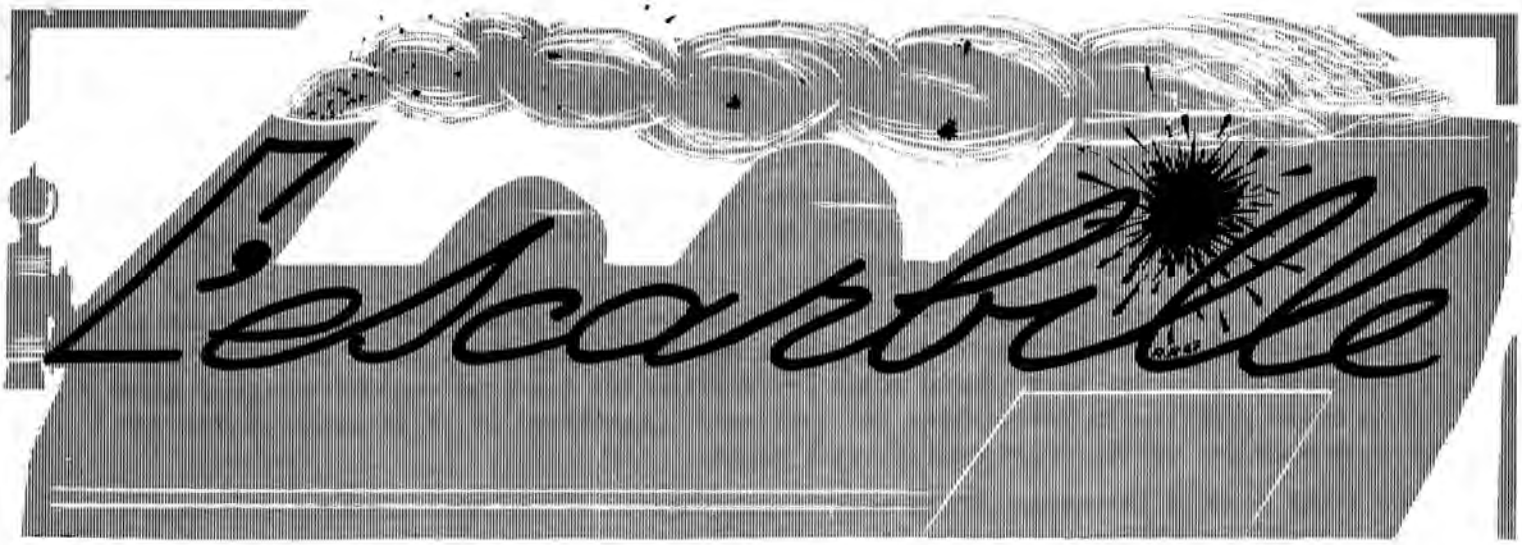


Chemin de fer touristique Blonay - Chamby

Bulletin d'information no 2/69
(3ème année, no 8)

Lausanne, septembre 1969

Chers membres et amis,

La saison 1969 a bien débuté puisque le petit train a connu deux glorieuses journées les 8 et 11 mai en Gruyère. A l'occasion de la Fête des Mères et pour la première fois au BC, deux locs à vapeur étaient sous pression, remorquant un pittoresque train multicolore formé de huit voitures à voyageurs. Nous réorganiserons une nouvelle excursion en Gruyère cet automne (bulletin d'inscription ci-joint).

Dès le 15 mai, l'exploitation a repris sur le BC. La fréquence est moins forte que l'an passé, mais elle est régulière et chacun apprécie d'être transporté dans des conditions normales. Jusqu'au début août, nous avons eu plus de 18'000 voyageurs.

Une émission de variétés, tournée en partie sur le BC par le Südwestfunk Baden-Baden (avec des vedettes de la musique et de la chanson) a passé cet été sur votre petit écran ("Rendez-vous à Montreux - Europarty"). Cette coproduction a été vue dans plusieurs pays européens. - En outre, une maison de Suisse allemande a tourné un film de publicité pour la télévision américaine. Il s'agissait de l'attaque d'un train pour y ravir son chargement de raisins par des cow-boys.

Les travaux d'infrastructure de notre futur dépôt ont bien avancé; le terrain a été nivelé au moyen d'un trax et il a fallu plus de 200 heures de machine pour venir à bout de ce gigantesque travail. Nous avons rencontré pas mal de difficultés à lutter contre les eaux de source qui ont dû être captées et canalisées. Les voies du faisceau pourront maintenant être posées et dès que la question financière sera réglée, nous pourrons passer à la construction du dépôt proprement dit. De tels travaux coûtent cher, aussi, je me permets de vous lancer un appel en vous priant de souscrire de nouvelles parts sociales (que vous pourriez offrir comme cadeau à vos proches ou amis) ou faites nous de la publicité: parlez du BC partout dans votre entourage; d'avance, je vous en remercie. - L'augmentation des adhésions des membres est réjouissante, mais nous ne devons pas nous relâcher car de gros problèmes restent encore à résoudre. Tout en remerciant les membres qui se dévouent sans compter, j'invite tous ceux qui n'ont pas encore rempli leurs obligations de s'annoncer au moyen du bulletin rose ci-joint ou à venir sans autre chaque journée d'exploitation; votre renfort sera toujours le bienvenu et ne fera qu'encourager vos camarades déjà présents.

Serrons les coudes, nous avons fait un brillant départ, cet élan doit encore augmenter et le résultat ne tardera pas à se faire sentir favorablement.

Bien à vous amicalement
votre président

Marcel Rittener.

L'Assemblée générale.

Ce fut le 3 mai 1969 qu'eut lieu notre assemblée générale. Quelques 120 membres se retrouvèrent à la Salle des 22 Cantons du Buffet de la gare de Lausanne, afin de faire le bilan de notre première année d'exploitation.

M. Rittener, président, retraça, devant une assemblée attentive, l'activité réjouissante de notre société depuis l'ouverture de notre ligne en juillet 1968. Il ne cacha pas son optimisme pour l'avenir mais aborda aussi les difficultés que nous rencontrons pour mener à bien notre affaire, en particulier les questions financières et la pétition lancée voici quelques mois par des bordiers domiciliés à Blonay.

Après avoir formulé ses désirs d'une magnifique réussite et ses très sincères remerciements à tous les membres, il invita l'assemblée à élire un nouveau vérificateur des comptes, étant donné que M. Schneeberger avait demandé son remplacement. Ce dernier fut remercié de ses bons services et de ses conseils avertis. Un successeur lui a été désigné en la personne de Monsieur Chuard, réviseur CFF à Lausanne.

M. Rawyler, caissier, communiqua ensuite le bilan pour l'exercice écoulé et, après lecture du rapport des vérificateurs, l'assemblée donna décharge au caissier et au Conseil d'administration.

L'assemblée prit fin après la présentation de films et diapositifs faits par des membres au cours de la saison et que chacun apprécia avec grand plaisir.

Chs Bagaini.

Une naissance ...

Eh bien oui ... une naissance importante ... celle du "service des bâtiments". Quels bâtiments direz-vous?

Le premier fut notre réfectoire "Vers chez Robert", venait ensuite le guichet à billets de Chamby suivi de près du kiosque à souvenirs de Blonay présentement installé à Chamby, lui aussi. Un quatrième laron est venu: c'est la guérite du garde-barrière de Blonay.

