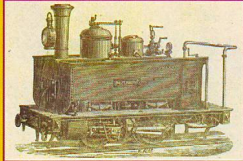


tortillard

Le journal des passionnés du patrimoine industriel

Dossier

Transport public en voie étroite



Pithiviers

La route du blé

Slobe trotteur



Chemins de fer forestiers
de Hongrie

Festival vapeur
des Chantereines

LE TOUT PETIT JOURNAL POUR L'AVENIR DU PAYSÉ
N°15
4,30 €
Avril-Mai-Juin 2004

Editoria

Le bel été ! Voilà une saison qui commence bien : Chantereines, Pithiviers, Villiers saint Georges... une saison à ne plus savoir où donner de la tête !

Les journées du Patrimoine seront elles aussi bien achalandées. Une occasion pour se dégourdir les jambes et rencontrer nos homologues.

Une opportunité unique pour nos associations d'attirer le public et séduire leurs élus qui les accompagneront un jour vers la réussite de leurs projets. ●

Sibyline



2003 - 2004, encore la canicule ?

Sommaire

CF forestiers en Hongrie	p 02
Les journées du patrimoine	p 05
Festival vapeur au Chantereines	p 06
La route du blé à Pithiviers	p 08
Le chemin de fer de Kiso (suite)	p 12
Transport public en voie étroite	p 14
Plan Locotracteur Renault	p 18
Au fil d'un voyage au USA	p 19

Notre couverture: Au terminus de Bélebat, la 040 Dfb compare son chapeau avec la 020 Jung venue tout spécialement pour faire l'animation de « la route du blé ». En bas l'équipe de « Alice » pose pour Tortillard

Quatrième de couverture:

Ouvrez la couverture en grand, vous verrez la suite de la photo, Fabienne et Patrick prennent de l'eau pour la Jung ...
... En bas Marc Dubout qui visiblement aime le bleu conduit sa 020 Decauville ex Ferrière sur Risle.

Chemins de fer forestiers de Hongrie

PAR J.M. VAUGOUIN



En allant plus à l'est, nous avons traversé la Hongrie. Une seule fois notre route avait croisé une voie étroite : une ligne locale au sud du lac Balaton. Nous avons quelque peu discuté avec des gens rencontrés ici ou là, et nous savions donc qu'il existait des lignes forestières, dont ils parlaient tous à demi-mot. En cette époque d'économie dirigée les officiels ne citaient que des statistiques : production de bauxite ou de maïs et nombre de camions sortant de l'usine de Győr, etc.

Projetant un retour dans le pays nous envisageons d'aller à la découverte de ces lignes et le jeu de piste commença.

▼ Le 10 août - Szilvásvárad - Locomotive BB - Mk 48 408



▲ Le 7 août - Mesztegyo - Fourgon et tombereau à toiture

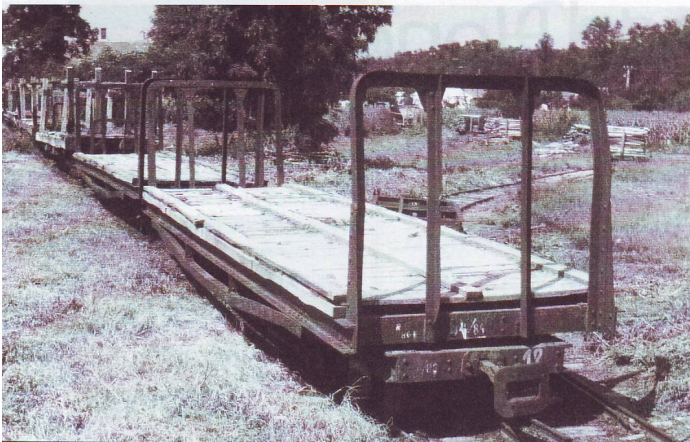
▼ Le 8 août - Almamellék - Voiture ÂEV et abri de quai



L'office hongrois à Paris : « De quoi donc ? », la direction du tourisme à Budapest : « Allez voir au Musée des Chemins de fer » où nous achetons un opuscule « Kisvasúton ».

Bonne pioche : en une centaine de pages est résumé... (en hongrois !) tout ce qui s'est fait dans le pays avec les écartements allant de 600 à 900 m/m. Le chapitre « Az Erdei Vasutak » est consacré aux lignes forestières. On ne les verra pas toutes mais on en repère certaines sur la carte.

Premier arrêt à Mesztegyő: le sympathique chef des Eaux & Forêts est très surpris de voir des Français s'intéresser à son coin de nature et il nous fait les honneurs de son installation. C'est vraiment le petit train du film « Les Grandes Gueules ». Aujourd'hui l'unique convoi de bois rentrera à 20 heures, c'est bien tard... et c'est loupé !



▲ Le 7 août - Mesztegyo - Ensemble de six wagons grumiers



▲ Le 9 août - Gyöngyös - Locomotive Mk. 48-410 - Raba Gyor 1960



▲ Le 8 août - Porboly - Voiture construite sur un grumier

Le lendemain nous sommes à Almamellék. Pas de train, pas d'horaire, personne dans les parages, juste une voiture à voyageurs, où est le Diesel ? La voie de 60 cm est désaffectée et posée sur des traverses en béton. Nous filons à Pörböly pour voir la ligne forestière à voie de 76 cm. Il y a un horaire indiquant deux départs par jour, le train est-il en ligne ? À quelle heure revient-il ? Mystère. Il n'y a pas un chat dans les environs... juste un chien.

Visiblement nous n'avons pas choisi les meilleurs endroits et nous mettons le cap plein nord pour aller sur le train forestier de Gyöngyös. Ici ce n'est pas un chemin de fer en péril, deux lignes cumulant 18 km forment un « Y », une branche va à Lajosháza avec six trains quotidiens et l'autre rejoint Matrafüred où roulent huit trains par jour. Les BB Diesel Mk. 48 forment l'essentiel du parc et la clientèle augmente d'année en année.

