

*Patrick
Facot*

tortillard

Le journal des passionnés du patrimoine industriel

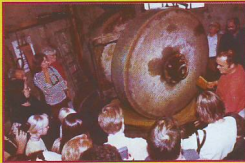
Projet

Le chemin de fer des
Côtes-du-Nord



Savoir-faire

L'ancienne huilerie de
Boisroux



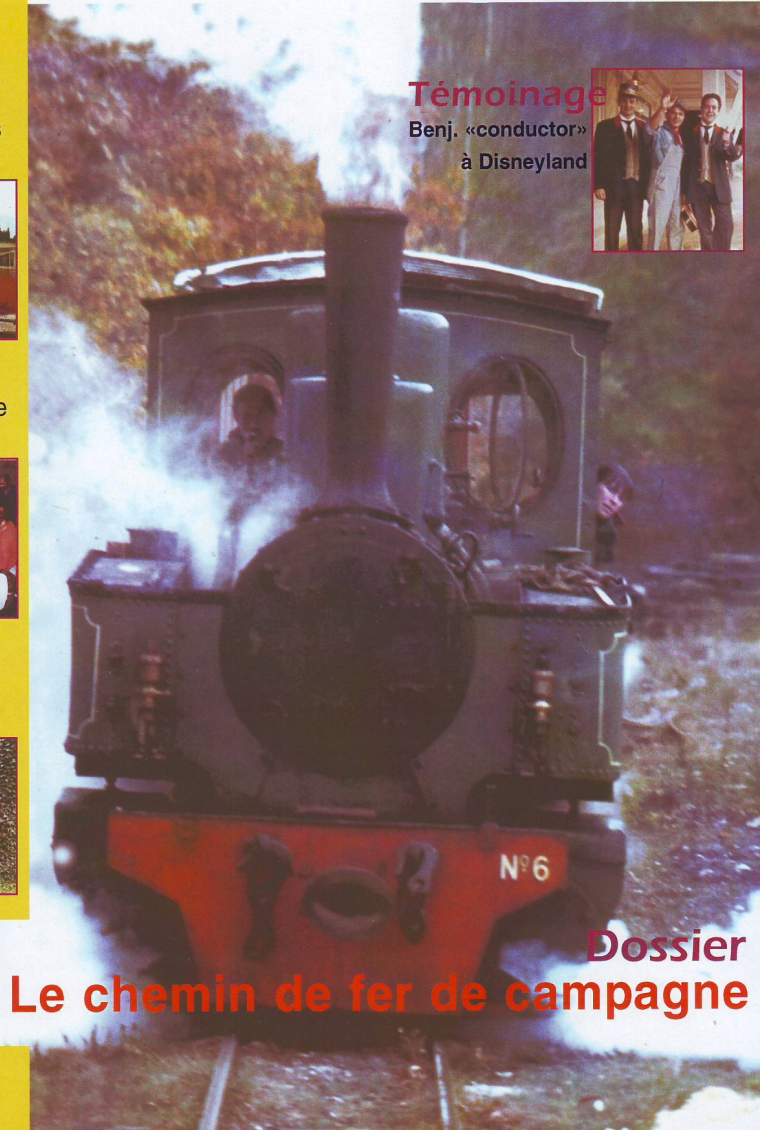
Coup de Coeur

Le parc de
«Pierre-Brune»



Témoignage

Benj. «conductor»
à Disneyland



Dossier
Le chemin de fer de campagne

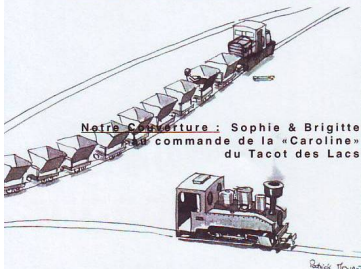
Notre passion pour le patrimoine technique nous fait aimer des outils de peine et de labeur. Séduits par des machines chargées d'histoire et de poésie, nous oublions souvent cette réalité.

Dans ce numéro nous allons vous présenter un phénomène de la voie de 60 cm, une locomotive de l'armée Allemande de 1914, la «DFB». Elle est étonnante par sa technologie innovante, son esthétique et sa grande capacité de reconversion, hors militaire: voyage, industrie et tourisme.

Paradoxalement, les grands progrès sont souvent motivés et malheureusement par les guerres. La «DFB» aurait-elle été aussi géniale si elle avait été conçue pour un usage civil? Dans ses égarements récurrents, l'homme ne développe-t-il pas tout son génie à tuer son prochain?

Sans oublier cela, allons voir ces petites merveilles centenaires et promenons nous au rythme musical de nos DFB...●

PATRICK MOUROT



Notre couverture : Sophie & Brigitte à la commande de la «Caroline» du Tacot des Lacs

PROJETS

L'ASSOCIATION DES CHEMINS DE FER DES CÔTES-DU-NORD

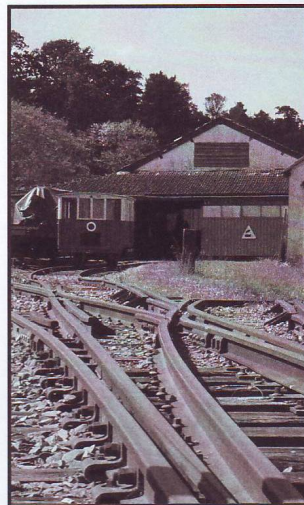
PAR LOUIS JOURDAN

Le projet consiste à re-ferrer, à partir du site actuel, l'ancienne plate-forme en direction de Saint-Brieuc

Les buts de l'Association sont clairement exprimés dans ses statuts : « la recherche de toute documentation, d'objets, de témoignages sur les chemins de fer des Côtes du Nord, la contribution à la conservation des installations fixes et du matériel roulant ayant appartenu aux CdN, l'étude et la création d'un musée et d'une ligne touristique ».

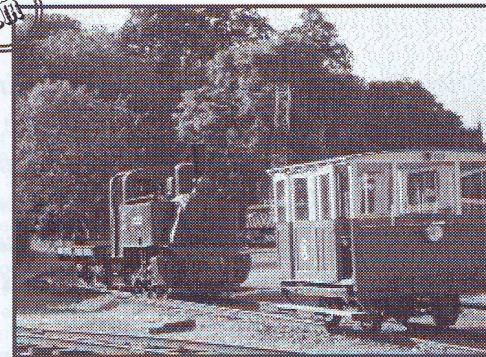
L'Association des Chemins de Fer des Côtes du Nord (ACFCdN) a été créée le 14 décembre 1986, soit 30 ans, presque jour pour jour, après la fermeture de la dernière ligne du réseau. Dans ses débuts, c'était une poignée de passionnés du rail, des nostalgiques du « Petit Train » à voie métrique qui totalisa plus de 450 km de ligne dans le département. Bien vite le nombre d'adhérents crût, pour atteindre actuellement environ 250 membres.

Avec de tels objectifs, il fallait d'abord trouver un site - ce n'est pas du modèle réduit, et toutes les installations d'origine avaient été démontées et ferrallées. Une entreprise de la région de Saint-Brieuc abrita les premières activités de l'association, mais forcément les possibilités étaient limitées. La solution vint de la municipalité de Languieux, une petite ville au fond de la baie de Saint-Brieuc: elle mit à la disposition de l'association le site de l'ancienne briqueterie de Saint-Ilan, à Boutdeville: plusieurs hectares en bordure de la baie, le long du tracé de l'ancienne ligne de Saint-Brieuc à Moncontour. En fait un embranchement industriel pénétrait dans la briqueterie - nous en avons récemment retrouvé des traces !



