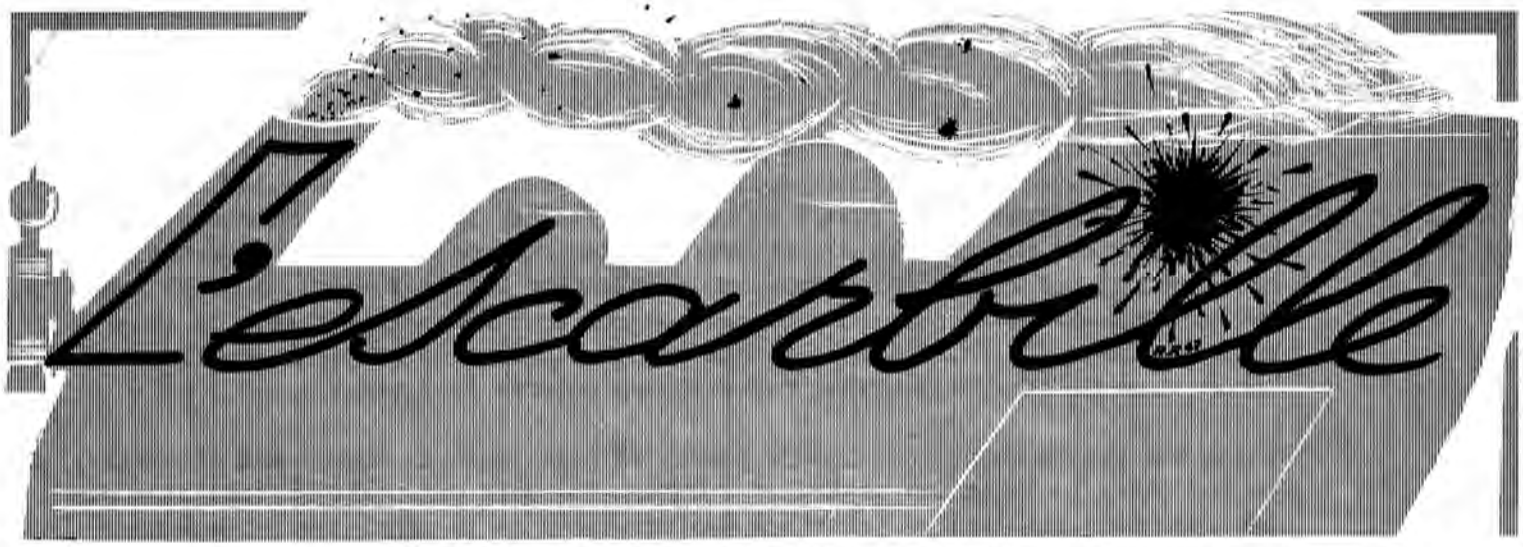


Chemin de fer touristique Blonay - Chamby

Bulletin d'information no 1/69 Lausanne, avril 1969

Cher lecteur,

Ce premier numéro de l'année 1969 apportera à notre petit journal quelques changements qui trouveront certainement votre approbation. En présentant des photos et en modifiant quelque peu le contenu, nous espérons que ce bulletin d'information vous intéressera encore davantage.

La rédaction de "L'Escarbille", qui a été confiée récemment au soussigné, archiviste de notre société, créera un certain surcroît de travail et de frais, mais je crois qu'avec votre aide, il me sera possible de développer toujours davantage notre journal, afin qu'il vous apporte, non seulement les nouvelles du Blonay - Chamby, mais aussi des récits concernant d'autres chemins de fer (surtout à voie étroite) en Suisse et à l'étranger. - L'appel lancé par notre secrétaire pour collaborer à cette publication a remporté un certain succès auprès de nos membres. Ainsi, vous pouvez lire dans ce numéro un article de M. Alex Rieben sur la situation de quelques chemins de fer touristiques, notamment en Belgique, en France et en Angleterre. M. J. Freymond évoque quelques souvenirs des chemins de fer secondaires de la région lémanique, tandis que Mme Greber, bien connue de nos travailleurs affamés, a composé une petite poésie d'actualité. - Je vous invite donc, chers lecteurs, à m'adresser des articles, à me fournir des renseignements ou des photos et documents anciens qui pourraient intéresser nos membres; vous pouvez poser des questions d'un intérêt général auxquelles il sera répondu dans ces colonnes; j'attends également vos critiques et suggestions qui me permettront de présenter notre journal selon vos goûts.

Notre chemin de fer entrera en exploitation le 15 mai 1969. Il circulera tous les samedis (traction à vapeur seulement l'après-midi) et les dimanches dès 10.00 h, jusqu'en automne. En outre, les 26.5., 1.8. et 22.9., les trains circuleront comme les dimanches. Trois machines à vapeur, huit voitures et deux automotrices électriques se relayeront pour faire face au nombreux visiteurs attendus pour cette saison. - De nombreux travaux de remise en état et de construction doivent encore être effectués avant la reprise du service; nous lançons donc un appel à tous nos membres actifs, afin qu'ils nous retournent au plus vite la formule rose qui est jointe à cette édition (ce relevé est valable pour tous les services de notre chemin de fer: conduite et accompagnement des trains, service commercial /vente de billets, kiosques, etc./, service de la voie, entretien du matériel roulant, etc.). D'autre part, la société doit faire face à de gros engagements financiers pour construire le dépôt et ses installations annexes, absolument nécessaires pour abriter notre matériel roulant et pour effectuer les indispensables révisions et réparations. Vous pouvez soutenir la société en souscrivant des parts sociales

et en recrutant des membres parmi votre parenté ou vos amis. Des bulletins d'adhésion peuvent être obtenus auprès de la société (case postale 187, 1001 Lausanne) ou auprès de la rédaction de l'Escarbille. Le caissier remercie les membres qui ont acquitté leurs cotisations; les retardataires ne manqueront certainement pas la prochaine occasion d'effectuer leur versement, afin de nous éviter l'encaissement par remboursement ce qui nous donne un surcroît de travail inutile. - Je vous signale qu'une grande campagne de propagande a été lancée dans différents journaux ferroviaires suisses et étrangers.

Voici une triste nouvelle qui nous touche de près: lors du changement d'horaire, le 1er juin, la ligne CEV St-Légier - Châtel-St-Denis cesse d'être exploitée sur décision fédérale, malgré les vives protestations de la population. Comme nous l'avons appris, les installations seront démontées de suite. Ainsi, les CEV perdent leur deuxième ligne après celle de Blonay à Chamby et, en même temps, leur seule liaison avec le CFF. Cette suppression est (comme d'ailleurs celle du Blonay - Chamby) une des conditions pour l'obtention d'une aide financière permettant la modernisation de la ligne Vevey - Blonay - Les Pléiades, qui sera dotée vraisemblablement encore cette année de matériel roulant moderne. Certains de nos membres avaient suggéré que notre association reprenne également cette ligne, mais différentes raisons d'ordre technique et autres ne permettent pas de donner suite à cette proposition. - Le 29 mars, le Brunnen - Morschach - Axenstein (au bord du Lac des Quatre Cantons) a également cessé son exploitation, peu de temps après le décès de son directeur, âgé de 95 ans, qui faisait partie de cette entreprise dès l'ouverture, en 1905. Un autre chemin de fer à voie étroite, celui de Schwanden à Elm, dans le canton de Glaris (Sernftalbahn), suspendra son service au changement d'horaire pour être remplacé par un service d'autocars. Le SC a repris de cette entreprise quatre véhicules qui arriveront d'ici le mois de juin et qui seront mis en service sans délai.

