

# tortillard

Le journal des passionnés du patrimoine industriel

## Evénement

Les journées portes ouvertes au 5<sup>e</sup> Génie



## Evasion

La course au Billard !



## Patrimoine



## Centenaire à Boutdeville

## Plus de 1000 km de voie étroite

LE TOUT PETIT JOURNAL POUR L'AVENIR DU PASSÉ

**19**

4,30 €

Juillet-Août-Sept 2005



# Plus de 1000 km de voie étroite en Allemagne

PHOTOS J.ROYAN & B. DAILLAN

PAR PATRICK MOUROT

Collectionneurs privés, collectionneurs publics : passionnés engagés volontaires.

Les passionnés font un travail culturel remarquable et les exemples sont multiples. Pourtant, certains entretiennent une rivalité quasi passionnelle : ils prétendent que le patrimoine doit appartenir aux associations, c'est-à-dire à tous. D'autres, spontanément sauvent d'eux-mêmes tout ce qu'ils aiment, en y risquant leurs dernières économies et parfois même leur santé.

Il arrive parfois que des animateurs de collections publiques observent une démarche moins publique que certains collectionneurs privés : les acteurs les plus engagés, parfois investis sans limite s'octroient un droit virtuel sur « leur collection », car ils estiment que rien ne doit les éloigner de leur environnement devenu affectif. Certains, plus rares, militent même en prétendant qu'un collectionneur privé ne peut être qu'un imposteur.

Cette discrimination vient sans doute de la méconnaissance des uns des autres. La cause défendue est commune, les moyens sont différents.

Les uns fonctionnent par projets subventionnés, avec l'argent public, tandis que les autres sont seuls décideurs et risquent à chaque instant ce qu'ils possèdent car ils ne sont pas tous fortunés. Les uns ont moins de rapidité d'action, pendant que les autres peuvent procéder à des sauvetages extrêmes.

Les uns attirent la bienveillance de l'opinion publique, les privés dérangent, suscitent parfois l'envie, voire la suspicion quant à leur succès, quant à leur « fortune ».

Des acteurs privés peuvent se marginaliser, engagés spontanément dans leur passion, et s'isolent principalement pour cause de travail difficile. Si la précarité des installations des plus modestes fait sourire, cette pauvreté matérielle ne doit pas cacher notre même vocation culturelle.

Se rapprocher ne serait-il pas la solution ? Une règle devrait pourtant être commune : sauver le plus d'objets avant qu'ils ne disparaissent, faire un bilan des ressources et ne pas restaurer sans savoir, à grands coups fatals de modifications prétentieuses et irréversibles sur des pièces majeures de notre patrimoine.

Une autre règle éthique devrait être observée : celle de ne pas garder contre le gré des propriétaires un matériel emprunté amicalement des années auparavant et non rendu sous l'excuse paradoxale de frais de bénévolat, d'entretien, de garage ou de bien d'autres futilités encore.

La préservation du patrimoine ne se juge que dans les actes. L'abnégation dans l'acte de la préservation du patrimoine doit demeurer un signe d'humilité, de générosité et d'intelligence. ●

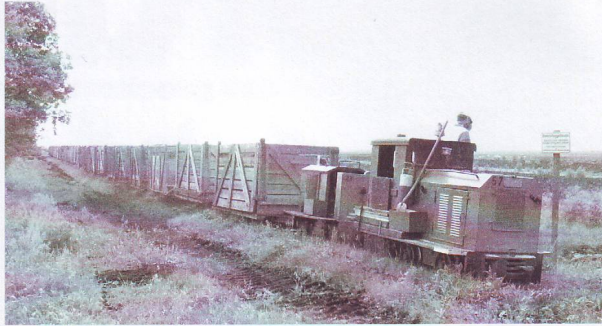
PATRICK MOUROT

## Sommaire

Plus de 1000 km de voie étroite	p 02
Centenaire à Boutdeville	p 08
Origines du Ffestiniog Railway	p 12
News & courriers du lecteur	p 14
Le parc de Papéa	p 15
Safari photo-ferroviaire	p 16
Le 5 <sup>e</sup> génie	p 18

**Notre couverture :** A Twist Klasmann, des convois parcourent quotidiennement un réseau de 120 km de long. (Ph : J.R.)

**Au dos :** Sablage acrobatique à Surwold W. Koch. (Ph : B.D.)



▲ A Börstel, le chauffeur conduit deux Diema dont un seul comporte un abri. Ici le convoi borde la tourbière en site propre. (Photo de Jacques Royan - juin 2005)

