L'escarbille

Août 2011 • *No 90* • 45e année

photo 01
loco 105.jpg

photo 02
partenaires.jpg

Les 10-11 et 17-18 septembre, rendez-vous aux

journées tessinoises

organisées par le Blonay-Chamby:

Un programme exceptionnel avec de nombreux véhicules invités vous y attend.

Renseignements détaillés sur www.blonay-chamby.ch!

Page de couverture:	Une figure marquante du BC, François Bosshard, à l'occasion de son dernier train.
Titelseite: .	Eine markante Figur der BC, François Bosshard, bei seinem letzten Zug als Lokführer.
Dernière page:	L'automotrice 35 de la Bernina avec des voitures des Chemins de fer Rhétiques: un train 100 % grison.
Letzte Seite:	Der Bernina-Triebwagen 35 ~~de la Bernina~~ mit Wagen der Rhätischen Bahn: ein 100%-iger Bündner Zug.

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 — Alain Candellero, Roger Duperrex, Sébastien Jarne, Tibert Keller et Jean-Eric Seewer

Imprimerie — Artgrafic Cavin SA, Grandson

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

Billet du président

Nous avons vécu ce printemps une période assez difficile, avec divers problèmes. Comme dans la vie de tous les jours, c'est quand cela va moins bien que l'on voit si «ça tient le coup». Aussi bien pour le remplacement d'un membre subitement incapacité dans son travail essentiel (information et réservations) que lors de la panne survenue à une de nos vapeurs et au travail complexe de reconstruction d'un surchauffeur, mené à bien en quelques semaines, nous avons trouvé les gens et l'esprit d'équipe nécessaires pour faire face. Donc de ce point de vue là, nous avons tenu le coup!

Plus délicat à maitriser, aussi parce que le président se retrouve souvent l'ultime arbitre, sont les (inévitables) conflits de personnes entres bénévoles très motivés, mais – justement à cause du caractère bénévole de leur activité – peu enclins à accepter les compromis et ajustements qu'ils doivent souvent vivre dans leur vie professionnelle ou de famille. Ajouter à cela le fait que les multiples savoirs et talents nécessaires à la vie du BC existent souvent en un seul exemplaire parmi nos bénévoles, donc qu'il faut essayer dans la mesure du possible d'éviter les solutions radicales. Vous comprendrez qu'on trouve parfois que ce qui pose problème n'est ni nos vieilles machines, ni assurer l'exploitation, ni même les finances, mais bien la cohabitation de tous ces caractères.

C'est pour cela qu'il faut de temps en temps des journées lumineuses, comme notre festival de Pentecôte très réussi ou la simple et chaleureuse inauguration d'un modèle en HOm de notre rame de Loèche les Bains, en faisant un parcours dans la rame originale qui n'existe que parce qu'une bande de farfelus l'avait sauvée en 1967. Alors on reprend une dose d'enthousiasme!

Jean-François Andrist, président

Sommaire

Billet du président 3
Feuille de marche 4
Réflexions sur l'acquisition de véhicules par le BC 10
L'Association Neuchâteloise des Amis du Tramway 12
Une sœur de la "3 pattes" 16
Une voiture espace juniors 18
Procès-verbal de l'Assemblée générale ordinaire 19
Deutsche Zusammenfassung 26

Locomotives à vapeur

Un nouveau surchauffeur pour la locomotive BFD 3

Lors d'une de ses premières courses de la saison, le mercredi 3 mai, la locomotive BFD 3 a été l'objet d'une panne au moment du départ d'un train spécial en gare de Blonay. Un élément du surchauffeur s'est rompu et la locomotive s'est immédiatement retrouvée dans un immense nuage de vapeur.

Après transfert de la locomotive à Chaulin, l'étude des causes de l'incident est entreprise dès le lendemain par une équipe composée de Simon, Nicolas et Frédy. Une cassure d'environ 8 cm de long, due à la corrosion, est constatée sur un élément de surchauffe. La section de tube défectueuse est changée, mais le contrôle à la pression hydraulique indique qu'il est affaibli en d'autres points également. Un deuxième élément du surchauffeur est alors testé sous pression hydraulique et le résultat n'est pas encourageant. La conclusion s'impose: l'ensemble du surchauffeur est à remplacer pour que la locomotive puisse à nouveau circuler.

Il était connu que le surchauffeur de la 3 montrait des signes de faiblesse et son remplacement était prévu à moyen terme. Il avait même fait l'objet, cet hiver, de contrôles à l'aide d'un appareil à ultrasons pour mesurer l'épaisseur des parois des tubes aux endroits sensibles.

Un programme de crise est établi, afin de remettre en marche cette machine pour le festival de Pentecôte. Christian s'occupe des fournitures, soit la commande des nouveaux tubes chez Kindlimann à Bussigny. Comme ce marchand n'a que 140 m en stock (à 7.- par m environ), il faut faire appel à un autre fournisseur pour les 60 m restants. C'est chez Debrunner~~,~~ qu'il les trouve finalement.

John se charge de réunir ces tubes et de les faire plier chez Tuborex à Estavayer.

Le reste du surchauffeur est démonté pour récupérer les brides et les embouts coniques.

Frédy Cochard se propose spontanément pour souder tous ces éléments, afin de constituer un surchauffeur. C'est un travail de plusieurs jours à plein temps.

photo 03 tubes coudés.jpg

Les tubes de surchauffe en fabrication.
Herstellung der ~~Die~~ Überhitzerrohre ~~in Aufbereitung~~.

Grâce à l'engagement de tous, le programme peut être tenu. Les essais hydrauliques ont eu lieu en présence de l'inspecteur des chaudières le jeudi après-midi précédant le festival. Tout est en ordre et les éléments sont remontés en fin de journée. La machine est mise en chauffe et essayée avec succès le vendredi.

Un grand merci à tous les participants pour cette prouesse qui a permis de remettre la BFD 3 en service dans un délai extrêmement serré.

FP 4 «RIMINI»
La locomotive fait l'objet de travaux de révision approfondis. Le toit a été entièrement refait, la carrosserie, les soutes à charbon et à eau ont été remises en état. La disposition des auxiliaires, telle que la pompe à air, a été revue pour en améliorer l'accessibilité et faciliter le travail de l'équipe de conduite.

Compte tenu de l'ampleur des travaux entrepris, la remise en service de cette machine est prévue pour 2012.

LEB 5 «BERCHER»
Le financement de la remise en état de la chaudière de cette locomotive par une entreprise spécialisée est à l'étude.

BAM 6
Elle a fait l'objet des travaux d'entretien courant pendant l'hiver et a repris du service dès le printemps.

Mallet 105
Cette locomotive a été repeinte cet hiver. A cette occasion, le châssis est passé du noir (couleur qu'il avait à l'origine) au rouge, selon l'usage en Allemagne, comme nous le montre des photos des années 1960. Bien que la nuance choisie soit plus claire que celle du temps du Zell-Todnau et exige de ce fait plus de soins au nettoyage, la nouvelle couleur remporte un franc succès auprès des voyageurs.

Un grand merci à nos membres qui ont décapé ce châssis dans des conditions pas toujours faciles et l'ont soigneusement repeint.

Les cylindres de frein à vide de cette machine ont donné beaucoup de soucis en début de saison et nécessité de nombreuses interventions.

Traction électrique

Locomotive MOB 2002

Cette locomotive (un fourgon automoteur pour les puristes, comme le rappelait au MOB une lettre du Département des Chemins de fer en 1933 déjà!) a fait l'objet d'une réfection de la peinture de sa caisse par les ateliers MOB de Chernex. Ces travaux ont été financés grâce à un don de la fondation Pro Patria, que nous remercions très sincèrement ici.

Automotrice MOB 11

La priorité ayant été donnée à d'autres véhicules électriques, les travaux de réfection de la caisse n'ont avancé que très lentement ces derniers temps.