Avec ce grand terrain, et des bâtiments suffisamment bons pour abriter un atelier et une remise à matériel, l'association pouvait se lancer dans des réalisations à la hauteur de ses ambitions :

- création d'un faisceau de voies totalisant près d'un kilomètre, avec six



appareils de voie dont une plaque tournante ;

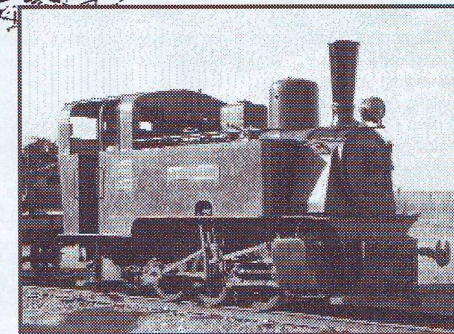
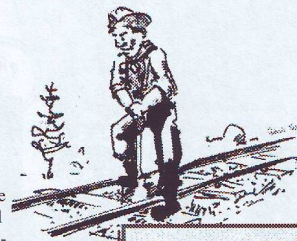
- aménagement d'un atelier et acquisition des outils ou engins nécessaires ;

- restauration de matériels roulant : une draine Billard, un tracteur Brimont-Latit, plusieurs wagons plats ; un autorail de Dion OC2 est en cours de re-motorisation ; en attente : un autorail de Dion OC1, une voiture CdN à plates-formes, un fourgon, plusieurs wagons plats ou couverts ;

- achat d'une locomotive à vapeur - acquisition très récente, une Orenstein & Kopel 030 T, en bon état mécanique ;

- réalisation de panneaux d'exposition retraçant la construction, l'exploitation et la fermeture du réseau, avec une place importante donnée à son réalisateur, le grand ingénieur Harel de la Noë ;

- publication, en sus du bulletin réservé aux adhérents, de divers brochures, livres et revues d'histoire ;



- enfin, installation dans l'autorail OC2 d'une boutique où nos visiteurs - pas loin de 10 000 par an - peuvent trouver cartes postales, ouvrages, cassettes, T-shirts, etc. évoquant le Petit Train.

Pour le futur, les projets ne manquent pas : en 2002 l'association bénéficiera d'un grand local à l'intérieur du musée construit sur le site par la CABRI (Communauté d'agglomération de Saint-Brieuc) où l'association pourra - enfin - exposer ses trésors. La remise en état de divers matériels roulants se poursuivra, d'abord les autorails, les wagons, puis un jour la locomotive dont sa chaudière est à refaire. Enfin, et surtout, la construction de la ligne touristique : le projet consiste à re-ferrer, à partir du site actuel, l'ancienne plate-forme en direction de Saint-Brieuc : un paysage magnifique le long de la baie de Saint-Brieuc, le passage de deux, peut-être trois ouvrages d'art dont le magnifique viaduc en courbe de Douvenant...●

Petit train de la forêt de Mervent à «Pierre-Brune»

Mon ami espagnol, Manuel Juvé m'avait donné l'idée première.

PAR M. YVES NORMAND

«TUTU-TU-TU tuuuuut. Un sifflet aigu qui déchire subitement l'air immobile d'une chaude journée d'août m'a cloué sur place. Réflexe professionnel ! C'est un sifflet de train, cela ne trompe pas ! Pourtant, un coup d'œil sur la carte me le confirme, il n'y a absolument aucun train dans cette forêt de Mervent où nous nous sommes enfoncés au sortir de Fontenay-le-Comte après des dizaines de kilomètres sur les routes surchauffées du marais poitevin.»

extrait de l'article de M. piot : «la vie du rail du 14 avril 1963

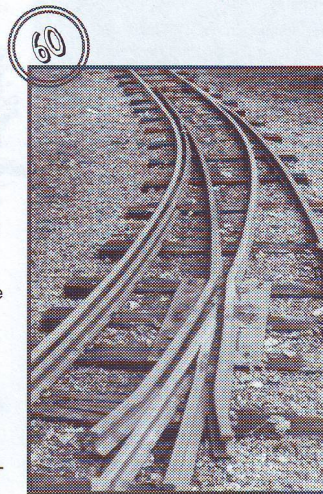
Historique du «tortillard»
Petit train touristique de la forêt de Mervent à "Pierre-Brune"
85200 Mervent

1957 : L'idée première fut donné à Robert Normand propriétaire-fondateur par un ami espagnol, Manuel Juvé; celui-ci, originaire de Barcelone connaissait un magnifique petit train de loisirs dans le parc «Tibidao», en haut de Barcelone, et suggéra qu'il était possible de construire un réseau touristique sur le site privé et Pierre-Brunes, en forêt de Mervent.

1957 : après un voyage en Espagne, puis à Paris au bois de Boulogne, pour prendre quelques photos et renseignements sur les deux seuls petits trains attractifs de ce type et

existant sans doute à cette époque en Europe, décision fut prise de tenter l'aventure d'un réseau touristique secondaire. Les gros travaux d'aménagement ont commencé fin 1958 pour se terminer au printemps 1959. Après une course contre la montre pour les onze des derniers éléments de voie, le premier tour de petite trame s'est effectué le jour de Pâques 1959. Inutile de préciser que ces tout premiers tours étaient de véritables exploits car il fallait compter avec les passages difficiles aux aiguillages, les déraillements, les remises sur voies (à la main !) etc....

1959 : à partir des vacances scolaires de Pâques, début de l'exploitation commerciale (tarif : 50 centimes le tour).



«Un aiguillage fait main»

Le circuit actuel : comprend au total environ 3,5 km de voies à écartement de 0,60 m et 18 kg au m/l en moyenne.
un tronçon commun avec voie unique reliant quatre boucles, quatre voies de garage (remise des wagons voyageurs, remise des wagons et matériel d'entretien, réserve matériel et pièces détachées - essieux, fosse de réparations) douze

aiguillages modelés à la demande la plupart des courbes et passages difficiles équipés de contre-voies. Certains tronçons en rampe dont l'une atteint 50 % le rayon de courbure variant de 8m à 20 m. Dévers jusqu'à 5 cm sur 60 cm.

Infrastructures
4 gares avec quai d'embarquement voyageurs (un sur chaque boucle du circuit).
un tunnel (véritablement sous terre) de 25 m de long.

Un pont rail-route sur la rivière naturelle «la mère».

