

# Tacot tortillard

Le journal des passionnés du patrimoine industriel

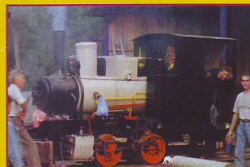
## Talent des autres

Le régiment  
du 5ème Génie



## Restauration

La 020 Maffei

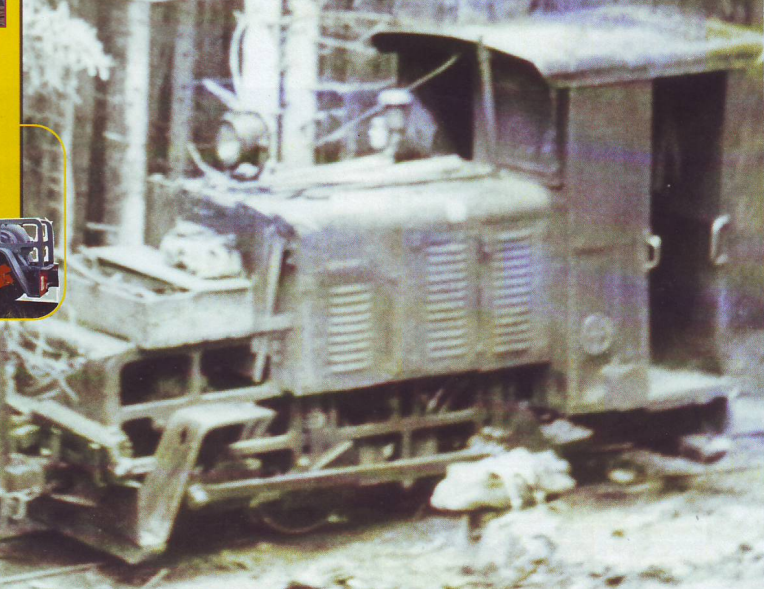


## Courte échelle

Baldwin en modélisme



## Le petit train forestier de Cirey sur Vezouze



4,30 €

Avril-Mai Juin



# Le 5ème Régiment du Génie

Seul régiment de voies ferrées de l'armée de terre, ouvre ses portes

PAR LE CAPITAINE DESAULLE

*Le 5ème régiment du génie a été désigné par l'état major de l'armée de terre comme gardien du patrimoine ferroviaire militaire tant en voie normale qu'en voie de 60.*

*Pour la première fois seront présentés des matériels ferroviaires du début du 20ème siècle classés « monuments historiques » ainsi que des matériels anciens de voie de 60. A cette occasion sera mis en service le début du circuit de voie de 60 appelé à doubler et compléter le circuit déjà important de voie normale.*



Le Locotracteur CROCHAT préservé par le 5ème Génie

Les 13, 14 et 15 juin prochains, le 5ème régiment du génie, seul régiment de travaux de l'armée de terre, dont la spécificité travaux publics est complétée par une capacité voie ferrée au travers d'une compagnie unique dans les armées, ouvrira ses portes au public. Un régiment à la tradition ancrée dans la voie ferrée et tourné vers les travaux publics

Créé en 1889 et stationné à Versailles, le 5ème régiment du génie, régiment de sapeurs de chemin de fer, met en œuvre, partout dans le monde, des savoir-faire et des matériels qu'il est le seul à posséder. Il a conservé jusqu'à ce jour cette spécificité, entretient et renouvelle les 2000 kilomètres du réseau de voies ferrées militaires.

L'année 1998 a marqué un tournant dans l'évolution du 5ème RG qui devient Régiment du Génie de Travaux Lourds (RGTL), le seul de l'armée de terre à perpétuer les savoir-faire spécifiques dans ce domaine sur le territoire métropolitain et outre-mer, comme en Guyane et en Polynésie.

Il participe ainsi à de nombreuses opérations extérieures, comme au Kosovo, en Albanie et en Macédoine, et intérieures (tempêtes de décembre 1999, Plan Polmar...), intervenant dans le secteur public quand des circonstances exceptionnelles le demandent.

Il aura également contribué à rétablir la liaison ferroviaire entre le Kosovo et la Serbie, à sécuriser le dépôt de munitions de la première guerre mondiale à Vimy, à effectuer le transbordement des

véhicules et engins qui défilent pour le 14 juillet, et celui des matériels qui partent ou reviennent d'opérations extérieures. A ce jour, il est encore présent au Kosovo sous les ordres de son chef de corps ou sur l'île de Tahiti où il réalise une route traversière à travers les montagnes.

Les traditions et techniques spécifiques aux sapeurs de chemins de fer continuent à être éprouvées sur le réseau ferré militaire (environ 2 000 kms) qu'il est chargé d'entretenir et de renouveler, tout en développant les autres savoir-faire de l'arme du génie.

Le 5ème régiment du génie bénéficie ainsi d'un personnel qualifié, compétent et d'un matériel particulièrement varié, moderne et performant.



*Du 13 au 15 juin 2003 au camp des Matelots de Versailles (78)*

Des journées portes ouvertes tournées aussi vers les professionnels

Les 14 et 15 juin prochains, le 5ème régiment du génie ouvrira ses portes au public.

La journée du 13 juin sera destinée exclusivement aux autorités civiles et militaires, aux écoles et aux professionnels des travaux publics et des travaux voies ferrées, afin de leur montrer les savoir-faire du régiment, mais aussi d'aménager un espace de rencontre entre les élus de la nation, les décideurs militaires, les industriels, les professionnels des travaux publics et de la communication.

Cette journée permettra, à partir de la situation actuelle, d'imaginer le futur en termes de matériels, de mettre en exergue le potentiel de recrutement du régiment et d'asseoir la reconversion des engagés.

Le 5ème régiment du génie accueillera à cette occasion les industriels qui voudront bien lui faire l'honneur de

participer activement à ses portes ouvertes.

Ces journées permettront également d'admirer différentes expositions, comme celles d'anciens matériels de Travaux Publics et militaires ou de maquettes de train.

Un régiment conservateur du patrimoine ferroviaire militaire.

Le 5ème régiment du génie a été désigné par l'état major de l'armée de terre comme gardien du patrimoine ferroviaire militaire tant en voie normale qu'en voie de 60.

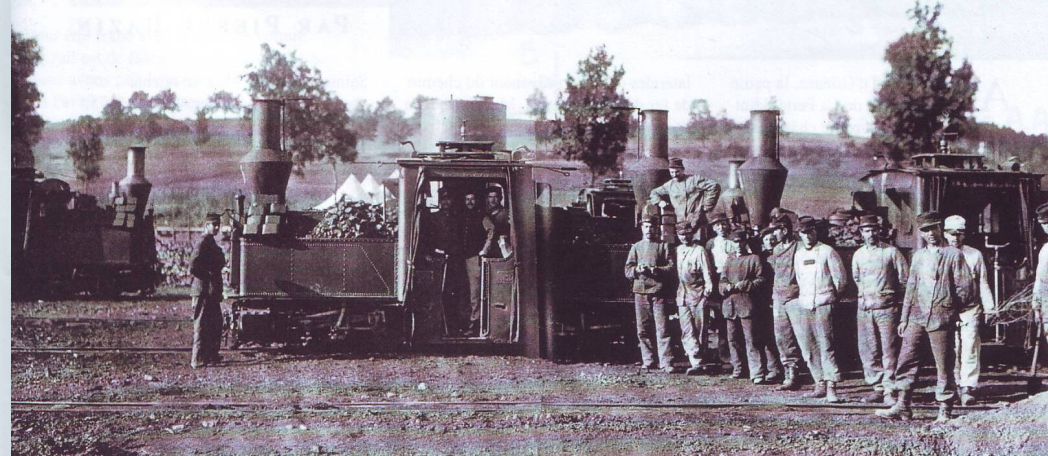
Pour la première fois seront présentés des matériels ferroviaires du début du 20ème siècle classés « monuments historiques » ainsi que des matériels anciens de voie de 60. A cette occasion sera mis en service le début du circuit de voie de 60 appelé à doubler et compléter le circuit déjà important de voie normale.

