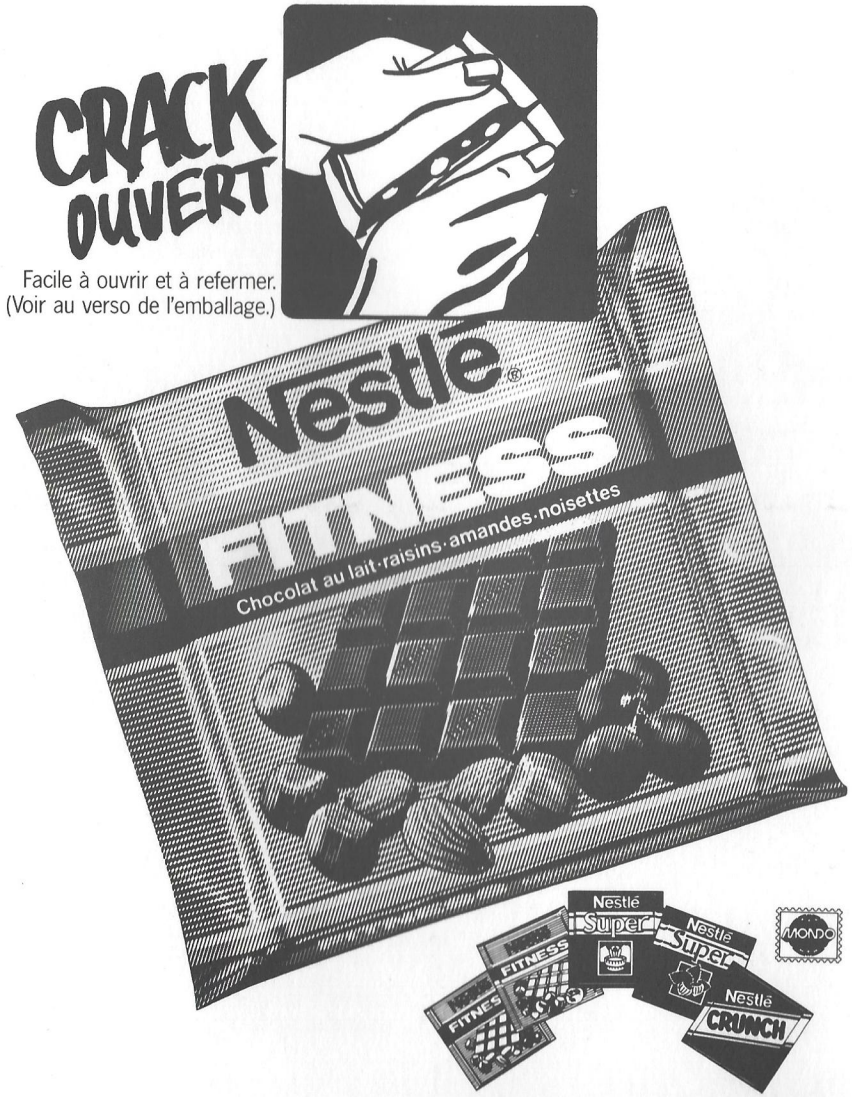
Le carré-loisirs Nestlé

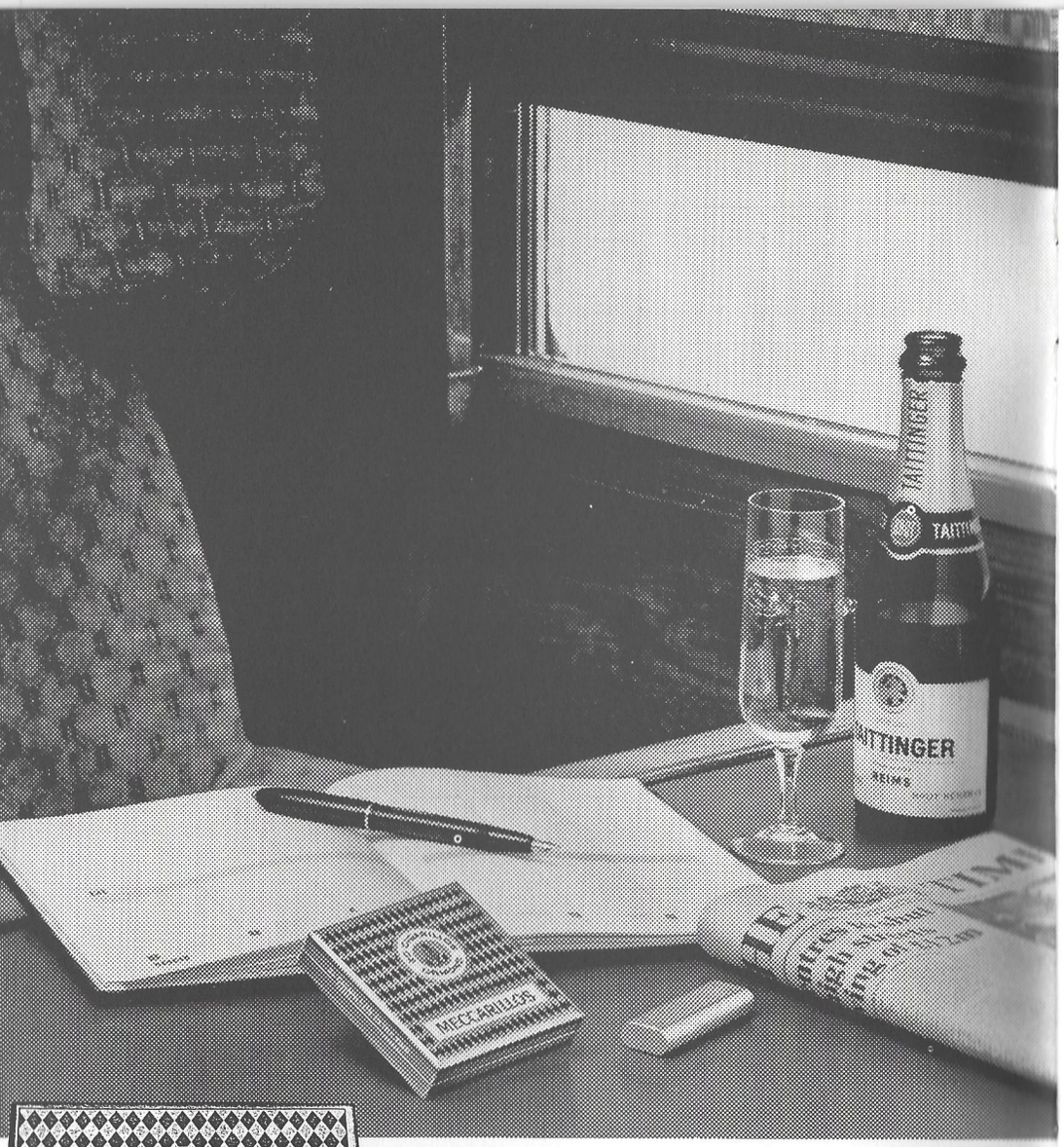


Les carrés-loisirs Nestlé

BEP

N° 47 — 21e année — Décembre 1987

Blonay-Chamby 1968-1988... là où devraient pousser les ronces! Photo A. Askri



Meccarillos
un style de vie

Sumatra ou Brésil

L'Escarbille

Bulletin d'information de l'Association de soutien du Chemin de fer touristique Blonay-Chamby
Case postale 366, CH-1001 Lausanne
CCP 10-7996-0

Parution: deux fois par année

Rédaction: Jean-François Andrist, Liaudoz 36, CH-1009 Pully
Tél. 021/29 51 61

Annonces: Yves Cavin, route d'Oron 60, 1010 Lausanne

Les articles n'engagent pas la responsabilité de la société

Editorial

Quoi? un tronçon de voie en première page? Même pas un ouvrage d'art, pas un véhicule, seulement un bout de paysage avec un marcheur au loin? Pourtant, regardez cette voie, sa belle courbe, un bout de nature pratiquement inchangée depuis la construction de la ligne, en 1902. Sauvegarder ce paysage, œuvrer pour un chemin de fer-musée essentiellement animé par des bénévoles... c'est aussi notre folie à nous tous!

Avez-vous déjà, à la morte-saison, parcouru notre ligne à pied? (Oui, je sais, en principe, ce n'est pas recommandé, même quasiment interdit par panneaux, mais...) L'avez-vous faite, cette ligne, pour la regarder seule, sans machines, convois et autres voyageurs qui distraient l'attention? Juste la voie, la caténaire et son environnement, sa faune (pas celle du BC, la vraie!), vous verrez alors combien elle se fond dans le paysage, discrète, en ayant quasiment pris la couleur, comme si elle était là depuis toujours!

Plusieurs d'entre nous ont donné une grande partie de leur temps libre depuis des années, certains depuis vingt ans, pour ces modestes 2 km 950; eh bien! à parcourir cette ligne, on se dit, simplement, pour elle, qu'on n'a pas perdu notre temps!

Profitons de ce vingtième anniversaire et du plus profond de la saison calme pour parler aussi, une fois, d'un sujet un peu tabou: la sécurité. On n'ose guère écrire ce mot, de peur qu'à peine l'encre sèche, il y ait un pépin. Mais une fois, il faut bien le prendre, ce risque, pour dire que là aussi, le BC a été à la hauteur de la confiance des autorités qui nous ont laissé réaliser notre rêve. Nous avons bien eu quelques «mises en danger», selon l'expres-

SOMMAIRE

	Pages
† Jean-Paul Lepage	3
Feuille de marche	4
Au revoir à la 99 193	12
Soirée 1987	15
Prochaine révision vapeur	16
BAM 6	20
Escarblick	27
Assemblée générale 1987	30

Die deutsche Zusammenfassung befindet sich ausnahmsweise auf einem separaten Blatt.

LAURENT MEMBREZ SA

VOIE FERREE
GENIE CIVIL
BATIMENT

CENTRE D'EXPLOITATION:
La Rosaire 1111 ACLENS

SIEGE SOCIAL: 1002 Lausanne

SUCCURSALES: Delémont / JU,
Gland, Renens

sion du jargon ferroviaire, mais jamais de pépin important, même dans les travaux au dépôt. Chacun, selon sa sensibilité, invoquera la Providence, la prudence, la chance, le strict respect du RCT (Règlement de Circulation des Trains); il y a probablement un peu de tout. Ce qui est important, c'est que tous ceux qui participent à la vie du BC soient conscients des responsabilités qu'ils assument dans ce domaine et se rendent compte du dommage très grave, bien plus grave que tous problèmes financiers ou de matériel, que causerait tout manquement à la sécurité. Ajoutons aussi que le BC cuvée 87/88 essaie de donner à chacun le droit d'apprécier son hobby selon son goût, dans les limites des règles établies et acceptées, essaie aussi de minimiser la hiérarchie et d'avoir, tout simplement, quelques responsables qui assument plus que les autres, plutôt que des «petits chefs» qui donnent des ordres; il y a des nostalgiques de l'ordre ancien; ne leur donnons pas raison en ayant une «casse».

Pour cette vingtième saison, nous aimerions convier tout spécialement nos membres simples, collectifs ou à vie à venir partager nos «grands jours», tout d'abord début mars, au Pays-d'Enhaut et en Gruyère, pour un spécial vapeur en double traction que nous espérons spectaculaire, enneigé et ensoleillé! Puis à Pentecôte, pour notre vingtième anniversaire, où nous présenterons ce qui est certainement un «carrousel» unique en Suisse, sinon en Europe, de matériel ferroviaire historique à voie métrique.

Au Blonay-Chamby et à vous tous, bonne année 1988!

Café-Restaurant du MONTAGNARD

1831 VILLARD s/Chamby - Tél. 021 / 64 36 84

Ses beaux plats...

H. Odermatt *... un bon souvenir !*

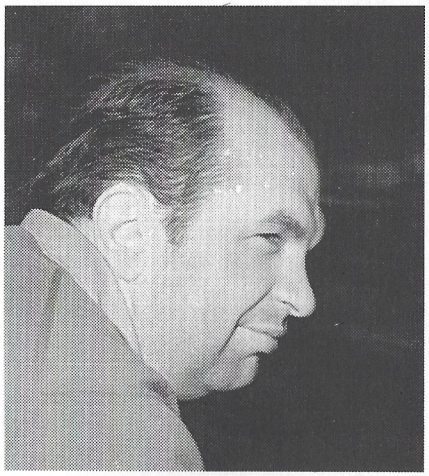


Photo Lebet

Le Blonay-Chamby a eu le chagrin de perdre cet automne, un membre fidèle et très dévoué

Jean-Paul Lepage (1946-1987)

De mémoire d'ancien, c'est l'achat du matériel ex-Réseau breton, puis son arrivée à Vevey qui amenèrent Jean-Paul Lepage à se joindre à l'équipe qui arpentait les hauts de Montreux à la fin des années soixante. En mai 1968, c'est même lui qui avait accueilli, sur le quai d'une gare parisienne, muni d'une pancarte «Blonay-Chamby», les familles Scholz et Niklès, chargées de mission exploratoire du côté de Carhaix...

Œil malicieux dans un visage rond... jovial... voix forte... front dégagé, Jean-Paul était, depuis une vingtaine d'années, de toutes les «courses», de tous les grands rendez-vous. Habitant la région de Fontainebleau, dès qu'il disposait de quelque loisir, il se muait en proche voisin du dépôt de Chaulin, puisqu'il louait à l'année le «Petit Chalet Fleury», sis au bas du raidillon, à proximité immédiate de Joli-Bois.

D'une disponibilité jamais en défaut, toujours prêt à rendre service, travaillant le bois comme peu savent le faire — fils de commerçants exploitant un commerce d'antiquités jusqu'au début des années quatre-vingt — il connaissait depuis quelques années des problèmes de santé, d'où consultation de spécialistes... séries d'analyses dont il attendait le résultat lorsque, ce fatal vendredi 13 novembre qui l'avait vu descendre comme d'habitude au matin l'escalier de la maison familiale, ce fut la chute... le néant, malgré les soins immédiats que tentèrent de lui prodiguer ses proches.

Erudit, Jean-Paul disposait d'une documentation importante. Ses publications sur les voitures-lits et restaurants en témoignent. En outre, il avait mené à bien le sauvetage de la 141 R 420 et de la voiture restaurant 3345, avec création d'un groupe disposé à financer l'opération. Il travaillait également à la remise en état d'une voiture-lits stationnée à Ostende.

Ne l'oublions pas... nous avons perdu là «le» membre actif que l'on se plaisait à citer en exemple... celui qui, en temps ordinaire, habitait à quelque 500 kilomètres de Chaulin, et qui pourtant avait accompli un travail considérable... seul... sur la voiture bretonne dite «Alphabet», laquelle, du coup, se retrouve orpheline.

Que les parents de Jean-Paul, plongés dans la plus profonde affliction, trouvent ici les condoléances les plus sincères de tous les membres du Chemin de fer Blonay-Chamby.

