L'escarbille

Juin 2013 • *No 94* • 47e année

photo 01 vapeur.jpg

La rédaction de l'Escarbille recherche un

Rédacteur adjoint

Formation assurée
Possibilités d'avancement
Prestations sociales d'une entreprise moderne!

Contactez Sébastien Jarne

photo 02 voyageurs.jpg

Animation à Chaulin lors du festival BC de Pentecôte.

Hochbetrieb in Chaulin anlässlich des jährlichen BC-Festivals

Page de couverture:	Nuage de vapeur: Image fréquente cette année à Chaulin, compte tenu d'un début de saison frais et humide Photo et copyright: Jean-Claude Boré
Titelseite:	Dampfwolke: übliches Bild in Chaulin dieses Jahr, auf Grund des kühlen und feuchten Saisonbeginns.
Dernière page:	Le fourgon automoteur 151 a circulé à plusieurs reprises dans les rues de Genève. Photo Eric Rahm
Letzte Seite:	Der Gepäcktriebwagen 151 ist mehrmals durch die Genfer Strassen gefahren.
Double page centrale:	Fiche technique de la voiture 21 des Chemins de fer veveysans.
Doppelseite:	Datenblatt der Wagen 21 der Chemins de fer veveysans.

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 Jérome Albasini (Login), Jean-Claude Boré, Jérôme Constantin, Simon Favez, Norman C. Franklin, Sacha Herren, Tibert Keller, Philippe Maudry, Sébastien Jarne, Eric Rahm. Yann Le Tallec

Imprimerie Artgrafic Cavin SA, Grandson

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

Editorial

Comme à chaque journée spéciale, le fondateur et premier président du BC, Marcel Rittener, tout proche de ses nonante printemps, nous rend visite en ce très couvert samedi de Pentecôte. Malgré (ou peut-être à cause de) ce temps maussade, les trains sont bien remplis et nous interrompons notre conversation pour regarder un convoi vapeur refouler du dépôt vers la bifurcation. La main de Marcel serre mon bras et il me dit: tu vois, Jean-François, voir et vivre cela justifie tout notre engagement ces 45 dernières années.

Il n'y a rien à ajouter.

Bonne lecture de cette 94ème Escarbille

J.F. Andrist
Président

Sommaire

Editorial	**3**	**La voiture CEV 21**	
Feuille de marche	**4**	**Centre de la vapeur, Winterthur**	**22**
Festival de Pentecôte	**12**	**Procès-verbal de l'AG**	**24**
Travaux de voie	**14**	**Rapport de gestion 2012**	**28**
Fiche technique. Voiture BC 21	**16**	**Deutsche Zusammenfassung**	**30**

Feuille de marche

Locomotives à vapeur

L'activité d'entretien des machines à vapeur a été soutenue tout au cours de l'hiver et, bien que plusieurs chantiers aient été entrepris simultanément, les quatre locomotives étaient prêtes pour le festival à mi-mai. Bravo à toutes les personnes qui ont participé à ces travaux et en particuliers aux jeunes membres qui se sont pleinement sont impliqués.

Sur toutes les machines en service, l'étanchéité des grilles pare-escarbilles «intérieures» a été réexaminée et améliorée le cas échéant, le but étant d'éviter l'utilisation des paniers extérieurs. Vous ne les verrez donc plus sur la cheminée de nos locomotives.

Tous les plomb-fusibles ont été recoulés. L'échange s'effectue chaque deux ans à l'occasion de l'inspection de chaudière.

photo 03 tête.jpg

Il faut être mince et souple comme notre jeune membre Kim, pour pouvoir entrer dans les soutes de la locomotive BAM 6 et les nettoyer.

Nur schlanke und gelenkige Personen, wie unseres junge Mitglied Kim, können in die Wasserkasten der Lokomotive BAM 6 hinein, um sie zu reinigen.

BFD 3

Elle a fait l'objet d'une inspection de sa chaudière, qui a été passée avec succès, ainsi que des travaux d'entretien régulier à l'occasion de l'inspection (rodage de divers clapets et vannes).

Sa peinture extérieure a été refaite, afin de lui donner une allure impeccable pour son centenaire, qui va se fêter cette année. Les mauvaises conditions climatiques de l'hiver ont compliqué la tâche, ainsi que la poussière ambiante régnant dans le dépôt. Plusieurs couches ont été nécessaires pour venir à bout de cette problématique.

Lors de sa première mise en service de la saison, nous avons constaté que des tubes de la chaudière n'étaient pas étanches côté foyer, problème que nous avions connu une fois en 2011, mais plus depuis. L'intervention d'un spécialiste a permis d'éliminer ces fuites et la 3 a pu reprendre son service.

«Rimini» 4

L'inspection de chaudière a été passée avec succès. Quelques travaux d'amélioration de détails ont été réalisés pendant l'hiver.

LEB 5 «Bercher»

Les travaux de préparation pour la remise en état de sa chaudière ont commencé. Dans une première étape, la cabine et les soutes à eau ont été déposées, afin de permettre l'accès à la chaudière. La seconde étape sera de séparer cette dernière du châssis, afin de pouvoir l'expédier dans l'atelier qui se chargera de sa réparation.

BAM 6

Elle a fait l'objet des travaux d'entretien réguliers et son nouvel injecteur gauche a été installé définitivement.

La surface de l'intégralité de l'embiellage a été traitée au nickel . Cette opération évitera la corvée de «graissage» des bielles en fin de week-end, destinée à protéger celles-ci contre la rouille. L'expérience nous montrera comment ce traitement est efficace à ce niveau-là.

Deux réparations ont été effectuées: étanchéité des conduits d'échappement des cylindres (non visible depuis l'extérieur, car situés sous la boîte à fumée dans le châssis) et fixation du crochet d'attelage avant (au même endroit que les conduits d'échappement).

Mallet SEG 105

C'est cette machine qui a reçu le plus d'attention. Suite aux observations faites lors de son périple dans le Harz, les points suivants ont été mis en ordre: réglage et réajustement de la hauteur de la suspension, remplacement des joints des couvercles de tiroirs en cuivre par des joints en graphite expansé, remplacement des clapets anti-retour du circuit de graissage des cylindres de type allemand par d'autres du type SLM, remplacement de l'indicateur de niveau d'eau défectueux, contrôle des marmites de frein, remise en état du cendrier, mise en place d'un manomètre de pression de la chaudière d'un type ancien.

photo 04 piliers rouges.jpg

Une place de travail bien aménagée et éclairée a permis de travailler sur les bogies de la locomotive BB 81 plus efficacement.
Ein gut eingerichtete und beleuchtete Arbeitsplatz ermöglicht eine effizientere Bearbeitung der Drehgestelle der Bernina-Lokomotive 81.

Traction électrique

Automotrice LJB 12

Un des moteurs de traction, un des rares éléments qui n'avaient pas été remis à neuf lors la révision générale de 2007, a été victime d'un court-circuit lors du festival. Le véhicule a dû être retiré du service.

Tramway 28 de Lausanne

La caisse a été levée, libérant le châssis à trois essieux pour les travaux de révision. Un gros travail de nettoyage et de peinture a été nécessaire. Les six roues ont été équipées de bandages neufs aux ateliers des Transports Publics du Chablais à Aigle. Merci à Sébastien Zonca pour l'important travail qu'il a réalisé et pour avoir assuré la coordination avec son entreprise.

Locomotive +GF+ 75

Les essieux ont également été équipés de bandages neufs aux ateliers des TPC et les bogies, nettoyés et repeints, sont prêts à être replacés sous la caisse.

Dès que les quelques travaux de finition seront terminés et les divers contrôles de fonctionnement effectués, cette locomotive sera à nouveau opérationnelle.

Locomotive Bernina 81

Les travaux sur les bogies se poursuivent. Le travail sous les bogies au niveau du sol étant très pénible, quatre solides colonnes ont été construites et installées suite à l'idée d'un membre. Elles permettent de travailler dans de meilleures conditions.

