# L'Escarbille

**Juillet 2009 • *No 86* • 43e année**

**photo 01**
**2 locos.jpg**

**Le site internet du BC a été réorganisé pour améliorer l'information de nos visiteurs et celle des membres.**

**Il est dorénavant plus facile d'actualiser les informations.**

**Pour vous en convaincre, rendez-vous sur**

www.blonay-chamby.ch

**et**

**cliquez sur News/Actualités**

**photo 02**
**café Raisin.jpg**

Grands parents, vos petits enfants n'attendent que la sortie au Blonay-Chamby? Que diriez-vous de dimanche prochain?

Page de couverture: *Trois véhicules du BC en Baie de Somme: le wagon GFM K 603, la BFD 3 et la «Bretonne». Le premier et la dernière ont été cédés au CFBS par le BC.*
Titelseite: *Drei Fahrzeuge der BC bei der Baie de Somme: K 603, BFD 3 und die «Bretonne». Der erste und die letzte wurden durch die BC an die CFBS abgetreten.*

| | |
|---|---|
| L'Escarbille | Bulletin d'information de l'Association de soutien du Chemin de fer-Musée Blonay-Chamby<br>Case postale 366, CH-1001 Lausanne |
| Parution | Deux fois par année |
| Rédaction | Sébastien Jarne, chemin du Daillard 5, 1071 Chexbres<br>tél. 071 622 93 10 (le soir, en semaine)<br>sebastien.jarne@bluewin.ch |
| Photos | Urs Achermann (www.swiss-photos.ch), Alain Candellero, Roger Duperrex, Sébastien Jarne, Armand Lugrin, Yves Mamin, Jean-Eric Seewer, ainsi qu'un dessin de Giovanni Cornolò. |
| Imprimerie | Artgrafic Cavin SA, Grandson |

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

# Editorial

*Une des tâches d'une société de bénévoles comme la nôtre est de trouver et de former de nouveaux membres. De ce point de vue, le chemin de fer-musée Blonay-Chamby ne diffère en rien de toutes les autres entreprises, il dépend du nombre et de la qualification de son personnel. Et comme partout ailleurs, la motivation et la fidélité des collaborateurs vont de paire avec l'ambiance de travail.*

*Le BC a mis sur pied une structure d'accueil des nouveaux membres, dont les premiers résultats sont encourageants. Les nouveaux étant là, il faut maintenant les garder et c'est là que chaque membre présent sur le terrain peut agir en contribuant personnellement à promouvoir une ambiance chaleureuse.*

*A chacun d'encourager et soutenir le membre timide, de réexpliquer une nouvelle fois la façon de procéder au membre non expérimenté, ne pas noircir la difficulté des prescriptions de l'OFT (elles ne sont pas si difficiles, du moment que tous les candidats du BC ont réussi leur examen à ce jour), ni d'exagérer les contraintes liées à la conduite des locomotives, lors des discussions avec de futurs aspirants (un permis de conduire BC n'est pas plus difficile à passer qu'un permis automobile, pour celui qui veut fournir l'effort nécessaire). Sans oublier la consigne la plus importante: partager avec les nouveaux les tâches ingrates, comme les plus gratifiantes.*

*En conclusion, pour de nouveaux membres fidèles, une seule recette: une bonne ambiance de travail dans toutes les circonstances!*

*Sébastien Jarne, membre sur le terrain.*

# Sommaire

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Editorial** | **3** | **Le CF de la Baie de Somme** | **22** |
| **Feuille de marche** | **4** | **Le BC en Baie de Somme** | **24** |
| **La voiture C4 811 du Brünig** | **13** | **Procès-verbal de l'AG** | **28** |
| **Au chevet du viaduc de la Baye de Clarens** | **16** | **Les véhicules du BC en balade au Val-d'Illiez et aux Ormonts** | **34** |
| **Le tramway d'Evian** | **20** | **Deutsche Zusammenfassung** | **35** |
| **Editorial** | **3** | **Le CF de la Baie de Somme** | **22** |

# Feuille de marche

## Locomotives à vapeur

**«Rimini» 4**

Diverses améliorations ont été apportées à cette locomotive pendant la saison d'hiver, si bien qu'elle a pu faire sa première course d'essai le 2 mai. Nous espérons que son échappement sonore pourra animer à maintes reprises le dépôt de Chaulin pendant la saison d'été.

**Mallet 105**

Le cendrier a été refait et les conduits de vapeur souples des cylindres basse pression ont été à nouveau rendus étanches.

**LEB 5 «Bercher»**

La recherche de fonds pour permettre d'effectuer les travaux nécessaires sur la chaudière et le foyer est en cours.

**BAM 6 / JS 909**

Les travaux d'entretien courant ont été exécutés pendant l'hiver. A cette occasion, il a été constaté que la longueur des bielles n'était pas identique des deux côtés; ce qui a été corrigé afin que la machine soit prête à affronter la saison.

**BFD 3**

Dès que l'idée d'envoyer cette locomotive en France a été envisagée, un important programme de travaux a été entrepris. Seule une locomotive dans un état technique et de présentation impeccable était envisageable pour maintenir la réputation du Blonay-Chamby.

Parmi les travaux, nous pouvons mentionner une tôle des soutes à eau qui a été remplacée et rivée à nouveau, ainsi que la réfection intégrale du plafond en bois de la cabine. Tous les paliers des essieux, des bielles et de l'équipement de frein ont été contrôlés, ajustés si nécessaire et graissés; ce qui a impliqué un levage de la machine. Quelques accessoires en bronze ou en laiton ont été réparés et tous ont été soigneusement polis.

Ces travaux ont été couronnés par une peinture soignée de toutes les pièces et en particulier de la carrosserie dont le brillant remarquable va attirer tous les regards.

L'épreuve périodique de la chaudière a été effectuée avec succès.

## Traction électrique

**Automotrice LJB 12**

Grâce à l'engagement d'un membre de la traction électrique, certains travaux de finition ont enfin été entrepris et la circulation de cette automotrice est beaucoup plus fréquente pour le plus grand plaisir de nos voyageurs.

**photo 03 automotrice 12.jpg**

*Un succès parmi les visiteurs: la 12.*
*Ein Erfolg bei den Besuchern: die 12.*

**Automotrice MCM 6**

L'automotrice MCM BCFeh 4/4 6 et la voiture BC 10 sont revenues à Chaulin toutes pimpantes à la mi-mai. Un grand merci aux TPC et à leurs employés pour l'assistance qu'ils nous ont fournie lors des travaux de remise en état.

**Automotrice MOB 11**

Simon Favez a terminé les travaux de réfection de la cabine côté Chamby. Ceux

de la seconde cabine ont débuté et le démontage des tôles a montré que son état était aussi mauvais, si ce n'est pire que celui de la première. Le financement de cette deuxième étape est actuellement assuré, mais un appel à la participation active des membres s'impose pour la poursuite de ce chantier.

**Locomotive Bernina 81**

Elle a été levée et la caisse posée sur deux bogies transporteurs prêtés par le MOB, afin qu'elle puisse être déplacée facilement. Les moteurs ont été démontés des bogies et une inspection a montré que leur état est satisfaisant. Par contre, une traverse supportant la caisse est cassée et son remplacement s'impose. C'est un important travail, mais qui est dans les cordes de nos spécialistes. L'activité première restant un nettoyage général de toutes ces pièces.

## *Véhicules remorqués*

**Wagon tombereau L 153**

Les travaux de finition de ce wagon se sont poursuivis pendant l'hiver et il a pu être inauguré le 30 mai. Il remplace avantageusement le tombereau Ek 713 que les GFM/TPF nous mettaient à disposition et que nous utilisions pour le transport et le stockage du charbon. Afin de libérer un peu de place sur les voies du BC, ce wagon est parti le 29 avril 2009 à desti-

**photo 04 bogie 868.jpg**

*La locomotive 81 a été posée sur des bogies transporteurs du MOB pour la durée des travaux.*
*Die Bernina-Lok 81wurde für die Dauer der Revision der Drehgestelle auf MOB-Rollböcke gestellt.*

**photo 05 wagon clair.jpg**

*Celui qui est arrivé*
*Der neu eingetroffenen und fertig revidierten Wagen L 153 der MOB.*

**photo 06 wagon foncé.jpg**

*Celui qui est parti.*
*Der Wagen GFM 713 wurde nach Frankreich abgetreten.*

nation du chemin de fer du Bas-Berry, qui exploite une ligne touristique à voie métrique en Sologne (France).

**Voiture $C^4$ 811 du Brünig**

Après révision à Monthey, cette voiture est arrivée à Chaulin en mai. Voir l'article en page 13 à ce sujet.

## *Voies et bâtiments*

**Gare de Blonay**

Les travaux de la place de la gare de Blonay étant enfin achevés et la disposition définitive des lieux connue, la question de l'aménagement de notre bâtiment a pu être réexaminée. La construction de l'escalier du passage sous-voies, juste devant notre guichet, ne laissant que peu de place à notre clientèle, l'idée de mettre les guichets de l'autre côté s'est imposée. Les travaux de menuiserie proprement dits ont été réalisés par un professionnel. Une petite équipe de membres s'est chargée de tous les travaux annexes, tels que l'adaptation des meubles et des installations électriques, ainsi que l'application d'une nouvelle couche de vernis au bâtiment. Avec quelque retard pour l'ouverture de la saison, la gare a ainsi retrouvé son aspect pratique et plaisant, même si l'environnement n'a plus rien de bucolique.

**Lanternes d'aiguillages**

Ces deux dernières années, toutes les lanternes des aiguillages de la zone de Chaulin ont été remises en état, ou pour certaines, remplacées par des pièces historiques très variées.

**Signaux mécaniques**

Une petite équipe, discrète, mais très motivée, a entrepris de réviser cet hiver les deux signaux Hipp protégeant l'entrée et la sortie de la gare de Blonay. Après démontage et transport à Chaulin, ils ont subi un nettoyage approfondi, les réparations mécaniques et de tôlerie nécessaires et reçu une bonne couche de peinture. Après remontage et essais, ils sont à nouveau aptes à fonctionner pour le festival de Pentecôte et, espérons-le, pour de très nombreuses années.

*Nouvel emplacement des guichets à Blonay.*
*Neue Anordnung des Schalters in Blonay.*

**photo 07**
**chalet.jpg**

*Reproduction d'une lanterne du chemin de fer Glion-Rochers de Naye (vers 1900), magnifique réalisation de notre membre Simon Favez.*
*Nachbau einer Weichenlaterne der Glion-Rochers de Naye-Bahn*

**photo 08**
**lanterne.jpg**

**photo 09**
**voie en forêt.jpg**

*La forêt a vécu entre le tunnel et le viaduc.*
*Der Wald zwischen Tunnel und Viadukt ist Geschichte.*

**Forêt**

Le MOB a fait abattre les arbres qui bordaient (et menaçaient) notre ligne entre le viaduc et le tunnel. Le résutat de ce travail, qui n'avait pas été réalisé depuis plus de cinquante ans est impressionnant. En un mot, le BC ne circule plus en forêt, mais en terrain découvert! Les nouveaux angles de prises de vue qui s'offrent aux amateurs photographes, compenseront un peu la poésie disparue du parcours forestier.