Cl. Paré

Feuille de marche

Exploitation

L'ambiance sensiblement plus détendue sur le terrain se traduit aussi en pratique par une meilleure participation, effet sensible surtout en fin de saison, lorsque paraît la fatigue. Certes, on a pu constater, ici et là, quelques journées à effectif réduit, mais, dans l'ensemble, pas trop de perturbations. Voilà donc, malgré le temps, une agréable saison 1987 derrière nous!

Jusqu'à la reprise, en mai 1988, que faire?

Eh bien! monter à Chaulin, participer à la révision de la 3 du FO, du matériel remorqué (visserie, mécanismes de fenêtres défaillants, saleté... etc.), de la CGTE 370, et à tous autres travaux que nous n'aurons pas le temps de réaliser sans la participation de chacun. Une équipe est présente chaque samedi à Chaulin; toutefois, aux dates ci-dessous, un des responsables de l'exploitation pourra vous aider à vous intégrer pour le cas où vous seriez effrayés par les commandos de choc du SAC (Syndicat Autonome des Chauffeurs) et autres gros bras de la traction vapeur qui règnent sans partage sur Chaulin en hiver!

Une présence massive lors de ces journées aidera à faire taire les mauvaises langues qui nous traitent de frileux et de taille-crayons! A noter qu'en janvier, nous serons à Bulle, où nous bénéficierons du confort (et du chauffage) des ateliers GFM.

Programme de travail: 9 janvier à Bulle,
23 janvier à Bulle,
30 janvier à Bulle,
20 février à Chaulin,
19 mars à Chaulin.

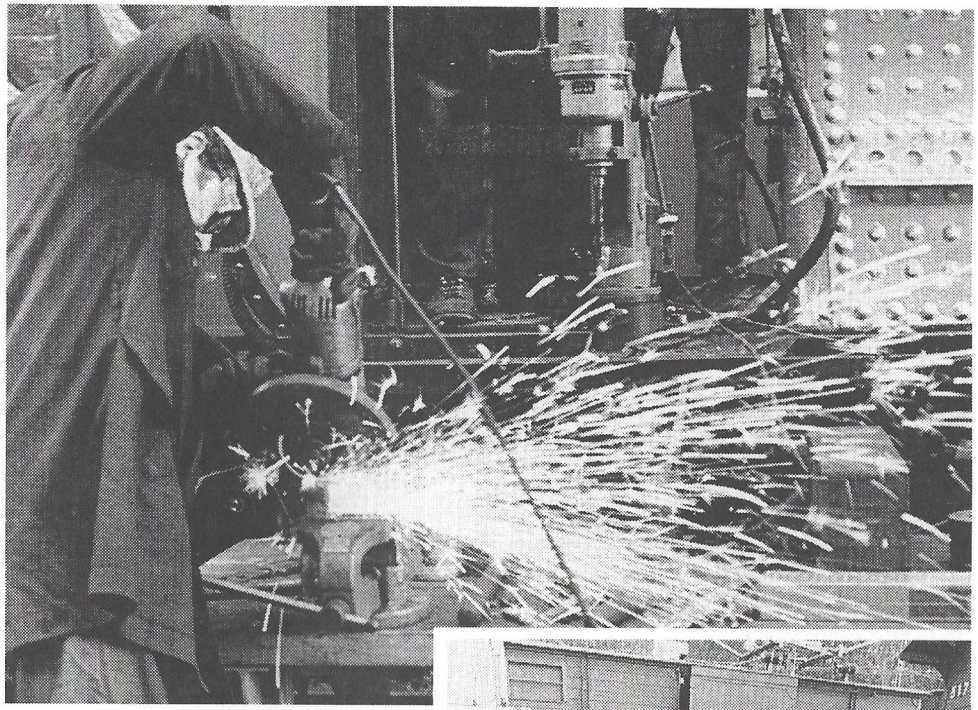
Charles-Maurice Emery: 964 57 86 (privé) et 731 37 31 (professionnel), Pierre-Yves Kalbfuss: 33 57 91 (privé) consentent toujours à répondre à vos demandes, sauf lorsqu'ils sont, très, très rarement absents!

Traction vapeur

La 99193 a bien voulu tenir jusqu'à sa mise hors service, même si, quatre ou cinq fois, l'exercice consistant à obturer des tubes qui fuyaient a été pratiqué sur le vif et dans un jet de vapeur impressionnant.

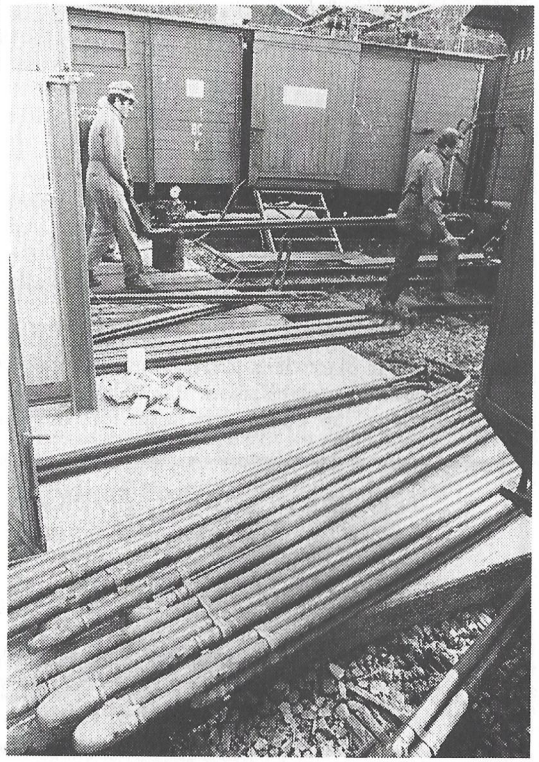
La 5 ex-LEB a relativement peu roulé durant la deuxième moitié de la saison, et trois ans de service commencent à laisser leur trace sur la mécanique; elle «boite» un peu, et quelques ajustements seront nécessaires durant l'hiver. L'injecteur côté chauffeur reste le point noir de cette machine par ailleurs simple et robuste.

C'est la 6 qui a tenu la vedette cette année, avec toutes ses qualités mais aussi ses défauts que l'on retrouve tels qu'ils existaient avant sa révision, entre autres des problèmes de grille de foyer. Il faut dire que le principal souci de l'équipe vapeur, en 1987, aura été le charbon. On nous dit qu'on ne trouve plus la qualité importée les années passées. Le lot 1987, en morceaux d'une taille un peu trop petite pour une ligne où l'échappement est toujours au maximum, était particulièrement «schlackant», d'où une multiplication des nettoyages de la grille et autres «arrêts photos» au viaduc.



Un président qui «pète» le feu!
Photo R.-W. Biétry

Le travail des chauffeurs est loin d'en être facilité, et c'est peut-être l'une des raisons du très faible renouvellement d'actifs dans une occupation qui pourtant devrait être — avec la conduite des locomotives — un travail vedette d'une telle organisation. On ne peut qu'espérer que les responsables ne se contentent pas des réponses d'un seul commerçant importateur mais fassent un réel effort pour trouver une qualité valable, sinon la disponibilité en chauffeurs, déjà assez ténue cette année, risque de se dégrader encore à l'avenir.



Et voilà revenue la saison des révisions! Essai de pression des tubes de surchauffe (MM. Bosshard et Trüb, inspecteur ASPC).
Photo R.-W. Biétry

Quant à la FO 3, qui est la prochaine machine à remettre en service (voir l'article expliquant les raisons de ce choix), nous en avons démonté la surchauffe durant l'été et pu constater avec soulagement un excellent état général. En octobre, le foyer et la boîte à fumée ont été nettoyés au marteau à aiguilles par G. Muller, puis l'équipe S. Favez et F. Cochard s'est attaquée à la mise aux normes MOB des organes de choc et de traction. Avant de démonter et changer les tubes, nous avons voulu procéder à un essai de pression, pour être certains qu'il n'y a pas de problèmes importants à la chaudière; le risque, avec une locomotive qui n'a pas roulé depuis longtemps, est qu'une fois la machine retubée on s'aperçoive, lors de l'essai de pression, d'un défaut jusque-là caché et qui ne peut être réparé qu'en... détubant la machine. Coûteuse surprise qui s'est produite récemment avec une locomotive en Suisse.

Traction électrique

Pas de problèmes majeurs dans cette catégorie de véhicules, si ce n'est une faiblesse assez générale de la Ge 4/4 181 ex-Bernina/RhB; c'est le genre de véhicule où l'on retient son souffle à chaque (rare) mise en service. Cet automne, c'est le compresseur qui a donné du fil à retordre à J.-D. Paré. Pour le reste, l'ensemble du parc disponible est en forme et — surtout — tourne beaucoup. On n'hésite pas, si le temps se lève en cours de journée, à changer de véhicule pour présenter en service des pièces comme la 10 du LLB ou la 6 du MCM; heureuse évolution qui contribue à la diversité du spectacle présenté à nos visiteurs.

Maintenir en service un parc aussi important ne permet pas à la très petite équipe de la traction électrique de se consacrer aux travaux de restauration durant l'été. Aussi la +GF+ Ge 4/4 75 a attendu patiemment au fond du dépôt qu'on veuille bien s'occuper à nouveau d'elle. Elle n'était pas oubliée cependant, puisque nous avons pu récupérer une pompe de frein à vide sur une automotrice du Frauenfeld-Wil, ex-BTI et devenue propriété des CJ.

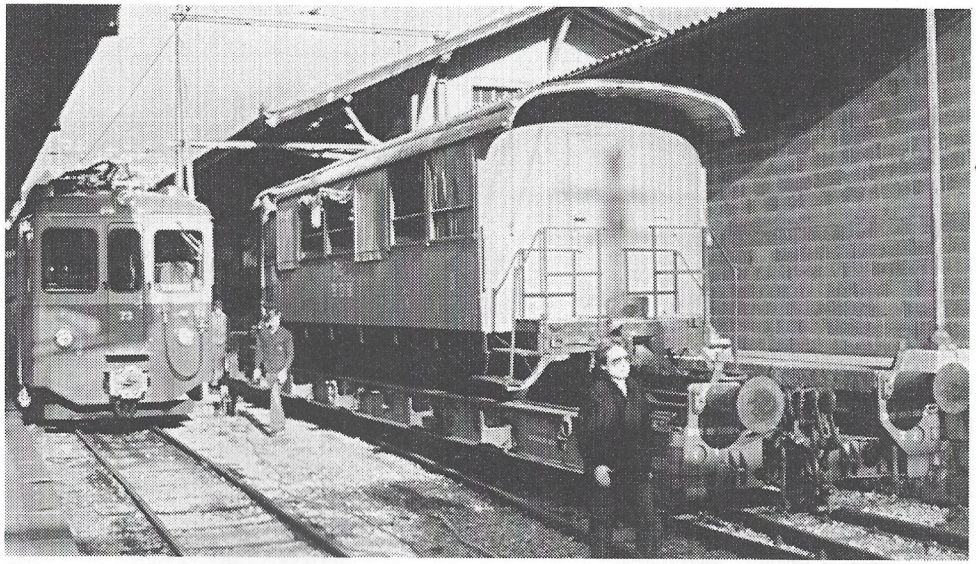
Matériel remorqué

Plus on avance, moins ça change. Donc, un peu la misère de ce côté-là, et surtout — envers nos voyageurs — une décrépitude que révèle l'apparence extérieure très dégradée de certains véhicules. Nos deux voitures les plus présentables, la MOB 45 et la CEV 21, ont des toits très délicats et ne roulent pas dès qu'il pleut. A part le fourgon FZ 36 en état moyen, le reste du parc disponible (MEG 171, GFM 230 et CEG 23) est assez dégradé, surtout pour les parties extérieures, et ne présente certainement pas une bonne image de notre «standing».

Mais la situation devrait s'améliorer dès l'an prochain. La CEV 21 passe l'hiver à Châtel-Saint-Denis, à la place de la Rhätia (rapatriée pour l'inspection de chaudière), et son toit sera refait pendant la morte-saison. Par ailleurs, la C4 44 ex-BOB est partie début novembre pour réparation des dommages subis lors des travaux de bûcheronnage; les fonds mis à

Nouveaux : COMPTE ÉPARGNE 3
le compte avec avantage fiscal
COMPTE PRIVÉ
le compte-courant salaire des indépendants

CRÉDIT FONCIER VAUDOIS
CAISSE D'ÉPARGNE CANTONALE
garantie par l'Etat
Union des banques cantonales



La voiture BOB, chargée sur wagon porteur, va partir pour Samstagern pour réparation. Auparavant, elle sera soigneusement bâchée (31.10.1987). Photo J. Andrist

disposition par les assurances ne nous permettent cependant pas de confier aux professionnels compétents d'Oswaldsteam, à Samstagern, l'ensemble des travaux de rénovation.

La mise en service de nouveaux véhicules à l'AOMC va provoquer la disparition des voitures à essieux; le Blonay-Chamby s'intéresse à la B2 21 (anciennement BC2 21) qui est en excellent état. Il s'agira de l'équiper du frein à vide, et nous pourrions ainsi obtenir une remorque disposant des deux systèmes de freinage que nous utilisons. De la sorte, elle pourrait ciculer avec la 6 MCM, qu'elle retrouverait au BC. Cependant, comme nous sommes à la limite des possibilités de garage au dépôt, nous devrions alors nous résoudre à nous séparer d'un véhicule; ce pourrait être la voiture «Bains de Mer», ex-Réseau breton, pour laquelle on cherche un «placement», mais qui ne sera en tout cas pas démolie. Selon les statuts de notre société, cette mutation devra faire l'objet d'une décision de l'Assemblée générale, et nous reviendrons prochainement sur cette question.

Le L 60 LLB, qui roule comme voiture avec nos tramways et la 10 LLB, sera repeint pour la prochaine saison, ainsi que la voiture GFM 230.

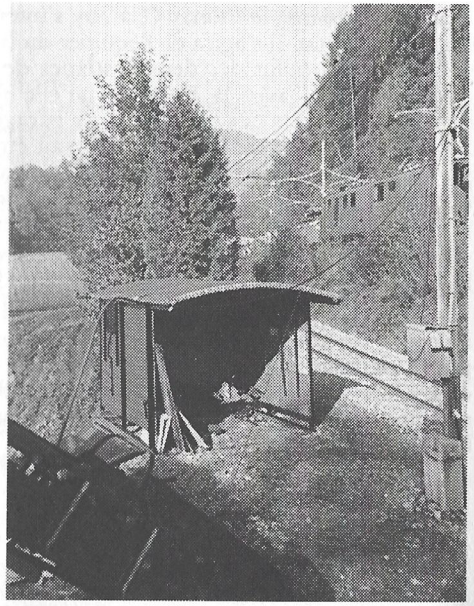
Quant au couvert K 87 ex-Aigle-Leysin, il a enfin été libéré de tout un matériel accumulé au cours des ans (évidemment, ceux qui avaient amené ce matériel n'étaient pas ou plus là pour l'identifier et le ranger); il pourra ainsi retrouver le rôle prévu lors de son acquisition, c'est-à-dire servir aux transports internes et donner à nos convois assurés par certains trams, notamment la TL 28, un caractère de tramway suburbain qui convient parfaitement à notre ligne

Cuisine

A mesure que le bistrot de Chamby s'enfonce (dernier avatar: il est en faillite), monte l'étoile des Eplatures. Les participants à la dernière journée d'exploitation — à midi, civet de chevreuil Saint-Hubert et, au dessert, pommes à la Normande, le soir une fondue de derrière les fagots — ne nous démentiront pas! Comme il y a même un léger bénéfice en cette première année de «crousille obligatoire», la demande de ces dames de considérer certaines améliorations aux très modestes aménagements de cette cabane n'a pu être qu'agréée.

