L'escarbille
mai N° 107 2021

Deutsche Zusammenfassung

COVID ZUM TROTZ BLIEB DIE MUSEUMSBAHN BLONAY-CHAMBY 2020 AKTIV

2020: Ein Rückblick auf ein besonderes Jahr.

Das Jahr begann sehr gut mit einem in Zusammenarbeit mit GFM historique geführten Extrazug, der den vierachsigen gedeckten Güterwagen mit der Nestlé-Peter-Cailler-Kohler (NPCK)-Werbung nach Broc überführte. Dieser Wagen war längere Zeit vor dem heute nicht mehr existierenden Nestlé-Museum („Nest") in Vevey aufgestellt.

Niemand hätte sich damals vorstellen können, was uns das Jahr noch bescheren würde: Ab Mitte März mussten in der Werkstätte Chaulin während fast zweier Monate sämtliche Aktivitäten eingestellt werden. Um nur die wichtigsten zu nennen: der Neuanstrich der Lok 3 sowie die umfangreichen Arbeiten an der BAM 6. Die für den Betrieb unserer Bahn unabdingbaren Treffen und Veranstaltungen wie Instruktionstage, Fahrbetriebsvorbereitungen, die Generalversammlung und – besonders wichtig: der Pfingstfestival – mussten abgesagt werden. Während dieser Zeit waren grosse Geduld und strikte Einhaltung der eidgenössischen und kantonalen Vorgaben unerlässlich.

Nachdem die Aktivitäten wieder aufgenommen werden konnten, erwachte die Museumsbahn zu neuem Leben. Sie brachte in einem ersten Schritt den Bewohnern der Gegend den Dampf-Pfingstfestival mittels angepasster Poster und Inseraten in Erinnerung. Wegen all der Arbeiten, die pandemiebedingt vor der Saison nicht abgeschlossen werden konnten, war die Betriebsaufnahme aber nicht sofort möglich, weshalb unsere ersten Züge 6 Wochen später als sonst verkehrten. Trotz der eher speziellen Umstände erschienen unsere Besucher erfreulicherweise dennoch.

Ganz offensichtlich freuten sie sich, wieder mit unseren Zügen fahren oder im Depotgelände herumstreifen zu können. Ab dem Zeitpunkt der Betriebsaufnahme konnten auch die Arbeiten in der Depotwerkstätte wieder an die Hand genommen und einige liegengebliebene Projekte abgeschlossen werden.

Im Herbst konnte nach langjährigen Arbeiten der vollständig revidierte Traktor Tm 20200 wieder in Betrieb genommen werden (in der „Escarbille" 106 findet sich ein Bericht zu den Revisionsarbeiten). Die Fahrsaison war zwar von guten Fahrgastfrequenzen gekennzeichnet, aber die durch den verspäteten Saisonbeginn und den abgesagten Pfingstfestival entstandenen Mindereinnahmen konnten nicht ausgeglichen werden. Die BC konnte jedoch von für kulturelle Zwecke bestimmten Zuwendungen profitieren, weshalb die Betriebsreserven nicht beansprucht werden mussten.

Ende Oktober erschien die erste Ausgabe der neu gestalteten Zeitschrift „L'escarbille", die beim Publikum sehr gut ankam. – Leider verschlechterte sich danach die sanitäre Situation wieder, weshalb die vorgesehenen intensiven Arbeiten in der Werkstatt, der Unterhalt und die Aufarbeitung der Fahrzeuge einmal mehr aufgeschoben werden mussten.

Dieses Jahr hat das BAV bei der BC während dreier Tage ein Audit durchgeführt. Dabei stellte es fest, dass unsere Bahnaktivitäten, die administrativen Arbeiten, der Unterhalt, die Revisionen sowie die Planung der Diensttouren gewissenhaft durchgeführt werden.

Dieses sehr ereignisreiche Jahr war für die Betriebsführung und alle Angehörigen sehr anspruchsvoll. Dank der Flexibilität und dem Engagement der Beteiligten konnte die BC gleichwohl einen grossen Teil der vorgesehenen Aktivitäten durchführen. All ihnen gebührt unser grosser Dank!

Packen wir das neue Jahr mit gutem Mut an! In welcher Form? Die Zukunft wird es weisen.

JÉRÔME CONSTANTIN
Präsident

ELEKTRISCHE TRAKTION

SeTB 4

Die Revision des Motorwagens 4 der Sernftalbahn, insbesondere die Arbeiten an der Innenausrüstung, wurde während der Saison 2020 fortgeführt: eine grosse Zahl von hölzernen Komponenten muss demontiert, deren Lack abgekratzt, geschliffen und hernach lackiert werden, damit das Fahrzeuginnere sein ursprüngliches Aussehen wiedererlangen kann. Diese grosse Arbeit wurde (und wird immer noch) jedes Wochenende mit viel Geduld durchgeführt.

