L'Escarbille

Décembre 2006 • N° 81 • 40e année

Dans la collection des Archives du Blonay-Chamby
sous le titre

Les Chemins de fer veveysans 1966-69

un DVD présente des scènes
des derniers temps de la ligne St-Légier – Châtel-St-Denis
et des débuts du Chemin de fer-Musée Blonay-Chamby.
Une présentation du BC actuel complète cette documentation.
100 minutes, parlé français, sous-titres allemands.

En vente sous www.blonay-chamby.ch ou en versant le montant
de CHF 42.- (port compris) sur le CCP 10-52800-4, au nom
de Charles-Maurice Emery, 1822 Chernex, avec la mention DVD

Café-Restaurant du Raisin

1807 Blonay

Tél. 021 943 12 61

Famille Monteiro

Fermé le dimanche soir et le lundi

Page de couverture: Tirer tous à la même corde: c'est une réalité pour les membres du BC occupés à dresser un nouveau poteau de la ligne de contact.
Titelseite: Alle ziehen am gleichen Strang: Der Spruch wird für die Mitglieder der BC Realität, wenn es darum geht, einen Fahrleitungsmast aufzustellen.

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. 071 622 93 10 (le soir, en semaine) sebastien.jarne@bluewin.ch

Photos: Jean-François Andrist, François Bosshard, Charles-Maurice Emery, Sébastien Jarne, Claude Solioz, Jürg Schetty, Théo Stolz

Annonces: Gérald Bolliger, tél. 022 349 37 55

Imprimerie: Artgraphic Cavin SA, 1422 Grandson

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

Editorial

SÉCURITÉ: un maître mot qui, à l'exemple de la perche de mise à terre de la page de couverture, doit se trouver au premier plan de toutes activités des membres du BC.

Un des thèmes de campagne de l'assurance accidents professionnelle est «maintenir libres les accès et cheminements». Dans le cas du BC, cela signifie aussi bien respecter les «piquets de police» en garant un wagon, que parquer sa voiture sans gêner le passage pour une éventuelle ambulance ou bien laisser libres les quais des deux halles du musée, afin que le public puisse les évacuer rapidement en cas d'incendie.

Plus concrètement, il faut, par exemple, que cesse la mauvaise habitude de garer des véhicules dans les halles au ras des portes d'accès afin de gagner une longueur, tout comme celle d'abandonner des objets divers sur les quais, pour s'éviter le travail de leur trouver une place ou celui de les éliminer.

Ceci d'autant plus que dans ce cas, sécurité rime avec accueil du public. Des quais libres sont une excellente carte de visite pour la clientèle de notre musée.

Sébastien Jarne, responsable du patrimoine

Sommaire

Editorial 3
Feuille de marche 4
Vapeur aux Franches-Montagnes 16
Quand les écoliers partaient en vacances via le BC 18
Julien Chappuis, un pionnier 20
Ambiance au quai à charbon 22
Bienvenue à Chamby 23
Petites annonces 26
Deutsche Zusammenfassung 26

Véhicules moteurs

Locomotives à vapeur

La BAM 6, la Mallet 105 et la 3 du BFD ont assuré le service cette saison. Toutes les machines se sont bien comportées, seuls les tubes de la 105 nous ont donné quelques inquiétudes, une vingtaine ayant déjà dû être obturés.

La BAM 6 doit passer l'inspection de chaudière cet hiver. Il n'y a pas de surprise à attendre, car elle est en ordre. Du côté de la mécanique, différents travaux seront toutefois nécessaires, dont le remplacement de l'axe de l'essieu moteur et la rectification des glissières.

La 5 «Bercher» est restée à l'atelier en attente de pose de nouveaux tubes et du remplacement de rivets dans le foyer. Nous espérons pouvoir réaliser ce travail au cours des deux prochaines années.

La 4 «Rimini» a servi de générateur de vapeur fixe pour actionner la turbine du chasse-neige en plusieurs occasions. Si la chaudière est en bon état, son système de distribution doit être réparé, les contre-manivelles portant l'excentrique ayant pris du jeu. Ce travail est envisagé pour cet hiver.

L'inspection de la chaudière de la BFD 3 figure aussi au programme de cet hiver.

Tubes de chaudières

Les tubes des chaudières sont commandés selon une norme précise et livrés avec un certificat attestant la qualité de l'acier. Cela n'empêche pas qu'ils peuvent présenter des résistances très variables à la corrosion par l'oxygène dissous dans l'eau. Après sept ans, ceux de la 105 commencent à donner des signes de vieillissement prématuré, alors que de nombreux tubes déposés sur la 5 étaient encore en excellent état malgré plus de dix ans de service.

Traction électrique

L'échange du moteur du compresseur de l'automotrice 10 de Loèche-les-Bains a permis de la remettre en service. Il reste encore des travaux à réaliser pour qu'elle puisse rouler sans restrictions.

Début octobre, l'automotrice 12 de Langenthal a réalisé ses premiers tours de roues par ses propres moyens. Elle est montée à Chamby en poussant le «Bouc» qui avait mis à disposition son pantographe pour cet essai. Il a ainsi été possible de tester les moteurs, les résistances et une mise en marche. Un important travail reste à effectuer, mais son inauguration devrait pouvoir être possible à l'occasion de son centenaire, en octobre 2007.

Véhicules remorqués

Voiture exposition

Nous le savons maintenant, et ce n’est plus une idée en l’air, que pour assurer sa pérennité, notre chemin de fer devra se battre afin de faire sa place parmi les musées, peut-être même modifier sa raison sociale… Le train seul ne suffit plus pour être attractif, c’est pourquoi il faut absolument mettre en valeur les trésors du patrimoine ferroviaire suisse et étranger que le BC contribue à préserver. Depuis longtemps, les musées ont compris qu’il fallait s’adapter à l'évolution de la pédagogie afin de coller à son temps. Ce n'est pas notre cas, les énergies ayant été placées ailleurs. A voir le faible nombre de courses d’école venant visiter notre musée, le constat est significatif: nous avons beaucoup à faire dans ce domaine. Le parcours de visite est une première étape, bien modeste dans ce sens. L’exiguïté du site ne nous permet pas de penser à des modifications révolutionnaires. C’est pourquoi l’idée d’un espace-exposition placé dans un véhicule est venue à l’esprit. Ce dernier permet-

trait d'organiser des expositions temporaires, d'être mobile, et même d'être intégré dans un train de promotion-exposition.

Lors de diverses manifestations, la mise en valeur de documents historiques tirés de plusieurs collections privées a permis de constater l'intérêt suscité par ces supports. La collection du photographe Glasson, de Bulle, comporte plus d'un million de photos, dont une bonne partie illustrant le domaine ferroviaire. Cette collection étant gérée par le Musée Gruérien, la direction de celui-ci a été approchée et l'idée d'une collaboration élaborée.

La voiture ex-CFF Brünig B 811 (voiture à 4 essieux qui a roulé sur le réseau gruérien sous le numéro B 243) a été acquise des GFM par le Blonay-Chamby en 2002. L'idée était de mettre ce véhicule de côté en attendant un projet de révision. Le temps presse, son état étant préoccupant, et il s'agit de prendre une décision sur son avenir. Selon la décision du conseil d'administration, l'assurance de disposer d'un financement est déterminante pour se lancer dans la réalisation. Le travail de recherche de fonds entrepris par nos membres a été fructueux: un montant important issu de la Fondation des Casinos Barrière de Montreux est tombé dans notre escarcelle, ce qui a déclenché le démarrage officiel du projet.

Les travaux de remise en état et d'adaptation de la voiture à sa nouvelle activité sont en cours d'étude.

Alain Castella

Véhicules de service

Locomotive diesel

Elle a été l'objet de soins attentifs de la part de nos mécaniciens. Sa mise en service a été retardée par un palier du faux-essieu qui était grippé. Il a fallu le démonter et le

Après de nombreux déboires, notre spécialiste est visiblement heureux de voir son tracteur rouler pour la première fois.
Nach zahlreichen Rückschlägen ist unser Spezialist offensichtlich zufrieden, als er seinen Traktor zum ersten Mal fahren sieht.

réusiner. L'absence de mode d'emploi ou d'expérience pour son utilisation a coûté quelques heures d'apprentissage, comme par exemple le fait qu'il ne faut pas mettre du sable fin dans les sablières mais du sable grossier, sous peine de fuites intarissables. Ou bien qu'il est inutile de réduire les gaz lors d'un patinage de la locomotive, mais qu'il faut laisser agir le régulateur automatique, sous peine de faire fumer l'embrayage. En parlant de fumée, cette locomotive fait concurrence à nos machines à vapeur! Une fuite d'huile, dont l'origine n'a pas pu être définie avec précision, va nécessiter une dépose complète du moteur, travail qui est agendé pour le printemps prochain. Une nouvelle peinture doit aussi lui donner un aspect plus historique que la livrée MOB actuelle.