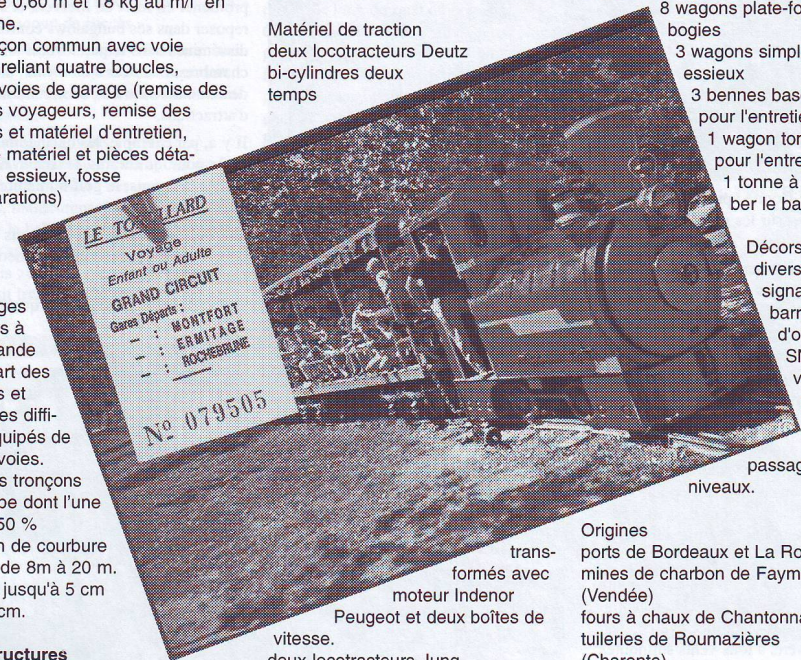
Matériel de traction
deux locotracteurs Deutz bi-cylindres deux temps

Matériel roulant

- 8 wagons plate-formes à bogies
- 3 wagons simples à essieux
- 3 bennes basculantes pour l'entretien
- 1 wagon tombereau pour l'entretien
- 1 tonne à désherber le ballast

Décor et divers signaux et barrières d'origine SNCF, vieilles cloches de gare et de passages à niveaux.

Origines
ports de Bordeaux et La Rochelle, mines de charbon de Faymoreau (Vendée)
fours à chaux de Chantonnay, tuileries de Roumazières (Charente), ligne Maginot, ligne Siegfried -mention des usines Krupp, accessoires de gares désaffectées des environs. ●

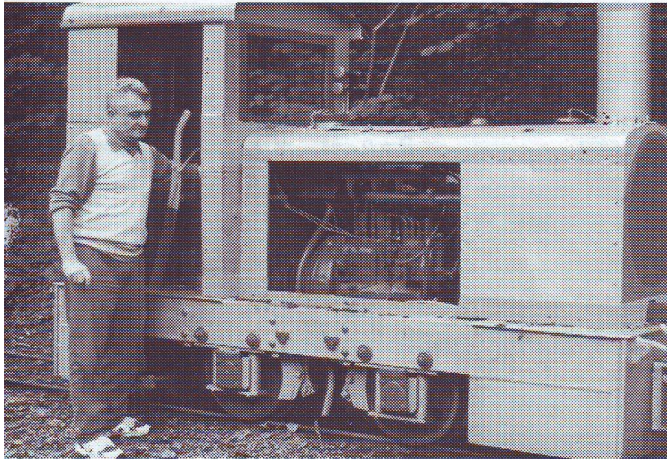


trans-
formés avec
moteur Indenor
Peugeot et deux boîtes de vitesse.
deux locotracteurs Jung
deux locotracteurs Jung transformé avec moteur marin Baudoin.
un locotracteur mono-cyl. CLM.
un locotracteur Deutz mono-cyl 2 temps en pièces détachées.

TUTU-TU-TU tuuuu. Un sifflet aigu qui déchire subitement l'air immobile d'une chaude journée d'août m'a cloué sur place. Réflexe professionnel ! C'est un sifflet de train, cela ne trompe pas ! Pourtant, un coup d'œil sur la carte me le confirme, il n'y a absolument aucun train dans cette forêt de Mervent où nous nous sommes enfoncés au sortir de

Le petit convoi s'arrête à une station miniature, entre la route et une rangée de jeunes peupliers, où l'attendent des voyageurs ; d'autres descendent du train et sortent de la station. J'en profite pour me mettre en quête du propriétaire.

- Vous le trouverez là-haut, aux chalets, c'est la gare principale, me dit le conducteur qui, sacoché en bandoulière,



Fontenay-le-Comte après des dizaines de kilomètres sur les routes surchauffées du marais poitevin.

Tiens, ça recommence, plus près cette fois ! Ce n'est pas une hallucination, c'est bien un sifflet de train, plus exactement le sifflet d'un tortillard, le jappement suraigu d'une petite locomotive de voie étroite ; les grosses ont un timbre de voix plus grave.

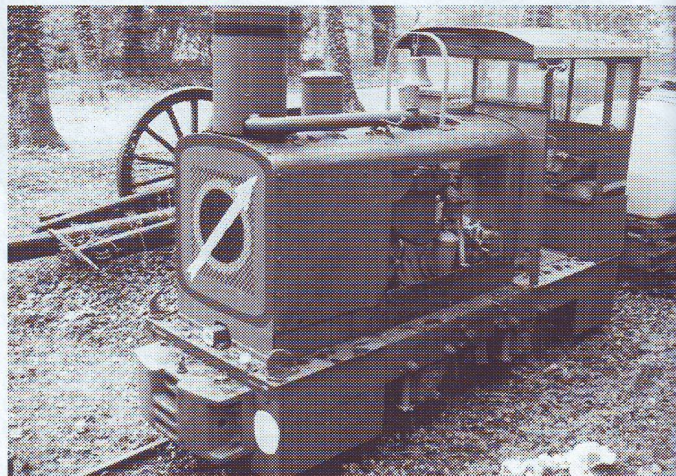
Encore ! le coup de sifflet m'est parvenu ouaté, étouffé entre les flancs boisés du vallon. Et bien, nous allons essayer de le repérer au son ce mystérieux petit train. Allons, en avant ! Coups de sifflet de plus en plus proches, un tournant de la route, le voilà !

Joli tout plein ! Un amusant convoi qui jaillit au-dessus des prés. Une machine avec une grande cheminée évadée, des wagons ouverts à tous vents surmontés de dais multicolores, des voyageurs qui agitent les bras joyeusement en nous apercevant. Ce n'est pas un train sérieux, c'est un petit chemin de fer de foire du Trône transplanté dans un océan de verdure.

s'est transformé momentanément en caissier.

- C'est loin ?

- Non, en suivant les voies vous y serez avant le train, j'ai encore un arrêt à faire avant de remonter aux chalets.



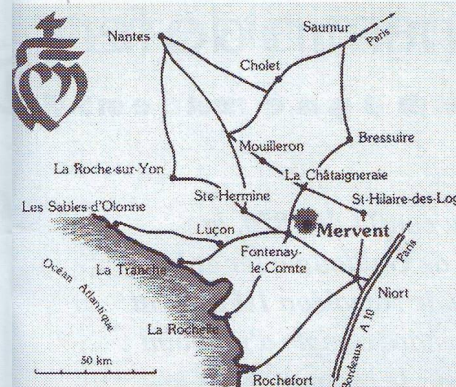
Effectivement, à l'endroit indiqué, je trouve le «directeur», aussi surpris de recevoir la visite du représentant d'une revue ferroviaire que moi, quelques instants plus tôt, d'avoir découvert son «réseau». Mais nous faisons rapidement connaissance ; M. Normand, mon interlocuteur, est un instituteur devenu hôtelier pour reprendre une affaire de famille située en plein cœur de la forêt de Mervent-Vouvant. Il y a là en effet un discret affluent de la Vendée, la Mère, qui coupe la forêt en formant un vallon délicieux, bordé d'agréables frondaisons ; on y trouve sur les flancs quelques entassements granitiques créant, à «Pierre Brune», un site réputé ainsi qu'une grotte qui fut le refuge d'un saint ermite, le père de Montfort et qui resta un lieu de pèlerinage régional.

