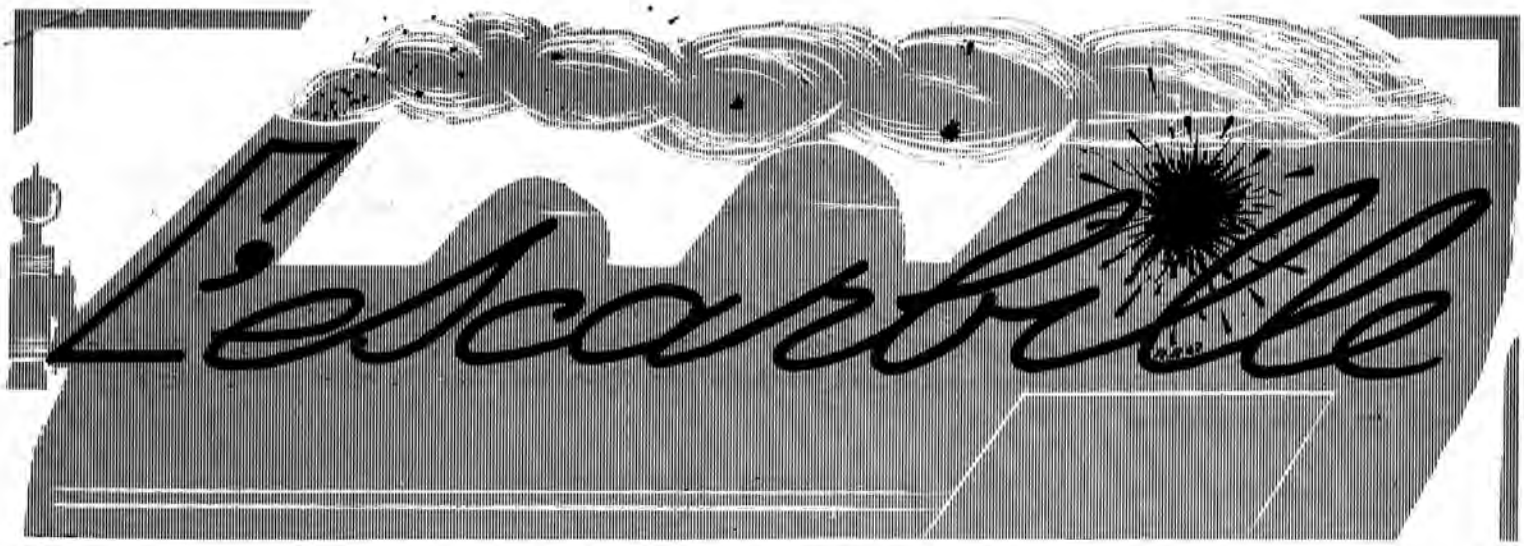


Chemin de fer touristique Blonay - Chamby

Bulletin d'information 3/69 Lausanne, décembre 1969

Chers membres,

La magnifique saison d'automne nous a permis de terminer notre année d'exploitation en beauté. En 30 week-ends, nous avons transporté près de 32'000 voyageurs; la moyenne par fin de semaine a donc dépassé les 1000 voyageurs. Ces chiffres sont très encourageants et nous incitent à nous organiser dès maintenant de manière à présenter à notre public en 1970 un Blonay - Chamby complètement métamorphosé.

La loc G 2 x 3/3 104 du Wiesental, après avoir reçu de nouveaux tubes et subi différents travaux d'adaptation, a été mise en service pour le Jeûne Fédéral. Son charmant sifflet nous rappelle le p'tit train du Far-West; plus de 2000 voyageurs en trois jours l'ont admirée dans sa belle livrée verte et noire.

Le service de la voie a été gratifié cet automne de sérieux renforts: en effet, les 17 et 18 octobre, les "Sangliers des Verrières", sous la conduite de leur dynamique chef de voie Paul Perrotet, nous ont posé le solde de la voie d'accès au dépôt ainsi que l'aiguille anglaise (ex Loèche-les-Bains). Ils ont en outre déchargé 40 t de ballast sur la voie du dépôt. - Le samedi suivant, une vingtaine de cantonniers de l'équipe de Neuchâtel, bien dirigés par leur sympathique chef Roger Bochud, ont continué la pose de voie et d'un branchement au dépôt. Nous avons beaucoup apprécié le bel esprit de camaraderie qui règne dans ces deux équipes et nous leurs réiterons ici notre chaleureuse reconnaissance.

Le service électrique, dirigé en main de maître par notre dévoué membre, André Hoffer, ne s'est pas reposé sur ses lauriers, recueillis par la construction de son échelle roulante, mais a posé la ligne de contact jusque sur le terrain du dépôt. Il est intéressant à relever que la voie d'accès au dépôt ainsi que la ligne de contact sont une fidèle reconstruction de l'ancien chemin de fer de Loèche à Loèche-les-Bains, malheureusement disparu.

En coulisse, au dépôt MOB de Montbovon, les travaux de remise en état de la voiture 121 des Tramways de Neuchâtel avancent fébrilement. Une équipe d'agents de train sous la conduite du chevalier du pinceau, André Reverchon, reconstituent monogrammes et filets.

Les démarches pour la construction du dépôt sont, tant du point de vue administratif que financier, en bonne voie, si bien que nous pensons pouvoir démarrer avec les travaux de construction dès la fin de l'hiver.

Pour terminer, je voudrais ici remercier chacun de vous pour votre dévouement et collaboration. Il est maintenant clairement démontré que le Blonay - Chamby a sa raison d'exister. Ne nous relâchons pas; bien au contraire, serrons les coudes autour du noyau solide bien empreint de camaraderie.

Je vous présente à tous mes voeux les meilleurs pour l'an 1970.

Bien cordialement
votre président

Marcel Rittener.

Service commercial

Souvenirs

Nous pensons qu'il est utile de rappeler à nos membres et amis que la vente des souvenirs continue par correspondance alors même que l'exploitation du BC est en léthargie hivernale! Le payement de tels achats se fait par chèque postal; nous vous renvoyons à ce sujet à notre prix-courant joint au dernier "Escarbille" et attirons particulièrement votre attention sur nos cartes de voeux très jolies et utiles.
En revanche, il ne reste plus de stylos pour le moment.

Publicité

Afin de préparer une saison 1970 aussi favorable que possible, nous envisageons maintenant déjà une grande action publicitaire qui doit, nous l'espérons, déployer ses effets au début de l'exploitation du BC l'an prochain. Pour des raisons bien faciles à comprendre, il est clair qu'un seul service s'occupe de cette action lors des discussions finales et dans les directives générales. Il en est de même avec des articles à placer dans des journaux, revues, etc. qui seront remis à ces derniers par le service commercial, d'entente avec leurs auteurs. Il est bien entendu que le service commercial examinera avec sollicitude et gratitude toute suggestion dans ce domaine, notamment en ce qui concerne les relations professionnelles ou commerciales, les prises de contact préliminaires, les introductions auprès de certaines firmes, etc.

Nous précisons qu'il s'agit de publicité dans les deux sens; expliquons-nous:
Publicité en faveur du BC (le faire connaître, attirer des voyageurs et des membres); cette publicité doit nous coûter le moins possible!
Publicité des maisons au BC (assorties de certaines réserves en corrélation avec notre genre d'exploitation); nous pensons aux hôtels, aux restaurants, etc. Cette publicité doit nous rapporter le plus possible. Vous nous avez compris, alors foncez et faites part de vos suggestions au service commercial (par carte-postale), on prendra contact avec vous.
Merci de votre appui.

Service commercial BC.

La traction...

... en bref.

Les locomotives à vapeur:

99 193	La visite de la chaudière par l'inspecteur des chaudières est prévue au tout début février 1970.
104	Elle subit une dernière mise au point.
La Bretonne	(E 332) est au sec à Montbovon, on s'en occupera en fin d'hiver.
105	Elle attend que deux personnes dévouées s'annoncent au service des chaudières pour le détubage.
La "Rhätia"	(G 3/4 no 1 du Landquart - Davos / Chemins de fer Rhétiques; appartenant maintenant aux CFF) sera transférée de Vallorbe à Vevey dès qu'un wagon spécial pour le transport sera disponible.
909	(BAM 6): on s'y intéresse sérieusement en vue d'une prochaine révision.

Les automotrices électriques:

On leur fait le strict nécessaire d'entretien. Nous nous en occuperons lorsque le dépôt sera utilisable.

Les voitures:

A part les voitures utilisées cet été, la C^4 121 des Tramways de Neuchâtel (ex Neuchâtel - Cortaillod - Boudry no 1) sera mise en service au printemps. Les autres attendent de rejoindre les Hauts de Montreux.

Différents nouveaux véhicules arriveront au printemps.

Pour ceux qui aiment les chiffres:

100 membres actifs qui viennent travailler au BC 3 jours, cela fait: 100 x 3 x 8 = 2400 h. Bien suffisantes pour réaliser le programme présenté le 6 novembre 1969...

A. Niklès.

Séance d'information du service de la traction (C 1004)

Le Service de la traction du Blonay - Chamby a convoqué à la Salle des Cours CFF de la gare de Lausanne les membres qui s'intéressent à cette partie du service pour une séance d'information le jeudi, 6 novembre 1969.

C'est devant une quarantaine de membres qui avaient répondu à cet appel que le président Marcel Rittener ouvre l'assemblée à 20.30 h. Après les salutations d'usage, il évoque brièvement les faits marquants de la saison d'exploitation qui vient de se terminer, à savoir:

- les deux excursions en Gruyère,
- les prises de vue pour la télévision et le cinéma,
- la réception de la loc à vapeur 99 193 de la DB et du matériel du Sernftal à Vevey (3 mai et 14 juin) et de la voiture VBW 53 à Bulle (29 septembre),
- l'aplanissement et l'assainissement de la plate-forme du dépôt de Chaulin durant l'été et tout dernièrement de la pose de la voie d'accès et de quelques branchements et voies de garage au dit dépôt par des équipes spécialisées ainsi que la démolition et la récupération du matériel de l'ancienne ligne St-Légier - Châtel-St-Denis des CEV.