Während des Sommers 2020 wurde der Pantograph revidiert (siehe Foto S. 6). Er wurde aus Bestandteilen verschiedener Stromabnehmer zusammengesetzt, was es ermöglichte, sein Aussehen weitgehend demjenigen des ursprünglich verbauten Modells anzunähern, welches durch den grossen Abstand der beiden Schleifleisten charakterisiert ist. Der grosse Abstand zwischen den Schleifleisten war in der Anfangszeit des elektrischen Betriebs üblich; er war unter anderem bedingt durch die aus Holz bestehenden Streckentrenner, welche speziell lang sein mussten, da vom Regen durchnässtes Holz leitfähig werden kann. Das Vorhandensein eines derartigen Pantografen auf Werkfotografien des Sernftaltriebwagens hat uns veranlasst, diese Einrichtung nachzubauen. Die grosse Zahl und die Vielfalt der für den Bau von Komponenten verwendeten technischen, in unserem Museum ausgestellten Lösungen stellen eine echte Bereicherung dar.

Die Hauptschalter («Automaten») wurden komplett revidiert und danach einer Funktionskontrolle unterzogen.

Da die Automaten und der Pantograf nunmehr montiert sind, kann der Triebwagen 4 wieder selbständig verkehren und hat wieder sein ursprüngliches Aussehen.

BB 81

Die Kompatibilität moderner Zugsicherungseinrichtungen mit historischen technischen Einrichtungen ist oftmals

Deutsche Zusammenfassung

nicht gegeben: Schon anlässlich der ersten Fahrten dieser Lokomotive auf dem benachbarten Streckennetz der MOB kam es zu Problemen mit den Achszählern.

Achszähler sind Einrichtungen, die anzeigen, ob ein Fahrzeug auf einem Gleisabschnitt oder einer Weiche steht. Zu diesem Zweck zählt er beim Befahren die Anzahl der vorhandenen Achsen und beim Wegfahren wieder aus. Ist deren Summe gleich Null, kann auf dem betreffenden Streckenabschnitt die nächste Fahrt ausgeführt werden.

In den Bahnhöfen Montbovon und Les Sciernes, die mit verschiedenartigen Achszählern ausgerüstet sind, wurden Versuche ausgeführt.

Dabei zeigte sich, dass derjenige in Les Sciernes die kleinen Räder des zwischen den Drehgestellen angeordneten Tragwagens für die Magnetschienenbremse wegen deren geringen Aufstandsfläche nicht zuverlässig erfasste. Der Tragwagen macht die Lokomotive 81 technisch und museografisch einmalig, weshalb eine Lösung gesucht werden musste, damit die Maschine weiterhin auf einer modernen Infrastruktur verkehren kann. Man fand sie in der Form von neuen Rädern, die zurzeit in der Werkstätte Poschiavo der RhB gegossen werden. Nach ihrem Einbau wird das Funktionieren der Lösung überprüft.

MOB 2002
Ende Saison 2019 erlitt die Beleuchtung eine Panne. Bei deren Reparatur wurden in der ganzen Lokomotive zahlreiche neue Kabel verlegt. Diese Tätigkeit ermöglichte die Erforschung zahlreicher, sonst nicht einsehbarer Zonen im Innern der Maschine, wie z.B. die elektrischen Verbindungen zwischen den beiden Wagenkästen. Nun funktioniert die Beleuchtung wieder anstandslos.

Die Schutzstangen bei den Türen sowie die Handläufe, die beim Anstrich entfernt werden mussten, sind nun wieder montiert.

Besten Dank den Kollegen, welche diese Arbeiten ausgeführt haben!

CEV 105
Dieser Triebwagen ist immer noch nicht auf den BC-Gleisen abgestellt. Da die das Fahrzeug schützende Plane von der Unbill der Witterung zerrissen wurde, überführte man es nach Chaulin. Leider hielt die neue Plane den Naturgewalten wiederum nicht stand, weshalb die Operation im Laufe des Jahres 2021 wiederholt werden muss.

TL 28
Die am Ende ihrer Nutzungsdauer angelangten Batterien mussten ersetzt werden. Seine Neubemalung wird für dieses sehr häufig eingesetzte Fahrzeuge der Höhepunkt im Jahr 2021 sein. Unsere Mitglieder erwarten viele Vorbereitungsarbeiten.