À quelques kilomètres de la ville historique d'Eger nous arrivons dans les collines boisées du Parc National de Bükki où sont situées trois lignes touristiques. Nous allons à Felsőtárkány pour le chemin de fer à voie de 76 cm. Une fois de plus, le gradé du Service National Forestier est enchanté de recevoir des amateurs français. La ligne fait 5 Km, il y a trois Diesel « B », des voitures et de nombreux wagons. Le seul train hebdomadaire circule le dimanche entre 14 et 15 heures.

Une courte étape et nous voici dans le train de Szilvásvárad à Szalajkavölgy, 5 Km de voie de 76cm et un effectif de cinq BB Diesel Mk. 48, un « B » type C 50, de nombreuses voitures découvertes aménagées sur des grumiers et des voitures fermées. La ligne est en rampe continue dans les bois. Ce dimanche, il y a affluence, et pas moins de seize trains sont mis en route pour assurer le trafic. Nous prenons la route de Miskolc pour voir la ligne forestière (voie de 76 cm) qui rejoint Lillafüred où les BB Mk. 48 tractent les huit paires de trains dominicaux.

Ce court résumé donne une idée de la façon dont sont gérées quelques lignes forestières. Une publicité intensive amène de nombreux voyageurs sur certains sites, quant aux lignes ne transportant que du bois leur avenir face au camionnage est hélas, sans avenir... ●

NEWS

Journée en Baie de Somme

A l'occasion de la journée du patrimoine, le Dimanche 19 Sept 2004 :
Voyage en train à vapeur de la Belle Epoque
(train marchandises-voyageurs)
A Cayeux - A Saint Valery sur Somme

NEWS

Le train des vallées de l'Yonne

En Juillet et en Août, la SNCF organise des excursions sur deux lignes : entre Auxerre et Avallon (le village de ma marraine) et entre Auxerre et Clamecy (ou trône un Diema de 45cv en voie de 60). Le prix du voyage est très abordable et le paysage magnifique. Les villes sont bucoliques et les filles y ont les joues roses. Les réservations sont prises par l'OT au 03 86 52 06 19. ● C. Bleusipot



FESTIVAL

Festival à Villiers-Saint-Georges

Le Festival de la Vapeur 1900 se tiendra à Villiers-saint-Georges les 20-21-22 août prochain.

25 machines à vapeur illustreront la grande variété que l'on fit aux XIXe et XXe siècles de cette énergie. La vapeur ferroviaire sera représentée par le Club de la Vapeur Vive qui installera son circuit en voie de 30 cm sur lequel circuleront 3 locomotives et leurs voitures. Mais également par le Tacot des Laes et sa loco sur voie de 60 et aussi par le Train à Vapeur de la Brie (AJECTA) qui effectuera des navettes entre le Festival et la gare SNCF de Pro vins.

Quatre locomotives actionneront un banc de scie, une saboterie et deux ensembles de battage à l'ancienne. Enfin, les nombreux, seront les véhicules de type routier : camion, tracteurs, labourreuses, Showmans (foraines), rouleaux...

Pour compléter le plateau, 15 voitures

anciennes (avant 1914) du club des Teuf-teuf et des vieux tracteurs agricoles à roues fer (certains forts rares) seront en action.

Les animations autour de ces machines seront variées : promenades sur les trains, sur des chariots tractés à vapeur, un véritable carrousel à chevaux de bois, un camp de « poilus » 1914 avec tout leur armement d'époque et un véritable Taxi de la Marne, un musicien de rue avec son orgue de barbarie, des personnages en costumes d'époque et un espace d'artisanat traditionnel.

Bien sûr on trouvera sur place un restaurant de produits du terroir et une grande buvette-sandwicherie. Des soirées « Cabaret » vendredi et samedi soir jusqu'à minuit, avec repas de produits du terroir, spectacle et bal.

Le Festival de la Vapeur satisfera aussi bien les passionnés que la famille.

Informations et réservation : 01 60 58 58 10 ● Pierre Grand

NEWS

Journée du patrimoine

La journée du patrimoine sera animée le dimanche par l'exposition « les fabrications de la SACM pour les chemins de fer Alsace Lorraine » faisant suite à celle de l'an dernier sur le matériel roulant de l'AL.

La SACM est la Société Alsacienne de Constructions Mécaniques qui a produit des matériels fixes (postes à leviers à enclenchement, ponts bascules, appareils de voie, grues de quai, appareils à descendre les essieux de locomotives...) ainsi que des matériels rou-

lants (locomotives à vapeur et diesel, tenders...) essentiellement dans ses ateliers de Graffenstaden.

Cette exposition se tiendra le dimanche seulement à la gare de Senteim, de 11h à 18h.

Le dimanche, Départs du train de Cernay Saint-André à 11h et 15h30 et de Senteim à 14h.

Visites du dépôt de Burnhaupt au passage du train à 14h 20 et 17 h 50. ●

ateliers SACM de Graffenstaden, le montage des locomotives, coll P. Perrot ▶



Journée du patrimoine

Comme chaque année, l'AMITRAM fait une réduction de 50% pour les journées du patrimoine, soit le billet aller et retour à 2 euros au lieu de 4 euros (gratuit pour les moins de 15 ans accompagnés).