Et maintenant ... à bientôt au Blonay - Chamby!

R. Scholz

Heurs et malheurs de voies secondaires vaudoises.

Il fut un temps, pas très éloigné pour les aînés dont je suis, où certaines régions de notre canton se battaient à coups de chemins de fer. C'était particulièrement le cas au début de ce siècle, vers 1902 pour être précis. C'est cetteannée-là que fut inauguré le "Lausanne - Moudon", chemin de fer électrique relié à La Sallaz aux Tramways Lausannois. Qui ne se souvient de ces grandes voitures grises, brinquebalantes, remplacées, peu d'années avant la démolition de la ligne, par des véhicules plus confortables commandés par les TL, devenus entre-temps propriétaires du "Chemin de fer électrique du Jorat", dont l'exploitation ne pouvait être que déficitaire (photos 1 et 2).

Il s'en fallut de peu qu'une expérience plus décevante encore fut tentée sur une autre artère du Jorat: celle qui relie Lausanne à Payerne par Bottens-Thierrens. Bien que cette contrée essentiellement agricole eût avantage à être tirée de son isolement, une grande assemblée des milieux intéressés, réunis au temple de St-Cierges, dû se rendre compte de la vanité du projet et y renoncer.

Puisque nous sommes dans le "Gros de Vaud", parlons aussi du "Central Vaudois", inauguré en 1889. Prolongement jusqu'à Bercher du "Lausanne - Echallens", il était l'auxiliaire indispensable de la "Condenserie" de Bercher, dont un funi-

culaire aérien transportait entre la gare et le fond du vallon de la Mentue les marchandises dont la fabrique de lait condensé avait besoin, ainsi que, en retour, les produits réputés de celle-ci. On pouvait croire que des transports aussi nombreux et réguliers devaient assurer l'avenir du "Central Vaudois". Hélas non ! Dans l'impossibilité d'entretenir convenablement ses installations, ce chemin de fer était acculé à la cessation de son exploitation. Le "Lausanne - Echallens" sauva la situation en reprenant à son compte les 9 km de la ligne défaillante, tandis que les actions de la Compagnie allèrent rejoindre le musée des souvenirs ou, plus simplement, la corbeille à papier(photo 3).

Faut-il parler des chemins de fer électriques au départ d'Allaman, de Rolle et de Gland qui, eux aussi, ne sont plus que des souvenirs, les petites voitures à trolley ayant été remplacées par les moyens de transport de la route envahissante ! (photos 4 et 5).

Mais revenons-en à la région de Vevey - Montreux, où la bataille ferroviaire fut la plus ardue. C'est pourtant là qu'il faut situer le funiculaire Territet - Glion et son prolongement, en 1892, le chemin de fer à crémaillère des Rochers-de-Naye, exploité tout d'abord à la vapeur et qui eut lui aussi ses beaux jours (photo 8).

Qu'est devenu, entre-temps, le Clarens - Chailly - Blonay, coïncé entre le MOB et les CEV. A peine voit-on encore un dernier tronçon devenu voie de garage à la gare de Fontanivent (photo 7). Quant à eux, les CEV se sont bien défendus. Mais que faire contre les circonstances adverses, contre la concurrence toujours plus âpre de la route? Ce n'est certainement pas de gaîté de coeur que les dirigeants de l'entreprise voient leur réseau se "ratatiner comme une peau de chagrin", au point de ne devenir qu'une ligne unique, avec son prolongement aux Pléiades.

Mais tout tableau a ses lumières et ici, c'est le chemin de fer touristique Blonay - Chamby qui ranime la flamme des amis du chemin de fer. En apportant le chatoiement de ses voitures aux pimpantes couleurs, il remet une note vive et gaie sur un parcours qu'un mauvais sort vouait à l'abandon. Pour l'en sortir, il a fallu la foi de ceux pour qui le chemin de fer est symbole de pérénité et d'amour pour une vocation qui ne saurait vieillir.

J. Freymond

Les membres qui désirent recevoir une

Carte de libre parcours

pour la saison de 1969 peuvent l'obtenir en versant la somme de Fr. 50.-- au c.c.p.

10 - 10894

Chemin de fer touristique Blonay - Chamby, Service commercial, Lausanne.

Nos lecteurs peuvent obtenir la documentation suivante, en versant les montants correspondants au c.c.p. 20 - 20250 ; Reinhard Scholz, 2087 Cornaux / NE :

Page de photos avec légendes (Tirage à part de ce numéro) (jusqu'à l'épuisement du stock)	Fr. 1.--
Fiche documentaire locomotive à vapeur G 2 x 3/3 104 (ex Zell -	Fr. 1.--
- " - - " - G 2 x 2/2 105 Todtnau)	Fr. 1.--
Frais d'expédition par envoi	Fr. -.20

La situation de quelques chemins de fer touristiques en Europe.

Les perspectives d'avenir du Chemin de fer touristique Blonay - Chamby faisant peut-être peur à certains malgré les réjouissants résultats de 1968, je me suis permis de jeter un coup d'oeil sur quelques réalisations du même genre en Europe.

Commençons si vous le voulez bien par une ligne peu connue chez nous, qui a débuté son exploitation le 25 juin 1966, celle du "Tramway Touristique de l'Aisne" en Belgique. L'inauguration de ce chemin de fer, qui semblait un rêve pour beaucoup de "fanatiques" du tramway, a donné lieu à une magnifique fête en présence du représentant du Ministère du Tourisme, de celui du Ministère des Transports, ainsi que de toutes les autorités de la région ... et même du clergé. Un mois plus tard, on signale dans la revue "Nos vicinaux" que l'exploitation du TTA dépassait les prévisions les plus optimistes. Du 2 au 23 juillet, 1347 voyageurs avaient été transportés en 39 courses aller et retour, soit 552 km en 11 jours d'exploitation. Un membre du TTA a fonctionné d'emblée comme agent de publicité. Son action se révéla immédiatement très efficace. Voici la preuve d'une idée bien conduite: une noce ayant loué un autorail pour agrémenter l'après-repas, notre homme réussit à y faire participer quelques journalistes. Résultat: reportage d'une page entière dans deux journaux régionaux et un article dans le grand quodition "Le Soir" de Bruxelles. La troisième saison du TTA a révélé que la mise en service d'une locomotive à vapeur constitue une attraction de première ordre. En effet, les recettes de 1968 ont doublé par rapport à 1967 et plus que quintuplé par rapport à la première année. Or, en 1968, sur les 93 jours d'exploitation, le rapport signale 50 journées de pluie diluvienne.

