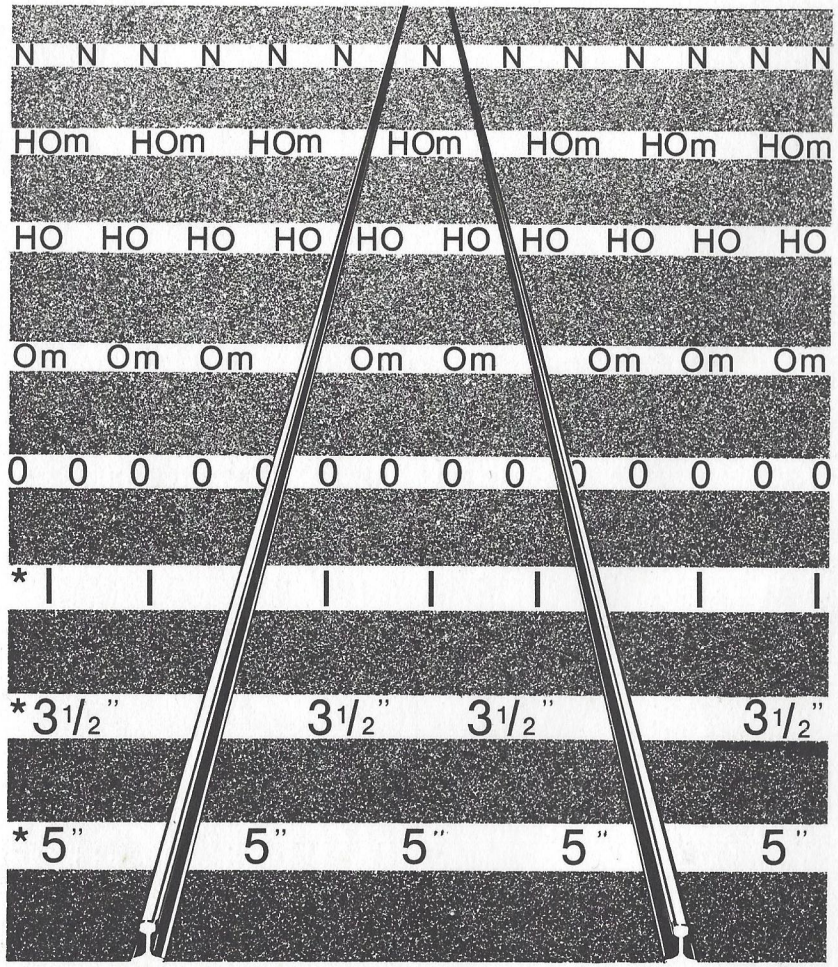
FULGUREX
Precision Models

Wir spuren für Sie in...
Nous vous ouvrons toutes les voies du modélisme ferroviaire...



La perfection et l'exactitude de nos modèles en font des pièces de collection destinées aux amateurs les plus exigeants.
Entièrement en laiton, ces chefs d'oeuvre fabriqués artisanalement en séries limitées constituent une valeur sûre.

Nos modèles peuvent être obtenus auprès des magasins spécialisés. Veuillez demander la documentation.

* Modèles à vapeur vive

Die vorbildgetreue und perfekte Ausführung aus Metall begeistert vor allem Hobby-Eisenbahner und Sammler schöner Modelle. Diese handgefertigten Meisterstücke von bleibendem Wert sind alle in beschränkter Auflage hergestellt.

Unsere Modelle erhalten Sie im Modelleisenbahnfachhandel. Verlangen Sie Unterlagen.

* Dampfantrieb

FULGUREX S.A. Av. de Rumine 33 CH-1005 Lausanne

N° 39 17e année Décembre 1983

Fin août, un samedi «chaud» puisque trois locomotives à vapeur en chauffe

Au service du public depuis 1845

SUCCURSALES DE

1820 MONTREUX
Grand-Rue 50
Tél. 61 54 54

1807 BLONAY
Rue du Village 7
Tél. 53 32 53

1800 VEVEY
Place de la Gare
Tél. 51 25 12

BANQUE CANTONALE VAUDOISE

L'Escarbille

Bulletin d'information de l'Association de soutien du Chemin de fer touristique Blonay-Chamby
Case postale 187, CH-1001 Lausanne, CCP 10 - 79 96

Parution: deux fois par année

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

Annonces: Willy R. Biétry, route de Saint-Maurice 195, 1814 La Tour-de-Peilz

Les articles n'engagent pas la responsabilité de la société Photos (sauf mention) W. R. Biétry

Editorial

Le BC a fait ces dernières années un important effort de consolidation. Créer des bases solides dans tous les domaines a été le souci N° 1 de nos responsables.

Ceci implique qu'il y eût peu de nouveautés spectaculaires, car faire un travail sérieux prend plus de temps qu'un replâtrage qui casse à la première panne.

Le risque est que cette situation aboutisse à une démotivation des membres actifs et à un désintérêt du visiteur qui reviendrait si... (le «repeat-visitor» des Anglais, si important pour le vrai succès d'une ligne musée).

Cet état de fait ne doit pas nous cacher la valeur du travail effectué ces derniers temps, même s'il nous faudra encore une ou deux années pour arriver avec des nouveautés spectaculaires.

Mais nous n'y parviendrons que si chacun est motivé dès maintenant.

Die BC hat in den letzten Jahren grosse Konsolidierungs bemühungen gemacht. Die grösste Sorge der Verantwortlichen galt der Herstellung einer soliden Basis in allen Bereichen.

Daher gab es nur wenige spektakuläre Neuigkeiten, denn eine seriöse Arbeit nimmt mehr Zeit Anspruch als etwas flüchtig Geflicktes, das dann nicht lange hinhält.

Mann riskiert aber mit dieser Situation eine Entmotivierung der aktiven Mitglieder und mangelndes Interesse der Besucher, die öfters wiederkämen, wenn... (Der «Repeat-Visitor», wie die Engländer zu pflegen sagen, ist wichtig für den wahren Erfolg einer Museumsbahn).

Diese Tatsache darf aber den Wert der in letzter Zeit geleisteten Arbeit nicht schmälern, obwohl wir erst in 1 oder 2 Jahren mit spektakulären Neuigkeiten kommen werden.

Aber dieses Ziel können wir nur erreichen, wenn jeder schon jetzt motiviert ist.

SOMMAIRE

	Pages
16e assemblée générale	3
† Maurice Métraux	3
Notre comptable	4
Feuille de marche	5
Programme de travail	7
Chamby pittoresque	10
Chasse-neige R 12	13
Résumé en allemand	23
Soirée 1983	26
Pour votre bibliothèque	28
20 août 1983 en images	31
Escarblick	32

Café-Restaurant du MONTAGNARD

1831 VILLARD s/Chamby - Tél. 021/61 36 84

Ses beaux plats...

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

En confiance.
Migros Vaud

Demandez le

Vin du BC

Un Dorin
de Chardonne
La Palanche
de Michel Neyroud
avec l'étiquette
du Blonay-Chamby

Prix par carton de 6 bouteilles
Fr. 11.— la bout. + port
Téléphonez à W. Biétry
021/54 35 62

LAURENT MEMBREZ SA

VOIES FERRÉES
GÉNIE CIVIL
BÂTIMENT

La Rosaire
1111 **ACLENS**
Tél. 021/87 95 15

16e assemblée générale

Vendredi 27 avril 1984, à 19 h. 30
Salle des Vignerons, Buffet CFF, Lausanne

Ordre du jour de l'Association de soutien

1. Liste des présences
2. Approbation du procès-verbal de la 15e assemblée
3. Rapport de gestion et des comptes
4. Election du comité et des vérificateurs

Ordre du jour de la Société coopérative

1. Rapport du président
2. Rapport du comptable
3. Rapport des vérificateurs
4. Elections au Conseil d'administration
5. Election des vérificateurs
6. Communications du comité
7. Financement des réparations de la G 3/3 BAM 6
8. Propositions individuelles et divers

† Maurice Métraux (1900-1983)

L'équipe du BC, réunie pour le repas de midi du dimanche 16 octobre, ressentait l'absence parmi eux de Maurice Métraux, dont on venait de leur annoncer le décès. On le disait le plus vieux chef de gare de Suisse et même si son poste à Blonay était bénévole et pour son plaisir, il l'accomplissait avec un grand sérieux dans sa tâche et un engagement total. Avec lui à Blonay, le tour 1 n'avait pas de soucis et il valait mieux rouler à l'heure sinon le visage se faisait sévère, bien qu'il n'ignorât point les nécessités commerciales *Bon, en voilà encore quatre, on va les attendre* et la famille de se ruer vers le convoi impatient. En y réfléchissant, 83 ans en 1983, ça lui faisait 18 ans à la fin de la première guerre mondiale. Lui qui a fait toute sa carrière aux CFF, vous vous rendez compte ce qu'il a dû voir et vivre comme trains et tout à coup on se dit qu'on a un tas de questions à lui poser: Lausanne avec tous les trams et la gare avant l'électrification? Le lac avec les vapeurs et les barques? Est-il allé une fois de Bouveret à Evian en train? A-t-il fait la Furka à la vapeur? Il nous aurait répondu qu'à cette époque on n'avait pas d'argent et peu de temps pour les loisirs. Maurice Métraux était d'ailleurs un des très rares représentants de sa génération qui, une fois la retraite enfin arrivée, ait eut encore la force et l'intérêt de se dépenser encore bénévolement.

Ferme et vigilant, sa santé nous impressionnait et elle ne l'aura trahi qu'au tout dernier moment. De nombreux amis ont pris congé de lui un beau jour d'automne, mais son souvenir restera au milieu de nous.

Le grand maître des comptes et autres finances

L'Escarbille vous présente de temps en temps des personnes ou groupes de personnes qui ont au BC des occupations moins visibles ou évidentes, mais néanmoins toutes nécessaires à la bonne marche de notre chemin de fer. Après la cuisine et ses dames, le service des réservations lorsque M. et Mme Bagaini ont passé la main, puis G. Gilgen et ses balais, nous aimerions nous parler aujourd'hui de notre grand argentier et strict gardien de l'orthodoxie comptable et financière du BC, M. William Magnenat.

M. Magnenat est un vétéran du BC puisqu'il s'est annoncé volontaire dès les débuts en 68, à l'issue d'une conférence de présentation du BC et de ses buts. Occupé tout d'abord au contrôle et à la vente des premiers et rares souvenirs (l'époque du char à bagages sur le quai marchandises à Blonay).

Mais à une certaine époque, vers 73-74, le BC allait mal et il fallait remettre de l'ordre dans les finances et la comptabilité. *Au civil* administrateur général de la Fondation Eben-Hézer, il était le professionnel du moment et s'attela avec quelques membres à une tâche gigantesque: plus de 750 000 francs à éponger, un travail extraordinaire dont bien des membres du BC n'ont jamais mesuré l'importance!

Depuis cette période (74-76), il a pris en main le convalescent qui dispose maintenant d'une comptabilité précise et à jour; fort détaillée aussi, qui permet de bien voir qui dépense combien et pour quel poste. Ainsi chaque dépense pour un véhicule lui est soigneusement imputée (le rapport coût/utilité n'est pas toujours évident!). En plus de ces opérations comptables, il faut élaborer un budget et *manager* la caisse pour lui permettre de survivre aux 6 mois d'hiver où l'argent ne rentre guère!

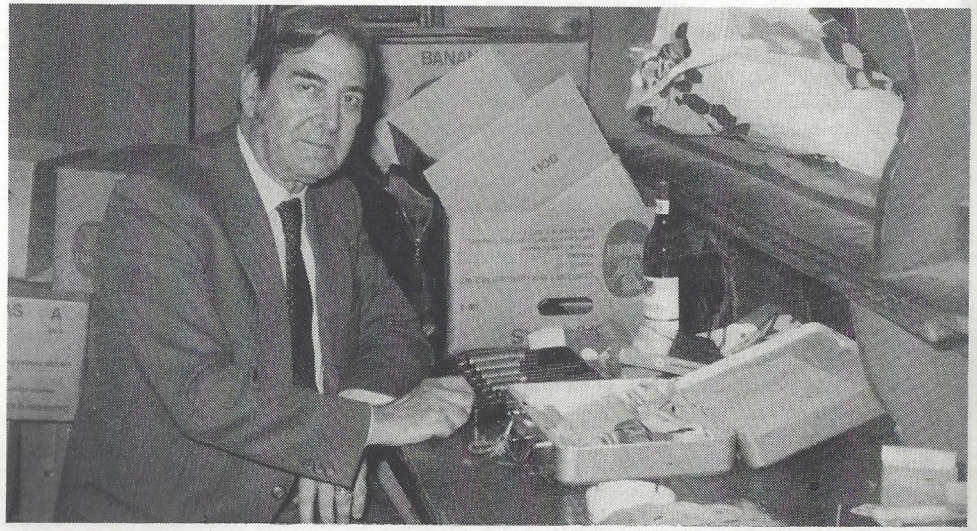
Il aime à sortir de ses fiches pour tenir la voiture-souvenirs ou un stand BC aux foires des environs.