Nos tramways rouleront le samedi et dimanche après-midi de 14h20 à 19h00. La ligne touristique se situe entre Marquette

et Wambrechies dans la banlieue nord ouest de Lille. ● Ph. Lebeau - Secr. général de l'AMITRAM

◀ tramway suisse de Fribourg construit en 1900, circulant sur notre ligne touristique

COLLECTEUR

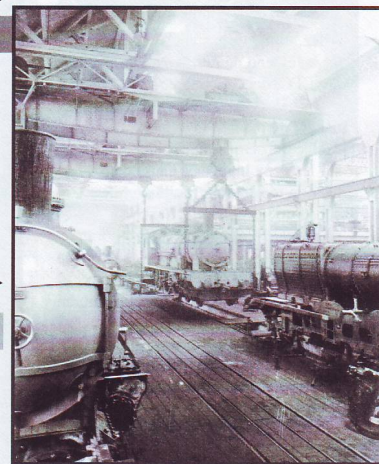
Les lignes de Château-Thierry à Longueville sont composées de trois sections de lignes bien distinctes.

Celle de Château-Thierry à Mézy. (ligne Paris-Strasbourg). Cette ligne correspond à Paris-Avicourt en 1923. Elle est devenue la ligne n°1 pour la SNCF région Est.

Celle de Mézy à Esternay, ligne Mézy-Romilly sur Seine nommée 36 en 1923, devenue la n°22 de la SNCF. Celle de Esternay à Longueville, qu'on appelait la 42 en 1923, est devenue la 21-6 de la SNCF.

Quant à la ligne 21 en 1923, il s'agissait de la Avricourt-Blamont-Cirey, la célèbre ABC qui était raccordée au train en voie de 60 des scieries de Cirey sur Vezouze. Tortillard n°10-11-12. ●

Bien amicalement
Bernard Rozé



et Wambrechies dans la banlieue nord ouest de Lille. ●

Ph. Lebeau - Secr. général de l'AMITRAM

Au chemin de fer des Chantereines

20 ans le bel âge....

PAR STÉPHANE NICO

PHOTOS S. NICO

Alice : une adorable 020T Hunslet sous le regard bienveillant de son équipe ▼

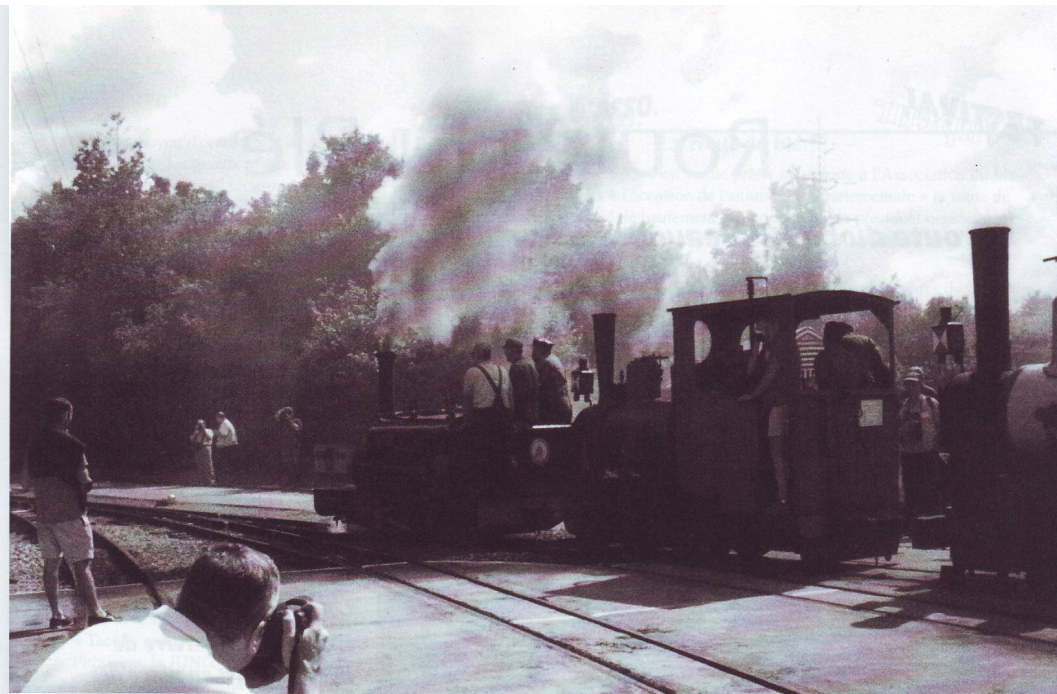
Les 12 et 13 juin

En arrivant au dépôt du CFC (celui-ci ne nuit pas à la couche «d'eau Zones !») ; mes pas me menèrent directement vers Alice, adorable 020T Hunslet ; et son équipe ! Belle ambiance au dépôt des bénévoles qui s'affairaient en nombre autour des cinq locos vapeur allumées pour l'occasion. De plus on pouvait admirer le Crochat du 5^e régiment du génie, plus le reste de la collection de nos amis du CFC.

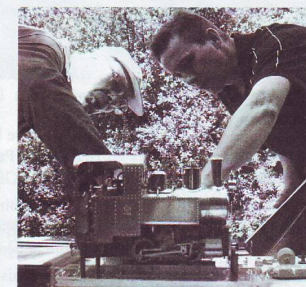
Allez, on ne va pas vous laisser moisir. Ce week-end de juin voyait les vingt ans du CFC, donc, petits plats dans les grands, des machines furent invitées venant du pays de Galles.

Malheureusement une seule a pu venir sur les deux invitées à cause d'un camion récalcitrant (voilà où mène la substitution routière). Mais allez, soyons positifs : ce fut un très beau week-end de la vapeur. Cinq machines en voie de 60, une decauville au 1/13,3 dû aux doigts magiques d'Éric Agis Garcin, un peu de diesel aussi. Une exposition de modélisme où de belles réalisations étaient présentes : (Darjeling du Gemme, les amis anglais avec du très beau HOe et mention spéciale au joli matériel en G de Claude Wagner.

