L'escarbille

Janvier 2015 • *No 101*• 50e année

photo 01 vapeur en forêt.jpg

N'oubliez pas de payer votre cotisation à temps;
les rappels donnent beaucoup de travail à notre caissier.

Un remerciement à tous les membres qui arrondissent
le montant lors du paiement de leur cotisation.

photo 02
train sur pré.jpg

Les tracteurs du GFM étaient un des objets phare des journées de septembre.
Die Traktoren der GFM waren einer der Höhepunkte der September-Tage.
Photo: Philippe Maudry

Page de couverture:	La locomotive "Rimini" en pleine action en septembre 2001
Titelseite:	Die Lokomotive "Rimini" in voller Anstrengung im Sept. 2001. Photo Yves Mamin
Dernière page:	La locomotive RhB 81 arrive au bout du tunnel?
Letzte Seite:	Wird die Lokomotive RhB 81 kommt am Ende des Tunnels. Photo Urs Ackermann
Double page centrale:	Fiche technique de la voiture B 5 du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher
Mittlere Doppelseite:	Datenblatt des Personenwagens B 5 der Lausanne-Echallens-Bercher-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	Urs Ackermann, Reto Artusi, Antoine Chapuis, Sébastien Jarne, Meinrad Julmy, Yves Mamin, Philippe Maudry, Thibaud Pinna, Nicolas Regamey
Imprimerie	Artgrafic Cavin SA, Grandson

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

Le mot du Président

Chers amis,

Merci - les efforts conjugués de la part de tous les membres actifs de notre association ont permis de réaliser une très bonne année 2016. Maintenant, les journées de travail pour l'entretien monopolisent bien des actifs. Une constatation s'impose, hors la météo, il n'y a pas de saison froide au BC. Bien que la fréquentation durant les mois de novembre et décembre soit un peu plus faible, l'annonce de la reprise des circulations motive plus de membres.

Dans l'ombre, d'autres acteurs contribuent à notre association, les membres sympathisant et les donateurs ! Ils apportent au Blonay-Chamby le complément financier nécessaire à la réalisation des travaux.

Merci à tous pour votre soutien.

A bientôt, lors de notre prochaine assemblée générale, puis dans nos trains.

Votre Président.
Jérôme Constantin

Sommaire

Le Mot du Président 3
Feuille de marche 4
Association des musées suisses 9
Ils nous ont quittés 10
Sortie des membres 12
Convocation de l'AG 13
Fiche technique de la B 5 du LEB 14
Portrait 16
Quelques réflexions après 7 ans et 8 mois de présidence 18
Visite au chemin de fer du Mont Washington 23
L'Escarbille enchaînée 26
Deutsche Zusammenfassung 26

Feuille de marche

Locomotives à vapeur

La saison s'est achevée sans problèmes notables avec 5 machines à vapeur en service. Le kilométrage parcouru en 2016 est bien supérieur aux années précédentes. Divers travaux d'entretien (embiellage et essieu porteur de la BFD 3, inspection de 2 chaudières) sont prévus pour l'hiver.

photo 03 loc vapeur grise.jpg

DB 99 193

Cette locomotive, remisée depuis des années, fait l'objet d'un nettoyage du châssis, suivi d'un décapage complet de la caisse, et finalement d'un renouvellement de la peinture de cette machine. Cet immense travail est réalisé par un de nos membres, Antoine Chappuis, que nous remercions vivement pour cette magnifique besogne.

Charbon

Comme chemin de fer historique, nous avons pu obtenir une exemption sur la taxe CO^2 que nous avons payé ces dernières années. L'économie se chiffrera à plusieurs milliers de francs pour l'année 2017.

photo 04 charbon.jpg

Traction électrique

Automotrice 105 des CEV

L'association 105 s'était donnée pour mission de remettre en état de marche cette automotrice des CEV. Avec la démolition du dépôt du Vevey-Chexbres, où elle était remisée, le futur de cette activité n'est plus assuré et le MVR a demandé que le véhicule quitte l'emplacement où il est garé, devant l'ancien dépôt démoli.

L'association 105, MOB-historique, GFM-historique et le BC se sont réunies pour étudier en commun, quelle pourrait être la solution pour sauvegarder ce véhicule historiquement très intéressant. Une acquisition par le BC semble la solution la plus réaliste. Une décision sera prise lors de la prochaine assemblée générale.

Locomotive 81 de la Bernina

Les travaux, aussi bien sur les bogies (un est déjà remonté), que sur la caisse et l'équipement électrique, avancent certes très doucement, mais inlassablement.

Tramway de Bâle

Cette automotrice, la Ce 2/2 182, qui était garée depuis un certain temps à Châtel-St Denis faute de place à Chaulin, a été cédée à l'AMITRAM, une association d'amateurs exploitant une ligne de tramway touristique à Lille (France). Elle a été expédiée par la route, le 16 août 2016.

Parcours kilométrique des locomotives à vapeur

Année	*BFD 3*	*Rimini 4*	*LEB 5*	*BAM 6*	*Mallet 105*	*Total*
2013	425	109		520	736	1790
2014	1285	94		267	606	2177
2015	736	25	161	19	654	1595
2016	**615**	**44**	**184**	**1011**	**575**	**2431**

Le total de 2431 km se répartit comme suit:
400 km en Baie de Somme, 254 km sur le MOB, 252 km entre Vevey et Blonay et 1525 km sur le BC.

Traction diesel

Tracteur Tm 1 du MOB

Ce tracteur a été révisé dans les ateliers de notre membre Philippe Sulliger à Assens. Il est revenu à Chaulin et attend son moteur dont l'achèvement de sa remise en état est en cours.

Voitures et wagons

Voiture C 61 du MOB

Cette voiture nous a été cédée par le groupe de modélistes MOS du Haut-Simmental. Il l'a utilisée à Saanen comme local pour une maquette ferroviaire pendant plus de 30 ans. Elle a été transférée à Chaulin le 25 septembre. La caisse est en très mauvais état et l'aménagement intérieur fait entièrement défaut. Il est prévu de remettre cette voiture en version d'origine avec la reconstruction de l'aménagement intérieur.

Voiture C 20 du LEB

Cette voiture, la plus ancienne de Suisse à voie étroite, est arrivée le 23 septembre 2016 au BC. N'étant plus utilisée pour les trains à vapeur du LEB, elle était remisée depuis des années au dépôt d'Echallens.

Un premier travail effectué pour la rendre utilisable au BC a été la pose d'attelages et de tampons compatibles avec notre matériel.

Fourgon FZ 36 du GFM

Le frein à vide de ce véhicule a fait l'objet d'une révision générale.

Wagon couvert E 30 du SLB

Sous le sigle SLB (Schweizerische Lokal-Bahn) se cache les Chemins de fer d'Appenzell.

Avec la construction de la ligne (Zurich-) Winterthur-Saint Gall, les Appenzellois et en particulier les gens de la région d'Herisau et d'Urnäsch se sentirent mis de côté et demandèrent d'avoir, eux aussi, leur ligne de chemin de fer. Une société, créée par l'Union des banques bâloises, se propose de réaliser diverses lignes locales à voie étroite (une nouveauté à l'époque), afin de réduire les coûts qu'implique la voie normale. Ainsi naît la Schweizerische Lokalbahn-Gesellschaft (SLB, Société suisse

photo 05 wagon E SLB.jpg

des chemins de fer locaux), qui construit la ligne Winkeln-Herisau-Urnäsch en 1874. La situation financière n'étant pas à la hauteur des attentes et les travaux de prolongations vers Appenzell n'ayant pas pu être entrepris, la société SLB est dissoute et elle renaît sous le nom d'Appenzeller Bahn.

Pour le transport des marchandises, la SLB fait construire 14 wagons couverts auprès de la Fabrique de machines et fonderie de Kirchheim (Württemberg) Ce véhicule survit en Appenzell jusqu'en 1972 où le K 147 est cédé au BC. Après de nombreuses décennies, sa construction très particulière, presque exclusivement en bois nécessitait une remise en état. Entreprise par notre membre Simon Favez, elle a été achevée en automne 2016.

Installations fixes

Bâtiment du tour 1

Le bâtiment a été terminé à fin novembre, son toit a notamment été couvert avec des anciennes tuiles. Cet achèvement représente une étape importante du nouvel agencement de la terrasse.

photo 06 cabane.jpg

Saison 2016

La saison s'est bien passée avec un festival de Pentecôte bien suivi et une saison d'été satisfaisante, sans trop de périodes de sécheresse qui perturbent nos trains à vapeur.