Il paraît aussi que les week-ends de repos il guigne de chez lui l'affluence à la gare de Blonay; sourire les jours où l'on se presse. Ainsi il n'a pas perdu contact avec les réalités de la vie et de l'exploitation du BC et n'est point un *père-contrôle* distant et sévère.

Il est cependant un rien pessimiste devant le flot des factures peut-être parce qu'il a remarqué qu'il faut un peu retenir ces passionnés qui oublient parfois de compter. Mais avec notre président, tous deux montent une garde vigilante; c'est le rapport Hayek permanent!

Qu'il soit ici remercié pour son engagement ainsi que son épouse qui apporte sa contribution en fabriquant des casquettes en vente à la Boutique du Rail, sans oublier les délicieux petits fours des soirs de révision des comptes.

(Photo P. Bard)

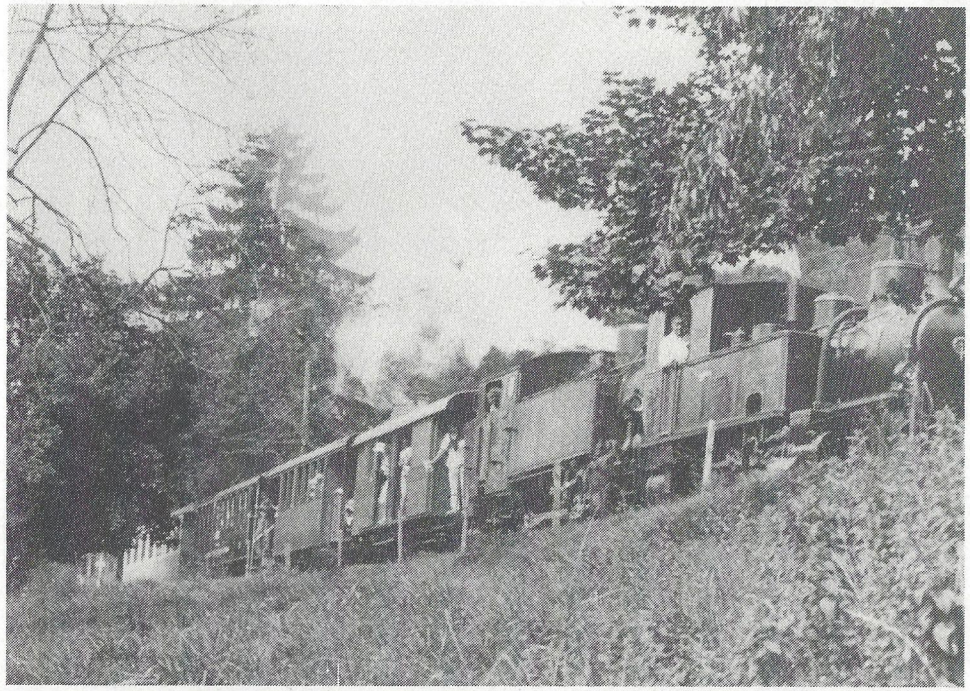


Feuille de marche

Saison 1983

Au moment de mettre sous presse nous ne disposons pas encore des chiffres pour la saison 1983, mais il semble que nous *tenons* bien le terrain et que nous avons pu maintenir les chiffres excellents de l'an passé, malgré une année touristique fort moyenne. Les chiffres d'octobre 83 sont nettement meilleurs que ceux de 82; cette année, en octobre, les week-ends ont été en général ensoleillés; c'est une période où le mauvais temps nous est fatal, la clientèle étant surtout locale.

Résultat un peu décevant en Gruyère. Une offre probablement trop peu connue des entreprises, groupes et sociétés à qui elle s'adresse en priorité, il ne manque en fait que quelqu'un pour pousser et suivre la promotion nécessaire.

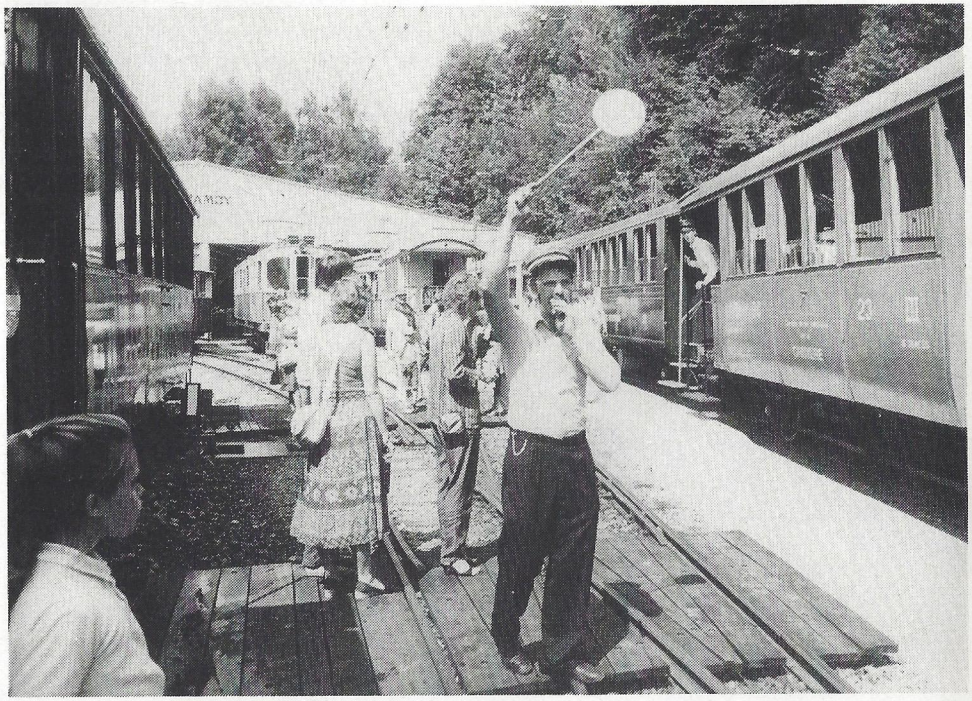


Traction vapeur

Ou le règne de la 99193 qui a circulé pratiquement chaque week-end et a ainsi une fois de plus justifié le gros investissement consenti durant les deux hivers précédents. La Rhätia (RhB 1) a fait un séjour à Chaulin au début de l'été pendant une période calme en Gruyère; elle reste une machine relativement délicate au niveau chauffe/entraînement d'eau dans les cylindres (*siphonner*) et il vaut mieux l'avoir bien en main sinon la journée risque d'être pénible! Le Doubs (RB 1) est toujours aussi apprécié de nos visiteurs et l'attraction que représente la manoeuvre avec une deuxième machine en chauffe est indéniable.

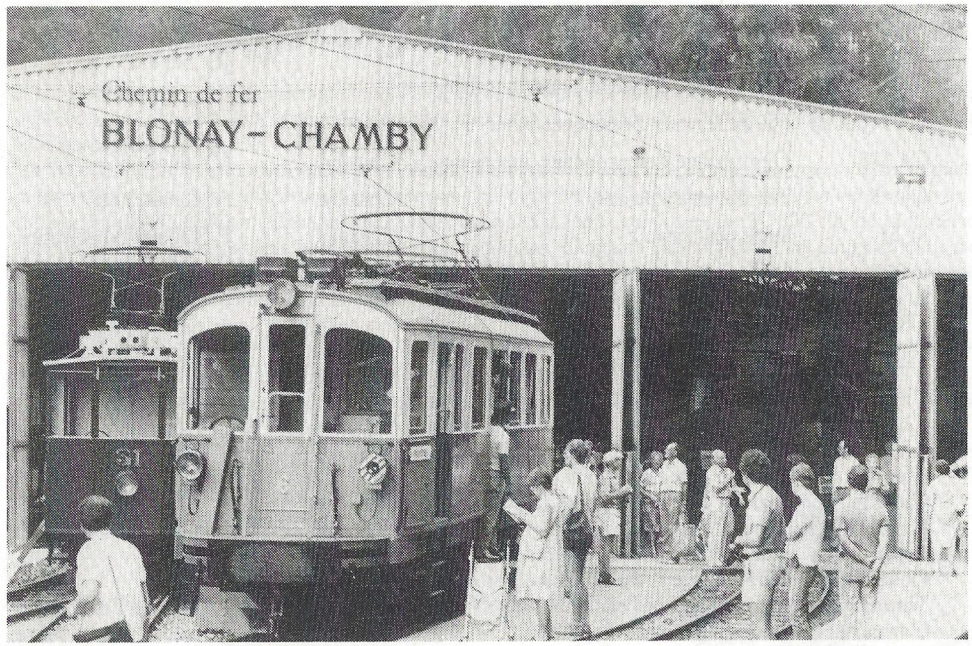
Exploitation

A relever tout d'abord le succès du tableau général de service mis en place à l'entrée du dépôt. Un coup d'oeil vous permet de voir qui fait quoi et quand. Nombreux sont les tours occupés par M. Vacant qui ont trouvé preneurs.
Autre aspect positif, l'apparition de nombreux jeunes dans beaucoup de fonctions où ils ont été parfaitement à la hauteur de la tâche. L'occupation de tous les postes reste néanmoins un problème difficile pour l'exploitation et la vente de souvenirs. La traction électrique dispose de quelques fidèles quasi permanents et la vapeur semble avoir une situation assez confortable puisqu'on attendit même quelques murmures du style *je chauffe pas souvent*, mais qu'en début de saison il est vrai. Les trains de semaine posent toujours un problème; trouver le personnel, parfois à très court terme, reste un exercice délicat... et d'un bon rapport pour les téléphones.
Un peu de morosité dans les caisses du service souvenirs, qui a fait cette année un gros effort d'organisation et de maîtrise des stocks. Si la Boutique du Rail tient son budjet, les résultats du Comptoir sont en nette baisse. A Beaulieu, le coeur n'y était plus et l'on n'y reverra problablement pas le stand BC.



Traction électrique

Retour au trafic de la 6 du MCM immobilisée depuis deux ans. A part un dernier réglage complexe au compresseur, la qualité du travail effectué s'est trouvée pleinement confirmée dans l'exploitation. On a aussi revu plus souvent la 10 du LLB avec sa composition.
Stabilité du côté des trams, mais il devrait avoir du renfort dès l'ouverture de la saison 1984.
A remarquer que la locomotive 181, ex-Bernina Bahn/RhB s'est refait une jeunesse en peinture et peut aussi à nouveau circuler.



Programme de travail pour l'hiver 83-84

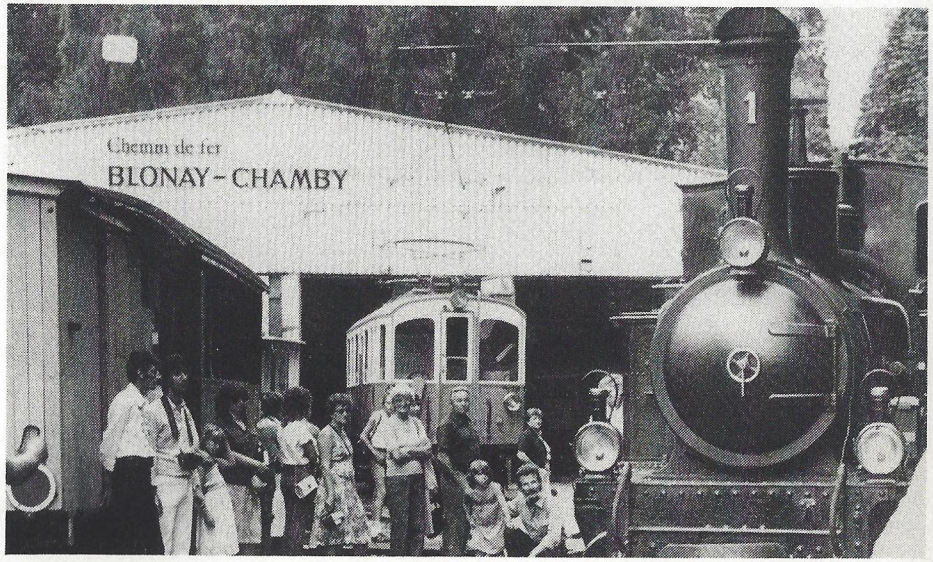
Véhicule	Nature des travaux	Lieu	Responsables
A) LOCOMOTIVES À VAPEUR			
G 3/4 1	Inspection de chaudière (avril)	Châtel-St-Denis	Traction vapeur
G 3/3 1	Inspection de chaudière	Chaulin	Traction vapeur
G 3/3 5	— Confection des tôles de la chaudière par une entreprise d'Yverdon (Herren)	Yverdon	J. Gaillard
	— Rectification des essieux	Yverdon	J. Gaillard
	— Essai de pression hydraulique	Chaulin	J. Gaillard/F. Bosshard
	— Suite du remontage	Chaulin	Traction vapeur
G 3/3 6	Démontage du foyer	Chaulin	F. Bosshard
G 5/5 99193	— Inspection de chaudière	Chaulin	Traction vapeur
	— Remplacement des parois latérales de l'abri	Chaulin	S. Jarne
B) VÉHICULES ÉLECTRIQUES			
Ce 2/2 52	Suite des travaux	Chaulin	Fam. Paré/JE. Seewer
Ce 2/2 125	Suite des travaux	Chaulin	JE. Seewer/JD. Paré
Ge 4/4 75	— Reprofilage des bandages	Yverdon	JE. Seewer/JD. Paré
	— Mise en état de rouler	Yverdon	

