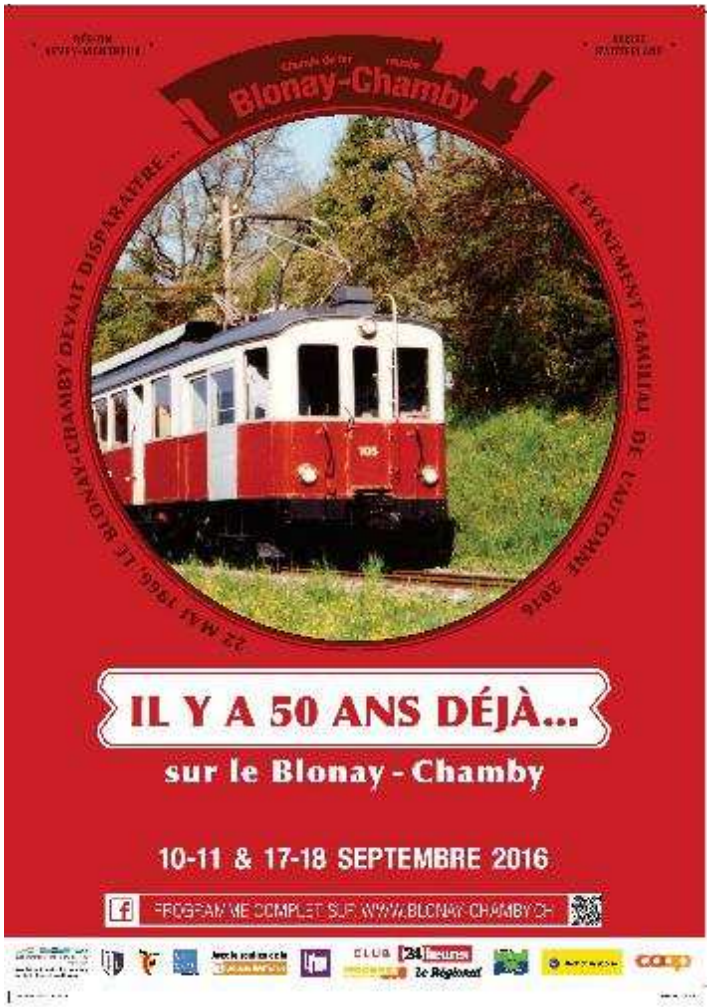
L'escarbille

Août 2016 • *No 100* • 50e année

photo 01
plaque tour-
nante

photo 02
affiche.jpg



Page de couverture:	Tournage de la locomotive JS 909 au Cayeux, lors de sa visite en Baie de Somme en avril 2016. Photo Sébastien Jarne
Titelseite:	Die Lokomotive JS 909 auf der Drehscheibe von Cayeux, beim Besuch in der Baie de Somme im April 2016.
Dernière page:	Thibaud Pinna nettoyant le châssis de la locomotive 105
Letzte Seite:	Thibaud Pinna beim Reinigen des Untergestells der Lokomotive 105 Photo Sébastien Jarne
Double page centrale:	Fiche technique de la locomotive 3 du chemin de fer Brigue-Furka-Disentis
Mittlere Doppelseite:	Datenblatt der Lokomotive 3 der Brig-Furka-Disentis-Bahn

L'Escarbille	Bulletin d'information de l'Association de soutien du Chemin de fer-Musée Blonay-Chamby Case postale 366, CH-1001 Lausanne
Parution	Deux fois par année
Rédaction	Sébastien Jarne, chemin du Daillard 5, 1071 Chexbres tél. 076 510 80 18 sebastien.jarne@bluewin.ch
Photos	Atelier Commun SA, Hugo Hürlimann, Meinrad Julmy, Sébastien Jarne, Talyllyn Railway, Thibaud Pinna.
Imprimerie	Artgrafic Cavin SA, Grandson

Les articles n'engagent pas la responsabilité de la société.

Editorial

Le Blonay-Chamby, un musée vivant : c'est une des définitions de notre musée, les pièces exposées vivent. Continuons un peu plus loin cette réflexion… seules les pièces de musées sont vivantes ? Non bien entendu, tout ce qui gravite autour est vivant, et l'on trouve, au sommet de la pyramide, les personnes qui font le BC, ses membres !
Cette année est particulière à plusieurs titres. Tout d'abord, il m'appartient de relever un beau défi personnel en ayant repris la présidence du BC, défi qui se trouve facilité par le soutien efficace des membres du terrain. Ensuite, et c'est le plus important, cette année représente pour le Blonay-Chamby le début du 50ème anniversaire. Déjà? Ne soyez pas surpris, car c'est en effet en mai 1966 que le « Comité d'initiative pour la création d'un chemin de fer touristique Blonay-Chamby » a envoyé la première demande à la direction des CEV pour la création de cette association qui nous passionne toujours !
Ces personnes, les Anciens de la création du Blonay-Chamby, étaient des entrepreneurs, qui ont réussi à surmonter les nombreuses épreuves que l'on rencontre inévitablement au début de toute œuvre. Celle-ci est transmise depuis lors de génération en génération et se perpétue, évolue et surtout vit ! Quoi de mieux que des membres animés d'une passion commune pour faire vivre ce musée.
Chapeaux bas les Anciens pour avoir réussi à bâtir des fondations solides, tant humaines que techniques, sur lesquelles, jour après jour, tous les membres s'appuient pour permettre au BC de continuer à évoluer, à être vivant !

Jérôme Constantin, Président

Sommaire

Editorial 3
Feuille de marche 4
FEDECRAIL au BC 9
Ils nous ont quittés 10
En Baie de Somme 12
100ème Escarbille 15
Fiche technique: BFD 3 16
Chasse-neige rotatif 16
PV de l'Assemblée générale 22
Rapport de gestion 26
Chemin de fer du Talyllyn 28
Escarbille enchaînée 30
Deutsche Zusammenfassung 30

Feuille de marche

Locomotives à vapeur

La saison se déroule sans gros problèmes avec 5 machines à vapeur en service.

BDF 3

Le plancher de la cabine a été refait à neuf et elle a passé l'inspection de chaudière.

LEB 5

Compte tenu des expériences faites lors de la première année de circulation après sa révision générale, divers petits travaux au niveau mécanique ont été exécutés pendant l'hiver.

BAM 6

La chaudière a été retubée et l'inspection de la chaudière passée avec succès. En avril, elle a participé à la fête de la vapeur de la Baie de Somme (France), puis elle a été exposée au Comptoir de Morges. Elle a fait tout son effet aux deux manifestations.

SEG 105

Des travaux de peinture ont été effectués sur la locomotive 105. Elle s'est retrouvée rehaussée par une présentation impeccable pour commencer la saison 2016. L'inspection de la chaudière a été passée avec succès.

Charbon

Le charbon acheté cette année est d'excellente qualité, mais, aux dires de certains, semble produire un peu plus de fumée. Une attention plus soutenue est demandée aux chauffeurs pour réduire au minimum cet inconvénient.

Traction électrique

Locomotive Bernina 81

Les travaux continuent sur les bogies. La révision des moteurs avec renouvellement de leur peinture achevée. Leur pose sur les bogies avec réfection et ajustage des paliers progresse. Le décapage et la peinture de la caisse ont bien avancé.

Locomotive +GF+ 75

Ce véhicule qui avait souffert de l'incendie, a été remis en service après la pose des inscriptions définitives. Divers travaux de remise en ordre de l'équipement électrique, en particulier dans la cabine ont été nécessaires pour qu'il puisse circuler à nouveau.

Voitures et wagons

Voitures C 171 de Zell-Todtnau

Les bogies de cette voiture ont été entièrement révisés, les bandages des roues ont été reprofilés, les ressorts de suspension et les glissières des boîtes d'essieux remplacés, les coussinets des paliers des essieux renouvelés. En parallèle, toutes les pièces des châssis ont été entièrement décapées et repeintes. Finalement, les équipements de frein ont été contrôlés et remis en ordre selon nécessité. Les bogies ont été terminés dans les délais, c'est-à-dire que la caisse a pu être reposée à temps afin que la voiture soit disponible pour le festival de Pentecôte 2016.

Un merci particulier aux bénévoles qui ont effectué le travail pénible de décapage des diverses pièces des bogies.

SJ

BB 81, montage d'un moteur,
BB 81, Einbau eines Motors.

photo 03 moteur.jpg

Wagon couvert GFM K3 671

Au début des années 1950, la demande de transport par wagon couvert sur le réseau à voie métrique de la Gruyère était supérieure à la disponibilité en matériel. Les ateliers du GFM construisirent alors quatre couverts de grande capacité sur la base de plats à bogies de type OM datant de 1919. Le wagon en question porte une plaque de constructeur «Ateliers GFM / Bulle / 1955».

Ces wagons sont entrés en service avec un marquage Nestlé Peter Cailler Kohler, respectivement Lait Guigoz sur la porte en aluminium, marquage qui durera jusqu'en 1967. La suppression de la ligne de Châtel, qui reliait les usines Nestlé de Broc et de Vevey, puis la mise en service de trucks transporteurs permit aux wagons à voie normale d'atteindre directement l'usine de Broc. L'utilisation des wagons à voie étroite en fut fortement réduite. Ces dernières années, ils n'étaient quasiment plus utilisés et étaient remisés sur des voies de garage à Bulle et à Montbovon.

Nestlé ayant 150 ans en 2016, la direction du groupe a décidé, il y a quelques années, de créer un musée, nommé NEST et relatant l'histoire du groupe Nestlé. Le lieu choisi se trouve à l'emplacement de la première usine, située juste en face du dépôt CEV/MVR, derrière la gare de Vevey. Cette usine, plus tard utilisée comme entrepôt, était desservie par un intéressant embranchement industriel avec notamment des voies normales et métriques partiellement imbriquées, une plaque tournante avec un satellite et une autre portant un aiguillage. Le service était assuré par une petite locomotive électrique. L'embranchement a été définitivement mis hors service en 1997.