**Jacques ROYAN et Bernard DAILLAN sont les chercheurs intrépides de la voie industrielle. Ils dénichent pour nous des voies ferrées ignorées de tous, ils viennent de parcourir des milliers de kilomètres à la recherche de plus de 100 exploitations encore en activité en Europe. De retour, ils ont décidé de nous confier la primeur de leurs impressions à Tortillard, le tout petit journal pour l'avenir du passé, après 15 jours menés parfois « au petit bonheur la chance ».**



▲ A Westerhorn, deux Diema équipés d'un système artisanal de dételage automatique. (Photo de Jacques Royan)



▲ A Börstel, le dépôt à sept portes abritant 30 locos. (Photo de Bernard Daillan - juin 2005)

L'Europe est leur destination favorite, bières, schnaps, voies de 60, 75, 76, 90, 91.4 et autres si affinités !... sont leurs sources d'énergie. Après 15 jours menés parfois « au petit bonheur la chance », ils viennent nous confier leurs émotions dans un rapport animé et illustré de 500 photos. Outillés d'une carte routière, d'un bon Zeunert (éditeur de livres allemands sur la voie étroite), ils ont découvert pour nous 37 sites sur les 70 qu'ils s'étaient promis de visiter. Les réseaux répertoriés n'existent parfois plus tandis que d'autres viennent d'être fraîchement créés, certains sont en pleine activité et comptent parfois 40 engins moteurs tandis que d'autres sont en cours de construction. Et oui ! En construction pour une future exploitation.

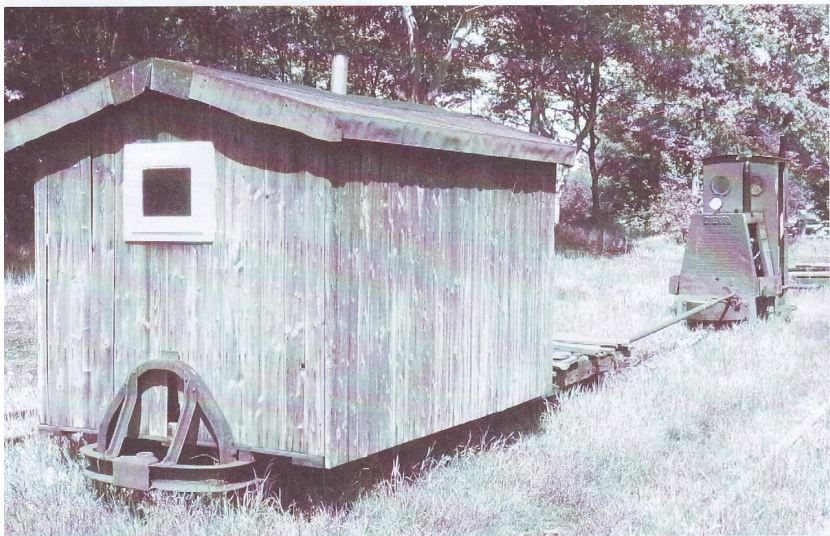
*Les réseaux sont étonnants, la quantité de matériel et la qualité des équipements nous laissent perplexes. Les employés des tourbières nous ont orienté vers des sites inconnus et notre route est sans cesse modifiée, l'exaltation est de plus en plus intense lorsque nous approchons*

*de sites mystérieux. Nous avons volontairement sélectionnés quelques uns afin de mieux vous les présenter. BÖRSTEL est une ligne en voie étroite de 60 centimètres d'écartement. 30 engins circulent simultanément mais les deux locotracteurs les plus puissants sont seulement destinés au remorquage des rames de transport de la tourbe sur la ligne principale. La particularité stupéfiante de ce réseau est le dépôt de 10 voies couvertes, destinées au rangement de la plupart des machines le soir. Sur les voies de triages sont utilisés plus de 600 wagons à tourbe. La ligne principale mesure 17 km et les embranchements 37 km. Ce sont des petites lignes destinées au rassemblement de la tourbe sur les wagons qui seront plus tard repris par les deux gros locotracteurs afin d'être conduits à l'usine de conditionnement. Les locotracteurs sont en cours de reconditionnement dans l'optique d'une plus grande productivité. WORPSWEDE NEU SANKT*

JÜRGEN, une ligne en voie étroite de 60 cm, regroupe 9 locos Diema qui remorquent des wagons de fabrication locale. Le parc matériel est un des plus vastes, les machines sont entièrement modernisées. GNARRENBURG : c'est 40 locotracteurs et 700 wagons environ en voie de 60. Sur ce réseau, des maisons de bois installées sur des gros wagonnets accouplés par des barres d'attelage éveillent les chemins de fer forestiers. WESTERHORN : ici, les rames de 32 wagons sont remorquées par 2 engins, des Diema DS regroupés deux à deux. En effet, le chauffeur en conduit toujours deux à la fois en sautant de l'un à l'autre en passant toutefois par un marchepied aménagé dans ce but. Arrivé au lieu de l'exploitation de la tourbe, il ne se repose pas, il monte dans la grue pour charger son train. Il y a 40 locotracteurs sur ce site. QUICKBORN : le réseau est assez classique mais l'originalité réside dans la conception des engins de traction.