Travaux préparatoires pour le changement de l'aiguille de la Bif. Sur la «sauterelle» M. Venetz, et, caché par le bras. M. Greber.
Photo J.-F. Andrist

Réception d'une machine utile: une perceuse à colonne.
Photos J.-F. Andrist



Une partie de la superstructure de l'ancien K 34 CEV utilisée comme remise à bois de chauffe (peinture par MM. Cardou et J. Andrist).

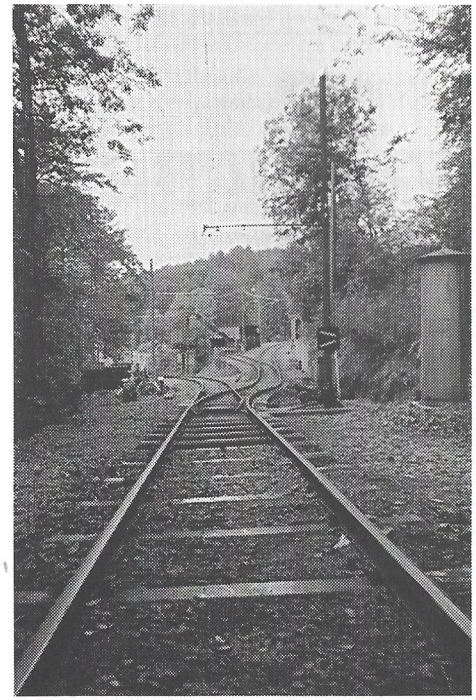
Voie et bâtiments

Gros chantier de voie, juste après la fin de l'exploitation, avec la mise en place de l'aiguillage CJ à la bifurcation voie principale/voie d'accès au dépôt. Les travaux ayant été bien préparés par MM. Greber et Venetz, la mise en place a été rapide et on a pu s'occuper à retoucher l'ensemble du secteur, qui présente maintenant un aspect impeccable sur le plan de la qualité de la voie. A remarquer que l'ancienne aiguille (ex-LLB) a été reprise par un chemin de fer voisin, et qu'elle a donc de fortes chances d'échapper à la ferraille. Pour tous ceux qui avaient participé à la mise en place de cette première aiguille posée par le BC sous la direction du chef Robert Gilliand, il y a vingt ans, ce remplacement donne comme un petit coup de vieux!

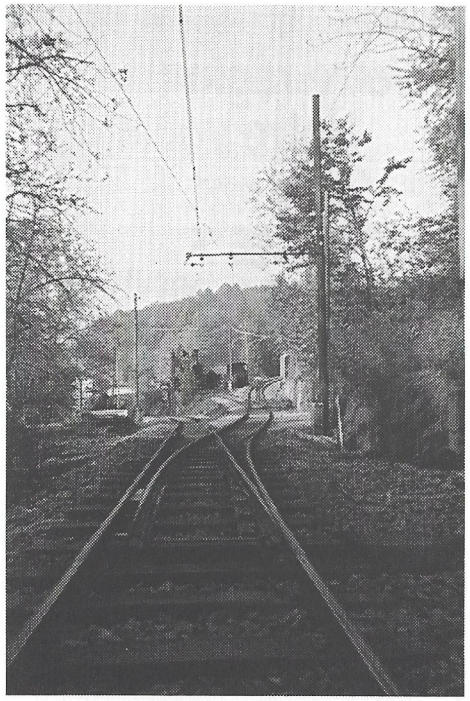
Après plus de dix ans d'existence, la toiture de notre dépôt a besoin d'une sérieuse révision, plusieurs Eternits étant cassés. Dépense guère spectaculaire ni productive, qu'il faudra pourtant bien engager... patrimoine oblige!

Nos projets enfin: tout d'abord vous dire que la cabane du tour 1 n'est toujours pas finie, mais c'est promis «pour les prochaines vacances de Charly...» Comme ce dernier semble gagner sa vie dans une entreprise qui ignore le terme vacances (ou serait-il indispensable?), on est prié de prendre patience, bien que la presse maison maintienne sa pression.

Pour la remise à voitures, sujet plus sérieux et même vital pour le BC, nous bénéficions des conseils d'un architecte qui va se pencher cet hiver sur ce sujet; ici aussi, donc, un début de mouvement dans le bon sens.



A la Bif! Avant...



... et après!
Photos J.-F. Andrist

Relations publiques

Faire connaître le BC sans trop dépenser, c'est la mission de ce service. Début septembre, nous avons lancé une campagne d'annonces dans les journaux romands. C'est peu, et pourtant cela coûte déjà près de 4000 francs! Le but était d'éviter le trou de septembre, très meurtrier pour nos revenus en 1986 (sans parler de notre moral) et je crois qu'on peut dire que le but a été atteint. Nous ne connaissons pas encore les chiffres, mais on a eu l'impression de transporter plus de monde.

Nous parlons par ailleurs de la mise à la retraite de la 99 193. Avec une dépense minime (un prospectus A5 qui était bien un peu mortuaire, comme on nous l'a reproché), le but visé a malgré tout été atteint au vu du succès du week-end «derniers trains»; grâce à une très bonne couverture de presse résultant du travail de R.-W. Biétry, nous avons à nouveau fait parler du BC. D'ailleurs, le meilleur baromètre, c'est mon environnement professionnel, très éloigné des préoccupations ferroviaires; si les collègues me parlent de ce qu'ils viennent de lire sur le BC dans les journaux, alors c'est efficace et quasiment gagné!

Nous ne sommes cependant qu'au début d'une remise en ordre de notre marketing, et ces préliminaires nous ont déjà prouvé qu'il ne tenait qu'à nous d'attirer plus de monde.

En 1988, nous fêtons notre 20e anniversaire, et c'est à nouveau une excellente occasion de faire parler du BC. Les festivités auront lieu durant le week-end de la Pentecôte (21/22/23 mai). D'autre part, nous entendons mettre l'accent sur les groupes et essayer de ranimer une Gruyère anémique!

Demandez le

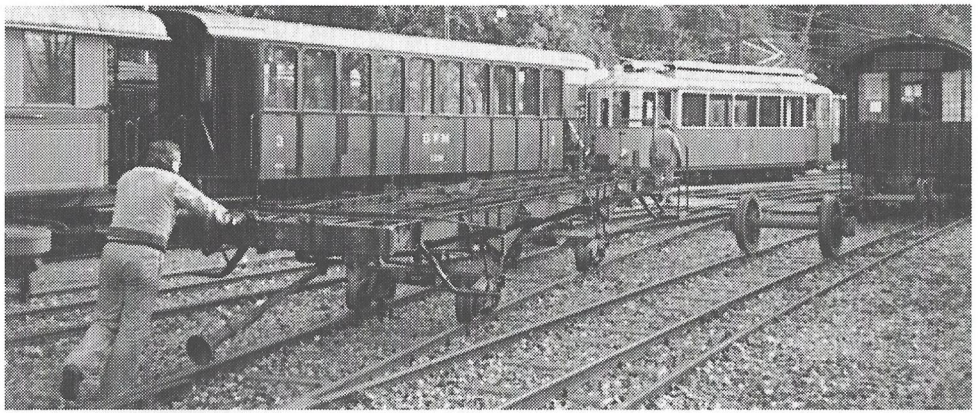
Vin du BC

Un Dorin
de Chardonne
La Palanche 1984
de Michel Neyroud

avec l'étiquette
du Blonay-Chamby

Prix par carton de 12 bout.
Fr. 12.— la bout. + port

Tél. à R. W. Biétry
021 / 54 35 62



Dernier voyage pour le châssis de la MOB 406. Photo J.-F. Andrist

X 34, un nouveau «plat»

Tout a commencé un soir, où l'équipe habituelle du BC (vous savez... celle des célibataires qui ne sont pas pressés de rentrer chez eux!) faisait les dernières manœuvres sur les voies du dépôt. Comme elles sont toujours longues et compliquées, il y a du temps pour discuter, et l'équipe ne s'en prive pas. Le sujet préféré est de refaire le monde, celui du BC bien entendu! Ce soir-là, l'humeur est plutôt aux lamentations, Charles-Maurice se plaint du manque de place pour manœuvrer, Jean-Eric, que son wagon dortoir-réfectoire-atelier est pourri de part en part, M. Paillard qu'il n'y a pas de wagon plat pour ses transports et que l'ancienne voiture MOB décarrossée qu'on utilise actuellement a un plancher trop faible.

Comme d'habitude, chacun propose des solutions du genre «niaqua», qui tiennent plus du rêve que des possibilités réelles du BC. Mais cette fois-là, au cours de la soirée, une idée jaillit; elle est simple, peu coûteuse, réalisable par les membres du BC, résout tous les problèmes susmentionnés, et de plus elle fait l'unanimité des personnes présentes. On la discute longuement, on essaie de l'améliorer, mais en vain, car sa simplicité est le gage de son succès. Elle va même satisfaire les irréductibles du propre en ordre, les obsédés de la réduction des wagons-magasins, les pourfendeurs de véhicules en ruine et les maniaques du chalumeau oxhydrique. Cette solution miracle consiste à démolir la plate-forme, ex-voiture MOB 406, et à la remplacer par le K 34 (dit K de la traction électrique, pourri et qui va bientôt être remplacé par la voiture «trois pattes» du Brünig en cours d'aménagement) dont on aurait préalablement rasé la caisse. Ainsi, on obtient un wagon plat solide et pratique.

Puis, comme tout projet au BC, il est mis en veilleuse.

Ce n'est que récemment qu'un membre actif reprend l'idée à son compte et se décide à passer à l'action. Il faut d'abord vider le K 34 (plus de dix sacs à poubelle sont nécessaires), le ménage n'ayant pas été fait depuis des années... puis démonter les reliquats d'aménagement intérieur. Pour la caisse, Jacques Andrist propose d'en réutiliser la moitié comme cabane au quai à charbon, pour tenir le bois d'allumage au sec. Le reste est démoli, non sans peine, car le bois est pourri et les boulons rouillés. Après remise en état des freins, de la passerelle, un bon nettoyage et un coup de peinture, le nouveau wagon plate-forme X 34 est prêt à l'usage. Puis c'est au tour du châssis de l'ex-voiture MOB: démontage du plancher ou de ce qu'il en reste, récupération de différentes pièces: la marmite, le réservoir et les sabots de frein, les attelages et même les essieux qui vont trouver usage sur d'autres véhicules. L'emploi du chalumeau est intensif, car tout est fortement attaqué par la rouille et aucune vis ne consent à se desserrer. Finalement, le châssis nu sera livré à un ferrailleur... sur le camion duquel il allait se «venger» ...Mais c'est une autre histoire! *S. Jarne*

Au revoir à la 99 193

Puisqu'on fête la mise en service des machines sortant de révision, pourquoi ne pas les fêter aussi quand elles quittent la scène active pour une retraite que nous espérons bien ne pas être définitive? C'est l'idée que quelques-uns d'entre nous ont eue lorsqu'il devint évident que l'état de l'appareillage thermique de la 99 193 nous obligerait à la mettre hors service à la fin de 1987.

Utilisée avec beaucoup de modération en 1986 et durant les premiers mois de 1987, elle connut cependant deux mois actifs en septembre et octobre 1987, avec plusieurs spéciaux lourds, dont un Vevey-Chamby pour un voyage «Blickpunkt DB» où, en double traction avec la 6 du BAM, elle a pu faire un dernier galop hors des voies du BC. Ce voyage ne fut d'ailleurs pas de tout repos en raison du rail très gras des CEV (graissage de la crémaillère sur la partie supérieure de la ligne); il y eut notamment une traversée au pas du tunnel de Gilamont ,dont les deux équipes se souviendront...) Auparavant, elle avait circulé un samedi après-midi pour un groupe venu en car de sa région d'origine, la ligne Nagold-Altensteig, en Bade-Wurtemberg, fermée au trafic voyageurs en 1962 et au trafic marchandises en 1967. Faisait notamment partie de ce groupe l'une de ses anciennes équipes de conduite, qui put constater que même à la veille de sa deuxième retraite, elle avait encore du «pep».

Fixé aux 17/18 octobre, ce week-end d'adieu aura été une belle fête pour le Blonay-Chamby, car cette fois le beau temps daigna être de la partie. Le dimanche surtout, l'affluence fut grande et le tour 1 eut fort à faire pour tenir l'horaire, car il est plus simple de rouler à l'horaire cadencé à la demi-heure, avec des trains relativement courts, que de s'en tenir à l'horaire publié avec un convoi très long, donc difficile à manœuvrer à Chamby.

Une trentaine d'actifs sur le terrain pour chacun des deux jours ont permis un déroulement sans à-coups, même lorsque l'un d'entre eux réussit un magnifique «carton» avec son tram dans la gare de Chamby BC, proprement déplacée; heureusement les dégâts matériels sont minimes, et — la première émotion passée — cet incident provoqua une hilarité générale!

