L'escarbille

Janvier 2016 ÅNo *99* 50e année

photo 01 locomotive N° 5.jpg

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

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

photo 02
train et montagnes

Journées valaisannes: La rame de Loèche-les-Bains est centenaire
Walliser Tage: Der Zug der Leukerbad-Bahn ist hundertjährig

Page de couverture:	La locomotive à vapeur LEB 5, la vedette de l'année 2015 au Blonay-Chamby. Photo Thibaud Pinna
Titelseite:	Die Dampflokomotive LEB 5, die Königin des Jahres 2015 bei der Blonay-Chamby.
Dernière page:	Festival Valais: alignement de quatre véhicules moteurs du BC ayant une histoire valaisanne. Photo Sébastien Jarne
Letzte Seite:	Walliser Festival: Aufstellung der vier Triebfahrzeuge der BC, die eine Walliser Vergangenheit haben.
Double page centrale:	Fiche technique de la voiture-salon As 2 des Chemins de fer Rhétiques.
Mittlere Doppelseite:	Datenblatt des Salon-Wagens As 2 der Rhätischen Bahn.

L'Escarbille	Bulletin d'information de l'Association de soutien du Chemin de fer-Musée Blonay-Chamby Case postale 366, CH-1001 Lausanne
Parution	Deux fois par année
Rédaction	Sébastien Jarne, chemin du Daillard 5, 1071 Chexbres tél. 076 510 80 18 sebastien.jarne@bluewin.ch
Photos	Archives cantonales Saint-Galloises. Charles-Maurice Emery, Sébastien Jarne, Olivier Jeanneret, Armand Lugrin, Schweizerische Industrie-Gesellschaft, Thibaud Pinna, Usine Oehler Aarau, Ernst B. Leutwiler
Imprimerie	Artgrafic Cavin SA, Grandson

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

Editorial

Bonjour

L'éditorial de l'Escarbille étant un privilège du président de la société, c'est donc la dernière fois que je le rédige, puisque qu'après 8 ans et 7 mois à ce poste, je le remettrai lors de l'Assemblée Générale du 18 mars 2016.

Comme il est souhaîté que cet éditorial soit court et concis, je reviendrai dans une Escarbille à venir avec quelques réflexions sur cette activité et cette période.

Merci encore à tous nos membres ainsi qu'à toutes les personnes extérieures et institutions qui nous soutiennent. Au BC, comme dans toute activité humaine, il y a des forces et des faiblesses, des moments forts et des moments de fatigue, mais ï dans l'ensemble ï je pense que nous tenons assez bien la voie !

Meilleures salutations et une très bonne année 2016

Jean-François Andrist, Président

Sommaire

Editorial 3
Feuille de marche 4
Convocation à l'assemblée générale 11
Travaux de remise en état de la locomotive LEB 5 12
Fiche technique: Voiture As 2 des Chemins de fer Rhétiques 14
Chemin de fer de la Correction du Rhin 16
Un tramway à vapeur 19
Sortie des actifs du BC 20
Draisines à bras 22
Membres très actifs 24
Escarbille enchaînée 25
Deutsche Zusammenfassung 26

En tant qu'institution d'intérêt public,
les dons au Chemin de fer-musée Blonay-Chamby sont exemptés d'impôts.
Vous recevrez une attestation sur simple demande.

Feuille de marche

Locomotives à vapeur

Inspection des chaudières

Les locomotives BFD 3 et SEG 105 vont faire l'objet d'une inspection de leur chaudière cet hiver. Les travaux de nettoyage et de préparation ont été effectués, entre autres un petit entretien de la robinetterie.

BFD 3

Le plancher de cabine est en cours de remplacement. Sa dépose a permis l'échange de parties de tôle rouillées se trouvant à cet endroit.

«Rimini» 4

Rien de particulier à signaler. Elle fait l'objet du petit entretien hivernal usuel.

LEB 5

La LEB 5 a circulé sans problèmes pendant le festival de Pentecôte. Les quelques travaux de mise au point nécessaires ont été réalisés pendant l'été et cette locomotive a repris du service pour le festival de septembre.

BAM 6

Les travaux de retubage de la BAM 6 sont en cours.

Charbon

La traction à vapeur va à nouveau renchérir, en effet la taxe CO^2 sur le charbon augmente de 40% dès le 1er janvier 2016.

Christian Flückiger / SJ

Traction électrique

Locomotive Bernina 81

Les travaux avancent, mais lentement. Les traverses supportant les bogies ont dû être reconstruites et sont en cours de montage. Divers petits équipements électriques intérieurs à la locomotive ont été remis en état.

Locomotive MOB 2002

Cette locomotive nous avait été cédée avec un compresseur moderne, à titre provisoire. Nous avons dû le rendre et l'avons remplacé par un compresseur en provenance de la locomotive 182 de la Bernina, que les Chemins de fer Rhétiques nous ont cédé.

TL 28

Les sièges ont été déposés pour la remise en état de l'installation de chauffage. Le sol de ce tram est recouvert d'un linoleum, fatigué et même troué par endroits. Il devrait être remplacé.

Traction diesel

Tracteur de la Dixence/MOB Tm 1

Le moteur de ce tracteur est en révision chez une entreprise spécialisé à Steffisburg, près de Thoune, Les chemises des cylindres, fortement usées vont, entre autres, être remplacées.
A Aclens, le remontage de la boîte à vitesse, des attelages et de la carrosserie sont en cours.

Parcours kilométrique des locomotives à vapeur

Année	*BFD 3*	*Rimini 4*	*LEB 5*	*BAM 6*	*Mallet 105*	*Total*
2012	1009	45		490	1416	2960
2013	425	109		520	736	1790
2014	1285	94		267	606	2177
2015	**736**	**25**	**161**	**19**	**654**	**1595**

Le total de 1595 km se répartit comme suit:
271 km sur le MOB, 281 km entre Vevey et Blonay et 1043 km sur le BC.

photo 03 bogie dé-monté.jpg

Pose de la traverse construite à neuf sur le bogie de la locomotive de la Bernina.
Montage des neugebauten Querträgers auf das Drehgestell der Bernina-Lokomotive.