▶ A Gnarrenburg, l'ambiance est saisissante. Ce Diema porte l'équipement indispensable en cas de déraillement. Une petite avancée de toit permet de conduire en extérieur sous la pluie, et en bas à gauche se trouve le bac à sable contre le patinage. (Photo de Bernard Daillan - juin 2005)

▼ A Gnarrenburg, il y a une multitude de cabanes artisanales roulantes. Ici remorquée par un Diema avec une longue barre métallique.



Il s'agit là d'un double locotracteur appelé ici Crocodile. En fait, deux locotracteurs Gmeinder sont combinés, l'un est équipé d'un moteur très puissant qui par l'intermédiaire d'une pompe hydrostatique transmet l'énergie de traction aux 4 essieux des deux engins, c'est le deuxième engin, celui sans moteur qui est pourvu du poste de pilotage.

Twist à la frontière Hollandaise, c'est 120 km de voie de 60 cm, une ligne en voie de 12 kilogrammes par mètres avec des traverses métalliques. Le circuit est destiné au transport de la tourbe et aussi utilisé à desservir les puits de pétrole, des embranchements sont raccordés sur la ligne principale quasiment tous les 200 m. Les locotracteurs sont des Schöma et des Diema, des wagons caisse à tourbe et des wagons plats pour le transport des appareillages d'entretien des puits pétroliers.

SURWOLD à 30 km de Twist, une voie principale en 60 cm d'écartement de 5 km de longueur qui compte à elle seule quelque 50 embranchements différents sur lesquels il est absolument impossible de circuler sans bien connaître le plan de voie tant le réseau est complexe. Les tracteurs sont 5 Schöma.

A côté de cette immense exploitation de sablière, il y en a une autre en voie de 90 cm, et un troisième réseau, appartenant à une fabrique de placoplatre, cette dernière est parcourue sans cesse toute la journée par des trains réversibles tractés par des Diema 60.2.

BOKHORST, c'est le réseau « fétiche » de nos deux compères : une voie de 60 étalée sur 2 km et parcourue par 5 petits locos Diema. Un réseau à voir pour son site, ses bâtiments, un endroit qu'ils conseillent aux modélistes et aux photographes.

BÖSEL, c'est une voie de 90 cm, des locotracteurs achetés neufs pilotés par ordinateurs et automates programmables destinés à gérer les anti-patinages des trains en action. Les machines sont faites en unités multiples, « UM pour les pros ». Malgré ce modernisme incroyable, les signaux de queue des convois restent matérialisés par une petite branche d'arbres, un système écologique de A à Z.

Ateliers de WIESMOOR : non loin de Gnarrenburg, se trouve un atelier qui devrait faire rêver plus d'un amateur (voir photo page 10 et 11 de B. Daillan). Cet atelier restaure, répare et reconstruit



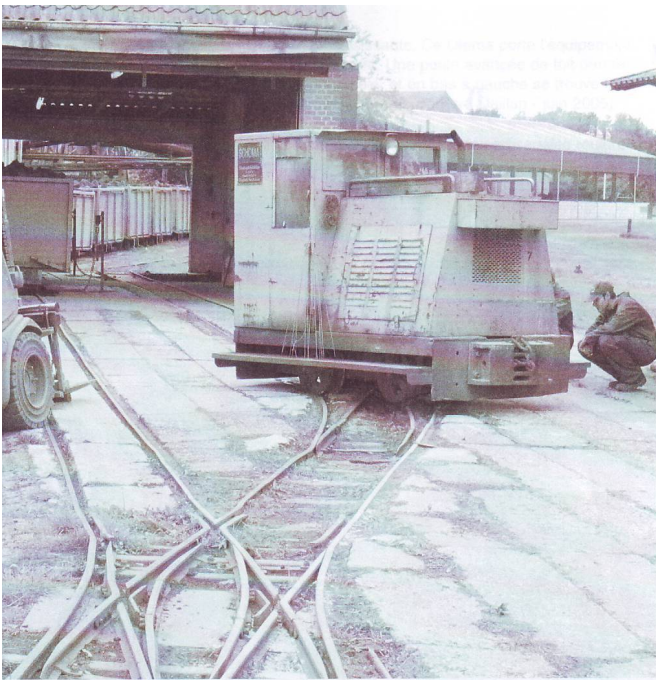
du matériel en voie étroite. Du matériel, « en veux tu, en voilà », pour toutes les exploitations de la région. Il est rempli jusqu'à la charpente de locotracteurs en tous genres, les marques sont ici toutes représentées. Une sorte de garagiste pour les petits trains de la région.