Les travaux suivants sont prévus: transformation des deux kiosques de Chamby, réfection de la halte de Cornaux, entretien et agrandissement "Vers chez Robert", construction de la gare de Blonay BC, la pose d'une guérite avec téléphone à l'aiguille du dépôt de Chaulin et le bâtiment du dépôt et ses annexes en Chaulin. - Il est dès lors grand temps d'organiser ce service avec une équipe de copains dévoués. C'est ainsi que nous ferons du bon travail et, ce qui n'est pas le moindre, avec plaisir. Le responsable lance un appel à tous les membres qui veulent faire quelque chose dans ce domaine pour le BC. Annoncez-vous par une lettre, une carte postale, un coup de téléphone ou encore de vive voix. Tous les hommes de métier et les"sans-métier" sont nécessaires; il n'y a donc aucun obstacle à l'inscription qui peut se faire moyennant le bulletin rose. J'attends avec plaisir votre annonce le plus vite possible car le travail fait par le beau temps ne sera pas nécessaire d'être fait en hiver. - Sitôt qu'un nombre suffisant de bonnes volontés seront réunies, nous nous rencontrerons afin de nous organiser. Je vous dis à tous merci d'avance et vive le BC.

Le responsable du service
des bâtiments.

Oscar Pache
Bois Gentil 66
1004 Lausanne

tél. 021 / 35 99 54

Du nouveau au Service commercial.

Nous avons fait une demande à la municipalité de Blonay qui a bien voulu nous permettre d'utiliser l'ancienne salle d'arrêt de Blonay pour le stockage du matériel à vendre à cette gare. Ainsi, il est devenu superflu de transférer la marchandise chaque journée d'exploitation (le matin et le soir) de Chamby à Blonay et vice-versa. Ce local se trouve directement au quai, à côté où nous mettons actuellement la table de vente par beau temps. Un membre nous a fait cadeau d'une armoire qui a pu être mise au dépôt des CEV à Blonay afin d'y entreposer les casquettes et les uniformes des contrôleurs - au lieu de les avoir tous à Lausanne-gare. - Savez-vous que nos quatre hôtesses ont un nouvel uniforme couleur Expo? Venez les voir !

Quoi de neuf à la vente? Les vignettes à Fr. 1.-- à poser sur les voitures, vélos, vélomoteurs, etc. Des horaires graphiques (à Fr. 2.50) dont le stock est malheureusement déjà épuisé seront réédités pour l'an prochain. Les verres à vin de la loc bretonne sont sortis au prix habituel. Une autre nouveauté est la carte postale de notre train avec la loc 105 à la sortie du tunnel de Cornaux.

Les personnes désireuses d'achèter de nos souvenirs mais qui ne peuvent se rendre au BC ont maintenant la possibilité de les commander au service commercial en versant d'avance le prix correspondant et en indiquant au verso du coupon les articles désirés. Vous trouverez en annexe une liste de ces souvenirs avec prix-courant. - Nous attendons avec plaisir votre commande.

G. Dubler.

La Traction

Locomotive à vapeur G 2 x 3/3 104

Bien des personnes s'interrogent sur le sort de la locomotive 104, stationnée à Vevey côté Montreux. Les quelques lignes qui suivent répondent à cette question.

Un service s'est constitué au sein de la traction qui a pour but l'entretien et la remise en état des chaudières, parties vitales des locomotives à vapeur. Les travaux ont débuté sur la 104 le 11 janvier 1969 et se poursuivent à un rythme accéléré, de telle sorte que l'état des travaux se présente ainsi à fin août:

- chaudière détubée, brossée et repeinte intérieurement
- bloc des soupapes démonté et rodé
- tige de régulation rafraîchie et révisée
- tuyère d'échappement démontée et décrassée
- les 88 boulons et rondelles du ciel du foyer changés à neuf
- les 202 trous de la plaque tubulaire du foyer (en cuivre) réalésés
- les manomètres, niveaux et robinets retenus.
- les tubes neufs préparés au montage
- le mandrinage des tubes a commencé.

Les attelages, tampons, conduites de frein à vide et à air comprimé sont en cours de montage. - Le service des chaudières aura fait l'impossible, à l'heure où vous lirez ces lignes, dans l'espoir de voir cette saison encore la locomotive 104 en pression.

Nous prévoyons déjà un programme de travail pour l'hiver prochain. Une séance d'information aura lieu en temps utile pour les membres actifs que le service de la traction intéresse. Celle-ci, nous l'espérons, suscitera votre intérêt et nous permettra de mettre sur pied une organisation solide. Ainsi, chacun au mieux de son temps libre pourra prouver son utilité et contribuer au succès que nous attendons.

Locomotive à vapeur G 5/5 99 193

La mise en service de cette machine n'a pas encore pu être faite. En effet, la visite de la chaudière par l'inspectorat nécessite quelques travaux préliminaires, tels que démontage de la surchauffe, essais de pression hydraulique, pour ne citer que les principaux. Or, les membres actifs disponibles en temps d'exploitation étant moins nombreux, et vu les travaux sur la loc 104, il ne nous a pas encore été possible de faire face à ces travaux.

Nous aimerions que tous soient assurés que ce retard sera compensé par le soin que nous vouerons à cette locomotive et nous ne manquerons pas de donner des précisions dès qu'il nous sera possible de le faire.

F. Bosshard

Nous invitons les mécaniciens CFF connaissant leurs jours de congé à l'année à nous indiquer leurs jours disponibles sur le bulletin rose ce qui nous permettra d'établir des tableaux de service et de parer à certains inconvénients. - Merci !

Service de la traction.

Fumées.

Le BC est un train à vapeur, c'est ce qui fait son attrait touristique et c'est heureux. Mais c'est aussi un train à fumée, c'est ce qui fait son malheur, ça c'est moche. On prétend que l'un (la vapeur) ne va pas sans l'autre (la fumée), que peut répondre le profane ! hein? Ah si, il pose une question à son tour, pourquoi donc y a-t-il des jours avec et des jours sans (ou très peu) fumée? Plus le BC aura de panache et moins il aura de fumée mieux cela vaudra, pas vrai? Quant à l'escarbille, il vaut mieux l'avoir sous les yeux en la forme d'un charmant opuscule que dans les yeux sous la forme d'un méchant corpuscule. Alors, collègues mécaniciens et chauffeurs, laissez votre pipe à Blonay et votre cigare à Chamby, peut-être alors y aura-t-il moins de fumée où chante le merle.

Riquet occis de carbone.

(Note de la rédaction: La tâche de nos chauffeurs et mécaniciens sera grandement facilitée à l'avenir. Nous croyons en effet avoir trouvé maintenant le charbon qui nous convient le mieux et qui ne fume pratiquement pas. Malgré le prix sensiblement plus élevé et des délais de livraison assez longs, nous mettrons tout en oeuvre pour satisfaire les bordiers de notre ligne.)

Etat des membres.

1er août 1969

Société Coopérative du Chemin de fer touristique Blonay - Chamby

Nombre de sociétaires (ayant libérés au moins une part sociale): 1059

De ces sociétaires, 687 font encore partie de l'Association de soutien du Chemin de fer touristique Blonay - Chamby. Ils se répartissent dans les catégories suivantes:

Actifs	(y compris les membres à vie)	286
Simples		390
Collectifs		11

Documentation ferroviaire.

Les Chemins de fer Electriques Veveysans CEV.