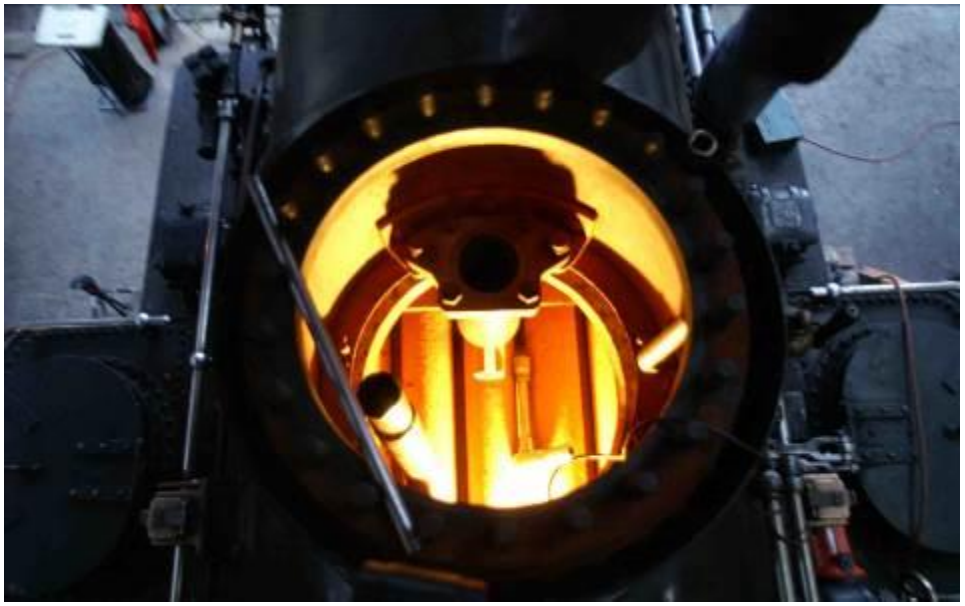


photo 04 intérieur chau-dière.jpg

Travaux à l'intérieur de la chaudière.
Arbeit im Inneren des Kessels.

Véhicules remorqués

Voitures

Les bogies de la voiture C4 171 de Zell-Todnau ont été déposés compte tenu de leur usure importante. En effet, ce véhicule circule quasiment sans interruption depuis la création du BC. Les bandages des essieux ont été tournés aux ateliers dôEn Châlex des TPC et les essieux eux-mêmes passés aux ultra-sons. Les cadres de bogies ont été nettoyés et décapés, les pièces trop usagées remplacées et le tout repeint. Le contrôle des freins et leur réglage est au programme. Le véhicule devrait à nouveau circuler pour la saison 2016.

La voiture à compartiment et couloir latéral AB 121 des Chemins de fer Rhétiques a été retirée du service suite à un ressort de suspension défectueux. Il est en cours de remplacement.

photo 05 wagon 41.jpg

Wagons du Loèche ï Loèche-les-Bains

En vue du festival de septembre, dédié aux chemins de fer valaisans, plusieurs wagons marchandises de cette compagnie ont fait lôobjet dôune révision, afin de leur donner un aspect impeccable et historique pour cette manifestation.

Les travaux sur le tombereau L 60, qui sert également au transport de voyageurs, ont commencé en juin, avec notamment une nouvelle bâche de toiture, des dossiers de siège renouvelés et une partie de la caisse en bois remplacée.

Ils ont été suivis par une remise en état du wagon couvert K 41 *(qui sert de magasin pour les pièces de la ligne de contact)*. A cette occasion, les châssis, les freins, les attelages ont été contrôlés, les parois ont été refaites aux endroits nécessaires. Les inscriptions rétablies dans leur forme originale, côest-à-dire peintes, alors quôelles ont été par la suite réalisées avec des tôles découpées.

Le troisième wagon concerné est le plat M 51. Il avait été modifié pour servir aux transports internes au BC, mais il nôétait plus utilisé à cet usage, entre autres suite à son mauvais état. Il a fait lôobjet dôune révision approfondie. Le châssis a été piqué, puis brossé et entièrement repeint. Les parois en bois ont été renouvelées. Le plancher a été refait en bois dur, digne dôune salle de bal, plus que dôun wagon marchandises. Les freins ont été révisés et les tampons dôorigine réinstallés.

Un grand merci à tous les membres qui ont participé à cette action.

Wagon couvert du Chemin de fer dôAppenzell

Ce wagon est un des plus anciens à voie étroite de Suisse. Il a été construit en 1875. On ne connait de plus vieux que la voiture historique du Lausanne-Echallens (datant de 1865), mais qui est une reconstruction à partir de pièces originales, et la voiture du chemin de fer Rigi-Scheidegg (1874), hors service depuis trois quarts de siècle et qui sert de maisonnette de vacance de nos jours.

Suite à un don généreux, la révision de ce véhicule a été entreprise. Compte tenu de sa particularité dôêtre presquôentièrement en bois, y compris le châssis, il a souffert de son stationnement à lôextérieur de plus de 40 ans au BC. Ainsi le toit et ses parois sont à reprendre. Dans le but quôil puisse rouler, même si ce nôest que dans un cadre très restreint, ses bandages ont été reprofilés et ses boites dôessieux révisées. Elles étaient du reste en excellent état.

SJ

photo 06 wagon LLB 60.jpg

Le wagon L60, très apprécié pour le transport des voyageurs, a été entièrement révisé.
Der Güterwagen L 60, als Personenwagen sehr geschätzt, wurde gründlich revidiert.

photo 07 wagon en révision.jpg

Le wagon couvert du Chemin de fer d'Appenzell en cours de révision.
Der gedeckte Güterwagen der Appenzeller Bahn in Revision.

