait d'un vapeur ayant circulé en Bavière. John était dans son élément et sur son lac; cette transfusion et implant du véritable coeur d'un bateau à vapeur est un plein succès.

Hors du BC, j'ai pu apprécier John dans plusieurs vacances communes passées sur les canaux de France. Il arrivait toujours avec deux grosses caisses à outils et nous ne sommes jamais tombés en panne longue. Par contre – au retour – le gérant de la base, souvent un Anglais un peu hurluberlu, avait droit à une liste de choses à remettre en ordre illico. A part cela, compagnon super agréable, qui partait très tôt le matin à vélo pour faire le tour des villages et hameaux voisins du canal, souvent en pleine France (très) profonde, mais revenait toujours avec croissants et pain frais pour le petit-déjeuner. Nous faisons ces tours entre Pâques et Pentecôte, donc en début de saison et pas toujours par très beau temps. Une fois, sur le canal de la Rance (Rennes > Dinan) John prend la corde pour sauter sur un ponton et nous amarrer, mais la Bretagne est humide, il

glisse et on entend un plouf, avant qu'il ne disparaisse dans l'eau brune et les herbes hautes du bord du canal. On vit d'abord resurgir sa casquette, puis sa pipe: tout John était dans ces deux signes distinctifs!

Je sais que la famille de John a reçu de nombreux témoignages émus de sympathie, pourtant dans un milieu pas très porté sur la plume. Il a vraiment été un maître et un guide pour beaucoup, surtout des jeunes, à un moment difficile ou dans un passage délicat de leur vie. C'est pour toutes ces qualités qu'il restera dans notre mémoire.

Jean-François Andrist, Photos: J.-E. Seewer



*John dans son milieu préféré, une chaudière.
John in seiner bevorzugten Umgebung, ein Kessel.*

BOOK-BAZAR

Nous recherchons des livres objets et ouvrages ferroviaires ou des modèles réduits pour la vente lors de nos événements à Chaulin pour le stand du book-bazar au profit du fond de restauration de nos véhicules!

Si vous triez et débarrassez des ouvrages, ou connaissez quelqu'un qui désire faire de l'ordre, veuillez déposer ce matériel à Chaulin au Buffet ou nous faire signe, nous pouvons aussi venir le chercher chez vous.

Nous vous remercions par avance!

Contactez Stéphane Golay au 079 214 19 38 pour convenir d'un rendez-vous

Il était une fois...

Samedi après-midi 21 mai 1966, venant de Montreux par le MOB je suis descendu à Chamby à 13 h 51 et me suis adressé à M. Jean Martin, chef de gare en service à cette station pour la dernière fois, afin qu'il me délivre une contremarque de changement de parcours pour le retour sur Lausanne, via Blonay et Vevey. A l'époque cette modification était gratuite et le billet Edmonson affichait zéro franc du fait que le trajet de retour était inférieur en kilomètres à celui via Montreux.

Puis j'ai pris quelque réconfort au Restaurant des Narcisses, sur la terrasse dominant le belvédère de la baie de Montreux et futur haut lieu de rencontres avec les membres du BC, bien avant l'ouverture du Panoramic au dépôt de Chaulin.

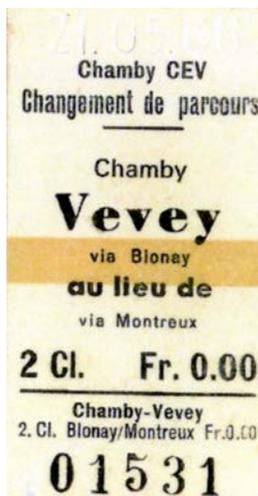
Vers 15 h 00, j'attendais, muni de mon petit appareil de photos, d'immortaliser sur pellicule l'un des derniers trains venant de Vevey, puisque la section de Blonay à Chamby allait être fermée à l'exploitation au changement d'horaire, soit dès le lendemain. Il s'agissait du train n° 27 (automotrice n° 102) arrivant à Chamby à 15 h 05 en correspondance avec celui du MOB pour Château-d'Œx et Zweisimmen. Une autre personne se trouvait au même endroit que moi pour la même raison et tout de suite nous avons sympathisé en exprimant notre vif regret de voir à nouveau l'un de nos petits chemins de fer disparaître au nom de la rentabilité. C'était la tendance malheureuse de nos autorités en ces moments, la Compagnie des Chemins de fer électriques veveysans (CEV) ayant l'obligation de supprimer

