

tortillard

Le journal des passionnés du patrimoine industriel

Globe trotteur

Voyage en Australie



Festival

En Baie de Somme



Cirey sur Vezouze

Pascal le terrible



L'institut LOUIS ARMAND

Champs-Élysées Trains & Passionnés



4,30 €

Juillet-Août-Septembre

Editoria

Le chemin de fer s'est développé dans une constante nécessité de rationalité, que ce soit en Europe, en Inde ou encore en Amérique et contrairement à l'Australie.

Le chemin de fer a donné une forte impulsion à l'industrialisation, au développement urbain, à l'échange, il a façonné le paysage et les consciences, c'est ce que montre ce numéro de Tortillard en rendant compte du travail de ces collectionneurs, des historiens, de tous ces passionnés et aussi du vaste public tel que nous le découvrons à l'exposition du Train-Capitale.

Le chemin de fer est un monde encore vivant malgré le coup d'arrêt donné par le développement intensif du trafic routier ;

Mais la rationalité impose aujourd'hui de se demander si c'est bien de transporter des grumes ou des pierres par camions, alors que les routes sont saturées et que la planète est malade,

Espérons que la mémoire du rail conservée si patiemment et passionnément soit un jour prochain, non plus un objet de musée mais un formidable outil de développement durable de notre planète...

Colette Campagne.

LES PLANS
tortillard
LA SOURCE DES PASSIONNÉS DE L'HERITAGE INDUSTRIEL
Baldwin 50 HP

Sommaire

Voyage en Australie	p 02
L'institut Louis Armand	p 04
Le 5 ^e Génie & son capitaine	p 06
Festival en Baie de Somme	p 08
Aubertin ou l'oreille absolue	p 09
Cirey : Pascal le terrible	p 10
Conductrice «chic»	p 14
Plan du Baldwin 50HP au 1/10	p 14
Le courrier des lecteurs	p 15
Locomotives système Brown	p 16
Oignies : si l'on vous contait ...	p 18
La 840 et ses amis	p 19

Quatrième de couverture :
141 R840 arrive en Baie de Somme

Un voyage dans le sud et l'est de l'Australie

PAR RAYMOND BROSSIER
photos : R. Brossier

La projection du 24 mai 2003

Elle retraçait un circuit dans le sud et l'est de l'Australie, axé sur les points d'intérêt ferroviaire les plus spectaculaires

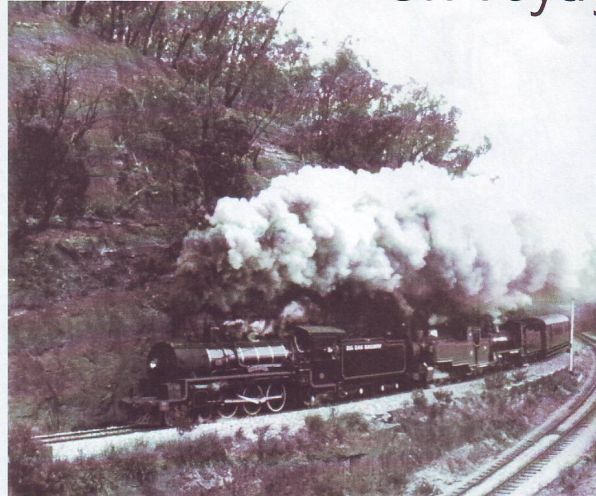
-Sydney : tramway, monorail, réseau de banlieue, musées, -Australie du Sud : Adélaïde et le chemin de fer de Pichi Richi principalement, -Melbourne et ses tramways, -Victoria : réseaux-musées de tramways, CF vapeur de Bellarine et de Puffing Billy, -Canberra : le musée et le pub équipé de tramways historiques, -Nouvelles Galles du Sud : Snowy Mountains, Zig Zag railway, funiculaire de Katoomba, musées, -Queensland : Brisbane, le train pendulaire Brisbane - Rockhampton (160 km/h en voie de 1,067m, record du monde !), les CF touristiques des Tablelands, dans les environs de Cairns.



Sydney Central - Train spécial «Cackatoo Train» du chemin de fer de l'Illawara.

Les réseaux sucriers n'ont fait l'objet que d'un rapide aperçu car ils ne fonctionnaient plus au moment de ma visite. Un tel ensemble mérite un voyage spécial en pleine saison.

Quelques vues prises en avril 1982 à Sydney, Canberra et Melbourne ont permis de mesurer, pour terminer, les progrès du rail australien au cours des vingt dernières années.



Zig Zag Railway - A Top Points, triple traction vers Clarence - photo: R. Brossier

La 3ATV a organisé le 24 mai 2003 dans la salle habituelle du 17 bis rue d'Amsterdam, une séance de projection de diapositives sur l'Australie, présentée par R. BROSSIER. Elle se rapportait principalement à un voyage réalisé en octobre - novembre 2002, complété par des vues de l'Australie prises vingt ans plus tôt, en avril 1982.

Historique

Il s'est constitué durant la seconde moitié du XIXe siècle, à partir des premiers centres de peuplement qui allaient devenir les cinq principales agglomérations actuelles. Chaque colonie a ainsi construit son réseau selon son propre intérêt et sans souci de cohérence avec les voisins, notamment pour le choix de l'écartement.

Ce n'est qu'à l'avènement de la Fédération des Etats en 1901 que l'on songe à établir des liaisons transcontinentales est - ouest et nord - sud. La voie normale est retenue pour combler le hiatus entre Kalgoorlie et Port Augusta, malgré la présence de voie de 1,067m à chaque extrémité. Cette liaison est ouverte en 1917, par les Commonwealth Railways : il devient possible d'aller en train de Sydney à Perth (4 000 km) mais au prix de 3 changements d'écartement, à Broken Hill, Port Augusta et Kalgoorlie dans le sens est - ouest.

La jonction transcontinentale nord - sud est

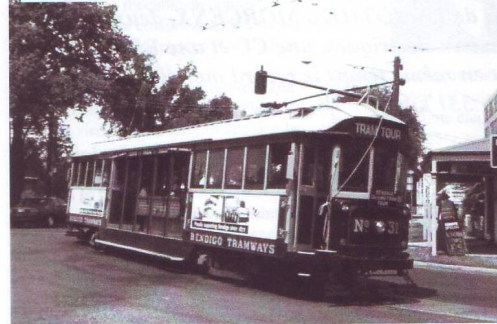
amorcée par les deux extrémités dès 1880, de Port Augusta au sud et de Darwin au nord, avec le même écartement de 1,067m. De Port Augusta, la voie n'atteint Alice Springs, au centre de l'Australie, qu'en 1929 (pk 1276). Côté nord, la progression sera encore plus lente et le transcontinental ne dépassera pas Birdum, au km 504, joint en 1930. Les travaux sont alors arrêtés et la lacune Birdum - Alice Springs ne sera jamais comblée.

Durant la seconde moitié du XXe siècle, l'Australie entreprend de rationaliser son réseau et confirme le choix de la voie normale comme dénominateur commun. Cela se traduit par des conversions d'écartement sur les grands axes du réseau.

Contexture actuelle du réseau

Après de nombreuses fermetures de lignes rurales de 1960 à 1995, l'extension actuelle du réseau ouvert au service voyageurs et au fret semble se stabiliser à 17 400 km, auxquels il faut ajouter environ 9 000 km de lignes ouvertes seulement au fret.

Tramways de Bendigo



Rockhampton - train de fret dans Denison Street

Chemins de fer touristiques

Comme les Anglais, les Australiens ont la nostalgie des trains et tramways du passé et un sens profond de la préservation du patrimoine industriel. De très nombreuses exploitations touristiques ont vu le jour pour sauvegarder tel tronçon de ligne fermée, tel réseau de tramway. On dénombre actuellement 177 exploitations, un record compte tenu de la population totale de l'Australie

- matériel historique circulant sur grande ligne : 19 (vapeur, électrique, diesel, autorail)

- musées (du plus modeste au plus vaste !) 83
- chemins de fer touristiques vapeur, tous écartements 45
- chemins de fer touristiques diesel, tous écartements 12
- chemins de fer touristiques autorail, tous écartements 6
- ligne-musée de tramway 12

Il y a donc énormément de choses à voir, dans tous les états et le choix est surtout dicté par les heures d'ouverture et de circulation (trop souvent le dimanche après-midi uniquement !). Pour préparer une visite des trains touristiques australiens, il faut absolument se procurer l'ouvrage

Héritage trains and railway museums

édité par Australian Railway Historical Society (ARHS)
67 Renwick Street
REDFERN NSW 2016 AUSTRALIA

et bien entendu compléter et mettre à jour les informations à l'aide d'Internet lorsque cela est possible.

Au final.

Il reste encore matière à plusieurs voyages en Australie, pour explorer les réseaux sucriers, découvrir l'Australie de l'Ouest, le transcontinental nord - sud lorsqu'il sera achevé, la Tasmanie, etc. Ce sera pour plus tard et au plaisir de se revoir pour une nouvelle séance sur l'Australie. ●

Tramways de Melbourne

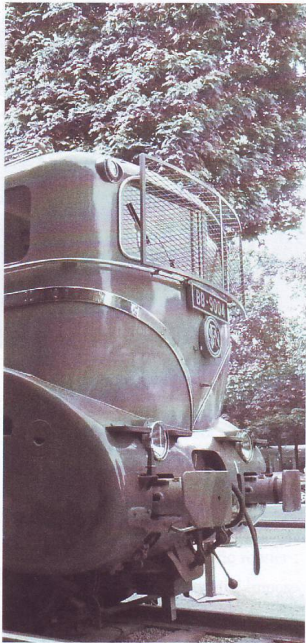


L'institut Louis Armand

PAR HENRI TEISSIER DU CROS



Avec l'électrification, c'est tout le paysage ferroviaire qui change : au lieu de la Roue d'Abel GANCE, c'est la Gare de Bernard BUFFET, Caténaires, et le Remblai de CARZOU. La disparition de tout motif humain dans ce monde de lignes enchevêtrées évoque un mouvement commandé par d'invisibles mains. Pour mieux faire comprendre et accepter ce changement, ARMAND veut frapper les imaginations : le 28 mars 1955, sur la ligne de LAMOTHE à MORCENX, deux locomotives électriques, une CC et une BB, battent en même temps le record mondial de vitesse : 331 km/h.