Les 3 et 4 septembre le BC a participé aux journées ferroviaires du Haut-Simmental avec des trains à vapeur de Chamby à La Lenk remorqués par la locomotive BFD 3. Le BC a bien rempli sa mission, mais la fréquentation a été inférieure aux années précédentes..

Sous le titre de "Il y a 50 ans… Le Blonay-Chamby" le festival de septembre s'est déroulé les 10-11 et 17-18 septembre avec comme particularité la venue des véhicules anciens des chemins de fer veveysans, fribourgeois et du MOB. Ce fut l'occasion de circulations exceptionnelles, telles qu'une double traction des tracteurs du GFM.

La fin de la saison, les 28 et 29 octobre, a été marquée par un programme de circulation renforcé et une démonstration du chasse-neige rotatif en activité. Le succès fut au rendez-vous.

SJ

photo 07 voiture rouge et blanche.jpg

Festival de septembre: la voiture-pilote 222 des CEV/MVR, probablement pour la 1ère fois à Chaulin en 40 ans d'existence

September-Festival: Der Steuerwagen 222 der CEV, wahrscheinlich zum ersten Mal seines 40-jahrigen Lebens in Chaulin.

Exploitation

La saison 2016 s'est terminée il y a quelques semaines et pourtant, 2017 se prépare déjà à grande vitesse. Toutefois, avant de tourner la page, revenons un peu sur la saison écoulée.

En effet, cette saison a une nouvelle fois été à la hauteur de nos espérances avec de nombreux visiteurs, de belles manifestations et des membres qui ont pris beaucoup de plaisir; ce qui constitue la recette de base pour une saison bien réussie.

Durant cette saison, nous avons eu le plaisir d'accueillir huit nouveaux membres, qui ont tous débuté leur formation. Avec ces nouveaux membres en formation, nous espérons ainsi pouvoir avoir un maximum de collaborateurs formés en vue de notre 50e anniversaire en 2018.

Au cours de la saison écoulée, deux de nos jeunes membres ont également passé avec succès leur examen de chefs-circulation (tâche mieux connue sous le nom de Tour 1) Ainsi nous avons 11 personnes autorisées à gérer nos journées d'exploitation.

L'objectif d'augmenter nos effectifs n'est pas un hasard. La saison 2018, année du 50e anniversaire de l'ouverture de notre chemin de fer-musée, sera une saison riche en événements et nous aurons besoin de tous pour garantir le succès attendu de nos manifestations.

Dès lors, la prochaine saison sera axée un maximum sur la formation pour que certaines de nos nouvelles recrues puissent, dans la mesure du possible, passer leur examen en fin de saison et ainsi, évoluer seules en 2018.

Votre direction d'exploitation et le comité de direction dans son ensemble font de leur possible pour que la nouvelle génération montante prenne de l'expérience et garantisse ainsi l'avenir de cette belle aventure qu'est le Blonay-Chamby.

Du côté de l'administratif pur, nous avons été bien occupés cette année à la mise à jour de nos PCT et de nos dispositions d'exécutions. Ce gros travail nous a occupés durant plus de 2 mois car de nombreux articles ont dû être repris et modifiés car les termes ferroviaires ont changé.

D'autre part, le chapitre concernant la signalisation, «300.2» pour les initiés, a également été complété. L'ajout d'un certain nombre de signaux, conformément aux nouvelles normes en vigueur, s'explique par le fait que nos véhicules moteurs ne sont pas équipés d'appareils de sécurité et d'arrêts automatiques.

De ce fait, afin de pouvoir circuler sur le réseau MOB / MVR / TPF, en-dehors de la ligne Blonay-Chamby et pour permettre à l'ensemble de nos mécaniciens de pouvoir continuer à aller occasionnellement, soit à Vevey lors de trains spéciaux ou pour assurer nos «Riviera Belle Epoque» ou pour des trains spéciaux sur le réseau MOB / TPF, nous avons été obligés d'ajouter la totalité des signaux que l'on peut rencontrer sur ces lignes.

En effet, bien que nous ayons toujours un pilote des compagnies concernées à nos côtés, selon la nouvelle réglementation en vigueur, le mécanicien et le pilote sont coresponsables de la bonne marche du convoi. Ces nouveautés seront présentées à l'ensemble des membres concernés lors des journées de formation continues qui se dérouleront les 8 et 22 avril 2017.

Cette fin d'année a également été marquée par le décès subi de notre ami Yves Debossens. Par son départ, nous perdons non seulement un ami mais également un fidèle collaborateur de l'exploitation par ses nombreuses tâches administratives comme la gestion et le suivi des demandes de réservation, la création des graphiques, une aide précieuse pour la création des documents annuels pour l'exploitation, etc.

Les tâches administratives étant de plus en plus nombreuses au fil du temps, c'est très volontiers que nous accueillons de nouveaux volontaires pour nous aider. Nous restons à votre entière disposition en cas de questions ou compléments d'information.

Le responsable de l'exploitation

Christophe Turin

Travaux sur le chasse-neige

Cet été, divers travaux d'entretien ont été effectués sur le chasse-neige BB 1052, le but étant avant tout de le protéger au maximum de l'environnement humide de Chaulin. Ainsi, la toiture a été rendue étanche, la fraise a été totalement décapée et repeinte, la caisse a été repeinte et le plancher de la cabine arrière a été intégralement changé. Divers éléments ont été remontés pour améliorer la présentation de l'intérieur. De plus, une conduite de vapeur a été posée pour pouvoir faire des démonstrations de la fraise à nos visiteurs et animer notre dépôt-musée. Ces travaux représentent environ 400 heures de travail, soit 50 jours de travail.

L'été prochain, ce sera au tour du tender de recevoir une petite cure de jouvence et l'embiellage du chasse-neige sera chromé pour le protéger de la corrosion. La conduite de vapeur subira quelques transformations afin de pallier à certains désavantages. Ainsi ce véhicule se présentera de tout son éclat pour les 50 ans du BC en 2018!

Texte et photo: Thibaud Pinna

photo 08 chasse-neige.jpg

Locomotives +GF+

photo 09 locomotive brune.jpg

En 1980, l'entreprise +GF+ de Schaffhouse, ayant abandonné l'usage du chemin de fer pour la desserte de ses usines, a cédé ses trois locomotives au BC, qui à défaut de place à Chaulin les a garées chez John Gaillard à Yverdon. Une locomotive, la 75, est venue au BC et a été remise en état en 1984. La 76 a été utilisée comme stock de pièces détachées, ses bogies ont, entre autres, remplacé ceux en très mauvais état du tracteur de Genève, La troisième, la 78 a été cédée à un collectionneur français, Monsieur Léchelle à Rouillac, en Charente-Maritime. Ce véhicule est resté depuis cette date à l'extérieur sans entretien notable. La rouille et la pourriture ont fait leurs effets. Récemment des amateurs schaffhousois l'ont racheté et ramené en Suisse avec l'intention de le remettre en état de présentation, comme ils l'ont déjà fait pour un wagon couvert de +GF+.

SJ

Association des Musées Suisses

Le BC est un musée depuis le milieu des années huitante. Il fait donc partie de l'association suisse des musées (AMS). Cette association nationale suisse compte plus de 700 membres, c'est dire si nous sommes en bonne compagnie!

L'AMS a trois objectifs principaux:

- Être la voix des musées suisses. (Elle édite, entre autres, le guide des musées suisses).
- Diffuser des normes (concept d'une collection, prêt d'objets, sécurité, accueil du public).
- Servir de forme d'échanges d'idées et d'expériences (journées professionnelles sur des thèmes choisis).

Cette année, à l'occasion de l'assemblée annuelle de l'AMS, une journée a été organisée sur le thème de la «politique et les musées».

On a pu apprendre que la relation politique-musée n'est pas toujours très simple. De nombreux musées dépendent financièrement des subventions. En période de crise, alors que les dépenses publiques doivent être réduites, certains musées se trouvent dans une situation difficile. Ils doivent réduire leur train de vie, prendre des mesures drastiques aussi vis-à-vis du personnel. Il arrive heureusement que des politiciens soient prêts à monter au créneau pour défendre certains projets ou empêcher la fermeture de musées. Cependant, ces interventions doivent pouvoir être acceptées par les électeurs, les citoyens et les contribuables.

