L'escarbille

Décembre 2013 • *No 95* • 47e année

photo 01
loc vapeur.jpg

L'assemblée générale du chemin de fer-musée

Blonay-Chamby

aura lieu le vendredi 27 mars 2014

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

photo 02 couverture livre.jpg

Vous aimez les romans policiers à la Sherlock Holmes?

Vous aimez l'ambiance de travail d'un chemin de fer-musée?

Achetez le roman de Vincent Delay

Le Boucher de la Saint-Martin

Toute ressemblance avec le Blonay-Chamby est un hasard absolument voulu.

Les Editions Limitées, rue Curtat 9
1005 Lausanne

Page de couverture:	Les locomotives à vapeur BAM 6 et SEG 105 en pleine action.
Titelseite:	Die Dampflokomotiven BAM 6 und SEG 105 voll im Einsatz.
Dernière page:	Le devenu très classique alignement des véhicules ayant participé au festival des tracteurs, le 7 septembre 2013.
Letzte Seite:	Die klassisch gewordene Aufstellung der Fahrzeuge, die am Rangierlokomotiven-Festival teilgenommen haben.
Double page centrale:	Fiche technique de l'automotrice 6 du Monthey-Champéry.
Mittlere Doppelseite:	Datenblatt des Triebwagens 6 der Monthey-Champéry-Bahn.

L'Escarbille	Bulletin d'information de l'Association de soutien du Chemin de fer-Musée Blonay-Chamby Case postale 366, CH-1001 Lausanne
Parution	Deux fois par année
Rédaction	Sébastien Jarne, chemin du Daillard 5, 1071 Chexbres tél. 076 510 80 18 sebastien.jarne@bluewin.ch
Photos	Alain Candellero, Archives Brown, Boveri & Cie, Charles-Maurice Emery, Editions S. Gonard, Neuchâtel, Eric Videlier, Sébastien Jarne.
Imprimerie	Artgrafic Cavin SA, Grandson

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

Editorial

Après les records de 2012, aussi bien sur le plan revenus que sur le plan des prestations fournies (notre Mallet 105 sur le réseau du Harz et MOB'stalgie), nous pouvions craindre une année 2013 en retrait. Certes, nous n'avons pas eu les «heures de gloire» de l'an passé, mais on devrait très bien s'en tirer au niveau des revenus, si ce n'est dépasser 2012. Merci à tous les actifs qui sont désormais très sollicités en saison et nous permettent d'assurer un service soutenu qui semble apprécié de nos visiteurs.

Au moment d'écrire ces lignes (mi-novembre) nous allons commencer des travaux d'infrastructure à Chaulin, qui devraient – si tout va bien sur le plan du financement - nous occuper jusqu'en 2015. Nous vous en présentons les grandes lignes dans ce numéro de l'Escarbille.

A tous nos membres et sympathisants, nos meilleurs vœux pour 2014 et une bonne année sur les voies de la vie.

Jean-François Andrist
Président

Sommaire

Editorial 3
Feuille de marche 4
Travaux aux bâtiments du dépôt-musée 10
L'exploitation, retour sur une saison bien remplie 12
Festival d'automne 2013 13
Fiche technique: Monthey-Champéry-Morgins 6 16
Interview 18
Draisines 19
Convocation de l'AG 20
Sortie des actifs 21
Ferrovia Mesolcinese 22
Lanternes à pétrole 24
125 ans du tramway VMC 25
Les nouveaux véhicules du BOB 28
Escarbille enchaînée 29
Deutsche Zusammenfassung 30

Feuille de marche

Locomotives à vapeur

BFD 3

Des fuites sont apparues au niveau des tubes à fumée (les gros tubes) côté foyer et des interventions d'un spécialiste n'ont pas pu remédier au problème. Comme le phénomène s'est accentué lors des journées des 7-8 septembre à La Lenk, il a été décidé d'arrêter cette machine jusqu'à la fin de saison.

Il est prévu de remplacer les 15 tubes à fumée durant l'hiver prochain, sans changer les tubes bouilleurs (petits tubes) qui sont encore en bon état pour durer quelques années. Le travail de préparation de la chaudière (détubage) a déjà commencé.

«Rimini» 4

Les jours de circulation de la "Rimini" ont été plus nombreux cette année. Elle est descendue à plusieurs reprises jusqu'à Blonay, ce qui demande chaque fois une excellente performance du chauffeur, compte tenu de la puissance de la chaudière de cette locomotive, conçue plus pour la plaine du Pô, que pour les rampes du BC!

BAM 6

Vu la mise hors service de la 3 et de la 105, cette locomotive a circulé intensément en fin de saison. Elle s'en est parfaitement bien tirée.

Mallet SEG 105

Compte tenu des divers problèmes apparus sur la BFD 3, cette locomotive a souvent circulé cette saison et en toute satisfaction. Malheureusement, le vendredi 13 septembre, lors d'un train spécial, le quatrième essieu s'est rompu au niveau de la roue gauche, immobilisant la locomotive en ligne. Une intervention de l'équipe du wagon de secours du MOB a permis de ramener la locomotive à Chaulin sur un lorry.

L'étude de la cassure a montré qu'il y avait un défaut dans le métal de l'essieu, mais cela n'a l'a pas empêché de tenir bon pendant 95 ans!

La dépose de cet essieu et le remplacement de son axe sont prévus au cours de l'hiver.

photo 03 roue.jpg

Sur le lorry, la rupture de l'essieu de la 105, n'est pas visible, mais bien réelle.

Der Bruch der Achse der 105 ist nicht sichtbar, doch effektiv.

Parcours kilométrique des locomotives à vapeur

Année	*BFD 3*	*Rimini 4*	*BAM 6*	*Mallet 105*	*Total*
2011	631	---	366	535	1532
2012	1009	45	490	1416	2960
2013	**425**	**109**	**520**	**736**	**1790**

Le total de 1786 km se répartit comme suit:
266 km sur le MOB, 144 km entre Vevey et Blonay et 1364 km sur le BC.

Les ateliers d'un chemin de fer de la région seront chargés de l'usinage d'un nouvel axe, du montage des roues et du reprofilage des essieux. Les trois autres essieux seront examinés aux ultra-sons par une entreprise spécialisée.

LEB 5

Après démontage de la cabine et des soutes, la chaudière a pu être déposée et envoyée début novembre à l'atelier de Demian Soder. Un contrôle détaillé a montré que l'état général de la chaudière est bon, mise à part la plaque tubulaire avant (problème connu) et le foyer (nouveau). Les travaux comprendront donc un renforcement de la plaque arrière du foyer, en complément des travaux déjà prévus.

Traction électrique

Automotrice MCM 6

Le palier défectueux d'une bielle a été remplacé. Une marche d'essai a confirmé qu'il ne chauffait plus et cette automotrice est ainsi à nouveau utilisable sans restrictions.

Tramway 28 de Lausanne

La remise en état du châssis de l'automotrice 28 a été achevée à fin août. Les trois essieux ont été rebandagés, le châssis a été entièrement nettoyé, contrôlé et repeint. Après remise en place de la caisse et un examen systématique du fonctionnement du véhicule, il a pu être remis en service juste à temps pour le festival. Avec la voiture VMCV, il forme une magnifique rame du plus beau bleu.