BERUMERFEHN, 2 heures de route pour le trouver mais la nuit tombe, impossible, il faut revenir demain. Le lendemain matin, nous trouvons un petit Schöma au ralenti, il y restera toute la matinée car le personnel de l'usine est trop occupé à jouer avec un quad livré à

un des ouvriers le matin même. Lorsque le directeur arrive en fin de matinée, il affrète un train spécial pour nous. Le directeur est vraiment accueillant, il est heureux de rencontrer des modélistes car il est lui-même passionné. Il nous dira comment il exploite ces réseaux ici

regroupés par les mêmes entreprises. Qu'ils mesurent 5 à 10 km, leurs voies sont souvent faites de rails assez légers, leurs fixations sommaires et l'on ne répare que si ça casse. Ici, on ne désherbe jamais, parfois l'on fauche au dessus de la voie.

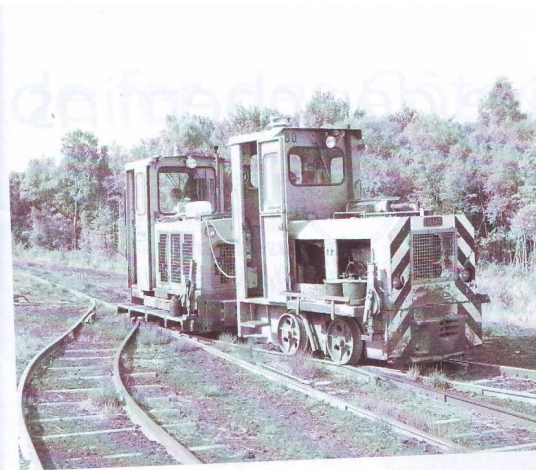
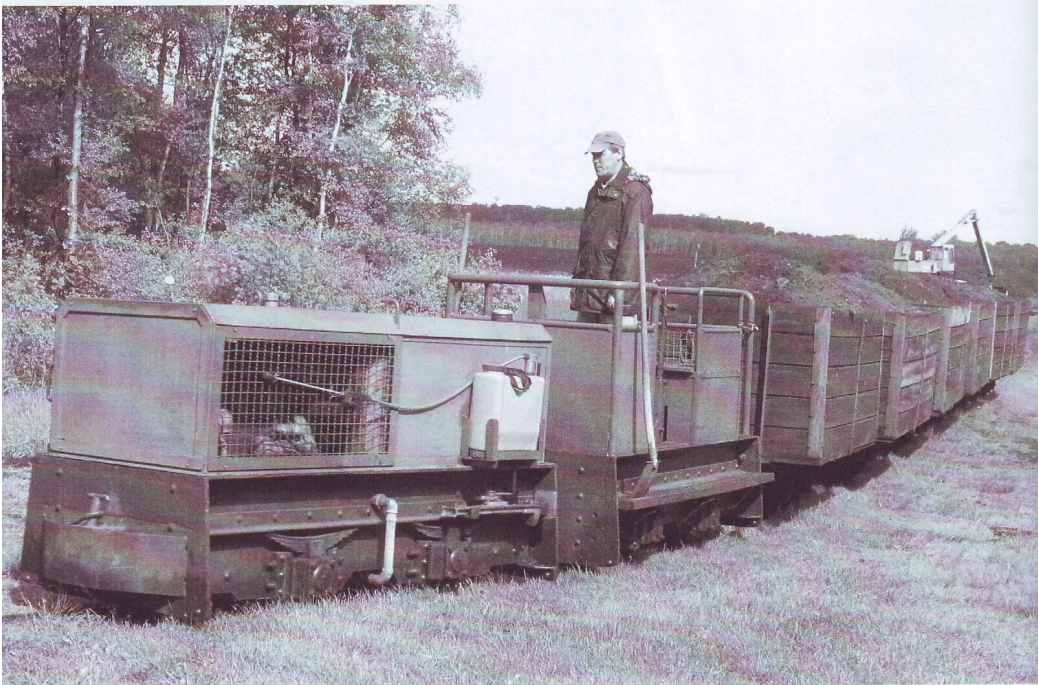


▲ A Saterland Scharrel, un Schöma vient de dérailler sur l'aiguillage. Au premier plan, la traversée jonction double de fabrication locale a bien fonctionné. (Photo de Jacques Royan)

*Le responsable des réseaux ne connaît pas les directives européennes, qu'il prend pour des mesures de réseaux riches, il ne connaît même pas le nom de BIRMTG. Les wagons sont de constructions locales et les machines de tractions essentiellement des Schöma, des Diema et des Gmeinder.*