Notre couverture BB 9004 du record du monde de vitesse en 1955

L'INSTITUT LOUIS ARMAND se propose de perpétuer la mémoire et l'exemple de Louis ARMAND, ingénieur et humaniste, rénovateur du chemin de fer.

Louis ARMAND, entré au PLM, au Service de la Traction, en 1934, s'est tout de suite passionné pour la locomotive, qu'il conduisait lui-même de PARIS à MARSEILLE et retour (c'était une tradition pour les grands ingénieurs des Compagnies). Son expertise en matière d'eaux minérales (Ingénieur des Mines, il avait inventé un procédé pour éviter le vieillissement des eaux minérales, pour lequel il avait été consulté par Pierre LAVAL pour les eaux de Châtelon et il avait pris un brevet actuellement exploité par PERRIER) lui a permis de guérir une maladie de la locomotive : les dépôts de tartre sur les éléments de la chaudière (tubulures, tirants, entretoises et fermes) du fait de la précipitation des sels de calcium et de magnésium dissous dans l'eau, qui entravait l'échange de calories entre les gaz chauds et l'eau, diminuant le rendement de la machine et augmentant beaucoup la consommation de combustible. Pour opérer cette guérison, il a créé une section d'études amalgamant

ingénieurs et chaudronniers qui a élaborée progressivement un complexe chimique, le « Traitement Industriel ARMAND » (TIA) provoquant la précipitation sous forme boueuse et non adhérente qui a fait faire des milliards d'économies à la SNCF. Mais le TIA avait une double face. Développant ses ramifications dans toute la France, il était en même temps une clinique pour les ulcères du cheval d'acier et une officine de sabotage tellement sophistiquée que les Allemands n'y voyaient rien, puis un centre de Résistance qui a été l'embryon du Réseau « Résistance Fer » dont ARMAND a été le chef, prenant directement ses ordres chez CHURCHILL et DE GAULLE pour la préparation du Jour J.

Ce qui a fait de Louis ARMAND un exceptionnel meneur d'hommes, c'est qu'il alliait une profonde expertise et un profond amour de la technique dans ses moindres détails (*On n'est vraiment un homme que si l'on est un maître dans son métier*) et un non moins profond sens de l'humain, ce qui le mettait de plain-pied avec le cheminot du rang le plus modeste, et l'avait conduit à condamner des actes de sabotage terroriste, actes qui

déclenchaient les terribles représailles allemandes comme le massacre de Villeneuve-d'Ascq. Pour ces mêmes raisons, il prônait la Résistance, tellement plus efficace et en même temps tellement plus économe en vies humaines. Cela consistait, comme avec le TIA, à organiser la désorganisation. C'est ce qui a conduit la SNCF à jouer un rôle éminent dans la Libération, récompensé par la collation du grade de Compagnon de la Libération et de la *Medal of Freedom* américaine à Louis ARMAND et la remise des insignes de Chevalier de la Légion d'Honneur à la SNCF par Vincent AURIOL en 1951. Quand il s'est agi de raconter tout cela dans un film : *La Bataille du Rail*, le second film de René CLEMENT (après *la Belle et la Bête* de Jean COCTEAU), Louis ARMAND, alors Directeur Général Adjoint de la SNCF, a mis toute la SNCF au service du réalisateur et a même pris la responsabilité de faire dérailler un train, mais à une condition : que les acteurs soient les cheminots eux-mêmes, répétant pour la caméra les actes quotidiens de la Résistance. Il faut dire que les cheminots ont été bien à leur affaire : on ne s'est pas ennuyé à *La Bataille du Rail* !

C'est donc à une équipe ferroviaire exceptionnellement soudée autour de son chef dans la Résistance que Louis ARMAND a fait accepter de tourner la page de l'électrification et en même temps de faire disparaître tout un monde : celui de la traction vapeur, marqué par la liaison indissoluble d'une équipe et de la machine asservissant l'homme à ses moindres caprices. Est-il vrai que certains mécaniciens donnaient à leur locomotive du beurre du marché noir ? C'est quand même peu probable mais la légende existe !

Quel émerveillement, notait Louis ARMAND, pour le paysan qui dira de son fils cheminot : « Il roule la nuit ! ». La nuit qui nous a toujours arrêté, quelle que soit notre volonté de terminer le travail en cours ou d'arriver à l'étape. La voilà vaincue !

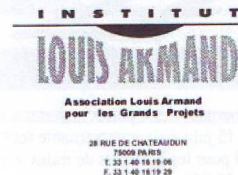
On rêvait d'être mécanicien comme aujourd'hui d'être cosmonaute. Un roulant était un « chevalier du rail ». Un chef de dépôt était un « sénateur ». Un chaudronnier n'était pas le premier venu. Cette symbiose de l'homme et de la machine, rien ne la montre mieux que la scène de la fusillade dans *la Bataille du Rail*. Pendant que le peloton d'exécution allemand se met en place et que les suppliciés se prennent par la main, les locomotives du dépôt, crachant leur épaisse fumée, exhalent leur deuil par leurs sifflements stridents et leurs lamentations aiguës.

C'est tout ce monde de la locomotive à vapeur que fait disparaître l'électrification, mais une électrification que Louis ARMAND a voulue et rendue exemplaire pour la planète entière. Le problème majeur de la traction électrique, c'était de résoudre cette quadrature du cercle, que la traction est plus puissante à l'accélération comme au freinage avec le moteur à collecteur à courant continu, alors que le mode le plus économique du transport de l'énergie électrique est à courant alternatif. Le monde de l'électricité était divisé en deux camps : celui de la France qui prônait le courant continu (nécessairement à basse tension) et ceux qui comme les Allemands ou les Suisses pensaient qu'il fallait couper la poire en 2 ou plutôt en 3 et faire marcher les trains avec du courant à 16x2/3 hertz. Louis ARMAND a opté d'emblée pour l'électrification en courant industriel 50 hertz, essentiellement pour une raison économique : en branchant les trains sur le courant industriel, c'est à dire le

courant de tout le monde, le chemin de fer bénéficiera des retombées du progrès technique et pourra mieux tirer parti des gisements de l'hydroélectricité et de l'atome - et aussi parce qu'il a pris le pari technique, grâce à son exceptionnelle connaissance de l'actualité scientifique qui révélait à l'époque les possibilités des courants faibles et à son intuition que le transistor inventé en 1953 permettrait de mettre le redresseur aussi bien que le transformateur à bord de la locomotive.



L'électrification du chemin de fer français s'est faite sous les auspices de l'Europe : la première ligne électrifiée en 50 hertz a été la ligne VALENCIENNES/THIONVILLE (en 1953 justement), au démarrage de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier (C.E.C.A) et de l'atome : mais il faut dire que l'idée qu'on pourrait faire marcher des trains avec la pile ZOE apparaissait en 1953 tout à fait saugrenue.



Avec l'électrification, c'est tout le paysage ferroviaire qui change : au lieu de la Roue d'Abel GANCE, c'est la Gare de Bernard BUFFET, Caténaires, et le Remblai de CARZOU. La disparition de tout motif humain dans ce monde de lignes enchevêtrées évoque un mouvement commandé par d'invisibles mains. Pour mieux faire comprendre et accepter ce changement, ARMAND veut frapper les imaginations : le 28 mars 1955, sur la ligne de LAMOTHE à MORCENX, 2 locomotives électriques, une CC et une BB, battent en même temps le record mondial de vitesse : 331

km/h.

Ce record de vitesse, ce n'est pas seulement une prouesse technique : c'est le symbole du second souffle donné au chemin de fer, ce que représente bien l'admirable affiche d'Albert BRENET. L'électrification en 50 hertz devient une technique mondiale. Louis ARMAND a donné personnellement son aide à l'Inde, ainsi qu'au Japon pour le TOKAIDO. La Turquie, le Portugal, la Hongrie, la Bulgarie, la Roumanie, la Tchécoslovaquie, la Yougoslavie, la Finlande, la Corée du Sud, l'Afrique du Sud, TAIWAN, la Chine Populaire, le COSTA RICA ont emboîté le pas ainsi que le Luxembourg et le Royaume Uni (ce qui a valu à Sir Thomas BEECHING, le Président des British Railways, le télégramme incompréhensible : « STEPHENSON, nous voilà ! Louis ARMAND ». Pour décrypter il faut se rappeler le « LAFAYETTE, nous voilà ! » de 1917). Le Transsibérien est électrifié en 50 hertz, un second Transsibérien de même. En visite à Paris, Nikita KHRUCHTCHEV a demandé à rencontrer Louis ARMAND. « Je verrai bien ce diable d'homme à MOSCOU ! » fut son commentaire après l'entretien.

« Ce n'est pas parce que je viens d'accorder des crédits à la modernisation de la SNCF qu'il en faudrait déduire que je crois au chemin de fer » disait le Ministre des Travaux Publics Antoine PINAY à Louis ARMAND en 1949.