Installations fixes

Local au quai à charbon

Presque deux ans après l'incendie qui avait détruit le wagon couvert de l'Yverdon-Sainte Croix servant de local pour le matériel d'entretien des locomotives à vapeur, la cabane de remplacement a enfin pu être érigée. Toutes les parois en bois ont été réalisées par notre membre Sacha Herren et elles ont été mises en place le 19 décembre. Les travaux de peinture, de montage de la toiture et d'aménagement des lieux ont suivi, si bien que cette jolie maisonnette sera opérationnelle pour la saison 2016.

Un grand merci de la part des membres de la traction à vapeur à toutes les personnes qui ont participé à cette construction.

Bâtiment du tour 1

Dans l'attente de l'autorisation de déplacer ce bâtiment, seuls quelques travaux à l'intérieur ont pu être réalisés.

Fosse du quai à charbon

Cette installation, qui sert à la préparation des locomotives avant leur départ et lors de leur retour, a été entièrement nettoyée par notre membre Antoine Chappuis, qui a également repeint les pièces métalliques.

Viaduc

Des pierres étant tombées des voutes, des travaux de consolidation importants ont été effectués par une entreprise mandatée par le MOB. Ils concernent le renforcement des 5 arches avec réfection de la maçonnerie. A cet usage le viaduc a été équipé d'échafaudages et la circulation a été interdite. Cette restriction a touché surtout le MVR et des dérogations ont été nécessaires pour laisser passer les nouvelles automotrices de la ligne des Pléiades, qui sont justement en cours d'essai.

photo 08 viaduc.jpg

Les échafaudages du viaduc. /Das Gerüst am Viadukt.

photo 09 chargement.jpg

Chargement d'une paroi de la cabane. / Aufladen einer Wand der Hütte.

photo 10 panneau publicitaire.jpg

La cabane en cours de montage. / Die Hütte bei der Montage.

Local de Genève

A lõépoque où nous avions un nombre important de membres très actifs habitants Genève, nous avions pu profiter dõun local dans cette ville pour stocker du matériel (archives, prospectus, etc.). La situation ayant changé entretemps, lõéloignement de ce lieu devenait un handicap. Un nouveau local a pu être trouvé chez un membre à Chernex. Des étagères qui nous avaient été données par le musée de lõAuditorium de Montreux y ont été installées, ce qui a facilité la mise en place des marchandises stockées. Le transfert a été mis à profit pour faire un bon tri et éliminer un tas de matériel dõutilité douteuse.

Exploitation

Saison 2015

La saison 2015 avait bien commencé avec une bonne fréquentation lors du festival de Pentecôte et pendant les mois de mai et juin. Par contre celle du mois de juillet sera très faible, la canicule qui nous a empêchés de circuler en traction vapeur nõayant pas amélioré la situation. Après un mois dõaoût assez médiocre, septembre et octobre seront à nouveau bons. Le festival de septembre nõa pas amené une clientèle supplémentaire par rapport à un week-end normal. Le public des amateurs ferroviaires ne sõest pas senti concerné par le sujet choisi (journée valaisannes), malgré la dépense importante investie dans la remise en état des véhicules du Loèche ï Loèche-les Bains. La concurrence des journées de La Lenk a probablement joué un rôle. Par contre le « festival » organisé le dernier jour de la saison avec trois locomotives à vapeur a été un succès inespéré.

La participation aux trains sur Vevey, pour Goûts et Terroirs (Bulle) et à la journée En Famille au Musée a été satisfaisante.

Statistiques des recettes des week-ends

mai	34 %	
juin	20 %	
juillet	7 %	
août	8 %	
septembre	21 %	
octobre	10 %	de lõannée 2015.

Journées de la Lenk

Vu la bonne expérience de lõannée précédente, un comité local et le Golden Pass ont à nouveau organisé une fête de la gare de La Lenk les 5 et 6 septembre. Une des attractions étaient des trains à vapeur limités à Saint-Stephan, compte tenu des travaux en gare de Zweisimmen. Ce service assuré par le BC avec la locomotive BFD 3 a rencontré un bon succès.

La journée « En Famille au Musée » est un succès depuis des années.

Der Tag ĂMit der Familie im Museumñ ist seit Jahren ein Erfolg.

photo 11 enfants

Convocation de l'Assemblée Générale

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

VENDREDI 18 mars 2016
à 19 h 30

à l'Aula du collège de Montreux-Est

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

1. Liste des présences
2. Approbation du procès-verbal de l'assemblée générale de 2015
3. Rapport de gestion et des comptes 2015
4. Rapport des vérificateurs
5. Approbation du rapport de gestion 2015
6. Approbation des comptes 2015
7. Vote de la décharge
8. Election au Comité directeur et au Conseil d'Administration
9. Election à l'organe de contrôle
10. Dépenses supérieures à CHF 75'000.-
11. Divers

Pour le comité directeur
et le conseil d'administration:
Jean-François Andrist

Vu les travaux en cours à la salle des vignerons du Buffet de la gare de Lausanne, l'assemblée générale se tiendra au collège de Montreux, 33 rue de la gare, c'est-à-dire juste derrière la gare, à cinq minutes des quais.

Travaux de remise en service de la locomotive LEB 5

Les travaux de révision générale de la LEB 5 ont été achevés pour le festival de Pentecôte. Les diverses circulations lors de cette manifestation ont montré que quelques petits travaux de finition étaient encore nécessaires. Ils ont été réalisés au cours de lôété et la 5 a repris du service en septembre.
Lôinventaire ci-après, même très partiel, des travaux entrepris donne une idée de lôimportance des tâches réalisées lors de cette révision.

Chaudière

Cette pièce a été confiée aux ateliers de la maison Soder, spécialiste en la matière. Les parties trop minces du foyer et la partie basse de la plaque tubulaire avant (boîte-à-fumée) ont été renforcées. La moitié inférieure de cette dernière et la plaque frontale ont été remplacées.