FAHRZEUGUNTERHALT

Die betrieblich eingesetzten Fahrzeuge werden alljährlich einer Kontrolle unterworfen. Sie umfasst insbesondere den Austausch der Bremsklötze, Schmierarbeiten, die Kontrolle der Pantografen und der Motoren sowie weitere Arbeiten. Im Jahr 2020 konnten diese Arbeiten wegen der bekannten Restriktionen nicht rechtzeitig vor der Wiederaufnahme des Bahnbetriebs durchgeführt werden, weshalb bei der Saisoneröffnung Ende Juni nur eine begrenzte Anzahl Fahrzeuge zur Verfügung stand. Der Unterhalt beschäftigte die Mitglieder der Sparte elektrische Zugförderung den Sommer über; erst Ende August war die Verspätung aufgeholt. Eine positive Begleiterscheinung war der Umstand, dass sich zahlreiche junge Mitglieder mit dem Fahrzeugunterhalt vertraut machen konnten.

PERSONEN- UND GÜTERWAGEN

DIE RHÄTISCHEN GESCHWISTER AS 2 UND AB 121
Unser Barwagen «Bernina» und der rhätische Abteilwagen sind schicksalhaft miteinander verbunden: Sie verkehrten am letzten Betriebswochenende des Jahres 2020 miteinander und wurden eine Woche später zuhinterst im Depot beide ihrer Radsätze beraubt. Weshalb? Weil die Bandagen ihrer Räder abgefahren waren und in der TPC-Werkstätte ersetzt werden mussten. Nun sind die Radsätze wieder montiert und bereit für viele weitere Kilometer.

Man benützte die Gelegenheit für den Ersatz einiger Pavatexplatten in der Dachdecke des As 2, die nicht mehr bogenförmig waren. Im Winter 2021–2022 soll nach zwanzigjährigem Einsatz an diesem Wagen eine «kleine Restaurierung» vorgenommen werden. Gewisse Voruntersuchungen finden schon im Sommer 2021 statt; nach der Fahrt des Goûts et Terroirs Nostalgie Expresses am Saisonende wird der Wagen definitiv in die Werkstatt überführt.

WAGONS MOB
Während der letzten Betriebstage mussten die Bremszylinder des Schotterwagens M 706 und des Hochbordwagens L 153 (beide ex MOB) revidiert werden, da sie die für das Bestehen der jährlichen Inspektion erforderliche Dichte nicht mehr aufwiesen.

TL K 510
Dieses Fahrzeug hat sehr spezielle Bremsklötze. Da deren Vorrat immer kleiner wurde, musste die Equipe für dieses Problem eine Lösung suchen. Zum Glück konnten geeignete Bremsklötze gefunden werden.

KRANWAGEN LLB X 52
Dieser zwar selten gebrauchte Kranwagen benötigte für seinen weiteren betriebstüchtigen Einsatz neue Hydraulikschläuche, weshalb diese durch eine spezialisierte Unternehmung ersetzt wurden.

Deutsche Zusammenfassung

VERSCHIEDENES
Die jährlich anfallenden Unterhaltstätigkeiten und die Putzarbeiten konnten zeitgerecht abgeschlossen werden, was es ermöglichte, unsere Besucher bei optimalen Bedingungen und in gereinigten Örtlichkeiten zu empfangen.

DANK
Die mit dem Unterhalt der Anhängefahrzeuge beauftragte Equipe dankt allen Mitgliedern, die ihr helfen, den Fahrzeugunterhalt regelmässig durchzuführen und eine dem Niveau unseres Museums entsprechende Präsentation unserer Anlagen und Fahrzeuge zu ermöglichen.

ABTEILUNG INFRASTRUKTUR

VEGETATION
Das alljährliche Zurückschneiden der Vegetation oberhalb des Gleisbereichs beim Depot wurde im Frühling durchgeführt, damit die Schlüsselblumen und die Osterglocken im Durcheinander von Farnsträuchern, Brombeersträuchern und Büschen nicht untergingen.

BANK…
Nicht nur in Blonay fehlen die Bänke, sondern auch diejenige oberhalb des Gleisbereichs vor der Depothalle (am «La Poya» genannten Ort), wo in der letzten Saison die Latten nicht auf die Betonstruktur geschraubt worden waren. Der Aufstieg über die Finnenbahn ist bequem zu bewältigen; die lasierten Tannenbretter freuen sich, die durch 6 m Höhendifferenz ermüdeten Hinterteile aufzunehmen. Den Liebhabern sei diese Anstrengung empfohlen, da die Aussicht auf das Depotgelände herrlich ist und neue Blickwinkel ermöglicht!