Nestlé a désiré mettre en exposition un wagon couvert avec l'inscription « NPCK » devant ce musée NEST.

Le BC a été chargé de suivre la remise en état (boiseries, peinture et marquages) du wagon K3 671 et de le mettre à disposition de NEST pour une période de 10 ans dans le cadre d'une convention. Le travail a été effectué par Simon Favez dans les ateliers du BC, dans les délais et dans le cadre du budget prévu. Le 1er juin 2016, ce wagon est transféré de Chaulin à Vevey, où il a été mis en place par un camion-grue.

JFA/SJ

P.S. Le wagon 671 des GFM n'a jamais porté d'inscription Nestlé Peter Cailler Kohler, mais une inscription Lait Guigoz ! Ce sont les wagons 673 et 674 qui portaient cette inscription.

Le wagon K3 671 exposé à Vevey, à l'arrière à gauche le nouveau musée NEST.

Der Wagen K3 671 in Vevey aufgestellt, hinten links das neue NEST-Museum

photo 04 wagon blanc.jpg

photo 05
cabane.jpg

La cabane de la nouvelle lampisterie est terminée.
Das Lampenwärterhaus ist fertig montiert.

photo 06
lampisterie.jpg

Installations fixes

C'est le nom donné à la cabane se trouvant près du quai à charbon, où sont déposés les outils, appareils et produits qu'utilise le personnel s'occupant des locomotives à vapeur. Le bâtiment et l'aménagement de ses environs sont terminés. Il est fonctionnel, mais l'aménagement intérieur définitif doit encore être achevé.

Pour la petite histoire, une lampisterie est un local où les lampes à huile, puis à pétrole et à acétylène, destinées au personnel ou à l'éclairage des locaux et des trains étaient entreposées et entretenues. Pour éviter les odeurs désagréables, ce local était généralement séparé du bâtiment de la gare, souvent réuni avec celui des toilettes destinées au public. Comme les portes étaient marquées "messieurs", "dames" et "lampisterie", la plaisanterie courrait que lampisterie était le troisième sexe!

Bâtiment du tour 1

Dans l'attente de l'autorisation de déplacer ce bâtiment, seuls quelques travaux à l'intérieur ont pu être réalisés. Il a été ainsi possible de l'utiliser pour assurer la direction de la circulation des trains dès le début de la saison 2016.

Terrasse

Le mur de soutien de la terrasse a été réalisé de manière à disposer d'une place suffisante pour nos hôtes pour la saison d'été. Les travaux d'agrandissement seront achevés quand nous disposerons de l'autorisation pour les poursuivre.

L'aménagement provisoire de la terrasse.
Die provisorische Ausstattung der Terrasse.

photo 07 terrasse.jpg

Le terrain en pente au-dessus de la voie, juste à la sortie amont du viaduc, qui avait glissé au printemps 2015 a été complètement remis en état. Le MVR a reconstruit le mur de soutien et rétabli la végétation sur toute la zone concernée. Pour éviter une répétition du glissement, un filet textile recouvre toute la zone revégétalisée.

Gare de Chamby

Les importantes pluies du mois de mai ont entrainé un éboulement du mur le long de la route au-dessous de la villa en face de la gare de Chamby, l'ancien café des Narcisses. Par précaution, les trains ont été supprimés un week-end entre Chaulin et Chamby. Finalement aucun dégât n'a été constaté au niveau de la voie et le service a pu reprendre. La route est par contre restée fermée pendant une longue période.

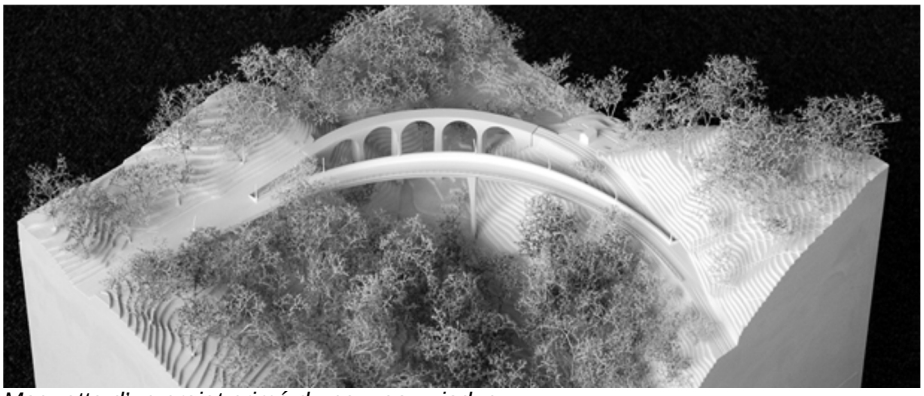
Travaux de Login

Les apprentis monteurs de voie de CFF/Login ont assuré pendant deux semaines des travaux de réfection de nos installations ferroviaires, en particulier réglé le ballast sous les voies et les aiguillages du dépôt-musée.

Viaduc

Les travaux en cours au viaduc ont été achevés et les échafaudages démontés, lui redonnant ainsi son allure classique.

Un projet pour la construction d'un nouveau viaduc a été étudié par le MVR. L'idée est de réaliser un ouvrage en aval de l'actuel avec un rayon de courbe plus grand et dont les piles s'appuieront seulement sur les endroits stables. La date de réalisation et le devenir de l'ancien viaduc ne sont pas encore fixés.



Maquette d'un projet primé du nouveau viaduc.
Entwurf eines Vorschlages für den neuen Viadukt. *Photo AC Atelier Commun SA*

photo 08 maquette viaduc.jpg

Exploitation

Panoramique

Le nouvel exploitant de notre restaurant, la famille Hug, assure le service depuis le début de la saison à la pleine satisfaction des visiteurs et des membres.
Il maitrise très bien les journées de pointe, comme les trois jours du festival vapeur ou la venue de groupes importants.

Comptoir de Morges

Du 22 avril au 1er mai le BC était présent au Comptoir de Morges au titre d'invité d'honneur, une bonne occasion pour rappeler au public de la région l'existence du Blonay-Chamby. Compte tenu du fait que la locomotive JS 909, revenait à cette date de son excursion en Baie de Somme, il a été décidé de l'y exposer pendant ces dix jours. En effet, le coût supplémentaire pour ce petit crochet par Morges restait minime. Il va de soi qu'elle a repris l'immatriculation BAM 6 pour cette présentation. Elle a entièrement répondu aux attentes, étant un objet très remarqué par le nombreux public.

Un grand merci à tous les membres qui ont représenté le BC à cette manifestation, en particulier Lucienne et Michel Friederich en grande tenue, ainsi qu'à la Direction du Comptoir.

Festival de Pentecôte 2016

Le festival vapeur du 14 au 16 mai 2016 a été un succès sans précédent. Le programme s'est déroulé sans accrocs et le public est venu en nombre. Les recettes de ces trois jours ont battu un record, elles ont dépassé de plus de 6% celles du festival de 2015 et même 3% de plus que le festival du 40ème anniversaire, le dernier record. Un autre indice, le plus emblématique du BC, a été pulvérisé, celui des gâteaux a établi sa meilleure performance à 165!

photo 09 groupe.jpg

Le comité d'accueil du BC au Comptoir de Morges
Das Empfangskomitee der BC an der Messe in Morges.

FEDECRAIL au BC

- Après son congrès 2016 qui s'est tenu dans la région du lac de Constance, FEDECRAIL (la Fédération européenne des chemins de fer touristiques) s'était annoncée pour une visite en Suisse qui comprenait deux étapes: la visite du site de CFF-Historique à Windisch près de Brugg (AG) et le BC. Entre ces deux sites, était programmée une visite au chemin de fer touristique Conifer, aux Hôpitaux-Neufs, en France voisine.

- La visite au BC était annoncée pour le vendredi 29 avril et comme on avait à faire à un public de connaisseurs, il fallut mettre un peu en ordre notre site de Chaulin, qui était encore en mode « hiver ». Merci à tous ceux qui nous ont aidés, aussi bien au Panoramique que dans le dépôt ou autour du site en travaux de la terrasse.

- Au matin fatidique, le temps était – enfin – excellent et même spectaculaire, avec une lumière magnifique sur tout le Haut Lac et les montagnes encore bien couvertes de neige. Quand le temps est comme cela, la partie est déjà presque gagnée.

- Montée en vapeur depuis Vevey avec les arrêts photos habituels (viaduc et Cornaux), puis arrivée au dépôt et visite guidée. Ensuite, une raclette servie par des amis du Chablais et pour dessert la tranche de gâteau à la crème « made by Henri Rosset », bref, du local pour changer de la nourriture standard que l'on sert souvent dans ce genre de congrès et de voyages post-congrès. Je pensais que nos visiteurs, surtout anglais, seraient très vite rassasiés par la raclette, mais non, l'excellente ambiance les a fait s'incruster au Panoramique et il a fallu un rien insister pour les faire bouger de table, car nous avions prévu un mini-show avec la locomotive-tramway FP 4 (une bonne occasion pour la chauffe d'essai avant la saison), la draisine Biniou et l'une ou l'autre de nos automotrices électriques les plus marquantes.

En fin d'après-midi, nous avons reconduit ce groupe à Montreux avec une composition tractée par l'automotrice MOB 11, non sans leur signaler que 10 minutes après leur arrivée à Montreux, plutôt que de continuer avec les CFF, ils avaient la possibilité de prendre le vapeur « La Suisse » pour rentrer sur Lausanne, ce que l'immense majorité d'entre eux a fait.