I. Historique

Le 20 mars 1899, après l'échec d'un premier projet ferroviaire pour relier Vevey à Thoune (par Bulle), un comité d'initiative, présidé par M. E. Gaudard, avocat et Conseiller National, demandait aux Chambres fédérales la concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer électrique de Vevey à Blonay avec raccordement à la ligne Montreux - Montbovon.

A la suite de cette demande, le Conseil d'Etat du Canton de Vaud recevait deux requêtes émanant l'une du Conseil communal du Châtelard (Montreux), l'autre du Comité du Chemin de fer Montreux - Montbovon pour s'opposer au point de raccordement projeté à Chamby et demander que le raccordement ait lieu à Fontanivent, bien au-dessous de Chamby. - Sans se prononcer pour le moment à ce sujet, l'Autorité fédérale accordait néanmoins, le 19 octobre 1899, la concession. - La compagnie s'étant constituée en date du 28 décembre de la même année, des négociations commencèrent aussitôt pour arrêter le point ou devait se faire le raccordement. Après de longues démarches, le 16 mars 1900, à la suite d'une inspection locale à Chamby, le Conseil d'Etat trancha la question de raccordement, conformément à la demande de la compagnie, et, par la suite, le Conseil fédéral ratifia ce point de vue.

Une deuxième compagnie , celle du Vevey - Châtel, constituée également le 28 décembre 1899 (et comprenant en majeure partie les mêmes personnalités que celle du Vevey - Blonay - Chamby) demanda une concession pour un chemin de fer desservant la rive droite de la Veveyse. Cette ligne aurait dû utiliser la voie du VBC jusqu'à Gilamont, de là traverser la Veveyse pour atteindre Corsier, puis Chardonne-Jongny et Châtel-St-Denis. En outre, une troisième concession existait pour une ligne sur la rive gauche devant relier Châtel à Fontanivent sur le chemin de fer Montreux - Montbovon. Le Conseil d'Etat du canton de Vaud ne pouvant subventionner à la fois ces lignes demanda à la sous-commission chargée d'établir la carte des chemins de fer vaudois d'étudier cette question. Celle-ci, après s'être consciencieusement documentée et après avoir entendu les intéressés, qui se sont réunis au Collège de St-Légier-La Chiésaz, préconisa la solution suivante:

"Au point de vue topographique et géologique, le meilleur point de passage de la Veveyse (qui, comme cela est facile à comprendre, constitue la clef du problème à résoudre) est celui qui se trouve en aval, au débouché de la gorge, à l'endroit où la vallée s'ouvre largement à l'Est et à l'Ouest. Le pont qu'on construira à ce point, près de Fenil, serait à la même altitude que les villages de Chardonne et de St-Légier. Cette traversée, qui devrait pouvoir être utilisée aussi pour la circulation du public, aurait l'avantage de joindre directement deux gros villages et les localités avoisinantes, qui ne sont actuellement en relation que par le bord du lac, en descendant à Vevey. De ce point, la ligne monte directement sur la rive droite de la Veveyse jusqu'à Châtel, sans développement artificiel, par une rampe continue ne dépassant pas la déclivité de 5 %. - Du pont de Fenil, la ligne va se raccorder à la station de St-Légier de la ligne Vevey - Chamby. L'emplacement de cette station devrait être fixé tout près du village à occident."

A la suite de ce rapport et du choix définitif du tracé St-Légier - Châtel, il était de tout intérêt pour les deux compagnies du Vevey - Blonay - Chamby et du Vevey - Châtel-St-Denis, tant au point de vue financier qu'au point de vue de construction et de l'exploitation de ces chemins de fer régionaux, de fusionner. Un traité de fusion fut donc conclu entre ces deux compagnies le 22 avril 1901 et les Chambres fédérales accordèrent à la nouvelle Compagnie des Chemins de fer électriques veveysans, sous date du 28 juin

"L'Escarbille", journal du Chemin de fer touristique Blonay - Chamby, Case postale 187
CH 1001 Lausanne
Rédaction: R. Scholz, rue du Vignoble 4, 2087 Cornaux/NE, tél. 038 / 7 77 01
paraît: en principe en mai, septembre et décembre.
Les articles n'engagent pas la responsabilité de la société.

No 2/69 septembre 1969

Chemins de fer Electriques Veveysans (CEV)

Photo 1: Tunnel de Gilamont: Etat des travaux fin 1900 / Stand der Arbeiten Ende 1900.

Photo 2: - " - Revêtement du portail sud en 1901
Verkleidung des Südportals, 1901.

Photo 3: Reconnaissance des travaux par le Conseil d'administration des CEV, printemps 1902
Besichtigung der Arbeiten durch den Verwaltungsrat der CEV, Frühjahr 1902

- Tunnel de Gilamont

Photo 4: - Au-dessus de St-Légier - oberhalb St-Légier

Photo 5: Viaduc sur la Baie de Clarens: Echafaudages, vue du côté Blonay, 1901
Gerüste von der Seite Blonay aus gesehen, 1901.

Photo 6: - " - Etat des travaux, début 1902
Stand der Arbeiten anfangs 1902.

Photo 7: Inauguration de la ligne Vevey - Blonay - Chamby, le 29.9.1902
Einweihung der Strecke Vevey - Blonay - Chamby am 29.9.1902

- Gare de St-Légier - Bahnhof von St-Légier

Photo 8: - Viaduc sur la Baie de Clarens - Viadukt über die Baie de Clarens

Photo 9: Pont de Fenil: Etat des travaux, fin novembre 1903
Stand der Arbeiten Ende November 1903.

Photo 10: - " - avec automotrice série 101 - 103 / mit Triebwagen Serie 101 - 103.

Photo 11: Blonay - Les Pléiades: Course offerte par l'entreprise de construction, le 10.6.1911
Besichtigungsfahrt, offeriert von der Baufirme, 10.6.1911

locomotive HG 3/3 1002 ex Brünig

Photo 12: - " - déchargement d'une locomotive électrique en gare de Vevey, printemps
Ablad einer elektrischen Lokomotive im Bahnhof Vevey, Frühjahr 1911.

Photo 13: Course en Gruyère du 11.5.1969: Le train en gare de Bulle (locs E 332 et 105)
Fahrt ins Greyerzerland vom 11.5.69: Der Zug im Bahnhof Bulle.

Photo 14: "Rollbahn Mürren": un train au village / ein Zug im Dorf.

Photo 15: Révision de chaudière de la loc G 2 x 3/3 104 (ex Zell - Todtnau)
Kesselrevision der Lokomotive

- préparation des tubes à Vevey, 9.8.1969 / Vorbereitung der Siederohre in Vevey.

Photo 16: - alésage des trous de la plaque tubulaire du foyer
Ausbohren der Löcher der Feuerbüchsrohrwand.

Photos: 1, 2, 5, 6, 9 und 11: Collection CEV, reproductions R. Scholz
3, 4, 7, und 8 : "La Patrie Suisse" - " -
10 : carte postale - " -
12 : collection A. Rieben - " -
13 & 15 : R. Scholz
14 : Musée Suisse des Transports, collection R. Scholz
16 : R. Gottschall.