GLEISUNTERHALT
Die Kontrolle der Laschen, der Schrauben und weiterer Befestigungselemente auf dem Zufahrtsgleis, dem Kohlengleis, dem kurzen Stumpengleis sowie der Gleisanlagen vor der Halle und dem Depot ist von einer jungen Mannschaft ausgeführt worden. Sie besteht aus Fabien Grossenbacher (Gleisbauer bei den SBB), Cowan Maillot und Quentin Nicolet. Die defekten Teile wurden markiert und werden im Lauf des Sommers ersetzt. Die Unternehmung Galdini S.A. führte einige Schweissungen durch

ABTEILUNG KOMMUNIKATION

Leitsatz während der vergangenen 15 Monate: flexibel und behende sein!
Trotz aller täglichen Zwänge, sowohl im administrativen wie im funktionalen Bereich, konnte sich 2020 unser Museum in der Kulturszene unserer Region als privilegiert einstufen: Im Unterschied zu zahlreichen Anbietern – unter andern im Bereich der Musik – konnten wir unser Angebot trotz verspätetem Saisonbeginn und nicht durchführbarem schweizerischen Dampffestival an Pfingsten fast normal durchführen.

Gewiss, es galt, sich innert sehr kurzer Zeit neu zu positionieren und unsere Mitteilungen den momentanen Umständen anzupassen. Mit Freude konnten wir auf die Unterstützung unserer Partner zählen… die Anzahl redaktioneller Beiträge überstieg sogar diejenige von 2019!

Dem Umstand, dass wir im Jahr 2020 «funktioniert» haben, ist es zuzuschreiben, dass wir 2021 trotz allgemeiner Unsicherheit weiterhin auf die Unterstützung von allen Partnern zählen dürfen.

Dies ist ein sehr starker Beistand für unsere Bestrebungen zur Erhaltung des nationalen Kulturgutes Eisenbahn! Wir sind uns dessen sehr bewusst, sowohl was den Zugang zu den Medien wie auch die Zuverfügungstellung von Mitteln für den Einsatz der Berner Tramwaylokomotive BTG 12 an der Veranstaltung « il était une fois… le rail en ville» („Es gab einmal … Schienen in den Strassen“) in diesem Jahr betrifft.

Unsererseits können wir ihnen für ihren Einsatz wenn auch nur in beschränktem Rahmen damit danken, dass wir mit unsern Kommunikationsmitteln und dem Echo unserer Veranstaltungen auf sie aufmerksam machen.
.

ABTEILUNG MARKETING

Als Vorbereitung für die sommerliche Saison hat die Abteilung Marketing sich während des Winters bemüht, den Bekanntheitsgrad unseres Museums mit unseren Kommunikationsmedien zu erhöhen.

Seit einigen Monaten ist eine Gruppe von aktiven, jungen Mitgliedern unter der Leitung von François Charrière damit beschäftigt, auf den sozialen Netzen Kenntnisse über uns zu verbreiten und während der toten Saison einen guten Kontakt mit unserer Kundschaft zu unterhalten.

Mit dem «Passeport Loisirs» (Freizeitpass) konnte eine neue Partnerschaft unterzeichnet werden. Dies ermöglicht es uns, unsere Angebote bei den Besuchern besser bekannt zu machen.

Während der Saison werden verschiedene Anzeigen veröffentlicht, um uns der Bevölkerung in Erinnerung zu rufen. Eine spezielle, in der Zeitschrift «À toute vapeur» der ABVL (ein Verein, der sich für die Dampfschifffloite auf dem Genfersee einsetzt) erschienene Anzeige soll hier erwähnt werden.

Sie bietet einen Mix aus alter und neuer Technologie: Fahren Sie mit ihrem Smartphone über die Reklame der BC und es erscheint wie von Zauberhand ein Video auf Ihrem Bildschirm!

Dieses Jahr stammt die Titelfoto auf dem BC-Prospekt von einer Fotoreportage, die 2020 vom Photostudent Matthieu Friant verwirklicht wurde. Die Verteiltouren unseres wichtigsten Informationsdokuments wurden Ende April anlässlich der Wiedereröffnung der Museen unter der Leitung unseres dafür zuständigen Mitarbeiters Mathieu Schütz durchgeführt.

Deutsche Zusammenfassung

Ein letztes Wort zu unserem Internet-Auftritt: um wirksamer und rascher hochladen zu können, wird unser Webmaster während der Saison eine umfangreiche Überarbeitung in technischer und graphischer Hinsicht ausführen.

PERSONALNACHRICHTEN

Die Aktivmitgliedschaft bei der BC bedeutet nicht automatisch, Fahrzeuge führen zu dürfen. BC-Mitglieder haben aber das Recht, eine Ausbildung als Zugchef, Heizer oder Lokführer zu durchlaufen und auf diese Weise einen Traum zu verwirklichen! Im Jahr 2020 hat der Bestand an Mitgliedern mit BAV-Bewilligung etwas variiert, und wir möchten hier die Gelegenheit wahrnehmen, all jenen herzlich zu danken, die sicherheitsrelevante Tätigkeiten ausgeführt haben.