Puis, André Niklès, responsable du service de la traction, passa rapidement en revue tous les véhicules en notre possession (ou sur le point de l'être) soit:

9 automotrices électriques:

Ce	2/2	1	(Tramways de Fribourg)	garée en mauvais état	(Châtel-St-Denis)
Ce	2/2	4	(Tramways de Zurich)	garée en bon état	(Broc)
BCFe	2/2	4	(Sernftalbahn)	service voyageurs hiver 69/70	
BCFeh	4/4	10	(Loèche-les-Bains)	garée en bon état	(Châtel-St-Denis)
Ce	2/2	12	(Langenthal - Jura)	garée en mauvais état	(Zweisimmen)
Ze	2/2	31	(Rheintalische St.bahn)	garée en bon état (doit être équipéede bandages larges)	(Vevey)
Ce	2/2	33	(Tramways de Neuchâtel)	réservéepour le sce de la voie	(Chaulin/Chamby)
Ce	2/2	52	(Tramways de Berne)	garée en bon état	(Châtel-St-Denis)
Xe	2/2	1926	(Tramways de Zurich)	garée en bon état	(Broc)

7 locomotives à vapeur:

G	3/4	1	(Cdf. Rhétiques)	garée en attente de révision	(Vallorbe)
G	2/2	7	(Tramways de Mulhouse)	garée en attente de révision	(Glaris)
G	2 x 3/3	104	(Zell - Todtnau)	garée en état de marche	(Chamby)
G	2 x 2/2	105	(- " -)	garée en attente de révision	(Chamby)
G	3/5	E 332	(Réseau Breton)	garée en bon état	(Montbovon)
G	3/3	909	(Jura-Simplon/Brunig)	garée en attente de révision	(Vevey)
G	5/5	99193	(Nagold - Altensteig/DB)	en révision, prête pour 1970	(Vevey)

2 draisines à moteur:

Dm		1	(Cdf. Rhétiques)	en révision
Dm		3	(Réseau Breton)	garée en attente de révision (St-Légier)

Matériel remorqué:

Le matériel remorqué est conservé dans un état de marche aussi satisfaisant que possible étant donné les installations précaires dont nous disposons pour le moment! La voiture BC 3 (ex Châtel - Palézieux) a été équipée durant l'automne de portes-semelles type unifié à la place des sabots de freins conventionnels. La même transformation sera faite sur la BC 21 (ex Chemins de fer électriques de la Gruyère) durant l'hiver. La C4 171 sera stationnée durant tout l'hiver au dépôt de Chaulin; étant chauffable, elle servira de vestiaire pour les collègues du service de la voie.

Les voitures BOB et RB restent à Montbovon pour le moment; la C4 121 des TN également, sa remise en état avance tranquillement.

Le wagon-atelier du service de la traction sera aménagé intérieurement pendant l'hiver; il reste à Chamby pour le moment. - Tous les wagons LLB (hormis le K 40 déraillé à "Vers-chez-Robert" sont garés au dépôt de Chaulin.

François Bosshard esquissa ensuite le programme de travail pour l'an prochain:

1. Préparation de la Loc 99 193 en vue de sa présentation à l'inspecteur des chaudières.
2. Regroupement des pièces détachées de la loc 909 et déplacement de la dite loc (à sortir de la remise et à garer à la place de la 99 193).
3. Transfert de la loc RhB de Vallorbe à Vevey (à placer dans le dépôt CFF à l'endroit occupée maintenant par la JS 909), montage des nouveaux tubes bouilleurs sur la dite loc; présentation de cette machine révisée à l'inspecteur (mise en service probable au Jeûne Fédéral 1970).
4. Montage du frein à contre-vapeur sur la loc 104.
5. Début de la révision complète de la loc 105.

Ce fut alors le tour de Fernand Gilliard de nous entretenir des diverses modifications et améliorations à apporter aux systèmes de frein actuellement en usage sur nos locomotives, à savoir:

a) montage d'une valve de commande et d'un éjecteur du frein à vide sur la 99 193;
b) montage d'une valve de commande du frein à air comprimé sur la 104 (les réservoirs principaux et la pompe à air sont déjà posés);
c) rééquipement avec le frein à contre-vapeur de la même machine.

Avant de lever l'assemblée à 23.20 h, le président, M. Rittener remercia encore les participants de s'être déplacés et pour le travail effectué, se recommanda enfin que l'on continue à veiller à la diminution des émanations de fumée, au nettoyage fréquent et à la bonne présentation des machines et de leurs mécanismes et à salir le moins possible les quais d'embarquement dans les gares communes.

Un participant.

Au service de la voie.

L'activité du service de la voie s'est concentré sur deux chantiers: démontage d'un tronçon de l'ancienne ligne St-Légier - Châtel-St-Denis et montage de la voie d'accès du dépôt.

Si le fait de démonter une voie de chemin de fer est contraire à notre idéal, la récolte de matériel a été des plus fructueuses: 700 traverses, dont 400 pour le BC, 1500 kg de matériel d'attache, 36 longueurs de rails de 12 m, 25 longueurs de 20 à 36 m. - Environ 40 membres ont participé à ces journées, favorisées par un temps exceptionnel. Le démontage de la dernière longueur de rail coïncidait avec la première montée de la loc 104. Je noterais en passant que le premier évènement a fait beaucoup moins de bruit que le second!

Le démontage de St-Légier a sensiblement retardé les travaux d'entretien prévus sur la voie du BC et le montage du faisceau de voies du dépôt. Mais l'arrivée, un vendredi matin des "Sangliers des Verrières (= l'équipe du service de la voie du Franco - Suisse), composée de Bouboule, Léon, Popol, Boum, Pierrot, Maurice et Tonton, a permis de rattraper le retard. D'un des nombreux tas de ferraille situés le long de la voie, ils ont sorti, non sans peine, une aiguille anglaise du LLB. Si ce branchement leur a donné du fil à retordre, la Dôle de "l'après-travail" leur a permis de se remettre de leurs émotions. Les membres du BC qui ont participé à ces journées ne sont pas prêts de les oublier. L'élan étant donné, le samedi suivant, une équipe de 18 hommes de Neuchâtel avec les "Transalpins", la cuisinière, la chaudière militaire, la soupe aux pois et le jambon se mirent au travail pour finir la pose de cette aiguille anglaise, la mise en place d'un branchement simple à droite ex MOB et quelques longueurs de rails. Le record de pose de voie de la compagnie a été battu: deux longueurs de 12 m en 30 minutes.

Dès la fin août, grâce aux sorties du Ko 41 (*) ex LLB et son équipe, les véhicules électriques peuvent rouler sur la voie d'accès du dépôt sur 100 m.

Acédé F. (et A. Rieben).

*) K = wagon couvert)
o = toujours en Ordre) = wagon atelier du service des lignes de contact.
s = salon et réfectoire)

Nous rappelons aux membres qui habitent le Nord vaudois que M. J. Gaillard, atelier électro-mécanique, rue des Jordils 6, 1400 Yverdon (tél. 024 / 2 38 63 / heures de bureau), met son atelier à disposition des membres qui voudraient bien collaborer à la révision de pièces de machines.

Notre ami René Bonzon ayant exprimé le désir d'abandonner la lourde tâche de l'organisation du travail au BC (exploitation et travaux), je me suis vu confier ce travail. Qu'il me soit permis d'exprimer ici un grand merci à mon prédécesseur qui a construit de toutes pièces cette organisation et qui laisse en partant un outil de travail parfaitement bien rôdé.

Malheureusement, le temps dont je dispose est restreint, ma secrétaire particulière m'a donné son congé et ma force de frappe (à la machine) est des plus embryonnaires. Pour toutes ces bonnes raisons, l'exploitation BC va tenter un essai en 1970. Au lieu des circulaires imprimées pour chaque jour d'exploitation, une circulaire reprenant l'ensemble des mesures valables pour toute la saison sera publiée au printemps, et un tableau de répartition du service sera envoyé chaque mois (vers le 25 du mois précédent) aux membres intéressés.

Mais pour ce faire, nous avons besoin de la collaboration de chacun.

Il est en effet indispensable que chaque membre nous communique au plus tôt possible au moyen de la feuille rose (ci-jointe) les jours qu'il offre au Blonay - Chamby, au plus tard jusqu'au 15 du mois précédent. Passé cette date, nous serons obligés de contacter des membres par lettre ou par téléphone ce qui occasionnera des frais inutiles. Nous vous prions donc de prendre bonne note et vous remercions pour votre collaboration. J'espère qu'il nous sera possible de faire de l'excellent travail commun. Le prochain "Escarbille" vous donnera des renseignements plus détaillés en vue de l'ouverture à l'exploitation de notre chemin de fer.

Comme par le passé, le service commercial et le service de la traction s'occupent de leur propre répartition du service.

Bonne année à tous !

B. Rickli.

Communiqués

Uniformes d'agents de train

Durant l'exploitation 1969, quelques membres se sont appropriés vareuses et casquettes, à tel point que nous nous trouvons à court d'effets d'uniforme.

Pour remédier à cet état, nous invitons chaque agent qui détient chez lui des effets d'uniforme, de s'annoncer sans retard, ce service devant subir une réorganisation pour l'avenir. Merci !

Une lanterne de locomotive ...

... a été volée durant cet été. Nous comprenons fort bien que cette belle pièce a fait envie à quelqu'un qui se dit "ami du chemin de fer" ... mais il aurait pu prouver son amitié via-àvis du rail d'une autre manière. Espérons toujours que celui qui s'est approprié cette lanterne à pétrole soit pris de remords et la replace discrètement où il l'a prise. Une plainte a été déposée auprès de la gendarmerie, plainte qui sera retirée au moment où nous aurons reçu cette lanterne en retour. Merci !

La maquette du BC

Nous cherchons en ville de Lausanne, Vevey ou Montreux des membres possédant un commerce, si possible bien centré, qui accepteraient d'entreposer dans leurs vitrines la maquette du BC, région de la Baie de Clarens (dimensions 130 x 80 cm environ). Prière de s'annoncer à Case postale 187, 1001 Lausanne. D'avance merci.

Documentation ferroviaire

Les Chemins de fer Electriques Veveysans
(Suite et fin)

VII. Matériel roulant

Au début de l'exploitation, le parc du matériel roulant comprenait trois automotrices à deux essieux, dont une avec compartiment à bagages (BCe 2/2 1 et 2, BCFe 2/2 11), deux voitures à 40 places (BC 21 et 22), 1 K no 30, deux wagons ouverts L 40 et 41 et un M pour le transport de lait (no 50, ex Neuchâtel - Cortaillod - Boudry M 33).