Locomotive Bernina 81

La locomotive est actuellement en "pièces détachées" réparties en plusieurs endroits sur l'aire du dépôt.

Les essieux ont été reprofilés et rebandagés aux ateliers d'Aigle des Transports Publics du Chablais et sont revenus à Chaulin. Le char~~i~~iot des freins magnétiques a été entièrement révisé. Les tôles et autres éléments assurant la liaison entre la caisse et les bogies ont été approvisionnés, afin de pouvoir reconstituer ces parties qui avaient fort souffert avec les années. Leur soudure est en cours.

photo 04 ouvriers.jpg

L'intérieur du fourgon a reçu une couche de peinture de fond.

Pose des bandages sur les roues aux ateliers des TPC à Aigle.
Aufziehen~~Platzierung~~ der Bandagen auf dem Radkörper in den TPC-Werkstätten in Aigle.

Automotrice 35 de la Bernina

Les travaux de mise aux normes du BC (attelages, freins, etc.) ont été réalisés ce printemps. Pour lui redonner l'aspect qu'elle avait dans les années septante, ils ont été suivis par une remise en état de la peinture extérieure et le rétablissement

des inscriptions d'alors. Un rafraichissement de la peinture des cabines a amené la touche finale. Ces travaux achevés, l'automotrice 35 a pu être inaugurée lors du festival de Pentecôte 2011 en présence d'une délégation des Chemins de fer Rhétiques. Depuis cette date, elle assure la traction des trains électriques sur Vevey et la majorité des convois de service sur le BC.

Automotrice 111 de la Gruyère

Cette automotrice est retournée ce printemps sur le réseau des Transports publics fribourgeois et se trouve actuellement garée à Montbovon. Elle a rendu d'excellents services au BC pendant les sept années de sa présence à Chaulin.

Voitures

Les véhicules remorqués ont fait l'objet de l'entretien courant. D'importants travaux sur les véhicules moteurs ayant eu la priorité, aucune nouveauté n'est à signaler dans le parc des véhicules remorqués.

Voiture BC 21 des CEV

Les travaux sur cette voiture ont été quelque peu mis en veilleuse. La peinture de l'intérieur, du plafond et des parois extérieures reste à exécuter et, au final l'application des inscriptions telles qu'à l'origine, il y a plus de 100 ans.

Remorque 57 des VMCV

A la fermeture du tramway Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve, la voiture C 57 construite en 1930 est cédée au Bex-Villars-Bretaye. Elle n'y est pas utilisée, mais y reste garée à l'abri. En 1979, elle est acquise par le BC où elle ne circule pas davantage. Le BVB la reprend, sous forme de location, en 1999 et un groupe d'employés de cette compagnie la remet en état. Elle fait sa course inaugurale le 14 décembre 2002 à l'occasion du dernier jour du tramway local entre Bex et Le Bévieux. Depuis cette date, elle est utilisée pour les circulations spéciales organisées par l'association BVB-Promotion. Des travaux devant être réalisés au dépôt du Bévieux, l'emplacement où elle était remisée n'est plus disponible et le BVB doit renoncer à la location. La voiture est transférée à Chaulin le 17 juin 2010.

photo 05 voiture bleue.jpg

La voiture C 57 du BVB à Bex.
Der Wagen C 57 der BVB in Bex.

Véhicules de service

Draisine du Réseau Breton

Le toit et la carrosserie de la draisine 3, ex Réseau Breton, ont été entièrement remis à neuf. Ce véhicule a maintenant belle allure.

photo 06 draisine rouge.jpg

La draisine bretonne au cours des travaux.
Die Revision der Draisine aus Bretagne ~~in Arbeit~~.

Chasse-neige rotatif de la Bernina

Ce véhicule restant garé à l'extérieur, il est soumis aux intempéries. Si son toit métallique résiste vaillamment, ses parois en bois souffrent de la pluie et du soleil. Pour cette raison, elles ont été décapées, remises en état partout où cela était nécessaire et finalement soigneusement repeintes. A cette occasion le choix de la couleur

est passé du rouge au brun, à l'exemple de son frère, le chasse-neige encore en service sur la ligne de la Bernina.

photo 07
wagon brun.jpg

Le chasse-neige en cours de peinture.
Die ~~Der~~ Schneeschleuder wird neu gestrichen.

Installations fixes

Aux environs du dépôt

Deux chantiers ont été menés à bien dans les environs de la bifurcation.

Le premier a consisté en un drainage complet de la zone située derrière la nouvelle halle au-dessus de la bifurcation. La plateforme de voie de garage qui s'y trouve a été rétablie et mise de niveau, puis la voie ballastée et réglée.

photo 08
chantier voie.jpg

Drainage et réfection de la voie de garage derrière la nouvelle halle.
Entwässerung und Richten des Abstellgleises hinten der neuen Halle.

Le second a été réalisé par le propriétaire de la ligne, qui a enfin posé des couvercles aux chambres servant pour le passage du câble à fibre optique et creusé un caniveau pour récolter les eaux le long de la voie en amont de la bifurcation. Avec des éléments en béton et des grilles en caillebotis, le charme bucolique de notre voie ferrée en forêt en a pris un coup à cet endroit, mais l'exécution est robuste et la finition impeccable.

Merci à toutes les personnes qui ont contribué à ces travaux.

En ligne

Le joint déformé à quelques mètres à l'amont de la halte de Chantemerle a été supprimé et remplacé par un rail éclissé dans les règles de l'art. Un espace suffisant a été respecté pour permettre une dilatation correcte. De plus l'éclissage électrique a été reconstitué.

Signaux

Dans les premières années, le BC a vu l'installation de signaux mécaniques du type Hipp ou disque basculant, aussi bien à Blonay qu'à la bifurcation. Par la suite, des «électriciens» ont repris le secteur des installations de sécurité et nous avons vu fleurir des signaux lumineux à Chaulin. Le choix était si définitif, que les signaux mécaniques entreposés au BC ont été cédés à d'autres chemins de fer touristiques. Cet hiver, un amateur cherchant un emploi pour un signal qu'il avait en sa possession, les «mécaniciens» ont repris le dessus et le signal lumineux G3, celui qui protège l'entrée de la gare du Chaulin, a été remplacé par un disque basculant.

Il s'agit de l'ancien signal de Puidoux-Chexbres, contrôlant l'entrée en gare des trains en provenance de Vevey, un des derniers de ce type en service aux CFF.

Ce signal est actionné à l'ouverture et à la fermeture depuis le tableau du Tour 1. Il se ferme automatiquement au passage du train, commandé par une pédale de voie,

ainsi qu'en cas de panne de courant. Il reste alors fermé jusqu'à un nouvel ordre d'ouverture.

photo 09 signal.jpg

Le BC s'enrichit ainsi d'une magnifique pièce historique qui remplace avantageusement le signal lumineux, certes utilitaire, mais pas tellement dans l'esprit "musée".

qui anime le BC. Un grand merci aux membres qui ont contribué à cette réalisation.

Signaux mécaniques

Les disques de couleur rouge étaient des signaux très couramment utilisés pour régler l'entrée des trains dans une gare et ceci dès le 19ème siècle. La variante la plus ancienne était un disque basculant avec une commande par câble. Fermé, il se présente sous forme d'un disque rouge. A l'ouverture du signal, le disque bascule, il devient horizontal et n'est plus visible. Cette forme étant sensible au vent, la maison Hipp mit au point un disque tournant autour d'un axe vertical. Sa commande électrique a été la grande nouveauté de l'époque. Les disques basculants ont eux-aussi été modernisés par l'installation d'un moteur électrique remplaçant la commande funiculaire et par la pose d'une lanterne le rendant visible de nuit.

Le principal défaut des disques est leur manque de visibilité en position ouverte. Pour cette raison et à cause de l'entretien régulier qu'il exigeait, ils ont complètement disparu au profit de signaux électriques.

