

Décembre 2010 • No 89 • 44e année



photo 01  
vapeur  
99193.jpg

# Café-Restaurant du Raisin



1807 Blonay

Tél. 021 943 12 61

Famille Monteiro

Fermé le dimanche soir et le lundi

photo 02  
café Raisin.jpg

*L'assemblée générale du chemin de fer-musée*

## *Blonay-Chamby*

*aura lieu le vendredi 1<sup>er</sup> avril 2011*

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

Page de couverture:

Titelseite: .

Dernière page:

Letzte Seite:

Double page centrale:

Mittlere Doppelseite:

Une photo historique: l'arrivée de la 99 193 à Chamby en 1985.

Eine historische Aufnahme: die Ankunft in Chamby der Lokomotive 99 193 im Jahre 1985. Photo Meinrad Julmy.

Le printemps à Cornaux. Photo Roger Duperrex, le 3 mai 2008

Frühling in Cornaux.

Le BC envisage de réaliser un catalogue des véhicules de sa collection sous forme de fiches. Cette page représente une proposition pour une telle fiche.

Die BC sieht vor, einen Katalog ihrer Fahrzeuge in Kartenform zu publizieren. Diese Seite zeigt einen Vorschlag für eine solche Karte.

L'Escarbille	Bulletin d'information de l'Association de soutien du Chemin de fer-Musée Blonay-Chamby Case postale 366, CH-1001 Lausanne
Parution	Deux fois par année
Rédaction	Sébastien Jarne, chemin du Daillard 5, 1071 Chexbres tél. 071 622 93 10 (le soir, en semaine) sebastien.jarne@bluewin.ch
Photos	Alain Candellero, Roger Duperrex, Sébastien Jarne, Meinrad Julmy, Philippe Maudry, Nicolas Regamey, Jean-Eric Seewer et Serge Wolf.
Imprimerie	Artgrafic Cavin SA, Grandson

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

## Editorial

*Un édito, c'est bien rigolo...*

*Encore faudrait-il avoir de l'idée ! Selon la définition de Wikipédia, il s'agirait d'un article reflétant de la position de la rédaction sur l'actualité.*

*L'actualité du BC ? On est en plein dedans, c'est la période d'après exploitation, on a pris congé le temps de la sortie des membres actifs à Martigny, le marché de Noël auquel nous participons illumine les quais de Montreux et, là-haut, sur les hauts à Chaulin, l'actualité se retrouve sous la forme de la passion qui continue, inlassablement, hiver après hiver. Le travail ne manque pas: inspection de chaudière, réparations, transformations, entretien, corvées de bois, et à la voie et la ligne de contact, et bien d'autres.*

*Après la vapeur et la chaleur de l'été, place à la froideur du dépôt et la chaleur... aussi, quand même, de la "3 pattes" le temps du repas de midi dans la bonne humeur de l'équipe du jour.*

*L'actualité, ce n'est pas seulement à Chaulin, mais c'est aussi dans l'ombre: à la recherche d'un sponsor, une demande de renseignement auprès d'une association amie, l'étude de réhabilitation du dépôt-atelier, les règlements OFT. L'actualité ne connaît alors ni frontière, ni saison, elle est partout, elle est permanente. On échange beaucoup, aussi au travers de la toile, un courriel, une question, une réponse et ça continue.*

*Tiens ? D'ailleurs ça m'inspire une idée d'article pour la prochaine Escarbille...*

*Christian Flückiger*

## Sommaire

<b>Editorial</b>	<b>3</b>	<b>Les wagons-foudres</b>	<b>15</b>
<b>Feuille de marche</b>	<b>4</b>	<b>L'association 10264</b>	<b>16</b>
<b>Hommage à Jacques Andrist</b>	<b>9</b>	<b>Curiosités</b>	<b>18</b>
<b>L'impression des billets</b>	<b>10</b>	<b>Les potins de Chaulin</b>	<b>20</b>
<b>Sortie des actifs</b>	<b>11</b>	<b>Traitement de l'eau</b>	<b>22</b>
<b>Fiche documentaire BAM 6</b>	<b>12</b>	<b>Deutsche Zusammenfassung</b>	<b>23</b>
<b>Convocation de l'AG</b>	<b>14</b>		

## Feuille de marche

### Locomotives à vapeur

Les locomotives à vapeur ont été préparées pour l'hiver. Les chaudières ont été vidées, puis soigneusement lavées et les machines nettoyées dès les premiers jours de novembre.

photo 03 toit locomotive.jpg

#### «Rimini» 4

La «Rimini» a eu l'occasion de se dégourdir les pattes cette saison, trois fois, lors de la journée tramways, celle du patrimoine et le dernier week-end de la saison. Elle est même descendue à plusieurs reprises jusqu'à Blonay, ce qui demande une bonne maîtrise du feu par le chauffeur.

Sa pompe à air produisait un bruit de choc métallique à chaque coup de piston et l'échappement était particulièrement bruyant. Le remplacement de la tête de piston par celle de la pompe à air de la locomotive espagnole Olot-Gerona a été très probant, le fonctionnement est maintenant impeccable.

La «Rimini» n'est plus ce qu'elle était... Si, après la réduction du bruit de l'échappement de ses cylindres, celui de sa pompe à air disparaît, où va-t-on? On ne peut quand même pas imaginer une «Rimini» silencieuse!

La saison hivernale va être mise à profit pour améliorer la disposition des appareils.

#### Mallet 105 et BAM 6

Ces deux locomotives ont effectué une saison sans problème. Divers travaux d'entretien courant sont prévus pour l'hiver, en particulier une réfection de la peinture de la 105.

#### BFD 3

Les réparations réalisées en début de saison ont porté leurs fruits et la machine s'est bien comportée depuis. Les travaux de préparation pour l'inspection de chaudière sont bien avancés, afin qu'elle puisse

avoir lieu encore cette année, avant la période des grands froids.