la section entre Blonay et Chamby, qui sera suivie de celle très regrettée de Saint-Légier à Châtel-Saint-Denis, dès le 28 septembre 1969. La suppression de ces deux branches ferroviaires étaient conditionnées par une directive de l'Office fédéral des transports pour recevoir du nouveau matériel voyageurs devant être utilisé uniquement entre Vevey, Blonay et Les Pléiades.

Je venais de faire la connaissance de Marcel Rittener, chef de train aux CFF. Rentrant sur Lausanne, nous nous sommes dit qu'il fallait faire quelque chose, c'est à dire créer un train touristique sur ce joli tronçon de ligne, long de seulement 2,950 km, donc plus facile à entretenir, avec la présence d'un viaduc, d'un petit tunnel et d'une tranchée représentant toutes les caractéristiques d'une voie de chemin de fer typique de

notre pays. Heureusement il n'était pas prévu de le remplacer par un service d'autobus, ce qui aurait rendu beaucoup plus difficile une demande de concession pour une telle exploitation en présence d'une concurrence routière.

Fort de nos convictions et suite à l'échec en 1965 d'un projet de rouvrir le tronçon des Tramways lausannois entre En Marin et la croisée de La Claiè-aux-Moines, cette circonstance favorable a donné un nouvel élan à notre cause, en sachant que la disparition d'autres lignes de chemins de fer étaient à l'ordre du jour durant cette sombre décennie, tels les tramways de Fribourg ou la ligne de Loèche-les-Bains.



Le billet gratuit !

Die Gratis-Fabrkarte !

Avec Marcel Rittener, cet autre visionnaire, nous avons décidé d'aller trouver dans les plus brefs délais M. Walter Trüb, archiviste au Musée suisse des transports à Lucerne. Il nous proposa de nous mettre en contact sans tarder avec un ingénieur de l'OFT, un certain Jean Paillard, amoureux lui aussi de la chose ferroviaire. Rendez-vous fut donc pris à Berne, à l'Office. Par la suite, nos contacts furent facilités puisque Jean Paillard habitait également à Pully.

Je pris par ailleurs un rendez-vous, accompagné de Marcel Rittener, avec le journaliste Jean-Luc Ingold qui s'engagea à insérer un article de circonstance dans l'édition du week-end du 17 / 18 septembre 1966 de la «Feuille d'Avis de Lausanne», actuellement «24 Heures».

Vint alors la convocation de la première Assemblée générale constitutive, le lundi 5



Jan Thuillard

*Arrivée d'un des derniers trains CEV à Chamby, le 21 mai 1966.
Ankunft eines der letzten Züge in Chamby am 21. Mai 1966.*

Après moult discussions, nous sommes arrivés les trois à créer la «Société pour la création du chemin de fer touristique Blonay-Chamby» dont le nombre de membres a grandi très rapidement dans les semaines suivantes. Un Comité ad hoc et une administration spécifique sont mis sur pied avec notamment le concours particulier de Charles-Frédéric Ducommun, directeur général des PTT à Berne, qui nous reçut fort amicalement dans ses bureaux. C'était parti pour la grande aventure!

décembre 1966, jour fixé principalement en fonction des tours de service des cheminots. Elle se tint à la Salle des Vignerons du Buffet de la Gare de Lausanne.

