L'escarbille

Juillet 2006 • N° 80 • 40e année

Dans la collection des Archives du Blonay-Chamby
sous le titre

Les Chemins de fer veveysans 1966-69

un DVD présente des scènes
des derniers temps de la ligne St-Légier – Châtel-St-Denis
et des débuts du Chemin de fer-Musée Blonay-Chamby.
Une présentation du BC actuel complète cette documentation.
100 minutes, parlé français, sous-titres allemands.

En vente sous www.blonay-chamby.ch ou en versant le montant
de CHF 42.- (port compris) sur le CCP 10-52800-4, au nom
de Charles-Maurice Emery, 1822 Chernex, avec la mention DVD

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. 071 622 93 10 (le soir, en semaine) sebastien.jarne@bluewin.ch
Photos	Placide Bard, François Bosshard, Charles-Maurice Emery, Sébastien Jarne, Raphaël Mathez, Eric Rahm, Hans-Jörg Rohrer
Annonces	Gérald Bolliger, tél. 022 349 37 55
Imprimerie	Artgraphic Cavin SA, 1422 Grandson

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

Page de couverture: ***Repeint, le fourgon FZ 36 des Chemins de fer électriques de la Gruyère se présente de nouveau sous toute sa splendeur.***
Titelseite: ***Der Anstrich des Gepäckwagens FZ 36 der Greyerzerbahn wurde erneuert.***

Editorial

Commencez un travail au dépôt et les collègues goguenards vous apostrophent: «Es-tu sûr que ton travail est compatible avec le concept muséographique?» Car on préfère, dans une activité comme le BC, manier la meule à disque ou la pince à billet, plutôt que les concepts. Mais les faits sont plus dérangeants et moins plaisants; ils nous indiquent que ces dernières années, le BC n'a pas couvert ses coûts d'exploitation par les revenus de ses transports. Or il n'y a pas de survie à long terme pour un chemin de fer-musée sans équilibrer, au moins, les dépenses directes de la circulation de ses trains avec les revenus de la vente des billets.

Il semble que cette «règle d'or» ne soit plus de mise au BC et cela devrait tous nous interpeller. Trente ans et plus de préservation ferroviaire en Europe continentale nous montrent que les réseaux qui percent commercialement sont ceux qui, en plus de leur but muséographique, offrent une fonction de transport vers une ou d'autres attractions qui attirent le grand public, autant, sinon plus que le chemin de fer lui-même.

Pour ceux qui n'ont pas cette complémentarité, la survie commerciale est dure. Il y a longtemps que nous savons, au BC, que notre terminus, à part une jolie vue sur le bassin lémanique, n'offre aucune attraction. D'autre part, nous ne sommes pas dans un désert ferroviaire d'où auraient disparu tous les secondaires et autres «petits trains». Qu'avons-nous donc à offrir, sinon la qualité de notre collection, un environnement ferroviaire pas encore trop standardisé et modernisé (bien qu'on ait pas mal péché à Blonay et ailleurs en ligne dans ce domaine récemment) et la qualité de notre accueil à Chaulin?

Le défi n'est pas ou plus, technique ou opératif, mais commercial. Et si quelqu'un a une meilleure idée que la qualité de notre présentation muséographique et d'essayer d'intéresser le public, surtout les jeunes, à ce que nous avons à leur montrer, alors que ce petit génie du marketing qui s'ignore se fasse connaître sans retard!

Jean-François Andrist

Sommaire

Editorial	**3**	**Parcours de visite du musée**	**16**
Rapport du président	**4**	**Procès-verbal de la 38e AG**	**18**
Feuille de marche	**7**	**Concept muséographique**	**24**
Soucis d'entretien	**12**	**Un nouveau véhicule au BC**	**28**
Carrières d'Arvel	**14**	**Deutsche Zusammenfassung**	**30**

Rapport du président

à l'assemblée générale du 21 avril 2006

Mesdames, Messieurs, chers collègues et amis,

Le Blonay-Chamby entre dans sa 38e année d'exploitation. Grâce à vous tous, le BC est bien vivant et a passé l'année 2005 dans de bonnes conditions.
Cette année a été marquée par de nombreux événements au Blonay-Chamby. Le 18 juillet, un violent orage a dévasté une partie de la Riviera, endommageant moult habitations et voitures, détruisant une partie de la vigne et des cultures. Il a même osé s'attaquer au BC! La grêle a été d'une violence telle que plus de quinze vitres ont volé en éclats au dépôt-musée et que plusieurs plaques d'Eternit se sont cassées sur le toit de ce même bâtiment.
Les dégâts se chiffrent à hauteur de CHF 21'000.– environ.
L'Etablissement cantonal d'assurance nous a accordé un montant de CHF 18'500.–, les CHF 2'500.– restants étant à charge du BC. Cette somme comprend les frais de dossier et la remise à neuf d'une partie des plaques translucides qui a permis le retour du soleil à l'intérieur de la halle. De plus, plusieurs arbres sont tombés sur la ligne et ont endommagé la caténaire. Grâce à la prompte intervention de nos membres et du MOB, le courant a pu être rétabli la semaine suivante, obligeant l'exploitation à organiser un week-end complet en traction vapeur, fait rare au BC.

Côté muséographique, plusieurs actions se sont développées en 2005. Une commission s'est penchée sur le concept muséographique futur du Blonay-Chamby. Les résultats de cette importante étude ont été analysés par plusieurs membres et par le conseil d'administration. Si tout le monde loue le gros travail de cette commission, un certain nombre de membres ne partagent pas les conclusions du rapport. Cette présentation fait partie d'un des points de l'ordre du jour.

Côté visite de notre dépôt-musée de Chaulin, notre membre et ami Alain Castella s'est proposé de réétudier la conception de cette visite. En effet, le concept pédagogique d'approche d'une exposition a beaucoup évolué ces dernières années. De nombreuses nouveautés techniques sont apparues pour une meilleure présentation et par là une compréhension et un intérêt accrus. Nous remercions Alain d'avoir mis ses compétences professionnelles au service de notre musée et nous nous réjouissons de découvrir cette nouvelle approche. Je profite également de le remercier pour tout son travail dans le développement des musées, plus particulièrement en Gruyère, où il associe le Blonay-Chamby à ces actions de développement.

De même, nous aurons enfin une signalisation routière guidant le touriste de Vevey jusqu'à la gare de Blonay. Des plaques signalétiques avec une machine à vapeur seront installées sur les communes de Vevey, Saint-Légier et Blonay. Nous profitons de remercier les communes de Blonay et de Saint-Légier pour leur participation financière dans ce projet animé par Charles-Maurice Emery. Une signalisation côté Montreux devrait suivre dans la foulée.

Côté publicité, nos trains sur Vevey et sur Montreux sont annoncés une semaine auparavant grâce à des banderoles tendues dans les gares de Vevey et Montreux. Les prix exorbitants des annonces dans les journaux limitent nos actions aux revues avec annonces gratuites, tel «Week-end de 24 Heures» par exemple. Un gros travail se fait par le biais de Léman sans Frontière et par les musées de la Riviera. Bouche-à-oreille, site internet, publicité écrite ciblée entre autres complètent nos actions très limitées par notre budget.

Côté audiovisuel, nous avons eu le grand plaisir d'accueillir l'équipe de tournage des «Trains pas comme les autres» dirigée par Bernard d'Abrigeon et François Gall, qui ont tourné durant trois jours sur les hauts de Montreux. Du professionnalisme, des moments d'amitié profonde ont marqué ces journées. Grâce à leur intervention, les activités de notre association très particulière, basée sur le bénévolat uniquement, seront diffusées dans toute l'Europe dans le courant de l'année. Nous espérons que ce coup de pub inespéré portera ses fruits et que de nombreux amateurs se déplaceront au BC.

Sous l'impulsion de Charles-Maurice Emery et d'Alain Castella, plusieurs membres fondateurs ont participé à la réalisation d'un film sur les débuts du BC dans le magnifique cadre du château de Chillon. Il s'agit de Marcel Rittener, premier président du BC, Reinhard Scholz, Michel Greber, Alex Rieben, Charles Bagaini, Sébastien Jarne, Gabriel Dubler, Louis Morier, René Bonzon, Jean-Marc Paccaud et Jean Thuillard. Une table ronde a permis de filmer de très nombreux souvenirs des débuts de notre association, souvent avec émotion mais d'une grande précision, et chacun a eu un énorme plaisir à se retrouver et de collaborer à ce tournage.

Au niveau audiovisuel justement, il serait très intéressant de pouvoir compter sur un membre responsable de ce secteur pour intensifier la réalisation de documents relatifs à notre mission, afin de mieux faire connaître le BC et d'attirer de nouveaux clients. De plus, la vente dans ce domaine est financièrement intéressante pour nous. Il y a encore beaucoup à faire et un coordinateur connaissant bien les techniques audiovisuelles serait précieux. Par exemple, notre ami Jean Thuillard nous propose de copier sa collection de films ferroviaires sur DVD afin de les vendre et contribuer à alimenter la caisse du BC. Malheureusement, l'absence d'une telle personne au sein du BC retarde ce projet. Je lance donc un appel à tous afin de pourvoir à cette fonction. Merci de chercher la perle rare dans vos connaissances.

Le conseil d'administration, qui, pour mémoire, se réunit chaque mois, se penche actuellement sur l'organisation de notre association. Chaque activité est introduite dans un tableau de fonctions, divisé en divers chapitres, tels finance, traction vapeur, traction électrique, relations extérieures, exploitation, affaires juridiques, assemblée générale, etc. avec les activités précises de chacun, le nom du responsable et de son remplaçant ainsi que la période à laquelle a lieu l'activité. Ce tableau devrait nous permettre, durant l'été, d'analyser chaque fonction, au besoin partager certains travaux, compléter les activités non recensées et éventuellement proposer des responsabilités à d'autres membres. Il s'agit d'un gros travail, mais nous pourrons à l'avenir mieux gérer toutes nos activités en sachant avec précision qui fait quoi et à quel moment il doit le faire.