**La Boutique du Musée de Chaulin**

*dispose d'un important choix de*

*- souvenirs ferroviaires de tous genres*
*- livres neufs (Edition du Cabri, etc.) et d'occasion*
*- cartes postales suisses et étrangères*

## *Exploitation*

**Nuit des musées**

A cette occasion, la circulation des trains vers Blonay a été prolongée jusque tard dans la soirée du samedi 16 mai. Le clou de la manifestation a été une série d'attaques du train par des cow-boys avec force explosions et coups de feu. La gratuité de ces trains nous a amené de nombreux voyageurs, en particulier des familles de la région. Compte tenu du montant que nous alloue l'association des musées, le bilan de cette action est très positif.

Merci à tous les membres actifs au cours de cette journée, qui fut particulièrement longue pour certains.

**Inauguration de la gare de Zweisimmen**

Les 15 et 16 mai, le BC a été invité à participer à la fête d'inauguration des travaux de modernisation de cette gare. C'est la BFD 3 avec une belle rame de voitures qui a apporté l'ambiance vapeur lors de cette manifestation. Le MOB nous a non seulement offert le libre accès à sa ligne, mais il l'a fait gratuitement pour nous remercier d'avoir joué le jeu.

**Visite du musée en semaine**

Chaque vendredi après-midi des mois de juillet et août des visites commentées du musée sont organisées. Départ en tramway électrique de Blonay à 1405 et 1500, avec retour à 1550 et 1650. Une façon de visiter le Blonay-Chamby en toute tranquillité.

**Festival de Pentecôte**

Cette année, l'inauguration simultanée de deux véhicules remorqués magnifiquement restaurés représentait le point fort du festival. A cette occasion, le wagon MOB L 153 construit en 1903 et la voiture CFF $C^4$ 811 de 1930 reprenaient en effet du service actif. Ces deux véhicules ont eu le privilège d'être intégrés chacun dans un convoi dédié en fonction de leur origine. Le wagon L 153 a circulé dans une composition marchandises-voyageurs MOB « années 1930 » emmenée par la DZe 6/6 2002. Quant à la voiture $C^4$ 811, elle avait fort belle allure dans le convoi «Suisse centrale» tracté par la locomotive à vapeur JS G 3/3 909.

Le samedi 30 mai, une courte partie officielle présentait les deux véhicules, leur histoire ainsi que leur utilisation future.

Grâce à une météo idéale, un programme digne d'intérêt et une information appropriée, nous avons atteint un résultat remarquable. C'est la plus belle récompense pour tous les efforts consentis par l'ensemble des services durant les mois d'hiver.

Un sincère MERCI à tous les actifs engagés à la réussite de cette manifestation.

Alain Candellero


Tous les moments exceptionnels des festivités du 40e anniversaire du BC ont été filmés par une équipe de cinéastes professionnels.
Le résultat de ce remarquable travail a été soigneusement sélectionné et gravé sur le

**DVD du 40e anniversaire du Blonay-Chamby.**

à commander **au prix de CHF 39.-** (+frais d'envoi)

Pour le prix de CHF 69.- vous pourrez recevoir un coffret contenant en plus,
**un deuxième DVD avec l'intégrale du son et lumière**
et autres images de la saison du 40e.

Bulletins de commande sur www.blonay.chamby.ch

**photo 10**
**train élec.jpg**

*Le train «MOB années 1930».*
*MOB-Zug aus der dreissiger Jahren.*

**photo 11**
**train vapeur.jpg**

*Le train «Suisse centrale».*
*Mittelland-Zug mit Brünig- und BOB-Fahrzeugen.*

**Le Valais en fête sur le Blonay-Chamby**

Cette manifestation se déroulera sur trois week-ends, entre le 12 et le 27 septembre. Le thème est étroitement lié avec le centenaire de notre automotrice MCM 6, de retour au BC après son séjour d'une année auprès des TPC. Dans un premier temps, le projet consistait à mettre en valeur nos véhicules moteurs d'origine valaisanne. Aussi, sur la base des expériences du 40e anniversaire, l'idée d'associer un véhicule invité a fait son chemin. Notre attention s'est bien vite focalisée sur l'automotrice 15 du Martigny-Châtelard, également centenaire cette année, propriété de l'association Train Nostalgique du Trient. Les contacts ont rapidement permis de trouver un accord pour la mise à disposition de cette magnifique automotrice présentée dans sa livrée d'origine. Cette automotrice, probablement accompagnée de sa voiture-pilote, sera transportée par route entre Martigny et Vevey au début septembre 2009.

Le Valais sera donc représenté par cinq véhicules moteurs en état de marche provenant d'autant de lignes de montagne situées entre le Chablais et la Vallée de Conches. Le programme prévoit les points fixes suivants:

- Samedi 12 septembre: journée officielle du centenaire pour les deux automotrices en présence de nombreux invités. Alignement des cinq véhicules moteurs valaisans devant le dépôt-musée.
- Dimanche 13 septembre: Festival Valais avec départs de Blonay cadencés à 45 minutes. Trains à vapeur depuis Vevey avec la BFD 3 et rotation des automotrices valaisannes sur le BC.
- Un train spécial au départ du Nord Vaudois tracté par la BLS Ae 6/8 208 sera mis en marche par Swisstrain à destination de Vevey avec correspondance vapeur pour Chaulin. De vraies retrouvailles pour notre BFD 3 qui lui rappellera sans doute la gare de Brigue dans les années 1940.
- Week-ends des 19-20 et 26-27 septembre: service assuré par rotation des véhicules moteurs valaisans selon un horaire renforcé

Les informations détaillées et horaires seront disponibles en temps voulu sur www.blonay-chamby.ch

Alain Candellero

## *Société*

**Accueil des nouveaux membres**

Le fait que des candidats se soient annoncés, mais que nous ne les ayons jamais vus sur le terrain par la suite, ont incité le comité à organiser un accueil des nouveaux membres. Messieurs Heuberger et Roeder ont accepté de relever le défi consistant non seulement à œuvrer dans la recherche de nouvelles forces vives, mais également à les accueillir et les encadrer pour les intégrer dans notre société. Les résultats des premières journées sont encourageants, les candidats ayant beaucoup apprécié cette manière de découvrir les activités du BC. Un grand merci à nos deux membres pour avoir pris en charge cette mission primordiale pour l'avenir du BC.

**Gestion des tours de service**

Cette activité indispensable au fonctionnement du BC est assurée efficacement par notre membre Brice Maillard depuis des années. Suite à un changement professionnel et compte tenu de la charge de travail qu'elle représente, il a souhaité pouvoir transmettre cette tâche à une autre personne. La question a été discutée dans le cadre du comité. Différentes solutions ont été envisagées, comme la répartition de cette activité entre plusieurs membres, soit par secteur, soit temporellement (par exemple un mois chacun). Toutefois avant de décider d'une nouvelle organisation, il serait intéressant de connaître le point de vue des éventuels candidats. Pour cette raison, si vous êtes intéressés à cette activité, prenez contact avec Brice. Une solution répondant à vos désirs et vos possibilités pourrait être envisagée. Merci d'avance.

**photo 12 automotrice 6.jpg**

*L'automotrice MCM 6 dans son pays d'origine, le Val d'Illiez.*
*Triebwagen 6 der MCM im Val d'Illiez.*

**photo 13 automotrice 15.jpg**

*L'automotrice du Martigny-Châtelard qui sera l'hôte du BC en septembre.*
*Der Triebwagen 15 der Martigny-Châtelard wird im September der Gast der BC sein.*

**Adieu à Alex Rieben (1931-2009)**

Alex Rieben, né et élevé à Vevey, ne semblait pas avoir des souvenirs très heureux de son enfance et de son adolescence. Mais il développa un vif intérêt pour la chose ferroviaire et notamment les tramways, car il fréquentait assidûment les VMCV. Poussé par des parents qui lui souhaitaient un métier qui le nourrirait, il fit un apprentissage de boucher: Il n'exerça jamais cette profession et devint opérateur de cinéma, ce qui lui laissait des loisirs dans la journée, mais ne remplissait pas trop la fiche de paie…

Comme beaucoup de membres de la première heure, il vint au BC par ses contacts au club Le Rail de Lausanne. De manière plus ou moins directe, le BC influença le cours de la vie d'Alex. C'est ainsi qu'il put développer son incroyable talent pour la vente, notamment dans le cadre de l'équipe de choc Rieben-Pochon-Amiguet. Mais aussi une activité de pionnier en montant La Boutique du Rail, alors logée dans l'actuelle voiture-bar Bernina. Pratiquement le premier en Europe continentale, il développa un choix de cartes postales absolument unique, notamment par un système d'échange. Il se familiarisa aussi avec l'édition ferroviaire, domaine qu'il devait beaucoup développer par la suite, en devenant représentant pour la Suisse des Editions du Cabri. Il fallait voir le sourire en coin de notre Alex lorsqu'un visiteur intéressé commençait à piocher dans son stock de cartes postales. Des ventes impressionnantes n'étaient pas rares! Il avait aussi un sens exceptionnel pour dénicher le souvenir qui allait se vendre, même s'il devait affronter les quolibets de certains au sujet des "marchands du temple" et de leur kitsch! Il se créa ainsi au fil des années une clientèle très étendue, aussi bien en Suisse qu'en France.

**photo 14 .alex rieben**

Par ses contacts avec les Editions du Cabri, l'équipe du BC fut amenée à participer plusieurs années de suite à Exporail à Cannes, manifestation qui avait lieu au printemps. On y descendait en nombre et en uniforme. C'est à Exporail qu'Alex a rencontré Solange, une rencontre qui changea vraiment sa vie. Formant désormais un couple soudé, il trouva là une stabilité qui lui permit de développer encore plus ses talents naturels, aussi bien au BC que pour la représentation des Editions du Cabri. Evidemment, il n'était pas hyper ordré et précis; c'est ainsi que pendant des années il forma une équipe assez particulière avec Charles Bagaïni, qui tenait, ou disons, essayait de tenir son inventaire! Mais les temps changent, même au BC, et Alex ne se sentit plus tellement en phase, ni avec les transformations amenées par la réalisation du Panoramique (il trouvait probablement que la boutique aurait dû être beaucoup plus grande et le resto juste quelques tables!), ni avec certains des nouveaux responsables, car disons diplomatiquement qu'il avait ses têtes.

Il prit alors du recul, mais continua à venir faire un tour au BC, très régulièrement ces toutes dernières années. Son ultime présence active aura été pour nous donner un coup de main à la vente des livres d'occasions au Book Bazar du 40e («c'est les bons jours revenus» devait-il alors déclarer). Malgré des soucis de santé de plus en plus contraignants, aussi bien pour lui que pour sa chère Solange, il continuait à voyager. Il s'en est allé très discrètement le 16 mars 2009, ne souhaitant aucune cérémonie.