Wegen Erreichen der vom BAV festgelegten Altersgrenze mussten André Bortolotti und Georges Heuberger am Saisonende von diesen Aktivitäten zurücktreten. Besten Dank, Georges und André, für euern guten Humor und den geschätzten Einsatz!

Coralie Jomini, Terence Reverdin und Raphaël Schaller haben beschlossen, ihren BAV-Ausweis für eine gewisse Zeit zu hinterlegen. Wir freuen uns jetzt schon darauf, euch bald wieder auf unseren Dampflokomotiven oder sonst im Betrieb begrüssen zu dürfen!

Roger Duperrex und Christian Scherler haben ihren BAV-Ausweis definitiv abgeben. Gerne hoffen wir, sie hin und wieder in Chaulin zu sehen. Besten Dank für euer Engagement für den Betrieb!

Abgelöst werden sie durch Kim Bärtschi (Lokführerausweis), Noé Fontannaz (Heizerausweis), Benjamin Mignot (Ausweis als Heizer und Zugführer), Marc-Olivier Pellaton und Quentin Nicolet (beide Zugführer), welche die Prüfungen schon bestanden haben oder sie dieses Jahr ablegen werden. Willkommen an Bord der Züge, Kollegen!

Im Weiteren haben Laurent Cochard, Louis Grüninger, Olivier Jomini und Alain Zaugg ihre Ausbildung auf den elektrischen Triebfahrzeugen begonnen. Wir wünschen ihnen allen unfallfreie Fahrt.

Gerne ruft die Redaktion interessierten Personen, welche im Besitz der BAV-Bewilligungen sind, in Erinnerung, dass wir immer froh sind, wenn sie sich für einen Dienst zur Verfügung stellen, weil ohne sie die Züge nicht verkehren können.

MITGLIEDERAUSFLUG 2020?

Wie Sie wissen, konnte der Mitgliederausflug wegen der geltenden sanitären Vorschriften nicht durchgeführt werden. Deswegen wurde ein anderer Weg beschritten: In Zusammenarbeit mit der Bäckerei «Au croustillant» im Bahnhof Chernex wurden kleine «Überraschungspakete» versendet, die einige regionale Produkte und Süssigkeiten enthielten. Den Initiatoren gebührt unser Dank für die Idee und die Durchführung, aber auch den vielen Mitgliedern, die positiv reagiert haben. Gleichwohl freuen sich die Organisatoren, dieses Jahr den Mitgliedern ein herkömmliches Programm anbieten zu können.

NEUES STELLWERK IN CHAULIN

In der Anfangszeit wurde der Zugverkehr mittels eines kleinen Tableaus und dem Streckentelephon geregelt.
Eine erste Modernisierung fand mit der Einführung von Funkgeräten statt. Danach stand sehr lange ein von Charles-Maurice Emery gebautes, den Domino-Spurplanstellwerken nachempfundenes Stellwerk in Betrieb: auf einer Abdeckplatte war der Gleisplan des Depotbereichs bis hinunter zur Streckenanschlussweiche aufgemalt und mit Tasten für die Signale versehen. Da dessen Komponenten alterten und die Beschaffung von Ersatzteilen immer schwieriger wurde, drängte sich der Ersatz der Anlage auf. Dazu konnte das in Blonay nicht mehr benötigte Domino-Integra-Stellwerk übernommen und von den beiden Vereinsmitgliedern Louis Grüninger und Noé Fontannaz in an die Gegebenheiten angepasster Form wieder aufgebaut werden (Fotos S. 11). Die Anlage macht sich moderne Computerprogramme zunutze und bedient die ganze, von der BC befahrene Strecke. Zu einem späteren Zeitpunkt soll bei der Zufahrtsweiche zum Depotbereich ein Tableau montiert werden, mit dem die Signale gesteuert werden können, was insbesondere bei grossem Verkehrsaufkommen sehr nützlich sein wird.

AUFARBEITUNG VON BESTANDTEILEN DER LOKS 6 (BAM) UND 104 (SEG) IN MEININGEN

Der Artikel auf Seite 12 schildert den Besuch der Dampflok-Verantwortlichen Thibaut Pinna und Christian Flückiger im Reichsausbahnausbesserungswerk Meinigen, wo verschiedene Bauteile der erwähnten Maschinen ersetzt oder aufgearbeitet werden. Im Hintergrund die deutsche1'D1'- Güterzugslokomotive 41 018, die hauptrevidiert wird.