C) VOITURES VOYAGEURS ET WAGONS

ABCF (RB)	A rapatrier de Montbovon Demander une offre pour la toiture		JE. Seewer
C 13 (SéTB)	Pas de travaux prévus cet hiver		
C4 370	Démontage des panneaux intérieurs	Chaulin	JD. Paré
C4 45	Fin des inscriptions	Chaulin	A. Reverchon
M 51	Suite des travaux	Chaulin	J. Paillard/M. Greber
L 61	Suite des travaux (priorité N° 2)	Chaulin	J. Paillard/M. Greber

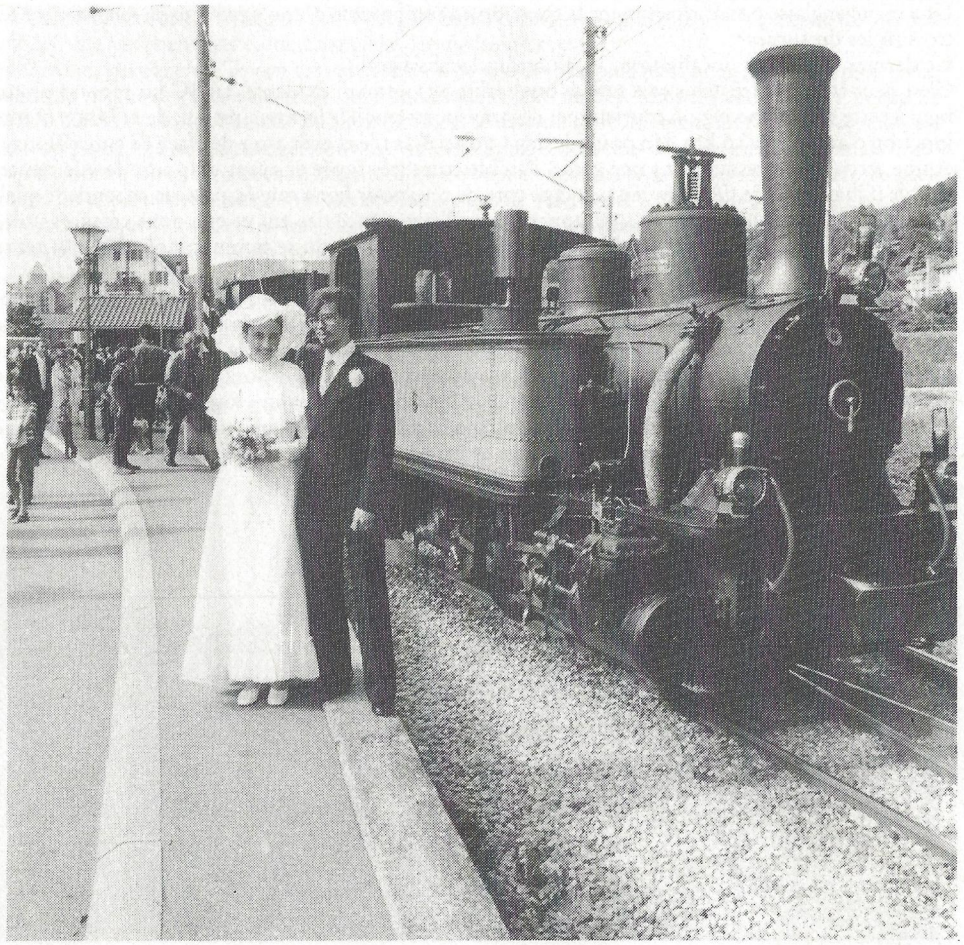
D) TRAVAUX DIVERS

Lieu	Nature des travaux	Responsables
Chaulin	Pose du signal YSC à son emplacement définitif	JE. Seewer
Chaulin	Raccordement du tableau des installations électriques et de la pompe à incendie	
Chaulin	Suite de l'aménagement de la voie 1	
Chaulin	Egaliser le surplus de ballast de la voie R1	
Chaulin	Cabane du tour 1	J. Paillard
Chaulin	Pose de cloches à la bifurcation	
Chaulin	Aménagement du tapis-roulant de la fosse	
Tunnel	Ecoulement de l'eau entre le PN et le tunnel	J. Paillard/Entr. privée
Cornaux	Eaux de surface	J. Paillard/Entr. privée
Cornelly	Dito	J. Paillard/Entr. privée
Chemin dépôt	Pose de caniveaux avec grilles, raccorder à la chambre	J. Paillard/Entr. privée
Chamby	Pose de cloches	JE. Seewer
Chamby	Déplacement du butoir	
V.-C.-Robert	Pose de cloches	JE. Seewer
Chaulin/ Montbovon	Réduction du parc de wagons GFM en prêt	



Campagne financière

Il est évident que notre dossier, sorti en 1980, est arrivé un peu tard et que bon nombre d'entreprises avaient alors d'autres soucis que de jouer les sponsors. Les généreux donateurs sont rares ces jours et d'autant plus sollicités.
De plus le BC, s'il est maintenant bien connu, n'est pas très *portant* publicitairement; d'autre part, si les vieux trains sont charmants, ce n'est pas vraiment un passe-temps «in» dans les cercles qui ont les pouvoirs de décision. Alors notre dossier ne nous a rapporté «que» les 50 000 Fr. de la Loterie Romande et quelques autres versements plus modestes. Certains contacts sont en cours et nous ne désespérons pas d'avoir un jour une bonne nouvelle. A défaut d'être publicitairement parlante, notre activité sera peut-être reconnue pour sa valeur historique, bien que l'histoire industrielle ne soit pas encore très populaire chez nous.
Entretemps nos machines et nos voitures n'ont pas besoin de se transformer en voitures de course; le BC roule pour lui et le bénévolat reste son moteur N° 1.
P.S.: Si vous connaissez un riche mécène, faites nous quand même signe, on aimerait bien avoir enfin un atelier potable et un couvert pour nos voitures!



Devenez **MEMBRE A VIE**

du Blonay-Chamby

Un seul versement de Fr. 750.— suffit
(Voir les statuts)

Chamby: pittoresque, mais...

Une revue anglaise posait récemment la question au responsable d'une ligne musée: quelles sont les trois règles du succès?
Ce dernier répondait: localisation, localisation, localisation!
C'est peut-être exagéré, mais cela reflète une réalité absolument évidente. Le BC lui répond plutôt bien à cette règle. Une région touristique; des transports publics ferroviaires aux deux bouts et une jonction d'autoroute à 5 km. Un point de départ d'accès facile et avec assez de place de parc (Blonay) et une arrivée pittoresque dans une gare à l'architecture très typée et ayant un point de vue remarquable (Chamby). Ce Chamby, en principe gare de rêve pour ligne musée, possède cependant quelques gros désavantages qui nous sont apparus avec l'expérience des ans et que nous croyons utiles d'analyser ici pour vous montrer la complexité des problèmes qui se posent à notre *simple petite ligne*.
L'exploitation est compliquée. La machine doit changer de sens par une manoeuvre du train à la gravité. Pour ne pas engager le piquet du MOB, couvert par un rail isolé qui met tout au rouge, il faut manoeuvrer la machine sur la tangente avec précision. Pour les voitures, le cul de sac n'en contient que trois, de plus il est trompeur et les accostages violents avec le butoir sont assez fréquents: la rame prend de la vitesse; l'agent de manoeuvre bloque le frein de sa voiture qui luge et... boum. Si le train est plus long, on allait croiser sur le MOB (loc sur le cul de sac, voitures sur la tangente et la voie principale du MOB où il faut mettre au rouge et baisser les barrières, une manoeuvre qu'on évite maintenant en allant tourner au dépôt avec tout ou partie de la rame.

OFFRE

Un membre du BC ayant une résidence secondaire dans la région montreusienne cherche à vendre

— une collection de la revue «Stadtverkehr»
— une collection de la revue «Chemin de Fer» de l'AFAC.

Les intéressés voudront bien prendre contact par écrit avec la rédaction de l'Escarbille qui fera suivre.

Pour le voyageur d'abord charmé par l'aspect particulier et très jouet de cette gare étroite, il se rend vite compte que les quais aussi sont étroits. En cas d'affluence, ça déborde sur les voies, dont celles du MOB, où de nombreux trains sont directs; d'où coups de sifflets répétés et vigilance accrue du personnel de gare MOB et BC.
Arrivé à Chamby, ayant regardé la manoeuvre, le voyageur veut faire un tour avant de redescendre au prochain train; dans notre cas il a déjà visité le dépôt auparavant, ou lui, ou madame, ne s'y intéresse pas! Il se rend compte très vite qu'il est sur un court et étroit replat entre une descente raide sur Chernex/Sonzier et une montée presque aussi raide sur le vallon de Villard ou en direction des Avants; tout cela sur des routes étroites et relativement bien fréquentées les samedis après-midi et dimanches. Nous envisageons de mieux présenter les possibilités du tourisme pédestre dans notre prochain fascicule horaire, mais il n'en reste pas moin qu'à part sa vue, Chamby n'a pas d'attraction immédiatement voisine et que les marches ont toutes des buts assez éloignés sur des routes relativement escarpées plutôt qu'un calme et plat chemin de promenade.
Ayant jugé la situation, M. et Mme Tout-le-Monde ont repéré la terrasse du café du coin et s'y précipitent. Elle est magnifiquement exposée et bien ombragée. Hélas ils se rendent vite compte que l'endroit est abandonné et le bistrot fermé.
Ce restaurant des Narcisses, c'est un de nos sujets de conversation N° 1. On nous avait annoncé il y a une année sa réouverture. Cinq mois plus tard c'était déjà fini et le BC entamait sa deuxième saison sans restauration au terminus. Sans vouloir faire l'historique du drame des Narcisses, disons que là, le BC n'a vraiment pas eu de chance et depuis longtemps!
Les derniers tenanciers, s'ils ont très probablement visé un peu plus haut question standing et prix, étaient au moins des professionnels qui connaissaient leur métier. Mais il fallait acheter ou partir et à 520 000 Fr. (selon la rumeur publique) pour une maison probablement en pas très bon état, un café trop petit, une salle à manger souvent vide, quelques dimanches d'été de forte vente mais beaucoup de jours d'hiver bien calmes, la rentabilité est bien en dessous de la valeur immobilière. Actuellement les appartements aussi sont vacants et la maison vide, prête à acceuillir le prince charmant qui voudra payer le prix et les frais de rénovation. Bref, les chances d'avoir enfin un bistrot stable et sympa à Chamby sont quasi nulles. M. et Mme Tout-le-Monde après un tour de terrasse abandonnée prennent leur mal en patience et rentrent chez eux en disant à leurs amis: *le train c'est bien, mais si vous n'allez pas au dépôt, il n'y a rien à faire à Chamby!*
Ces faits, devenus évidents ces deux dernières années, nous amèneront probablement à modifier notre horaire pour la prochaine saison en centrant l'activité sur le dépôt. Les études sont en cours. Entretemps, si à défaut de riche mécène vous connaissez un restaurateur nostalgique du Léman, ayant des sous mignons et l'envie de remonter quelque chose qui est à terre, glissez-lui à l'oreille qu'à Chamby... on est orphelin, comme un village vaudois sans pinte!

Fabrique de peintures et vernis
CH-1030 BUSSIGNY/Lausanne
Tél. (021) 89 15 15

Peintures, vernis et revêtements similaires pour le BÂTIMENT, l'INDUSTRIE, la CARROSSERIE, la SIGNALISATION ROUTIÈRE HORIZONTALE

Magasins-dépôts à:

LAUSANNE	Cheneau-de-Bourg 1	Tél. 22 33 78
	Avenue d'Echallens 2A	24 46 46
MONTREUX	Avenue des Alpes 58	62 28 02
VEVEY	Rue d'Italie 41	52 76 16
	Rue du Lac 2	51 29 97

Le chasse-neige rotatif à vapeur des RhB

A l'occasion de l'achèvement de la revision et de l'exposition au public de notre chasse-neige rotatif, nous souhaitons le présenter à nos membres et raconter son histoire qui commença il y a 75 ans.