Véhicules de service

Wagon-magasin

Comme signalé dans «l'Escarbille» précédente, le wagon couvert K 612 a été débarrassé de ses roues, tampons et attelages pour être placé dans notre aire de stockage entre Chamby et la bifurcation de Chaulin. Une fois mis en place, on s'est rendu compte que son gabarit était un peu large et Henri Rosset a eu le plaisir d'aller creuser derrière le wagon un passage d'une cinquantaine de centimètres pour pouvoir le riper un peu plus. Ça n'a pas été une partie de plaisir quand il a rencontré du tuf. La prochaine fois, s'il vous plaît, calculez juste avant la mise en place d'un tel wagon!

Jacques Andrist l'a peint en vert (bois) et gris (armature), ce qui nous change des habituelles couleurs des couverts du BC, respectivement rend ce véhicule très discret dans son environnement sylvestre.

Wagons tombereaux

Nos wagons transportant le charbon se corrodent assez rapidement. Un des wagons ex-GFM a fait l'objet de réparations de sa caisse métallique, l'autre nécessite des travaux de remise en état plus importants. Une opportunité s'étant présentée, un wagon du MOB a été acquis. Il s'agit du L 153 construit en 1903 qui, compte tenu des sinuosités de la ligne Montreux-Les Avants à l'origine, est monté sur bogies, alors que les wagons de ce type sont généralement à deux essieux. Son état général est assez bon, le profil de ses bandages est excellent et seuls les parois et le plancher doivent être changés. Son acquisition définitive devra être confirmée lors de l'Assemblée générale.

Wagonnet GFM

Ce wagonnet a été révisé, le châssis a été mis à nu au marteau à piquer, les éléments trop corrodés ont été remplacés ou renforcés par soudure électrique. Toutes les parties en bois ont été renouvelées. Avec plusieurs couches de peinture, il a retrouvé tout son lustre d'antan après plus d'une année de chantier.

Ce petit wagonnet était utilisé pour le service de la voie et a été construit par les ateliers GFM de Bulle, à une date indéterminée. La présence de paliers à rouleaux marqués du macaron GFM indique la période autour des années 1950. Le châssis allégé par découpage très sommaire au chalumeau oxycoupeur dénote une construction artisanale, alors que les roues ajourées coulées sont d'une conception plus ancienne et industrielle. Vraisemblablement, elles ont été récupérées sur un véhicule plus âgé.

Voies et bâtiments

Bourrage de la voie

Dans la nuit du 28 au 29 juin, la voie a été bourrée sur 900 m entre la halte de Cornaux

et Chamby. Ce travail consiste à corriger la hauteur des rails en ajoutant du ballast et en le comprimant sous les traverses partout où cela est nécessaire. Cette opération a été réalisée par une grosse machine, une bourreuse que l'entreprise Müller a mise gratuitement à notre disposition avec son équipage.

Avant de bourrer, la couche de ballast a été complétée. Cent sept tonnes ont été nécessaires, fournies gracieusement par les carrières d'Arvel. Le chemin de fer MOB a pris en charge le transport du ballast depuis la carrière et assuré sa répartition sur le tronçon concerné. Le service de l'infrastructure du MOB a coordonné l'opération pour la rendre possible dans la période où la bourreuse travaillait sur les lignes avoisinantes.

Le MOB a ballasté la voie.
Die MOB hat das Gleis neu geschottert.

Il a fallu certes attendre trois mois pour que la voie bourrée soit régalée, c'est-à-dire le ballast nivelé et le surplus enlevé. Mais nous disposons maintenant d'une voie «propre en ordre» sur un tiers du parcours. A tous les partenaires de ces chantiers, nous exprimons notre gratitude pour leur contribution au maintien de notre ligne Blonay-Chamby.

L'imposante bourreuse.
Die mächtige Stopfmaschine.

Travaux divers

Une multitude de petits chantiers sont nécessaires pour assurer le maintien de nos installations. Ce reportage photographique vous présente quelques éléments de travaux effectués par nos membres. Cette activité indispensable exige autant d'efforts que les nouveautés plus gratifiantes pour l'esprit.

Près de Chantemerle, le socle-support d'un poteau de la ligne aérienne a été brisé. Vu l'endroit, il s'agit probablement d'un choc avec une voiture circulant en marche arrière! Avec la canicule du mois de juillet, il est difficile de mettre cette cassure sur le dos du gel. Il a fallu le remplacer.

Comme chaque année, les talus ont été fauchés, opération indispensable pour que la ligne ne disparaisse pas sous la végétation. L'entreprise chargée de ce travail s'en est acquittée cette saison avec un sens de la finition que nous devons relever, car le faîte des murs de notre ligne n'est pas toujours d'accès facile.

La barrière en bois entre notre restaurant et le «Tour 1» avait été réalisée avec les moyens du bord lors de la création de la terrasse. Le bois, qui avait souffert des intempéries, a été remplacé dans les règles de l'art par notre menuisier Marcel Gauthier, assisté de Louis Morier.

Pour accéder à l'aiguillage d'entrée de la gare de Blonay, il faut franchir le muret qui borde la route. Comme il est assez haut et qu'une partie de notre personnel n'a plus vingt ans depuis longtemps, un petit escalier garanti 100% ferroviaire et 100% de récupération a été installé à cet endroit.

Les fils du téléphone de ligne font partie du patrimoine du BC. Les diverses chutes d'arbres dues à la neige ou à la tempête avaient mis à mal ce témoin du passé. A l'heure qu'il est, ils ont retrouvé leur place et le téléphone de ligne est à nouveau opérationnel, même si les agents de l'exploitation lui préfèrent les «natels» et autres «radios».

Les travaux à la ligne de contact se sont poursuivis: quatre poteaux ont été remplacés, avec tout le travail que requiert une telle opération.

Une vingtaine de plaques de couverture en Eternit de notre ancienne halle ont été remplacées suite à l'orage de grêle du 18 août 2005. Le contrôle de ce toit opéré à cette occasion a montré que d'autres travaux étaient nécessaires; c'est ainsi que les chenaux ont été remis en état et qu'une série de plaques translucides ont été changées. La luminosité dans le dépôt s'en trouvée notablement améliorée.

Les panneaux des portes de la nouvelle halle, mal agrafés, ont été vérifiés les uns après les autres et fixés par de nouvelles vis.

François Bosshard

Un dépôt propre en ordre

Il y a – en tout cas dans le modélisme – une sorte de mystique du dépôt cradingue, avec plein de ferraille abandonnée dans les herbes folles. Mais pour certains de nos lecteurs qui pourraient ou aimeraient l'oublier, le concept muséographique du BC prévoit de recréer autant que possible l'ambiance des chemins de fer secondaires suisses avant 1960. A l'époque, la plupart des dépôts avaient un équipement modeste, voire rudimentaire, mais étaient bien tenus, sauf pour un ou deux renégats dont nous tairons les noms.

Depuis la mise en service de notre halle-exposition, la majorité du matériel du Blonay-Chamby est remisée à l'abri et se trouve en bon état de présentation. Conduisant récemment un groupe d'Anglais, ils nous ont demandé: «Où se trouvent vos épaves?» Nous leur avons montré quelques véhicules bâchés, et leur réponse a été: «C'est tout; vraiment?» Il est vrai que l'on voit souvent ailleurs des tas assez impressionnants de ferraille en attente d'un sauveteur.

Cependant, il reste tout un travail de détail, qui ne semble pas beaucoup motiver le membre moyen, peut-être parce que ce n'est pas assez glorifiant ou glamour? Cette année, un peu par hasard ou par effet d'entraînement, une petite équipe s'est mise en place pour effectuer une mise à niveau régulière de nos installations.

