

# Museumsbahn Blonay–Chamby

Ein Auszug aus Wikipedia Anfangs 2011

# Museumsbahn Blonay–Chamby

## Museumsbahn Blonay–Chamby

Ein Auszug aus Wikipedia Anfangs 2011



**Bild 1 – Titelbild**

*Historischer Fahrtzielanzeiger für einen Dampfzug der Museumsbahn Blonay–Chamby im Sommer 2010 in Blonay. Im Hintergrund: Dampflokomotive HG 3/4 3 mit gemischtem Adhäsions- und Zahnradantrieb der ehemaligen der Brig–Furka–Disentis-Bahn (DFB)*

Museumsbahn Blonay–Chamby

# **Museumsbahn Blonay–Chamby**

**Ein Auszug aus Wikipedia Anfangs 2011**

Ein E-Buch (Ebook) für Freunde von Museumsbahnen im  
pdf-Format

# Museumsbahn Blonay–Chamby

Herausgegeben Anfangs 2011 durch Freunde der  
Museumsbahn Blonay–Chamby unter Mithilfe der  
Internetplattformen von Wikipedia

## **Inhaltsverzeichnis**

- 1 Einleitung
  - 1.1 Blonay–Chamby – die älteste Museumsbahn in der Schweiz
- 2 Lage
  - 2.1 Situation der Bahnstrecken an der Waadtländer Riviera
  - 2.2 Legende zum Bild 2 (Situationsskizze)
  - 2.3 An- und Abreise
  - 2.4 Weitere Touristeninformation
- 3 Geschichte der Museumsbahn
  - 3.1 Gründung und Aufnahme des Museumsbetriebs
  - 3.2 2009
  - 3.3 2010
- 4 Museumsareal Chamby-Musée (Chaulin)
- 5 Bahnstrecke Blonay–Chamby
  - 5.1 Geschichte
  - 5.2 Betrieb
- 6 Fahrzeuge
  - 6.1 Technische Rahmenbedingungen
  - 6.2 Liste der Fahrzeuge der Museumsbahn Blonay–Chamby
    - 6.2.1 Triebfahrzeuge
      - 6.2.1.1 Dampflokomotiven
      - 6.2.1.2 Strassenbahn Dampflokomotiven
      - 6.2.1.3 Elektrische Lokomotiven
      - 6.2.1.4 Elektrische Triebwagen
      - 6.2.1.5 Elektrische Strassenbahn Triebwagen
    - 6.2.2 Wagen
      - 6.2.2.1 Personenwagen
      - 6.2.2.2 Strassenbahn Beiwagen
      - 6.2.2.3 Post- und Gepäckwagen
      - 6.2.2.5 Güterwagen
    - 6.2.3 Bahndienstfahrzeuge
      - 6.2.3.1 Draisinen und Schienentraktoren
      - 6.2.3.2 Schneeschleidern
      - 6.2.3.3 Dienstwagen

- 6.3 Trivia zu den Fahrzeugen
- 7 Literatur
- 8 Weblinks
- 9 Abkürzungen (Auswahl)
  - 9.1 Eisenbahn- und Strassenbahn-Gesellschaften
  - 9.2 Hersteller und Lieferanten
  - 9.3 Verschiedenes
- 10 Quellen
  - 10.1 Bildnachweise
  - 10.2 Rechtshinweise
  - 10.3 Wikipedia, Wikibooks, Wikinews und das Marjorie-Wiki
  - 10.4 Trivia zum E-Buch
- 11 Änderungen

## **1 Einleitung**

### **1.1 Blonay–Chamby – die älteste Museumsbahn in der Schweiz**

Region Montreux-Vevey, Waadtländer Riviera

An den Wochenenden in der Sommersaison bietet die Museumsbahn Bahnvergnügen pur bei einer Fahrt mit einem ihrer Züge mit Dampf- oder Elektrotraktion. In Chaulin, das vom Bahnhof Blonay her auf der Bahnstrecke nach Chamby erreichbar ist, wird die schweizweit grösste Sammlung von betriebsfähigen historischem Meterspur-Rollmaterial gezeigt.

Die Museumsbahn wird durch Freiwillige betrieben. Diese unterhalten auch den in zwei Hallen ausgestellte einzigartige Fahrzeugpark von über 70 Dampflokomotiven, Elektrolokomotiven, Elektrotriebwagen, Tramwagen, Personenwagen und Güterwagen aus den Jahren 1874 bis 1948, die als eine der repräsentativsten Sammlungen Europas anerkannt ist.

Die von der Museumsbahn befahrene Bahnstrecke von Blonay nach Chamby stammt aus dem Jahr 1902 und ist drei Kilometer lange. Deren bekanntestes Bauwerk ist die 78 Meter lange und 45 Meter hohe Steinbogenbrücke über die Schlucht "Baye de Clarens".

Kontakt Informationen:

Chemin de fer-musée Blonay-Chamby  
Case postale 366  
1001 Lausanne  
Tel. +41 (0) 21 943 21 21  
Fax +41 (0) 21 943 22 21



info@blonay-chamby.ch  
www.blonay-chamby.ch

## **2 Lage**

### **2.1 Situation der Bahnstrecken an der Waadtländer Riviera**

Die Museumsbahn liegt eingebettet in einer wahren Anhäufung von Normalspurbahnen, Meterspurbahnen und Schmalspurbahnen, Zahnradbahnen und Standseilbahnen oberhalb Vevey und Montreux. Eisenbahnfans kommen in dieser Gegend auf einem engen, gebirgigen und verkehrstechnisch sehr gut erschlossenen Raum, wie wohl kaum anderswo in der Schweiz, auf eine Anhäufung von technisch interessanten Eisenbahnen der verschiedensten Spurweiten und Betriebsarten.

Nicht unerwähnt bleiben dürfen zudem die Trolleybuslinie Vevey–Montreux–Chillon–Villeneuve und die durch die Compagnie Générale de Navigation sur le lac Léman (CGN) betriebene Schifffahrt auf dem Genfersee.



## 2.2 Legende zum Bild 2 (Situationskizze)

Die Eisenbahngesellschaften Transports Montreux–Vevey–Riviera (MVR) und Montreux–Berner Oberland-Bahn (MOB) vermarkten ihre Bahnstrecken seit längerem unter dem Markennamen Goldenpass. Den Markennamen Goldenpass nutzen auch die in der Region tätigen, sich noch im Betrieb befindenden Standseilbahnen.

Goldenpass Bahnstrecken:

- Bahnstrecke Vevey–Saint-Légier–Blonay seit 1902 (rot)
- Zahnradbahnstrecke Blonay–Les Pléiades seit 1911 (rot)
- Bahnstrecke Blonay–Chamby seit 1902 bis 1966 sowie ab 1998 bis 2000 (schwarz). Siehe auch Museumsbahn Blonay-Chamby (BC)
- Bahnstrecke Montreux–Fontanivent–Les Avants, seit 1901 (dunkelblau)
- Bahnstrecke Les Avants– Montbovon seit 1903 (dunkelblau)
- Bahnstrecke Montbovon–Château-d'Oex seit 1904 (dunkelblau)
- Zahnradbahnstrecke Glion–Rochers-de-Naye seit 1892 (dunkelblau)
- Zahnradbahnstrecke Montreux–Glion seit 1909 (rot)
- Standseilbahnstrecke Territet–Glion seit 1883 (braun)
- Standseilbahnstrecke Les Avants–Sonloup seit 1910 (braun)
- Standseilbahnstrecke Vevey–Chardonne–Mont-Pèleri seit 1900 (braun)

Bahnstrecken der Museumsbahn Blonay–Chamby (BC):

- Bahnstrecke Blonay–Bifurcation–Chamby seit 1973 (schwarz). Infrastruktur des Goldenpass
- Bahnstrecke Bifurcation–Chamby–Musée (Chaulin) seit 1968 (schwarz)

Die eingestellten Bahn- und Strassenbahnstrecken werden heute mit Überlandautobus-, Autobus- und Trolleybuslinien des Transports publics Vevey–Montreux–Chillon–Villeneuve (VMCV) bedient.