« Monsieur le Ministre, puis-je vous parler librement, sans provoquer un mécontentement qui mettrait en cause les crédits accordés ?

- Je n'ai qu'une parole », répliqua le Ministre, « et pourtant je ne suis pas dupe, je ne crois pas au chemin de fer parce que quand tout le monde aura son automobile personne ne montera plus dans vos trains.

- Mais c'est justement quand tout le monde aura son automobile que les gens reflueront vers le train !

- Voilà un paradoxe qui ressemble fort à ceux qu'affectionnent les polytechniciens !

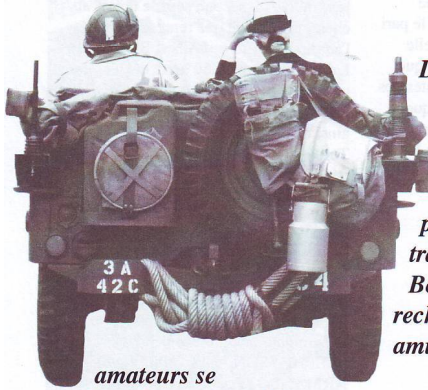
- Pas du tout, Monsieur le Ministre, c'est la fable de l'âne chargé de sel et de l'âne chargé d'éponges ».

Louis Armand Visionnaire de la modernité
Edition Odile Jacob 1987
par Henri Teissier du Cros
Président de l'institut Louis Armand pour les grands projets

PAR PATRICK MOUROT

Le 5ème Génie et son capitaine

Les journées portes ouvertes à la caserne des Matelots de Versailles



Dans le monde des trains, l'autorité en la matière, c'est bien le « 5° Génie » en son célèbre capitaine Brice Desaulle, un véritable passionné de trains. Beaucoup recherchent son amitié, certains

amateurs se l'attribuent. Les télévisions et la presse également courtisent régulièrement ce célèbre militaire et l'invitent sur des plateaux de tournage aux cotés de grands connaisseurs. Lui, avec le plus grand recul et une gentillesse désarmante, franchit ces épreuves avec une grande facilité. Visiblement, un avenir de réussite et de notoriété s'offre à lui.



030 Decauville ex : Sucrerie de Toury reconstruite par M. Maginot

Dans le monde des trains, l'autorité en la matière, c'est bien le « 5° Génie » en son célèbre capitaine Brice Desaulle. Beaucoup recherchent son amitié, certains se l'accaparent, lui avec le plus grand recul et une gentillesse désarmante, franchit une à une les étapes de la réussite et de la notoriété.

Notre capitaine passionné de trains, lecteur de notre petite revue participe à beaucoup de projets. Il contribue aux travaux du « Train capitale », chargé de la logistique et du transport de certains matériels, il travaille aux côtés de la SNCF, WM événements, Alstom, Siemens et Bombardier. Il effectue le transport des machines d'une usine de construction de locomotive démontée par l'association du Tacot des Lacs. Comme tous les deux ans, il organise pour sa caserne des matelots à Versailles les traditionnelles journées «portes ouvertes ».

La journée porte ouverte à la caserne des matelots des 14 et 15 juin.

Les journées des « portes ouvertes » des 14 et 15 juin étaient un véritable festin de roi pour les gourmets de trains. En effet, 22.000 personnes sont venues admirer une diversité de matériel invraisemblable. En matière de trains, c'était formidable. Sur la boucle du réseau ferré en voie normale, trônait la 141 R 840,

bichonnée, et la 030 Tigerli de notre ami, M. Louis Poix, arrivée avec encombres car elle refusait de passer sous les ponts à cause de sa trop grande cheminée. Sur la voie normale, dans une ronde infinie, circulaient aussi la vieille 020 Cockerill du pirate du rail, la bourreuse-niveleuse de Philippe Servan, le métro de l'Ademas, un Dodge sur rail, des draisines, des locotracteurs...



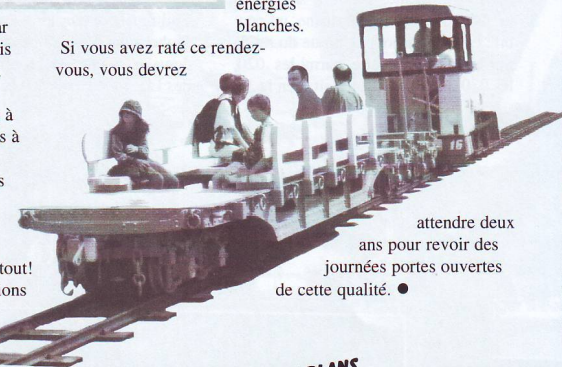
le 3° trimestre 2003 - page 6 - Numéro 11



La légendaire grue Diplodocus du 5° Génie

Un peu à l'écart, circulait la 030 Decauville reconstruite par monsieur Maginot et soigneusement entretenue par ses amis légataires. Le Crochat du 5° génie circulait vers l'entrée du site. Au centre de ces activités, superbement restaurés, le Baldwin 50 Hp et la rame Péchot du Tacot des lacs, public à bord, occupaient la scène. Plus petits, non loin, les modèles à vapeur vive étaient présentés par le club de Oignies. Les maquettes se trouvaient comme toujours sous les bâtiments techniques, présentées par de nombreux passionnés. Les membres les plus actifs du Gemme exposaient leurs dernières créations dans un hangar voisin. Les animations non ferroviaires ne manquaient pas, 80 en tout! Parmi elles, des voitures militaires anciennes, des associations

Si vous avez raté ce rendez-vous, vous devrez



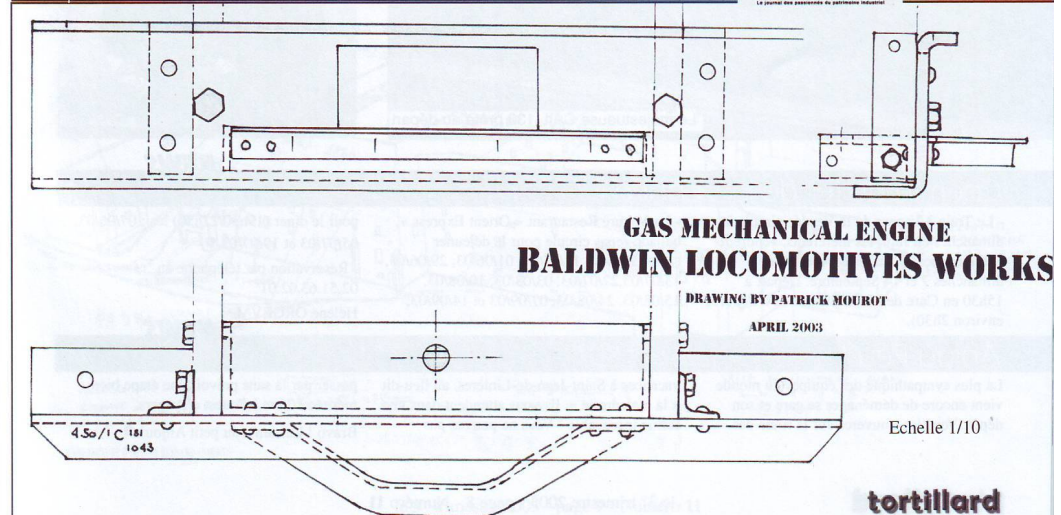
attendre deux ans pour revoir des journées portes ouvertes de cette qualité. ●



de nostalgiques de tenues militaires remises en scène dans un véritable jeu de rôle... non loin, un artisan « Eoline » présentait son invention : une éolienne à balancier. Un produit innovant d'une grande ingéniosité qui laisse entrevoir un bel avenir pour les énergies blanches.

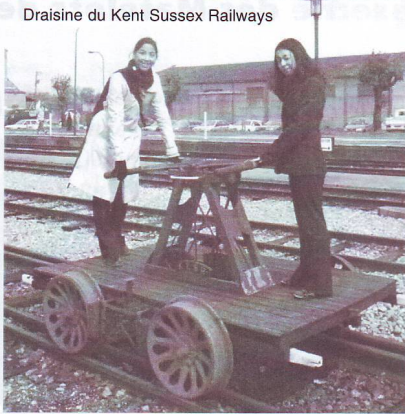
Le plan Tortillard : construisez votre Baldwin 50HP

LES PLANS tortillard
Le journal des passionnés de patrimoine ferroviaire



Ma p'tite Cail 130 en Baie de Somme

La fête de la vapeur en baie de somme n'est pas une mince affaire, il y avait tellement d'activités prévues qu'il était presque impossible de profiter de tout. On pouvait croiser ses amis d'un train à l'autre et les perdre de vue pour le reste de la journée. Une foule enthousiaste se pressait à même les voies au milieu des trains en acte. Un temps d'outrance repoussait parfois les femmes et les enfants au pub le plus proche. Sur place et dans toutes les gares, une animation continue battait son rythme à pleins poumons. Des machines des plus célèbres étaient présentées, comme la 231G558, la 141R840, la 140C314. La magnifique 030 du Kent Sussex Railways conduite par une équipe portant la cravate, toisait de sa hauteur, la 020 Cockerill et la draineuse, un peu bric et broc, du joyeux pirate du rail*. Sur la voie de 1 mètre, parmi les 020, les 030, la star du jour était bien la 130



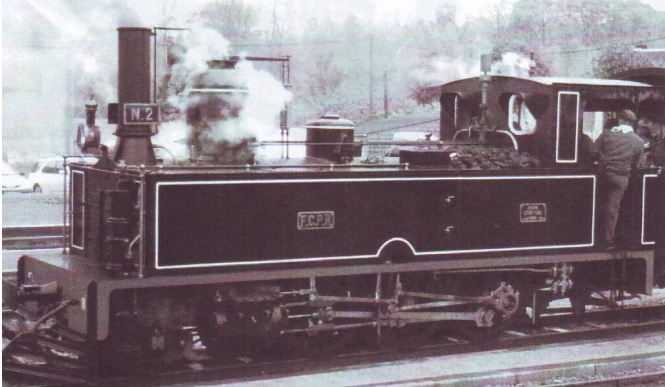
Draisine du Kent Sussex Railways
Cail rapatriée par notre ami Olivier Jaubert, qui évoluait devant les yeux émus de son ancien propriétaire venu des Etats-Unis pour l'événement. Une



floppée de draisines de tous poils venait faire leur ronde dans les gares du bord de mer. Dans les gares l'inévitable club de voitures anciennes scotchait les quais dans leurs moindres recoins et un rouleau à vapeur tentait sans succès d'écraser les pieds de ses admirateurs. L'ambiance générale était très conviviale, un peu du style « merguez-frites pas cuites », mais trêve de plaisanterie, il faut reconnaître l'âme bien professionnelle de cette grande association qui, derrière Jean-marc Page et Maurice Testu, a compris la nécessité de présenter un produit professionnel dédoublé mais rigoureux.