HIVER OU PAS, LE TRAIN FRANCHIT LA BERNINA

A l'ouverture du premier tronçon du chemin de fer de la Bernina en 1908, personne n'envisage de circuler toute l'année. La population indigène en particulier estime impossible de dégager au fur et à mesure les importantes quantités de neige qui tombent à ces altitudes (2250 m. au col), sans parler du danger d'avalanches. Pourtant l'intérêt de relier la vallée de Poschiavo au reste de la Suisse est si capital, qu'un premier chasse-neige rotatif est acquis permettant d'assurer dès l'hiver 1910/11 le trafic sur le versant nord jusqu'au col de la Bernina. Avec la construction de galeries contre la neige, de paravalanches et l'acquisition d'un second chasse-neige rotatif, il devient possible de maintenir la ligne ouverte en permanence, ce qui est réalisé dès l'hiver 1913/14.
Pour dégager une tranchée d'au moins 3 m de large et pouvant atteindre 6 m de profond dans les cas extrêmes, un chasse-neige classique, à sac, est impensable. Il faut pouvoir rejeter la neige loin de la tranchée et éviter qu'elle se tasse. Le chasse-neige rotatif offre cette possibilité. A cette époque ce n'est déjà plus une nouveauté, le premier est construit en Russie en 1871, puis il se développe en Amérique à la fin des années 80 suite aux difficultés de franchissement des Rocheuses par le chemin de fer. En Suisse, la Compagnie du Gothard en utilise un avec succès dès 1896. Le problème de la Bernina est particulièrement ardu. Le cahier des charges prévoit que le chasse-neige doit dégager la ligne sur des rampes atteignant 70‰ et situées en courbe de 45 m. L'idée première d'utiliser une machine électrique doit être abandonnée pour les raisons suivantes: l'entraînement de la turbine exige une puissance de 400 à 500 kW auxquels il faut ajouter 200 à 300 kW nécessaires pour pousser la machine dans la masse de neige. Une telle puissance n'est pas disponible (à l'époque) à la ligne de contact. En outre le danger d'une interruption de l'alimentation en courant est particulièrement grand en cas de fortes chutes de neige, au moment où le chasse-neige est le plus nécessaire. Ainsi l'emploi de la vapeur est prévu d'emblée. La construction et l'exécution sont confiées à la (SLM) Société suisse de locomotives et de machines à Winterthour sur la base du projet qu'elle a élaboré.

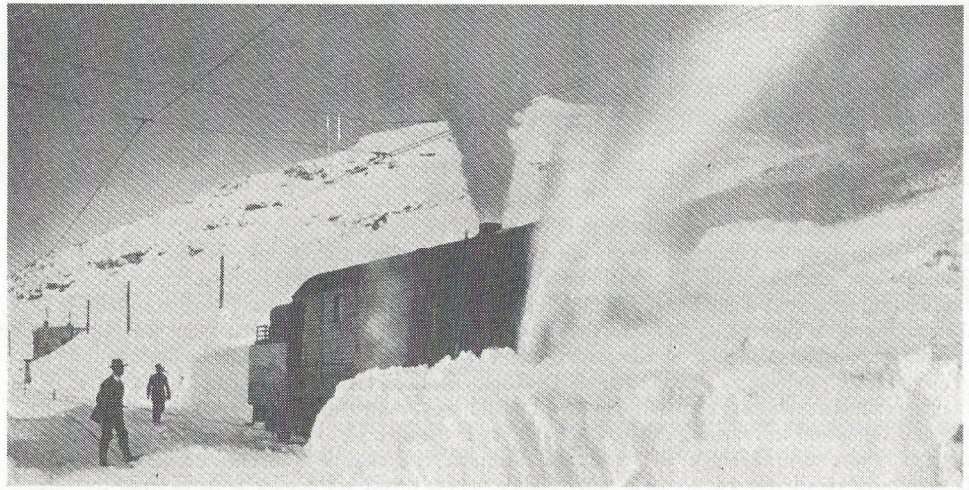
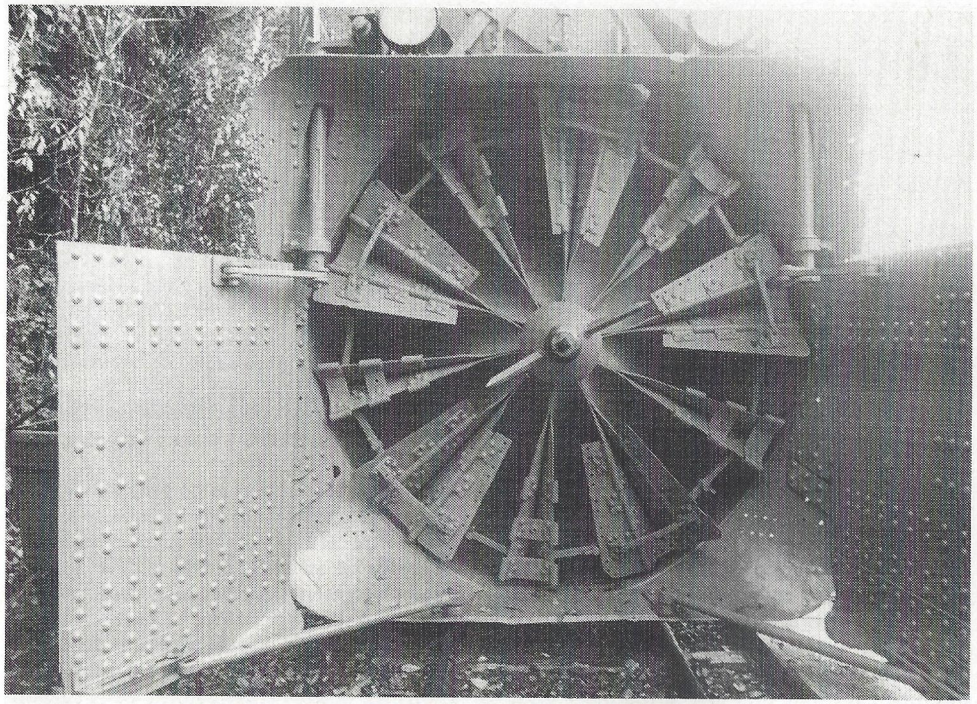


Photo SLM



LE CHASSE-NEIGE DE LA BERNINA, UNE MERVEILLE DU GENRE

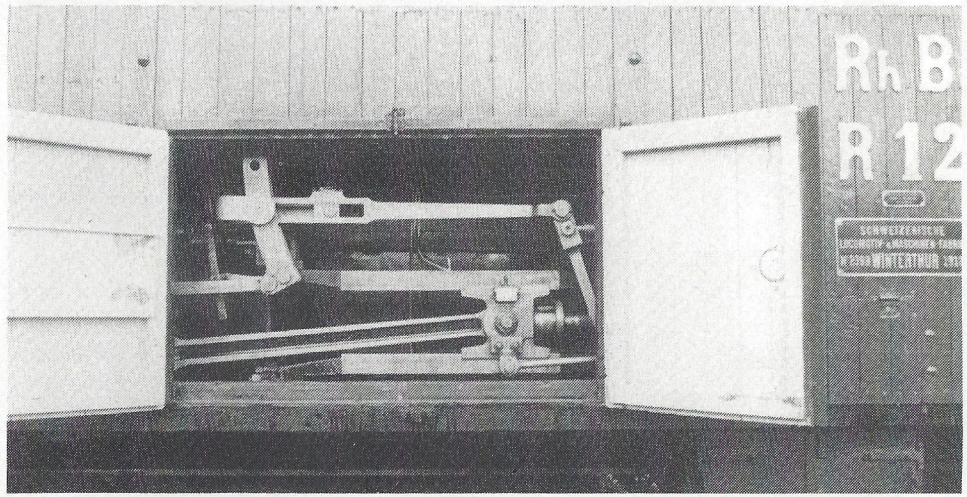
Contrairement à tous les chasse-neige exécutés jusqu'alors, qui étaient sans exception poussés par des lomomotives à vapeur, la machine doit se mouvoir par ses propres moyens. D'une part à cause de la longueur inévitable du véhicule, la pousse n'est pas possible dans les courbes de faible rayon et d'autre part elle exige la force de plusieurs locomotives à vapeur sur la rampe de 70 ‰. Le problème consiste à réunir en une seule machine un chasse-neige rotatif et une lomomotive de la puissance désirée. La solution est d'autant plus difficile que le véhicule doit s'inscrire facilement dans les courbes et ne pas dépasser un poids par essieu limité à 7,5 tonnes seulement. Le véhicule répondant à toutes ces conditions se présente comme suit:

Il comprend quatre parties principales

- un châssis supportant la chaudière
- la turbine et son entraînement
- deux bogies indépendants à trois essieux moteurs
- un tender à deux essieux

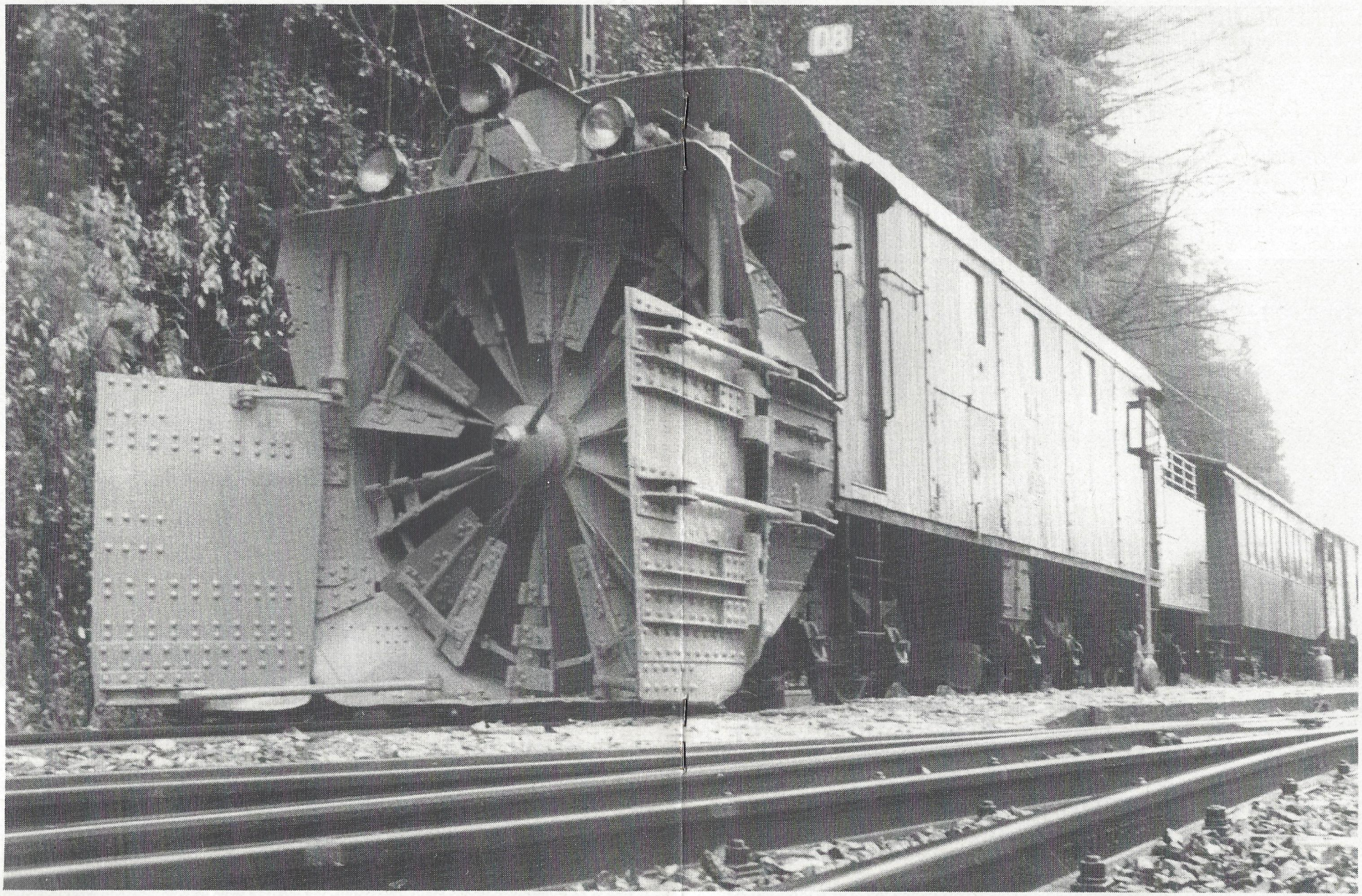
L'ensemble mesure 14 m hors-tout et pèse 64 tonnes en service.
La turbine à neige est composée de dix cônes en tôle, disposés en étoile, ouverts sur l'avant et comprenant des couteaux mobiles, qui taillent la neige et la conduisent dans les tôles coniques. Les couteaux sont reliés deux à deux afin de se mettre automatiquement en bonne position suivant le sens de rotation de la turbine, et ceci sous l'effet de la poussée de la neige. Il s'est avéré par la suite que ce système fonctionne mal et les couteaux doivent être déplacés manuellement lors de chaque changement de sens de rotation de la turbine. Les tôles coniques sont fixées sur un disque de 2,5 m de diamètre solidaire de l'axe d'entraînement. L'ensemble est monté dans un grand cadre, utilisant tout le gabarit disponible, destiné à rabattre la neige sur la turbine. Des venteaux latéraux permettent de dégager la voie sur une largeur de 3,5 m au maximum. Au-dessus de la turbine, un déflecteur donne la possibilité de diriger à volonté la neige éjectée vers la droite ou la gauche de la voie.