BINIOU…

… ist der Kosename dieser früher in der Bretagne eingesetzten Draisine. Für deren Bau wurden damals Teile eines amerikanischen GMC-Lastwagens von 1945 und wahrscheinlich von Ford verwendet.

Das originelle Fahrzeug mit Kettenantrieb zwischen dem Schaltgetriebeausgang und den Triebachesn wird zurzeit gründlich revidiert (Fotos S. 13). Insbesondere das Zahnradgetriebe ist in einem schlechten Zustand; eine

Deutsche Zusammenfassung

Dokumentation dazu aufzutreiben ist wegen der erwähnten „hybriden“ Konstruktion sehr schwierig. Auch der Wagenkasten und die Verkabelung müssen gründlich saniert werden. In der nächsten Ausgabe der „Escarbille“ werden die weiteren Revisionsarbeiten aufgeführt und die interessante Geschichte dieses Fahrzeugs nachgezeichnet.

JEAN-DANIEL PARÉ

Wie schon in früheren Ausgaben wird in der vorliegenden „Escarbille“ eine die Geschichte der Museumsbahn prägende Person geschildert: Jean-Daniel Paré ist auch vielen Besuchern bekannt, weil er oft „Tour 1“ ist, d.h. den Zugsverkehr leitet, häufig aber präzise Rangierfahrten ausführt. Er hat ein sehr gutes Gefühl und Wissen für die bis zum anzuhängenden Fahrzeug noch übrigbleibende Distanz. Als Lokomotivführer bei SBB Cargo muss er täglich solche Fahrten ausführen, die er im Gegensatz zu manchem seiner Kollegen gerne macht. – Nach einer Lehre als Elektromechaniker konnte er in Genf die Ausbildung zum Lokführer machen, aber erst ein Jahr später, weil ihm die SBB die vier Monate Rekrutenschule nicht bezahlen wollten. Um die verbleibenden 8 Monate zu überbrücken, nahm er eine Stelle als Taxichauffeur in Lausanne an. Den von einer Garage als Ersatzfahrzeug gestellten Dodge Dart 270 (Abbildung auf Seite 15) konnte er zu seiner grossen Freude später übernehmen. – Die Lokführer und das Zugpersonal schätzen Jean-Da (wie er familiär genannt wird) sehr, weil er als „Tour 1“ immer ruhig ist und keine Nervosität erkennen lässt (die Aufgabe als Verkehrsleiter ist manchmal sehr stressend). – Ein weiteres Hobby sind alte Ansichtskarten, insbesondere aus der Gegend –eine interessante Tätigkeit, welche die Geschichte und Stimmung, die von diesen Karten ausgeht, nachempfinden lässt.

PERSONALNACHRICHTEN

Die Artikel auf den Seiten 16 und 17 sind Nachrufe auf verstorbene Mitglieder: Mariette Dupraz, die lange Jahre in der vereinseigenen Küche Mahlzeiten für die Mitglieder zubereitet hat, Marcelle Paré (Mutter von Jean-Daniel Paré, ebenfalls Köchin und Anstrich-Vorbereiterin; sie hat zusammen mit ihrem Mann sehr viele Stunden für die Revision des Genfer Tramanhängers C 370 aufgewendet) und Pierre Brousoz (er hatte seinerzeit unter anderem mit der Aufarbeitung der Berninalok 81 begonnen).

BC-KANTINEN

Am 25. Juli 2020 bereitete Antoine Chapuis zu Ehren einiger Damen, die jahrelang für das leibliche Wohl in der hinter der Depotwerkstätte gelegenen Baracke „Les Eplatures“ gesorgt hatten, ein Mittagessen zu. Es waren dies Annie Andrist, Anne Charlot, Rachel Greber und Yvonne Rittener, die mit der BC durch ihre Ehemänner verbunden waren.

Die Abbildungen auf den Seiten 22 und 23 zeigen ihre erste Wirkungsstätte, eine ehemalige Wärterbude, die früher bei Rivaz an der Simplonlinie stand und 1967 von der BC übernommen werden konnte. Der Ort, an dem sie aufgestellt wurde, trägt den Namen „Vers-chez-Robert“ (benannt nach dem damaligen Gleisverantwortlichen Robert Gilland). Die Zubereitung der Mahlzeiten in der sehr kleinen und rudimentär ausgerüsteten Wärterbude war nicht einfach. Das mittlere Bild auf der Seite 22 zeigt die erste Wasserversorgung, dasjenige darunter den Rollwagen, den man danach für den Wassertransport von Chamby (1400 m von Vers-chez-Robert entfernt) einsetzte.