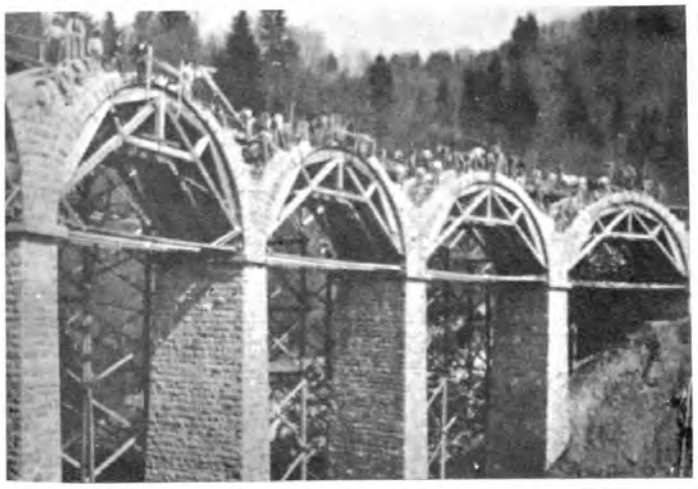
1

2

3

4

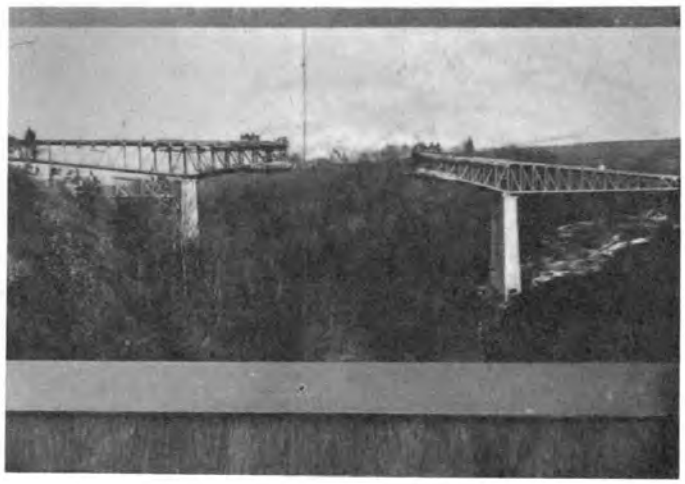
5



6

7

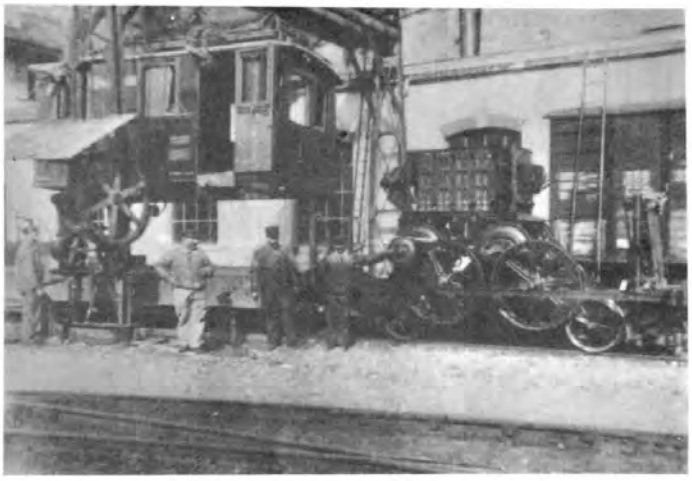
8



9

10

11



12

13

14

15

16

1901, la concession pour l'établissement et l'exploitation des chemins de fer électriques de Vevey à Chamby (raccordement à la ligne Montreux - Montbovon) par Blonay et de Vevey à Châtel-St-Denis (frontière fribourgeoise). Les études et la direction des constructions de ces lignes ont été confiées à M. l'ingénieur A. Palaz, qui a eu comme collaborateur M. V. Ryncki, premier directeur des CEV.

II. Description du tracé

Le point de départ du tracé est devant le bâtiment des voyageurs des CFF en gare de Vevey (au nord des lignes à voie normale). Au début de l'exploitation et jusqu'à la signature d'une convention avec les CFF pour l'utilisation commune de la gare, les trains CEV partaient et arrivaient au lieu dit la "Guingette" près du dépôt actuel de la compagnie. Après avoir remonté la rive gauche de la Veveyse jusqu'en Gilamont, le tracé s'infléchit vers l'est à l'entrée du tunnel du même nom pour traverser les vignobles de Clies et d'Hauteville et la nouvelle autoroute et arriver à la station de St-Légier d'où bifurquait jusqu'au printemps 1969 la ligne pour Châtel. - La ligne se dirige ensuite sur l'agglomération de Blonay en passant à proximité du village de St-Légier-La Chiésaz et au pied du Château de Blonay. En serpentant à travers de riantes prairies, la ligne atteint la Baie de Clarens qui est franchie sur un pont en maçonnerie. Etablie à flanc de coteau et soutenue par d'importants murs de soutènement et de revêtement, elle s'engage dans le petit souterrain de Cornaux pour apparaître bientôt après sur les pentes du Mont Cubly. S'élevant peu à peu, elle atteint la station de Chamby, point de jonction avec le MOB.

La ligne de Châtel-St-Denis quittait St-Légier en obliquant vers l'ouest, traversait le plateau de la Veyre et atteignait les bords de la Veveyse, qu'elle franchissait sur le viaduc métallique. Sur la rive droite, après la halte de Fenil, la ligne se dirigeait vers le nord, desservant la station des Monts de Corsier et, dominant depuis la halte de Moille-Saulaz, le cours de la Veveyse, elle atteignait la gare de Châtel-St-Denis, chef-lieu du district fribourgeois de la Veveyse et point de jonction avec le réseau à voie étroite du GFM.

La situation topographique du réseau veveysan par ses raccordements avec les compagnies voisines à nécessité la jonction de ses lignes à Vevey avec les CFF, à Chamby avec le MOB et à Châtel-St-Denis avec le GFM (anciennement Chemins de fer électriques de la Gruyère et Châtel - Palézieux). Les normes admises pour le tracé ont été celles qui se rapprochent le plus comme concordance et similitude de celle des chemins de fer voisins. La rampe maxima a été fixée à 50 o/oo et les rayons des courbes à 80 mètres, à l'exception du viaduc sur la Baie de Clarens (60 m).

III. Infrastructure

La voie est établie sur plateforme indépendante sur toute sa longueur. Seul le pont de Fenil était en commun avec la route. - La construction de la ligne a nécessité de nombreux murs de soutènement et un mouvement de terres assez considérable. En plus de deux tunnels, l'un de 83 m, en Gilamont, en courbe de 70 m de rayon, et l'autre, au lieu dit en Cornaux, d'une longueur de 44 m, ainsi que de nombreux aqueducs de dimensions secondaires et un passage supérieur, deux ouvrages importants ont été construits, l'un sur la Baie de Clarens, ligne de Vevey à Chamby, et l'autre sur la Veveyse, ligne de St-Légier à Châtel. Un troisième grand ouvrage, le nouveau viaduc sur l'autoroute en dessus du Château d'Hauteville a été mis en service le 24 août 1967.