La turbine tourne normalement à 160 t/min. Elle est entraînée par deux cylindres à vapeur surchauffée, au moyen d'un engrenage conique à denture en chevron. La distribution est de type Hensinger avec admission de vapeur jusqu'à 80 % dans les deux sens de rotation.
Derrière la turbine se trouve la cabine de commande pour le pilote et le mécanicien. Dans la partie centrale est installée une chaudière de locomotive du type classique. Une caisse en bois entoure tout l'équipement et le protège contre les intempéries.
Pour obtenir le poids adhérent nécessaire, en tenant compte de la charge maximum autorisée par essieu, le chasse-neige repose sur deux bogies à trois essieux. Cette solution facilite le passage des courbes de faible rayon. Les trois essieux de chaque bogie sont reliés par bielles et entraînés par deux cylindres alimentés depuis la chaudière par des conduites articulées.
La place du chauffeur est située à l'arrière de la chaudière comme sur une locomotive normale. Les réserves de charbon sont stockées dans un tender à deux essieux, de construction aussi légère que possible. Il est entièrement fermé pour protéger le chauffeur des intempéries.
Les excellents résultats obtenus dès la mise en service incitent le chemin de fer de la Bernina d'en commander un second immédiatement. Pour réserver un maximum de puissance à la turbine et ménager les réserves de charbon et d'eau (même si un dispositif pour fondre la neige était prévu à l'origine) le chasse-neige était normalement poussé par un véhicule électrique, sauf dans les endroits ou les situations critiques. Au début ce travail était assuré par une ou deux automotrices, puis dès 1917 par la locomotive N° 181 (celle-ci fait partie aujourd'hui de la collection du Blonay-Chamby). Vu les performances médiocres de cette locomotive dans la neige, elle est remplacée en 1928 par une autre, la 182 spécialement adaptée à cet usage.



L'ALBULA NE VEUT PAS ÊTRE EN RESTE SUR LA BERNINA

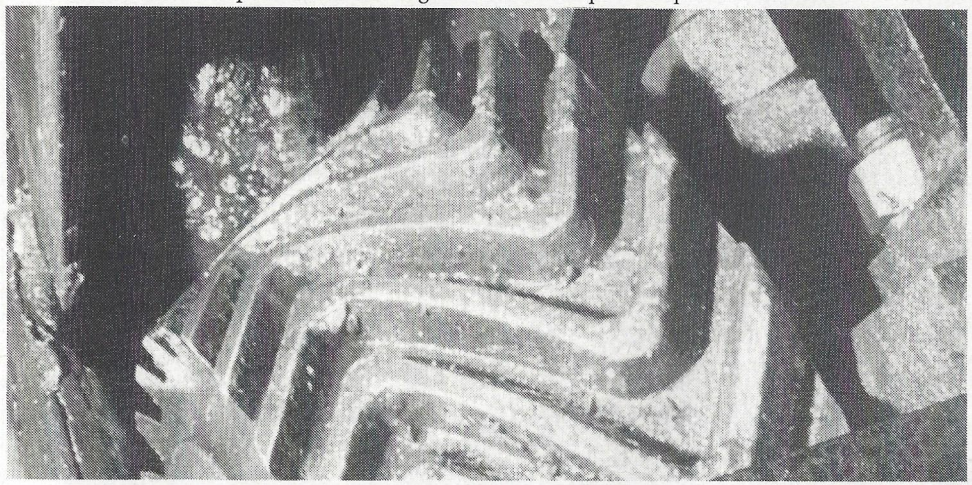
Le succès de la Bernina va inciter les Chemins de fer rhétiques (RhB) à s'engager sur la même voie. Les lignes de Davos et de l'Albula sont souvent interrompues par des chutes de neige importantes ou des avalanches. Les chasse-neige à soc utilisés ne suffisent pas et les voies doivent être dégagées à la pelle. La commande de deux chasse-neige rotatifs est passée à la SLM. Comme les rampes sont moins fortes et les courbes moins serrées, il est prévu que le véhicule soit poussé par une locomotive, d'autant plus que les Chemins de fer rhétiques en possèdent d'assez puissantes. La construction du chasse-neige est ainsi notablement simplifiée, toutefois pour lui permettre de se mouvoir pour des manœuvres, en particulier sur les plaques tournantes, un petit moteur débrayable entraîne un essieu. Le poids du véhicule étant plus réduit, des bogies à deux essieux suffisent à supporter la chaudière et la turbine. Tous les autres composants sont identiques aux chasse-neige de la Bernina. Ils sont livrés en 1913 et portent les N° R11 et R12 aux RhB.



Ils sont dès lors utilisés régulièrement sur les lignes Landquart-Davos, Davos-Filisur et celle de l'Albula. A l'occasion, ils interviennent sur le Furka-Oberalp, le Coire-Arosa ou en Basse-Engadine. Un est stationné à Samedan, l'autre à Landquart.
Avec la réception de chasse-neige modernes, le N° 11 se trouve sans emploi et est démoli en 1966. Le N° 12 est cédé au Chemin de fer Blonay-Chamby en 1970. Actuellement les deux chasse-neige de la Bernina, qui ont passé aux Chemins de fer rhétiques avec la fusion des deux entreprises, sont toujours en état de marche et servent de réserve à Landquart et Pontresina.

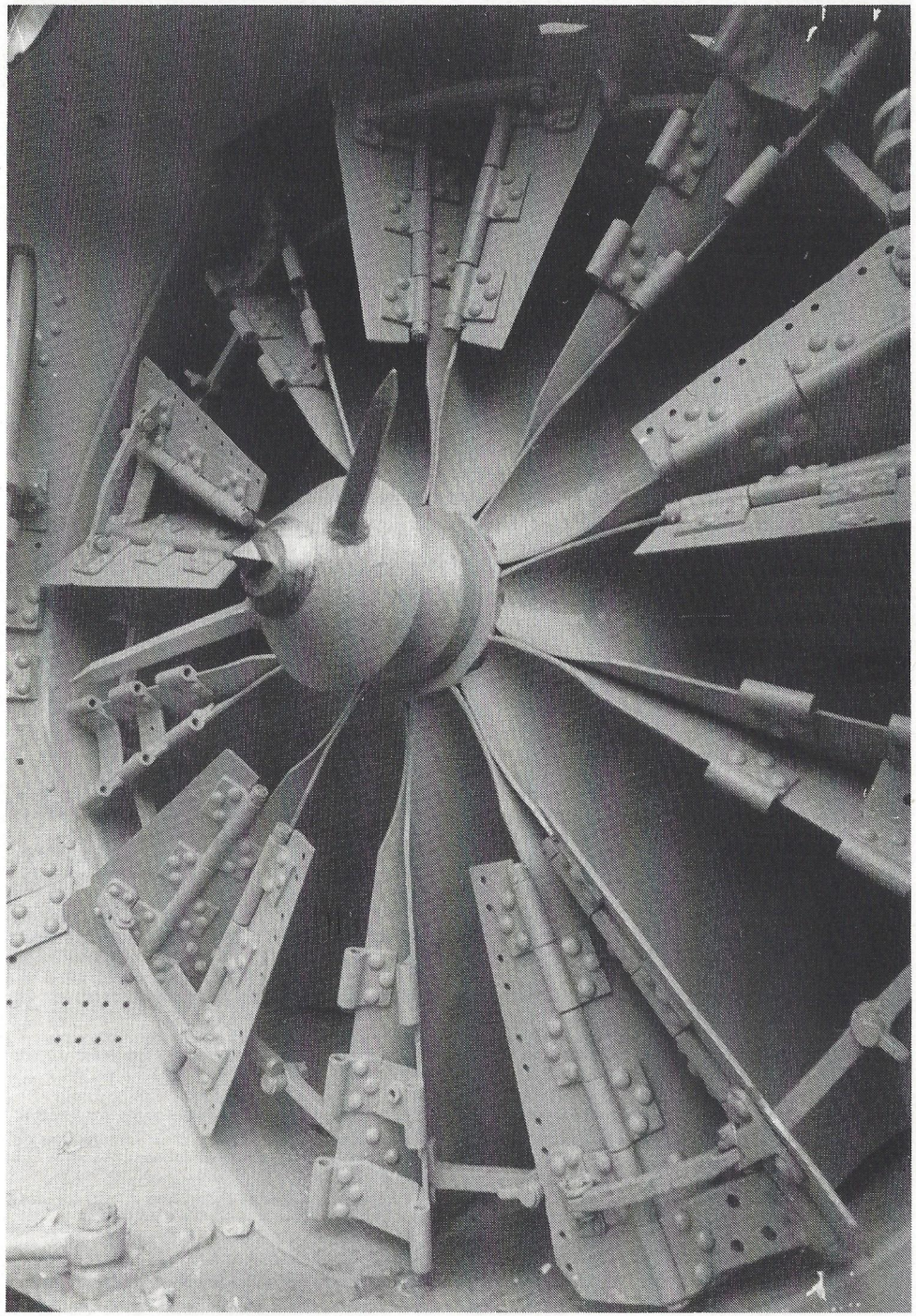
LA RÉSURRECTION DU R 12

Après son déchargement à Bulle, en août 1970, le chasse-neige est garé à Montbovon pendant quelques années. Dès qu'une voie devient disponible à Chaulin, il y est transféré, opération ayant donné quelques frayeurs, car l'espace libre entre la turbine et les parois des tunnels du MOB atteignait le minimum absolu. Quelques travaux indispensables sont alors entrepris, mais l'emplacement à disposition ne permet pas une mise en valeur du chasse-neige. Par contre le tender est mis à profit pour servir de château d'eau pour alimenter la grue à eau située près du quai à charbon.



Conscient de la valeur muséogaphique et de l'impact que peut avoir ce véhicule et son impressionante turbine sur le public, les responsables du BC examinent une nouvelle solution permettant de mieux le mettre en valeur. La décision est prise fin 1982 et un emplacement adéquat est trouvé. La voie en question est libérée, mise à niveau, ballastée, le quai est adapté à son nouvel usage. Dès le printemps 1983, MM. Jacques Andrist et Simon Favez (connus pour la revision de la locomotive de Mulhouse et que les entreprises en solitaire n'effraient pas) entreprennent une revision extérieure du véhicule. Il est en effet exclu de remettre la machine en état, les dépenses seraient sans commune mesure avec les possibilités d'emploi ou même de démonstration; les hivers de la Riviera ne sont pas ceux de la Bernina! Le véhicule est entièrement nettoyé, décapé, puis repeint. Les pièces abimées sont revisées ou remplacées. Le toit est métallisé, afin de garantir l'étanchéité. Les inscriptions d'origine sont apposées et le mécanisme mis en évidence à l'intention des visiteurs du musée. Dès lors le chasse-neige est un des objets les plus remarqués de notre collection. Il est officiellement inauguré lors de la journée grisonne, le 20 août 1983.
Que tous ceux qui ont participé à cette résurrection soient vivement remerciés. Il nous reste à souhaiter que les chasse-neige de la Bernina puissent avoir la même chance et ne pas finir sous le chalumeau quand le temps de leur mise hors service définitive sera venu.
Que notre chasse-neige soit un hommage à tous ceux qui œuvrent ou qui ont œuvré pour que les trains circulent même dans les pires conditions hivernales.