En résumé une belle réussite pour un beau vingtième anniversaire. Grand merci à William Goddart et à toute son équipe pour ce merveilleux moment... On en redemande ! ●



▲ Hunslet, Decauville, Koppel sur la ligne de départ ; attention les lecteurs de Tortillards sont partout !



▲ Et bravo Jean-Baptiste !

Route du Blé

La route du blé en Beauce... Le premier festival Vapeur et Blé...

PAR ALAIN ELAMBERT

PHOTOS JMARC LAMY



▲ Au terminus de Bèllebat, la DFB, la Meuse, la Decauville et la Jung posent avant le départ ▼

Son point de départ est « la Maison de la Beauce » située en plein cœur du village d'Orgères-en-Beauce. Le Pays de Beauce est suivi par le Dunois en 2003 et par celui de Beauce Gâtinais en Pithiverais en 2004. Ses horizons infinis et ses paysages admirables montrent toute la splendeur des moulins à vent, tout le mystère des fermes à cour carrée, toute la sévérité des églises et toute la beauté des châteaux.

Les Musées d'art et tradition, de machinisme agricole et les « souvenirs de la guerre de 1870 » entre autres, rappellent tout le passé historique et industriel.

Enfin le site de Pithiviers-le-Vieil, avec ses 9 temples Gaulois, ses bains Gallo-romains, la citadelle de Yèvre-le-Châtel (XIII^{ème}) et le château de Chamorrolles (XVI^{ème}) soulignent 20 siècles d'histoire du Pithiverais.

Et le Musée des Transports et le Tramway Pithiviers Toury dans tout ça, que représentent-ils ?

C'est le maillon manquant entre le 19^{ème} et le 21^{ème} siècle.

C'est la révolution industrielle et le développement des moyens de transports.

C'est le chaînon manquant entre la Beauce (humaine, céréalière, betteravière...) et les outils de transformation que sont les silos de stockage et les sucreries.

Les animations des 26 et 27 juin 2004 ont donné lieu à une intense activité sur les installations du Musée des Transports, mais pourquoi un tel remue-ménage ?

L'idée de cette manifestation est née de l'extension sur le Loiret de la Route du Blé !

L'association « Terre de Beauce » met en place dès 2002 un itinéraire thématique permettant de découvrir ou de redécouvrir ce « plat pays ».



C'est le moyen d'écoulement de ses produits par les grands réseaux comme le P.O. sur Tourny et la liaison vers le P.L.M. par Malesherbes.

C'est, enfin, le moyen d'évasion de la population vers les grandes villes et c'est la possibilité pour les saisonniers de la terre de venir de régions lointaines (pays Basque, Bretagne...) et souvent de voir se créer une « colonie locale ».

Le GAL Beauce Gâtinais (Groupe d'Action Locale de LEADER+), le Pays et la région eurent à cœur de stimuler les indécis pour la création d'une animation digne de ce nom.

Les deux communes regroupées au sein du SIVU s'engageaient au niveau de la logistique (barrières, barnum...) et n'oublions pas l'entretien annuel de la base !

Le thème du train était défini dès cet hiver avec la venue de notre voisin du « Tacot » avec une machine jamais vue à Pithiviers, la JUNG, et d'une baladeuse. Cette dernière nécessita une opération « coup de poing » pour sa remise à niveau.

Jamais vue à l'AMTP et pour cause, depuis la création de l'association, aucune machine n'était venue circuler sur le réseau ! Je vois encore mon collègue « Picsou » très étonné lors du déchargement à Bèllebat.

Le site de Bèllebat était le mieux adapté pour différentes présentations, avec une locomobile, de la gastronomie et des artistes peintres ou sculpteurs.

Le symbole de ces journées restera, pour moi, qu'entre réseaux, nous pouvons engager une réflexion sur le prêt à court ou long terme de matériel, muséographique, notamment, ce qui présenterait l'avantage du renouvellement de nos collections. Lors de manifestations particulières (anniversaire, fête de la vapeur, ou même pour le patrimoine) la venue de collègues montrerait aussi à nos « financiers » que la promotion et le renom de leur région nous tient aussi à cœur.

Ceci est la toute première synthèse de ces journées mémorables grâce à tous nos partenaires.

C'est un enrichissement personnel pour tous que de croiser d'autres « fanas » qui ont chacun à leur façon su préserver le

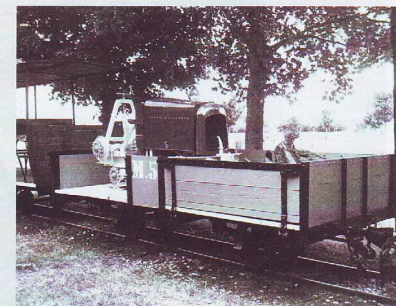
Petit Mots d'Asso.

La route du blé

La petite équipe du Tacot des Lacs est venue prêter main forte à l'Association du Musée des Transports de Pithiviers à l'occasion de l'animation départementale « la route du blé ». Ce partenariat, qualifié de hautement symbolique par le président organisateur Alain Elambert, est vécu par tous comme un signe d'amitié et de solidarité nécessaire entre les réseaux de même obédience.

Pour l'occasion, Fabienne et Patrick, assistés de leur équipe de volontaires du Tacot des Lacs, ont parcouru des dizaines et des dizaines de fois la boucle intérieure du terminus de Bèllebat, à bord de leur train avec une présentation impeccable. L'ensemble était composé de la 020 Jung de 1937 parfaitement restaurée, suivie d'un wagon plat Decauville de 1891, reconstruit par notre équipe, tout spécialement pour l'événement (il s'agit là d'un des dix premiers wagons qui ont été utilisés pour la construction de la ligne de Pithiviers à Tourny en 1892) et enfin d'une baladeuse de construction Mourot Père et Fils de 1976, repeinte par quatre volontaires de l'équipe de Pithiviers.