Exploitation

Début de saison

Le début de saison a été difficile pour la traction à vapeur. Divers incidents imprévisibles ont nécessité des remplacements de la locomotive titulaire et la sécheresse de ce printemps nous a obligés à circuler en traction électrique à plusieurs reprises.

Festival de Pentecôte 2011

Le festival 2011 s'est très bien passé, aussi bien au niveau des circulations que de la fréquentation. Les trains ont tous circulé selon le programme et sans retards notables. Le nombre de visiteurs/voyageurs s'est élevé à 1500 avec une recette totale de 58'500 CHF. Soit un résultat se situant entre ceux de 2009 et de 2010. Les événements de cette journée furent les célébrations de la mise en service de l'automotrice 35 de la Bernina et celle de la draisine bretonne remise en état.

Programme de la saison

Deux événements sont programmés pour l'automne, d'une part pendant deux week-ends en septembre les journées tessinoises avec plusieurs véhicules invités. En outre, le 30 octobre un train authentiquement grison composé de l'automotrice de la Bernina et des voitures des Chemins de fer Rhétiques, se rendra de Montreux à Bulle à l'occasion du salon des goûts et terroirs qui se tient dans cette ville.

Société

Décès

Marcel Gautier, notre fidèle menuisier, nous a quittés. Nous lui dédierons un article dans la prochaine Escarbille.

photo 10
3 locomotives.jpg

Alignement des trois locomotives allemandes du BC,
à l'occasion du dernier train de François Bosshard

Auf~~Vor~~stellung der drei deutschen BC-Dampflokomotiven~~ aus Deutschland der BC~~,
als François Bosshard seinen letzten Zug feierte.

Dernier train

Le dernier train de François Bosshard, atteint par la limite d'âge fatidique des 70 ans, a été dignement fêté le dimanche 19 juin, lors d'une cérémonie de circonstance accompagnée d'un alignement des trois locomotives à vapeur d'origine allemande, dont François avait été la force vive de leur remise en service au BC.

Excursion au Coni'fer

Le 9 juillet, une équipe de membres du BC a rendu visite à nos collègues du Coni'fer, le chemin de fer touristique circulant sur un tronçon de l'ancienne ligne Pontarlier-Vallorbe. Le temps d'une soirée, elle a pu se rendre compte du travail réalisé pour faire circuler un train touristique dans une région assez retirée, même si la ligne a eu ses heures de gloire en voyant passer jadis le Simplon-Orient-Express! Le résultat de cet effort est là, le nombre de voyageurs s'établit à un niveau élevé.

La rame que nous avons utilisée était entièrement suisse, la locomotive (une E 3/3) comme les voitures (restaurant et cuisine). Les membres présents ont constaté qu'en comparaison avec le Coni'fer, les conditions de travail étaient meilleures et les installations à disposition plus développées au BC.
Un bon repas servi dans leur wagon restaurant, ainsi que des explications sur l'histoire et l'actualité du train touristique ont complété la visite.

SJ

photo 11
groupe.jpg

Réflexions sur l'acquisition de véhicules par le BC

Ces dernières années, l'assemblée générale du BC a accepté la venue au BC de plusieurs véhicules. Cet état de fait mérite une réflexion générale sur ce thème.

Le Blonay-Chamby s'est donné pour but de faire circuler les véhicules historiques en sa possession. En raison du choix des matériaux utilisés et de sa complexité technique, le matériel roulant de construction récente est difficile à remettre en état de fonctionnement et à maintenir en service. Les plus anciens s'y prêtent mieux: il suffit souvent de copier la pièce usée avec des moyens simples pour en rétablir la fonctionnalité. Pour cette raison, le BC s'est fixé la règle de conserver des véhicules de la période des débuts des chemins de fer jusqu'en 1940 environ. Rien que pour les chemins de fer suisses à voie métrique, cela représente quelque 5'800 véhicules construits pendant cette période. Tout conserver est donc impossible et un choix très strict s'impose.

En tant que *musée*, le BC se doit de conserver des pièces représentatives de l'époque choisie et non des pièces uniques, même si ce dernier argument est souvent mis en avant pour justifier une acquisition. Une vision historique globale du matériel ferroviaire concerné est donc nécessaire.

En tant que musée *vivant*, la collection du BC doit comporter en priorité des véhicules aptes à rouler. Ce point est également important pour la motivation des membres participants à la remise en état: ils veulent voir en action leur réalisation.

Le BC transporte des voyageurs. S'il désire en augmenter le nombre, ne serait-ce même que le maintenir, la satisfaction de nos visiteurs est impérative. Les voitures du BC se doivent d'être attractives pour le public. Un exemple typique est le tramway de Berne. Ses bancs en long, par leur côté inhabituel et très convivial sont très appréciés de notre clientèle. La satisfaction de nos voyageurs est la clé des résultats financiers de notre société et indirectement de son impact auprès du public en général et des autorités qui nous soutiennent.

La conservation d'un véhicule ferroviaire implique un investissement humain et financier important. Dans les coûts initiaux, celui d'acquisition est négligeable, celui du transport au lieu de conservation déjà plus élevé, mais souvent finançable par un appel à des dons. La conservation à l'abri implique des montants d'un tout autre ordre de grandeur, car ils se répètent chaque année. A titre de comparaison, une automotrice représente le volume de dix voitures automobiles environ. Que coûte la location de dix places de garage? L'expérience de nombreuses associations suisses montre qu'à la longue tous les véhicules doivent être garés dans un local fermé, au minimum couvert, pour survivre, à l'exception peut-être des wagons marchandises couverts avec un bon toit métallique. La quasi-totalité du matériel roulant conservé en permanence à l'extérieur n'a pas survécu aux intempéries ou au vandalisme. Pour les habitants du voisinage, ce ne sont pas des pièces historiques, mais des ruines ou des tas de ferraille, avec comme conséquence des oppositions qui fragilisent les associations de sauvegarde. Même le garage dans des lieux non accessibles au public (et donc à un coût réduit) n'est pas une solution à long terme, car la motivation des membres intéressés à leur sauvegarde disparaît avec les années. Le BC reçoit régulièrement des

photo 12 démolition.jpg

demandes pour reprendre des véhicules que des associations ne sont plus en mesure de conserver.

Les travaux de maintien, ne serait-ce qu'en état de présentation, impliquent des gens ayant les connaissances professionnelles idoines, l'enthousiasme et le temps pour les réaliser ainsi que les moyens financiers pour acheter les matériaux nécessaires. Les projets ayant abouti ces dernières années en Suisse étaient parfois très ambitieux, mais réalistes et le fait d'équipes bien soudées, où tous mettaient la main à la pâte (et au porte-monnaie).

Combien de véhicules ont été "sauvés" par des amateurs enthousiastes, puis finalement abandonnés et souvent ferraillés par la suite? Quelle énergie et quelles sommes ont été dépensées en transfert et en garage pour un résultat décevant? Rien qu'au BC, il s'agit de 32 pièces qui ont été acquises, puis cédées à d'autres associations ou démolies! Combien d'associations ont vécu des heures sombres, déchirées entre les membres qui voulaient conserver une locomotive qui était "la leur" et d'autres qui désiraient éliminer ce "tas de ferraille sans aucun avenir"?

Triste fin pour une authentique automotrice du chemin de fer Bellinzona-Mesocco, que l'association Ferrovie Mesolcinese a essayé en vain de sauver. Elle a dû finalement démolir plusieurs véhicules de sa collection pour assurer sa survie et celle de son train touristique.

L'acquisition de nouveaux véhicules est généralement promue par des membres qui ont un lien direct, pour ne pas dire affectif, avec ce véhicule. Ce n'est pas une mauvaise chose en soi, car c'est la source de l'enthousiasme nécessaire dans une telle action. Mais il est indispensable de se demander si ce groupe de membres est en mesure d'assumer son projet (avec comme but ultime la remise en service du véhicule) ou bien s'il ne remet pas à l'association la charge de le faire à sa place!