Sébastien Jarne



RÈGLEMENT POUR L'UTLISATION DES CHASSE-NEIGE ROTATIFS «ROTARY

Tiré du livre d'instruction d'American Locomotive Co. (1902)

1) *Trois hommes sont nécessaires pour la conduite du Rotary: un pilote, en mécanicien et un chauffeur.*

2) *Excepté dans des cas extrêmes, une lourde «consolidation» (2-8-0) fournit assez de puissance pour pousser le Rotary.*

3) *Le succès de l'opération du Rotary dépend de la façon dont il est conduit; il est donc essentiel que l'équipage soit spécialement entraîné pour ce travail, ainsi que l'équipe de la locomotive de pousse.*

4) *Vu que, lors d'une intervention, il est nécessaire d'utiliser le Rotary pour une longue période sans arrêt, un équipage de réserve sera prévu.*

5) *La responsabilité du train chasse-neige et du Rotary incombe au pilote. Il détermine à chaque moment la puissance nécessaire à la pousse du Rotary. Les ordres de circulation seront adressés au pilote. Au cas où un chef de train accompagne le train, les ordres seront adressés au chef de train et au pilote.*

6) *Le Rotary ne doit jamais être accouplé en tête d'un train, car le manque de précision dans les démarrages et freinages peut être dangereux pour le Rotary. L'expérience a démontré que la meilleure méthode est de pousser le Rotary avec une lourde machine plutôt qu'avec deux ou trois plus légères, le Rotary ne sera pas lancé dans les bancs de neige, mais appuyé lentement.*

7) *Le frein à air du train entier doit pouvoir être commandé depuis la cabine de pilotage du Rotary.*

8) *Le pilote doit contrôler et diriger les lames latérales et les brise-glace, et est responsable de leur état de fonctionnement. Il a été pratiquement démontré qu'avec les lames latérales et les brise-glace en bon état de fonctionnement, il est impossible au Rotary de dérailler dans de la neige ou de la glace. Un effort trop grand sur les lames ou brise-glace peut abimer les pointes ou tranchants. Avant le départ, le pilote s'assurera qu'il y a une réserve suffisante de pointes de lames, et de clavettes de rupture pour brise-glace. Les lames et brise-glace doivent être relevés pour l'acheminement vers le lieu de déblaiement ainsi que chaque fois que le rail est libre de neige. Ils doivent être également relevés lors des marches arrière. Lors de chaque arrêt d'une certaine durée, le pilote contrôlera l'état des lames et brise-glace.*

9) *Le sifflet à vapeur du Rotary pour donner des signaux au mécanicien de la locomotive de pousse et le sifflet à air pour donner des signaux au mécanicien du Rotary.*

10) *Le mécanicien de la locomotive de pousse ne doit jamais démarrer le train tant qu'il n'a pas reçu le signal approprié du pilote.*

11) *Avant de faire démarrer le train, le pilote contrôle que les lames sont levées et donne le signal au mécanicien du Rotary de démarrer la roue. Le signal de départ ne doit jamais être donné avant que la roue tourne dans le sens où la neige doit être projetée.*

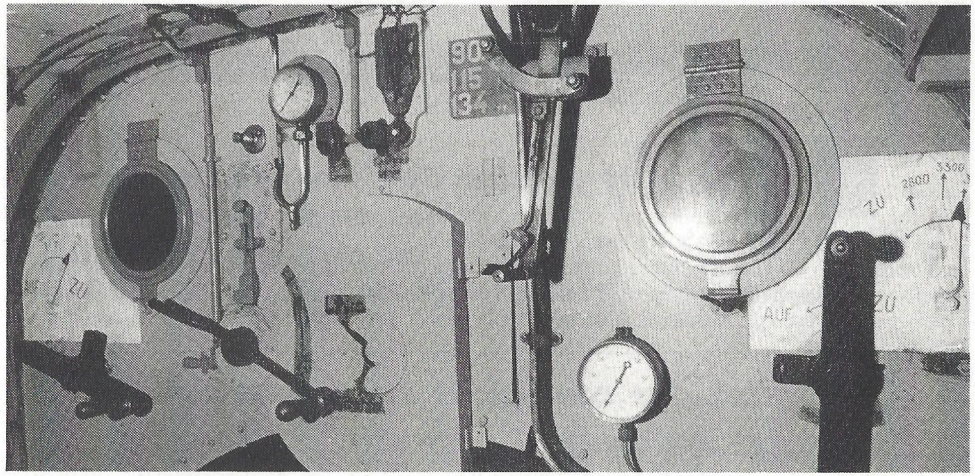
12) *Le mécanicien du Rotaty ne doit jamais lever la main du régulateur tant que le train est en mouvement.*

13) *La roue du Rotary ne doit jamais tourner si celui-ci est sur un pont tournant, un pont ou un chevalet.*

14) *La roue du Rotary doit toujours tourner quand le train est en mouvement excepté sur les ponts et chevalets. En raison du poids en porte-à-faux à chaque extrémité, le Rotary et la locomotive de pousse doivent couper la vapeur avant d'entrer sur un pont ou un chevalet.*

15) *Le Rotary ne doit jamais rouler à travers une masse de neige à une vitesse supérieure à trois ou quatre miles à l'heure (4,8 - 6,4 km/h.).*

16) *A environ 50 pieds d'une masse de neige, le pilote donne le signal au mécanicien du Rotary de mettre en route la roue à environ 150 tours/min. A 5 pieds (environ 1,5 m) de la masse, le pilote donne un second signal «en avant» et ordre au mécanicien d'augmenter la vitesse de la roue. Quand la*



roue touche la neige, le pilote donne le signal à la locomotive de pousse de pousser normalement. Si cela est insuffisant il donne le signal de pousser à pleine puissance. Si la machine pousse trop fort, le pilote donne le signal au mécanicien du Rotary d'augmenter la vitesse de la roue. Si la roue a tendance à se bloquer, le pilote actionne le frein d'urgence du train. Si le frein n'a pas la force de retenir la locomotive, il donne le signal au mécanicien de fermer le régulateur; celui-ci doit réagir instantanément sans quoi la roue risque de se bloquer.
A environ 10 pieds (3 m) de la fin d'une masse de neige, le pilote donne le signal au mécanicien du Rotary de réduire la vitesse de la roue, et dès la sortie de la masse il donne l'ordre de faire tourner la roue à vitesse normale.

17) *Au cas où le Rotary est bloqué, le pilote donne le signal à la locomotive de pousse d'arrêter. Il relève les lames latérales et donne le signal de marche arrière sur environ 4 à 5 pieds (1,2 à 1,5 m). Sitôt dégagé, il donne le signal au mécanicien du Rotary de remettre en route la roue, et dès que celle-ci tourne donne le signal «en avant» et aussitôt le signal d'augmenter la vitesse de la roue.*
Le processus sera répété lors de chaque arrêt dans une masse de neige.

18) *Le Rotary ne doit jamais être lancé dans une masse de neige d'une distance de plus de 4 à 5 pieds (1,2 à 1,5 m). Si cette prescription n'est pas respectée, l'on risque d'endommager le Rotary.*

19) *Au cas où la roue est bloquée par la neige, le pilote donne le signal d'arrêt et marche arrière de 4 ou 5 pieds. La roue sera nettoyée manuellement et le travail pourra reprendre.*

20) *Le Rotary ne doit pas être forcé dans une couche de neige plus haute que le toit, car ceci est dangereux et peut causer de sérieux problèmes et retards. Si la couche est trop épaisse, elle se pelle manuellement 15 à 20 pieds devant le Rotary.*

21) *Lors du déblaiement de neige légère, la roue ne doit pas tourner à une vitesse inférieure à celle nécessaire pour projeter la neige assez loin, de façon à nettoyer complètement la voie.*

22) *Lors du déblaiement de voies d'évitement ou de garage, un agent doit se tenir à 5 ou 10 pieds des aiguilles du côté opposé à la chute de neige pour signaler au pilote quand il doit relever les lames et brise-glace.*

23) *Il ne faut jamais changer le sens de la roue dans une masse de neige. Si ceci est nécessaire, le changement de sens sera effectué entre deux bancs de neige ou après une marche arrière.*

24) *Le mécanicien du Rotary doit surveiller fréquemment le niveau de l'eau dans la chaudière, car à haut régime l'eau peut être entraînée si le niveau est trop haut.*

25) *Il est interdit de nettoyer la roue avec de la vapeur lorsque celle-ci est en mouvement.*

Traduit de l'américain par J.-E. Seewer

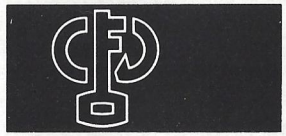
HUPKA SERIGRAPHIE
021 54 18 75
RTE DE BLONAY 128
1814 LA TOUR-DE-PEILZ

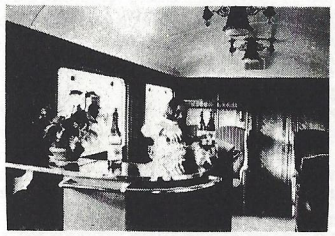
SERIGRAPHIE INDUSTRIELLE

Impression d'affiches et autocollants
objets de toutes formes
sur textiles et plastique
Création · Photographie · Publicité

Profitez des conditions attractives de nos comptes spéciaux : compte 3ème pilier
compte placements

Crédit foncier vaudois
caisse d'épargne cantonale
garantie par l'Etat
Union des banques cantonales





Sociétés, clubs, firmes, mariages,
une attraction unique:

voitures bar & salon MOB 1914 !

Propositions, documentation:

MONTREUX OBERLAND BERNOIS
1815 Clarens - Tél. 021/61 55 22

Aux membres du BC

POUR VOS ACHATS
DE LIVRES ET JOURNAUX FERROVIAIRES

Pensez à la

Librairie du BC
Alex Rieben, Madeleine 22, 1800 Vevey, tél. 51 53 50

Deutsche Zusammenfassung

1 Saison 1983

Bei Redaktionsschluss verfügen wir noch nicht über die Zahlen führ 1983, aber es scheint, dass das ausgezeichnete Vorjahresniveau gehalten werden konnte, dies trotz eines mässigen Fremdenverkehrsjahres. Vorallem der Monat Oktober war besser als im Vorjahr, dies wetterbedingt, da in dieser Periode vorallem einheimische Kundschaft kommt. Ein wenig enttäuschend war es dagegen im Greyerzerland. Unser Angebot scheint Unternehmen, Gruppen und Gesellschaften, für die es vorallem bestimmt ist, zuwenig bekannt zu sein; es fehlt jemand, der die nötige Reklame machen würde.

2. Betrieb

Hervorzuheben ist der Erfolg des Anschlagbrettes beim Depoteingang. Ein Blick genügt um zu sehen, wer was und wann macht. Zahlreiche Löcher von Herrn «Frei» (vacant) besetzt, haben Abnehmer gefunden. Die Erscheinung vieler Jungen, die verschiedene Funktionen perfekt ausführten, ist ebenfalls positif. Die Belegung aller Arbeitsplätze bleibt jeder ein schwieriges Vorhaben für Betrieb und Souvenirverkauf. Die elektrische Traktion kann auf einige Treue zählen; bei der «Dampfabteilung» scheint es gut auszusehen, hörte man doch Bemerkungen wie: «ich heize nicht oft», allerdings nur anfangs Saison.
Die Züge an Werktagen sind immer problematisch. Personal zu finden, manchmal sehr kurzfristig, bleibt schwierig.
Grosse Anstrengungen zur Reorganisation wurden im Souvenirsgeschäft vorgenommen. Die Boutique du Rail ist in den Budgetzahlen, dagegen sind die Ergebnisse am Comptoir in Lausanne schlecht. Das Herz war nicht mehr am Beaulieu; man wird den Stand dort wahrscheinlich nicht mehr sehen.

3. Elektrische Traktion

Die 6 der MCM ist nach 2 Jahren wieder zurück im Verkehr. Man hat auch vermehrt die 10 der LLB mit ihrer Komposition gesehen.
Seitens der Trams bleibt es stabil, doch ist für die Saison 1984 Verstärkung nötig. Die Lok 181, ex Bernina/RhB, hat einen Anstrich erhalten und kann auch wieder verkehren.

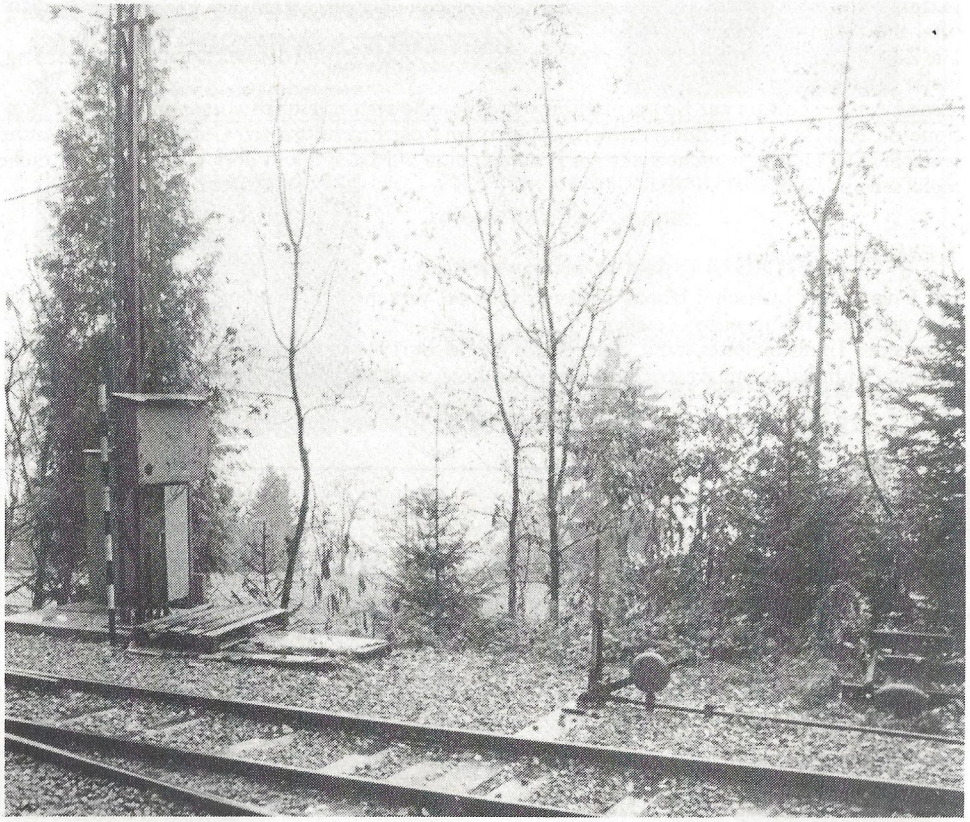
Die BC ist stärker als die Inflation
Der Beitrag ist immer noch Fr. 30.—
Ein Grund mehr ihn pünktlich zu bezahlen

4. Dampfbetrieb

Die 99193 zirkulierte jedes Wochenende und hat damit einmal mehr die grossen Investitionen der letzten 2 Jahre gerechtfertigt. Anfangs Sommer hielt sich die Rhätia (RhB 1) in Chaulin auf, während es im Greyerzerland ruhig war; sie bleibt auf dem Gebiet des Heizens eine heikle Maschine. Die Doubs (RB 1) wird von den Besuchern immer geschätzt; eine zweite, aufgeheizte Maschine zu Rangierzwecken bedeutet eine zusätzliche Attraktion.

