



# Chemin de fer touristique VAPEUR VAL-DE-TRAVERS CH - 2123 St-Sulpice/NE

## E 2/2 (loc d'usine Sulzer Winterthur)

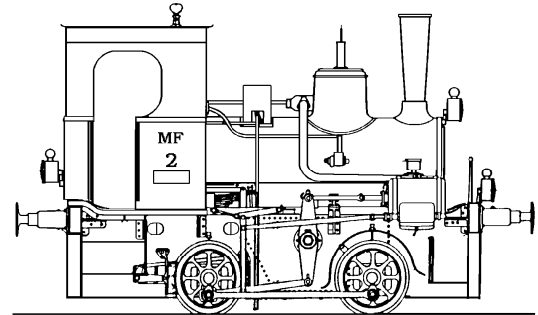
Constructeur / No.	SLM Winterthur / Nr. 917
année de construction	1895
Poids en service	14,2 t
Longeurs hors tampons	5,84 m
Distance entre essieux	...
Vitesse maximum	30 km/h
Pression de chaudière	12 bar
Longeurs des tubes	...
Puissance	ca. 100 PS
Surface de foyer	0,48 m <sup>2</sup>
Diamètre des roues	770 mm
Provision	...

Cette petite machine a été construite en 1895 par la société de construction de locomotives et machines SLM à Winterthur. Elle a été commandée par l'entreprise *Sulzer Frères* et a été utilisée pendant plusieurs années dans leurs usines à Winterthur comme loc de manoeuvre. En 1953 elle a été vendue à la maison *Monteforno* à Bodio/TI. Là, et par la suite chez *Valmoesa* à San Vittore/GR, elle a effectué les manoeuvres jusqu'en 1965.

Après avoir été garée pendant plusieurs années, elle a été reprise par René Stamm en 1971 et elle a rejoint le Dampfbahn Bern par transport routier en vue d'une révision. Les responsables du VDBB ont jugé cette locomotive irréparable. En 1974 elle a été donnée à la fondation *Zweiacher* à Belp pour être exposée dans un futur musée. Durant les années qui suivent, cette machine n'a guère été appréciée. Il existe même des photos la montrant à Jeggendorf dans un tas de ferraille.

C'est en 1988 que des membres du VVT la découvrent à Belp et qu'elle est offerte à leur association. Les travaux de révision déjà commencés sont d'un grand intérêt pour le VVT, dont le but est la remise en service de locomotives considérées comme irréparables et qui peut ainsi mettre à l'épreuve ses capacités techniques.

En collaboration avec le canton de Neuchâtel, le VVT a pu occuper durant l'hiver 1988/89 six chômeurs de la maison Dubied. Sous la direction du mécanicien en chef VVT, cette locomotive a été entièrement démontée. La tôlerie de la



cabine, la porte de boîte à fumée, la cheminée et diverses petites pièces ont été refaites à neuf.

Fin août 1989, l'épreuve de pression officielle a été passée avec succès et le montage final a commencé. La cabine a été peinte en vert. Les agrégats dans la cabine, particulièrement les injecteurs, ont été reconstruits et restaurés d'après des plans originaux.

Cette machine est munie d'un embiellage système Brown, avec des cylindres placés sur le haut du châssis, qui, par l'intermédiaire d'un balancier, entraînent les essieux. Parmi les locomotives qui existent encore, la plus ressemblante est celle du chemin de fer du Gottard, locomotive No 11, actuellement exposée au musée des transports à Lucerne.

C'est le 22 mars 1991 que la chaudière a été remise en pression pour la première fois depuis plus de 25 ans. L'un des deux injecteurs d'origine a été remplacé. Après cette mise au point, la locomotive se trouve maintenant dans un excellent état. Les plaques attestant de son origine ont été reposées et c'est en date du 26 juillet 1992 qu'elle a été rebaptisée "Renée".

Cette petite locomotive ne disposant pas d'un système de freinage pneumatique, elle ne peut pas être homologuée par l'Office des transports pour pouvoir tirer des trains. En outre, les bandages sont assez minces. C'est pour ces raisons qu'elle va probablement conserver son statut de pièce d'exposition en état de marche.