Heureusement, le BC ne dépend pas de manière importante des deniers publics. Les communes de la région nous soutiennent et on doit les en remercier mais cela représente moins du 15ème de notre chiffre d'affaires. Nous avons aussi la chance de garder notre indépendance et ne dépendons pas des aléas de la politique locale comme cela est souvent le cas chez notre grand voisin. Nous pouvons par contre compter sur des coups de pouce des représentants des communes de la région par leur conseil et leur réseau. C'est donc à raison que le conseil d'administration du BC a deux représentants des communes de Blonay et de Montreux en son sein.

Nous avons pu rencontrer à l'occasion de ce congrès AMS des collègues d'autres musées qui ne sont pas en aussi bonne situation que le BC. Nous avons aussi pu voir que notre musée n'était pas inconnu même en Suisse centrale (grâce aussi à nos vignobles de la région!). Beaucoup se sont promis (y compris des collègues vaudois) de venir une fois nous rendre visite…

Il faut ajouter qu'il existe plus de 1000 musées en Suisse; une des plus grandes concentrations dans le monde. Le BC n'est donc pas seul, mais en bonne compagnie. Face à ce foisonnement, Il apparaît qu'un document expliquant les objectifs et l'approche muséographique sous la forme d'une chartre pourrait être une carte d'identité du musée et un document de référence pour les membres et le public.

Les collections sont un point clé d'un musée. Mais il y a aussi la conservation d'un patrimoine intellectuel. Pour le BC, cet aspect consiste par exemple à la manière d'exploiter la ligne (départ à la palette, etc...).

Nous avons pour nous distinguer et pour attirer un capital de sympathie deux éléments à mettre en avant: le caractère bénévole de notre engagement et la conservation d'un patrimoine et d'un savoir-faire technique (par exemple formation des jeunes pour la conduite et la maintenance des locomotives à vapeur).

Voici donc quelques réflexions à méditer…!

Frédéric Riehl

Ils nous ont quittés

photo 10 portrait sous la neige.jpg

Yves Debossens

Né en 1956, Yves Debossens a rejoint la grande famille du BC en 1984.

Yves travaillait aux prisons de Champ-Dollon à Genève en compagnie de Raymond Golay, alors sous-directeur de la prison et Gérald Bolliger. Ces trois collègues ont rejoint le BC sous l'impulsion de Raymond Golay. Très actif et entreprenant Yves a rapidement maîtrisé sa nouvelle passion du chemin de fer. Très apprécié de tout le monde, il a, par son dynamisme et son amour des choses bien faites, vite conquis ses supérieurs.

C'est en 1994 qu'il prend le poste de chef d'exploitation, poste qu'il occupera pendant vingt ans. De par son métier de gardien de prison, Yves a toujours été à l'écoute des membres et avait une très bonne vision des choses, que ce soit sur le plan ferroviaire pur ou pour le suivi de l'évolution des membres.

Fidèle au poste de «Tour 1», il était l'un des piliers de notre exploitation.

Grâce à lui, nombreux sont les jeunes membres qui ont pu évoluer et acquérir les connaissances qu'ils ont aujourd'hui.

Atteint dans sa santé il y a dix ans déjà, il avait su se battre et redevenir le Monsieur que l'on connaissait.

Malheureusement, ses ennuis de santé l'ont rattrapé l'été dernier et c'est le 26 octobre au matin, que la palette s'est agitée une dernière fois pour son ultime voyage.

Nous garderons le souvenir d'un ami généreux et sympathique, qui a su faire évoluer l'exploitation de notre chemin de fer au fil du temps.

Toute notre sympathie à son épouse Christine ainsi qu'à ses enfants Stéphanie et Sylvain, qui l'ont accompagnés durant ce combat.

Christophe Turin

Jean-Pierre Maudry
(14 juin 1931 – 27 octobre 2016)

Jean-Pierre Maudry est né et a vécu toute sa vie à La Tour-de-Peilz.

Il a fait un apprentissage d'employé de banque et travaillé à l'UBS, à Vevey et Montreux, non sans avoir effectué les habituels séjours de langue en Angleterre et Allemagne.

Il a rejoint le BC vers 1980 et effectua pendant de nombreuses années des fonctions d'accompagnateur de train et de chef de gare à Blonay. Sa santé étant défaillante, il se tournera vers des tâches de bureau, notamment avec un suivi des billets (la gestion des Edmondson demande une certaine précision) et des revenus de nos trains. Ce qui ne l'empêchera pas de réaliser des activités plus manuelles, telles que repeindre le wagon couvert de l'Yverdon-Sainte Croix qui était au quai à charbon et qui a malheureusement brûlé par la suite.

Il amènera au BC son épouse, Francesca, qui œuvrera de nombreuses années aux Eplatures et qui est toujours présente à la confection des gâteaux lors des festivals, ainsi que – très jeune – son fils Philippe, lui

photo 11 portrait et verre.jpg

aussi toujours très présent à Chaulin, gestionnaire de nos installations courant faible, éminent poseur de câbles et autres lignes électriques, tout en étant aussi actif à la traction électrique et à l'exploitation.

Même si Jean-Pierre, frappé par Alzheimer ces dernières années, était dans un autre monde, son départ peine sa famille et nous leur présentons toute notre sympathie.

Jean-François Andrist

photo 12 chat .jpg

Raoul

Nous avons à vous informer de la pénible nouvelle du décès de Raoul, le «chef de dépôt» de Chaulin, le 29 novembre. Notre chat avait pris domicile dans nos emprises depuis une dizaine d'année. Grand quémandeur de caresses, il était très apprécié de beaucoup de nos membres, ainsi que de notre public, en particulier des enfants.

SJ

Rendez-vous à Chaulin pour les membres chaque samedi et mardi, les travaux les plus variés vous y attendent.

Sortie des membres 2016

Pour cette sortie 2016, il a été décidé par les organisateurs, Laurent Tschannen et Yvan Vallotton et Patrick Schaffenr, de faire un programme non-ferroviaire et de ne pas le révéler aux participants.

photo 13 goupe.jpg

Le rendez-vous était fixé à un arrêt de tram appelé Palladium, à Genève. Tout le monde était là à l'heure et nous avons pu commencer le programme par la visite du musée du service d'incendie et de secours de la ville de Genève. J'ai trouvé les explications intéressantes et le musée bien aménagé, principalement par des bénévoles. Bien entendu, il est surtout statique et sans atelier salissant, mais j'espère que certains auront pris de la graine avec l'état de propreté des lieux...

Un bus spécial nous amenait ensuite dans un restaurant italien, le San Marco, aux Eaux-Vives, où nous avions bien mangé avec un service efficace et attentif.

Départ à 14.00 pour une marche vers l'inconnu qui nous amène au quai des Eaux-Vives. On y arrive alors que passe un «petit train» sur pneus; non, ils ne vont pas oser... Non, non, quand même; surprise, on nous demande de monter sur le bateau Vevey qui est à quai, avec notre membre Patrick Schaffner comme capitaine et on va faire une virée dans la rade, pour suivre et rattraper l'Italie qui fait son show de présentation à Genève après la fin de sa révision. Les dieux sont avec les organisateurs et il fait très beau temps. Ce sera un grand moment, avec course parallèle avec l'Italie dans l'avant rade et démonstration d'un «accostage Doninelli» au quai du Mont Blanc, même si l'absence de courant dans le Rhône (les écluses ne laissent passer qu'un petit débit) ne permettent pas de compléter la manœuvre. Vraiment un grand moment dans la longue liste des sorties BC.

Ensuite c'est la marche annoncée (et qui semble avoir effrayé certains aînés absents) avec une visite par un «insider» (y a-t'il plus genevois qu'Yvan Valotton?) de certains lieux historiques autour de la cathédrale et enfin la visite de deux maquettes à la maison Tavel, musée d'art et d'histoire de Genève. Pas des maquettes de trains, mais le fameux relief Magnin, qui présente la ville de Genève en 1850, avec les fortifications impressionnantes qui l'entouraient et qui seront comblées suite à l'entrée de Genève dans la confédération.

Merci aux organisateurs pour un programme qui a été varié ainsi que fort intéressant et chapeau pour le «coup» du Vevey!