Citons, en espérant n'oublier personne:

- Henri Rosset, qui a fauché régulièrement les talus et débords du dépôt, ce qui implique non seulement de manier l'épareuse, mais aussi d'enlever ce qui a été fauché.
- Jean-François Andrist, Sébastien Jarne et François Milliquet, qui veillent à l'ordre de l'atelier et du dépôt.

Il faut tenir les allées propres pour le passage de nos visiteurs, enlever la poussière, les feuilles mortes et les fientes d'oiseaux sur les machines à vapeur qui ne roulent pas, enlever régulièrement les toiles d'araignées qui semblent adorer les recoins, nettoyer les vitres (la lignée sur le devant de la nouvelle halle est interminable et fort éprouvante dès que soleil sort derrière le Cubly) et surtout essayer de garder un peu d'ordre dans l'atelier, car nous avons d'excellents professionnels au BC, mais certains sont un rien «chenit»!

Nous avons plaisir à entendre les commentaires positifs des visiteurs intéressés et connaisseurs. En plus, cela permet à ceux de nos membres qui ne rangent pas leurs pièces et outillages de se dédouaner en accusant les humbles balayeurs de ferraillages intempestifs.

- Michel Greber, qui régulièrement nettoie le travelage de certaines aiguilles et tronçons de voie des feuilles mortes et du ballast excédentaire.
- Les équipes vapeur qui maintiennent un bon ordre autour du quai à charbon et des tas de bois.

Ceux que l'on oublie voudront bien nous excuser. Tout n'est pas encore parfait; sans vouloir rallumer certaines «bringues» presque aussi vieilles que le BC sur la «poutze» des voitures et autres motrices, il semble que le minimum de respect pour nos voyageurs voudrait que nous les transportions dans des véhicules aux vitres propres. C'est loin d'être toujours le cas… Peut-être qu'un petit effort pourrait être fait sur ce point en 2007, car M. et Mme Paré ne viennent plus régulièrement à Chaulin pour assurer ce service.

Jean-François Andrist

Exploitation

Manœuvre à Blonay

Nous sommes les hôtes du MVR en gare de Blonay. Leur agent est responsable de la sécurité pour les circulations de tous les trains, les siens et ceux du BC. Cette double surveillance est parfois difficile, même impraticable aux heures où la gare n'est pas desservie. L'exploitation MOB a modifié à plusieurs reprises les règles de manœuvre, afin d'essayer de trouver une solution adaptée.

Heureusement que la solution de franchir le signal de barrage en position fermée par tous les trains en leur remettant une autorisation écrite a été abandonnée après une saison. En effet, une telle façon de procéder n'est pas admissible dans la durée, elle aurait pu conduire à un franchissement intempestif par habitude.

La manœuvre à la gravité de tous les trains, même quand ce n'est pas nécessaire, nous donne également des soucis quant à la sécurité.

Compte tenu des travaux de voirie prévus dans ce secteur, le BC devra plancher sur le futur des installations de la gare de Blonay et rester très attentif sur ses règles d'exploitation.

Journées du patrimoine

A l'occasion de ces journées, nous avons présenté diverses attractions à nos visiteurs. Dans le cadre d'une expostion sur le thème du billet Edmonson, notre membre Nicolas Regamey a fait une démonstration très suivie d'impression de ce type de billets et nos jeunes visiteurs se sont fait un plaisir de les poinçonner avec les pinces mises à disposition. Un petit orchestre, installé sur la galerie du restaurant, a fourni un cadre musical apprécié.

Soirées «papet vaudois»

En collaboration avec la Société industrielle et commerciale de Montreux, la boucherie Suter de Montreux et les vignerons Mamin et Neyroud de Blonay, des soirées ont été organisées au musée de Chaulin. Au programme: voyage au départ de Montreux avec l'automotrice 11 du MOB et la voiture-bar où avait lieu une dégustation de vin, puis à Chaulin, courses de draisines, présentation du chasse-neige à vapeur, qui dans la nuit était encore plus impressionnant que de jour, et démonstration de rivetage à chaud. Le tout suivi d'un excellent papet de poreaux avec de la saucisse aux choux dans notre restaurant. Les participants n'ont pas vu le temps passer jusqu'à l'heure du retour à Chamby. Un très grand merci à tous ceux qui ont participé à l'organisation de ces quatre soirées, et dont les efforts ont été récompensés par une bonne fréquentation de la part du public. Un succès qui incite à reconduire cette activité.

Fléchage à Blonay

Grâce à l'intervention de Charles-Maurice Emery, les communes de Saint-Légier et de Blonay et l'entreprise Signal nous ont offert des panneaux indicateurs qui permettent aux automobilistes de rejoindre plus facilement notre chemin de fer. Au nombre de cinq, ils ont été placés à la sortie de l'autoroute, à l'entrée de Blonay, au giratoire de Cojonnex et au début de la rue de la Gare. Que toutes les personnes ayant participé à cette réalisation soient vivement remerciées!

Société

François et Lucette nous ont quittés

Début juillet, nous avons appris le décès de notre ancien membre actif, François Trépier, quelques mois seulement après celui de son épouse Lucette.

François a été très actif au BC entre 1980 et 2000, période durant laquelle il fonctionnait comme wattman et contrôleur. Hors saison, il nous rejoignait lors des journées spéciales et autres festivités internes du BC. A l'époque, il était probablement le membre actif qui faisait très régulièrement le plus de kilomètres pour venir à Chaulin, puisque le couple habitait Taninges, en Haute-Savoie. L'été, Monsieur et Madame Trépier venaient souvent ensemble et pour tout le week-end, logeant dans le petit dortoir des Eplatures. Madame aidait alors l'équipe de la cuisine. Quand ils venaient tous les deux, leur petit (mais aboyant!) chien les accompagnait toujours.

Tous deux étaient très discrets, et comme souvent avec de telles personnes, ce n'est qu'après leur départ qu'on a des tas de questions à leur poser: comment François était-il devenu amateur de chemin de fer? Parce que la ligne Annemasse-Samoëns-Sixt passait à Taninges avant sa suppression? Ou y avait-il une autre influence, car je crois me souvenir de l'évocation de jeunes années passées à Lyon, ville alors encore pleine de tramways? On savait Madame institutrice, mais très peu de membres étaient au courant que François travaillait comme tailleur dans une fabrique de vêtements.

La distance, l'âge et surtout la maladie de son épouse avaient éloigné François du BC, mais il réapparaissait de temps en temps, pour revoir ce coin et les trams qu'il affectionnait. En juin, des amis l'avaient amené au BC pour une visite, et Charles-Maurice Emery, qui conduisait la TL 28, pensa lui faire plaisir en lui confiant, sous sa supervision, les manettes pour un moment. Il fut amusé par la joie extraordinaire de François à se retrouver aux commandes d'un tram. Il semblait alors en bonne forme et c'est donc avec beaucoup de surprise que nous avons appris son décès quelques semaines plus tard.

Nous les remercions pour la fidélité, la fréquence et la discrétion de leur engagement, malgré la longue route qu'ils devaient parcourir jusqu'à Chaulin.

Jean-François Andrist

Cher Yves,

De façon abrupte et inattendue, tu as été victime d'un malaise cardiaque qui te tiendra éloigné du Blonay-Chamby durant quelque temps.

Nous, tes amis du BC, sommes très touchés par cette épreuve particulièrement pénible qui dicte tes journées. Nous pensons particulièrement à ton épouse et à tes enfants qui t'entourent et t'aident à retrouver cette bonne humeur qui te caractérise et que chacun de nous apprécie.

Nous formons tous nos vœux pour que «Dame Santé» te remette en forme afin que nous ayons le plaisir de te croiser à nouveau sur les hauts de Montreux.

C'est avec beaucoup de solidarité et de respect pour toi que de nombreux actifs se sont proposés afin d'effectuer les innombrables tâches que tu effectues depuis longtemps avec brio pour notre chemin de fer.

Meilleurs vœux de courage sur la voie de la guérison et mille pensées à ta précieuse épouse pour tout ce qu'elle fait auprès de toi.

Bien amicalement. Tes amis du BC.