La fréquentation record motive l'Association Pithiviers à reconduire cette opération l'année prochaine. Elle rapproche leur travail du Conseil Général et de la municipalité et, surtout, apporte, dans les relations inter-associatives, une note chaleureuse indispensable. ●



▲ Wagon plat Decauville de 1891, préparé pour l'occasion de la route du blé

Tacot des Lacs

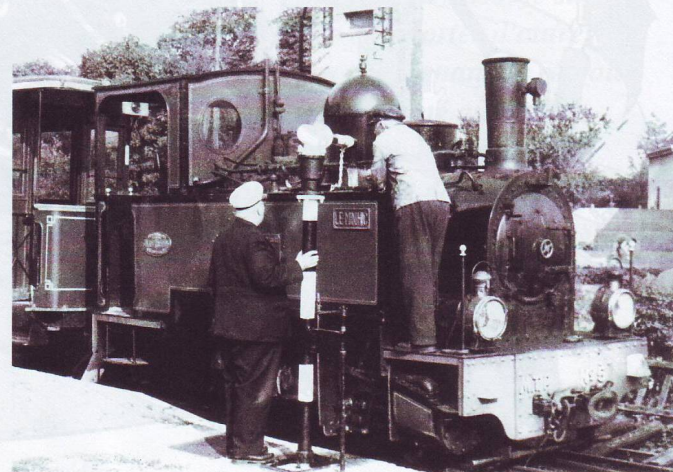
patrimoine.

Le bilan financier n'est pas positif et l'usure morale du moment ne permet pas de raisonner sur les conclusions.

La Route du Blé est de toute façon sur les rails ! A nous de former le « prochain

train » ou de mettre l'accent sur un autre thème. L'histoire nous rattrape, mais il faut avouer que le Sucre et le Blé font partie de notre environnement. ●

▼ La 030 Blanc-Misseron

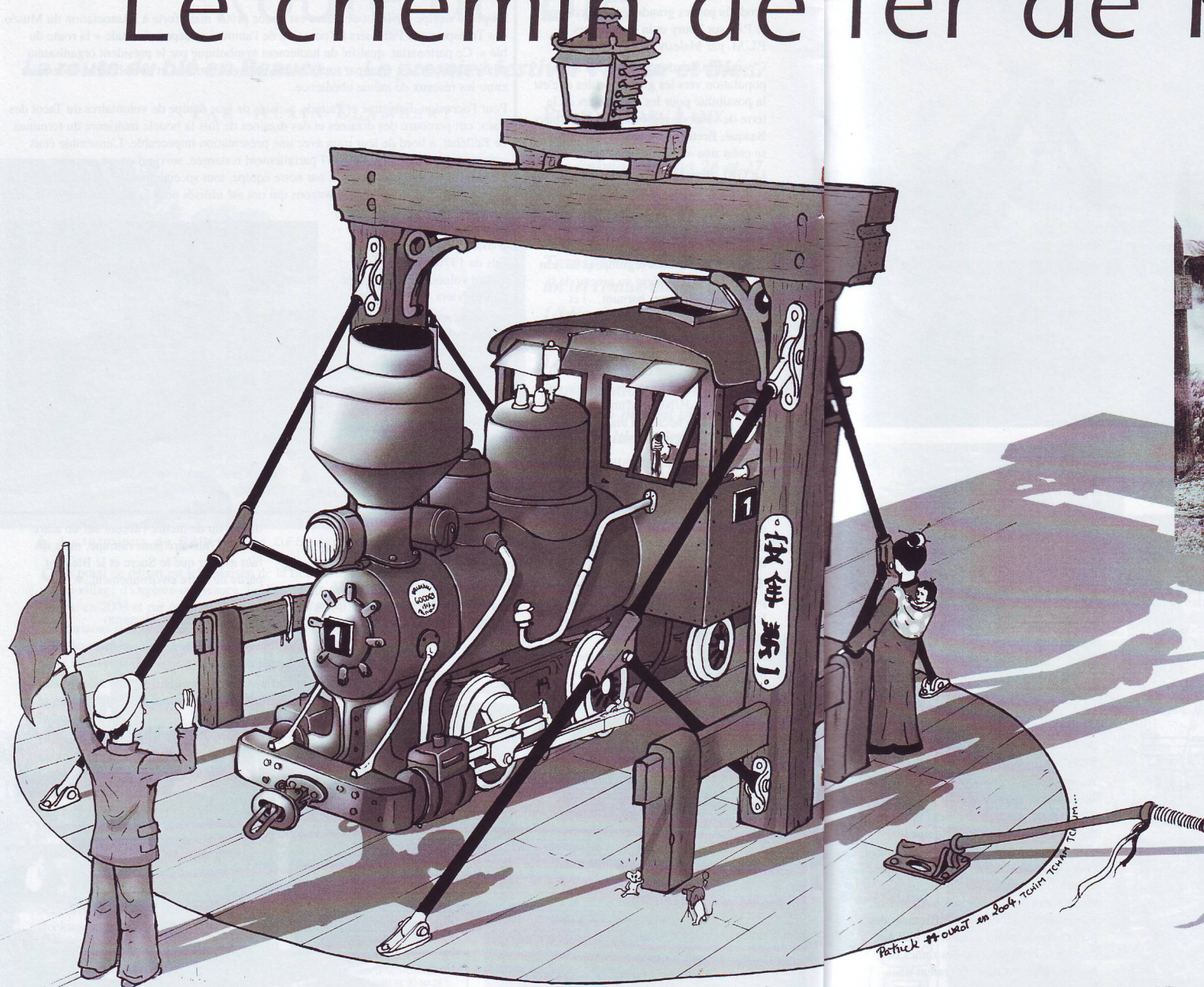


Le chemin de fer de Kiso



PAR PHILIPPE RAVE

PHOTOS COLLECTION RAVE



Suite à l'article de M. Tytèca sur le C.F forestier de Kiso, je suis en mesure d'apporter d'autres précisions concernant ce réseau car ayant séjourné au Japon pour des raisons professionnelles dans les années 60, je suis tombé par hasard sur ce C.F au cours d'un voyage où j'ai dû attendre une correspondance pendant une demie journée en gare d'Agematsu.