Le pont en maçonnerie sur la Baie de Clarens a une longueur totale de 79 m. Pour des raisons d'économie, il a été établi dans une courbe de 60 m de rayon. Il est en palier et comprend cinq arches d'une ouverture de 11,20 m. La hauteur de la voie au-dessus du torrent est de 26 m et la plus haute pile mesure 19 m jusqu'à la naissance de la voûte. Les piles sont couronnées par une assise en pierre de taille servant de retombée aux arches. Celles construites dans le lit du torrent sont protégées à l'amont par deux contreforts en maçonnerie. - La largeur du pont entre tympans est de 3,50 m et deux

passerelles, avec garde-corps, l'une de 1 m et l'autre de 0,30 m, constituées par un platelage supporté par des ancrages métalliques donnent à cet ouvrage une largeur totale de 4,80 m à hauteur de plateforme. - La maçonnerie a été traitée avec sobriété, celle des piles montée par assises horizontales est arrêtée par des chaînes d'angle en moellons piqués de 3 cm de saillie. Les bandeaux des voûtes sont également en moellons piqués, entourés d'une large ciselure. Ces matériaux proviennent en partie des carrières de grès des environs de St-Légier et des carrières à proximité de la voie.

Les fondations des deux piles principales comportent un bloc homogène de béton d'environ 4 m de hauteur, encastré dans un sol graveleux. Des enrochements, jetés à la main, protègent ces fondations contre les érosions du torrent et, pour éviter d'être emportés par le courant, lors des fortes crues, ils sont reliés les uns aux autres par de solides amarres. - Des tours en bois, établis à proximité des piles et reliés par des planchers formaient un échafaudage sur toute la longueur du pont et sur lequel circulaient les wagons pour l'approvisionnement des matériaux.

La ligne Vevey - Châtel-St-Denis franchissait la Veveyse sur un viaduc métallique du genre Cantilever. La compagnie avait étudié différents projets en maçonnerie et en fer pour ce passage de la Veveyse. Après comparaison des devis respectifs, le type à console a prévalu pour des raisons d'économie.

Comme il n'existait entre Vevey et Châtel-St-Denis aucun pont pour relier les deux rives de la Veveyse, l'Etat de Vaud participa aux frais de construction du pont afin de l'élargir assez pour permettre le passage d'une route reliant les Monts de Corsier avec les villages de St-Légier et de Blonay avec un montant de Fr. 133'200.—. Vu l'importance de l'ouvrage, une subvention spéciale de Fr. 102'000.— fut encore accordée.

Après un concours restreint entre les constructeurs de ponts métalliques en Suisse, la compagnie aadjugé le travail à l'ingénieur C. Zschokke à Aarau, propriétaire des ateliers de Döttingen qui avait fait l'offre la plus avantageuse. Les travaux de maçonnerie ont été adjugés à forfait à MM. Vago et Champion, entrepreneurs à Vevey, déjà adjudicataires du forfait pour les travaux du Vevey - Blonay - Chamby et du tronçon St-Légier - frontière fribourgeoise. - Les fouilles du viaduc ont été commencées en septembre 1902. Sur la rive gauche, la pile et la culée ont été fondées à la profondeur prévue au projet sans qu'on ait eu à vaincre d'obstacles sérieux. La pile, en particulier, repose sur un banc de grès dont l'inclinaison orientée du nord au sud présente toute garantie de solidité. La culée côté Châtel est implantée au bord de l'ancienne route Vevey - Châtel. Pour la pile de la rive gauche, la nature du terrain obligea de fonder à une profondeur de 8,50 m sur un banc de schiste compacte. Pendant le travail de fondations, les éboulies de la côte furent retenus par un boisage très complet. - Une carrière de grès que l'entreprise put exploiter à proximité du pont sur la rive droite, fournit la pierre des maçonneries. La plus grande partie de ces matériaux ont été transportés à pied d'oeuvre par trois funiculaires aériens, installés d'une rive à l'autre, dont deux commandés par moteur. Un treuil au pied de chaque pile complétait l'installation pour les approvisionnements. - Les piles, de forme trapézoïdale mesurent 26,65 sur la rive gauche, et 57 m de hauteur sur la rive droite au dessus du niveau des fondations. La pile-culée, rive gauche, est complétée par une arche de 10 m d'ouverture. L'intérieur des piles qui devait être évidé d'après les projets primitifs, a été rempli en maçonnerie à la demande du Département Fédéral des Chemins de fer pour contrebalancer l'effort du vent sur les fûts et leur donner plus de stabilité. Cet ouvrage a nécessité un déblai en fouille de 3500 m3. La quantité de béton employé est de 1500 m3 et le cube des maçonneries générales de 6000 m3.

La partie métallique en fer Martin-Siemens provenant des usines allemandes de Burbach et de la Terre-Rouge près d'Aix-la-Chapelle comprend un arc central de 84 m d'ouverture et deux travées de rive de 57 m chacune, soit 198 m de long. La longueur totale du pont, y compris les culées est de 230 m; le poids du fer est de 602 t. - Le tablier mesure 6,5 m de largeur, dont 5,75 m de chaussée et o,75 m de trottoir longeant la voie ferrée située côté amont du pont. La hauteur de la chaussée au-dessus du lit de la Veveyse est de 85 m. Les poutres principales sont distantes de 5,50 m l'une de l'autre d'axe en axe. Elles sont

à membrures à caisson avec treillis simple en N. La distance entre montants est de 3,80 m. Sur piles, leur hauteur est de 8 m, elle est de 3 m sur les culées et de 4 m à la clef de la travée centrale. Une passerelle de visite suit les membrures inférieures de la partie métallique.

Le montage des poutres de rive s'est effectué au moyen d'un échafaudage solidement construit et contreventé. Un échafaudage semblable a été construit sur chaque rive et la quantité de bois employé a été d'environ 350 m3. - Le montage de la partie centrale s'est fait en porte à faux et simultanément en utilisant le système de la plateforme volante fixée aux membrures métalliques du pont dernièrement rivées. A chaque extrémité, une grue roulante de 3,5 t amenait en place les pièces de la construction. - Le viaduc est dans une rampe de 40 o/oo. Les appareils d'appui se composent d'un balancier supérieur et d'un inférieur relié par un tourillon. Sur piles et la culée côté Châtel ce dispositif est supporté par des rouleaux de dilatation reposant sur des plaques métalliques suffisamment dimensionnées. Par contre, il n'y a pas de rouleau de dilatation sur la culée côté Vevey. Une articulation spéciale à chaque extrémité de la poutre indépendante complète le système de dilatation des fers du viaduc. - Le montage de la partie métallique de la rive gauche commença le 1er juin 1903 et le 28 septembre de la même année sur la rive droite; le 18 décembre 1903, les deux porte-à-faux étaient réunis et à la fin décembre, on commença le ballastage de la chaussée. Les essais de charge ont eu lieu en février 1904 sous le contrôle des organes du Département des Chemins de fer et du Département des Travaux publics du canton de Vaud. Le train d'essai était composé comme suit: 1 automotrice avec wagon à marchandises: 42 t et dans l'espace libre: 1 char de 6 t. - Il y a lieu de signaler, à la louange des entrepreneurs que les mesures de précaution pour la sécurité des ouvriers ont été si bien prises qu'il n'y a eu aucun accident grave à déplorer.