Partenaire technique de l'opération LE TRAIN CAPITAL.

Tout naturellement il a été fait appel au savoir faire du régiment dans le cadre de cette opération ou les sapeurs travailleront de nuit pour participer à la réalisation des voies et au transport des matériels ainsi qu'au démontage de l'opération dont le dernier week-end d'activité coïncidera avec les journées Portes Ouvertes du régiment.

Pour cette occasion le 5ème régiment du génie invite tous les particuliers ou associations désireux de faire don de matériel d'infrastructure, roulant ou de documents touchant à la voie de 60 militaire à se rapprocher de lui à l'adresse citée ci après. ●

Capitaine DESAULLE  
Chef des services techniques  
5ème régiment du génie  
BP 237 00441 ARMEES  
Tél : 01.39.67.61.90 - Fax :  
01.39.67.61.94 - e-mail :  
chefst5rg@libertysurf.fr



## Les 5 vapeurs de St Fargeau

PAR MICHEL GUYOT



À l'origine un choc émotionnel produit par la découverte d'une fabuleuse locomotive à vapeur, condamnée à la ferraille, dans la région de Metz. Ces monstres d'acier, pesant parfois plus de 100 tonnes, témoignage vivant d'un passé encore proche, ont durant un siècle et demi, conditionné les déplacements de l'homme. Leurs constructeurs avaient toujours, indépendamment de l'aspect technique,

un souci esthétique, qui a permis d'en élever certaines au rang de Monument Historique. Un an et demi de recherche, sur l'ensemble du territoire Français a permis de découvrir que s'il existait le musée ferroviaire de Mulhouse et une dizaine d'associations de train touristique, il restait en France cinq locomotives abandonnées, condamnées à disparaître. Il fallait les sauver, et vite. Les transporter dans un espace aménagé

à leur intention, les restaurer, les faire découvrir au public, et essayer de les faire classer Monuments Historiques de manière à pérenniser cette entreprise. ●

- **Siège social** :-  
Château de Saint-Fargeau  
89170 Saint-Fargeau  
Tel: 03.86.74.05.67  
Fax: 03.86.74.18.63

150 X en provenance du parc de loisirs «Schtroumpf»



## Vie de chateau pour la 140 C 287

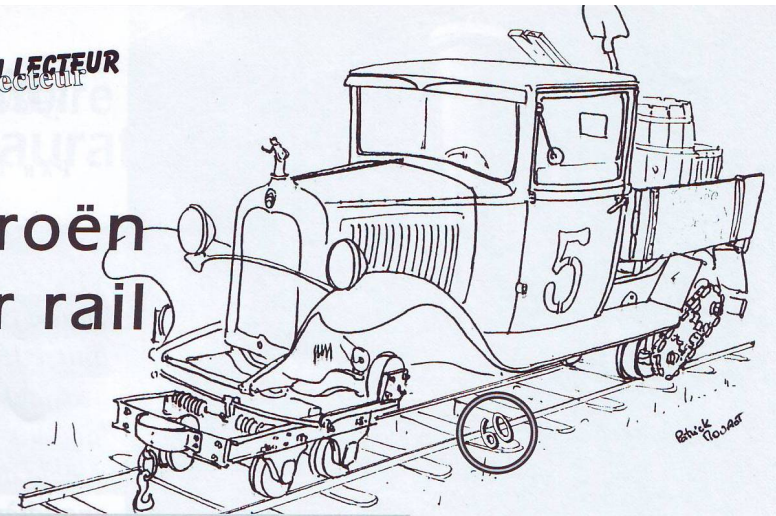
PAR PIERRE BAZIN

À 20 kms au sud d'Orléans, la petite ville Solognote de La Ferté-Saint-Aubin possède un superbe château du XVII<sup>ème</sup> siècle qui mérite assurément une visite. Mais outre les belles pierres, son propriétaire, Jacques Guyot, a la passion des chemins de fer. C'est pourquoi il a acheté du matériel ferroviaire qui est désormais exposé dans le parc du château, devant une ancienne ferme réaménagée pour l'occasion en gare avec son guichet, sa salle d'attente et sa lampisterie. La collection ainsi rassemblée comporte une voiture-lits de 1949, trois voitures Pullman, un wagon-couvert de 1907 et une voiture-voyageurs à portières

latérales de 1881 provenant du chemin de fer de l'Est de Lyon. Mais la vedette de cette exposition est incontestablement la locomotive à vapeur 140 C 287. Construite par la North-British Locomotive Corporation dans ses usines de Hyde Park Works à Glasgow (n° 21624). Elle a été livrée au réseau de l'Etat en 1917. Mise à disposition des CFTA à Gray le 27 décembre 1967, elle présente la particularité d'avoir assuré, le 24 septembre 1975, le tout dernier train commercial tracté par une locomotive à vapeur sur l'ensemble du réseau ferroviaire français, en remorquant une rame de wagons plats chargés de rouleaux de fil de fer entre Troyes et

Sainte-Colombe. Mise en attente d'amortissement le 20 novembre 1975, elle a eu la chance de ne pas être ferraillée et a été préservée et conservée au chemin de fer touristique du Bréda, puis à celui des Monts du Lyonnais, d'où elle a été transférée par convoi exceptionnel routier au château de la Ferté-Saint-Aubin le mercredi 5 février 2003. On peut désormais l'admirer dans sa nouvelle demeure, le château étant ouvert tous les jours de 10h à 19h jusqu'au 15 novembre 2003. Accès par la route nationale 20 ou par la gare de La Ferté-Saint-Aubin (ligne Orléans-Vierzon) qui est à dix minutes à pied. Téléphone : 02 38 76 52 72 ●

## La Citroën C4 sur rail



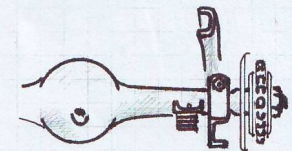
Voiture sur rails Citroën C4 juste avant son départ pour le salon de la maquette en 1995, porte de Versailles en 1995

### Réponse «Courrier des lecteurs»

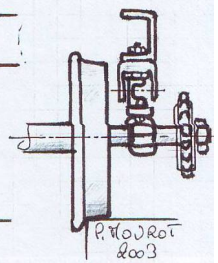
Je suis passionné de Rail-car et réalise des modèles réduits comparables à ceux de monsieur Tytéca dont l'article est paru dans Tortillard N°8. Auriez-vous le plan de la transmission et de la suspension de votre C4 sur rail ?