Petite histoire du transport public en voie étroite

Un train dans un jardin



▲ Sous le second empire - Liliput - Le chemin de fer du Jardin d'Acclimatation. Regardez au loin, de quoi rêvez ! Des chevaux et une charette de foin porte Maillot !

C'est au second empire qu'une passion immodérée pour tout ce qui est exotique vit le jour. Des palaces luxueux, au mobilier croulant sous les ors, un goût affiché pour tout ce qui est riche, voilà en gros les préoccupations et les intérêts de la classe semi-mondaine et aristocrate. De part une forte attirance pour les voyages et l'ethnologie, l'univers parisien devient le centre d'un monde qui arpente les allées du célèbre Bois de Boulogne, bercé par des airs d'Offenbach.

Le Jardin d'Acclimatation.

C'est le 6 octobre 1860, en la présence de Napoléon III et de l'Impératrice Eugénie, qu'a lieu l'inauguration du fameux Jardin d'Acclimatation. Son succès est immédiat, et on se presse, de la femme du monde aux domestiques, des enfants aux militaires, afin d'admirer les ours, les girafes, et autres chameaux, kangourous ou encore bambous, lapons ou peaux-rouges.

Le rêve de l'empereur, était d'offrir à ses sujets un jardin d'agrément mêlant nature, flore luxuriante, animaux exotiques et une touche d'ethnologie.

Mais la guerre de 1870 avec la Prusse interrompt pour quelques temps les visites du jardin, et la famine à Paris impose des mesures d'urgence. Les pensionnaires du jardin sont bientôt abattus afin de nourrir le peuple de la capitale.

Dès 1900, le Jardin d'Acclimatation devient le premier jardin de loisirs en famille et développe différents systèmes éducatifs et culturels.

Ligne du Jardin d'Acclimatation.

Quelques dates.

Il est intéressant de se rappeler que ce chemin de fer est sans doute l'un des plus anciens encore en circulation à Paris. C'est aussi une des rares lignes de « parc d'attraction » à avoir une histoire. Son tracé actuel en forme d'os pour chien n'est plus

celui d'origine car de nombreux changements de compagnies d'exploitation ont eu lieu depuis 1878.

- C'est ainsi qu'en 1880, une nouvelle compagnie construit une ligne qui relie la Porte Maillot au Jardin d'Acclimatation à l'aide d'un tramway hippomobile. D'une longueur de 5km les courbes de cette ligne variaient entre 8 et 15 mètres de rayons.

- En 1910, un tracteur à accumulateur ou à pétrole remplace apparemment les poneys.

- Et en 1930, la ligne est réduite en longueur à chaque extrémité et le terminus transféré route des Sablons, en vue de la construction d'une avenue non loin de la Porte Maillot. Ceci entraîna la suppression d'une partie de la voie à l'intérieur du Jardin d'Acclimatation lui-même.

L'expérimentation de M. Paul.

Fort de son expérience avec la voie de 0,40, Paul Decauville décide d'élargir légèrement sa voie afin de transporter des charges plus encombrantes. C'est ainsi que naît la voie à l'écartement de 0,50 cm parfaite pour le transport de charges encombrantes, telles que des récoltes de cannes à sucre, le déplacement de canons à l'intérieur des forts ou tout simplement l'aide au charroi lors de travaux de terrassement.

Comme on peut le constater cette voie, à l'origine, était surtout destinée aux usages industriels, et elle fut adoptée en 1878 par la commission supérieure de l'exposition Universelle ayant lieu la même année.



PAR BRUNO DUCHESNE

Deux kilomètres furent installés pour le transport et la mise en place des colis et des exposants dans le Palais du Champ-de-Mars.

C'est au moment de l'ouverture de l'Exposition, que M. Decauville a eu l'idée de réutiliser cette voie pour le transport des visiteurs. La proposition d'installer ce petit tramway entre le Trocadéro et l'Ecole Militaire n'avait pas été acceptée, M. Decauville a alors proposé sa voie au jardin d'acclimatation du Bois de Boulogne qui accepta, et c'est là qu'ont eu lieu les premiers essais de transport du public sur de la voie de 0,50.

Les coupons étaient posés dans le milieu d'une allée et encastrés dans le sable, qui servait en quelque sorte de ballast. Le service était organisé au moyen de petits wagonnets découverts, équipés de banquettes en lames de bois, positionnées dos à dos. Ces wagonnets ne possédaient aucune suspension et était connus au catalogue Decauville sous la référence « type 68 ». Chaque train était composé de deux wagonnets, dont un équipé d'une plateforme sur laquelle se

trouvait le frein à vis et les commandes de l'engin de traction, en l'occurrence deux petits poneys qui d'après les descriptifs de l'époque étaient très rapides ! L'un des poneys marchait dans la voie et l'autre à côté.

Ce chemin de fer formait une boucle d'environ 1500 mètres et était parcouru à une vitesse d'environ 15 kilomètres par heure. Les courbes avaient des rayons variant entre 8 et 15 mètres.

Avec 10 voitures comportaient au total quatre-vingts places. Le trafic s'élevait parfois, certains dimanche après-midis, à 3000 voyageurs, et se montait en moyenne à 12000 personnes par mois, le service étant assuré même en semaine, bien qu'il fut alors très réduit.