Animée par un nombreux public avec la participation soutenue des membres de deux clubs importants du chef-lieu. A savoir les Amis des Chemins de fer, Lausanne (ADC), société dissoute par la suite, dont certaines personnes connues en faisaient partie, telles que M. le comte Antonio Giansanti,

fondateur et directeur de Fulgurex, le fabricant de modèles réduits ferroviaires, Jean-Michel Hartmann, écrivain émérite et photographe ferroviaire confirmé, ainsi que de James Maillard, président du Club ADC et fin connaisseur de la chose du chemin de fer, ainsi que les membres du toujours actif Club de modélistes «Le Rail» dirigé par Jean-Marc Paccaud, haut fonctionnaire aux CFF.

la Direction à Vevey, M. Lehmann, assisté de son chef d'exploitation M. Portner, bien assis devant un bureau curieusement complètement vide de tous documents et autres objets, nous demanda spécifiquement, une règle à la main, si la hauteur et la largeur des véhicules à recevoir avaient bien le gabarit nécessaire pour ne pas abîmer les parois du tunnel de Cornaux!

Tous les trains 1re et 2e classe										21b Vevey-Blonay-Chamby										Traction électrique					
																				Voie étroite					
18h	Lousanne		Vevey		Blonay		Chamby		Blonay		Vevey		Lousanne		Blonay		Chamby		Blonay		Vevey		Lousanne		
01	05	07	12	15	18	20	23	25	28	31	34	37	40	43	46	49	52	55	58	61	64	67	70	73	
0	Vevey	Dir. CEV. Vevey	1201	5	9	411	13	315	317	319	65	419	423	423	325	225	27	429	31	93	437	39			
1	×Gillamont 45		630	730	820	1000	1024	1130	1121	1224	1226	1255	1255	1255	1327	1337	1441	1546	1611	1905	419	44	18	12	
2	×Clos		631	735	835		1027	1133	1124	1227	1231		1258		1400		1549	1614	1708		417	47			
3	×Hauteville	21c	633	737	837		1028	1134	1125	1228	1232		1259		1401		1550	1615	1711		417	49			
4	×Château-d'Hauteville		634	739	837		1032	1138	1129	1232	1236		1303		1404		1554	1619	1715		417	53			
5	×Léger-Cors		637	742	840	1009	1035	1140	1121	1234	1237	1240	1304	1306	1339	1407	1449	1556	1622	1719		417	56	18	22
6	×St-Léger-Village		638	744	842		1036	1142	1123	1236	1240	1240	1308	1310	1341	1410	1452	1559	1626	1722		418	00	18	25
7	×La Chiéssaz		640	746	844	1012	1038	1144	1125	1238	1242	1242	1310	1312	1343	1412	1454	1561	1628	1724		418	03	18	28
8	Château-de-Blonay		642	748	846	1014	1041	1146	1127	1240	1244	1244	1312	1314	1345	1414	1456	1563	1630	1726		418	05	18	30
9	Blonay (Les Filadées 2a) 41c		644	750	848	1016	1043	1148	1129	1242	1246	1246	1314	1316	1347	1416	1458	1565	1632	1728		418	07	18	32
10	×Chantemerle		646	752	850		1045	1150	1131	1244	1248		1316	1318	1349	1418	1460	1567	1634	1730		418	09	18	34
11	×Cornaux CER		648	754	852		1046	1151	1132	1245	1249		1317	1319	1350	1419	1461	1568	1635	1731		418	11	18	35
12	×Chamby 41c		649	756	854		1051	1156	1137	1250	1254		1322	1324	1355	1424	1466	1573	1640	1736		418	13	18	37
13	Chamby 41c		650	758	856		1055	1160	1141	1254	1258		1326	1328	1359	1428	1470	1577	1644	1740		418	15	18	39
14	Chamby 41c		651	759	857		1056	1161	1142	1255	1259		1327	1329	1360	1429	1471	1578	1645	1741		418	17	18	41
15	Chamby 41c		652	760	858		1057	1162	1143	1256	1260		1328	1330	1361	1430	1472	1579	1646	1742		418	19	18	43
16	Chamby 41c		653	761	859		1058	1163	1144	1257	1261		1329	1331	1362	1431	1473	1580	1647	1743		418	21	18	45
17	Chamby 41c		654	762	860		1059	1164	1145	1258	1262		1330	1332	1363	1432	1474	1581	1648	1744		418	23	18	47
18	Chamby 41c		655	763	861		1060	1165	1146	1259	1263		1331	1333	1364	1433	1475	1582	1649	1745		418	25	18	49
19	Chamby 41c		656	764	862		1061	1166	1147	1260	1264		1332	1334	1365	1434	1476	1583	1650	1746		418	27	18	51
20	Chamby 41c		657	765	863		1062	1167	1148	1261	1265		1333	1335	1366	1435	1477	1584	1651	1747		418	29	18	53
21	Chamby 41c		658	766	864		1063	1168	1149	1262	1266		1334	1336	1367	1436	1478	1585	1652	1748		418	31	18	55
22	Chamby 41c		659	767	865		1064	1169	1150	1263	1267		1335	1337	1368	1437	1479	1586	1653	1749		418	33	18	57
23	Chamby 41c		660	768	866		1065	1170	1151	1264	1268		1336	1338	1369	1438	1480	1587	1654	1750		418	35	18	59