Au chapitre ouverture à l'extérieur, le BC se plaît à relever une nouvelle collaboration avec la Furka-Bergstrecke par l'intermédiaire de M. Wenger, nouveau prési-

Avez-vous déjà invité vos parents, amis et connaissances à venir au BC?

dent, plus particulièrement au niveau des règlements de l'OFT. Le 3 juin 2006, nous accueillons les membres simples à Chaulin, pour les remercier de leur précieux appui. Je remercie également tous ceux qui organisent des stands pour présenter le BC dans des foires ou des expositions. Le 12 novembre 2005, grâce à l'excellente organisation de Marcel Rittener, les membres actifs se sont rendus sur l'Aigle-Sépey-Diablerets. L'apéritif dans le train et l'excellent repas pris aux Diablerets resteront en mémoire. Ces sorties sont toujours l'occasion de nouer ou renouer des contacts avec d'autres membres et permettent de renforcer l'amitié au sein du BC.

2005 a aussi été une année dominée par les nouveaux règlements de l'OFT, créant séances, soucis, contrôle et un peu d'énervement. Le BC a passé avec succès un audit de deux jours en octobre à Chaulin. Nous avons fait bonne impression aux deux commissaires présents. Pilotage de nos trains hors BC, permis de conduire, visites médicales et mouvements de manœuvre font encore l'objet de discussions approfondies. Une délégation du BC s'est rendue à Berne au mois de janvier pour rencontrer M. Friedli, directeur de l'OFT. Ces différents sujets devraient trouver leur solution ces prochains mois. Merci aux acteurs de ce chapitre, qui, malgré la tâche peu gratifiante, se donnent à fond pour résoudre ces problèmes vitaux pour le BC.

Grâce à l'apport d'un don exceptionnel de CHF 200'000.– reçu à fin 2005, nos finances se portent assez bien. Cette situation ne doit pas cacher le déséquilibre annuel entre les dépenses et les recettes courantes qui, depuis quelques années, s'élève à CHF 50'000.–. Le conseil d'administration met en place un système de comptabilité analytique de notre exploitation qui devrait nous permettre de mettre à jour avec précision les activités peu ou pas rentables et ainsi intervenir pour éviter ces pertes. Ce système portera ses fruits d'ici une à deux années. L'aide des communes du district, la recherche de fonds, quelques économies sur le terrain, la recherche de nouveaux membres actifs et simples devraient également améliorer nos finances.

Je ne voudrais pas terminer ce rapport sans remercier notre dévouée secrétaire Raymonde Krenger pour son gros travail au sein du secrétariat du conseil d'administration. Seule femme parmi nous, elle sait apporter cette touche féminine, souvent absente des débats de cheminots. Non remplacée, malgré ses nombreux appels dus à quelques petits soucis de santé, Raymonde continue de se dévouer pour rédiger nos PV, parfois compliqués, en attendant son ou sa remplaçante. Merci d'y penser.

Merci enfin à vous tous, membres dévoués du BC qui, sans relâche, veillez à ce que notre chemin de fer soit apprécié de tous, au service de l'histoire ferroviaire de notre pays. Vous pouvez une fois de plus être fiers du résultat. Les souvenirs partagés par les aînés et leurs petits-enfants, ainsi que le regard merveilleux de l'enfant devant nos trains restent la plus belle récompense de nos efforts.

Bonne saison 2006 à tous et vive le BC!

Votre président, Michel Friederich

Véhicules moteurs

Traction vapeur

Le faisceau des tubes de la chaudière de la «Bercher» est à limite d'usure et doit être remplacé. Pour des raisons financières et de main-d'œuvre, ce travail sera réparti sur deux hivers. En première étape, les tubes ont été déposés au cours de l'hiver. De ce fait, cette machine ne roulera pas pendant la saison 2006.

La BAM 6, la Mallet 105 et la 3 du BFD ont fait l'objet des soins nécessaires pour qu'elles soient en mesure d'assurer un service fiable tout au long de la saison. La 105 a passé avec succès le contrôle de sa chaudière.

Chasse-neige rotatif

Grâce à John Gaillard, les travaux de mise en état du chasse-neige rotatif à vapeur ont bien avancé. Le toit toilé a été remplacé par un toit métallique, réalisé avec des tôles d'anciens wagons marchandises des CFF. Ce véhicule, qui est toujours stationné à l'extérieur, résistera ainsi mieux aux intempéries. Lors du festival 2006, la fraise a été mise en mouvement grâce à la vapeur fournie par la chaudière de la locomotive «Rimini». Grâce à une vidéo présentant des vues du chasse-neige en action sur la ligne de la Bernina, nos visiteurs pouvaient se faire une idée plus précise de son fonctionnement hivernal. Cette attraction a remporté un vif succès auprès de nos visiteurs.

Traction électrique

Les travaux de remise en état de l'équipement électrique de l'automotrice 12 du Langental-Jura ont bien avancé pendant l'été. Le rhéostat, entièrement reconstruit sur la base d'éléments dénichés à gauche et à droite (trolleybus lausannois, école d'ingénieurs de Bienne, etc.) est terminé. Tous les

La mise en action du chasse-neige rotatif a été le clou du festival de Pentecôte 2006.
Die Inbetriebsetzung der Schneeschleuder war die Attraktion des Pfingst-Festivals.

Le wagon-magasin K 612 à son nouvel emplacement.
Der Wagen K 612 ex GFM wurde neben das Gleis versetzt.

éléments disposés sous le châssis, compresseur, freins, rhéostat, sont en place. L'étape suivante est le câblage dans le véhicule et le montage de la lyre sur le toit.

Il n'y a pas eu de travaux particuliers sur les autres véhicules électriques, hors de l'entretien courant.

Véhicules remorqués

Voitures

Le fourgon FZ 36 des Chemins de fer de la Gruyère a vu sa peinture extérieure et ses inscriptions entièrement refaites. Merci à Alain Castella, Charles-Maurice Emery, Philippe Maudry et Nicolas Darioli pour ce beau travail qui redonne un aspect plaisant à ce véhicule.

Déraillement du K 612

Pas d'inquiétude, il ne s'agit pas d'un accident, mais d'une action concertée… Il fut une époque au BC où une multitude de wagons couverts identiques, de préférence en provenance des Chemins de fer de la Gruyère, arrivèrent (huit au total!). Ils étaient destinés aux fonctions les plus diverses: ateliers, réfectoires ou magasins. Mais le travail qu'ils exigeaient pour être maintenus en état et surtout la place qu'ils prenaient sur les voies du dépôt ont fait que leur nombre s'est réduit à deux à ce jour (les wagons pour la menuiserie et l'atelier vapeur). Lors des discussions qui ont précédé l'acquisition du tracteur diesel MOB, il est apparu clairement qu'il n'y avait pas de place pour lui à Chaulin, tant qu'un autre véhicule ne lui céderait pas la sienne. C'est ainsi que l'idée de sortir des voies le wagon-magasin K 612, qui abrite de nombreuses pièces de réserve pour la voie et les véhicules, a été proposée. Une équipe sous la direction de François Bosshard s'est occupée de libérer et d'aménager un emplacement le long de la voie entre la bifurcation et Chamby, puis de priver ce wagon de ses roues et de tout ce qui se trouvait sous le châssis. Finalement, il a été transféré le 9 mai à sa nouvelle place, après une opération délicate menée sous une pluie battante. Cette action a également été l'occasion de

trier quelque peu le matériel stocké dans ce wagon et à cet emplacement et d'éliminer une série d'objets «qui pourraient servir une fois», mais qui ne l'avaient pas encore fait jusqu'à présent…

Voies et bâtiments

Ouvrages d'art

Le viaduc sur la Baye de Clarens, dont nous avons parlé en 2005 et dont nous reparlerons, celui-ci nécessitant des travaux d'entretien, éclipse par sa dimension tous les autres ouvrages d'art, murs de soutènement et petits ponts souvent peu ou pas visibles en circulant sur la ligne.

Cette année, un ponceau situé entre le tunnel et le viaduc a fait l'objet d'une réfection. Après dégagement des matériaux encombrant la voûte et les piédroits, le jointoiement des moellons a été repris. Les photos montrent son état avant et après cette intervention. Si le travail en lui-même ne fut pas très considérable, l'accessibilité du chantier occasionna une très grande difficulté. Pour amener la petite pelle mécanique à pied d'œuvre, il a été nécessaire de faire appel à la grue ferroviaire du MOB.

L'entreprise Borgatta de Chernex, dont le savoir-faire et la qualité d'exécution sont toujours appréciés, a procédé à ces travaux dont le coût est pris en charge par le MVR. D'autres petits chantiers suivront ces prochaines années, afin de maintenir à un bon niveau l'infrastructure de notre ligne, sans laquelle notre chemin de fer-musée ne pourrait plus être qualifié de vivant.

Drainage à Chaulin

Les pluies printanières nous ont rappelé les déficiences des systèmes de drainage en amont du dépôt et de la nouvelle halle. Si la source qui alimentait la fontaine derrière le chasse-neige rotatif s'est tarie, de nombreuses autres sont actives. L'eau fait son apparition jusque dans les voies à l'intérieur de l'ancienne, comme de la nouvelle halle. Merci aux membres qui ont remis en état les coulisses de drainage et qui en ont creusé de nouvelles. Le résultat a été efficace, mais

Le ponceau avant et après réfection.
Der Durchlass vor und nach Instandstellung.

il ne nous évitera pas des travaux de drainage plus conséquents dans cette zone.

Installations de la traction vapeur

L'adoucisseur d'eau qui avait souffert du gel suite à une panne d'électricité a été remplacé. Le traitement de l'eau pour les locomotives à vapeur est ainsi de nouveau opérationnel.

Le butoir de la voie de la fosse, déplacé suite à un accostage brutal, a été remis à sa place. Cet incident a démontré l'efficacité de la conception de ce butoir.