Ein riesiger Komfortsprung stellte die Inbetriebnahme der erwähnten Baracke „Les Eplatures “hinter dem Depot dar, in der sich eine sehr gut ausgerüstete Küche befindet, aber die in der Wärterbude verbrachten Stunden verbleiben den Damen in sehr guter und „wacher“ Erinnerung!

DAMPFSCHLEUDER R12 EX RhB

Damit die Berninabahn den Bahnbetrieb auch im Winter durchführen konnte, schuf sie 1910 die selbstfahrende Dampfschleuder R 1051 und 1912 deren Schwester R 1052 an (nach der Übernahme der Berninabahn durch die RhB in 9213 resp. 9214 umbezeichnet). Die RhB folgte 1913 dem Beispiel mit den R11 und R12, jedoch mit dem Unterschied, dass diese Maschinen antriebslos und somit nur von einem andern Triebfahrzeug gestossen verkehren konnten (ein kleiner Hilfsantrieb auf der zweiten Achse des vorderen Drehgestells ermöglicht Manöverfahrten und das Positionieren auf Drehscheiben).

Die R12 wurde vor kurzem in der Werkstätte von Martin Horath hauptrevidiert und wird nun auf der Furka-Bergstrecke zur Schneeräumung eingesetzt (siehe Foto auf S. 25). Weniger bekannt ist, dass sie 1971–1996 bei der BC aufgestellt war (die Foto auf S. 24 zeigt deren Überfuhr zur BC; zum Befahren von engen Kurven im Depotbereich musste zuvor eine längere Kuppelstange zwischen der Maschine und dem Tender eingesetzt werden.).

Die R 1052 war seinerzeit vom DFB übernommen worden, konnte aber auf deren Strecken aus Umgrenzungsprofilgründen nicht verkehren, im Gegensatz zur R12, die schon in den Zwanziger Jahren am Oberalp eingesetzt wurde. Dies gab den Anstoss für den Tausch der beiden Schneeschleudern. Weitere Informationen finden Sie auf Internet RhB R 11 + 12 – Wikipedia resp. BB R 1051 + 1052 – Wikipedia.

L'escarbille
mai N° 107 2021

Deutsche Zusammenfassung

MODELLE VON DURCH DIE BC BEWAHRTEN FAHRZEUGEN

Auf Seite 26 findet sich ein Aufruf an Hersteller (Unternehmungen oder Modellbahner) solcher Modelle, sich bei der Redaktion zu melden, damit sie und ihre Modelle einem breiteren Publikum vorgestellt werden können.

EINE IDEALE BIBLIOTHEK

Auf Internet sind zwar sehr viele Informationen abrufbar. Oft lohnt es sich aber, ein einschlägiges, oftmals älteres Buch anzuschaffen, sei es bei einem Antiquar oder anlässlich des alljährlich stattfindenden Büchermarktes der BC. Vincent Gerber stellt auf der Seite 26 einen bekannten Autor, Walter Hefti, vor und fügt auf der folgenden Seite die Liste seiner Werke an. Weitere Verfasser und deren Werke sollen in den folgenden Ausgaben der Zeitschrift „L'escarbille" erwähnt werden.

ZAHNRAD-TRAMBAHN TRAIT – LES PLANCHES

"Chronik einer kurzen Strecke, der kein langes Leben beschieden war" lautet der französische Untertitel zu diesem sehr gut recherchierten und umfangreichen Artikel.

Montreux und die umliegenden Dörfer liegen an einem steilen Hang, der von Adhäsionsbahnen nur unter Inkaufnahme von streckenverlängernden Kehren (vgl. dazu die Trasse der MOB auf einer Karte 1: 25'000), mit Zahnradbahnen (Montreux–Glion–Rochers-de-Naye) oder Seilbahnen (Territet–Glion) erklommen werden kann. Dies galt damals auch für den öffentlichen Nahverkehr in Montreux: die 1888 in Betrieb genommene Trambahn entlang des Genfersees von Veyey via Clarens, Montreux und Territet zum Schloss Chillon (VMC) konnte als reine Adhäsionsstrecke gebaut werden, nicht aber die Linie vom Quartier Trait der Stadt Montreux zur Ortschaft Les Planches, die eine Maximalsteigung von 140‰ aufweist und deshalb nicht ohne Zahnstange verwirklicht werden konnte. Die 392 m lange Strecke wurde am 6. Juli 1898 in Betrieb genommen. Einziges Fahrzeug war der zweiachsige Triebwagen 24, dessen Unterhalt vom Trambetrieb VMC erbracht wurde – unter sehr speziellen Umständen, da eine Gleisverbindung zum Depot in Clarens nicht vorhanden war, (ebenso wenig die Möglichkeit, das Tram gedeckt abzustellen): es stand nur die auf der Foto S. 30 sichtbare Putzgrube zur Verfügung.

