L'escarbille

Décembre 2009 • *No 87* • 43e année

photo 01
tunnel.jpg

Tous les moments exceptionnels des festivités du 40e anniversaire du BC
ont été filmés par une équipe de cinéastes professionnels.
Vous les retrouverez dans le coffret contenant les deux

DVD du 40e anniversaire du Blonay-Chamby.

à commander **au prix de CHF 69.-** (+frais d'envoi)

Bulletins de commande sur www.blonay.chamby.ch

photo 02
café Raisin.jpg

Assemblée générale

Vendredi 19 mars 2010, 19h30

à la Salle des Vignerons, au Buffet de la Gare de Lausanne.

La participation de chaque membre intéressé
à la bonne marche de notre société est indispensable!

Page de couverture: Le Train Nostalgique du Trient a assuré une prestation remarquée pendant le Valais en fête au Blonay-Chamby.
Titelseite: Die Train Nostalgique du Trient hat während der Wallisertage im September eine vielbeachtete Leistung erbracht.

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 — Urs Ackermann, C.-M. Emery, Sébastien Jarne, Armand Lugrin, Alex Rieben, Willi Ritschard, J.-L. Rochaix, Raymond Schmid / CEVIS, Peter Wilen.

Imprimerie — Artgrafic Cavin SA, Grandson

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

Editorial

Chers amis du Blonay-Chamby

Tout d'abord, j'aimerais vous dire que nous avons une saison tout à fait positive pour la fréquentation de nos trains, alors que nous étions un peu réservés après les fastes du 40ème en 2008, sans parler de la situation économique, qui a quand même affecté le tourisme en Suisse romande. Certes, il a fait en général un temps très favorable pendant les week-ends, notamment ceux de festivals, mais ce succès est aussi dû au dynamisme de chacun, de notre équipe «marketing-events» aux bénévoles de l'exploitation et de la traction, car il ne s'agit pas seulement de vendre des trains, il faut encore les assurer et offrir à nos visiteurs un service qui les incitera à parler autour d'eux positivement de leur visite au BC. A ce sujet, nous notons avec plaisir que l'érosion des groupes et spéciaux constatée ces dernières années a pu être stoppée et que les revenus de trains en semaine ont pratiquement doublé par rapport à 2008.

Notre liste des membres actifs dépasse maintenant cent noms. Ce nombre et l'effort de formation semblent porter leurs fruits, puisque, dans l'ensemble, en 2009 la situation était heureusement plus détendue sur le front de l'occupation des tours de service. Mais il y a encore de la place et c'est toujours avec plaisir que nous voyons de nouveaux visages à Chaulin!

A toutes et à tous, merci pour votre engagement pour le Blonay-Chamby. Bonnes fêtes de fin d'année et nos meilleurs vœux pour 2010 sur des rails bien alignés!

Jean-François Andrist, Président

Sommaire

Editorial	**3**	**Le châtelain de Chaulin**	**14**
Feuille de marche	**4**	**Les locomotives de chantier de la Dixence**	**16**
Une voiture-pilote	**8**	**Interview**	**21**
Sortie de fin d'année du BC	**9**	**Les Potins de Chaulin**	**22**
Convocation de l'AG	**12**	**Deutsche Zusammenfassung**	**23**
Olot-Gerona 23	**14**		

Feuille de marche

Locomotives à vapeur

La saison vapeur s'est terminée le 31 octobre, date à laquelle les chaudières ont été lavées et les machines préparées pour leur remisage hivernal, ceci par une magnifique journée d'automne. Le travail ne va pas manquer à Chaulin cet hiver avec trois chaudières à présenter à l'inspecteur de la SVIT.

Charbon

La consommation de charbon s'est élevée à 51 tonnes en 2009, en hausse de 10 t par rapport à l'année 2008. Elle s'explique par un accroissement du nombre de kilomètres-trains parcourus (1886 km, contre 1737 en 2008) et, proportionnellement, une faible utilisation de la locomotive BAM 6 qui est plus économe en charbon.

«Rimini» 4

Rien à signaler pour cette locomotive pendant la saison, où elle a relativement peu roulé. A défaut de se dégourdir les bielles, elle a servi à plusieurs occasions de générateur de vapeur pour actionner la turbine du chasse-neige rotatif.

Mallet 105

Elle a assuré un excellent service tout l'été. Le renouvellement du conduit de vapeur souple entre les cylindres basse pression et l'échappement n'a pas tenu ses promesses, car il s'est à nouveau rompu. Une solution classique, avec des articulations à rotule est à l'étude.

LEB 5 «Bercher»

L'étude de la réparation de la chaudière, ainsi que de son financement sont toujours en cours.

BAM 6 / JS 909

Cette locomotive est toujours très appréciée du public par son aspect rutilant et du personnel par sa simplicité et sa faible consommation en charbon. Dès la fin de la saison, où elle a relativement peu circulé, elle a été immédiatement prise en main par l'équipe vapeur, afin de préparer l'épreuve de chaudière qui l'attend cet hiver. Divers travaux d'entretien sont en cours, tel le remplacement des tôles de la soute à charbon et celui de la pompe à huile.

BFD 3

Elle a été le cheval de bataille de la traction vapeur pendant toute la saison, que ce soit au BC ou à l'extérieur. Son surchauffeur est toutefois en fin de vie et sa remise en état s'impose à brève échéance.

Olot - Gerona 23

Cette locomotive attend depuis son arrivée au BC, soit depuis 1971, la révision générale dont elle a besoin. Bien qu'elle soit parfaitement adaptée à notre ligne, avec ses petites roues, ses essieux porteurs à l'avant et à l'arrière, garantissant une bonne inscription dans les courbes dans les deux sens de marche, ainsi qu'une chaudière moderne équipée de la surchauffe, rien ou presque n'a été entrepris jusqu'à ce jour dans ce sens. L'importance de la tâche, associée à un brin de xénophobie de certains membres, n'ont pas permis d'entreprendre ces travaux jusqu'à ce jour. L'initiative de Jacques Andrist de lui donner une couche de peinture pour la protéger et lui redonner un aspect présentable est d'autant plus à saluer.