Leur dernier train

Le 19 août, Daniel Dupraz et Michel Greber ont fêté leur dernier train. Que les organisateurs de cette journée soient remerciés. Un bravo tout particulier pour l'équipe de la traction électrique qui a réussi à remettre en service pour cette occasion l'automotrice de Loèche. Ce fut un magnifique cadeau pour Michel qui ne s'y attendait vraiment pas. Pour lui, ce véhicule est l'une des plus belles acquisitions du BC et représente tout un symbole.

Car si la fondation de notre société date du 1er décembre 1966, les choses sérieuses commencent pour le matériel en juin 1967, avec la disparition du chemin de fer de Loèche-les-Bains.

Les exercices pratiques, mais pénibles aussi, débutent à ce moment avec le chargement du matériel roulant acquis.

A l'inventaire: l'automotrice 10, la remorque 21, deux wagons couverts K 40 et 41, deux tombereaux L 50 et 51, deux plats M 60 et 61, un palan et des pièces de réserve pour l'automotrice. Auxquels s'ajoute du matériel de voie: une traversée-jonction double, trois branchements simples, des rails, des traverses et des consoles de ligne de

Ambiance matinale avec l'automotrice LLB. Morgenstimmung mit dem LLB-Triebwagen.

contact. Tout ce matériel nous a permis de poser une partie du faisceau de voies de Chaulin. Notre voie d'accès au dépôt, de la bifurcation jusqu'aux voies 4/5, est une reconstruction fidèle de la ligne du chemin de fer de Loèche à Loèche-les-Bains, que ce soient les rails, les traverses, les aiguillages ou la ligne de contact. Il est intéressant de constater que nos compères participaient déjà tous les deux à ces journées de travail à La Souste. C'est donc près de 40 ans de collaboration au service du BC que l'on fête. Sans oublier d'associer les épouses Mariette et Rachel à cet événement, elles qui jouent le jeu depuis 1968 en préparant les repas aux Eplatures, le dimanche et autres jours d'activité. Petit détail historique: le K 40 est actuellement utilisé pour les services de la voie du BC. Du temps du LLB, le K 40 était réservé au service de la poste et les étiquettes de destination figurent encore à l'intérieur du wagon. Le 28 octobre 2006, ce fut au tour d'Henri Kalbfuss et de Philippe Mercier de fêter leur dernier train au cours d'une cérémonie toute simple. Un grand merci pour les très nombreuses heures de conduite qu'ils ont offertes au BC, mais, comme nous les connaissons, ils ont d'autres cordes à leur arc et le BC va continuer de profiter de leur savoir-faire étendu.

Situation financière

Bilan succinct

Rappelons que nous sommes propriétaires du terrain sur lequel reposent nos installations. La vente de la locomotive bretonne et des dons exceptionnels reçus à cet effet ont permis ce résultat. A la fin de cette année, notre dette bancaire aura été ramenée à 100'000 CHF.

Cette situation globalement favorable ne doit pas occulter le fait que les ressources résultant de la marche de notre chemin de fer sont insuffisantes pour maintenir un bon niveau d'entretien de notre matériel roulant, de nos bâtiments et de nos installations. L'hiver à venir, où va s'effectuer l'essentiel du travail de rénovation, s'annonce délicat de ce point de vue. Le programme envisagé est impossible à mettre en œuvre sans une ressource financière adéquate. C'est la raison pour laquelle un appel va être lancé par courrier séparé pour assurer le financement des réparations indispensables.

Le besoin financier pour les travaux de cet hiver se présente comme suit:

Locomotive BAM 6

- Remplacement du métal blanc du patin de la crosse,
- Rectification des tiges de piston
- Rectification des glissières **2'500 CHF**
- Remplacement de l'axe de l'essieu moteur et des travaux qui sont liés **7'500 CHF**
- Divers **2'000 CHF**

Locomotive 105

- Réparation du compensateur de liaison entre le bogie des cylindres basse pression et la tuyère d'échappement **1'500 CHF**

Wagon L 153 pour le transport du charbon

- Achat de 1m³ de chêne pour le plancher et les parois **2'500 CHF**
- Peinture et divers **1'500 CHF**

Total 17'500 CHF

Ce montant est une estimation, à laquelle il faut ajouter les investissements nécessaires sur les véhicules électriques et les voitures. Il est primordial pour la bonne marche de notre chemin de fer, le BC ne pouvant pas s'endetter pour financer ces travaux.

Dans une deuxième étape (hiver 2007-2008), nous devrons également faire face à deux dépenses majeures:

- Remplacement des tubes de chaudière de la 105 **15'000 CHF**
- Et de la 5 **10'000 CHF**

Total 25'000 CHF

François Bosshard

L'armoire de commande de la cloche. Steuerschrank des Signalläutwerks, neben dem Briefkasten und Gaston-la-Gaffe.

Musée

Restauration d'une cloche

Ce type de cloches, dites PLM, servait à annoncer le départ d'un train de la gare voisine ou, en cas de nécessité une alarme, selon le code suivant indiqué sur la commande:

Départ d'un train	*3 x 3 coups*
Départ d'un train	*2 x 2 coups*
Wagons en dérive	*4 x 4 coups*
Arrêt de tous les trains	*5 x 5 coups*
Appel au téléphone	*2 x 6 coups*

L'une d'elles traînait au fond de notre dépôt depuis la création de la nouvelle halle. Notre membre, Philippe Maudry, s'est lancé dans sa réfection, dans l'idée de l'exposer au public sur la terrasse de notre musée. Un autre membre, Jacques Ciana, l'a aidé, puis s'est pris au jeu et a entrepris de réactiver le mécanisme de la cloche et son armoire de commande à distance. Il a fallu en étudier le fonctionnement, retrouver toutes les pièces, les réparer ou les refaire quand elles manquaient, décaper et repeindre l'ensemble. Le travail a été long avant de réussir à faire sonner la cloche de Chaulin à partir de Chamby, exactement comme au temps jadis, mais le succès a été au rendez-vous le 24 octobre.

La cloche et l'armoire de commande, qui pour la petite histoire provient de la gare de Cortébert, sont maintenant: la première dressée devant le restaurant, la seconde posée contre la façade du «Tour 1» et opérationnelles. Un petit morceau d'ambiance sonore ferroviaire renaît ainsi à Chaulin. Elle servira à réveiller nos visiteurs assoupis sur la terrasse en leur signalant le départ prochain de leur train.

La cloche PLM repeinte et fonctionnelle. Der Signalläutwerk Typ PLM und dessen Steuerschrank sind jetzt - revidiert und neu gestrichen - in Chaulin aufgestellt.

Hôtel de Famille

VEVEY - MONTREUX

Notre hôtel est situé au centre-ville, donc à proximité immédiate de la gare et des rues commerçantes. Cependant, il ne se trouve qu'à cinq minutes à pied des rives du lac Léman. Il comporte 60 chambres (100 lits) agréablement meublées, avec salles d'eau et WC, équipées de tous les services modernes (TV, téléphone direct, Internet et minibar).

Il dispose d'aménagements de loisirs intérieurs très appréciés: piscine, sauna, terrasse-solarium, terrasse et parking privé. Notre restaurant compte parmi les tables réputées de Vevey et offre de savoureuses recettes traditionnelles. Dans un cadre romantique et raffiné, on y déguste les meilleurs produits du marché local cuisinés avec art ainsi que de succulentes spécialités de poissons du lac.

Tél. +41 (0)21 923 39 00
Fax +41 (0)21 923 39 30
hotelfamille@bluewin.ch

Patrick Darbois
Rue des Communaux 20
CH-1800 Vevey

Internet: www.hotelfamille.ch

Vapeur aux Franches-Montagnes

Le BC n'est pas le seul à faire circuler des trains à vapeur en Suisse. Pour les amateurs de grosses locomotives à voie étroite, de longs parcours et de beaux paysages, les Franches-Montagnes ont quelque chose à proposer.

Les Chemins de fer du Jura

Les Franches-Montagnes disposent d'un réseau de chemin de fer à voie métrique long de 75 km, reliant son chef-lieu Saignelégier à Tavannes, La Chaux-de-Fonds et Glovelier. Ces lignes sont exploitées par les Chemins de fer du Jura avec du matériel roulant moderne. Les magnifiques paysages qu'ils traversent lui valent un important trafic touristique, qui a rendu possible l'idée de réintroduire la traction à vapeur qui avait disparu depuis quarante ans.