Après de nombreux essais, la solution technique adéquate a été trouvée pour les glissières des boîtes d'essieux, si bien que le premier bogie a pu être remonté à fin mai. Les travaux sur la mécanique se poursuivent pendant la saison grâce à "l'équipe du mardi".

photo 05 châssis.jpg

Le châssis de l'automotrice 28, nettoyé, repeint et équipé de nouveaux bandages est prêt à être placé sous la caisse.
Der Untergestell der Strassenbahn 28 von Lausanne, gereinigt, neu gestrichen und mit neuen Radreifen ausgerüstet, ist bereit, um unter dem Kasten gesetzt zu werden.

Les sièges rembourrés de l'automotrice 35 de la Bernina ont maintenant belle allure.

Die Polstersitzen des Triebwagens 35 der Berninabahn sehen jetzt sehr schön aus.

photo 06 sièges rembourrés

Automotrice Bernina 35

Les sièges du compartiment de première classe ont été remis en état cet hiver par une entreprise spécialisée. Le résultat est impressionnant.

Fourgon automoteur CGTE 151

Ce véhicule est revenu le 6 mai de Genève où il avait participé aux manifestations du 150ème anniversaire des Transports publics genevois. Il y a circulé lors de 15 journées et effectué 348 km au total.

Les ateliers TPF de Bulle s'occupent de modifier le profil des bandages des roues, afin qu'il puisse à nouveau circuler sur les voies du BC.

Véhicules remorqués

Voiture CEV 211

Elle a été remise en service à l'occasion du festival de Pentecôte après une remise en état très complète. Voir l'article en page 18.

photo 07 wagon gris

Le travail de réfection du wagon F 424 du GFM avance bien.
Die Revisionsarbeiten des Wagen F 424 gehen vorwärts.

Wagon GFM F 424

Lors de l'ouragan Lothar en 1999, le wagon-atelier de la traction à vapeur avait été endommagé par la chute d'un arbre sur l'aire du dépôt. Il avait été remplacé par un autre wagon, le X 1011, également en provenance des TPF. L'état des boiseries de ce wagon n'étant plus de première jeunesse, une équipe des actifs du mardi a entrepris son rempla-

photo 08
stores.jpg

Améliorations au Panoramique :au plafond, l'isolation phonique renforcée et devant les fenêtres, les nouveaux stores.
Verbesserungen bei Panoramique-Saal: Lärmisolierung an der Decke und Rollladen an den Fenstern.

cement. A cette occasion, le véhicule reprendra son ancien numéro. Il a en effet circulé jusqu'en 1973 comme fourgon F 424.

Wagon YStC K 111

Ce wagon couvert utilisé comme local technique au quai à charbon a brûlé dans la nuit du 8 au 9 février. Malheureusement, l'origine de l'incendie est malveillante. Une étude est en cours pour reconstruire un petit bâtiment à sa place, afin d'avoir sous toit, tout le matériel et les produits nécessaires à la traction à vapeur.

Voies et bâtiments

Salle du Panoramique

Après un renforcement de l'insonorisation, une autre amélioration a été apportée à cette salle: la pose de stores aux fenêtres. Merci aux personnes qui s'en sont occupées.

Voies 1 et 2 à Chaulin,

La plateforme et les voies 1 et 2 devant le Panoramique ont été entièrement remises en état, voir l'article en page 14.

Exploitation

Des voyageurs surpris

Quelle ne fut pas la surprise des voyageurs attendant le train régional entre La Tine et Montreux en fin d'après-midi du 1er juin, de voir arriver une automotrice plus que centenaire, au lieu du matériel roulant moderne du MOB. Toute surprise ne venant jamais seule, il y avait même une voiture-bar dans le convoi, où on leur a proposé de boire un verre!

En effet l'automotrice 11 du MOB et la voiture-salon de la Bernina avait été louées par un groupe pour réaliser un train spécial à destination de La Lenk. Au retour, le train régulier du MOB qui précédait le retour à vide de la circulation spéciale BC, est tombé en panne. Pour éviter une attente trop longue, les voyageurs des gares entre Montbovon et Montreux, ont été invités à monter dans la rame du BC.

Société

Ils nous ont quittés

Jean-Charles Béboux est né à Lausanne et a été un élève de l'école des métiers. Devenu mécanicien-électricien, il a travaillé de 1950 à 54 à Baden chez BBC (les archives du BC ont un certificat, écrit dans un «Schriftdeutsch» parfait, pour son dossier de responsable électricité du BC), participant au montage des premières Ae 6/6 puis des BDeh 4/4 11–14, qu'il suivit à l'AOMC de 1954 à 1956 comme sous-chef de dépôt (ça devait faire un changement des ateliers de BBC au très rustique dépôt de Monthey!), puis retour à Lausanne pour 2 emplois en attendant de pouvoir réaliser son objectif qui était de rejoindre le corps professoral de l'école des métiers de Lausanne, où il enseigna l'électricité de 1960 à 1992.

photo 09 portrait.jpg

Jean-Charles Béboux

Arrivé à la retraite et ayant toujours eu un intérêt très fort pour les chemins de fer, il devint actif au BC et reprit la responsabilité de tout le secteur courant électrique (hors courant de traction/caténaire). Dès lors, il mit de l'ordre dans notre installation assez primitive, car montée dans les années 1970 avec du matériel récupéré à droite et à gauche. Avec son ami Philippe Mercier, qui s'occupait plus particulièrement du téléphone de ligne, ils formaient une équipe soudée et très discrète. Une tournée le matin pour dire bonjour, puis ils travaillaient en silence et fort concentrés dans leur coin.

Malheureusement, des problèmes de santé se manifestèrent assez tôt et Jean Béboux dut progressivement ralentir son activité et finalement passer la main. Mais il continuait à participer à la vie du BC, en nous rendant visite lors des festivals, en faisant un aller-retour sur nos trains en saison et en participant très assidument à la sortie des actifs en novembre.

Nous garderons le meilleur souvenir de ce collègue discret et professionnel consciencieux. Nos sympathies à son épouse Marie-Thérèse, qui l'accompagnait et veillait sur lui dans nos sorties, ainsi qu'à ses enfants Olivier et Philippe.

J.-F. Andrist

Roger Kaller est décédé en décembre 2012 dans sa 93ème année. Il était un membre de la première heure du BC. Avec son ami Jean Paillard, il avait participé à la création du chemin de fer de Meyzieux près de Lyon, une des premières lignes touristiques de France. Ils avaient mis l'expérience ainsi acquise à la disposition du BC dans ses premières années. Devenu directeur-adjoint du MOB en 1975, il avait grandement facilité nos relations avec cette entreprise pendant les dix années suivantes.

Roger Kaller était une personnalité dans le monde ferroviaire romand, d'abord comme responsable de la vente des véhicules ferroviaires chez Sécheron, puis comme professeur extraordinaire à l'Ecole polytechnique de Lausanne.

SJ

Exploitation

Nuit des musées

La 14ème nuit des musées de la Riviera vaudoise s'est déroulée dans la soirée du samedi 11 mai. A cette occasion, les trains du BC ont circulé jusqu'à la nuit (six aller et retours entre 18 et 23 heures, dont trois à vapeur).

L'utilisation des trains et l'entrée au musée étaient gratuites pour tous à cette occasion. Ceci est possible grâce à une collaboration avec l'association des musées de la Riviera vaudoise, qui nous permet de toucher une subvention du fonds culturel RIVIERA.

Comme attractions particulières, des écrivains vaudois ont enthousiasmé le public présent dans la voiture-bar avec des lectures de textes ferroviaires et l'orchestre Macadam Jazz a animé les trains et le dépôt à moult reprises pendant toute la manifestation. Plusieurs visites guidées de notre collection ont été organisées.

Un des buts de cette nuit est de rendre possible la visite de plusieurs musées de la Riviera pendant une même soirée. Ceci encourage le public à fréquenter des lieux d'exposition, dont il n'aurait pas eu l'idée sans cette incitation. Effectivement, nous avons eu ce soir-là des visiteurs qui n'étaient pas venus pour le chemin de fer.