Locomotive +GF+ 75

Après remplacement des bandages des quatre essieux, rodage des collecteurs des moteurs de traction, nettoyage et retouches de peinture antirouille aux endroits attaqués, les bogies ont été remis en place sous la caisse. Cette étape a été suivie par le raccordement des câbles électriques et de la timonerie de frein, ainsi par un graissage général.
Lors des essais de remise en service, la locomotive s'est rendue à Blonay, ce qu'elle n'avait pas pu faire depuis huit ans, compte tenu de ses bandages usés.

photo 04 chaudière.jpg

La chaudière de la locomotive 5 est prête à être expédiée à l'atelier chargé de sa révision.
Der Kessel der Lokomotive 5 ist bereit für die Überführung zur mit der Revision beauftragten Werkstatt.

photo 05 voiture 23 verte.jpg

La voiture 23 des CEG, après révision.
Der Wagen 23 der CEG, nach der Revision

Locomotive Bernina 81

Les travaux sur les bogies se poursuivent, grâce à l'équipe des "mardistes" et en particulier aux mécaniciens professionnels qu'elle comprend. Les coulisses des boîtes d'essieux ont été entièrement remises en état. L'étape suivant a été le remontage des suspensions qui ont été révisées par les ateliers des Chemins de fer Rhétique. Malheureusement, le travail s'avère plus difficile que prévu, l'usure de nombreuses pièces étant importante, ce qui prolonge les délais d'exécution.

Fourgon automoteur CGTE 151

De retour de Genève, ce véhicule a été garé cet été aux ateliers de Bulle des TPF, où il a subi un reprofilage des essieux sur le tour en fosse, afin qu'il soit à nouveau apte à circuler sur les voies du BC. Il a ainsi pu participer au festival des tracteurs

Locomotive BOB 29

Cette nouvelle venue est attendue pour la fin décembre en provenance d'Interlaken. Le BC avait le choix entre deux locomotives, la 24 et la 29. Un examen sur place a montré que la 29 était préférable, car construite plus récemment (1926), elle avait profité de l'expérience faite en service avec les locomotives de la première livraison (1914). Elle est plus pratique et fonctionnelle sur le plan de l'entretien.

Véhicules remorqués

Voiture C 23 des CEG

Les plates-formes ont été remises en état. Les planches des marchepieds, qui présentaient des marques importantes de fatigue ont été remplacées. Tout l'extérieur de cette voiture, ainsi que le plafond à l'intérieur ont été rafraichis ou repeints. En outre, l'éclairage et le chauffage électrique ont été réinstallés.

Voiture C^4 44 du BOB

Un rafraichissement (polish) de la peinture extérieure de cette voiture, qui s'était fortement ternie côté soleil, lui a redonné une excellente allure. Après levage de la

photo 06
Voiture 57
bleue.jpg

La voiture C 57 a retrouvé ses couleurs des VMCV.
Der Wagen C 57 erstrahlt wieder im VMCV-Farbkleid.

caisse, les bogies et les freins ont fait l'objet d'un nettoyage, d'un contrôle détaillé et d'une remise en état complète.

Quelques détails, par exemple les stores très abimés, qui doivent être restaurés dans une prochaine étape. Cette voiture, que le public apprécie particulièrement pour son absence de fenêtres, reprendra son service la saison prochaine dans un excellent état de présentation.

Voiture C 57 des VMCV

Cette voiture revenue l'année passée du Bex-Villars-Bretaye, à qui elle avait été prêtée pendant douze ans, a fait l'objet des travaux nécessaires en vue d'une remise en service sur le BC. Elle a été repeinte aux couleurs VMCV et les inscriptions originales rétablies.

Après un contrôle de ses organes de roulement et de ses freins, elle a été déclarée apte au service à mi-septembre et elle a pu ainsi fêter à sa manière, les 100 ans de la compagnie Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve.

Installations fixes

Bâtiments

Des travaux d'amélioration de la façade côté portes du dépôt de Chaulin ont commencé en novembre. Lire à ce sujet l'article de la page 10.

Voie

Suite à l'éboulement qui s'y était produit, les services du MOB ont drainé et assaini le talus au-dessus de la voie du BC à la sortie de la gare de Chamby, afin de capter les eaux provenant du tunnel et de ses environs.

Exploitation

Festival des tracteurs

En date des 7-8 et 14-15 septembre ont eu lieu des journées spéciales consacrées au thème des tracteurs de manœuvre. Le programme incluait des véhicules d'autres compagnies afin d'intéresser les amateurs ferroviaires. Ces journées se sont bien déroulées, sans aucun incident.

Voir le compte-rendu aux pages 13 à 16.

En famille au musée

En collaboration avec les autres musées de la Riviera, cette manifestation s'est déroulé les 2 et 3 novembre. Le nombre de familles inscrites a dû être limité à soixante, soit dix par train au départ de Blonay, compte tenu de la capacité d'accueil du Panoramique.

L'activité proposée était un découpage dans le style de ceux du Pays d'Enhaut, avec des motifs ferroviaires. Les enfants y ont pris beaucoup de plaisir. Pour les visiteurs non inscrits, une visite commentée du musée (difficile cette année, car les quais du dépôt étaient fortement encombrés par des véhicules en travaux) et une petite ballade en draisine.

Ce genre de manifestation permet un contact plus personnel avec les visiteurs, et c'était une grande satisfaction de voir les enfants, comme les parents, ravis de leur visite. Merci aux membres présents pour leur engagement.

photo 07 découpage.jpg

Un des découpages proposés.
xxx.

Goût et Terroirs

Le voyage de Montreux à Bulle, à l'occasion du Salon suisse des Goûts et Terroirs, la manifestation gastronomique de la Gruyère, est devenu un événement bien rodé au BC. Comme chaque année, il s'est déroulé parfaitement pour le plus grand plaisir des participants en ce dimanche 1er décembre, bien que la fréquentation ait baissé.

SJ

photo 08 remise lanterne.jpg

Yves Debossens reçoit une lanterne d'aiguille, comme remerciement pour ses 20 ans d'activité comme responsable de l'exploitation du BC.
Yves Debossens erhält eine Weichenlaterne als Dank für 20 Jahre als Betriebsverantwortlicher bei der BC.

Société

Le dernier train de Gérard Muller.

Un des mécaniciens les plus populaires et photographiés du BC, Gérard Muller, vient d'effectuer son dernier train comme mécanicien, puisqu'il a atteint l'âge limite de 70 ans fixé par l'Office Fédéral des Transports. Il a débuté comme chauffeur en 1970 puis a conduit les locomotives à vapeur pendant plus de 40 ans. Sa profession de gendarme à Genève, me rappelle une anecdote: Une fois, à l'époque où je travaillais au bout du lac, la réceptionniste quelque peu inquiète m'informe qu'un gendarme en uniforme veut me parler… C'était Gérard qui avait un problème de tour de service!

Gérard est connu pour ses lunettes de mécanicien français «grandes roues», c'est-à-dire de locomotive de vitesse, qu'une photo publicitaire du BC a immortalisées.

Gérard et ses fameuses lunettes de mécanicien vapeur.
Gérard und seine berühmte Dampflokführerbrille.

photo 09 chauffeur.jpg

C'est un membre actif très présent au BC depuis toujours, une de ses spécialités étant le nettoyage des foyers et des boîtes à fumée des machines à vapeur, un travail exigeant, pénible et très salissant qu'il réalise à chaque fin de saison depuis plusieurs décennies.

En plus, Gérard possède une force impressionnante et un esprit d'équipe, qui le font apprécier pour tous les chantiers avec une activité manuelle, que ce soit à la voie, au charbon ou au bois pour les locomotives.

Gérard ne voulait pas de cérémonie pour son dernier train, ce dimanche 27 octobre, fin de notre saison 2013. Il était quand même un peu ému à l'arrivée de sa dernière course, avec la BAM 6. On avait sorti pour l'occasion la 99193, machine sur laquelle il avait passé son examen de mécano dans les années 1970.

Nous espérons avoir encore longtemps parmi nous la présence du «grand Muller», personnage sympathique et toujours prêt à rendre service.

JFA/SJ

Travaux aux bâtiments du dépôt-musée

Il y maintenant 3 ou 4 ans, une équipe du BC a souhaité faire une réflexion de fond sur notre dépôt-musée de Chaulin et plus particulièrement sur l'atelier-dépôt datant de 1973/75, ainsi que sur notre structure connue sous le nom de «Panoramique».