Jean-François Andrist

Convocation de l'Assemblée Générale

Les membres de l'Association de soutien et de la Société coopérative du Chemin de fer-Musée Blonay-Chamby sont convoqués en assemblée générale ordinaire le

VENDREDI 24 mars 2017
à 19 h 30

à l'Aula du collège de Montreux-Est

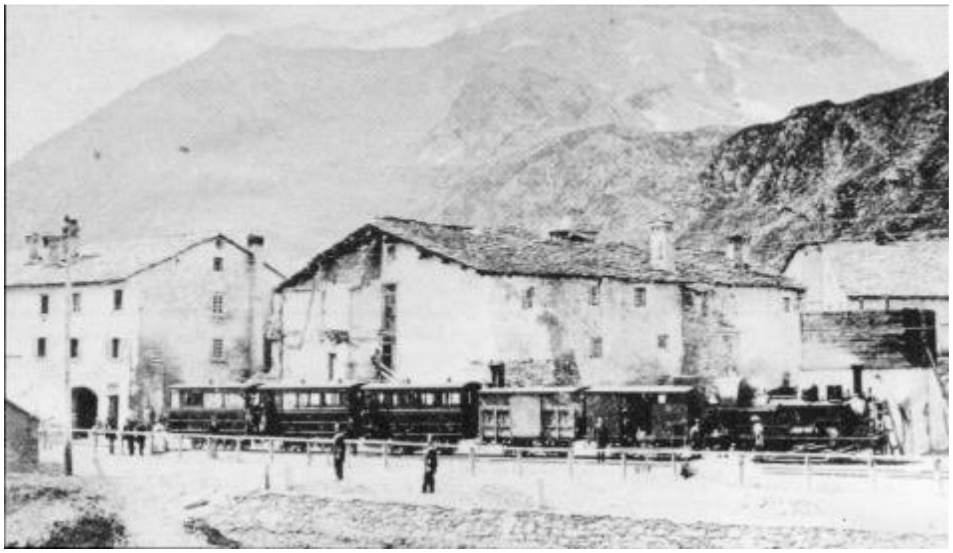
Ordre du jour de l'Association de soutien et de la Société coopérative:

1. Liste des présences
2. Approbation du procès-verbal de l'assemblée générale de 2016
3. Rapport de gestion et des comptes 2016
4. Rapport des vérificateurs
5. Approbation du rapport de gestion 2016
6. Approbation des comptes 2016
7. Vote de la décharge
8. Election au Comité directeur et au Conseil d'Administration
9. Election à l'organe de contrôle
10. Dépenses supérieures à CHF 75'000.-
11. Acquisition / cession ou prêt de véhicules
12. Divers

Merci aux membres de bien vouloir faire parvenir au comité directeur, par écrit (info@blonay-chamby.ch ou lettre), les thèmes qu'ils souhaiteraient voir aborder sous la rubrique "divers". Un délai au 6 mars 2017 est imparti à cette fin. L'Assemblée générale n'entrera pas en matière sur d'autres sujets. Cette procédure a pour but de permettre au Comité directeur de répondre utilement sur les thèmes ainsi proposés et de donner son point de vue motivé en Assemblée générale.

Vu les travaux en cours à la salle des vignerons du Buffet de la gare de Lausanne, l'assemblée générale se tiendra comme l'année passée au collège de Montreux, 33 rue de la gare, c'est-à-dire juste derrière la gare, à cinq minutes des quais.

photo 14 train vapeur et montagne.jpg



Train du chemin de fer du Mont-Cenis à Grand'Croix.
Au milieu du train, deux voitures du type de celle préservée par le LEB.
Zug der Mont-Cenis-Bahn in Grand'Croix. In der Mitte des Zuges
zwei Personenwagen des durch die LEB aufbewartenen Typs.

Lors de la construction du tunnel de Fréjus, sur la ligne Chambéry-Turin, la très longue durée prévue pour le percement du tunnel, incite à la réalisation d'une ligne provisoire passant par le col du Mont-Cenis. Compte tenu de sa faible durée de vie prévue, quelques années seulement et de l'environnement montagneux, on opte pour une ligne à voie étroite (1100 mm) et en très forte pente. Pour garantir une adhérence suffisante, elle est équipée d'un troisième rail central, selon le système Fell. La ligne Modane-Suze (79.2 km), circule dès 1868. Elle est abandonnée en 1871, lors de la mise en service du tunnel.

Une quantité de matériel, quasi-neuf, est vendu au Lausanne-Echallens en 1871-72, La compagnie du LE se réjouit d'abord de cette acquisition à bas prix. Elle déchante par la suite, la qualité étant défectueuse. Les locomotives seront pratiquement inutilisables, les rails, en fonte et non en acier, sont trop mous et s'usent très rapidement.

La voiture ayant survécu, la B 5, fait partie d'une série de cinq (B 1-5) construites en 1867-68. En 1893, elle est renumérotée B 20. En 1914, le LEB introduit la 3ème classe et la voiture devient C 20. Mais, déjà 3 ans plus tard, elle est transformée en un wagon plat pour transport de lait O 79. La caisse est cédée comme cabane de jardin à un particulier à Saint-Cierges. En 1981, à l'initiative de Monsieur Desmeules, directeur du LEB, cette caisse est récupérée et posée sur le châssis du wagon plat O 502, également originaire du Mont-Cenis. L'empattement des essieux est augmenté à cette occasion, afin d'améliorer quelque peu le confort des voyageurs. Depuis cette date, cette voiture circule dans le train à vapeur du LEB.

SJ

Photo Sébastien Jarne

photo 15 voiture rouge.jpg

Voiture C 20 du Lausanne-Echallens, la plus ancienne voiture à voie étroite de Suisse.

Wagen C 20 der Lausanne-Echallens-Bahn,
ältester Schmalspur-Personenwagen der Schweiz.

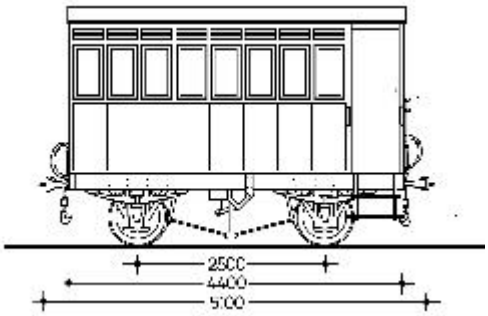


photo 16 plan voiture.jpg

Voiture	Type: B N° 5
Poids:	4 tonnes
Nombre de places assises:	14
Constructeur:	Chevallier & Cheilus, Paris
Année de construction:	1868
Année d'acquisition par le BC:	2016

Voiture donnée au BC par le Chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher

Portrait

Nicolas Regamey, qui es-tu?
Je suis né en 1981 à Lausanne, j'ai suivi ma scolarité à Pully qui s'est terminée par une maturité professionnelle commerciale. J'avais dans l'idée de devenir comptable, mais j'ai rapidement remarqué que ce n'était pas mon monde. J'ai alors fréquenté l'ERACOM où j'ai obtenu mon diplôme de «webmaster» en 2001. Incertain du futur de cette profession, j'ai entrepris à la suite un apprentissage de graphiste.

photo 17 portrait imprimeur.jpg

Quelles sont tes passions?

La première, c'est le chemin de fer. C'est une histoire familiale si l'on peut dire. Mon arrière-grand-père était agent de manœuvre à la gare de Lausanne. Comme enfant, je jouai à la «gare» avec mon frère dans le salon de la maison familiale. À l'âge de 13 ans, je suis venu au BC où j'ai rencontré une vraie gare, avec de vraies gens qui vendent de vrais billets payés avec de l'argent réel. Cela m'a fasciné et dès que j'ai pu, je me suis engagé pendant mon temps libre.

La deuxième c'est l'impression artisanale. Pendant mon apprentissage d'informatique, nous nous sommes rendus au musée Gutenberg à Fribourg, la découverte de la typographie m'a subjugué. Malheureusement la profession n'existe plus et les machin**e**s sont relégué**e**s dans les musées. C'était sans compter les quelques derniers imprimeurs qui exercent encore ce métier et qui m'ont transmis leur savoir et du matériel. Pour les installer, j'ai trouvé finalement **un local** à la rue Curtat, près de la Cathédrale, à Lausanne. Ainsi naquit en 2005 l'«Atelier Typo de la Cité».

L**or**sque, je ne suis ni au BC, ni en train d'imprimer, je suis sur le Lac à bord de «La Vaudoise» où je suis cambusier au sein de la «noble et vénérable confrérie des pirates d'Ouchy».