En conclusion, avant d'acquérir un nouveau véhicule, examinons en détail toutes les questions que soulève sa conservation à long terme.

Sébastien Jarne

L'Association Neuchâteloise des Amis du Tramway

Les tramways de Neuchâtel

Les Tramways de Neuchâtel (TN) débutent en 1892 avec une ligne de tramways à vapeur reliant la gare aux villages de Cortaillod et Boudry, ainsi qu'un essai d'automotrice à moteur à gaz entre le centre ville et Saint-Blaise. Suite à l'échec de cette dernière solution, cette ligne est finalement ouverte en traction chevaline en 1894. La traction électrique s'impose dès 1897 et le réseau neuchâtelois atteint sa plus grande extension, soit 27 km, en 1910 avec la mise en service de la ligne de La Coudre. Dès 1940, les trolleybus prennent la relève. Actuellement, une seule ligne de tramways, longue de 9 kilomètres, subsiste entre le centre-ville (Place Purry) et Boudry, sous le nom de "Littorail".

Sauvegarde du matériel

La première idée de sauvegarder des tramways de Neuchâtel date de 1964. Les voitures du tramway à cheval datant de 1894, qui avaient été converties en remorques pour les motrices électriques, allaient disparaître avec la fermeture de la ligne de La Coudre. Une solution est rapidement trouvée pour ces véhicules d'un grand intérêt historique et de petites dimensions, un est conservé par la compagnie et les trois autres sont cédés à des musées en France.

Peu après, la création du Blonay-Chamby incite quelques amateurs neuchâtelois à lui céder une motrice électrique ancienne, ce sera la 33. En tant que premier véhicule moteur du BC arrivé en 1967, et longtemps le seul état de marche, elle y circulera beaucoup au début du BC. Par la même occasion, une voiture de l'ancien chemin de fer à vapeur Neuchâtel-Cortaillod-Boudry, la 121, est transférée à Chamby.

Association Neuchâteloise des Amis du Tramway (ANAT)

Lors de la suppression de la dernière ligne de tramway urbaine entre Neuchâtel et Corcelles en 1976, l'ANAT voit le jour dans le but de conserver, de rénover et de remettre en circulation d'anciens tramways neuchâtelois. D'emblée, l'association participe activement à de nombreuses manifestations en collaboration avec les Transports publics du Littoral neuchâtelois (TN), par exemple lors des festivités de la suppression du tram de Corcelles ou encore lors de l'inauguration du nouveau matériel roulant en 1981 sur la ligne de Boudry. A cette dernière occasion, la "Rimini" et la voiture originale de la ligne, cédée au BC, sont de la partie.

Au fil des ans l'ANAT sauve quatre motrices et deux remorques et les fait circuler à diverses occasions sur la dernière ligne ferroviaire des TN, entre Neuchâtel et Boudry. Elle est en mesure de garer ses véhicules historiques dans la remise des TN située à Cortaillod.

Lors de la création de l'ANAT, un échange de véhicules a lieu. L'automotrice 33, que le BC avait utilisée jusqu'au bout, ne circule plus et a besoin d'une révision approfondie. Elle est échangée contre la motrice 76, qui est en bon état. Le but des amateurs neuchâtelois était de remettre la 33 en son état d'origine (1901) avec des plateformes ouvertes, sans priver pour autant le BC d'un tramway de leur ville. Les travaux sont entrepris dans l'ancienne remise de Corcelles, mais suite à la dénonciation du bail et vu l'ampleur de la tâche, ce véhicule est finalement démoli en 1986.

photo 13
vapeur+tram.jpg

Tramways à vapeur et électriques à Neuchâtel en 1897.
Dampf- und elektrische Strassenbahnen in Neueunburg im Jahre 1897.

photo 14
tram jaune.jpg

La rame de tramway historique de l'ANAT "Le Britchon"
à Colombier, le 10 novembre 2007.
"Le Britchon", der historische~~n~~ Strassenbahnzug der ANAT.

En 1987, les TN décident de vendre à la commune de Cortaillod le dépôt et les terrains de la ligne Areuse-Cortaillod, supprimée en 1984. Un grand coup de tonnerre s'abat alors sur l'ANAT. Les véhicules historiques entreposés jusque-là dans cette remise doivent déménager et il n'est malheureusement plus possible de les garer sur le réseau en raison du manque de place. Quatre motrices et deux remorques quittent leur remise pour rejoindre l'ancien dépôt CFF du Locle, dans les montagnes neuchâteloises. Mais seuls quatre véhicules trouvent de la place à l'intérieur, le reste doit être entreposé à l'extérieur de la remise.

En 1993, les TN souhaitent remettre en circulation un ancien tram pour leur centenaire en 1994. Après une étude de faisabilité, c'est la motrice 73 et la remorque 143 qui sont retenues. Ces deux véhicules quittent la remise du Locle afin de rejoindre les ateliers TN à Neuchâtel, pour y subir une révision générale. Par la même occasion, une des motrices garées à l'extérieur est conduite à la ferraille en raison de son très mauvais état.

Inauguration et retour triomphal en 1994 de la 73 et de la 143 sur le réseau TN après huit ans de sommeil au Locle. Dès lors, cette composition, surnommée «Le Britchon», circule en compagnie de la remorque du tram à cheval entre Neuchâtel et Boudry durant la belle saison.

Le musée

En 2002, l'ANAT lance le projet du musée du tram à Areuse qui doit mettre en valeur sa collection. Une voie de raccordement directe à la ligne Neuchâtel-Boudry, permettra aux vénérables véhicules d'antan qui sommeillent encore au Locle, après rénovation, de se "dérouiller" les bandages. Le terrain nécessaire à la construction du musée est acquis par l'ANAT en 2005. Les voies sont posées par les apprentis monteurs de voies de communication du Centre professionnel des métiers du bâtiment, à Colombier. La construction du bâtiment débute pendant l'été 2008 et se poursuit dès lors par étape en fonction du financement. En 2010, les travaux sont suffisamment avancés pour permettre de mettre à l'abri les trois derniers véhicules qui sont alors rapatriés du Locle.

Le futur musée est conçu pour abriter des expositions temporaires sur les transports, grâce à des locaux annexes. Le coût de ce projet est estimé à 1'800'000 francs environ. Malgré le dévouement et la générosité de ses membres, l'ANAT n'est pas en mesure de financer seule une telle réalisation. Elle doit faire appel à des donateurs privés et des sponsors de la région. La tâche de réunir le financement pour un projet de cette envergure est lourde et elle implique de réaliser les travaux par étapes et à les répartir sur de nombreuses années.

L'ANAT compte aujourd'hui plus de 120 membres et espère pouvoir mener à terme son projet de musée grâce à votre généreuse contribution.

La collection

Elle comprend actuellement six tramways historiques:

- *La remorque à cheval n°1 de 1895*

Une composition de véhicules à 2 essieux:

- *l'automotrice n°73 de 1922 et*
- *sa remorque n°143 de 1897*

Une composition de véhicules à bogies:

- *l'automotrice n°45 de 1902 et*
- *sa voiture n°112 de 1902*

Un véhicule à bogies plus moderne:

- *l'automotrice n°83 de 1947.*

SJ

Circulation du tramway historique «Le Britchon»

les 14 août, 4 septembre et 2 octobre 2011.

Départs de la Place Purry à 14h31, 15h51 et 17h11

et de Boudry à 13h51, 15h11 et 16h31

Renseignements sous www.anat.ch

photo 15
vue aérienne.jpg

Projet du dépôt-musée de l'ANAT à Areuse,
avec en médaillon la voie de raccordement aux TN.
Projekt der Abstell- und Museumshalle der ANAT in Areuse.
Kleines Bild: Anschlussgleis zu den TN. ~~Im Fenster, die Verbindung mit den TN~~

photo 16
halle.jpg

La nouvelle halle en construction, lors de l'arrivée de l'automotrice 45.
Die neue Halle im Bau~~,~~ beim Eintreffen des Triebwagens 45.