IV. Superstructure

La voie était constituée à l'origine par un rail Vignole en acier, du poids de 24,2 kg/m. Sa hauteur était de 110 mm et la largeur du champignon de 50 mm. Les rails ont été livrés par barres de 12 m de longueur et préalablement cintrées pour les courbes au-dessous de 100 m de rayon. Le rail était supporté par longueur normale de 12 m par 14 traverses métalliques du poids de 33,1 kg et 1,8 m de longueur. L'épaisseur de la couche de ballast était de 0,30 m. Une partie de ces rails a été remplacée par un profil plus lourd; le travellage a été reserré. Les rails sont fixés sur les traverses au moyen de taquets munis de boulons de serrage. Ces taquets de dimensions de 12 à 24 mm permettent de faire varier l'écartement de la voie depuis 1 m dans les alignements et les rayons supérieurs à 400 m, à 1,024 m pour les rayons au-dessous de 80 m. La voie en courbe a été posée avec le devers prescrit suivant la vitesse admissible et les raccordements paraboliques intercalés aux endroits nécessaires. Les angles des branchements varient de 1 : 6 à 1 : 7 pour des aiguilles dont les rayons de courbe varient de 60 à 80 m. Les rails et traverses ont été achetés par l'entremise de M. Kägi de Winterthour; les aiguilles ont été livrées par la Fonderie de Berne tandis que le petit matériel provenait des usines L. de Roll à Gerlafingen.

V. Conduites électriques

La ligne électrique de contact était constituée par deux fils de cuivre durcis de 9 mm de diamètre, supportés par des attaches flexibles, à des consoles métalliques, fixées à des poteaux en bois imprégné. La ligne d'alimentation constituait 1 ou 2 fils de cuivre de 10 mm de diamètre; elle était posée sur les mêmes poteaux et suivait la ligne de contact avec laquelle elle était reliée tous les 300 m environ par des ponts. Une ligne d'alimentation spéciale, avec tracé indépendant , reliait directement l'ancienne station de transformation de Vevey au Pont de Fenil. La tension de la ligne électrique au départ de la station de transformation était de 800 V. La hauteur du fil de contact au dessus du rail était de 5,25 m en voie courante, elle atteignait 6 m aux passages à niveaux et sur les voies de garage. Les gares était équipées de mâts en métal. - Les lignes de contact, d'alimentation et l'éclissage électrique d'origine ont été remplacés successivement par du matériel de conception plus moderne.

VI. Bâtiments et installations mécaniques

La remise et les ateliers ainsi que la première usine de transformation ont été construits dans le voisinage de la gare de Vevey, sur des terrains mis à disposition par la commune.

Le dépôt de 46,50 m de long sur 16,70 m de large comprend une remise pour voitures à quatre voies avec une fosse double pour l'inspection de ces dernières. - La charpente en bois de sapin est du type courant et a été préalablement utilisée pour la cantine de l'Exposition de Vevey en 1901. La couverture est en ardoises. Un atelier de réparation est attenant au dépôt dont une des voies y pénètre. Il comprend des machines-outils nécessaires pour les réparations courantes. Au-dessus de l'atelier se trouvent des locaux divers et un appartement.

Une simplicité toute primitive a présidé à la construction des gares du réseau. Une salle d'attente, un bureau pour le chef de gare et une salle de bagages suffisaient aux exigences du trafic. - Des abris couverts ont été élevés à l'emplacement des arrêts facultatifs des trains. Les gares et les haltes sont en partie éclairées au moyen du courant de ligne.

La première usine transformatrice se situait à Vevey à proximité du dépôt. - Le courant primaire, livré par la Société hydro-électrique Genoud frères à Châtel-St-Denis (usine de Montbovon) était amené par une ligne indépendante et construite par le fournisseur, jusqu' aux murs extérieurs de la station transformatrice. L'énergie était fournie sous forme de courant alternatif triphasé, 50 périodes, 4000 V. La transformation du courant alternatif en courant continu à potentiel constant de 750 V avait lieu par trois groupes de convertisseurs rotatifs de 100 cv à 740 tours par minute en pleine charge. Ces installations ont été livrées par la Compagnie de l'Industrie électrique et mécanique à Genève (maintenant Sécheron) en 1902. Une batterie d'accumulateurs, livrée par la Société suisse pour la construction d'accumulateurs à Marly, de 375 éléments, jouait le rôle de tampon et pouvait assurer pendant trois heures la remorque des trains en cas de panne de l'usine transformatrice.

En 1911, lors de l'établissement de la ligne des Pléiades, la sous-station fut déplacée à St-Légier, point central du réseau ferroviaire et plus indiqué pour une distribution économique de l'énergie en réduisant les pertes en ligne. Cette sous-station fut renforcée par l'acquisition d'un groupe supplémentaire, et en 1925 complètement transformée. Ce fut une des premières sous-stations automatiques équipée d'un mutateur, convertisseur statique d'énergie électrique alternative en énergie continue pour le service normal et d'une commutatrice pour les renforts, chaque machine d'une puissance de 300 kw (env. 400 cv). La batterie d'accumulateurs a pu être supprimée, les pannes des réseaux d'alimentation étant très rares et les pointes jouant actuellement un moins grand rôle. - En 1942, le fort trafic des Pléiades rendit nécessaire l'installation d'une nouvelle sous-station. La sous-station des Chevalleyres est commandée à distance de la gare de Blonay. Elle est équipée d'un mutateur de 425 kw (env. 480 cv), sans pompe, construction nouvelle à l'époque. Le cuivre étant rare, il a été remplacé pour les connexions et pour les enroulements des transformateurs par de l'aluminium, ce qui a provoqué quelques perturbations à l'usage.

A suivre.

(Texte adapté d'après un article de M. V. Rynki, premier directeur des CEV, paru dans le Bulletin technique de la Suisse romande en 1907. Quelques détails ont été puisés dans la Feuille d'avis de Vevey du 16 octobre 1952.)

R. Scholz

Nous avons reçu, il y a quelques temps déjà, un état de locomotives à vapeur existant encore en Suisse. Cet état est établi en langue anglaise par une machine électronique. Le donateur inconnu est prié de se mettre en rapport avec le rédacteur de L'Escarbille, R. Scholz, rue du Vignoble 4, 2087 Cornaux/NE, tél. 038 / 7 77 01. Merci !

Le plus petit chemin de fer de Suisse.

Le plus petit chemin de fer de notre pays, du moins par son écartement de 50 cm, fut le "Rollbahn Mürren" (traduction: voie pour wagonnets de Mürren).

Le 10 juillet 1894, trois ans après l'arrivée du train de Lauterbrunnen, l'unique cheval se mit en tête de sa voiture, quitta la gare, enfila la rue principale et s'arrêta après 455 m de rampe devant l'hôtel Kurhaus, son terminus: le tram de Mürren était né. Conçu comme service privé pour les clients des hôtels, il ne circulait que deux mois par an, cessa de 1915 à 1922, pour achever sa carrière en 1931.

Même dans les années fastes, les recettes ne couvraient pas les dépenses; en 1910 par exemple Fr. 85.-- de déficit pour Fr. 1943 de recettes, mais qu'importe, il rendait service. Remarquons à ce sujet que les marchandises formaient le 4/5 des recettes.

Tout y était minuscule: la voie avec son rail de 7 kg/m et ses courbes de 8 m de rayon, la remise, les deux aiguilles, son compte de construction de Fr.11000.- (plus Fr. 600.-- pour le cheval), l'unique voiture et ses huit places disposées dos à dos perpendiculairement à la voie (conservée par l'hôtel, elle est exposée actuellement à la Maison Suisse des Transports à Lucerne), ses deux wagonnets à bagages, ses trains toujours formés de la voiture et d'un wagon; une tonne au total.

Ce n'est pas la concurrence automobile (inconnue à Mürren) mais la crise économique qui mit fin à ce témoin de la belle époque du tourisme suisse.