Das von der Berliner Firma Electriciäts-Gesellschaft Felix Singer & Co. gelieferte Fahrzeug musste wegen der Forderung des Auftraggebers, die von der Linie mitbenutzten Strassenabschnitte auf einfache Weise mit dem Wasserschlauch reinigen zu können, mit einer auf der linken Seite zwischen zwei Vignoles-Schienen angebrachten Zahnstange (Zeichnung auf Seite 30) ausgerüstet werden. Deshalb sind auf dem Wagen auf beiden Seiten zwei Kontroller (siehe Foto S. 29) angebracht, einer für die beiden Adhäsionsmotoren, einer für die Zahnstange.

Die Anordnung der Zahnstange auf der linken Seite statt auf der Mittellinie zwischen den Schienen verursachte einen sehr grossen Laufwiderstand und Verschleiss, da das Fahrzeug durch das Moment des Zahnstangenmotors nicht parallel zu den Schienen geführt, sondern schräg dazu gedrückt wurde. Dies, zusammen mit weiteren, gravierenden Mängeln wie generell zu schwache Dimensionierung sozusagen aller Komponenten (insbesondere der Motoren und des Fahrzeugrahmens), blieb ein Handicap während der ganzen Betriebsdauer. Wegen zu starker Erhitzung der Motoren, der Widerstände und der mechanischen Bremsen konnte der vorgesehene 10-Minutentakt ebenso wenig wie der zur Beseitigung des Problems vorgeschlagene 15-Minutentakt eingehalten werden. Einer grösseren Getriebeuntersetzung waren wegen des fehlenden Platzes enge Grenzen gesetzt; die Motoren hätten selbst bei einem Verhältnis von 1:5,7 statt 1:4,93 nicht mit einer günstigen Drehzahl betrieben werden können. Deshalb schlug der Hersteller den Bau eines kürzeren, nur mit Adhäsionsmotoren und doppelter Untersetzung (1:10) bestückten Wagens vor (mit Benutzung der Zahnstange nur zu Sicherheitszwecken. Eine Trambahn mit gleichen Betriebskriterien und 130‰ maximaler Steigung wurde 1899–1971 in Frankreich zwischen dem Bahnhof und der Stadt Laon betrieben). Die Stellungnahme des Herstellers schloss mit dem Hinweis, dass eine definitive Lösung aller Probleme nur mit der Versetzung der Zahnstange in die Gleismitte möglich sei.

Am 11. November 1912 kam es wegen eines Defekts an der Zahnradbremse zu einem Unfall, bei dem der Wagen stark beschädigt wurde. Das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement (das heutige Bundesamt für Verkehr) stellte in seinem Rapport fest, dass ein sicherer Betrieb nur durch eine mittig angeordnete Zahnstange möglich sei. Davon wollte der Betreiber jedoch nichts wissen, was insofern verständlich ist, als der Betrieb stark defizitär war und auch mit das ganze Fahrzeug bekleckernden Reklamen (siehe Foto S. 36) nicht kostendeckend geführt werden konnte. Die Eröffnung der Haltestelle „Les Planches" auf der Zahnradbahn Montreux-Glion-Rochers-de-Naye im Jahr 1909 hatte die Situation noch zusätzlich verschlechtert. Immer wieder hatte der Betrieb wegen Defekten am Fahrzeug eingestellt werden müssen, sehr zur Unzufriedenheit der Bevölkerung. Ein Versuch, die Strecke mit Automobilen zu betreiben, scheiterte an deren damaligen Nichteignung für steile Strecken.

Der Betreiber hätte den Betrieb auf der Strecke Trait–Les Planches gerne eingestellt und schlug deshalb die Erschliessung von Les Planches mit einer Adhäsionstramlinie von Westen her vor, was die Gemeinde nicht akzeptieren wollte, weil die vorgesehene Endstation

Deutsche Zusammenfassung

nicht am gleichen Ort wie die bisherige vorgesehen war. Schliesslich kam es dennoch zu einer Einigung für eine (allerdings nie gebaute) Tramlinie Place de la Paix–Les Planches–Territet), weshalb die Bundesbehörden 1918 der vom Betreiber beantragten Widerrufung der Konzession für die Zahnradlinie Trait–Les Planches stattgaben. Das Tram verkehrte schon seit dem Unfall nicht mehr. Erst ab 1927 wurde Les Planches wieder vom öffentlichen Verkehr erschlossen, aber mit einem Busbetrieb.