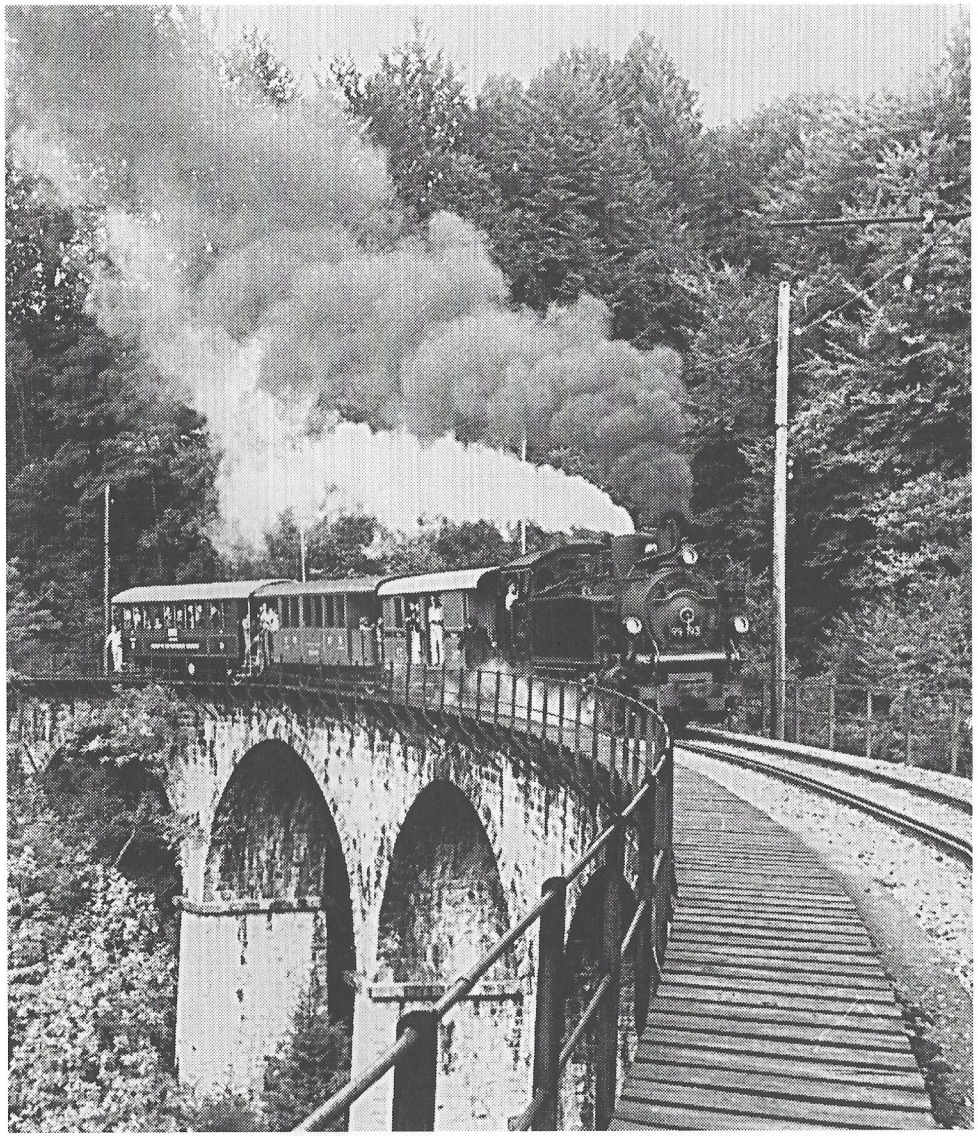
Le dimanche après-midi, Charles Emery, qui avait souhaité reprendre le manche pour ce jour, nous offrit quelques montées spectaculaires, avec notamment de belles accélérations sans patinage, ce qui n'est pas évident avec cette machine. A 16 h 35, au départ de Blonay, la 99 a démarré une dernière fois pour Chamby, montée nostalgique dans le soir descendant, et puis, plus tard au dépôt, chaudière remplie d'eau, niveaux et clapes fermés, la cheminée couverte, nous eûmes un dernier regard sur cette machine qui allait ce soir-là lentement se refroidir et devenir une machine sans vie.

On rentre les voitures, les deux autres machines mises en chauffe ce week-end; on démonte la cantine où les gâteaux préparés par les dames et la soupe aux pois ont remporté un franc succès, et chacun va retrouver sa vie habituelle en se disant qu'au moins on lui a dignement dit au revoir.

Merci à tous ceux qui ont eu encore le courage — en cette extrême fin de saison — d'en remettre un coup!

Un peu d'histoire

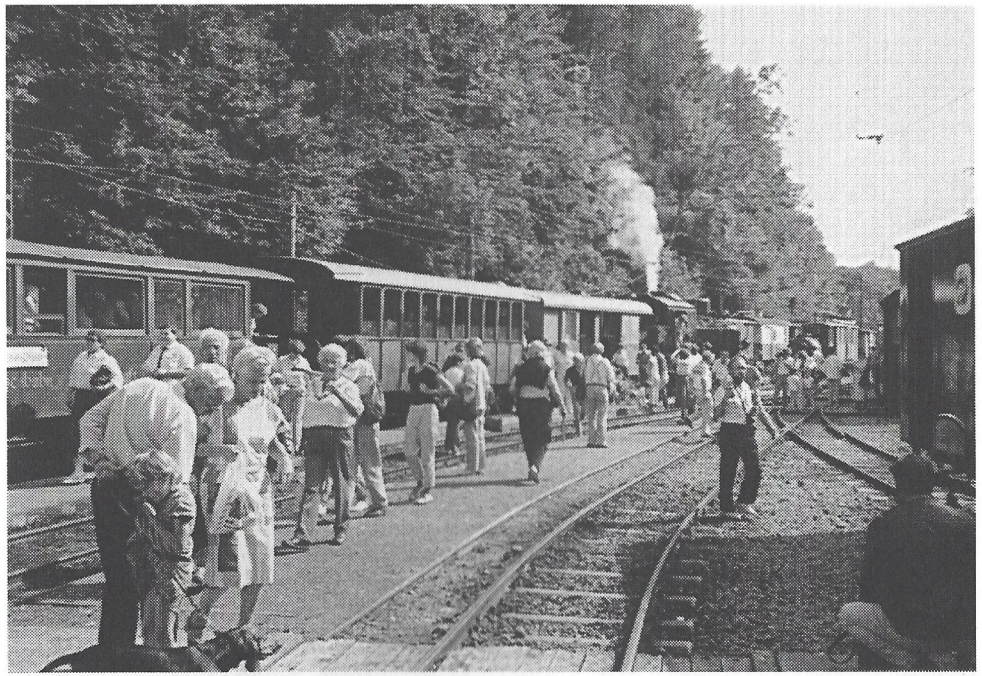
La ligne Nagold-Altensteig connaissait un fort trafic marchandises (bois) transporté très tôt par wagons à voie normale chargés sur des trucks. Les machines de type Klose qui circulaient sur cette ligne étaient à remplacer, et l'on choisit pour ce faire une machine à la



Pendant des années, une image traditionnelle du BC! Photo R.-W. Biétry

fois puissante et lente, basée sur des plans d'une machine à voie normale du Bade-Wurtemberg, type T5. La guerre, puis la longue période de réparation et de reconstruction du parc principal ne permirent pas la réalisation de cette série de machines avant 1925-1927, à une époque où existait déjà la DR (Deutsche Reichsbahn).

Quatre machines furent construites, qui circulèrent sur cette ligne exclusivement jusqu'aux dernières années de la guerre 1939-1945; la 99 191 fut alors envoyée en Thuringe (région d'Erfurt), où elle devait finir sa carrière. La 99 194 alla encore plus loin, jusqu'en



Un beau week-end (enfin!) et du monde pour les adieux à la 99 193. Photo J.-F. Andrist

Yougoslavie, dans la région d'Osijek; à la fermeture des lignes à voie métrique, à la fin des années soixante, elle fut ferraillée.

La 99 192 cessa de circuler en 1959 et servit de réserve de pièces de rechange pour la 99 193 qui, elle-même, servait de réserve aux machines diesel qui assuraient l'important trafic marchandises de la ligne Nagold-Altensteig. La 99 193 assura encore les trains de déferrement de la ligne en 1967-1968, puis fut remisée au dépôt de Freudenstadt, chargée sur un wagon à voie normale. Un article paru dans la revue «Moderne Eisenbahn» (aujourd'hui «Eisenbahn Magazin») attira l'attention de R. Scholz, qui entra en contact avec la DB. Après négociation avec le BZA (Bundesbahn Zentralamt) à Minden et visite sur place et à Freudenstadt, la machine fut achetée pour 10 000 DM (offerts par un donateur qui désira rester anonyme) et chargée sur un wagon porteur des CFF aux ateliers d'Offenburg. Ce chargement dut être effectué à l'aide d'une grue, car, lorsqu'on voulut décharger la machine via la rampe mobile à Vevey, le câble se tendit et le tracteur CEV se mit à patiner. Il fallut quérir un chalumeau pour couper une pièce qui engageait le gabarit. Annoncée «comme neuve», la 99 193 était en fait loin de l'être; elle passa notamment trois années à Yverdon, chez notre ami John Gaillard, qui la remit en état pratiquement seul. Il fallut encore réviser le train de roulement, très fatigué, en 1983-1984. Pendant deux saisons, la 99 assura pratiquement seule la quasi-totalité des services du BC, et roula notamment tous les week-ends durant la saison 1984, ce qui prouve sa robustesse. Maintenant, la mécanique est toujours en bon état, mais la partie thermique est entièrement à reprendre; un jour, nous nous y attaquerons...

Pour tous ceux que cette machine intéresse, je recommande la lecture de l'ouvrage «Schmalspur in Baden/Württemberg», par K. Seidel, réf. ISBN 3-921 703-19-0, d'où sont tirés les éléments historiques de cet article.

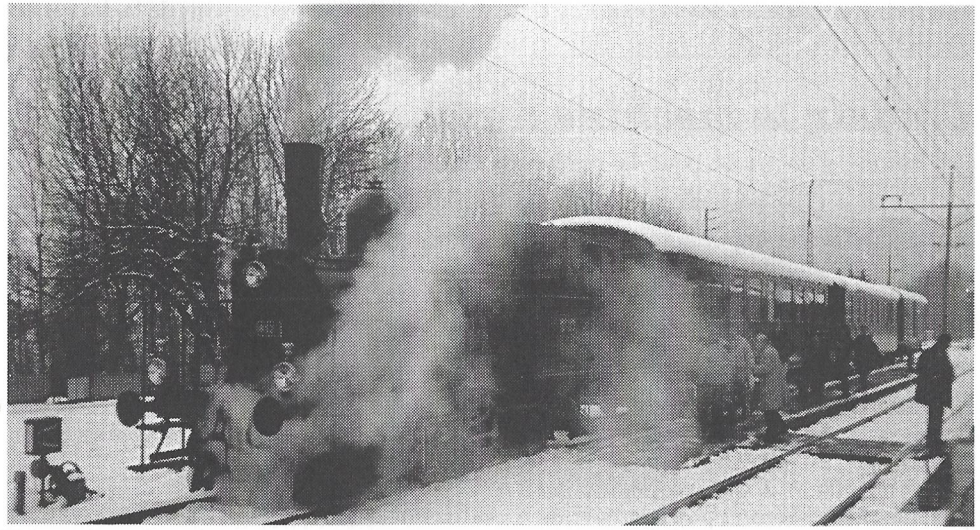
Soirée 1987

Sans doute l'organisateur Yves Cavin se souviendra-t-il de cette soirée! En effet, bien que l'endroit ait été choisi il y a près d'une année, la préparation fut la-bo-rieu-se... et ce aussi bien pour les transports que pour la partie «gastronomique»! Commençons donc par le remercier pour son effort et pour sa patience, car les quelque nonante participants ne se sont guère rendu compte de ces problèmes, tout ayant «baigné dans l'huile»... si vous me permettez l'expression.

Départ de Lausanne à 14 h 37, à bord d'un régional bien chargé, quelques coups de soleil en montant vers Le Day, où nous gagnons une composition CFF/PBr, sous un ciel uniformément gris. Arrêt et nouveau changement au Pont, où fume une sympathique «Tigerli», en tête d'un train composé de deux Seetal et d'un ancien fourgon. Les membres actifs du CTVJ (Compagnie du train à vapeur de la vallée de Joux) semblent être présents «in corpore» pour ce très rare train de neige, car, en ce 21 novembre, la Vallée est fidèle à sa réputation: il tombe un mélange de neige et de pluie... et tout est blanc! Le fourgon-bar monopolise très vite l'attention, car le reste de la rame n'a été que «préchauffé» par notre ami John... Arrêt et mise en tête au Brassus, où quelques intrépides, bravant la «poudreuse», partent à la recherche d'un bistrot, histoire de se réchauffer. Puis, dans la nuit tombante, c'est le retour vers Le Sentier et Le Lieu, non sans un arrêt-pression peu après cette localité, suite, semble-t-il, à un démarrage très «siphonnant»...

C'est à la halte des Charbonnières que les voyageurs abandonnent leur «spécial vapeur», celui-ci regagnant Le Pont et son dépôt. Ce départ, d'ailleurs, dans la nuit et la neige, falots blafards et couleurs «touristiques» estompées par la nuit, faisait irrésistiblement penser à une scène d'un autre temps... l'un des moments forts de notre sortie d'automne 1987!

C'est sur une route plutôt glissante que la cohorte du BC gagne le village puis la «grande salle» de l'endroit, qui se révèle très bien adaptée à un groupe de notre importance. Ni tombola... ni projection de films au programme... aussi aurait-on pu craindre que la soirée



Vapeurs jurassiennes... Photo J.-F. Andrist

ne parût longue; mais les discussions eurent tôt fait de démarrer aux tables formées par le hasard ou les affinités, et le copieux buffet créa l'ambiance par ses mouvements de foule et ses alignements de style «soupe populaire». Notre président François Bosshard remercia chacun pour son travail et, après avoir rappelé le souvenir de Jean-Paul Lepage, récemment décédé, complimenta deux nouveaux membres honoraires présents, MM. L. Morier et F. Trépier, le troisième, J.-F. Jossy, souffrant, n'ayant pu assister à cette soirée. Il remit encore la bouteille traditionnelle à notre vétéran, M. A. Laurent, et remercia M. J.-F. Andrist pour ses efforts dans le domaine du marketing. Quelques initiés eurent la chance de pouvoir goûter, issu de quelque ultime réserve, un fruit désormais défendu, le «dernier vacherin», au cœur du pays même qui se trouve le plus touché par les événements que l'on sait.

Vers 21 h, une marche digestive d'une quinzaine de minutes, heureusement par temps sec, nous conduisit à la gare du Pont, où une navette spéciale avec «petite Re 4/4» vint prendre en charge notre groupe pour rentrer à Lausanne, après rebrousssement à Vallorbe, où nous prîmes congé de nos membres français et anglais, venus tout spécialement pour la circonstance. Et c'est sur le quai de la gare ou au Buffet que l'on se souhaita au revoir, au terme d'une soirée à l'image de notre saison 1987... tranquille et amicale!

Prochaine révision vapeur

Pourquoi la FO 3?

Lorsqu'il devint évident, durant la saison 1986, que la partie thermique de la 99 193 demanderait à bref délai d'importantes réparations, et donc de gros investissements, le BC entreprit une étude sur le choix de la prochaine machine à réviser. Le sujet fut discuté lors d'une rencontre très suivie entre chauffeurs et mécaniciens. Cette étude, qui porte sur les machines hors service, a été faite par F. Bosshard. Nous avons estimé que son intérêt justifiait une publication dans «L'Escarbille» et nous nous sommes contentés de transcrire sous forme de texte les divers points de cette réflexion et certains éléments de la discussion qui suivit.

Rédaction «L'Escarbille» / JFA

Choisir la machine à réviser

Les raisons d'un choix pour la remise en état d'une locomotive à vapeur découlent d'éléments complexes et parfois opposés. Nous avons pu — après bien des tribulations — remettre en service la G 3/3 5 «Bercher» ex-LEB. Nous avons ensuite réussi, avec des moyens financiers importants et un dévouement hors du commun d'un membre, à faire revivre la locomotive G 3/3 6 ex-BAM, une machine très symbolique pour le BC.