Même si cette super équipe n'a pas réussi à trouver une place pour notre stand Tortillard sous leurs chapiteaux, je terminerai par un seul mot : Bravo ! ●

* Tortillard N°9



La majestueuse CAIL 130 prête au départ



NEWS

Chemin de fer de la Vendée

- Le Train à Vapeur de la Vendée circule les dimanches en Juin, les mercredis, vendredis et dimanches en Juillet & Août et les dimanches 7 et 14 Septembre. Départ à 15h30 en Gare de Mortagne-sur-Sèvre (durée environ 2h30).

- La Voiture Restaurant « Orient Express », ballade-repas circule pour le déjeuner (12h/15h) les : 18/05/03, 01/06/03, 29/06/03, 13/07/03, 27/07/03, 03/08/03, 10/08/03, 15/08/03, 24/08/03, 07/09/03 et 14/09/03;

pour le dîner (19h30/22h30) les : 07/06/03, 05/07/03 et 19/07/03. ●

- Réservation par téléphone au : 02.51.63.02.01

Hélène ORGEVAL

NEWS

Anjou Feu !

La plus sympathique des équipes du monde vient encore de déménager sa gare et son dépôt. Vous les trouverez sur la route des

vacances à Saint-Jean-de-Linières, au lieu-dit « la maladrerie ». Ils vous attendent dans une forme incroyable ! Vous ne pouvez pas

passer par là sans prévoir une étape bien méritée 10 km à l'ouest d'Angers.

Bravo ! Les amis du petit Anjou! ●

Bernard Aubertin, le génie des collines ou l'oreille absolue

PAR GAËLLE SIEDEL

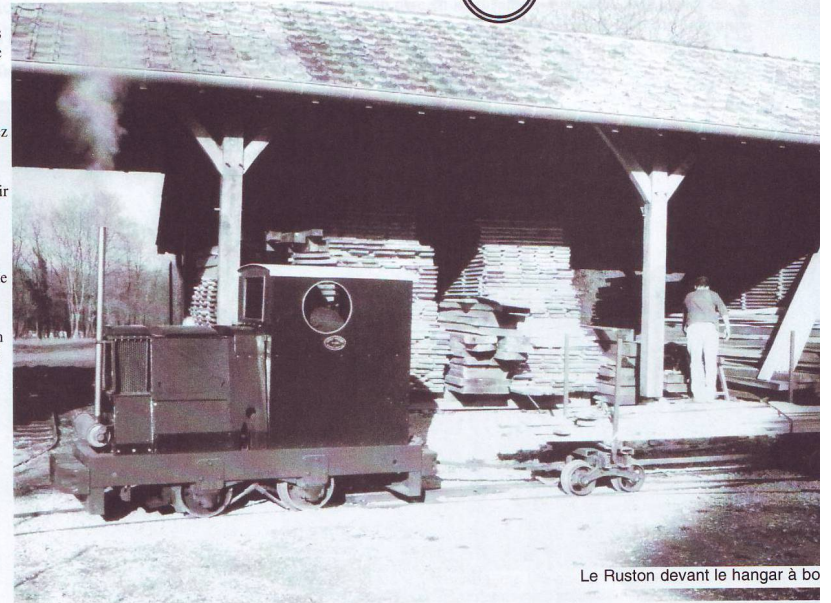


Il se passe toujours quelque chose au prieuré de Courtefontaine : Bernard Aubertin, énergique, reconstruit, restaure et améliore orgues, bâtiments et trains à voie de 60 cm. Depuis notre visite en juin 2002 (Tortillard n°7) la configuration de la ligne a bien changé. La taille du circuit a doublé dans le parc : triangle, voies de service séchage du bois et circuit de promenade dans le parc. Le tout est réalisé dans une facture impeccable. Le nombre de machines aussi a évolué, le dépôt abrite trois locotracteurs, et parmi eux, un magnifique Ruston 20 cv. Au dehors parmi les animaux domestiques, il nous est agréable de découvrir un parc de wagons en service pour le transport du bois destiné à la construction des orgues. En résumé c'est vraiment sympa chez notre ami, il recrée l'ambiance authentique des réseaux industriels à voie de 60 cm, à voir absolument ! ●

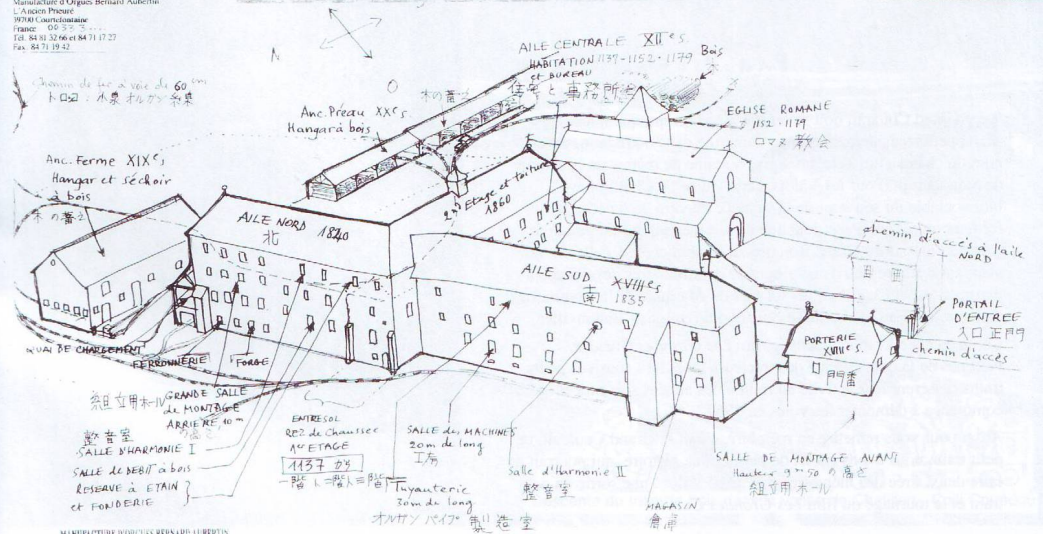
Communiqué : le loco Ruston a été démonté entièrement. L'axe de la commande de l'inverseur de marche (DL 151 A) est cassé. Il va falloir en faire fabriquer un nouveau à défaut d'en trouver un d'occasion. Un pignon de renvoi d'angle (DL 48) a une dent cassée. A défaut de trouver une pièce de rechange je devrai en faire retailler une neuve. Il me faudrait éventuellement des pièces de rechange. ● BA



Manufacture d'Orgues Bernard Aubertin
L'ancien Prieuré
79100 Courtefontaine
France - 05 35 35 35 35
Tel. 05 35 32 96 04 84 71 17 27
Fax. 84 71 19 42



Le Ruston devant le hangar à bois



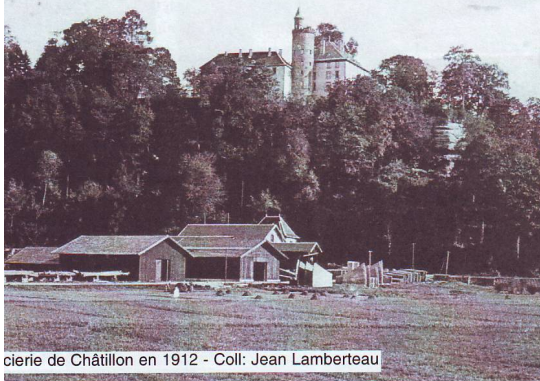
Le petit train forestier de Cirey-sur-Vezouze

SUITE DU N°10

Pascal le terrible et tonton Pitaine



Environs de CIREY - Château de Châtillon



scierie de Châtillon en 1912 - Coll: Jean Lamberteau

PAR PIERRE VALÔT

Le Grand Couarail doit se tenir à Sausserupt, que nous appelions également Sainte-Catherine dans notre jeunesse du nom du château qui s'élevait à une centaine de mètres de la scierie de Sausserupt. Pour les Vâlots, cette vallée de Châtillon est indissociable du souvenir de la ligne de chemin de fer forestier, formant un réseau d'une trentaine de kilomètres, qui la remontait de Cirey au massif du Grand Rougimont. L'autre vallée, celle du Val, avait aussi son réseau d'une vingtaine de kilomètres desservant, à partir de Val et Châtillon, les scieries du Marquis, de la Boudouze, de Fourchue Eau, de la Basse-Scie et qui rejoignait Badonviller.