Ces projets avaient abouti à une proposition très ambitieuse et moderne, qui avait reçu l'aval des membres. Mais certaines réalités financières et des problèmes de limite de forêt et de propriété ne semblent pas permettre une réalisation rapide de ces plans.

Il n'en demeure pas moins que nous devons soigner la présentation de notre collection et de notre accueil à Chaulin. D'où la mise sur pied d'un projet de remise à jour de certains éléments, respectivement d'agrandissement de la terrasse du Panoramique, très appréciée de nos visiteurs. A remarquer que ces travaux ne compromettent en rien la réalisation – à une date ultérieure – de tout ou partie des plans de «nouveau dépôt-atelier», notamment pour la quasiment mythique «voie 6», dont l'éventuelle construction demande d'abord de longs processus de négociation pour des questions de limite de forêt, sans parler d'un financement qui reste à trouver.

Les travaux actuellement planifiés s'inscrivent donc dans un cadre raisonnable, aussi bien du point de vue financier que des changements, qui seront surtout d'ordre pratique ou esthétique, car le dépôt actuel se caractérise surtout par son aspect gris et triste.

Avant tous travaux, il faut savoir comment les financer. Tout d'abord le BC a accumulé ces dernières années des réserves (oui, c'est possible, même si un chemin de fer-musée est quasiment par définition un puits sans fond de dépenses). Ce montant, baptisé «le magot» dans le cercle restreint des gens qui s'intéressent à ces questions de finances au BC, est indispensable comme socle de base, car inutile de demander / chercher 1 million de financement, si vous-mêmes n'avez que 5'000 francs dans vos réserves. Deuxième source: comptabiliser et valoriser le travail des bénévoles, même si ce n'est qu'à un taux horaire modeste par rapport au niveau actuel du marché. Ces deux éléments nous permettent de couvrir près d'un tiers des besoins de financement de notre projet, budgété à CHF 940'000.--

Le solde devra être trouvé auprès de sponsors et autre organes.

Une partie viendra donc de sponsors tiers et nous avons déjà quelques résultats encourageants en 2013, dont près de CHF 200'000.-- venant de trois sponsors individuels.

Quant à la Loterie Romande, c'est un exercice intéressant, mais qui demande une préparation intensive. Nous nous sommes d'abord aperçus que notre dernière demande de soutien remonte à … 1995. Le BC a donc passé 18 ans sans approche de cette institution essentielle pour le paysage culturel et patrimonial en Suisse romande; incroyable. Comme on peut s'en douter, le dossier de demande de soutien ne se fait pas en un weekend sur le coin de la table du salon. Il faut des devis et là on se rend compte que cela va encore très bien pour l'économie dans la région. Il nous aura fallu plus de 6 mois pour réunir des devis d'entreprises pour les travaux qui dépassent les compétences ou les disponibilités de nos bénévoles. Il faut ensuite présenter des comptes et autres plans financiers solides. Au final, un classeur/dossier de plus de 10 centimètres d'épaisseur. Comme chef de projet, je suis très reconnaissant à André

Bortolotti, ingénieur en génie civil, pour le soutien dans ce domaine où mes connaissances sont nulles, ainsi qu'à Peter Voegtli, notre responsable des finances, pour les plans financiers à trois ans et autres demandes pointues du questionnaire de la Loterie Romande. Enfin, une personne extérieure au cadre des actifs du BC m'a donné un coup de main important pour la mise au point de la présentation finale de ce dossier, car si nous avions grosso modo rempli le mandat pour répondre aux 9 pages du questionnaire, il restait à présenter cela dans un langage attractif et pas trop ferroviaire (par exemple tout le monde au BC comprend «Tour 1», mais en dehors de Chaulin…). Un grand merci à cette personne qui se reconnaitra.

Nos efforts ont été fructueux, la Loterie Romande vient de nous informer qu'elle nous accorde un montant de 400'000.--. Nous l'en remercions vivement.

Pour les travaux eux-mêmes, la première étape a commencé le vendredi 8 novembre avec le montage d'un échafaudage sur la face sud-est (côté Chamby) du dépôt-atelier qui va perdre son recouvrement en Eternit pour un revêtement en bois, accompagné de la pose d'un avant toit, reprenant un peu la présentation de notre autre halle-musée, qui date de 1995. Certains diront que le président donne la priorité à un aspect de notre site qui lui «gâte la vue» depuis des décennies… et ils ont raison! Devraient suivre en avril des travaux de changement des translucides (ou ex-translucides, vu leur encrassement) du toit de ce dépôt, l'entreprise en charge n'ayant des disponibilités en temps qu'à cette période. Sur l'aire de la terrasse du Panoramique, la contribution des bénévoles sera plus importante et il est prévu de sortir le fameux Tour 1 (centre de commandement en langage compréhensible par tous) pour lui donner une sérieuse révision, car si de loin cela semble encore aller, de près - surtout sur le côté lac - c'est plutôt en ruine au niveau de la

photo 10 échaffaudages.jpg

26 novembre: les travaux ont commencé sur la façade du dépôt à Chaulin.
26. November: die Bauarbeiten am Wand des Depots in Chaulin haben begonnen.

toiture, pas entretenue depuis bientôt quarante ans!

Si le financement suit et après la saison 2014, devraient suivre la pose d'une paroi de séparation entre les voie 1 et 2, pour essayer de minimiser la poussière venant de l'atelier vers la zone garage/exposition, la réfection des quais (dont celui entre les voies 2 et 3, très dégradé par 40 ans de travaux et fuites d'huile dans le béton, ainsi que réfection des murs à l'arrière du dépôt et peinture des murs aujourd'hui encore en plots gris… Enfin – pour répondre quand même à une demande pressante de nos «techniciens ferroviaires» – la création d'une vraie fosse technique et enfin bétonner le sol de l'ensemble de l'atelier.

Nous vous informerons régulièrement sur l'évolution de ce projet, aussi bien au niveau des finances que de la réalisation, mais voilà une raison supplémentaire de visiter le BC en 2014, car on espère bien que les premiers changements seront déjà visibles.

Jean-François Andrist

L'exploitation, retour sur une saison bien remplie

Une nouvelle saison se termine, l'hiver approche à grand pas et nos véhicules patienteront jusqu'au printemps avant de pouvoir à nouveau faire le bonheur de nos membres et de nos visiteurs.

Les vignerons ne pourront peut-être pas en dire autant, mais 2013 a, à nouveau, été une belle année pour le BC. La fréquentation de nos visiteurs a une nouvelle fois été à la hauteur de nos attentes et nous avons eu un nombre non négligeable de groupes, soit pendant les journées d'exploitation, soit pour des trains spéciaux en semaine. De plus, les demandes pour des trains spéciaux à l'extérieur du BC sont de plus en plus fréquentes.

Les manifestations spéciales organisées par le groupe «Event» ont également connu un succès inattendu. Les membres présents à la gare de Blonay, le lundi de Pentecôte ne sont pas prêts d'oublier la file d'attente au guichet qui n'a probablement jamais été aussi impressionnante. Pour rappel, les mécaniciens et agents de trains vendaient des cartes journalières au milieu de la foule pour aider les guichetiers.

2013 sera également une année particulière. En effet, après 20 ans de fidélité à la tête de l'exploitation, notre ami Yves Debossens a décidé de remettre sa responsabilité. Par ces quelques lignes, nous pouvons une nouvelle fois le remercier vivement de tout le travail accompli.

photo 11 foule.jpg

Foule de visiteurs à Blonay, lors du festival de Pentecôte 2013.
Viele Besucher in Blonay, beim Pfingstfestival 2013.

Nous profitons de l'occasion pour vous souhaiter de joyeuses fêtes de fin d'année et le meilleur pour l'année à venir.

Pour la direction d'exploitation
Christophe Turin

Festival d'automne 2013

Le festival de septembre de cette année a été placé sous le thème des tracteurs. Il faut bien préciser qu'il s'agit de tracteurs ferroviaires, c'est-à-dire de petites locomotives de manœuvre, et non de tracteurs agricoles ou routiers, comme se l'imaginait un de nos visiteurs!