Le BC sôest de son côté occupé de reconstruire les « T » en amont des descentes de vapeur, ainsi que les conduits dôéchappement. Les 3 robinets de jauge ont été remplacés par un 2ème indicateur de niveau dôeau (à la demande de lôinspecteur des chaudières). En outre la cheminée a été remplacée (conicité plus faible), la porte de la boîte à fumée a été modifiée dans le « style SACM ». Les supports de la grille du foyer, le cendrier et son arrosage ont été remis en ordre.

Châssis

Les traverses de tête avant et arrière ont été remplacées, le tablier et les marchepieds modifiés. Les nombreux trous inutiles ont été bouchés Toutes les équerres ont été renforcées à la soudure et les blocs cylindres complètement resserrés.

photo 12
train vapeur.jpg

Train alsacien du BC. En effet la locomotive et la voiture ont été construites en Alsace.

Elsässischer Zug der BC. Lokomotive und Personenwagen wurden beide im Elsass gebaut.

photo 13 train et arbres.jpg

Essieux et roues

Les bandages ont été reprofilés au tour. Les boîtes d'essieux, les fusées et les manetons moteurs ont été rectifiés (pour extraire ces derniers, il a fallu une pression de 100 tonnes !). Les coussinets ont été régulés et alésés. Les ressorts de suspensions ont été contrôlés et remis en ordre si nécessaire.

Cylindres / tiroirs / pistons

Les cylindres étaient en bon état. Il a fallu rectifier les tiges de pistons et de tiroirs après leur chromage dur et remplacer les 4 segments. Tous les guides et presse-étoupes ont été remis à neuf ou adaptés. Les circuits de graissage (tuyauterie) ont été remis en état

Embiellage

Les bielles ont été intégralement chromées satiné. Tous les paliers et les excentriques ont été régulés, puis usinés. Les clapets de graissage sur les têtes de bielles ont été reconstruits. La vis et l'écrou du changement de marche ont été remis à neuf et l'arbre de relevage réglé et ajusté.

Cabine et soutes

Remplacement de la soute à charbon et des tôles arrière et de fond de la cabine. Création de coffres à l'arrière de la cabine pour l'outillage et aménagement du coffre avant.

Timonerie de frein

Tous les paliers et les leviers ont été remis en ordre et les porte-semelles à neuf. Une barre de frein a dû être remplacée.

Divers

Une nouvelle vanne d'alimentation de l'éjecteur a été installée au niveau du dôme, l'ancienne en cabine étant utilisée pour la conduite de chauffage, nouvellement implantée. Un injecteur en provenance de la locomotive BAM a été installé côté chauffeur. Le sifflet a été remplacé et une cloche neuve é a été ajoutée !

Peinture

Toutes les pièces ont été sablées et repeinte et les inscriptions repeintes.

Collaborations externes

Les Transports Publics Fribourgeois, ceux du Chablais et l'entreprise Polytype nous ont prêté main forte pour les travaux mécaniques spécialisés. Les ateliers du MOB à Chernex se sont chargés de travaux de peinture complexes.
Un grand merci à tous les membres qui ont grandement travaillé pour la remise en marche de cette locomotive, en particulier à nos jeunes, qui y ont mis toutes leurs forces vives. Une pièce remarquable de l'histoire ferroviaire vaudoise, la plus ancienne de ses locomotives, peut ainsi être présentée en action à notre public.

Christian Flückiger / SJ

photo 14
prospectus
voiture.jpg

La voiture-salon As 2 des Chemins de fer rhétiques dans son état dôorigine.
Der Salon-Wagen As 2 der Rhätischen Bahn in seinem Originalzustand.
(prospectus de la Société Industrielle Suisse, Neuhausen)

Pour répondre au développement du tourisme en Engadine, les Chemins de fer Rhétiques construisent la ligne Coire-Saint Moritz qui est mise en service en 1904. La riche clientèle des palaces de la région venant dôAllemagne, de Hollande, de France ou dôAngleterre utilise le nouveau mode de transport quôest le chemin de fer. Pour satisfaire aux exigences de confort demandées, les trains baptisé « Engadin-Express » comprennent une des trois voitures-salons construites en 1895-1903.

Avec les années, la riche clientèle abandonne le rail pour la route et les voitures-salons nôattirent plus les foules. Leur aménagement intérieur luxueux est finalement déposé en 1948 et remplacé par des chaises tournantes en bois (style siège dôécole) de troisième classe. Cette nouvelle disposition est conçue pour les utiliser sur la ligne de la Bernina, qui est connue pour ces paysages grandioses et son tracé sinueux. Les As 2 et 3 sont renumérotées en C 2091 et 2092 et portent une grande inscription « Aussichtwagen », ce qui veut dire voiture panoramique. Elles circulent pendant plus de 20 ans, puis la voiture C 2091 est cédée en 2070 au Blonay-Chamby

Chemins de fer Rhétiques As 2

photo 15
Bernina.jpg

Voiture salon As 2 aux couleurs du chemin de fer de la Bernina.
Salon-Wagen As 2 in den Farben der Berninabahn.