La valeur touristique de ce petit tortillard est facilement démontrée par les chiffres suivants: alors qu'en 1966 et 1967, il n'y eut que six ou sept arrivées d'autocars à Erezée, on en a dénombré 105 en 1968. "Nos Vicinaux" termine par ces mots: "L'accueil du public à cette renaissance du transport par tramways est plus que sympathique et doit encourager encore plus les promoteurs à améliorer leur exploitation saisonnière". Les autorités ne doutent d'ailleurs pas de la valeur de cette attraction: en effet, l'armée belge a offert pendant 10 jours une section du 11e génie pour renforcer l'assiette de la voie et remplacer plusieurs centaines de traverses.

Passons maintenant au plus proche chemin de fer de ce genre de la Suisse, le "Chemin de fer touristique de Meyzieux" (CFTM). 1400 m de voie de 0,60 m d'écartement ont été inaugurés le 23 juin 1962 en présence des personnalités locales et ce fut le maire de Meyzieux lui-même qui coupa le ruban symbolique, tandis que la fanfare couvrait la cérémonie sous des flots d'harmonie.

Cette ligne, due particulièrement à la forte personnalité d'un Lyonnais, M. Arrivetz, fondé de pouvoir de l'OTL (transports publics de Lyon) et auteur d'un livre fortement documenté sur lesdits transports, est sortie du néant. Tout a dû être construit et les débuts de la réalisation, en 1960, se firent avec une pelle et une pioche sur des terrains concédés par la Commune de Meyzieux. Ce fut un travail de fanatiques; deux ans de "cassins" à construire la ligne. Seul le percement d'une tranchée a été fait au bulldozer. Mais l'intérêt que l'on peut porter à ce réseau réside beaucoup dans une forme de transport en voie de disparition: <u>la vapeur</u>. Le CFTM possédait en effet au début de la saison 1966 sept machines à vapeur, ce qui faisait le deuxième réseau secondaire français quant au nombre des locomotives à vapeur (le premier était en effet le réseau breton, maintenant supprimé et dont le BC possède une machine 230).

La preuve de l'intérêt que portent les amateurs suisses aux tortillards est faite, puisque nous voyons circuler sur le CFTM des remorques des Tramways de Neuchâtel et un ex-tracteur diesel du LEB. Ce matériel, modifié pour la voie de 0,60, a été offert par un groupe de Suisses participant à la vie du CFTM. Les résultats d'exploitation sont magnifiques et chaque année, le parc de matériel s'agrandit.

En France, il existe encore la ligne musée du Pithiviers - Toury qui a commencé son exploitation le 23 avril 1966. Ses résultats sont également excellents; il faut particulièrement souligner le geste du Département du Loiret qui avait cédé l'ancien matériel du Tramway à vapeur Pithiviers - Toury pour la somme hautement symbolique de Fr. 1.--.

Une troisième ligne touristique, le Chemin de fer Forestier d'Abreschviller (Moselle) a ouvert son exploitation le 2 juin 1968. Cette ligne, propriété du Service des Eaux et Forêts, était utilisée pour une énorme exploitation forestière et devait être supprimée en fin 1966. Depuis peu de temps, une machine à vapeur du type Mallet e été remise en service, renforçant ainsi le parc de traction qui était constitué par un locotracteur diesel.

En Grande Bretagne, patrie du rail, il existe de nombreuses lignes exploitées par des "Railways-Enthusiasts" ou des "Railways Preservation Societies". Il faut rappeler que les chemins de fer secondaires, au sens communément admis sur le continent, n'ont jamais tenu qu'une place très modeste en Angleterre où il n'existait qu'environ 120 km de lignes ouvertes au trafic voyageurs régulier, contre 140 km en Pays de Galles et 10 km en Ecosse. A l'heure actuelle, seuls subsistent ceux dont le parcours offre un intérêt touristique certain et ceux dont l'exploitation a été reprise par des amateurs au prix d'efforts d'une exemplaire continuité.

Parlons de la "Bluebell Rly Preservation Society", fondé par trois étudiants en 1959. Il est plus difficile de faire des comparaisons, car c'est une ligne à voie normale. Quelques chiffres quand-même: huit locomotives à vapeur et un nombre important de voitures remises dans leur état d'origine. Sur les 7,2 km de ligne circulent huit courses aller et retour par jour et une des gares terminus, celle de Sheffield Park, a été transformée en musée.

Le "Festiniog Railway" était connu comme pionnier de la voie étroite en Grande-Bretagne. Il était en fait le premier à être exploité en traction vapeur (et non hippomobile comme ses prédécesseurs), le premier à transporter des voyageurs en service régulier et le premier à posséder du matériel à bogies. Après la prospérité, la situation de la société se dégrada progressivement à partir de 1929. Le service voyageurs fut supprimé en 1939, celui des marchandises en 1946. La "Festiniog Rly Society", fondée en 1951, parvient en 1954 à prendre le contrôle de l'exploitation après de longues et difficiles tractations. Elle ne trouva alors que le fantôme d'un chemin de fer dont tous les éléments étaient dans un état lamentable. Cependant, dès l'été 1954, une locomotive et deux voitures assuraient un service régulier sur 1,6 km, reconstitués en priorité. 20'000 touristes l'utilisèrent, apportant un précieux encouragement aux animateurs de l'association. Actuellement, pendant la belle saison, six à sept courses aller et retour sont effectuées sur les 12,1 km de la ligne reconstituée. Des voitures panoramiques et même deux voitures-buffet ont été aménagées. Durant les beaux jours, le parc est utilisé au maximum de sa capacité, tel est le succès de cette entreprise.

Le "Talyllyn Railway", à l'écartement de 0,686 m fut exploité jusqu'en 1947 avec un trafic raisonnable. A cette date, Sir Henry B. Jones, propriétaire de la ligne et des ardoisières qu'elle desservait, ne voulut pas l'abandonner aux herbes folles après la fermeture des carrières d'ardoise. Il fit maintenir un service d'été pour les touristes et ceci jusqu'à sa mort, survenue en 1950. La ligne parut alors condamnée, car le matériel et la voie étaient à bout de souffle. Cependant, quelques amateurs décidèrent de la sauver; ils fondèrent la "Talyllyn Rly Preservation Society", première en date des associations de ce genre. Leur exemple et leur succès suscitèrent de nombreuses initiatives

(suite voir page 9)

"L'Escarbille", journal du Chemin de fer touristique Blonay - Chamby, 1001 Lausanne paraît quatre fois par an: en principe en avril, juillet, octobre et décembre.

Rédaction: R. Scholz, rue du Vignoble 4, 2087 Cornaux/NE, tél. 038 / 7 77 01.

Les articles paraissant dans ce journal n'engagent pas la responsabilité de la Sté.

No 1/69 3e année

Photo 1: Lignes du Jorat: CFe 4/4 92 (TL) ex no 2 des Régionaux électriques du Jorat (R.E.J.); SWS Schlieren et BBC Baden/1902; vue prise vers 1950.

Photo 2: Lignes du Jorat: CFZe 4/4 193 (TL); ACM Vevey et BBC Baden/1955; maintenant St. Gallen - Speicher - Trogen; vue prise vers 1960.