Autobus- und Trolleybuslinien des Transports publics Vevey–Montreux–Chillon–Villeneuve (VMCV) als Bahn- und Strassenbahnlinienersatz:

- Überlandautobuslinie Vevey–Châtel-Saint-Denis (pink) über Corsier–Chardonne–Jongny statt Saint-Légier. Ersatz der von 1904 bis 1969 bestehenden und abgebrochenen Bahnstrecke Saint-Légier–Châtel-Saint-Denis (gelb)
- Autobuslinie Clarens–Chailly–Fontanivent–Blonay (grün). Ersatz der von 1911 bis 1955 bestehenden und abgebrochenen Überlandstrassenbahnlinie
- Trolleybuslinie Vevey–Montreux–Chillon–Villeneuve (blau). Ersatz der von 1888 bis 1958 bestehenden Strassenbahnlinie Vevey–Montreux–Chillon und der von 1903 bis 1952 bestehenden Strassenbahnlinie Chillon–Villeneuve

Bahnstrecken der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB):

- Vevey–Puidoux–Chexbres seit 1904 (schwarz), Infrastruktur der Vevey–Chexbres-Bahn (VCh)
- Lausanne–Vevey–Montreux–Villeneuve seit 1861 (schwarz), Villeneuve–Aigle–Bex seit 1857 (schwarz)

Die von von 1910 bis 1992 betriebene Standseilbahn Territet–Mont Fleuri (TMF) (gelb) ist ausser Betrieb.

Die von 1898 bis 1912 betriebene Zahnrad Strassenbahn Trait–Planches (TrP) ist, da diese 1918 ersatzlos abgebrochen wurde, nicht mehr in der Skizze eingezeichnet.





**Bild 3 – Hotel Montreux Palace**

Markante, gegen den Genfersee hin gerichtete Fassade, des Hotel Fairmont Le Montreux Palace an der Grand Rue 100 in Montreux

### **2.3 An- und Abreise**

Wenn es eigentlich auch zum guten Stiel eines Museumsbahnfans gehört mit der Eisenbahn anzureisen, wird dennoch für Reisende die aus der Deutschschweiz anreisen, empfohlen mit dem Auto die Museumsbahn zu besuchen. Nach dem Verlassen der Autobahn in Vevey oder Montreux kann Blonay, wo es der Westschweizer Mentalität entsprechend genügend Parkplätze gibt, in wenigen Minuten erreicht werden.

Ortskundige Autofahrer aus der Deutschschweiz wird empfohlen die Autobahn von Bern, Freiburg, Bulle bereits in Châlel-Saint-Denis zu verlassen und Blonay über eine direkte, wenn auch kurvenreiche Strasse zu erreichen.

Es wird dringend davon abgeraten, das Museum in Chaulin wie auch Chamby mit dem Auto zu erreichen. Das Museum in Chaulin ist nur über einen mit einem Fahrverbot belegten Feldweg erreichbar, die verfügbaren Parkplätze sind für die Mitglieder der Museumsbahn bestimmt. In Chamby gibt es kaum Parkiermöglichkeit.

Für die GPS-Navigationsgeräte wir empfohlen den Bahnhof von Blonay, Place de la Gare 2, oder das neue Migros Einkaufszentrum von Blonay, Route du Village 37, als Zieladresse zu programmieren. Im Gebäude des Einkaufszentrums, das sich unmittelbar Südlich des Bahnhofes befindet, gibt es gedeckte, kostenpflichtige und jederzeit erreichbare Parkplätze. Weitere Parkplätze, auch für Autobusse, finden sich an der Rue des Oches auf der Ostseite des Bahnhofes und des Einkaufszentrums.

Benutzer des öffentlichen Verkehrs benutzen die Anfahrtswege über Lausanne, Vevey nach Blonay oder aber über Visp, Montreux, nach Chamby. Eisenbahnreisende mit Zeit und dem Willen auch ein zeitlich längerer Anfahrtsweg in Kauf zu nehmen, können über den Goldenpass Luzern, Interlaken, Spiez, Zweisimmen, Gstaad, Montbovon oder über Bulle, Montbovon nach Chamby anreisen.

## **2.4 Weitere Touristeninformation**

Montreux-Vevey Tourisme bietet sich für weitere Touristeninformation an. Sechs Informationsbüros in Montreux, Vevey, Chexbres, Cully, Lutry und Villeneuve können vor Ort aufgesucht werden oder über die angegebenen Adressen kontaktiert werden:

Montreux-Vevey Tourisme  
Point 'i' Montreux  
place de l'Eurovision  
1820 Montreux  
Tel. +41 (0) 848 868 484  
Fax +41 (0) 21 962 84 94

Montreux-Vevey Tourisme  
Point 'i' Vevey  
grande Place 29  
1800 Vevey  
Tel. +41 (0) 848 868 484  
Fax +41 (0) 21 962 84 78

[info@mvtourism.ch](mailto:info@mvtourism.ch)  
[www.montreuxriviera.com](http://www.montreuxriviera.com)

Auch die Bahnhöfe von Vevey, Montreux und Blonay empfehlen sich für entsprechende Touristeninformationen. Wobei zu beachten ist, dass die Montreux–Berner Oberland Bahn und die SBB in Montreux örtlich getrennte Schalter haben.



### **3 Geschichte der Museumsbahn**

#### **3.1 Gründung und Aufnahme des Museumsbetriebs**

Der Verein *Museumsbahn Blonay–Chamby*, ursprünglich *Société pour la création du chemin de fer touristique Blonay–Chamby*, wurde am 5. Dezember 1966 gegründet. An der Gründungsversammlung nahmen 82 Personen teil.

Am 25. Januar 1967 traf das erste Fahrzeug, ein Tram-Motorwagen, bei der Museumsbahn ein. Am 9. Juni 1967 folgte die erste Dampflokomotive, dies war die G 3/3 6 der ehemaligen Bière–Apples–Morges-Bahn.

Parallel zur Beschaffung der Fahrzeuge begann der Verein mit der Wiederertüchtigung der Bahnstrecke Blonay–Chamby für den Museumsbetrieb, so mussten beispielsweise Freischneidarbeiten durchgeführt werden.

Der erste Arbeitszug, bestehend aus dem Triebwagen BCFeh 4/4 10 der Leuk–Leukerbad-Bahn, fuhr am 1. Juli 1967. Die Genehmigung zum Bahnbetrieb erteilten die Behörden am 1. Mai 1968.

Am 3. Juli 1968 wurde die *Genossenschaft Museumsbahn Blonay–Chamby* mit Sitz in Lausanne ins Handelsregister eingetragen. Zwischenzeitlich bezeichnete sich die Genossenschaft nur als *Chemin de fer-musée Blonay–Chamby*. Ursprünglich hiess sie *Chemin de fer touristique Blonay–Chamby*. Am 20. Juli 1968 verkehrte schliesslich der erste öffentliche Museumszug.