Nous souhaitons bon courage à Solange en ces moments difficiles.

J. et J.-F. Andrist

# La voiture $C^4$ 811du Brünig

**La ligne du Brünig**

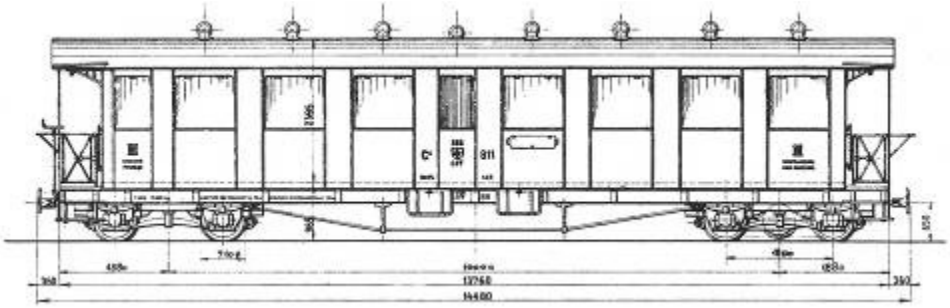
La ligne du Brünig a été construite en deux étapes: d'abord entre Lucerne et Brienz dans les années 1888-1889, avec continuation du voyage en bateau vers Interlaken, puis en 1916 le chemin de fer a été prolongé jusqu'à ce dernier haut-lieu touristique. Comme elle est la seule ligne à voie étroite des CFF et qu'elle est située en prolongation de la ligne à voie normale venant de Berne, la question de l'écartement a été âprement discutée lors de la construction de cette deuxième étape. Pour calmer les oppositions, il est décidé de construire un train à voie étroite, évitant ainsi un transbordement à Brienz, mais avec tout le confort de la voie normale. Ce qui signifie, entre autres, des voitures confortables et spacieuses, c'est-à-dire à bogies. Pour cette raison, le matériel livré pour l'ouverture de la ligne en 1916 comprend quatre voitures "haut de gamme" et qui se distinguent notablement des anciennes voitures à trois essieux.

Le trafic augmentant sur cette ligne hautement touristique, plusieurs lots de voitures sont acquis dans les années suivantes, la $C^4$ 811 faisant partie de la livraison de 1930. Sa conception dérive de la version de 1916, elle reste classique avec une caisse en bois tôlé. Les exigences au niveau du confort de roulement et de l'espace offert aux voyageurs se répercutent dans son poids: elle pèse 16 tonnes, soit celui de deux voitures classiques à deux essieux qui offrent 80 places au lieu des 60 de notre 811. Au total, ce ne sont pas moins de 51 voitures des trois classes que la SIG de Neuhausen livre entre 1916 et 1940.

La voiture $C^4$ 811 assure un bon service entre Lucerne et Interlaken jusque dans les années 1960 où elle est remplacée par des voitures neuves. Elle est alors vendue en 1969 avec sept autres aux GFM où elles remplacent des voitures à deux essieux au confort défaillant avec l'augmentation progressive de la vitesse des trains. Elle y prend le numéro 243. Mais vingt ans plus tard, les GFM, eux aussi, achètent des voitures neuves et elle se retrouve sans emploi. Elle est finalement cédée au BC en 2003.

Sébastien Jarne

**photo 16**
**plan voiture.jpg**



*Plan de la voiture C4 811 du Brünig.*
*Typenskizze der Wagen C4 811 der Brünigbahn.*

Dès le printemps 2003, la B 243 est garée à Montbovon où elle est bâchée. Malheureusement, le choix d'une couverture plastique achève une dégradation déjà avancée. Que faire de ce véhicule? L'échanger avec une autre pièce au demeurant plus attractive historiquement? La réviser afin de garder une voiture de grande capacité pour les trains en Gruyère et au pays d'Enhaut? Le nombre de ces derniers semble s'amenuiser depuis les années 2000. Pas de solution imminente. Après deux hivers de garage dans la tourmente météorologique de Montbovon, il faut prendre une décision, sans quoi le destin de ce véhicule devient irréversible. C'est alors qu'une tête bien pensante a cette idée de voiture modulable en espace exposition. L'idée est présentée au comité. Sur le principe, pas d'opposition, mais il faut remplir trois conditions: un financement externe, la réalisation des travaux à l'extérieur du BC et l'obligation de garer le véhicule sur les réseaux MOB-TPF. Sans quoi, la solution de rechange aurait été de transformer la B2 230 associée à un wagon couvert. Sans grande persuasion, la campagne de recherche de fonds est lancée au moyen d'un dossier ad'hoc. Une seule réponse tombe: celle des Casinos Barrière de Montreux. Une très grande partie du projet est donc assurée. Un entretien auprès de la direction TPF de Fribourg aboutit à la garantie du garage de la future voiture-expo dans la remise de Châtel. La nouvelle tombe de l'impossibilité de réaliser les travaux aux ateliers TPF de Planchy. Le moral de la troupe frise le zéro. Un bref contact passé auprès de la direction des TPC à Aigle permet de relancer l'aventure. Les Transports publics du Chablais sont prêts à nous louer leur remise, en partie désaffectée, de Monthey. Le transport par rail de Bulle à Aigle a lieu au printemps 2007. Le détôlage du véhicule laisse immédiatement apparaître la réalité: le chantier sera titanesque: la voiture est rongée jusqu'à l'os: la charpente en chêne se transforme en poussière à chaque assaut de marteau. Une seule pièce permet de prendre les mesures. Plus d'un an de travaux est nécessaire à remonter une nouvelle structure, ceci grâce au magnifique travail de M. Pascal Pasquier, menuisier. 90% des tôles en alu sont remplacées par des neuves. Le châssis est entièrement nettoyé et repeint, les boiseries des plateformes remplacées. Toutes les fenêtres sont polies, les mécanismes révisés. En automne 2008 débutent les travaux d'aménagement intérieur avec le remplacement intégral des panneaux. Au printemps 2009, la voiture passe à la peinture aux ateliers TPC d'Aigle. Il s'en suit les interminables travaux de finitions. Transférée par route le 12 mai, la C4 811 des CFF retrouve les hauts de Montreux où elle vint jadis en tant que voiture de renfort GFM B 243. L'inauguration a lieu le 30 mai dernier, lors du Festival de la Pentecôte, en présence de M. Rochat, délégué des Casinos Barrière de Montreux. La traditionnelle bouteille de champagne, lancée par la Marraine Corinne Castella marque l'officialité et l'aboutissement de ce vaste projet.

La voiture $C^4$ 811 est modulable. Elle peut être utilisée en service voyageur, mais en moins d'une heure de démontage l'aménagement intérieur fait place à deux compartiments agençables en espace d'exposition, de média ou de réception. L'objectif est d'organiser trois ou quatre expositions par an sur des thèmes en concordance ou non avec les événements prévus au BC. Elle peut également servir de présentoir publicitaire pour le BC ou d'autres musées. Cette année encore, la $C^4$ 811 présentera une exposition de documents sur l'histoire des chemins de fer du Valais lors des manifestations prévues en septembre. D'autres projets sont actuellement en cours d'élaboration pour la prochaine saison.

Pour terminer, j'aimerais adresser ma vive reconnaissance envers mon compère Charles-Maurice Emery, sans qui rien n'aurait été possible, ainsi qu'à toutes les personnes qui m'ont soutenu activement ou moralement.

Alain Castella

**photo 17**
**voiture 811.jpg**

*Voiture $C^4$ 811 du Brünig, photographiée aux Planches, sur la ligne de l'ASD.*
*Der $C^4$ 811 ex Brünig, anlässlich seiner Exkursion auf der ASD, bei Les Planches.*

**photo 18**
**peintre.jpg**

*Le 8 avril, c'est le jour de la pose des inscriptions par Sébastien Zonca.*
*Am 8. April hat Sébastien Zonca die Anschriften angebracht.*

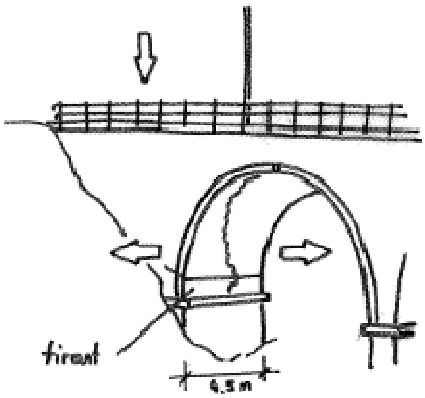
# Au chevet du viaduc de la Baye-de-Clarens

**Situation**

Le viaduc de la Baye-de-Clarens est vital pour le BC qui, sans voie ferrée à disposition, ne serait qu'un musée statique, d'un intérêt bien moindre pour nos visiteurs. De plus, la particularité de ce viaduc courbe en maçonnerie en fait une des attractions de notre chemin de fer. Il a notamment été présent sur le logo du BC et figure en première page sur le prospectus de cette année. Or, le viaduc présente des problèmes structurels préoccupants, qui font l'objet de cet article.

**Premières rénovations**

Avant que le BC ne reprenne l'exploitation de la ligne, le viaduc avait déjà été renforcé par la pose d'un tirant métallique sur la culée côté Blonay. Ce tirant est actuellement fortement corrodé et ne remplit plus son rôle de renfort.




*Tirant de la culée côté Blonay*

En 1970, le BC a nettoyé et rejointoyé l'entier de la maçonnerie au moyen d'un wagon-nacelle composé d'un wagon LLB et d'une nacelle en tubes +GF+. Par la suite, le viaduc a régulièrement été nettoyé de la végétation qui le recouvrait.

*Jointoyage en 1970*

**photo 19**
**viaduc.jpg**

**Inspections**

Avant de pouvoir reprendre l'exploitation régulière de la ligne en 1998, le MOB a dû réaliser un état général de la ligne. Dans ce cadre, l'inspection du viaduc a mis en évidence les défauts suivants:

- traces de venues d'eau indiquant que l'étanchéité n'est plus efficace,
- fissures largement ouvertes, joints de maçonnerie dégarnis.

Elle concluait qu'une réfection importante devrait être entreprise dans un avenir assez proche.



**photo 20**
**dessin**
**culée.jpg**

En 2004, un bureau d'étude a réalisé une nouvelle inspection, cette fois-ci avec une nacelle suspendue, qui a conclu que l'état général du viaduc était dégradé, avec notamment une fissure de 10 cm de largeur qui courait sur toute la longueur de la première voûte côté Blonay. Les piles et les fondations ont par contre été jugées en bon état. Tous les dégâts semblaient anciens et sans évolution. Cependant, le rapport recommandait une limitation du tonnage et de la vitesse et proposait que l'évolution de l'ouverture des fissures soit suivie, ce qui a été réalisé dès 2007. Un assainissement complet devait être envisagé, avec réfection de la maçonnerie et de l'étanchéité, ainsi que la pose de tirants métalliques pour entraver l'ouverture des fissures. Le coût des travaux de réfection était alors estimé à CHF 800'000.-.