La Traction

C'est ainsi que s'est constituée en 1991 la société *La Traction*, vouée à l'acquisition de matériel roulant historique et à l'exploitation de trains nostalgiques sur ce réseau.

A cette époque, il n'existait plus de locomotives à vapeur adaptées au service de ces lignes, et *La Traction* doit se tourner vers l'étranger, comme le BC dans ses premières années. C'est au Portugal qu'elle

Le train de La Traction remorqué par la locomotive E 164 dans un paysage typiquement jurassien, près de La Cibourg.
Der Zug von La Traction, mit der Lok E 164 bespannt, in einer typischen Jura-Landschaft bei La Cibourg.

trouve des machines adéquates, suffisamment puissantes et rapides. Elle achète en 1992 deux Mallet, une à six essieux et une à quatre essieux. La première est envoyée aux ateliers de Meiningen, en Allemagne, dont elle revient en 1993 entièrement révisée pour assurer le train inaugural le 18 septembre 1993. La deuxième a suivi le même chemin et devient opérationnelle en 1999. *La Traction* dispose en outre de deux automotrices électriques permettant d'assurer des trains sans tous les aléas propres à la traction à vapeur. Une locomotive électrique en provenance des chemins de fer basques complète le parc moteur; toutefois elle n'est pas encore en service, car elle nécessite une révision lourde qui est en cours. Du côté des voitures, *La Traction* a transformé un véhicule de la ligne Berne-Soleure en voiture salon-bar et dispose de voitures en provenance des chemins de fer du Wynental et Suhrental, ainsi que de l'Oberland bernois. En cas de gros trafic, le matériel roulant des CJ est à disposition, en particulier les voitures à plates-formes ouvertes ex-Brünig.

A la même époque, *La Traction* reprend le bâtiment d'une scierie située à proximité de la gare de Pré-Petitjean. Elle transforme cette halle en atelier d'entretien et établit un faisceau de voies pour répondre aux besoins de l'exploitation.

La Traction assure des trains à vapeur publics une fois par mois, alternativement sur une des lignes du réseau, ainsi que des circulations à la demande. Grâce à la voiture-restaurant, des repas peuvent être servis aux voyageurs. Les jours de circulation et les horaires sont indiqués sur le site internet *la-traction.ch*. Il est également possible de se renseigner auprès des gares des Chemins de fer du Jura. Sébastien Jarne

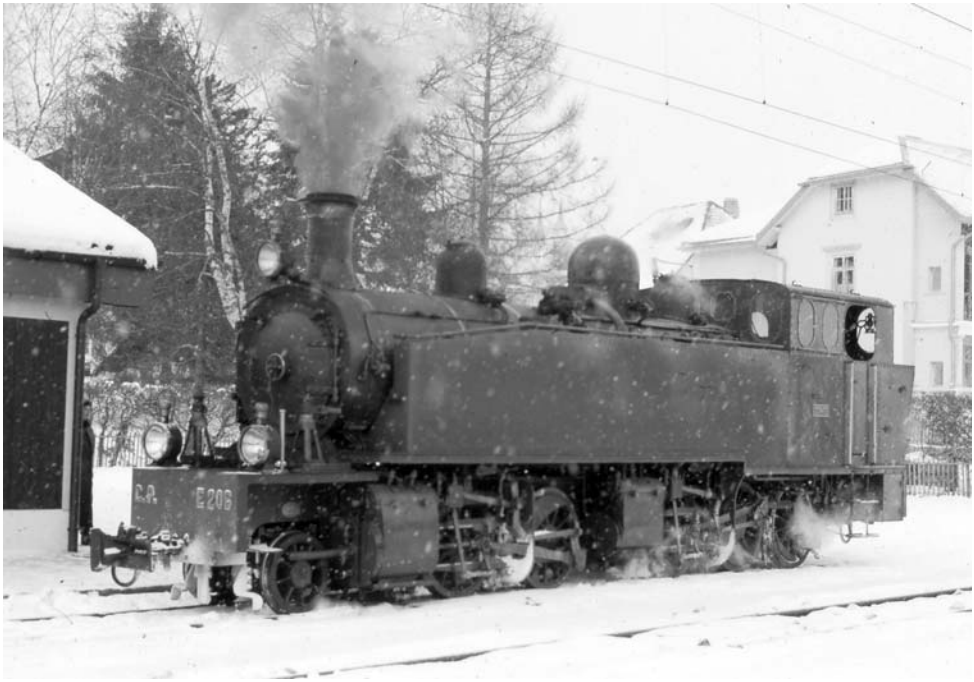


photo: Théo Stolz

La Mallet E 206 en provenance du Portugal est une des plus grosses locomotives à vapeur à voie étroite en service en Suisse.
Die Mallet E 206 von Portugal ist eine der grössten Schmalspur-Dampflokomotiven, die in der Schweiz im Betrieb ist.

Quand les écoliers partaient en vacances via le BC

Echanges de véhicules

Faire circuler des trains de plusieurs compagnies sur son réseau miniature, avec des échanges de voitures ou wagons demandant des manœuvres compliquées, est intéressant pour les amateurs. Heureux les adeptes des RhB, qui grâce aux efforts de la maison Bemo peuvent ajouter à leurs trains des voitures du FO et du BVZ (fusionnés entre-temps en MGB) et réaliser ainsi une multitude de compositions.

Il y aura bientôt quatre décennies que des échanges de ce genre étaient encore fréquents entre le MOB, le GFM et les CEV. Le parc des voitures de la compagnie veveysanne étant assez restreint, on attelait souvent des remorques GFM aux trains de la ligne de Châtel-St-Denis en cas de gros trafic ou pour des transports militaires vers la Gruyère. Chaque jour, un wagon de lait provenant du Pays-d'Enhaut descendait à Vevey en transitant par notre ligne. Pendant des décennies, le train de marchandises du MOB, le plus souvent confié à une automotrice 27/28, amenait des wagons chargés de bois à Montbovon, où ils étaient repris par le GFM à destination de Bulle ou d'une des scieries situées le long de leur parcours. Les moins jeunes parmi nous se souviendront aussi des trains du MOB qui descendaient directement jusqu'à Vevey lors de la Fête des vignerons de 1977.

L'histoire du transport de noisettes est savoureuse comme le chocolat auquel elles étaient destinées. Ces wagons provenaient d'Italie ou des Balkans et étaient mal dédouanés. Ils étaient retenus à Vevey, qui possédait un bureau de douane, afin de régler toutes les formalités. Comme le trafic direct entre Vevey et Broc était réservé exclusivement aux CEV/GFM, les wagons de noisettes en vrac étaient transbordés à la pelle (!) et expédiés par la voie étroite vers l'usine de chocolat Cailler à Broc.

Trains de colonies de vacances transitant sur notre ligne

Des générations d'écoliers ont fréquenté la colonie de vacances que les écoles veveysannes possédaient dans le Pays-d'Enhaut. Afin de transporter ces enfants sans qu'ils doivent changer de train, une voiture du MOB partait de Vevey le lundi matin derrière une automotrice des CEV et après manœuvre en gare de Chamby était accrochée à un train du MOB. Idem pour le retour.

«Trains d'antan, certes, mais pourquoi pas essayer d'en recréer un sur mon réseau?» me suis-je dit.

Construction de l'automotrice 105 à l'échelle 1:87…

C'est un travail qui demande de la patience et qui n'est pas à recommander à ceux qui n'ont jamais construit de modèles. Sa réalisation est un peu facilitée par l'utilisation du châssis d'une automotrice de la série 30 de la Bernina de Bemo, car l'entraxe des bogies et l'empattement sont identiques (je me réfère à la 105 d'avant la transformation de 1964 au cours de laquelle l'entraxe entre les tourillons a été ramené de 6 à 5,4 m). Autre avantage: les automotrices de la Bernina étant à gabarit de 2,5 m, les longerons qui forment le cadre peuvent être montés sans problème sur le corps en zamac qui abrite le moteur de traction. J'ai réalisé la caisse en laiton de 0,5 mm; le toit est en aluminium. Les inscriptions ne sont pas rigoureusement identiques à celles qui figuraient sur la 105 avant la transformation, parce que le mot «électrique» n'y figurait déjà plus. Comme, au début du siècle passé, cet adjectif voulait marquer le progrès par rapport aux trains à vapeur, j'ai

préféré le conserver. Ce n'est pas grave, car à la même époque «électrique» figurait encore sur quelques voitures. Pas facile à trouver, les inscriptions! Merci à Charles-Maurice Emery qui m'a dépanné en mettant à ma disposition un cliché impeccable.