Quelle est ta profession actuelle?
J'officie en tant qu'imprimeur typographe au sein de ma propre entreprise. J'imprime à l'ancienne du billet en carton au livre entier, en passant par les cartes et les affiches. La réalisation d'un livre est un travail aux de multiples facettes, de la conception graphique jusqu'à la reliure. À l'aide de Reinhardt Scholz, de l'Espace Gutenberg d'Yvonand, des Rh**B** et de la fondation CFF-Historic, j'ai pu compléter le parc de mes presses et de mes connaissances en devenant l'un des derniers à pouvoir imprimer les cartons à billet **E**dmondson. Je dispose de trois presse**s** à billets Edmonson de marque Geobel de Darmstadt.
Chaque machine de l'atelier a un prénom. «Je les ai baptisées, pour les enguirlander quand elles ne font pas ce que je souhaite…». La plus vieille date de 1840 et elle s'appelle Yvonne. C'est une presse à bras, copie d'une machine anglaise, fabriquée en Allemagne.
Je fournis des billets Edmonson aux CFF, au chemin de fer à vapeur de l'Oberland Zurichois (DVZO), à la Compagnie Générale de Navigation du Lac Léman (CGN), à divers musées et associations, comme le musée basque du chemin de fer ou encore l'association des chemins de fer des côtes du Nord. Naturellement, le Blonay-Chamby a été mon premier client. Et si vous le souhaitez, je peux même vous imprimer vos cartes de visite sous forme d'un billet Edmonson.

Quelles sont les activités qui te plaisent au BC?
Au BC, je m'occupe entre autres de la fabrication de la billetterie et de la confection des marquages sur nos véhicules. C'est un travail qui va de la recherche historique au dessin de lettre**s**. Je fais également partie du groupe marketing et je m'occupe des uniformes.
Sur le terrain pendant la saison, j'occupe diverses fonctions au sein de l'exploitation (chef de gare, agent de train, etc.) et je suis également wattman.

Qu'est-ce qui te plaît particulièrement au BC?
Le contact avec les gens, que ce soit avec les membres ou avec la clientèle□! Avec les uns ou les autres, j'ai rencontré des personnes formidables et de grandes amitiés se sont créées. Il y a toujours des anecdotes avec la clientèle, mais c'est toujours gratifiant de voir les gens redescendre de nos trains heureux de leur journée qu'ils ont passée à Chaulin grâce à notre travail bénévole.

Qu'est-ce que tu souhaîtes au BC?
Le meilleu**r** bien évidemment□! Nous avons tous de gra**n**des idées et projets pour l'avenir de notre chemin de fer□; que l'on puisse tous les réaliser. Dans deux ans nous allons fêter notre 50e anniversaire, je souhaite que la fête soit belle afin de rendre hommage à nos pionniers qui nous ont permis d'être sur le terrain 50 ans plus tard et d'y prendre tou**jo**urs autant de plaisir!

Merci Nicolas SJ

photo 18 billets.jpg

Quelques réflexions (personnelles) après 8 ans et 7 mois de présidence

Tout d'abord ces propos n'engagent que moi et – selon la formule consacrée – en rien le Blonay -Chamby comme tel!

Je me suis rendu compte, en préparant ce texte, qu'il n'y avait probablement que deux membres encore actifs sur le terrain qui avaient vécu les tous débuts du BC (d'ailleurs avant même la réouverture de la ligne): le rédacteur de l'Escarbille, Sébastien Jarne, et moi-même. Cela fait une somme de souvenirs et d'expériences qui pourraient faire l'objet d'un papier ultérieur. Brièvement mon parcours a été: travail à la voie dès l'automne 67 sous la direction de Robert Gilliand, puis rénovation de la 6 du MCM dans les emprises du dépôt AOMC de Monthey sous la direction de Claude Bernard, ainsi que la chauffe au BC. Vers la fin des années 1970, j'ai repris la rédaction de l'Escarbille et mis le petit doigt dans l'engrenage fatal: suite à des visites à la Mecque des Chemins de fer-musées (l'Angleterre), je me suis intéressé à l'aspect marketing et PR, alors beaucoup plus développé là-bas. Dès 198? (3 je crois) on a mis, ensemble avec Charles-Maurice Emery, sur pied un premier festival vapeur, car on avait 3 machines en service. Gros succès qui a débouché plus tard sur le désormais traditionnel (et essentiel pour nos revenus) festival de Pentecôte. Ont suivi la vice-présidence, mais en 1991, mon patron me demande d'aller une année en Inde. Excellent moment - à mi-40 ans – pour changer d'air et on y restera 10 ans, pour ensuite passer presque 5 ans à Dubaï. Mais Dubaï n'est pas aussi passionnant que le Sud de l'Asie, donc retour au bercail dès mes 60 ans. Après une année d'observation et le président d'alors souhaitant se retirer, je lui succède lors d'une AG extraordinaire, le vendredi 7 septembre 2007.

Je dois dire que j'ai repris un BC quasiment sans dette et sans cadavres dans les armoires (à part peut-être un imbroglio au sujet d'une automotrice entretemps retournée dans sa Gruyère natale). Mais il y avait une certaine impatience des jeunes (ça n'a pas changé...) et aussi un peu un manque de ce que j'ai appelé la proactivité, c'est à dire voir venir certains développements et essayer d'éviter de les subir passivement. De plus il ne restait que peu de temps pour mettre en place le 40ème anniversaire (avec des événements dès fin mars 2008). Aussi le comité, largement renouvelé à l'occasion de cette AGE, se mit immédiatement au travail avec beaucoup d'enthousiasme.

J'étais conscient que la présidence du BC ne comportait pas que des joies ou le plaisir d'être chef d'un beau train jouet grandeur nature. Mais je me souviens de n'avoir souhaité et demandé qu'une chose: pas d'accident pour ne pas me retrouver devant un juge! Je ne savais pas que – pour la première fois de ma vie - je devrais quand même entrer dans un tribunal à cause du BC, mais comme plaignant; j'en parle plus tard dans ces «mémoires». Je tiens ici à remercier tous les membres actifs du BC, mais en particulier les deux chefs d'exploitation sous ma présidence, Yves Debossens, qui vient malheureusement de décéder, puis son successeur Christophe Turin, d'avoir assuré l'exploitation du BC de manière sûre. On a eu de la chance une ou deux fois, mais il n'y a jamais eu de grosse mise en danger. Merci!

A part la préparation du très réussi 40ème anniversaire, la première tâche a été de mettre de l'ordre dans un aspect aujourd'hui oublié de ces années, qui était que toute une série de tâches administratives avaient été déléguées à un personnage qu'on voyait très rarement au BC et qui semblait suivre tout ce travail avec, disons, une extrême décontraction: le courrier, y compris les factures, était redirigé à son adresse, donc personne ne savait trop ce qu'on y trouvait et les paiements faits rarement dans les délais, d'où une image de mauvais payeur, même chez les membres qui ne voulaient plus faire d'avance en allant chercher de la marchandise courante. Le suivi de ce courrier était très aléatoire, par exemple le registre des membres était un chenit pas possible. Il a fallu ramener cela au bercail et changer les habitudes: aujourd'hui chaque facture est visée par la présidence ou un responsable des finances et le BC paie dans les délais, ce qui très apprécié de nos partenaires. Le clou, c'était deux sites internet qui se faisaient concurrence, mais tous les deux, bien entendus quasiment jamais à jour. Entre temps, on peut dire que toute l'administration et le suivi financier du BC se déroulent sans drame et hors du radar de la plupart des membres, qui – à 95% - s'intéressent peu à cet aspect de la vie de la société. Ce retour au bercail a été qualifié par un membre de «dictature de Chaulin», mais il me paraît impératif que tout soit bien géré par des gens qui sont très présents sur le terrain, sauf peut-être les finances et la comptabilité, ainsi que la gestion du fichier des membres. Sinon bonjour les incompréhensions et les différences de plus en plus marquées entre la base et la direction.

photo 19 portrait.jpg

Le comité renouvelé «en voulait»; même un peu trop... Alors que les séances auparavant étaient espacées et peu fréquentées, on s'est retrouvé avec 10 à 11 comités par an, avec 15 personnes en moyenne. On aime la démocratie en Suisse, donc tout le monde donnait son avis sur quasiment tout. En soi c'est bien, mais quand on commence à 19.00 et que cela finit vers minuit, ça devient vite difficile, surtout pour ceux d'entre nous qui avaient connu la vie d'entreprise, où les séances longues sont bannies. On est venu plus tard à un nombre plus restreint de participants et à une amplitude moindre, mais probablement encore trop grande (fin vers 22.30/23.00).