**Assainissement de l'ouvrage**

En septembre 2006, le MOB mandate un bureau d'études pour définir le projet d'assainissement. Un nivellement montre un affaissement d'environ 35 cm au droit de la culée Blonay, alors que la deuxième voûte depuis Blonay montre un soulèvement d'environ 12 cm. Un léger affaissement affecte la culée Chamby. Sous le viaduc, la rive droite de la Baye est située dans une zone de glissement peu active, recensée par l'Etat de Vaud.

Ce rapport relève qu'il est nécessaire de suivre les mouvements de l'ouvrage, afin de pouvoir interrompre le trafic, si les déplacements s'avéraient critiques.

Enfin, l'étude préliminaire propose trois variantes d'assainissement:

1. la vidange complète du ballast et du remblai pour refaire l'étanchéité des voûtes;
2. la réfection des bordures et de l'extérieur de la maçonnerie uniquement;
3. la construction d'une auge en béton armé servant à répartir les charges et à garantir l'étanchéité, sans vidange des remblais.

Un renforcement des voûtes au moyen de tirants est prévu pour stopper l'ouverture des fissures longitudinales, ainsi qu'un ancrage des fondations au cas où les mouvements du terrain se confirment. Le coût total des travaux d'assainissement est estimé à CHF 1,5 million environ.

Suite à ce rapport, un réseau de mesures au théodolite est mis en place en décembre 2006. Dès lors, une mesure tous les 2 à 4 mois permet de suivre les mouvements du viaduc. Les relevés se poursuivent actuellement afin de déterminer une tendance des mouvements.

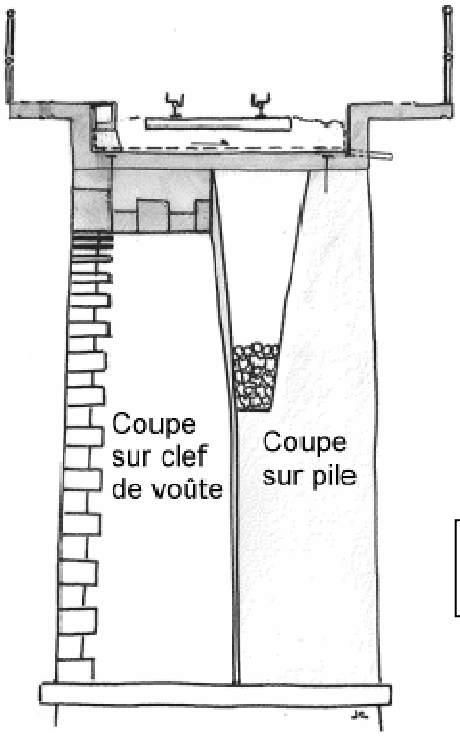



**photo 21**
**dessin pile.jpg**

*Auge en béton posée sur l'ouvrage existant*

Une étude géologique de mai 2007 montre que, sur la rive droite de la Baye, le rocher est situé sous une couche de 2 à 3 m de terrain meuble en glissement. Ce glissement superficiel est bien visible sur les murs situés sur cette rive. Par contre, les fondations semblent reposer sur du bon

rocher. Suite à ce rapport, des forages sont effectués en octobre 2007. Ils révèlent que le viaduc est partiellement fondé sur des marnes, roches tendres et fluentes, alternées avec des bancs de grès dur.

**photo 22 foreuse.jpg**

*Foreuse en action sur la culée côté Blonay en octobre 2007.*

Le 27 novembre 2007, le rapport géotechnique émet l'hypothèse que ce sont probablement deux glissements qui ont généré les déformations aux abords du viaduc:

- un glissement peu profond dans les terrains meubles qui affecte principalement les murs en pierres sèches;
- un glissement profond qui entraîne la culée côté Blonay et la première pile dans le sens naturel de la pente.

Un projet de réfection financé par le crédit-cadre 2007-2010 de l'OFT est déposé à fin 2007. Il prévoit la réalisation d'une auge en béton armé. Cependant au début 2008, les dispositifs de mesure commencent à livrer des résultats: des mouvements de l'ordre de 5 mm sont observés après 4 mois de mesures. Alors que le forage de la culée semble indiquer une zone de glissement à 15 m sous la voie, celui de la première pile indiquerait que la zone de glissement soit située au-dessous des 32 m atteints par ce forage. En conséquence, il n'est pas possible de déterminer l'ampleur du glissement profond à l'aide de ces forages. De plus, le renforcement des piles par un système d'ancrages, tel que préconisé dans le projet mis à l'enquête, ne serait pas réalisable si l'ampleur du glissement était confirmée. Comme mesure provisoire, et afin de pouvoir poursuivre l'exploitation de l'ouvrage en toute sécurité, notamment pour assurer les manifestations du 40$^{e}$ anniversaire du BC, le MOB a fait renforcer les deux premières voûtes au moyen de cintres, qui ont été posés en avril 2008.

**photo 23 grue.jpg**

*Pose des cintres sur la 2$^{e}$ voûte en avril 2008*

En résumé, les mesures géométriques réalisées jusqu'à présent ne permettent pas de savoir si le glissement s'accélère, s'il est stable ou s'il est en train de s'arrêter.

C'est pourquoi dès le printemps 2009 des tubes de mesure supplémentaires ont été forés sur la voie et aux abords de l'ouvrage. La présence d'eau dans le sol et les fluctuations du niveau de la nappe phréatique sont mesurées, car elles sont un facteur aggravant pour les glissements de terrain. D'ici à début juillet 2009, les équipements seront étalonnés et permettront de suivre de façon plus précise les mouvements du terrain.

**Perspectives**

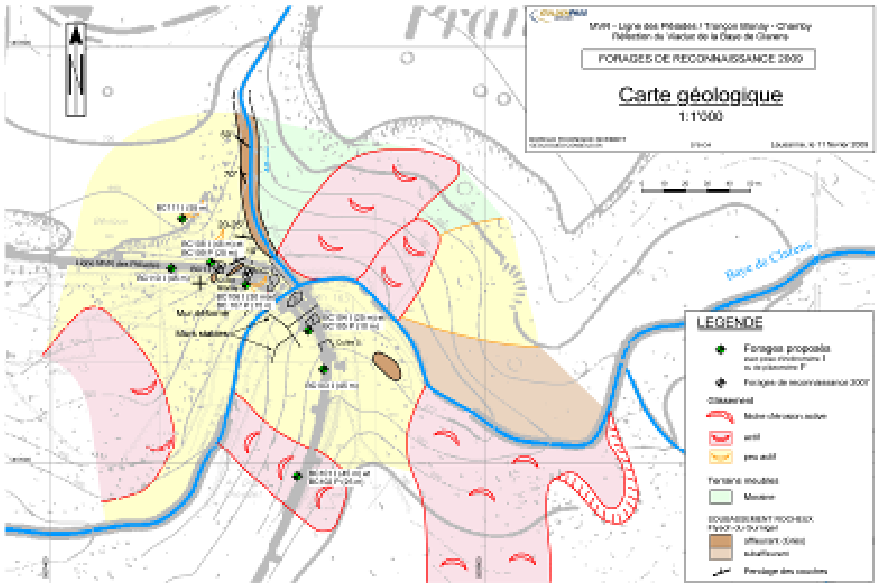
Vu les mouvements constatés jusqu'à présent, le bureau d'étude a planché sur de nouvelles variantes, d'un coût allant d'environ 1 million à plus de 10 millions de CHF, sans compter les études réalisées jusqu'à présent qui dépassent le million:

1. assainissement de la maçonnerie, sans renforcement structurel, avec suivi des déformations;
2. même variante, mais avec renforcements structurels;
3. modification importante du système porteur avec reprise en sous-œuvre;
4. nouveau pont à côté du viaduc existant;
5. démolition du pont existant avec reconstruction:
   a) nouveau pont avec pile unique;
   b) à l'identique avec des fondations profondes.

La variante sera choisie probablement durant l'été 2010 après une année d'enregistrement des mesures. Ce sera une décision tant technique que politique. Le projet retenu sera soumis à une nouvelle procédure d'approbation des plans, qui devrait se terminer en 2011, avec une réalisation l'année suivante au plus tôt. Le MOB a besoin de cet ouvrage pour assurer les transferts de véhicules et de matériel. En tant que service public, il dispose du financement de l'OFT, qui permettra de garantir la pérennité de l'exploitation des trains touristiques du BC, souhaitons-le, sur ce viaduc historique. Nous tenons à remercier le MOB pour tout le travail déjà réalisé pour le maintien de ce viaduc.

Armand Lugrin

**photo 24**
**plan.jpg**



# Le tramway d'Evian

Tous les amateurs ferroviaires ont entendu parler des tramways électriques qui ont circulé sur la rive suisse du lac Léman, que ce soit entre Villeneuve et Vevey, à Ouchy, à Rolle ou de Versoix à Genève et Hérémence. En revanche, le seul de la rive française est resté des plus méconnu, vu sa brève et discrète existence.

En plein essor du tourisme à la fin du XIXe siècle, le Grand Hôtel des Bains d'Evian, construit en 1853, entreprend un agrandissement important en 1897. Il est rehaussé de deux étages surmontés d'un toit monumental avec trois dômes. Pour attirer la clientèle, les nouvelles applications de l'électricité sont un bon argument. C'est ainsi que l'éclairage, un ascenseur et même un tramway, tous électriques, sont installés en 1898.

Etabli à voie unique et sans évitement, ce tramway part de l'établissement thermal dans le parc de la source Cachat, longe les jardins et aboutit sur la terrasse du Grand Hôtel des Bains. Longue de 300 mètres, cette ligne est à l'écartement inhabituel de 1100 mm. Les raisons de ce choix sont inconnues, car à cette époque la norme en France est la voie métrique et les dimensions modestes de la voiture auraient pu se contenter d'un écartement plus réduit. Le tracé est difficile avec une courbe de 15 m de rayon et une rampe maximum de 102 ‰. Cette rampe très élevée représente un record pour la France.

La nouveauté est l'usage de la traction électrique, à l'exemple des tramways de l'autre côté du Léman et en particulier l'absence d'une usine génératrice propre au tramway. La ligne aérienne double est alimentée en courant triphasé 200 V, 50 Hz par un transformateur connecté au réseau électrique public de la ville d'Evian. La prise de courant se fait par deux perches. La puissance de l'unique moteur est de 15 ch.