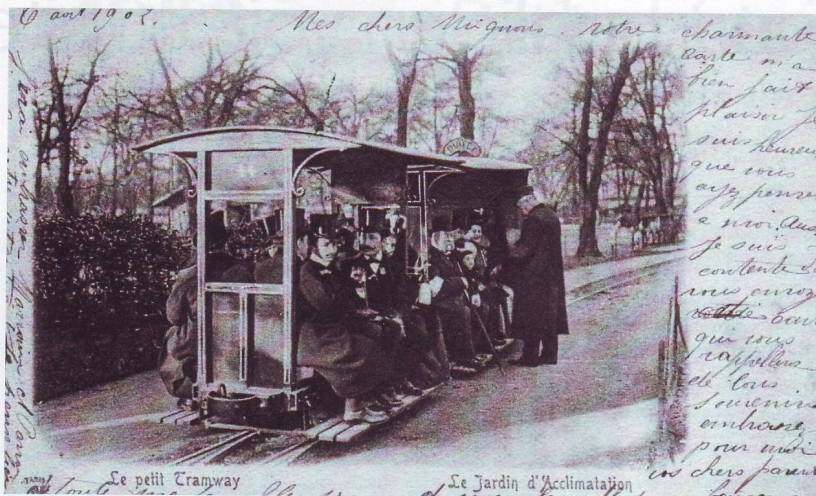
Du poney à la traction vapeur.

C'est peu après, au printemps 1879 que Decauville voulut essayer la traction vapeur en remplacement des poneys. Les premiers essais eurent lieu aux établissements de Petit-Bourg, sur une ligne de cinq kilomètres spécialement construite pour les établissements du même nom. Les coupons avec traverses métalliques étaient posés directement sur du ballast.



612. - PARIS. - Porte Maillot
Les Tramways minatures
du Jardin d'Acclimatation
P. Marmuse, Paris

▲ Porte Maillot - Les tramways miniatures du Jardin d'Acclimatation



Locotracteurs neufs -12 HP- type-KL le 22/3/1923, dans les usines Renault à Choisy le roi. Remarquez le petit coupon de voie 60 transformé pour l'occasion en voie de 50 cm. Cliché Société d'Histoire du Groupe Renault.

Tramway à chevaux

Ces essais furent très concluants et la locomotive de 2 tonnes et demie nommée « Passe-Partout » s'acquittait parfaitement de cette tâche, à une vitesse d'environ 25 kilomètres à l'heure en tractant aussi bien du matériel de marchandises que des voyageurs. Aucun problème ne fut à déplorer.

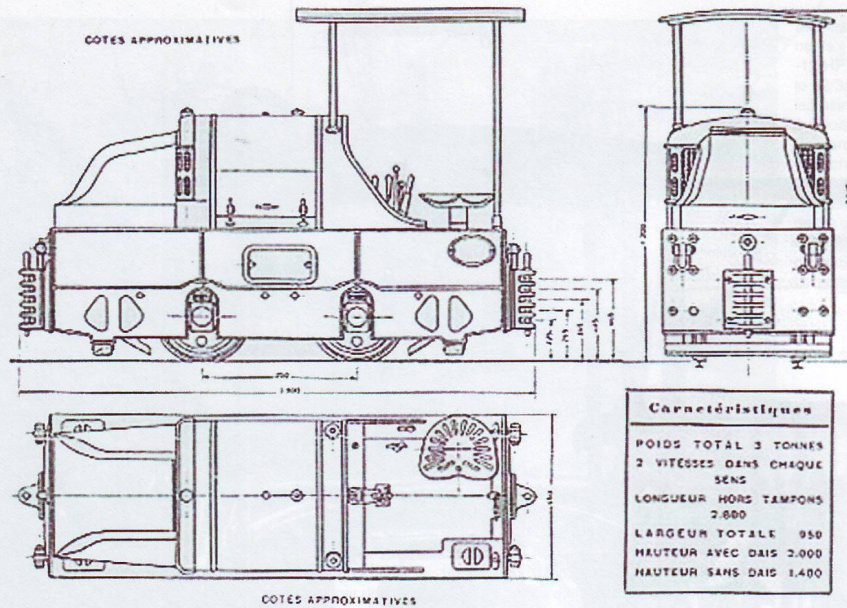
Mais ayant quelques inquiétudes sur la tenue de voie des wagons fermés, lors de leur circulation à une vitesse assez élevée, on décida de faire une voie plus large, et c'est ainsi

que fut créée la fameuse voie de 0,60. Les idées de Decauville rejoignaient celles de James Spooner et de son fils Charles, les ingénieurs du fameux « Ffestiniog Railway ». C'est à ce moment précis que le voyage au Pays de Galles fut organisé afin de se rendre compte des différentes mesures mises en œuvre sur cette ligne utilisant des locomotives à vapeur depuis déjà une quinzaine d'années à cette époque. Mais ceci est une autre histoire... ●



▲ Au 28 bis Bois de Boulogne - Le chemin de fer du Jardin d'Acclimatation en 1894.





KL Locotracteur

Caractéristiques

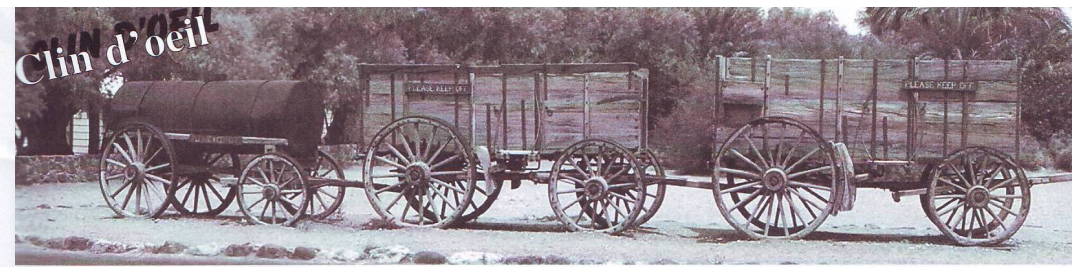
Date de mise en service	1923
Puissance	12 ch
vitesse maximum	10,6 km/h
Longueur	2 850 mm
Empattement d'essieux	850 mm
Masse	2 t
voie	500 mm

Il s'agissait d'une évolution du locotracteur type JF de 2 tonnes, étudiée pour la remorque des voitures du petit train du Jardin d'Acclimatation du Bois de Boulogne à Paris.