La BB 81 avec sa couche de fond claire.  
Die BB 81 wurde hell grundiert.

### Traction électrique

#### Automotrice MOB 11

Les travaux ont été interrompus pendant la saison d'été.

#### Locomotive Bernina 81

En août, la caisse de la BB 81 a été décapée, puis une couche de fond a été appliquée. La machine se présente ainsi avec une livrée grise, toute provisoire. Lors de ces travaux, des traces de vert, la couleur d'origine de la machine ont été mises à jour. L'état de la tôlerie de la caisse est globalement satisfaisant, seuls quelques points bien localisés nécessitent une réparation. Les parois intérieures ont été décapées et la pose du nouveau plancher est en cours.

Les supports des bogies présentent des fissures importantes imposant une reconstruction de ces pièces. L'occasion sera mise à profit pour redimensionner ces pièces afin d'être à l'abri de toutes surprises à l'avenir. Quatre boîtes d'essieux ont dû être refaites à neuf, les quatre autres ont pu remises en état. Les ateliers de Landquart des RhB ont révisé les ressorts de suspension

Le samedi 6 novembre, une délégation composée de la rédaction de la revue

ferroviaire Semaphor, de représentants des Chemins de Rhétiques et de RhB-Historic, nous a fait l'honneur d'une visite à Chaulin. Nos hôtes du jour ont gratifié le Blonay-Chamby d'un don de CHF 5'000.--, remis symboliquement sous la forme d'une plaque de destination. Cette somme est destinée aux travaux de révision entrepris sur la locomotive BB 81. Qu'ils soient ici très chaleureusement remerciés pour leur amitié et générosité.

#### **Automotrice 35 de la Bernina.**

Cette automotrice a été transférée de Châtel-Saint-Denis, où elle a été remise pendant l'été, à Chaulin le 29 d'octobre. Les dernières adaptations nécessaires aux normes du BC (attelages, etc.) seront réalisées pendant l'hiver.

#### **Automotrice 111 de la Gruyère.**

Il y a une dizaine d'années, une carence dans l'entretien des automotrices électriques avait conduit à un manque de véhicule pour assurer les trains de service au BC. Pour cette raison, il avait été proposé d'acquérir l'automotrice 111 des Transports Publics Fribourgeois. Bien que datant de 1903, année de mise en service des chemins de fer de la Gruyère, Châtel-Bulle-Montbovon, elle avait été profondé-

ment modifiée au cours des ans. Elle ne répondait ainsi pas aux critères muséographiques que le BC s'est fixés pour ses acquisitions. Toutefois, elle présentait l'avantage d'être immédiatement disponible, sans exiger des dépenses d'adaptation. Devant la nécessité d'avoir un véhicule de service au BC, le comité accepta finalement qu'elle vienne au BC, mais seulement à titre provisoire, tant que la situation l'exigerait. C'est ainsi qu'en été 2004, l'automotrice 111 est transférée de Châtel-Saint-Denis à Chaulin.

Elle rend de bons services au BC, mais quand des membres proposent d'acquérir l'automotrice de la Bernina, ils envisagent en contrepartie de se séparer de la 111. En effet, par leurs caractéristiques, ces deux motrices font double emploi et de plus, avec l'acquisition de six véhicules du MOB ces dix dernières années, la question de la place sur les voies de Chaulin est devenue très critique. Cet échange est accepté par l'assemblée générale de 2010.

Mais que faire de la 111? Tout d'abord, un contrat d'acquisition par le BC n'a probablement pas été établi, en tout cas, il est introuvable. Deuxièmement, les TPF ne



photo 04  
automotrice  
verte.jpg

*Un des derniers voyages publics de l'automotrice 111.  
Eine der letzten öffentlichen Fahrt des Triebwagens 111.*



sont pas intéressés à reprendre le véhicule et, finalement, le canton de Fribourg a mis ce véhicule sur la liste des objets dignes d'être conservés. La situation n'est donc pas des plus évidentes.

En attendant, la 111 a fait le 30 octobre ses derniers trains voyageurs officiels sur le BC.

### **Véhicules remorqués**

#### **Voiture BC 21 des CEV**

Le retôlage des parois extérieures est terminé. Les étapes à venir sont le rafraîchissement de la peinture de l'intérieur et du plafond et pour finir, celle des parois extérieures et l'application des inscriptions.

### **Installations fixes**

#### **Ligne de contact**

Le remplacement des poteaux de la ligne de contact se poursuit, notamment cet été où trois d'entre eux ont été concernés.

#### **Voie**

La conduite d'eau reliant le Pays d'Enhaut à la ville de Lausanne s'est rompue en amont de la ligne du BC, entre Chante-

merle et le passage à niveau de Bouricloz. L'eau a lessivé la voie sur une centaine de mètres. Le MOB a dû remplacer le ballast et bourrer la voie pour rétablir l'état antérieur.

### **Viaduc**

Les mouvements de terrain au niveau des piles du viaduc ne se stabilisent pas. A titre de précaution, le poids des trains franchissant cet ouvrage a été limité. Les locomotives lourdes (par exemple, la FZe 6/6 2002 du MOB en ce qui concerne le BC), ainsi que les doubles tractions vapeurs ne sont dorénavant plus autorisées.

### **Exploitation**

#### **Les chemins de fer vaudois et leur histoire**

Les journées européennes du patrimoine des 11 et 12 septembre ont été fêtées sous le thème des chemins de fer vaudois. C'est ainsi que pas moins de douze locomotives, automotrices, voitures et wagons répondant à ce critère, épaulés d'ailleurs par d'autres véhicules de la collection, ont circulé durant ces deux

journées agréablement ensoleillées.

Deux centenaires ont été à l'honneur, la voiture "impériale" du Nyon-St. Cergues-Morez (une vaudoise d'adoption, ayant passé sa jeunesse en France) et le wagon couvert des Tramways Lausannois (un vaudois de pure souche).