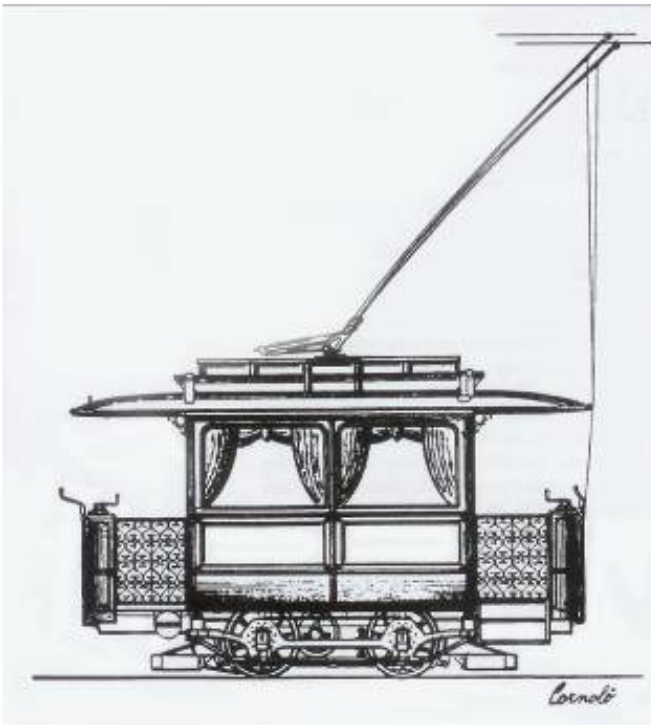


**photo 25**
**dessin tram.jpg**

L'unique motrice comporte un compartiment central luxueux, offrant huit places assises et deux plateformes extrêmes pouvant accueillir chacune trois personnes debout. Elle ne pèse que 3100 kg et provient de l'usine Ganz & Co de Budapest, un constructeur hongrois promoteur

de la traction électrique, on lui doit entre autres l'électrification de la ligne de la Valtelline et à partir de là, le développement de l'électrification triphasée dans le nord de l'Italie. Monsieur Ganz était un Suisse d'origine.

Ce tramway circule pendant la saison des cures thermales, soit de mi-mai à mi-septembre. Il effectue environ 30 courses journalières entre l'hôtel et la zone thermale à la vitesse d'environ 10 km/h, bien suffisante pour effectuer les 300 mètres du parcours. Il est uniquement réservé à la clientèle de l'hôtel. Il s'agit donc d'une installation privée.

La construction d'un nouvel établissement, le Royal Hôtel, situé plus haut que le Grand Hôtel des Bains, va modifier radicalement la situation. La Société des Eaux d'Evian étudie une solution pratique pour relier la source Cachat à ces deux hôtels. Il est alors décidé de construire un funiculaire qui est mis en service au début de la saison 1907. Le tramway, ayant perdu sa raison d'être, circule pour la dernière fois en 1908, soit juste après dix ans d'existence.

Le funiculaire assure un excellent service, également saisonnier et toujours gratuit pour les clients des hôtels. Suite à la fermeture de plusieurs établissements., il perd beaucoup de ses usagers et doit cesser son exploitation en 1969. Heureusement, ses installations ne sont pas démontées et grâce à la ténacité de plusieurs citoyens d'Evian, il est classé monument historique, puis restauré et remis en service le 21 juin 2002.

Sébastien Jarne

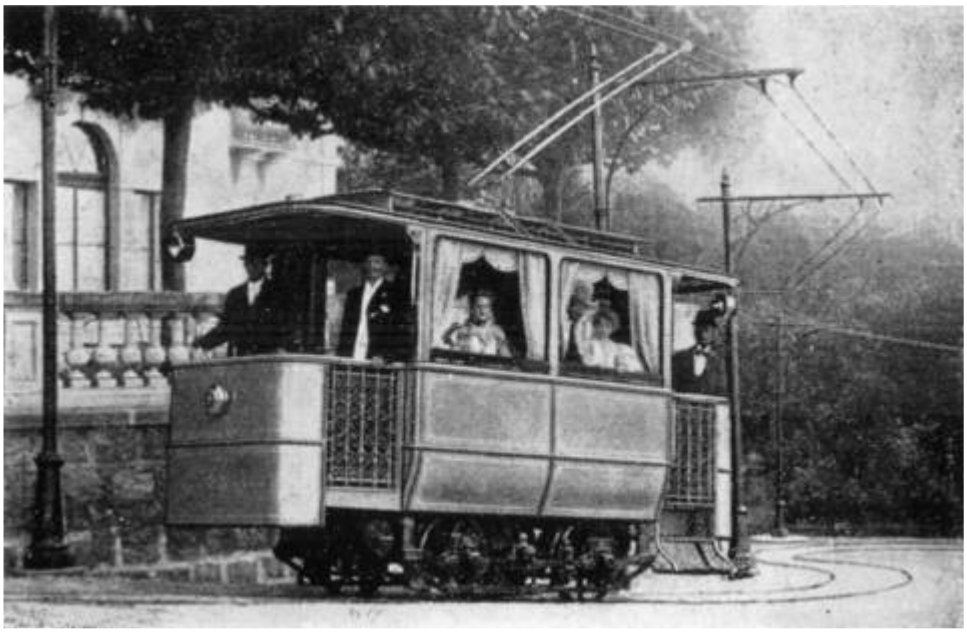


**photo 26**
**tram.jpg**

*Le tramway d'Evian dans la forte rampe de l'avenue Alfred André.*
*Archives de l'Hôtel Splendide.*

Merci à Monsieur Bernard Rozé qui m'a communiqué de nombreux renseignements concernant ce tramway

# *Le chemin de fer de la Baie de Somme*

Qui est ce chemin de fer de la Baie de Somme (CFBS) qui a invité le BC pour sa fête de la vapeur 2009? C'est une des plus importantes lignes touristiques françaises, en tout cas en ce qui concerne le nombre de voyageurs, quelque 120'000 par an, cinq fois le trafic du BC!

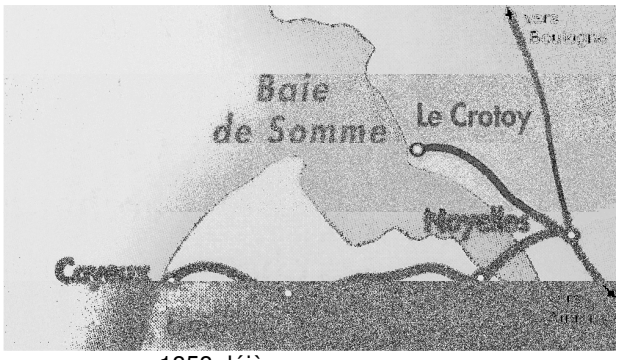



**photo 27**
**plan Somme.jpg**

La Baie de Somme est un bras de mer où ce fleuve du Nord de la France débouche dans la Manche. La région est très plate et les marées importantes. Cette baie est parconséquent régulièrement inondée.

Le chemin de fer d'Amiens à Boulogne est construit en 1848, mais il passe à l'intérieur des terres et laisse de côté le port de Saint-Valery. Un embranchement est construit de Noyelles à cette dernière localité en 1858 déjà.

Par la suite et pour desservir les localités balnéaires de la région, un réseau (dit «des bains de mer») de lignes à voie étroite est projeté. A cette occasion, la ligne de Noyelles à Saint-Valery est mise à quatre files de rail et prolongée jusqu'à Cayeux en voie métrique. Une autre ligne relie Noyelles au Crotoy. Toutes les deux sont mises en service en 1887 par la Société des Chemins de fer Economiques (SE), une entreprise qui s'est constituée pour exploiter des lignes secondaires en France et qui possédera à son apogée un réseau ferré de près de 3800 km. La SE est l'ancêtre de Veolia,

**photo 28**
**carte postale.jpg**

*La gare de Cayeux à la belle époque des bains de mer.*
*Der Bahnhof Cayeux am Anfang des XX. Jahrhunderts.*

un exploitant français de transports publics.

C'est cette même société qui exploitait le Réseau Breton. De ce fait, la voiture bretonne du Blonay-Chamby a un air de parenté marqué avec certaines voitures du CFBS.

Le CFBS assurait un trafic important de voyageurs, surtout pendant la saison balnéaire, mais également de marchandises. C'est un des derniers réseaux secondaires à fermer. Le dernier train public circule en 1972. Immédiatement, des amateurs se mettent à l'œuvre pour créer un chemin de fer touristique. Les débuts sont difficiles, avec de nombreuses péripéties. Mais, dès les années 1980, un programme de remise en état de la voie est réalisé avec l'aide du département de la Somme, qui est resté le propriétaire des installations. L'association se développe et met au point une structure apte à gérer une exploitation qui devient de plus en plus importante.

La grande différence entre le CFBS et le BC se trouve dans le potentiel de trafic de la région. En effet, la Baie de la Somme manque d'attractions touristiques. Il en va de même des moyens de transports pour les hôtes en villégiature qui ne peuvent ou ne veulent pas utiliser leur propre voiture. Le CFBS est donc bien plus qu'un chemin de fer-musée, c'est une activité de vacances et un moyen de transport pour de nombreux touristes de la région. En conséquence, les trains circulent tous les jours en saison. Pour assumer cette lourde tâche, il a fallu engager une quinzaine de salariés.

La longueur totale du réseau est actuellement de 26 km. Les faibles pentes, sauf sur la ligne de Cayeux, permettent de tracter des trains offrant beaucoup de places assises avec une petite locomotive, et donc à moindre frais.

Le parc du matériel comprend en plus de quelques véhicules diesel, 6 locomotives à vapeur et 22 voitures voyageurs, la plupart à bogies. Une série de wagons marchandises opérationnels et bien entretenus complètent la collection.

Sébastien Jarne

**photo 29**
**loco E332.jpg**

*La «Bretonne» circule à nouveau, après 25 années d'inaction.*

*Die «Bretonne» fährt wieder, nach 25 Jahren Dornröschenschlaf.*

# Le BC en Baie de Somme

Basées au départ sur des liens amicaux personnels, les relations avec l'équipe du Chemin de Fer de la Baie de Somme (CFBS) se sont intensifiées lors des négociations, puis de l'achat de notre Bretonne, la 230T E 332. Cette transaction s'étant parfaitement déroulée, l'idée a été mentionnée lors du précédent festival (2003), que si la Bretonne était remise en service pour le prochain festival en 2009, il serait sympathique qu'une machine du BC vienne retrouver son ancienne collègue et renforce le parc du CFBS pendant ce week-end d'intense trafic.

L'idée s'est lentement concrétisée au cours de l'automne 2008, car le coût du transport d'une machine de Vevey à St Valery-sur-Somme est conséquent; il fallait donc que le CFBS puisse en assurer le financement. Nous avons reçu la confirmation finale juste avant Noël, ce qui a permis au BC de préparer la machine BFD 3 (SLM 1913) qui était le véhicule choisi par le CFBS, car alliant puissance et une esthétique très réussie. Pendant trois mois, cette locomotive a fait l'objet d'une révision aussi bien technique (principalement par MM. Flückiger, Gaillard, Pittet et Tschannen), qu'esthétique (par une équipe de chauffeurs sous la houlette de Simon Favez). Ce n'était pas l'hiver le plus sympathique pour travailler chaque samedi et souvent un ou deux jours en semaine à Chaulin. Il est donc normal que ce soit essentiellement les acteurs de cette révision qui aient été de service sur cette machine pendant son séjour au CFBS.