Parcours kilométrique des locomotives à vapeur

Année	*BFD 3*	*Rimini 4*	*Bercher 5*	*BAM 6*	*Mallet 105*	*Total*
2007	1009	0	0	0	626	1635
2008	392	35	0	396	678	1501
2008	**1131**	**45**	**0**	**346**	**644**	**2166**

Sur le total de 2166 km, 216 ont été parcourus entre Vevey et Blonay, 162 sur le MOB et 280 en Baie de Somme.

Traction électrique

Automotrice MOB 11

Les travaux de réfection de la menuiserie et des tôles des deux cabines sont quasi terminés. L'étape suivante concernera les faces latérales. Nous avons le bon espoir de pouvoir profiter de l'aide d'un généreux donateur ce qui, conjointement avec une participation financière du BC, permettra d'achever ces travaux de remise en état.

Locomotive Bernina 81

Le démontage des bogies a permis de préciser l'étendue des travaux à entreprendre. Ils sont importants au niveau des paliers des essieux et des moteurs. Des devis ont été demandés et la solution la plus adéquate pour la réalisation de ce travail est à l'étude.

La remise en service de cette locomotive est maintenant prévue pour 2011, ce qui laissera un peu plus de temps pour les finitions. La première idée de les achever en 2010, année du centenaire de la mise en service de la ligne de la Bernina, a été abandonnée. En effet, il aurait été difficile d'attirer les foules sur le BC avec le thème Bernina, compte tenu des différentes manifestations organisées aux Grisons avec le même thème et à la même époque.

Automotrice du Sernftal

Dans l'optique d'une future remise en service de ce véhicule, des travaux préliminaires visant à rassembler le matériel démonté de cette automotrice sont en cours.

Véhicules remorqués

Voiture BC 21 des CEV

Les tôles d'habillage extérieur de cette voiture montrant des signes de détérioration évidents, leur remplacement s'imposait. Une petite équipe de membres actifs menée par Simon Favez s'en occupe cet hiver au dépôt de Chaulin. Ce travail s'achèvera par l'application des inscriptions, particulièrement nombreuses sur les faces de cette voiture. Nos spécialistes devront faire preuve de tout leur savoir-faire à cette occasion.

Voies et bâtiments

Gare de Chantemerle

Pour dédommager le BC des inconvénients qu'il avait subis lors des travaux de la place de la gare, la commune de Blonay nous a alloué un petit crédit. Une partie de cette somme a été

photo 03 chantemerle.jpg

Remise en état de la halte de Chantemerle. Wiederinstandestellung der Haltstelle Chantemerle.

investie dans la réfection de la halte de Chantemerle qui en avait bien besoin. Les travaux ont été conduits et, pour une grande part, réalisés par Armand Lugrin; l'équipe du mardi lui ayant donné un bon coup de main. Cette halte a retrouvé un toit étanche pour l'hiver. Les travaux devraient être achevés pour le printemps.

Ligne de contact

Un poteau de la ligne de contact (qui penchait beaucoup!) a été remplacé dans la zone du dépôt, ceci dans le cadre des travaux de relevage du fil de contact dans cette zone. En plus de l'amélioration de la sécurité que représente un fil placé plus haut, cette modification permet de changer le sens des lyres de prises de courant équipant certains tramways, lorsqu'ils se trouvent à quai devant le musée. Des marches avec la lyre en mauvaise position, ce qui ne va pas toujours sans mauvaises surprises, seront ainsi évitées.

Cette année encore, nous avons changé plusieurs poteaux en bois de la ligne de contact, en divers endroits entre Blonay et Chamby. Notre wagon-grue a été particulièrement utile pour ces travaux.

Le MOB a terminé les travaux de remplacement de la ligne de contact en gare de Chamby. Il ne reste plus qu'à déposer les anciens poteaux en bois.

Publicité

Il est important pour le BC de se faire connaitre. Une des possibilités est la participation à divers salons et expositions, notamment:

Koblenz

Cette manifestation a été organisée par la Draisinen Sammlung Fricktal (collection des draisines du Fricktal). Cette association qui possède divers véhicules historiques, bien au-delà des draisines à l'origine de sa dénomination, a organisé une grande manifestation pour les 150 ans de la ligne Turgi-Koblenz-Waldshut, en collaboration avec SBB-historic et d'autres propriétaires de véhicules historiques. Quelque 15'000 personnes ont participé à ces festivités qui ont eu lieu les 22 et 23 août.

Une petite équipe du BC s'y est rendue pour présenter notre chemin de fer-musée. Avec leurs uniformes à l'ancienne impeccablement portés (malgré le magnifique soleil du mois d'août qui a brillé pendant les deux journées) les membres du BC ont fait sensation auprès des nombreux visiteurs. Un grand merci à ces dévoués collègues.

Balexert/Genève

Le BC a répondu à la demande du centre commercial de Balexert à Genève d'organiser un stand à l'enseigne d' «à l'heure du train» du 7 au 26 septembre derniers.

Le stand et les membres en uniforme du BC à Koblenz
Der Zelt mit den Uniformierten der BC in Koblenz

photo 04 tente.jpg

L'exposition et la maquette du BC a rencontré un franc succès à Balexert. Die Ausstellung und die Modelle der BC haben in Balaxert einen grossen Erfolg gehabt.

photo 05 place de jeu.jpg

Grâce au travail de Charles-Maurice Emery et aux photos d'Urs Achermann, le public de ces magasins a pu faire plus ample connaissance avec notre chemin de fer. Les membres du BC n'étant pas en mesure d'assurer une permanence sur les lieux, nous remercions particulièrement MM. Blessing et Mayor de la Traverse métrique, le stand voisin, qui se sont également occupés de nos visiteurs.

Musée de Chaulin

Expositions

La voiture C4 811 du Brünig, aménagée à cette intention a été l'hôte de deux expositions organisées par Charles-Maurice Emery.

La première concernait les outils employés par les ouvriers chargés de la pose et de l'entretien des voies. Associé à un petit concours, elle permettait au public de découvrir les pioches, pinces et autres clés utilisées avant la mécanisation de ces activités.