### 3.2 2009

Die Reihe der grösseren Veranstaltungen wird fortgesetzt. Traditionellerweise fand an Ostern wieder das *Dampffestival* statt. Der *Europäischer Tag des Denkmals* im September fand zusammen mit dem Verein *Train Nostalgie du Trient* statt. Dieser wurde dem Fahrzeugpark aus dem Wallis gewidmet. Dazu gelangte das in den neuen Werkstätten der Transports Publics du Chablais in Aigle umfassend aufgearbeitete Rollmaterial wieder zur Museumsbahn zurück, darunter der Motorwagen BCFeh 4/4 6 mit gemischtem Adhäsions- und Zahnradantrieb und der Personenwagen BC<sup>2</sup> 10 der ehemaligen Monthey–Champéry–Morgins-Bahn sowie der Personenwagen C<sup>4</sup> 811 der Brünigbahn. Anwesend waren ebenfalls der BCFeh 4/4 15 und der BFZ<sup>t4</sup> 75 der Martigny–Châtelard-Bahn.

In den eigenen Werkstätten wurden die Restaurierungsarbeiten des Güterwagens L<sup>o</sup> 153 der Montreux–Berner Oberland-Bahn, der nun für den Kohletransport verwendet wird, abgeschlossen. Letzterer ersetzt den Ek 713 der Chemins de fer Fribourgeois Gruyère-Fribourg-Morat, der leihweise im Einsatz war und anschliessend an eine andere Museumsbahn abgegeben wurde. Umfangreiche Restaurierungsarbeiten fanden an der Lokomotive Ge 4/4 181 der Rhätischen Bahn sowie am Motorwagen BCFe 4/4 11 der Montreux–Berner Oberland-Bahn statt. Während die Lokomotive bei den umfassenden Renovationsarbeiten weitgehend zerlegt wurde, wurde beim Motorwagen ein wesentlicher Teil des Holzwagenkastens aufgearbeitet.

### 3.3 2010

Das an Ostern stattfindende Dampffestival erreichte dank aussergewöhnlich guten Wetterverhältnissen rekordverdächtige Besucherfrequenzen. Anlässlich des Tram-Festivals an zwei Wochenenden im Juni und Juli feierte der Gepäcktriebwagen Fe 4/4 151 der Compagnie Genevoise de Tramways Electriques sein hundertjähriges Bestehen in Anwesenheit des Weinfasswagen P 520 267, französisch wagon bi-foudre, der Schweizerischen Bundesbahnen von der SBB Historic, der durch den Verein 10264, französisch Association 10264, rekonstruiert wurde. Ebenso wurden die aus einem Walde geborgene Wagenkastenreste des Ce 2/2 36 der Tramways Lausannois in Chamby-Musée (Chaulin) erstmals öffentlich präsentiert. Der Europäischer Tag des Denkmals im September wurde dem Waadtländer Fahrzeugpark der Museumsbahn und seiner Geschichte gewidmet. Im Verlaufe des Jahres wurde der Triebwagen ABe 4/4<sup>1</sup> 35 der Rhätischen Bahn übernommen.

Umfangreiche Restaurierungsarbeiten fanden wiederum an der Lokomotive Ge 4/4 181 der Berninabahn sowie am Motorwagen BCFe 4/4 11 der Montreux–Berner Oberland-Bahn statt. Diese arbeitsaufwändigen und nicht ganz billigen Restaurationsarbeiten stellen die ordentlichen Unterhaltsarbeiten an den übrigen Fahrzeugen keinesfalls in den Schatten. Umfangreiche Revisionsarbeiten fanden auch statt am Personenwagen BC<sup>2</sup> 21 der Chemins de fer électriques Veveysans, an der Draisine Dm 2/2 3 des Réseau Breton sowie am Güterwagen L 712 der Chemins de fer Fribourgeois Gruyère-Fribourg-Morat.

#### **4 Museumsareal Chamby-Musée (Chaulin)**

Auf einer Wiese unmittelbar oberhalb Chaulin, einem Ort in der Gemeinde Montreux, entstand im Verlaufe der Zeit das Museumsareal wie es heute anzutreffen ist. Mit einer für den Betrieb der Museumsbahn, wie auch auf den Unterhalt des umfangreichen und vielfältigen Fahrzeugparks ausgelegten Werkstätte, sowie einer für die Beherbergung der Gäste und Vereinsmitglieder ausgelegten Infrastruktur. Das Museumsareal ist nur über die Bahnstrecke Blonay-Chamby oder über eine mit einem Fahrverbot mit Zubringerdienst versehenen Feldweg und Wanderwege erreichbar.

Im Jahre 1973 wurde im Hinteren, gegen den Aussichtsberg Les Pléiades gerichteten Museumsareal, eine erste Halle in einer relativ einfachen Bauweise in Betrieb genommen. Sie beinhaltet im rechten Teil vier Geleise für das gedeckte Abstellen und präsentieren von Fahrzeugen. Wobei drei der Geleise mit einer Fahrleitung versehen sind. Das vierte hat eine durchgehende Putzgrube und wird auch für den Unterhalt der Dampflokomotiven verwendet. Im linken Teil beinhaltet die Halle einen weiteres Geleise mit einem sich im direkten Umfeld befindenden umfangreichen Maschinenpark wie Drehbank, Fräsmaschine sowie ein leistungsfähiger Portalkran für den Unterhalt. Im hinteren Teil der Halle befinden sich die Sanitäreinrichtungen inklusive Dusche und Umkleideräumen der Aktivmitglieder und deren Angehörigen sowie ein umfangreiches Ersatzteillager.

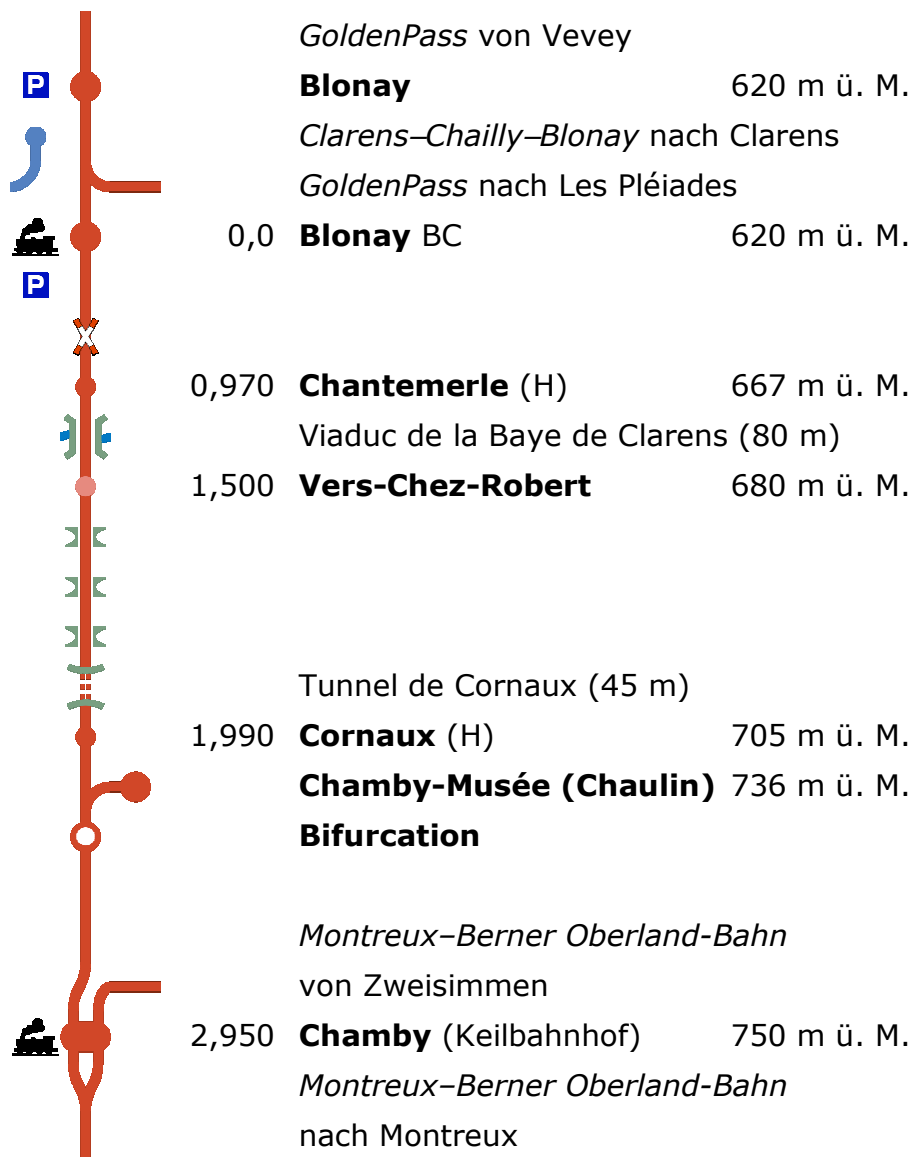
Um die unbefriedigende Situation der im Freien abgestellten Fahrzeuge zu beheben und damit den Unterhaltsaufwand zu reduzieren, wurde im Jahre 1993 eine weiter großzügig dimensionierte Halle auf der Seite Chamby, nur für das