Après une course d'essai sur Vevey à l'occasion de l'assemblée 2009 de HECH et diverses mises au point finales, la machine est redescendue à Vevey pour chargement le mardi après Pâques. Le transport était assuré par un convoi exceptionnel et impressionnant de Friderici Spécial, qui a mis 3 jours pour traverser la France, car le sens pratique très développé de

*L'équipe du BC en Baie de Somme.*
*Die BC-Mannschaft der BC in Baie de Somme.*

**photo 30 ouvriers.jpg**

**photo 31**
**train en gare.jpg**

*La BFD 3 fut la vedette du Festival de la vapeur 2009 du CFBS.*
*Die BFD 3 war der Star des Dampffestivals 2009 in der Baie de Somme.*

notre grand voisin fait que les convois exceptionnels ne peuvent pas emprunter les autoroutes… (En Suisse, la seule restriction est la hauteur, sinon svp prenez les autoroutes!). Arrivée le vendredi matin passablement sale au bord de la Manche après un transit très pluvieux, la machine est rapidement déchargée et mise en chauffe pour un train d'essai sur le «Mont Blanc» c'est-à-dire la rampe de 18 ‰ sur 1.5 km environ au départ de St Valery-Ville.

En effet, notre 3 devait assurer le dimanche suivant les navettes de la course Transbaie (une sorte de marathon dans la Baie de Somme, qui a lieu au moment de la marée la plus basse), navettes qui relient le parking situé en haut de la ville dans une zone industrielle au départ de la course en bord de mer. On profitera de cette course d'essai pour pousser jusqu'à Cayeux, sur une ligne qui n'avait pas vu passer de trains depuis plusieurs semaines. Pas de problèmes techniques au passage des aiguilles à 4 files de rails (voie normale et métrique) et autres courbes un peu «en bec» (délicieuse expression qui désigne au CFBS les raccords un rien anguleux entre deux rails en courbe!).

Le dimanche matin, le ciel est couvert et les navettes se mettent à rouler dès 10h00. Il y en aura plus de vingt jusque vers 18h00, car il faut remonter les coureurs (plus de 5'000) et les accompagner à l'issue de la course. Relevons que notre chauffeur Arman Lugrin participa à cette course, qu'il finira 168$^{e}$ (ou est-ce 186$^{e}$?) dans un temps très honorable. Hélas, le seul petit suisse de la course sera nationalisé et déclaré français (Fra) dans le compte-rendu du Courrier Picard du lundi!

L'affluence juste avant et juste après la course rappelait plus le RER parisien à l'heure de pointe que les paisibles bords de mer du Nord de la France. Les années passées, ces navettes étaient faites avec des diesels anciens dont les moteurs avaient tendance à ne pas du tout aimer l'exercice, alors que la 3 fournissait une prestation impeccable avec des montées spectaculaires sur une voie partiellement encombrée de feuilles mortes et donc as-

sez traître pour des départs en patinage en pleine vitesse.

Quelques membres du BC sont restés sur place pendant la semaine et se sont vraiment fait plaisir: lundi: premier essai de la Bretonne en ligne avec train sur Noyelles, mardi: tourisme dans la région, mercredi: essai de la Bretonne sur Cayeux, jeudi: la 3 faisait le régulier sur Noyelles-Le Crotoy et retour, vendredi: une double traction spéciale «Bretonne» et 3 avec un train mixte sur Cayeux, agrémenté d'arrêts photos et d'une pause rafraîchissements au café du PN de Hurt. Ça fait du bruit quand une trentaine d'heureux trinquent au chemin de fer! Et tout cela bien sûr sous un soleil parfait. Si quelqu'un prétend qu'on a bien joué au train, n'en croyez rien!

Que dire des deux jours du festival les 25 et 26 avril, sinon que la météo fût beaucoup plus ensoleillée qu'annoncée, que le CFBS a transporté plus de 7'000 voyageurs et que tout a roulé super (du moins sur la voie métrique, le show des vapeurs sur les rails SNCF ayant été, lui, plutôt un désastre…). Bien sûr, la 3 a fait forte impression, par sa technique très accomplie, son esthétique SLM, donc différente des autres machines en service, et enfin par son apparence assez exceptionnelle due à la qualité des finitions et des détails! On a fait honneur aux clichés helvétiques chers à notre grand frère d'outre-Jura: tip-top et propre en ordre!

L'aspect le plus sympathique et peut-être moins évident que les milliers de photos et vidéos, a été la bonne entente entre les équipes du CFBS et du BC, avec échange de cabines et autres soirées communes (un tatouage dans le cou d'une serveuse du restaurant de St Valery a aussi provoqué quelques émotions non ferroviaires!). Un autre fait intéressant est d'avoir pu constater qu'une exploitation peut fonctionner très bien et avec des trains à l'heure pendant un festival très dense, sans qu'il soit nécessaire d'avoir l'œil rivé sur le graphique et la montre.

Le lundi, sous une pluie style mer du Nord, la machine était rapidement rechargée et partait vers 13h00 pour son long périple vers la Suisse. Je crois que le CFBS l'aurait bien gardée plus longtemps! Evidemment ces transferts et échanges de machine(s) provoquent du travail supplémentaire; mais après cette escapade où nous avons tous, desservants de la machine ou simples spectateurs, fait le plein de souvenirs très agréables, personne ne regrette le surplus de travail occasionné, sans parler de l'écho que la présence de notre locomotive a eu dans les cercles d'amateurs français et même européens, car il y avait aussi beaucoup de visiteurs anglais, belges et néerlandais.

C'était tellement bien qu'on se demande, si on osera y retourner!

Jean-François Andrist

**photo 32 locomobile.jpg**

*Fête de la vapeur: Locomobile en démonstration à Cayeux. Dampffest: Vorführungsbetrieb eines Lokomobils in Cayeux.*

**photo 33**
**loco au départ.jpg**

*Intense activité du festival vapeur: croisement et rebroussement de 2 trains à Noyelles.*
*Kreuzung zweier Züge im Bahnhof Noyelles anlässlich des Festivals.*

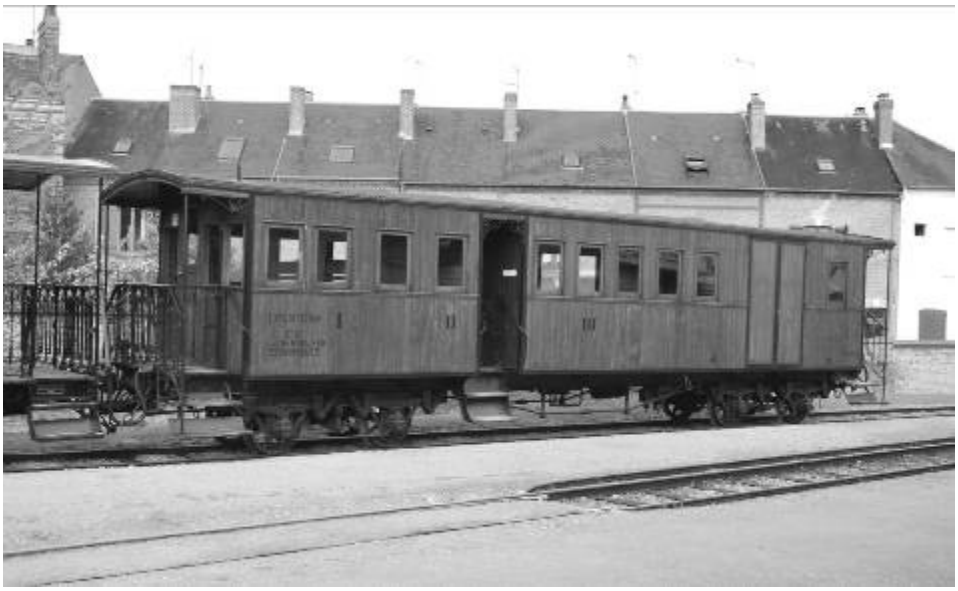


**photo 34**
**voiture.jpg**

*Le CFBS possède une sœur de notre voiture bretonne, la ABCDf 12.*
*Die CFBS besitzt einen Bruder (ABCDf 12) unseres bretonischen Wagen.*

# *Procès-verbal de l'assemblée générale ordinaire*

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

tenue le vendredi 3 avril 2009 à la salle des Vignerons à Lausanne.

**Ordre du jour**

1. Approbation du procès-verbal de l'assemblée générale 2008
2. Rapport de gestion 2008 du Président
3. Présentation des comptes 2008 par le vice-président en charge des finances
4. Rapport des vérificateurs des comptes
5. Approbation du rapport de gestion et des comptes 2008 et décharge
6. Elections: Conseil d'Administration, Comité Directeur, Organe de Contrôle
7. Modifications statutaires
8. Dépenses supérieures à 75'000.-
9. Membres
10. Divers

Le Président ouvre la séance à 19h30 dans la Salle des Vignerons du Buffet de la Gare de Lausanne et salue les 51 membres présents.

Les membres excusés sont: Robert Bron, Reynold Goumaz, Alain Gilléron, Jean-Luc Gilliéron, Martin Gut, Jean-Daniel Paré, Pascal Wilhelm.

Avant d'entamer la séance, l'Assemblée a une pensée à la mémoire de Messieurs René Bonzon, Claude Paré et Alex Rieben qui nous ont quittés durant l'année écoulée. Un hommage leur est rendu par un moment de silence.

Après acceptation de l'ordre du jour, le Président entame les points suivants:

### *1. Approbation du procès-verbal de l'assemblée générale 2008*

Le procès-verbal est accepté par l'ensemble de l'Assemblée.

**photo 35 portrait.jpg**

### *2. Rapport de gestion 2008 du Président*

Mesdames, Messieurs,

Cette Assemblée Générale couvre la première année complète sous la gestion de l'équipe mise en place lors de l'Assemblée Générale Extraordinaire (AGE) du 7 septembre 2007. Cette année n'est cependant pas tout-à-fait représentative, puisqu'elle était jubilaire avec les manifestations du 40ème anniversaire. Je crois cependant pouvoir dire ici que votre Comité de Direction a largement tenu les engagements pris lors de son renouvellement à l'AGE de 2007.

Je ne vais pas ici battre le tam-tam de l'autopromotion, mais je pense que les chiffres que Peter Voegtli va vous donner parlent d'eux-mêmes et, peut-être mieux encore, que vos souvenirs personnels de cette année vraiment extraordinaire vous permettront de donner à votre Président et à son comité la décharge qu'ils demandent au point suivant de l'ordre du jour.

A mon humble avis, ces résultats s'expliquent par deux concepts que j'aimerais relever ce soir. Ils sont la traduction dans les faits d'une volonté et d'une conviction de votre équipe de direction:

L'esprit d'équipe +
Aide-toi et le ciel t'aidera.