L'idée était de présenter au public des véhicules que l'on ne peut que rarement voir circuler en ligne. Quatre ont été empruntés aux réseaux voisins MOB et TPF, trois proviennent de la collection du BC.

Les acteurs du festival étaient:

MOB Gm 4/4 2003

Pour assurer les trains de travaux, même en cas de déclenchement de la ligne de contact, le MOB achète en 1976 une locomotive diesel à quatre essieux au constructeur français Moyse. Elle est dérivée d'un modèle réalisés pour divers chemins de fer africains, par exemple pour le Cameroun. Etant une locomotive, comme les fameuses machines 2001 et 2002 du Golden Pass Express, elle reçoit le numéro 2003!

La locomotive +GF+ 75 est de nouveau en service.
Die Lokomotive +GF+ 75 ist wieder im Betrieb.

photo 12 locomotive 75.jpg

La locomotive diesel 2003 du MOB était la machine la plus moderne du festival.
Die Diesellok 2003 der MOB war das modernste Fahrzeug des Festivals.

photo 13 locomotive bleue et jaune.jpg

MOB Tm 1

Ce petit tracteur diesel a été construit par Orenstein & Koppel à Berlin en 1930. Après avoir été utilisé pour la construction du barrage de la Dixence, il a servi à déplacer les wagons du MOB dans les emprises de la Scierie de Sankt-Stephan. Il est acquis par le BC en 2006.

photo 14 locomotive 82.jpg

Tracteur Te 82 des CEV.
Traktor Te 82 der CEV.

CEV Te 82

Ce tracteur à deux essieux a été construit en 1940 par les ateliers de CEV, sur la base d'un châssis de wagon marchandises. Il était en service à la gare de Blonay, où l'adjonction et le retrait de voitures des trains des Pléiades ou de Chamby, exigeait de nombreuses manœuvres. De plus, il était chargé d'amener et de retirer les wagons au quai marchandises où ils étaient déchargés. Depuis que ces activités ont complétement disparu, il est stationné à Vevey et remorque les (rares) trains du service de la voie. Il a été récemment repeint et présente très bien.

photo 15 locomotive 12.jpg

Tracteur Te 12 des GFM/TPF.
Traktor Te 12 der GFM/TPF.

GFM/TPF Te 12

Ce tracteur à deux essieux a été construit en 1913 par les ateliers de Bulle. Il était utilisé à Palézieux et assurait les manœuvres des wagons utilisés pour la réception et l'expédition des marchandises en transit avec les CFF. Avec l'abandon du trafic marchandises, il est transféré à Montbovon. Des membres

photo 16
locomotive 14.jpg

Tracteur Te 4/4 n° 13 des GFM/TPF.
Traktor Te 4/4 der GFM/TPF.

photo 17
locomotive
151.jpg

Tracreur 151 des Tramways genevois.
Tractor 151 der Genfer Strassenbahn.

du BC lui ont appliqué une couche de peinture, afin qu'il se présente sous son meilleur jour pour le festival.

+GF+ Ge 4/4 75

Ce tracteur, plutôt cette locomotive, a été construite en 1913 pour desservir le réseau interne des usines de Georg Fischer à Schaffhouse. Elle vient au BC en 1980. Elle a fait l'objet d'une révision et une réfection de sa peinture, juste à temps pour le festival.

GFM/TPF Te 4/4 14

La manœuvre avec une automotrice n'étant pas pratique, les ateliers de Bulle en transforme deux en tracteurs à bogies avec cabine centrale. Ainsi naissent les Te 13 et 14 en 1917 et 1933. Ils sont utilisés en gare de Châtel-Saint-Denis et. Broc. Dans cette dernière, ils assurent la manœuvre sur les voies desservant les différentes halles de l'usine Nestlé.

CGTE Fe 4/4 151

Ce fourgon automoteur, était appelé tracteur à la Compagnie Genevoise des Tramways Electrique, car il tractait les wagons CFF dans les rues de cette ville. Construit en 1911, il fait partie de la collection du BC depuis 1972.

La manifestation s'est très bien déroulée et le bilan du festival est correct. Le nombre de voyageurs a été modeste pour les quatre jours, compte du public assez spécialisé auquel il s'adressait et d'un dimanche très pluvieux. En revanche, du côté des dépenses, la venue de véhicules des compagnies voisines n'a pas engendré des coûts importants, comme lors de festivals précédents. La difficulté est plutôt venue au niveau de la main d'œuvre, car trouver le personnel pour un défilé de dix tracteurs ou véhicules de service (soit vingt membres autorisés), quatre jours durant n'a pas été sans peine.

SJ

photo 18 locomotive grise.jpg

Les premiers chemins de fer à crémaillère en Suisse remontent à 1875 et fonctionnent à la vapeur mais la traction électrique s'impose dès la fin du 19e siècle Tout d'abord elle s'effectue sous forme de locomotives qui poussent les voitures. Mais pour les lignes possédant qu'une faible partie du parcours équipée de la crémaillère, comme c'est le cas de Monthey-Champéry, ce mode n'est pas pratique. Ce chemin de fer envisage l'usage d'automotrices et s'adresse à la Fabrique de Locomotives et de Machines de Winterthur pour la livraison de tels véhicules. La particularité de la solution choisie consiste en l'utilisation de moteurs séparés pour les roues dentées de la crémaillère et pour les essieux adhérence. Le conducteur dispose donc de deux appareils de mise en marche, un premier utilisé pour régler l'effort de traction ou de freinage en permanence et un deuxième indépendant, qui n'est utilisé que sur les parcours équipés de la crémaillère. La conduite demande donc une certaine expérience! En outre chacun des moteurs "adhérence" agit sur les deux essieux du bogie, grâce à des bielles.

SLM livre trois automotrices de ce type au Chemin de fer Monthey-Champéry-Morgins en 1908 (BCFeh 4/4 1-3). Vu le succès du chemin de fer et de ces véhicules, une quatrième automotrice légérement plus puissante (BCFeh 4/4 6) est livrée en 1909. Les caisses avaient été sous-traitées à la Société Industrielle Suisse de Neuhausen et l'équipement électrique à l'entreprise Alioth de Bâle/Münchenstein. Des automotrices identiques ont été livrées au chemin de fer Stresa-Mottarone au bord du la Lac Majeur, ainsi qu'à celui de Münster à Schlucht dans les Vosges (ces dernières avec un caisse différente).

L'automotrice 6 circule jusqu'en 1975 entre Aigle et Champéry, date à laquelle elle est cédée au chemin de fer Blonay-Chamby.

Monthey-Champéry-Morgins BCFhe 4/4 6

Photo Brown Boveri & Cie

photo 19
train dans les vignes.jpg

Automotrice devant la Pierre des Marmettes au début du chemin de fer MCM.
Triebwagen vor dem Pierre des Marmettes am Anfang der MCM-Bahn.

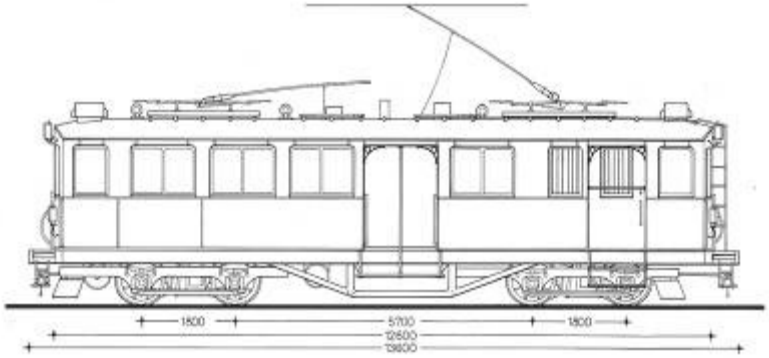


photo 20
plan automo-trice.jpg

Objet:	Automorice à crémaillère	Type: BCFeh 4/4 N° 6
	Poids:	30 tonnes
	Vitesse maximale:	25 km/h
	Constructeur:	SLM Fabrique de locomotives et de machines, Winterthur SIG Société industrielle Suisse, Neuhausen Société électrique Alioth, Münchenstein/Bâle
	Année de construction:	1909

Automotrice cédée au BC par le Chemin de fer Aigle-Ollon-Monthey-Champéry.