M. Normand m'explique qu'à la belle saison on vient de 100 km à la ronde se promener en forêt de Mervent et se reposer dans ses bungalows confortables disséminés dans le parc et abritant les chambres, mais aussi en créant, autour de son établissement, un certain nombre d'attractions.

Il y a, par exemple, les balançoires et les agrès pour les enfants, le terrain de boules, le tennis, le golf miniature et donc, un train.

«M. Normand, qu'est-ce que vous a donné l'idée de construire un chemin de fer ?»

- «J'ai eu cette idée en remarquant la



fascination qu'exerce le train sur presque tout le monde, aussi bien sur les grandes personnes que sur les enfants. J'ai pensé qu'il m'était possible d'installer dans le vallon un petit tacot amusant et que cela aurait beaucoup de succès.»

- «Donc vous avez cherché à monter une attraction valable et peu vous importait, en définitive, que ce soit un train ou tout autre chose...»

- «Permettez ! Moi aussi je suis un fervent du train et je me complais dans l'ambiance ferroviaire des grands voyages, malheureusement je suis retenu ici toute la belle saison et je ne puis pas voyager aussi souvent que je le désirerais ; alors je me console avec mon petit train que j'ai sous la main.»

Ce qui est extraordinaire dans cette affaire, c'est que M. Normand a construit son réseau lui-même sans même connaître l'A.B.C. de la technique ferroviaire.

« Songez, me dit-il, que j'ignorais jusqu'à la possibilité d'utiliser des aiguillages talonnables. J'ai du tout apprendre du métier de cheminot !»

M. Normand s'est mis au travail en 1961. En quelques mois, il s'est procuré dans des carrières de la région, la voie Decauville, trois locotracteurs, quelques plate-formes de wagons, les uns à bogies, les autres à essieux ; puis il a «piqueté» le tracé et construit la plate-forme. Il a fallu éventrer des talus au bulldozer, remblayer ici et là, lancer un pont en béton armé sur la Mère avant de poser les 1 500 mètres de voie de la ligne et encore construire les trois

stations avec leur quai et leur bâtiment voyageur, carrosser les tracteurs (un seul, est, pour le moment, complètement «habillé»), aménager les wagons, poser une clôture, que sais-je encore !

« Oh ! tout n'est pas parfait ! - m'affirme le «directeur». Ma voie est un peu bosselée et le parcours bien cahotant mais j'ai constaté une chose : plus mes voyageurs sont secoués, plus ils sont contents, ce qui est tout le contraire

pour les clients de la S.N.C.F. C'est cela qui fait, en bonne partie, le succès de mon tortillard ».

Lequel tortillard s'arrête, à ce moment précis, le long du quai de la gare des Chalets. Les candidats au voyage prennent d'assaut les places libres, par familles entières avec, non seulement, papa, maman, mais aussi avec le grand-père, la mémé, les cousins ou le tonton. Plus on est de fous plus on rit.

Je me suis installé, avec M. Normand, sur la dernière banquette du convoi (il

convoi se balance fortement. «A cet endroit, dit M. Normand, je n'ai encore pas pu stabiliser la plate-forme. La Mère déborde chaque année dans la prairie et le courant entraîne le ballast, il faut tout refaire au printemps». Grande ligne droite, pointe de vitesse, cahots plus accentués, satisfaction évidente des voyageurs malmenés, voici, au bout, la gare de Roche-Brune.

Deux minutes d'arrêt et l'on repart par la voie unique en direction de Montfort, nouvelle halte, nouvel échange de voyageurs. Montfort c'est une gare importante contenant dans ses emprises le parc du matériel avec le second train sorti aux moments d'affluence et les véhicules en réserve. Une boucle dans la prairie et c'est, une deuxième fois, la traversée de la Mère avant la lente remontée vers les Chalets. Derniers coups de sifflet, le voyage est terminé ; place aux suivants.

Et quelques instants plus tard, le petit train de M. Normand redescend vers le vallon, pour la trentième fois de la journée, sifflant éperdument, brimbalant ses voyageurs, emmenant leurs rires et leurs désirs de plus lointains voyages.

«Le chemin de fer est un jouet pour grandes personnes», a dit à peu près M.



n'y a pas de voiture directoriale) et nous sommes partis, à 4 km à l'heure, traversant la route, nous enfonçant à cette folle allure dans la grande tranchée, débouchant sur le pont de la Mère. En passant sur la «bifur» des directions de Montfort, et de Roche-Brune, notre

Thiers. Il oubliait les enfants, mais cette parole «historique» semble bien convenir au petit train de Mervent-Vouvant. ●

Gérard Piot

Le concept de chemin de fer militaire de campagne «Feldbahn»

Il apparut en Allemagne et en France pendant la période 1880-1890

PAR M. JEAN-MARC LAMY

60

Lors du conflit de 1870, la Prusse de Guillaume Ier et la France de Napoléon III avaient pu se rendre compte d'un point essentiel : le chemin de fer ; imaginons l'état des routes à cette époque et la capacité des véhicules routiers.



Les Allemands disposaient, en 1914, d'un système complet en voie de 60, fiable, parfaitement adapté à la construction rapide de lignes sur le terrain d'opération. «Le matériel Feldbahn» était le résultat d'une expérience acquise au cours des guerres coloniales en Afrique. Parmi les lignes africaines, la plus célèbre est celle qui fut établie, de 1897 à 1902, entre le port de Swakopmund et la capitale Windhoek en Namibie (Sud-Ouest Africain), alors sous protectorat allemand.