Photo 3: Lausanne - Echallens: loc G 2/2 3 "Talent"; Schneider et Cie, Le Creusot, no 1562/1873, démolie en 1909;
voiture A 2, construite en 1873; un même châssis est réservé au BC.

Photo 4: Rolle - Gimel: Ce 2/2 3, construite en 1898, démolie en 1938; vue prise vers 1900.

Photo 5: Allaman - Aubonne - Gimel: CFe 2/4 62; ACEC et MFO Oerlikon/1898; démolie en 1952; vue prise vers 1940.

Photo 6: Vevey - Montreux - Chillon: Ce 1/2, série 1 à 15; construite entre 1888 et 1890, démolie après 1913; vue prise vers 1905.

Photo 7: Clarens - Chailly - Blonay: Ce 2/2 1, SIG Neuhausen et MFO Oerlikon/1911, démolie en 1955; vue prise vers 1930.

Photo 8: Glion - Naye: loc H 3 "Vevey", SLM Winterthur no 721/1892, démolie en 1938; vue prise vers 1930.

Photo 9: Musée des Transports de Pithiviers (Loiret/France); un train au terminus d'Ormes; loc Meuse no 9.

Photo 10: Chemin de fer touristique de Meyzieux (Isère/France): loc no 3.

Nos nouvelles acquisitions — Unsere Neuerwerbungen

Photo 11: Réseau Breton: G 3/5 E 332; Fives-Lille no 3587/1909; Carhaix, 24.9.68 .

Photo 12: Une gare typique du Réseau Breton avec matériel en attente de démolition. Transfert des véhicules pour le Blonay - Chamby, le 24.9.68 .

Eine typische Station des Réseau Breton mit abgestelltem Rollmaterial zum Abbruch. Ueberfuhr der Fahrzeuge für Blonay - Chamby, 24.9.68 .

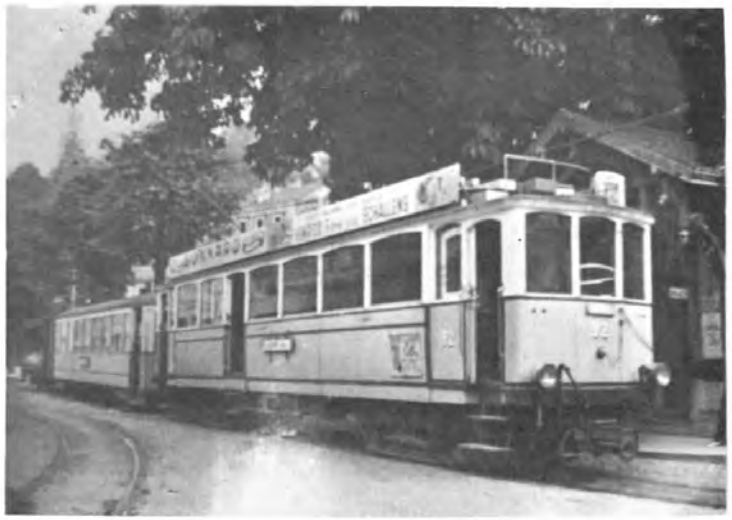
Photo 13: Réseau Breton: AB^4 89 (Bains de Mer); Carel, Fouché et Cie, Le Havre/1913. Le BC possède le no 90. Die BC besitzt Nr. 90; Mortreff, 17.5.68

Photo 14: Réseau Breton: $ABCFZ^4$ 15; De Dietrich et Cie, Luneville/1885; - " -

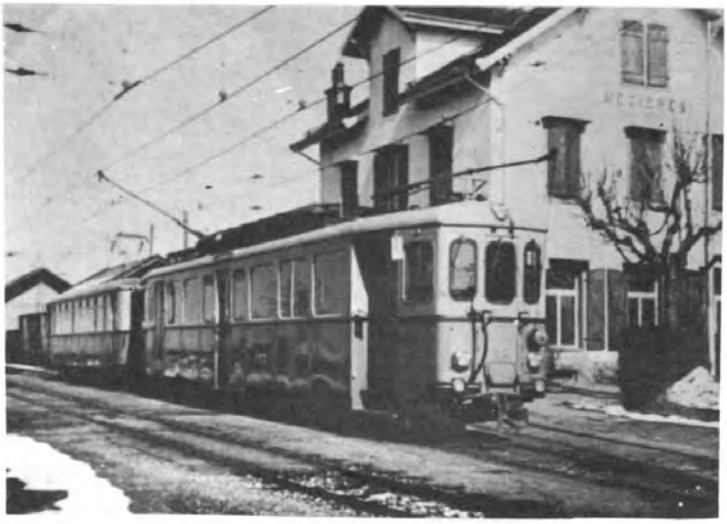
Photo 15: Nagold - Altensteig (DB/DR): G 5/5 99 193; Maschinenfabrik Esslingen no 4183/1927; vue prise vers 1965.

Photo 16: Sernftalbahn (Schwanden - Elm): BCFe 2/2 4, SIG Neuhausen et MFO Oerlikon/1928 ; C 12 et 13 (ex BC 12 et 13); MAN Nürnberg/1905 12.3.67

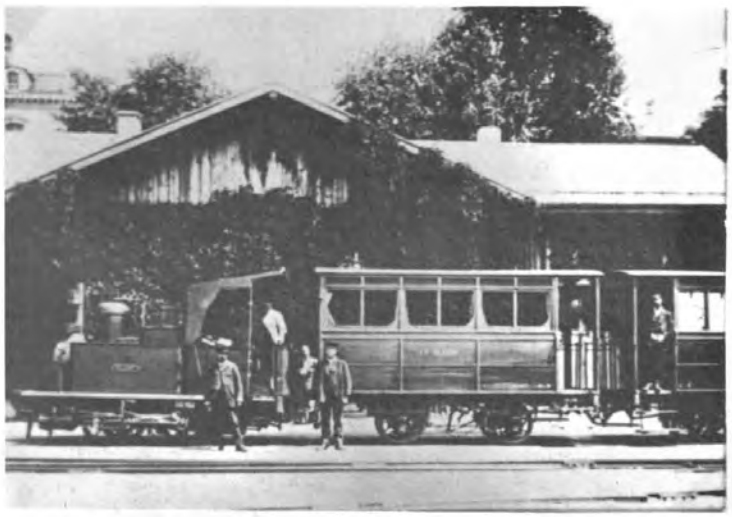
Photos 1 à 8: Musée Suisse des Transports / collection R. Scholz
9: M. Geiger, Paris
10: C.F.T.M. Meyzieux
11 à 14, 16: R. Scholz
15: Dr. Scheingraber, Archiv Bellingrodt .