- Les commentaires ont été excellents, à l'image du courriel de remerciements reçu de leur président David Morgan. Sachant que David est l'ancien président de l'Association des chemins de fer historiques anglais (Heritage Railway Association) et président de Fedecrail depuis ses débuts et qu'il a visité des chemins de fer-musées dans le monde entier, cela fait plaisir et rejaillit sur toute l'équipe du BC, en particulier sur la vingtaine de membres en service ce jour-là ainsi que sur l'équipe raclette (non-membres du BC). Merci à toutes et à tous.

Jean-François Andrist

photo 10 raclette.jpg

Ils nous ont quittés

Eddy Schmidt (1934 – 2016)

Eddy est né à St Gall d'un père suisse et d'une mère anglaise. Après un apprentissage d'employé de commerce dans un magasin de sport, il fréquenta l'école de textile à Flawil, car cette branche économique était très importante durant l'après-guerre dans toute la Suisse Orientale. En 1957 on lui offre d'aller se former au commerce international de textile, soit à Vancouver, soit en Australie. Il choisit ce dernier pays et y restera une dizaine d'années en y fondant une famille. Mais l'Australie, c'est loin, à l'époque encore plus qu'aujourd'hui ! Il revient donc en Suisse à l'essai et se retrouve à Villette, travaillant alors dans la bureautique. Il habite le même immeuble qu'Urs Gallmann, chauffeur puis mécanicien au BC, qui entraine Eddy, d'abord à la chauffe, puis ensuite à la conduite de nos vapeurs. Eddy est un collègue posé, souriant et apprécié.

Au début des années 90, l'entreprise où il travaille, ferme ses portes. Mais le destin entre en jeu: Eddy avait ses bureaux dans le même immeuble que ceux de Lemaco, le fabricant de modèles réduits, il allait de temps en temps voir ce qui se passait chez M. Egger et ils se sont rendus compte qu'ils étaient nés le même jour de la même année à 20 minutes de distance. Quand Urs Egger apprit les difficultés professionnelles d'Eddy, il a commencé par lui donner des mandats dans le domaine du modélisme ferroviaire puis l'ayant engagé à plein temps, Eddy s'est bientôt retrouvé de facto en charge du département modèles de train, où sa maîtrise complète de 3 langues (D, F et E) était fort utile. Suivirent des années très occupées, avec beaucoup de présences lors de foires et expositions non seulement en Suisse, mais dans toute l'Europe et le suivi d'une clientèle exigeante. Eddy était très discret sur son job, mais on avait de temps en temps des anecdotes sur certains « pinailleurs » qui lui faisaient monter la pression, car ce marché du modèle de train haut de gamme est peuplé de quelques caractères assez spéciaux ! Avec

photo 11 portrait chauffeur.jpg

son patron contemporain, il travaillera bien au-delà de l'âge de la retraite.

Au BC, Eddy nous rend un fier service en reprenant le suivi de l'information et des réservations, ce qui représente un nombre important de téléphones ou de fax, puis ensuite surtout des e-mails. Cela incluait les réveils vers 05.00 du matin du style je vous téléphone de ... (autre bout de la Suisse), est-ce qu'il fait beau sur le Genfersee ? ». Une première alerte cardiaque vient mettre fin assez subitement à cette activité, mais Eddy accompagne volontiers certains groupes et fait le chauffeur / aide de cuisine pour sa compagne Anne Charlot, qui officie aux Eplatures ainsi – surtout – que comme cheffe de la production des gâteaux lors des festivals.

Au tout début de 2016, Eddy fait un AVC, tombe, se blesse et doit être transporté au CHUV. Le diagnostic est très pessimiste. Aux soins palliatifs, il décède le 5 février, entouré de l'affection d'Anne et de sa famille.

Nous avons perdu un collègue apprécié et un ami qui avait l'expérience du monde et connaissait bien le monde des chemins de fer. Notre sympathie à Anne et à tous ses proches.

J. F. Andrist

photo 12
portrait.jpg

Bernard Droz

Né en 1932 et élevé dans le canton de Neuchâtel, Bernard Droz y avait gardé de fortes attaches, dont une résidence secondaire à La-Chaux-de-Fonds, sans parler d'une petite pointe d'accent.

Ayant fait des études commerciales, il avait d'abord travaillé chez Dubied, alors la plus grosse entreprise du canton, puis il était venu dans la région lémanique chez Nestlé.

Il avait rejoint le BC, d'abord comme chauffeur, puis mécanicien. Toujours discret, souvent plutôt narquois, Bernard n'était pas un «permanent» du BC, mais toujours d'une fiabilité totale lorsqu'il s'était porté sur un tour de service.

Malheureusement son départ à la retraite s'était accompagné de graves problèmes de santé qui l'ont vite obligé à cesser toutes activités pratiques à Chaulin. Cependant il nous rendait visite avec sa famille de temps en temps.

Il a été libéré de ses souffrances le 26 janvier 2016.

Bernard Rickli

Né en 1943 et fils d'un chef de gare, il passera sa jeunesse dans plusieurs gares de la région. Il suivra la carrière familiale et entrera comme apprenti aux CFF en 1959. En service à Vevey et Montreux et de nombreuses autres gares de la région, il entre en contact avec les promoteurs du BC et rejoint l'association dès 1967.

Il devient responsable de l'exploitation en 1969, qu'il va organiser selon un mode qui fera ses preuves pendant longtemps. Il reste à ce poste jusqu'en 1974, année où il devient chef d'exploitation du Nyon-St. Cergue, alors fortement menacé de suppression. La charge de travail le mène à quitter le BC, du moins pour sa part active, mais pas de cœur. Il assure la direction du NStCM de 1981 à 2005, année où il prend sa retraite.

Notre sympathie va à son fils, qui fut également membre très actif du BC.

photo 12
portrait à
la fenêtre.jpg

Beat Feller (1954-2016)

Beat Feller était responsable formation technique et de conduite au dépôt de Zweisimmen.

Lors de nos événements qui avaient pour thème le MOB, il se mettait toujours à disposition et nous donnait un bon coup de main, sans parler de toute l'aide sur place lors de nos virées du côté du Simmental, surtout lors des journées nostalgiques à La Lenk.

D'un abord toujours calme et positif, sa présence était vraiment rassurante. Il avait aussi pensé à nous récemment, lorsque des travaux à Zweisimmen avaient imposé un nettoyage drastique des stocks de pièces détachées, qui prirent la destination de Chaulin, plutôt que celle de la ferraille.

Il s'était beaucoup engagé pour la rénovation (plutôt la reconstruction) de l'automotrice BDe 4/4 36 du MOB, qui provenait de la ligne du Worbental et qui est retournée au RBS.

Nous nous souviendrons de son entregent et de son amabilité et garderons de Beat un souvenir ému avec nos pensées également pour son épouse et sa famille.

JFA / SJ

En Baie de Somme

Le chemin de fer de la Baie de Somme (CFBS) est une ligne touristique situé sur la côte de la Manche. Elle faisait partie d'un important réseau à voie étroite, dont la fermeture s'est achevée dans les années 1960, soit très tardivement pour la France. Compte tenu du fait que la région était touristique, donc qu'un potentiel de trafic existait et de la réussite d'autres projets analogues (Chemin de fer du Vivarais, Blonay-Chamby) une équipe d'amateurs décide en 1971 de reprendre l'exploitation des deux tronçons encore en état, ceux de Saint-Valery-sur-Mer à Cayeux et au Crotoy, soit environ 25 km. Après quelques années difficiles, le trafic se développe régulièrement et il atteint en 2015, quelques 200'000 voyageurs. Dans ces conditions, la circulation de trains tous les jours de la semaine s'impose, avec pour conséquence l'engagement de personnel salarié. Le CFBS est aujourd'hui la plus importante des entreprises privées locales.

Pour assurer le trafic, le CFBS a récupéré de nombreuses locomotives à vapeur, dont cinq sont en service. La plus ancienne date de 1889 et a été rapatriée de Porto Rico. Il dispose également de plusieurs tracteurs diesel et d'autorails, mais l'état de ces derniers donne beaucoup de fil à retordre à l'équipe du CFBS et un seul est présentement apte à circuler.

Le grand nombre de voyageurs à transporter exige un grand nombre de voitures. Comme il n'en existait plus beaucoup de disponibles en France, le CFBS s'est tourné vers la Suisse où il a pu en acquérir dix-sept au total (CEV, YStC, BOB et RhB), la plupart à bogies. Une particularité de l'offre touristique sont les trains « déjeuner à bord » qui rencontrent un grand succès.

photo 14 train vert et blanc.jpg

La JS 909 en double traction en tête d'un train "suisse" à Saint-Valery.
Die JS 909 in Doppeltraktion, vor einem "schweizerischen" Zug in Saint-Valery.

Le défilé des neuf locomotives à vapeur.

Die Parade der neuen Dampflokomotiven.

photo 15
neuf locos.jpg

Le réseau présente une particularité: de Noyelles, gare de correspondance avec la SNCF, à Saint-Valery-Port, la ligne est à trois files de rails, permettant ainsi aux trains à voie normale, comme à ceux à voie métrique d'y circuler. Cette situation a une origine historique: initialement la ligne Noyelles- Saint Valery était un tramway à cheval à voie normale, qui traversait dès 1858 la Baie de Somme par un pont en bois de 1360 m de long. En 1887, un troisième rail est posé pour les trains continuant sur Cayeux. De nos jours le pont a été remplacé par une digue, suite aux travaux de correction de la Somme et de la création du canal du même nom.