Einstellen und präsentieren von Fahrzeugen in Betrieb genommen. Diese dem örtlichen Chalet Baustiel angepasste Halle hat drei durchgehende Geleise die alle mit einer Fahrleitung versehen sind.

Auf der Seite des Genfersees, zwischen den beiden Hallen, wurde 1998 die Infrastruktur zur Beherbergung der Gäste massiv verbessert. Ein weiterer, den örtlichen Verhältnissen angepasster Bau entstand mit einem Restaurant mit grossen Fenstern mit einer optimaler Sicht auf das Museumsareal wie auch, dank der hoch über dem Genfersee gelegenen Lage, auf das Genferseegebiet mit den Französischen Alpen im Hintergrund, den Städten Montreux und Vevey und dem UNESCO-Welterbe Lavaux im Vordergrund. Dieser Bau, der eine Baracke aus der Vereinsgründungszeit ablöste, beinhaltet auch einem Souvenirshop und eine zeitgemässen auch für Kleinkinder und Behinderte ausgerichteten sanitären Einrichtung. Eine an den Bau anschliessende Aussichtsterrasse ermöglicht an sonnigen Tagen auch das verweilen im Freien.

Ergänzt wird das Museumsareal durch weiter im Verlaufe der Zeit entstandene Bauten. Einer Baracke für Vereinszwecken mit einem Aufenthaltsraum, einer Küche und ein mit mehreren Betten ausgerüsteten Schlafraum. Ein offenes kleines Bahnbetriebswerk für das Beschicken und entschlacken der Dampflokomotiven mit einem dazugehörigen Wasserturm sowie eine Baracke für die Leitung des Museumsbahnbetriebes.

## 5 Bahnstrecke Blonay–Chamby



### **Bahnstrecke Blonay–Chamby**

Fahrplanfeld:	115 und 115.1
Streckenlänge:	2,950 km
Spurweite:	1000 m (Meterspur)
Stromsystem:	900 V Gleichstrom
Maximale Neigung:	50 ‰

Die Bahnstrecke Blonay–Chamby ist eine 2,95 Kilometer lange, meterspurige, elektrifizierte und durchgehend eingleisige Bahnstrecke im Kanton Waadt in der Schweiz. Sie wird in der Sommersaison von der Museumsbahn Blonay–Chamby (BC) fahrplanmässig als Museumsbahn betrieben.



**Bild 4 – Bahnhof Chamby**

*Keilbahnhof Chamby, einer der beiden Endpunkte der Museumsbahn mit dem Motorwagen Ce 2/2 12 der Langenthal–Jura-Bahn (LJB), 2010. Hier besteht Anschluss an die Bahnstrecke Montreux–Les Avants–Montbovon–Château-d'Oex–Gstaad–Zweisimmen der Montreux–Berner Oberland-Bahn (MOB)*

## **5.1 Geschichte**

Die Bahnstrecke von Blonay nach Chamby entstand 1902 als Teil der Bahnstrecke Vevey–Saint-Légier–Blonay–Chamby. Bauherr war die frühere Chemins de fer électriques Veveysans (CEV), welche bis 2001 auch als Eisenbahninfrastrukturunternehmen fungierte. Als die Chemins de fer électriques Veveysans 2001 in der Transports Montreux–Vevey–Riviera (MVR) aufging



übernahm die Transports Montreux–Vevey–Riviera diese Funktion.

Von 1902 bis 1966 betrieb die Chemins de fer électriques Veveysans die hier behandelten Bahnstrecke. Anschliessend übernahm der Verein Museumsbahn Blonay–Chamby den Betrieb und richtete zum 20. Juli 1968 die erste Schweizer Museumsbahn ein. Die Museumsbahn Blonay–Chamby ist seither offizielles Eisenbahnverkehrsunternehmen und besitzt hierfür eine eidgenössische Personenbeförderungs-Konzession.

Anlässlich der Aufnahme des Museumsbetriebs wurde 1968 ferner eine etwa 200 Meter lange Stichstrecke zwischen der Diensthaltestelle Bifurcation und dem neu erstellten Depot in Chaulin errichtet. Letzteres wird Chamby-Musée genannt und dient dem Verein als Eisenbahnmuseum.

Ab 1998 wurde der Betrieb auf der Bahnstrecke Blonay–Chamby ganzjährig als Ergänzung zu den Zügen der Museumsbahn unter dem Namen "Chemin de fer léger de la Riviera" mit durchgehenden fahrplanmässigen Zügen auf der Bahnstrecke Vevey–Blonay–Chamby–Montreux ergänzt, 2000 mussten die durchgehenden Züge wegen zu schwacher Nachfrage aber wieder aufgegeben werden. Seither dient die Bahnstrecke wiederum nur den saisonalen Museumszügen.

## **5.2 Betrieb**

Der historische Fahrbetrieb findet regelmässig an allen Wochenenden zwischen Anfang Mai und Ende Oktober statt. Neben Eisenbahnfahrzeugen kommen dabei auch Strassenbahn-Wagen zum Einsatz. Im offiziellen Kursbuch sind die Museumskurse im Fahrplanfeld 115 aufgeführt. Als

Zusatz dient das Fahrplanfeld 115.1, es beinhaltet den jeweils am letzten Sonntag eines Monats verkehrenden Dampfzug zwischen Chamby-Musée und Vevey. Auch er verkehrt nur in der Museumssaison.

Bei der Zugbildung muss berücksichtigt werden, dass der Viadukt über den Baye de Clarens, deutsch Clarens Wildbach, eine eingeschränkte Tragfähigkeit hat, welche Doppeltraktionen nicht zulässt. Deswegen werden bei Zügen, die zwei Triebfahrzeuge benötigen, diese in der Regel an der Zugspitze und am Zugschluss beigestellt. Dies dient auch der Vermeidung von Rangiermanövern an den Endstationen.

Zusätzlich zu den historischen Zügen verkehren ganzjährig Dienstzüge für den Streckenunterhalt. Darüber hinaus Sonderzüge und betrieblich bedingte Fahrzeugüberfuhren zwecks Fahrzeugunterhalt. Letztere verkehren zwischen dem Netz der Transports Montreux–Vevey–Riviera und dem der Montreux–Berner Oberland-Bahn, insbesondere zu deren Werkstätte in Chernex.

## **6 Fahrzeuge**

Der umfangreiche Meterspur-Fahrzeugpark mit dem die Bahnstrecke Blonay–Chamby betrieben wird, umfasst Dampflokomotiven, Elektrolokomotiven, Elektrotriebwagen, Tramwagen, Personenwagen, Güterwagen, Dienstfahrzeuge und eine Dampfschneesleuder.