Richard Denot de Londres

### Coupe B.B

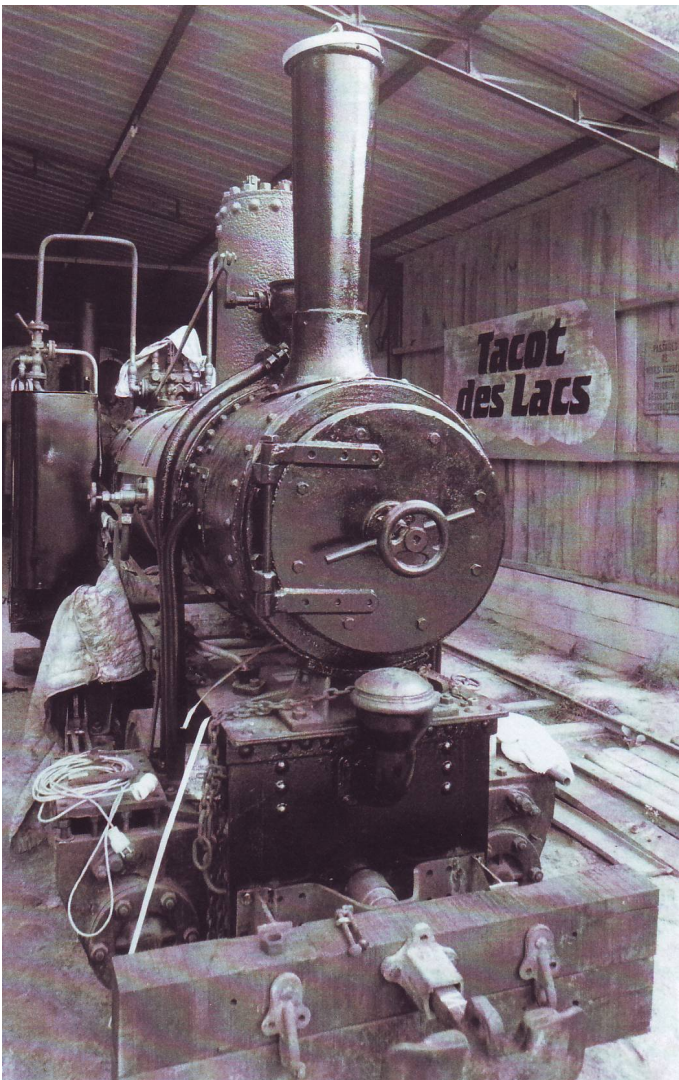


### Coupe A.A



Pour être franc avec vous cette voiture sur rail est de fabrication Tacot des Lacs. Nous avons pris la voiture du président qui l'avait achetée lorsqu'il avait 11 ans et comme il rêvait d'avoir une rail car pour le salon de la maquette en 1995, nous avons fait cette transformation. Les essieux sont d'une conception très ancienne : fonte et rayons d'acier, diamètre 45, ils proviennent des usines Beaumartins de Terniers. Nous les avons montés sur un axe et des paliers Pétolet, l'ensemble est suspendu par un bras en UPN de 80 fixés au châssis de la voiture par un pivot-maison. La suspension est celle de la Citroën. A l'avant nous avons installé un wagonnet articulé et piloté par le volant pour la diriger sur le sol lisse. ●

TORTILLARD- CITROËN



La pose des attelages et des tuyaux d'injecteurs

## PATRIMOINE

PAR PATRICK MOUROT

*Tout a commencé en juillet 1997 par une avarie de la Jung pour laquelle nous avons décidé de reconstruire la chaudière à neuf. Poussés dans l'urgence d'avoir une machine pour assurer notre activité, nous avons contacté toutes les personnes susceptibles de nous aider. Le premier, monsieur Zeller nous répondit spontanément présent. La semaine suivante, sa petite Maffei posait ses quatre roues sur notre réseau.*

À la suite de l'article au sujet de la Maffei de Jean-Michel Bellières que je remercie, voici la suite de son histoire.

Les membres de l'association étaient en vacances, les chauffeurs occupés par la saison touristique, je voyais bien s'enfuir mes vacances, je retrouvais mes manches afin d'honorer nos engagements pris auprès des «groupes-vapeur» de la deuxième quinzaine de septembre.

Pendant les deux premières semaines, je reconstruisais le dossier- machine, changeais l'ensemble des visseries de tout l'appareil à pression, préparais et présentais l'ensemble aux services des mines. Ensuite, en absence de plans d'origine, je confectionnais les attelages disparus, en m'inspirant du système forestier que j'affectionne tout particulièrement. Pour cela, je n'utilisais que des éléments de récupération\* dans le but d'obtenir un visuel final à l'instar

des constructions artisanales de l'époque. Comme pour toutes mes restaurations, craignant de défigurer l'ensemble par une création de dessin libre, alors, je n'utilisais que des accessoires anciens que j'avais soin de collecter. Le but était de rendre mes travaux plausibles avec le contexte de l'époque de la machine en service. En résumé, pour le façonnage, je me plaçais dans une situation comparable à celle du forgeron en utilisant les moyens de l'époque.

## Petite histoire de la Maffei La Restauration



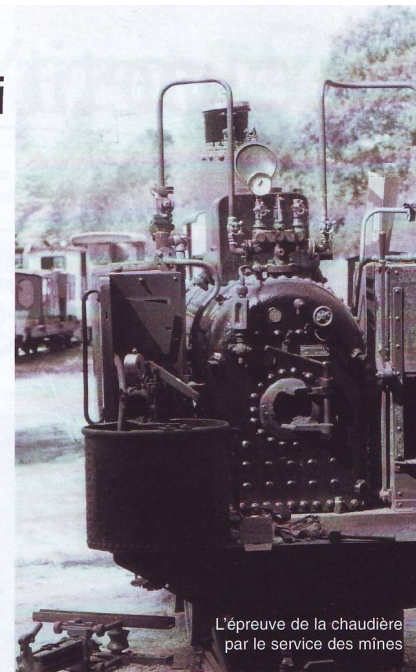
Pose de la cabine à l'aide de la grue Pétolat



Par exemple, il ne devait pas y avoir de soudures apparentes. Je transformais des coussinets provenant d'une machine Koppel disparue. En même temps je faisais fondre des plaques de constructeur pour décorer la machine, cela, sans modèle, voilà pourquoi, sauf pour sa numérotation, ses plaques comportent des inscriptions erronées. Je m'affairais à installer ces injecteurs. Je devais reconstruire toutes les tuyauteries disparues, (photo Tortillard N°9, page 10), j'étais le roi de la cintruse à tube ! J'inventais les plus beaux colimaçons, trouvais un stock de vieilles vannes neuves aux poignées ouvragées. Monsieur Zeller venait de me confier un véritable trésor : deux injecteurs neufs. Comme inspiré par les récits de Jules Verne, je recréais l'intérieur d'une cabine digne d'accueillir l'ombre du capitaine Némé.

À la fin de tous ces travaux, le 15 septembre montrait le bout de son nez, il ne me restait que la peinture à faire. Noir, je choisisais le noir, cette couleur, je la retrouvais souvent dans les petits recoins de la machine et elle me convenait bien, elle allait lui donner un peu de sérieux en opposition avec sa silhouette plutôt amusante de gros jouet pour enfant gâté. Je peignais la chaudière crème pour maintenir les traditions de notre maison et à la stupeur générale, l'ensemble des tuyauteries en jaune de chrome. Il faut savoir que je revenais d'une concentration de Harley Davidson ! La loco était prête, elle sentait bon la peinture neuve, et hésitant à la salir et non sans

émotion, je craquais la première allumette le 14 septembre. Le jour des essais, après quelques allées et venues devant le garage effectués par son titulaire, j'ai vu s'éloigner la petite Maffei avec soulagement, un groupe de copains hilares à son bord. Le lendemain elle était en service voyageurs, depuis, la petite machine passe souvent, elle me fait penser à mon ami monsieur Zeller sans lequel tout ce bonheur ne serait pas arrivé. Je profite de cet article pour encore une fois le remercier de son amitié et de sa confiance. Les mois suivants, les établissements Krauss-Maffei nous ont offert la documentation d'époque de



L'épreuve de la chaudière par le service des mines

cette petite merveille, nous les conservons religieusement pour une prochaine restauration qui sera totalement d'origine cette fois-ci! ●

\*Tampons Decauville, embases de crochets Pétolat, chaînes à grandes mailles, traversines neuves sabotées et percées pour voie de 60, visseries anciennes.



Vedette d'un jour pour TF1 avec Michel Cheval

# Le petit train forestier de Cirey-sur-Vezouze

## SCIERIE DE CIREY

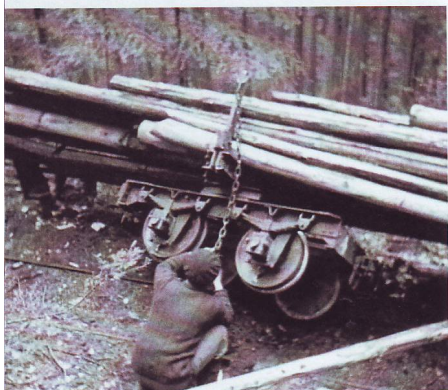
ANCIENNEMENT EXPLOITÉE PAR LA C<sup>ie</sup> de SAINT-GOBAIN

GROUPEMENT D'INTÉRÊT ÉCONOMIQUE RÉGI PAR L'ORDONNANCE DU 29 SEPTEMBRE 1967

BOÎTE POSTALE N° 15  
à 54 - CIREY-SUR-VEZOUZE  
— TÉLÉPHONE 141 —



*Pour les nostalgiques du petit train, sachez que le locotracteur Baldwin de Monsieur Jean Fischer roule toujours, vous pouvez encore le voir sur une petite ligne à Bligny sur Ouche près de Dijon ou sur un trajet de 7 kms, il tire quatre wagons aménagés pour la visite d'un secteur touristique.*



PAR GEORGE EPPE

Mais remontons à l'origine.