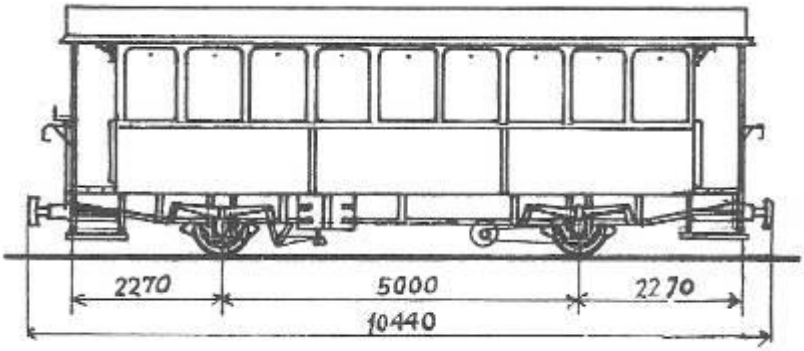


photo 16
plan voiture.jpg

Arrivée au Blonay-Chamby, l'aménagement intérieur de cette voiture est rapidement déposé et le véhicule est utilisé comme boutique de vente au musée de Chaulin dès 1976. Avec la construction d'un bâtiment pour cette activité, l'idée de restauration de cette voiture dans sa version initiale revient d'actualité. Des travaux sont entrepris pour recréer un aménagement intérieur confortable, l'original ayant diparu depuis fort longtemps. La décoration extérieure est réalisée en jaune à l'exemple du chemin de fer de la Bernina de 1908, en étant parfaitement conscient que la couleur était entièrement verte à l'origine. Après deux ans de travaux, elle est remise en service en 1999 et circule depuis cette date comme voiture salon et bar.

Chemin de fer de la Correction du Rhin

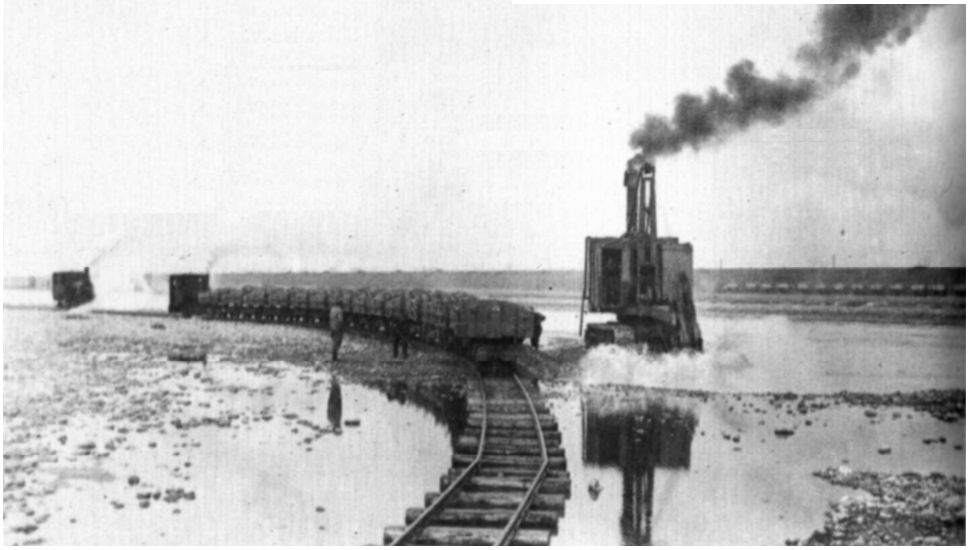
photo 17
carte.jpg

Le chemin de fer de la Pépinière de Schinznach (voir dernière Escarbille) n'est pas le seul musée à voie étroite. Celui de la correction internationale du Rhin (IRR Internationaler Rhein-Regulierung) assure également une exploitation touristique.

Un peu de géographie et d'histoire
Le Rhin entre les Grisons et le lac de Constance définit la frontière entre la Suisse et l'Autriche. Il coule dans une grande plaine, victime d'inondations répétées. Une loi saint-galloise de 1859 précise les premiers travaux de correction à entreprendre. Dès 1875 des chemins de fer à voie de 75 cm avec des locomotives à vapeur sont utilisés, aussi bien du côté suisse que de celui du Vorarlberg. Le lit du Rhin est remplacé par un canal sur plus de dix kilomètres, ce

Travail de creuse du canal de Diepoldsau.
Baggerarbeiten im
Diepoldsauer Durchstich (1940/41).
Collection Archives cantonales St. Galloises

photo 18
drague.jpg



qui représente des mouvements de terre considérables. La création dûne jetée dans le lac de Constance et la réalisation de berges résistant à lœrosion due au courant du fleuve implique la fourniture de grandes quantités de pierres. En 1892, un accord international crée lôRR, institution qui coordonne les travaux des deux côtés des rives.

Le chemin de fer de lôRR.

Pour réaliser les travaux de correction, puis pour entretenir les rives du fleuve, un réseau ferroviaire est construit sur ce qui deviendra les digues le long du Rhin, de lœmbouchure jusquâ la carrière de Kadelberg près de Koblach. Il est établi sur la rive suisse ou lâautrichienne et même pour de longs parcours sur les deux. Il dépassera une longueur de 33 km. Plusieurs viaducs lui permettent de franchir le fleuve. Un possède même une porte fermée à clé, que le conducteur doit ouvrir pour pouvoir passer la frontière avec son train.

Les principaux chantiers

Le canal de Fussach, long de 6 km et la jetée dans le lac de Constance représentent le premier chantier important qui est réalisé entre 1894 et 1900. La percée de Diepoldsau, un canal raccourcissant le fleuve de 3 km, suit en 1909-1923. Pour éviter des inondations, il sâavère nécessaire de rehausser les digues du fleuve, ce qui fournit du travail pendant de longues années. Lôimportance du trafic implique lœélectrification du réseau en 1947-48. Il est utilisé à cette occasion du matériel récupéré sur diverses lignes de tramways suisses, que ce soit au niveau des moteurs de traction ou du matériel de ligne de contact.

Le dernier grand chantier réalisé sera le renforcement de lœembouchure du Rhin dans le lac, avec un transport considérable

Wagon plat pour le transport de pierres.
Flachwagen für den Steinetransport.

photo 19
wagonnet.jpg

Transport des pierres de la carrière à la digue de lœembouchure.
Steintransport vom Steinbruch bis zur Rheinmündung.

photo 20
train et neige.jpg

de pierres depuis la carrière de Kadelberg (quelque 200'000 t) jusqu'au lieu du chantier. Ce trafic se termine définitivement en 2006.