De tous temps, le CFBS organisa des fêtes de la vapeur. Avec les années, le programme s'amplifia pour devenir un véritable festival. Le grand succès de 2013 incita l'association à remettre l'ouvrage sur le métier et à programmer une nouvelle manifestation du 14 au 17 avril 2016, la dixième fête de la vapeur du CFBS.

La plus grande attraction de cette fête est la venue de véhicules en provenance d'autres chemins de fer.

Côté voie normale, on peut citer cette année une locomotive à vapeur norvégienne, mise à disposition par les anglais de l'East Sussex Railway, une petite locomotive belge, une 230 D et une 241 K de la SNCF, une ancienne rame du métro parisien.

Coté voie métrique, la locomotive 99 6001 du Harz (Allemagne), un autorail belge, une locomotive du Musée MTVS et, pour couronner le tout, la locomotive Jura-Simplon 909 du Blonay-Chamby!

La grille de circulation des trains est conçue pour utiliser au maximum les possibilités du réseau, les lieux de croisements ont été optimisés et aux terminus une locomotive déjà tournée sur la plaque attend le train arrivant, réduisant ainsi le temps pour repartir dans l'autre direction. Cela entraîne acces-

photo 16
plan Somme.jpg

photo 17
loco 99 6001.jpg

soirement que les locomotives remorquent des trains chaque fois différents, pour le plus grand plaisir des amateurs. Toutes les gares possèdent des plaques tournantes, les locomotives circulent donc toujours cheminée en avant (du moins sur la voie métrique).

La locomotive du Harz au port de Saint Valery.
Die Lokomotive der Harzquerbahn i in Saint-Valery Hafen.

Dans chaque gare, des animations sont organisées, locomobile et scierie à vapeur, réseau à voie de 40 ou 60 cm, véhicules routiers anciens.

Le vendredi 15 avril, un défilé (l'idée vient probablement du BC!) est organisé sur la seule rampe du réseau, dite du Mont-Blanc. Rien de moins que neuf locomotives à vapeur à voie métrique y participent. Elles circulent d'abord individuellement, puis toutes accouplées. La foule des spectateurs et en particuliers des photographes est impressionnante.

Arrivée par camion le 10 avril, notre JS 909 a fait quelques courses d'essai avant la manifestation, où nos membres chauffeurs et mécaniciens ont pu faire connaissance de la ligne. Comme elle est un peu plus puissante que les autres locomotives, elle a surtout assuré le service vers Cayeux qui comporte une petite rampe (mais rien à voir avec celles du BC!), la ligne de Saint-Valery au Crotoy étant en quasi palier. Elle a été très admirée par son allure de locomotive neuve, toute brillante et parfaitement astiquée.

L'autre locomotive très remarquée pendant la fête a été celle du Harz. En effet, son allure massive et typiquement germanique de différenciait fortement des petites locomotives classiques des chemins de fer départementaux français. La locomotive E 332, notre ancienne Bretonne était également de la partie. SJ

photo 18
train brun.jpg

Un train classique de la Baie de Somme.
Ein klassischer Zug der Baie de Somme-Bahn.

Le 100ème Escarbille

Le premier numéro de l'Escarbille est paru en avril 1967. Il était destiné à informer les membres du BC sur les activités passées et à venir sur le terrain. En effet, à cette époque, en l'absence de moyens de communication sociaux actuels et de la variété des lieux d'activité, un bulletin d'information était indispensable. Chaque responsable d'un secteur (secrétaire, chef de district, chef de la traction, caissier, service commercial) y mettait son mot, couvant ainsi cinq pages. La présentation du titre est due à André Reverchon, elle est restée inchangée jusqu'à ce jour! La parution est de trois fois par an.

Reinhard Scholz en devient le rédacteur dès le numéro d'avril 1969. Il y ajoute des informations sur d'autres chemins de fer, ainsi qu'un résumé en allemand.

La présentation s'améliore avec le numéro 10 en 1970: la page de couverture comporte une illustration. La publicité y fait également son apparition.

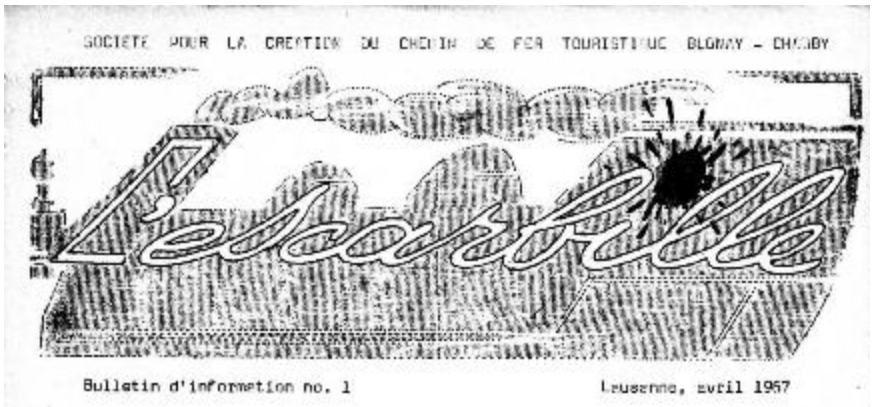


photo 19 escarbille.jpg

Avec le numéro 14 (octobre 1971), l'Escarbille passe de la machine à écrire aux caractères d'imprimerie et il atteint 32 pages. Jean-François Andrist reprend la rédaction en 1978 (n° 32). Quatorze ans plus tard, il la transmet à son frère Jacques.

La couleur apparaît avec le numéro 55 (mai 1992), en effet un imprimeur a proposé de prendre à sa charge l'édition du bulletin de BC, il s'occupe de tout, de la mise en page jusqu'à l'impression, en passant par la recherche des annonceurs, le tout gratuitement. Mais en 1994, il ne désire plus renouveler le contrat.

Avec le numéro 59 (octobre 1994), la rédaction est reprise par Sébastien Jarne, qui doit en premier lieu rechercher un nouvel imprimeur. Le choix sera bon, car nous n'en avons pas changé depuis. L'introduction de l'informatique permettra au rédacteur de réaliser la mise en page, ce qui réduira en conséquence les coûts d'imprimerie. Elle permettra d'introduire la couleur à l'intérieur du bulletin dès le numéro 87, ceci également sans augmenter la dépense.

L'Escarbille était à l'origine essentiellement le moyen de communication avec les membres actifs. Entretemps, avec le développement des communications internet, il s'adresse plutôt à tous les membres et le contenu a dû s'adapter à cette nouvelle situation. Souhaitons longue vie à l'Escarbille.

Sébastien Jarne

photo 20 vapeur et montagne.jpg

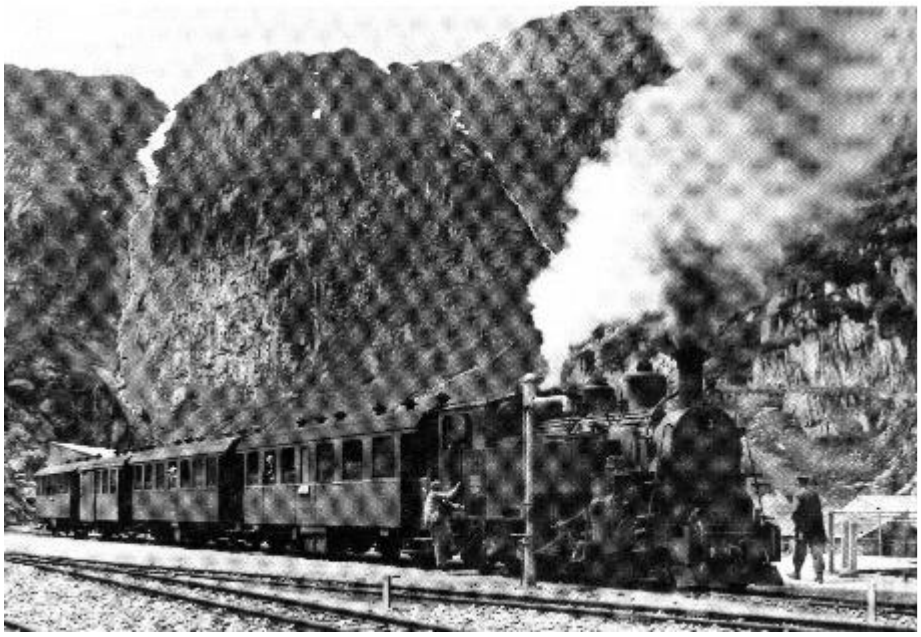


Photo Hugo Hürlimann

Train du chemin de fer FO remorqué par la locomotive 3 en gare de Gletsch en 1941.
Durch die Lokomotive 3 gezogener Zug der FO im Bahnhof Gletsch, im Jahre 1941.

Au début du 20ième siècle, des projets de chemins de fer sont étudiés pour desservir la région de Brigue à Andermatt et Disentis et relier les lignes du Simplon, du Lötschberg, des Schöllenen et celle de la vallée du Rhin, alors toutes en voie de réalisation. A l'exemple du MOB et de la Bernina, des lignes électrifiées en adhérence avec de fortes pentes sont envisagées. Mais au moment de réunir les capitaux, des investisseurs français s'intéressent au projet et créent l'entreprise Brigue-Furka-Disentis (BFD), qui décide de rester à la traction à vapeur. Pour assurer la compatibilité avec le Viège-Zermatt, le choix se porte sur l'emploi de la crémaillère.

Dix locomotives HG 3/4 sont achetées à SLM. La 3 est livrée en 1913 à Andermatt. Toutefois, avec la déclaration de guerre, les travaux de construction sont interrompus et seul le parcours Brigue-Gletsch est mis en service en 1915. La 3 est alors transférée à Brigue. Une nouvelle compagnie, le Furka-Oberalp (FO), est créée et le parcours de Gletsch à Disentis, via les cols de la Furka et de l'Oberalp, est finalement mis en service en 1926.