Il faut nécessairement souligner que la route forestière et le tracé du tramway forestier sont étroitement liés, et que ces deux voies étaient le fruit d'un accord entre tous les propriétaires forestiers aboutissant dans cette vallée d'où la création d'un syndicat des propriétaires pour l'exploitation de ces deux voies.

Une première réunion de tous les ayants droit est fixée et le 17 mars 1913, l'Assemblée des propriétaires dresse les premiers statuts de ce syndicat du tramway forestier.

Le syndicat est en fonction et décide de lancer une petite voie de 0m 70 de large qui, de la scierie de Cirey s'enfoncerait dans la montagne pour les bois de sciage.

Hélas, la guerre éclate en 1914 et bouscule les plans établis. L'occupant Allemand décide de ramener l'écartement de la voie à 0m 60 et de quadriller par un réseau plus dense toute la forêt ; ce qui fut fait.

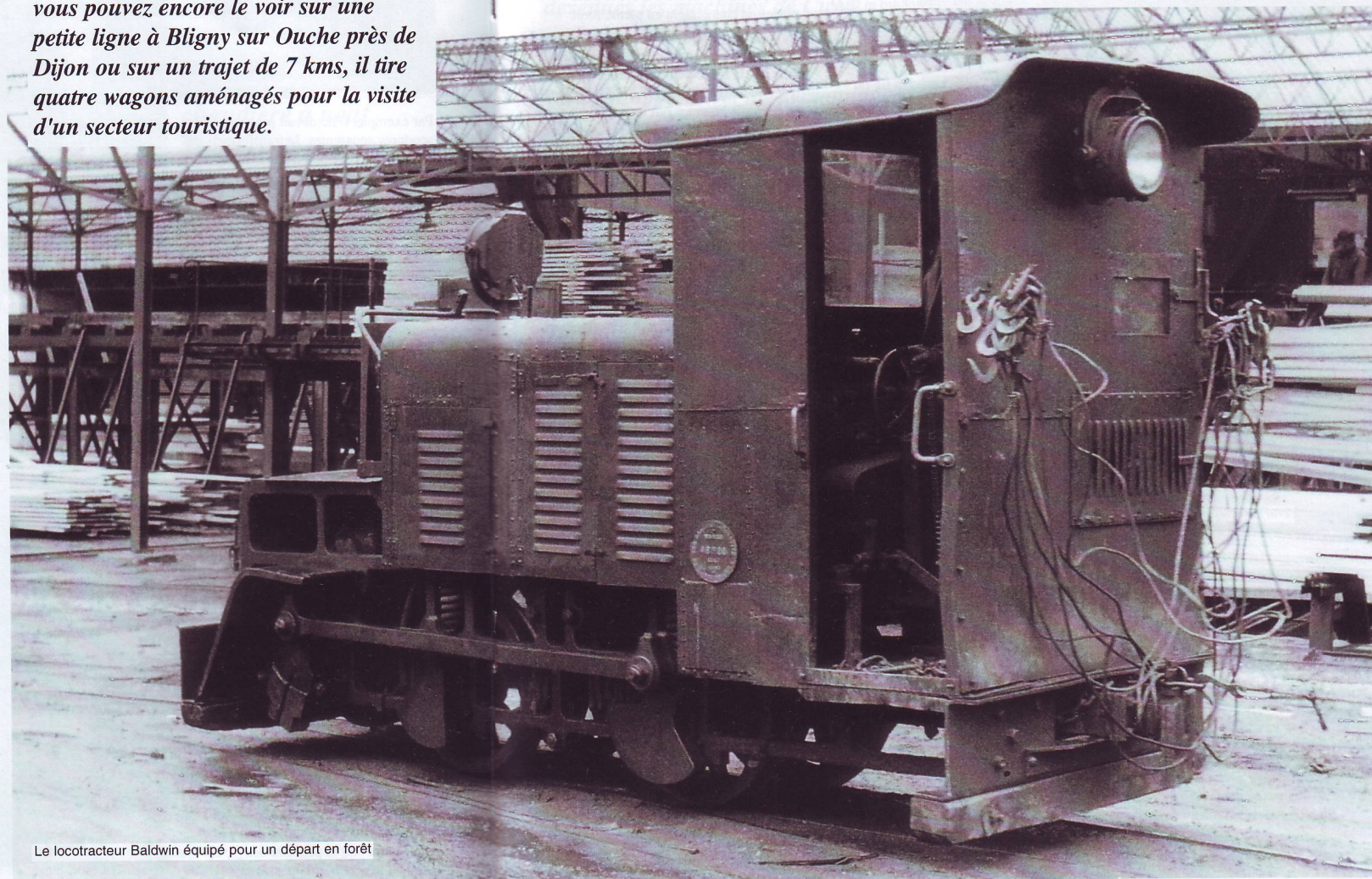
Tout le travail préparatoire était en place : le tracé établi, le piquetage réalisé, la mise en œuvre établie fin 1914 et la Cie Saint Gobain commençait à descendre des bois de la montagne.

Contrairement à la route forestière dont la redevance est fonction de la superficie des propriétaires, le tramway forestier lui demandera une redevance calculée à la tonne.

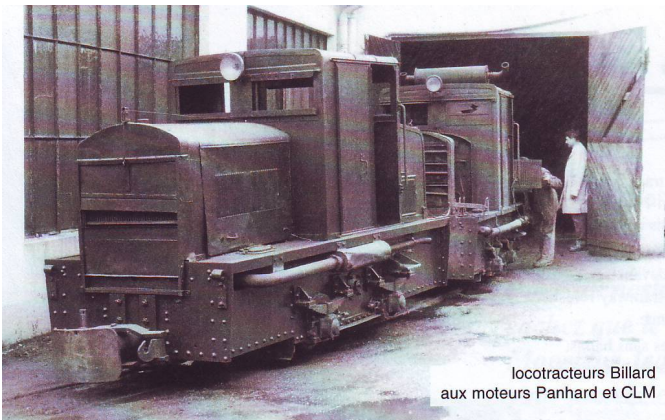
Le réseau composé de rails posés sur traverses sans ballast demandait un entretien continu car les voies étaient toujours

envahies par les herbes dans notre région à forte pluviométrie, il fallait continuellement revoir le tracé sur les parties humides.

La voie principale de 13 kilomètres allant de la scierie vers le fond de la Basse Verdenal. Tout au long du parcours, de nombreuses ramifications quittaient la voie mère pour gravir la montagne sur le versant Est de Saussenrupt, soit un total de 30 kms de voie.



Le locotracteur Baldwin équipé pour un départ en forêt



locotracteurs Billard  
aux moteurs Panhard et CLM

**Le matériel roulant :**

Si l'on ne connaît pas dès sa mise en service les marques des locotracteurs, on sait par contre qu'avant la dernière guerre, quatre locotracteurs étaient en service ; deux restaient à la scierie à Cirey pour les manœuvres entre les ateliers de la scierie et la gare A.B.C. (Avricourt - Blâmont - Cirey). Scierie - Gare, un locotracteur de marque Billard avec ses plateaux à deux essieux pour le transport des planches, trois autres locotracteurs de marque Baldwin avec les plates formes Péchot ou Decaerville pour la montagne, pour descendre grumes et poteaux.