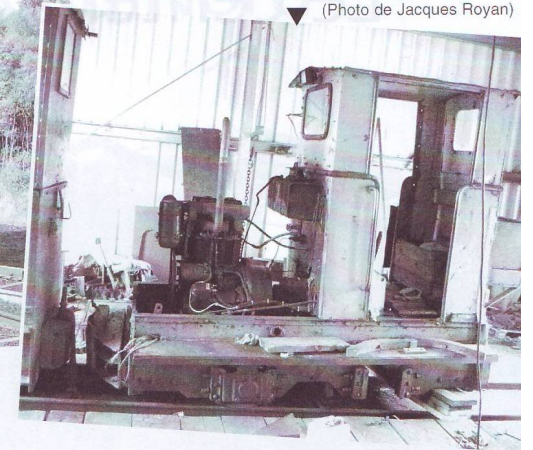
On construit en Allemagne des rails neufs, des locos et des wagons bien sûr. Des lignes neuves sont en construction, d'autres sont en projet. C'est très rentable. En effet, il faut 10 fois moins de puissance pour remorquer un train qu'un véhicule routier (de toute façon impossible dans une tourbière), et puis les trains ne nécessitent pas une grosse mise en œuvre dans des terrains peu stables. Les pots d'échappement catalytiques témoignent d'un modernisme intelligent. C'est vrai, le reste du matériel utilisé sur les chantiers est ultra moderne. Les mauvaises langues ne pourront pas dire qu'il est question ici d'économie

▼ A Quickborn, ce double locotracteur Gmeinder appelé ici « Crocodile » est constitué de deux châssis inséparables. Le premier motorisé transmet la force motrice hydrostatique aux quatre essieux, le deuxième est devenu le poste de commande. (Photo de Bernard Daillan)



▲ A Bösel, les coupages de locotracteurs sont gérés par un ordinateur de bord. Le pilote reste dans une cabine. (Photo de Jacques Royan)

Dans l'atelier de Berumerfehn, on entretient avec attention une cavalerie de Gmeinder anciens (Photo de Jacques Royan)



▲ A Bösel, deux Schöma neufs type CHL 40G de 6T et 53 kW, aussi pilotés par ordinateur. (Photo de Jacques Royan)

« de bouts de chandelles » de pays en retard, mais bien d'une solution réfléchi. Ce voyage incroyable au pays de l'énergie économiisée constitue une bonne base de réflexion pour la création de systèmes de transport économiques des matières premières. Une économie donc en matière d'énergie consommée, peu de pollution. En fait, ces petits trains ne seraient-ils pas beaucoup plus sérieux qu'ils n'en paraissent ? ... ●



▲ Pupitre de commande des nouveaux Schöma construits en 2005 !

# Le centenaire des chemins de fer des Côtes-du-Nord



*Lors du Centenaire, tout le matériel préservé des chemins de fer des Côtes-du-Nord était réuni pour la première fois sur le même site depuis la fermeture du réseau. Ainsi, la locomotive Corpet Louvet 030T n°36, de 1925, préservée et restaurée par un particulier circulait sur la voie touristique de l'ACF-CdN. Il s'agit de la seule locomotive du réseau qui a été conservée.*

▲ L'équipe de l'Association des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord devant les locomotives 031T Buffaud-Robatel du CFBS et la Corpet Louvet 030T n°36, de 1925.

Du 26 au 30 mai 2005, l'Association des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord (ACF-CdN) organisait sur son site de Boutdeville à Languieux, près de Saint-Brieuc, le Centenaire du réseau des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord. C'est en effet le 9 mars 1905 que la première ligne du réseau départemental était inaugurée. Le premier réseau est composé de 10 lignes. Devant le succès de ce premier réseau, le conseil général décide d'étudier la réalisation d'un second réseau. 9 lignes supplémentaires seront construites portant la longueur totale de voie à plus de 450 kilomètres. Devant le déficit croissant dû à l'augmentation des coûts d'exploitation, les lignes ferment progressivement. La dernière ligne est fermée le 31 décembre 1956.

Ainsi, la locomotive Corpet Louvet 030T n°36, de 1925, préservée et restaurée par un particulier circulait sur la voie touristique de l'ACF-CdN. Elle circule maintenant sur le réseau du MTSV en région parisienne. Un fourgon à bagages, le n°D370 de 1917, lui aussi préservé par un particulier et circulant désormais sur le réseau du MTSV accompagnait la locomotive.