Une sœur de la "3 pattes"

(Une "3 pattes" est une voiture à trois essieux dans le jargon du BC).

Les voitures du Brünig

Le chemin de fer du Brünig est équipé à sa construction en 1888 de voitures spacieuses et confortables, pour prendre en compte l'attrait touristique du parcours. Elles sont équipées de trois essieux, ce qui était exceptionnel en voie étroite. Cette solution permettait d'une part un empattement important, gage d'une bonne tenue de voie et d'autre part de loger la roue dentée de freinage en crémaillère sur l'essieu central. Cet essieu est mobile latéralement pour garantir une bonne inscription de la voiture dans le courbes.

La voiture du chemin de fer-musée du Härtsfeld ressemble beaucoup à notre "3 pattes".
Der Wagen der Härtsfeld-Museumsbahn ist fast identisch mit unserem Dreiachser ex-Brünig.

photo 17 voiture verte.jpg

Soixante ans plus tard, ces caractéristiques favorables et leur bon état général permettent aux CFF d'en vendre un lot dans le sud de l'Allemagne, aux chemins de fer secondaires du Württemberg et du Härtsfeld où elles roulent jusque dans les années septante. Deux d'entre elles y reçoivent même de nouvelles carrosseries modernes à cette époque.

L'aménagement intérieur a été remis en état, comme à son origine en 1888.
Die Inneneinrichtung wurde instandegestellt, wie einst ~~ursprünglich~~ im Jahre 1888.

photo 18 bancs.jpg

Une rescapée

Une voiture du Härtsfeldbahn, ligne située en Souabe, au nord d'Ulm, a la chance de survivre jusqu'à la fermeture de cette ligne en 1972. Trente années plus tard, à la réactivation d'un tronçon de ce chemin de fer comme musée, c'est une des premières à être remise en service, car c'est une voiture historiquement (elle se trouve

quasiment dans son état d'origine) et touristiquement intéressante. Un magnifique travail de restauration est alors réalisé par les membres de cette association. Elle roule de nos jours régulièrement dans le train-musée de cette association.

Notre "3 pattes"

Les autres voitures du Brünig sont démolies ou transformées en wagons marchandises ou de service. Un de ces derniers est cédé au BC et devient notre "3 pattes", très utilisée actuellement, car bien aménagée en petit atelier, cuisine et réfectoire.

Quand retrouvera-t-elle sa splendeur d'antan, à l'image de la voiture du Härtsfeldbahn?

SJ

photo 19 train et château.jpg

Le train-musée du Härtsfeld devant le palais des Thurn et Taxis à Nehresheim.
La première voiture dans le train est celle du Brünig.
Der Härtsfeld-Museumszug vor dem Palast der Thurn und Taxis in Nehresheim.
Der Wagen ex-Brünig ist der erste im Zug.

Härtsfeldbahn

Le chemin de fer du Härtsfeld a été construit à partir de 1901. Il reliait Aalen et Dillingen, par un tracé de 55 km, qui passait pour un des plus spectaculaires d'Allemagne. Il traverse une région de collines boisées, avec de nombreux points d'intérêt, petits lacs, châteaux médiévaux, couvents et églises baroques. Cette ligne assurait un important trafic voyageurs et marchandises. Ce dernier était réalisé, dès l'origine, par des wagons à voie normale chargés sur "Rollbock". La ligne est finalement fermée en 1972.

L'association du chemin de fer-musée du Härtsfeldbahn est crée en 1985. Un petit musée est aménagé en gare de Neresheim, puis les installations ferroviaires, les ateliers et de nombreux véhicules sont progressivement remis en état. En 2001, un premier tronçon de 3 km est remis en service, permettant la circulation du train historique. Une prolongation jusqu'au lac du Härtsfeld est en cours, le but final étant Dischingen (7,8 km).

Une particularité de ses locomotives à vapeur: elles ont été conçues pour un service à un seul agent, même s'il n'en est pas fait usage dans l'exploitation touristique actuelle.

Une voiture espace juniors

Transformation de la voiture 811

Poursuivant sa vocation de véhicule modulable, la voiture CFF C4 811 participe activement à la vie de notre musée. Le travail de restauration de ce véhicule avait laissé de côté l'équipement électrique. Par le travail remarquable de MM. Maudry, Seewer et Wilhelm, cette lacune a été comblée par l'installation de l'éclairage 1000 volts, ce qui permit à notre véhicule de participer activement en version "voyageurs" au festival de Pentecôte et même au train officiel d'inauguration de la motrice 35 depuis Vevey. La fin juin fit découvrir la voiture en une version "expo" pour la moins originale, celle d'un espace dédié à la jeunesse. Véritable laboratoire d'essais, la 811 permet de dégager des pistes pédagogiques qui pourraient servir dans le réaménagement éventuel de notre musée. La présentation d'expositions temporaires accompagne ou complète à merveille les manifestations thématiques. L'amateur éclairé y trouve son compte par un complément d'informations non délivrées par notre mode de présentation. L'observateur sensible aura remarqué, lors du dernier festival, une augmentation significative de familles et, par conséquent du nombre d'enfants, provoquant bon nombre de cheveux gris à nos responsables de la sécurité de l'exploitation! Nous le savons depuis longtemps, l'infrastructure dédiée à la jeunesse est insuffisante sur le site de Chaulin, mission d'autant plus périlleuse qu'il est très difficile d'allier exubérance et vivacité des têtes blondes avec l'exploitation du chemin de fer. L'espace "Junior" a été conçu en toute simplicité, permettant aux enfants accompagnés de leurs parents de se "poser" en toute quiétude, de lire un ouvrage traitant des chemins de fer, de colorier ou dessiner un train qu'ils perçoivent en direct, de jouer comme les vrais à l'aide de quelques jouets. Pour les plus grands, deux ordinateurs permettent de se livrer à quelques essais sur le simulateur de conduite d'un train, de parfaire leurs connaissances avec une documentation encyclopédique sur les chemins de fer. L'espace médias permet enfin de compléter la visite en présentant quelques images sur les activités de notre musée vivant. Dès septembre, une exposition viendra compléter les week-ends "Tessin" avec une présentation en photographies et en images sur les lignes de chemins de fer tessinoises disparues.

L'espace enfants de la voiture 811.
Der Kinderraum des Wagens 811.

photo 20 espace juniors.jpg

Alain Castella

Procès-verbal de l'assemblée générale ordinaire

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

tenue le vendredi 1er avril 2011 à Lausanne.

Ordre du jour

1. Approbation du procès-verbal de l'assemblée générale 2010
2. Rapport de gestion
3. Rapport des comptes 2010
4. Rapport des vérificateurs
5. Approbation du rapport de gestion 2010
6. Approbation des comptes 2010
7. Vote de décharge
8. Election du Comité directeur et du Conseil d'Administration
9. Election de l'organe de contrôle
10. Dépenses supérieures à 75'000.-
11. Mandat pour la création d'une fondation
12. Acquisition de véhicules
13. Divers

Le Président ouvre la séance à 19h30 dans la Salle des Vignerons du Buffet de la Gare de Lausanne et salue les 59 membres présents. 24 se sont fait excuser.

L'assemblée observe une minute de silence en honneur des membres qui nous ont quittés depuis la dernière Assemblée Générale, soit Jacques Andrist, Jean-Pierre Gex et Marcel Gautier.

1. Approbation du procès-verbal de l'assemblée générale 2010

Le procès-verbal de l'assemblée générale 2010 est accepté par l'ensemble de l'Assemblée.

2. Rapport de gestion 2010 du Président

Le Président donne lecture du rapport. Le document est disponible sur demande auprès du Président ou du secrétaire et sera publié dans le prochain Escarbille.

Le Président est acclamé par tous les membres présents.