On nommait trucks ces boggies spéciaux qui, un à chaque extrémité des grumes servaient de porteurs pour ces billes de bois.

(Pendant la guerre, deux locotracteurs ont été équipés de gazogène). Le mécanicien ne voit pas la fin du convoi, ce sont les coups de trompe qui ont un code qui préviennent les « serre freins » (les trois hommes qui font partie du convoi et qui ont pour mission, soit de freiner soit de changer les aiguillages). Rôle très dangereux nécessitant une équipe très soudée.

L'Assemblée du 22 juillet 1919 considère qu'il n'est plus nécessaire de créer une société nouvelle d'exploitation. Le syndicat du chemin de fer et la Cie de Saint Gobain se mettent d'accord pour l'exploitation du chemin de fer forestier.

La Cie de Saint Gobain ne serait donc qu'un exploitant pour le compte du syndicat. Elle aurait à prendre en charge

tout le matériel, voie, traverses, wagonnets, machines et tout ce qui est nécessaire à l'exploitation.

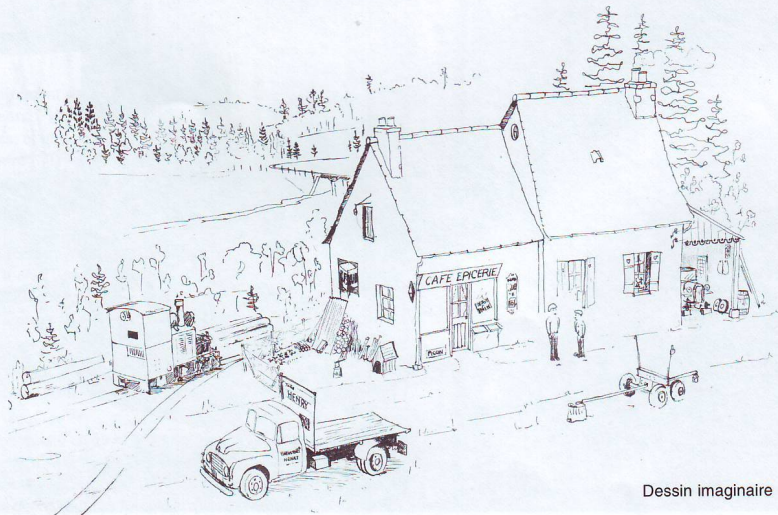
La Cie de Saint Gobain s'engageant à ne prendre pour rémunération de ses services qu'un bénéfice modéré et légitime et à revoir les prix au cas où ils seraient supérieurs au prix de revient.

Dès 1960 sonne le déclin de notre petit train forestier ; de nouvelles routes sont créées dans la forêt et permettent aux transporteurs routiers d'accéder à des places de chargement en pleine forêt.

Et pourtant, le dernier locotracteur est revu avec un magnifique moteur diesel Perkins, la fierté du dernier conducteur mécanicien : Monsieur Jean FISCHER et des trois hommes qui le secondent : Messieurs Maxime APPEL, Charles GLASER, VILLARVERDE.

C'est en 1967 que Monsieur Milan INDIC commence à déferter les voies ; ainsi s'achève l'histoire de notre petit train forestier que l'on appelait le T.V.C. (Tramway de la Vallée de Châtillon).

Pour les nostalgiques du petit train, sachez que le locotracteur (Baldwin) de Monsieur Jean Fischer roule toujours, vous pouvez encore le voir sur une petite ligne à BLIGNY sur OUCHE près de DIJON ou sur un trajet de 7 kms, il tire quatre wagons aménagés pour la visite d'un secteur touristique. ●



Dessin imaginaire

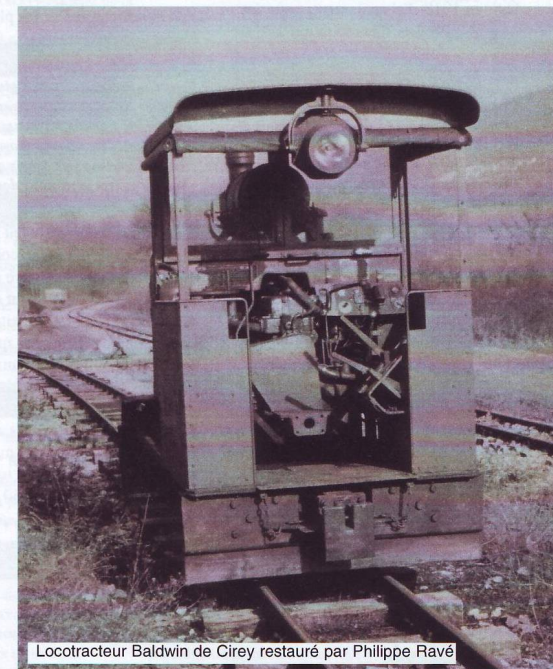
**Patrimoine**  
Patrimoine

# Un passionné de Baldwin 50 Hp

PAR LE TORTILLARD



*Curieux de savoir ce qu'étaient devenues les machines de Cirey, nous sommes allés à Bligny sur Ouche afin de rencontrer pour vous Philippe Ravé, un personnage discret mais bien célèbre pour ses restaurations de trains à voie de soixante et ses récits de voyages autour du monde. Vous l'avez sans doute reconnu «même si nous écorchons, régulièrement, l'orthographe de son nom dans les Tortillard précédents.», il s'agit bien de notre globe-trotter, qui, entre deux voyages autour du monde restaure d'un savoir-faire irréprochable et conduit de main de maître des machines en voie de 60 cm achetées à l'état de rouille .*



Locotracteur Baldwin de Cirey restauré par Philippe Ravé

*Monsieur Ravé, pouvez-vous nous informer au sujet de votre locotracteur Baldwin ? Est-il bien celui qui circulait autrefois à Cirey sur Vezouze ? Comment l'avez-vous acquis ?*

Il s'agit bien effectivement du Baldwin de Cirey-sur-Vezouze acheté par le docteur Hummel à la fermeture de l'exploitation en 1967. Le locotracteur est resté sans entretien pendant très longtemps aux intempéries dans la propriété de Moncourt-Fromonville, je l'ai acheté à sa veuve.



Billards et Baldwin de Cirey chez Jacques-André Hummel à Moncourt en 1982

**Parlez-nous de sa restauration, de la carrosserie, pourquoi cette petite modification du poste de pilotage ?**

C'est une machine qui a beaucoup souffert lors de son exploitation forestière, et j'avais le choix entre sa réfection sur une base «civile» ou «militaire». J'ai pensé qu'il était plus vraisemblable de la restaurer dans sa version militaire d'origine de l'armée U.S. en 1918. J'ai seulement, pour des raisons utilitaires d'exploitation touristique, supprimé l'entrée latérale gauche ce qui donne une place assise à un éventuel passager ou copilote.

**Le moteur changé comme nous l'avons vu dans le récit de Georges Eppe est-il du même modèle installé aujourd'hui, comment l'avez-vous redémarré ?**

Quant au moteur, il s'agit bien d'un diesel Hanomag 4 cylindres, (et non un Perkins) ce qui peut paraître une aberration sur le plan collection historique, mais quand on connaît la consommation du moteur à essence d'origine (+ de un litre au km), et surtout son manque de fiabilité, il était préférable de jouer l'économie d'utilisation, plutôt que le côté historique qui importait certainement peu aux gens de Cirey. Sa longue période d'inaction a posé quelques problèmes pour son redémarrage, car si les 3 cylindres marchaient relativement bien, le 4ème refusait catégoriquement de donner, et

même après visite de spécialistes diesel qui tous donnaient un avis différent, j'avais fini par en faire mon deuil. Et un jour, O ! Miracle !, sans aucune raison particulière le 4ème cylindre décida de participer à l'effort de ses trois frères. «La mécanique a ses raisons, que la raison ignore !»

**Vous avez reconstruit les lanternes, de quelle façon ?**

J'en ai seulement fait les plans, la réalisation des lanternes a été faite par le L. E. P. de Beaune.