Interview

Notre collègue Claude Ispomante est bien connu au BC.

Cher Claude, qui est-tu?

Je suis né en 1953 et j'ai passé mon enfance à Prilly où mon père était maraicher et où je vis toujours. J'ai fait un apprentissage d'employé de commerce, puis j'ai travaillé dans une fiduciaire et une entreprise de textile. En 1979, je suis entré aux CFF, au service financier de la division des travaux, appelée aujourd'hui de l'infrastructure. En 2013, suite à une réorganisation administrative, la retraite anticipée m'a été proposée, ce que j'ai accepté.

Mes hobbies sont la musique, la lecture, les voyages et la marche à pieds.

photo 21 portrait.jpg

Comment est-tu venu au BC?

En 1971, le BC faisait les manchettes des journaux. J'y suis venu en promenade avec une connaissance qui était membre du BC. J'ai passé une excellente journée, qui m'a beaucoup plu. Je me suis donc inscrit.

Et qu'as-tu fait depuis lors?

J'ai circulé comme agent de train et conduit les véhicules électriques. Par la suite, je me suis occupé longtemps de la formation à cette dernière activité. J'ai aussi fonctionné comme responsable de l'exploitation. Puis avec le développement du côté administratif et des prescriptions dans ce domaine, mon intérêt s'est amoindri et j'ai effectué mon dernier train en 2005.

Quelles sont tes activités aujourd'hui?

Je m'occupe de limonade et de cartes postales à 100%! En clair, du Panoramique et de la boutique à Chaulin. Cela va des achats des objets et marchandises vendus, à la gérance des stocks, en passant par le maintien propre en ordre du magasin et la formation des vendeurs/euses. Sans oublier une présence très régulière à la boutique les jours d'exploitation.

Et qu'est-ce qui te plait particulièrement au BC?

L'ambiance, l'accueil des gens, la possibilité de discuter et de blaguer. Dans mon activité spécifique, le choix des souvenirs à vendre à la boutique, en particulier la visite au salon de Nuremberg. Le côté ferroviaire est devenu quelque peu secondaire.

Une autre satisfaction est de voir que la relève se fait bien.

Quels sont tes vœux pour le futur?

Un peu plus de place pour stocker les marchandises et une terrasse agrandie. Moins de gueulées et de critiques.

SJ

Draisines

Nos visiteurs posent souvent la question, quand on leur montre ce type de véhicule: Qu'est-ce que c'est qu'une draisine?
Le mot dérive du nom de son inventeur, le baron badois, Karl Von Drais, qui mit au point en 1817 un véhicule en bois à deux roues, que l'on fait avancer en poussant avec les pieds sur le sol. Il parcourut ainsi presque quinze kilomètres en une heure, un record pour l'époque. C'est ainsi que cet ancêtre de la bicyclette fut nommé "draisienne".
Quelques décennies plus tard, ce type de véhicule est adapté pour la voie ferrée et le mot draisienne se transforme en draisine. Sous cette appellation, on désigne un véhicule destiné à assurer le transport du personnel d'entretien des voies ferrées. Les premières furent entrainées à la force des bras (draisines à pompe, rendues célèbres par des films comme le *Mécano de la Générale*) ou par un pédalier. Dès le XXe siècle, l'entrainement est généralement assuré par un moteur.

SJ

photo 22
Draisienne.jpg

Draisienne/Laufmaschine

photo 23
draisine.jpg

Draisine à moteur des Chemins de fer Rhétiques, vers 1920.
Motordraisine der Rhätischen Bahn, um 1920.

Convocation de l'Assemblée Générale

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

VENDREDI 27 mars 2014
à 19 h 30

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

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

1. Liste des présences
2. Approbation du procès-verbal de l'assemblée générale de 2013
3. Rapport de gestion et des comptes 2013
4. Rapport des vérificateurs
5. Approbation du rapport de gestion 2013
6. Approbation des comptes 2013
7. Vote de la décharge
8. Election au Comité directeur et au Conseil d'Administration
9. Election à l'organe de contrôle
10. Dépenses supérieures à CHF 75'000.-
11. Divers

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

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

Sortie des actifs

La première idée pour la sortie des actifs était une dernière course avec la locomotive historique HGe 2/2 n° 2 des Rochers de Naye, car la première des machines destinées à la remplacer vient d'arriver. Cela n'a pas été possible, mais les "autorails" qui nous ont transportés, sont également des véhicules historiques, car ils circulent depuis 75 ans déjà sur cette ligne. La désignation autorails, peu usitée en Suisse, est due au fait qu'à cette époque (1938), les chemins de fer français, remplaçaient les trains à vapeur par des petites automotrices à moteur diesel ou électrique et qu'ils commercialisaient ces véhicules sous le nom d'autorails. Le Glion-Naye en fit de même.

En route pour les Rochers-de-Naye.
Unterwegs zu den Rochers-de-Naye.

photo 24 voiture 207.jpg

En ce matin du 9 novembre, la joyeuse bande des actifs du BC s'est retrouvée sur le quai de la gare de Montreux. La visibilité, encore assez bonne sur le haut-lac, permit d'admirer la vue entre deux conversations avec ces voisins. Lors du passage à Glion, on peut apercevoir la nouvelle locomotive et le nouveau chasse-neige rotatif dans le dépôt.

Arrivés à Caux, les deux autorails s'arrêtent en ligne, le groupe descend du train et se rend à la villa de notre membre Loulou Martin, où sont servis le café et les croissants sur la terrasse. La vue sur la région de Montreux y est magnifique.

Le voyage reprend et au-dessus de Caux, le train rejoint le brouillard, puis peu après, la neige, qui est bien présente à l'arrivée à Naye.

Le repas, une raclette, nous attend au restaurant, elle sera bien appréciée. Au dessert, le président remercie deux membres méritants: Gérard Muller, qui a atteint l'âge limite, pour 40 ans de conduite des locomotives à vapeur et Yves Debossens pour 20 années en tant que chef de l'exploitation.

Le groupe quitte le restaurant et rejoint la gare dans le brouillard et une couche de neige fraiche, ce qui donne l'occasion aux plus "jeunes" d'entre nous de s'envoyer quelques boules de neige.

La descente jusqu'à Montreux se déroule sans problèmes et dans la bonne humeur, d'autant plus que le soleil réapparait.

Merci à Jérôme Constantin pour l'organisation du voyage et du repas, à Loulou et à sa femme pour l'accueil dans leur propriété.

SJ

Ferrovia Mesolcinese

Le chemin de fer à voie métrique de Bellinzone à Mesocco (BM), connu sous le nom de Ferrovia Mesolcinese, a été construit en 1907. Il circule à l'électricité dès l'origine. C'est la première application de la tension élevée de 1500 Volt en Suisse. Située pour sa plus grande part dans le canton des Grisons, la ligne est reprise en 1942 par les Chemins de fer Rhétiques (RhB) et fermée au trafic voyageurs en 1972. Le trafic marchandises est maintenu à partir de la gare de Castione-Arbedo, point de contact avec les CFF, en particulier pour desservir l'usine métallurgique de Valmoesa à San Vittore.

A cette époque germe l'idée de créer un chemin de fer touristique et dès le 3 juin 1995 des trains circulent les dimanches entre Castione et Cama (13 km) pour le plus grand plaisir des visiteurs de cette magnifique région, comme celle des amateurs ferroviaires.