5. Finanzkampagne

Unsere Aktion im Jahre 1980 kam etwas zu spät; die meisten unternehmen hatten bereits andere Sorgen als den Sponsor zu spielen. Die Spendfreudigen sind rar und somit stark umworben. Obschon weit herum bekannt, ist die BC kein geeigneter Werbeträger. Zudem sind die reizenden alten Züge nicht sehr «in» bei den entscheidungsfähigen Gremien. Nebst einigen bescheidenen Spenden, sind die Fr. 50 000.— der Loterie Romande die Ausnahme geblieben. Verschiedene Kontakte sind aber noch im Gange, und wir hoffen eines Tages auf eine gute Nachricht. Wenn reklamemässig nicht ausnützbar, wird unsere Aktivität dagegen vielleicht für den historischen Wert anerkannt, obwohl die industrielle Geschichte bei uns noch nicht besonders populär ist.
Bis dahin brauchen sich unsere Maschinen noch nicht in Rennwagen zu verwandeln; die BC fährt für sich und die freiwillige, ehrenamtliche Tätigkeit bleibt sein Motor Nr. 1.
NB: Sollten Sie einen reichen Gönner kennen, lasst es uns gleichwohl wissen, man hätte gerne eine ordentliche Werkstätte und eine Bedachung für die Wagen!



6. Chamby: malerisch, aber

Eine englische Zeitschrift fragte kürzlich einen Verantwortlichen einer Museumsbahn nach den 3 Erfolgsregeln. Antwort: Localisation, Localisation, Localisation!
Dies kann etwas übertrieben sein, ist aber im Grunde richtig. Die BC läge damit auf den ersten Blick gut im Rennen. Fremdenverkehrsregion, beidseitige Bahnanschlüsse und Autobahn in der Nähe. Zudem gute Zufahrtmöglichkeit und genügend Parkplätze (Blonay) und eine Ankunft in einem malerischen, architektonisch reizvollen Bahnof mit grandioser Aussicht (Chamby).
Dieses Chamby, im Prinzip ein Traumbahnhof für eine Museumsbahn, hat aber auch Nachteile, die sich im Laufe der Jahre bemerkbar machten, und wir hier kurz analysieren möchten.
Der Betrieb ist kompliziert. Die Maschine wechselt in Chamby die Seite, wobei der Zug ins Stumpengeleise rollt. Um auf der Tangente mit der Lok nicht MOB - Geleise zu berühren, braucht es Genauigkeit des Personals. Das Stumpengeleise kann nur 3 Wagen aufnehmen und oft wird dabei arg gegen den Prellbock gerollt. Früher stosste man längere Züge auf die Tangente bis auf die MOB-Geleise, wobei hier jeweils alles auf rot gestellt werden musste, was man heute vermeidet und mit mindestens einem Teil eines längeren Zuges ins Depot fährt.
Der Reisende, zuerst vom speziellen Bau des kleinen Bahnhofes fasziniert, merkt bald einaml, dass auch die Bahnsteige schmal sind und bei Hochbetriebt die Leute auf die Geleise ausweichen, auch die der MOB, wo viele direkte Züge verkehren, was vermehrtes Pfeiffen und zusätzliche Aufmerksamkeit des Personals MOB und BC erfordert.
Nach dem Manöver und der Depotbesichtigung möchte der Reisende, bevor er wieder den Zug zurück besteigt, etwas spazieren und muss dabei feststellen, dass ihm nur steile Wege (nach oben Vallon de Villard oder Les Avants- abwärts Chernex) zur Verfügung stehen, dies erst noch auf schmalen und an Wochenenden verkehrsreichen Strassen. In unserem neuen Fahrplan möchten wir auf einige Spaziermöglichkeiten hinweisen, doch bietet Chamby selber ausser der Sicht nicht viel. Zudem ist das Restaurant mit seiner Terrasse weiterhin geschlossen, ein weiteres grosses Problem. Vor einem Jahr wiedereröffnet, war es bereits nach 5 Monaten wieder zu. Mit dieser zweiten Saison ohne Restaurant hat die BC wirklich kein Glück gehabt. Die neuen Wirtsleute, obwohl preislich hoch, waren echte Berufsleute der Branche. Aber, wie man hörte, hätte das Haus für Fr. 520 000.— gekauft werden sollen, was über dem Verkehrswert liegt (Café zu klein, Esssaal oft leer, Allgemeinzustand schlecht, usw.) und vorallem eine Winterperiode mit Wenig Kundschaft. Kurz, die Chancen, endlich ein stabiles und sympathisches Bistrot in Chamby zu haben, sind quasi null. So gehen die Besucher heute nach einem kurzen Aufenthalt auf der Terrasse wieder nach Hause und sagen Freunden und Bekannten: «Die Bahn ist schön, aber wenn ihr nicht ins Depot geht, gibt's da oben nichts.» Diese, seit 2 Jahren bestehende Situation wird uns wahrscheinlich dazu bringen, den Fahrplan für 1984 zu ändern und ihn auf das Depot zu konzentrieren. Sollten Sie, anstelle eines reichen Gönners einen nostalgischen Wirt kennen, flüstern Sie ihm ins Ohr, dass man in Chamby Vollwaise ist, wie ein Waadtländer Dorf ohne «Pinte»!

Die BC fährt im Winter

Tatsächlich, versuchsweise werden vom Januar 1984 an Trams verkehren und zwar jeden Sonntag nachmittag gemäss folgendem Fahrplan:

14.20	15.40	ab	Blonay	an	14.15	15.35	16.55
14.40	16.00	ab	Chamby	an	13.58	15.18	16.38
14.44	16.04	an	Chaulin Depot	ab	13.54	15.14	16.34

Wir hoffen, damit den Kontakt zu erhalten, eine Ausbildungsmöglichkeit zu bieten und ganz einfach auch etwas Neues.

Soirée 1983

Dire que tous ceux qui ont approché notre président en suggérant Les Diablerets comme lieu de la soirée 1983 ne s'étaient pas concertés, serait on peu solliciter les faits. Une telle unanimité de la base ne pouvait qu'être reconnue, mais une visite d'exploration à fin septembre ramenait des résultats négatifs. En novembre, aux Diablerets, tout est fermé, du moins tout ce qui peut recevoir entre 100 et 150 personnes. Les recherches se poursuivaient ailleurs lorsque Yves Cavin nous signala qu'il y avait une grande salle toute neuve où la restauration pouvait être assurée. Apparemment cette concurence n'est pas unanimement appréciée puisque personne n'avait jugé bon d'en informer nos éclaireurs! Bref, plus de 140 personnes, y compris les invités, se retrouvaient à Aigle pour prendre un train régulier renforcé de l'ASD, car le choix de cette destination découlait de notre souhait de parcourir cette ligne si spectaculaire, une véritable attraction oubliée, et d'apporter un soutien modeste mais concret à la survie de l'ASD en l'utilisant. Le temps beau et froid nous permettait d'admirer le parcours escarpé dans son décor d'arrière automne. A l'arrivée, chacun se pressa vers la grande salle située près de la gare. C'est un ensemble fort luxueux et juste à la grandeur de notre groupe. Mettant à profit l'équipement 16 mm, nous vîmes trois films. Le premier un documentaire, malheureusement sans son, de la BBC, faisait revivre le déneigement et le remontage de la caténaire de la ligne de la Furka vers Gletsch. Tourné dans les années soixante, avec de nombreux plans de la locomotive à vapeur 4 en service, ce qui rappela à l'auteur de ces lignes quelques belles journées en spécial vapeur sur le FO dans les années 1966-1970! Suivit un film un peu anodin sur le FO actuel. Le troisième film, beaucoup dans la salle l'auront vu avec émotion: un film officiel des TL datant de 53/54 et présentant la compagnie à cette époque et son effort de modernisation. Voilà un bon film qui «tient» encore trente ans plus tard, ayant magnifiquement saisi la ville et ses environs, notamment la ligne de Moudon et la place du Tunnel. Vraiment un excellent moment pour ceux qui ont plus de trente ans et ont connu la ville d'alors.

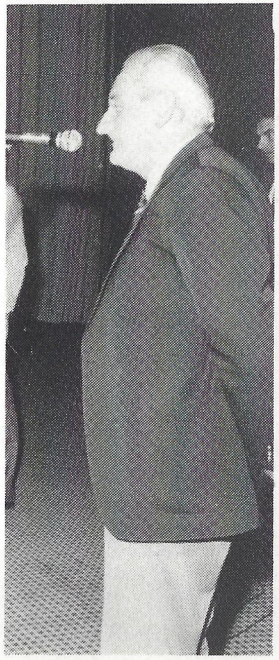


Photo J.-D. Paré

Après l'apéritif et la tombola, S. Favez nous joua un morceau de violoncelle; il faut oser le faire devant une salle complète et assez peu réceptive. Au cours du repas les discussions allaient bon train, elles ne furent interrompues que par quelques mots de notre président qui cependant avait tenu à adresser cette année quelques lignes personnalisées à chaque participant, un impressionnant travail épistolaire à relever; il montre bien le souci qu'a François Bosshard de la personnalité de chacun. Puis le syndic d'Ormont-Dessus, qui partageait notre soirée, nous dit quelques mots, insistant sur l'importance de l'ASD pour la vie de sa communauté.

Vers 21 h. 30, par un froid piquant, nous retrouvions notre convoi, cette fois un spécial, pour la descente vers la plaine. Le voyage dans une remorque nous rend évident le niveau de confort, surtout sonore, absolument dépassé de ce matériel; les jeunes qui se sont installés au fourgon avec Simon Favez et son violoncelle apprécient le roulement raisonnable de la solide motrice, mais il faut crier pour s'entendre dans les voitures.

On reviendra après l'indispensable modernisation, mais pas s'il y a des bus! *JFA*

A mettre dans votre bibliothèque

Deux membres du BC viennent de publier deux ouvrages à caractère ferroviaire.

M. Gérard Benz, une étude sur LE PERCEMENT DU SIMPLON 50 ans de négociation en faveur de l'Europe

Ce travail, qui lui a valu le titre de docteur ès-sciences politiques de l'Institut des hautes études internationales, étudie les négociations ayant mené à la décision de percer le Simplon et analyse toutes les démarches dans leurs différents contextes.

Collection Contact, Georg-Genève 380 pages, 12 illustrations, Fr. 90.—

M. Jean-Michel Hartmann publie NOSTALGIE DE LA VAPEUR

qui est en quelque sorte une somme de ses clichés sur la France, dès 1949. Un ouvrage qui met une fois de plus en évidence sa maîtrise du noir-blanc, son sens de la composition qui l'amène notamment à se distancer souvent de l'éternel trois quart avant pour des angles fort variés. Les lignes photographiées sont souvent limitrophes de la Suisse et le rédacteur de l'Escarbille partage avec «Jean-Mich» le souvenir du 2 janvier 1971 à Perrignier.
Prenez le livre, ouvrez-le à la page 93 et vous comprendrez qu'il fait partie de la bibliothèque de tout SNCF-ophile et de tous ceux qui, du haut d'une passerelle ou du bord d'un PN, ont regardé passer la vapeur.

Presse et Editions ferroviaires, Grenoble 252 photos en noir-blanc et 19 en couleurs Format à l'italienne, Fr. 90.—

LE RAIL FRANÇAIS EN 1982 par M. Carémantrant et J.-C. Bois

Alors que, depuis plusieurs années déjà, les amateurs britanniques et allemands disposent d'ouvrages rétrospectifs annuels rappelant de façon schématique les faits essentiels intervenus dans les divers domaines du monde du rail, rien de semblable n'existait en France.