**Vous confirmez que ces engins étaient de couleurs Kaki, alors que beaucoup de passionnés comme notre ami M Marchais de Bordeaux les ont vus dans les années 50, circuler, couleur gris souris qu'en pensez-vous ? Pouvez-vous nous donner une référence de Kaki ?**

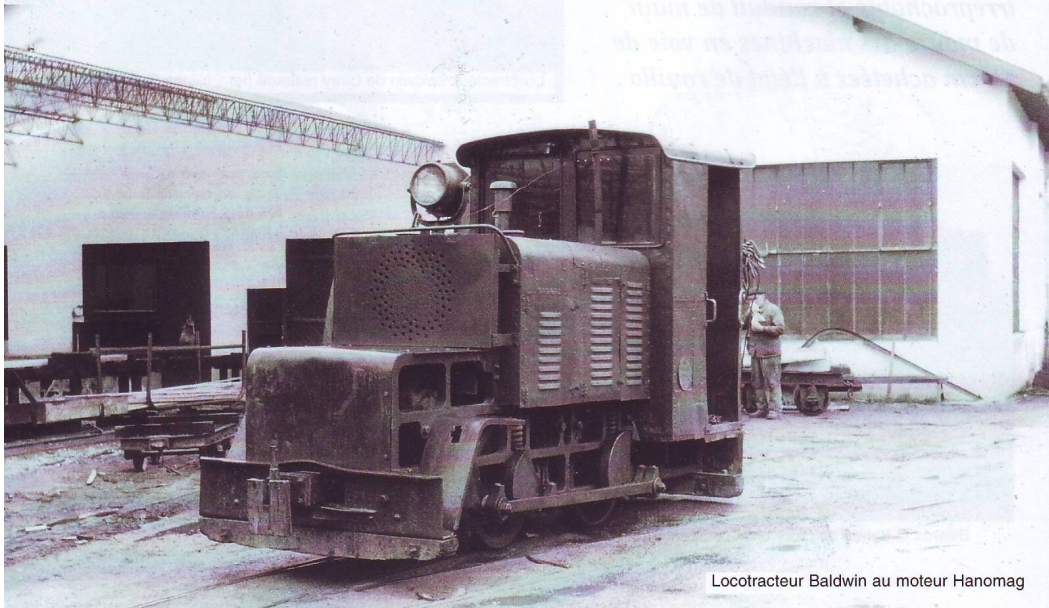
Ces locotracteurs faisaient partie du matériel U. S. de même couleur que pendant la seconde guerre mondiale, c'est à dire kaki. Il ne faut cependant pas oublier que la France avait aussi commandé des Baldwin, qui eux bien évidemment circulaient aux couleurs françaises : c'est à dire gris artilleur. La couleur kaki ayant été choisie par l'armée française dans les années 20, il est fort possible que des matériels n'aient pas été repeints et soient toujours en service dans les années 50.

**Donnez-nous un aperçu de l'impression que donne la conduite de cet engin ?**

C'est un engin agréable à conduire, qui manque cependant d'adhérence pour des charges lourdes et qui nécessite une voie en bon état, car la suspension est trop souple, et à grande vitesse un mouvement de tangage important peut avoir des conséquences fâcheuses pour la sécurité. Mais il est vrai qu'en exploitation à Cirey, la vitesse de descente des grumes était très lente, et là, la suspension souple était un avantage sur des voies très certainement médiocres.

Dès les beaux jours allez donc visiter cette région renommée pour ses bonnes tables et ne manquez par la pancarte Direction ; Bligny sur Ouche. Vous passerez une journée inoubliable, auprès de ce personnage plein de sagesse. Il vous fera découvrir sa superbe loco tender Henschel-Decauville, sa loco à chaudière verticale à la pièce de châssis empruntée à la tour Eiffel et quelques petits wagons astucieusement aménagés. Méfiez-vous tout de même, car sans cela, à son contact, vous pourriez attraper le virus des trains, celui qui ne pardonne pas.

**Merci monsieur Ravé pour cet interview, merci pour vos récits de voyages qui font rêver nos lecteurs, merci également d'accepter toute notre amitié et à bientôt sur les prochains lignes... de Tortillard. ●**



Locotracteur Baldwin au moteur Hanomag

**COURRIERS DU LECTEUR**  
Courriers du lecteur

**Ouoi de neuf à Abreschviller et à GERARDMER ?**

1) Festival vapeur d'Abreschviller les 24 & 25 mai 2003. 15ème anniversaire du chemin de fer d'Abreschviller les 21 & 22 juin 2003.  
2) Importante rétrospective exclusivement consacrée aux CHEMINS DE FER DES VOSGES. Exposition de CARTES POSTALES ANCIENNES, plus de 500 documents réunis concernant l'ensemble des lignes (réseau de l'Est, compagnies privées, secondaires, tramways, réseaux

industriels...) ayant constitué le maillage ferroviaire du département, bourse d'échanges de cartes postales ferroviaires, présence de nombreux collectionneurs. Lieu : Gérardmer (88) - Espace Tilleul (centre-ville).

Dates : du jeudi 29 mai au dimanche 1er juin 2003 (pont de l'Ascension) et les dimanche 8 & lundi 9 juin 2003 (week-end de la

Pentecôte).

Horaires : de 9h à 18h pour chacun des jours d'ouverture.

Organisateurs : Club Cartophile Géromois & municipalité de Gérardmer. ●

Renseignements : J. André (président) - 03.29.63.18.83

**E. André (77)**

**«Le Décau» le nouveau bulletin du musée de Pithiviers**

L'Association du Musée des Transports de Pithiviers édite un bulletin semestriel «Le Décau» qui raconte la vie associative de nos brillants collègues. Le numéro 2 vient de paraître, vous y retrouverez le mot du

président Alain Elambert, le bilan des travaux de préparation de l'année 2003, une étude complète de l'autorail Crochat, un article concernant le 100ème anniversaire et le congrès d'automne de la Facs- Unectoc.

Procurez-le-vous vite en devenant membre de l'association au 1 rue Jean Moulin à 45300 Pithiviers. ●

**Le COPEF**

Le COPEF tiendra un stand et présentera son automotrice de Vienne à l'occasion de la Journée Portes Ouvertes à l'atelier de maintenance de tramways de la ligne T2 (AMT T2) qui aura lieu le samedi 17 mai, de 9 heures à 17 heures, au 22 rue Jean-Jacques

Rousseau à Issy - Les Moulineaux.

Le COPEF tiendra également un stand au bord de sa voiture-Poste des Journées Portes Ouvertes au 5ème régiment du génie à Versailles les samedi 14 et dimanche 15 juin.

Le COPEF organise une visite des réseaux du

Tacot Des Lacs et de Pithiviers .départ en autocar spécial de Paris à Denfert-Rocherau, le nombre de places est limité . Contact COPEF : 01.45.81.11.06. ●

**Sylvain Zalkind.**

**Communiqué du GEMME**

Journées portes ouvertes du 5ème Régiment du Génie.

Le Gemme participera cette fois encore à ces journées qui se dérouleront les samedi 14 juin 2003 de 10 à 20 h et dimanche 15 de 10

à 18 h à la caserne des matelots à Versailles.