La deuxième expostion présentait dans le cadre du festival «Valais en fête au BC», les cinq chemins de fer concernés. Pour chaque entreprise (Monthey-Champéry, Martigny-Châtelard, Chantier de La Dixence, Loèche-Loèche-les-Bains et Brig-Furka-Disentis), un panneau avec de grandes photographies donnait un reflet de leurs activités. Un excellent film sur les derniers trains de la ligne de Loèche-les-Bains, tourné en 1967 par Jacques Andrist, complétait avantageusement cette exposition.

Exploitation

Le Valais en fête sur le Blonay-Chamby

Le mois de septembre au BC était placé sous le signe du Valais. A côté de la locomotive à vapeur du Brig-Furka-Disentis, des automotrices de Champéry et de Loèche-les-Bains, c'est la rame du Martigny-Châtelard qui a tenu la vedette.
Grâce à une publicité bien faite et à une météo favorable, pas moins de 1400 visiteurs ont fréquenté le BC lors de ces trois week-ends.
Grâce à l'équipe du Train Nostalgique du Trient, leur magnifique rame authentiquement restaurée a assuré un service sans faille pendant trois week-ends de septembre. Comme la circulation de ces véhicules n'est pas autorisée sur la crémaillère, ils sont limités aux 3,5 kilomètres en palier du parcours Martigny-Vernayaz et sont ainsi privés des parties les plus spectaculaires de la ligne qui longe la vallée du Trient. Pour cette raison, les membres de cette association ont particulièrement apprécié de pouvoir circuler sans restriction sur notre ligne. Ils y ont trouvé leur plaisir tout en aidant le BC à faire de ces journées valaisannes un succès, ce dont nous les remercions chaleureusement.

La première voiture pilote

Une nouveauté mondiale: la voiture-pilote en crémaillère

Lors de sa construction, le chemin de fer Martigny-Châtelard doit trouver une nouvelle solution pour la conception de son matériel roulant. Une pente de 200 ‰ implique en effet, que le véhicule moteur se trouve en aval. Les chemins de fer à crémaillère précédemment construits (Aigle-Leysin, Bex-Villars ou Stansstad-Engelberg) utilisent des locomotives à crémaillère qui poussaient les automotrices à adhérence sur les parties en forte rampe. Toutefois, ce procédé est coûteux et lent, car il exige des manœuvres, des véhicules et du personnel supplémentaire. La MC fait de même en achetant deux locomotives à crémaillère.

La Compagnie de l'Industrie électrique (CIE, devenu les Ateliers de Sécheron par la suite) propose alors une nouvelle solution: l'utilisation d'une voiture-pilote poussée à la montée, ce qui implique de motoriser le combinateur de l'automotrice et de le télécommander depuis la cabine de la voiture. C'est la première application en Suisse du principe de la voiture-pilote et il faudra attendre plus de vingt ans pour qu'un autre chemin de fer (les CFF) reprenne cette solution, qui s'est généralisée de nos jours avec la formation de trains-navettes.

La mise au point de ce système semble avoir été longue et difficile. Les relations entre le MC et la CIE qui a construit la ligne et livré les véhicules, ne sont plus au beau fixe, car le budget de construction de la ligne a été largement dépassé et il plonge la société MC dans des difficultés financières. En outre, l'équipement électrique des deux automotrices commandées à la Maschinenfabrik Oerlikon (MFO), le concurrent direct de la CIE, est beaucoup plus simple et plus fiable. Les trois automotrices commandées pour compléter le parc, le seront à la MFO et non à la CIE.

Ce n'est que bien plus tard que le dispositif de télécommande est définitivement mis au point. Conçu par l'ingénieur Thury (s'annonçant bizarrement employé de l'entreprise Cuénod et non pas de la CIE), cet équipement est astucieux, mais relativement compliqué et de ce fait, d'un entretien délicat. Il sera par la suite remplacé par le système développé par MFO, tel qu'on peut le voir aujourd'hui sur l'automotrice N° 15 que le Train Nostalgique du Trient fait revivre.

Sébastien Jarne

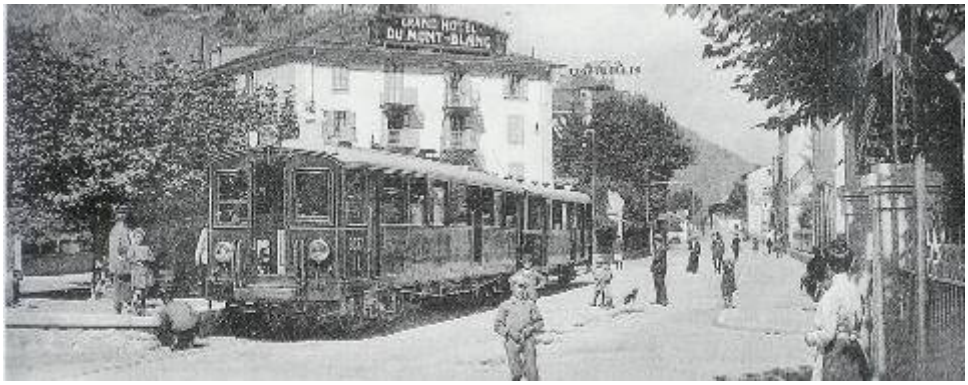


photo 06 hôtel mont-blanc.jpg

Sortie de fin d'année du BC

Le samedi 14 novembre, les membres actifs du BC se retrouvent à Fribourg pour la sortie annuelle. Malgré l'éloignement de ce lieu de rendez-vous, pour la plupart des membres, et l'heure quasi-matinale, la participation est nombreuse. Le programme prévoit deux visites pour la matinée: le chemin de fer du Kaeserberg et la collection du Tram Club de Fribourg.

Le chemin de fer du Kaeserberg est un réseau suisse de trains miniatures sortant de l'ordinaire. La visite est très bien organisée, pour ne pas dire minutée, comme un voyage avec les CFF. Si l'ampleur du réseau à l'échelle HO/HOm est impressionnante, c'est surtout la qualité de l'exécution qui surprend. En particulier, la réalisation des paysages, champs et forêts (pas moins de 5400 arbres!) est époustouflante. Ils illustrent un vendredi d'automne dans les années 1990.