Le service est assuré par des automotrices électriques et des voitures originales de la ligne, complété par des véhicules provenant des chemins de fer d'Appenzell, Biasca-Acquarosa et Bern-Soleure.

Le dépôt qui se trouvait à Mesocco, n'étant plus raccordé au réseau, le matériel roulant doit être doit être garé et entretenu dans une petite halle mise à disposition par une entreprise à Grono. Les facilités et la place disponible y sont très restreintes.

La ligne présente un tracé intéressant, avec un paysage varié, comprenant des passages en forêt, des traversées de village, de beaux ponts sur la rivière Moesa, des parcours sur la route. Le tout sur un paysage de vallée alpine. La voie et la ligne de contact à l'ancienne donnent un charme supplémentaire au voyage.

Le trafic marchandises est finalement abandonné en 2003. A partir de 2004, les RhB cèdent toute la responsabilité de la ligne et de son exploitation à une association composée d'amateurs bénévoles, la "Società Esercizio Ferroviario Turistico" (SEFT). C'est elle qui en devient concessionnaire.

Une première difficulté apparait en gare de Castione. Pour répondre à la demande d'une nouvelle utilisation de l'emplacement des voies de débord, le matériel roulant qui s'y trouve, doit être enlevé. A défaut d'autre solution, l'association se voit contrainte de démolir plusieurs véhicules, entre autres une automotrice originale du Bellizona-Mesocco. Comme le chemin de fer longe la route, en particulier dans des villages, il entre en conflit avec des projets d'élargissement de la chaussée. En outre, le terrain occupé par la plateforme ferroviaire attire des convoitises. Divers projets fonciers se développent en partant du principe de l'élimination de la voie ferrée.

La discussion s'anime entre les partisans du chemin de fer et les opposants. Elle prend une tournure politique et des autorités communales demandent le retrait de la concession et finalement la confédération accepte cette proposition. La SEFT fait recours contre cette décision auprès des tribunaux, mais en vain.

Une association de bénévoles comme la SEFT n'a aucune chance de survivre, si elle n'a pas les autorités communales et cantonales de son côté. Ce n'était pas le cas au Val Mesocco. Même les 45'000 voyageurs transportés en 20 ans d'existence et l'apport touristique qu'elle a représenté ne suffisent pas.

Le dernier train circule le 27 octobre 2013. Le futur de l'association est des plus incertains, elle espère pouvoir conserver le matériel roulant originaire de la compagnie et céder les autres à des chemins de fer touristiques.

SJ

photo 25
train sur pont.jpg

Automotrice ex Biasca-Acquarossa sur le pont de Roveredo.
Triebwagen ex Biasca-Acquarossa auf der Brücke bei Roveredo.

photo 26
trains de nuit.jpg

L'ultime train du 27 octobre 2013, dédoublé, au départ de Cama
Der letzte Zug am 27. Oktober 2013 ab Cama, wurde doppelt geführt.

Lanternes à pétrole

A l'époque de la mise en service du MOB, en 1901, la traction électrique était une nouveauté, Comme un doute existait encore sur la fiabilité de l'alimentation électrique et la qualité des ampoules, il était usuel d'ajouter deux lanternes à pétrole sur la paroi frontale des véhicules moteurs en plus des électriques. Il était ainsi possible au train de continuer de circuler en cas de panne, même de nuit. C'était également l'usage sur plusieurs autres chemins de fer suisses nouvellement électrifiés.

photo 27 cinq lanternes.jpg

L'expérience montra rapidement que les défauts d'alimentation électrique était très rares, et que l'éclairage était fiable. De plus, le frein à vide ne fonctionnait pas en absence de courant à la ligne aérienne, restreignant la poursuite de la marche dans ce cas. Ainsi le MOB s'adressa en 1903 au département des Poste et des Chemins de fer une demande pour renoncer à ces lanternes. Le département accepta, à condition qu'une lampe de secours au moins, se trouve dans l'inventaire de l'automotrice.

Dès lors, les automotrices du MOB n'arboreront plus que trois lanternes.

Automotrice MOB 11, les trois lanternes supérieures sont électrique, les deux inférieures à pétrole.
Triebwagen MOB 11, die drei oberen sind elektrische Laternen, die beiden unteren Petrollaternen.

Le doute sur la fiabilité de l'alimentation en énergie électrique eut une autre conséquence. A la fin des travaux de construction de sa ligne, le MOB voulut revendre ses deux locomotives à vapeur, qu'il n'utilisait plus. Le Département s'y opposa, argumentant qu'une réserve vapeur était indispensable pour assurer un service minimum en cas de déclenchement des usines hydro-électriques. Il faudra que le MOB argumente qu'une usine électrique alimentée au charbon venait d'être construite à Romont, donc complètement indépendante des autres sources d'énergie, pour obtenir l'autorisation. La première locomotive "1 MONTREUX" est revendue en 1906 et la "2 ZWEISIMMEN" en 1918 seulement, toutes les deux aux Chemins de fer Secondaires Luxembourgeois.

Mais la hantise du manque d'électricité ne disparait pas pour autant: pendant la Deuxième Guerre Mondiale, des locomotives à vapeur seront à nouveau stationnées à Montbovon et Zweisimmen, au cas où…

SJ

125 ans du tramway Vevey-Montreux-Chillon

Pour répondre au développement du tourisme sur la Riviera, un premier projet de tramway entre Vevey et Montreux est proposé en 1878 déjà. Mais sa rentabilité reste incertaine et le projet est abandonné. En 1883 plusieurs personnalités de la région demandent une concession pour l'utilisation des eaux de la Baye de Montreux dans le but d'entraîner une usine électrique. L'industrie touristique en pleine expansion est très intéressée par cette nouvelle forme d'énergie qui lui permet de se démarquer de la concurrence. Pour assurer une consommation régulière tout au long de la journée, condition indispensable pour une exploitation rentable, les promoteurs proposent l'éclairage public et privé durant la nuit et la circulation d'un tramway pendant la journée. La concession est accordée, elle comprend l'usine, le réseau d'alimentation de la région en énergie électrique et une ligne de tramway Vevey-Montreux-Chillon (VMC). Mais le financement est difficile à réunir et il faudra 5 ans pour réaliser le projet. Il faut dire que les milieux financiers de la Riviera ont des intérêts dans la Compagnie du Gaz, qui voit d'un mauvais œil l'entrée sur le marché d'un concurrent. La Société Electrique Vevey-Montreux est constituée et s'occupe de la construction du tramway, le premier électrique de Suisse et un des premiers d'Europe. Une de ses particularités sera une ligne aérienne de contact formée de deux tubes fendus, selon une patente de la maison Siemens. Les voitures seront construites par la SIG de Neuhausen. Elles possèdent une impériale (c'est-à-dire, des places sur le toit) d'où les touristes peuvent admirer la vue sur le lac. Les moteurs électriques seront fabriqués sur place par l'entreprise Miauton. Le service est inauguré le 2 mai 1888 entre le Grand Hôtel de Vevey et le Château de Chillon, soit il y a 125 ans.

Le service initial est assuré avec une fréquence de 40 minutes, elle sera réduite à 20 minutes à la fin de la même année, quand toutes les 16 automotrices auront été livrées. Elle sera portée à 10 minutes par la suite, exigeant l'acquisition de 7 voitures supplémentaires.

Le prix était de 10 centimes pour une section et 5 centimes pour les suivantes. Les carnets d'abonnements avec une réduction de 10 % remportent un grand succès.

En 1898, un embranchement est inauguré pour relier le centre de Montreux au quartier des Planches. La forte pente implique la pose d'une crémaillère. En 1912, un accident interrompt la circulation de ce tramway peu rentable. Elle ne sera pas reprise, en particulier parce que Les Planches étaient entretemps desservies par le train Montreux-Glion nouvellement construite.