Au programme : Réseaux associatifs et individuels. Stands des artisans du modélisme de la presse ferroviaire. Grande bourse d'échanges. Exposition et circulation

de matériel ferroviaire en voie normale et en voie de 60 cm. ●

**Jean-Claude Grancher.**

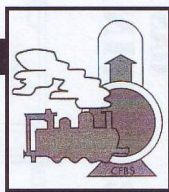
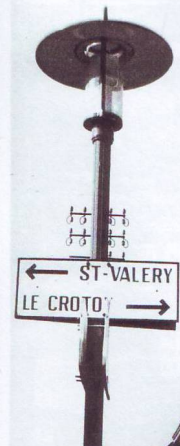
**Fête de la vapeur - En Baie de Somme - Les 26 et 27 Avril**

La toute dynamique équipe de la Baie de Somme va nous étonner encore cette fois-ci avec une fête de la vapeur bien orchestrée. La manifestation est prévue sur deux jours avec le samedi des ballades en draine venue du Petit Anjou, le baptême de la 130 CAIL de 1889 restaurée par l'association organisatrice. La 141R 840 de l'aaatv venant des Aubrais et la 231K8 de la Facs arriveront à Noyelles sur Mer dans la matinée. Une draine, celle de l'association des côtes du nord, circulera en gare de Cayeux sur Mer. Le dimanche, la 141R 840, la 231G 558, et la 140C 314 de Saint Quentin seront en gare de Noyelles accompagnées d'une exposition de Dedeuches et autres vieilles voitures de collection. A Cayeux et au Crotoy les draines vous attendront pour un ballet animé. Au Crotoy une locomobile sciera du bois et la poste sera ouverte pour publier une flamme spéciale à l'effigie de cette journée, c'est possible ! En gare de Noyelles la Marc Seguin, un rouleau compresseur, la visite des locos à voie normale seront organisés et parmi tout ça notre pirate du rail\* présentera sa dernière acquisition : une Cockerill 020 de 1925 en superbe état de restauration et la draine à Henry ! A Saint Valery la fête continue avec un

chapiteau qui abritera des trains miniatures et le tramway hippomobile de l'amitram. A Cayeux des animations incontournables sont également prévues. Nous reprenons notre souffle, pour vous dire que vous ne pouvez pas manquer une telle mise en œuvre alors RDV sur place. ●

\* Tortillard N°8

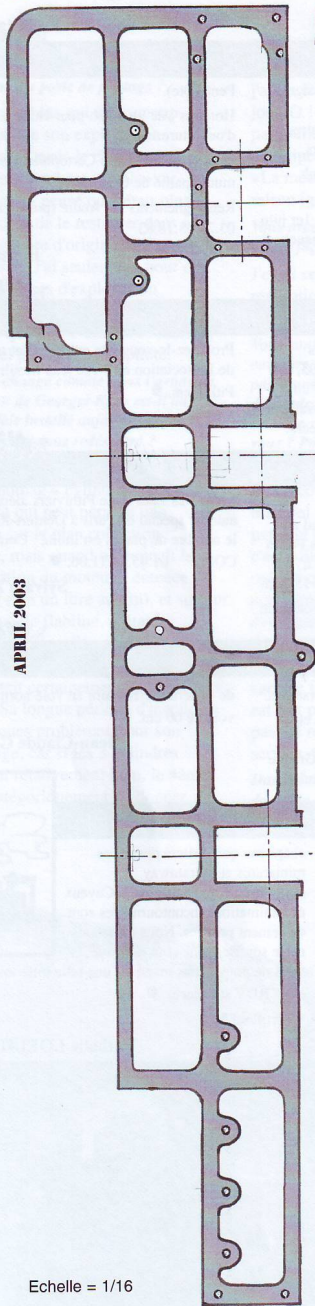
**Nathalie LOEUILLETTE**



COURTE ÉCHELLE  
Courte échelle

GAS MECHANICAL ENGINE  
BALDWIN LOCOMOTIVES WORKS

DRAWING BY PATRICK MOUROT  
APRIL 2003



Echelle = 1/16

## Les locotracteurs Baldwin en modélisme

### Chivers-Finelines

Le problème est vite résolu, il y a un artisan, Chivers, un anglais, qui avait l'intention de reproduire cet engin en HO voie étroite et en zéro voie étroite. Il avait montré une carrosserie en photogravure de cet engin à ces deux échelles il y a au moins 6 ou 8 ans à Expométrique et à Expo NG.

Je dis «avait», car il n'en parle plus depuis deux ans ou trois ans, ayant (pour le moment) orienté sa production vers le marché américain, mais pas avec le Baldwin. Voici les coordonnées :

CHIVERS FINELINES  
49 St Christines Avenue  
LEYLAND PRESTON LANCs PR25 4YS

Les seuls plans que je connaisse sont ceux parus dans le livre de Richard DUNN, Narrow Gauge to No Man's Land. ●

Par Bernard Junk

### Mon Baldwins 50 Hp

Comment avez vous obtenu les roues ?

Par un usinage complet mais on pourraient utiliser des modèles destinés à la construction des locomotives à vapeur.

Comment vous avez construit le réservoir et le radiateur ?

Avec un tube et des fonds Valourec soudés. Le radiateur est taillé dans la masse d'aluminium, peint en noir et une moustiquaire collé par dessus donne l'effet de grille.

les attelages sont des silentbloks meulés en rectangle

je vous est tout envoyés comme plans le reste est fait de mémoire en m'inspirant de photos d'engins réels. ●



## Le Baldwin 50 HP Gas Mechanical de chez Wrightscale

Un modèle est disponible chez Wrightscale en Kit ou près à rouler, tous les deux en «grey primer»

Kit price £350

RTR £720

**Wrightscale Burnside  
Aboyne Aberdeenshire**

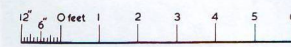
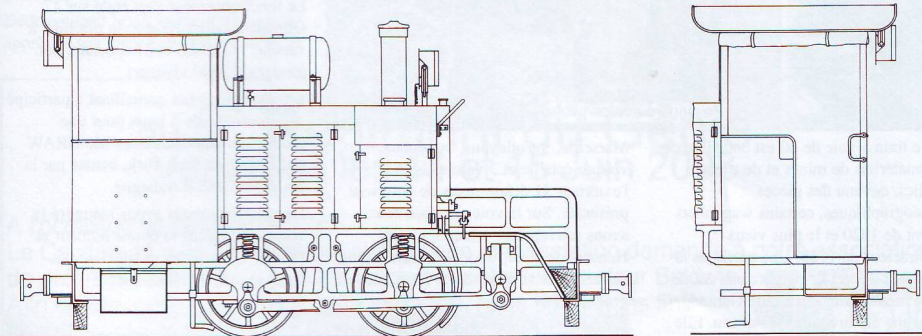
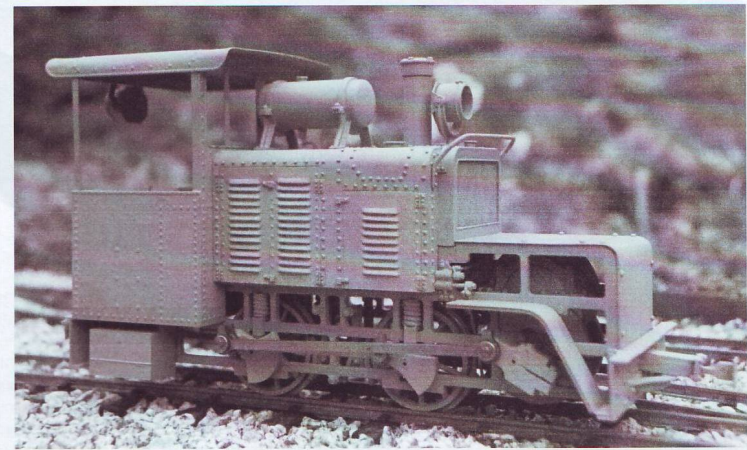
AB34 5ES SCOTLAND

Tél/Fax U.K.