Auvent pour la porte de l'atelier

L'entrée côté forêt du dépôt est utilisée par tous ceux qui viennent en voiture à Chaulin, ainsi que pour se rendre aux «Eplatures». En cas de chute de neige, il est souvent difficile d'en ouvrir la porte. C'est ce constat qui a amené notre membre François Milliquet à concevoir et réaliser un auvent à cet endroit. Grâce à sa légèreté audacieuse et à l'emploi de mêmes matériaux (récupérés) que ceux utilisés pour le dépôt, cette construction s'intègre parfaitement à l'ensemble. Par temps de pluie, elle contribuera également à la propreté des lieux. Un grand bravo à François pour cette bonne idée de la part de tous les utilisateurs de cette entrée.

Guichet

La gare de Blonay vient d'être équipée d'un nouveau guichet historique. Merci à l'équipe qui a déniché cette pièce d'antiquité, qui l'a adaptée aux dimensions de l'ancien guichet et l'a magnifiquement remise à neuf. Ainsi, au premier contact avec notre chemin de fer, soit en achetant leur billet, nos visiteurs sont déjà dans une véritable ambiance de musée.

Exploitation

Itinéraire pédestre

Dès maintenant, une petite carte des itinéraires pédestres de la région est à disposition des visiteurs qui désirent associer une balade au voyage avec notre train. On peut la demander dans les gares.

Cheminots en visite

L'assemblée annuelle des techniciens des entreprises suisses de transport public (TST) s'est tenue cette année le 19 mai à Montreux. Le MOB, qui en était l'organisateur, avait intégré le BC dans son programme. C'est ainsi qu'un train remorqué par l'automotrice 11 a transporté les participants entre Montreux, Chernex et le musée. Quelque huitante personnes ont mangé à Chaulin.

Festival de Pentecôte

Cette manifestation s'est déroulée les 3, 4 et 5 juin, selon un programme maintenant bien rodé. Les points forts de cette année ont été la mise en action du chasse-neige rotatif et la journée des membres passifs.

Ferraille

L'activité du Blonay-Chamby, la réparation, la modification ou le remplacement de pièces généralement en acier conduisent à en envoyer un certain nombre au rebut. Les donateurs en nature ont souvent été très généreux, c'est ainsi que tampons, crochets, ressorts de suspension, réservoirs d'air ou de vide et j'en passe, garnissent tout ce qui peut faire office de magasin. Pour ne pas être définitivement submergés, il faut de temps à autre faire preuve de courage, c'est-à-dire trier et éliminer ce qui n'a objectivement pas d'intérêt, en se rappelant qu'au BC aussi «on s'encombre la vie avec des objets dont on n'a pas besoin».

Pour tirer un maigre profit de cette ferraille, une quantité minimale de plusieurs tonnes est requise. Au cours de l'hiver et du printemps, un lot de 8 t a été réuni et chargé sur deux wagons par les membres du BC. Des rails fortement usés et les anciens tubes de la locomotive 5 du LEB formaient l'essentiel de cette ferraille.

Sur le plan pratique, cette opération a été, cette fois-ci, plus délicate à mettre en œuvre. Par suite de la création du passage sous-voie et de la disparition du quai de chargement, la gare de Blonay ne permet plus la réception, ni l'envoi de gros objets.

Actuellement, seule la gare de Chamby offre un espace suffisant pour l'opération de transbordement de wagon à camion. Après un essai infructueux (un camion usuel de 40 tonnes est trop haut), nous avons trouvé un ferrailleur disposant d'une benne pouvant être posée sur le sol et chargée par la grue fixée au camion. La photo montre cette opération rendue délicate par la présence de la ligne de contact (non visible sur la photo et déclenchée).

L'évacuation de la ferraille rebutée fait partie des actions nécessaires à la bonne présentation de notre ligne et de notre musée.

François Bosshard

Le transbordement de la ferraille sur un camion à Chamby est délicat, compte tenu du peu de place disponible et de la présence de la ligne aérienne.

Der Umlad des Schrottes auf eine Lastwagen in Chamby ist wegen den engen Platzverhältnissen und wegen der Fahrleitung schwierig.

Soucis d'entretien

Si la circulation des trains représente l'activité numéro un de tout chemin de fer touristique, l'entretien de ses installations implique un investissement financier et en heures de travail bénévole qui n'est pas en reste. Des installations fixes et un matériel roulant en bon état sont un gage de sécurité et indispensable pour assurer la pérennité de l'entreprise. Que le chemin de fer soit une activité purement touristique ou qu'il s'agisse d'une ligne musée, l'état des véhicules a également une influence sur la satisfaction de la clientèle, donc sur les recettes commerciales présentes ou à venir.

Le tram de Bâle attend sa révision.
Das Basler Tram wartet auf eine Revision.

Quelle est la situation actuelle du BC?

Au niveau de la voie, elle est satisfaisante. Grâce à la collaboration du MOB et une activité soutenue des membres, la voie et les ouvrages d'art ont été maintenus en état ces dernières années. Des travaux de renouvellement régulier (changement de rails, de poteaux de la ligne de contact, etc.) ont fait que la substance de notre ligne s'est bien conservée.

Les bâtiments des gares de Blonay, Cornaux et Chamby sont en bon état; la halte de Chantemerle mériterait une remise en état, mais elle n'est pas d'une importance primordiale, vu sa faible fréquentation. Les installations de Chaulin, halles d'exposition, buvette et tour 1 sont également d'un bon niveau.

La situation est moins brillante au niveau du matériel roulant.

Locomotives à vapeur

C'est le type de machines qui exige le plus d'entretien, il faut compter quelque quatre heures de travail: révision, réparations et préparation, pour une heure de circulation. Grâce à une équipe motivée et relativement nombreuse, nos locomotives à vapeur sont dans un état satisfaisant. Ce qui ne veut pas dire que nous sommes en mesure d'assumer tout l'entretien que nous souhaiterions. Le nombre des locomotives en service est tombé ces deux dernières années de cinq à trois. La «Rimini» attend une remise en état de sa distribution, travail dont nous savons la nécessité depuis des années, mais qui n'a pas pu être réalisé jusqu'à ce jour. La chaudière de la «Bercher» doit être retubée, activité que nous avons étalée sur deux années pour des raisons financières et de charge de travail. Il faut cependant préciser que trois locomotives suffisent largement pour assurer la circulation de tous les trains à vapeur du BC.

Automotrices électriques

Dans ce secteur, la situation est plus inquiétante, l'insuffisance d'entretien approfondi qui dure depuis des années réduit petit à petit le nombre des véhicules disponibles.

Ainsi des véhicules, comme la locomotive de la Bernina, sont tombés en panne et l'ampleur des dégâts est telle que nous ne sommes pas en mesure de les remettre en état avec les moyens ordinaires du BC. D'autres automotrices, telle celle du Monthey-Champéry-Morgins, doivent être ménagées, si nous désirons qu'elles continuent à rouler. De ce fait, elles sont réservées aux conducteurs expérimentés, réduisant d'autant la motivation des nouveaux candidats à la conduite et nous privant simultanément de forces jeunes pour leur entretien. Même un véhicule des plus simples, comme le tramway de Lausanne, n'a pas pu circuler cet hiver, sa batterie étant à bout de souffle.

L'acquisition récente de l'automotrice 111 des Chemins de fer électriques de la Gruyère a détendu la situation au niveau du nombre de véhicules disponibles. Elle a permis d'éviter de réduire le nombre de trains électriques figurant à l'horaire. Mais elle représente aussi un véhicule de plus à entretenir.

Voitures

Le Blonay-Chamby dispose d'un nombre assez important de voitures en bon état. Elles permettent d'assurer les besoins de l'exploitation. La situation est donc satisfaisante. Toutefois, certaines voitures aptes à circuler sont immobilisées faute de véhicules moteurs en état de marche équipés du frein à air comprimé pour les remorquer.

Un important travail a été exécuté ces dernières années sur deux voitures des Chemins de fer rhétiques, la voiture-salon et celle à compartiments. Nous disposons ainsi de véhicules très attractifs pour les trains spéciaux. Les actions futures devront se porter plus spécifiquement sur les voitures utilisées dans les trains réguliers, si nous voulons rester à niveau.

Conclusion

Afin de faire le point sur cette situation, le conseil d'administration a décidé d'établir un bilan et une planification des travaux à entreprendre pour augmenter le nombre de nos véhicules en état de marche. Ils permettront de fixer les priorités nécessaires. Ce qui n'empêche pas que pour assurer notre avenir, toutes les bonnes volontés sont invitées à participer activement à l'entretien des installations fixes et du matériel roulant!

Sébastien Jarne

Parcours kilométrique des locomotives à vapeur

Année	*BFD 3*	*Rimini 4*	*Bercher 5*	*BAM 6*	*Mallet 105*	*Total*
2003	705	0	128	763	555	2151
2004	604	31	260	713	703	2311
2005	**679**	**8**	**304**	**1010**	**339**	**2340**

Sur le total de 2340 km, 180 ont été parcourus entre Vevey et Blonay et 220 sur MOB.

Parcours kilométrique des automotrices électriques

Année	*MOB 11*	*TL 28*	*SSB 52*	*+GF+ 75*	*GFM 111*	*Total arrondi*
2003	1300	1490	1100	320	0	5000
2004	1116	2102	773	150	1039	5700
2005	**1649**	**1418**	**555**	**120**	**2153**	**6000**

L'automotrice de Champéry et le tramway du Rheintal ont parcouru moins de 50 km en 2005. Le kilométrage du tracteur de manœuvre ex-Zurich n'est pas décompté.