Un grand merci aux organisateurs et aux animateurs de cette soirée-là.

photo 10 éboulement.jpg

L'éboulement du 1er juin.
Erdrutsch in Chamby am 1. Juni.

Interruption de la ligne

Le samedi 1er juin, les très grosses pluies de cette journée ont eu pour conséquence un petit glissement de terrain juste à l'entrée en gare de Chamby. Les quantités d'eau très importantes qui jaillissaient dans les environs de la sortie du tunnel MOB ont emporté le talus et une masse de boue et de terre s'est retrouvée sur la voie du BC. Les trains ont dû être interrompus entre le dépôt et Chamby, ce qui n'a pas eu de grandes conséquences, vu la faible clientèle sur ce parcours, compte tenu du temps exécrable ce jour-là.

La voie a pu être dégagée avec l'aide du MOB en fin d'après-midi du même jour.

SJ

photo 11
musiciens.jpg

Le Macadam Jazz en action dans une ambiance BC typique.
Der Macadam Jazz im Einsatz in einer typischen BC-Ambiance.

photo 12
lectrice.jpg

Une attraction inhabituelle au BC: un public attentif aux récits d'auteurs vaudois
Vorlesung von Eisenbahngeschichten von Waadtländer Schriftstellern.
Photos et copyright: Jean-Claude Boré

Festival de Pentecôte

Un festival finalement réussi

Prévisions météo à Montreux à 15 jours: pas terrible; à 10 jours: encore moins; à 5 jours: la cata. Bof une fois tous les 4 ou 5 ans, ça tombe littéralement à l'eau et, comme nous n'avons pas de gros frais spécifiques pour ce festival (pas de transport de véhicule invité), autant que cela soit cette année.

- Vendredi 17: montage de la cantine, mise en place et nettoyage du dépôt: sous la pluie, ce n'est pas super comme ambiance, mais vers 16 h 30 tout est prêt.

- Samedi 18: bon, il ne fait pas trop mauvais ce matin; pas de grosse pluie. Un train spécial du Dampfbahn Bern vient depuis Berne, avec correspondance vapeur à Vevey pour monter chez nous. Finalement, il y a plus de 100 voyageurs; cela fera un socle de base solide et avec les autres visiteurs (290 cartes journalières vendues), la journée est bonne. Les revenus sont supérieurs de 20/25% par rapport à un samedi d'autres années (en général le samedi est le jour le plus calme du week-end de Pentecôte). En plus, tout a bien tourné: trains à l'heure et pas de panne de matériel.

- Dimanche 19: Le grand soleil de 6 h 30 cède vite la place aux nuages. Il y a la concurrence de la parade des vapeurs de la CGN (lac Léman), mais, moins que la concurrence, ce qu'on redoute, c'est que la parade CGN semble souvent appeler les nuages sur le Léman. Il y aura plusieurs passages pluvieux, mais, dans l'ensemble, la journée se déroule bien avec un remarquable étalement des visiteurs entre 10 heures et 17 heures (496 cartes journalières vendues). Pas un jour record, mais c'est bien mieux qu'espéré et, si lundi est pas trop mauvais, on tiendra finalement une moyenne de revenus tout à fait raisonnable.

photo 13
2 locs vapeur.jpg

Rencontre des locomotives du BC et du Dampfbahn Bern à Vevey, à l'occasion du festival 2013.
Begegnung BC- und Dampfbahn Bern-Lokomotiven in Vevey.

photo 14 voiture à rideaux.jpg

- Lundi 20: annoncé comme la meilleure météo des trois journées, ce n'est pas super, mais pas catastrophique au petit matin. Il ne faut surtout pas de pluie entre 08 h 00 et 10 h 00, sinon la famille grand public reste à la maison. On a une parade avec un défilé de trains vapeur et électriques depuis Blonay. Le dépôt se vide vers 10 h 00. A 10 h 45 on annonce: train de Vevey plein et grosse foule à Blonay. Le défilé prendra du retard, car les chefs de train doivent se transformer en vendeurs de cartes journalières pour absorber la file qui assiège le guichet. A l'arrivée des rames du défilé, l'occupation au dépôt passe de presque zéro à plus de 400-500 personnes en quelques minutes. Restaurant, cantine, toilettes, tables, bancs, sièges, c'est la ruée. Il faut reformer les rames au milieu de cette foule et les manœuvres se font au pas, mais les retards ne dépasseront pas 10 minutes et seront vite résorbés. A 14 h 00 il n'y a plus que des frites (205 kilos et 760 saucisses consommés en 3 jours) et quelques gâteaux, en voie rapide d'épuisement, car l'alimentation électrique suit mal. On donne la priorité aux frites sur les gâteaux. Les dames du BC en cuiront 62 durant cette journée, avec une interruption de près de 1 h 30 vers midi, raté pour le record (72, je crois) à cause de ces histoires d'électricité. 710 cartes journalières vendues, probablement le chiffre le plus haut et presqu'un mois «normal» de revenu financier en un seul jour. Pas d'accident, malgré la foule et une exploitation qui a très bien tourné. Les acteurs s'en retournent un peu fatigués mais contents; merci à toutes et à tous; on s'en souviendra.

- Mardi 21: remise en ordre sous la pluie, mais cette fois on s'en f…

Les responsables des ventes se demandent encore aujourd'hui ce qui a pu provoquer cet inattendu succès: d'une part une bonne couverture publicitaire a fait savoir dans la région qu'il y a quelque chose de spécial au BC à Pentecôte, d'autre part, ni la montagne (encapuchonnée de nuages) ni les rives du lac (humides et froides) n'étaient une option ces jours-là.
Voilà une heureuse et inattendue surprise, non seulement pour nos comptes, mais aussi pour le moral de la troupe, car la fête a été belle et nos compositions de trains (pas que les locos!) admirées avec des commentaires très flatteurs, notamment de la part de visiteurs ferrovipathes.

J.-F. Andrist

Travaux de voie

Réfection des voies devant le dépôt

L'aiguille donnant accès aux voies 1 et 2 devant le dépôt avait été posée au début des années 70, lors de la construction du dépôt. Les traverses en bois déjà d'un âge respectable, étaient en bout de vie. Le bois était partiellement fusé et les tirefonds n'étaient plus à même de garantir la fixation des rails.

Dès le 6 mars, une poignée d'apprentis monteurs de voie de l'entreprise Login ont effectué des travaux durant 3 semaines.

La neige encore au rendez-vous a marqué le début des travaux.

La dépose des voies 1 et 2, ainsi que de l'aiguille ont permis, dès le mercredi, l'intervention de l'entreprise Borgatta-Canosa qui s'est occupée d'enlever le vieux ballast (ou plutôt la terre) sur une profondeur de 50 à 60 cm.

Les matériaux récupérés ont été mis en remblai engazonné à proximité, évitant ainsi une évacuation problématique et coûteuse. Les vieilles traverses métalliques ont été dirigées chez notre ferrailleur à l'is-

Login est une entreprise qui s'occupe de la formation du personnel dans 22 professions liées au chemin de fer. Elle forme en particulier les apprentis monteurs de voie. Des travaux comme ceux effectués à Chaulin, sont appréciés, car ils permettent d'acquérir les bases du métier, sans la pression de l'horaire et le danger permanent dus à la circulation des trains, comme c'est le cas aux CFF.

photo 15 chantier

Les apprentis de Login au travail. / Die Login-Lehrlinge im Einsatz.

sue des travaux.

Des traverses métalliques de réemploi en notre possession ont été posées. Quant à celles de l'aiguille, en hêtre, elles ont été acquises auprès des établissements Rötlisberger à Glovelier, le spécialiste suisse des traverses en bois. Les rails, sauf quelques coupons trop usés, ont été réutilisés.

Ainsi, très rapidement les voies et l'aiguille ont repris place. Il a fallu sept wagons de ballast, soit environ 70 tonnes provenant de la carrière d'Arvel. Cette quantité de ballast, une fois encore, nous a été fournie gracieusement.

Une partie de l'acheminement du ballast a été faite à l'aide de l'automotrice RhB 35, de Chernex à Chaulin!