#### **En famille au musée**

Cette manifestation réunissant les musées de la Riviera s'est déroulée pour la 10<sup>e</sup> année consécutive, les 6 et 7 novembre.

photo 05  
wagons bruns et  
gris.jpg



*Un convoi inhabituel lors des journées du patrimoine, la "Rimini" avec deux véhicules de l'Aigle-Leysin  
Unüblicher Zug am Tag des Denkmals: Die "Rimini" mit zwei Wagen der Bahn Aigle-Leysin.*

Pour le BC, les familles étaient prises en charge à Blonay, puis amenées en tram à Chaulin où la construction d'une maquette d'un tramway lausannois sous forme d'un découpage leur était proposée. Ce travail terminé, le temps restant à disposition avant le retour en tram à Blonay était mis à profit pour une visite commentée du musée et une petite promenade en draine à bras.

Le public de ces journées était quelque peu différent des visiteurs habituels de notre musée. Nous y avons rencontré entre autres des familles d'origine étrangère, établies dans la région. Comme l'expliquait un père de famille chilien au journaliste de la radio, venu spécialement à Chaulin pour cette occasion, la visite du musée était une bonne et sympathique occasion de prendre contact avec les gens, les us et les coutumes de la région qui l'accueillait.



photo 06  
maquette.jpg

*La maquette en carton du tramway de Lausanne proposée à l'occasion des journées "En famille au musée".  
"Mit der Familie ins Museum"  
der zur Montage vorgeschlagene  
Karton-Bausatz des Lausanner Trams.*



photo 07  
train dans la  
neige.jpg

*L'automotrice 35 de la Bernina passe en gare des Cases,  
lors de son transfert de Châtel-St. Denis à Chaulin  
Der Triebwagen 35 der Berninabahn fährt durch den Bahnhof Les Cases  
bei der Überfuhr von Châtel-St. Denis nach Chaulin.*

Les enfants qui sont venus ces deux jours étaient en général très jeunes. De ce fait, ce sont surtout les parents qui se sont attelés à la construction du modèle du tramway en carton!

#### **Buvez-moi**

Ce spectacle théâtral a été un succès, avec une excellente participation, des supplémentaires ont même été nécessaires. Le problème était plutôt de convaincre les participants, qui profitaient de la terrasse, que c'était l'heure de reprendre le tram pour redescendre à Blonay!

Un grand merci aux acteurs Nathalie Pfeiffer, Caroline Guignard et Albert Mamin, au Musée National de Prangins pour sa générosité et surtout à tous les membres qui ont contribué à la réalisation de cette manifestation, qui a fait connaître le BC à un public très différent de nos visiteurs habituels.

#### **Dons**

Vous souhaitez faire un don au BC? Soyez-en remercié d'avance. Il sera affecté à la restauration de nos véhicules historiques.

Etant reconnu d'utilité publique par le Canton de Vaud, vous pouvez déduire le montant de votre virement sur votre déclaration d'impôt dans la limite des directives y relatives. Cela devrait également être valable par réciprocité dans les autres cantons. Renseignez-vous le cas échéant auprès de votre office d'impôt.

En indiquant clairement "don" lors de votre virement au ccp. 10-7996-0 du Chemin de fer-musée Blonay – Chamby, vous recevrez une attestation pour chaque montant dès CHF 20.-.



photo 08  
locomotive  
BRB.jpg

*Jacques Andrist, en chauffeur au chemin de fer du Rothorn de Brienz.  
Jacques Andrist, als Heizer bei der Brienzer Rothornbahn.*



## Hommage à Jacques Andrist

En septembre, un des membres du BC de la première heure, Jacques Andrist nous a quittés de manière tout à fait inattendue à l'âge de 63 ans.

J'ai rencontré Jacques en 1966, nous étions contemporains à quelques jours près, nous étudions tous deux à Lausanne et nous nous intéressions aux trains et en particulier au Blonay-Chamby, qui était en train de se constituer. Que faut-il de plus pour créer une solide amitié?

Il était très lié à son frère aîné, Jean-François, aujourd'hui président du BC, avec lequel il partageait cette passion des trains.

Jacques a passé sa jeunesse à Collombey, dans une villa située près de la voie du Tonkin. Il empruntera beaucoup ce train, soit pour aller au collège de Saint-Maurice ou à la plage du Bouveret. Ces déplacements feront naître en lui l'intérêt pour la chose ferroviaire. De cette époque, il se souvenait du trajet vers l'école en flèche du Jura, un modèle unique, similaire aux flèches rouges des CFF, comme des manœuvres des trains marchandises avec une locomotive à vapeur française en gare du Bouveret.

Il étudie ensuite l'économie à l'université de Lausanne. Après avoir travaillé dans la banque, puis passé quelques temps en Angleterre, il entre au service de la Commune de Lausanne où il officie comme adjoint administratif au Service de l'urbanisme. Il venait à peine de prendre sa

retraite quand il est décédé.

Au début du BC, nous nous retrouvions chaque samedi à Vevey, au dépôt près de la plaque tournante où, sous la direction de François Bossard entre autres, nous avons remis en état de marche les locomotives à vapeur du BC: la 105, la 104, la Bretonne, la BAM 6 et la Rhätia. Notre intérêt pour la vapeur, nous incita à suivre la formation de chauffeur BC, mais Jacques alla jusqu'à

s'engager pour une saison estivale à chauffer les locomotives à vapeur du Chemin de fer à crémaillère du Rothorn de Brienz.

Jacques participa au BC à toutes sortes d'activités, à l'atelier, sur la voie et même comme rédacteur de l'Escarbille pour quelques numéros. Ces dernières années, il s'était spécialisé dans le nettoyage

et la peinture des véhicules exposés statiquement au musée. Le dernier en date étant la locomotive à vapeur espagnole.