Cette lacune vient d'être comblée pour 1982, par *Biblio-Rail.* L'initiative est d'autant plus intéressante que l'année dernière a été celle du 150e anniversaire des transports de voyageurs par chemin de fer en France.

Les différents chapitres traitent successivement des événements de l'année, classés par ordre chronologique: mises en service du block automatique (BAL et BAPR); livraisons de matériel roulant neuf et commandes intervenues dans ce domaine; baptêmes d'engins moteurs; radiations de matériel; centenaires de mise en service des lignes et, enfin, divers autres événements survenus, dont les voyages spéciaux, les manifestations marquantes des réseaux touristiques, etc.

La qualité des documents est bonne. C'est un livre qui mérite un large succès.

Ouvrage broché, couverture illustrée en couleur, 91 pages, 155 illustrations dont 105 en couleurs. Prix Fr. 28.—

LES CHEMINS DE FER FRANÇAIS, 1962-1982

Voici un album d'images, tout en couleurs, dont l'ambition est de retracer les vingt dernières années du rail en France. Cette plage de temps est, en effet, idéale pour rassembler en un condensé tous les modes de traction en usage sur le réseau national: vapeur, électrique, diesel, autorails et automotrices.

Après une très brève présentation, avant-propos en quelque sorte, destinée à permettre de comparer les situations de 1962 et de 1982, et de souligner l'évolution de la technique ferroviaire durant ces vingt années, la partie photographique offre des vues très diverses de trains et de matériel moteur, dans leur environnement le plus caractéristique, chaque fois que possible. Les vues sont classées par réseau; le réseau corse et certains réseaux secondaires (La Mure, Vivarais, PO-Corrèze...), ne sont pas oubliés.
Les illustrations sont présentées - sauf quelques exceptions - pleine page, et une légende permet de les situer dans le temps et dans l'espace.
Certaines photos, parmi les plus anciennes notamment, sont d'un réel intérêt.

Album broché, couverture illustrée en couleurs. Format à l'italienne, prix Fr. 48.—
Edité par Rail Magazine, journal *super* (représenté en Suisse par notre ami Lepage).
On s'abonne au BC.

Toujours à votre service le service libraire du BC, Madeleine 22, 1800 Vevey, vous offre toute l'année *la majorité des livres ferroviaires existants dans le monde.* Vous pouvez également vous abonner à toutes les revues ferroviaires.

En fin d'année, à acheter en priorité:
ATLAS FERROVIAIRE DE L'EUROPE 96 pages de cartes de 26 pays européens comportant toutes les informations pour le voyageur en chemin de fer:
— Toutes les lignes ouvertes au trafic voyageurs (lignes internationales, lignes principales et secondaires, chemins de fer à voie étroite, chemins de fer à crémaillère...).
— Tous les modes de traction (diesel, électrique, vapeur).
— Les chemins de fer touristiques et les musées ferroviaires.
— Les lignes pittoresques, les tunnels ferroviaires, les transbordeurs.
— Les services automobiles.
— Les services ferroviaires (Train + Auto, etc.).
— Les principales curiosités touristiques et un index de 7500 noms de localités.
Bref, un document indispensable pour se déplacer en train à travers l'Europe!

Ouvrage relié sous couverture cartonnée pelliculée, 144 pages, format 29,7 × 22 cm, 96 cartes en 6 couleurs. Cartes au 1/1 000 000e et au 1/3 000 000e. Prix Fr. 32,50.
Pour le détail des livres du Cabri nous invitons les membres à consulter le prospectus couleur 4 pages ci-joint.

Egalement livrable franco de port (délai 3 à 20 jours suivant les livres).
Les chemins de fer touristiques français Fr. 42.—.
Voies ferrées du Dauphiné Fr. 79,50.
Du char à banc au T.G.V. Fr. 65.—.
La machine locomotive (Chapelon) Fr. 58.—.
Histoire de la traction électrique Fr. 80.—.

Le BC jugule l'inflation
La cotisation est toujours à Fr. 30.—
Une raison de plus de la payer sans retard

Des trains et des couleurs Fr. 78.—.
Grands trains des Alpes Fr. 78.—.
Et les 5 tomes de trains oubliés:
1. Est et Alsace. 2. PLM. 3. PO Midi à Fr. 59,70.
4. Etat-Nord à Fr. 78.—. 5. Le temps des tramways à Fr. 78.—.
Le chemin de fer Yverdon-Ste-Croix (R. Scholz et M. Py) Fr. 34,50
100 ans d'affiches de chemin de fer en France Fr. 55.—
Les dernières vapeur d'Europe, de Patrice Bouillin (un régal) Fr. 120.—
Le glacier-express (24 H - BC) Fr. 49,50
Les chemins de fer Rhétiques (24 H - BC) Fr. 49,50
Les tramways lausannois (B.V.A.) Fr. 68.—
Les tramways vaudois (B.V.A.) Fr. 68.—
Les crémaillères vaudoises (B.V.A.) Fr. 68.—
Plaquette Blonay-Chamby, histoire et description, ligne et matériel Fr. 4.—
Porrentruy-Bonfol-Alsace Fr. 46.—
Omnibus et tramways de Toulouse Fr. 48.— (NOUVEAU)
Les voitures Pullman Fr. 39.— (NOUVEAU)
Les locomotives tender de route Fr. 37.—
Les Pacifique PO-Midi et l'œuvre de Chapelon au réseau d'Orléans Fr. 37.—
L'œuvre de Chapelon à la SNCF et son influence mondiale Fr. 37.—
Les locomotives électriques de type 2D2 Fr. 41.—

CALENDRIERS 1984
Edité par Biblio-Rail 13 photos couleurs des chemins de fer français. Format 33,5 × 22,5 cm. Impression sur papier couché de qualité. Franco Fr. 13.—
Calendrier Minirex 1984. Le calendrier *super* des chemins de fer suisses Fr. 19,80
Calendrier SULZER 1984. 13 pages de reproductions d'affiches anciennes. Un extraordinaire plaisir pour les yeux... Au verso, plans anciens de locomotives, bateaux, etc., avec explications en 6 langues. Fr. 19.—

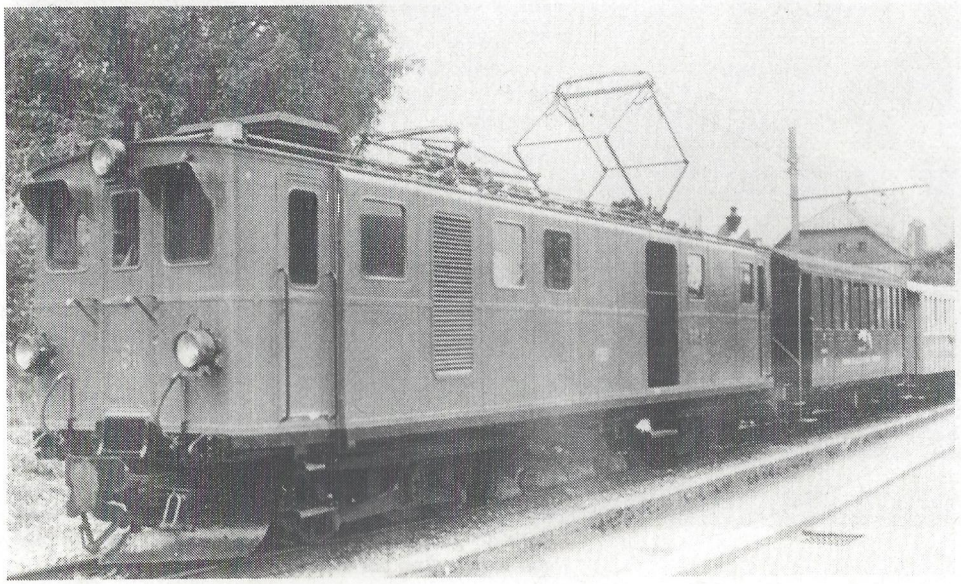
Le BC roule en hiver

Plus de dimanches après-midi ennuyeux, quand le programme de la télévision est lamentable, quand le chien tourne en rond dans le salon et que les enfants deviennent insupportables, la promenade dominicale s'impose...
Un but tout trouvé:
LE BC CIRCULE MAINTENANT TOUS LES DIMANCHES
Venez donc retrouver vos collègues de l'exploitation, ils roulent les dimanches après-midi de janvier à l'ouverture de la saison d'été selon l'horaire:

14.20	15.40	dép	Blonay	ar	14.15	15.35	16.55
14.40	16.00	dép	Chamby	ar	13.58	15.18	16.38
14.44	16.04	ar	Dépôt-Musée	dép	13.54	15.14	16.34

Ils se feront un plaisir de vous offrir un tramway chauffé, une visite commentée du Musée et si les fêtes de fin d'année et les vacances d'hiver ne vous ont pas ruinés, un passage à la *Boutique du Rail,* notre wagon-souvenir.
Quant aux autres services, ils ont fait un effort d'ordre particulier afin que vous puissiez visiter le dépôt sans tomber dans une fosse ou vous asseoir dans un pot de peinture.
Venez donc tous en famille nous rendre visite!
Merci et à bientôt.

20 août 1983: RhB/BC



Escarblick

FAIRE L'HEURE EN GRUYÈRE PAR LA MÉTHODE GRAND MULLER

Bien qu'une demande de brevet soit déposée par son génial inventeur, nous osons lever le voile sur cette technique révolutionnaire, qui hélas arrive un peu tard pour sauver la vapeur!

Escarblick ne sait trop qui fait les horaires en Gruyère, mais il y a des jours où on a l'impression que le monsieur a dû oublier qu'il y avait un bloc automatique et qu'un train peut aussi en dépasser un autre ou que la vapeur ce n'est pas position ++ et on regarde défiler les noires et blanches! Le SAC (Syndicat Autonome des Chauffeurs pour qui ne le saurait pas, tendance libertine et - c'est nouveau - antistress) le SAC donc subodore d'ailleurs un complot de quelques tireurs de manche qui, bridés sur le BC, adorent aller plein gaz en Gruyère. Hélas l'exemple vient de très haut; ceux qui sont concernés comprendront!

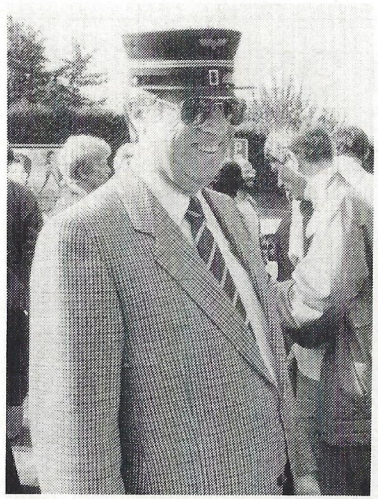
Bref, le grand Müller, chauffeur ce jour là, avait posé sa montre en évidence pour l'avoir bien sous les yeux. L'heure approchait et l'activité à son comble. On ne sait quel souffle fit chuter sa montre sur le charbon, mais lorsqu'il voulut vérifier l'heure, sa montre n'y était plus. Tout était consumé/consommé!

Mais ils firent l'Heure.

LE PARTI RADICAL EN GOGUETTE; UNE VOIE DE PERDUE

Dernier jour d'exploitation du BC, il fait beau et frais; jour d'élections aussi. Le train du matin part de Blonay dans un nuage de vapeur du plus bel effet. L'air froid rend toujours plus expressive la vie de la machine.

Quelques minutes plus tard, au dépôt, le téléphone sonne. C'est madame X opposante de longue date et bien connue. Celui qui a pris le téléphone, sachant que notre président est dans les parages, pense sagement qu'il vaut mieux lui refiler le fardeau! Et ça démarre:



— *Monsieur Bosshard vraiment ce matin, votre locomotive, elle fume comme jamais.*

— *J'étais dans le train madame X et je peux vous dire que vous confondez fumée et vaporisation;* suit un essai d'explication, mais rien n'y fait; c'est l'habituelle soupe aux reproches.

Connaissant la chanson et cherchant à changer le disque, sans parler qu'avec le temps une certaine familiarité s'est créée, notre François lui dit tout soudain d'un air solennel.

— *Tout cela n'est pas important, madame X, avez-vous rempli votre devoir électoral?*

— *Oh, monsieur Bosshard, je vais vous dire, je vais vous dire franchement, je voulais aller voter, voter radical, mais j'irai pas!*

— *Ah pourquoi?*

— *Vous avez lu le journal? L'autre jour le Parti radical a fait une sortie à Blonay, il y avait monsieur Cevey et toute l'équipe et bien, croyez-vous, ils ont lâchés des ballons et pris le BC. Vous vous rendez compte! Vous trouvez ça sérieux pour des gens qui doivent nous gouverner? On sait plus à qui se fier; j'irai pas voter!*

Gold de Luxe de NESCAFÉ GOLD®.
Une sélection de grands cafés –
plénitude de goût et d'arôme.

NESCAFÉ
NESCAFÉ GOLD
GOLD de LUXE
MONDO