Un autre point qui frappe le spectateur, c'est le contraste entre l'animation créée par la bonne trentaine de trains qui circulent inlassablement et la parfaite immobilité de tout le reste de ce monde miniature.

La technique qui se cache derrière cette réalisation est également impressionnante. La petite partie visible des câbles, sur un total de 52 kilomètres utilisés pour la commande et la surveillance, en donne une première idée

En fin de matinée, la visite du dépôt où sont remisés les véhicules conservés par le Tram Club de Fribourg nous permet de découvrir un tramway, un trolleybus et un autobus, ainsi que de faire un petit tour en trolleybus. Les discussions avec les responsables sont très intéressantes et se prolongent à l'heure du repas. L'acquisition d'un ancien tram de Fribourg, récupéré en France, a obligé l'association de démolir celui qu'elle possédait déjà, car elle s'est rendue compte qu'elle n'avait pas les moyens de remettre en état plus d'un tramway. Concrètement, pour éviter des acquisitions irréfléchies, les statuts du Tram Club fixent le nombre de véhicules de leur collection. Tout changement implique donc rien de moins qu'un changement de statut!

La suite du programme nous mène au restaurant de l'Aigle Noir, où un excellent repas nous est servi dans une belle salle de

Un petit coin du réseau miniature de Kaeserberg. Eine Ecke der Modelleisenbahn Kaeserberg.

photo 07 maquette.jpg

cet ancien bâtiment monumental. Après le dessert, la projection d'extraits de films et de photos offre une bonne rétrospective des tramways de Fribourg entre 1897 et 1965 à tous les membres présents.

Une visite du funiculaire Neuville-Saint Pierre et de l'emplacement de l'ancien dépôt des tramways de la place Notre-Dame devenu depuis l'espace Tinguely, suivi par le verre de l'amitié au mythique café du Gothard, clôt cette sortie. Sauf naturellement pour les pèdzes, qui vont terminer cette journée par une fondue.

Un grand merci à la famille Flückiger, ainsi qu'à MM. Helmut Eichhorn et Eric Baeriswyl du Tram Club de Fribourg pour le programme varié proposé et son organisation impeccable. SJ

Assemblée Générale

Notre AG 2010 aura lieu le vendredi 19 mars à 19.30 à la très centrale salle des Vignerons du buffet CFF de la gare de Lausanne. Nous souhaiterions y voir plus de membres dits «simples» (on va d'ailleurs probablement changer cela en un plus chaleureux «sympathisant»), car on ne s'y ennuie pas; il y a toujours un sujet ou l'autre pour réveiller l'assemblée, si besoin en était. Cette année, mon expérience me dit que la présentation des projets de transformation et d'agrandissement du dépôt et le point de l'Ordre du Jour «cession et/ou acquisition de matériel roulant» devraient nous valoir des discussions que nous qualifierons diplomatiquement d'actives!

Votre président Jean-François Andrist

Modification statutaire proposée à l'Assemblée Générale 2010

Le droit des sociétés a été récemment modifié et le Registre du Commerce précise le point suivant, dont voici un extrait (si le texte complet vous intéresse, il est disponible sur demande à info@blonay-chamby.ch)

Le nouveau droit des sociétés, entré en vigueur le 1er janvier 2008, impose aux sociétés coopératives l'inscription d'un organe de révision agréé au sens de la loi du 16 décembre 2005 sur la surveillance de la révision (contrôle ordinaire ou contrôle restreint).

Cependant les «petites» sociétés coopératives (celle dont le bilan/chiffre d'affaires et le nombre d'employés restent en dessous d'un certain seuil) peuvent même renoncer au contrôle restreint des comptes et par conséquent à l'inscription d'un organe de révision, en adressant une requête en ce sens au registre du commerce accompagnée des pièces suivantes:

1) Comptes des deux dernières années (2008 et 2009) signés par deux administrateurs.

2) Procès-verbal de l'assemblée générale qui a décidé de renoncer au contrôle restreint des comptes.

- Pour profiter de cette dernière clause, il est nécessaire que l'AG décide à l'unanimité que la société coopérative du chemin de fer-musée Blonay-Chamby, qui remplit les conditions de l'article 727a du Code des obligations, renonce au contrôle restreint des comptes.

Le procès-verbal indiquera spécifiquement:
«L'ensemble des associés a décidé de renoncer au contrôle restreint des comptes»

Cette décision étant adoptée, l'assemblée peut dès lors accepter les comptes 2008 et 2009.

Recommandation

Il va sans dire que les comptes du BC étant parfaitement transparents, sans controverses, ni malversations et ceci depuis des décennies, nous avons mieux à faire que de dépenser, année après année, de l'argent pour faire réviser nos comptes par une fiduciaire agréée. Nous, membres du BC, comptons donc bien que l'AG approuvera cette proposition de modification des statuts à l'unanimité.

JFA

Convocation de l'AG

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 19 mars 2010
à 19 h 30

à la Salle des Vignerons du Buffet de la Gare de Lausanne.

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 2009
3. Rapport de gestion et des comptes 2009
4. Rapport des vérificateurs
5. Approbation du rapport de gestion 2009
6. Modification statutaire concernant les comptes
7. Approbation des comptes 2008 et 2009
8. Vote de la décharge
9. Election du Comité directeur et du Conseil d'Administration
10. Election de l'organe de contrôle
11. Modifications statutaires
12. Présentation du projet de renouvellement du dépôt de Chaulin et dépenses supérieures à Fr. 75'000.-
13. Cession et/ou acquisition de matériel roulant
14. Divers

Pour le comité directeur
et le conseil d'administration:
Jean-François Andrist

photo 08
5 locos.jpg

Parade des véhicules valaisans. / Parade der Walliser Fahrzeuge.

photo 09
viaduc.jpg

La rame du Martigny-Châtelard / Der Zug der Martigny-Châtelard Bahn

Olot - Gerona 23

photo 10 château d'eau.jpg

Locomotive 23 prenant l'eau en gare d'Olot.
Die Lok 23 fasst Wasser im Bahnhof Olot.

photo 11 loco vapeur.jpg

Grâce à sa nouvelle peinture, la locomotive Olot-Gerona 23 ne dépare plus dans le musée de Chaulin.
Dank einem neuen Anstrich ist die Lok OG 23 wieder ein Schmuckstück der BC.