L'entreprise Galdini spécialisée dans cette activité, a procédé à 14 soudures de rails, y compris l'éclissage électrique. Ce dernier point est important pour la sécurité.

Ajoutons encore que la remise en état de l'entrevoie (1 et 2), ainsi que toute la bordure devant le panoramique a été réalisée par l'entreprise Borgatta-Canosa qui, soulignons-le, a livré un travail parfait, soucieuse de se faire une carte de visite.

Les voies 1 et 2 après la remise en état. Les traverses et le ballast ont été remplacés

Die Gleise 1 und 2 nach der Erneuerung. Schotter und Schwellen wurden ersetzt.

Nous avons profité de la présence des apprentis pour entreprendre quelques autres travaux, tels que le bourrage de l'aiguille anglaise, ainsi qu'un réglage soigné de la voie d'accès à la fosse du quai à charbon.

Soulignons encore la motivation des apprentis et de leur encadrement que nous remercions

N'oublions pas le service de la voie du MOB qui a mis à notre disposition les machines nécessaires pour la voie étroite, tronçonneuse et perceuse à rail, tirefonneuse, règle à dévers

François Bosshad

photo 16 aiguillage

Chemins de fer Electriques Veveysans Voiture BC 21

photo S. Jarne

photo 17 voiture rouge.jpg

La ligne de chemin de fer Vevey-Chamby a été mise en service en 1902 avec un matériel roulant des plus réduit. Trois automotrices et deux voitures, toutes à deux essieux.

Par chance, une des voitures d'origine a survécu, il s'agit de la BC 21, "BC" indiquant qu'il s'agit d'une voiture comprenant des places de deuxième et troisième classe. Disposant de cinq compartiments avec un couloir central et de plate-formes aux deux extrémités, elle est très représentative des voitures des chemins de fer à voie étroite de cette époque. En effet, plusieurs centaines de ce modèle ont circulé en Suisse.

Rapidement, les Chemins de fer Electriques Veveysans se rendent compte que sa tenue de voie est déplorable. dès que la vitesse est un peu élevée. Pour l'améliorer, l'empattement (c'est-à-dire la distance entre les essieux) sera augmenté dans les années 1920, à l'exemple de ce qu'avait déjà réalisé d'autres chemins de fer, tels que le MOB ou ceux de la Gruyère. Le résultat fut probant. Le nombre de places de deuxième classe disponibles dans l'automotrice étant amplement suffisant pour répondre à la demande, celles des voitures furent transformées en troisième classe. Les sièges rembourrés furent remplacés par des sièges en bois en 1937. Dès lors la voiture est renommée C 21.

N'étant pas équipée pour la crémaillère, elle ne peut pas circuler sur la ligne des Pléiades. Elle se retrouve d'autant plus souvent en prêt sur les réseaux de la Gruyère ou du MOB. En 1941, suite à l'incendie du dépôt d'Aigle qui avait détruit plusieurs voitures, elle est mise à disposition du chemin de fer Aigle-Sépey-Diablerets. Elle circule régulièrement jusqu'en 1969, année de la fermeture de la ligne Saint-Légier – Châtel-St-Denis, puis elle est cédée au BC en 1971. Elle y est très appréciée par sa belle allure et sa couleur rouge "sang de bœuf", et, surtout, par son côté historique, car c'est le seul véhicule original de la ligne Blonay-Chamby ayant survécu à ce jour.

Chemins de fer Electriques Veveysans Voiture BC 21

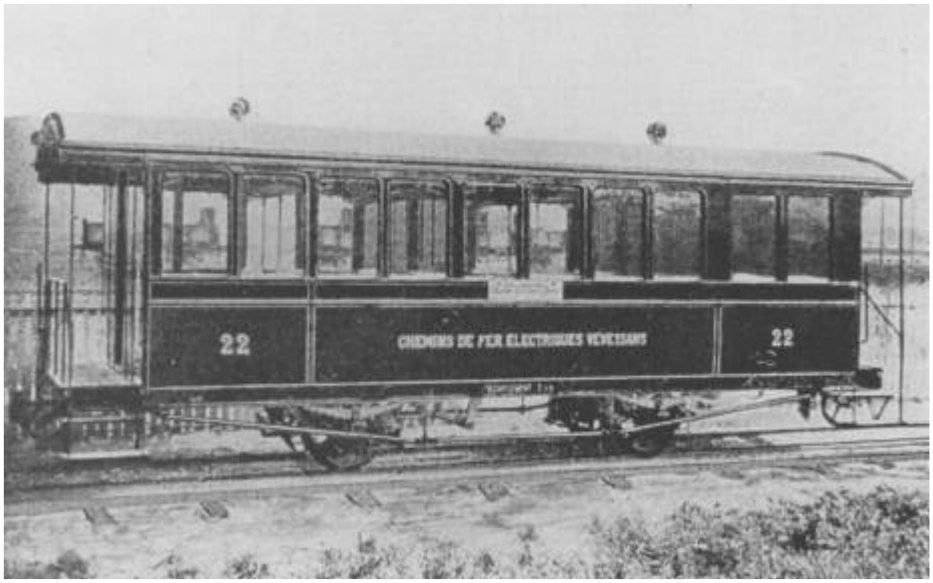

photo 19
voiture 22.jpg

Photo d'usine SWS

Voiture 22 des CEV en 1902

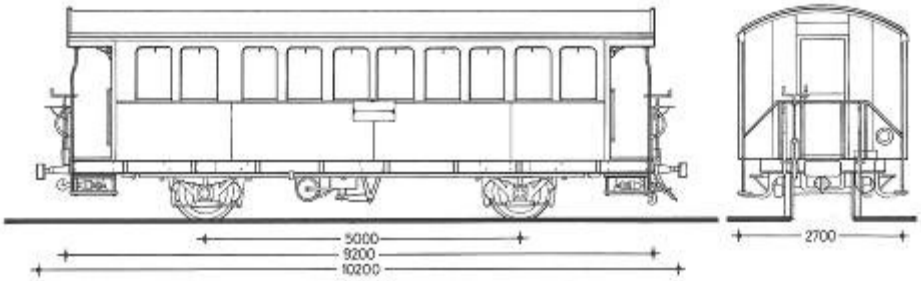

photo 20
plan voiture.jpg

Dessin BVA

Objet:	Voiture voyageurs	Type: BC N° 21
	Poids:	8,6 tonnes
	Nombre de places assises:	6 en deuxième classe
		32 en troisième classe
	Vitesse maximale:	50 km/h
	Constructeur:	SWS, Schweizerische Wagonsfabrik Schlieren
	Année de construction:	1902

Voiture cédée au BC par les Chemins de fer électriques veveysans

La voiture CEV 21

ou lorsqu'un petit rafraichissement devient une révision générale

La voiture CEV 21 fait l'objet d'une révision générale en 1979, car la caisse montre des faiblesses. Une partie des tôles est changée, ainsi que les couvre-joints. L'intérieur est repeint en gris clair et blanc. Il est également décidé de changer les bandages et, lors du démontage, on constate qu'il y a des fissures dans les jantes et qu'il faut changer les essieux.

A la fin des années 90, une équipe décide de refaire l'intérieur et de réintroduire la 2ème classe. La paroi la séparant de la 3ème classe est rétablie et les bancs en bois remplacés par des fauteuils rembourrés, comme a son origine. La toile du toit est également remplacée.

Par la suite, elle ne recevra qu'un entretien sommaire. Un effet d'électrolyse se manifeste entre les tôles et les couvre-joints, car ces derniers sont en aluminium, ce qui provoque de l'oxydation sur l'acier, si bien que des plaques entières de peinture s'écaillent et laissent le véhicule dans un état extérieur un peu délabré, sans compter les couvres -joints qui ne tiennent plus.

photo 21 fumeurs 21.jpg

Le nouveau Président ;J.-F. Andrist souhaite faire réparer ce véhicule ou lui donner au moins un léger rafraichissement. Lors d'une séance courant 2009, le comité demande à Simon Favez, s'il peut s'occuper de cette réparation, ce qu'il accepte, à condition qu'il ne soit pas seul et qu'une équipe se crée pour exécuter les travaux. Un pôle de 3 personnes s'engage pour ces travaux et commence le démontage et le détôlage de la paroi côté montagne au début novembre. La surprise n'est pas bonne, mais attendue au vu des expériences passées; le bas de caisse est rempli d'escarbilles autour des ciseaux de fenêtre, ce qui empêchait l'eau de s'écouler. De ce fait, le bois environnant et d'autres pièces maîtresses de la charpente ont été bien attaqué. Une décision est rapidement prise pour la suite des travaux: pas question de laisser comme ça et d'attendre la prochaine révision.