Dernier horaire des trains de Vevey à Chamby. Il y avait 10 allers-retours le dimanche. Letzter Fahrplan de Züge von Vevey nach Chamby. Es waren 10 Hin- und Rückfahrten am Sonntag

Ce soutien, constituait un élément non négligeable à promouvoir la naissance officielle du Chemin de fer touristique du Blonay — Chamby, l'appellation touristique ayant été supprimée aujourd'hui à juste raison.

A relever encore la précieuse aide de Max Kundert, avocat et juriste, à St-Légier, qui nous a conseillé de façon utile et pertinente dans les démarches très spécifiques du droit helvétique. Et celle d'André Reverchon, chef de train aux CFF, qui a été l'un des premiers dessinateurs du BC pour ses affiches ou ses réclames.

Retour aux événements historiques, faisant suite à une très aimable lettre reçue le 30 décembre 1966 de M. Edmond Lehmann, directeur des CEV, qui formulait en 14 points les conditions de la cession de l'exploitation des CEV au BC, à laquelle nous avons immédiatement souscrit. Il est amusant de relever que lors d'une rencontre au sein de

Au printemps 1967 on avisa avec Marcel Rittener une rencontre de travail avec André Marguerat, directeur du 1er arrondissement des CFF à Lausanne, futur retraité à la fin de cette année-là. L'entrevue en ses bureaux à laquelle participait aussi André Niklès, mécanicien CFF et mon grand-père, Fernand Thuillard, collègue et ami d'enfance d'André Marguerat, déboucha sur un accord de transport gratuit de tout le matériel ferroviaire destiné au BC sur l'entier du réseau CFF.

Rappelons encore qu'avant de rencontrer François Veillon, le propriétaire du terrain disponible à Chaulin, il avait été envisagé de créer le dépôt du BC au-delà du passage à niveau à Blonay. Heureusement que les circonstances ont prévalu pour le terrain de Chaulin, beaucoup plus convivial et bien situé.

Si les premiers travaux ont consisté à l'assainissement du tunnel de Cornaux avec le concours entre autres de Jean-François



De gauche à droite:

*Michel Friederich, ancien Président du BC
Robert Gilliland (1910-2005) premier chef
de la voie du BC et Jan Thuillard.*

Andrist et de son frère Jacques, le souvenir de Michel Greber reste aussi bien dans les esprits, la brouette surchargée ou le lorry manœuvré à la main, faute d'autres moyens à notre service. Et comme le dépôt de Chaulin n'existait pas encore, toute l'activité du BC se faisait autour de la maisonnette fournie par Robert Gilliland, ancien chef de district des CFF à Villeneuve, d'où le nom adopté pour cette guérite de «Vers-chez-Robert». Chaque week-end, on discutait en ces lieux et je me rappelle du projet de construire un évitement dans le plat avant le viaduc côté Blonay, projet qui n'a pas abouti. Quant à

l'aiguillage au départ de Blonay, direction Chamby, il n'existait pas aux temps des CEV et a dû être impérativement créé afin de ne pas mobiliser l'entier de la gare lors des manœuvres des trains du BC. Cet embranchement dans sa configuration d'origine ne servait qu'à garer des wagons marchandises sur deux tiroirs opposés en cul-de-sac.