Le matériel roulant

Il est très important. On compte au cours des années plus de 30 locomotives à vapeur, autant de locomotives diesel et cinq électriques. Quant aux wagons plat ou bennes atteint un maximum de 650 véhicules en 1913, Il sera encore de 180 dans les années 1980. Les plus typiques sont des wagons basculants pour le transport de pierre, avec une caisse en bois construite dans les ateliers même de l'IRR.

Pour le transport du personnel, quelques voitures voyageurs sont acquises, leur nombre sera accru dès qu'un trafic touristique est envisagé.

L'activité touristique

La création d'un musée « Rhein-Schauen » à Lustenau, présentant l'activité de correction du fleuve, incite à y associer une visite des lieux au moyen de la ligne à voie étroite. Des voitures anciennes sont récupérées en Autriche et en Suisse (chemin de fer de Waldenburg) et même tout récemment une originaire des tramways du Jorat. En 1990, une locomotive à vapeur, qui était exposée en monument, est remise en service pour rendre les trains plus attractifs. Dès lors des trains circulent sur une partie du réseau, en général en traction électrique, mais également à la vapeur. Ils partent du musée à Lustenau. Dès 2006, avec la fin du transport des marchandises, une partie du réseau n'étant plus utilisable, le service se limite essentiellement au parcours du musée de Lustenau jusqu'à l'embouchure du côté autrichien, soit six kilomètres.

Une visite de l'exposition sur les travaux de correction du Rhin à Lustenau, localité située à proximité de St-Margrethen, juste de l'autre côté de la frontière, est vivement conseillée. Le musée est très intéressant et comme il comprend également la gare et le dépôt du chemin de fer, les amateurs ferroviaires ne seront pas déçus.

Pour plus de renseignements, voir sous www.rheinschauen.at

SJ

photo 21
train et fleuve.jpg

Arrivée du train transportant les visiteurs à l'embouchure du Rhin.
Ankunft des Zuges für die Besucher bei der Rheinmündung.

Un tramway à vapeur à Lausanne

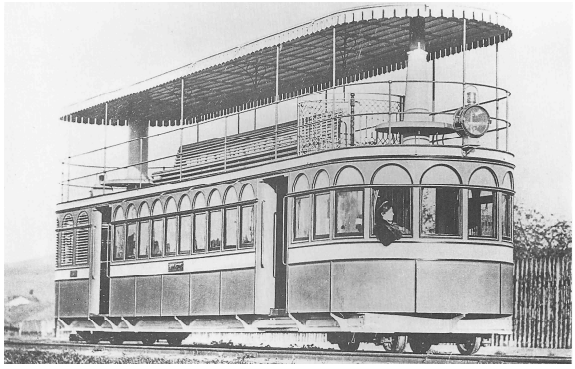


photo 22
automotrice
vapeur.jpg

Saviez-vous que Lausanne est la première ville à avoir introduit un service de tramway à vapeur en Suisse ? En effet, les frères Brunner de Winterthur ont essayé l'automotrice, dite omnibus à vapeur, qu'ils venaient de faire construire, entre Lausanne et Prilly dès le 20 décembre 1876. Chaque après-midi, quatre allers et retours transportent un public nombreux. Le dimanche, la fréquence monte jusqu'à 600 voyageurs, soit 75 par trajet. En pointe, l'automotrice a transporté 120 personnes, pour 64 places assises, dont 32 sur l'impériale!

La vitesse normale de circulation est de 15 km/m. Au cours des essais, le double a été atteint sur un tronçon adapté et même dans ce cas, la marche du véhicule est restée stable.

La conduite du véhicule implique trois personnes, un mécanicien, un chauffeur et un contrôleur, qui s'occupe également du contrôle des billets. L'automotrice ne doit pas être retournée au terminus sur une plaque tournante. En marche arrière, le personnel de conduite a une bonne vision sur la ligne et le contrôleur dispose d'une cloche à commande pneumatique pour communiquer avec eux, mais il utilise de préférence le sifflet. Leur salaire est de 8 Fr. par jour pour le mécanicien, 3.50 pour le chauffeur et 4 pour le contrôleur.

La consommation de charbon est minime, environ 3,5 kg au kilomètre, ce qui correspond à 50 kg pour un après-midi. Le charbon de qualité provient de la Sarre et coûte 40.- Fr. la tonne.

L'essai n'est pas poursuivi et l'automotrice revendue en France en 1878. Il faudra attendre 20 ans pour voir à nouveau un tramway, cette fois électrique, à Lausanne.

SJ

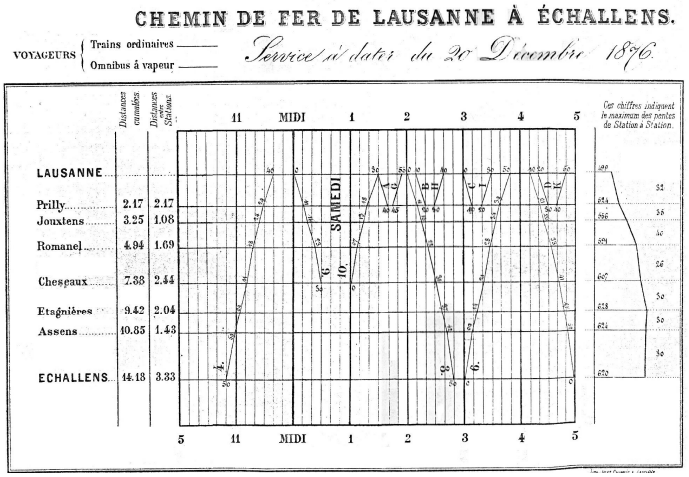


photo 23
hortaire.jpg

Sortie des actifs du BC

Le samedi 14 novembre 2015 une grande majorité des membres actifs du Blonay-Chamby se retrouve sur le quai de la gare d'Aigle pour la sortie annuelle. Première étape en train jusqu'au dépôt/ateliers d'En Châlex. En ce lieu est organisé une visite de l'exposition « Le Chablais Scope ». Cette réalisation est due aux idées déjantées de divers créateurs de la région. Les TPC ont mis à disposition et aménagé deux voitures de l'AOMC, ex chemin de fer du Birsigtal, pour recevoir une sculpture de 35 m de longueur, haute en couleur, inédite et sans égale, amusante, loufoque et mémorable.