S. Jarne

Nous avons oublié sur la liste des membres fondateurs, parue avec le dernier numéro de L'Escarbille, le nom de Mme Antoinette Badoux de Lausanne, ainsi que M. Willy Boegli de Berne. Nous nous en excusons.

R. Freymond

Faites aussi de la propagande
Non seulement en Suisse romande
Mais encore ailleurs:
L a V i g n e t t e d u B C *
Sur votre véhicule privé !

* Vous l'obtenez facilement en versant Fr. 1.-- par vignette + Fr. -.20 pour frais d'envoi au CCP 10 - 10894, Chemin de fer touristique Blonay - Chamby, Service commercial, Lausanne en spécifiant sur le dos du coupon: Vignette BC.

Annexes: Bulletin rose
Programme pour le voyage en Gruyère
Liste avec prix-courant des souvenirs BC.

Liebe Mitglieder und Freunde,

Die Saison 1969 hat mit zwei erfolgreichen Tagen (8. und 11. Mai) im Greyerzerland begonnen. Am 11. Mai (Muttertag), für das erste Mal in den Annalen der BC, standen zwei Dampfloks unter Druck um einen aus acht Wagen formierten Zug von Châtel-St-Denis via Bulle nach Gruyère und zurück zu führen. - Eine neue Reise wird diesen Herbst organisiert; Anmeldeformulare liegen dieser Ausgabe bei. - Am 15. Mai wurde die Linie BC wieder eröffnet. Die Frequenz der Reisenden ist etwas weniger stark als letztes Jahr, jedoch regelmässiger und jedermann schätzt, unter normalen Bedingungen zu reisen. Bis Anfang August wurden etwas über 18'000 Personen befördert.

Im Sommer konnten Sie am Fernsehen eine Variétésendung (Co-Produktion verschiedener europäischer Fernsehgesellschaften) mit dem Titel "Europarty - Rendez-vous in Montreux" sehen, in welcher unser Zug zu Ehren kam. - Eine Firma der deutschen Schweiz hat für die amerikanische TV einen Werbefilm gedreht, in welchem ein Zug der BC, beladen mit Trauben, von zwei Cow-Boys überfallen wurde, um den Wein nach Amerika zu entführen.

Die Erdarbeiten unseres zukünftigen Depots sind gut vorangeschritten. Ueber 200 Stunden hat ein Trax das Gelände nivelliert, wobei uns das Quellwaser, das gefasst und abgeleitet werden musste, ziemliche Sorgen bereitet hat. Nun können die Geleise verlegt werden und nach Regelung der Finanzierungsfrage wird mit dem Bau des Depotgebäudes begonnen. Dieses Unternehmen kostet uns viel Geld. Wir bitten Sie daher, uns zu helfen, indem Sie weitere Anteilscheine übernehmen (welche Sie Ihren Verwandten oder Bekannten schenken können) und für die BC Reklame machen. Die Mitgliederzahl wächst erfreulich, doch dürfen wir nicht nachlassen, Neumitglieder zu werben. -Die Genossenschaft der Museumsbahn Blonay - Chamby zählte am 1. August 1969 1059 Genossenschafter. Davon sind noch 687 Mitglieder der Gesellschaft zur Unterstützung der Museumsbahn Blonay - Chamby (286 Aktiv-, 390 einfache und 11 Kollektivmitglieder). Wir danken den Mitgliedern, welche sich voll und ganz für unser Unternehmen einsetzen; leider hat es aber auch eine Anzahl, die ihren Verpflichtungen noch nicht nachgekommen sind. Dürfen wir diese bitten, dies baldmöglichst nachzuholen?

Am 3. Mai fand unsere Generalversammlung statt, an welcher etwa 120 Mitglieder teilnahmen. Die verschiedenen Geschäfte wurden rasch erledigt und nach der Wahl eines neuen Rechnungsrevisors wurden noch einige Dias und Filme gezeigt, die auf der BC aufgenommen worden waren.

Verschiedene Baulichkeiten, wie Kioske, Schutzhäuschen, usw. werden umgebaut, resp. müssen erstellt werden. An anderen sind Unterhaltsarbeiten auszuführen. Interessenten für diese Arbeiten wollen sich bitte mit Herrn O. Pache, Bois-Gentil 66, 1004 Lausanne, Tel. 021 35 99 54 melden.

Der kommerzielle Dienst bietet nun auch unsere Souveniers im Versand an. Beiliegend finden Sie eine Liste der gegenwärtig vorhanden Artikel.

Die Kesselrevision der G 2 x 3/3 104 (ex Zell-Todtnau) schreitet zügig voran; sie soll Ende dieses Monats erstmals in Betrieb genommen werden können und wird voraussichtlich den Zug ins Greyerzerland führen. Diese Arbeiten erlaubten uns leider nicht, die 99 193 (ex Nagold - Altensteig) in Dienst zu stellen. Bei dieser Lok muss der Ueberhitzer ausgebaut und einer separaten Druckprobe unterzogen werden. Dies steht als Nächstes auf dem Arbeitsprogramm.

Wir hoffen, Sie zahlreich an unserer Ausfahrt auf der GFM begrüssen zu können.

Mit freundlichen Grüssen.

(Zusammenfassung) R. Scholz

Beilagen: Rosa Arbeitsformular
Programme der Fahrt auf der GFM
Preisliste der Souvenirs.

Chemins de fer Electriques Veveysans C E V — Etat du matériel roulant

Automotrices série	numéro	année de constr. (transform.)	construct.	∅ roues motrices	moteurs	puiss. tot.	tours	amplificat. entre moteur/essieu moteur	tare	places 2e	places 3e	places deb.	places tot.	comp. bagages m2	comp. bagages t	écart. ess.	empattem. du bogie	longueur hors tamp.	hauteur fixe	largeur	vit/max.	transformations, etc.
BCe 2/2	1	1902	Schlieren	790	2	74	400	1:5,0	12,5	8	24	18	50	-	-	3,5		10,240	3,6	2,82	18	en 1922 : CFe 2/2 12I
	2		ACEC Genève																			en 1926 : BCFe 2/2 10
BCFe 2/2	11I		- " -	790	2	74	400	1:5,0	12,15	8	16	26	50	4,8	0,7	3,5		10,240	3,6	2,82	18	en 1943 : BCFe 2/3 11II
(no 11I modifié en 1926)					2	156	710	1:4,58	14,0							5,0					35	
BCFe 2/2	10 (1926)		CEV/MFO	860	2	156	710	1:4,58	14,0	8	16	26	50	?	?	5,25		10,240	3,6	2,82	35	(ex BCFe 2/2 10 en 1942 : BCFe 2/3 12II
CFe 2/2	12I (1922)		CEV	790	2	74	400	1:5,0	12,43		28	16	44	?	?	3,5		10,240	3,6	2,82	18	(ex BCe 2/2 1 en 1931 : CF 24
BCFe 2/3	11II (1943)		CEV/SLM	860	2	156	710	1:4,58	16,0	8	16	-	24	4,8	0,7	5,0		10,240	3,8	2,82	45	(train d'essieux à ori-
BCFe 2/3	12II (1942)		-"-	860	2	156	710	1:4,58	16,0	8	16	-	24	5,2	0,7	5,25		10,600	3,8	2,82	45	entation commandée système SLM
BCFe 4/4	101 - 103	1903	Schlieren Oerlikon	860	4	160	600	1:5,0	20,87	16	24	-	40	4,7	1,0	9,4	2,0	14,260	3,6	2,70	25	
(nouveaux moteurs en 1938)					4	280	800	1:4,315													45	
CFe 4/4	103 (1933)										40	-	40									ex BCFe 4/4 103; retr. en 1951 en BCFe 4/4
BCFe 4/4	104	1905	-"-	860	4	200	600	1:5,0	22,13	16	24	-	40	4,7	1,0	9,4	2,0	14,260	3,6	2,7	25	
(nouveaux moteurs en 1955)					4	280	900	1:5,86													45	
BCFe 4/4	105	1913	-"-	860	4	240	550	1:5,0	23,5	16	24	6	46	4,6	1,0	10,0	2,0	15,460	3,6	2,7	40	
(changement du rapport d'engrenage en 1938)								1:3,5													45	