La seule dette, en 2007, était CHF 25'000, solde d'une hypothèque BCV qui est d'ailleurs encore dans nos livres pour CHF 12'500. Cette dette était de l'ordre de CHF 600'000 au tournant du siècle et c'est un gros mérite d'une petite équipe autour de Michel Friederich, alors président, Peter Voegtli, vice-président finances, et François Bosshard (qui nous a amené un sponsor anonyme pour éponger une bonne partie de cette dette) d'avoir remis le

compteur à quasiment zéro. Cependant un tel exercice ne va pas sans une grande discipline dans les dépenses, ce qui immanquablement signifie moins d'ambitions et de nouveautés, donc une certaine frustration chez ceux qui veulent que cela bouge. Nous avons eu la chance, dès 2008, avec les revenus du 40ème, de nouveaux sponsors et la campagne annuelle de carte de vœux revenue en mains professionnelles, d'avoir eu plus de moyens financiers. Même la trésorerie, toujours délicate pendant quelques mois où – en raison de l'activité saisonnière – il n'y a pas de revenus réguliers, a pu être maîtrisée puisque, hors de la préparation du 40ème, nous n'avons jamais fait appel à notre ligne de crédit à la BCV.

Peut-être ce qu'il y avait de plus urgent à dynamiser était le marketing. On avait – étrange, mais révélateur – pas ou peu de chiffres sur les revenus transport ou autres. Après avoir pas mal cherché, il était clair que ceux-ci, bien sûr, n'étaient pas bons. Les bons résultats du 40ème et une activité publicitaire dynamisée, notamment vers le marché suisse – alémanique (ils représentent quand même 70% de la population en Suisse et sont en général plus ouverts à la notion de biens culturels techniques), nous ont permis de rapidement redresser la barre et de continuer sur une bonne lancée, avec l'année 2015 (canicule + franc cher) comme seule à vraiment avoir inversé la courbe. Je comprends d'ailleurs qu'elle est repartie dans le bon sens en 2016.

L'aspect le plus difficile de la présidence du BC est probablement la gestion des bénévoles ou plutôt de quelques-uns de ceux-ci. Il est clair qu'une activité non rémunérée basée sur un engagement volontaire ne peut pas toujours impliquer une soumission muette aux décisions démocratiques de l'AG ou du comité. D'où parfois des départs de chantier ou autres initiatives personnelles peu coordonnées. De plus, avec le temps, il se crée des rivalités personnelles parfois inextricables où le président se retrouve vite seul à devoir assumer. Je dois aussi constater que - hélas - ce qui aurait pu être des synergies fantastiques entre talents différents n'ont pas pris ou pas tenu la distance. Par exemple entre un créateur avec une imagination remarquable, mais une exécution chaotique et peu fiable, et d'autre part un «metteur en forme» d'une grande rigueur dans la préparation et le suivi, qui dégénère en antipathie finalement impossible à gérer. Sans entrer dans des détails trop personnels, disons qu'on s'aperçoit vite que les gens les plus sympathiques ne sont pas les plus efficaces... et vice-versa.

Un aspect essentiel – et qui nous aura trop occupés - dans la gestion très décentralisée des tâches d'une activité bénévole, est la fiabilité. Sinon la direction se mine à courir après les délais non tenus, qui engendrent de fortes tensions en interne. D'où aussi une tendance à commencer son mandat comme chef d'orchestre et à le finir comme PDG (Président Dictateur Général).

Ayant suivi pendant 15 ans le BC de plusieurs milliers de kilomètres, un choc au retour a été de voir à quel point l'environnement avait changé avec les règlements et la mainmise de l'OFT sur la manière de gérer et exploiter un chemin de fer, ce qui peut se comprendre quand la Confédération est le principal pourvoyeur des finances, mais paraît assez cavalier quand l'exploitant ne reçoit pas un centime de la Confédération, mais qui vous impose un encadrement qui vise le risque zéro, sans différencier entre un service public quotidien et une exploitation saisonnière avec du matériel historique à vitesse maximale de 20 km/h. On avait – au BC – mis un peu la tête dans le sable avec les changements imposés par Berne dans la formation et le suivi administratifs des examens et permis. Il a fallu passer par ces diktats et le BC a eu de la chance de trouver des gens qui ont bien voulu s'en occuper. On assume malheureusement des décisions absurdes, comme la limitation à 70 ans des tâches dites de sécurité (ce qui

comprend aussi par exemple la chauffe ou chef de train), limite que la Suisse est seule à imposer en Europe; on a été moins soumis aux autorités de surveillance et mieux préparé au niveau du lobbysme en France, Allemagne et au Royaume-Uni!

Ceci dit, la formation a été un des sujets chauds de toute ma présidence, car – partiellement sous prétexte de la mise en place de tous ces règlements – une attitude restrictive a remplacé l'ancienne approche fort bienveillante (mais qui n'avait jamais, en 39 ans, résulté en accident ou incident importants) pour laisser les gens progresser rapidement.

Si l'exploitation et la traction vapeur semblent désormais avoir un rythme, certainement plus lent qu'autrefois, mais qui ne provoque pas de grosses frustrations, je ne suis pas arrivé à résoudre ce problème à la traction électrique. Entre effectif réduit pour le parc à réviser, entretenir et exploiter, donc sans priorité véritable pour la formation, couplé avec je ne sais quelle peur que l'on casse leurs fragiles vétérans, c'est le frein permanent avec à la clé l'impression chez les candidats qu'une élite auto-sélectionnée se réserve les belles pièces. Résultat: grogne et manque de motivation.

Le dimanche 15 décembre 2013 vers 08.15, je suis sous la douche quand le téléphone sonne. Au ton de mon épouse, je sais de suite qu'il s'agit d'un problème BC et quand on me dit: service du feu de Montreux, il y a un incendie .... j'ai une impression de déjà vécu et d'une catastrophe annoncée. Depuis presque deux ans, «on» s'acharne sur le BC: vol et déraillement d'un tramway, incendie d'un wagon atelier et maintenant cela. Il y a cette fois beaucoup de dégâts, un véhicule en fin de rénovation détruit et d'autres fortement endommagés. La réserve de pièces de rechange anéantie et le dépôt couvert de suie. Mais – avec du recul – c'est dans un moment comme cela que l'on voit si une équipe tient la route solidement ou pas. Dans les heures qui suivent quasiment tous les responsables sont sur place ou s'annoncent. Commence alors une semaine intense où il faut être super-disponible entre police, presse, assurance et autres. De cette expérience, je retiens que tout le monde a été super: le service du feu de Montreux, l'inspecteur de la Police Judiciaire, le représentant de l'Etablissement Cantonal d'Assurance, le syndic de Montreux et même la presse où le BC fait la une! Par contre, on a un problème avec la justice, car – tout comme l'inspecteur de la Police Judiciaire - nous sommes à 80% persuadés que nous connaissons l'incendiaire. Nous demandons donc des mesures préventives. Or la procureure en charge du dossier nous répond que «malgré votre impression et celle de l'inspecteur (sic!) il n'y a aucune raison de suspecter monsieur ...». Comme ce n'est que l'ADN qui permettra de le confondre et qu'il faut attendre la rentrée après les vacances de fin d'année pour que le labo se prononce,

Jean-François habitant le Chablais, la rame du Monthey-Champéry est naturellement sa préférée.

photo 20 train gris et blanc.jpg

nous devons engager un service de sécurité. Différentes approches auprès de politiques ou autorités pour changer cette situation se heurtent toutes à une fin de non-recevoir au nom de la séparation des pouvoirs. Évidemment, dès les premiers jours de 2014, un téléphone m'apprend «qu'il est dedans depuis hier au soir». J'ai voulu passer la lettre (anonymisée) de la procureure à une journaliste que cela aurait vivement intéressé, vu le ras-le-bol général après des problèmes bien plus graves dans la Broye et du côté de Genève avec cette justice «tout le monde il est beau et gentil», mais quelqu'un qui connaît bien le milieu me l'a fortement déconseillé: des loups entre eux, mais une meute compacte dès qu'on les attaque. Je me demande quelle autorité contrôle ce petit monde?