Jacques n'avait pas seulement une passion pour les trains, mais aussi pour les bateaux, avec une prédilection pour ceux du lac Léman. Il s'intéressait également à la musique, aux spectacles, aux voyages, à l'archéologie industrielle.

Avec Jacques, le BC perd un membre discret, mais à qui le musée de Chaulin doit beaucoup et le soussigné un ami très cher.

Sébastien Jarne



Jacques Andrist

photo 09  
portrait.jpg

## L'impression des billets

L'imprimerie de la Plaine du Rhône, à Aigle a, pendant des décennies, imprimé des billets de chemin de fer de type Edmonson pour différentes compagnies de Suisse romande à l'aide d'une presse typographique très spécifique.

Ayant eu connaissance de l'existence de cette imprimante, un de nos membres a fait des recherches et l'a retrouvée à Yvonand à l'«Espace Gutenberg», créé par un groupe de passionnés de l'imprimerie à l'ancienne qui n'avait pas l'utilité de cette machine très spécifique et l'a confiée au BC. Révisée par les apprentis du Centre Professionnel du Nord Vaudois à Sainte-Croix, elle a pu être remise en service après quelques essais, une révision du moteur, la reconstruction de quelques pièces manquantes et des conseils avisés du responsable de l'imprimerie des Chemins de fer Rhétiques.

Depuis lors, cette presse, construite vers 1890 par la Maschinenfabrik Goebel de Darmstadt, imprime et numérote ses petits bouts de cartons à l'a cadence d'environ 1000 billets à l'heure pour le musée du Blonay-Chamby, mais pas seulement.

D'autres compagnies, dont le Lausanne-Echallens-Bercher, la Compagnie du train à vapeur de la Vallée de Joux, le Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland et d'autres sont désormais clients de cette petite machine.

L'intervention du Blonay-Chamby avait un caractère de préservation patrimoniale de l'exploitation ferroviaire «à l'ancienne». Mais faire de l'imprimerie n'est pas dans la vocation de la société, c'est pourquoi elle a confié à son tour cette machine à un

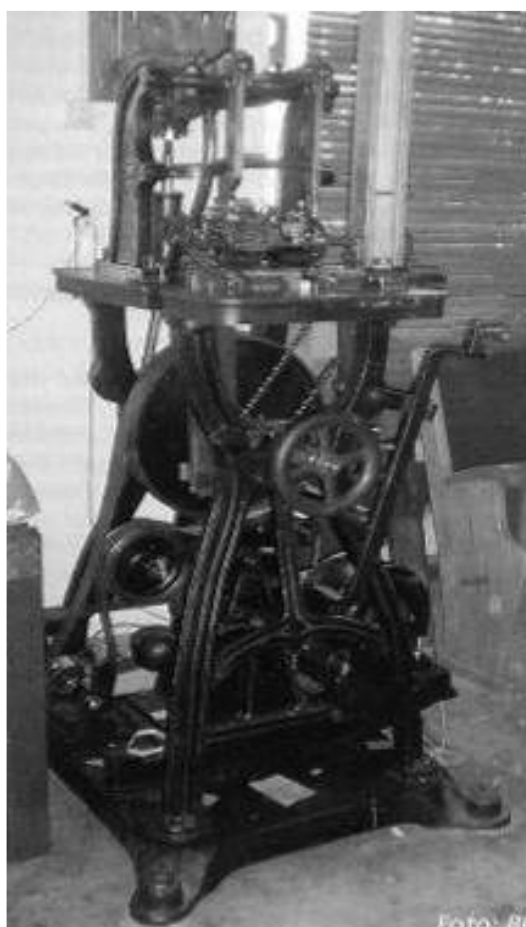


photo 10  
machine d'im-  
primerie.jpg

membre actif, qui est un professionnel de l'imprimerie. Il l'a baptisée récemment au joli nom de «Charlotte».

Vous pouvez donc à nouveau refaire vos stocks de billets «Edmonson» en prenant contact avec Nicolas Regamey, à l'adresse suivante: Atelier Typo de la Cité, Rue Louis Curtat 9, CH-1005 Lausanne, Internet: [www.ateliertypo.ch](http://www.ateliertypo.ch)

SJ

## Sortie des actifs

Le samedi 20 novembre, une soixantaine de membres actifs du BC se rend à Martigny pour la sortie de fin de saison. Deux visites sont au programme:

La première nous conduit à Bex où nous attend une rame formée d'un tram du BVB remorquant la voiture de Vevey-Montreux,

prêtée par le BC à l'association BVB-promotion.

Elle nous emmène à travers la ville jusqu'au Bévieux, où le chef de dépôt, Monsieur Eric Olloz, nous présentent les lieux et explique tous les travaux d'entretien et de révision

qui y sont effectués. L'exigüité des lieux en relation avec la quantité des travaux en cours n'est pas sans rappeler la situation à Chaulin...

La répartition des tâches entre les divers ateliers des TPC, ainsi que l'avenir incertain des véhicules historiques stationnés à Bex sont également mentionnés.

Un retour avec la même rame jusqu'à la gare CFF clôt cette première visite.

La deuxième visite nous mène au dépôt du Train Nostalgique du Trient, le groupe d'amateurs ferroviaires qui est venu avec sa rame du Martigny-Châtelard l'année

passée au BC. Un petit tour des lieux nous permet de visiter leur réfectoire et salle de réunion (où règnent un ordre et une propreté dont les membres du BC pourraient prendre exemple...), leur atelier et leurs quatre véhicules. Ces derniers hébergent deux expositions: l'une retra-

çant l'histoire du Martigny-

Châtelard,

l'autre les 100 ans de la ligne Martigny-Orsières.

Un aller-retour jusqu'à Vernayaz

avec l'automotrice 15 permet

d'apprécier l'important travail réalisé par les membres du TNT.