Esprit d'équipe: Le Comité de Direction discute et valide l'ensemble des décisions prises sur la gestion du BC. Nous nous réunissons environ 10 fois par année pour des séances aussi intenses (ou même chaudes) que longues (au minimum 3h30), mais ensuite, chacun sait à quoi s'en tenir. Cette fréquence élevée nous permet aussi de traiter sans délai des sujets très actuels, respectivement de faire preuve de prospective sur les problèmes à venir du BC. Avec ce ComDir actif, les activités au niveau des comités spécifiques ont un peu diminué, surtout après la fin du 40ème, mais je suis persuadé qu'il est très important que tous les membres du comité, quelles que soient leurs capacités et leur domaine de responsabilité, se sentent responsables pour toutes les décisions prises par le ComDir. Cela se traduit aussi sur le terrain par une bonne intelligence entre les divers services ; Il n'y a plus ou il y a moins de guéguerre entre traction (vapeur et/ou électrique), exploitation, marketing, administration, etc. Moins de « c'est pas mon domaine ». Il y a donc au BC un esprit d'équipe!

Aide toi et le ciel t'aidera: J'avais fait il y a bien longtemps un éditorial de l'Escarbille sur ce thème et j'y crois toujours. Au sens absolument littéral d'abord, puisque les dieux nous ont bénis en 2008 avec un temps favorable pour la plupart de nos manifestations spéciales, surtout celle de l'Ascension et de Pentecôte. Mais aussi au sens figuré, puisque, dans l'ensemble, nous avons pu réaliser en 2008 nos objectifs et nos prévisions. Il n'en sera pas toujours de même et on aura aussi peut-être une fois une année où « ça ne marche pas » et il faudra alors espérer que l'esprit d'équipe sera assez fort pour nous aider à travers cette mauvaise passe. Je rappellerai qu'une chose aussi concrète et solide qu'un chemin de fer – musée est, dans les faits, une institution assez fragile qui a besoin de beaucoup de soins et d'attention pour survivre. Nous avons autour de nous des exemples, en France et en Suisse, de réseaux et d'équipes qui affrontent des moments très difficiles. Attention donc à ne pas céder à l'euphorie.

Comme je devrais mentionner tous les actifs dans ma liste de remerciements, je ne vais pas commencer ici une litanie, mais j'adresserai en mon nom et j'en suis sûr en votre nom, un dernier remerciement au comité d'organisation du 40ème pour la qualité et l'intensité des manifestations mises en place en 2008. Je pense qu'après ce 40ème , nous restons dans le haut de la liste des chemins de fer-musées continentaux.

Je ne vais pas non plus faire, dans ce rapport de gestion, la liste des réalisations du régime. Tous les membres sont renseignés deux fois par année par l'Escarbille; de plus la plupart des membres ici présents sont des actifs qui reçoivent très régulièrement l'Edmondson qui parait au minimum toutes les 8 semaines et contient toutes les nouvelles et développements sur le terrain. Donc si quelqu'un se plaint de ne pas être informé, je regrette, mais on ne peut pas et on ne va pas faire plus.

Par contre, je pense plus utile de mentionner quelques questions et problèmes en suspens.

Je vous avoue que je souhaite éviter, pour cette année 2009, une ambiance de lendemain de fête. C'est pour cela qu'il faut que nous soyons très actifs, dans la limite du budget ambitieux que nous nous sommes fixés malgré la conjoncture économique difficile.

Nous devons aussi essayer de concrétiser ce qui n'a pu être fait en 2008, tout simplement parce que nous avons plusieurs fois atteint les limites du bénévolat, ou que nous n'avons pas en 2008 trouvé la bonne solution à tous les problèmes du BC et aux attentes des membres.

Je citerai dans cette liste:
– La formation, qui reste un domaine prioritaire, où nous avons dû réviser notre copie. Je me permets de souhaiter ici que tous les impatients comprennent que – vu les prescriptions actuelles de l'OFT – il ne peut y avoir de formation bâclée, surtout à la conduite. Qu'on fasse bien la différence entre connaissances théoriques (PCT, où le BC a des résultats très brillants) et la pratique de la conduite, où le savoir seul ne suffit plus, mais où il faut de l'expérience et du doigté, qui ne s'acquièrent pas dans les papiers.
– Enfin, que l'on comprenne que les instructeurs sont aussi des bénévoles, qui souhaitent aussi venir au BC pour leur plaisir, pas seulement pour faire de l'instruction. Cette question est assez importante pour justifier ce soir une intervention de C.A. Pittet.
– L'attention à notre matériel: la principale dépense du BC reste les frais de rénovation et d'entretien du matériel roulant, actuellement à part égale entre la vapeur et l'électrique et même probablement plus pour l'électrique que pour la vapeur en 2009.

Cependant, je constate que cette ruée sur les manettes pour la formation ne se traduit pas sur le terrain par une maintenance du matériel électrique vraiment au top. Pourquoi voit-on circuler des machines à vapeur impeccablement nettoyées chaque matin, alors que nos trams ou automotrices entrent en service avec des vitres marquées de doigts ou des châssis graisseux? Cela fait des années qu'on demande au wattman et à son contrôleur de préparer leur véhicule, mais c'est trop souvent peine perdue. Qui va s'en occuper sinon eux? Même chose pour les voitures; laissez traîner un doigt sur les bancs, vous me comprendrez… Je remarque simplement que nous sommes le 3 avril, que nous roulons dans 29 jours et que je n'ai vu aucune convocation ou projet de journée de nettoyage du matériel roulant ou remorqué avant la reprise de l'exploitation.

– Priorité à l'infrastructure: nous avons assaini l'arrière du dépôt, terminé cet après-midi un chantier de voie à Chaulin, remis en peinture les bâtiments de Chamby et Cornaux. Les signaux Hipp sont en peinture et des travaux auront lieu dans les mois à venir à Blonay, alors que Chantemerle n'attend que l'allocation d'un budget pour être refaite. De manière générale, l'infrastructure de la ligne est en bon état, mais notre projet de dossier de réfection et d'agrandissement de notre dépôt est toujours en devenir.

Pourtant, ceux qui ont travaillé cet hiver à Chaulin ont mesuré combien notre atelier est inadapté – depuis plus de 35 ans – au climat local.

Je comprends que l'inadéquation de l'atelier est la remarque première faite par les répondants au questionnaire que nous vous avons remis en janvier à Vevey. Je m'en réjouis et je peux vous assurer que ce dossier va devenir ma/notre priorité en 2009. Notre dépôt-atelier est un chenit, triste et gris; sa façade en éternit jure dans l'environnement de notre musée, les translucides du toit sont couverts de mousse et laissent à peine passer la lumière et il est assez incroyable qu'après 35 ans, une partie du sol de l'atelier soit toujours en terre battue! Bref il faut que ça change.

Vu les sommes en jeu cela ne se fera pas du jour au lendemain, mais sans priorités et en se laissant constamment égarer par des problèmes de matériel roulant, on n'y arrivera pas! Pour moi, j'aurai réussi dans ma présidence quand je serai fier de montrer à des visiteurs notre atelier-dépôt. Jusqu'à ce moment et malgré le succès du 40e, nous devons rester modestes et continuer à retrousser nos manches!

Merci pour votre écoute.

Votre président, Jean-François Andrist

Le Président est acclamé par tous les membres présents.

### *3. Présentation des comptes 2008 par le Vice-Président en charge des finances*

Peter Voegtli distribue et commente les documents (bilan et recettes). Il en ressort que

2008 a été une année excellente du point de vue financier mais il faut tenir compte que le 40ème a été un exercice salutaire. Toutefois, les résultats du 40ème ont été sortis du compte général de façon à éviter que le chiffre des voyageurs soit trop faible en dehors du festival. Les charges ont pu être diminuées grâce à une meilleure gestion et une partie des charges ont été prises dans les comptes du 40ème .

### *4. 4. Rapport des vérificateurs des comptes (rapport retranscrit dans son intégralité)*

En notre qualité de vérificateurs des comptes et de la gestion (selon article 29 de nos statuts), nous avons procédé, en présence de notre comptable Peter Voegtli, à la vérification des comptes 2008 de notre société; ces contrôles se sont effectués à Chaulin les 3 et 19 mars 2009. Nos vérifications ont porté, sous forme de sondages et de contrôle des factures demandées, sur les comptes suivants:

- 6104 Energie électrique bâtiments
- 6510 Téléphones
- 1505 Equipements de communication
- 1512 Installations bureaux, mobilier
- Comptes du 40ème.

Les sondages effectués nous ont convaincus que les comptes sont corrects et bien tenus. Notre comptable, Peter Voegtli, a répondu clairement à toutes nos questions et nous a donné les explications nécessaires sur les éléments du bilan et du compte de résultat.

Nous avons noté, avec satisfaction que les factures reçues ont été visées par le Président ou un responsable de secteur. Cette procédure louable doit être maintenue à l'avenir. La gestion dans les comptes ordinaires de notre société du résultat du 40e anniversaire est délicate, car il y a une interpénétration des uns dans les autres; la solution trouvée par notre trésorier nous semble bonne et ne déforme pas trop la gestion d'une année ordinaire!

A la suite de ces sondages et selon notre appréciation, nous pouvons attester de la bonne gestion comptable de notre société pour 2008. Nous remercions chaleureusement Peter Voegtli pour l'immense travail accompli et le félicitons pour la gestion de nos comptes.

Une mention également au comité du 40e et à son président Alain Candellero pour leur travail remarquable et les superbes résultats obtenus.

Au vu de ce qui précède, nous vous recommandons d'accepter les comptes 2008 du chemin de fer Blonay-Chamby, présentant un excédent de recettes de CHF 7'621.--tels que présentés et d'en donner décharge, avec remerciements, à notre comptable.

Philippe Mercier, Philippe Roeder et Daniel Zimmermann

### *5. Approbation du rapport de gestion et des comptes 2008 et décharge*

Les rapports de gestion et des comptes 2008 sont approuvés par l'assemblée. Le comptable ainsi que les vérificateurs des comptes sont remerciés pour le travail accompli.

### *6. Elections:*

Etant donné qu'il n'y a ni démissions, ni candidatures écrites, le Président demande si une personne dans l'assemblée se porte candidate. Aucun membre présent n'étant candidat, le Conseil d'Administration, le Comité Directeur et l'organe de contrôle sont réélus dans leur intégralité.

### *7. Modifications statutaires*

Transfert du siège social à Montreux: Le BC a été fondé il y a 40 ans par des lausannois à Lausanne. Toutefois le BC se trouve majoritairement sur la commune de Montreux et d'un point de vue politique et pratique, il serait plus judicieux que le siège social de la société soit à Montreux, ceci pour avoir un meilleur ancrage local et conforter l'appui de Montreux et des autres communes de la région, ainsi que de l'Office du Tourisme de Montreux-Vevey, etc. Le fait de déplacer le siège social doit être validé par l'Assemblée générale pour que la modification soit acceptée au Registre du Com-

merce.