100 ans des Carrières d'Arvel

La Société des Carrières d'Arvel à Villeneuve vient de fêter son centenaire. Comme cette entreprise a toujours été liée au chemin de fer, son histoire intéressera certainement les lecteurs de l'«Escarbille». Une des premières mentions des carrières d'Arvel date de 1792. Le marbrier veveysan Jean-François Doret établit un devis pour «revêtir en pierre d'Ervel» une chambre destinée aux archives de Villeneuve. A cette époque, il a reçu une permission d'ouvrir une carrière au Châble lombard. Dans la première moitié du XIXe siècle, d'autres carrières sont louées par les communes de Villeneuve et de Noville, le plus souvent pour un chantier précis (comme le pavage d'une rue). La difficulté de transport des pierres extraites par des chemins situés dans une zone marécageuse pousse les autorités à soutenir un projet de canal navigable entre les carrières et le lac. Le projet échoue probablement devant l'opposition de bordiers à participer au coût des travaux. L'arrivée du chemin de fer à Villeneuve en 1857-1860 réduit l'intérêt du transport lacustre. Les carrières de Saint-Triphon ayant été reliées dès 1860 au rail, une telle solution est envisagée par la commune de Villeneuve. L'établissement d'une voie industrielle de 1950 m reliant la gare au Mont d'Arvel est réalisé en 1891 avec la participation de la compagnie Jura-Simplon. Elle est reprise l'année suivante par les maîtres carriers Berger, le plus

Installations de production de gravier d'Arvel en 1936. Au premier plan la voie étroite et le dépôt (4), à droite l'embranchement CFF avec plusieurs wagons chargés de ballast.

Schotteraufbereitungsanlage in Arvel in 1936. Vorn die Feldbahngleise und das Depot (4). Rechts das Anschlussgleis der SBB mit mehreren geladen Wagen.

important entrepreneur à cette époque. Le poids élevé des wagons chargés fait qu'ils sont remorqués d'emblée par une locomotive à vapeur et non par des chevaux comme il était souvent d'usage en ce temps. Elle sera prolongée jusqu'à la carrière de la Charmotte en 1904.

Au début du XXe siècle, le développement du béton armé et de la pierre artificielle, la fabrication industrielle de briques de qualité et les progrès de la construction métallique provoquent le recul de la pierre de taille. En revanche, la demande de ballast pour les chemins de fer et de gravier et de sable pour la fabrication du béton est en pleine progression.

Une concession de vingt ans pour l'exploitation de la carrière communale est accordée aux frères Bontemps et Berger, qui créent en 1905 la Société des Carrières d'Arvel. Vraisemblablement, le but recherché était de réaliser une exploitation plus rationnelle de la pierre.

Malgré l'existence de la voie industrielle reliant les carrières à la gare de Villeneuve, le transport des matériaux fait l'objet de plusieurs études. En 1905, un projet de voie étroite le long de l'Eau-Froide, permettant de rejoindre directement les carrières de la Chamotte et de Planche Boetrix avec le lac et de faire des transports par bateaux est examiné. En 1906, on parle d'une liaison avec le tramway Chillon-Villeneuve. La question du transport par voie d'eau est reprise en 1917, associée avec les travaux d'assainissement de la plaine de l'Eau-Froide en cours. Aucune de ces idées ne se concrétisera.

Le seul développement ferroviaire effectif sera l'usage d'un réseau à voie étroite pour les transports intérieurs de l'entreprise, par exemple entre le front d'abattage, le concasseur et l'estacade de chargement des wagons CFF. Son extension est très variable en fonction des besoins. Même l'écartement change avec les tâches à réaliser. La présence de la voie de 60 cm et de celle d'un mètre est confirmée, d'autres ne sont pas exclues.

La Première Guerre mondiale constitue une période difficile pour la Société des Carrières d'Arvel, car la construction est fortement ralentie. Le 14 mars 1922, l'effondrement de 600 000 m^3 de rochers ensevelit les deux tiers des chantiers. Les matériaux écroulés sont si considérables qu'ils pourront être exploités jusqu'en 1964 environ. Le dernier bloc, vestige de cet éboulement, a été abattu en 2004.

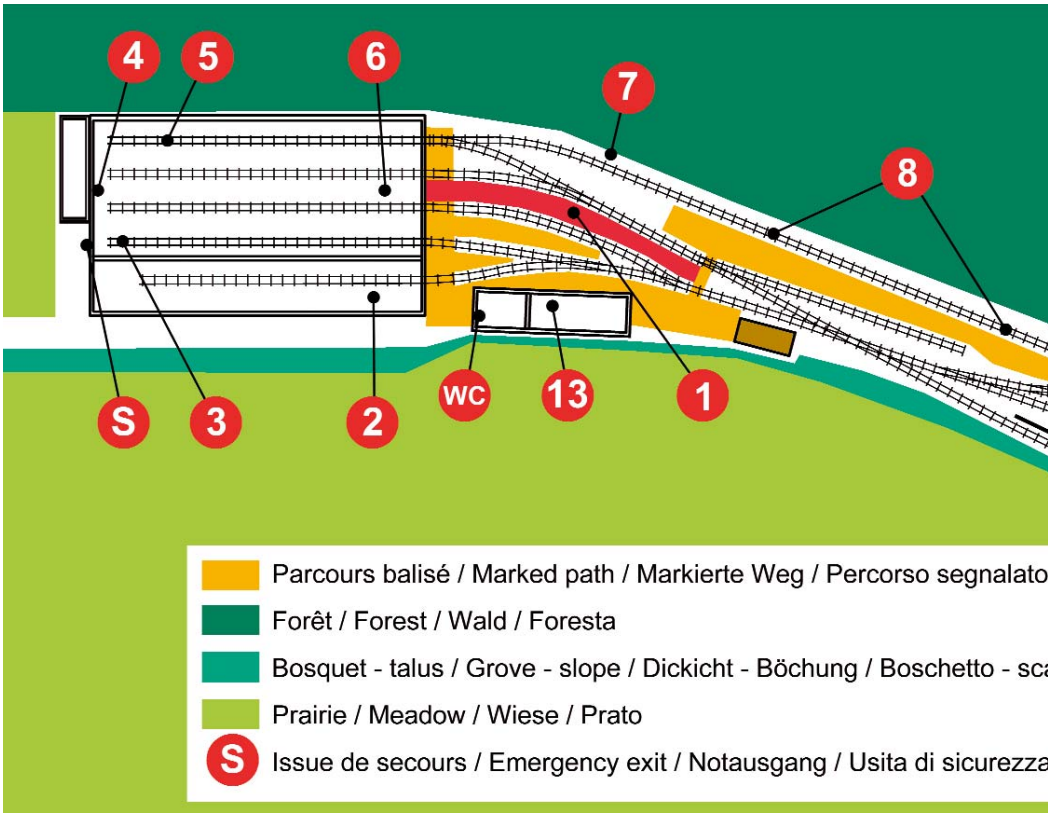
Dans les années 20, l'électrification des chemins de fer exige le renforcement des ponts, soit généralement le remplacement d'ouvrages métalliques par des constructions en béton et pierre de taille. La pierre d'Arvel est utilisée pour les ponts Butin (Genève) et du Galicien (Lausanne), des viaducs de la Paudèze et du Day.

Les difficultés de la production de pierres de taille et le besoin croissant de gravillons pour les routes et de ballast pour les voies ferrées contraignent la Société à se spécialiser. La production de pierre de taille est finalement abandonnée en 1968.

L'augmentation de la production et sa rationalisation entraînent la disparition des voies de chantier. Seul subsiste l'embranchement industriel qui permet de charger les matériaux directement dans les wagons à voie normale et offre ainsi un mode de transport économique, compte tenu des grandes quantités concernées. Le poids croissant des trains oblige l'entreprise à acquérir une locomotive diesel pour les manœuvres. Un tracteur Moyse est acheté d'occasion aux Eaux minérales d'Evian en 1991.

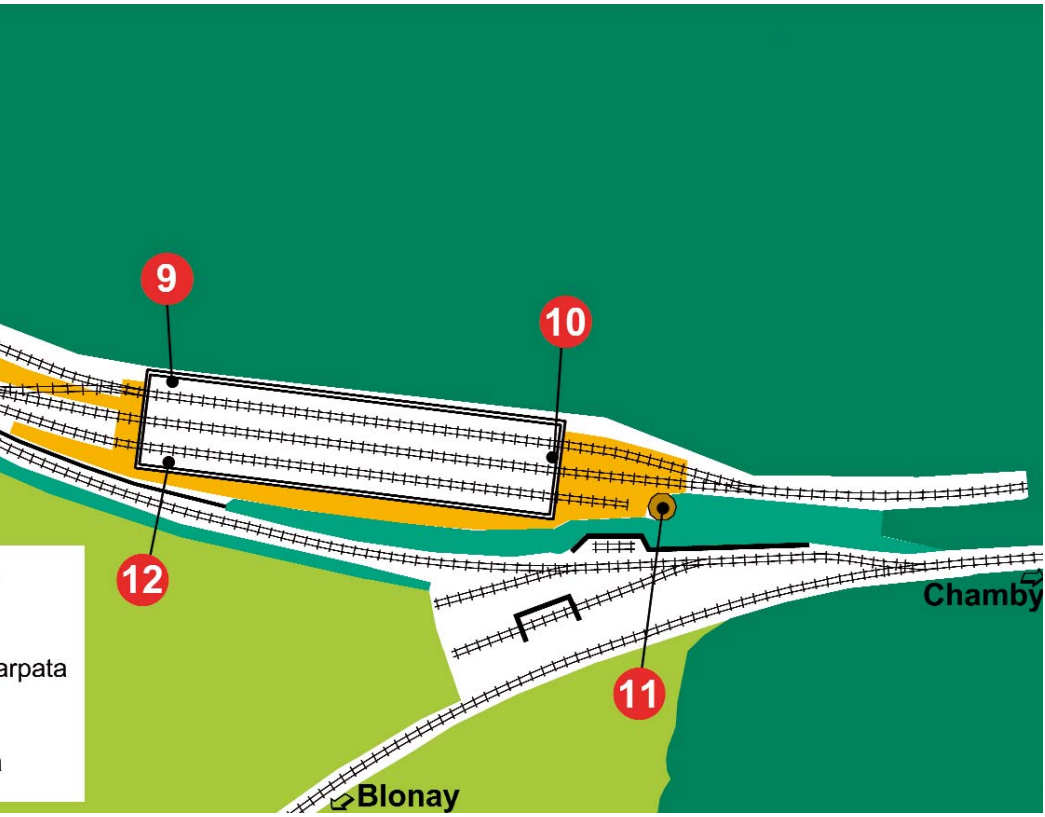
La Société des Carrières d'Arvel garde l'esprit ferroviaire et elle offre gratuitement au BC le ballast dont nous avons besoin. Que les responsables en soient remerciés. A toutes les personnes qui souhaiteraient en savoir plus, nous recommandons le livre «Les carrières d'Arvel, une société centenaire» publié en 2005 et source de cet article.