Entre ces

deux visites, les membres se sont retrouvés à Fully pour un repas typiquement valaisan. A cette occasion, les nouveaux membres ont été applaudis et un hommage est porté à François Bossard, qui quitte le comité après quarante ans d'activité pour le BC, où il a été, entre autres, président de la société, responsable de la traction à vapeur et celui de la voie.

Un grand merci à Laurent Tschannen et à sa famille pour l'organisation impeccable de cette journée.

SJ



*Membres du BC dans la voiture des VMCV.  
BC-Mitglieder im Anhängerwagen der Strassenbahn  
Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve.*

photo 11  
voyageurs.jpg



photo 12  
locomotive 6.jpg

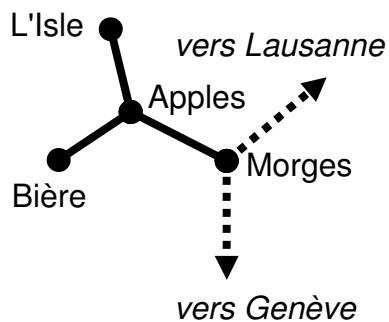
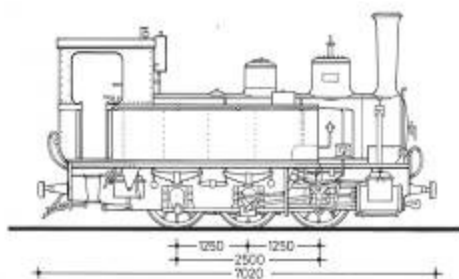
Pour le chemin de fer du Brünig récemment construit, reliant Lucerne à Interlaken, la Fabrique de locomotives de Winterthur développe un nouveau modèle qu'elle livre en huit exemplaires en 1887. Ce type de machines s'avère bien adapté aux besoins et il est également vendu aux chemins de fer Bière-Apples-Morges et Montreux-Oberland Bernois. La croissance du trafic exige des locomotives supplémentaires et notre machine est livrée en 1901 sous le numéro 909 de la Compagnie du Jura-Simplon. Deux ans plus tard, elle est incorporée aux Chemins de fer fédéraux et renumérotée 109. Elle circule entre Lucerne et Giswil jusqu'en 1915, année où elle est remise en raison du manque de charbon et de touristes, dû à la Première Guerre mondiale. En 1921, elle est vendue au Bière-Apples-Morges qui possède des locomotives identiques, mais en nombre insuffisant. Révisée et modernisée aux ateliers CFF d'Yverdon, elle reçoit alors le numéro 6. A l'électrification du BAM, en 1943, elle est cédée à la Scierie Renfer à Bienne-Boujean. Elle remorque les wagons chargés de bois entre cette usine et la gare CFF de Bienne-Mâche jusqu'en 1967, c'est une des dernières locomotives à vapeur à voie étroite en usage régulier en Suisse. Elle est reprise cette année-là par le BC, qui la révisé et la remet en service dès 1971.



Photo Hugo Hürlimann

photo 13  
train vapeur en  
noir-blanc.jpg

En gare de Morges, le 16 mai 1937



plan 14  
loc vapeur.jpg

Objet:	Locomotive à vapeur	Type: G 3/3 N° 6
Poids:	25 tonnes	
Vitesse maximale:	45 km/h	
Constructeur:	SLM Fabrique de locomotives et de machines, Winterthur	
Année de construction:	1890	
Numéro de construction:	1341	

Locomotive cédée au BC par l'entreprise Renfer de Bienne



## ***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 1<sup>er</sup> avril 2011  
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 2010
3. Rapport de gestion et des comptes 2010
4. Rapport des vérificateurs
5. Approbation du rapport de gestion 2010
6. Approbation des comptes 2010
7. Vote de la décharge
8. Election au Comité directeur et du Conseil d'Administration
9. Election à l'organe de contrôle
10. Dépenses supérieures à Fr. 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.

## Les wagons-foudres

Le clou du festival de Pentecôte 2010 fut sans contestation le wagon bifoudre mis à notre disposition par l'Association 10264. Ce type de wagon pour le transport était très spécifique et facilement reconnaissable dans les trains de marchandises. De nos jours, il a disparu, remplacé par des wagons-citernes métalliques, que rien de particulier ne distingue.

Le wagon foudre (un foudre étant un tonneau) se compose d'un châssis classique de wagon marchandises sur lequel est posé un ou deux tonneaux (dans ce dernier cas, on parle de bifoudre). Le châssis était entretenu par le chemin de fer, alors que ce commerçant en vin, sous l'effigie duquel circulait le wagon, était responsable du maintien en bon état des foudres.

Ce dernier travail était réalisé par des menuisiers très spécialisés, appelés tonneliers ou foudriers. Pour désigner les différentes pièces d'un tonneau, ils usaient d'un vocabulaire très spécialisé. Savez-vous ce que sont les douelles, le peigne, le jable, le collet, le bouge, les bondes, la gemme, le portemarc, les aisselières, le matras ou les chanteaux? Le bois utilisé généralement pour la fabrication des douves était le chêne. Par rapport aux foudres classiques, ceux des wagons devaient résister aux secousses dues au transport ferroviaire et aux chocs lors des manœuvres. Ils ne devaient pas permettre le soutirage, soit le vol de vin, en perçant un trou au bas du

tonneau, qui était rebouché après le méfait en utilisant une cheville en bois et du mastic pour en effacer les traces.

Les wagons qui devaient circuler dans des régions à fort ensoleillement possédaient un toit et des parois et ressemblaient à des wagons couverts. C'était un des reproches qui étaient faits aux wagons-foudres, les températures atteintes pendant le transport provoquaient des fermentations incontrôlées. L'autre étant que le



photo 15  
wagon-tonneau.jpg

*Wagon-foudre / Weinwagen.*

vin était fortement secoué pendant le transport et qu'il fallait le laisser décanter avant de le vendre.