Le châtelain de Chaulin

Connaissez-vous le châtelain de Chaulin? Mais bien sûr, c'est Walter Trüb, membre actif et maître des lieux du château d'eau de notre dépôt.

Mon premier contact avec Walter fut de lui présenter nos locomotives lors d'une visite à Chaulin le 27 juillet 1978. En tant que nouveau responsable du contrôle des chaudières, il avait été chargé de contrôler l'efficacité des pare-escarbilles montés sur les cheminées des locomotives à vapeur; ceci suite à une plainte des voisins de la ligne, à Blonay. Le rapport qu'il envoya au Département des travaux publics du canton de Vaud fut très positif.

Il avait repris la tâche de M. Favre, notre premier inspecteur qui avait suivi le BC dès sa création. Depuis cette date, son travail consiste à s'assurer que les chaudières des locomotives à vapeur du BC sont en bon état et ne présentent aucun danger. Chaque été, il inspecte toutes les locomotives en état de marche et vérifie leur bon fonctionnement, ainsi que celui de tous leurs accessoires, comme les soupapes, les injecteurs ou les niveaux. Tous les deux ans, pendant la pause hivernale, il inspecte nos chaudières sous toutes leurs coutures, ce qui implique entre autres le nettoyage du foyer, le démontage du surchauffeur et l'ouverture du dôme pour qu'il puisse entrer à l'intérieur.

photo 12
2 portraits.jpg

Walter Trüb et son successeur, René Brose
Der Kesselinspektor Walter Trüb und sein Nachfolger René Brose (links)

Il effectue cette tâche pour le compte de l'Association des propriétaires de chaudières et des réservoirs sous pression, une association privée mandatée par la Confédération pour prévenir des accidents dans ce domaine. Aujourd'hui, elle a étendu son champ de compétences et s'appelle l'ASIT, l'Association Suisse d'Inspection Technique.

Pendant ses 30 ans de relation avec le BC, il s'occupe de neuf locomotives différentes, seule la Bretonne étant déjà hors service lors de sa venue. Il inspecte également les locomotives à vapeur du Rive Bleue express, du chemin de fer des Rochers-de-Naye, ainsi que les quatre ma-

chines des usines Alusuisse de Chippis et de Steg. L'eau étant relativement calcaire à Chippis, les locomotives étaient envoyées régulièrement pour quelques mois en «convalescence» à Steg, où l'eau beaucoup plus douce garantissait un bon détartrage avant l'inspection de chaudière. Il y a une quinzaine d'années, Walter retimbra (expression venant du temps où l'inspecteur frappait la chaudière de son timbre pour indiquer qu'elle était dorénavant apte au service) le rouleau compresseur à vapeur de l'entreprise Pasquier à la Tour-de-Trême. Plus récemment il eut à contrôler la locomotive «Liseli» qui circule sur le chemin de fer d'Emosson. Bien que n'ayant aucun lien avec le milieu cheminot, ces vieilles mécaniques lui ont plu d'emblée.

Il garde un bon souvenir du «Doubs», avec son équipe, Messieurs Milliquet père et fils. Et sa première impression à bord de la 99'193 fut qu'elle roulait au moins à 100 km/h!

Les chaudières du BC ont toujours été en bon état, bien entretenues et le personnel à la hauteur de la tâche. La seule mauvaise surprise eut lieu lors d'un contrôle de routine de la BAM 6: une fuite importante était visible sur la chaudière et elle nécessita un arrêt immédiat de la machine. Lors de l'inspection à froid qui suivit, plus de trace de la fuite, même avec la méthode du ressuage qui met en évidence les fissures, Walter y perdait son latin. Mais grâce à un collègue qui se trouvait dans les environs avec son équipement de magnétoscopie, le défaut put être mis en évidence. Il fallut envoyer la chaudière aux ateliers des chemins de fer autrichiens à Knittelfeld pour une remise en état très approfondie.

Toujours bien accueilli, Walter a eu constamment une bonne impression du personnel des locomotives, qui reste le meilleur garant de la sécurité.

A côté des locomotives, son activité s'exerce à la raffinerie de Collombey, dans l'Industrie chimique de Monthey et même sur les bateaux du lac Léman. Un petit souvenir à ce sujet: son grand-père montait pour le compte de la maison Sulzer les machines à vapeur dans les bateaux de la CGN. Le contrôle des superbes chaudières de la maison Wander à Neuenegg (le fabricant de l'Ovomaltine) reste un souvenir très marquant, car le cheminement à l'intérieur était particulièrement difficile. Claustrophobes s'abstenir!

Un point important pour le maintien en bon état des chaudières, c'est la qualité de l'eau servant à leur alimentation. Pour cette raison, le BC a construit un château d'eau avec un adoucisseur d'eau. Le traitement de l'eau passionnant Walter, il s'est toujours intéressé à cette installation, dont il avait constaté qu'elle ne travaillait pas au meilleur de ses possibilités.

Après 30 ans d'activité, le 1er avril 2008, Walter prend sa retraite et transmet sa fonction à Monsieur René Brose d'Aproz qui, comme nous avons pu le constater, reprend la succession avec intérêt.

Walter propose alors au BC de s'occuper du traitement de l'eau; c'est ainsi qu'il est nommé châtelain de Chaulin! La fonction d'un adoucisseur est d'extraire le calcaire de l'eau avec un échangeur d'ions, l'appareil étant ensuite régénéré en utilisant du sel de cuisine. Le but visé par Walter était de garantir en tout temps une eau qui convienne au mieux aux chaudières, soit d'une dureté de 8-10 degrés français. Comme l'adoucisseur réduit la dureté à zéro degré, il s'agit de mélanger de l'eau adoucie avec un peu d'eau non traitée pour obtenir la valeur optimale. Pour réaliser son objectif, Walter vient régulièrement dans "son" château (d'eau), contrôle la dureté et met en marche un cycle de régénération, si c'est nécessaire.