Grosso modo, les seules modifications notables étaient l'adoption d'un moteur plus puissant, 12 chevaux au lieu de 10, et l'installation du machiniste face au sens de marche normale de l'engin car il n'y avait pas dans ce cas de manoeuvres de wagons à prévoir ! Les autres modifications étaient mineures et touchaient essentiellement les organes de remorquage.

La livraison a été effectuée en 1923. ●

Nous remercions la Société d'Histoire du Groupe Renault qui nous a ouvert gracieusement ses archives et plus particulièrement M. Da Camara



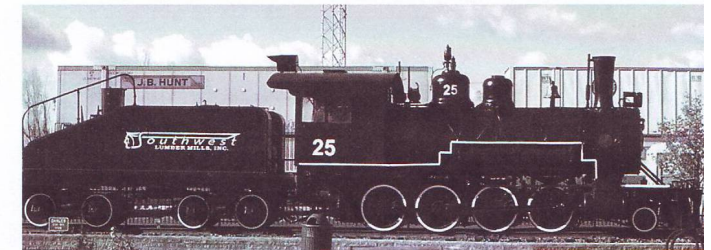
Clin d'oeil

Dans l'Ouest américain, sans conteste, le cheval est le moyen de transport le plus connu. L'image du cow-boy solitaire, comme celui rencontré près de Phenix, est dans toutes les mémoires. Cela conduit à penser à ces convois de chariots traversant le far west. Tous ne disposaient pas de chariot et de chevaux et certains, comme les mormons, ont migré depuis le Missouri vers Salt Lake City, 2500 km, à pied en tirant une charrette à bras.

Au fil d'un voyage

Les moyens de transports aux USA

PAR DANIEL LYONNET



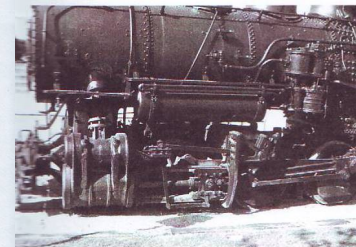
▲ Baldwin 140 n°35938

Puis dans la Vallée de la Mort des chariots tirés par 20 mules furent utilisés pour les transports miniers.

Puis arriva la force motrice, sous la forme de ce tracteur à vapeur, qui remplaça les convois à traction animale,

Enfin le « cheval de fer » posa ses rails sur la prairie, comme cette belle locomotive Baldwin exposée à Flag Staff en plein centre de l'Arizona, ainsi que cette machine, de l'Union Pacific, impressionnante par sa masse rencontrée à Ogden.

La marque n'est pas apparente, je ne doute pas que des spécialistes sauront la déterminer.



VIP

Eric recherche...



Eric Agis Garcin cherche tous documents et photos des wagons bennes montés sur des plats à bogies Pershing comme ils en circulaient aux sablières de Nemours.

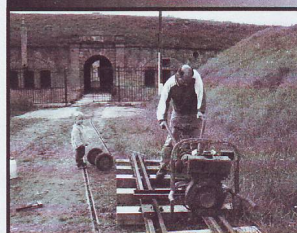
Festival Vapeur de Vallorbe

Les 25 et 26 septembre un parade de six machines en voie normale est prévue, une chose à ne pas manquer de toute façon ! Renseignements au 02 18 43 25 83, soyez sages en attendant.

La FACS organise un voyage à cette destination, c'est super ! Téléphoner vite au 01 40 38 39 07. Ou relire la revue n°303 page 32. ●

NEWS

Bravo Pascal !



J'ai réalisé le chantier de perçage et de montage des panneaux de voie pour la réalisation des passages à niveau, ainsi que le nettoyage d'une batterie dans laquelle nous passerons avec le train.

Les travaux de terrassement ont commencé, avec l'appui de la municipalité. ●

Site

La tuilerie et le tramway de Bouteville

Décidément, on en parle beaucoup du chemin de fer des Côtes du Nord ! La bonne raison, c'est que tout semble bien bouger là-bas, car en plus du petit musée des chemins de fer, il faut absolument aller voir la Briqueterie et son petit tramway en voie de 40 de conception signée Juishomme. La

Briqueterie apparaît dans le courant actuel des sites industriels convertis au tourisme. Le site renferme un magnifique four Ofman comme nous sommes heureux d'en avoir présenté un dans Tortillard n° 5. ●

N'oublions pas les fameux bateaux à aubes célèbres sur le Mississippi, comme ce navire le « Natchez » basé à La Nouvelle Orléans. Enfin, pensons à l'ingéniosité de ces câbles-cars de San Francisco. Ils fonctionnent sur le principe utilisé dans les télé-cabines débrayables, installées en montagne.

Le câble, en mouvement, glisse dans une fente du sol ; une pince commandée depuis la cabine peut être serrée sur le câble.

Dans le poste de conduite, le levier central commande la pince d'entraînement ; le levier latéral est le frein à main complémentaire de la pédale de frein.

Le travail du conducteur de ce type de trolley n'est pas une sinécure.

Ce moyen de transport est toujours en service à San Francisco pour des raisons touristiques, mais aussi car il n'est pas facile de trouver un moyen sûr pour des pentes de 30%. ●





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

Depôt légal : à date de parution - Commission paritaire en cours