Transformations des caisses et nouvelle répartition intérieure: 101 en 1949; 102 en 1946; 103 en 1943; 104 en 1945; 105 en 1964. A l'origine, les automotrices à 4 essieux possédaient des WC. Equipement de toutes les motrices avec le dispositif de sécurité pour la conduite à un agent en 1936; la motrice 105 seulement en 1938. Remplacement des lyres par des pantographes en 1944. A l'origine, peinture rouge-foncé; dès 1960 rouge et crème. - Des strapontins ont été rajoutés dans les compartiments à bagages.

BDeh 2/4	71 - 74	1969/1970	Schindler Sécheron	860	2	586	1170	1:10,52	29,5				120		2,0	14,05	2,95	17,6	3,38	2,6	50	
Tracteurs de manoeuvre																						
Te 2/2	81I	1931	CEV	750	2	74	400	1:5,0	6,5							2,0		5,93	3,6	2,4	20	ex M 51, moteurs ex CFe 2/2 12I, démoli:1964
Te 2/2	82	1940	CEV/MFO	750	2	80	600	1:5,0	9,9							3,5		8,06	3,65	2,56	25	ex K 39 (ex K 302)
Te 2/2	81II	1963	CEV	800	2	84	400	1:4,5	12,0							3,5		8,5	3,4	2,6	30	moteurs et châssis ex Ce 2/2 38-39 VBL
Locomotives à crémaillère (Blonay - Les Pléiades)																						
HGe 2/2	1 - 2	1911	SLM/MFO	adh. 706	crém. 700	2	220	705	adh. 1:11,7	crém. /11,7	15,8					2,6		4,72	3,8	2,4	9	
	3	1913																				
reconstruction (1950/51)				706	700	2	530	1345	1:11,7	/11,59	17,4					2,6		5,52	3,8	2,4	20	

Voitures à voyageurs

série	numéro	année de construct.	constructeur	tare	places 2e	places 3e	places tot.	empattement	longueur h.t.	largeur	hauteur	observations, transform.
BC	21 - 22	1902	Schlieren	8,1	8	32	40	3,5	10,000	2,76	3,65	21 en 1937 en C 21 22 en 1939 en C 22
C	21	(1937)	CEV	8,63		40	40	5,3	10,160	2,76	3,65	
	22	(1939)	CEV	8,35		40	40	5,5	10,160	2,76	3,65	démoli en 1967
C	23	1903	Schlieren	6,6		40	40	3,5	9,300	2,76	3,65	modernisé en 1957, démoli en 1967
CF	24	(1931)	CEV	8,3		28	8/10 46	4,5	10,300	2,8	3,65	ex CFe 2/2 12I; dém.:1957

(avec roue dentée pour la ligne des Pléiades):

CF	201-202	1911	Schlieren	7,3		24	10 34	4,0	9,160	2,72	3,65	
C	203-204	1911	Schlieren	7,6		40	4 44	5,0	10,16	2,70	3,65	
C	205	1913	Schlieren	7,9		40	4 44	5,0	10,16	2,70	3,65	
CF	206	1931	Schlieren	8,1		32	10 42	5,0	10,16	2,70	3,65	compartiment bagages: 1 t.
C	211I	(1931)	CEV	5,7		32	- 32	4,0	9,16	2,32	?	ex M 53; transf. en 1946 en M 501
C4	211II-212	1949	SIG	11,5		48	22 70	9,80 1,60	13,23	2,60	3,25	

Wagons marchandises

série	numéro	année de const.	constructeur	tare	capacité t de chgt.	longueur	largeur	hauteur	surface m2	capacité m3	empattement	longueur h.t.	hauteur	largeur	observations
K	30	1902	Schlieren	6,22	10,0	6,0	2,35	1,940	14,1	27,35	3,2	7,38	3,00	2,74	
K	31	1903	Schlieren	6,67	10,0	6,0	2,35	2,940	14.1	27,35	3,2	7,41	3,00	2,74	
K	32 - 37	1905	Schlieren	5,90	10,0	6,44	2,34	2,020	15,6	30,44	3,5	8,05	3,00	2,70	
K	38	1913	Schlieren	6,10	10,0	6,44	2,34	2,020	15,06	30,44	3,5	8,05	3,00	2,70	
K	39	(1931)	CEV	4,10	5,0	3,9	1,96	2,000	7,65	15,30	2,0	5,80	3,00	2,14	ex K 302
								en 1940	en Te 2/2 82						
L	40 - 41	1902	Schlieren	5,20	10,0	6,C2	2,42	1,000	14,5		3,2	7,43	2,15	2,70	
= Oc 40-41 dès 1965															
M	50 - 51	1896	SIG	4,6	5,0	4,6	2,33	0,455	10,7		2,0	6,03	?	?	*
M	52 - 54	1905	Schlieren	4,46	10,0	6,07	2,32	0,450	14,08		3,15	7,70	2,04	2,44	+
S	61			3,15	5,0	4,6	2,33	0,455	10,7		2,0	6,03	ex M 50		
X	71	1904	?	3,00	(chasse-neige)						2,0	3,50	dém.: 1942		
X	-	1955	?	3,50	1,0	(tourelle ex TL X 621)					2,5	5,72	4,3	2,0	

(avec roue dentée pour la ligne des Pléiades):

K	301 302	1910 1913	Schlieren Schlieren	4,1	5,0	3,9	1,96	2,000	7,65	15,30	2,0	5,8	3,00	2,14	" /
L	401	1910	Schlieren	3,7	5,0	4,05	1,93	0,700	7,81		2,0	5,8	2,11	2,15	&
M	501	(1946)	CEV	4,6	10,0	6,07	2,3	0,450	13,96		3,15	7,7	2,04	2,44	%
O4	201	1913	Schlieren	8,1	12,0	8,72	2,5	0,380	21,8		6,5/1,20	10,25	2,11	2,58	
F	-	1947	CEV	?	(wagonnet à bagages, démoli en 1963)										
X	-	(1966)	CEV/Boschung	?	(chasse-neige et fraiseuse; châssis ex L 401)										

Explications:

* ex Neuchâtel - Cortaillod - Boudry M 33 - 34; no 50 = S 61 en 1916; no 51 = Te 2/2 81I en 1931.
\+ no 53 transformé en 1931 en C 211I
" chasse-neige dès 1941, démoli en 1969
/ devient K 39 en 1931
& transformé en chasse-neige/fraiseuse en 1966
% ex C 211I, ex M 53

Les L 40 et 41 possédaient des parois mobiles pour le transport de tourbe, ainsi que les M 53 et 54(montage en 1919). Ces derniers ont été équipés de pivots en 1923