Comme cette activité est souvent rapidement terminée, il donne un coup de main au panoramique les jours de circulation ou participe à la corvée de bois en semaine.

Merci Walter!

Sébastien Jarne

Les locomotives du chantier de la Dixence

Dans le cadre des festivités, *le Valais en fête au BC*, deux des véhicules présentés ont roulé pour le chantier de l'aménagement hydro-électrique de la Dixence. Dans les années 1930, l'Energie Ouest Suisse (EOS) conçoit un premier barrage dans le Val des Dix, qui sera réalisé par l'entreprise Dixence SA. Pour déplacer les énormes quantités de matériaux nécessaires à cet ouvrage, une ligne à voie métrique est installée et divers véhicules neufs et d'occasion sont acquis.

photo 13
2 locs diesel.jpg

Deux locomotives Maffei en tête d'un lourd train de wagons à benne basculante.
Zwei der Maffei-Lokomotiven vor einem schweren Zug von Kippwagen.

Les locomotives initiales, au nombre de trois, ont été construites dans les usines J. A. Maffei de Munich. Elles sont sorties d'usine en 1930, sous les numéros de fabrication 5915 à 5917. Elles possèdent un moteur diesel avec une transmission mécanique actionnant les deux essieux reliés par bielles.

Elles sont importées en Suisse par l'Entreprise Brun & Cie à Nebikon et reçoivent les numéros 1 à 3 à la Dixence.
Après la fin du chantier, leur trace se perd. Elles semblent ne pas avoir été réutilisées, malgré le fait qu'elles avaient à peine dix ans d'âge à l'achèvement des travaux.

photo 14
loco Holzwerk.jpg

Le tracteur O&K à St Stephan en 1970.
Der Rangiertraktor ex Dixence-Baustelle in St-Stephan im Jahre 1970.

Pour compléter les trois locomotives ci-dessus, qui assuraient le service de ligne, un petit tracteur de manœuvre est acheté auprès d'Orenstein & Koppel, un constructeur spécialisé dans ce type de matériel. Il est expédié de l'usine de Berlin-Babelsberg le 3 septembre 1931 à destination de la Dixence. Il s'agit d'un modèle de catalogue (type RL 2a) conçu pour la voie de 60 à 75 cm, mais adapté en usine pour celle d'un mètre. Il porte le numéro de fabrication 20200.
Il est vendu en 1941 et utilisé par l'Entreprise Mauerhofer & Zuber pour les travaux de modernisation de la ligne aérienne de la ligne Montreux-Oberland Bernois. Dès 1950, il est repris par la scierie Rieder de St-Stephan pour manœuvrer les wagons dans son usine. Après l'abandon du trafic marchandises par le rail, il est rendu au MOB en 1979. Faute d'emploi, il est longtemps garé à Montbovon et finalement cédé au BC en 2006.

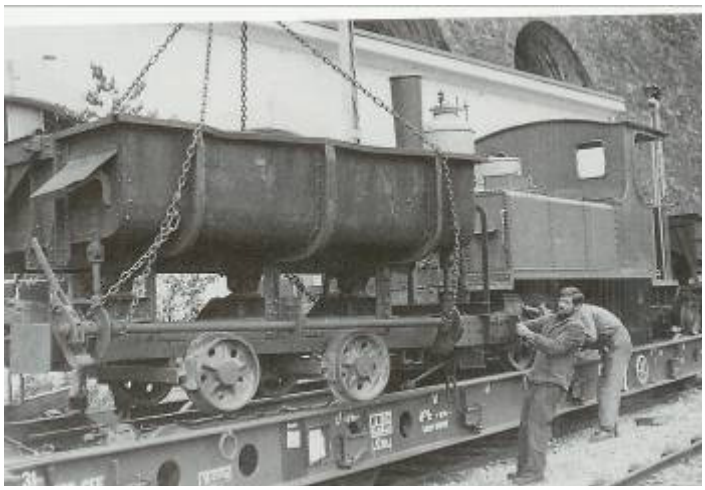


photo 15
wagon-benne.jpg

Un wagon benne de la dixence, lors de son passage éclair à Vevey, le 13 octobre 1972.
Ein Kippwagen der Dixence, beim Ablad in Vevey, am 13. Oktober 1972. Er wurde kurz nachher abgebrochen.

photo 16 vapeur de dos.jpg

La locomotive Corpet et une rame de wagons basculants en 1932.
Die Corpet-Lokomotive und ein Kippwagen-Zug im Jahre 1932.

Les locomotives diesel ne suffisant pas, l'entreprise de La Dixence cherche d'autres véhicules; mais vu l'urgence, elle doit se tourner vers le marché de l'occasion. Le revendeur de machines de chantier Brunner & Marchand, de Bouray-sur-Juine (Seine-et-Oise), lui propose deux locomotives à vapeur de son stock.
La première machine est livrée en 1931; elle a été construite par Corpet & Louvet, une entreprise parisienne spécialisée dans les locomotives pour les chemins de fer secondaires français. Elle est sortie d'usine en 1908, sous le numéro de fabrication 1195.
Elle possède trois essieux moteurs, pèse 19 t et mesure 6,66 m de longueur hors-tampons.
Livrée neuve à l'entreprise de travaux publics Coignet & Grosselin en Haute-Garonne (France), où elle porte le numéro 11, elle est utilisée par les Forges de Commentry et Haute Garonne et/ou l'entreprise Travaux du Sud de la Seine-et-Marne. Puis elle est reprise par Brunner & Marchand, un commerçant en machines de chantier qui l'immatricule «Lv 227». Il la revend à l'entreprise de la Dixence en 1931.
En 1935, soit avant la fin du chantier, elle est mise hors service, probablement à la suite de problèmes de chaudière, car le renouvellement de l'autorisation n'est pas demandé cette année-là.
En 1941, elle est vendue à l'entreprise Hilti de Feldkirch (Vorarlberg),

photo 17 vapeur de dessus.tif

La locomotive Pinguely avec une rame vide.
Die Pinguely-Lokomotive mit einem leeren Zug.