1

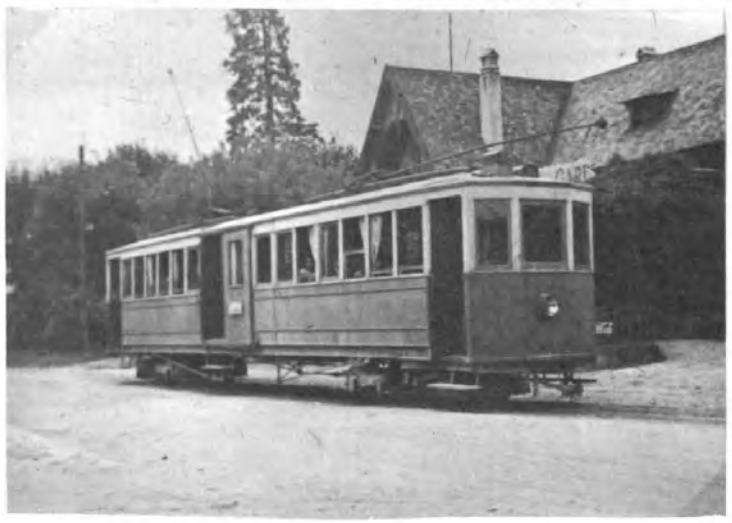


2



3

4

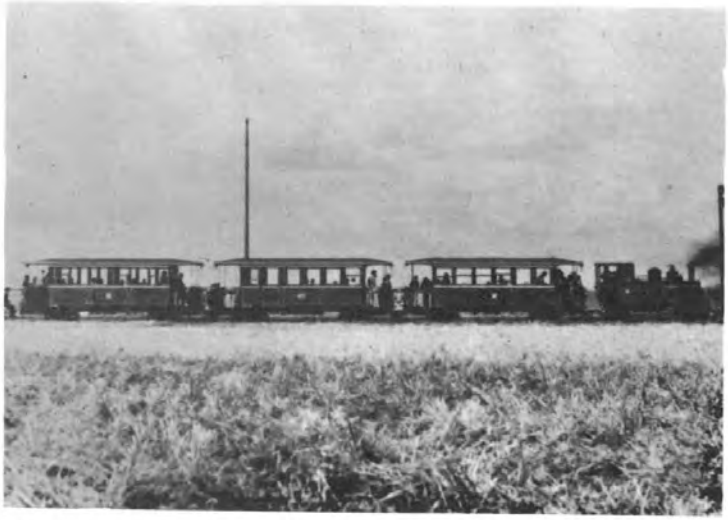


5

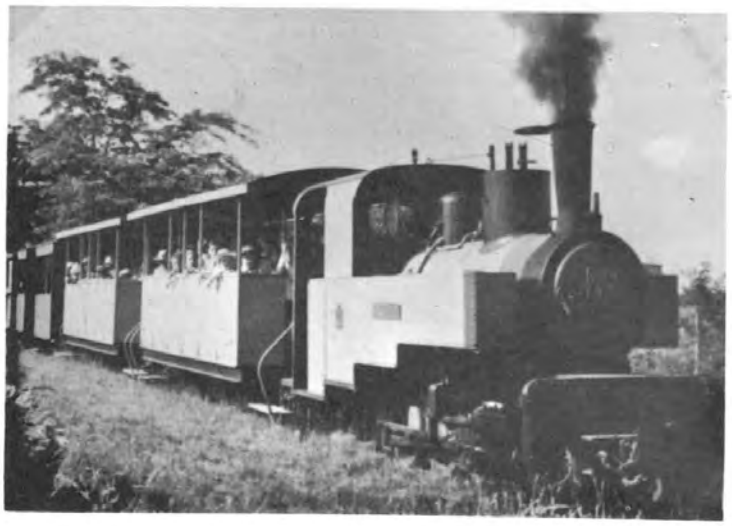
6

7

8



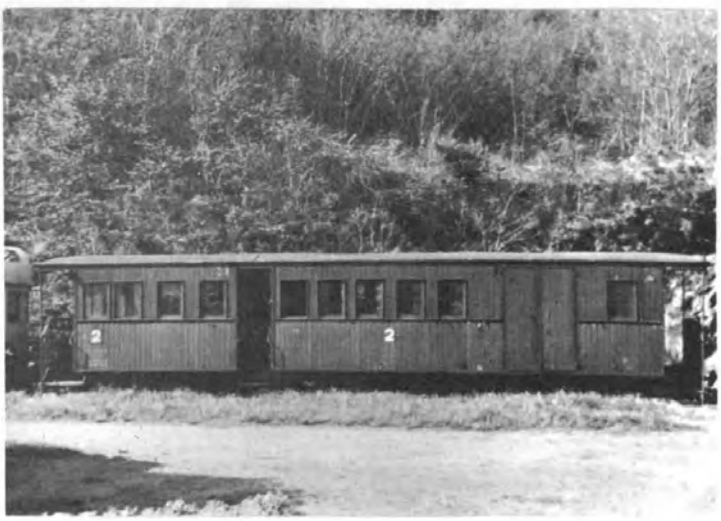
9



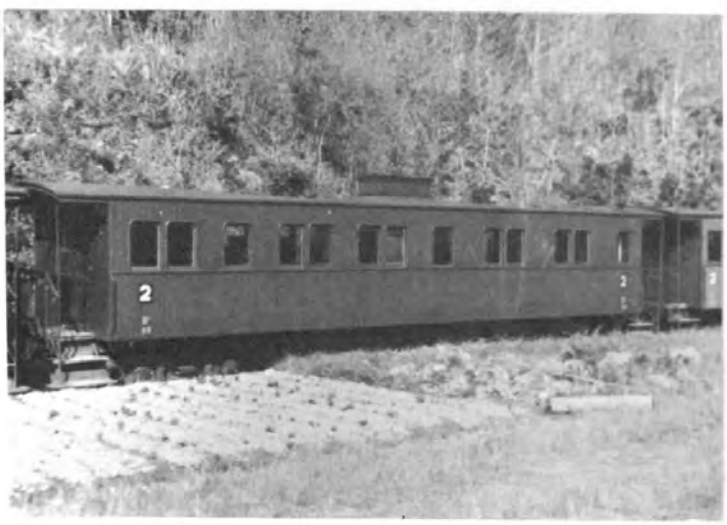
10

11

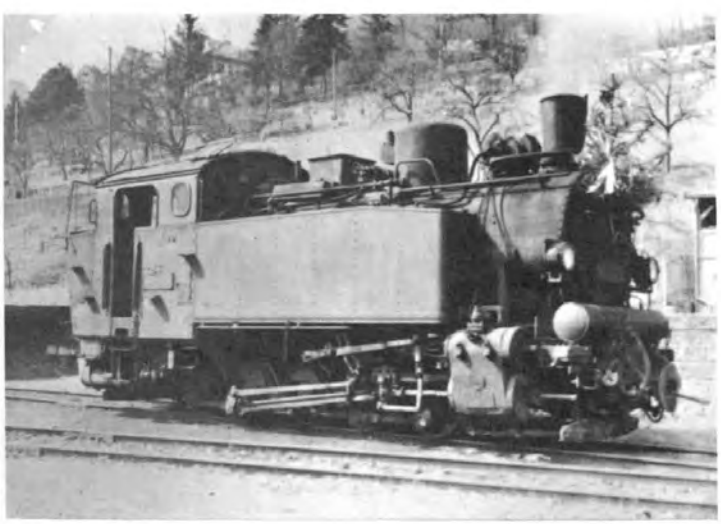
12



13



14



15

16

analogues, dont le "Blonay - Chamby" est pour le moment le dernier maillon de cette chaîne de charmants tortillards.