Les premiers wagons-foudres suisses apparaissent en 1871-72, leur nombre atteindra un maximum vers 1925 avec quelque 900 wagons. Les derniers exemplaires sont mis au rebut dans les années 1970. Ils étaient surtout utilisés pour le trafic en provenance de la France et de l'Italie.

Sébastien Jarne

## L'association 10264

En 1979, quand la disparition des locomotives électriques Ae 3/5 et Ae 3/6<sup>II</sup> des CFF, n'était plus qu'une question de temps, un groupe de cheminots et d'amateurs de chemin de fer se forma dans la région lémanique. Son but était de sauver et de maintenir en activité une de ces locomotives, dites "moyennes Sécheron" ou "Sécheron à musique", qui avaient symbolisé le début de la traction électrique en Suisse romande et qui y rouleront pendant plus d'un demi-siècle. Le choix se porta sur la machine 10264, d'où le nom de l'association. Les travaux de remise en état s'effectuèrent au dépôt de Genève, puis de Lausanne où ce type de machine était bien connu. Quand ils furent terminés, la locomotive ayant repris son allure des années 1920 avec la belle livrée brune qu'elle avait à sa sortie d'usine, l'associa-

tion décida de lui adjoindre des wagons, car une locomotive c'est bien, mais un train c'est mieux. Comme les CFF et d'autres associations avaient déjà sauvé une collection importante de voitures voyageurs, l'idée de créer un train marchandises s'imposa. C'est ainsi qu'une série de wagons couverts, tombereaux et plats construit entre 1907 et 1966, qui avaient survécu comme véhicules de service, furent rétablis dans leur ancien état (par exemple en reconstruisant la vigie du serre-frein). Les boîtes d'essieux et les tampons modernes ont, par contre, été maintenus, afin de permettre leur

*Les membres de l'association. 10264 devant leur locomotive.*

*Mitglieder des Vereins 20264 vor ihrer Lokomotive.*

photo 16  
locomotive  
brune.jpg



circulation sur le réseau CFF. Ils reçurent tous la livrée qu'ils possédaient dans les années 1950/60, afin de créer une composition homogène. La place étant limitée au dépôt des locomotives de Lausanne, l'association continua son activité à celui de Genève-La Praille. Dans cette ville qui avait été un des bastions des importateurs de vin en Suisse, l'idée germa rapidement de reconstruire un wagon-foudre. Sur la base d'un châssis d'un wagon de service, on plaça deux tonneaux en chêne, mais pas n'importe lesquels, des foudres véritables qu'un marchand de vin possédait encore et voulut bien céder à l'association. Les emprises du dépôt de la Praille étant destinées à une autre utilisation, un nouveau déplacement s'imposa. De la place fut mise à disposition par les CFF qui, via la fondation CFF-historique restent propriétaires des véhicules, dans l'ancien dépôt de Saint-Maurice. Si le cadre est bien approprié à l'hébergement d'une rame historique, l'éloignement des régions de Lausanne et Genève, d'où viennent la majorité des membres de l'association, a réduit l'activité de remise

en état.

Quand le BC décida de fêter le centenaire du fourgon automoteur de Genève et que ce dernier figurait sur une ancienne photo avec un wagon-foudre posé sur des bogies porteurs, des contacts furent pris entre les deux associations pour recréer ce convoi lors des festivités. Cela permettrait d'achever les travaux sur ce wagon et représenterait un bon coup de publicité pour l'association 10264.

C'est ainsi que le wagon a été acheminé à Vevey et chargé sur des bogies porteurs mis à disposition par le MOB. Diverses finitions ont pu être réalisées dans l'atelier de Chaulin. Sa présentation, dans un état impeccable, lors des journées de la fête du tram, les 26-27 juin et 3-4 juillet fut un grand succès.

SJ

*Le wagon-foudre de l'association 10264 lors de sa présentation au BC.  
Der Weinwagen des Vereins 10264 bei seiner Vorstellung auf der BC.*



photo 17  
train marchandises.jpg



## Curiosités

Amateurs de locomotives à vapeur, un bon conseil: fréquentez les églises. Vous y trouverez de quoi satisfaire votre passion!

Dans une église de Bariloche, en Argentine, se trouve un grand vitrail présentant un personnage en grand uniforme et avec une épée, c'est qui est normal pour un général. Mais en regardant de plus près, il tient une locomotive dans la main, ce qui est moins habituel pour un haut gradé et



photo 19  
détail vitrail.jpg

*La locomotive du Général Rocca.*

*Die Lokomotive des Generals Rocca.*

de plus dans une église.

Qui est ce personnage? Il s'agit du général Rocca (1843-1914) entré à l'armée à l'âge de 15 ans, où il y fait carrière pendant la guerre contre le Paraguay et la conquête de la Patagonie. En 1880, il devient président de la République d'Argentine. C'est l'époque du développement des voies ferrées dans ce pays, auquel il contribue. A leur nationalisation en 1946 et jusqu'en 1973, les divers réseaux argentins reçoivent des noms de généraux. Celui du grand sud de Buenos-Aires, long de 8965 km, devient dès lors le Ferrocarril General Rocca.

Ce vitrail symbolise parfaitement le mélange de l'église, de l'armée, de la politique et des affaires (chemins de fer) qui caractérise l'Argentine de la fin du 19<sup>e</sup> siècle.

Tout aussi surprenante est la peinture murale qui orne l'église de La Arboleda en pays basque espagnole. Cette petite localité, à laquelle on peut accéder depuis la banlieue de Bilbao en utilisant un funiculaire (de construction suisse!), a un passé minier. Ceci explique les ouvriers à

photo 18  
vitrail.jpg



*Le vitrail représentant le Général Rocca.*



la perforatrice ou chargeant un wagonnet-benne et la locomotive à vapeur remorquant un train de minerai, sous le crucifix, le tout encadré par deux vierges Marie.