3. Présentation des comptes 2010 par le Vice-président en charge des finances

Peter Voegtli distribue et commente les documents (bilan et recettes). Peter Voegtli est vivement remercié pour le travail accompli.

4. Rapport des vérificateurs des comptes

Le rapport est lu par les vérificateurs. Le document est disponible sur demande auprès du caissier ou du secrétaire.

5. Approbation du rapport de gestion 2010

Le rapport de gestion 2010 présenté par notre Président est approuvé par l'ensemble des membres présents.

6. Approbation des comptes 2010

Les comptes 2010 présentés ce jour par notre caissier sont acceptés par l'ensemble des membres présents.

7. Vote de décharge

L'assemblée donne décharge aux organes dirigeants 2010.

8. Election du Comité directeur et du Conseil d'Administration

Le Conseil d'Administration 2010 se représente dans son ensemble pour l'exercice 2011.
Le Comité de Direction 2010 se représente dans son ensemble pour la nouvelle année à venir.
Les organes dirigeants sont élus à l'unanimité par l'Assemblée.

9. Election de l'organe de contrôle

L'organe de contrôle reste identique à 2010 et sera composé de Philippe Roeder et Daniel Zimmermann.

10. Dépenses supérieures à 75'000.-

Dossier d'amélioration du dépôt de Chaulin:

Jérôme Constantin présente la suite de l'avancée du projet et présente une maquette en 3D reçue le jour-même par les architectes. Le projet actuel sera présenté aux Communes, sponsors éventuels, etc. Il est rappelé que ce projet est amené à évoluer au fil du temps en attendant d'avoir les moyens financiers de commencer les travaux. Jérôme Constantin annonce que nous sommes actuellement dans l'attente d'un préavis de la Commune de Montreux pour pouvoir donner suite au projet.

Il s'en suit une série de questions des membres:

- Marcel Rittener demande quel sera l'aménagement de la toiture. Il est répondu que le projet actuel prévoit une toiture végétale.
- Reinhard Scholz est rassuré que le projet ne soit pas pour demain. Il ne faut pas oublier qu'un chemin de fer-musée se doit de garder un esprit rétro. Il est répondu que le projet suit son cours et qu'il est souhaité que cela ne reste pas qu'un rêve.
- Jean-Marie Pilloud demande ce qu'il en est de MOB Historique. Il est répondu qu'une synergie assez étroite est possible avec MOB Historique lorsque ce projet démarrera et des contacts avec les décideurs politiques ont été pris. Le BC sera très certainement représenté par un membre du conseil de fondation.
- Patrick Schaffner félicite les responsables pour le travail accompli et estime qu'un tel musée permettrait d'être mieux reconnu.
- François Milliquet rappelle qu'il est actuellement très difficile de travailler dans les conditions de l'atelier de Chaulin mais demande quels seraient les coûts d'exploitation suite à une telle réalisation. Il est répondu qu'il est certain que cela va changer par rapport à ce qu'on connaît actuellement mais qu'il est pour l'heure impossible de chiffrer des coûts d'exploitation.
- Marcel Rittener intervient et félicite l'équipe responsable du projet pour le travail accompli. M. Rittener demande à lire une lettre envoyée au comité de direction afin de présenter son projet de modification du dépôt actuel sans devoir reconstruire un bâtiment dans son ensemble.

Après ces diverses interventions, il est rappelé que le bâtiment actuel a besoin de travaux d'entretien tant pour la toiture que pour les façades et que nos forces ne sont pas celles nécessaires à la construction d'un bâtiment mais que notre but est de faire rouler notre chemin de fer.

Il est demandé à l'assemblée de donner son accord au comité de direction d'engager des dépenses supérieures à 75'000.- dès l'accord de la Commune de Montreux.

Le sujet est soumis à votation:

OUI:	57
NON:	0
ABSTENTIONS:	2

11. Mandat pour la création d'une fondation

Le Président nous informe qu'en cas de création d'une fondation, nous perdrions le contrôle de la collection. L'avantage principal serait que nous serions au bénéfice d'un organisme plus stable étant donné que nous serions sous contrôle de l'Etat de Vaud. Il y a cependant un problème fiscal avec le passage des avoirs immobiliers d'une société coopérative à une fondation, que le service des impôts VD souhaite taxer non à la valeur de bilan, mais à la valeur commerciale! Dans notre cas, le fait qu'il s'agisse de bâtiments industriels dans un endroit peu accessibles devrait faciliter la discussion. Le notaire recommande à l'assemblée de donner mandat au comité de direction pour étudier le projet.

Reinhard Scholz demande à quoi servirait le changement étant donné que le but principal de la société est de sauver la collection.

Le sujet est soumis à votation:

OUI:	59
NON:	0
ABSTENTIONS:	0

12. Acquisition de véhicules

Remorque VMCV 57: Le Président nous informe que la remorque actuellement en prêt auprès de BVB Promotion sera prochainement de retour à Chaulin étant donné que BVB Promotion a fortement réduit ses activités et que les TPC ne peuvent plus garder ce véhicule sous couvert.

BVB 2: Jérôme Constantin présente le projet d'acquisition de la locomotive BVB n°2. Il s'agit d'une pièce unique et une des rares petites locomotives à crémaillère encore en état d'origine. A noter que ce véhicule serait uniquement une pièce de musée et ne circulera jamais sur notre ligne, étant donné qu'elle ne peut se déplacer que sur crémaillère. Le site de Chaulin étant complet, en cas de l'acquisition de ce véhicule, il faudrait lui trouver une place à l'abri à l'extérieur du BC. Une analyse a été faite par le comité de direction et l'intérêt muséographique du véhicule est jugé intéressant. Le comité propose les trois propositions suivantes:

- acquérir le véhicule (augmentation de la collection d'une pièce supplémentaire)
- acquérir le véhicule en remplacement d'un autre véhicule électrique (le choix s'est porté sur le tram bâlois n°182 dont d'autres pièces sont sauvegardées en Suisse)
- renoncer à l'acquisition du véhicule

Après une discussion et diverses questions des membres présents, le sujet est soumis à votation:

Acquisition:	39
Acquisition en remplacement de la 182:	19
Renonciation:	0
Abstentions:	1

GFM Gak 672: Le wagon GFM dans lequel se trouvent des pièces de réserve pour la MOB 2002 mis à disposition par la compagnie et actuellement garé en gare de Vevey nous est vendu pour la somme de CHF 1.-.

L'acquisition du wagon est soumise à votation:

OUI:	59
NON:	0
ABSTENTIONS:	0

13. Divers

LEB 5: Il est demandé ce qu'il en est des travaux prévus pour la remise en état de la LEB 5. Il est répondu que nous avons actuellement 15'000 francs en caisse pour la révision et que nous avons reçu un devis de Demian Soder pour la remise en état de la chaudière qui se monte à 75'000 francs.

Prospectus: Il est demandé ce qu'il en est du prospectus 2011. Il est répondu que le nouveau prospectus est sorti depuis quelques semaines, qu'il a été distribué dans divers établissements publics romands et que les personnes en ayant besoin peuvent s'adresser auprès de Charles-Maurice Emery.