En 1903 déjà, pour l'ouverture de la ligne de Châtel et pour parer au manque de matériel, arrivaient les automotrices BCFe 4/4 101 - 103, la voiture C 23, le K 31 et le M 51 (ex NCB M 34). Enfin, en 1905 suivirent la motrice BCFe 4/4 104, les K 32 - 37 et les M 52 - 54. La tabelle à la fin du texte donnera tous les renseignements sur les numéros des véhicules, leur provenance, les caractéristiques techniques, les transformations, etc.

Les automotrices à deux essieux contenaient 50 places, dont 32 assises. Elles comportaient la 3e et la 2e classe; cette dernière était divisée en fumeurs et non-fumeurs. Les plates-formes étaient accessibles aux voyageurs. Chaque motrice était équipée du frein à vis agissant par sabots sur chaque roue, et d'un frein électrique. Les deux moteurs d'origine étaient du type Oerlikon TM 8 et développaient 37 cv chacun. Ils reposaient à l'aide de deux coussinets sur les essieux et, par l'autre côté, ils étaient fixés par l'entremise de ressorts au châssis. Les mises en marche étaient du type série-parallèle avec soufflage magnétique. D'après ce système, les moteurs sont couplés pour le démarrage, d'abord en série avec résistance, puis sans résistance, après quoi ils sont mis en parallèle avec et à la fin sans résistance. Cette commande se faisait au moyen de sept touches dont quatre pour la série et trois pour la marche en parallèle. Le freinage électrique s'opérait graduellement au moyen de six touches en faisant fonctionner les moteurs en génératrices et en absorbant le courant produit dans les résistances de démarrage. L'éclairage était assuré par 10 lampes au total, couplées en série. Six radiateurs électriques assuraient le chauffage. La prise de courant à la ligne de contact se faisait par un archet (lyre).

Dès le début, ce matériel était reconnu trop faible et il était nécessaire d'avoir des automotrices plus puissantes, permettant notamment de faire la remorque dans de meilleures conditions et de marcher à une allure plus rapide. De ce fait, les quatre automotrices à quatre essieux reçurent d'entrée des moteurs plus forts (Oerlikon TM 12, resp. 12b pour la 104). Ils étaient logés par deux dans chaque bogie. Les mises en marche étaient du même type que celles des motrices à deux essieux. L'éclairage se faisait par 12 lampes au total et le chauffage par des radiateurs placés sous les banquettes. Ces automotrices possédaient à l'origine un compartiment 2e classe, 1 compartiment fourgon avec WC et deux compartiments de 3e classe (fumeurs et non-fumeurs). Les plates-formes possédaient une porte frontale permettant de passer d'une voiture à l'autre lors de la composition d'un train. La suspension de la caisse se faisait par des ressorts à boudins reposant sur les boîtes d'essieux et de ressorts à lames supportant la traverse sur laquelle le pivot était rivé. En plus du frein à vis et du frein électrique, elles étaient équipées du frein à vide du système Hardy qui agissait sur les huit sabots des bogies. La prise de courant se faisait par deux archets.

Commandée en 1912, l'automotrice 105, livrée en juillet 1913, était le dernier véhicule à adhérence pour la compagnie. Cette motrice était équipée avec quatre moteurs à 60 cv et fut de ce fait la plus puissante de la compagnie à cette époque. L'aménagement intérieur différait quelque peu des nos 101 à 104.

Le matériel remorqué tant pour le service voyageurs que celui des marchandises était du type courant et n'appelle aucune remarque spéciale.

L'Escarbille, journal de l'Association de soutien du Chemin de fer touristique
B l o n a y - C h a m b y, case postale 187, CH 1001 Lausanne.
Rédaction : R. Scholz, Rue du Vignoble 4, 2087 Cornaux/NE. Tél.: 038/7 77 01
Parution : en principe en mai, septembre et décembre.
Les articles n'engagent pas la responsabilité de la Société.

No 3/69 (3e année, no. 9) Décembre 1969

Chemins de fer Electriques Veveysans (CEV)

Photo 1: BCe 2/2 1 (Schlieren/ACEC Genève, 1902) à l'état d'origine / Im Originalzustand

Photo 2: BCe 2/2 1, BC 21 + L 41 (Schlieren 1902), à Vevey en 1902.

Photo 3: BCFe 2/2 11^{I} (Schlieren, ACEC, 1902), état entre 1926 & 1943 / Zustand 1926/43.

Photo 4: ABDe 2/3 11^{II} (ex 11^{I}), état actuel / jetziger Zustand.

Photo 5: BCFe 4/4 102 (Schlieren/Oerlikon, 1903), à l'état d'origine/Im Originalzustand

Photo 6: ABDe 4/4 104 -"- état actuel / jetziger Zustand.

Photo 7: BCFe 4/4 105 (Schlieren/Oerlikon, 1913), à l'état d'origine/Im Originalzustand

Photo 8: Te 2/2 81^{II} (CEV 1963) moteurs et châssis / Motoren und Untergestell ex Ce 2/2 38 - 39 des Tramways de Lucerne.

Photo 9: HGe 2/2, série 1-3 (SLM Winterthur/Oerlikon, 1911 + 1913), état d'origine / Originalzustand

Photo 10: -"- vue intérieure / Innenansicht -"-

Photo 11: He 2/2 2, C4 212 (SIG 1949), le 3.5.1966.

Photo 12: C 205 (Schlieren, 1913) à l'état d'origine / Im Originalzustand.

Photo 13: BDef 2/4, série 71 - 74 (Schindler, Sécheron, 1969) au montage / in der Montage

Photo 14: Le pont sur l'autoroute du Léman en 1966 / Die Brücke über die Autobahn.

Blonay - Chamby

Photo 15: G 2x3/3 104 (ex Wiesental) lors d'une première course / bei einer der ersten Ausfahrten (viaduc de la Baie de Clarens, octobre 1969)

Photo 16: Faisceau du dépôt; montage de l'aiguille anglaise ex Loèche-les-Bains.
Depotgeleise; Montage der Doppelkreuzweiche ex Leukerbad-Bahn.

Photos:

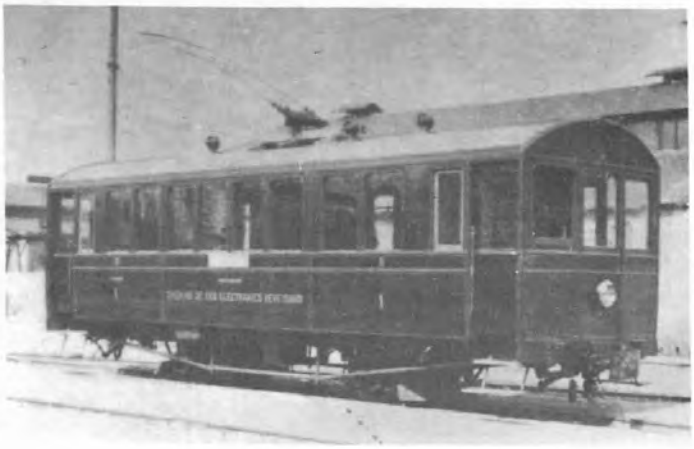
1, 2, 7	:	reproductions G-A. Schetty
3	:	CEV, reproduction Hadorn
4, 6, 8, 11	:	G-A. Schetty
5, 9, 10, 12	:	reproductions R. Scholz
13	:	SA des Ateliers Sécheron, Genève
14	:	Bureau Cantonal de la Construction des Autoroutes, Lausanne
15	:	R. Gottschall
16	:	A. Rieben

* * * * * * *

Le service de la documentation (rédaction) du BC cherche des photos, documents et plans anciens des chemins de fer suisses, afin de compléter ses archives. Si vous possédez de tels documents, mettez-vous en rapport avec la rédaction du journal. Merci !

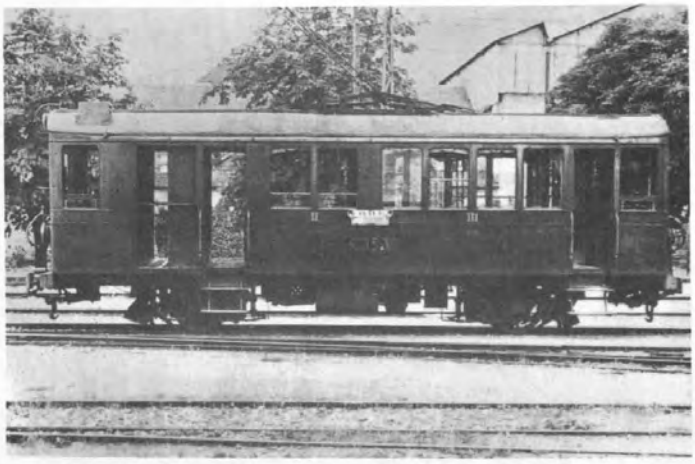
Der Dokumentationsdienst (Redaktion) der BC sucht alte Photos, Dokumente und Pläne der schweizerischen Eisenbahnen, um das Archiv auszubauen. Falls Sie solche Dokumente besitzen, setzen Sie sich bitte mit der Redaktion in Verbindung, um eventuelle Kopien herzustellen. Danke !