Ce qui est cassé ou pourri doit être remplacé et le bas de caisse renforcé. Toutes les tôles sont remplacées, car certaines sont transpercées de part en part par la rouille. Les couvre-joints sont remplacés par du profilé demi rond, comme à l'origine, et on y appose une couche de fond avec une peinture à deux composants. La même opération se fait côté lac, mais là

photo 22 inscriptions.jpg

La réalisation des inscriptions fut un immense travail. Merci à ceux qui s'en sont chargés.
Das Anbringen der Anschriften war eine Riesenarbeit.

L'intérieur de la voiture a été entièrement poncé et repeint.

Das Wageninnere wurde komplett geschliffen und neu gestrichen.

photo 23 bancs et porte.jpg

c'est beaucoup plus grave: Il y a cinq montants verticaux de la charpente à changer, car cassés au milieu. Pas étonnant que certains s'étonnaient en s'appuyant sur la paroi, qu'elle était vraiment souple; ici aussi le remplacement des pièces cassées et le renforcement de la caisse s'imposent, suivis du retôlage. Les ciseaux des fenêtres, dont la plupart sont devenus trop souples, sont remis en état.

Suite à la démolition de l'automotrice 103 des CEV, il est possible d'y récupérer les "ventres de poisson" pour les remettre sous le châssis de la 21, comme ils existaient à l'origine.

Tous ces travaux ont été effectués de novembre 2009 à mai 2011, en plusieurs étapes, car les travailleurs étaient appelés pour finir des urgences: MOB 11, FP 4, ainsi que pour des travaux de maintenance sur le matériel en service. Finalement, la caisse est prête pour une peinture complète, qui sera effectuée par un professionnel à fin août 2011. La teinte a été choisie sur la base de deux critères: lors du grattage du plafond des plateformes, du rouge comme l'actuel a été retrouvé sur les cintres et en d'autres endroits. En outre, c'est le même ton qui a été appliqué sur la petite locomotive des Pléiades révisée par les ateliers du MOB.

Les travaux reprennent à petit régime durant l'hiver et il est décidé que, dès que la MOB 11 sera en service, la priorité sera de finir cette voiture, afin de la remettre en service à Pentecôte 2013. Durant l'été 2012, c'est un programme à deux vitesses qui est proposé; soit: le mardi, rabotage et ponçage des bancs et les autres jours décapage et ponçage du plafond; un des travaux les plus pénibles à faire et surtout pendant les journées de canicule... Après 270 heures de travail, le plafond retrouve son apparence "bois naturel en pin". Le dernier banc est remonté à fin octobre. Dès novembre, l'intérieur est alors restauré dans les moindres détails. En effet. il y a cinq essences de bois différentes: épicéa, chêne, hêtre, chêne foncé et pin; soit tout ce qu'il faut pour des contrastes naturels sans teinte. Seule la 2ème classe est teintée en couleur acajou, car la paroi est reconstruite avec cette essence.

C'est un sacré challenge car il manque des pièces ou certaines sont cassées. Les panneaux contre les parois sont changés, car beaucoup trop faibles. En 2ème classe, c'est une tapisserie qui recouvre les panneaux comme à la belle époque et finalement, à fin avril, l'intérieur est prêt et il ne reste plus qu'à peindre les inscriptions sur les parois et le châssis, ainsi que plus de 170 m de filets à poser. Toutes ces finitions seront faites à Vevey dans le dépôt CEV. Etant hors poussière, tempéré et lu-

mineux, il se révèle bien approprié au vu de la météo de ce printemps. Les derniers jours avant Pentecôte, une équipe renforcée nettoie les vitres, remonte les rideaux et les plaques émaillées, ce qui permet de finir ce véhicule dans les moindres détails.

La voiture 21 en chiffres c'est:

- plus de 1000 heures pour l'intérieur.
- plus de 1000 heures pour l'extérieur.
- 8 entreprises qui ont fourni du matériel.
- un coût des travaux approximatif de 30'000.- CHF.
- au final, c'est un total de 36 membres actifs du BC qui ont participé à cette révision, bien que l'essentiel ait été réalisé par deux personnes en moyenne.

Pour terminer, je tiens à remercier tous ceux et toutes celles qui m'ont aidé pour réaliser ce travail et dont ils (elles) peuvent être fiers/fières du résultat. Ce véhicule a été rétabli dans son aspect original de 1902, en utilisant des matériaux solides, de bonne qualité, qui vont permettre au BC de bénéficier d'une voiture restaurée en profondeur pour un bon nombre d'années.

Simon Favez

photo 24 intérieure voiture.jpg

L'intérieur de la voiture est terminé.
Das Wageninnere ist fertig renoviert.

Chaque vendredi après-midi en juillet et août,
nous vous proposons une promenade en tramway électrique
de Blonay à Chamby et une visite du musée de Chaulin.

Tuileries et chemin de fer

La fabrication de tuiles et de briques est une industrie ancienne. Déjà au temps des Romains, elle était connue et pratiquée de manière artisanale. En Suisse, les toits des maisons étaient en chaume ou en bois (bardeaux) et des considérations de lutte contre les incendies incitèrent à une généralisation de la tuile dès le XVIIIe siècle. Vu la demande croissante qui en découla, des tuileries se créent en de nombreux sites où la matière première, c'est-à-dire l'argile, est disponible. Dans notre région, les plus connus se situent à Bussigny, Renens, Corcelles-près-Payerne, Peyres-Possens ou Chavornay.

Dès que la carrière est un peu éloignée de l'usine, un moyen de transport très apprécié est la voie ferrée de chantier avec un écartement variant de 40 à 60 cm. Elle est très bien adaptée aux zones humides, voire marécageuses, que l'on retrouve souvent autour des veines d'argile. Les éléments de rails portables peuvent facilement être déplacés en fonction de l'avancement du chantier. Les bennes sont généralement poussées à la main ou tirées par un cheval. Dans les installations les plus importantes, elles sont remorquées par de petites locomotives à partir des années 1930.

Ces transports cessent avec la mécanisation intensive des tuileries ou leur disparition dans les années 1960-1980.

Le musée des tuileries de Cham/Hagendorn s'est donné pour mission de présenter au public une petite tuilerie caractéristique de la fin du XIXe au début du XXe siècle. Dans un souci historique, il y a installé des voies et des plaques tournantes où les enfants peuvent faire circuler des bennes, comme les ouvriers de jadis.

Le musée présente en outre une magnifique collection de tuiles historiques

SJ

Tuilerie/Ziegelei, Cham

photo 25 fleurs et pré.jpg

Voies de chantier/Feldbahngleise

photo 26 rails et gravier.jpg

Avec ce type de traverse, le joint des rails se trouve sur une traverse et non entre deux comme dans la voie classique.

Spezialschwellen, wo der Schienenstoss über einer Schwelle ist, und nicht dazwischen, wie üblich.

photo 27 traverses.jpg

Centre de la vapeur, Winterthur

L'association pour un centre de la vapeur à Winterthur (VDW, Verein Dampfzentrum Winterthur) a été créée, il y a deux ans, pour sauver une importante collection de machines à vapeur historiques.