Comme cela est raconté dans le film *Les Grandes Gueules*, victimes de la concurrence des tracteurs forestiers, tous ces petits trains cessèrent leur activité au milieu des années soixante et on commença à démonter les voies en 1967.

Aussi pour vous remettre en mémoire, avant le Grand Couarail, ce petit train, nous avons choisi de publier une histoire, qui pourrait en faire deux, tirée des mémoires de Pascal Vâlôt : une sortie en petit train et le tournage du film *Les Grandes Gueules*.

A la scierie, il y avait deux petites locomotives : une gris-vert et une orange. Nous descendîmes quatre à quatre l'escalier et nous voilà sur l'aire de stockage des troncs. Le train était là : c'était la locomotive gris-vert à laquelle sept wagons vides avaient été accrochés.

Ma passion pour les trains m'est sans doute venue de ma fascination pour l'ABC, c'est à dire le train Avricourt-Blâmont-Cirey. Un second train a marqué ma jeunesse : celui de Sainte-Catherine. C'était un petit train à voie de soixante qui permettait l'acheminement du bois depuis le massif forestier jusqu'au « port aux planches » de Cirey et aux scieries qui exploitaient les grumes. Parmi ces exploitations, il y avait celle de notre oncle, André DIDION, que nous appelions Tonton Pitaine parce qu'il avait été capitaine dans l'aviation durant la seconde

guerre mondiale, oubliant qu'entre temps il avait terminé sa carrière comme colonel de gendarmerie. J'allais de temps à autre lui rendre visite dans son bureau au premier étage, avec une grande baie vitrée d'où on pouvait observer tout le banc de sciage. Le plus souvent, c'était lui qui appelait mon père en lui disant : « Paul ! Dis aux jeunes de monter à la scierie. Ne les attends pas pour midi, ils ne rentreront pas. » Je parlais alors en vélo, seul ou avec mon frère.



Descente du train de bois dans la vallée de Chatillon - Coll: Couédou

Je restais au bureau à regarder mon oncle manoeuvrant d'avant en arrière la manivelle d'une imposante machine à calculer. Je me demandais comment il pouvait arriver à des résultats justes. Cela m'intriguait beaucoup.

Vu mon caractère, je ne pouvais cependant pas rester bien longtemps ainsi. Mon oncle le savait aussi :

« Ca vous dirait d'aller chercher des grumes à Sainte-Catherine ?

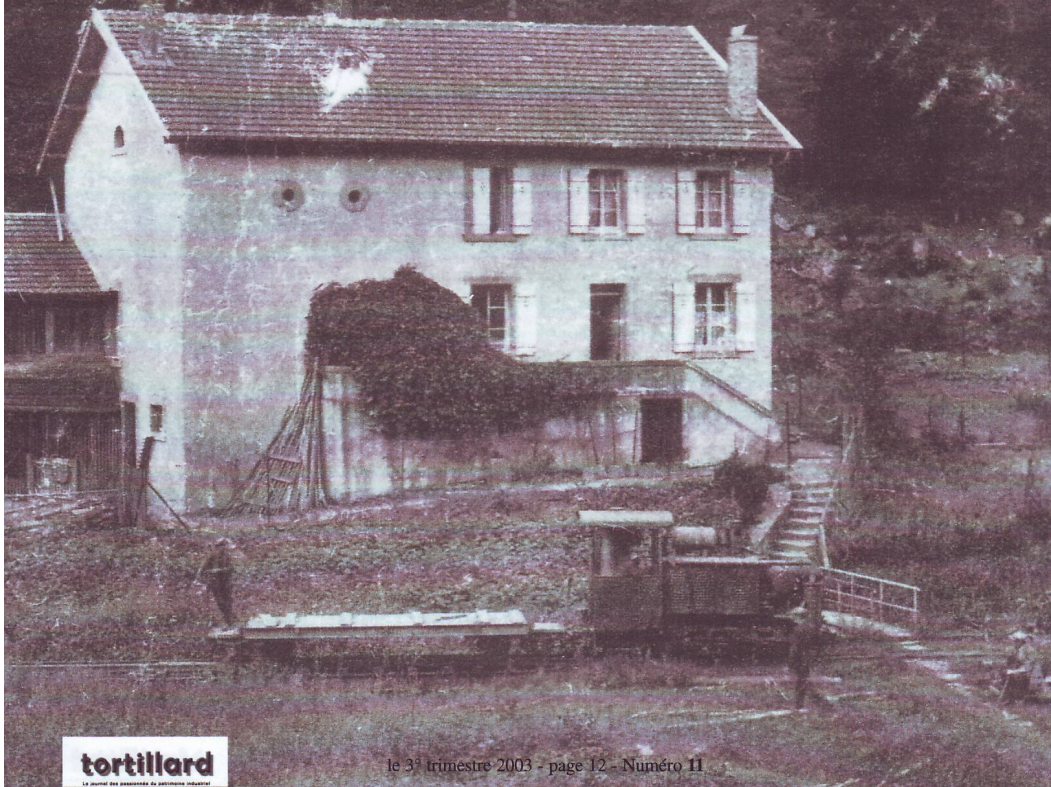
- Oui, tonton Pitaine », répondions-nous en coeur avec mon frère.

A la scierie, il y avait deux petites locomotives : une gris-vert et une orange. Nous descendîmes quatre à quatre l'escalier et arrivâmes sur l'aire de stockage des troncs. Le train était là : c'était la locomotive gris-vert à laquelle sept wagons vides avaient été accrochés.

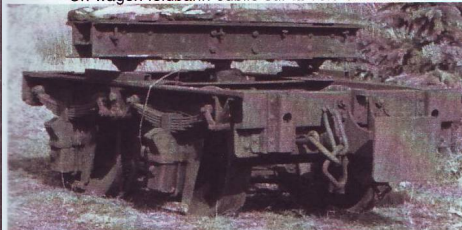
Mon oncle, au passage, avait pris dans une remise un panier qu'il donna au conducteur :

« Tiens, si vous avez faim. Fais bien attention à eux. Soyez-sages, les jeunes et écoutez Alfred.»

Cf Forestier Cirey sur Vezouze
Maison forestière des « Grands Moïse »
Tracteur Baldwin à gazogène + plat DFB
Collection Eric FRESNE / NONO



Un wagon feldbahn oublié sur la voie en forêt



Il avait prévu le coup et ma tante, la Tata, avait préparé ce qu'il fallait « pour que personne ne meure de faim ». Pour la soif elle n'avait aucune inquiétude car il y avait toujours des ruisseaux dans nos forêts vosgiennes. « Et nous voilà partis ».

J'étais dans la cabine exigüe avec le conducteur, alors que mon frère se tenait sur le premier wagon derrière le locotracteur.

« Denys, nous allons arriver à la route du Fort, tu vas descendre et nous faire signe si nous pouvons traverser ».

Mon frère sauta du train, courut sur la voie et arriva à la route : « Allez-y, il n'y a personne ! ».

Nous longeâmes alors, par la droite, l'étang de la Glacerie et nous nous enfonçâmes dans le sous-bois. Le soleil perçait à peine le feuillage, il faisait presque frais en cette journée d'été qui commençait. Denys fit à nouveau le garde barrière en traversant le chemin forestier qui rejoignait la route de Sainte-Catherine, puis au niveau de la route du château de Châtillon. Nous nous enfonçâmes alors dans la vallée de Saussenrupt.

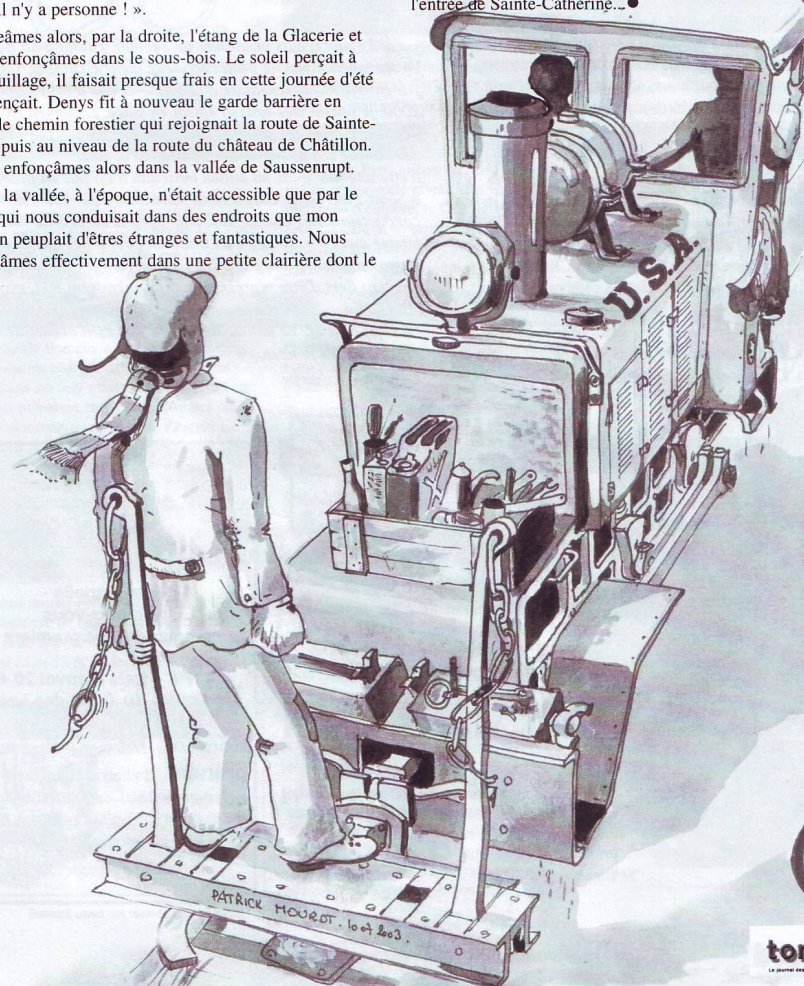
Ce côté de la vallée, à l'époque, n'était accessible que par le petit train qui nous conduisait dans des endroits que mon imagination peuplait d'êtres étranges et fantastiques. Nous pique-niquâmes effectivement dans une petite clairière dont le

sol était recouvert de mousse tant l'endroit était gorgé d'eau. De la vapeur d'eau montait encore du sol : nul doute que des elfes habitaient les lieux...