On pouvait penser que ce double effort, important pour la traction vapeur, suffirait. C'était sans compter avec le temps qui passe, et, particulièrement pour la locomotive G 5/5 99 193 ex-DB, une dégradation lente mais sûre de sa chaudière qui rendait inéluctables des travaux importants et coûteux.

Il était donc impératif de réfléchir sur l'opportunité d'effectuer ces travaux ou de porter notre choix sur une des autres locomotives à vapeur du BC susceptibles de reprendre du service.

Les chauffeurs et mécaniciens ont donc été convoqués à une réunion qui avait pour but d'évaluer les différentes possibilités et de chosir une machine à réviser. Cette sélection s'est faite en faveur de la locomotive HG 3/4 3 ex-FO.

Les critères

L'évaluation a pris en compte deux niveaux de critères:

— les critères impératifs;
— les critères souhaitables et importants, qui ont été pondérés d'un facteur donnant un poids plus marqué à certains éléments.

Les critères impératifs

— machine universelle, pouvant circuler sur le BC et en Gruyère;
— puissance suffisante, de l'ordre de 300 CV (nous devons remplacer la «grosse machine» du BC);
— économie à l'exploitation (1 t de charbon = Fr. 400.–).

Les critères souhaitables

Enumération	*Pondération*
— investissement pour la remise en service	5
— effort à fournir par les membres actifs et compatible avec nos ressources actuelles	1
— durée de la révision dans le temps (max. 3 ans)	2
— impact publicitaire et attrait	4
— commodité de service (préparation, chauffage, conduite, etc.)	3

On remarquera la priorité accordée aux critères *investissement* — en raison de nos moyens très limités — et *impact publicitaire:* une machine peut faire beaucoup parler d'elle et nous attirer plus de monde.

Tableau comparatif

La discussion qui suivit nous a permis de dresser le tableau suivant:

Locomotive	Doubs	99193	105	104	FO 3	RB 332	OG 23
Machine universelle		×	×	×	×		×
Puissance minimum		×	×	×	×	×	×
Economique à l'exploitation	×	×	×		×		×

On constate que seules les locs 99193, 105, FO 3 et OG 23 répondent aux critères impératifs; nous ne poursuivrons donc qu'avec ces cinq machines dans le tableau ci-dessous, qui indique le nombre de points favorables à une révision, issu du calcul: facteur de multiplication (de 1 à 5), accordé par les membres présents, puis multiplié par le facteur de pondération.

	99193	105	FO 3	OG 23
Investissement minimum	3×5 = 15	2×5 = 10	4×5 = 20	1×5 = 5
Effort à fournir par les membres	2×1 = 2	1×1 = 1	2×1 = 2	1×1 = 1
Durée dans le temps	3×2 = 6	2×2 = 4	4×2 = 8	1×2 = 2
Impact publicitaire et attrait	2×4 = 8	5×4 = 20	4×4 = 16	3×4 = 12
Commodités de service	2×3 = 6	5×3 = 15	4×3 = 12	3×3 = 9
	37	50	58	29

La vedette 1987 (G 3/3 6 ex-BAM) et, derrière elle, celle de 198...? Photo R.-W. Biétry

Il est peut-être utile, pour nos lecteurs, de donner quelques explications complémentaires sur le tableau ci-avant:

— pour les investissements, il apparaît que l'appareil thermique (chaudière + foyer) de la FO 3 et de la 105 sont en bon état. La 99 193 et surtout l'OG 23 exigent de gros travaux. Pour l'état mécanique, l'OG 23 et surtout la 105 demandent de gros travaux;
— *effort:* 99 193 et FO 3 demandent à peu près le même effort; il est plus important pour l'OG 23 et la 105;
— *durée:* une notion assez flexible pour une révision de machine à vapeur qui recèle souvent des surprises. C'est néanmoins la FO 3 qui pourrait en principe être remise le plus vite en service;
— *impact:* discussion serrée entre l'attrait d'une Mallet (la 105) et l'importance historique de la FO 3. L'OG 23 vient ensuite (esthétique plaisante) alors qu'on a beaucoup vu la massive 99 193;
— *commodité:* la 105 a laissé de bons souvenirs alors que la 99 193 n'est pas toujours très populaire (nettoyage / bruit / chaleur dans la cabine / conduite délicate):

Mentionnons encore un point: certains pourraient s'étonner de voir la 104 écartée alors que cette très intéressante machine a contribué de façon marquée à l'image du BC. Il faut cependant se rendre compte qu'une remise en service de la 104 n'est pas envisageable dans les circonstances économiques actuelles. Le BC doit faire face à d'autres priorités: remise à voitures / finition atelier / parc remorqué; ce n'est qu'ensuite que la révision d'une telle machine — par ailleurs très vorace en charbon — pourra être envisagée.

Le choix de la FO 3 répond donc non seulement au souhait de certains membres, très sensibles à l'intérêt technique et historique de cette machine ainsi qu'à son esthétique particulièrement réussie, mais aussi aux nécessités d'un choix conséquent et conforme aux intérêts généraux de notre chemin de fer.

Il ne reste plus qu'à espérer que nous trouverons les moyens financiers indispensables pour une remise en service, et que les membres concrétiseront leur décision *par une présence active* aux journées de travail durant l'hiver 1987/88.

Quant aux prévisions de remise en service, les optimistes parlent du 20e anniversaire et les réalistes de 1989... Cela dépendra beaucoup des fonds récoltés et de la participation active des membres aux travaux. La dépense est estimée à 40 000 francs en tenant compte d'une certaine réserve pour les éventuelles, mais fréquentes «surprises»!

Ce qui est certain, c'est que la FO 3 est une BELLE LOCOMOTIVE... alors aidez-nous à la faire revivre; si vous le pouvez, participez à sa révision; si vous n'êtes pas disponible, soutenez-nous financièrement!

Annexes

Avant la discussion avec les mécaniciens et chauffeurs du BC à fin 1986, F. Bosshard a établi un état du parc vapeur BC. Ce document — légèrement réactualisé — est intéressant pour toute personne intéressée à l'avenir de l'imposante collection de machines du BC!

Locomotives à vapeur en service (état au 1.1.88)

FP 4	«Rimini»	en service, utilité marginale pour l'exploitation;
RhB 1	«Rhätia»	en service, quittera en principe le BC durant la saison 1989 (centenaire RhB);
LEB 5	«Bercher»	en service;
BAM 6		en service.

Locomotives à vapeur hors service

99 193

Partie mécanique:
— en ordre (révision en 1982-1983).

A reprendre:
— retubage de la chaudière
— tirants de ciel
— un certain nombre d'entretoises
— nouvelle boîte à fumée
— cendrier neuf

105

Partie mécanique:
— nouveaux bandages
— rectifier les fusées d'essieux
— nouveaux coussinets d'essieux
— tourillons à rectifier
— coussinets de bielles
— tuyères et joints HP et BP
— tiges de pistons, segments

Chaudière:
— retubage
— descente de vapeur, goujons

Divers:
— Réparation des soutes à eau, charbon, tôlerie, armature

FO 3

Etat général:
— bon

Partie mécanique:
— apparemment en bon état

Chaudière
— à retuber, surchauffeur en bon état

Divers:
— attelages et appareils de choc
— profilage des bandages

E 332

Partie mécanique:
— état relativement bon
— les coussinets de bielles motrices devraient être réajustés
— les bandages ne sont pas aux cotes GFM/MOB (profilage en fosse pas possible, car diamètre max. 1080 mm)

Chaudière:
— retubage
— boîte à fumée
— goujons, armatures

Doubs

Partie mécanique:
— acceptable

Chaudière:
— retubage
— remplacement d'entretoises

OG 23 (Espagnole)

Chaudière:
— état médiocre
— boîte à fumée à refaire
— retubage
— tous les goujons à changer
— entretoises à changer en raison de fissures à partir des trous d'entretoises

Partie mécanique:
— à reprendre

104

Partie mécanique:
— à reprendre intégralement

Chaudière:
— retubage à envisager

BAM 6

Un pépin

Huitante-trois ans, c'est un âge respectable, même pour une locomotive à vapeur. A plus forte raison pour son foyer, qui est soumis aux contraintes les plus sévères au contact de l'eau et du feu: corrosion, dilatation, entartrage... le métal vieillissant, on arrive un beau jour à la limite d'usure, et le remplacement des pièces concernées s'impose.

Cette conclusion, le Blonay-Chamby a bien dû l'accepter quand le foyer et la chaudière de la locomotive BAM 6 ont montré des signes de fatigue alarmants. Nous étions en 1980, et la machine roulait en service régulier. L'inspecteur de l'Association suisse des propriétaires de chaudières à vapeur (organe officiel de contrôle) venait d'effectuer un parcours dans la cabine pour examiner le comportement de la machine et de sa chaudière. Arrivé sur la fosse, il examina le dessous de la machine en détail et décela une fuite dans la partie verticale de la chaudière, à l'avant du foyer. La machine fut immédiatement mise hors service et un examen détaillé montra qu'une simple réparation n'était plus possible. Il fallait changer le foyer, ainsi que des parties vitales de la chaudière.

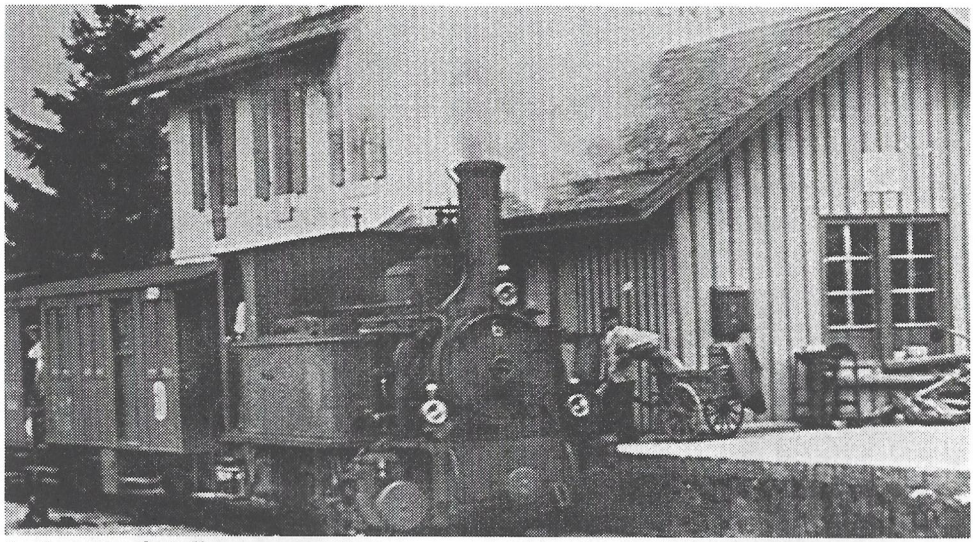
Histoire d'une série...

Mais voyons de plus près l'histoire de cette machine. En 1888, quand la ligne du Brünig est mise en service entre Brienz et Lucerne, la traction des trains est assurée par deux types de locomotives: celles de plaine et celles de montagne, munies d'une roue dentée leur permettant de circuler sur les tronçons à crémaillère. Pour les parcours de plaine Giswil-Lucerne et Brienz-Meiringen, la Fabrique suisse de locomotives, à Winterthour, fournit d'abord deux machines utilisées lors des travaux de construction, puis quatre autres à l'ouverture de l'exploitation. Le chemin de fer Jura-Berne-Lucerne leur attribue les numéros 301 à 306. Son successeur, la compagnie Jura-Simplon, les renumérote 901 à 906 et complète la série en se procurant quatre machines identiques, soit une en 1894, une autre en 1898, puis deux en 1901. C'est l'avant-dernière de cette série, la 909, qui a survécu jusqu'à nos jours et est l'objet de notre attention.

... et enfance (pas très active) d'une machine

Construite dans la tradition SLM, c'est-à-dire puissante et esthétiquement réussie, elle est donc basée sur des dessins datant d'une quinzaine d'années, mais sa conception n'est pas dépassée pour autant. Elle possède une distribution extérieure classique avec coulisse de Walschaerts, la bielle motrice attaquant le deuxième essieu. Le châssis est extérieur; ses roues ont un diamètre de 1050 mm, lui permettant d'atteindre la vitesse de 45 km/h. La chaudière est à vapeur saturée, timbrée à 11 atm. L'effort de traction s'élève à 2700 kg, ce qui correspond à une puissance d'environ 200 CV. A l'origine, elle est équipée d'un frein à ressort Klose, dont le desserrage est assuré par la pression de la vapeur; ainsi, la conduite de frein du train assure également le chauffage des voitures. Dès 1906, les inconvénients inhérents à ce système le font remplacer par le frein différentiel à air comprimé Westinghouse.

En 1903, la ligne du Brünig est reprise par les CFF et la 909 devient la 109. Avec la mise en service d'une série de locomotives plus modernes du type G 3/4 entre 1912 et 1913, elle est reléguée à la manœuvre. La pénurie de charbon entraîne sa mise hors service en 1915, après quatorze ans d'activité seulement. Elle est alors envoyée aux ateliers CFF d'Yverdon.



La 6 en gare de Ballens, vers 1925. Doc. E. Weber, tiré de l'ouvrage de M. Bezençon «BAM»

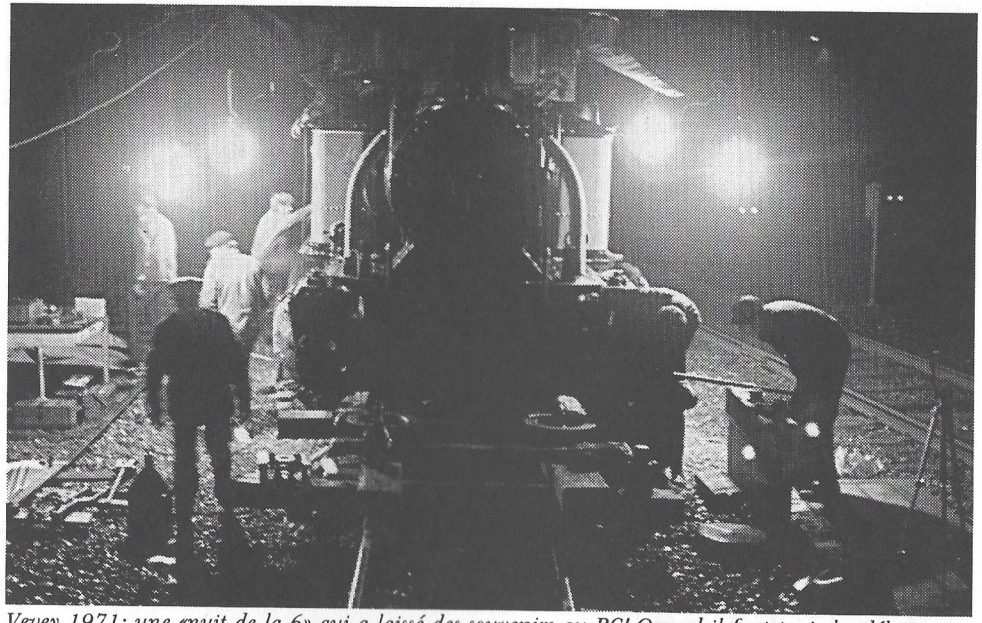
La période BAM

La fiabilité de ce type de machines avait amené le chemin de fer Bière-Apples-Morges à acquérir quatre locomotives identiques en 1895-1896. De même, la traction électrique étant alors à ses débuts, elle n'inspirait pas une confiance absolue aux promoteurs du MOB, qui commandèrent en 1904 deux machines du même type pour assurer la réserve; seule différence des machines MOB, le diamètre des roues est ramené à 950 mm. Bien qu'aucune machine n'ait été livrée neuve à l'étranger, plusieurs locomotives finiront leurs jours dans des pays voisins; les 104-106 des CFF au chemin de fer Trente-Malé dans le Tyrol italien, les deux machines du MOB au Luxembourg, et la 1 du BAM aux Voies ferrées du Dauphiné.