Sébastien Jarne



Légendes

1 Quai d'arrivée et de départ
2 Ateliers avec véhicules en rénovation ou entretien
3 Voiture-exposition
4 Panneaux explicatifs sur l'histoire du dépôt-musée
5 Tram-exposition
6 Borne électronique avec description du matériel
7 Exposition des différents types de crémaillères
8 Véhicules de service
9 Photographies de la nouvelle halle
10 Fonctionnement d'un «controller»
11 Château d'eau
12 Exposition de lanternes
13 Boutique-souvenirs, restaurant



Parcours de visite du musée

Nous n'avons pas toujours des membres disponibles pour assurer une visite guidée du musée. Or les voyageurs arrivant à Chaulin et ne connaissant pas les lieux ne savent ni où commencer la visite, ni comment la poursuivre. Fort de ce constat, notre membre Alain Castella a conçu un itinéraire de visite qu'il a couché sur le papier sous forme d'un prospectus. On y trouve le plan du musée représenté ci-dessus, avec des repères signalant toutes les attractions, à partir de l'atelier de réparation en passant par la borne informatique, le point de vue sur le quai à charbon, pour finir à la boutique des souvenirs. En outre, il a réalisé des panneaux indicateurs en forme de locomotive à vapeur stylisée, qui, fixés aux endroits correspondants, permettent aux visiteurs de se repérer sur le terrain.

Cet excellent travail est une première étape. Il s'agit maintenant d'aménager ces divers emplacements pour qu'ils correspondent à l'attente de notre clientèle. Ce n'est qu'à cette condition que le BC méritera vraiment le nom de musée.
Ce prospectus est à disposition dans les gares et à la boutique.

DE L'ASSOCIATION DE SOUTIEN ET DE LA SOCIÉTÉ COOPÉRATIVE DU CHEMIN DE FER-MUSÉE BLONAY-CHAMBY

Vendredi 21 avril 2006 à 19h30 - Salle des Vignerons du Buffet CFF à Lausanne

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

1. Approbation du procès-verbal de l'AG ordinaire du 22.04.05
2. Rapport de gestion et des comptes 2005
3. Rapport des vérificateurs des comptes 2005
4. Approbation de ces rapports
5. Fixation des cotisations 2006
6. Rapport d'activité du président
7. Vote de décharge du comité
8. Election du conseil d'administration de la société coopérative
9. Election du président et du comité de l'association de soutien
10. Election des vérificateurs des comptes
11. Dépenses supérieures à CHF 75'000.–
12. Modifications statutaires
13. Votation du concept muséographique
14. Vœux et divers.

Il est 19h35 lorsque le président, Michel FRIEDERICH, déclare la 38e assemblée générale de l'Association de Soutien et de la Société coopérative du Chemin de fer - Musée Blonay-Chamby ouverte. Il salue les membres présents et demande à chacun de bien vouloir signer la liste de présences. Celle-ci confirme la présence de 28 membres.
Une manifestation ferroviaire en «Baie de Somme» a retenu un certain nombre de nos membres.
Les personnes suivantes se sont fait excuser: Mmes et MM. Gérald BOLLIGER, Brice MAILLARD, François BOSSHARD, Christian FLUCKIGER, Christophe TURIN, Claude-Alain PITTET, Daniel et Mariette DUPRAZ, Jacques CIANA, Jérôme CONSTANTIN, Nicolas FLUCKIGER, John GAILLARD, Rachel et Michel GREBER, Daniel ZIMMERMANN, Reinhard SCHOLZ, Nicolas REGAMEY, Reynold GOUMAZ, Frédéric RIEHL, Claude PERROTTET, Marlyse FORESTIER, Jacques ANDRIST, Jean-François ANDRIST, Christiane MAYOR, Patrick SCHAFFNER.
Le président adresse une pensée émue à la mémoire des proches ou des amis du Blonay-Chamby qui nous ont quittés cette année, plus particulièrement Robert GILLIAND, membre fondateur, ainsi que ceux qui, pour des raisons de santé, n'ont pas pu être parmi nous ce soir.
Le Président rappelle que l'association de soutien et la société coopérative sont traitées en même temps pendant l'AG. Il rappelle l'ordre du jour et demande son adoption.
L'ordre du jour, tel que présenté, est adopté à l'unanimité.

1. Approbation du procès-verbal de l'AG du 22 avril 2005

Sa lecture n'étant pas demandée, le procès-verbal du 22.04.05 est adopté à l'unanimité.

2. Rapport de gestion et des comptes 2005

La parole est donnée à notre trésorier, Peter VOEGTLI.
Après avoir distribué aux membres présents les documents suivants: bilan, compte de résultat, détail des charges et immobilisations, il donne des explications claires et précises concernant chacun de ces tableaux. Ces derniers font état de la situation au 31.12.2003, 2004 et 2005, ainsi que du budget 2006. Beaucoup de progrès ont été réalisés par rapport à ces dernières années. Il y aura encore lieu de mieux cerner le résultat des divers secteurs.
Les résultats du «Panoramique, café-restaurant du Musée», étant en perte de vitesse, il y a lieu de revoir le problème concernant les serveuses, vente de souvenirs, etc. afin d'avoir l'année prochaine de meilleurs résultats. Il constate une forte augmentation du prix de l'énergie, plus particulièrement le prix du charbon qui a pris l'ascenseur. Une nouvelle solution a été trouvée pour 2006.
Michel FRIEDERICH et François BOSSHARD ont négocié les conditions concernant l'achat du terrain, ainsi que celles de la dette hypothécaire. A ce sujet, la BCV a autorisé le BC à faire un amortissement exceptionnel sur le montant de CHF 200'000.– à ce jour. Il est prévu de rembourser ce prêt hypothécaire sur six ans, afin d'être à CHF 100'000.– d'ici à fin 2006.
Le caissier ayant répondu à satisfaction aux questions posées, aucune autre demande n'est formulée.
Michel FRIEDERICH remercie vivement Peter VOEGTLI qui, malgré ses nombreux déplacements à l'étranger, a fait un excellent et efficace travail pour notre association. Remerciements et applaudissements également aux vérificateurs des comptes, ainsi qu'à toutes les personnes ayant collaboré à cette tâche.

3. Rapport des vérificateurs des comptes

Au nom des vérificateurs des comptes et de la gestion 2005, Jean-Pierre MAUDRY donne connaissance de leur rapport.
MM. René BONZON, Jean-Pierre MARTHE, Philippe MERCIER et Jean-Pierre MAUDRY ont procédé, en présence de Peter VOEGTLI, au contrôle et à la vérification des comptes du BC. Ils se sont rencontrés à deux reprises, soit les 20 et 24 février 2006. Leurs vérifications ont porté, sous forme de sondages, au contrôle de certaines factures.

Travail des bénévoles: ponçage d'une voiture.
Frontarbeit: Schleifen eines Wagens.

L'automotrice MOB 11 en tête d'un train spécial au-dessus de Montreux.
Der Triebwagen MOB 11 mit einem Extrazug oberhalb Montreux.

Toutes les factures demandées ont été produites par Peter VOEGTLI. Ce dernier a également répondu à toutes les questions posées et a fourni les renseignements désirés.
Le résultat de l'année 2005 est considéré comme très satisfaisant et laisse un bénéfice de CHF 4'097.–. Il est à noter que ce résultat net a été obtenu grâce à divers dons et/ou subventions, permettant à notre société d'opérer des amortissements, notamment CHF 100'000.– sur le compte hypothèque BCV.
A la suite de ces sondages et selon l'appréciation des vérificateurs des comptes, ces derniers peuvent attester de la bonne tenue des comptes du BC pour 2005 et ne peuvent que remercier chaleureusement Peter VOEGTLI pour l'immense travail accompli et le féliciter pour la parfaite tenue des comptes du Chemin de fer-Musée Blonay-Chamby.
En complément de ce rapport, des explications sont données concernant les résultats de la structure d'accueil qui ont passé de CHF 34'747.– en 2003, CHF 27'631.– en 2004 à CHF 9'564.– en 2005. Il semble donc que cette situation devrait être revue, car il est bon de temps à autre de revoir les accords signés et de les modifier s'ils ne conviennent plus.
Avec les remerciements du président, le rapport des vérificateurs est approuvé à l'unanimité.

4. Approbation de ces rapports

C'est à l'unanimité que ces rapports sont approuvés par l'assemblée.

5. Fixation des cotisations

Le statu quo est accepté pour le montant des cotisations, soit CHF 60.– pour les adultes et CHF 30.– pour les enfants et jeunes de moins de 20 ans.

6. Vote de décharge du comité

A l'unanimité, décharge est donnée au comité pour sa gestion par les membres présents à cette assemblée générale.

7. Rapport du président

Difficile de faire un résumé du rapport présidentiel, il est si complet et chaleureux que la secrétaire du PV vous en donne l'entier en annexe à ce procès-verbal (ici en page 4).
Merci, Monsieur le président, pour le super-rapport, pour votre engagement, vous méritez bien les applaudissements de toute l'assemblée.

8. Election du conseil d'administration de la société coopérative

Selon les statuts, l'élection a lieu tous les deux ans; une élection doit donc avoir lieu cette année.
Les noms des personnes qui forment actuellement le conseil d'administration et qui sont d'accord de se représenter sont:
MM. Michel FRIEDERICH, président, Gérald BOLLIGER, François BOSSHARD, Yves DEBOSSENS, Sébastien JARNE, Jean-Daniel PARE, Frédéric RIEHL, Patrick SCHAFFNER, Peter VOEGTLI, Marcel RITTENER et Christian FLUCKIGER.