Pour le reste j'ai essayé de balancer l'intérêt prépondérant des bénévoles pour la remise en état du matériel roulant en investissant aussi dans notre infrastructure bâtiment, surtout après avoir reçu, fin 2013, une aide substantielle de la Loterie Romande, ce qui nous a permis d'améliorer la présentation de la partie remise de notre dépôt atelier de 1975. On n'est pas encore arrivé tout à fait au bout de nos efforts, car la remise en état de ce bâtiment après l'incendie précité n'a pas été sans faire d'importantes dépenses pour des travaux non couverts par l'assurance. Mais on va dans la bonne direction, même si je m'énerve toujours avec le bor... de l'atelier. Si je présente notre chat favori, Raoul, comme chef de dépôt, c'est aussi parce que je pense qu'un être humain y laisserait ses nerfs, mais il n'y vraiment pas de quoi être fiers et c'est certainement un point faible d'un BC par ailleurs en général très compétent techniquement. A relever aussi qu'on ne connaît pratiquement plus les révisions interminables, mêmes pour des voitures, parce que la bonne gestion des revenus nous a permis de confier certains travaux chronophages à un artisan indépendant.

Avec un dépôt (à part l'atelier, mais ça devrait suivre) remis à jour et un matériel roulant en service ou en bon état de présentation, une exploitation et un marketing tous deux bien rodés, un couple de restaurateurs engagé et apprécié à notre buvette et des finances sous contrôle, le BC tient bien la route, mais se trouve quelque part dans une position inconfortable: trop petit pour avoir un staff de base professionnalisé (surtout aux salaires suisses) et à cran pour une activité basée uniquement sur le bénévolat. Je pense que cela va bien aller jusqu'au 50ème, en 2018, car le spectacle sera de qualité à n'en pas douter et la motivation des membres est forte. Mais les lendemains de fête risquent d'être difficiles, à moins d'une arrivée de nouveaux actifs. On a des jeunes super, mais pas assez. Et le contingent de membres plus âgés disposés à faire l'effort d'être «diplômés et compatibles OFT» semble lentement mais sûrement diminuer. Cette "réglementite" aiguë est difficilement évitable avec la tutelle de l'OFT, mais aussi (et j'ose à peine l'écrire): il ne faudrait pas donner l'impression d'en rajouter une couche... Ce problème du renouvellement des bénévoles est aigu dans le monde entier, même et surtout en Angleterre, pays phare du phénomène Heritage Railways. Il n'y a pas de solution facile, mais les recettes – même imparfaites - semblent partout les mêmes: attirer très tôt les jeunes et leur faire confiance, respectivement puiser dans le vivier des retraités encore jeunes de corps et d'esprit, même hors des ferrovipathes, notamment en mettant en avant l'aspect développement régional et communautaire. On a beaucoup discuté au BC de ce problème de recrutement, mais je dois reconnaître que le sujet ne me semblait pas faire partie de mes compétences naturelles, ni d'un intérêt personnel fort, hors de constater qu'il faut maintenant être proactif. Il faudra cependant bientôt donner une priorité à cette question, il y a déjà eu assez de discussions. Comme on dit: action please!

Bon rail au BC

JF Andrist, novembre 2016

Visite au chemin de fer du Mont Washington

Je m'étais juré que je ne mourrais pas sans être monté au Mont Washington. Rien à voir ni avec les joies de l'alpinisme ni avec le panorama grandiose qui s'y offre, paraît-il (1). Non, c'est parce que l'on atteint ce sommet des Appalaches du New Hampshire (USA) en empruntant l'ancêtre de tous les chemins de fer à crémaillère du monde. J'affirme que sa découverte a dépassé toutes mes espérances. Pour un ancêtre, c'en est un, et bien conservé; ou plutôt: "fidèlement" conservé, ou encore familièrement: "plus folklo on meurt!"

Depuis l'ouverture de cette ligne, en 1869, on s'est borné à remplacer les fers plats sur lesquels roulaient naguère machines et voitures par de vrais rails et à construire trois appareils de voie (1874). Les premières locomotives, à chaudière verticale, furent abandonnées ou transformées entre, 1874 et 1893. Excepté la reconstruction de l'une d'entre elles par une entreprise spécialisée, les autres travaux effectués relevaient de l'entretien. Du site touristique de Bretton Wood (2) une aimable route forestière mène en quelques minutes à la station inférieure de la ligne (environ 800 m d'altitude), appelée Marshfield Station, du nom de l'inventeur et constructeur de ce chemin de fer, Silvester Marsh. Devant le bâtiment contenant le guichet des billets, une buvette et un petit musée, au milieu d'une large esplanade trône sur un piédestal la première machine surnommée "Peppersass", repeinte en couleurs voyantes. A première vue, ce véhicule tient plus du fardier de Cugnot que de ce qu'on désigne habituellement embue locomotive à vapeur. Et pourtant l'essentiel y est, y compris une trouvaille qui n'a guère fait souche: une chaudière verticale suspendue au-dessus de son milieu à des tourillons lui permettant d'osciller de manière à rester indépendante du profil de la ligne, quel qu'il soit. Deux cylindres latéraux entraînent par l'intermédiaire d'un réducteur la roue dentée motrice, située côté amont, tandis que, du côté aval, le châssis, qui supporte un petit tender, repose sur de grandes roues.

photo 21
pont en bois

Sur la voie unique de départ notre train attend. II est composé d'une seule voiture à deux essieux, relativement longue, peinte en violet-mauve. Nous aurons l'occasion de constater plus tard que ses sœurs sont toutes de couleurs différentes. A l'avant une plateforme ouverte, à l'arrière une plateforme fermée, auxquelles on accède par un

petit escabeau à trois marches posé sur le quai d'embarquement en planches.

Derrière la voiture attend une machine à vapeur assez cocasse: La chaudière, inclinée à 25 degrés vers l'avant, est coiffée d'un imposant dôme à vapeur et d'une longue cheminée, porteuse d'un pare-escarbilles en forme d'entonnoir. Derrière, une grosse cabine en bois fait paraître la chaudière minuscule. Entre locomotive et voiture pend une cordelette servant au serre-frein à communiquer avec le mécanicien et vice-versa. Tout cela repose sur un châssis apparemment sans suspension, terminé à l'avant par un rouleau en acier axé horizontalement, qui servira à exercer la poussée sur la voiture. De chaque côté, deux cylindres opposés actionnent deux bielles entraînant des axes extrêmes, lesquels, par un réducteur non caréné, transmettent leur force aux roues à crémaillère. La vapeur parvient aux quatre cylindres par deux conduites en Y renversé venant du régulateur et raccordées aux tiroirs par des durits.

Vue hivernale. / Winteransicht

photo 22
vue hivernale

En arrière, enfin, est accroché un petit tender, beaucoup plus étroit que la cabine et haut perché sur deux essieux dépourvus de toute roue dentée. Espérons que l'attelage tiendra bon !

La locomotive fume doucement et de petits nuages de vapeur s'échappent d'un peu partout. Les deux hommes d'équipe, chiffon et pompe à graisse en main, s'affairent autour de leur engin. A l'avant du convoi, le chef de train-cicérone-contrôleur-serre frein (et aiguilleur, comme nous l'apprendrons un peu plus tard) rassemble ses voyageurs et vérifie leurs billets. Puis, ayant éloigné l'escabeau, il monte à son tour sur la plate-forme avant, d'où, par un grand geste et un "go!" sonore, il donne le départ. Long coup de sirène à vapeur.

Dès la première secousse le bruit de l'échappement éclate et s'emballe aussitôt en pétarade tonitruante. Du pare-escarbille monte une colonne de fumée noire, que le vent rabat, et nous voilà entourés d'un nuage opaque.

Entre deux rafales la voie se montre devant nous, attaquant la pente de face et tracée en ligne droite sur plus d'un kilomètre, au milieu d'une trouée d'au moins cinquante mètres de large dans la forêt. Ses irrégularités et son parallélisme douteux secouent rudement le convoi malgré son allure de 6 km à l'heure. Les traverses portant, par l'intermédiaire de longrines, des rails aussi légers que la crémaillère, reposent sur une épaisse infrastructure en madriers qui semble nécessiter des travaux constants, si l'on en juge par le grand nombre de supports, renforts et coins, ainsi que par les morceaux de bois qui jonchent le sol à droite et à gauche. Les accidents de terrain ne dépassant pas quelques mètres de haut sont franchis au moyen de viaducs en charpente. Les plus importants sont épousés par la voie elle-même en faisant varier la rampe.

Au bout de vingt à trente minutes, premier arrêt pour prendre l'eau d'un immense tonneau de bois monté sur un piédestal, à l'entrée d'un évitement en impasse. Pendant ce temps notre agent d'accompagnement, interrompant son boniment enflammé, descend de voiture après avoir enfilé de gros gants de chantier, indispensables à la manœuvre de l'appareil de voie. En effet, le petit levier à contrepoids n'agit que sur quelques-unes des nombreuses pièces, les autres devant être déplacées individuellement à la main.