* * * * * * *



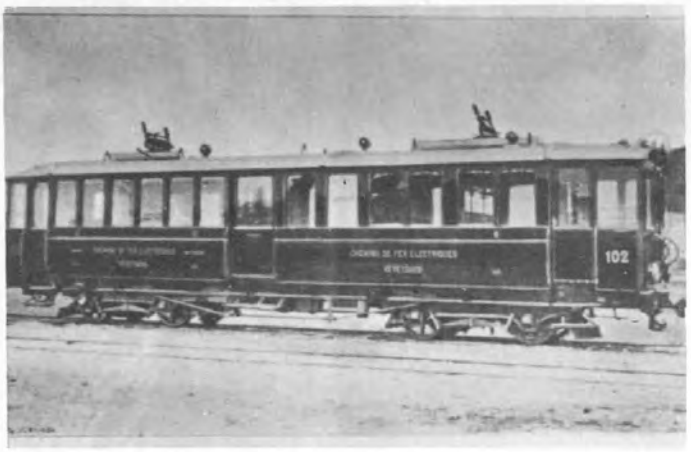
1

2



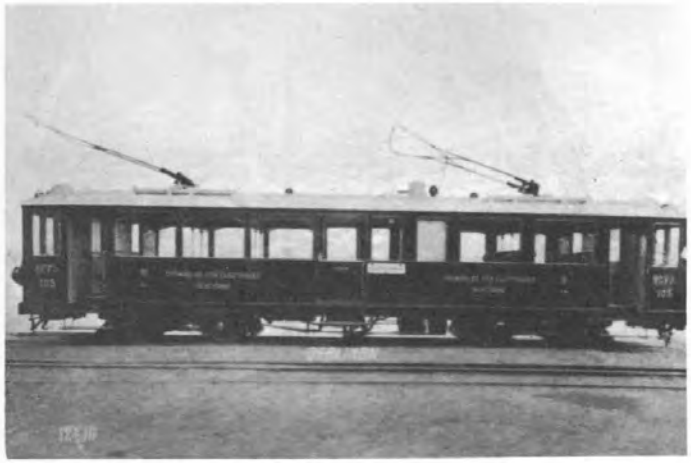
3

4

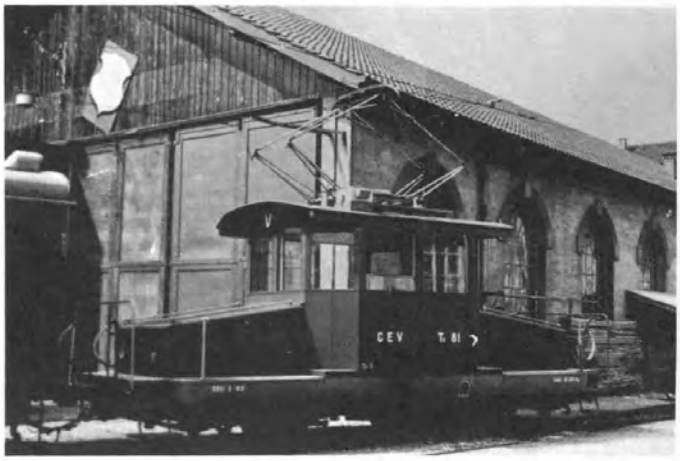


5

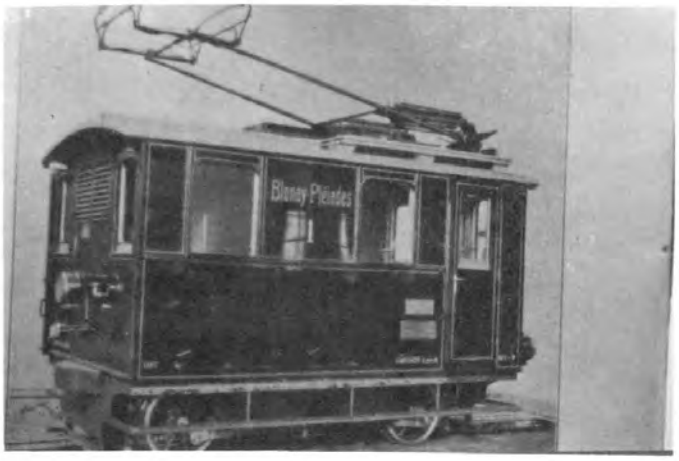
6



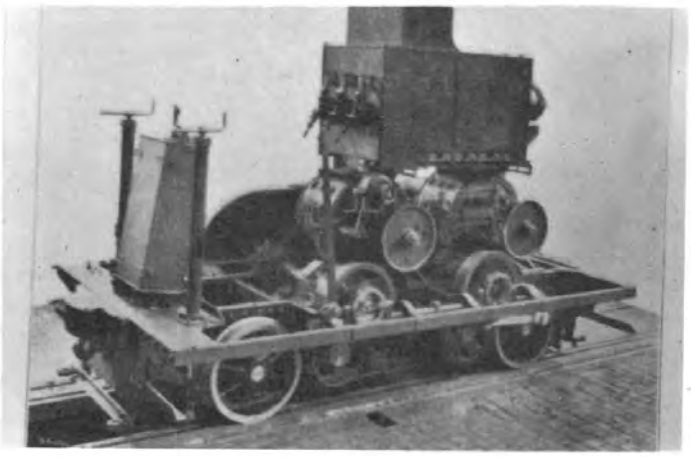
7



8

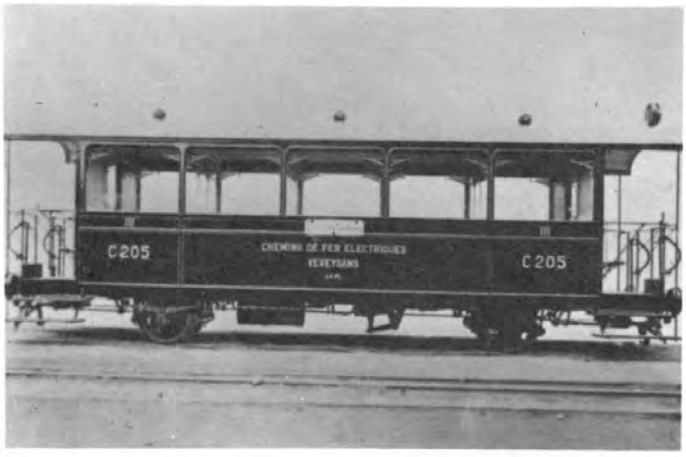


9

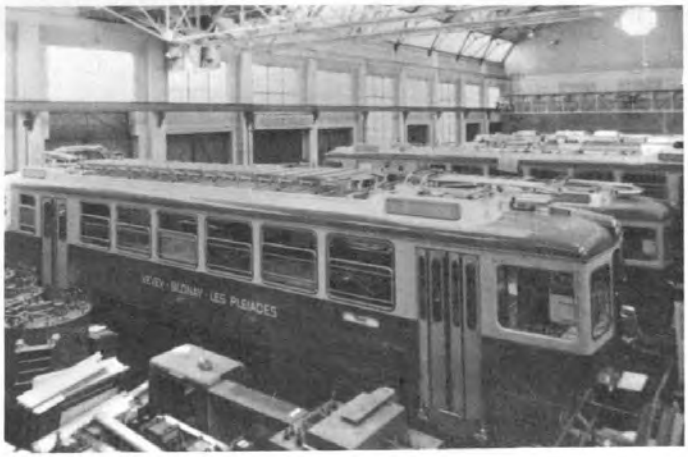


10

11



12



13

14

15

16

Suite aux différents accords signés entre les CEV, la Confédération, le Canton de Vaud et les Communes pour une réorganisation financière et technique, divers projets pour du nouveau matériel roulant furent élaborés. Il a été question de compositions-navette (automotrice et voiture(s) de commande) à système mixte adhérence/crémaillère. Puis, on abandonna les voitures-pilotes au profit d'un plus grand nombre d'automotrices; finalement, on se contentait de motrices à deux moteurs et on commanda quatre BDeh 2/4.

Ces quatre autmotrices ont été conçues pour la marche en double traction en adhérence ou en crémaillère. Chaque automotrice a une puissance de 586 cv répartie en deux moteurs de traction. L'équipement de contrôle est du type à appareillage et à contacteurs électro-pneumatiques commandés par un dispositif électronique. Ce dispositif permet le contrôle de l'accélération-décélération et du courant de traction, y compris la détection du patinage et du glissement avec action d'antipatinage et antiglissement (pour la marche en adhérence). Les moteurs de traction autoventilés sont disposés chacun longitudinalement dans chaque bogie et sont entièrement suspendus. Ils attaquent la transmission mécanique par l'intermédiaire d'un arbre à cardan. Les moteurs sont couplés en parallèle en traction, en parallèle à champs croisés en freinage adhérence, en série en freinage-crémaillère. L'appareillage électrique est situé dans le véhicule et sous la caisse, sauf - bien entendu - l'appareillage placé sur le toit du véhicule et comprenant les résistances de démarrage-freinage en ruban ondulé et les deux pantographes unijambistes. La graduation en traction, en freinage-adhérence et en freinage-crémaillère se fait en 22 crans. En traction on peut encore ajouter quatre crans de "shuntage". - Le premier de ces quatre véhicules sera livré au début 1970; les autres suivront peu de temps après.

VIII. La ligne Blonay - Les Pléiades

En 1902 déjà, la compagnie présenta une demande de concession pour un tramway reliant Clarens à Blonay et pour une ligne à crémaillère de Blonay aux Pléiades.

Le 9.11.1903, après avoir abandonné le projet du tramway Clarens - Blonay en faveur de MM. Blanc et cons., la concession pour le Blonay - Les Pléiades fut demandée aux autorités fédérales. En date du 13 avril 1904, cette concession fut accordée. En 1906 et 1908, les délais pour la justification financière ont dû être prolongés. Les frais d'établissement, prévus à Fr. 730'000.- étaient couverts par un syndicat (comprenant notamment les anciens actionnaires) à raison de Fr. 600'000.- tandis que le reste devait être trouvé par les CEV.

Commencés en avril 1910, les travaux effectués par l'entreprise Boulenaz de Vevey, avancèrent normalement et la ligne a pu être ouverte le 8 juillet 1911. Elle a son point de départ à la gare de Blonay (alt. 620 m) qu'elle quitte en décrivant un demi-cercle pour se diriger sur Les Chevalleyres où se trouve une station (km 1,6, alt. 773 m). Dans cette première partie se trouvent les plus importants travaux de la ligne consistant en hauts murs de soutènement et ponts métalliques respectivement de 5,50 m et de 7 m d'ouverture droite pour franchir les routes de Blonay à Châtel-St-Denis et aux Bains de l'Alliaz. Après avoir longé cette route en profil mixte et franchi par l'accès d'un grand remblai les P.I. de Prélaz et de Tusinge, la ligne entre en tranchée; puis sur remblai avec quelques murs de soutènement, elle atteint avec une courbe de changement de direction la station des Chevalleyres. La rampe moyenne de ce parcours atteint le 10 %. De la station des Chevalleyres par une rampe régulière de 20 %, à travers forêts, prés et pâturages, la ligne gravit le flanc des Pléiades suivant un tracé assurant au voyageur sur tout le parcours une vue grandiose sur les Dents du Midi, la chaîne du Mont Blanc et le Lac Léman. Le sommet est un belvédère incomparable dominant le bassin entier du Léman, le plateau fribourgeois, avec dans le lointain le Lac de Neuchâtel et la chaîne du Jura. Il offre en outre les ressources d'un vrai parc naturel et le charme de l'ombre des grands bois.