Voici un bref résumé de son histoire. Dans les années 1960-70, plusieurs associations se créent pour sauver des bateaux ou locomotives à vapeur (dont le Blonay-Chamby), mais de nombreuses et intéressantes machines fixes sont menacées de disparition. rien n'est encore mis sur pied pour leur sauvegarde. C'est ainsi que l'association pour un musée suisse de la machine à vapeur voit le jour à Thun en 1975. Elle devient la société coopérative Vaporama en 1982, dont les buts sont de sauver le bateau à vapeur "Blümisalp" et de constituer un musée de la machine à vapeur à Thun. De nombreuses pièces sont acquises et même remises en état de marche. En 1995, le musée Technorama de Winterthur décide d'abandonner sa section historique et lui cède sa propre collection de machines.

En 2006, coup dur, les appuis du canton de Berne et de la ville de Thun sont supprimés, respectivement réduits et la halle d'exposition promise n'est plus disponible. Le futur du Vaporama est des plus incertain, il doit déménager. La recherche d'un nouveau lieu d'entreposage est activement menée et la collection est finalement transférée en 2012 au VDW de Winterthur, qui a pu trouver une halle adéquate. Ce n'est pas moins de 500 t de machines qui ont

A droite, la chaudière à vapeur alimentant la machine de la génératrice électrique. L'installation est fonctionnelle et elle fournit le courant pour l'éclairage de la halle.

A gauche, un groupe turbo-générateur, version plus moderne pour la fabrication de courant électrique à partir de la vapeur.

photo 28 chaudière.jpg

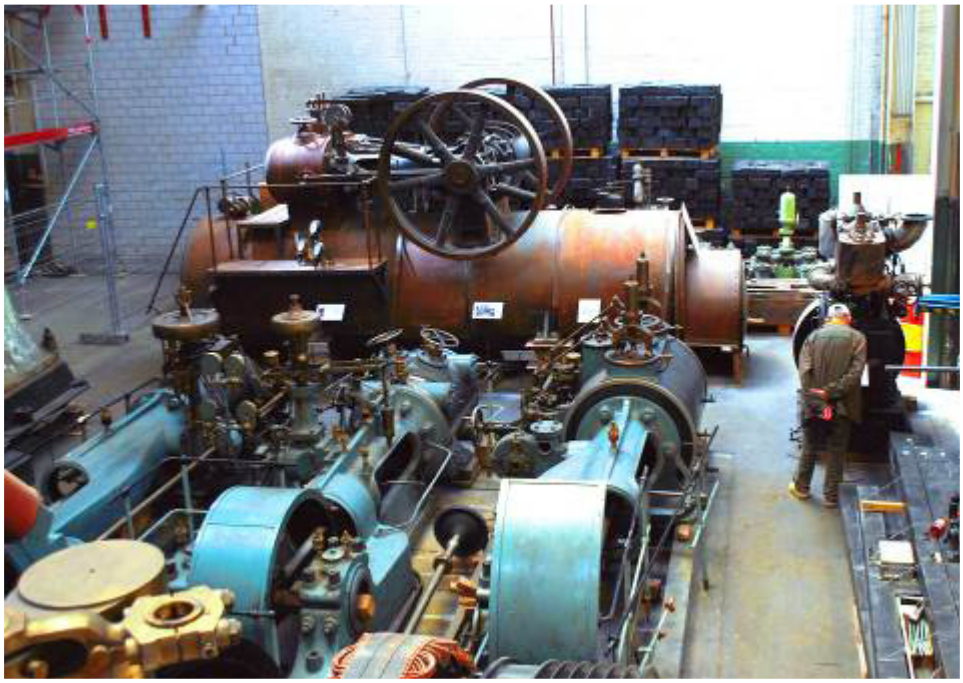

photo 29 machines.jpg

Quelques pièces de la collection du VDW.
Einige Maschinen der VDW-Sammlung.

dû être déplacées! L'association Vaporama est dissoute en 2009.

Actuellement, le VDW est en mesure d'exposer sa collection dans l'ancienne halle 181 de l'entreprise Sulzer à Winterthur, non loin du lieu de fabrication de beaucoup d'entre elles (Fabrique de locomotives et de machines SLM, ainsi que Sulzer Frères).

La collection est extrêmement variée. Elle comprend quelques 80 machines à vapeur de tous genres, construites entre 1859 et 1972.

Quelques exemples:

- Machine à vapeur à balancier pour le pompage de l'eau (1859).
- Turbine à vapeur (1890)
- Machine du bateau à vapeur "Giessbach" du lac de Brienz (1899).
- Marteau-pilon à vapeur des ateliers CFF d'Olten (avant 1900).
- Drague avec moteur à vapeur utilisée sur le lac de Thun (1900).
- Locomobile de l'usine de bougies de Biasca (1901).
- Machine à vapeur entraînant une génératrice électrique pour les tramways de Bâle (1902)
- Locomotive à vapeur de manœuvre de l'usine Sulzer frères (1907).
- Rouleau compresseur à vapeur (1923).

Grâce au travail inlassable des membres de l'association, de nombreuses pièces ont été remises en état pour une présentation stationnaire et même fonctionnelle pour certaines d'entre elles.

L'exposition peut être visitée lors de journées spéciales organisées quelques fois par année, ainsi que sur demande pour les groupes.

Pour plus de renseignements, consulter le site internet www.dampfzentrum.ch.

SJ

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 5 avril 2013 à Lausanne.

Ordre du jour

1. Liste des présences
2. Approbation du procès-verbal de l'assemblée générale 2012
3. Rapport de gestion et des comptes 2012
4. Rapport des vérificateurs
5. Approbation du rapport de gestion 2012
6. Approbation des comptes 2012
7. Vote de la décharge
8. Election au Comité directeur et au Conseil d'Administration
9. Election de l'organe de contrôle
10. Dépenses supérieures à Fr. 75'000.-
11. Modification des statuts
12. Divers

1. Liste de présences

Le Président ouvre la séance à 19h30 dans la Salle des Vignerons du Buffet de la Gare de Lausanne et salue les 73 membres présents. 18 se sont fait excuser.
La convocation ainsi que l'ordre du jour ont été publiés dans l'Escarbille de décembre 2012 et la Feuille officielle suisse du commerce du 15 février 2013.
L'Assemblée observe un instant de silence en l'honneur de Jean Béboux, membre actif vétéran, Mario Monti et Roger Kaller, anciens membres actifs, qui nous ont quittés depuis la dernière assemblée générale.

2. Approbation du procès-verbal de l'assemblée générale 2012

Le procès-verbal de l'assemblée générale 2012 est accepté par l'ensemble de l'Assemblée.

3. Rapport de gestion et des comptes 2012

3.1 Rapport de gestion

Le Président fait part de son rapport dont le texte intégral est annexé au présent procès-verbal. Suite à sa remarque au sujet de l'effectif restreint de «diplômés OFT» il est relevé la difficulté pour les professionnels de se conformer aux contraintes de la Loi sur la durée du travail recouvrant à la fois leurs activités professionnelles et bénévoles.
Le Président est acclamé par tous les membres présents.

3.2 Rapport des comptes 2012

Après distribution des documents y relatifs, Robert Cressier (bilan) et Peter Voegtli (comptes de résultat) commentent les chiffres arrêtés au 31 décembre 2012.
Une demande de don auprès de la Loterie Romande est en cours de préparation. Dans cette optique, le Président souligne la nécessité de pouvoir disposer d'un financement propre (y compris notre capacité d'emprunt auprès de la BCV).

Un document traçant l'évolution des revenus pour la période 2006 à 2012 est soumis à l'Assemblée pour information. Concernant la recherche de fonds une campagne va démarrer sous peu en faveur de la locomotive LEB 5.
Les documents et les présentations n'attirent pas de questions ou remarques de la part de l'Assemblée.

4. Rapport des vérificateurs des comptes

Le rapport est lu par les vérificateurs. Le document est disponible sur demande auprès des responsables financiers.

5. Approbation du rapport de gestion 2012

Le rapport de gestion 2012 présenté par le Président est approuvé par l'ensemble des membres présents.

6. Approbation des comptes 2012

Les comptes 2012 présentés ce jour par les deux responsables financiers sont approuvés par l'ensemble des membres présents.

7. Vote de décharge

L'Assemblée donne décharge aux organes dirigeants 2012 (Conseil d'administration et Comité directeur).