Bien plus amusant, encore une sympathique idée, non réalisée, de Jean Paillard (1916-1987) qui avait déjà participé en France à la mise en circulation du réseau de Meyzieu près de Lyon (en voie de 60 cm), puis à la sauvegarde partielle du réseau du Vivarais (en voie métrique) entre Tournon et Lamastre, aurait consisté à l'établissement d'une voie, également à l'écartement de 60 cm, depuis l'arrière du hangar de Chaulin en direction des Bains de l'Alliaz avec du matériel qui fut brièvement entreposé dans les emprises du dépôt.

Bien que membre à vie dès le début, j'ai été moins actif par la suite au sein du BC, étant donné ma vue délicate qui ne me permettait pas d'œuvrer dans des travaux purement manuels, j'ai quand même eu la vive satisfaction d'arriver à créer le Blonay-Chamby avec le concours précieux et avisé de mes chers amis Marcel Rittener et Jean Paillard, ce dernier nous ayant quittés trop tôt nous privant de ses conseils toujours très judicieux.

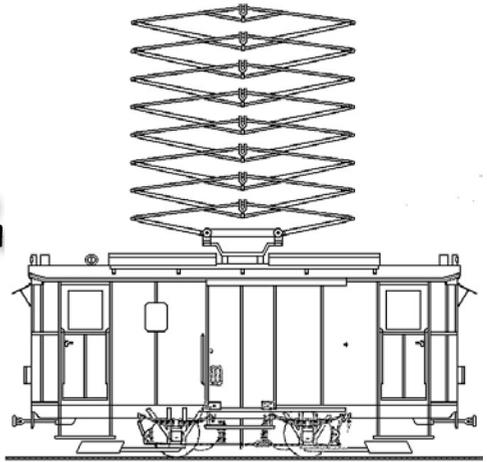
Jan Thuillard

Organisation du BC à sa création 1966

Ingénieur conseil	Paillard Jean, ingénieur, Berne
Chef d'exploitation	Rittener Marcel, chef de train CFF, Lausanne
Secrétariat	Thuillard Jean, employé d'Etat, Lausanne
Chef service commercial	Paccaud Jean-Marc, sous-chef de gare CFF, Lausanne
Comptabilité	Rawlyer Philippe, contrôleur CFF, Lausanne
Caisse & CCP	Freymond Roger, mécanicien CFF, Lausanne
Archiviste	Scholz Reinhart, commis d'exploitation CFF, Cornaux NE
Commission juridique	Perrin Jacques-D., professeur, licencié HEC Lausanne
	Dr Kundert Max, licencié, St-Légier
Traction et atelier	Niklès André, mécanicien CFF, Lausanne
	Gillard Fernand, mécanicien CFF, Lausanne
Voie et bâtiments	Gilliand Robert, ancien chef de district, CFF Villeneuve



Le nombre de pantographes conservés au BC va permettre de réaliser le projet de véhicule électrique avec un multipanto-graphe. Il sera ainsi possible de circuler sous une ligne aérienne haute tension. SJ



Alain Candellero

Le 11 mai 2018, le plus vieux train de Suisse à voie métrique a circulé pour la 1^{re} fois avec la locomotive LEB 5 (1890), le wagon SLB 30 (1875) et la voiture LE 5 (1868). Der älteste Meterspurzug der Schweiz fährt zum ersten Mal.

Deutsche Zusammenfassung

Dampflokomotiven

Alle 5 betriebsfähigen Dampflokomotiven konnten während der ganzen Saison ohne grössere Probleme eingesetzt werden.

Dampfschneeschleuder ex Berni-nabahn

Nach der letzten Jahr erfolgten Revision des Tenders wurde das Triebwerk der das ganze Jahr im Freien abgestellten Maschine auf-

gearbeitet, u.a. wurden die Trieb- und Kuppelstangen verchromt. Sie wurde zur Freude der Zuschauer anlässlich des Mega Bernina Festivals mit der BDF 3, aber auch mit dem anlässlich des 50jährigen Bestehens der BC zu Besuch weilenden Bernina-Krokodil 182 und unserer Ge 4/4 81 ex BB, unter Dampf eingesetzt.