013398 86494

Email :

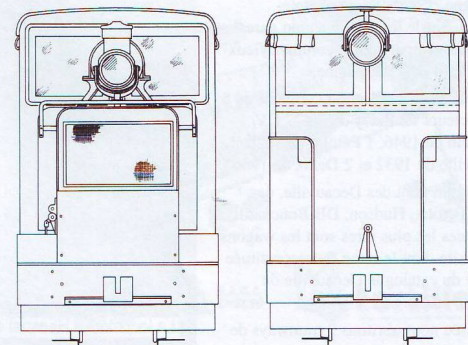
wrightscale@aboyne.abel.co.uk

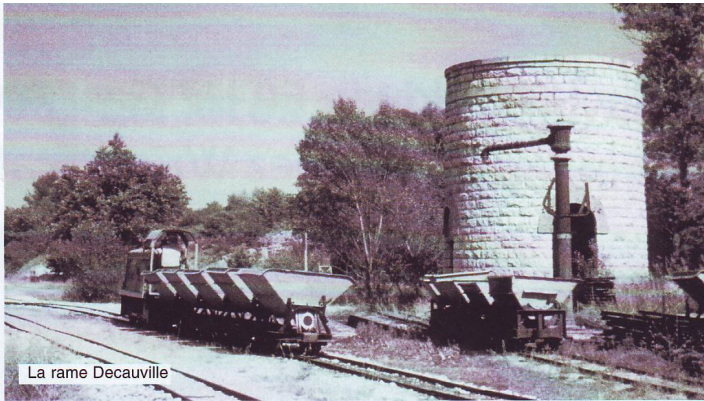


SCALE: ¼-INCH = 1 FOOT

WHEEL BASE	4'0" (151 CM)
FUEL CAPACITY	30 GAL (113.6 l)
LENGTH (TOTAL)	1'3" (40 M)
WIDTH (TOTAL)	5'2" (1.6 M)
HEIGHT (TOTAL)	8'5" (2.6 M)
WEIGHT (TOTAL)	14,000 LB (6350 KG)
DRAWBAR PULL (LEVEL TRACK IN LOW GEAR)	3000 LB (1361 KG)
DRAWBAR PULL (LEVEL TRACK IN HIGH GEAR)	1500 LB (680 KG)
SPEED (LOW GEAR)	4 MPH (6.4 KMPH)
SPEED (HIGH GEAR)	8 MPH (12.9 KMPH)

50 HP BALDWIN LOCOMOTIVE WORKS #7001  
DRAWN BY STUART L. BAKER, OCTOBER 1981





La rame Decauville

## Musée des transports de la Barque



Passage du bâton pilote

Le train à voie de 60 est constitué de matériels de mines et de travaux publics, devenu des pièces muséographiques, certains wagonnets datent de 1920 et le plus vieux locotracteur de 1928. Une partie de la voie date de 1914, son parcours est de 1800 mètres sur le tracé de Garande-Aubagne en direction de Fuveau. Elle s'élève jusqu'à un joli point de vue sur la campagne et la montagne Sainte-Victoire. Sur le trajet, il y a cinq gares aux noms sympathiques, comme, Vieux-chêne, Petit-bois, Gardanne...

Le matériel de traction est composé de 8 locotracteurs : 2 Berry de 20-27 CV, 1 Plymouth de 1946, 1 Pétolat de 1928, 1 Decauville de 1932 et 2 Deutz de 1956.

Les wagons sont des Decauville, des Weiss, Pétolat, Hudson, DB Bouchard. Les pièces les plus rares sont les wagons de Bauxite dont la rame est reconstituée à partir du catalogue Decauville du début du siècle.

Au musée nous abritons 2 tramways de

Marseille, 3 trolleybus, 1 autobus, 1 voiture échelle et 3 vélo-rails. A l'extérieur 11 écartements de voie sont présentés. Sur la voie normale nous avons sauvé, 1 loco à vapeur Henschel de 1911, 2 locotracteurs Berliet de 1926 des voitures de 1930 et une grue de 1884.



La locomotive Henschel de 1911

Dernièrement nos membres MM. Bartège et Jouen, ont minutieusement restauré la motrice des tramways de Marseille, la 1729 aux couleurs d'origine et aux sièges vernis. De son côté MM. Grandclément nous a construit un nouveau wagon d'entretien des voies. D'autre ont terminé la construction de la voiture «tour de Carol».

Le fonctionnement s'est étalé sur 47 Dimanches dont 10 avec la machine à vapeur, 112 trains et 21 spéciaux ont transporté 3000 visiteurs.

Le réseau toujours accueillant a participé à un tournage de 4 jours pour une production américaine la : Mc GRAW HILL Cies de New York, assisté par la SAME FILMS d'Aubagne.

Dernièrement nous avons inauguré la voiture N°1 dans la bonne humeur et l'amitié qui sont les qualités de nos compagnons du musée. ●

### Petites nouvelles du Tacot des Lacs

Le Tacot des Lacs vient d'acquiescer un wagon couvert allemand, aménagé par l'armée en 1914 et une machine Krauss de 1899, complète, à la silhouette semblable au Zwilling de l'armée allemande. Ces deux engins permettent enfin de présenter au public le train complet militaire de l'armée allemande de 1914. Il est désormais constitué de deux machines allemandes, d'un tender, d'un wagon plat, deux à fourches pivotantes et d'un couvert.

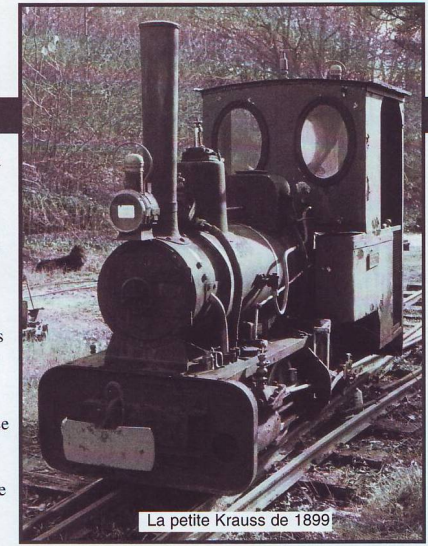
Les travaux sur la "Baldwin d'Australie" Felin-Hen se poursuivent. Notre président avance sur l'inventaire des pièces détachées, la mécanique est reconstruite neuve et la chaudière dont la plaque tubulaire est déposée laisse voir que la chaudière est en parfait état. Il dessine l'essieu avant pour sa remise dans son état d'origine en 131.

Notre équipe restaure, le matériel beaucoup de travaux se terminent:

Dédé poursuit le décapage et la mise en apprêt de son Dick Kerr, Patrick termine

juste la peinture du Diema DS 40 "Anna", le carrossage, la peinture du Diema DS 40 "Goldiève", et la restauration à neuf du locotracteur Deutz rouge, Pierre achève la reconstruction du wagon bar, Eric, Benoît, Luc... les toitures des baladeuses, du locotracteur Montlouis et du Citroën B 12. Jean-Claude commence la remise à neuf du Gmieder "Tacot-jaune". La citerne Péchot est peinte pour être exposée au journées des portes ouvertes du Cinquième-Génie à Versailles.

Les voies et les bâtiments ne sont pas oubliés : comme la fondations de la future maison des bénévoles, le terrassement du futur garage, le ravalement des boiseries de la façade du deuxième dépôt, la construction d'un garage pour la 131 Baldwin...



La petite Krauss de 1899

Les travaux de voies se centrent sur le remplacement d'aiguillages, renouvellement de 450 mètres de voie neuve.

L'association est prête pour la nouvelle saison, venez-nous rendre visite, nous avons besoin de passionnés comme vous pour réaliser notre futur projet... ●

## Journées portes ouvertes au 5<sup>e</sup> Régiment du Génie Versailles les 14 et 15 Juin 2003

A l'occasion de cet événement

Le Capitaine Desaulle, responsable de cette manifestation demande à notre association de présenter notre rame militaire Péchot et notre locotracteur Baldwin. Afin de répondre au mieux à cette invitation, nous souhaitons finir de peindre et de décorer ce matériel dans son état d'origine.

Voulez-vous vous joindre à nous ?

Voulez-vous participer à cette représentation?

téléphonez-nous vite  
au 01 64 28 67 67

nous avons  
besoin de votre aide!

Amicalement  
l'équipe associative.

**Tacot  
des Lacs**

tourisme  
Seine  
Marne

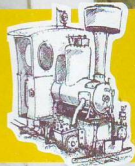
F.A.C.S.  
UNECTO

**tortillard**  
Le journal des passionnés du patrimoine industriel



**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



**tortillard**  
Le journal des amateurs de patrimoine nautique