### **6.1 Technische Rahmenbedingungen**

Der Fahrzeugpark der Museumsbahn ist weitgehend an die Normalien des Adhäsionsnetzes der Chemins de fer électriques Veveysans (CEV) und der Montreux–Berner Oberland-Bahn (MOB) angepasst. Dies gilt mit wenigen Ausnahmen auch für die Radreifen-Profile. Zu diesen Ausnahmen gehört ein Teil der Strassenbahnfahrzeuge, diese können deswegen nicht oder nur eingeschränkt auf dem Streckennetz verkehren. Letztere dürfen aus Richtung Chamby kommend nur bis Vers-Chez-Robert fahren.

Bei den Kupplungen gilt in der Regel das folgende Schema: Eisenbahnfahrzeuge haben eine Mittelpufferkupplung mit einer unterhalb des Mittelpuffers angeordneten Schraubekupplung. Sie entsprechen diesbezüglich den heutigen Normalien der benachbarten Montreux–Berner Oberland-Bahn. Die Strassenbahnfahrzeuge besitzen hingegen Trompetenkupplungen der Bauart wie sie von den Städtischen Verkehrsbetrieben Bern (SVB), die heute unter der Geschäftsbezeichnung Bernmobil firmiert, bekannt ist.

Beim Bremssystem überwiegt die Vakuumbremse. Je nach Herkunftsbetrieb existieren aber auch vereinzelt Fahrzeuge mit Druckluftbremse. Bei den Strassenbahnfahrzeugen besitzen die Motorwagen in der Regel eine Widerstandsbremse, die Beiwagen eine Solenoid-Bremse.

Die entsprechenden Bremssysteme müssen bei der Zugbildung berücksichtigt werden. Einzelne Fahrzeuge haben deswegen auch durchgehende Bremsleitungen eines anderen Bremssystems.

Die elektrischen Fahrzeuge sind auf eine Fahrdrahtspannung von 900 Volt Gleichstrom ausgelegt. Da die älteren Fahrzeuge bezüglich Spannungsschwankungen verhältnismässig grosszügig dimensioniert sind, waren die diesbezüglichen Anpassungen gering. Die Fahrzeuge der Städtischen- und Überlandstrassenbahnbetriebe waren auf 600 Volt ausgelegt, diejenigen der Meterspurbahnen auf 750 bis 1200 Volt. Der Fahrzeugpark der ehemaligen Leuk–Leukerbad-Bahn war für den Betrieb mit 1500 Volt gebaut worden.

## 6.2 Liste der Fahrzeuge

### 6.2.1 Triebfahrzeuge

Der Bestand an *Dampflokomotiven* der Museumsbahn setzt sich zusammen aus den Lokomotiven die in den ersten Jahren zur Museumsbahn überstellt wurden und aus solchen die im Verlaufe der Zeit betriebsfähig oder zur Aufarbeitung übernommen wurden.

In der Anfangszeit führten vorwiegend die grossen betriebsfähig aus Deutschland übernommenen Lokomotiven die Museumszüge. Im Verlaufe der Zeit wurden diese für den Museumsbetrieb doch etwas zu grossen Lokomotiven durch kleinere, aber kräftige sowie vorwiegend Schweizerischer Herkunft ergänzt und dann auch teilweise im Betrieb ersetzt.

Auf der Museumsbahnstrecke stehen deshalb mit Stand 2010 die Dampflokomotive G 3/3 6 der Bière–Apples–Morges-Bahn, die HG 3/4 3 der Brig–Furka–Disentis-Bahn und die kleinere der beiden Deutschen Malletlokomotive der Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft, die G 2x2/2 105 *Todtnau* im Zentrum. Diese sind für die immerhin mit 5 % ansteigende und sehr kurvenreiche Bahnstrecke Blonay–Chamby für das wirtschaftliche Ziehen von 2 bis 3 Personenwagen auch besonders geeignet. Die kleine Italienische Kastenlokomotive der Ferrovie Padane G 2/2 4, die in der Regel mit einem 4-achsigen Personenwagen oder aber zwei kleinen 2-achsigen Personenwagen unterwegs ist, führt fahrplanmässige Züge zu Zeitpunkten wo eine geringere Kapazität der Nachfrage genügt oder aber Einsatzzüge, sei dies auf der ganzen Museumsbahnstrecke oder aber auf dem Bahnstrecken Abschnitt Chamby-Musée (Chaulin)–Bifurcation–Chamby–Bifurcation–Cornaux.

Auch der Bestand an *elektrischen Lokomotiven* und *Triebwagen* der Museumsbahn setzt sich zusammen aus den Triebwagen die in den ersten Jahren zur Museumsbahn überstellt wurden und aus solchen die im Verlaufe der Zeit in der Regel betriebsfähig übernommen wurden. Betriebsfähig vorwiegend deswegen, weil elektrische Triebfahrzeuge aus den ersten Jahrzehnten der Elektrotraktion eigentlich keine Bauteile beinhalten, wie beispielsweise bei einer Dampflokomotive die Feuerbüchse, die nach dem Ablauf Ihrer Lebensdauer kostenintensiv ersetzt werden müssen, um die Einsatzdauer für die bei einer Museumsbahn relativ wenigen jährlich gefahrenen Kilometer deutlich zu verlängern.

### 6.2.1.1 Dampflokomotiven

Bezeichnung bei der Museumsbahn			Baujahr	Hersteller	Bemerkung
Gesellschaft	Serie	Nummer			
DB	G 5/5	99 153	1927	Maschinen-Fabrik Esslingen 4183	nicht betriebsfähig
BFD	HG 3/4	3	1914	SLM 2317	
BAM	G 3/3	6	1901	SLM 1341	
LEB	G 3/3	5	1890	SACM 4172	<i>"Bercher"</i> , nicht betriebsfähig
Olot-Gerona	G 3/5	23	1926	MTM 282	Nicht betriebsfähig
RdB	G 3/3	1	1890	SLM 618	<i>"Le Doubs"</i> , nicht betriebsfähig
SEG	G 2x3/3	104	1925	Hanomag 10437	<i>"Zell"</i> , nicht betriebsfähig
SEG	G 2x2/2	105	1918	Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe 2051	<i>"Todtnau"</i>



**Bild 5 – BFD HG 3/3 3**

*Dampflokomotive HG 3/4 3 mit gemischtem Adhäsions- und Zahnradantrieb der ehemaligen der Brig–Furka–Disentis-Bahn (BFD) bei der Museumsbahn Blonay-Chamby (BC) im Sommer 2010 in Blonay.*



### 6.2.1.2 Strassenbahn Dampflokomotiven

Bezeichnung bei der Museumsbahn			Baujahr	Hersteller	Bemerkung
Gesellschaft	Serie	Nummer			
FP	G 2/2	4	1900	Krauss 4278	Kastendampflokomotive <i>Glettise 1)</i>
TM	G 2/4	7	1882	SLM 316	nicht betriebsfähig, Kastendampflokomotive <i>Glettise 1)</i>

1) Der Ausdruck *Glettise* gilt hier nur zur Vertändigung und wurde nie für die beiden aufgelisteten Lokomotiven verwendet. *Gletise* ist aber eine in der Schweiz gängige Bezeichnung für G 3/3 Kastendampflokomotiven der Schweizerischen Lokomotiv und Maschinenfabrik Winterthur (SLM) wie sie Beispielsweise in Bern bei den Städtischen Strassenbahnen Bern (SSB) und Basel bei der Birseckbahn (BTB) verkehrten.