Revenons à notre 109, qui dort à Yverdon depuis une année lorsque, en 1916, le conseil d'administration du BAM décide d'acheter cette machine pour renforcer son parc traction, en assez mauvais état. Mais l'argent manque et le projet est ajourné; ce n'est que quatre ans plus tard que l'acquisition est faite et que les travaux peuvent être entrepris. Le foyer est alors partiellement changé tandis que la chaudière, équipée de la surchauffe, est retimbrée à 12 atm, permettant de porter la puissance de la loc à 220 CV env. A cette occasion, elle reçoit le frein à vide à la place du frein à air. Ainsi modernisée, elle est livrée au BAM en 1921, où elle ne prend pas le numéro 5 comme on pourrait s'y attendre, mais le numéro 6, afin — selon une tradition orale — de récupérer le chiffre 9 de son ancien numéro! La modernisation est d'ailleurs un succès et les locomotives 1 à 3 du BAM suivent la même cure de jouvence que la 6. La prochaine étape se situe en 1943; devenue disponible suite à l'électrification du BAM, elle est vendue à la scierie Renfer, à Bienne-Boujean.

La période Renfer

Cette entreprise du secteur du bois, qui produit entre autres des traverses de chemin de fer, possède depuis 1910 une ligne de raccordement de 1500 mètres avec la gare CFF de Bienne-Maîche. Sur cette voie métrique, les wagons à voie normale sont chargés sur des trucks porteurs. Après des modifications mineures (dépose du frein à vide, adaptation des tampons, suppression du boudin de l'essieu médian — les courbes serrées sont nombreuses



Vevey 1971: une «nuit de la 6» qui a laissé des souvenirs au BC! Quand il faut tenir les délais...

sur le réseau! — la 6 assure seule, puis dès 1945 avec la 8 du LEB, l'important trafic de cet embranchement industriel. Le combustible utilisé, des déchets de bois de la scierie, ménage le foyer de la machine... et les finances de la société, qui reste longtemps fidèle à la traction vapeur: ces deux locomotives font en effet partie des dernières vapeurs à voie métrique circulant quotidiennement en Suisse.

Cependant, les révisions assurées par les ateliers CFF voisins devenant de plus en plus coûteuses et même problématiques avec l'annonce de la reconversion de ces ateliers à l'entretien des machines diesel, l'abandon de la vapeur est inévitable; en 1967, Renfer fait l'acquisition d'un tracteur diesel neuf et offre la 6 au tout jeune Blonay-Chamby.

Les débuts au BC

Une révision partielle de la locomotive est alors entreprise, malgré un rapport d'inspection pessimiste d'un spécialiste du Brienz-Rothorn. La machine est entièrement décapée et repeinte, la chaudière retubée, le surchauffeur reconstruit, le frein à vide réinstallé et les attelages adaptés aux normes CEV/MOB/GFM. L'OFT et l'Association suisse des propriétaires de chaudières à vapeur acceptent la machine et elle reprend du service en 1971. Elle s'avère immédiatement bien adaptée au service demandé et devient vite populaire auprès des équipes de conduite. Après cinq ans de circulation, la partie mécanique, qui n'avait fait l'objet que d'une remise en état sommaire, montre des signes évidents d'usure et de nouveaux travaux sont entrepris. Les essieux sont rebandagés aux ateliers RhB de Landquart, l'essieu médian recevant à nouveau un boudin. La suspension est entièrement reprise, les paliers de l'embiellage sont refaits et tout le mécanisme ajusté avec précision. Cette révision exige l'application de techniques anciennes comme la rivure à chaud et l'ajustage des coussinets avec du métal antifriction. La facture s'élèvera à quelque 15 000 francs, sans compter environ 1000 heures de travail. De 1977 à 1980, elle roule à nouveau sur le BC et en Gruyère; puis la mauvaise nouvelle tombe: le foyer doit être remplacé!

Revivra-t-elle?

La dépense étant d'importance, la question sera longtemps débattue; la décision d'entreprendre ces travaux est finalement prise sur la base des considérations suivantes:

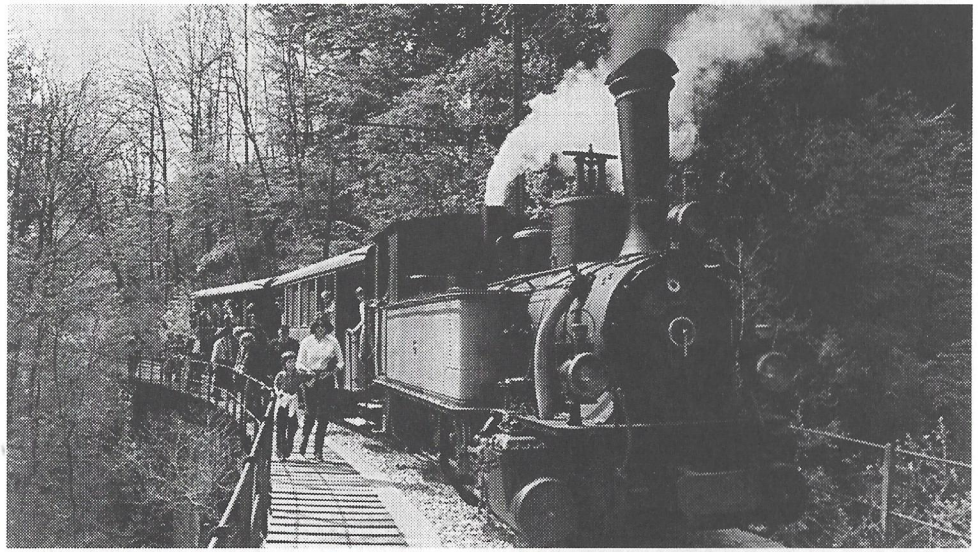
— la 6 est une machine économique et appréciée des chauffeurs et mécaniciens;
— les investissements faits récemment sur la partie mécanique doivent être rentabilisés;
— la 6 du BAM fait partie de l'image de marque du BC et jouit d'une grande faveur auprès du public. C'est une locomotive typique des chemins de fer secondaires suisses.

Sur la base d'offres demandées aux entreprises susceptibles d'exécuter les travaux nécessaires, un budget est établi et un programme de réalisation élaboré; il se présente comme suit:

— acquisition d'un foyer soudé en cuivre auprès de la Gutehoffnungshütte à Osnabrück, RFA, Fr. 35 000.–;
— pose du foyer dans la chaudière, perçage des tirants, des entretoises, de la plaque tubulaire et du gueulard, fourniture des tirants, entretoises et tubes, travaux à exécuter par les ateliers ÖBB de Knittelfeld (Autriche), devis estimatif env. Fr. 30 000-40 000.–;
— travaux divers à Chaulin, transport, douane Fr. 10 000.–, soit un total de Fr. 70 000-80 000.–, estimation jugée «optimiste», les réalistes articulant le chiffre de Fr. 100 000.– et les pessimistes allant jusqu'à dire qu'on devrait la repeindre et l'exposer hors service au musée!

Les travaux

Finalement c'est au printemps 1985 que la chaudière est envoyée à Knittelfeld pour réparation et montage du foyer neuf. Après démontage de l'ancien foyer, il s'avère qu'une reconstruction intégrale de la chaudière selon les dessins d'origine est à envisager. On ne réutilisera de celle-ci que le dôme, les équerres d'appui et une partie forgée de la chaudière verticale (partie frontale de la chaudière, vue de l'arrière). Cette réfection donne l'occasion

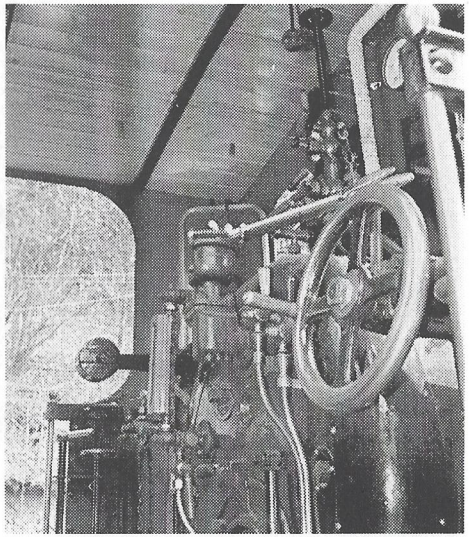


La 6 dans sa première présentation: peinture grise sur les flancs, étouffoir de l'éjecteur contre la cabine (l'éjecteur du frein à vide sort maintenant dans la boîte à fumée). Photo R.-W Biétry

de porter la pression de service de 12 à 13 bars. L'épaisseur des tôles de la chaudière étant augmentée de 2 mm, tous les calculs ont dû être refaits pour que cette nouvelle pression de concession soit acceptée. Le BC aurait même souhaité porter cette pression à 14 bars, mais ces calculs nous sont parvenus trop tard pour que nous puissions changer les entretoises, celles-ci ayant été entre-temps posées dans leur dimension d'origine. En janvier 1986, une petite délégation du BC se rend à Knittelfeld avec deux inspecteurs des chaudières pour visionner l'état des travaux et leur conformité à nos exigences, alors que MM. Scholz et Gaillard s'étaient rendus, auparavant, en Autriche pour, si l'on peut dire, constater l'étendue du désastre, lors du démontage de la chaudière. Finalement, en avril 1986, nous recevons la chaudière, qui est immédiatement reposée sur son châssis en gare de Vevey.

L'effort n'était pas terminé pour autant. L'été et l'hiver qui suivent ne sont pas de trop pour mener à bien le remontage de la machine, notamment de très importants travaux de tôlerie (soutes à eau partiellement reprises, cabine entièrement refaite, nouvelles tôles de chaudière, etc.). Le gros du travail est fait le samedi par l'équipe vapeur, et Simon Favez, pendant la semaine, met en place, règle, fignole. Il faut aussi s'occuper des injecteurs, poser un indicateur de vitesse (ex-Ee 3/3 CFF!) dont l'arbre traverse une soute à eau en diagonale, et surtout peindre la machine, gros sujet de discussion, où est prise la sage décision de laisser celui qui fait le travail agir comme il l'entend, dans la mesure où l'on ne tombe ni dans le kitsch ni dans l'invraisemblance historique. La machine est donc inaugurée en noir avec filet rouge, qui semble être plutôt une couleur de la période Brünig/CFF que de la période BAM; entre-temps d'ailleurs, tout le monde s'en est accommodé. Quelques pièces nous donnèrent du souci, comme le collecteur de surchauffe, sur lequel se penchèrent de doctes spécialistes, y compris l'EPFL, qui le déclarent irréparable! Un appel au service des archives de SLM nous produit une copie de l'original par retour du courrier, ce qui nous a fort impressionnés, de même que le devis de la fonderie de Moudon, de Fr. 6000.–, pour faire un modèle et couler la pièce. On est à fin 1986 et nos finances sont au niveau zéro. Finalement, John Gaillard nous propose de relever le défi et de réaliser une pièce neuve en acier soudé («trop difficile», avaient dit les spécialistes consultés) alors qu'un appel auprès des membres du groupe vapeur permet de financer l'opération.

Dernier coup de «poutze» pour S. Favez, qui a passé l'hiver à remonter la BAM 6.
Photo A. Askri



La cabine de la BAM 6... comme neuve!
Photo A. Candellero

Après les inévitables ajustements lors des premiers essais de mise en chauffe et les traditionnelles courses d'essai jusqu'au viaduc, nous pouvons la remettre en service en juin. A part des problèmes de grille de foyer et, en fin de saison, un régulateur un peu «mou», la 6 a confirmé les espoirs mis en elle. Tous ceux qui ont participé à cette aventure, car la réparation de cette chaudière en était devenue une par la force des choses, peuvent se dire: mission accomplie!

Sachez encore...

● Que «L'Escarbille», toujours fureteuse, a voulu savoir quel était vraiment le total du compte de construction...

Certains se sont demandé si cela intéresserait le lecteur; à l'époque où le slogan semble être «vapeur partout», nous estimons qu'il serait intéressant de savoir ce que coûte la remise à neuf de la partie thermique d'une machine à vapeur de dimension somme toute modeste. Voici les chiffres (arrondis):

— foyer neuf	Fr. 35 466.–
— chaudière	Fr. 104 639.–
— collecteur surchauffe	Fr. 7 536.–
— transports chaudière	Fr. 1 358.–
— tôles + montage + divers	Fr. 18 213.–
Total	Fr. 167 212.–

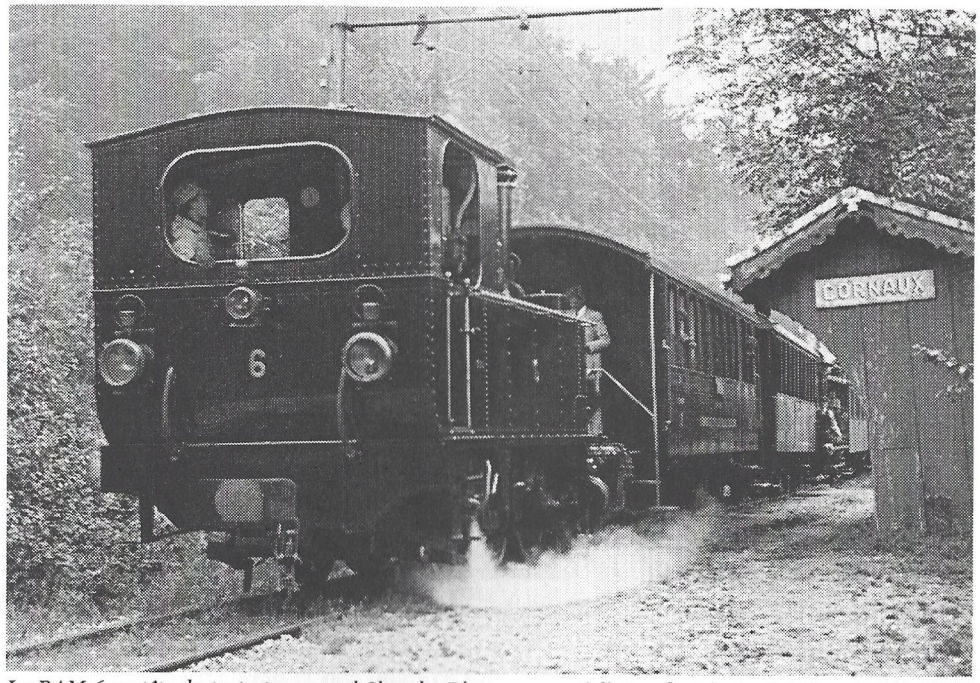
Le financement a été assuré de la manière suivante:

— cotisation extraordinaire BC	Fr. 27 380.–*
— prêt (transformé en don à fonds perdu) du Fonds d'équipement touristique vaudois	Fr. 20 000.–
— dons des amateurs	Fr. 30 880.–*
— financement BC	Fr. 88 952.–
Total	Fr. 167 212.–

* Frais déduits.