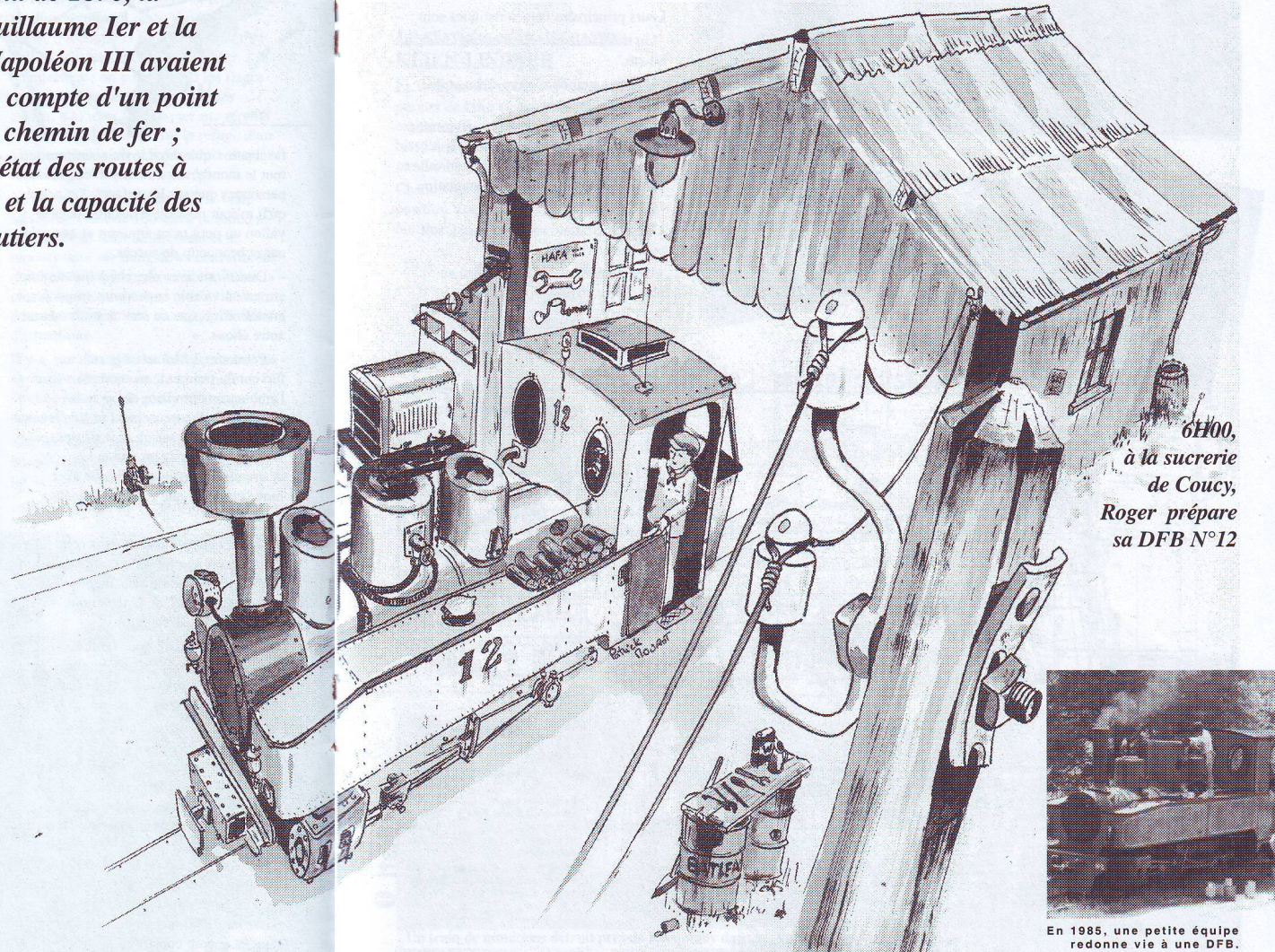
L'Armée Française quant à elle, avec le « porteur Decauville» s'équipaient d'un système cohérent et efficace d'approvisionnement et de transport «pour le front de bataille» : c'était le matériel Péchot-Bourdon ; un wagon de conception Péchot pouvait transporter 10 tonnes de matériel.

LES LOCOMOTIVES

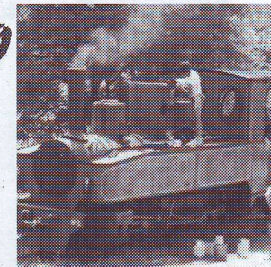
Les premières machines des «Zwillinge» (les jumelles), sont à 3 essieux couplées dos à dos, du côté cabine. Les cabines étaient ouvertes à l'arrière. Les plates-formes s'ajustaient de telle sorte que l'ensemble pouvait être conduit par une équipe simple. Il s'agissait bien de deux machines totalement indépendantes.

En 1901, Krauss livra quatre locomotives expérimentales, du type 040T. Jung, puis Orenstein et Koppel, envoyèrent chacun des machines de ce modèle. Il s'agissait là de véritables prototypes pour le futur modèle standard de l'Armée Allemande qui se distinguait par :

- Le mouvement et les systèmes d'articulation des essieux, type Klien-Lindner,
- La capacité de négocier des courbes de 20 mètres minimum de rayon,
- Des systèmes judicieux d'alimentation en eau : aspiration directe depuis un



6E100, à la sucrerie de Coucy, Roger prépare sa DFB N°12



En 1985, une petite équipe redonne vie à une DFB.

Atelier de construction de chaudières pour les DFB.



En 1985, à Grez sur Loing, Patrice rénove la chaudière pour la visite des Mines.



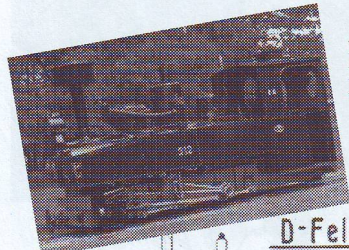
wagon tender, La disposition de l'eau apparaissant comme le problème majeur pour l'exploitation « tout terrain ».

Ainsi fut définie, au fur et à mesure, la locomotive standard «Feldbahn». Plus de 2500 machines devaient être produites, de 1914 à 1919, par au moins 11 constructeurs différents.

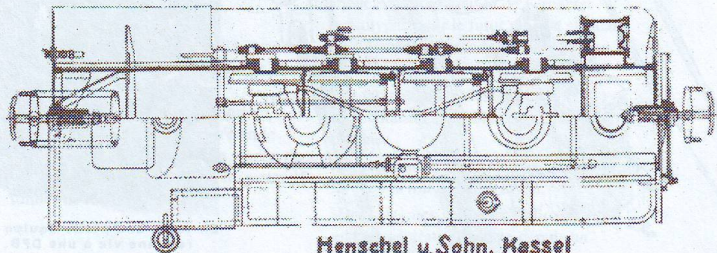
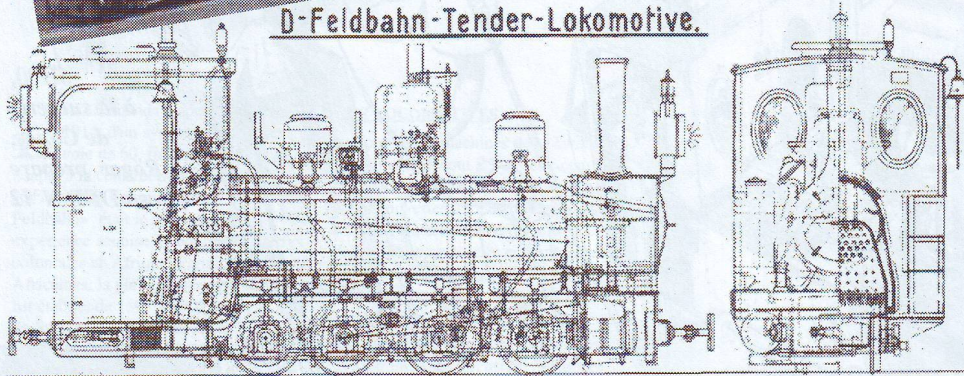
Leurs principales caractéristiques sont :

- Un très faible empattement rigide de 80 cm,
- Une très grande réserve d'eau et de charbon,
- Un système d'alimentation en eau très élaboré soit à partir d'un tender, soit à l'aide tuyau souple d'aspiration enroulé sur une sablière pour une alimentation en cours de route,
- Un tender attelé soit par l'avant, soit par l'arrière,
- Une cabine relativement vaste au plancher surbaissé,

Frankfurter Feldbahnmuseum
Dampflokotive N°8
Brigadelok HFB 312



D-Feldbahn-Tender-Lokomotive.