G 6/6 104 ex Zell-Todtnau

Als nächstes Triebfahrzeug soll die 1925 von Hanomag für die Meterspurstrecke Zell-Todtnau im Wiesental gebaute sechsachsige Mallet-Lokomotive revidiert werden. Informationen dazu auf den Seiten 24 –27.

Elektrische Traktion

Die Besucher wie auch die Freiwilligen der BC konnten mit sehr grosser Freude den Abschluss der Hauptrevision der 1916 in Betrieb genommenen und 1929 modifizierten Lokomotive 81 ex BB zur Kenntnis nehmen. Damit fand die bisher in jeder Hinsicht aufwendigste Revision ihren Abschluss.

Tram 36 ex TL

Die ins Auge gefasste Revision des 2010 in einem Wald bei Croy gefundenen ehemaligen Lausanner Tramwagen erwies sich als nicht durchführbar: zu viele Teile hätten neu angefertigt werden müssen. Deshalb entschied sich die BC für dessen Verschrottung.

Wagen

Grösstes Projekt war die Hauptrevision des in sehr schlechtem Zustand übernommenen B4 61 ex MOB. Dabei wurde die luxuriöse Inneneinrichtung von 1906 vollständig rekonstruiert. Der Wagen ist nunmehr eines der Schmuckstücke der BC.

Betrieb

Wegen des ausserordentlich heissen und regenarmen Sommers konnte an einigen Tagen keine Dampflokomotiven eingesetzt oder es musste der Löschzug (siehe Photo S.7) organisiert werden.

50 Jahre BC

Die ganze Saison war geprägt von den Anlässen im Rahmen des 50jährigen Bestehens unserer Museumsbahn. Den Anfang mach-

ten die Schneesüge (3./4. März, Photo S. 8), gefolgt vom

Mega Steam Festival

(10., 12., 13. und 19.-21. Mai 2018), zu dem 5 Dampflokomotiven, eine sogar aus Frankreich (G 3/3 60, ex Tramways de la Sarthe) zugezogen wurden. Ein Gruppenbild (ohne Dame) findet sich auf S. 12. Die auf den Seiten 23 und 24 beschriebene, 1889 für die Trockenlegung der malariaverseuchten Magadinoebene in Betrieb genommene Dampflokomotive G 2/2 „Ticino“ ist wegen der für Feldbahnen unüblichen Spurweite von 1000 mm, aber auch wegen der trotz bescheidenen Abmessungen des Kessels erstaunlichen Leistungsfähigkeit ein bemerkenswertes Fahrzeug. Sie wird von Martin Horath, Lokführer bei den Rigibahnen, betreut.

Zuvor, am 4. Mai, fand bei Anwesenheit von viel Politprominenz der offizielle Tag zu 50 Jahre BC statt. Dabei wurde das Emblem der BC auf dem Triebzug 7503 der MVR enthüllt (Foto S. 10).

Mega Bernina Festival

(8., 9., 15., 16. 22. und 23. September) Zweiter Höhepunkt der 50-Jahr-Feierlichkeiten waren die Berninabahn-tage, an denen zusätzlich zu der schon erwähnten Ge 4/4 182 auch die eigens für den Anlass revidierte ehemalige Vorspannlokomotive Ge 2/2 161 eingesetzt wurde. Am 14. September wurden als absolute Exklusivität ein mit der Lok 81 bespannter Zug von Montreux nach Gstaad und einer von Bulle mit der 161 und dem Triebwagen 35 ebenfalls nach Gstaad geführt – ein Anlass, der vielen noch lange in Erinnerung bleiben wird.

Martin Gut

Hinweis: Die ordentliche Generalversammlung findet am Freitag, 29.03.2019, im Collège de Montreux-Est, 33 rue de la gare, um 19.30 statt.