● Qu'il est très dangereux de vouloir citer des noms, qu'on oublie toujours quelqu'un et qu'ensuite il faut remonter la pente par une action psychologique; mais enfin citons quand même:

— F. Bosshard, notre président et patron de la vapeur, qui a poussé à l'idée, puis aux études, puis a su motiver la troupe, suivre et diriger les travaux de remontage.
— le duo du Nord vaudois Scholz & Gaillard, qui a mené les négociations puis suivi les progrès des travaux avec les partenaires industriels en Allemagne et en Autriche. J. Gaillard a encore un peu plus montré son savoir-faire en résolvant notre problème de collecteur de surchauffe.
— S. Favez, qui a consacré une grande partie de l'hiver et du printemps au remontage de la machine, puis à sa peinture. Il faut être passé un jour gris et froid d'hiver à Chaulin pour imaginer son courage de rester seul pendant tout ce temps dans cet environnement glacé! Il a donné à cette machine une qualité de finition qui fait l'admiration des connaisseurs;
— MM. D. Dupraz, F. Milliquet et E. Schibli, spécialistes en mécanique fine et montages délicats. Ils ont démonté, révisé et remonté, avec l'aide de S. Favez, l'ensemble des auxiliaires;
— MM. R. Freymond et F. Cochard, pour les travaux de soudure;
— les fidèles du samedi comme J. Andrist, P. Bard, P. Bernhard, J. Duhamel, S. Jarne, J.-L. Kammermann, L. Morier, G. Müller, F. Riehl, P. Sulliger, J. Wyss, pour ne citer que les plus réguliers. Le perçage et la rivure n'ont plus de secrets pour eux; il est vrai qu'ils s'étaient déjà entraînés avec la 5 du LEB;



La BAM 6 en tête du train inaugural Chamby-Blonay, gare où l'attendent les invités de ce 6 juin 1987. La halte de Cornaux restitue fort bien l'ambiance des secondaires d'autrefois. Photo A. Candellero

— la SLM, à Winterthour, et particulièrement M. Waller, qui a refait les calculs de résistance de la chaudière;
— tous les membres du BC qui, en versant une cotisation extraordinaire, nous ont soutenus financièrement;
— et enfin — rien ne valant l'autolouange — le rédacteur qui a défendu l'idée que pour une machine aussi représentative, il y aurait en Suisse des amateurs de chemin de fer prêts à nous aider. Il s'est mis en campagne, malgré les doutes de certains, et a fini par récolter près de 20 000 francs provenant, pour les 90%, de Suisse alémanique...

● Que le livret de la locomotive (c'est un gros livre qui accompagne chaque machine durant toute sa vie) nous a appris:
— que la machine 909, puis 109, avait été mise en service le 15.5.1901, qu'elle a toujours été basée à Lucerne et a parcouru annuellement entre 15 000 et 35 000 km avant d'être retirée du service à fin janvier 1915, avec un kilométrage total de 312 432 km;
— qu'elle réapparaît au BAM en juin 1921 et parcourt entre 20 000 et 25 000 km/an, sauf en 1927, 1931, 1935, 1938/39, où elle passe en révision (ou est hors service en raison de la crise?) et circule peu (env. 7500 km/an seulement);
— qu'elle fut cédée à la scierie Renfer, à Bienne, le 30 juin 1943, après avoir parcouru 750 000 km au total;
— que son kilométrage moyen sur le BC — quand elle est en état de marche — est de l'ordre de 1500 km/an;
— que les travaux les plus fréquents ont toujours concerné l'appareillage thermique (foyer + tubes de chauffe) et le train de roues; ainsi, à plusieurs reprises, les essieux 1 et 3 ont été permutés, ceci étant probablement dû au fait que l'essieu 1 s'usait beaucoup plus vite;

— que les seuls incidents mentionnés sont deux déraillements à Lucerne, les 2.8.03 et 11.12.09, sans gros dommages semble-t-il. Le BAM est très discret (n'aurait-elle eu aucun incident durant sa période au pied du Jura?). Au BC, sa carrière fut plus mouvementée. Elle a déraillé une fois dans la tranchée avant le viaduc (surécartement + essieu médian sans boudin) et lors d'une manœuvre avec la machine froide à Chaulin, la fusée de ce même essieu médian s'étant cassée, un incident déjà beaucoup plus grave. L'essieu a été réparé et rebandagé. C'est peu pour une si longue vie. La 6 semble donc une machine heureuse; qui lui aurait prédit un si durable avenir et une telle célébrité lorsqu'elle rouillait, hors service, entre 1915 et 1921, après seulement quatorze ans de vie active!
— que le plus beau, dans ce livret, c'est l'écriture, mais que le style baisse dès les années quarante. Le BC n'a guère tenu ce registre à jour, malheureusement. Un membre doué d'une belle écriture s'y intéresserait-il?

Escarblick

Douce nuit

Nous avons signalé la montée, au BC, des membres genevois. Ils ont d'ailleurs un bon bout de chemin supplémentaire à faire et certains ont quelques problèmes d'horaire, surtout s'ils n'habitent pas près de Cornavin et préfèrent, après une journée de travail au BC, éviter le rodéo-voitures sur l'autoroute, d'où des problèmes de découche. L'ami Mathez s'est mis au travail pour aménager un K avec des couchettes un peu plus spacieuses, car celles qui existent à ce jour ne conviennent guère au gabarit de certains illustres représentants de la Cité de Calvin. Entre-temps, on improvise, à l'image d'un membre qui gravite dans les hautes sphères de notre société et qui estimait que l'endroit le moins crado de Chaulin, c'était encore le sol de la voiture-souvenirs, soigneusement poutzé par la très consciencieuse famille Bagaini (quand l'exploitation leur demandera-t-elle des cours de balayage de voitures?). Mais nous nous égarons dans nos obsessions; revenons à nos moutons, ou plutôt audit dormeur. Celui-ci avait donc amené un matelas pneumatique, pour passer une nuit paisible sous les cloches à Alex et s'endormir en regardant de dessous «la plus importante collection d'Europe de cartes postales ferroviaires». Mais le confort laisse à désirer, le matelas tangue, le sommeil tarde à venir; enfin, vers minuit, on sombre dans une demi-inconscience, lorsque, tout à coup, des pas... oui, des pas qui s'approchent; quelqu'un monte sur le marche-pied du wagon, une clé tourne, la poignée de la porte bouge, on entrevoit tout mais on n'entend rien, tant le cœur bat, la porte s'ouvre... il ne reste plus qu'à crier: «Qui c'est?»... ce qui évidemment provoque une tout aussi grande panique à l'autre bout; les cœurs calmés, on s'explique: un membre fidèle (cherchez du côté de la peinture...) mais un peu farfelu venait, en tout bien tout honneur, emprunter au stock secret du BC une bouteille de blanc qu'il ne pouvait trouver nulle part ailleurs, l'heure des bistrots étant passée, pour boire un verre avec sa copine... La prochaine fois, mieux vaudra essayer dans des endroits plus fréquentés; ça use tout le monde, ce genre d'émotion!

Goût de bouchon

Les deux samedis précédant chaque début de saison sont en général utilisés pour faire des essais en pression des locomotives après la pause hivernale. Cette année, on commença par la 99 193, qui devait assurer un spécial lourd avant la reprise de l'exploitation. A peine est-on arrivé à 4 atmosphères qu'un petit tube «pète» dans un nuage de vapeur. Il faut laisser

refroidir et poser un bouchon. Après ce premier revers, on va chercher la suivante, la 5 du LEB, qui est mise en chauffe vers 15 heures seulement, après toutes les manœuvres et autres préparatifs nécessaires. On arrive en pression vers 17 heures, sans incident notoire. Les époux modèles (ou ceux qui utilisent cette excuse...) se retirent en catimini, alors que le patron de la vapeur, un peu nerveux après ces contretemps, décide de faire quelques «aller-retour» sur Chamby, histoire de vérifier si tout joue. Purgeurs ouverts, marche en avant et on ouvre le «régulo»: d'abord, ça descend, donc tout va bien, on passe le trou de l'aiguille de la bif et on tire sur la cafetière... Rien... un désastre, quelques puf-puf ridicules, la machine se traîne, on ne reconnaît plus notre petite râblée du Gros-de-Vaud. Retour à la case départ, examen, on ne voit rien, un peu de rouille hivernale probablement; on repart, même cirque, alors que sur la machine les mines s'allongent... retour au dépôt cette fois, re-examen, on démonte les couvercles des tiroirs, en se brûlant bien sûr, rien de spécial; deux machines hors service avant même le début de la saison, le masque... on regarde partout, lorsque quelqu'un suggère de vérifier le bas de la tuyère d'échappement, qu'on démonte, pour y trouver, bien en place, le tampon de chiffon mis là pendant l'hiver, durant la préparation de l'inspection de chaudière, afin d'éviter que des pièces ne tombent dans les tiroirs et cylindres!

Minons mignons

Tout le monde, au BC, a appris à respecter Sébastien et sa rigueur. Lorsque les choses deviennent sérieuses, il peut faire preuve d'une sévérité qui impressionne! Voilà qu'il avait à l'œil non pas un quelconque bipède de l'espèce humaine, mais toute une série d'arbres de notre remblai qui ont la délicate impertinence de fleurir à fin mai et de transformer l'aire de notre dépôt en une de ces boules de verre qui faisaient tomber la neige lorsqu'on les retournait. Hélas! le spectacle, charmant en soi, n'est pas innocent, car ces minons adorent se coller aux surfaces grasses, et nos machines de se transformer en cocons ouateux, qu'il faut ensuite nettoyer à grand-peine. Comme souvent au BC, «il faudrait» faire quelque chose, mais rien ne se produit jusqu'à ce que notre cher Sébastien prenne la question en main, marque d'une croix noire les arbres offensants et les transforme en bois de chauffe à l'automne 1986. On croyait la question réglée lorsque, cette année, juste avant le festival,

Passager clandestin du BC, ou... il faut bien se débrouiller lorsqu'on vient de manquer le MOB et que des pièces occupent les sièges!
Photo A. Candellero

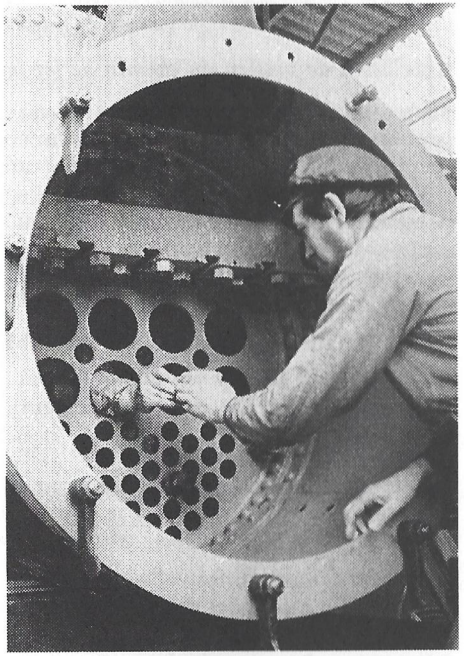
nous constatons avec stupeur que quelques durs à cuire ont échappé à l'épuration. Et toute l'équipe d'attendre l'arrivée de Sébastien et de sourire dans les coins en voyant son air estomaqué devant les minons nargueurs qui flottaient autour de lui...

Mais pour ces quelques arbres de notre haie, la mort des forêts est aussi inéluctable que prochaine!

Surabondance de nourritures

Vous remarquerez combien «L'Escarbille» insiste sur les délices culinaires des Eplatures; c'est que ventre bien plein est satisfait et que le moral de la troupe s'entretient aussi par les nourritures terrestres. Ajoutez-y le fait que le gabarit moyen de plusieurs membres est assez généreux, et vous comprendrez pourquoi nous sommes si reconnaissants... et sans honte, n'est-ce pas, à la différence de notre président, qui fait des manières pour être resservi, arguant de son poids constant et de sa ligne stable; quel gâche-plaisir...

Cependant, il y a un dimanche où ces dames ont franchement voulu exagérer. Mme la présidente et Mme la rédactrice faisaient équipe et étaient déjà tout en préparatifs lorsque arrive une voiture morgienne, d'où débarquent le responsable du tour 1 et madame; cette dernière regarde avec surprise les Eplatures, d'où une voix la salue en lui disant que c'est sympa de venir aider... Tête de Mme de Morges, qui trimbalait un dîner pour 25 personnes dans son coffre... Pour ne pas surcharger l'estomac de notre cher Michel, nous avons quand même profité des deux desserts, alors qu'il semble que les menus de la semaine suivante aient été un peu monotones chez les F...



Membre récalcitrant puni d'incarcération! Ici, le «condamné» reçoit sa ration quotidienne. Les jugements de FB, chef administrateur de la loi martiale permanente, sont sans pitié!
Photo R.-W. Biétry

Appréciation

Ses amis de la traction vapeur remercient leur camarade F.M., à P., d'avoir partagé leur labeur pendant les quelques samedis après-midi où il n'était pas:

— sur le point de partir en vacances;
— en vacances;
— juste revenu de vacances.

C'était notre rubrique «Cadencez vos vacances/Vacances 2000».

19e Assemblée générale

Procès-verbal de la 19e Assemblée générale de l'Association de soutien et de la Société coopérative du chemin de fer touristique Blonay-Chamby, tenues en une seule assemblée le vendredi 8 mai 1987, dès 19 h 45, à la salle des Vignerons du Buffet de la Gare de Lausanne.

Association de soutien du chemin de fer touristique Blonay-Chamby

M. le président François Bosshard ouvre la séance en souhaitant la bienvenue à chacun. Il prie l'assemblée de se lever et d'observer une minute de silence en hommage à deux membres récemment disparus: MM. Jean Paillard et Bernard Pauchon.

Il prie ensuite l'assemblée de bien vouloir excuser l'absence de 22 membres qui ont pris la peine de signaler quelque empêchement.

La liste des présences indique une participation de 42 personnes, qui adoptent l'ordre du jour suivant:

1. Liste des présences.
2. Approbation du PV de la 18e assemblée générale ordinaire.
3. Rapport de gestion et des comptes.
4. Election du comité et des vérificateurs.