Le rayon minimum des courbes du tracé est de 80 m. Il en est un exceptionnellement de 70 m à la sortie de la gare de Blonay. Pour les branchements, le rayon adopté est de 60 m. Les courbes de raccordement des déclivités sont de 600 m de rayon, exceptionnellement de 400 m. La rampe maximum est de 20 %. Dans les stations des Chevalleyres et des Pléiades, elle est de 6,6 % et 0,5 %. On aaménagé dans les haltes des rampes ne dépassant pas les 12 %.

Cette ligne à crémaillère n'a pas comporté, comme d'autres chemins de fer de montagne, d'importants ouvrages d'art. Deux passages inférieurs métalliques, des nombreux aqueducs, des murs de soutènement et de revêtement, partie en maçonnerie à mortier, partie en maçonnerie en pierres sèches, ont été avec les terrassements à exécuter en fortes rampes, les seules difficultés à vaincre. La ligne est établie sur sa plus grande longueur à flanc de coteau, mais dont les pentes du terrain naturel n'ont pas nécessité la construction de longs et dispendieux murs de soutènement. De même qu'il n'a pas été nécessaire de prévoir des travaux d' assainissement ou de protection spéciale de la voie, le chemin de fer étant assis sur un sol convenablement stable. Le cube total des déblais a été de 28'200 m3 dont 1500 m3 en rocher. Le cube des murs, y compris les deux passages inférieurs a été de 3450 m3, dont 1600 en pierres sèches et 1850 en maçonnerie à mortier.

La voie de roulement était constitué à l'origine par un rail Vignole de 20,6 kg/m et de 100 mm de hauteur posé sur traverses métalliques distantes entre elles de 1 m d'axe en axe et de 0,50 m au joint. Au milieu de la voie est fixée par longueur normale de 3,5 m la crémaillère du type Strub, correspondant à des rails porteurs de 10,5 m de longeur théorique. Le rail est posé sans inclinaison sur l'entablement de la traverse métallique dont les extrémités sont recourbées. Elle mesure 1,80 m de long et pèse 30,4 kg. Il y avait 12 traverses pour une longueur théorique de voie de 10,5 m. Le rail crémaillère Strub est découpé dans une tige d'acier spécialement profilé. Le matériel brut employé pour sa fabrication est de l'acier laminé, offrant une résistance de 50 à 57 kg par mm2 et un allongement d'au moins 16 % sur des éprouvettes de contrôle de 200 mm. La partie inférieure du champignon est de forme conique, le fonds entre les dents est taillé en biais depuis l'axe vers les deux côtés afin d'empêcher que des pierres ou autres obstacles restent sur la crémaillère et pour faciliter l'enlèvement de la glace formée dans les fonds des dents. Les caractéristiques de la crémaillère sont les suivantes: Hauteur du profil: 170 mm, largeur du champignon: 62 mm, largeur du patin: 90 mm, épaisseur de l'âme: 12 mm, écartement des dents (pas): 100 mm. Pression maximale admissible en tenant compte d'une usure normale par roue dentée: 6000 kg. Le poids d'un mètre courant de crémaillère sans accessoires est de 34 kg. Les branchements dans les stations sont aussi du type Strub avec angle 1 : 6. Ils mesurent 12,5 m de longeur. Un levier de commande fait manoeuvrer les aiguilles des rails et les segments mobiles de la crémaillère. Elle est nulle part interrompue, ce qui augmente la sécurité du convoi lorsqu'il franchit les branchements. Le poids de ce type de branchement est de 2920 kg. - A l'origine, la crémaillère commençait à la sortie de la gare de Blonay; les convois circulait donc en adhérence en gare. Une pièce d'entrée mobile, reliée à la crémaillère par une charnière reposait sur un fort ressort en spirale, logé dans une traverse en U. L'extrémité de cette pièce terminée en bec de canard, se présentait à la roue dentée du véhicule qui l'abaissait jusqu'à ce que la roue dentée dans son mouvement de propulsion rencontrait un vide. L'engrenage s'étant effectué, la lame d'entrée qui s'était infléchie au moment du contact des dents reprenait sa position primitive. - Le surécartement dans les courbes de la voie de rayon de 80 m a été fixé à 4 mm. Il a été donné à ces mêmes courbes un dévers de 20 mm en vue de diminuer la pression des boudins des roues contre la file extérieure des rails. Afin d'arrêter le glissement longitudinal de la voie, on a disposé en moyenne tous les 100 m des massifs d'ancrage de la crémaillère. Ces massifs sont constitués par deux rails d'un profil fort, d'une longueur d'environ 1,2 m noyés dans un massif de béton d'un mètre cube et placés symétriquement à la lame dentée. Ces rails viennent buter contre une traverse en fer U placée en lieu et place d'une traverse ordinaire à une certaine distance du joint. La fourniture de la crémaillère et de ses accessoires a été faite par la Fonderie de Berne (L. de Roll), société ayant le monopole exclusif de la fabrication de ce système de crémaillère.

Les trains circulant sur la ligne des Pléiades se composaient jusqu'à présent d'une à deux voitures voyageurs, resp. le même nombre de wagons marchandises, poussés ou retenus par une locomotive électrique. A l'origine, la composition d'un train était limité à 36 t au total. Les trois locomotives livrées en 1911 et 1913 par SLM Winterthour et les Ateliers Oerlikon développaient à l'origine 220 cv avec une vitesse maximale de 8 km/h. Le châssis reposait sans ressorts sur les boîtes d'essieux afin d'éliminer tout risque de déraillement au moment d'un freinage brusque de la locomotive. Dans le but d'assurer un appui symétrique des roues sur la voie, le châssis ne repose que par trois points sur les essieux. Cette disposition

était obtenue en faisant pivoter l'essieu porteur amont dans un plan vertical. L'énergie fournie par les moteurs était transmise aux roues dentées au moyen d'un double train d'engrenage. Pour permettre la marche de la locomotive sur le parcours à simple adhérence comme il existait jusqu'en 1949 en gare de Blonay nécessitait l'entraînement des roues porteuses par des bielles. Les locomotives sont pourvues de quatre freins indépendants l'un de l'autre: 1. un frein à main agissant sur les disques de freinage des roues dentées et en même temps sur les bandages des roues porteuses au moyen de sabots; 2. un frein à ruban commandé par une manivelle agissant uniquement sur les disques de freinage montés sur les essieux-moteurs. Un réservoir d'eau permet de refroidir les rubans de ce frein en cas d'usage prolongé; 3. un frein automatique à ressort agissant au moyen d'un ruban sur deux disques de freinage calés directement sur les arbres des deux moteurs. Ce frein est commandé par un régulateur qui le met en fonction dès que la vitesse du train dépassait 9,5 km/h. Au moyen d'un levier placé à portée du mécanicien, ce frein peut être mis en fonction en cas de danger; 4. le frein électrique à court-circuit. - La prise de courant s'effectua au moyen d'un archet, composé d'un montant en tubes d'acier portant à son extrémité supérieure deux archet mobiles terminés par des barres de contact en aluminium. Lors de la reconstruction de ces locomotives entre 1949 et 1951, ces archets ont été remplacés par des pantographes.

Les voitures à voyageurs ainsi que les wagons marchandises étaient du type courant. Ils circulent entre Vevey et les Pléiades et sont équipés d'une roue dentée pour le freinage sur la section à crémaillère.

IX. Exploitation, Financement

Les travaux sur la lige Vevey - Blonay - Chamby commencèrent le 5 mai 1900, resp. le 1 mai 1902 entre St-Légier et Châtel-St-Denis. La collaudation du VBC a eu lieu le 26.9.1902, l'inauguration le 29.9. et l'ouverture à l'exploitation régulière le 1.10 avec 13 paires de trains, dont sept jusqu'à Chamby. Un contrat fut signé en 1902 avec les Chemins de fer Electriques de le Gruyère pour le raccordement et l'affermage du tronçon frontière fribougeoise - gare de Châtel-St-Denis. La même année, on entreprit une étude pour un raccordement des moulins et du lac de Gilamont. En juillet 1903, on commença le montage de la ligne de contact entre St-Légier et Châtel; la collaudation de ce tronçon a eu lieu le 28 mars 1904, l'inauguration le 30 mars et l'ouverture le 2 avril avec 10 paires de trains.

La dépense totale du premier établissement, y compris l'usine génératrice et le matériel roulant, avait été primitivement arrêtée à la somme de Fr. 2'270'000.- Ce chiffre avait sensiblement augmenté par la suite de nouveaux véhicules. Le coût total des dépenses de construction au 31 décembre 1906 s'élevait à Fr. 2'583'237.56 ce qui fait ressortir à Fr. 167'275.- le kilomètre de ligne, matériel roulant compris. Le capital fut constitué par des actions de première et de deuxième classe (ces derniers pour les subventions versées par le canton), un emprunt au 1er rang de Fr. 600'000 (4,5 %) auprès de la Banque Fédérale à Zurich et un emprunt au deuxième rang (5 %) auprès de MM. Du Pasquier et cons.

En 1902, l'inauguration d'une ligne telle que le Vevey - Blonay - Chamby était un évènement marquant dans les annales cantonales. Cette inauguration se fit deux jours avant l'ouverture de la ligne, soit le 29 septembre 1902. Cela commença par un banquet qui eut lieu à l'Hôtel des Trois Couronnes, où l'on remarqua "un certain Hôpital 1887 gracieusement offert par la Municipalité", rapporte le chroniqueur de l'époque. Après le banquet, les toasts furent nombreux. Ils débutèrent par celui de M. Emile Gaudard, premier président du conseil d'administration et promoteur des lignes. On y entendit différentes personnalités, dont M. Cossy, président du Conseil d'Etat. Voici d'ailleurs quelques échos sur la suite de cette journée glanés dans la "Feuille d'Avis de Vevey" de l'époque: " On se rend à 4 heures à la gare de la Guingette. Les drapeaux claquent au vent. Le personnel du V.B.C. en grande tenue: uniforme bleu marin avec passepoil et revers du col bleu tendre, tresse d'argent sur l'épaule, casquette est à son poste. Un très nombreux public assiste au départ. Trois des élégantes voitures de la Compagnie attendent les invités. Le train s'ébranle. A Saint-Légier, toute la population est là en habits du dimanche. M. le préfet a mobilisé deux superbes gendarmes, véritables grenadiers de Poméranie aux moustaches de grognards, à travers les jambes desquels - cet âge est sans pitié - des gamins se glissent irrévérencieusement pour voir quelque chose.