Claude ISPOMANTE a exprimé le désir être relevé de sa charge au CA. Il est chaleureusement remercié de sa collaboration, sans oublier le fait qu'il accepte de continuer à mettre à disposition une salle pour les séances du CA.

Départ d'un train à Chaulin / Zugabfahrt in Chaulin.

9. Election du président et du comité de l'association de soutien

Selon les statuts, l'élection a lieu tous les deux ans, donc une élection doit avoir lieu cette année. Pour mémoire les noms des personnes qui forment l'Association de soutien sont:
MM. Michel FRIEDERICH, Président, Gérald BOLLIGER, François BOSSHARD, Jérôme CONSTANTIN, Yves DEBOSSENS, Christian FLUCKIGER, Sébastien JARNE, Jean-Daniel PARE, Frédéric RIEHL, Patrick SCHAFFNER et Peter VOEGTLI.
Ces membres acceptent une nouvelle élection et sont réélus par applaudissement.

10. Election des vérificateurs des comptes

Ce sont quatre membres qui sont chargés de cette importante mission. Si MM. Jean-Pierre MAUDRY, Philippe MERCIER et René BONZON acceptent une nouvelle élection, Jean-Pierre MARTHE a demandé à se retirer. Proposition est faite de le remplacer par Jean-Pierre ZIMMERMANN. C'est à l'unanimité que ces quatre vérificateurs sont élus.
Peter VOEGTLI parle des séances des vérificateurs, de leur désir de chercher et trouver où ils pourraient coincer le comptable... et c'est Jean-Pierre MARTHE qui fait remarquer qu'ils n'ont jamais pu le coincer!

11. Dépenses supérieures à CHF 75'000.-

Aucune dépense importante n'est prévue, ce point est donc passé sous silence.

12. Modification statutaire

Aucune modification statutaire n'étant prévue, ce point est donc passé sous silence.

13. Concept muséographique

Le président demande à Sébastien JARNE de présenter le concept muséographique prévu par la commission. Une discussion animée entre divers membres peut se résumer comme suit: François MILLIQUET ne veut pas faire les transports à la brouette! Sébastien JARNE précise que les méthodes anciennes de travail sont à utiliser pour montrer au public comment le chemin de fer fonctionnait. Ce n'est pas une obligation générale. Le président fait un vibrant plaidoyer en faveur du concept. Alain CASTELLA signale que le concept du musée n'est qu'une étape, il faut ensuite «vendre» ce musée à la clientèle potentielle. Dans cette optique, une nouvelle présentation de l'exposition est en cours de réalisation sur le terrain.
Au vote, le concept muséographique est accepté par 13 voix contre 4 et 5 abstentions.

14. Vœux et divers

Robert BRON pose la question du déchargement des handicapés à Chaulin. Michel FRIEDERICH répond qu'une solution n'a pu être trouvée à ce jour en raison de son coût. Charles-Maurice EMERY signale que la «Nuit des Musées» verra des musiciens du conservatoire jouer au musée et qu'un concert aura lieu à la fin de la manifestation sur la place de la gare de Blonay.
Il est 21h30 lorsque Michel FRIEDERICH, président, clôt cette 38e assemblée générale en remerciant chacun d'y avoir participé. Il souhaite un bon retour à tous et que 2006 soit une belle et bonne saison.

Saint-Légier, le 6 mai 2006. Raymonde Krenger, secrétaire

Hôtel de Famille

VEVEY - MONTREUX

Notre hôtel est situé au centre-ville, donc à proximité immédiate de la gare et des rues commerçantes. Cependant, il ne se trouve qu'à cinq minutes à pied des rives du lac Léman. Il comporte 60 chambres (100 lits) agréablement meublées, avec salles d'eau et WC, équipées de tous les services modernes (TV, téléphone direct, Internet et minibar).

Il dispose d'aménagements de loisirs intérieurs très appréciés: piscine, sauna, terrasse-solarium, terrasse et parking privé. Notre restaurant compte parmi les tables réputées de Vevey et offre de savoureuses recettes traditionnelles. Dans un cadre romantique et raffiné, on y déguste les meilleurs produits du marché local cuisinés avec art ainsi que de succulentes spécialités de poissons du lac.

Tél. +41 (0)21 923 39 00
Fax +41 (0)21 923 39 30
hotelfamille@bluewin.ch

Patrick Darbois
Rue des Communaux 20
CH-1800 Vevey

Internet: www.hotelfamille.ch

Concept muséographique

INTRODUCTION

Un concept muséographique clair aidera à positionner le BC envers ses visiteurs mais aussi à se profiler de manière plus forte face aux autorités, organes de contrôle et institutions (fonds, loteries, entreprises de chemins de fer, musées, etc.), ainsi que les amateurs de chemins de fer.
Ce concept est conçu dans l'esprit de la Charte de Riga, établie par Fedecrail, l'Association européenne des chemins de fer touristiques et musées.

Les donateurs publics et privés ont aidé le BC dans des phases difficiles parce qu'ils estimaient que la société assume, de manière valable et responsable, un rôle dans la conservation du patrimoine ferroviaire. Le BC a une mission à remplir qui va au-delà du concept d'une équipe d'amis qui jouent au train!
L'objectif du concept n'est pas de critiquer ce qui a déjà été fait, mais de préciser ce que veut devenir le BC et de coordonner les réalisations futures pour atteindre ce but.

Le concept couvre l'ensemble des installations et des activités du BC:
- la ligne entre Blonay et Chamby;
- l'ensemble dépôt-musée;
- l'exploitation;
- le matériel roulant.

LA LIGNE

Les bases du concept muséographique nous sont imposées par les réalités du terrain, soit:
- une voie métrique;
- une ligne électrifiée;
- une ligne secondaire, avec un caractère plutôt rural;
- un profil de ligne de montagne, avec sur trois kilomètres un résumé très condensé, mais complet de génie civil ferroviaire;
- l'appartenance au réseau MVR/MOB/TPF.

Ces paramètres définissent le chemin de fer-musée Blonay-Chamby comme un **chemin de fer à voie métrique,** principalement représentatif des réseaux secondaires suisses entre 1870 et 1960. Au niveau de l'équipement de la ligne, ils nous imposent certaines obligations, afin de refléter les caractéristiques d'une telle ligne, soit:
La voie doit conserver son caractère, rail de petit profil en barres courtes, éclissées, sur traverses en fer ou en bois. Les aiguillages sont commandés manuellement.
La ligne aérienne doit continuer à être supportée par des poteaux en bois avec un fil de contact «filigrane».
Vu que les chemins de fer secondaires ne possédaient peu ou pas de

Conservation du patrimoine: le viaduc sur la Baye de Clarens.

Erhaltung der Kunstbauten: der Viadukt.

Soigner la présentation: le wagon-bar.

Die Präsentation pflegen: der Barwagen.

signalisation, elle ne s'impose pas du point de vue muséographique, si ce n'est quelques signaux mécaniques caractéristiques. Les installations de sécurité sans caractère historique doivent être impérativement limitées au strict nécessaire, celui imposé par la sécurité de l'exploitation.

Les bâtiments, en particulier les haltes de Chantemerle et Cornaux, doivent conserver leur aspect ancien. Les possibilités du BC sont limitées dans ce domaine, car les installations fixes ne lui appartiennent généralement pas. Le BC interviendra si nécessaire en cas de travaux de tiers pour obtenir le respect de l'aspect historique de la ligne.

LE DÉPÔT-MUSÉE

Construit ex nihilo, il ne possède pas de substance existante à préserver. Les installations construites ou à construire doivent rendre l'ambiance d'un chemin de fer secondaire du début du XXe siècle. Cela concerne aussi bien la voie que les appareils de voie, la ligne aérienne, les quais et tous les accessoires nécessaires à l'exploitation ferroviaire.

La conception des bâtiments, compte tenu des impératifs financiers et des besoins techniques, doit également répondre à ce critère. Il ne s'agit pas de construire «beau», critère éminemment subjectif et soumis à la mode, mais historiquement correct.

Afin de permettre au public de mieux appréhender ce qu'était un chemin de fer secondaire, nos halles d'exposition présentent des objets et documents s'y rapportant.

Vu la place restreinte disponible, quasiment limitée à des surfaces murales, ces objets doivent être soigneusement sélectionnés selon les critères suivants:

- avoir un rapport direct avec les chemins de fer secondaires;
- concerner la période 1870-1960;
- ne pas être trop spécialisés, afin d'être facilement compris par le public;
- d'être d'un encombrement restreint, pour ne pas accaparer la place disponible;
- résister aux conditions climatiques de Chaulin.

Il sera porté une attention particulière à la présentation de ces objets:

- en bon état et complets;
- avec une légende circonstanciée, si nécessaire;
- avec un espace et éclairage adaptés.

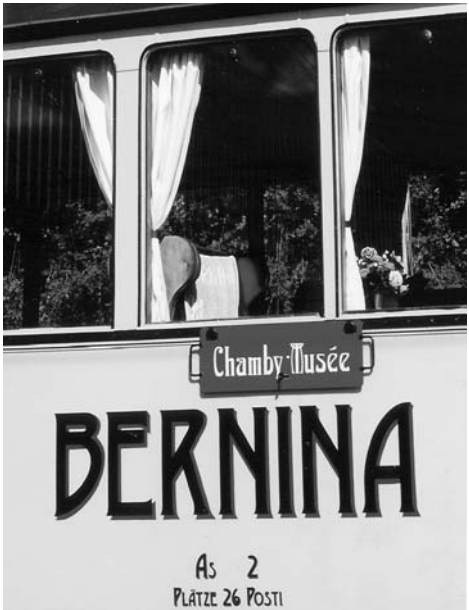
L'affichage publicitaire doit présenter un cachet historique correspondant à la période 1870-1960 choisie.