Après l'électrification en 1941, la 3 est utilisée pour les trains de travaux et en particulier pour ceux de déneigement de la ligne de la Furka chaque printemps. La livraison de locomotives diesel neuves en 1968 la rend inutile. Elle est offerte au BC en 1970, qui l'acquiert et l'expose dans son nouveau musée.

Hésitant d'abord à remettre en service cette locomotive compliquée le BC s'y lance enfin et elle est opérationnelle dès 1989. Elle circule avec succès depuis cette date.

SJ

Brig-Furka-Disentis HG 3/4 3

Photo Meinrad Julmy

photo 21
train noir jaune rouge.jpg

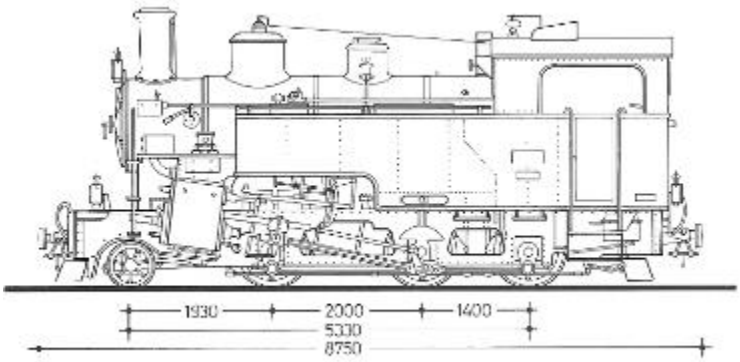


photo 22
plan loco vapeur.jpg

Locomotive à vapeur	Type: HG 3/4 N° 3
Poids:	42 tonnes
Vitesse maximale:	55 km/h
Constructeur:	Fabrique Suisse de Locomotives et de Machines, Winterthur
Année de construction:	1913

Locomotive achetée par le BC au Chemin de fer Furka-Oberalp

Chasse-neige rotatif

Contexte historique

Pour le déneigement en hiver, le chemin de fer de la Bernina disposait depuis son origine d'une grande étrave ainsi que de plus petits chasse-neige qui étaient poussés par des automotrices. Ceux-ci furent fort utiles lors de l'hiver 1908-1909 puisqu'ils permirent de poursuivre l'exploitation du côté nord de la ligne, même en hiver. N'ayant initialement pas prévu de rouler sur toute la ligne en hiver, la compagnie comprit assez vite l'intérêt de maintenir l'exploitation de la ligne entière tout au long de l'année. Toutefois les petits chasse-neige se révélèrent assez vite sous-dimensionnés par rapport à la nouvelle charge de travail. En plus ils endommageaient la voie et avaient tendance à souvent dérailler. Il était aussi fréquent que le convoi reste bloqué dans la neige.

Afin de pouvoir ouvrir la ligne toute l'année, la BB commanda en 1910 un chasse-neige automoteur à la SLM. Celui-ci fonctionnait à la vapeur car il était nécessaire de pouvoir être indépendant de la ligne de contact en cas de coupure de courant ou d'arrachage de celle-ci, chose fréquente lors d'avalanches. De plus la puissance nécessaire à faire tourner la fraise et celle de deux automotrices de pousse était trop conséquente pour une ligne alimentée en 750 V continu. Finalement, les courbes de 45 m de rayon nuisaient aussi à la bonne direction de l'effort de la machine de pousse.

Le premier chasse-neige fut livré en décembre 1910 et utilisé dès son arrivée. La ligne put être rouverte le 14 mai 1911, après que le chasse-neige eut déblayé les 20 m de neige restants à certains endroits. Il faut bien s'imaginer que le travail de déblayement s'effectuait en premier lieu à la pelle par une centaine d'hommes. Ensuite les restes de neige étaient dynamités et lorsque la hauteur arrivait aux environs de 3m, le chasse-neige rotatif pouvait entrer en action ! Les résultats étant concluants, la BB passe commande à la SLM d'un deuxième chasse-neige, quasiment identique, à la différence que l'alésage des cylindres est 10 mm supérieur et que la chaudière est timbrée 1 bar plus haut. Il est livré en janvier 1913. Il s'agit là de notre chasse-neige

photo 23 temps de neige.jpg

Les deux chasse-neige en compagnie de la locomotive Ge 4/4 82 à Bernina Häuser

Die beide Schnee-schleuder und die Lokomotive Ge 4/4 82 in Bernina Häuser

1052, plus tard renuméroté Xrotd 9214. Dès l'hiver 1912-1913, il fut possible d'ouvrir la ligne de la Bernina dans sa totalité et, en cas d'impossibilité de circuler sur certains tronçons réputés difficiles, les trains étaient remplacés par des traîneaux tirés par des chevaux.

Utilisation

Les deux chasse-neige se révélèrent très utiles dès le début. En général, ils étaient poussés afin de pouvoir utiliser la totalité de la pression de la chaudière pour la fraise. Un premier passage du chasse-neige permettait de frayer un couloir de 3,6 m de large. En 1936, la BB construisit dans ses ateliers un wagon capable de racler la neige et de la mettre au milieu de la voie pour agrandir la tranchée jusqu'à 6 m de large. En effet avec 3,6 m, il suffisait qu'un mur de neige s'effondre pour que le train reste bloqué. Un deuxième passage du chasse-neige permettait de libérer totalement la voie après le passage du wagon élargissant la tranchée.

photo 24 ouvriers déneigeant.jpg

Déneigement après une avalanche près de Bernina-Häuser en 1926
Schneeräumung nach einer Lawine in der Nähe von Bernina-Häuser im Jahre 1926

Certains aménagements furent nécessaires, notamment plusieurs plaques tournantes de 14 m, le renforcement de certains ponts et la construction d'une remise à Ospizio ainsi que des voies de croisement supplémentaires. De plus des réserves de charbon furent disposées dans plusieurs gares. La gare de Poschiavo disposait d'une petite plaque tournante de 7 m, permettant de tourner les chasse-neige sans leur tender.

Il faut se rappeler que les hivers étaient très rudes et que la ligne était sujette à de très fréquentes avalanches. Le 16 mars 1920, au km 18.720, un convoi composé de deux automotrices, d'un fourgon et d'un chasse-neige fut en partie emporté par une avalanche. Le bilan de l'accident fut de 8 morts. En effet, les soupapes de sécurité de type Ramsbottom n'ayant pas un échappement vers l'extérieur, l'équipage du chasse-neige fut mortellement brûlé et asphyxié. La remise sur les rails dura plusieurs jours, dans des conditions particulièrement difficiles. Plus tard, des soupapes Pop ont été montées sur le dôme avec un échappement donnant à l'extérieur pour parer à ce risque.

Fait intéressant: la BB était la seule compagnie suisse à avoir des lanceurs de mines

photo 25 chasse-neige et village.jpg

Chasse-neige 9214 dans la rampe de 70 o/oo après Poschiavo en avril 1967.
Schneeschleuder 9214 in der 70 o/oo- Rampe oberhalb Poschiavo im April 1967.

parmi son personnel. En effet, dès 1934 et en collaboration avec l'armée, des hommes furent formés pour déclencher préventivement des avalanches.

En 1939, dans un autre registre, le 1052 prit même des vacances estivales en plaine… Eh oui, il fut présenté lors de l'exposition nationale de Zürich !

L'année suivante, en 1940, un chasse-neige électrique fut construit dans les ateliers de la BB. Bien des années plus tard, en 1967, deux nouveaux chasse-neige électriques arrivèrent sur le réseau. Les chasse-neige à vapeur furent dès lors utilisés pour déblayer les avalanches, car ils étaient robustes et ne craignaient pas les branchages mélangés à la neige. Le 9214 a été utilisé en 1968, sur la ligne d'Arosa, lors d'un hiver très rude. Il ne fallut pas moins de 8 h pour déblayer les 8 km séparant Langwies d'Arosa ! Le 9213 est révisé en 1968 à Landquart et utilisé en 1975 sur l'Albula depuis le côté nord tandis que le 9214 attaquait depuis le côté sud. Ce fut la dernière utilisation du 9214, à cause d'une avarie à la chaudière. Il resta jusqu'en 1990 à Landquart, date à laquelle il fut récupéré par le DFB. En 1996, cette même compagnie nous fit la demande d'échanger le 9214, dont le gabarit est trop important pour le DFB, contre le R12. Ce dernier reçoit actuellement une révision complète dans l'atelier de Martin Horath à Goldau et devrait prochainement être opérationnel sur la ligne sommitale de la Furka. De notre côté, le 9214 a subi quelques travaux d'entretien et de peinture et a même été remis partiellement en service en 2006 pour faire des démonstrations de la partie « fraise ». Du côté de la Bernina, le 9213 a été utilisé une dernière fois en 1984 sur la ligne de Disentis et depuis lors, les RhB organisent deux fois par an des courses de démonstration en hiver sur la Bernina, entre Pontresina et Alp Grüm.

Et maintenant ?

Durant cet été, il est prévu de rendre la fraise fonctionnelle pour faire des démonstrations à nos visiteurs. Cependant l'alimentation de vapeur sera fournie par une source externe. La vapeur sera amenée par la prise de chauffage à vapeur de la BFD 3 ou de la LEB 5, via un tuyau souple. De cette manière la locomotive en pression peut rouler une partie de la journée et faire tourner la fraise pendant un moment.