8. Élection au Comité directeur et au Conseil d'administration

Comité directeur:
Armand Lugrin, responsable Infrastructure, démissionne pour raison de surcharge professionnelle. Le Président le remercie pour son engagement et indique que le Comité décidera ultérieurement de la nomination de son successeur, aucune candidature ne s'étant manifestée à ce jour. Armand Lugrin est acclamé par l'Assemblée.
Conseil d'administration:
Aucune modification.

9. Élection de l'organe de contrôle

L'organe de contrôle reste identique à 2012 et sera donc composé de Philippe Roeder et Daniel Zimmermann.

10. Dépenses supérieures à Fr. 75'000.-

Aucun objet relatif à cette catégorie n'est à soumettre à l'Assemblée pour cette année. Cependant, compte tenu de la démarche en cours auprès de la Loterie Romande, et au vu des offres reçues des différents maîtres d'état, le Président demande l'accord de l'Assemblée pour que le Comité puisse démarrer les travaux dès attribution des fonds sans recourir à une Assemblée générale extraordinaire. Cette dérogation sera valable jusqu'à l'Assemblée générale 2014 (et renouvelée alors si nécessaire) et une priorité absolue sera donnée aux frais en relation avec l'accueil de nos visiteurs. La proposition est mise au vote et acceptée à l'unanimité par l'Assemblée.

11. Modification des statuts

Ces modifications font suite d'une part à une demande de l'Administration cantonale des impôts concernant d'éventuels surplus en cas de dissolution de la société, afin de pouvoir conserver l'exonération fiscale et, d'autre part, à un besoin de préciser les différents rôles entre le Comité directeur et le Conseil d'administration.
Le Président relève qu'à une exception près aucune demande ne lui est parvenue à ce sujet (voir la convocation à l'Assemblée générale) et la lecture des modifications n'est pas demandée. Au vote les modifications sont acceptées à l'unanimité par l'Assemblée.

12 Divers

12.1 Repas du Comité directeur

Au vu des activités parfois très astreignantes, réalisées par les membres du Comité, ceux-ci demandent que la société leur offre une fois par année un repas en guise de remerciement. Par souci de transparence, le Président soumet cette demande au vote de l'Assemblée, les membres présents du Comité s'abstenant.
Résultat du vote:

OUI:	46
NON:	2
ABSTENTIONS:	14

12.2 Recherche de nouveaux membres

Un groupe de travail doit être constitué avec participation de représentants non issus du Comité directeur. Les intéressés sont priés de s'annoncer auprès du Président ou d'un des Vice-présidents.

12.3 Motion Sébastien Jarne concernant le concept muséographique

L'interpellant fait part de son constat d'écarts entre le concept entériné il y a environ dix ans et la situation actuelle, ceci sans possibilité de réorientation selon lui. Sur cette base il demande donc à l'Assemblée de renoncer au concept.
Dans la discussion qui s'ensuit, il ressort la nécessité de garder un concept de référence tout en sachant que l'on ne peut pas se rapprocher à 100% de l'idéal et que ceci nécessite donc des compromis et le respect de points de vue différents. Sont aussi mises en évidence les difficultés des recherches historiques et, concernant les couleurs, les évolutions dans les produits disponibles sur le marché (par exemple : double composant).
Il est aussi relevé que les travaux de restauration sont formellement décidés par le Comité directeur après discussions préalables.
La motion est soumise au vote de l'Assemblée qui valide à l'unanimité le maintien du concept muséographique.

12.4 Matériel ex BOB/MEFEZ

Le matériel acquis selon décision de l'Assemblée générale 2012 effectuera une course d'adieu sur son parcours historique les 24 et 25 août 2013. Le choix de la locomotive est en suspens car dépendant d'un examen technique à réaliser.
A l'heure actuelle, nous avons soumis un projet simple de contrat de cession/acquisition pour ce matériel, mais il n'a pas encore été validé/signé par eux. L'existence d'un tel contrat signé constitue un a priori pour l'acquisition de ce matériel par le BC.

12.5 Viaduc de la Baye de Clarens

Il bouge toujours et est sous surveillance continuelle du service Infrastructure du Goldenpass. L'étude de réfection ou remplacement sera rendue en fin d'année pour soumission aux instances concernées en 2014, le crédit d'investissement courant jusqu'en 2016.

12.6 Atelier de Chaulin

François Milliquet remercie Jean-Daniel Paré pour les réaménagements effectués qui ont permis de libérer une place de travail fonctionnelle pour le remontage de la locomotive Bernina 81.

La séance est levée à 21h15.

Robert Cressier
Secrétaire

photo 30 arroseur.jpg

Chaque année, les caniveaux le long de la voie sont nettoyés par des membres du BC.

Jedes Jahr werden die Abzugsgräben entlang dem Gleis durch die Mitarbeiter der BC gereinigt.

photo 31
événement

Rapport de gestion 2012

L'année 2012 restera marquée par les moments forts, aussi bien en négatif que positif, vécu par le Blonay-Chamby durant ces 12 mois. Commençons par le négatif : en février 2012, notre tram TL 28 a été intentionnellement dirigé sur le sabot déraileur protégeant l'accès à notre dépôt et s'est offert un beau vol plané hors de nos voies. Une semaine plus tard, le feu était bouté à l'intérieur de la gare de Blonay. Certains indices et suspicions ainsi qu'un travail efficace de la PJ vaudoise ont rapidement permis l'inculpation d'un suspect, à l'époque membre actif du BC, et que l'on savait traverser une période difficile, aussi bien sur le plan professionnel que privé. L'affaire est depuis instruite par madame la procureure de l'Est vaudois.

Ces événements ont beaucoup occupé l'équipe de responsables du BC, qui a fait d'ailleurs montre d'une belle solidarité et esprit de corps à cette occasion. Mais rien ne remplacera le temps perdu, ni les frais occasionnés par ce déraillement, car le suspect n'a très probablement ni assurance RC, ni ressources financières. Les frais de remise en état de la gare de Blonay ont été couverts par notre assurance ECA.

Le BC a certes été un peu choqué par ces événements, mais nous avons très vite passé à autre chose, dans la mesure où la saison 2012 s'annonçait «chaude». Nous avons en effet eu de multiples demandes de prestations extérieures, à Genève, Zweisimmen-Lenk, Bulle-Broc et sur le réseau du Harz au centre de l'Allemagne. Pour toutes ces activités intéressantes le BC a pu répondre positivement et nous ne le regrettons pas, même si la corde des disponibilités en personnel a été très tendue à certains moments, d'autant plus qu'il fallait assumer en même temps l'exploitation sur le BC. En 2012, aussi

photo 32 train sur viaduc.jpg

bien le festival de Pentecôte que les journées spéciales de septembre sur le thème de MOB'stalgie ont tous deux été des succès. Avec toutes ces prestations en Suisse et en Allemagne, le BC aura probablement été parmi le top trois des chemins de fer – musées en Europe pour les mentions et articles dans la presse spécialisée. Même si le BC fournit ces prestations extérieures sans marge bénéficiaire à toutes ces sociétés amies, nous avons le plaisir de pouvoir montrer, en 2012, des revenus record, qui dépassent même légèrement ceux de notre 40ème en 2008 et montrer un profit net modeste, mais bienvenu.

La remise en service de l'automotrice MOB BCFe 4/4 11, de 1904, aura été aussi un moment fort de cette année. Cette rénovation, d'un coût total de CHF 160'000.00, a été financée entièrement par des dons de sponsors, ventes de cartes de vœux et revenus de notre participation au marché de Noël 2010 à Montreux. A remarquer que près du 50 % de cette dépense couvre la facturation des heures de travail d'un artisan, seule solution pour finir un travail aussi important dans des délais raisonnables pour cette automotrice; 4 ans quand même!