La visite terminée, les membres se retrouvent pour continuer le voyage en direction de Monthey, avec une automotrice ancienne (1954) de l'AOMC, remorquant deux voitures de l'ASD. Ce matériel est historique: avec le changement prévu de crémaillère et de la tension de ligne, cette automotrice sera retirée du service. Les voitures datent de 1913 et ont fait l'objet d'une remarquable remise en état par l'Association ASD 1914.

photo 24
conducteur.jpg

Sébastien Zonca
notre conducteur/unser Lokführer

A Monthey, il faut transborder, car les voitures ASD ne peuvent circuler sur la crémaillère. Arrivée à Champéry, la joyeuse bande se rend au Palladium, le centre sportif, où un excellent repas est servi.

Le retour en train jusqu'à Aigle sera une bonne occasion pour poursuivre les discussions. En effet cette rencontre est une excellente opportunité pour parler avec des membres du BC, que l'on rencontre certes souvent sur le terrain, mais où les exigences de la circulation des trains interrompent trop vite la conversation !

Tous nos remerciements aux organisateurs!

photo 25
machines.jpg

Un des objets de l'exposition.
Eines der Werke der Ausstellung.

photo 26
train AOMC.jpg

Le train pour les membres du BC, une automotrice AOMC et deux voitures ASD.
Der Zug für die BC-Mitglieder, ein AOMC-Triebwagen und zwei ASD-Wagen.

photo 27
voiture 514.jpg

Dès Monthey, à cause de la crémaillère, deux automotrices sont nécessaires.
Ab Monthey sind wegen der Zahnstange zwei Triebwagen notwendig.

Draisines à bras

Publicité pour une draisine très semblable à celle du BC. La date de 1883 indique que le concept de ce modèle est très ancien.

Werbung für eine Draisine, die sehr ähnlich wie diejenige der BC ist. Das Jahr 1883 zeigt, dass das Konzept dieses Models sehr alt ist.

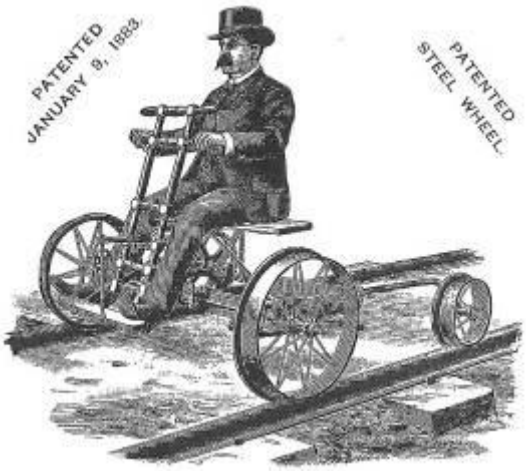


photo 28 patented 1883.jpg

La famille de la station de Sedrun en voyage en draisine.

C'est probablement le véhicule cédé au BC par les Chemins de fer Rhétiques, ou au moins un de la même série.

Die Familie des Bahnhofs Sedrun auf der Reise mit einer Draisine. Es handelt sich um die Draisine, die von der Rhätischen Bahn der BC geschenkt wurde, oder zumindest eine der gleichen Serie.

Collection Tarcis Hendry

photo 29 monsieur et madame.jpg

Draisine construite par Oehler & Cie pour le chemin de fer à voie de 75 cm servant à l'entretien des digues du Rhin entre l'Autriche et la Suisse.
La ressemblance avec celle du Blonay-Chamby est frappante.

Von Oehler & Cie gebaute Draisine für die 75 cm-spurige Internationale Rhein-Regulierungsbahn zwischen Österreich und der Schweiz.

photo 30
pédaleur.jpg

Montage d'une série de draisines à voie normale destinées aux chemins de fer turcs (TCDD) dans les ateliers d'Oehler & Cie à Aarau.

Montage einer Reihe von Draisinen für die Türkischen Eisenbahnen (TCDD) in den Werkstätten von Oehler & Cie in Aarau.

Photos Oehler, Aarau
Collection Musée Suisse des Transports

photo 31
atelier.jpg

Membres très actifs

Fente du bois pour l'allumage des locomotives à vapeur

Holzspalten für das Anfeuern der Dampflokomotiven.

photo 32 scieurs.jpg

Réparation des chaises de la terrasse du Panoramique

Reparatur der Stühle der Terrasse des "Panoramique"

photo 33 travailleuse.jpg

photo 34
sapin de Noël.jpg

photo 35
fauteuil

Le banc de la draisine étant très inconfortable, un nouveau siège rembourré a été monté à sa place. Il n'est dès lors utilisable qu'avec un billet de première classe !

Photo : Olivier Jeanneret

Deutsche Zusammenfassung

Triebfahrzeuge

Dampflokomotiven

Die **BFD 3** hat im Führerstand einen neuen hölzernen Fussboden erhalten.

Auf der hauptrevidierten **LEB 5** wurden einige kleine Nacharbeiten gemacht. Einen Eindruck über den Umfang der bei der Revision ausgeführten Arbeiten gibt der Artikel auf den Seiten 14 und 15. Die Maschine bewährt sich sehr gut.

Die BAM 6 wird zurzeit neu verrohrt.

Elektrische Triebfahrzeuge

Auf der Bernina-**Lok 81** kommen die Arbeiten nur langsam voran. Die Drehgestelltraversen mussten ersetzt werden.