Caractéristiques techniques

Année de construction	1912
Diamètre de la fraise	2,5 m
Hauteur maximum déneigeable	3 m
Largeur maximum déneigeable	3,6 m
Nombre de cylindres	6
Type de distribution	Heusinger
Diamètre des cylindres	310 mm
Diamètre des roues motrices	750 mm
Entraxe total (tender compris)	10655 mm
Timbre de la chaudière	14 bar
Surface de la grille	1,6 m2
Surface de chauffe totale	110 m2
Réserve de charbon	4 t
Poids en service	64 t
Poids à vide	49,7 t
Largeur	2800 mm
	max 3600 mm (volets ouverts)
Hauteur	3800 mm
Longueur totale	13665 mm
Vitesse max en adhérence	36 km/h
Vitesse max en chassant	12 km/h
Surface de surchauffe	17,50 m2
Réserve d'eau	7 m3

Thibaud Pinna

photo 26 chasse-neige brun.jpg

Le Xrotd 9213 avec la Ge 4/4 182 à Ospizio en février 2015 photo Thibaud Pinna
Der Xrotd 9213 mit der Ge 4/4 182 in Ospizio in Februar 2015

Procès-verbal de l'assemblée générale ordinaire

DE L'ASSOCIATION DE SOUTIEN ET DE LA SOCIÉTÉ COOPÉRATIVE DU CHEMIN DE FER-MUSÉE BLONAY-CHAMBY

tenue le 18 mars 2016 à Montreux

Ordre du Jour

1. Liste des présences
2. Approbation du procès-verbal de l'Assemblée générale 2015
3. Rapport de gestion et des comptes 2015
4. Rapport des vérificateurs
5. Approbation du rapport de gestion 2015
6. Approbation des comptes 2015
7. Vote de la décharge
8. Election au Comité directeur et au Conseil d'administration
9. Election de l'organe de contrôle
10. Dépenses supérieures à CHF 75'000.-
11. Divers

1) Liste des présences

Le Président ouvre la séance à 19h30 en l'aula du Collège de Montreux-Est à Montreux et salue les 69 membres présents. 26 se sont fait excuser.

Les membres présents sont invités à un instant de recueillement à la mémoire de nos membres ou anciens membres actifs décédés depuis la dernière Assemblée générale:
Bernard Droz, Bernard Rickli et Eddy Schmidt
La convocation ainsi que l'ordre du jour ont été publiés en page 11 de l'Escarbille No.99 de janvier 2016, de même que dans la Feuille officielle suisse du commerce du 18 février 2016, de sorte que l'Assemblée est statutairement constituée.

Jean-Marie Pilloud et Yann Reverchon sont nommés scrutateurs.

2) Approbation du procès-verbal de l'Assemblée générale 2015

Le procès-verbal de l'Assemblée générale précédente a été publié dans l'Escarbille No.98 de juillet 2015.

N'ayant fait l'objet d'aucune remarque, il est accepté par la présente Assemblée.

3) Rapport de gestion et des comptes 2015

3.1) Rapport de gestion

Le Président donne lecture de son rapport dont le texte intégral figure en annexe du présent procès-verbal.

3.2) Rapport des comptes

Après distribution des documents y relatifs, le rapport est présenté par Peter Voegtli.

Les chiffres sont arrêtés au 31 décembre 2015.

Peter Voegtli précise qu'après avoir tenu les comptes durant 20 ans il va passer la main à la fin de l'année.

4) Rapport des vérificateurs des comptes

Le rapport est lu par Philippe Roeder, vérificateur.

Le document est disponible sur demande auprès des responsables financiers.

5) Approbation du rapport de gestion 2015

Le rapport présenté par le Président est approuvé à l'unanimité.

6) Approbation des comptes 2015

Les comptes 2015 sont approuvés à l'unanimité.

7) Vote de décharge

L'Assemblée donne à l'unanimité et avec applaudissements décharge aux organes dirigeants pour l'année 2015 (Conseil d'administration et Comité directeur).

8) Election au Comité directeur et au Conseil d'administration

En préambule, le Président rappelle que le Comité directeur et le Conseil d'administration sont seuls compétents pour s'organiser en interne, également en ce qui concerne la présidence.

8.1) Comité directeur

Jean-François Andrist est démissionnaire.

Il propose Jérôme Constantin, nouveau, à l'Assemblée.

Les autres membres du Comité directeur: André Bortolotti, Alain Candellero, Simon Favez, Christian Flückiger, Jean-Luc Gilliéron, Stéphane Golay, Olivier Jeanneret, Jean-Daniel Paré, Laurent Tschannen, Christophe Turin, Peter Voegtli (jusqu'au 31.12.2016) et Pascal Wilhelm se représentent.

L'Assemblée se prononce pour l'élection, respectivement la réélection des membres du Comité directeur:

- Jérôme Constantin est élu à la majorité, sans opposition, avec quatre abstentions,
- Les membres qui se représentent sont réélus à la majorité, sans opposition, tous avec une abstention.

8.2) Conseil d'administration

Le Conseil d'administration se compose de membres externes au BC, soit:

- Monsieur Rudolf Bindschedler, administrateur
- Monsieur Vincent Delay, administrateur
- Monsieur Laurent Wehrli, Syndic de Montreux, Conseiller national, administrateur
- Un représentant de la Commune de Blonay (à nommer)

Il est en outre composé des membres actifs du BC suivants:

- Jean-François Andrist, Président, démissionnaire de cette fonction, administrateur
- Charles-Maurice Emery, administrateur
- Michel Friederich, administrateur
- Olivier Jeanneret, secrétaire et administrateur
- Laurent Tschannen, Vice-Président
- Frédéric Riehl, administrateur
- Peter Voegtli, Vice-Président (jusqu'au 31.12.2016)

Monsieur Aurèle Vuadens ne s'étant pas représenté aux élections communales, ne se présente dès lors plus à l'élection en tant que représentant de la Commune de Blonay.

Le Président propose l'élection de:

- Jérôme Constantin, en tant que membre actif du BC,
- Monsieur Jean-Marc Zimmerli, en tant que représentant de la Commune de Blonay,
- Monsieur Andreas Ryser, en tant que représentant de Montreux-Vevey Tourisme

L'Assemblée se prononce sur l'élection des nouveaux membres du Conseil d'administration:

- Jérôme Constantin est élu à la majorité, sans opposition, avec une abstention,
- Monsieur Jean-Marc Zimmerli est élu à la majorité, sans opposition, avec une abstention,
- Monsieur Andreas Ryser est élu à la majorité, sans opposition, avec une abstention.

L'Assemblée se prononce ensuite sur l'élection des membres externes au BC qui se représentent:

Messieurs Rudolf Bindschedler, Vincent

Delay et Laurent Wehrli sont tous réélus à la majorité, sans opposition, avec une abstention.
L'Assemblée se prononce enfin sur l'élection des membres actifs du BC qui se représentent:

- Jean-François Andrist, est réélu à la majorité, sans opposition, avec une abstention,
- Charles-Maurice Emery est réélu à la majorité, avec six oppositions et neuf abstentions,
- Michel Friederich est réélu à la majorité, sans opposition, avec une abstention,
- Olivier Jeanneret est réélu à l'unanimité,
- Frédéric Riehl est réélu à l'unanimité,
- Laurent Tschannen est réélu à la majorité, sans opposition, avec une abstention,
- Peter Voegtli est réélu à la majorité, sans opposition, avec une abstention.

9) Election de l'organe de contrôle

Philippe Roeder et Daniel Zimmermann sont démissionnaires.

Se présentent à l'élection:

- Armin Steck
- Marlyse Turin

Tous les deux sont élus à l'unanimité.

Laurent Tschannen prend la parole pour faire l'éloge de Jean-François Andrist et le remercier pour tout le travail accompli durant son mandat de Président, d'une durée de 8 ans et 7 mois.
Il tient également à remercier Annie Andrist pour tout le soutien et la compréhension dont elle a fait preuve à l'égard de son mari au long de ces années et lui remet un bouquet de fleurs sous les applaudissements de l'Assemblée.

10) Dépenses supérieures à CHF 75'000.-

Aucune dépense supérieure à CHF 75'000.- n'est à mentionner.

Toutefois, les travaux de la terrasse sont toujours en cours.

Les travaux concernant la fosse sur la voie 1 sont reportés à 2017.

Les travaux occasionnés par l'incendie se sont avérés plus coûteux que le montant total reçu de l'ECA, notamment en raison des travaux dits « de plus-value » pour l'amélioration des installations préexistantes. Par exemple, la réfection du chemin d'accès/descente vers l'atelier a coûté CHF 30'000.- environ et n'est pas couverte par l'assurance, même s'il a été mis à mal par les engins de chantier des travaux de démolition, puis reconstruction.

Pour l'aménagement de la voie 1 (fosse), nous avons pu obtenir d'un fond de la Commune de Montreux l'engagement d'une caution hypothécaire de CHF 250'000.- au maximum. Nous allons prendre langue avec la BCV dans les mois à venir.

Le coût cumulé des travaux mentionnés ci-dessus dépasse donc le montant de CHF 75'000.-.

Pour le bon ordre, il est demandé à l'Assemblée de se prononcer sur ces dépenses.

Elle accepte à la majorité, avec une opposition et deux abstentions.

11) Divers

10.1) Cession du wagon couvert LLB K 40

Nous avons repris en 1969 à la fermeture de la ligne deux wagons couverts (K 40 et K 41) de la compagnie LLB.
Nous n'aurons prochainement plus besoin du K 40, qui n'est pas en bon état. La commune d'Inden serait intéressée à reprendre ce couvert pour l'exposer près de l'ancienne gare, devenue local communal. Ce wagon est absolument identique au LLB K41 qui a été refait en 2015.

Si la cession est acceptée par l'Assemblée, une convention de cession sera établie, comportant une clause de non-démolition.