Après avoir laissé les wagons vides près du lieu de coupe, nous attelâmes trois wagons chargés au maximum et nous prîmes le chemin du retour, mon frère nous ayant rejoint sur la locomotive pour éviter tout risque d'accident avec le chargement.

Plus grands, nous irions, bien des fois, avec mon frère, accompagnés de notre mère et de notre soeur, faire des « parties de wagonnets ».

Alors que le petit train ne circulait plus, il restait quelques wagons abandonnés sur la voie un peu avant Sainte-Catherine à l'endroit stratégique prévu pour le croisement de deux trains alors que tout le reste du trajet était à voie unique. Tandis que les femmes discutaient en se promenant sur le chemin, nous remontâmes, Denys et moi, un wagonnet sur quelques centaines de mètres en le poussant à la main. Une grosse poussée dans l'autre sens et nous voilà partis, dans le meilleur des cas, jusqu'à l'entrée de Sainte-Catherine... ●





LE TALENT DES AUTRES Champs-Élysées & conductrice de charme

PAR JEAN-MARC LAMY

SNCF, Marc Dubout, président du train des chantereines et bien d'autres passionnés...

Delphine, une toute jolie conductrice de locomotive arrivée sur la pointe des pieds, invitée par Eric Brunet de France 3 pour l'émission « la vie d'ici », explique à un auditoire galvanisé comment par les hasards de la vie, elle devient conductrice et passionnée de trains en tous genres. Elle raconte avec une élégance qui lui est propre, le quotidien d'une jeune femme occupant un métier d'hommes comme quelques-unes de ses collègues, la réaction des autres cheminots, celles de sa famille et celles de ceux qu'elle transporte. ●

JmL

« J'ai 27 ans et suis originaire de Saumur. Titulaire du Bac F3 j'ai commencé ma vie professionnelle comme câbleur. Un jour j'ai envoyé ma candidature à la SNCF et elle a été retenue. En 2000, je passai mes tests et entrai en stage. L'examen en poche, je conduis des engins Diesel (des 68000, des 66000, des 72000, des 67300 et des autorails 72500 et 73500). Le fait d'être une fille dans un milieu masculin n'est pas un problème: à Saint-Pierre-des-Corps, nous sommes 8 pour 300 conducteurs. Les clients, eux, sont parfois surpris de voir une femme aux commandes d'un train, ils posent des questions... Le passage sur France 3 a été bien perçu par mes collègues qui sont fiers d'être représentés, et dernièrement RTL est venu me suivre pendant une journée de travail pour l'émission de Laurent Marsik. Le monde des trains m'a bien accueillie et il est désormais le mien. » ●

Delphine Ruesche

L'événement du train Capitale n'est plus à décrire dans nos lignes. Cela est déjà très bien relaté par tous les médias.

Cet événement a rendu nos trains plus populaires et a laissé la meilleure impression aux parisiens. Les trains leur évoquent de bons sentiments et cela les a même rapprochés des associations agissant pour la sauvegarde de ce patrimoine. (L'exemple est frappant pour nous, acteurs de sauvegarde: cette année, les commerçants intra-muros ont distribué spontanément nos dépliants de trains touristiques.)

Les chaînes de télévisions ont largement couvert l'événement du train Capitale, Les plateaux nous ont présenté les plus grands partenaires de cette opération avec Jean-Marie Gerbeau son directeur de projet, ils nous ont aussi présenté M. Gallois le directeur de la SNCF, Philippe Mirville le conservateur du musée de Mulhouse l'irremplaçable historien Clive Laming, le populaire journaliste Michel Chevalet, le célèbre capitaine Desaulle, la fédération des amis des chemins de fer secondaires, la F.A.C.S., et aussi des petits talents comme Patrick Mourot, collectionneur de trains anciens, président du Tacot des Lacs, Delphine Reusche conductrice de trains à la

NEWS

Barbizon nostalgique

Autrefois rattachée à Chailly en Bière, la ville de Barbizon fête le centenaire de son indépendance en septembre prochain. Au programme de la grande fête, de nombreuses animations d'époque à ne pas manquer: la

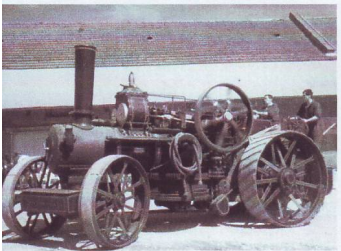
circulation d'un train à vapeur en ville sur tronçon de voie ferrée, tel qu'on pouvait voir le tramway au début du siècle. ● PM



Villiers St Georges à toute vapeur

Les 22, 23 et 24 août, des mécaniques incroyables évolueront dans une ambiance 1900 et dans un cadre champêtre à une heure de Paris...

L'univers des engins vapeur et de l'époque 1900 aux portes de Paris pour redécouvrir la « haute technologie » de l'époque 1900: le canton de Villiers-Saint-Georges, près de Provins en Seine-et-Marne, propose une grande manifestation originale qui met à l'honneur une force motrice qui fut à l'origine de la première Révolution industrielle... Unique en France... Ce festival insolite et novateur nous fait remonter le temps à « toute vapeur » ! ● PG



tortillard
Le journal des associations de amateurs historiques

le 3° trimestre 2003 - page 14 - Numéro 11

COURRIERS DU LECTEUR

Mots de tête

J'allais vous remercier d'avoir si largement et si généreusement signalé la parution, en octobre dernier, de mon livre "Chemins de fer militaires à voie de 60, du système Péchet à la Ligne Maginot" mais, hélas, la meilleure loupe en main, je n'ai pas réussi à dénicher dans "Le Tortillard" la moindre trace d'une telle mention.

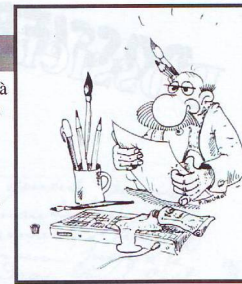
Sans doute n'en avez-vous pas eu connaissance (est-ce possible ?), ou bien est-il si mauvais qu'il ne méritait pas une seule ligne dans votre journal ?

Des années de recherches, de déplacements et de travail et... pas un mot !

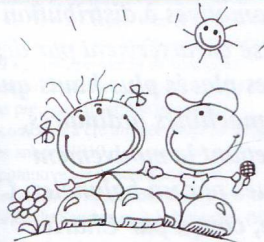
Jean-Bernard Wahl

Merci de toute l'importance que vous prêtez à notre modeste revue. De nombreux ouvrages traitent de ce sujet et ils nous passionnent. Nous regrettons toutefois, dans vos recherches, l'absence d'acteurs notoires engagés à la sauvegarde de la mémoire de la famille Péchet et l'oubli d'associations connues dépositaires de ce type de matériel inventé par le colonel Péchet. ●

PM



Allons à la campagne.



Le Cemnad lui aussi organise une petite sortie champêtre en Puisaye. Les 11 et 12 octobre - Départ en... autocar à 9h00 à Evry. Destinations: Toucy pour monter dans le Picasso. Le château de Saint-Fargeau, pour saluer notre ami Michel Guyot et ses belles

locos, puis destination Romorantin et Valancay. Si vous voulez venir avec les membres du Cemnad - Téléphonez vite au 01 60 77 35 69, ou passez un petit Email: cemnad@wanadoo.fr. ● PM

NEWS

Ardèche-miniature: 5ème rencontre

Les 27 et 28 Septembre: circulations spéciales Ardèche-Miniatures, 1230 route de Nîmes 07130 SOYONS. Tel: 04 75 60 96 58 Email: p.malfay@wanadoo.fr

Plus d'info: sur www.ardèche-miniatures.com Avec la participation de Vapeur Express (Repas sur réservation) ● JM

NEWS

NEWS

Le COPEF en ballade

Les belles sorties du COPEF

Le samedi 27 septembre, l'équipe du COPEF propose une sortie à bord d'un Picasso. Départ en gare de Nancy à 10H45, destination: Epinal. Le train spécial du COPEF vous conduira à ce lieu de voyage

A partir de Paris: départ à 7H45, n'oubliez pas de régler votre réveil ! Du vendredi 3 au dimanche 5 octobre, le COPEF et l'AMETUIR, vous proposent une belle escapade aux Pays-Bas: départ Paris à 12H55 par Thalys le vendredi 3. Sinon le

COPEF prépare une sortie avec la 2D2 5525, vers le mois d'octobre. Mais ce n'est pas encore officiel. ● Réservation au 01 45 81 11 06. SZ

NEWS

Patricio, Gérardo, Pacco et Jordi

Non loin de Barcelone, nos quatre compères aux prénoms chargés de soleil travaillent avec soins sur leur matériel à voie de 60 cm. Ils nous préparent en catimini l'un des plus intéressants train touristique de l'avenir. Le travail de restauration déjà effectué est d'une grande qualité et d'une grande intelligence. De quoi nous faire bien vite oublier que la célèbre collection exposée au parc de Saint-

Eutrope appartenant à monsieur Guillemont est « partie à l'étranger » faute de repreneur sérieux en France. Souhaitons que ce travail admirable perdure dans le même respect des traditions. Le Tacot apportera au mieux son aide à ses vaillants amis. ● Orlé !! PM

020 Krauss en Espagne



NEWS

Les amis du rail Forez

Joyeux anniversaire !!