Il existe encore le "Ravenglass and Eskdale Rly Preservation Society", le "Welshpool and Llanfair Caereinion Light Rly". Qu'en dire? Peu de choses, car leurs résultats d'exploitation rejoignent ceux cités plus haut et qu'ils font pareillement plaisir aux touristes comme aux "Railways Enthusiasts".

Pour conclure, je ne peux que citer le no 62 de la revue "Les Chemins de fer Secondaires" où l'on peut lire:"... on se bornera simplement à souligner l'intérêt qu'offre l'Angleterre pour les amateurs de chemins de fer, et surtout de chemins de fer anciens. Lesdits amateurs y verront en particulier les résultats obtenus par les "Preservation Societies" et pourront réfléchir sur la somme d'efforts et de dévouement qu'ils représentent (...); elles ont dû faire face à des difficultés juridiques, administratives, financières et techniques considérables. Le secret de leur réussite ne doit être recherché que dans la tenacité et même l'entêtement avec lesquels leurs animateurs se sont appliqués à atteindre le but limité, mais précis qu'ils s'étaient proposé. - En Grande-Bretagne, les fervents des petits chemins de fer savent donc ne pas s'isoler dans un sentimentalisme inefficace; cependant, le caractère pratique de leur action ne doit pas faire oublier l'aspect presque mystique de leur attachement à un mode de transport qu'ils savent périmé techniquement et économiquement."

Et la revue des Secondaires continue par un proverbe Anglo-saxon qui dit que, lorsque les bons américains meurent, ils vont à Paris. On peut affirmer que lorsqu'un bon et brave chemin de fer meurt, son âme va en Grande-Bretagne... ou (pour les chemins de fer suisses au moins) sur les hauteurs de la Riviéra-Vaudoise.

mars 1969 A. Rieben.

(Bibliographie: La Vie du Rail, Paris; Chemins de fer Secondaires, Paris; Nos Vicinaux, Bruxelles)

Nos dernières acquisitions en matériel roulant.

Réseau Breton (SNCF)

Au mois de septembre 1968, un groupe de nos membres s'est rendu à Carhaix en Bretagne, ancien centre du Réseau Breton, pour réceptionner la locomotive G 3/5 E 332 et les voitures ABCFZ4 15 et AB4 90. Cet important réseau d'intérêt local (concédé à la "Compagnie de l'Ouest", compagnie qui fut rachetée en 1909 par le "Chemin de fer de l'Etat" et qui fusionna enfin en 1938 avec d'autres grandes compagnies pour former la SNCF), avait une longueur d'environ 460 km. Il a vu cesser son trafic voyageurs le 10 avril 1967, tandis que le service marchandises fut supprimé jusqu'au 30 septembre de la même année. La ligne Guingamp - Carhaix, fermée à tout trafic par fer le 14 février 1967 fut mise à voie normale et réouverte le 28 juin. Cette ligne assure le trafic sur le centre de l'ancien Réseau Breton d'où les marchandises sont réparties par camions tandis que le service voyageurs est assuré par autocars. - Il existe des projets d'une mise à voie normale éventuelle Carhaix - Rosporden et Carhaix - Loudéac, mais aucune décision n'est encore prise.

Le Réseau Breton (RB) possédait des locomotives à vapeur du type 2/3, 3/4, 2 x 2/2, 2 x 3/3 et 3/5. Seules les machines 2 x 3/3 (E 410 à 17) et 3/5 (E 321 à 32) subsistèrent jusqu'à la fin. La Société Générale de Chemins de fer et Transports Automobiles

(CFTA), anciennement " Sté Générale de Chemins de fer Economiques", société exploitante du RB (pour le compte de la SNCF) avait amené, il y a bon nombre d'années, différents types d'autorails. En outre, il existait quatre sortes de voitures (C, AB, ABF, ABCFZ) et des wagons marchandises de différents types.

Quelques autorails et des wagons marchandises ont été transférés, après la fermeture, au "Blanc à Argent" et au "P.O. Corrèze". Le reste sera démoli ou servira de poulaillers. Les machines à vapeur ont été ferraillées successivement; seules subsisteront une machine Mallet 2 x 3/3 (du même aspect que notre 104 ex-Zell - Todtnau), une 3/5 qui sera certainement utilisée sur le Vivarais, quelques voitures et notre composition. La loc E 332 que nous avons acquise a été construite en 1909 par Fives-Lille sous le numéro 3587; ce type, construit en deux séries (E 321 à 325 et 326 à 332), fut développé de machines à voie normale dont elle avait la même silhouette (série 0700 / ETAT 32.001 à 45 / SNCF 230 TA). - La 332 a reçu (comme d'autres machines du RB) après la dernière guerre une chaudière neuve, construite par les Ets. Terre-Rouge (le RB avait subi de gros dégâts, notamment à la suite des sabotages de la Résistance). Elle est à vapeur saturée et sa vitesse est limitée à 55 km/h; toutefois, lors d'essais, on aurait obtenu des pointes de 80 km/h, malgré le profil souvent accidenté des lignes. Son poids à vide est de 33,5 t, en service de 44,5 t; timbrée à 12 kg, elle a un effort de traction d'environ 7 t au crochet. Elle représente un type unique de machines à voie étroite.

La voiture ABCFZ4 15 (immatriculation française ABCDF4), construite par De Dietrich et Cie à Luneville en 1885, est d'une conception originale: elle possède tous les éléments que l'on peut trouver dans un train voyageurs.

La voiture AB4 90 (immatriculation française ABFy4) a été construite par la Sté Ane des Ets Carel Ainé, Fouchet et Cie au Havre en 1913, pour le service des lignes côtières (d'ou sa dénomination "Bains de Mer"). Grâce aux bogies "Pennsylvania", elle possède un confort de roulement extraordinaire; on suppose que les voitures de cette série furent les premières en Europe à être dotées de tels bogies à voie étroite.

Ces deux voitures furent remorquées le 24.9.68 par la machine 332 de Carhaix à Loudéac, sur une distance de 70 km et sur une voie où, depuis une année, plus aucun train n'avait circulé. Le voyage s'est déroulé sans aucune entrave, seul le "carré" d'entrée de Loudéac refusait de fonctionner. Dès l'arrivée, on commença les préparatifs de chargement, travail pénible qui se poursuivait jusqu'au samedi 28.9., vu l'absence d'outillage et l'acheminement sur wagons SNCF, mal adaptés à ce genre de transport. - La draisine no 3, appartenant à la CFTA, se trouvait déjà à Loudéac.

Après l'arrivée de ce matériel en Suisse, la locomotive reçut les soins attentifs de nos mécaniciens et de leurs aides; elle entrera en service cette saison. Les voitures nécessitent une révision générale; elles seront mises en service dès que les conditions le permettront.