… et d'une remorque du MOB

Lemaco a sorti il y a bientôt dix ans les automotrices 27-28 du MOB, mais une remorque de 2e classe de type ancien n'a jamais été au programme. C'est pourquoi j'en ai construit trois moi-même, les N° 24, 41 et 47. La photo présente la 41; son châssis est construit en laiton, la structure en matière plastique, le toit est une tôle en laiton collée sur un corps en bois et les bogies proviennent de Bemo.

Que ceux qui s'intéressent à la construction de la motrice ou de la remorque n'hésitent pas à me contacter; je leur donnerai volontiers des informations supplémentaires.

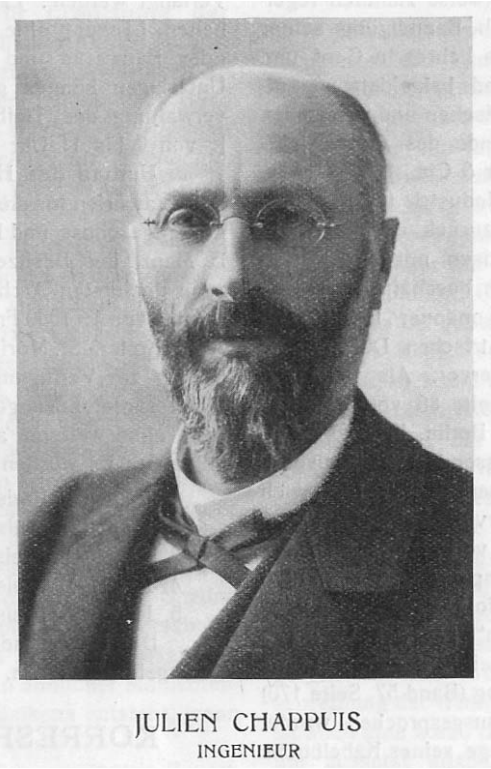
Martin Gut

Le train des écoliers: Automotrice 105 des CEV, après transformation, remorquant la voiture MOB 54 près de Chantemerle. Carte postale de l'Association 105.
Der Schülerzug: Triebwagen 105 der CEV nach dem Umbau, und MOB-Wagen 54 oberhalb Chantemerle.

Modèle réduit de l'automotrice CEV 105, avant transformation, et de la voiture MOB 41.
Modell des Triebwagens 105 der CEV vor dem Umbau und des MOB-Wagens 41.

Julien Chappuis
un pionnier vaudois du chemin de fer

Julien Chappuis est né à Rivaz, le 15 août 1846. Il termine sa formation d'ingénieur en 1867, à l'Ecole spéciale de Lausanne, qui allait devenir l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne. Il commence sa carrière par un relevé des mines de sel de Bex, puis entre au service de l'entreprise de Gustave Bridel à Yverdon où il participe à des chantiers importants, tels que le viaduc de Vallorbe, l'installation de l'usine et de la mine d'asphalte et de ponts dans le Val-de-Travers. Quelques années plus tard, il devient l'ingénieur en chef de la première correction des eaux du Jura. Il est chargé des «Ateliers et du Service mécanique» qui conçoivent et construisent le matériel de dragage et de transport, ainsi que tous les ouvrages métalliques de cette vaste entreprise chargée d'assécher les marais entre les lacs de Neuchâtel, Morat et Bienne et le long de l'Aare, d'Aarberg à Soleure.

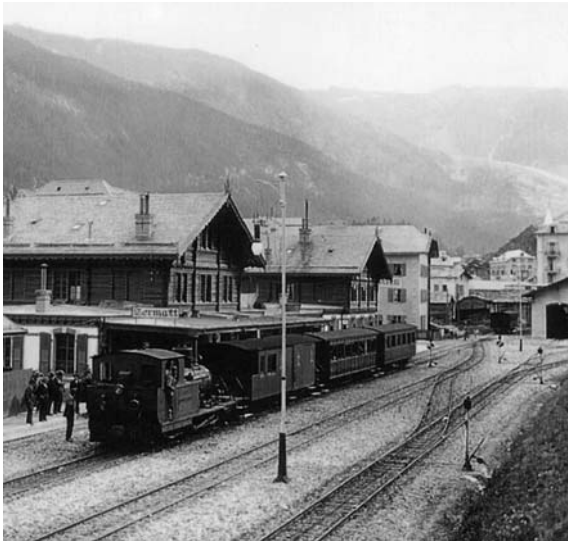


En 1874, il reprend à son compte ces ateliers et fonde l'entreprise J. Chappuis & Cie à Nidau (près de Bienne) qui se spécialise dans la construction de ponts métalliques, tels par exemple ceux de la ligne de la Broye (1876), de l'Appenzellerbahn (1886) ou du Südostbahn (1891).En 1880-1883, il dirige les travaux de terrassement et de dragage d'un barrage à Méricourt, en Seine-et-Oise, puis prend de 1883 à 1886 la direction de la régie des Forces Motrices du Rhône à Genève.

Son entreprise devient Probst, Chappuis & Wolf en 1884.

Avec Ernest de Stockalper, un ingénieur ayant participé au percement du tunnel du Gothard, il établit un projet de chemin de fer mixte à adhérence et crémaillère de Viège à Zermatt. Cette technique, qui venait d'être mise au point, s'avère nettement moins coûteuse que la solution concurrente d'une ligne en adhérence pure. C'est le projet Chappuis qui sera exécuté en 1888-1889. Fort de cette réussite, il lance l'idée d'un embranchement de Stalden à Saas Fee. Mais le projet le plus audacieux est celui d'une ligne allant de Brigue à Domodossola par le col du Simplon (1893), en utilisant toujours la technique des chemins de fer mixtes à adhérence et crémaillère. Il s'agit d'un contreprojet au tunnel du Simplon. Ces deux réalisations ne verront pas le jour.

Il ne s'occupe pas seulement de chemins de fer: en 1891-1892, il participe comme entrepreneur aux travaux du canal et du port d'Interlaken. Il contribue activement à



Gare de Zermatt dans ses premières années. Bahnhof Zermatt in den ersten Betriebsjahren.

la construction de l'aménagement hydro-électrique de Hagneck sur l'Aar (près de Bienne, 1890-1900) et à la réalisation de l'aménagement hydro-électrique des Forces Motrices du Rhône à Saint-Maurice (1902-1904).

Ce qui ne l'empêche pas de superviser simultanément la construction du chemin de fer à crémaillère de Monistrol à Montserrat en Catalogne (1891-1892) en tant qu'ingénieur en chef, toujours en collaboration avec Ernest de Stockalper, puis celle de l'Yverdon-Sainte-Croix (1893), de ceux de Morteau à Maîche (1901) et du Montenvers (1904-1908) en France voisine. Il réalise, en collaboration avec Gustave Eiffel, le constructeur de la célèbre tour, le viaduc d'Eglisau sur la ligne Zurich-Schaffhouse (1896-1898). Sa prédilection pour les viaducs métalliques se retrouve dans un projet non exécuté de la ligne Vevey-Chexbres (1900). Son tracé part de la sortie du tunnel de la Cornallaz, passe sous le signal de Chexbres, au-dessus du Dézaley, franchit le Forestay par un grand viaduc surplombant son village natal et rejoint le tracé actuel vers Corseaux.

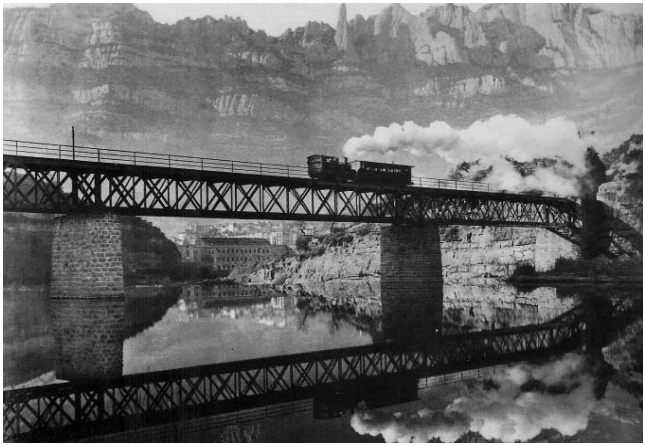
Il s'engage aussi dans des contrées lointaines: on lui doit des études pour le chemin de fer Beyrouth-Damas (à crémaillère naturellement!) et participe à un grand projet de «domestication» du fleuve Dniepr en Russie.