L'Assemblée passant au vote, la cession est acceptée à la majorité, avec une opposition et trois abstentions.

10.2) Acquisition de la voiture LEB 5

Simon Favez présente une argumentation en faveur de l'acquisition de cette très ancienne voiture.

Laurent Tschannen présente une argumentation en défaveur de l'acquisition de ce véhicule, le Comité directeur s'étant majoritairement prononcé contre.

Vincent Delay, Patrick Schaffner, Reinhard Scholz, Marcel Rittener, Jan Thuillard, Nicolas Darioli, Claude-Alain Pittet, Sébastien Jarne, Jérôme Constantin, Anthony Monnier, François Milliquet et John Gaillard s'expriment successivement au sujet de cette question.

L'Assemblée passant au vote, l'acquisition du véhicule est acceptée par trente-quatre voix, avec treize oppositions et seize abstentions.

10.3) Intervention de Claude-Alain Pittet au sujet des douches

Claude-Alain Pittet souhaite que le BC ait recours à un service de nettoyage pour les douches, comme c'est le cas pour les WC du Panoramique.

Jean-François Andrist lui répond que le nettoyage de la douche incombe à chacun après l'avoir utilisée, et qu'ensuite rendre le lieu dans un état impeccable constitue un minimum qui peut être demandé à chacun.

Pour cette raison, les ressources financières du BC ne devraient pas être allouées à de telles dépenses.

L'Assemblée se prononce majoritairement contre une entrée en matière.

10.4) Problème Internet de Sébastien Jarne

Sébastien Jarne soulève un problème d'accès de son PC à un programme BC. Nicolas Regamey lui demande de regarder la chose avec lui.

En l'absence d'autres questions ou remarques, la séance est levée à 22h05.

Nota: Le PV a été pris par Stéphane Golay et rédigé ultérieurement par Olivier Jeanneret, qui se trouvait à l'étranger à cette date.

photo 27 wagon plat.jpg

Le wagon plat M 51 de la ligne de Loèche-les-Bains est le troisième et dernier wagon marchandise révisé pour les journées valaisannes du BC en septembre 2015.
Der Flachwagen M 51 der Leuk-Leukerbadbahn ist der dritte und letzte revidierte Güterwagen für die Walliser Tage der BC im September 2015.

Rapport de gestion 2015

L'année 2015 aura été disons « contrastée » pour le Blonay-Chamby.

En commençant par le point primordial de la sécurité, nous avons eu une nouvelle année sans incident notable ou « mise en danger » pour employer le vocabulaire OFT. Il y a toujours – en cours d'année – une ou deux manoeuvres ou accostages un peu rudes, qui heureusement alimentent surtout la chronique de radio-ballast. Bien que je ne sois pas un spécialiste de ces sujets, il me semble que le système très ancien d'un document écrit par carnet souche pourrait parfois apporter un appui bienvenu à certains changements opérationnels, en plus de la radio ou des ordres verbaux qui sont parfois – notamment dans les moments de stress – une source de confusion, sans parler du fait que cela a une traçabilité, mot sacralisé de nos jours. Merci à tous, exploitation et traction, pour le soin apporté à assurer un trafic sans accident.

2015 nous aura amené des résultats moyens pour les revenus transports et autres (souvenirs et notre buffet « Le Panoramique »). Mai et juin ont été bons avec un festival de Pentecôte record (programme intéressant avec une vapeur remise en service, pub portante et temps idéal), mais ensuite juillet a été désastreux et le mois d'août médiocre. Déjà que – pour parler clairement – le marché « Euro » est mort avec la quasi parité du franc suisse - si on y ajoute une canicule éprouvante, c'est mauvais pour nous (et la plupart des musées ou attractions, hors les plages, piscines ou haute montagne). Septembre et octobre ont été dans la bonne moyenne des années précédentes, avec deux journées très sympathiques: le dernier dimanche de nos journées VS ou une délégation de la région de Loèche a mis beaucoup d'ambiance, ainsi que le dernier dimanche de l'année ou un mini festival, annoncé sur les réseaux sociaux (dont on a pu voir ici l'efficacité) a été super – sympa. A renouveler.

Nous avons eu en cours d'année plusieurs problèmes avec le traiteur qui desservait le Panoramique, notamment avec des groupes. Aussi avons-nous mis fin à cette collaboration. Sans vouloir vendre la peau de l'ours avant de l'avoir tué, nous avons beaucoup d'espoir avec la solution de remplacement, qui sont les parents d'un de nos membres. Je pense en tout cas que la qualité de l'accueil sera améliorée et très probablement la nourriture aussi, en espérant que la première clientèle de ce restaurant, nos membres, retrouvent le chemin du Panoramique.

Au total, selon le compte de résultat qui vous est présenté, nos revenus transport + Pano diminuent de près de 10%, nos autres revenus de 6.4% et l'ensemble de nos revenus de 8%. On a limité les dégâts, mais l'environnement économique devient clairement plus difficile.

Pour le matériel roulant, la saison a été dominée par la remise en service de la locomotive G 3/3 LEB 5 de 1890. Magnifique travail de précision sur une machine que, ayant été nourri dès 1957 aux parutions hebdomadaires de La Vie du Rail, je considère comme très réussie avec son esthétique typiquement secondaire français. Mais cette finition à l'arrachée pour le festival de Pentecôte a eu son prix par un stress extrême, qu'il serait pertinent d'essayer d'éviter à l'avenir.

Pour notre festival de septembre, nous avons pu réviser le parc marchandise de notre rame LLB à l'occasion de son centenaire. Je suis très fier que le BC soigne non seulement ses machines, ses automotrices

et ses voitures, mais aussi son parc marchandise, qu'on ne laisse pas pourrir dans son coin.

Le suivi de notre parc roulant est maintenant effectué et documenté plus strictement, en réponse aux exigences de l'OFT.

A l'infra, nous avons poursuivi la remise à niveau de notre dépôt, retardée en 2014 par les suites de l'incendie du 15 décembre 2013. Nous avons notamment mis en place la séparation entre la voie 1 atelier et la partie remise, ainsi que des rideaux de séparation entre cette partie remise et la réserve de pièces de rechange. Je revendique le fait que ces deux réalisations sont non seulement pratiques, mais aussi esthétiques.

Cela a été moins glorieux du côté de la terrasse et du tour 1, où une approche un peu valaisanne et fribourgeoise des règlements vaudois d'implantation de construction s'est heurtée à la susceptibilité de certains voisins; mea culpa et nous avons pris là, 6 à 9 mois de retard.

De nombreux travaux plus modestes (aménagement de la réserve, un conteneur chauffé supplémentaire et un local peinture tempéré) sont venus compléter tous ces efforts.

Enfin l'accès arrière vers le dépôt a été refait et rendu carrossable, désormais sans crainte pour le dessous des véhicules routiers.

Je ne sais pas si nos membres apprécient à sa juste valeur le fait que l'administration générale de la société (réservation des groupes, information, trésorerie, comptabilité, secrétariat général, registre des membres, sans oublier le site web et autres travaux non ferroviaires) se déroule sans drames ou problèmes, loin des objectifs de nos visiteurs, par des petites mains discrètes. Au moins ces travaux sont-ils globalement restés d'une ampleur constante. On ne saurait en dire de même du suivi des prescriptions et demandes de l'OFT qui reviennent et enflent année après année, avec un petit groupe de nos membres qui veut bien s'en occuper et obtenir un bon résultat, puisqu'un audit de l'OFT en mai 2015 (pas la journée la plus fun de l'année...) nous a valu un nombre restreint de « charges » (c'est ce qui ne va pas) qui viennent d'ailleurs d'être levées.
Merci à toute cette « armée de l'ombre » du BC.

Je fais ici mon dernier rapport de gestion. Je reviendrai dans une prochaine Escarbille sur mon expérience de 8 ans et 7 mois à la tête du BC, avec ses nombreux bons moments et d'autres moins agréables, mais si on est intéressé par ce qu'on appelle en franglais le management, je peux vous assurer que c'est une activité prenante.

Bonne voie au BC dans les années à venir.

JFA / 18.03.2016

photo 27 table.jpg

Chemin de fer du Talyllyn

Ce chemin de fer est une des plus anciennes lignes à voie étroite du monde et le pionnier des chemin de fer-musée. En effet, il est exploité par des amateurs ferroviaires depuis 1951.

Description de la ligne

Cette ligne est située au Pays de Galles, à l'Est de l'Angleterre. Elle part de Tywyn, une localité en bord de la mer et desservie par la ligne à voie normale longeant la côte. A l'origine les trains de voyageurs circulaient jusqu'à la localité de Abergynolwy, les trains de marchandises continuant jusqu'à la carrière de Bryn Eglwys. Le nom de Talyllyn provient d'un lac se trouvant à 5 km du terminus. Le parcours suit la vallée de la petite rivière Mathew.

Son histoire

Les travaux de construction de cette ligne commencèrent en 1864 et l'ouverture officielle eut lieu en 1866. Son activité principale était le transport des ardoises. Celles du pays de Galles avaient une excellente réputation, car leur dureté permettait de les fendre en plaques de faible épaisseur, ce qui réduisait notablement le poids que devait supporter les toits. Le service pour les voyageurs est des plus restreints, deux allers et retours par jour et aucun train ne circulant le dimanche.

Ses données techniques

L'écartement de la voie est de 686 mm (2 pieds, 3 pouces), une dimension qui restera peu usuelle. Les rails mesurent 6,4 m et pèsent 22 kg/m, un poids élevé pour une ligne de cet écartement (en comparaison, les réseaux secondaires français avaient été construits avec du rail de 15 kg/m). La voie est posée sur du sable. La ligne mesure 10,6 km jusqu'à Abergynplwy. Son plus important ouvrage est un viaduc à trois arches long de 35 m et haut de 15 m.