Une deuxième machine à vapeur est livrée en 1932. Elle a été construite par l'entreprise Pinguely de Lyon, possède trois essieux moteurs et pèse 24 t en ordre de marche. Sa chaudière a été sous-traitée aux Etablissements Paponaud de Rives-de-Gier. Elle est sortie d'usine en 1919, sous le numéro de fabrication 354.
Livrée neuve à l'entreprise de travaux publics Vandervalle & Cie, elle y porte le numéro 42. Avec ses deux sœurs, les N° 40 et 41, elles participent à de nombreux chantiers en France. Par la suite, elle est reprise par Brunner & Marchand, qui l'immatricule «Lv 193».
Après son activité à la Dixence, elle est vendue en 1941 à l'entreprise Hilti de Feldkirch.
Le parc de véhicules moteurs ne suffisant toujours pas, EOS prend contact avec le Chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher pour la location d'une locomotive à vapeur avec son personnel de conduite. Finalement, la locomotive 5 «BERCHER» seule sera vendue à l'entreprise Dixence SA, un mécanicien du LEB étant mis à disposition uniquement pour le remontage de la machine et la formation du personnel.
Cette machine a été construite par la Société Alsacienne de Constructions mécaniques à Graffenstaden près de Strasbourg en 1890; elle porte le numéro de fabrication 4278. Elle assure un bon service sur la ligne du Gros-de-Vaud jusque vers

photo 18
loc ferraille.tif

La locomotive «Bercher» abandonnée dans le parc de matériel de l'entreprise Hilti.
A l'arrière, les restes de la locomotive Pinguely.
Die LEB-Lokomotive «Bercher» und die Resten der Pinguely-Maschine
im Werkareal der Firma Hilti in Feldkirch.

1910, époque où elle doit faire progressivement place à des locomotives plus modernes. Révisée une dernière fois en 192x, elle perd peu après sa raison d'être avec la fermeture de l'usine de lait condensé Nestlé de Bercher. Elle est envoyée à la Dixence en 1935.

Après la fin du chantier de la Dixence, tout le matériel ferroviaire est stocké et mis en vente. Il faudra attendre 1941 pour trouver un acheteur, l'entreprise Hilti à Feldkirch (Vorarlberg). Elle achète les trois locomotives à vapeur, ainsi qu'un certain nombre de wagons-bennes. Elle les emploie pour divers chantiers, entre autres pour la construction d'autoroutes.

Après usage, ce matériel est garé dans les emprises de cette firme jusque vers 1960. Les deux locomotives françaises sont alors démolies et celle du LEB est remise en état de présentation extérieure et exposée sur une place de jeux à Feldkirch. C'est là que les membres du chemin de fer Blonay-Chamby viennent la chercher en 1973. Comme le wagon de transport CFF n'est pas entièrement utilisé, «on» charge par la même occasion une des bennes qui existait encore chez Hilti. A son arrivée à Vevey, c'est la consternation: ce wagon est inutilisable sur les voies du BC. Il sera directement envoyé à la démolition.

La locomotive LEB est remise en état de marche 12 ans plus tard et se trouve aujourd'hui exposée au musée du BC à Chaulin. Espérons que cette magnifique pièce pourra reprendre du service actif ces prochaines années.

Sébastien Jarne

Interview

Cher Jean-Luc, qui es-tu?
Bonjour à tous. Je m'appelle Jean-Luc Gilliéron et j'ai 26 ans. Après un apprentissage d'automaticien (mécano-électro), je décide de faire des études en mécanique. Dès mon diplôme en poche, je trouve très vite une place chez Matisa comme technicien en homologation. En dehors du travail et du BC, je joue du saxophone et du dijeridoo. De plus je fréquente une école de méditation et porte un grand intérêt pour les médecines complémentaires.

photo 19 portrait.jpg

Comment es-tu venu au BC ?
Je n'y suis pas venu: je suis un enfant du BC. Pour l'anecdote, mon premier trajet en train fut dans un pousse-pousse sur la plateforme d'un train à vapeur BC! Je viens donc d'une véritable famille ferroviaire, dont une bonne partie participe ou a participé à notre chemin de fer. Mon grand-père Daniel, mon père Bernard et mon frère Alain sont des cheminots et actifs au BC. Les dames également: ma maman Nicole est l'associée de Claude au Panoramique et ma grand-maman Mariette, célèbre cuisinière des Eplatures. Non sans oublier, mon parrain et ma marraine, Michel et Christine Niklès, ainsi que mon grand-oncle Willy Gilliéron qui ont participé à l'aventure du BC. Si je sors du BC, mes aïeuls conduisaient les trams entre Vevey et Villeneuve.

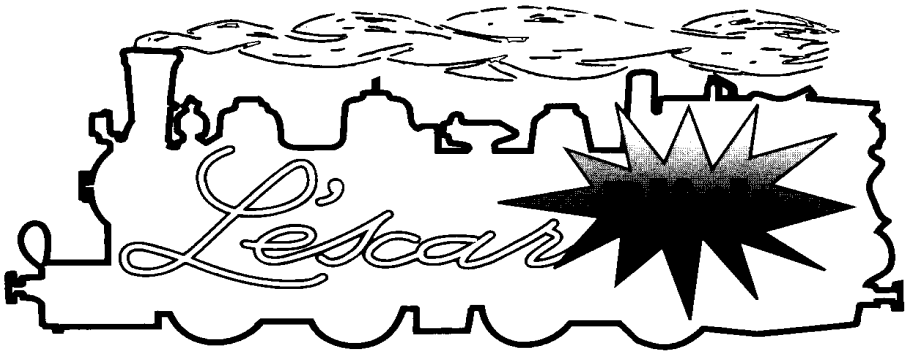
Quelles activités as-tu exercées au BC?
J'ai passé toute mon enfance dans et autour des locos à vapeur à admirer tout ce qui s'y passait. J'ai rempli des dizaines de bacs à charbon. Les hivers, nous venions avec mon frère et mon père donner des coups de mains divers.
Maintenant cela fait 10 ans que je suis à la traction vapeur. Quand je regarde le passé et les expériences vécues, je trouve que c'est une magnifique base pour ma nouvelle fonction de mécanicien. Je suis heureux d'avoir atteint ce poste mythique; c'est plus qu'un rêve d'enfant qui se réalise. L'année dernière, j'ai passé mon examen OFT à la conduite des trams.