Même le Blonay-Chamby lui doit un hommage, car il a supervisé, en tant qu'ingénieur-conseil, la conception des locomotives à vapeur de la ligne de la Furka, dont notre BFD 3.

Il décède le 3 avril 1929.

L'épopée du chemin de fer ne se limite pas aux locomotives. C'est aussi une affaire d'hommes qui méritent qu'on parle d'eux, surtout s'ils sont de chez nous!

Sébastien Jarne



Pont de Monistrol, au pied du Montserrat (Espagne). Brücke in Monistrol vor dem Montserrat (Spanien).

Ambiance au quai à charbon

Une pelle pour la 3,
une pelle pour la 5,
une pelle pour la 6,
une pelle pour la 105…

Alors, il vient ce charbon…

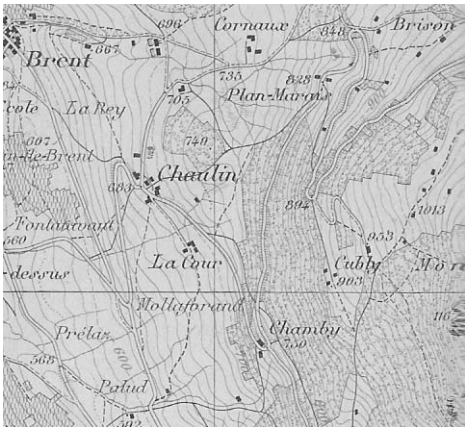
Réunissons nos efforts pour remplir
cette soute sans fond…

photo: Claude Solioz

Qui, des membres du BC ou de ses voyageurs, connaît réellement Chamby, à part sa gare et son passage à niveau?

Origine de Chamby

Le terme de Chamby viendrait du mot gaulois *cambo*, signifiant courbe, rapport au tracé de la route à cet endroit. A la fin du XIXe siècle, avant l'arrivée du chemin de fer, ce n'est que le nom d'un lieu, mais pas celui d'une localité, ni même d'un groupe de maisons. La carte de l'époque n'indique que deux bâtiments. Par contre, il est intéressant de constater que le réseau des routes n'a pas foncièrement évolué depuis cette date. Tout change avec la venue du MOB en 1901 et des CEV l'année suivante. En moins de dix ans se construisent le grand hôtel, la gare et son buffet, ainsi que quelques chalets particuliers, dont la Pension de la Forêt sur la route des Avants, où logea le célèbre écrivain américain Ernest Hemingway. La Première Guerre mondiale interrompt net cet élan. Dès lors Chamby vit tranquillement, sans grands changements.



Plan de Chamby en 1890.
Karte von Chamby, vor dem Bau der Bahn und des Grand Hôtels.

Le Grand Hôtel des Narcisses

L'idée d'ériger un grand hôtel à Chamby, avec vue imprenable sur Montreux, les vignobles, le lac et les montagnes, germe dans les cerveaux des promoteurs au début du XXe siècle, à l'apogée du développement touristique de notre région. Les premiers plans du Grand Hôtel des Narcisses sont approuvés par les autorités en 1905-1906. Les travaux de construction débutent le 1er janvier 1906 et il est ouvert le 21 décembre 1907, à 5 heures du soir. Son promoteur était la Société du

Grand Hôtel des Narcisses et Buffet Terminus et l'architecte Charles Volkart, de Clarens.

A une certaine époque, l'hôtel, conçu pour loger 150 personnes, s'appelle «Grand Hôtel des Narcisses et Winter Palace», soulignant ses principales attractions: les narcisses au printemps et la neige en hiver. Tout va bien jusqu'en 1914, quand la Première Guerre mondiale vide les hôtels de la région, surtout fréquentés par une clientèle étrangère. Le Grand Hôtel est réquisitionné par l'état-major de l'armée suisse, pour le service sanitaire et l'internement des prisonniers de guerre. En décembre 1916, quelque huitante militaires français atteints dans leur santé sont logés à Chamby.

Après la guerre, l'hôtel rouvre ses portes, mais la reprise est lente. Il y a eu plusieurs changements de propriétaires et même une vente forcée en 1926. La crise économique des années trente sonne le glas de l'hôtellerie à Chamby, et la Chatelard School occupe le bâtiment en 1931. Elle déménage par la suite aux Avants.

Pendant la Deuxième Guerre mondiale, l'hôtel est utilisé comme home pour des réfugiés, surtout hollandais et juifs. Il dépend de la direction centrale des homes et des camps de travail du Département fédéral de justice et police.

En 1951, son propriétaire change de nom en «Société immobilière de Chamby». Il est ensuite occupé par un home pour enfants belges «Air et Soleil» et plus tard par l'école de Rudolf Steiner.

Entre 1978 et 1980, le bâtiment est réaménagé en 35 appartements de diverses dimensions qui sont vendus en propriété par étages. Il prend le nom de résidence «Le Mirador». Il est classé dans le recensement architectural du canton de Vaud, ce qui confère une certaine protection au site.

Le Buffet Terminus est construit à la même époque, en tant qu'annexe du Grand Hôtel. Il assume sa fonction de buffet de gare bien après la fermeture de l'hôtel, dont il reprendra le nom. Comme «Café des Narcisses», il reste en exploitation jusqu'en 2005, date où lui aussi est transformé en appartements.

Le château du Cubly

La montagne située directement au-dessus de Chamby se nomme Mont Cubly (1188 m). C'est un magnifique point de vue, facile-

ment accessible depuis Sonloup. Au début de ce siècle, Gustave Wanner, architecte à Lausanne et fils d'un entrepreneur très actif, se prend d'amour pour cet endroit, alors bien moins boisé qu'aujourd'hui. Il y achète des parcelles de terrain et, en 1903, transforme deux granges en maisons habitables, puis l'année suivante il fait mettre à l'enquête le projet de transformation d'un chalet. En réalité, les documents déposés le prouvent, Gustave Wanner va édifier son «château». En modifiant les plans au cours des années, il le construira deux fois plus grand qu'annoncé et sur quatre étages. Il engage de gros frais: il améliore le chemin d'Azot et fait venir des blocs de pierre par bateau sur le lac, puis par charrois depuis Montreux. Les travaux se poursuivent dans le château, la couverture de tavillons; le chauffage, les lavabos et les radiateurs dans les chambres, les portes et les fenêtres sont installés. Les carreaux de verre, s'ils ne sont pas posés, sont entreposés dans les salles. Les escaliers et les balcons attendent leurs balustrades. Le fer forgé prévu à cet usage a été livré. L'architecte montreusien Reybaz, collaborateur de Gustave Wanner, aménage une salle du château pour y travailler. Et soudain les travaux s'arrêtent. Le château n'est qu'une carcasse magnifique promise à la dégradation, à la ruine. Que s'est-il passé? On est en pleine guerre 1914-18 et Gustave Wanner est au bout de ses ressources financières. Ses projets d'hôtel et peut-être de clinique soulèvent la jalousie des hôteliers de Glion et de Caux. Mais tout est lié à la fourniture d'eau, cette eau que la Société électrique Vevey-Montreux a captée au Pays-d'Enhaut en 1898 et a amenée dans le grand réservoir du Cubly pour en faire de l'électricité dans l'usine de Sonzier et la vendre aux Lausannois. Il est certain que Gustave Wanner a obtenu une conduite provisoire et qu'il s'attend à voir sa demande confirmée. Il n'a pas pu édifier un bâtiment de quatre étages si imposant sans avoir eu à sa disposition davantage d'eau que celle fournie par la minuscule fontaine actuelle, d'ailleurs située bien plus bas. Mais l'ambiance a changé, les propriétaires de l'eau, semble-t-il, retirent leur accord. Ce refus condamne tout ce qui a été fait et consacre la ruine de son propriétaire et de sa famille. Désespéré, il meurt en 1925, à l'âge de 44 ans seulement. Le château se dégrade lentement. Le mobilier est pillé et des «locataires» des lieux y boutent le feu, probablement par inadvertance. Les pompiers alertés, mais privés d'eau, stoppent le feu en tirant en bas ce qui bouronne. Finalement, en 1941, en temps de guerre, alors que les matières premières sont précieuses, les autorités communales chargent une entreprise de procéder à la démolition totale de ce qui fut le rêve de Gustave Wanner, pour récupérer les fers de construction. De nos jours, il ne reste que quelques traces de soubassement. Un grand merci à M. Théodor Dudli, de Chamby, qui a étudié l'histoire locale et a mis aimablement à disposition les textes ci-dessus.