Der nur leihweise zur Verfügung gestellte Kompressor der **Lok 2002 MOB** wurde durch einen Kompressor der RhB-Lok 182 ersetzt.

Die Heizung des **Lausanner Trams 28** wurde repariert.

Wagen

Die Drehgestelle des **C4 171 ex Zellï Todtnau** sind revidiert worden.

Im Hinblick auf die unter anderem der 1967 eingestellten Leuk-Leukerbad-Bahn im Wallis gewidmeten nationalen Kulturgut-Wochenende im September wurden 3 Güterwagen revidiert: der bei unseren Fahrgästen beliebte Hochbordwagen mit Sitzbänken **L 60**, der gedeckte Güterwagen **K 41**, welcher der BC als Magazin für die Fahrleitung dient, sowie der Flachwagen **M 51**, der einen neuen hölzernen Boden von Tanzsaal-Qualität erhalten hat. Alle 3 Fahrzeuge machen nun wieder einen sehr guten Eindruck (Photos auf S. 7 und 8).

Als kleine Sensation darf wohl die Revision des gedeckten Wagens der SLB bezeichnet werden. Die 1872 gegründete Schweizerische Gesellschaft für Lokalbahnen (SLB) setzte sich zum Ziel, das Netz der bereits bestehenden Hauptstrecken durch Lokalbahnen zu ergänzen, wobei allerdings nur die Strecke Winkelnï Appenzell realisiert werden konnte, deren Abschnitt Herisauï Appenzell heute durch die Appenzellerbahnen betrieben wird. Der 1875 erbaute Wagen ist fast ausschliesslich aus Holz (selbst der Rahmen!); er hat in den vergangenen 40 Jahren unter den Witterungseinflüssen gelitten. Er soll nach der Revision in beschränktem Mass im Fahrbetrieb eingesetzt werden (Photo auf S. 7).

Feste Anlagen

Fast 2 Jahre, nachdem der als Magazin für Dampflokunterhaltstoffe dienende ehemalige Güterwagen K 111 der YSteC durch Brandstiftung zerstört worden war, konnte am 19. Dezember am gleichen Ort ein durch unser Mitglied Sacha Herren konstruiertes kleines Lokal montiert werden. Photo S. 10.

Stellwerk/Betriebszentrum

Leider steht die Bewilligung für die Verschiebung des Gebäudes immer noch aus, sodass nur wenige Arbeiten im Innern ausgeführt werden konnten.

Putzgrube beim Kohlenbansen

Diese seit langem sehr schmutzige Anlage wurde gründlich gereinigt, und die Metallteile wurden neu gestrichen.

Viadukt über die Baie-de-Clarens

Der Zustand dieser Kunstbaute verschlechterte sich zusehends, weshalb er eingerüstet (Photo S.9) und für den Bahnverkehr gesperrt werden musste (Ausnahme: Überführung der neuen Gelenk- Zahnradtriebwagen von Chernex nach Blonay). Steine hatten sich aus den Brückenbogen gelöst,

weshalb das ganze Bauwerk neu ausgefugt und die 5 Brückenbogen verstärkt werden mussten.

Betrieb und Anlässe

Die Saison 2015 begann sehr gut. Im Juli konnten wegen der Trockenheit keine Dampflokomotiven eingesetzt werden; auch im August kamen nicht viele Besucher. September und Oktober waren zufriedenstellend, auch wenn die den Walliser Fahrzeugen gewidmeten Tage des nationalen Kulturgutes nicht den erhofften Anklang fanden. Der Einsatz von 3 Dampflokomotiven am letzten Oktobersonntag brachte hingegen einen unerwarteten Erfolg. Die Fahrgastfrequenzen in den Zügen nach Vevey, nach Bulle (Veranstaltung «Goûts et Terroirs») und zum Anlass «Famille au Musée» waren befriedigend.

Der diesjährige Ausflug der Aktivmitglieder am 14. November führte nach Champéry (AOMC), Photos auf den Seiten 21 und 22.

Generalversammlung

Dieses Jahr findet die GV wegen des Umbaus des Bahnhofgebäudes Lausanne am 18. März 2016 in der Aula des Schulhauses Montreux Ost, rue de la gare 33, statt. Beginn um 19 Uhr 30. Die Traktandenliste ist auf Seite 20 abgedruckt.

Draisinen (Artikel auf den Seiten 23ï 25)

1837 wurde in Österreich erstmals ein zweirädriges Schienenfahrzeug zur Streckeninspektion eingesetzt, das auf einer Schiene lief und der Draisôschen Laufmaschine sehr glich. 1842 erprobte Karl Drais ein vierrädriges Modell, das sich dann durchsetzen konnte. Die BC besitzt 3 Draisinen: eine Handhebeldraisine, eine weitere mit einem Motor und die grosse, vom bretonischen Meterspurnetz übernommene weiss-rot gestrichene Draisine Nummer 3. (Photo S. 25).

Internationale Rhein-Regulierung (IRR)

Im Artikel auf den Seiten 17ï 19 wird der Bau und der Betrieb der für die Zähmung des Rheins im St.Gallischen Rheintal gebauten internationalen Dienstbahn mit 75 cm-Spur beschrieben. 1892 wurde die IRR zwecks Koordinierung der Arbeiten gegründet. Für die Verkleidung der Kanalufer und die in den Bodensee führenden Dämme bedurfte es grosser Mengen an Steinen, die aus dem Steinbruch Kadelberg bei Koblach (A) herbeigeführt wurden. Anfänglich wurde die Bahn mit Dampflokomotiven betrieben; nach dem 2. Weltkrieg wurden auch elektrische Lokomotiven eingesetzt. Bis 2012 wurden über 2 Mio. t Steine transportiert.

Martin Gut

photo 36 table.jpg

Intérieur de la voiture-salon des RhB.

Inneneinrichtung der Salonwagens der RhB.

photo 37
4véhicules.jpg