L'EXPLOITATION

Le BC en tant que musée vivant se doit de conserver des métiers et des savoir-faire en cours de disparition. Dans ce domaine également, il a un devoir muséographique. Nous devons conserver les chefs de gare, chefs de train, mécaniciens et chauffeurs de locomotives à vapeur et autres wattmen, métiers en cours de disparition ou ayant fortement évolué.

En particulier:

- Les prescriptions de circulation s'appuient sur les méthodes d'exploitation de la période 1870-1960, tout en répondant à la réglementation actuellement en vigueur.
- La circulation des trains est assurée par cantonnement téléphonique, le départ donné à la palette.



- Les trains circulent sous la responsabilité d'un chef de train.
- La composition des trains prendra en compte l'aspect historique, tant qu'il reste compatible avec les besoins commerciaux ou d'exploitation.
- Le personnel porte un habillement/uniforme correspondant à son activité, sans excès vestimentaire.
- Les travaux sont réalisés selon les méthodes anciennes (par exemple, appel au téléphone à manivelle, transport à la brouette ou utilisation de billets «Edmonson»), si cela permet au public de mieux comprendre comment fonctionnait le chemin de fer à l'époque concernée.
- Chaque membre s'informe sur les aspects historiques de son activité, afin d'être en mesure de l'expliquer au public et de conserver ce savoir-faire dans le futur.

LE MATÉRIEL ROULANT

Quels véhicules doivent-ils faire partie de notre collection?

- Des véhicules à voie métrique de lignes secondaires de la période 1870-1960, suisses ou étrangers.
- Des véhicules aptes à circuler sur notre ligne pour répondre au premier but du BC: un musée vivant.
- Des véhicules représentatifs du choix ci-dessus et attractifs pour le public, pour répondre au deuxième but du BC: un musée digne de ce nom.
- Des véhicules suffisamment simples pour être maintenus en service en toute sécurité par les membres du BC.
- Des véhicules simples à conduire en nombre suffisant pour permettre la formation de nouveaux conducteurs.
- Des véhicules représentant de manière équilibrée les diverses catégories: locomotives à vapeur, locomotives et automotrices électriques, tramways, voitures, wagons marchandises et de service.

Quelle ampleur doit avoir notre collection?

- Elle ne doit pas dépasser les possibilités humaines, matérielles et financières du BC. Le but du BC est d'avoir tous ses véhicules en bon état de présentation pour le public.
- Elle se limite à la place disponible au musée de Chaulin ou, à défaut, dans un lieu extérieur garanti par un contrat à long terme.
- Le nombre de véhicules sensibles à l'humidité, tels que les locomotives à vapeur ou électriques, les automotrices et voitures en bois, etc. se limite à la place disponible sous toit.

Etat des véhicules

- Les véhicules doivent être remis dans leur état d'origine ou dans un état caractéristique d'une période de leur existence, prioritairement en ce qui concerne les aspects visibles. Cet état sera préalablement défini par une recherche historique.
- Les travaux d'entretien auront pour but de maintenir la substance du véhicule et d'assurer sa pérennité à long terme. Ils garantiront la sécurité des personnes et du matériel.

Locations de véhicules à des tiers

- Le BC peut louer des véhicules à des tiers pour une longue durée.
- Toute transaction fera l'objet d'un contrat écrit précisant les droits et les devoirs du BC et de l'emprunteur.
- L'emprunteur devra apporter la preuve de son sérieux et de celui du projet de location.
- Un loyer, même symbolique, sera perçu pour toute location.
- Les intérêts de la collection et de l'exploitation du BC doivent être préservés.

Hébergement de véhicules de tiers sur le BC

- Le BC peut héberger des véhicules de tiers sur ses installations pour une longue durée.
- Le véhicule devra remplir les critères définis ci-dessus pour la collection, en particulier celui de la place disponible.
- Toute transaction fera l'objet d'un contrat écrit précisant les droits et les devoirs du BC et du propriétaire.
- Les moyens humains et financiers engagés par le BC devront être en relation avec les avantages qu'il retirera de cet hébergement.
- Les véhicules appartenant à la collection du BC ont la priorité.

RÈGLES D'APPLICATION

Pour garantir la réalisation de ce concept muséographique, il est nécessaire de fixer des règles à suivre quand des modifications ou des acquisitions ont une influence sur la vision du public sur notre chemin de fer-musée.

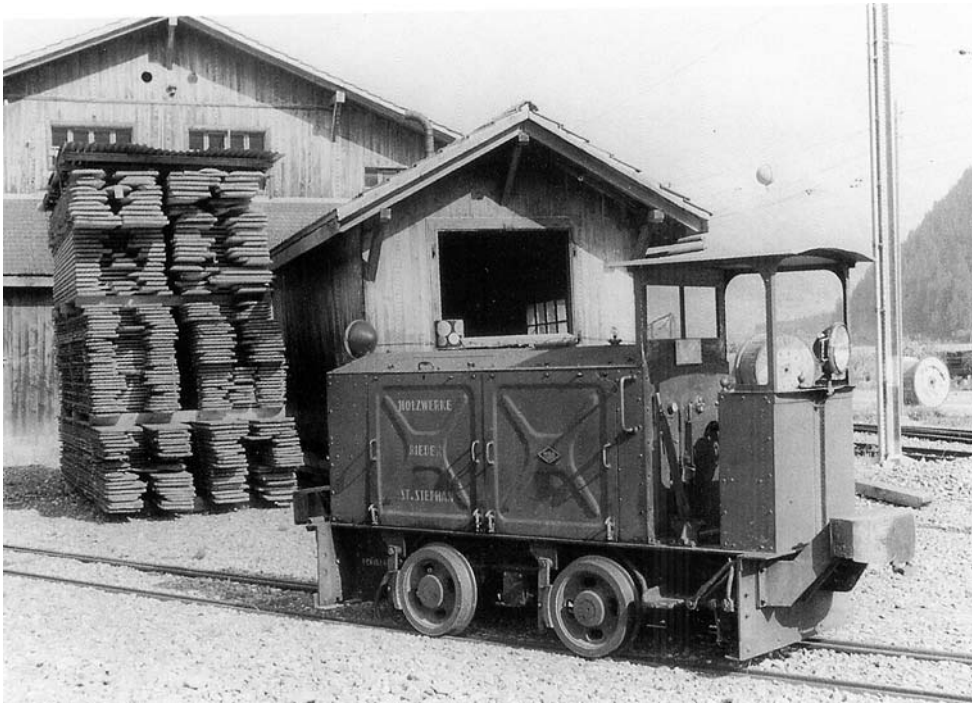
- Chaque projet devra, avant d'être réalisé, avoir fait l'objet d'un examen sous l'angle de ce concept.
- Le conseil d'administration propose à l'assemblée générale l'acquisition, l'hébergement, la location, la cession ou la démolition de véhicules. Cette dernière décide en dernier lieu.
- Le conseil d'administration décide de l'engagement de tous travaux importants sur les véhicules, c'est-à-dire ceux ne relevant pas de l'entretien courant.
- Le conseil d'administration est compétent pour les locations et les hébergements de courte durée.
- Le conseil d'administration base ses décisions sur le préavis d'une commission qui aura examiné les aspects historiques, techniques et humains (main-d'œuvre, qualitativement et quantitativement) du projet. Le cadre financier et le délai de réalisation y seront précisés.
- Toute acquisition d'objet destiné à être présenté au public, véhicules exceptés, sera proposée au responsable du service concerné et à celui du patrimoine. Une demande est ensuite formulée à l'attention du conseil d'administration, précisant l'objet, sa destination et les moyens nécessaires à cette acquisition. Le conseil d'administration décide de la suite à donner ou s'en réfère à l'assemblée générale.
- Un examen critique de la collection sous l'angle de l'intérêt muséographique sera réalisé périodiquement.

La commission muséographique du BC:

Jacques Andrist
Jean-François Andrist
Dominique Gartner
Sébastien Jarne
Frédéric Riehl

Ce concept a été adopté par l'assemblée générale du 22 avril 2006.

Un nouveau véhicule au BC



Notre nouveau tracteur en 1970 à St. Stephan.
Der neuer Traktor, 1970 in St. Stephan.

Les débuts de la traction diesel

Dès la mise au point de leur moteur à explosion, les ingénieurs allemands Daimler, puis Diesel, vont essayer de l'appliquer aux locomotives. Mais le problème non résolu de la transmission de l'effort entre le moteur et les roues fera échouer ces tentatives. Ce n'est qu'au début du XXe siècle que les premières petites locomotives à moteur à benzol sont utilisées sur des voies de chantier ou des mines. Comme pour les voitures automobiles de l'époque, il s'agit de véhicules complexes et délicats, dont le conducteur mérite vraiment le titre de mécanicien. Dans les années 1920 et 1930, les progrès de ce type de motorisation sont notables et il commence à concurrencer les locomotives à vapeur, non seulement sur les voies de chantier, mais également pour la manœuvre sur les grands réseaux. Trente ans plus tard, la traction diesel supplante définitivement la traction à vapeur.