Quelles sont tes envies personnelles pour le futur ?
Mon activité au BC a encore de grandes possibilités d'évolution. Je désire améliorer mes connaissances sur les vapeurs, que ce soit à leur entretien et à la conduite. Et aussi d'être formé sur d'autres véhicules électriques et pourquoi pas devenir un jour tour 1.

Quel est ton souhait pour l'avenir du BC ?
Je souhaite que tous les nouveaux soient instruits le mieux possible, c'est pour cela que je me propose de participer à la formation. J'en ai déjà fait part divers aux responsables de la traction vapeur et de la formation, je suis intéressé à m'occuper des aspirants-chauffeurs.
Je souhaite aussi un dépôt et un atelier digne de ce nom. Cela nous encouragerait encore plus à mettre ou remettre des machines à vapeur en service…

Merci Jean-Luc SJ

Les potins de Chaulin



Fuites d'eau

Il y a quelque temps déjà, le Service des eaux de Vevey-Montreux avait recherché une fuite dans les environs du dépôt de Chaulin. Quand, avant la venue de l'hiver, tous les robinets ont été fermés au Panoramique et que le compteur d'eau a continué à tourner, l'inquiétude s'est installée chez un responsable: il y a une fuite dans les conduites. Un sourcier est appelé à la rescousse. Avec ses instruments perfectionnés, il détecte que la fuite se trouve entre le coin du dépôt et la porte d'entrée des WC. Soulagement, l'endroit est facilement accessible; il suffit de creuser une tranchée. Une entreprise de la région en est immédiatement chargée, mais surprise: au fond de la fouille, on trouve une conduite en bon état, parfaitement étanche. Néanmoins le compteur d'eau tourne toujours et encore… Le sourcier est reconvoqué et il reprend ses investigations. Premier constat: la fuite n'est pas devant, mais dans le bâtiment. Panique, les conduites y sont coulées dans la dalle en béton. Mais notre limier continue ses recherches et cerne le lieu du crime: les WC pour handicapés. On ouvre la porte et on y constate que la chasse d'eau est mal fermée! Soupir de soulagement, on peut refermer la fouille et renvoyer tous le monde à la maison.

Sébastien Jarne

photo 20
cuvette WC.jpg

Non ce n'est pas la cuvette des WC pour handicapés qui fuyait, mais une qui est apprarue un beau jour dans les locaux de Chaulin, à l'instar de nombreuses pièces dont certains membres se débarassent de cette manière, car «ça pourrait servir BC».

Eines der «unerlässlichen Sammelstücke», die in Chaulin landen!

Deutsche Zusammenfassung

Triebfahrzeuge

2009 wurden von den Dampflokomotiven 2166 km zurückgelegt (davon 280 km in Frankreich mit der BFD 3), also fast ein Drittel mehr als in den vergangenen zwei Jahren. - Die schon lange still vor sich hinrostende 1'C1'-Tender-lokomotive 23 ex Olot – Gerona hat einen Schutzanstrich erhalten.

Beide Führerstände des Tw 11 der MOB sind erneuert worden, so dass im Frühling 2010 die Seitenwände in Angriff genommen werden können.

Die Demontage der BB-Lokomotive 81 hat einen grossen Instandstellungsbedarf aufgezeigt. Die Maschine kann deshalb nicht wie geplant im nächsten Jahr wieder fahren, sondern erst 2011.

Erste Schritte für eine Aufarbeitung des Sernfttaltriebwagens 4 sind eingeleitet worden.

Anhängefahrzeuge

Im kommenden Winter werden die sich in einem schlechten Zustand befindlichen Seitenwänden der Wagen 21 ex CEV revidiert.

Feste Anlagen

Noch vor dem Einbruch des Winters wird das Dach die kleine Wartehalle in Chantemerle erneuert sein und das ganze Gebäude im Frühling fertig.

Der Ersatz eines Gittermasts ermöglichte es, die Fahrleitung im Einfahrtsbereich des Depots Chaulin höher zu setzen, was fortan ein problemloses Kehren der Lyrabügel erlaubt.

Werbung und ein ganz besonderer Anlass

Wohl den grössten Werbeeffekt hatte die Veranstaltung «Le Valais en fête au BC», an drei Septemberwochenenden, während denen der äusserst elegante Triebwagen 15 und der Steuerwagen 75 der Martigny-Châtelard-Bahn auf unserer Linie verkehrten. Somit waren insgesamt fünf lauffähige Triebfahrzeuge mit Walliser Vergangenheit präsent: MC 15, LLB 10, Dieseltraktor der Dixence-Baustelle, BFD 3 und MCM 6. Im Brünigwagen 811 wurde ein schöner Film über die LLB gezeigt. Aus der Werkstatt grüsste die LEB-Dampflokomotive 5, die ebenfalls einen Teil ihrer Karriere im Wallis absolviert hat.

Die Artikel auf den Seiten 17 – 21 stellen alle beim Bau der Dixence-Staumauer eingesetzten Lokomotiven vor. Diese Werkbahn war wegen der grossen zu bewegenden Erd- und Gesteinsmassen in Meterspur ausgeführt.

photo 21 affiche.jpg

Die BC nahm am 150Jahr-Jubiläum der Strecke Koblenz-Waldshut teil und warb auch im Einkaufszentrum Balexert in Genf für ihre Sache.

GV vom 19. März 2010

Neben den üblichen Geschäften wird die geplante Erneuerung und Vergrösserung der Depotanlagen vorgestellt werden.

Martin Gut

Le train nostalgique du Trient à Blonay
Der historische TNT-Zug aus dem Wallis in Blonay

photo 22
voiture 75.jpg