Sébastien Jarne

La nouvelle année s'approche,
c'est le moment de payer

votre cotisation pour l'année 2007

Son montant s'élève à 60 CHF (30 CHF pour les jeunes)
à verser au CCP 10-7996-0 du Chemin de fer Blonay-Chamby

Petites annonces

Modèles réduits et livres à vendre

La famille de Pierre Widmer, membre du Blonay-Chamby récemment décédé, nous a confié un lot de modèles ferroviaires à l'écartement N (1:160). Le produit de sa vente est en faveur de notre société.

Locomotives CFF Ae 6/6, Re 4/4', Re 4/4", Re 6/6, Be 4/6, Ce 6/8, De 4/4, RBe 4/4, DB 103 (CHF 100.- chacune), Ee 3/3, DB 63, DB BR 89 et DB BR 050 (50.-), DB Schienenbus (30.-), Ae 4/7 (Fulgurex 300.-), Ae 8/14 (500.-).

Composition complète du Simplon-Orient-Express, locomotive à vapeur et 7 voitures (CHF 400.-). Nombreuses voitures à bogies CFF et DB (30.-), voitures Talgo et DB à 2 essieux, wagons marchandises (20.-). Maisons Faller+Kibri à construire ou montées (10.-).

Pour tout achat ou visite du matériel: Michel Greber, Béranges 172, 1814 La Tour-de-Peilz, tél. 021 944 02 07 ou 079 544 73 92. Il ne sera pas effectué d'envoi par la poste.

Poste à pourvoir

Le BC cherche un membre ou un sympathisant pour s'occuper de la liste des membres. Le travail consiste à tenir à jour ce fichier électronique (par exemple Excel) en prenant en compte les changements d'adresse qui lui seront communiqués. Ce fichier sera ensuite transmis aux responsables par courrier électronique. La charge de travail est estimée à une heure par mois. Si une personne de confiance est prête à soutenir le BC de cette façon, qu'elle prenne contact avec la rédaction. Nous l'en remercions d'avance.

Recherche

La brochure Chemin de Fer Touristique Blonay-Chamby, deuxième édition, celle qui présente la locomotive BFD 3 en couverture. S'adresser au rédacteur.

Deutsche Zusammenfassung

Rollmaterial

Dampflokomotiven: die BAM 6, BFD 3 und Mallet 105 haben die Saison ohne Probleme bestritten. Allerdings altern die Siederohre der letzteren bereits sichtbar, obwohl sie erst vor sieben Jahren ersetzt worden sind: die Qualität der Rohre der einzelnen Lieferungen variiert sehr stark. An der «Rimini» soll im Winter das zu grosse Spiel des Schieberkastengestänges beseitigt und damit die Lok wieder einsatzfähig gemacht werden. Im Winter steht auch die Kesselprobe für die Lok 3 an. Elektrische Triebfahrzeuge: Endlich konnte ein passender Motor für den Kompressor des LLB-Triebwagens 10 gefunden werden. Nach Abschluss einiger Arbeiten wird der Wagen wieder einsatzfähig sein. – Der zweiachsige OJB-Motorwagen 12 hat sich erstmals aus eigener Kraft bewegt. Noch bleibt einiges zu tun, aber er sollte anlässlich seines Hundertjahrjubiläums im Oktober 2007 eingeweiht werden können. Anhängefahrzeuge: wie in dieser Publikation schon öfters dargestellt, muss unser Eisenbahnmuseum attraktiver gestaltet werden, um mehr Kundschaft anzuziehen. Ein Schritt in diese Richtung ist die Aufarbeitung des GFM-Wagens 243 (ex Brünig 811), der für Wanderausstellungen verwendet werden soll.

Dienstfahrzeuge: der von der MOB übernommene Diesel-Traktor Tm 2/2 1 konnte in Betrieb genommen werden. Er macht mit seiner intensiven Rauchentwicklung einer Dampflokomotive problemlos Konkurrenz. – Die von der GV noch abzusegnende Übernahme des vierachsigen Hochbordwagens L 153 der gleichen Bahn erlaubt die Ausrangierung eines zweiachsigen, stark korrodierten Wagens der GFM.

Feste Anlagen

Mit 107 Tonnen gratis geliefertem Schotter, der von der MOB mit dem Tw. 28 eingebracht und von der Gleisbaufirma Müller unentgeltlich verarbeitet wurde, konnten 900 m Strecke saniert werden. – Die Photographien auf S. 8 zeigen eine Auswahl zahlreicher kleinerer, in dieser Saison ausgeführter Arbeiten. – Ein spezieller Dank geht an all jene, die unermüdlich und zuverlässig wenig spektakuläre Arbeiten (wie z.B. Weichen schmieren) ausführen. – Philippe Maudry und Jacques Ciana haben ein Läutwerk der PLM funktionsfähig restauriert und vor dem Restaurant aufgestellt.

Personalnachrichten

In dieser Fahrplanperiode haben Michel Greber, Daniel Dupraz, Henri Kalbfuss und Philippe Mercier aus Altersgründen ihre letzten Züge geführt. Ein grosser Dank geht an all diese langjährigen Mitarbeiter, auf deren Unterstützung wir erfreulicherweise weiterhin zählen dürfen.

Schülerzüge auf unserer Linie

Einst wurde noch regelmässig Milch in geschlossenen Güterwagen aus dem Pays-d'Enhaut via MOB und CEV nach Vevey gebracht. Eine Spezialität waren ferner die Ferienkoloniezüge: die CEV-Triebwagen brachten Schüler aus Vevey in einem geräumigen vierachsigen Wagen der MOB nach Chamby, wo dieser an einen Zug nach Château-d'Œx angehängt wurde. Eine Postkarte der «Association 105» und eine Nachempfindung in 1:87 erinnern an diese Züge.

Der Flurname Chamby...

... soll vom gallischen Wort «cambo» (Kurve) stammen und auf die charakteristische Kurve beim heutigen Bahnübergang hinweisen. Lange Zeit gab es dort nur zwei Häuser; der Bau des ehemaligen Grand Hôtels mit seiner phantastischen Aussicht auf den See und die Berge geht auf die touristische Blüte Anfangs des letzten Jahrhunderts zurück. Eine Zeitlang hiess es «Grand Hôtel des Narcisses et Winter Palace», mit klarer Bezugnahme auf die hauptsächlichsten Attraktionen. Die Wirtschaftskrise in den 30er Jahren führte zur Zwangsliquidation; nachher wurde das heute unter Schutz stehende Gebäude u. a. als Schulhaus und seit 1980 als Wohnhaus (Eigentumswohnungen) gebraucht.

Martin Gut

Important pour l'image auprès du public: le nettoyage des voitures.
Für das Image beim Publikum wichtig: Die Reinigung der Wagen.

Les Rendez-vous de Montreux

SUTER VIANDES S.A.

Blonay-Chamby
Chemin de fer Musée

MONTREUX - CHAULIN avec le "Riviera Belle Epoque"

Départ de la gare de Montreux à 18h30

Les Jeudis 5-12-19 et 26 octobre 2006

Patrimoine et tradition

Déguster les spécialités vinicoles de Messieurs Albert Mamin et Martial Neyroud de Blonay en admirant le Léman. Puis assister à Chaulin à un travail de remise en état du patrimoine du musée. Ensuite, venez manger un papet vaudois préparé par la maison Suter à notre restaurant "le panoramique".

Prix combiné train historique + dégustation + papet + dessert
Adultes CHF 36.--, Enfant CHF 21.--
Boissons hors dégustation non comprises
Organisation : Blonay-Chamby : tél. 021 943 21 21