On applaudit à tout rompre les discours de M. le syndic et de M. E. Gaudart. On porte une dent profane aux délicates pâtisseries offertes par les demoiselles de St-Légier aux fraîches toilettes, aux pimpants ateurs qu'on fait monter de force dans les voitures - du reste ces demoiselles ne s'en défendent pas trop. Et voilà Chamby, terrasse merveilleuse suspendue entre l'azur du ciel et l'azur du Léman. A l'Hôtel des Narcisses, une chaude réception a été préparée. Fioles poussiéreuses recélent dans leurs flancs un nectar adorable... Au retour, à Bahyse, accueil bon enfant et aimable. M. Bonjour, le "gros Jules", paraît au balcon de l'Auberge de la Balance et laisse entendre quelques paroles partant du coeur". Et voici le retour de cette journée triomphale: "La nuit tombe. Le train redescend absolument comble. C'est dans les wagons un mélange d'habits noirs et de toilettes claires, des demoiselles prises en route. On entonne des chants patriotiques. - La partie est terminée - comme de juste - par la traditionnelle visite aux caves de l'Hôpital, où l'on entendit encore deux discours. Plus tard, les membres les plus jeunes du Conseil d'Administration reconduisaient galamment à Saint-Légier et Blonay les demoiselles d'honneur et les remettaient entre les bras de leurs papas et de leurs mamans, qui attendaient avec anxiété, à la gare, le retour de l'espoir de leur vieillesse...".

Pour l'inauguration du Vevey - Châtel-St-Denis, le 30 mars 1904, le banquet eut lieu également aux Trois-Couronnes. Il réunissait 120 convives et fut "arrosé", entre autres, d'un excellent Hôpital 1887 et d'un Corsier 1870. Les discours y furent aussi nombreux et enthousiastes. Il y eut notamment, après celui de M. E. Gaudard, ceux de MM. Oyez-Ponnaz, conseiller d'Etat vaudois, et Python, conseiller d'Etat fribourgeois. Voici quelques extraits de la chronique d'alors sur cette journée inaugurale: "Après le banquet, sous la neige qui tombe en flocons épais, le invités se rendent à la gare où les attendent les voitures pavoisées. Au pont de Fenil, malgré le mauvais temps, toute la population des Monts-deCorsier s'est réunie à l'extrémité ouest du pont, où une rustique tribune a été dressée. Des inscriptions de circonstance, encadrées de mousse se balancent au vent. A Moille-Saulaz, arrêt forcé. Une perche enguirlandée barre la voie, avec un écriteau suspendu au milieu claironnant:

En Moille-Saulaz comme ailleurs
La gare est désirée;
Nous espérons être vainqueurs,
Après votre passée.
Descendez et vous boirez un verre,
En nous disant que vous voulez le faire.

Les passagers du train obtempérèrent à ce voeu "en ce qui concerne tout au moins le verre à boire", ajoute malicieusement le chroniqueur. Constatons, que depuis lors, les habitants de Moille-Saulaz avaient obtenu gain de cause. - A Châtel-Saint-Denis, un soleil radieux brille sur la jolie cité. Sur le quai de la gare, un peloton de zouaves minuscules, commandé par une religieuse, est au port d'armes, entouré de fillettes aux couleurs vaudoises, fribourgeoises et suisses. La fanfare de Châtel joue de ses plus beaux morceaux. Il y eut encore des discours et tout se termina par une gaie et "touchante" soirée avec une "fondue magistrale et symbolique autour de laquelle fraternisèrent Fribourgeois et Vaudois de toutes les tendances. Ce fut un beau moment", conclut le chroniqueur.

La ligne de Blonay aux Pléiades, mise en service le 8 juillet 1911, fut inaugurée le 7, par un temps magnifique. Cette journée est relatée avec moins d'emphase et de "pittoresque" que les précédentes: on était un peu blasé probablement. Il y eut cependant un grand banquet aux Chevalleyres, avec montée aux Pléiades et discours. -

En 1906, il avait été question d'un raccordement Moille-Saulaz - Baumaroche (station supérieure du funiculaire Vevey - Chardonne - Mt-Pélerin). Un rapport établi par M. Fd Chollet amena la compagnie à un refus. - Le 1.5.1908, la halte de St-Légier-Village fut ouverte. En 1909, la compagnie s'opposa à une demande de concession pour un chemin de fer de St-Légier à Baumaroche, présenté par M. Meyer de Chexbres. Cette ligne devait bifurquer de la ligne de Châtel vers la halte de Fenil. En 1910, le capital de l'entreprise a dû être augmenté pour la construction de la ligne des Pléiades. Le 1.7. de la même année, on ouvrit la halte de Cornaux. Toujours en 1910, le bâtiment de la gare de Blonay fut transféré aux Chevalleyres.

pour faire place à une nouvelle construction jugée indispensable en vue de l'ouverture de la ligne des Pléiades. En outre, un dépôt à deux voies avec un petit atelier fut construit à Blonay pour abriter les locomotives de la ligne des Pléiades et une partie du matériel remorqué. - L'Etat de Vaud devait, par suite d'érosion, reconstruire une partie des murs de soutènement de la Baie de Clarens. Depuis plusieurs années, la compagnie se plaigna de "l'accaparement de la voie V en gare de Vevey" par les CFF. Il s'agissait de la voie sud du quai 3 qui se prolongeait à l'époque dans la voie normale, pouvant ainsi être utilisée par les CEV et les CFF. A titre de compensation, les CFF consentirent enfin à la prolongation de la marquise du quai 3.

Comme il n'a pas été possible de s'entendre avec le Clarens - Chailly - Blonay (tramway ouvert le 23.11.1911) pour la cojouissance de la gare de Blonay, cettre entreprise construisit ses propres installations au sud du bâtiment de cette gare, sans aucune liaison de voie avec les CEV.

L'ouverture du Blonay - Pléiades, dont la collaudation avait eu lieu le 7.7.1911, avait nécessité l'engagement de 11 agents supplémentaires, ce qui augmenta l'effectif total à 40 agents. Une partie de ces employés étaient des saisonniers. Le premier hiver, l'exploitation de cette ligne avait été suspendue dès le 31.10. pour reprendre au printemps 1912. Le 4.4. de cette année, on ouvrit le Buffet des Pléiades (construit par la Fabrique de parquets et de chalets à Berne pour la somme de Fr. 60'133.78), propriété de la compagnie qui le loue. Le ravitaillement en eau se faisait à l'époque par une pompe électrique refoulant de l'eau de source dans une citerne contenant 150 m3. L'usine transformatrice de Vevey fut surélevée la même année pour créer des bureaux. En outre, une grue pivotante à été installée au bout du quai à marchandises côté Lausanne.

Le 1.10.1914, la halte de Chantemerle fut ouverte. En date du 11.4.1915, par suite des hautes eaux, les clayonnages de la Baie de Clarens furent arrachés; ils ont été reconstruits par l'Etat. En 1918, on réalisa un raccordement avec l'usine à gaz de Vevey, permettant l'acheminement direct de wagons de coke provenant de cette usine.

La situation financière de la compagnie devenant toujours plus critique, il fut procédé en 1921 à une première réorganisation financière, ramenant le capital actions de IIe classe (1065 actions détenus par l'Etat de Vaud) de 500.- à 400.- Le montant devenu disponible de Fr. 106'000.- servit à balancer le solde passif du compte des pertes et profits de Fr. 79'216.45. Le solde fut utilisé pour des amortissements. - En 1922, la ligne de Châtel a été légèrement déviée au km 10,0. Une barrière à bascule a été installée au PN de Chaucey (à la sortie de Blonay, côté Chamby) et la gare des Monts-sur-Corsier a cessé d'être desservie par du personnel. Le buffet des Pléiades reçut une annexe en 1923. L'accroissement du trafic sur les Pléiades nécessitait la construction d'un évitement en Fayaux. En 1927, les ateliers de Vevey ont subi des transformations.

Pour la première fois, et par la suite de la crise en 1934, les intérêts hypothécaires, représentant 4,5 % sur Fr. 1'800'000.- n'ont pas pu être payés. Une diminution du trafic a été enregistrée par suite de la suppression de la fabrication des usines Nestlé à Vevey. Les recettes du transport de lait ont été diminuées pour ne représenter plus que Fr. 730.- pour l'année (env. Fr. 30'000.- auparavant). Par contre, le buffet des Pléiades réalisait, pour la première fois, un bénéfice de Fr. 324.75...

En 1935, une deuxième réorganisation financière ramenant la valeur nominale des 1065 actions de IIe classe de Fr. 400.— à Fr. 250.-- fut entreprise. L'emprunt hypothécaire arrivant à échéance en 1936, a pu être prorogé au 30.6.1946. Les intérêts pour 1935 et 1936 ont été abandonnés. Suivant les résultats d'exploitation, un taux d'intérêt variable (au max. 4,5 %) a pu être instauré. Le capital actions se composait après cette réorganisation de la manière suivante:

1830 actions de Ière classe à 500.--	=	Fr. 915'000.--
1065 actions de IIe classe à 250.--	=	266'250.--
		Fr. 1'181'250.--

Par suite de la modernisation du parc des véhicules moteurs, les temps de parcours ont pu être réduits depuis le 15.5.1939. La même année, le compte d'exploitation bouclait pour la première fois avec un déficit. Entre le 2.9. et le 8.10., l'horaire de guerre fut appliqué.

La Confédération refusa une aide financière demandée par la compagnie.