Hauptabmessungen
 Zylinder Durchmesser 240 mm
 Kolbenhub 240 mm
 Raderdurchmesser 600 mm
 Gesamt-Radsstand 2300 mm
 Dampfdruck 15 Atm
 Heissheizfläche etwa 38 qm
 Rauffläche 0,42 qm
 Wasservorrat etwa 3,1 cbm
 Kohlenvorrat 500 kg
 Leergewicht d. Lok etwa 10000 kg
 Gesamtgewicht d. Lok 13000 kg
 größte Zugkraft ca. etwa 2075 kg

Maßstab 1:25

Bahn D

Menschel u. Sohn, Massel

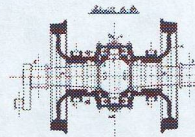
- Un foyer pyramidal,
- Des tubes à fumée en nombre relativement faible pour un nettoyage facile.

A l'origine, la cheminée était coiffée d'une boîte pare-flammèches, et la cabine était surmontée d'un lanterneau. La machine pesait 10T à vide ou 12,5T en charge, avec une puissance d'environ 70cv.

**LE SYSTÈME D'ARTICULATION
KLIEN-LINDNER**

Le système d'articulation Klien-Lindner permet de faire se déplacer les essieux extrêmes d'une machine comme des bissels, ils restent moteurs et entraînés par des bielles.

Chaque essieu est constitué d'un axe, de position fixe, entraîné en rotation par les bielles.

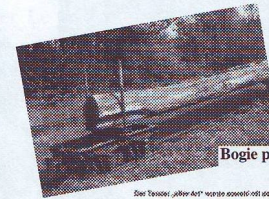
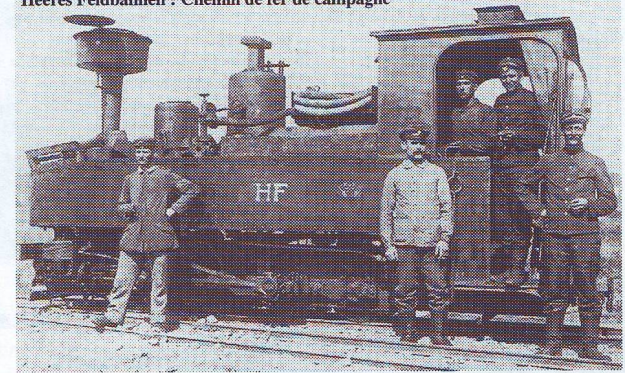


Les roues de cet essieu sont reliées l'une à l'autre par un tube, formant un essieu creux. L'entraînement en rotation est assuré par un tourillon.

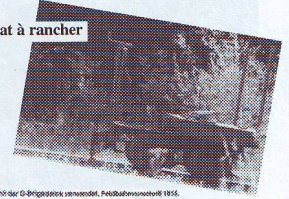
Un déplacement angulaire de l'arbre creux et des roues est donc permis par l'articulation sphérique; un déplacement latéral du même ensemble est autorisé par des glissières internes

Les deux essieux creux avant et arrière de la machine sont reliés par des tirants

Heeres Feldbahnen : Chemin de fer de campagne



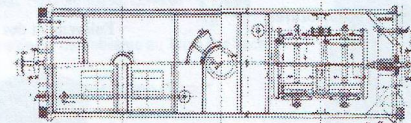
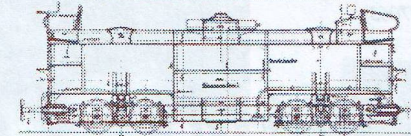
Wagon plat à rancher



Bogie porte-rails

Der Tender „Klein Art“ wurde ebenfalls mit drei kleinen C-+D-Lokomotiven wie mit der G-Bingeltrakt verwendet, Feldbahnmuseum 1935.

Der Tender „Klein Art“ hatte zwei Brennstoffbehälter und einen Wasservorrat von 8000 Litern.



Zusammenfassung
 Baujahr 1914
 Bauart D
 Achsen 2
 Räder 4
 Raddurchmesser 600 mm
 Radsstand 2300 mm
 Dampfdruck 15 Atm
 Heissheizfläche 38 qm
 Rauffläche 0,42 qm
 Wasservorrat 3,1 cbm
 Kohlenvorrat 500 kg
 Leergewicht 10000 kg
 Gesamtgewicht 13000 kg
 größte Zugkraft 2075 kg

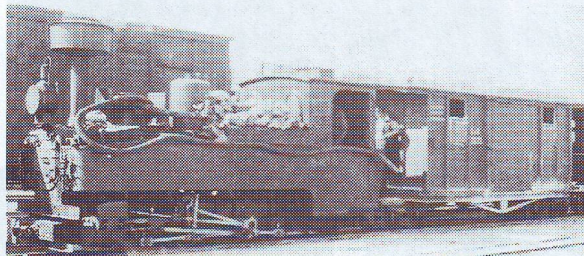


Un train de munitions détruit près de Rocquigny dans les Ardennes

triangulaires permettant ainsi de rétablir l'alignement de l'ensemble en ligne droite.

LE MATÉRIEL TRACTÉ

Les wagons tenders avaient une capacité de 5 mètres-cubes, et on pouvait charger par-dessus la citerne jusqu'à 2 tonnes de charbon. Deux banquettes étaient utilisables par des serre-freins ou des soldats.



Après la première guerre mondiale, beaucoup de locomotives parvenait de Lettonie. Ici, la HFB 441 (Krauss 1915/7063).

Les wagons plats étaient à bogies pour alléger les charges à l'essieu. Constitués d'une plate-forme, montée sur deux bogies débordants, ils portaient l'attelage et le frein et réservaient une place au serre-frein. Des panneaux verticaux en bois avec armature métallique pouvaient s'adapter sur les ranchers, transformant ainsi un wagon plat en tombereau. Un wagon plat de ce modèle est préservé au Tacot des Lacs.

Après la guerre 14-18, les wagons furent utilisés dans l'industrie, surtout dans les sucreries du Nord-Est de la France. Un modèle est préservé au Tacot des Lacs, les voitures baladeuses du train de St-Trojan ont été réalisées sur des châssis bogies type DFB rallongés.

Les bogies pouvaient recevoir des traverses pivotantes pour le transport : les rails, poutres, fûts de canon, et surtout pour le transport de la voie portable prête à la pose ; des bogies de ce modèle est préservé au Tacot des Lacs.

Les attelages avaient un tampon central. Celui-ci était encadré de deux chaînes de traction. ●



Enlèvement des déblais et décombres à Reims.

En 1920, une machine en voie de 60cm remorque 25T de matériel alors que dans les rue, on utilisait des voitures hippomobiles.

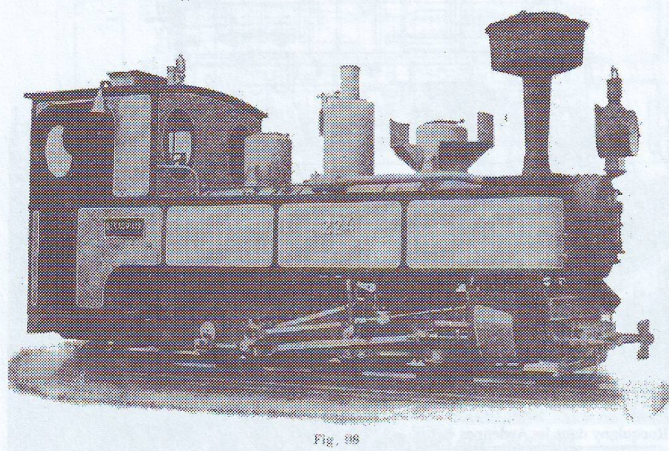


Fig. 198

Locomotive-tender exposée lors de l'exposition coloniale de 1907 à Berlin, avec une réserve d'eau droite des premiers modèles. Ici la photo a été retouchée; portant alors la marque Decauville, elle illustre en 1909 la vente de machine Orenstein construite à Borsig et vendu par Decauville devenu concessionnaire.