De nos jours, les mines ont disparu, les balafres brun-rouges dans le paysage dues à l'exploitation du minerai de fer se sont atténuées et il ne reste plus de trace

du chemin de fer, si ce n'est quelques chemins de randonnée, si bien tracés dans cette zone montagneuse, que leur origine de plateforme ferroviaire ne fait aucun doute.

Sébastien Jarne



photo 20  
crucifix.jpg

*Etonnante peinture murale de l'église de La Arboleda, au pays basque.  
Überraschendes Wandgemälde in der Kirche von La Arboleda  
einem früheren Bergwerksdorf in der Nähe von Bilbao im spanischen Baskenland.*

#### Parcours kilométrique des locomotives à vapeur

Année	BFD 3	Rimini 4	BAM 6	Mallet 105	Total
2008	392	35	396	678	1501
2009	1131	45	346	644	2166
<b>2010</b>	<b>242</b>	<b>123</b>	<b>614</b>	<b>735</b>	<b>1714</b>

Le total de xxx km se répartit comme suit:

- 156 km entre Vevey et Blonay,
- 172 km entre Innerkirchen, Interlaken et Zweilütschinen,
- 1386 km sur le BC, ce qui représente le kilométrage vapeur annuel le plus faible enregistré depuis plus de 20 ans.

## Traitement de l'eau

### Pourquoi un traitement de l'eau?

Les locomotives à vapeur consomment de l'eau, qu'elles transforment en vapeur pour actionner les pistons. Les éléments dissous dans l'eau, tels que le calcaire, ne passent pas dans la vapeur et restent dans la chaudière. Qui ne connaît pas les traces blanches qui restent dans la bouilloire, quand on chauffe de l'eau?

Le calcaire se dépose sur les parois métalliques de la chaudière, ce qui réduit la transmission de chaleur. Cela entraîne d'une part, une élévation moindre de la température de l'eau et par conséquent, une diminution de la production de vapeur diminue et finalement, une locomotive ayant de la peine à tirer son train. D'autre part, la température des tôles du foyer et les tubes bouilleurs devient excessive et peut conduire à de graves défectuosités.

De plus, si l'eau n'a pas la qualité adéquate, elle se met à mousser dans la chaudière et provoque des entraînements d'eau dans les cylindres (dangereux) et les soupapes de sécurité (salissant).

Comme nos locomotives consomment des quantités d'eau importantes et que les eaux des sources de la région sont particulièrement calcaires, la quantité de résidu qui se déposerait au fond des chaudières serait extrêmement importante, si l'eau



photo 21 château d'eau.jpg

*Le château d'eau de Chaulin.  
Der Wasserturm von Chaulin.*

d'alimentation n'était pas traitée préalablement.

### Comment l'eau est-elle traitée?

Le traitement de l'eau est un très ancien problème, qui a préoccupé tous les chemins de fer à l'époque de la vapeur. Après de longs tâtonnements très empiriques, certaines solutions plus industrielles, comme le traitement intégral Armand (TIA) en France, se sont imposées vers la fin de ce mode de traction. De nos jours, c'est

devenu une véritable science, en particulier pour les chaudières des grandes centrales thermiques.

Au BC, cette fonction est réalisée par une installation disposée au rez-de-chaussée du château d'eau érigé derrière la nouvelle halle à Chaulin. Grâce à un processus physico-chimique utilisant du sel, cet appareil, appelé adoucisseur, sépare le calcaire dissout dans l'eau provenant du réseau public. C'est donc de l'eau "adoucie" qui est stockée dans le réservoir. Pour obtenir une qualité optimale, il est néces-

saire d'ajouter dans les soutes des locomotives un produit humoristiquement appelé "bossartine" en souvenir de son promoteur.

Comme la dureté de l'eau du réseau et la consommation des chaudières varient, des analyses de l'eau du château d'eau et des chaudières sont effectuées régulièrement, afin de déterminer si le dosage de la "bossartine" est correct. Actuellement c'est un produit à base d'amines, nommé P3-Ferrolix V 2100, qui est utilisé, il augmente le pH et forme un film de protection contre la corrosion. Il empêche aussi le calcaire restant de durcir, ce qui facilite les opérations de lavage.

Pour effectuer ce travail et surveiller l'installation de traitement de l'eau, le BC a la chance de pouvoir compter sur notre membre Walter Trüb, inspecteur des chaudières à la retraite et donc un véritable expert en la matière.

En général, une fois en cours de saison et lors de l'hivernage des locomotives, la chaudière est lavée intérieurement pour éliminer tous les dépôts qui s'y sont formés. Ce sont les chauffeurs et mécaniciens vapeur qui se chargent de ce travail souvent très salissant, mais dont la durée de vie de la chaudière dépend.

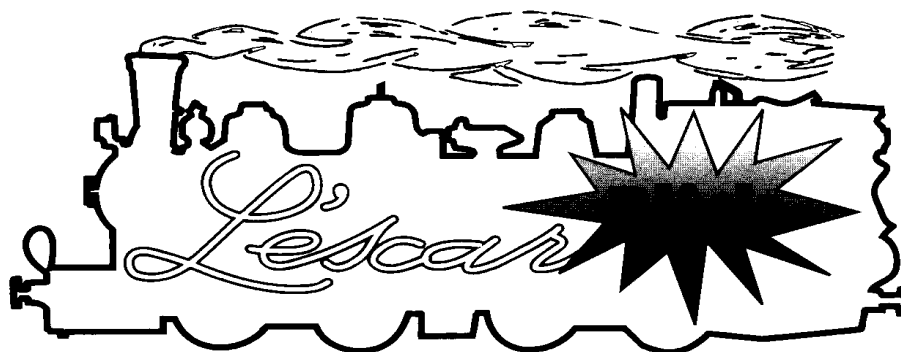
Sébastien Jarne

photo 22 réservoirs bleus et blancs.jpg



*L'adoucisseur d'eau pour les locomotives.  
Der Wasserenthärter für die Lokomotiven.*

## Les potins de Chaulin



Cet été, une terrible maladie a ravagé le Blonay-Chamby en quelques jours. Un pernicieux virus s'est attaqué à notre voie.