Lors de la réception de la ligne, l'autorité compétente fit remarquer que l'espace entre les murs le long de la voie et la paroi des voitures n'était que de 60 cm, alors qu'un mètre était exigé. Pour éviter des travaux importants de correction, la compagnie décida de ne mettre des portes que d'un côté à ses voitures, qui étaient à compartiments, comme c'était l'usage à cette époque. C'est toujours le cas de nos jours et en conséquence tous les quais de gare sont situés du même côté.

Le matériel roulant

La première locomotive fut livrée en 1864 et elle participa aux travaux de construction de la ligne. Une seconde suivit en 1866 pour l'exploitation régulière. Ce sont de petites machines-tender à deux essieux, mais suite à des déraillements fréquents, la première fut équipée après coup d'un essieu porteur à l'arrière.

Les voitures étaient au nombre de quatre et une centaine de wagonnets servait au transport des marchandises.

photo 29 train en campagne.jpg

Le train du Talyllyn dans la campagne galloise.
Der Talyllyn-Zug im gallischen Land.

Son histoire

La compagnie était presque toujours déficitaire, mais indispensable pour l'exploitation de l'ardoise. A la fin des années 1930, la situation est si difficile que le service voyageurs est réduit, les trains ne roulant que deux ou trois jours par semaine.

La carrière est fermée en 1947, mais le propriétaire maintient les trains voyageurs en été à ses propres frais jusqu'en 1950. Compte tenu de son âge avancé et de la nécessité de remettre en état, aussi bien la voie que le matériel roulant, une nouvelle solution doit être trouvée.

L'exploitation touristique

En 1950, la Talyllyn Railway Preservation Society (TRPS) est créée, ce qui permet de reprendre l'exploitation en 1951. Les travaux à réaliser sont extrêmement important. Les rails sont totalement usés et le traverses pourries. La seule locomotive utilisable a une chaudière d'un âge canonique, 84 ans!

Le succès de la nouvelle formule au niveau des voyageurs et l'enthousiasme des membres permet une remise en état des installations et d'assurer le futur du chemin de fer. Des locomotives et des voitures sont acquises auprès d'autres lignes. Une locomotive à vapeur neuve est construite en 1991. Quelques petites machines diesel sont acquises pour les trains de travaux et les manœuvres.

photo 31
2 trains
en gare.jpg

La gare de départ, Tywyn
Der Abfahrtbahnhof, Tywyn

En 1976, le terminus est prolongé jusqu'à Nant Gwernol, sur la ligne qui menait à la carrière (Nant signifiant ruisseau en gallois, comme chez nous!). Un musée de la voie étroite est érigé à Tywyn Warf en 2004.

De nos jours

Le service est assuré toute la semaine de mi-mars à fin octobre. Suivant la période, le nombre de trains varie entre deux et six par jours dans chaque direction. Ce nombre est porté jusqu'à huit les jours de manifestations spéciales. A remarquer que le service est normalement plus dense en semaine que le dimanche!

Actuellement l'association TRPS réunit quelques 3000 membres. Le parc du matériel roulant comprend 7 locomotives à vapeur, 4 diesels et 23 voitures.

Le 1er juillet de cette année le Talyllyn a fêté son 150ième anniversaire. Il est à noter que les deux locomotives à vapeur d'origine sont toujours en service.

SJ

photo 31
château d'eau.jpg

Prise d'eau
dans une ambiance automnale.
Fasserfassung in einer Herbststimmung.

Nous invitons les agents de train du BC à contrôler strictement, si les voyageurs de la voiture de Loèche - Loèche-les-Bains n'ont pas de clé carrée sur eux. .

Si c'est le cas, il faut leur faire payer un supplément de première classe (gratuit). En effet il est très facile de tourner les bancs en bois, pour les obtenir une place rembourrée de 1ère !

photo 32 siège bois.jpg

Siège en bois.
Holzsitz.

On bascule avec un coup de clé! / Man kippt mit einem Schlüssel!

Siège rembourré.
Polstersitz.

photo 33 siège rembouré.jpg

photo 34 siège basculant.jpg

Deutsche Zusammenfassung

Triebfahrzeuge

Dampflokomotiven

BAM 6:Der Kessel ist neu verrohrt worden. Im April hat die Maschine am Dampflokfestival auf der Museumsbahn Baie de Somme (F, siehe Seiten 13–15) teilgenommen und war danach am Comptoir in Morges ausgestellt.

Die dieses Jahr gekaufte Kohle ist ausgezeichnet, erzeugt aber ein wenig mehr Rauch. Gute Heizer haben dieses Problem im Griff.

Elektrische Triebfahrzeuge

Sichtbare Fortschritte auf der **Berninalok 81:** Die revidierten Motoren sind teilweise schon eingebaut, und der Lokkasten kann bald gespritzt werden.

Die Lok **+GF+ 75**, die beim Brand am meisten beschädigt wurde, ist fertig repariert. Die langsame, aber starke Maschine wirkt mit ihrem komplett erneuerten Anstrich sehr gefällig.

Wagen

Etwas ganz Besonderes ist der im Auftrag der Firma Nestlé revidierte 4-achsige Güterwagen **Gak 671** (ex K 671 GFM). Er wurde in den Fünfziger Jahren zusammen mit weiteren 3 Wagen (K 672–674) auf dem Rahmen von Flachwagen der Serie OM 901–930 in der GFM-Werkstätte für den Milchtransport zu den Nestlé-Fabriken in Broc, resp. zur Kindermilchfabrik Guigoz in Vuadens gebaut. Der weiss gestrichene Wagen hat deshalb auf den Aluminium-

Schiebetüren die Schriftzüge der Schokoladenfabriken Nestlé, Peter, Cailler und Kohler erhalten und ist vor dem Nestlé-Museum hinter dem Bahnhof Vevey aufgestellt worden.

Feste Anlagen

Die Arbeiten am Viadukt über die Baie de Clarens sind abgeschlossen worden. Der mit seinen neuen Zugankerverstärkungen sehr schmuck wirkenden Viadukt wird aber nicht mehr sehr lange von Zügen befahren werden: Er wird durch ein talseitig angeordnetes Bauwerk, bestehend aus einem Stahlträger und einem darauf angebrachten Beton-Gleistrog, ersetzt. Die neue Brücke wird auf einem einzigen Pfeiler ruhen (Modellbild S. 7). Der Beginn der Bauarbeiten ist noch nicht festgelegt worden.

Der unmittelbar oberhalb des Viadukts gelegene steile Hang, der am 1. Mai 2015 ins Rutschen geraten war, konnte durch den Einbau eines mit einer Textilfolie bedeckten Stammgerüsts und mittels besonders wasserliebenden Bäumen stabilisiert werden.

Die Gleisanlagen im Depotbereich sind von Login-Lehrlingen gerichtet und nachgestopft worden. Auch die Fahrleitungen wurden neu aufgehängt.

Betrieb und Anlässe

Seit dem Saisonbeginn kümmert sich ein neuer Pächter mit grossem Erfolg um das leibliche Wohl unserer Gäste und des Personals.

Im April 1967 erschien die erste Ausgabe der Betriebszeitschrift «Escarbille». Sie umfasste nur gerade 5 Seiten und war vor allem für die Information des Personals gedacht. Diese Funktion wird nunmehr mit den elektronischen Medien abgedeckt.

Personalnachrichten

Leider haben uns vier sehr verdienstvolle Mitglieder verlassen: Eddy Schmidt, Bernard Droz, Bernard Rickli und Beat Feller. Wir bedauern ihren Hinschied sehr.

10. Dampffestival in der Baie de Somme

Die Museumsbahn Chemin de fer de la Baie de Somme betreibt seit 1971 ein etwa 25 km langes, aus den Strecken Saint-Valery-sur-Mer–Cayeux, resp. –Le Crotoy bestehendes Streckennetz, das teilweise durch 4-Schienengleise charakterisiert ist. Wie schon bei den vorangegangenen Anlässen waren verschiedene Lokomotiven eingeladen, u.a. die erwähnte G 3/3 909 der BC (ex JS/BAM 6).

HG 3/4 DFB und Schneeschleuder 9214 RhB

Auf den Seiten 17 und 18 finden Sie einen Artikel über die 1970 von der FO übernommene und 1989 in Betrieb gesetzte Lokomotive HG 3/4 3. Gleiches gilt für die auf den Seiten 19–22 vorgestellte Dampfschneeschleuder 9214 der RhB.

Generalversammlung

An der diesjährigen, am 18. März in Montreux abgehaltenen Generalversammlung wurde Jérôme Constantin anstelle des abtretenden Jean-François Andrist zum neuen Präsidenten gewählt.

Der Geschäftsbericht und die Bilanz für das Jahr 2015 wurden einstimmig angenommen.

Als Höhepunkte im Jahr 2015 wurden an der GV die Wiederinbetriebnahme der Lok 5 der LEB anlässlich des Pfingsfestivals und der 3 revidierten Güterwagen K 41, M 51 und L 60 der LEB im September erwähnt (Anlass war die Eröffnung der LLB vor 100 Jahren).

Wegen verschiedener widriger Umstände konnten die Arbeiten an der Terrasse und am Stellwerkgebäude noch nicht abgeschlossen werden.

Dem Kauf des Personenwagens B 5 der LEB wurde zugestimmt. Es handelt sich um ein 1981 rekonstruiertes Meterspurfahrzeug, das von der 1871 eingestellten Mont-Cenis-Passbahn stammt.

Martin Gut

photo 35 nettoyeur rouge.jpg