Le succès du VMC incite à la mise en service en 1903 d'un tramway Chillon-Byron-Villeneuve par une compagnie indépendante. Mais l'exploitation sera assurée d'emblée par les VMC. Ce parcours sera également équipé d'une ligne aérienne double, ce qui lui vaudra un essai sans suite de circulation d'un trolleybus de fabrication française, également pour la première fois en Suisse. Un projet de prolongation du tramway dans la plaine du Rhône en direction du Bouveret ne sera jamais concrétisé.

En 1913, le tramway est entièrement modernisé, la ligne aérienne est remplacé par un fil unique, la flotte de véhicule est entièrement renouvelée, un nouveau dépôt est construit à Clarens, les deux compagnies sont réunies sous le nom de VMCV. Dès lors, le transbordement à Chillon n'est plus nécessaire. Quarante ans plus tard, le tramway a perdu de sa popularité et son

remplacement par des trolleybus est à l'ordre du jour. Un prototype est construit par les Ateliers de Construction Mécanique de Vevey (ACMV). La première liaison par trolleybus est assurée entre Villeneuve et Montreux dès 1955. La dernière course de tramway circule le 19 janvier 1958 à Vevey.

Très tôt la Maison Suisse des Transports, qui n'est alors qu'une petite institution domiciliée à Zurich, a l'idée de récupérer un tramway de 1888. Elle déniche la voiture n° 4 el la met à l'abri dans le dépôt CFF de Saint-Maurice. Puis en 1941, c'est au tour de la voiture n° 10 d'être retrouvée et remisée dans le même dépôt. Quinze années plus tard, lorsque la Maison Suisse des Transports s'établit définitivement à Lucerne, la voiture 4, dont la caisse et le châssis avaient été modernisés et sont en meilleur état, est entièrement restaurée. Par contre, son équipement électrique ayant disparu, c'est celui de la voiture 10 qui sera utilisé. Depuis plus de 50 ans, ce véhicule symbolise le premier tramway électrique de Suisse dans le musée le plus visité de Suisse.

Quant à la voiture 10, elle sera restaurée comme tramway à cheval de la ville de Zurich, car sa caisse et son châssis étaient de construction identique à ces véhicules, qui malheureusement avaient tous été démolis depuis fort longtemps.

D'autre part un véhicule de la deuxième génération a également pu être conservé. La voiture remorquée n° 57, construite en 1930 a été vendue au chemin de fer Bex-Villars-Bretaye à la fin du service des tramways. En 1970, elle est cédée au chemin de fer-musée Blonay-Chamby, qui à l'occasion des 100 ans des VMCV l'a remise en service en septembre de cette année.

Pour fêter les 125 ans des tramways électriques et les 100 ans des VMCV, ces derniers ont organisé le 5 octobre une exposition au dépôt de Clarens. Le BC y a tenu un stand afin de présenter ses activités au gens de la région.

SJ

photo 28
La Tour-de-Peilz.jpg

Le tramway de 1888, encore seul dans la rue.
Das Tram von 1888, noch allein auf der Strasse.

photo 29
tramway Cailler.jpg

Le tramway Vevey-Montreux-Chillon de1888 en exposition au dépôt de Clarens.
Ein Wagen der Strassenbahn VMC von1888, aufgestellt im Depot Clarens.

photo 30
stand expo.jpg

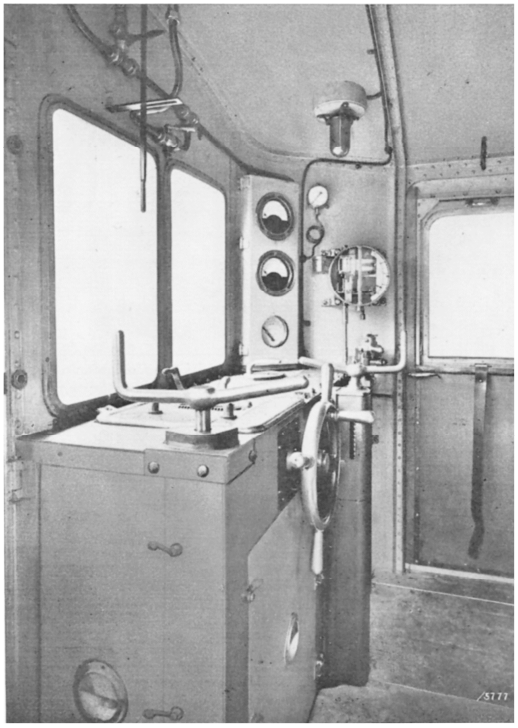
Le stand du BC à l'exposition des 125 ans du tramway Vevey-Montreux-Chillon.
Der Stand der BC bei der Ausstellung 125 Jahre Strassenbahn VMC.

Les nouveaux véhicules du BOB

Le BC doit recevoir à fin décendbre du Club de modélistes de Zweilutschinen (MEFEZ) deux véhicules provenant du chemin de fer de l'Oberland Bernois (BOB), dont les lignes relient Interlaken à Grindelwald et Lauterbrunnen. Construites en 1890 et électrifiées en 1914, elles assurent un important trafic touristique dans cette région.

Le premier véhicule est une locomotive électrique, la HGe 3/3 29. Le BOB en achète huit à l'occasion de l'électrification. Le trafic augmentant, une neuvième, la 29, est acquise en 1926. C'est une machine de 36,5 t, à trois essieux accouplés par bielles avec deux moteurs de traction alimentés en 1500 V continu. Un agit sur les roues, adhérence et l'autre sur la crémaillère. Ils sont commandés complétement indépendamment. Comme sur notre locomotive de la Bernina, les crans de traction et de freinage sont commandés par un graduateur central, entraîné par un arbre traversant tout le véhicule, lui-même actionné par un volant situé dans chacune des cabines de conduite. Les résistances de freinage sont disposées à l'intérieur de la locomotive et sont ventilées. Un moteur auxiliaire fournit en même temps le courant pour l'éclairage et la ventilation.

photo 31 cabine locomotive.jpg



Cabine de la locomotive du BOB.
Führerstand der BOB-Lokomotive.

Le deuxième véhicule est une voiture à 3 essieux de 2e classe livrée en 1901. En 1912, elle est rénovée pour la venue de l'empereur allemand, mais le rendez-vous sera manqué. Elle n'en est pas moins baptisée "Kaiserwagen". En 1959, elle est vendue au chemin de fer Meiringen-Innertkirchen et transformée par les ateliers CFF. L'essieu médian à crémaillère est déposé et des bancs en bois de 3e classe remplacent les fauteuils confortables. En 1977, elle est reprise par le club MEFEZ. et transformée en une voiture-bar avec un aménagement moderne Son châssis est remplacé par celui d'un fourgon ayant été démoli, elle retrouve ainsi ses trois essieux. Terminée en 1980, la nouvelle "Kaiserwagen" est une très belle voiture, que le MEFEZ a bien restaurée, mais qui n'a plus rien d'original, même sa dénomination étant usurpée!

Sébastien Jarne

Si un thème est totalement absent du Blonay-Chamby, c'est bien

l'art moderne!

Dans ce domaine, nous sommes très en retard et nous pourrions prendre exemple auprès du Musée des chemins de fer saxons à Chemnitz:

SJ

photo 32
tas ferraille.jpg

Le monument au déraillement de la benne basculante.
Das Denkmal zur Entgleisung der Kipplore.

Deutsche Zusammenfassung

Triebfahrzeuge

BFD 3 Da sich bei den Rauchrohren immer mehr Undichtigkeiten zeigen, müssen sie im Winter nun definitiv ersetzt werden. Die Siederohre sind hingegen noch in Ordnung.

„Rimini“ 4 Diese Maschine wurde in der vergangenen Saison nur selten angeheizt. Aussergewöhnlich war aber ihr Einsatz vor einigen Zügen bis nach Blonay, was vom Heizer eine spezielle Anstrengung abverlangte, weil der Kessel nicht für langen Rampen ausgelegt ist.