Cotisations: Laurent Tschannen informe l'assemblée des coûts que représentent les

membres actifs qui effectuent des tâches de sécurité pour la société. Après s'être penché sur la question, le comité de direction propose une augmentation des cotisations qui n'ont pas été modifiées depuis plus de 10 ans. Les propositions sont:

- membres actifs: augmentation de 10 francs
- membres sympathisants: augmentation de 10 francs
- membres juniors et étudiants: aucune modification

La proposition est soumise à votation:

OUI: 55
NON: -
ABSTENTIONS: 4

La séance est levée à 22h01

Christophe Turin

Secrétaire

Rapport de gestion 2011

photo 21 portrait.jpg

Mesdames, Messieurs

La première partie de l'année 2010 a été placée sous le signe de la récupération du tram TL 36. En effet, quelques-uns d'entre nous ont d'emblée compris que cette épave très fatiguée était - au moins d'un point de vue marketing - un petit bijou! Et nous ne sommes pas trompés, car nous n'avons jamais, même avec la plus belle de nos locomotives à vapeur, pu créer un tel écho dans les médias grand public de la région. Les introductions que cette aventure nous a données n'ont pas été laissées en friche par notre diligent «event-manager», puisque nous sommes maintenant un «partenaire» de 24 heures. Sur le plan pratique, cette sortie de forêt et traversée d'un champ sur voie Decauville provisoire rappelaient les années pionnières du BC et que nous savons encore avoir de l'imagination et le sens de l'improvisation; il y a des idées pour la suite, mais pour le moment cette ruine antique impressionne nos visiteurs!

Après des semaines pluvieuses, Pentecôte a été très ensoleillé. Ce fait, lié a une publicité bien ciblée, nous a valu un festival record, avec plus de CHF 50'000 de revenus sur les 3 jours, mais aussi - il faut le dire - des moments où notre capacité d'accueil à Chaulin a été un rien dépassée... On ne va pas trop se plaindre et la réactivité a été bonne, surtout à l'exploitation et à la traction, qui n'ont pas été épargnées durant ce week-end par les pépins et la nécessité d'adapter horaire et composition des trains. Il faut encore améliorer notre préparation logistique (notamment pour la restauration) pour affronter avec moins de problèmes de telles pointes, mais vers 600 cartes journalières vendues, on atteint tout simplement un point où il n'y a plus d'espace libre à Chaulin.

Le programme 2010 prévoyait deux autres «events» avec deux week-ends genevois pour le centenaire de la CGTE 151 et circulation d'un wagon bi-foudre sur truck porteurs, ainsi qu'un week-end du patrimoine consacré aux trains vaudois; en raison du centenaire de la voiture du Nyon-St-Cergue. Oserai-je remarquer qu'il semble plus facile d'intéresser et de motiver un canton très «typé», comme on a pu le faire avec le Valais à l'automne 2009, qu'un canton hyperurbanisé comme Genève. Lors du débriefing qui suit chaque manifestation, le comité a majoritairement estimé qu'il convenait de ne pas dépasser deux manifestations par année, à moins de circonstances exceptionnelles. Le nombre de réservations et spéciaux a été bon et majoritairement concentré sur des places dans les trains horaires du week-end, ce qui a l'avantage d'éviter d'avoir à trop s'énerver à chercher du monde pour les spéciaux en semaine, ce qui est toujours difficile parti-

photo 22 affiche Lugano.jpg

Rencontre exceptionnelle de 5 véhicules historiques des chemins de fer secondaires tessinois

Voiture d'été Lugano-Cadro-Dino 21 de la collection BC
Tramway historique de Locarno, aujourd'hui FART 7/
Automotrice Lugano-Cadro-Dino 9, aujourd'hui MOB 1001
Automotrice Biasca-Acquarossa 4, aujourd'hui MOB 1002
Automotrice Lugano-Ponte Tresaa 5, aujourd'hui MOB 1003

Toutes informations sur www.blonay-chamby.ch

culièrement en septembre, où chaque BCiste qui se respecte semble devoir partir en vacances.

Au total - vous le verrez dans les comptes qui vous seront présenté ensuite - nos revenus d'exploitation 2010 ont marginalement dépassé ceux de 2009, ce qui est remarquable en raison de deux faits: un temps nettement moins favorable pendant de nombreux week-ends ainsi qu'un franc (trop) cher contre l'Euro, ce qui a indiscutablement fait diminuer le nombre de nos visiteurs de pays affectés par la crise, principalement de France et Angleterre. Nous sommes très pessimistes à ce sujet pour 2011!

Sur le plan de l'infrastructure, pas de grands travaux en 2010 en ligne, mais la fin des travaux de rénovation de la halte de Chantemerle, magnifiquement remise en état, ainsi que le changement de quelques poteaux et rails. Nous prenons aussi grand soin de garder nos trois kilomètres dans un état aussi «tip top» que possible, avec contrôle suivi de la végétation, ce qui n'est - hélas - plus beaucoup le cas le long des rails, gares et dépôts, même en Suisse... Au dépôt, l'aiguille menant aux voies 2 et 3 a été changée et bourrée en avril dans le cadre d'un camp de travail LOGIN, ceci dans des conditions météorologiques optimales.

Sur le plan du matériel roulant pour 2010:

- A la vapeur, 3 machines ont dû passer l'inspection de l'ASIT et des travaux importants ont eu lieu sur la BAM 6, notamment le renouvellement de la caisse à charbon latérale. La BFD 3 a eu de grosses humeurs à Pentecôte. Du coup, elle a été mise au coin et au repos pour quelques semaines, puis réparée pour fin août. Merci à l'équipe vapeur, qui ne s'est pas laissé décourager par ces contretemps.

- Nous sommes engagés dans de grosses et longues révisions à la traction électrique avec la locomotive 81 de la Bernina et l'automotrice 11 du MOB, révisions qui se sont révélées bien plus complexes qu'initialement estimé. On ne verra pas l'issue de ces travaux avant 2012/2013. A part la caisse de la TL 36 et conformément à la décision de la précédente AG, nous avons acquis l'automotrice RhB/Bernina ABe 4/4 35, qui est destinée à devenir notre «bonne à tout faire», notamment en raison de sa capacité à circuler sur l'ensemble des réseaux connectés au BC. Remarquons que cette acquisition, le transport de Landquart à Châtel St-Denis et les travaux d'adaptation ont pu être quasiment entièrement financés par des dons, ce qui est bien sûr très appréciable et apprécié.

- Pour le matériel remorqué, les travaux se sont concentrés sur la voiture CEV AB 21 ainsi que le tombereau GFM Ek 712, mais là aussi, rien n'est encore fini au 31.12.2010.

Pour l'exploitation 2010, nous sommes passés à un horaire cadencé, en principe à chaque heure + 05. Ceci facilite la compréhension de notre horaire pour le grand public et semble bien marcher. J'aimerais remarquer deux faits positifs:

- Tout d'abord de manière générale, un meilleur état de propreté de nos trains en 2010 avec la mise en place au tour 1 d'un coin «propreté», mais encore fallait-il l'utiliser. J'insiste sur le fait que c'est aux tours 1 de motiver les personnes en service à passer une partie de la matinée à préparer le matériel prévu pour circulation.

- La bonne adaptation et capacité à réagir lors de dérangements/désheurements, comme indiqué plus haut pour le festival de Pentecôte. C'est dans l'épreuve que l'on reconnaît les maîtres!

Nous n'avons probablement jamais eu autant de membres actifs donnant effectivement au minimum 8 jours de travail au BC, mais on voit bien qu'on est à la limite de capacité pour une activité entièrement basée sur le bénévolat. Je pense qu'on a atteint un plateau et qu'il serait prudent de ne pas pousser plus ou trop loin. Nous de-

vrions au contraire garder le niveau actuel, en essayant d'éviter les tensions que semblent générer les moments où cela tire trop sur le manche (ou le membre...).

Au final quelques remarques moins positives:

- Nous avons toujours une épée de Damoclès sur notre ligne, appelée viaduc de la Baye de Clarens. Comme locataire de la ligne nous n'avons pas grand-chose à dire, mais n'avons juste qu'un rapport très détaillé a été remis par la société d'ingénierie chargée du suivi technique.

- Pour le reste, quand j'ai quelque chose à dire, je le fais dans l'Edmondson, avec des problèmes récurrents comme la propreté dans les lieux communs du dépôt et ce que j'appellerais tout simplement le respect de l'autre dans cette aventure collective qu'est le BC.