**Bild 6 –FP G 2/2 4**

*Kastendampflokomotive G 2/2 4 der ehemaligen Ferrovie Padane (FP), ursprünglich von der Bahnstrecke Ferrara-Codigoro, später Bahnstrecke Rimini-Novafeltria, bei der Museumsbahn im Frühling 2010 in Blonay.*

### 6.2.1.3 Elektrische Lokomotive

Bezeichnung bei der Museumsbahn			Baujahr	Hersteller	Bemerkung
Gesellschaft	Serie	Nummer			
GF	Ge 4/4	75	1913	SLM / MFO	
BB	Ge 4/4	81	1918	SLM / BBC	in Revision
MOB	DZe 6/6	2002	1932	SIG / BBC	

### 6.2.1.4 Elektrische Triebwagen

Bezeichnung bei der Museumsbahn			Baujahr	Hersteller	Bemerkung
Gesellschaft	Serie	Nummer			
GFM	BCe 4/4	111	1903	SWS / EGA	
LJB	Ce 2/2	12	1907	Ringhoffer / EGA	
LLB	BCFeh 4/4	10	1914	SLM / SWS / EGA	
MCM	BCFeh 4/4	6	1909	SLM / SIG / EGA	
MOB	BCFe 4/4	11	1905	SIG / EGA	in Revision
RhB	ABe 4/4 <sup>1</sup>	35	1908	SIG / SAAS / MFO	
SeTB	BCFe 2/2	4	1928	SIG / MFO	nicht betriebsfähig

### 6.2.1.5 Elektrische Strassenbahn Triebwagen

Bezeichnung bei der Museumsbahn			Baujahr	Hersteller	Bemerkung
Gesellschaft	Serie	Nummer			
BVB	Ce 2/2	182	1926	SIG / BBC	Standort: Châlel-Saint-Denis
CGTE	Ce 2/2	125	1920	SIG / SAAS	Dauerleihgabe: AGMT
CGTE	Fe 4/4	151	1911	SIG / S&H	
TL	Ce 2/3	28	1948	SWS / SAAS	
TL	Ce 2/2	36	1909	SWS / ACEC	1)
TN	Ce 2/2	76	1921	SIG / MFO	nicht betriebsfähig
RhSt	Ze 2/2	31	1914	SIG / BBC	
SSB	Ce 2/2	52	1914	SWS / MFO	
TF	Ce 2/2	7	1904	Rathgeber / SAAS	nicht betriebsfähig

1) Im Jahre 2010 aus dem Walde geborgene Wagenkastenüberreste.

## 6.2.2 Wagen



**Bild 7 – LCD C<sup>2</sup> 21**

*Sommerwagen C<sup>2</sup> 21 der Lugano–Cadro–Dino-Bahn (LCD),  
2010 in Chamby-Musée*

### 6.2.2.1 Personenwagen

Bezeichnung bei der Museumsbahn			Baujahr	Hersteller	Bemerkung
Gesellschaft	Serie	Nummer			
AL	CF <sup>2</sup>	21	1900	SIG	
BOB	C <sup>4</sup>	44	1926	SIG	
CEV	BC <sup>2</sup>	21	1902	SWS	in Revision
GFM	C <sup>2</sup>	23	1903	SWS	
GFM	C <sup>2</sup>	230	1905	SWS	
LCD	C <sup>2</sup>	21	1911	SWS	
LLB	BC <sup>4</sup>	22	1915	SIG	
MCM	BC <sup>2</sup>	10	1908	SIG	
MEG	C <sup>4</sup>	171	1891	Herbrand	
MOB	BC <sup>4</sup>	22	1901	SIG	
NStCM	C <sup>4</sup>	7	1910	ANF	
RB	ABCFZ <sup>4</sup>	15	1895	De Dietrich	
RdB	BC <sup>2</sup>	2	1890	SIG	aktuell als BC <sup>2</sup> 11 bezeichnet, nicht betriebsfähig
RdB	CF <sup>2</sup>	21	1890	SIG	nicht betriebsfähig
RhB	As <sup>2</sup>	2	1903	SIG	
RhB	AB <sup>2</sup>	121	1903	SIG	
SBB Brünig	C <sup>4</sup>	811	1930	SIG	
SeTB	C <sup>2</sup>	4	1905	MAN	nicht betriebsfähig



BILD TÜRMECKE  
DER TÜRMECKE  
ERSTE TÜRMECKE

III





**Bild 8 – MCM BC<sup>2</sup> 10 Innenansicht**

*Innenansicht des 3. Klasse Abteil des BC<sup>2</sup> 10 der Monthey–Champéry–Morgins-Bahn aus dem Jahre 1908, 2010 bei der Museumsbahn*

### 6.2.2.2 Strassenbahn Beiwagen

Bezeichnung bei der Museumsbahn			Baujahr	Hersteller	Bemerkung
Gesellschaft	Serie	Nummer			
BVB	C <sup>2</sup>	57	1930	SIG	Leihgabe an TPC (ex BVB)
CGTE	C <sup>4</sup>	370	1920	SIG	
TN	C <sup>4</sup>	121	1892	2)	

2) Maschinenbau-Gesellschaft Basel

### 6.2.2.3 Post- und Gepäckwagen

Bezeichnung bei der Museumsbahn			Baujahr	Hersteller	Bemerkung
Gesellschaft	Serie	Nummer			
GFM	FZ <sup>2</sup>	36	1903	SWS	



### 6.2.2.4 Güterwagen

Bezeichnung bei der Museumsbahn			Baujahr	Hersteller	Bemerkung
Gesellschaft	Serie	Nummer			
AB	K	30	1874	Kirchheim	nicht betriebsfähig
AL	K	87	1912	SWS	
GFM		1			Güterlore
GFM	K	610	1904	SWS	
GFM	L	712	1905	SWS	Kohletransportwagen in Revision
LLB	K	40	1915	SWS	
LLB	K	41	1915	SWS	Fahrleitungs- montage- wagen
LLB	L	60	1915	SWS	Aussichtswagen
MOB	L	153	1903	SIG	Kohletransportwagen
MOB	M	706	1904	Busch	
MOB	O	810	1904	Busch	
SeTB	K	31	1905	MAN	
TL	K	510	1910	SWS	Versorgungswagen für das Museums-Restaurant in Chaulin
YSteC	K	111	1886	Baume & Marpent	Öllager

## 6.2.3 Bahndienstfahrzeuge

### 6.2.3.1 Draisinen und Schienentraktoren

Bezeichnung bei der Museumsbahn			Baujahr	Hersteller	Bemerkung
Gesellschaft	Serie	Nummer			
RhB	Dm 1/2				Draisine
RhB	-			Oehler	Draisine, handbetrieben
RB	Dm 2/2	3		Billard	in Revision
VBZ	Te 2/2	926	1935	StStZ / MFO	
	Tm 2/2	1	1930	Orenstein & Koppel	

### 6.2.3.2 Schneeschleudern

Bezeichnung bei der Museumsbahn			Baujahr	Hersteller	Bemerkung
Gesellschaft	Serie	Nummer			
RhB	R 1052	36	1913	SLM	Dampfschneeschleuder

### 6.2.3.3 Dienstwagen

Bezeichnung bei der Museumsbahn			Baujahr	Hersteller	Bemerkung
Gesellschaft	Serie	Nummer			
CEV	X <sup>2</sup>	52			Schreinerei
GFM	X <sup>2</sup>	1011	1914		Werkstatt
LLB	X <sup>2</sup>	52	1915	SWS / BC	Schiendrehkran
SBB Brünig	X <sup>3</sup>	9951	1889	SIG	Kantine und Werkstatt
TrB	Xe 2/2	1	1915	SWS / MFO	3)

3) Wassersprengtriebswagen zur Brandbekämpfung, ohne elektrische Ausrüstung.