Les amis du rail Forez préparent l'anniversaire de leurs 30 années d'activité. Pour cela, vous ne devez pas rater le train spécial: Les 13 et 14 septembre départ

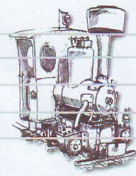
Chateauroux (vers) 8h00.

Le nombre de places est limité !!! Réservez vite au 04 77 80 40 60 ou surffrez léger sur: http://arforezfree.fr. Bon voyage et bon anniversaire ! ●

Dernière minute

Samedi 9 août 2003 à Rosier

Inauguration de la ligne de "Chacujoux - la Meillaud" Animations de prévus contact: Agnès et Alain Agier au 06 07 48 24 99 agnes.agier@wanadoo.fr



Nom :

prénom :

adresse :

Tél. :

Email :

Bon à recopier

(pour ne pas abîmer ton beau journal)

Attention ne traversez pas ROSNY sans regarder!

Le centre de découverte ferroviaire de Rosny sous bois

Installée dans la gare de Rosny cette association vous propose de vous faire rêvasser de ballade en train de l'époque de la vapeur à celle du TGV. Une superbe exposition vous attend, animée par une sympathique équipe que l'on aime bien.

En semaine venez de 9h00 à 12h et de 13h30 à 16h30 - Le samedi de 14 à 18h00 - Le dimanche, c'est fermé - Renseignements: composez le 01 45 28 33 41 et après 15h00 le 01 43 00 58 05.

Durée de la visite 1h30 à 2h00. ● PM

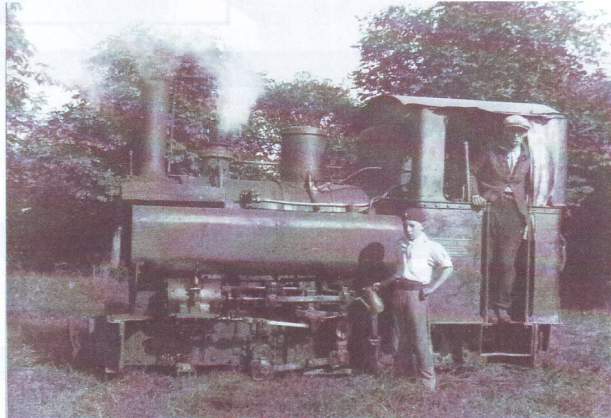
le 3° trimestre 2003 - page 15 - Numéro 11

tortillard
Le journal des associations de amateurs historiques

Les locomotives système Brown

Au moins trois locomotives de ce type ont été utilisées par des entreprises en Seine-et-Marne.

PAR RAYMOND DUTON



Les locomotives à distribution Brown se caractérisent par des cylindres placés plus hauts que sur les machines ordinaires, transmettant le mouvement aux roues par un balancier. Ce système, conçu par Charles Brown (1827-1905), un ingénieur anglais fondateur de la S.L.M. (Schweizerische

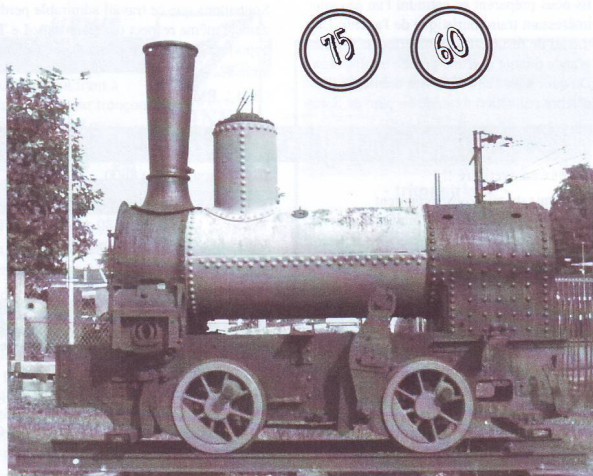
Locomotiv und Maschinenfabrik; en français : Société suisse de Construction de Locomotives et de Machines, établie en Suisse, à Winterthur) et adapté aux locomotives de tramways sur route, était destiné à préserver les cylindres des projections de matières diverses et des chocs. En France, la licence de construction avait été accordée à la firme Corpet.

Au moins trois locomotives de ce type ont été utilisées par des entreprises en Seine-et-Marne, auxquelles on peut ajouter les deux machines utilisées par la Sucrierie de Villeron (Val-d'Oise, anciennement Seine-et-Oise), puisqu'une ligne du réseau de cette société avait son terminus à Moussy-le-Neuf.

Bibliographie :

GOERGLER Laurent, Il était une fois «L'Eselbahn», Imprimerie Scheuer, Drulingen (67), 1989.

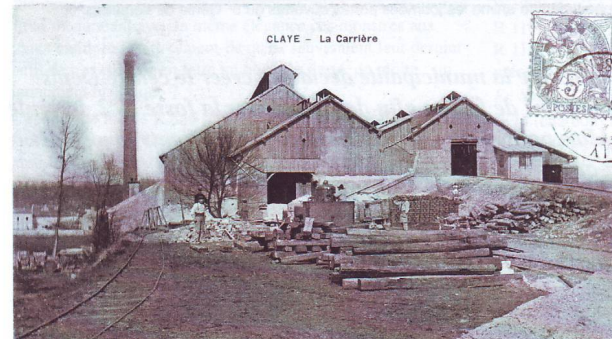
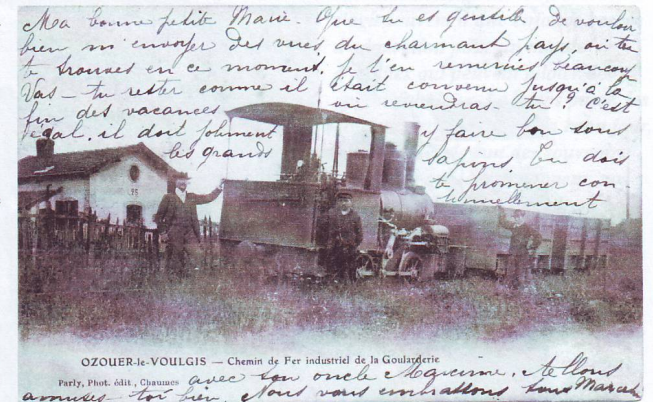
WAGNER Claude, Les petits Trains et les Tramways du Val-d'Oise, Édition du Valhermeil, 1994.



Locomotive Winterthur au système Brown à Valmondois

1 - Ozouer-le-Voulgis

Carny et Beylier, entrepreneurs à Ozouer-le-Voulgis, qui exploitaient des carrières de pierres meulières, avaient fait établir, entre ces dernières et la gare du Réseau de l'Est, une ligne à voie de 1mètre. En mai 1899, l'entreprise était autorisée à mettre en service la locomotive « La Moselle », construite en 1877 par la firme Veuve Corpet, sous le n° 240. Cette 020 T, d'un poids de 9 tonnes et timbrée à 9 kg/cm2, provenait de la société Pangaux et Créteaux, dont l'activité n'est pas précisée. Il semble que cette locomotive a été utilisée jusqu'au début des années 1910. Les restes d'une locomotive assez semblable sont conservés au Musée des Transports de la Vallée du Sausseron, à Valmondois (95).

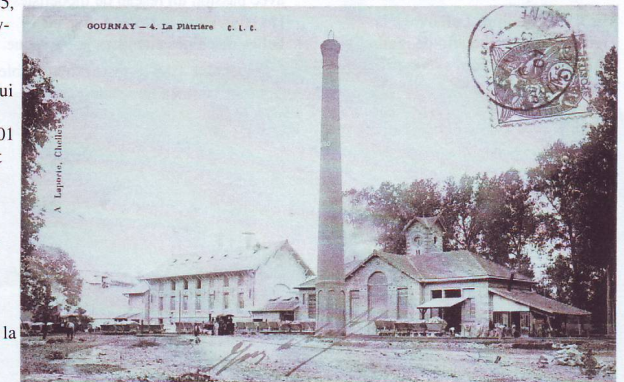


2 - Claye-Souilly

Il existait, à Claye-Souilly, une usine de fabrication de plâtre, exploitée par la société Letellier Frères, et reliée à la fois aux carrières et au canal de l'Ourcq par une ligne à voie de 75 cm, un écartement assez peu répandu en France. En mai 1893, l'entreprise reçut de chez Corpet, une 020 T d'un poids de 5 tonnes. La ligne sur laquelle circulait cette locomotive, qui avait une longueur d'environ 2,5 km, fut électrifiée en 1928.