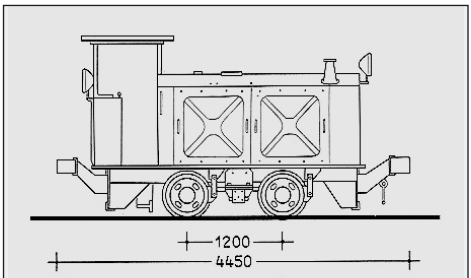
Orenstein & Koppel (O&K)

Cette entreprise est née à Berlin en 1876, elle vend des rails pour chemins de fer de chantier, miniers ou forestiers, à l'exemple du français Decauville. Par la suite, elle se lance dans la réalisation de wagonnets et de tout le matériel nécessaire à ce genre de chemin de fer. A partir de 1896, elle étend son programme à la fabrication de petites locomotives à vapeur. Le succès

étant au rendez-vous, elle étend sa gamme jusqu'aux plus grosses machines pour la voie normale. La production cesse en novembre 1944, suite à la destruction de l'usine lors des bombardements de Berlin. O&K a alors près de 14'000 locomotives à vapeur à son actif, qui ont circulé dans quasiment tous les pays du monde. Très tôt O&K s'intéresse aux véhicules à moteur à combustion interne. Comme pour les locomotives à vapeur, elle commence par réaliser de petites machines pour les lignes de chantier, pour finir par de grosses locomotives pour la voie normale. Leur nombre dépassera les 15'000 et la dernière sort d'usine en 1981. Parallèlement à la construction de matériel pour trains de chantier, O&K développe un programme de pelles mécaniques. Cette fabrication est toujours d'actualité et le sigle O&K reste un symbole de qualité et de modernité dans les travaux publics. De 1941 à 1950, la société s'appelle MBA, soit Maschinen- und Bahnbedarf AG, d'où le sigle apposé sur notre tracteur. Cette dernière raison sociale est conservée par la filiale suisse jusqu'à ce jour.

Une carrière mouvementée

Le chantier de la Dixence débute en 1931. Le sol de la vallée est décapé pour assurer les fondations du barrage. Des carrières fournissent le gravier nécessaire pour la fabrication du béton, 382'000 m^3 au total, puis les pierres de taille pour les parements en maçonnerie de l'ouvrage. Tous ces matériaux sont transportés par un réseau à voie métrique. Notre tracteur, construit par l'usine O&K de Babelsberg (Berlin) est livré le 3 septembre 1931 sous le numéro 20200. Il assure la manœuvre des trains de cailloux, le service de ligne étant réservé à des locomotives plus lourdes, à vapeur ou à moteur diesel, dont la 5 du LEB «Bercher», bien connue au BC.
Le barrage est achevé en 1935. Tout le matériel est mis progressivement en vente, mais il faut attendre 1941 pour trouver un acquéreur. C'est l'entreprise Mauerhofer & Zuber qui l'utilise pour la modernisation de la ligne de contact du MOB. Après être resté sans emploi pendant quelques années, il est repris par la Scierie Rieder pour manœuvrer les wagons sur la voie de son usine à St. Stephan. En 1979, il est repris par le MOB, qui ajoute à ses deux extrémités une construction lui permettant de pousser les wagons à voie normale sur pivots-transporteurs. N'étant plus nécessaire à St. Stephan, il est envisagé de l'utiliser à la manœuvre en gare de Montreux. Il fait alors l'objet d'une révision, mais il s'avère inapte à cette utilisation et reste dès lors garé à Montbovon pendant plus de vingt-cinq ans.



Dessin: Editions La Raillère/BVA

Reprise par le BC

Ce tracteur a-t-il sa place au BC? D'une part, il est très atypique pour les chemins de fer secondaires. D'autre part, le fait qu'il soit unique et très particulier le rend intéressant pour le public. Sa venue à Chaulin soulève en outre le problème de la place sur les voies du dépôt. Le nombre des véhicules acquis jusqu'à ce jour par le BC a pour conséquence que chaque manœuvre au dépôt devient compliquée et que plusieurs voitures et wagons doivent rester à l'extérieur. Il s'ensuit que leur détérioration avance plus vite que l'entretien que les membres peuvent leur consacrer. Il a donc été décidé de mettre le wagon-magasin 612 ex-GFM hors des voies pour libérer l'espace nécessaire. Finalement, les responsables de la formation des conducteurs se sont engagés à former sur ce tracteur tous les candidats intéressés. Il s'agit d'éviter que ce véhicule ne devienne la chasse gardée de quelques membres, comme c'est le cas pour d'autres. Après transfert de Montbovon à Chaulin, au début du mois de mai 2006, le premier travail a consisté à

déposer le tamponnement pour les wagons à voie normale, gênant, inesthétique et non d'origine. Le tracteur a ainsi repris l'aspect qu'il avait dans les années 1940 à 1970.

Description

Notre tracteur est du type RL 2 (soit Rohöl-Lokomotive = locomotive à huile lourde du modèle 2). Il a été construit en grand nombre d'exemplaires pour un écartement entre 500 et 750 mm. Quelques exemplaires sont adaptés pour des voies de 1000 à 1676 mm, en conservant le même concept de base et le même moteur diesel. Ce dernier, très primitif, exige un allumage initial avec une mèche, car la compression est insuffisante pour provoquer un auto-allumage à froid. Dans la version originale son lancement s'effectuait au moyen d'une manivelle. Par la suite, il a été équipé d'un démarreur électrique. La boîte à deux vitesses attaque les deux essieux moteurs grâce à une transmission par chaîne.
Il n'est pas certain que la cabine existait déjà lors de sa livraison à la Dixence, mais elle est assurément très ancienne. Pendant des décennies, il était peint en vert et portait l'inscription «Holzwerk Rieder St. Stephan». Lors de sa dernière révision, sa couleur passe au bleu MOB.

Sébastien Jarne

Deutsche Zusammenfassung

Jahresrapport des Präsidenten an der Generalversammlung

Der Präsident der BC, Michel Friederich, erinnert in seinem Grusswort an die Unwetter im Jahr 2005, erwähnt das zukünftige BC-Museumskonzept und dankt Alain Castella für seine Bemühungen um eine didaktisch modernere Präsentation unseres Museums (Faltprospekt) sowie für seine Verdienste um die Förderung der Museen im Greyerzerland unter Miteinbezug der BC. Charles-Maurice Emery, den Gemeinden Vevey, St-Légier und Blonay gebührt unser Dank für die neue Strassensignalisation zum Museum. Der von Bernard d'Abrigeon und François Gall realisierte Film über die BC hilft hohe Inseratskosten sparen. Unser Museum öffnet sich nach aussen dank einer Zusammenarbeit mit der DFB. Trotz einer grosszügigen Schenkung bleibt der Betrieb der BC defizitär, weshalb nach neuen Einnahmequellen (z.B. Verkauf von DVD) gesucht und die Ausgaben analysiert werden sollen.

Triebfahrzeuge und Unterhalt der Anlagen

Mit dem Ersatz der Siederohre der LEB-Lokomotive 5 ist begonnen worden. Die Lok 105 hat die Kesselprüfung bestanden und wird mit den Maschinen BAM 6 und der DFB 3 die Saison 2006 bestreiten. – Die Revision der RhB-Dampfschleuder kommt dank der Arbeit von John Gaillard voran; während des Pfingstfestivals lieferte die Lok «Rimini» den Dampf für den Betrieb des Schleuderrades. Ergänzt wurde diese Attraktion durch einen Videofilm über die Räumungsarbeiten am Berninapass.
Die Montage der elektrischen Einrichtung des LJB-Triebwagens 12 ist im vollen Gange. Abgesehen vom normalen Unterhalt wurden an den andern elektrischen Fahrzeugen keinerlei Arbeiten durchgeführt.
Der FZ 36 der GFM erhielt einen Neuanstrich. Um Platz für den Traktor Tm 2/2 1 ex MOB, Sägerei Rieder in St. Stephan, Mauerhofer & Zuber, Kraftwerk Grande-Dixence (Foto S. 28) zu schaffen, wurde der als Magazin dienende GFM-K 612 seines Laufwerks beraubt und bei strömendem Regen am 9. Mai oberhalb der Einfahrtsweiche zum Depot aufgestellt.
Im Bahnhof Blonay stimmt nunmehr ein alter Billetschalter auf die Reise mit der BC ein.

Unterhaltssorgen

Während die Gleisanlagen und die Gebäude in einem zufriedenstellenden Zustand sind, geben die Triebfahrzeuge, insbesondere die elektrischen, wie an dieser Stelle schon erwähnt, weiterhin zu Sorgen Anlass.

100 Jahre Carrières d'Arvel, Villeneuve

Diese Gesellschaft liefert der BC seit Jahren den Schotter gratis. Sie hat zu ihrem hundertjährigen Bestehen ein Buch herausgegeben.

Retraités actifs / Aktive Rentner.

38. Generalversammlung (21.4.2006)

Dem Protokoll der GV 2005 wird zugestimmt. – Die Waadtländer Kantonalbank erlässt der BC Fr. 200'000.- für den Kauf des Geländes; der Rest soll in Raten von Fr. 100'000. – bezahlt werden. – Die Revisoren konnten die Buchhaltung ohne Beanstandungen abnehmen. – Die Namen der in den Verwaltungsrat und den Unterstützungsverein sowie die anderen Gremien alle zwei Jahre zu wählenden Mitglieder finden sich auf den Seiten 21 und 22. – Dem von Sébastien Jarne präsentierten neuen Museumskonzept wird zugestimmt.

Neues Museumskonzept

Das im Geist der Charta von Riga (erarbeitet von der Europäischen Vereinigung der Touristik- und Museumsbahnen) erarbeitete Dokument sieht zwingend die Erhaltung der Strecke mit kurzen, verlaschten Schienen, Fahrleitung mit Holzmasten, und sich auf das Nötigste beschränkenden Sicherheitseinrichtungen vor. Auch die Gebäude und Ausstellungsgegenstände sollten die Epoche 1870-1960 repräsentieren; der Betrieb sowie der Unterhalt – soweit mit den gültigen Vorschriften vereinbar – müssen im Geiste dieser Zeit abgewickelt werden. Die Fahrzeuge müssen die Epoche ganzheitlich abdecken; ihre Anzahl darf die Möglichkeiten der BC nicht überschreiten. Sämtliche Entscheide mit einer gewissen Tragweite sind vom Verwaltungsrat abzusegnen.

Martin Gut

Dernière page: Locomotive «Aliénor» du chemin de fer Yverdon - Sainte-Croix. Vendue en 1947 en Grèce, elle est exposée en monument en gare de Larissa depuis 2005.

Letzte Seite: Lokomotive «Aliénor» der Bahn Yverdon-Sainte Croix. Sie wurde 1947 nach Griechenland verkauft und steht seit letztem Jahr als Denkmal im Bahnhof Larissa.