Ce point est accepté à l'unanimité par l'assemblée.

Signatures de documents: Tous les documents doivent être signés par deux membres du Conseil d'Administration.

Ce point est accepté à l'unanimité par l'assemblée.

### *8. Dépenses supérieures à 75'000.-*

Aucune dépense supérieure à 75'000.-n'est prévue en ce moment.

### *9. Membres, extrait du message de C.-A. Pittet*

Claude-Alain Pittet mentionne qu'un tiers des membres ont retourné le formulaire envoyé en début d'année et le retour de ces documents donne un bon aperçu de notre société. Les principaux sujets soulevés sont: l'atelier, la conduite des trains, le fonctionnement de l'association, le musée, des propositions d'améliorations de fonctionnement / de responsabilité. Un dépouillement complet de ces documents a commencé.

Dans le questionnaire des membres, il a été mentionné qu'un plan de carrière serait créé sur la base des réponses reçues. Claude-Alain Pittet mentionne que ce document est maintenant terminé. Un exemplaire en sera déposé au Tour 1. Si des membres souhaitent recevoir personnellement leur feuille de route, ils peuvent la demander et elle leur sera transmise.

Nous avons également la chance de compter parmi nous plusieurs mécaniciens de locomotives professionnels. Pour eux, une formation traditionnelle n'est pas nécessaire et nous pouvons les former selon des critères adaptés à leurs compétences. A la suite d'une discussion animée, la proposition d'accorder une formation spécifique aux mécaniciens bénéficiant d'un permis OFT est acceptée à l'unanimité par l'assemblée.

### *10. Divers*

Projet de création d'une Fondation: Jean-François Andrist et Peter Vögtli sont en contact avec un fiscaliste pour déterminer les incidences fiscales respectivement en droit de mutation que pourrait impliquer le transfert de certains avoirs du BC (terrains., bâtiments, matériel) de la société coopérative vers une fondation à créer. Il s'agit de sujets aussi techniques que complexes et le projet avance donc lentement. Reinhard Scholz affirme également qu'une fondation est soumise à la surveillance de l'Etat et que, de ce fait, il serait judicieux d'obtenir un papier de l'Etat mentionnant que nous sommes une société d'utilité publique. François Bosshard rappelle également qu'une fondation se porte garante du patrimoine du BC. Le Président clot le sujet en mentionnant qu'un dossier sera transmis en temps voulu.

Renumérotation de la locomotive RhB 181: Notre membre et ami Jean-Eric Seewer expose son projet de renumérotation de la locomotive RhB 181 en BB 81. Il en ressort que la 181 est devenue 181 en 1960 et qu'historiquement parlant, la numérotation BB 81 est plus correcte. Après une discussion, l'assemblée procède au vote pour une renumérotation de la machine. Résultats:41 oui, 5 non et 5 abstentions.

Le projet est donc accepté et la RhB 181 deviendra donc BB 81. Jean-Eric Seewer remercie l'assemblée et promet qu'une plaque RhB 181 sera exposée sur un panneau dans le dépôt.

Vers-Chez-Robert: Sébastien Jarne distribue un document concernant ce bâtiment, actuellement en mauvais état. Situé à proximité du viaduc, il est inutilisé; la toiture n'est pas étanche, les portes et volets doivent également être refaits. L'idée présentée serait de le rendre présentable et solide dans un délai de deux ans. Des travaux seraient de toute manière à faire en cas de destruction et, s'agissant du premier bâtiment du BC, il mériterait d'être sauvé et l'idée présentée serait éventuellement d'en faire un local de stock de pièces. Le budget des travaux serait d'environ 4'000.-dont 2'000.- à la charge du BC.

Il s'en suit une discussion animée durant laquelle sont mentionnés divers actes de vandalisme (vitres brisées, divers objets re-

**photo 36 quai à charbon.jpg**

*Activité soutenue au quai à charbon, photo Yves Mamin.*
*Betriebsamkeit in der Bekohlungsanlage.*

présente également une carte de saison qui sera vendue à la gare de Blonay uniquement pour la somme de 100 francs. Cette carte se présentera sous la forme d'un billet Edmonson agrandi.

Alain Candellero est vivement remercié pour le travail accompli.

trouvés en contrebas du viaduc, etc.). Une rénovation nécessiterait un remplacement par un bâtiment lourd et solide. Les priorités doivent être données à d'autres bâtiments.

A la suite de la discussion, l'assemblée procède au vote pour la rénovation du bâtiment. Résultats: pour une rénovation: 34, contre: 8, abstentions: 7.

L'accord est donné à Sébastien Jarne de poursuivre son projet de rénovation et le Président alloue un budget de 5'000.-à faire valoir jusqu'en 2010.

DVD 40ème: Alain Candellero distribue les factures relatives aux commandes du DVD et mentionne que ces derniers devraient être livrables dès début mai.

Manifestations 2009:

- Festival de Pentecôte: (voir la feuille de marche)
- Festival Valais: (idem)
- Cartes de saison: Alain Candellero

Visites guidées: Frédéric Riehl mentionne que l'association des musées suisses organise des cours de visites guidées, cours qu'il a lui-même suivi. Une information à ce sujet paraîtra dans un prochain Edmonson.

Wagon de transport: Jan Thuillard demande si, au vu des difficultés de transport de nos véhicules par le rail, il ne serait pas plus judicieux d'acquérir un wagon à voie normale pour le transport de matériel métrique. Jérôme Constantin répond que le problème n'est pas uniquement le wagon lui-même, mais également le transport, à savoir le transfert de matériel, la mise à disposition d'une locomotive, du personnel autorisé, d'un sillon au milieu de l'intense trafic et également du coût que cela représente.

La séance est levée à 21h30.

Blonay, le 13 mai 2009

Christophe Turin, secrétaire

# Les véhicules du BC en balade au Val d'Illiez et aux Ormonts

Grâce à l'appui soutenu de plusieurs cheminots et à la bienveillance de la direction des Transports publics du Chablais, il a été possible de réaliser deux circulations avec les véhicules du BC. C'est ainsi que l'automotrice MCM 6 s'est rendue à Champéry, c'était la première fois qu'elle retrouvait la crémaillère et sa vallée depuis 33 ans.

**photo 37 pont en forêt.jpg**

*Le 14 avril, l'automotrice 6 du MCM a retouvé son Val d'Illiez en se rendant à Champéry. La voici franchissant le pont de Fayot.*
*Am 14. April war der Triebwagen MCM 6 wieder auf seiner urspünglichen Stammstrecke, hier auf der Fayot-Brücke.*

**photo 38 train sur mur.jpg**

*Le 1er mai, c'est la voiture $C^4$ 811 du Brünig qui s'est rendue aux Diablerets derrière l'automotrice historique de l'ASD. Photo prise au retour, près d'Exergillod.*
*Am 1. Mai ist der Brünig-Wagen $C^4$ 811 von Aigle nach Les Daiblerets gefahren. Photo bei der Rückfahrt inder Nähe von Exergillod.*

Quinze jours plus tard, c'est la voiture ex-Brünig C4 811, dont la révision venait de s'achever, qui se rend aux Diablerets par une superbe journée où les amateurs de photos ont pu s'en donner à cœur-joie.

Ces véhicules sont revenus à Chaulin le 12 mai 2009. Un grand merci aux TPC et à leur personnel pour leur contribution aux travaux de mise en valeur de ce matériel historique.

SJ

# Deutsche Zusammenfassung

**Triebfahrzeuge**

Der MCM-Triebwagen 6 und dessen Anhängewagen 10 erstrahlen nach der Revision in Aigle wieder in neuem Glanz. - Der Führerstand des MOB-Triebwagens 11 Seite Zweisimmen ist von Simon Favez auf meisterhafte Weise repariert und verstärkt worden; derjenige Seite Montreux befindet sich in einem noch schlechteren Zustand, und die Reparatur des Fahrzeuges wird wohl ziemlich aufwendig zu stehen kommen

Die Berninalok trägt nun wieder ihre alte Nummer 81; nach der Erneuerung der Widerstände sind zur Zeit die Drehgestelle in Arbeit.

Stars des diesjährigen Pfingstfestivals waren der vierachsige Hochbordwagen L 153 der MOB, welcher den an eine französische Museumsbahn abgegebenen Ek 713 der GFM für den Kohlentransport ersetzt und der einst der Brünigbahn gehörende, später von der GFM übernommene Drehgestell-Personenwagen C4 811. Beide Fahrzeuge sind mustergültig revidiert worden. Der C4 kann innert kurzer Zeit in ein Ausstellungsfahrzeug verwandelt werden.

**Feste Anlagen**

Der Schalter des Bahnhofes Blonay ist wegen der Neugestaltung des Platzes (Unterführung) auf die Ostseite verlegt worden; das Gebäude wurde – wie auch jenes von Chamby – neu gestrichen. - Die Hipp-Signale (Aus- und Einfahrt Blonay) funktionieren nach einer gründlichen Revision wieder anstandslos.

Rund um den Viadukt der Baye de Clarens wurden viele Bäume gefällt, was den Photographen ganz neue Perspektiven auf dieses Bauwerk eröffnet. Die Reparatur des Viadukts konnte noch nicht durchgeführt werden, da weitere Abklärungen vorgenommen werden müssen.

**Betrieb und Anlässe**

Am Pfingstfestival verkehrte die „loc“ der MOB mit einem GmP, der sich ausschliesslich aus vierachsigen Fahrzeugen der Anfangszeit zusammensetzte sowie die als „Mittellandzug“ bezeichnete Komposition JS 909 + BOB 44 und SBB 811.

Während der Walliser-Tage im September fahren der Triebwagen 15 und der Steuerwagen 75 der Martigny-Châtelard-Bahn, beides spektakulär elegante Fahrzeuge, auf unserer Strecke. Das detaillierte Programm wird zur gegebener Zeit auf Internet publiziert.

Wohl das schönste Erlebnis für eine ganze Schar BC-Mitglieder war die Teilnahme am diesjährigen Dampffestival der 26 km langen französischen Museumseisenbahn Chemin de fer de la Baie de Somme. Zu diesem Zweck wurde die frisch revidierte FO-Lok 3 auf diese Bahn überführt, wo sie eine alte Bekannte (die „Bretonne“ genannte, früher auf der BC tätige 2’C-Tenderlokomotive E 332) vorfand.

**Personalnachrichten**

Besonderes Gewicht wird seit einiger Zeit der Rekrutierung von neuen Mitgliedern beigemessen, mit Erfolg: es haben sich etliche Leute gemeldet, welche unter der Führung von Georges Heuberger und Philippe Roeder in das Fachgebiet Eisenbahn eingeführt werden.

Martin Gut

*La BFD 3 descend la «rampe» de St Valery». Die BFD 3 ind er «Rampe» de St Valery.*

**photo 39**
**train vapeur.jpg**