LA VOIE

La voie «Feldbahn» était constituée d'éléments de 5 mètres montés sur des traverses en acier. Le poids d'un tel élément était de 200kg environ. La fixation du rail aux traverses était boulonnée. Une voie et un aiguillage de ce type est utilisée en évitement à la gare de départ du Tacot des Lacs à Moncourt (77). ●



BIBLIOGRAPHIE PAR RAYMOND DUTON

Bishop (D.) et Davis (K.), Railways and War before 1918, éd.. Blanford Press, Londres (GrandeBretagne), 1972.

Chaintreau (Jean), Fontainebleau - Nemours : Des Chemins de fer de Sablières au Tacot des Lacs, éd.. Amateis, Le Mée-sur-Seine (Seine-et-Marne), 1989.

Collectif, Das Frankfurter Feldbahnmuseum, éd.. Verlag C. Kersting, Niederkassel-Mondorf (Allemagne), janvier 1993.

Collectif, Die Brigadelokomotiven der Deutschen Heeresfeldbahnen im Ersten Weltkrieg, Einzelnummernaufstellung und Verbleib, éd.. Verlag Railroadiana, Swisttal Buschoven (Allemagne), 1994.

Gottwaldt (Alfred B.), Heeres Felbahnen, Bau und Einsatz der militärischen Schmalspurbahnen in zwei Weltkriegen, éd.. Motorbuch Verlag, Stuttgart (Allemagne), 1986 (1^e édition).

Joseph (Jean), Sur les traces du «Tacot», La «Lordonbahn», chemin de fer de campagne allemand de la guerre 1914?18, dans Annuaire de la Société d'Histoire du Val de Villé, n° 6, Villé (Bas-Rhin), 1981.

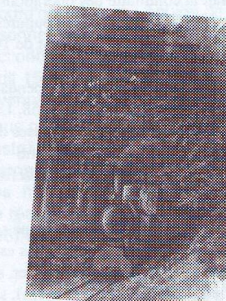
Lawrenz (Dierk), Ein Jahrhundert Feldbahnen, éd.. Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart (Allemagne), 1985.

Machel (Wolf-Dietger), Die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn, éd.. Transpress Verlag, Stuttgart (Allemagne), 1997.

Pradayrol (Jacques), Le matériel du «Deutsche Feldbahn» ou «Chemin de Fer militaire de campagne» de l'Armée allemande en 1914/1918, dans revue «Voie Étroite» 76-1, éd.. APPEVA, Amien (Somme), 1976.

Small (Charles S.), Two-Foot Rails to the Front, éd.. Railroad Monographs, U.S.A., 1982.

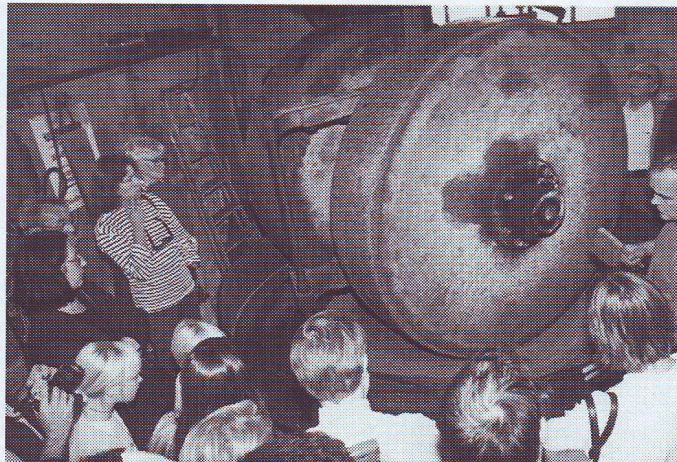
Tischer (Friedemann), Waldeisenbahn Muskau, éd.. Bufo-Fachbuch-Verlag, Egglham (Allemagne), 1983. ●



L'ancienne huilerie de Boisroux

PAR RODOLPHE SACAULT

Pour fabriquer de l'huile, quelque soit la matière première, le processus est identique: il faut broyer et presser, soit à chaud (dans la plupart des cas), soit à froid (olives principalement).



Cet établissement a été restauré en 1985 et a obtenu le prix du patrimoine de S & M en 1986. Il a été installé à Boisroux en 1942 par Mr Croizet Hilaire. La plupart du matériel provient de Voulx, il était alors situé au moulin des cailloux, au bord de l'Orvanne, petit affluent du Loing, et ne servait plus depuis la grande guerre semble-t-il, l'Orvanne était ainsi la source d'énergie. Transféré à son actuel emplacement, sans rivière, on y installa donc des moteurs électriques, qui sont toujours en place, pendant la guerre 39/45. Un moteur Bernard assurait la continuité des opérations quand il devait y avoir des coupures d'électricité (ce moteur datant de 1909 a été restauré il y a 2 ans). L'exploitation était régulière, pendant 5 mois de l'année, jusqu'en 1958. Le remembrement est une des causes de l'abandon des productions à cette époque, les noyers ont été les sacrifiés de l'opération.

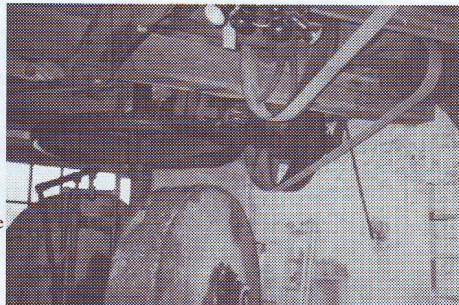
Pour fabriquer de l'huile, quelque soit la matière première, le processus est identique, il faut broyer et presser, soit à chaud (dans la plupart des cas), soit

à froid (olives principalement).

A Boisroux toutes les huiles peuvent être produites, sauf le tournesol qu'il faudrait au préalable décortiquer, car les écorces se plantent comme des teignes dans les toiles de pressage.

Le cycle complet comprend : le dépoussiérage des graines au tarare, l'aplatissage des graines, le broyage aux meules de granit pesant plus de 3 tonnes, des graines ou des fruits (noix, noisettes...), le chauffage au feu de bois, et enfin le pressage hydraulique à 50 kg/cm², après ensachage de la pâte cuite.

La capacité maximale d'une fabrication est de 25 kgs, ce qui peut fournir 12 litres d'huile pour les noix, ou 7 à 8 litres pour du colza. En une journée de 8 heures on peut ainsi produire environ 300 litres d'huile.



Ce matériel date des années 1870 (une presse identique et datée 1871, fabriquée par Abel Pifre, devenu par la suite Otis-Pifre, les escalators bien connus aujourd'hui, est installée près de Compiègne dans un ancien atelier de rouissage, qui servait aussi d'huilerie).

L'ancienne Huilerie se visite sur rendez-vous pour les groupes.