En 1941, des voies de la gare de Blonay furent prolongées, deux nouvelles aiguilles posées et des signaux d'entrée installés. Les murs de soutènement de la Baie de Clarens ont dû être réparés par suite d'éboulement partiel. - Une nouvelle réorganisation financière impliquait cette fois également les actions de Ière classe qui furent ramenés de Fr. 500.- à Fr. 200.- tandis que ceux de la IIe classe furent diminués de Fr. 250.- à 50.-. Le nouveau capital-actions s'éleva dès ce moment à Fr. 419'250.-.

Dans le rapport de gestion de 1942, on se plaint du manque de matériel roulant, de l'usine électrique trop faible, etc. On installa un abri à Lally et étudia la question d'une sous-station de renfort pour les Pléiades. La mise en service de nouvelles automotrices sur le réseau des GFM en 1943 nécessita l'augmentation du nombre des trains sur Châtel pour garantir certaines correspondances. La ligne de contact fut abaissée et modifiée pour permettre le passage des automotrices GFM et MOB. Un grave accident le 30.5. mettait une commutatrice de l'usine électrique hors service. Pendant trois semaines, la compagnie ne disposait que de 50 % de son courant habituel; de ce fait, le Conseil d'Administration accepta dans sa séance du 16.7. la construction d'une nouvelle sous-station BBC aux Chevalleyres qui a pu être mise en service en date du 12.2.1944 (Fr. 45'520.35). La halle aux marchandises de Blonay a été agrandie la même année.

En 1945, l'arrêt d'Ondallaz fut déplacé au km 3,33 et reconstruit. Les murs de soutènement au lieu dit "Le Grand Chevalet" à la Baie de Clarens ont dû subir une réfection. - Une quatrième réorganisation financière, devenue nécessaire en 1947 par suite des déficits continuels amena Fr. 500'000.-, provenant de nouvelles actions privilégiées à Fr. 100.- et des actions de 1ère classe, reprises par la Confédération et le Canton. Fr. 400'000.- furent alloués à fonds perdu pour permettre la continuation du programme de la réorganisation technique et la commande de deux voitures à crémaillère.

En 1949, les voies de croisement de Blonay furent rallongées côté St-Légier, la crémaillère posée sur deux voies et dans le dépôt de cette gare et le portail amont du tunnel de Gilamont refait. Le 30.8., l'agent du dernier train descendant s'était endormi aux commandes de sa motrice qui déraila vers les abattoirs de Vevey, nécessitant une reconstruction complète de la caisse. L'année suivante, 540 m de voie entre Blonay et Chantemerle ont été refaits complètement.

Les communes demandèrent en 1951 une étroite collaboration avec les compagnies avoisinantes ou une "transformation de l'exploitation". La réorganisation technique sous la direction de M. J. Constançon était terminée en cette année. Les pouvoirs publics y avaient alloué au total Fr. 749'712.-. En 1952, les rails vignoles du Pont de Fenil furent remplacés par des rails à gorge, facilitant la circulation routière. Les voies de sortie de la gare de Vevey furent remaniées en 1953. La grande plaque de béton, coulée sur le passage à niveau date de ce moment là. En 1954, le croisement de St-Légier fut rallongé de 22 m côté Vevey. Le 4.8. 1958, les automotrices 101 et 104 entrèrent en collision environ 200 m en dessous de la halte de Fenil par suite de la non-observation d'un croisement. La même année, le terrain au km 9,5 de la ligne de Châtel s'était éboulé, causant une interruption de trafic.

1959 apporta une modification sensible de l'horaire, notamment par l'introduction des trains du soir. Une inspection minutieuse de la voie démontrait la nécessité d'une réfection totale de 6 km, dépense estimée à près de Fr. 1'200'000.--. Les PN de Chauceyrière et de Chaucey à Blonay furent équipés de feux clignotants; ce dernier en remplacement des barrières à bascule. On étudia le projet d'un croisement à Clies pour améliorer la fluidité du trafic. Une nouvelle collision en date du 17.8. en aval de St-Légier blessa 39 personnes. Des signaux lumineux d'ordre de départ furent installés à Blonay. M. Constançon arrivant à la retraite est remplacé par M. Delapraz, nouveau directeur en commun avec le Vevey - Chardonne - Mont Pélerin.

En date du 14.3.1960, le Comité de direction présente au Conseil d'administration un mémoire détaillé sur l'avenir de la compagnie, basé sur une expertise Dupuis du 30.6.1957, avec les conclusions suivantes: les communes devraient supporter les déficits et donner un appui fi-

nancier pour une rénovation technique. En outre, elles devront se prononcer sur la suppression éventuelle des lignes St-Légier - Châtel-St-Denis et Blonay - Chamby. - Le professeur Meyer, délégué du Département fédéral des chemins de fer aux questions économiques a rendu visite à la compagnie avec deux de ses collaborateurs en date du 27.12. en vue d'un rapport sur l'exploitation future. La réorganisation suivante a été proposée: suppression des droits de priorité aux actions privilégiées et de Ière classe, réduction de l'ancien capital social et émission de nouvelles actions privilégiées et ordinaires en conversion des obligations. - Deux programmes de réfection des voies ont été établis:

		Vevey - Blonay	Blonay - Chamby	St-Légier - Châtel	total
1er programme	Fr.	429'000.-	261'000.-	520'000.-	1'210'000.-
2e programme	Fr.	540'000.-	90'000.-	226'000.-	856'000.-

C'est le 2e programme qui avait été retenu par le Conseil d'administration et pour lequel une subvention a été demandée aux autorités fédérales. - En 1960 toujours, la halte de Bahyse fut supprimé et l'ancienne halte du Château de Blonay remplacée. Le 19.8.60, le matin, un affaissement à eu lieu au dessus du chantier Luini et Chabod au km 1,150 sur environ 12 m. Une consolidation provisoire permet le maintien de la circulation jusqu'à 20 heures où un affaissement général nécessite le transbordement. Le 20.8., la voie à été ripée 1,75 m côté montagne et assurée par des ponts provisoires.

En 1961, la compagnie acheta deux trams de Lucerne (Be 2/2 38 et 39 ex Winterthur) qui ont été utilisés pour la construction du tracteur électrique Te 2/2 81 II. - Le 31.10.1962, M. Delapraz arrive à la retraite; il est remplacé par M. Edm. Lehmann, directeur actuel. - Le 10.12. de la même année, l'Office Fédéral des Transports accepte l'installation du bloc automatique.

Le rapport du Professeur Meyer, établi en date du 7.6.1963 propose notamment:

1) maintenir la ligne Vevey - Blonay - Les Pléiades,
2) remplacer le St-Légier - Châtel par un service routier Vevey - Jongny - Châtel,
3) supprimer le Blonay - Chamby sans remplacement dès que la sécurité de l'exploitation le rendra nécessaire.

Toutefois, le Conseil d'administration estime que

1) le tracé de la route nationale 12 Berne - Vevey devrait être connu,
2) la décision relative au maintien du réseau à voie étroite des GFM devrait être prise.

Le 16.12., la compagnie adresse un rapport daté du 30.11. à l'OFT récapitulant tous les travaux envisagés, acquisition de nouveau matériel roulant et de machines, transformations de bâtiments et de nouvelles constructions, etc. = env. 10 Millions de Francs. - Il a été admis que la réalisation aurait lieu en deux étapes, la première Vevey - Les Pléiades, la seconde St-Légier - Châtel-St-Denis. - La réfection de la voie Vevey - Blonay était achevée à la fin de cette année. Des courbes ont été corrigées vers les abattoirs de Vevey et l'évitement de Clies construit. La compagnie acheta le Ski-Lift de Lally et 9'800 m2 de terrain pour donner une impulsion au sport d'hiver dans la région. Le 2.9.64, le block automatique a été mis en service (Fr. 381'285.-). Le 29.3. 1965, la plateforme de la ligne de Châtel s'était éboulée au km 7.65 sur 18 m. Le trafic a pu être rétabli le 12.4. seulement.

En date du 22.5.1966, le Blonay - Chamby fut supprimé par ordre de l'OFT. Une opposition publique se manifeste dans les districts de la Veveyse fribourgeoise et vaudoise contre la suppression du St-Légier - Châtel. Un comité de défense du rail, présidé par M. le Prefet Currat de Châtel-St-Denis se forme. - En date du 29.11., la convention entre la Confédération, le Canton de Vaud et les CEV fut signée. Le 24.8., des enfants provoquent le déraillement du train 225 dans une courbe, 200 m en dessous de Châtel par un boulon posé sur le rail extérieur. L'automotrice 101 et la voiture 201 se sont renversées sur le flanc droit dans le talus en contre-bas. Il y a eu 16 victimes, heureusement sans blessures graves. L'automotrice a subi des dégâts importants.

La convention Confédération/Canton de Vaud - CEV prévoyait les travaux suivants: évitement de Clies, block Vevey - Blonay, évitements en Fayaux et à Ondallaz, modernisation de la sous-station de St-Légier, construction d'une station de redresseurs à Ondallaz, machines et installations au dépôt de Vevey, agrandissements des dépôts de Vevey et Blonay, acquisition de nouveaux véhicules et adaptation du parc actuel. Le montant de l'aide s'élevait à Fr. 3'400'000.-dont 1'660'000 fournis par le Canton et 1'740'000 par la Confédération. L'aide de cette dernière était subordonnée aux conditions suivantes:

1) les CEV s'engagent à supprimer l'exploitation ferroviaire sur le tronçon Blonay - Chamby à la première occasion (changement d'horaire) et sur le tronçon St-Légier - Châtel dans un délai maximum de deux ans,

2) l'exploitation ferroviaire
   - ne sera pas remplacée par un service routier sur le tronçon Blonay - Chamby,
   - sera remplacée par un service routier sur le tronçon Vevey - Châtel, conformément aux dispositions que l'OFT prendra en vertu de l'article 57 de la loi sur les chemins de fer du 20.12.1957.

En 1967, d'importants travaux de réfection de la voie ont été effectués sur le tronçon Blonay-Les Pléiades. Pour permettre le passage sur la nouvelle route cantonale 742 Vevey - St-Légier-Blonay et la route nationale 9, le Service des autoroutes du Département des travaux publics du Canton de Vaud a fait construire, entre Hauteville et St-Légier-Gare, deux passages supérieurs, l'un de 20 m et l'autre de 131 m. La ligne de contact a été modifiée entre Hauteville et St-Légier-Gare et une ligne complémentaire a été posée sur le même parcours. Ces travaux ont été faits en prévision de la mise en service des nouvelles automotrices. La halte du Château d'Hauteville a dû être reconstruite quelques 100 m en aval de son emplacement primitif à la suite des travaux de l'autoroute. L'hôtel-restaurant des Pléiades a subi quelques modernisations. - Les pourparlers entre la Société coopérative du Blonay - Chamby (en vue de l'exploitation touristique de cette ligne) et la compagnie, entamés en 1966 ont continués.