Nagold - Altensteig (DB/DR)

La ligne Nagold - Altensteig, seule ligne en écartement métrique du pays de Wurttemberg, fut ouverte par le Chemin de fer de l'Etat le 29.12.1891. Longue de 15,2 km, elle accusait des rampes maximales de 40 o/oo et des rayons minima de 80 m. L'exploitation débuta avec deux machines à vapeur, cinq voitures et treize wagons marchandises.

Adolf Klose, à l'époque chef de traction auprès de la direction générale des Chemins de fer de l'Etat de Wurttemberg et ancien chef de traction des "Vereinigte Schweizerbahnen", inventeur du frein à vapeur, d'un compteur de vitesse et d'un mouvement pour locomotives s'inscrivant dans les courbes (il a crée entre autres les fameuses machines à vapeur du St-Gall - Gais - Appenzell), fit construire à la Maschinenfabrik Esslingen deux machines d'après son système de guidage des essieux; une troisième du même type, suivit en 1899.

Deux autres machines, dont une était déjà utilisée lors de la construction de la ligne, y circulèrent jusqu'au début de la première guerre mondiale. En 1927, quatre locomotives à cinq essieux accouplés et à surchauffe, dérivées d'un modèle à écartement de 75 cm des Chemins de fer de l'Etat de Saxe, remplacèrent l'ancien parc de traction. Elles portaient les numéros DR (Deutsche Reichsbahn) 99 191 à 144 et furent construites par Esslingen (nos 4181 à 84). Afin de pouvoir parcourir des rayons de 40 m, les premier, troisième et cinquième essieux se déplacent latéralement de 30, resp. 20 mm. Munies de la surchauffe et timbrées à 14 kg, les machines pesèrent 33,6 t à vide et 43,5 t en service. La vitesse maximale était 30 km/h; la puissance se situait vers 500 cv.

En 1941, la 99 191 fut mutée sur la ligne Eisfeld - Schönbrunn. Transférée au dépôt de Gera (Allemagne de l'Est / DDR) en 1955, elle assure encore aujourd'hui la traction sur une ligne au départ de cette ville. La 99 194, fortement endommagée pendant la dernière guerre, fut démolie en 1945; la 99 192 fut retirée du service en 1958 pour être découpée. La 99.193, en compagnie de la machine diesel V 29 952, assura le service jusqu'à la suppression de la ligne en 1967 ... après avoir subi une révision générale en 1966. Garée à Nagold et au dépôt de Freudenstadt en attendant un acheteur ou la démolition, cette machine en parfait état a pu être acquise par le BC grâce à un don (destiné exclusivement à cet achat) d'un ami anonyme du Blonay - Chamby. - Après avoir subi quelques modifications aux attelages, exécutées par les ateliers DB d'Offenburg, la loc arrivera vers la fin de ce mois à Vevey et entrera en service, une fois les inspections terminées ce qui sera certainement le cas au moment où vous lirez ces lignes.

Nous tenons à remercier ici ce généreux donateur qui a aidé à sauver cette locomotive d'une conception remarquable.

Sernftalbahn

Le chemin de fer Schwanden - Elm, établi presque entièrement sur route, cessera son exploitation le 31 mai, après 64 ans de bons et loyaux services, pour être remplacé par un service routier. Nous avons acheté de ce chemin de fer la motrice BCFe 2/2 4, construite en 1928 par SIG Neuhausen et MFO Oerlikon. Cette automotrice à deux essieux était la dernière à être construite pour un chemin de fer suisse; elle est en parfait état et entrera en service au BC dans le courant du mois de juin.

Nous avons également repris la voiture BC 13, construite en 1905 par la Maschinenfabrik Augsburg - Nürnberg, ainsi que le K 31, construit également en 1905 par la MAN. Une plateforme télescopique pour l'entretien des lignes de contact arrivera également après la fermeture de la ligne.

Chemins de fer Fribourgeois (GFM, voie étroite)

Les GFM nous ont cédé gratuitement la voiture 223, ex BC 23 des Chemins de fer électriques de la Gruyère. Elle est de même conception que la BC 3 ex-Châtel - Palézieux qui circulait déjà l'année dernière. Une fois la peinture terminée, elle entrera en service pour l'ouverture de l'exploitation.

En outre, les GFM nous ont offert les K 618 et 619 (ex CEG 59 et 60) qui serviront pour le moment comme wagons-atelier et pour entreposer du matériel.

D'autres véhicules de différentes compagnies nous sont réservés. Ils se trouvent encore chez leurs anciens propriétaires et arriveront vers la fin de cette année. Ce matériel vous sera présenté après son arrivée.

R. Scholz

Chers membres et amis,

La saison morte a permis à tous les services de remettre en état ligne et matériel roulant. Nous devons rendre un hommage particulier aux membres qui, durant l'hiver, se sont affairés à redonner une nouvelle jeunesse à la loc bretonne à Vevey. La colonne de mercure souvent en dessous de zéro n'a pas ralenti l'ardeur de nos mécanos et ils sont fiers aujourd'hui de vous présenter une nouvelle pièce de notre collection.

A Chaulin, les différents travaux (fouilles et canalisations) ont continué durant tout l'hiver; merci aux vaillants camarades que le froid et la neige n'ont pas épouvanté. Dès le 1er avril, une entreprise travaille sur place et, lorsque ces lignes paraîtront, le bulldozer aura probablement nivelé le terrain du dépôt. En ce qui concerne le financement du dépôt, nous obtiendrons une bonne partie des fonds par subventions, mais il restera à trouver env. 100'000 frs. Votre comité s'occupe actuellement de préparer un vaste plan de propagande, une maison de la place nous ayant offert 6000 prospectus de luxe. - Au service électrique également, il s'est fait du bon travail; une dizaine de poteaux ont été changés. D'importants travaux vont être entrepris en gare de Blonay, puisque la place de la gare va être transformée en une vaste place de parc pour environ 60 voitures et cars. Nous remercions la Commune de Blonay d'avoir immédiatement pris des mesures propres à collaborer au succès toujours croissant de notre chemin de fer. Le BC pourra construire une modeste gare-kiosque, dotée du téléphone et de commandes des installations de sécurité; une nouvelle aiguille sera posée de façon à permettre la manoeuvre de nos trains sans gêner celle des CEV.

Nous regrettons que certains bordiers de notre ligne n'aient pas compris le but que nous poursuivons. Toutefois, afin de calmer les esprits, nous allons procéder à des essais dès la remise en service de nos locs, en utilisant différents combustibles qui, espérons-le, permettront de diminuer sensiblement les émissions de fumée.

Nous sommes maintenant au seuil de notre deuxième saison d'exploitation. Celle-ci s'annonce bien, car nous avons des réservations de groupes en provenance de toute la Suisse, d'Allemagne, d'Angleterre et d'Amérique. Le charme de nos petits trains a déjà largement dépassé nos frontières, ceci est donc la preuve que le BC correspond à une nécessité, tant du point de vue attractif que touristique.