## 6.3 Trivia zu den Fahrzeugen

Der lange Bestand der Museumsbahn zeigt Anhand des Motorwagen BCFeh 4/4 6 mit gemischtem Adhäsions- und Zahnradantrieb und des Personenwagen BC2 10 der ehemaligen Monthey–Champéry–Morgins-Bahn (MCM) aus dem Jahre 1908, dass Fahrzeuge die bei einer Museumsbahn einmal umfassend aufgearbeitet wurden, regelmässig gewartet werden müssen und dennoch nach einer Einsatzdauer von etwa 30 bis 40 Jahren erneut umfassend aufgearbeitet werden müssen. Dies belegt auch, dass die Anzahl der betriebsfähigen Fahrzeuge eines jeden Vereines auf das Budget und die vorhandene Human Resources (vorhandene freiwillige Fachkräfte, und Laien, wobei letztere auch als Amateure bezeichnet werden, die gewillt sind sich von diesen Fachkräften in ihren Aktivitäten instruieren zu lassen, lernen zu wollen und auch in einem

gewissen Grade führen zu lassen) abgestimmte Grösse begrenzt werden muss. Es macht somit Grundsätzlich keinen Sinn, Ausnahmen ausgenommen, Fahrzeug auf Vorrat für später zu sammeln, wenn die vorhandenen Kapazitäten gerade ausreichen, die vorhandenen Fahrzeuge zu Unterhalten.

Die Museumsbahn Blonay–Chamby begrenzt deswegen ihren sich in einem überdurchschnittlich guten Zustand befindenden Fahrzeugpark seit langem so, dass in der Regel neue Fahrzeuge nur dann in den bereits jetzt umfangreichen Bestand aufgenommen werden, wenn ein anderes Fahrzeug abgegeben wird.



**Bild 9 – MCM BC<sup>2</sup> 10**

*Personenwagen BC<sup>2</sup> 10 der Monthey–Champéry–Morgins-Bahn (MCM), 2010 in Chamby-Musée*

## 7 Literatur

Alain Castella und Charles-Maurice Emery: "Faire La Voie, Chemin de fer-Musée Blonay-Chamby". Departement für Bildung, Jugend und Kultur (DFJC) – Amt für Kultur (SERAC) des Kanton Waadt, Lausanne 2010

José Banaudo, Alex Rieben: "À la decouverte du Chemin de fer-Musée Blonay-Chamby". Les Edition du Cabri, Breil-sur-Roya 1992, ISBN 2-903310-98-X

Sébastien Jarne: "Le chemin de fer touristique Blonay-Chamby". Lausanne 1986

Michel Grandguillaume, François Ramstein: "Voies étroites de Veveyse et de Gruyère". Bureau vaudois d'adresses (BVA), Lausanne 1984, ISBN 2-88125-003-3

Michel Grandguillaume, Gérald Hadorn, Jean Paillard und Jean-Louis Rochaix: "Crémaillères et funiculaires Vaudois". Bureau vaudois d'adresses (BVA), Lausanne 1982

Peter Willen: "Lokomotiven und Triebwagen der Schweizer Bahnen. Band 2: Privatbahnen Westschweiz und Wallis". Orell Füssli Verlag, Zürich 1977, ISBN 3-280-00923-5

Verschiedene Ausgaben der Zeitschriften (Periodikas) Eisenbahn-Amateur (EA), Schweizerische Eisenbahn Revue (SER), Loki, Prellbock und Tram

## 8 Weblinks

[www.blonay-chamby.ch/](http://www.blonay-chamby.ch/)  
Museumsbahn Blonay–Chamby

[www.museesriviera.ch/](http://www.museesriviera.ch/)  
Verband der Museen der Waadtländer Riviera

[commons.wikimedia.org/wiki/Blonay-Chamby](https://commons.wikimedia.org/wiki/Blonay-Chamby) oder  
[commons.wikimedia.org/wiki/Blonay-Chamby Museum  
Railway](https://commons.wikimedia.org/wiki/Blonay-Chamby_Museum_Railway)  
Museumsbahn Blonay–Chamby auf dem Wikipedia



**Bild 10 – Hippsche Wendescheibe**

*Nach wie vor sich in Betrieb befindende  
hippsche Wendescheibe an der Bahnstrecke  
Blonay–Chamby zwischen Blonay und  
Chantemerle.*



## 9 Abkürzungen (Auswahl)

### 9.1 Eisenbahn- und Strassenbahn-Gesellschaften

Die Schreibweise der Eisenbahngesellschaften in diesem Ebook richtet sich nach der üblichen Schreibart, wie diese in der Deutschsprachigen Literatur und im täglichen Sprachgebrauch gebräuchlich ist. Sie weicht in einzelnen Fällen von der amtlichen Abkürzung des Bundesamt für Verkehr (BAV) ab.

- AB : Appenzeller Bahn
- ABB : Altstätten–Berneck-Bahn
- AAG : *Überlandstrassenbahn* Allaman–Aubonne–Gimel
- AG : Altstätten–Gais-Bahn
- AL : Aigle–Leysin-Bahn
- AL : Apple–L'Isle-Bahn
- ARB : Arth–Rigi-Bahn
- AOM : Aigle–Ollon–Monthey-Bahn
- AOMC : Aigle–Ollon–Monthey–Champéry-Bahn
- ASD : Aigle–Sépey–Les Diablerets-Bahn
- ASt : Appenzeller Strassenbahn
- BA : Biasca–Acquarossa-Bahn
- BAM : Bière–Apples–Morges-Bahn
- BB : Berninabahn
- BC : Museumsbahn Blonay–Chamby
- BDB : Ballenberg Dampfbahn
- BEB : Birseckbahn
- BUeB : Basellandschaftliche Ueberlandbahn
- BFD : Brig–Furka–Disentis-Bahn
- BLT : Baselland Transport
- BMB : Biel–Meinisberg-Bahn
- BOB : Berner Oberland-Bahnen
- BRB : Brienz–Rothorn-Bahn
- BrMB : Brunnen–Morschach–Axenstein-Bahn
- BStB : Basler Strassenbahnen
- BTB : Birsigtalbahn
- BTG : Berner Tramway Gesellschaft
- BVB : Basler Verkehrsbetriebe
- BVB : Bex–Villars–Bretaye-Bahn
- BWB : Bern–Muri–Worb-Bahn