Deux automotrices De Dion Bouton du

réseau des CdN étaient présentées en exposition statique. Il s'agit du JM4 n° 11 de 1932, récupéré par l'AMTUIR à la fermeture du réseau. Bien qu'elle soit issue d'une des séries d'automotrices les plus répandues sur les réseaux secondaires français, c'est la seule qui a été préservée. Elle côtoyait l'automotrice OC1 n°16, de 1937, préservée par l'ACF-CdN après un long périple sur des réseaux secondaires français. Elle a été classée Monument Historique en 2004 et est, de ce fait, la pièce maîtresse de la collection de l'association. Sa restauration devrait commencer prochainement lorsque les fonds nécessaires auront été réunis.

Une seconde locomotive à vapeur, la 031T Buffaud-Robatel du CFBS, a rejoint le reste du matériel le week-end. Les locomotives tractaient deux voitures, la B111, une voiture de 1892 à compartiments et portières latérales de seconde classe préservée par l'association du Petit Anjou, et une baladeuse construite sur la base d'un wagon couvert par les jeunes de l'ACF-CdN.

C'est donc avec beaucoup d'émotion que tout ce matériel historique a circulé sur la portion de voie touristique que les

bénévoles de l'association venaient tout juste de poser. En effet, après de nombreuses années de démarches administratives, l'association a obtenu l'autorisation de poser 400 mètres de voies hors du site de Boutdeville. Pour pouvoir inaugurer la voie lors du Centenaire, les 90 premiers mètres ont été posés en moins d'une semaine. Le centenaire fut aussi l'occasion d'inaugurer la baladeuse du Projet Jeunes, terminée juste à temps le mercredi, et qui servira désormais pour les circulations touristiques.

Le circuit du Tramway de Boutdeville, un petit train à voie de 40, avait été terminé début mai. Il circulait, pour la première fois, sur son parcours complet de 500 mètres. Il permet de découvrir sous un autre angle le site paysagé de Boutdeville en passant juste à côté du musée de la Briqueterie.

Un chapiteau regroupait de nombreux réseaux d'associations (dont le GEMME, l'AFAN et la FFMF) et de particuliers. Tous ces réseaux avaient pour thème le réseau des CdN et les voies étroites ou industrielles mais à différentes échelles (du Nm au IIm). Le point central de cette exposition était le réseau de l'association en IIm,

PAR FABIEN BONIC



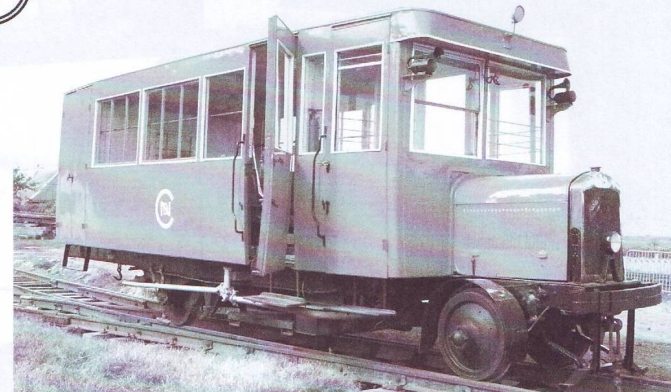
qui présentait différents ouvrages caractéristiques du réseau départemental, le tout mis en valeur dans un décor naturel réalisé par une association horticole.

De nombreuses autres expositions étaient présentées au public. Plusieurs associations amies montraient leurs réalisations et proposaient des activités aux visiteurs.

Ces cinq jours laisseront pour longtemps des souvenirs pour les organisateurs et les quelques 25 000 visiteurs. ●

Contact : Association des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord - Parc de Boutdeville - 1 Promenade Harel de la Noë - 22360 Languieux - <http://www.trains-fr.org/cdn>

Tél : 02 96 72 75 88

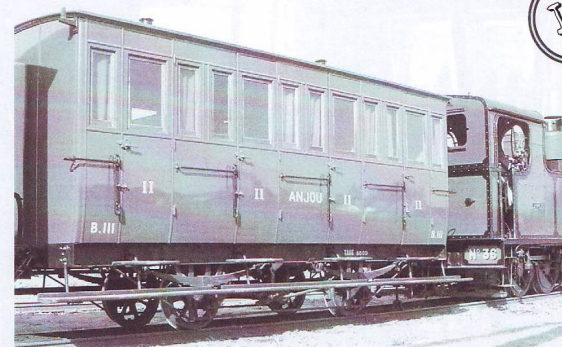


▲ Automotrice « De Dion Bouton » JM4 n°11 de 1932 du réseau des Côtes-du-Nord.



## La B111 « la chouchoute »

PAR GÉRARD DEZAIRE



▲ La B111, une voiture de 1892 à compartiments et portières latérales de seconde classe reconstruite par l'Association des Amis du Petit Anjou

Plus qu'elle encore, les Amis du Petit Anjou ont savouré l'événement, en voyant leur « chouchoute » se payer le luxe d'un vrai train, qui plus est, dans un cadre enchanteur au bord de la mer. Ainsi, appareils photo dégainés et gloire au front, ils ont été bien souvent les plus nombreux autour d'elle pendant ces 5 jours...! Faut dire que les éloges avaient de quoi leur monter à la tête !...