*Attache de rail, gravement atteinte par la rougeole.*

*Die Schienenbefestigung. haben die Röteln!*

Il est connu dans les milieux spécialisés sous le nom de:

### **Rougeole des attaches de voie**

Les services compétents se sont immédiatement penchées sur le problème et ont détecté un manque flagrant de discipline: les attaches se relâchaient. Ils ont donc décidé de resserrer la vis.

Dans le cadre du contrôle régulier de l'état de la voie, une augmentation du nombre de boulons servant à maintenir le rail sur les traverses métalliques et qui n'étaient pas suffisamment serrés, a été constatée. Une action de reprise du serrage s'imposait donc. Pour faciliter le travail, la tâche a été répartie en deux équipes, une première détectait les boulons desserrés et les marquait d'un coup de peinture rouge. La deuxième équipe les resserrait avec une tirefonneuse ou les remplaçait, s'ils étaient défectueux.

photo 23  
boulon rouge.jpg

Sébastien Jarne

### **Spende**

Sie möchten der BC einen Betrag spenden? Zum voraus unseren besten Dank. Er wird zur Restauration unserer historischen Fahrzeuge verwendet.

Da wir im Kanton Waadt als gemeinnützig anerkannt sind und normalerweise die anderen Kantone dies gegenseitig anerkennen, kann der Betrag auf Ihrer Steuer-

erklärung im Rahmen der entsprechenden Richtlinien abgezogen werden. Erkundigen Sie sich gegebenenfalls bei Ihrem Steueramt.

Wir bitten Sie, bei Ihrer Überweisung deutlich "Spende" anzugeben. Für Beträge von Fr. 20.- und mehr erhalten Sie eine Bescheinigung.

# Deutsche Zusammenfassung

## Triebfahrzeuge

Dank dem Austausch des Kolbendeckels gegen denjenigen der 1' C 1'-Dampflok ex Olot-Gerona ist die Luftpumpe der Rimini wesentlich leiser geworden.

Die BAM 6 und die SEG 105 haben während der ganzen Saison problemlos funktioniert. Letztere soll in diesem Winter einen Neuanstrich erhalten.

Der Kasten der Berninalok 81 ist vollständig abgebeizt und danach grau grundiert worden. Er ist in einem relativ guten Zustand; nur wenige Stellen mussten ausgebessert werden. Ein neuer Fussboden wurde eingelegt und die Drehgestellabstützungen durch robustere ersetzt. Vier Achsbüchsen müssen gänzlich ersetzt werden, die restlichen können aufgearbeitet werden.

Am 6. November haben Vertreter der Zeitschrift Semaphor, der RhB und RhB-Historic einen auf CHF 5'000.-- lautenden Check als Beitrag zur Revision der 81 überbracht, was uns sehr freut. Vielen Dank!

Am 29. Oktober wurde der ABe 4/4 35 ex RhB mit eigener Kraft von Châtel-St. Denis nach Chaulin überführt, wo im Winter die restlichen Anpassungen an die BC-Normen (Kupplungen, etc.) vorgenommen werden.

Dieser Triebwagen ersetzt den Tw 111 der GFM, den die BC vor etwa 10 Jahren zur Überbrückung von Triebfahrzeugengpässen leihweise übernommen hatte. Die TPF sind an dessen Rücknahme nicht interessiert. Immerhin wurde er auf die Liste der erhaltenswerten Freiburger Fahrzeuge gesetzt.

## Feste Anlagen

Die Erdbewegungen unter dem Viadukt kommen nicht zur Ruhe, weshalb schwere

Fahrzeuge (z.B. MOB 2002 oder Dampflok-doppeltraktionen) nicht mehr erlaubt sind.

## Betrieb und Anlässe

Am Wochenende 11./12. September fand das Waadtländerbahnenfest mit 12 Fahrzeugen aus diesem Kanton statt. Anlass dazu war der 100-jährige Geburtstag des NStCM-Wagens B 7 und des Güterwagens K 510, ex Strassenbahn Lausanne.

Am 6. und 7. November (Familientage) konnten die Kinder mit Hilfe ihrer Eltern ein Modell des TL-Tramwagens 36 aus Karton basteln.

Die Theaterveranstaltung „Buvez-moi“ war ein sehr grosser Erfolg, der die Führung von zusätzlichen Zügen erforderte.

Der alljährliche Betriebsausflug der Aktivmitglieder führte zur Bex-Villars-Bretaye (Fahrt mit dem VMCV-Anhänger) und ins Depot des Train Nostalgique du Trient in Martigny.

## Ungewohntes

Kirchenfenster pflegen religiösen Motiven gewidmet zu sein... aber nicht immer: die Vergrösserung auf Seite 18 oben zeigt General Roca, ehemaliger Präsident Argentiniens, der eine Lokomotive in Händen hält, wohl als Dank dafür, dass er den Bau von Bahnen gefördert hat. Eine Dampflokomotive mit einem Erzzug und ein Förderwagen erinnern in der Kirche von La Arboleda in der Nähe von Bilbao an den Bergbau bei diesem Dorf.

## Personalnachrichten

Im September ist im Alter von 63 Jahren Jacques Andrist, ein BC-Mitglied der ersten Stunde, gestorben. Er hat sich um die BC sehr verdient gemacht. Wir bewahren ihm ein ehrendes Angedenken.

Martin Gut





photo 24  
voie dans les  
feuilles.jpg