BAM 6 Wegen des Ausfalls der BFD 3 und der SEG-Lokomotive 105 (siehe anschliessend) musste diese Maschine gegen den Saisonschluss sehr häufig eingesetzt werden, was ihr offenbar zusagte, denn sie hielt sich tadellos.

Mallet SEG 105 Anlässlich einer Extrafahrt erlitt diese zuverlässige Maschine

einen Achsbruch (4. Achse, siehe Bild Seite 4). Bei der Untersuchung zeigte sich, dass die Achse einen Materialfehler hatte. Gleichwohl hat sie während 95 Jahren durchgehalten. Alle Achsen werden ausgebaut, mit Ultraschall kontrolliert; die Räder werden neu profiliert.

LEB 5 Deren Kessel ist erfreulicherweise in einem guten Zustand, sodass nur die vordere Rauchrohrwand und die Feuerbüchse repariert werden müssen.

MCM 6 Ein Stangenlager musste ersetzt werden. Nun ist der Triebwagen wieder uneingeschränkt einsetzbar.

TL Tw 28 Das Fahrgestell dieses Tramwagens wurde komplett revidiert und neu gestrichen. Zusammen mit dem Anhängewagen 57 ex VMCV bildet er einen hübschen Zug.

+GF+ 75 Nach Abschluss der Drehgestellrevision mit Neubandagierung konnte diese Lokomotive nach 8 Jahren erstmals wieder für Züge bis nach Blonay eingesetzt werden.

BB 81 Die Arbeiten an dieser Lokomotive kommen langsam, aber stetig voran. Problematisch sind die zahlreichen, stark abgenützten Teile, deren Aufarbeitung sehr viel Zeit benötigt.

Gepäcktriebwagen CGTE 151 Nach seiner Rückkehr von der 150-Jahrfeier der Genfer Verkehrsbetriebe verbrachte dieses Fahrzeug den Sommer in den TPF-Werkstätten zwecks Reprofilierung der Radsätze für Fahrten auf den BC-Gleisen. Foto vom ersten Einsatz auf Seite 15.

BOB-Lokomotive 29 Ende Dezember. soll diese 1926 gebaute Zahnradlokomotive samt dem dreiachsigen „Kaiserwagen“ bei der BC eingetroffen. Zur Wahl stand auch die Lok 24. Die BC-Verantwortlichen entschieden sich aber für die etwas jüngere 29, da deren Unterhalt im Vergleich zu den älteren Schwestern von 1914 einfacher ist.

Wagen

C 23 CEG Dieser wegen seiner offenen Plattformen bei unseren Fahrgästen sehr beliebte Wagen ist sowohl aussen wie innen gründlich aufgearbeitet worden. Er ist nun ein wahres Schmuckstück!

C^4 44 BOB Nicht minder geschätzt wird der offene Sommerwagen der BOB, dessen Wagenkasten aufgefrischt worden ist und der zurzeit eine Drehgestellrevision durchläuft.

VMCV C 57 Rechtzeitig zur 125-Jahrfeier der VMC (die Strecke vom Schloss Chillon bis nach Villeneuve kam erst 1913 zur VMCV) wurde dem 1930 in Betrieb genommenen Wagen der ursprüngliche Anstrich verpasst (siehe Foto Seite 7)

Feste Anlagen

Ein kompletter Neubau der 1973-75 erstellten Depothalle kommt aus finanziellen Gründen vorerst nicht in Frage. Eine Instandstellung ist aber unumgänglich. Am 26. November wurde als erste Etappe mit der Neugestaltung der Torpartie begonnen (Bild S. 11). Im April werden sodann die kaum mehr lichtdurchlässigen Dachplatten ersetzt. Im weitern soll die Terrasse vergrössert und das vor allem seeseitig baufällige Stellwerkgebäude repariert werden.

Betrieb und Anlässe

Der Festival des tracteurs (7./8. und 14./15. September) war den kleinen Rangierlokomotiven gewidmet, die im schweizerischen Eisenbahnerjargon „Traktoren“ heissen. Mit von der Partie war erstmals die auf der Seite 13 abgebildete MOB-Diesellokomotive Gm 4/4 2003. Auf der Seite 12 ein Bild vom noch nie dagewesenen, in der letzten „Escarbille“ beschriebenen Ansturm auf unsere Züge anlässlich des Pfingstfestivals.

Auch die Familientage (2./3. November) fanden wiederum regen Zuspruch – die Anzahl Familien musste gar begrenzt werden! Am 1. Dezember fand dann als letzter öffentlicher Anlass die bereits zur Tradition gewordene Fahrt zur Ausstellung „Goûts et terroir“ in Bulle statt.

Der Ausflug der Aktivmitglieder am 9. November führte mit zwei der eleganten

Zahnradtriebwagen der ersten Generation aus dem Nebel heraus auf den sonnenbeschienenen Ausflugsberg Rochers-de-Naye, wo dem bärenstarken und vorbildlich hilfsbereiten Gérard Muller, der bei der BC 1970 als Heizer begann und dem ebenso freundlichen wie kompetenten Yves Debossens, während 20 Jahren Betriebschef, mit einer kleinen Feier für ihren grossen Einsatz gedankt wurde.

2014 findet die GV am Freitag, den 27. März, um 19 Uhr 30 im Winzersaal (salle des vignerons) im Bahnhofbuffet Lausanne statt. Die zu behandelnden Traktanden finden Sie auf Seite 21.

Draisinen

Auf Seite 20 findet sich ein kurzer Artikel zu dieser ganz speziellen, früher zur Gleisinspektion benutzten Fahrzeuge. Deren Name ist vom Erfinder des Fahrrads, Karl von Drais, abgeleitet. Die abgebildete Laufmaschine ermöglichte es den Menschen erstmals, mit eigener Kraft fast 15 km in einer Stunde zurückzulegen. Das ursprünglich „Draisienne“ genannte Fahrzeug wurde später für Bahnzwecke angepasst und dann als „Draisine“ bezeichnet. Seit Anfang des 20. Jahrhunderts existieren auch mit Motoren angetriebene Draisinen.

Petrol-Lokomotivlampen

Weshalb hat es Petrollampen an der Kopftraverse des MOB-Triebwagens 11 (Foto Seite 25), wie auch bei Fahrzeugen anderer Betreiber in jener Zeit? Sie sind Ausdruck des geringen Vertrauens des Eidg. Post- und Eisenbahndepartements in die Sicherheit der Stromversorgung und die Qualität der damaligen Glühlampen. Diese Befürchtungen erwiesen sich jedoch rasch als unbegründet, weshalb das Departement 1903 auf Gesuch der MOB von dieser Vorschrift absah, unter der Bedingung, dass im Fahrzeuginventar eine Notlampe vorhanden sei. Notlampen finden sich auch heute noch im Inventar von Triebfahrzeugen.

Le nouveau mur de protection en construction à l'endroit de l'éboulement à Chamby.
Die neue Schutzmauer am Ort des Erdrutschens in Chamby.

photo 33
mur.jpg

125 Jahre VMC Auf den Seiten 26 und 27 findet sich ein Artikel über die erste elektrisch betriebene Strassenbahnlinie der Schweiz, die 1888 vor allem zur Erschliessung der zahlreichen, zwischen Vevey und dem oberen See-Ende gebauten Hotels realisiert wurde. Die auf dem Dach angeordneten Sitzplätze (Foto S. 28) erfreuten sich bei schönem Wetter grosser Beliebtheit. Zwei der aus den Kasten von Pferdestrassenbahnwagen abgeleiteten Fahrzeuge existieren heute noch: der eigens für die 125 Jahr-Feier aus dem Verkehrshaus der Schweiz in die Garage in Clarens geholte Tw 4 und der Wagen 10, der von den VBZ in einen Rösslitramwagen umgebaut wurde (C 27).

Martin Gut

photo 34
5 locomotives.jpg