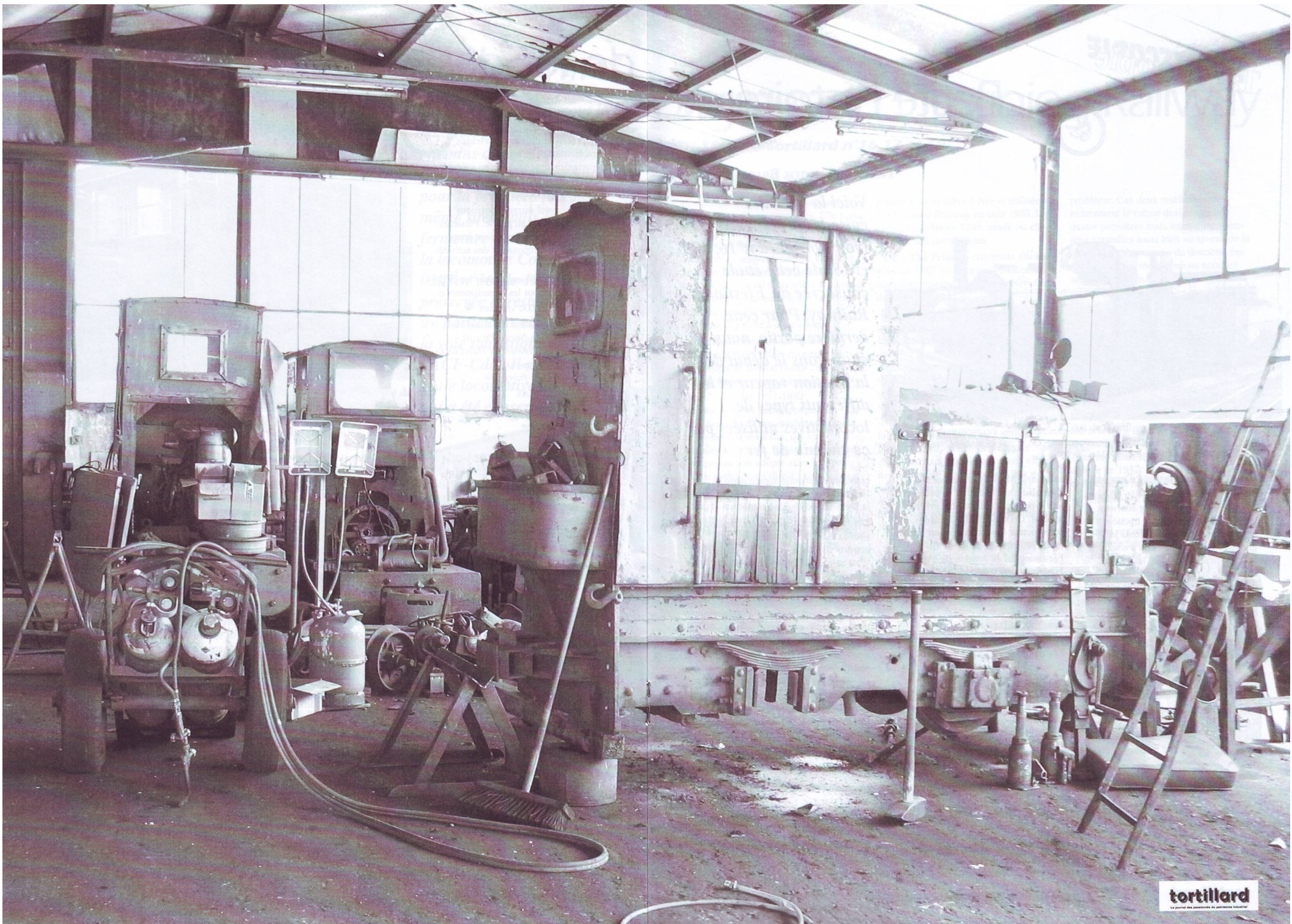
N'empêche que les nordistes bretons ont été bien bons de fournir pareil piédestal à une simple cousine apache... Bref, elle n'a quand même pas réussi à voler la vedette aux autochtones à qui revenait tout le mérite de ce moment inoubliable.

A cette occasion, les spécialistes ont pu remarquer une différence de gabarit entre les deux réseaux. Ainsi, la voiture angevine affichait une réelle étroitesse de caisse par rapport à la 030T Corpet. qui entre dans la catégorie des « gros métriques ». Mais personne n'a trouvé à y redire, tant l'essentiel était ailleurs pour les milliers de visiteurs qui ont bravé tantôt la canicule, tantôt la pluie, pour se presser sur le quai de Boutdeville...