- De manière plus générale, comme représentant de la génération de 1968 et son célèbre slogan «il est interdit d'interdire», je suis aussi très concerné par l'érosion permanente de la liberté personnelle et la transformation de chaque individu en un clone qui doit impérativement obéir à une multitude de règlements. Au BC, cela prend non seulement la forme de prescriptions de plus en plus astreignantes qui nous sont imposées par divers organes, mais aussi par un besoin irrépressible, à l'intérieur du BC et chez des générations plus jeunes, à tout vouloir cadrer et codifier. J'espère qu'au bout de tout cela, il restera encore un peu de plaisir à donner son temps libre pour une telle activité!

- Enfin ceci pour le grand projet du moment: nous parlerons plus tard dans la soirée de l'amélioration de notre dépôt atelier de Chaulin. Il se passe quelque chose d'intéressant autour de ce projet, que vous avez tous pu étudier en détail: à première vue ou lecture, c'est un «ouah» devant le travail effectué, le sens du détail, l'ambition et le caractère très novateur du design de ce projet; puis un sorte d'effroi se propage: n'est-ce pas trop? Comment allons-nous gérer cela, sans parler du financement? Je dirai ceci: nous sommes encore quelques-uns dans cette salle à avoir connu Les Marais de Chaulin à l'état original et à avoir attaqué la montagne (à la pelle!) pour poser l'aiguille de la bifurcation. 40 ans plus tard regardez où en est le BC. Alors ce projet ce n'est - à moins d'un miracle pour le financement - pas moi ou ceux de plus de 60 ans qui vont le mener à bien. Il s'agit d'un plan à long terme qui sera réalisé totalement ou en partie sur une plage de plusieurs années ou décennies par ceux qui ont porté ce projet et sont assez jeunes pour avoir tout ce temps devant eux pour le mener à terme.

Merci d'être parmi nous ce soir et une excellente saison 2011 au BC et à ses membres.

Votre président, Jean-François Andrist

photo 25 affiche Evénements.jpg

Deutsche Zusammenfassung

Triebfahrzeuge

Am 3. Mai versagte kurz vor der Abfahrt eines Extrazuges von Vevey nach Chaulin ein Überhitzerelement der Dampflokomotive BFD 3. Die Untersuchung zeigte, dass alle Elemente ersetzt werden müssen. Dank dem sehr grossen Einsatz einiger Mitglieder konnte die Lokomotive noch vor dem Pfingstfestival wieder dem Betrieb übergeben werden.

Die Tramway-Lokomotive 4 „Rimini“ wird zurzeit einer gründlichen Revision unterzogen; sie ist erst nächstes Jahr wieder betriebsbereit.

Für die Instandsetzung des Kessels der LEB-Lok 5 werden finanzielle Mittel gesucht.

Die Mallet-Maschine 105 hat einen Neuanstrich erhalten (schwarz, mit rotem Rahmen und Rädern) und wirkt seither sehr gefällig.

Der Kasten der MOB-Gepäcklok 2002 MOB ist ebenfalls neu gestrichen worden. Der nachtblaue Anstrich wirkt sehr gediegen. Besten Dank an Pro Patria für den substantiellen Beitrag an die Kosten!

Die sehr umfangreichen Arbeiten an der Berninalok 81 gehen weiter. Bestandteile dieser Maschine finden sich derzeit so ziemlich in allen Ecken des Depots. Die frisch revidierten Radsätze sind vor kurzem eingetroffen.

Die Revision des MOB-Triebwagens 11 kam aus Kapazitätsgründen nicht gut voran. Ziel ist jedoch, ihn 2012 vollständig revidiert wieder in Betrieb nehmen zu können.

Der Tw 35 der Berninabahn ist an die BC-Normen angepasst worden, und der GFM-Triebwagen 111 ging an die TPF zurück.

Die bretonische Draisine ist fertig revidiert und frisch gestrichen.

Auch die RhB-Schneeschleuder ist neu gestrichen worden – braun, wie ihre bei der RhB noch aktive Schwester.

Der 1979 von der BC erworbene Tramanhängewagen C 57 (ex VMCV ex BVB) ist am 17. Mai auf die BC zurückgekehrt. Er ist in einem sehr guten Zustand.

Feste Anlagen

Das Gelände hinter der östlichen Depothalle ist entwässert und eines der Gleise zur Schaffung von mehr Abstellraum um einige Meter verlängert worden. Der Besitzer der Strecke Chamby-Blonay, die MVR, hat mit einem betonierten, mit Gittern abgedeckten Graben den ständig nassen Bereich oberhalb der Zufahrtsweiche zum Depot Chaulin saniert.

Anstelle des Lichtsignals G 3 (Zufahrt zum Depotgelände) ist ein schönes Klappscheibensignal aufgestellt worden (Photo Seite 8). Es sicherte früher die Einfahrt in den Bahnhof Puidoux-Chexbres von Vevey her und war eines der letzten seiner Art bei den SBB.

Betrieb und Anlässe

Erster Höhepunkt des wiederum sehr gut besuchten diesjährigen Pfingstfestivals war die Einweihung des von Pascal Wilhelm und einigen weiteren guten Seelen sehr schön neu gestrichenen Berninabahntriebwagens ABe 4/4 35. Die Anschriften entsprechen denjenigen der 70er Jahre. Er wird für Dienstfahrten und Züge nach Vevey eingesetzt; am 30. Oktober wird er einen authentischen RhB-Zug zum „Salon des goûts et terroirs“ in Bulle führen. - Der zweite Höhepunkt war die Wiederinbetriebnahme des „Biniou“ (bretonische Draisine), die sich als ein wahrer Publikumsmagnet erwies.

Ein weiterer interessanter Anlass werden sicher die Tessiner-Wochenende sein (10./11. und 17./18. September), während derer unser hundertjähriger Sommerwa-

gen „Giardiniera“ (ex LCD C 21), die drei MOB-Triebwagen 1001, 1002 und 1003 (ex LCD 9, BA 4, FLP 5) sowie als grosse Attraktion der Tramwagen 7 der FART (ex Tram Locarno 1) verkehren werden.

Personalnachrichten

Marcel Gautier, unser zuverlässiger Schreiner, hat uns für immer verlassen.

Am 19. Juni führte François Bosshard altersbedingt seinen letzten Zug (siehe Titelbild und Seite 9). Er ist seit der Gründung der BC ein sehr aktives Mitglied und war die treibende Kraft für die Wiederinbetriebnahme unserer deutschen Dampflokomotiven. Verdankenswerterweise wird er uns auch weiterhin mit seinen umfangreichen Kenntnissen zur Verfügung stehen.

Administratives

An der diesjährigen GV am 1. April wurde ein Modell des geplanten neuen Depots gezeigt. Die Stadt Montreux wird der BC in Bälde eine Stellungnahme zur Machbarkeit des Projekts zukommen lassen.

Die anwesenden Mitglieder stimmten dem Ankauf der He 2/2 2 der BVB (reine Zahnradlokomotive, Ausstellungsstück), des schon erwähnten C 57 ex VMCV und des gedeckten, im Bahnhof Vevey abgestellten 4achsigen Güterwagens Gak 672 der TPF zu. Er dient als Lager für die Ersatzteile der MOB-Lok 2002.

Martin Gut

photo 24 vendeuse.jpg

Une activité primordiale pour le BC, la vente des souvenirs, repas et boissons.
Eine wichtige Aktivität für die BC, der Verkauf von Souvenirs, Speisen und Getränken.

Dons

Le BC remercie tous les membres qui ont payé à temps leur cotisation 2011, avec un petit clin d'oeil supplémentaire pour tous ceux qui ont arrondi plus ou moins substantiellement la somme vers le haut. C'est toujours apprécié!

Spenden

Die BC dankte allen Mitgliedern, die ihre Beiträge für das Jahr 2011 pünktlich bezahlt haben, mit einem kleinen Augenzwinkern für diejenigen, welche die Summe mehr oder weniger erheblich aufgerundet haben. Das wird immer geschätzt!

photo 26 automotrice 35.jpg