Bien cordialement, votre président

M. Rittener.

Nous vous prions de bien vouloir retourner au plus vite possible la

Feuille rose

ci-jointe, en indiquant vos jours disponibles. Cette feuille nous est indispensable pour l'établissement des tableaux de service et pour l'organisation de certains travaux. Vous voudrez bien indiquer le service dans lequel vous désirez collaborer. Il y a du travail pour tout le monde ! Merci d'avance.

Annexes: Feuille rose (pour les journées de travail)
Bulletin de versement
Liste des membres fondateurs (annoncé dans le dernier numéro de "l'Escarbille")
Résumé (pour les membres de langue allemande).

Le coin de la poésie

Les mariés du BC

Grâce au Blonay - Chamby,
Ils se sont rencontrés,
Et grâce au même bobby,
Ils se sont fiancés.

Les fiancés du BC
On en est fier,
Car c'est les premiers,
François et Pierre.

Aujourd'hui, ils se marient,
Quelle grande joie,
Le BC en famille,
Tout le monde est là.

Ils sont heureux,
C'est bien leur droit,
Pour le bonheur,
Ils sont sur la bonne voie.

Pour eux: hip ! hip ! hourra !

Mme R. Greber

(Sur l'air du "Lausanne - Echallens")

De Blonay par Chantemerle,
Tout doux, tout doux, tout doucement,
J'ai fait un voyage d'agrément,
Tout doux, tout doucement !

Pour passer la Baye de Clarens,
Tout doux, tout doux, tout doucement,
Il y a un pont pas trop branlant,
Tout doux, tout doucement !

Passant par Cornaux,
Tout doux, tout doux, tout doucement,
Les gens du hameau - tout doucement,
Nous **regarda**ient curieusement !

Pour arriver enfin à Chamby,
Tout doux, tout doux, tout doucement,
On ne voit plus rien,
Ma fi, tant pis
Si les arbres ont grandis !
Tout doux, tout doucement,
C'est un voyage d'agrément !

Le Chaulinois.

Zusammenfassung aus "L'Escarbille" 1/69

Liebe Mitglieder, liebe Freunde,

Diese erste Nummer des Jahres 1969 bringt einige Neuerungen, die, so hoffen wir, Ihre Zustimmung finden werden. Die Redaktion unserer Zeitschrift wurde vor Kurzem dem Unterzeichneten, Archivar unserer Museumsbahn anvertraut. Um in diesem neuen Stile weiterfahren zu können, bitte ich um Ihre Mitarbeit; ich suche Artikel, die unsere Leser interessieren könnten und alte Photos für unser Archiv. Gerne erwarte ich auch Ihre Vorschläge und Kritiken, um das Mitteilungsblatt nach Ihren Wünschen gestalten zu können.

Der Betrieb unserer Bahn wird am 15. Mai aufgenommen. Die Dampfzüge verkehren jeweils samstags ab 14.00 Uhr und am Sonntag ab 10.00 Uhr, etwa je stündlich. Ausserdem wird am 26.5., 1.8. und 22.9. wie an Sonntagen verkehrt. Drei Dampfloks, verschiedene elektrische Triebwagen und einige Personenwagen lösen sich im Dienst ab, um die zahlreich erwarteten Besucher zu befördern.

Unsere Unternehmung sieht sich gegenwärtig vor grossen finanziellen Aufwendungen, da ein absolut notwendiges Depot mit Werkstatt erstellt werden muss. Jedermann kann durch Zeichnung von weiteren Anteilscheinen mithelfen, diese Last zu tragen. Bitte benützen Sie beiliegenden Einzahlungsschein. Auch bitten wir Sie, in Ihrem Bekannten- und Freundeskreis neue Mitglieder zu werben. Anmeldeformulare werden Ihnen auf Wunsch durch die Gesellschaft (case postale 187, 1001 Lausanne) oder durch die Redaktion (R. Scholz, rue du Vignoble 4, 2087 Cornaux/NE) gerne zugesandt. Vor Kurzem ist eine grosse Rekrutierungskampagne in verschiedenen Eisenbahn-Zeitschriften angelaufen.

Zum Fahrplanwechsel wird die Linie St-Légier - Châtel-St-Denis der CEV aufgehoben und die Anlagen abgebrochen. Damit verlieren die CEV ihre zweite Linie (nach Blonay - Chamby) und ebenfalls die direkte Verbindung mit dem Schmalspurnetz der GFM. - Am 23.März hat auch die Brunnen - Morschach - Axenstein-Bahn ihren Betrieb eingestellt. Ebenfalls zum Fahrplanwechsel wird die Sernftalbahn auf Autobusbetrieb umgestellt. Die BC hat von letzterer vier Fahrzeuge erworben.

In unserer ersten Leserzuschrift berichtet Herr J. Freymond über einige verschwundene und noch bestehende Schmalspurbahnen des Waadtlandes. Verschiedene historische Photos illustrieren diesen Artikel. Der zweite Aufsatz (von A. Rieben) behandelt einige europäische Touristik- und Museumsbahnen und deren Werdegang.

Unser Rollmaterialpark hat sich im letzten September um eine Dampflokomotive (E 332), einen AB4(90), einen ABCFZ4 (15) und eine Motordraisine des aufgehobenen Réseau Breton (SNCF) vergrössert. Diese Fahrzeuge wurden zwischen dem 24. und 28.9.68 durch eine Gruppe von Mitgliedern unter Mithilfe von französischen Eisenbahnern in Loudéac verladen. Die Lok wird zur Betriebseröffnung eingesetzt werden können; die Wagen, die eine Revision benötigen, können erst später in Betrieb genommen werden (siehe Photos). - Dank einer grosszügigen, zweckgebundenen Spende eines anonymen Freundes der BC ist es uns gelungen, von der DB die Dampflok 99 193 (G 5/5) der aufgehobenen Linie Nagold - Altensteig zu erwerben. Diese sich in einwandfreiem Zustand befindende Maschine hat 1966, kurz vor der Betriebseinstellung, noch eine Hauptrevision erhalten; nach den vorgeschriebenen Inspektionen sollte sie auf die Betriebseröffnung hin in Betrieb genommen werden können. Wir danken hiermit dem unbekannten Spender für seine grosszügige Zuwendung, welche uns erlaubt hat, diese Maschine vor der Verschrottung zu retten. - Von der Sernftalbahn haben wir den letzten für eine schweizerische Eisenbahn gebauten zweiachsigen Motorwagen BCFe 2/2 4, den BC 13, den K 31 und eine Fahrleitungsplattform erworben. Diese Fahrzeuge werden im Laufe des Monats Juni den Dienst aufnehmen. - Die Freiburger Bahnen (GFM) haben uns den Wagen BC 23 der ehemaligen elektrischen Greyerzerbahnen (B 223) geschenkt. Ausserdem haben wir die K 59 und 60 (CEG)/ Nrn. 618 und 619, erhalten. Anderes Fahrzeugmaterial ist für uns reserviert und wird Ihnen nach Eintreffen bei uns vorgestellt. Wir hoffen, dass Sie uns auch dieses Jahr wieder besuchen kommen und grüssen Sie freundlich.

R. Scholz.