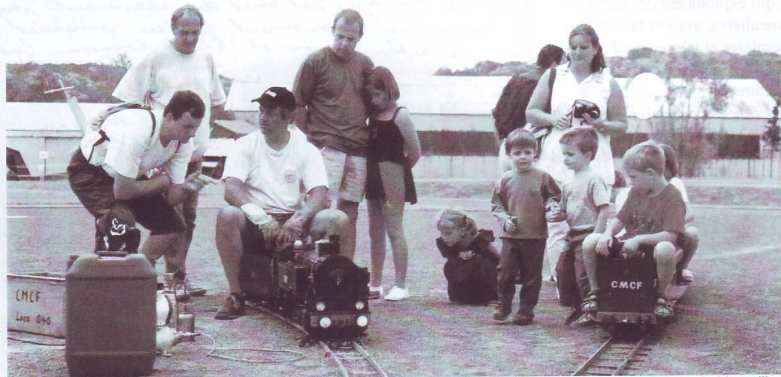
3 - Entreprise Trioux

L'entreprise de travaux publics Trioux Père et Fils, établie à Chelles, qui exploitait également des carrières, avait racheté, en 1925, aux plâtriers Poliet et Chausson, de Gournay-sur-Marne (Seine-Saint-Denis, à l'époque Seine-et-Oise), une 020 T à voie de 60 cm. Cette locomotive, dénommée « Marcelle », qui portait le n° 1 à l'entreprise (la n° 2 était une Popineau et Vizet), avait été construite en 1901 par Corpet et Louvet sous le n° 819, elle était équipée d'une chaudière « type locomobile », en T renversée, d'une capacité de 770 litres, avec une surface de chauffe de 12,656 m2, pour un timbre de 10 kg/cm2, son poids était de 6 tonnes. Utilisée dans les carrières de Chelles puis de Meaux vers 1935, cette machine fut réquisitionnée pendant la Deuxième Guerre mondiale pour participer à la construction du Mur de l'Atlantique et ne revint jamais chez son propriétaire. ●



Et si l'on vous contait une belle histoire

PAR PATRICK MOUROT



Proche du Capitaine Desaulle, Philippe Lefebvre anime les journées portes ouvertes du 5^e Génie de Versailles

Tout commence en 1992 à Oignies lorsque la municipalité décide de créer le centre Denis Papin et dépense pour ce projet 2 millions de francs afin de réhabiliter la fosse N°2, la seule sous bâtiment restant en France. Mais pour mettre en place tous les ingrédients favorables à une belle histoire d'amour, sachez que le comité de pilotage nomme une jeune femme comme chargée de mission à la coordination de ce chantier : la belle Bérangère.

Lorsqu'un passionné de trains, sans s'y attendre, récolte la gloire, l'amour et s'entoure d'une belle équipe de mordus, alors on peut dire que celui-ci est un homme comblé. Philippe Lefebvre, ancien cheminot maintenant ingénieur son, en est un. Il porte sur le visage l'expression de l'homme heureux. En 1992, Philippe Lefebvre à la recherche d'un site afin de réaliser son projet, est attiré par l'avenir prometteur du centre minier de la municipalité déjà engagée dans un investissement intelligent et séduit par les yeux de la belle Bérangère.

Ce centre à l'avenir prometteur, fait naître spontanément des vocations et attire ainsi trois associations :

- L'une, l'association du CMCF (Centre de la mine et du fer, autrefois Férovinnord créée en 1925 par des cheminots et des mineurs en retraite), dirigée par notre ami Philippe Lefebvre.
- La deuxième, celle des amis de la

mine, gérée par de anciens mineurs, propose la visite d'un site de galerie reconstituée pour le public et abrite environ 20 locotracteurs de mines en voie de 60 cm.

- La troisième, l'ACAFF constituée d'anciens roulants postaux qui animent avec passion un réseau de modèles en Ho et un autre en vapeur vive où 15 belles machines attendent votre venue. L'association CMCF reste remarquable, discrète, pendant que d'autres s'accaparent les projecteurs de la gloire. Cette équipe, animée par Philippe, regroupe 25 voitures voyageurs, une rame Nord de 12 voitures, la 231 C 78 confiée par le musée de Mulhouse, la 40101, la 12068, la 12125 présentée sur les Champs-Élysées et destinée au musée de Mulhouse, la 1344 crocodile, la super Baldwin AYA-AYA 62092 etc, etc, etc.

De quoi, chers amis, vous retenir un instant sur place, pour apprécier cette collection entretenue et entourée de tous les soins par une équipe courageuse, et

vous laisser bouche bée.

De son côté, la commune travaille toujours à l'amélioration de son site, elle développe au mieux le domaine du tourisme culturel technique, consciente de la nécessité de mettre en valeur la culture technique, d'intéresser et conforter des associations dans leurs démarches en leurs consolidant le meilleur des supports de réussite. De quoi faire rêver bon nombres d'entre nous, qui devront, pour ne pas faire passer des nuits blanches à leurs élus, dès demain, pour réussir un tel exploit, s'attirer la confiance et l'engagement des autorités locales.

Quelle histoire cette petite équipe du centre Denis Papin de Oignies ! Quelle ressource chez les bénévoles actifs ! Voici un exemple qui ne tardera pas à servir d'amer aux associations décidées à convaincre leurs élus locaux à travailler au développement d'un sujet d'actualité : les loisirs culturels et techniques. ●



La 840 et ses amis

Toutes les histoires des passionnés de trains sont un peu les mêmes, elles nous atteignent toujours. Il s'agit souvent d'une enfance bercée d'admiration pour un monde d'adultes qui peuvent piloter des engins fabuleux. Le temps passe, les enfants grandissent et, un beau jour, nostalgiques devant des souvenirs d'enfance qui leur échappent, nos futurs responsables s'affairent à recréer des scènes disparues.

L'histoire de la 141 R 840 de l'association AATV est née dans l'esprit d'Alain, Denis et Pascal, qui vers l'âge de 14 ans, devant le dépôt de Vierzon où sur les quais de la gare de Bourges, admiraient les dernières 141 R à la sortie de l'école. Amusés, les mécanos prenaient souvent ces jeunes admirateurs à bord de leurs machines pour les manœuvres en gare. Ces cheminots complaisants, se doutaient-ils qu'un jour, ces jeunes aussi mèneraient avec la même élégance ces monstres aux roues multiples, se doutaient-ils qu'ils sauveraient leur dernier outil de travail pour en faire un objet de fierté, de gloire : un monument historique ?

L'épopée de la 141 R 840 reprend quelques temps plus tard, le jour où devant ce dépôt des souvenirs d'enfance, devenus grands, ils se disent qu'il faudrait bien faire quelque chose pour sauver la dernière 141 R en état de marche, et qu'ils allaient entreprendre une action. L'opération ne se fit pas sans peine et la loco sauvée de la démolition se retrouva durant plusieurs années, sous une bâche au dépôt de Vierzon. Durant une vingtaine d'années, comptant leurs économies, entourés de leurs meilleurs amis, bravant les « A quoi ça sert de sauver une machine et la laisser pourrir sous une bâche...? », ils menèrent à bien la remise en service de la Baldwin.

La 141 R 840 n'est pas la seule de ce type préservée en France. Il en existe dans plusieurs régions en état de marche ou stockées pour une prochaine restauration.

En voici la liste:

R 420 (charbon) à Clermont-Ferrand, en état de marche,
R 568 (charbon) à Capdenac, en état de marche,
R 840 (fuel) à Fleury-les-Aubrais, en état de marche,
R 1126 (fuel) à Toulouse, en état de marche,
R 1199 (fuel) à Nantes, vient d'être remise en état de marche,
R 1298 (fuel) à Miramas, en cours de restauration,
R 1108 (fuel) à Breil-sur-Roya, en présentation,
R 1187 (fuel) à Mulhouse - Musée du Chemin de Fer - en présentation,

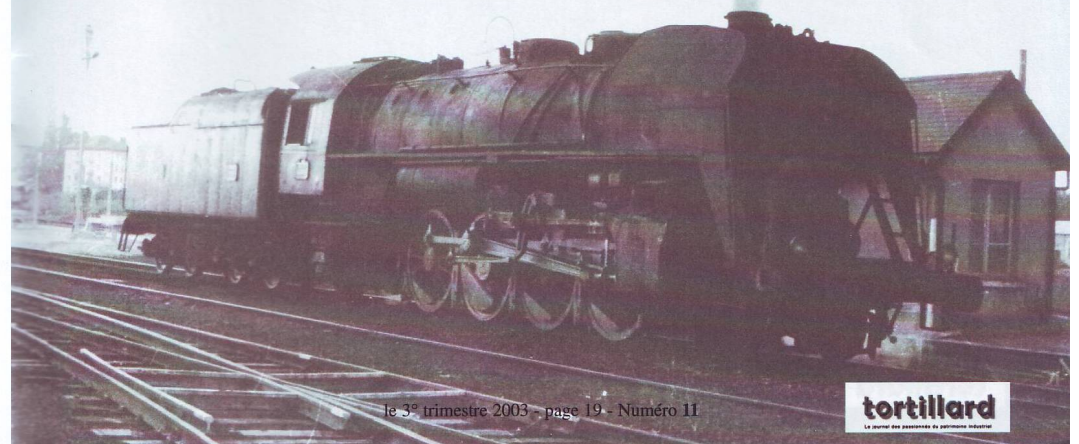
En Suisse,

R 73 (charbon) à Wintherthur, en cours de restauration,
R 1207 (charbon) à Wintherthur, serait en état de marche,
R 1332 (fuel) à Wintherthur, en cours de restauration,
R 1244 (fuel) à Zurich, en état de marche.

L'association de la 141 R 840 organise cet été, les 26 et 27 juillet, un voyage entre Bourges, Saint-Flour et le viaduc de Garabit, le samedi 23 août, le circuit des viaducs d'Auvergne, (ce train est complet - ouverture d'une liste d'attente), le 21 septembre le voyage de la Cité Royale de Loches.

Pour tous renseignements, contactez le secrétariat au 02.48.64.73.74 ou www.141r840.com. ●

141 R10 au dépôt de Nevers en 1973
Photo : P. Mourot





tortillard
Le journal des passionnés de patrimoine ferroviaire

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