Prise d'eau. / Wasserfassung

photo 23
Mount Washington

Ayant fait basculer sur le côté le coupon de rail recouvrant la crémaillère en dérivation, notre aiguilleur va faire glisser à deux mains le coupon de crémaillère en voie directe puis le recouvrira du rail basculé à terre, qui attend son heure. Et pour que celui-ci ne retombe pas au passage du train, ce qui provoquerait un déraillement, il le cale d'une bûche à grands coups de pied. En tout, neuf manœuvres distinctes, qu'il compte à haute voix. Quelques minutes ont passé et notre locomotive peut nous refouler sur voie de garage.

Le déplacement de l'appareil de voie se fait alors en sens inverse pour permettre le passage d'un convoi descendant. Il se fera encore deux fois pour que notre train quitte la voie de dérivation et puisse continuer sa montée. Et l'on repart à grand fracas jusqu'au prochain évitement pour une nouvelle halte d'au moins quinze minutes.

Par une fenêtre arrière de la voiture j'essaie d'observer les quatre petites bielles de notre machine mais leur mouvement est si rapide et les nuages de fumée si compacts que j'y renonce bientôt. Le troisième et dernier tronçon comporte les plus fortes rampes, notamment sur un long viaduc courbe, en bois nommé "Jacob's ladder" (rampe: 377 o/oo). L'arrivée au sommet se fait aujourd'hui dans un épais brouillard et sous une bruine glaciale. A défaut de panorama nous cherchons un abri.

A la descente, le freinage de la locomotive ne permet pas de retenir le train entier, de sorte que l'agent d'accompagnement serre grâce à deux volants installés à l'arrière les freins mécaniques de la voiture, en gardant les yeux rivés sur le tampon et le rouleau, pour pouvoir modérer son action de manière que la voiture ne se sépare pas de la locomotive. Un grincement aigu nous accompagnera ainsi tout au long du trajet de retour.

Une fois débarqués à la station inférieure nous ne pouvons réprimer un léger sentiment de soulagement. Et pourtant, tout cela fonctionne depuis plus de 145 ans...

Jean Raymond

(1) Le jour où ma femme et moi y sommes montés, il régnait un brouillard opaque, de sorte que, pour cette raison et d'autres que l'on découvrira, on se serait cru au Righi.

(2) Célèbre par les accords monétaires qui y furent conclus en 1944.

Suite à la réclamation de voisins de notre ligne, qui se sentent dérangés par la fumée de nos locomotives, le Conseil communal de Blonay a décidé par 31 voix contre 21 de demander la suppression des trains à vapeur!

C'était heureusement en 1969 et le BC a réussi d'éviter l'application de cette mesure. Un grand coup de chapeau à nos ainés qui se sont battus avec succès pour pour notre chemin de fer.

SJ

photo 24 locomotive fumante.jpg

Deutsche Zusammenfassung

Dampflokomotiven

Die schon längere Zeit abgestellte fünfachsige 99 193 ex DB hat einen neuen Anstrich erhalten. Die 1927 gebaute, sehr zugkräftige Dampflok wurde 1969 von der BC übernommen und anfänglich häufig eingesetzt.

Im Jahr 2016 haben die 5 betriebsfähigen Dampflokomotiven eine Rekorddistanz zurückgelegt: 2431 km (2015: 1595 km). 400 km wurden auf dem Streckennetz des Chemin de Fer de la Baie de Somme zurückgelegt, 254 km auf der MOB, 252 km zwischen Blonay und Vevey und die restlichen auf der BC.

Elektrische Triebfahrzeuge

Nach dem Abbruch des ehemaligen Depots der Vevey-Chexbres-Bahn in Vevey musste der **Triebwagen ABDe 4/4 105 ex CEV** (1913), der von der Association 105 weitgehend aufgearbeitet worden war, im Freien abgestellt werden. Eine Lösung für den Fortbestand dieses letzten Personentriebwagens der CEV musste gesucht werden. Die Association 105, MOB historique, GFM historique und die BC sind zum Schluss gekommen, dass der Triebwagen bei der BC am besten aufgehoben wäre. Deshalb wird an der Generalversammlung der BC vom 24. März über dessen Kauf entschieden.

Be 2/2 182 ex BVB: dieser wegen Platzmangel schon längere Zeit in Châtel-St. Denis abgestellte Basler Tramwagen ist am 16. August 2016 via Strasse nach Lille zur Gesellschaft AMITRAM, die eine touris-

tische Tramlinie betreibt, verschickt worden.

Die ehemalige Werklokomotive **Ge 2/2 78 der Firma +GF+,** die nach der Schliessung des Bahnbetriebs im schaffhausischen Mühletal an die BC überging, aber noch im gleichen Jahr an einen französischen Sammler abgegeben wurde, ist sie in die Schweiz zurücktransportiert worden. Nach der Aufarbeitung wird sie in Schaffhausen aufgestellt. Foto auf Seite 8.

Wagen

C 20 ex LEB. Dieses Fahrzeug ist der älteste Meterspur-Wagen der Schweiz. Der Wagen war zusammen mit dem restlichen Rollmaterial der Mont-Cenis-Bahn (die Buchstaben „MC“ auf den Achsbüchsen erinnern an die Herkunft) von der 1873/74 eröffneten Meterspurbahn Lausanne–Echallens in Betrieb genommen worden.

B 61 ex MOB Der am 25. September 2016 von Saanen zur BC überführte vierachsige Personenwagen B 61 ex MOB hatte während etwa 30 Jahren der Modellbahngruppe Obersimmental-Saanenland als Klublokal gedient. Nun wird er vollständig aufgearbeitet und in seinen Ursprungszustand mit 1.Klass-Fauteuils zurückversetzt.

E 30 Dieser unscheinbare gedeckte Güterwagen ist vollständig revidiert worden. Nachdem die wichtigsten Städte und Ortschaften Mitte der 1860er Jahren mit Normalspurstrecken verbunden waren, beabsichtigte die Schweizerische Lokalbahn-Gesellschaft (SLB), die topographisch schwierigeren Gebiete mit Meterspurbahnen zu erschliessen. Leider konnte sie nur die Strecke Winkeln–Herisau–Urnäsch verwirklichen, die nach dem Konkurs der Gesellschaft in das Netz der Appenzeller Bahnen integriert wurde. – Der 1875 gebaute Wagen ist mit Ausnahme der metallenen Kopftraversen vollständig aus Holz gebaut und – wie damals üblich – mit senkrechten Latten verkleidet und nur mit einer Handbremse versehen. Nun kann dieser älteste Meterspur-Güterwagen der Schweiz sehr ansprechende Wagen wieder in Züge eingereiht werden.

Feste Anlagen

Das Stellwerkgebäude konnte endlich gedeckt und im Stile von ähnlichen Bahngebäuden in der Westschweiz fertiggestellt werden.

Betrieb und Anlässe

Die Saison 2016 war gekennzeichnet von einem gelungenen Pfingstfestival, den nationalen Tagen der Kulturgüter im September (sie waren der vor 50 Jahren eingestellten und jetzigen Museumsbahn Blonay–Chamby gewidmet) und einem sehr reichhaltigen Betriebsschlusswochenende.

Besonders viel Arbeit verursachten die Anpassung unseres Fahrdienstreglements und der Ausführungsbestimmungen an die neuen Anforderungen des Bundesamtes für Verkehr. Unter anderem mussten sämtliche Signale, die auf der BC-Strecke nicht vorkommen, wohl aber auf der MOB und der TPF, eingepflegt werden, da zukünftig bei Fahrten unserer Züge auf den erwähnten Strecken, nicht nur der Begleiter („Pilot“) jener Bahnen, sondern auch unser Personal verantwortlich ist.

Personalnachrichten

Yves Debossens, seit 1994 Betriebschef, ist gestorben. Wir haben ihn alle wegen seiner Kompetenz, seines allzeit korrekten Verhaltens und seines liebenswürdigen Charakters immer sehr geschätzt.

Ebenfalls gestorben ist unser langjähriges Mitglied Jean-Pierre Maudry, der sich gesundheitshalber vor allem administrativen Tätigkeiten widmen musste.

Des weiteren ist unsere Katze Raoul gestorben, treue und von den Kindern wie auch von uns geliebte Präsenz auf dem Depotgelände während gut eines Jahrzehnts.

Martin Gut

photo 25
tunnel.jpg