## Museumsbahn Blonay–Chamby

- BZB : Bern–Zollikofen-Bahn
- CEG : Chemins de fer électriques de la Gruyère
- CEV : Chemins de fer électriques Veveysans
- CGTE : Compagnie Genevoise de Tramways Electriques
- CMN : Chemin de fer montagnes Neuchâteloises
- CP : Châtel St Denis–Palézieux-*Bahn*
- DB : Deutsche Bahn (Deutschland)
- DFB : Dampfbahn Furka Bergstrecke
- ESB : Elektrische Solothurn–Bern-Bahn
- ESZ : Elektrische Strassenbahn Zug
- ETAT : Chemin de fer de l'État (Frankreich)
- FAC : Ferrovie Apennino Centrale (Italien)
- FART : Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi
- FF : Fribourg–Farvagny (Omnibus électriques Fribourg–Farvagny, Trolleybus, Gleislose Bahn)
- FP : Ferrovie Padane (Italien)
- FRT : Ferrovie Regionali Ticinesi. Siehe auch FART
- GB : Gurtenbahn
- GB : *Überlandstrassenbahn* Gland–Begnins
- GB : Gotthardbahn
- GV : *Überlandstrassenbahn* Genève–Veyrier
- JB : Jungfraubahn
- JBL : Jura–Bern–Luzern-*Bahn*
- JS : Jura–Simplon-*Bahn*
- LCD : Lugano–Cadro–Dino-*Bahn*
- LJB : Langenthal–Jura-Bahn
- LLB : Leuk–Leukerbad-Bahn
- LPB : Locarno–Ponte Brolla–Bignasco-*Bahn* (Maggiatalbahn)
- LT : Lugano–Tesserete-*Bahn*
- MC : Martigny–Chatelard-*Bahn*
- MCM : Monthey–Champéry–Morgins-*Bahn*
- NCB : *Überlandstrassenbahn* Neuchâtel–Cortailod–Boudry
- MIB : Meiringen–Innertkirchen-Bahn
- MO : Martigny–Orsières-*Bahn*
- NStCM : Nyon–St Cergue–Morez-*Bahn*
- OC : Orbe–Chavornay-*Bahn*
- Ouest : Chemins de fer de l'Ouest
- PSC : Ponts–Sagne–Chaux-de-Fonds-*Bahn*
- RB : Réseau Breton (Frankreich)
- RB : Rigi–Bahn
- RdB : Régional des Brenets
- RG : *Überlandstrassenbahn* Rolle–Gimmel
- RhSt : Rheintalische Strassenbahn
- RhV : Rheintalische Verkehrsbetriebe
- RhW : Rheineck–Walzenhausen-*Bahn*

- RSB : Rigi–Scheidegg-Bahn
- SEG : Süddeutsche Eisenbahngesellschaft (Deutschland)
- SeTB : Sernftalbahn
- SGA : St. Gallen–Gais–Appenzell-*Bahn*
- SLB : Schweizerische Lokalbahnen
- SNCF : Société nationale des chemins de fer français (Frankreich)
- SPB : Schynige Platte-Bahn
- SSB : Städtische Strassenbahnen Bern
- SSIF : Società Subalpina di Imprese Ferroviarie (Italien). Siehe auch FART
- StEB : Stansstad–Engelberg–Bahn
- StStZ : Städtische Strassenbahn Zürich
- SVB : Städtische Verkehrsbetriebe Bern (Bernmobil)
- SZB : Solothurn–Zollikofen–Bern-Bahn
- TB : Trogener Bahn
- TBA : Trambahn Basel–Aesch
- TF : Tramway de Fribourg
- TM : Tramway de Mulhouse
- TPF : Freiburgische Verkehrsbetriebe
- TrB : Tramway de Bienne
- VBW : Vereinigte Bern–Worb-Bahnen
- VRB : Vitznau–Rigi-Bahn
- WB : Waldenburgerbahn
- WT : Worblentalbahn

Die Begriffe *Überlandstrassenbahn* und *-Bahn* wurden in der Auflistung in Schrägschrift angefügt, wenn diese nicht Gegenstand der Abkürzung ist.

## 9.2 Hersteller und Lieferanten

- ACEC : Ateliers de construction électriques de Charleroi
- ANF : Ateliers de construction du Nord de la France
- BBC : Brown, Boveri & Cie.
- EGA : Elektrizitätsgesellschaft Alioth. Französisch: Société d'électricité Alioth
- EMBG : Elsässische Maschinenbau-Gesellschaft. Siehe auch SACM
- +GF+ : Georg Fischer
- MAN : Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg
- MFO : Maschinenfabrik Oerlikon
- MGK : Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe (Allemagne)
- MTM : Maquinista Terrestre y Marítima (Espagne)

## Museumsbahn Blonay–Chamby

- SACM : Société alsacienne de construction mécanique. Deutsch: Elsässische Maschinenbau-Gesellschaft (EMBG)
- SIG : Schweizerische Industrie-Gesellschaft
- SLM : Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik
- SWS : Schweizerische Waggonfabrik Schlieren
- S&H : Siemens & Halske

### **9.3 Verschiedenes**

- St : Saint (Französisch. Beispielsweise: St-Gall, St-Cergue)
- St. : Sankt (Deutsch. Beispielsweise: St. Gallen)

## **10 Quellen**

### **10.1 Bildnachweise**

- Freude der Museumsbahn Blonay–Chamby: Bild 1, 2 (Situationsskizze), 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 und 10

### **10.1 Rechtshinweise**

Dieses Ebook basiert weitgehend auf den Daten im Wikipedia. Die betroffenen Artikel sind auf [commons.wikipedia.org/wiki/Blonay-Chamby](https://commons.wikipedia.org/wiki/Blonay-Chamby) entsprechend verknüpft. Die Liste der effektiven Autoren findet sich in den entsprechenden Artikel.

Der Inhalt dieses Ebooks ist frei von Rechten Dritten. Jedermann darf somit den Inhalt unter Quellenangabe ohne Entschädigung und ohne Einwilligung nutzen.

Als Quellenangabe wird empfohlen für die Texte und Tabellen das Ebook Museumsbahn Blonay–Chamby 2010 auf Wikipedia anzugeben. Für die Bilder, alle von Freunden der Museumbahn zur Verfügung gestellt, wird empfohlen die Museumsbahn Blonay–Chamby anzugeben.

### **10.2 Wikipedia, Wikibooks, Wikinews und das Marjorie-Wiki**

Wikipedia ist eine Internetplattform für Copyright freie Daten. Neben Wikipedia als Online Lexikon gibt es ergänzende Internetplattformen wie Beispielsweise Wikibooks, Wikinews und das Marjorie-Wiki.

Wikipedia und die ergänzenden Internetplattformen sind nicht zu verwechseln mit der Enthüllungsplattform Wikileaks und haben mit dieser nichts zu tun.

Ein Mitmachen im Wikipedia ist jedermann jederzeit möglich. Es gilt jedoch zu Berücksichtigen, dass das Mitmachen nicht immer Reibungslos verläuft. Besonders problematisch gelten Personen mit Verdacht auf Internetsucht und dem damit verbundenen Realitätsverlust, die demzufolge deutlich mehr als 20 Stunden Wöchentlich auf dem Netz verbringen.

### **10.3 Trivia zum E-Buch**

Bei der erstmaligen Erstellung eines E-Buches über die Museumsbahn, wurde primär auf eine korrekte Strukturierung und visuell gute Darstellung auch bezüglich der Bilder geachtet. Erst in zweiter Linie wurde auf korrekte Daten geachtet, es ist deshalb nicht ausgeschlossen, dass noch der eine oder andere Fehler vorhanden ist.

## **11 Änderungen**

Die freigegebene Ausgabe R1d vom 10. Juli 2011 ersetzt die freigegebene Ausgabe R1c vom 10. Mai 2011. Nachtrag eines Bildes des Hotel Hotel Fairmont Le Montreux Palace sowie eines Bildes einer hippschen Wendescheibe. Des weiteren gab es einige kleinere Korrekturen und Ergänzungen in den Abkürzungen und in der Literatur. Dadurch erhöht sich die Seitenzahl von 52 auf 56 Seiten.

Die freigegebene Ausgabe R1c vom 10. Mai 2011 ersetzt die beiden provisorischen Ausgaben P1a und P1b vom 1.

und 2. März 2011. Die Änderungen beziehen sich auf Details und kleinere Präzisierungen. Wesentliche Änderung sind, dass die RhB Ge 4/4 181 neu als BB Ge 4/4 81 und der GFM Ek 712 neu als GFM L 712 aufgelistet sind. Diese Umbezeichnung erfolge im Zusammenhang mit Revisionsarbeiten.

## Museumsbahn Blonay–Chamby

## Museumsbahn Blonay–Chamby

Museumsbahn Blonay–Chamby E-Buch auf [commons.wikimedia.org](https://commons.wikimedia.org)  
Ausgabe R1d vom 10. Juli 2011