Rapport de gestion et des comptes

Par suite de la maladie de M. Magnenat, les vérificateurs n'ont pas été en mesure d'effectuer leur travail. Notre président prie l'assemblée de n'en pas tenir grief à notre comptable, qui a néanmoins pu boucler les comptes 1986. Voici le mouvement de la Société coopérative:

Recettes	Cotisations		Fr. 31 265.–
	Annonces dans «L'Escarbille»		Fr. 4 220.–
			Fr. 35 485.–
Dépenses	Parution de deux «Escarbille»	Fr. 8700.–	
	Frais divers	Fr. 3247.–	Fr. 11 947.–
			Fr. 23 538.–

Le solde ci-dessus a été versé à la Société coopérative.

Election du comité et des vérificateurs

Une modification des statuts étant en cours, cet objet ne sera présenté que lors de la prochaine assemblée générale ordinaire. M. F. Bosshard propose donc de reconduire le comité actuel pour une année, à savoir: MM. François Bosshard, président; Yves-A. Cavin, vice-président; Claude-A. Ispomante, secrétaire; Willy-R. Biétry et Jacques Andrist, asseseurs.

Les vérificateurs sont également réélus, à savoir: MM. Bernard Droz, rapporteur; François Milliquet, vérificateur; Alain Candellero, remplaçant.

Société coopérative du chemin de fer touristique Blonay-Chamby

M. le président François Bosshard soumet l'ordre du jour suivant:

1. Rapport du président.
2. Rapport du comptable.
3. Rapport des vérificateurs.
4. Election au conseil d'administration.
5. Election des vérificateurs.
6. Communications, propositions individuelles, divers.

Rapport du président

«J'ai eu l'occasion de relever, lors de l'assemblée générale extraordinaire, la nature des problèmes auxquels nous sommes confrontés, et leurs causes. Nous avons tenté d'y apporter une solution, et les décisions prises l'ont été dans cette direction. Les comptes confirmeront le bien-fondé des soucis que nous avons exprimés.

» Il est cependant nécessaire de regarder vers l'avant et de prendre en compte les aspects positifs qui se dégagent de notre situation. J'aimerais relever la motivation qui anime la majorité et souligner que l'avenir de cette saison dépend de chacun d'entre nous, à la place qu'il occupe...

» Les aspects visibles des décisions prises ont pour noms:

» Trains spéciaux déjà organisés. — Courses d'école. — Festival de Pentecôte (inauguration BAM 6 et tram de Berne). — Remplacement de poteaux et contrefiches. — Travaux de voie. — Travaux de remise en état de véhicules. — Travaux d'infrastructure en général.

» Tous les problèmes ne sont pas résolus... mais je reste persuadé que si chacun comprend où se situent les intérêts supérieurs du Blonay-Chamby et quelle que soit son action personnelle dans ce contexte, notre chemin de fer a encore de beaux jours devant lui. L'avenir du BC vous appartient, et vous en êtes, mesdames et messieurs, responsables. C'est ma conclusion.»

Rapport du comptable

En l'absence de M. Magnenat, malade, c'est le président qui commente brièvement les comptes de l'exercice écoulé.

Les *recettes* sont en baisse de 18 000 fr. par rapport au budget (57 841 fr. 65 au lieu de 75 000 fr.).

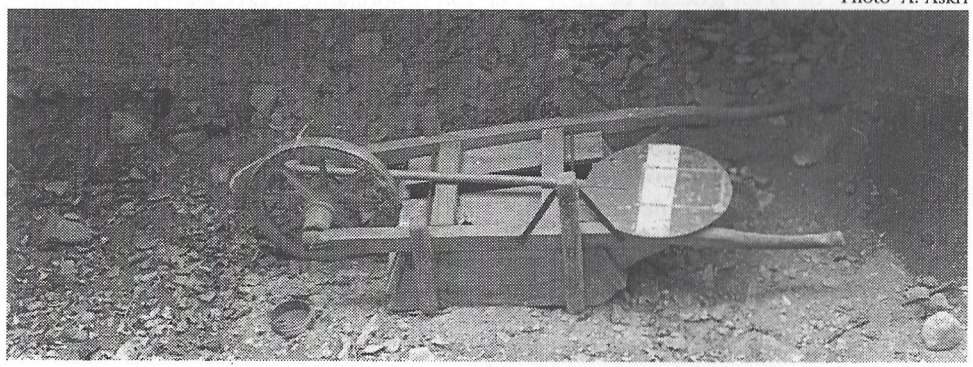
Aux *dépenses,* suite à l'appel d'un membre, le poste «dépenses diverses et uniformes» enregistre un résultat remarquable: au lieu des 5000 fr. budgétisés, nous n'avons dépensé que 1941 fr.75, en partie grâce aux contributions pour le repas de midi aux Eplatures.

Le compte «Prestations de tiers pour l'entretien des installations ferroviaires» atteint 14 755 fr.; cela est dû aux travaux suivants:

— Eboulement derrière le dépôt.
— Inondation de la voie suite à un orage.
— Utilisation d'une machine de chantier pendant les travaux de réfection de la voie.
— Transports de ballast.
— Entretien des talus.

Au compte de pertes et profits, le bénéfice net sur les ventes de souvenirs a augmenté. Il représente maintenant les 38% environ des recettes.

Photo A. Askri



M. F. Bosshard communique également que le Fonds d'équipement touristique du canton de Vaud, qui nous avait accordé un prêt de 20 000 fr., nous a annoncé qu'il le transformait en prêt à fonds perdus. Il sera donc comptabilisé en conséquence dans le prochain exercice.

Le coefficient d'exploitation 1986 est de 1,77 contre 1,49 en 1985.

Rapport des vérificateurs

Pour les raisons énoncées ci-dessus, la vérification des comptes n'a pas pu avoir lieu. Les vérificateurs se sont réunis ultérieurement et leur rapport figure ci-après.

Elections au conseil d'administration

MM. Pierre Bernhard et Frédéric Riehl ont été élus lors de l'assemblée générale extraordinaire du 6 février dernier. Il n'est donc pas jugé utile de revenir sur ce point.

Election des vérificateurs

L'assemblée élit les vérificateurs suivants: MM. Bernard Droz, François Milliquet, Alain Candellero, Michel Greber, Jacques Andrist.

Diverses communications sont encore faites en fin d'assemblée, la plus importante portant incontestablement sur la conduite des véhicules, qui doit se limiter aux engins sur lesquels les membres ont été instruits.

M. J.-E. Seewer rappelle que notre règlement sur la conduite des véhicules moteurs, approuvé par l'OFT, prévoit qu'un membre peut, sous la responsabilité d'un titulaire, conduire un véhicule pour lequel il n'est pas instruit, fait qu'il considère comme une faveur dudit OFT, et qui doit par là même exclure toute «fantaisie»...

Attention également aux émissions de fumée à Blonay, et, lors des trains spéciaux, veiller au strict respect de l'horaire.

Enfin, gros souci en perspective, notre comptable M. Magnenat a exprimé le vœu d'être remplacé, espérant que nous puissions trouver une solution d'ici à la prochaine assemblée générale.

L'assemblée est close à 21 h.

Rapport de gestion pour l'année 1986

Réunis à Blonay, nous avons procédé à la vérification des comptes de l'exercice 1986 de la Société coopérative du chemin de fer touristique Blonay-Chamby, soit le bilan au 31 décembre 1986, les comptes de pertes et profits et d'exploitation, conformément aux prescriptions de la loi fédérale de 1957 et de son ordonnance d'exécution de 1958 sur la comptabilité des chemins de fer, ainsi qu'aux dispositions légales du Code fédéral des obligations.

La vérification a été effectuée de la manière suivante:

— pointage et justification du bilan d'entrée et de sortie;
— analyse, par sondages, des comptes de pertes et profits et d'exploitation;
— contrôle général des mouvements de fonds;
— pointage, par sondages, de nombreuses opérations comptables.

Nous sommes en mesure de déclarer que les chiffres portés dans les différents comptes sont conformes à la réalité. Les amortissements enregistrés répondent en tous points aux prescriptions admises en la matière. En outre, nous avons acquis la certitude que les actifs comprenant, entre autres, les véhicules, ne sont pas surévalués.

Fait à Blonay, le 8 octobre 1987. *Signé:* B. Droz

Deutsche Zusammenfassung

Aktivitäten der BC

Dampflokomotiven

Trotz einiger Probleme mit den Siederohren war die 99 193 bis Saisonende im Einsatz. Die 5 ex-LEB zeigt nach drei Jahren Einsatz erste Zeichen mechanischer Abnützung. Am meisten dampfte 1986 die beliebte 6 ex-BAM. Einige Probleme warf den Heizern die degradierende Qualität der Kohle auf, was zu starker Schlackenbildung und somit unliebsamer Mehrarbeit führte. Vielleicht ist dies ein zusätzlicher Grund, dass es immer schwieriger wird Heizer zu finden, was doch eigentlich ein «Traumberuf» auf der BC sein sollte. Es bleibt nur zu hoffen, dass die Verantwortlichen das Möglichste unternehmen um eine bessere Qualität zu finden. — Die FO 3 soll nächstens revidiert werden. Es hat sich gezeigt, dass der Allgemeinzustand sehr gut ist.

Elektrische Fahrzeuge

Ausser der Ge 4/4 181 ex-Bernina/RhB, bei der man bei jedem Einsatz den Atem anhält, dermassen ist sie reparaturanfällig geworden, sind alle Fahrzeuge verfügbar und zudem oft im Verkehr zu sehen, was beliebte Abwechslung bringt. In den Wintermonaten werden die Revisionsarbeiten an der GF Ge 4/4 weitergeführt.

Wagenmaterial

Der allgemeinzustand lässt leider noch immer zu wünschen übrig. MOB 45 und CEV 21 sind äusserlich gepflegt aber die Dächer sind wasserdurchlässig, was bei Regen keinen Einsatz zulässt! MEG 171, GFM 230, CEG 23 sind, vorallem der Anstrich, ungepflegt. Diesen Winter soll daher das Dach des CEV 21 repariert werden und der BOB 44 ist infolge der durch einen Baumfall erlittenen Schäden zur Reparatur nach Samstagern (Oswald-Steam) abgereist. Die BC könnte von der AOMC den Personenwagen B2 21 erwerben, womit dieser sich wieder bei der MCM 6 befände. Aus Platzgründen in Chaulin müsste aber der Vierachser «Bains de Mer» ex-Réseau breton aus dem Park scheiden, was von der nächsten Generalversammlung zu entscheiden ist. Neuen Anstrich erhalten: L 60 ex-LLB und B2 230 ex-GFM. Der K 87 ex-AL wurde gesäubert und stand ab und zu hinter einem Tram im Einsatz, womit er eine typische Ueberland-Strassenbahn verkörpert.

Geleise und Bauten

Kurz nach Saisonschluss wurde die Weiche ex-CJ an der Abzweigung Hauptgeleise/Depot eingebaut. Die alte Weiche (ex-LLB) wurde von einer Nachbarsbahn übernommen. Nach zehnjährigem Bestehen müssen am Dach des Depots erste Reparaturen ausgeführt werden. Für den Bau einer Wagenhalle steht uns nun ein Architekt zur Verfügung.

Public Relations

Werbung in Zeitungen (Kosten Fr. 4000.—) anfangs September verhalfen während diesem Monat die Besucherzahl gegenüber dem schlechten Vorjahr zu erhöhen. Mit geringsten Kosten, da es sich um Artikel für die redaktionellen Teile der Zeitungen handelte, konnten wir degegen für die Abschiedsfahrten der 99 193 werben, dies dank dem Einsatz von R.-W. Biétry. Nächstes Jahr feiern wir an Pfingsten das 20-jährige Jubiläum der BC; ein guter Grund in Zeitungen noch mehr von uns zu berichten.

Küche

Während das Restaurant Narcisses in Chamby Probleme hat, geniesst die BC Küche «Eplatures» vorallem dank den Wildspezialitäten einen ausgezeichneten Ruf!

Nächste Dampflok-Revision
Warum die FO 3?

Mit dem Ausscheiden der ex-DB 99 193 am Saisonende musste eine Ersatzlok bestimmt werden. Heizer und Lokführer entschieden sich nach einer ausführlichen Studie zugunsten der FO 3 wobei folgende Kriterien beurteilt wurden:

1. *Mindestanforderungen:* universelle Lok, die zwischen Blonay und Chamby wie auch im Greyerzerland verkehren kann; Mindeststärke von 300 PS; Wirtschaftlichkeit.

2. *Zusätzliche Kriterien:* Revionskosten (5); nötiger Leistungsbeitrag der Mitglieder (1); Dauer der Revision (2); Attraktivität der Lok (4); betriebliche Eigenschaften (Vorbereiten, Heizen, Fahrverhalten usw.) (3).

Siehe Tabelle Seite 17.

Nur die Lok 99 193/FO 3/105 und OG 23 erfüllten alle Mindestanforderungen.

Feuerbüchse und Heizkessel der FO 3 und 105 sind in gutem Allgemeinzustand während es hier bei 99 193 und OG 23 schlecht aussieht. Dagegen verlangt vorallem die 105 und auch die OG 23 grosse Revisionen des mechanischen Teils.

Die Wahl zugunsten der FO 3 ist also nicht nur ihres technischen und historischen Wertes und der gefälligen Äesthetik zu verdanken, sondern aufgrund der allgemeinen Bedürfnisse unserer Bahn.

Bleibt nun zu hoffen, dass wir die finanziellen Mittel (Fr. 40 000.—) zusammenbringen werden und möglichst viele Mitglieder jeweils am Samstag in Chaulin aktiv mitmachen.

Protokoll der 19. GV vom 8.5.1987

1. Verein zur Unterstützung der BC

Laut Rechnungsbericht konnten Fr. 23 538.– Reinertrag an die Genossenschaft BC überwiesen werden.

Einnahmen	Fr. 31 265.– Beiträge;
	Fr. 4 220.– Reklame;
Ausgaben	Fr. 8700.– Druckkosten «Escarbille»;
	Fr. 3247.– andere Kosten.

2. Genossenschaft Blonay-Chamby

Der Präsident F. Bosshard eröffnet die GV mit seinem Bericht, indem er eingangs auf die anlässlich der ausserordentlichen GV erwähnten Probleme zurückkommt und nochmals unterstreicht, dass die Zukunft der BC von jedem Mitglied abhängt.

Rechnungsbericht

Die Einnahmen beliefen sich 1986 auf nur Fr. 57 841.65 während das Budget Fr. 75 000.– vorschlug. Für Leistungen Dritter wurden Fr. 14 755.– ausgegeben für:

— Erdrutsch hinter dem Depot
— Geleiseüberschwemmung nach Gewitter
— Miete Baumaschine für Geleisearbeiten
— Schottertransport
— Unterhalt der Böschungen.

Der Gewinn aus Souvenirs-Verkäufen stieg weiter an und beträgt nun 38% der Einnahmen. Der kantonale Fond für touristische Einrichtungen wandelt sein Darlehen von Fr. 20 000.– in eine Spende um! Der Betriebskoeffizient verschlechterte sich von 1.49 (1985) auf 1.77.