Ouvertures au public avec démonstration et animations pour le 15 août. Démonstrations seulement pour les journées du patrimoine (3ème W-E de septembre). ●

Le chemin de fer de Disneyland Paris circule depuis décembre 1991 sur une voie circulaire d'un écartement de 91 cm et d'une longueur de 2200 m. Il permet aux visiteurs de faire le tour du parc en commençant par la gare victorienne de «Main Street Station», située au dessus de l'entrée du parc. Ceci est la présentation officielle de l'attraction qui ne décrit pas les aventures vécues dans cette attraction ni la fraternité d'une équipe soudée !

Armé d'une expérience de 3 ans en tant que conducteur au «Tacet des lacs» c'est avec une grande curiosité que j'ai partagé la vie de ces derniers salariés de la vapeurs en tant que cast member, à traduire par employé.

Mon premier et modeste rôle fut celui de «Conductor», avec pour tâche principale de faire patienter les futurs voyageurs, un train arrivant toutes les 5 à 10 mn. Il ne faut pas croire que les gens soient plus tolérants ici des retards qu'ailleurs ! Ainsi, ce visiteur anglais qui se plaignait du retard en arguant qu'en Angleterre les trains étaient toujours à l'heure et qu'il n'y avait qu'en France pour voir les trains arriver systématiquement en retard ! Inutile de dire que lorsque ce train si attendu est arrivé et qu'il s'est avéré que ses chauffeurs étaient anglais, les français présents dans la foule ont applaudi !

Le second rôle du «Conductor» est d'être chef de train, c'est à dire se tenir sur la plate-forme de la



Benjamin EL Conducto

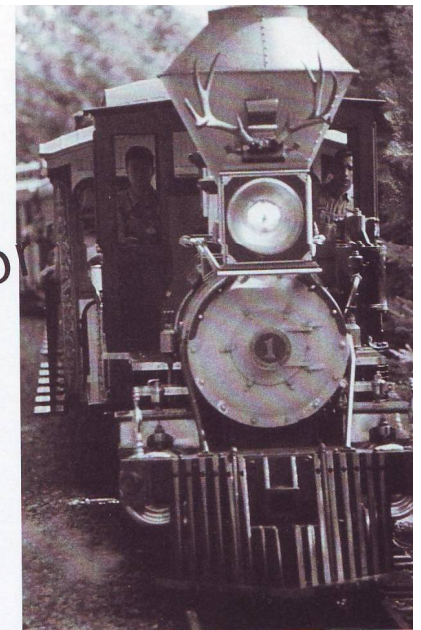


dernière voiture afin de saluer lors des sorties de gare et de surveiller qu'aucun voyageur ne saute du train.

Dans cette attraction la plus grande promotion est d'être nommé «Engineer» (chauffeur en anglais). Sa tâche est de conduire les locomotives (en souriant bien sur !). L'Engineer est assisté d'un Fireman (mécanicien, ou littéralement : pompier), qui s'occupe du feu et du niveau d'eau (en souriant aussi bien sur !).

La conduite de ces locomotives est très délicate, voire même intimidante au début. D'abord en ayant connaissance du coût : 10 millions de francs pour chaque train, ensuite, en raison de la chauffe faite par fuel pulvérisé et du poids du convoi (80 tonnes). Faire partir le train demande beaucoup de douceur ! Il faut pour cela tirer très légèrement sur le régulateur car en cas de mauvaise manipulation, l'appel d'air à l'intérieur du foyer peut facilement éteindre la flamme. Dans ce cas, branle-bas de combat car le fuel continue d'être pulvérisé sans être brûlé !

Ces locomotives ont été dessinées en s'inspirant des locomotives CIRCA 1882, construites au siècle dernier par Baldwin à Philadelphie. Les quatre locomotives, répliques au 5/8ème des modèles originaux, sont mécaniquement identiques. Seuls quelques aménagements esthétiques ont été réalisés : les locomotives arborent par exemple



pare-buffe et cheminée en losange.

Ces trains sont très proches du «Lilly-Belle», modèle au 1/8 construit par Walt Disney pendant ses loisirs. Véritable passionné du monde ferroviaire, il aimait conduire son train autour de sa propriété d'Hollywood. D'ailleurs, certains affirment que Walt aurait eu l'idée de créer un parc d'amusement afin de réaliser l'un de ses rêves : avoir son propre train à vapeur grandeur nature ! C'est ainsi qu'en 1955, le parc à thèmes créé en Californie «Disneyland» s'organisa autour des trains à vapeur et autres bateaux à aubes, sélectionnés en premier lieu par Walt Disney lui-même. Finalement, le reste - le château, les attraction, les souris et les canards - c'était pour meubler !

Aujourd'hui c'est une équipe de 50 personnes qui assure le fonctionnement de ce réseau qui reçoit 15 000 personnes par jour en moyenne, 365 jours par an.

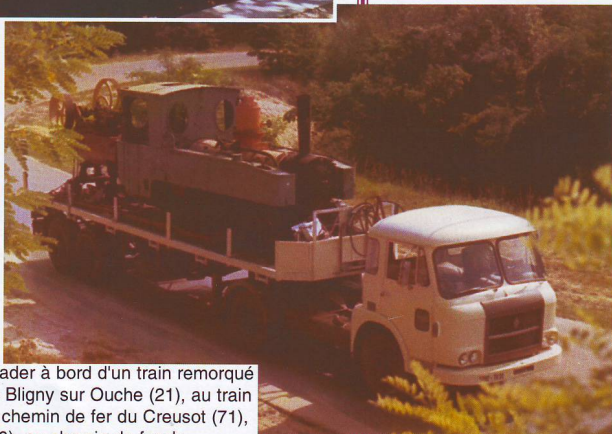
«Vous pouvez rêver, imaginer et construire le plus formidable endroit du monde mais rien ne sera possible sans hommes pour faire d'un rêve une réalité» - Walt Disney (1901 - 1966). ●

BENJAMIN CHAMINADE



DFB construite chez Krauss en 1914 et utilisée par la suite au tuilleries de Chagny (71)

Patrick et christian acheminent la DFB N°12 de Coucy le Chateau, elle sera hébergée plusieurs années chez Jean Salis à l'aérodrome de la Ferté-Alais.



Où trouver des DFB en France ?

Vous pouvez admirer ou vous balader à bord d'un train remorqué par une DFB au chemin de fer de Bligny sur Ouche (21), au train historique du lac de Rillé (37), au chemin de fer du Creusot (71), au petit train de Cappy Froissy (80), au chemin de fer de Pithiviers (45), au tramway de St Trojan de Iles d'Oléron(17) et au Tacot des lacs à Grez sur loing (77). ●



NEWS
MESSAGES
PUB
ANNONCES

ANNONCES

A vendre : +/- 40 wagonnets pour voie de 600 mm. Parfait état. Pièces détachées et wagons plats (coupés) également disponibles.
Prix : 5000 BEF pièce or 125 Euro.
Dépôt : 20 km au sud de Namur (Belgique).
Contact : Philippe Dussart, téléphone : INT + 32 475 84 90 65 (étranger) ou 0475 84 90 65 (Belgique)

tortillard

est édité par l'association du Tacot des Lacs.
77880 Grez sur Loing
Tél : 01 64 28 67 67
Fax : 01 64 78 30 78
Email : tacotdeslacs@wanadoo.fr

- trimestrielle -
Bon d'abonnement
1 N° + frais d'envoi 30 Fr
4 N°s + frais d'envoi 100 Fr
à l'ordre du Tacot des Lacs

Nom : _____
prénom : _____
adresse : _____
Tél : _____
Email : _____