Pour l'Infrastructure, le travail a principalement porté sur la recharge de plusieurs cœurs d'aiguille et voies de notre dépôt par la maison Galdini, alors que la salle de restaurant du Panoramique recevait une installation d'isolation phonique qui s'est révélée très efficace. Relevons encore une amélioration de l'alimentation en courant 380 volts de notre dépôt pour éviter les drames aux friteuses lors des pointes de demande pendant nos festivals et enfin l'achat d'un four efficace pour les Eplatures car nous ne saurions – sous risque d'ennuis majeurs - indisposer ces dames (et mêmes certains dimanches: messieurs) de la cuisine.

Vous remarquerez que je n'ai mentionné aucun nom, car il faudrait probablement vous lire une bonne partie de notre listing des actifs. A ceux qui ont pris beaucoup sur eux, comme à ceux qui sont venus moins souvent, mais au bon moment quand on était «à sec», merci pour votre engagement pour le BC. On a même passé un audit OFT avec des remarques (il faut bien qu'ils trouvent quelque chose) relativement mineures.

C'est donc une équipe un rien fatiguée par une saison intense qui s'est retrouvée en nombre à mi-novembre, par un temps très pluvieux, à Genève pour une virée en trams, dont deux appartiennent au BC. Dernier acte officiel avant la reprise des travaux hivernaux dans le cadre souvent assez glacial de Chaulin en cette saison.

Je voudrais quand même exprimer un souci : si le nombre de bénévoles reste globalement le même, voire augmente légèrement, notamment pour les mardistes, nous avons un effectif trop restreint dans la catégorie dite des «diplômés OFT», nombre qui ne semble pas croître aussi vite que nos prestations. Si nous voulons pouvoir continuer à assurer un service chaque weekend entre mai et octobre et les spéciaux en semaine il nous faut vraiment plus de personnes autorisées aux tâches dites de sécurité. A nous de donner envie à nos membres de faire l'effort de tout ce fatras d'examens pour une activité bénévole. Je pense que tous les membres apprécient le sérieux de la formation dispensée, mais qu'un peu plus d'empathie avec les souhaits de certains de progresser plus rapidement, notamment dans la conduite de véhicules plus sophistiqués, apporterait un «incentive» bienvenu, sinon on va se trouver tôt ou tard en rupture de bénévoles et à devoir annuler certaines prestations.

Encore une fois, merci à tous nos bénévoles, nos sponsors, nos membres sympathisants et à toutes les nombreuses personnes extérieures qui nous aident discrètement. Longue vie au Blonay-Chamby.

Jean-François Andrist
Président

Deutsche Zusammenfassung

Dampflokomotiven

Alle Dampflokomotiven sind mittlerweile mit in den Kaminen montierten Funkenfängergittern ausgerüstet worden. Die bislang auf die Kamine aufgesetzten, unästhetischen Funkenfängerkörbe gehören somit der Vergangenheit an.

Die **BFD 3** feiert 2013 ihren hundertsten Geburtstag. Im Hinblick auf dieses Jubiläum wurde die ganze Maschine neu gestrichen.

Die **„Rimini“** hat die Kesselprobe erfolgreich bestanden und wird nun häufiger eingesetzt.

Mit der Hauptrevision der **LEB 5** wurde im Juni begonnen. Ihr Kessel wird zur Unternehmung Soder in Dintikon zwecks Aufarbeitung geschickt.

Die **BAM 6** hat auf der linken Seite einen neuen Injektor erhalten. Alle Trieb- und Kuppelstangen sind vernickelt worden, was in Zukunft hoffentlich das aufwendige Einfetten dieser Teile zum Schutz gegen Rostbildung überflüssig macht.

Auf der **SEG 105** wurden alle während des intensiven Einsatzes anlässlich der 125-Jahr-Feier der HSB festgestellten Mängel beseitigt (Instandstellung des Aschenkastens, neue Wasserstandsgläser, Regulierung der Aufhängung etc.) sowie einige Verbesserungen wie z.B. Ersatz der kupfernen Schieberkastendichtungen durch solche aus expandiertem Graphit vorgenommen.

Elektrische Fahrzeuge

Während des Pfingstfestivals ereignete sich leider in einem Triebmotor des OJB **12** ein Kurzschluss.

Beim Lausanner Tram **28** und der +GF+-Lokomotive **75** wurden die Bandagen erneuert.

Die Drehgestelle der BB-Lokomotive **81** wurden auf Säulen platziert, was deren Instandstellung sehr erleichtert.

Im BB-Triebwagen **35** wurden die unansehnlich gewordenen Sitz-Überzüge in der 1. Klasse mit einem dezenten Stoff erneuert. Photo auf Seite 8.

Wagen

Der CEV-Wagen C 21 wurde einer umfassenden Revision unterzogen. Ursprünglich (1902) als BC 21 in Betrieb genommen, wurde das Zweitklassabteil (das heute der 1. Klasse entspräche) dieses Wagens 1937 in ein Drittklassabteil umgebaut, da in den Triebwagen genügend Erstklassfauteuils für die wenigen gut betuchten Reisenden jener Zeit vorhanden waren. Siehe dazu den Beitrag auf Seite 19. – Vergleicht man die Photo mit der Typenskizze, so fällt in letzterer der vergrösserte Achsstand auf: viele am Anfang des vorletzten Jahrhunderts gebaute Wagen hatten einen sehr kurzen Achsstand, was zu einem unruhigen Fahrverhalten (Nickschwingungen, Sinuslauf) führte. Dieser Mangel wurde in den 1920er Jahren beseitigt.

Im Jahr 1999 war der Dampftraktions-Werkstattwagen ex GFM durch einen umstürzenden Baum beschädigt worden. Er wurde abgebrochen und durch den X 1011 der gleichen Bahn ersetzt, welcher 1914 als K 635 in Betrieb genommen worden war. 1955–1973 diente er als Behelfsgepäckwagen F 424. Sein Kasten ist teilweise in einem schlechten Zustand, weshalb er nun revidiert wird. Photo auf Seite 8.

Infrastruktur

In Chaulin wurde der Unterbau der Gleise 1 und 2 durch Login-Gleisbaulehrlinge (vielen Dank!) saniert und die Schienen soweit brauchbar wieder eingebaut. Dazu bedurfte es nicht weniger als 7 Wagen Schotter (etwa 70 t).

Betrieb

Die Wetterprognosen für das Pfingstwochenende waren sehr schlecht, doch beglückte uns Petrus an allen 3 Tagen mit Aufhellungen im richtigen Moment, sodass die Fahrgäste trotzdem kamen. Insbesondere der Pfingstmontag wird in die Memoiren der BC eingehen: eine fast unübersehbare Anzahl von Leuten wartete in Blonay auf die dieses Jahr bis Blonay verlängerte Parade (10 Züge!) – Das Zugspersonal verwandelte sich spontan in Billettverkäufer auf dem Platz, und alle Züge konnten fast fahrplanmässig verkehren. Wahrlich ein tolles Erlebnis!

Als Folge der zahlreichen Niederschläge ereignete sich am 1. Juni in Chamby ein kleiner Erdrutsch (Bild Seite 11), weshalb der Betrieb auf den Abschnitt Blonay–Abzweigung–Chaulin beschränkt werden musste.

Gleichentags hatte der MOB-Triebwagen 11 bei der Heimfahrt von der Lenk die Ehre, ab Montbovon die Fahrgäste des Zuges 2225, dessen Lokomotive eine Panne erlitten hatte, bis nach Montreux zu führen. Tagesleistung somit fast 150 km.

Generalversammlung (5. April 2013)

Sie wurde wie gewohnt in der Salle des Vignerons im Bahnhofbuffet Lausanne abgehalten. Der Präsident Jean-François Andrist wurde in seinem Amt bestätigt und die Bilanz 2012 ohne Gegenstimme abgenommen.

Vereinsleben

Der Vereinsausflug führte nach Genf, wo der seit 1972 der BC gehörende ehemalige CGTE-Traktor 151 an den Feierlichkeiten zum 150jährigen Bestehen der Genfer Verkehrsbetriebe teilnahm (Bild auf der Umschlagseite hinten).

Martin Gut

photo 33 ouvriers en orange.jpg

Bourrage de la voie 1 par les apprentis de Login
Stopfen des Gleises 1 durch die Login-Lehrlinge

photo 34
motrice 151.jpg