La rénovation de la voie de la ligne des Pléiades a été poursuivie en 1968. Un contrat a été conclu avec la Sté coopérative du Chemin de fer touristique Blonay - Chamby pour l'exploitation de ce tronçon. En octobre, la compagnie passa commande à Brown, Boveri & Cie SA de l'équipement des sous-stations,électriques de St-Légier et des Chevalleyres - La Sté du monte-pente des Pléiades a confié, par convention, l'exploitation de son installation aux CEV. Pour améliorer la rentabilité de cette installation et compléter l'équipement touristique d'hiver des Pléiades, un projet de skilift reliant la place de parc des Motales au sommet de Bondenoces est à l'étude.

Nous concluons ici l'histoire des CEV en indiquant quelques chiffres de leur exploitation:

année	voyageurs	recettes	dépenses d'expl.	excédent d'expl.	
1902	30'937	14'960	8'753	6'207	
1903	132'701	66'142	44'221	21'921	première année complète
1904	200'797	144'040	82'601	61'439	ouv. ligne de Châtel
1911	303'638	179'880	128'563	51'317	ouv. Les Pléiades
1927	435'796	419'061	273'399	145'662	
1940	365'339	290'276	244'579	45'697	
1947	767'318	635'922	642'328	./. 6'406	premier déficit d'expl.
1960	645'981	700'060	934'029	./. 233'949	
1968	800'331	976'671	1'402'540	./. 425'869	

Les excédents d'exploitation des débuts servaient aux payements des intérêts hypothéquaires et éventuellement à une dividende aux actionnaires.

La direction des CEV, la Bibliothèque CFF, MM. Fédia Muller, S. Jarne, Hadorn et G.A. Schetty m'ont fourni des renseignements, des documents ou des photos. Je les remercie de leur collaboration. Certaines données ont été puisées dans la Feuille d'Avis de Vevey no 243 du 16.10.1952.

R. Scholz

Objet trouvé

Nous avons trouvé en date du 9 août 1969 au km 2,6 (aiguille du dépôt) un parasoleil d'un appareil de photo. Ce parasoleil noir, en métal, porte les inscriptions suivantes:

Leitz Wetzlar Germany R 1:2/50 R 1:2,8/35 12564

Il peut être réclamé auprès de la rédaction du journal.

Cotisations

Nous attirons votre attention sur le fait que les cotisations pour 1970 (membres simples actifs et, le cas échéant, collectifs) doivent être réglées jusqu'au

31 mars 1970.

Passé cette date, elles seront prises en remboursement ce qui nous occasionne du travail et des frais supplémentaires et inutiles. Nous comptons donc sur votre compréhension et vous remercions par avance de votre versement.

Rédaction du journal

Le rédacteur de votre "Escarbille" cherche toujours des articles, rédigés par les membres, pouvant intéresser les lecteurs de ce journal. Collaborez à la rédaction, faites-nous savoir vos critiques et suggestions qui seront examinées avec bienveillance.

Trains à vapeur sur le chemin de fer Chamonix - Montenvers (France)

La direction du chemin de fer à crémaillère Chamonix - Montenvers (Mer de Glace) nous communique qu'elle mettra en circulation des trains vapeur

les samedis 23 et 30 mai, 6, 13, 20 et 27 juin 1970

Chamonix (gare du Montenvers)	départ	14.31 h	
Montenvers	arrivée	15.24 h	
	départ	17.01 h	Arrêts-photos aux croisements de Caillet et Planards.
Chamonix	arrivée	17.54 h	

Prix aller - retour: F.F. 15.--. Pour le retour, les billets sont valables sur tous les trains.

Littérature

Vient de paraître: Les locomotives articulées du système Mallet dans le monde.

par L.M. Vilain (Editions Vincent Fréal et Cie, 4, rue des Beaux-Arts Paris 6e)

Fr.s. 39.80

Ce livre, basé sur une énorme documentation présente un intérêt exceptionnel. Il peut être obtenu auprès de

Laméry S.A. Agence
Wachtstr. 28
8134 Adliswil ZH

Après avoir passé en revue, dans un historique, les principaux systèmes de locomotives articulées, l'auteur s'attache plus particulièrement à la machine semi-articulée, seule de toutes les locomotives duplex à avoir été enployée sur tous les continents et pour tous les écartements de voie, et à laquelle reste indissolublement attaché le nom d'Anatole Mallet, ce Genevois ayant fait carrière en France. - 220 types de machines, appartenant à 150 administrations sur tous les continents depuis les locomotives à voie de 0,60 m de 1889 aux mastodondes américains sont examinées . 228 photos, broché. Préface de M. A. Chapelon.

Liebe Mitglieder und Freunde,

Das wunderschöne Herbstwetter hat uns erlaubt, die Saison 1969 gut abzuschliessen. An 30 Wochenenden wurden gegen 32'000 Besucher befördert; diese sehr erfreuliche Zahl ermutigt uns in unserer Arbeit weiterzufahren und 1970 dem Publikum wieder etwas Neues zu bieten.

Die Malletlok G 2 x 3/3 104 aus dem Wiesental konnte nach einer Kesselrevision und dem Ersatz der Siederohre sowie verschiedenen Anpassungsarbeiten am Bettag erstmals in Betrieb genommen werden; über 2000 Personen innert drei Tagen haben sie in ihrer Farbenpracht bewundert.

Der Bahndienst konnte diesen Herbst auf fachliche Hilfe zählen: am 17. und 18. Oktober aht die Geleiseequipe der Linie Franco-Suisse (Val-de-Travers) aus Les Verrières den Rest des Zufahrtgeleises zum Depot erstellt sowie mit der Verlegung einer Doppelkreuzungsweiche begonnen. Ausserdem wurden 40 t Schotter abgeladen. Das folgende Wochenende übernahm die Rotte von Neuenburg die Fortführung der Arbeiten und verlegte noch eine Rechtsweiche. - Der Fahrleitungsdienst hat einen grossen Teil des neuen Geleises bereits mit der Oberleitung überspannt, so dass elektrische Fahrzeuge ein Stück weit verkehren können.

Im ehemaligen MOB-Depot in Montbovon schreiten die Arbeiten am C4 121 zügig vorwärts; dieses Fahrzeug wird seinen Dienst in alter Pracht im Frühjahr aufnehmen. - Die Kesseldruckprobe der Lok 99 193 ex Nagold - Altensteig wird Anfang Februar durchgeführt; falls keine Ueberraschungen zutage treten wird diese Maschine ebenfalls ab Februar verkehren und die Lok 105 ersetzen, welche eine Hauptrevision benötigt. Ausserdem werden wir in Kürze die G 3/4 1 "Rhätia" von Vallorbe erhalten, welche uns die SBB leihweise überlässt. - An verschiedenen anderen Fahrzeugen werden kleinere Arbeiten durchgeführt, bis wir unser Depot beziehen können.

Die administrativen und finanziellen Belange zum Bau des Depotgebäudes sind weit vorangetrieben worden, so dass man, falls nichts dazwischen kommt, endlich mit der Erstellung im Laufe dieses Sommers rechnen kann. Wir laden Sie wiederum ein, uns in diesen Bemühungen zu unterstützen; der Bau kostet viel Geld. Zeichnen Sie weitere Anteilscheine und werben Sie Neumitglieder; wir danken Ihnen dafür.

Der Verkauf der Souvenirs geht auch während des Winters weiter. Wir verweisen Sie auf die der letzten Nummer beigelegte Liste. Weitere Exemplare dieser Liste können beim komerziellen Diesnt oder bei der Redaktion bezogen werden. Der Publizitätsdienst wird während des Winters weiter ausgedehnt. Wir sind für Anregungen gerne dankbar.

Die Organisation der Arbeits- und Betriebstage wurde neu von B. Rickli, Av. de Rolliez 14, 1800 Vevey (Tel. 021 / 54 23 51) übernommen, nachdem sich R. Bonzon, der das gut funktionierende System aufgebaut hatte, sich von diesem Posten zurückgezogen hat. Wir versuchen erstmals für 1970 die Aufstellung von monatlichen Dienstplänen und erhoffen uns damit eine Vereinfachung der Arbeit und eine bessere Planung. Aus diesem Grunde ist es jedoch unerlässlich, dass Sie uns ohne Verzug das beiliegende rosa Formular ausgefüllt zurücksenden, oder, falls es Ihnen nicht möglich sein sollte, Ihre Tage, die Sie der BC opfern wollen jetzt schon anzugeben, dies jeweils bis zum 15. des Monats zu machen. Gegen den 25. erhalten Sie dann eine Kopie des Dienstplanes, auf welchem Ihr Name und die betreffenden Daten sowie die Funktion eingetragen sind. Diese Dienstpläne müssen natürlich dann auch eingehalten werden. Ausführlichere Instruktionen folgen noch vor der Betriebseröffnung.

Wir wünschen Ihnen für 1970 noch alles Gute, Gesundheit und Erfolg und freuen uns auf Ihren Besuch, Ihre Mitarbeit und Unterstützung.

(Zusammenfassung) R. Scholz

Fundsache

Am 9. August wurde beim km 2,6 (Abzweigung zum Depot) eine Sonnenblende aus Metall eines Photoapparates gefunden. Diese schwarze Blende trägt folgende Inschriften: Leitz Wetzlar Germany - R 1:2/50 R 1:2,8/35 12564. Sie kann bei der Redaktion verlangt werden.

Mitgliederbeiträge: Wir machen Sie darauf aufmerksam, dass die Mitgliederbeiträge (einfache und Aktivmitglieder) bis spätestens 31. März 1970 beglichen sein müssen. Ausstehende Beträge werden nach diesem Datum mit Nachnahme eingezogen. Wir hoffen, dass Sie uns unnötige Arbeit und Kosten ersparen und danken Ihnen für Ihr Verständnis.