Des centaines de scolaires attirés par la fumée de la loco, des vétérans armés des souvenirs de leur jeunesse, ont tenu à escalader les trois hautes marches, pour tester de leurs fesses les lattes de pitchpin verni des banquettes de seconde classe, et le tac-tac des rails, au cours d'un voyage bien plus grand que les 400 mètres de la voie reconstituée... ●

En passant un jour par l'Anjou, un groupe de Bretons ferrailant pour les trains s'est épris d'une voiture de chemin de fer datant de 1892. Rescapée du mythique réseau à voie métrique de l'Anjou, et restaurée dans sa livrée d'origine, elle aurait fatalement une place d'honneur dans les festivités qui se profilaient autour du centenaire du train cousin des Côtes-du-Nord.

D'Angers à St-Brieuc, ou plus exactement de St-Jean-de-Linières à Languieux, il n'y avait qu'un pas pour amener la belle à pied d'œuvre en ce 25 mai 2005. Quelle joie pour l'ingénue que de se retrouver attelée à une loco à vapeur après plus de 55 ans « de manque ». Même si elle avait retrouvé vie en 2000 après 5 années de restauration entre les mains des Amis du Petit Anjou, elle n'avait pas connu autre chose que le crochet d'un engin diesel.



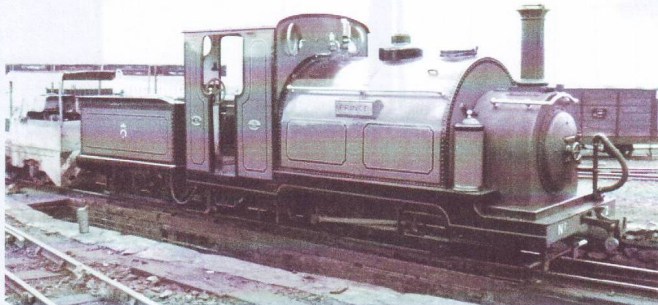


# Petite histoire des origines du Ffestiniog Railway

Suite de l'article paru dans les Tortillard n°16, 17 et 18.

TEXTE ET PHOTOS BRUNO DUCHESNE

*Voici la suite des épisodes précédents (voir Tortillard n°16, 17 et 18) de cette étude consacrée au Ffestiniog Railway. Pour cette dernière partie, nous étudierons le début de la traction vapeur et les différents types de locomotives utilisés par ce chemin de fer*



▲ Construite en 1863, « Prince » est une des plus anciennes locomotives à vapeur à voie étroite encore en circulation dans le monde. On la voit ici au dépôt de Boston Lodge en attente de préparation. ( Mai 2001)

## Genèse et développement d'une idée.

Depuis son ouverture en 1836 jusqu'en octobre 1864, le Ffestiniog Railway n'utilisa qu'un mélange de traction hippomobile et d'exploitation à la gravité. Mais en 1860, afin d'améliorer le rendement de la ligne, le staff du chemin de fer étudia l'idée d'introduire des locomotives à vapeur dans son exploitation, après avoir visité plusieurs lignes utilisant ce mode de traction. Dès avril 1861, les ingénieurs Charles Easton Spooner ( 4ème fils de James Spooner ) et Charles Menzies Holland ( le neveu de Samuel Holland ) l'un des créateurs du Ffestiniog Railway, réfléchissent déjà à une locomotive de type 0-2-0 pour la traction des trains d'ardoise en remplacement des chevaux ; le cahier des charges stipulant que celle-ci doit être capable de tracter un train d'environ 60 wagonnets à ardoises vides. C'est en avril 1862 que la décision officielle est prise ; le conseil d'administration donne son aval pour l'utilisation de la traction vapeur sur sa ligne.

Au début, on pense faire construire 2

machines. Mais les discussions s'éternisent sur le design de celles-ci et leur type. Des contacts sont pris alors avec M. Georges England, ingénieur et constructeur londonien, qui est intéressé par le projet, mais seulement si le Ffestiniog lui en commande 3 ! N'hésitant pas à faire du chantage aux grands patrons du réseau, il déclare que si on lui donne carte blanche, il se sent capable de préparer une méthode de construction pour une locomotive en 4 mois !

Les mois qui viendront verront différents contacts s'opérer entre pas moins de 29 constructeurs de tout le royaume britannique. Finalement, la meilleure proposition viendra de la firme Manning Wardle de Leeds. Mais finalement, comme Holland travaille à Londres, celui-ci propose au chemin de fer de passer directement leur commande à Georges England & Co dont les ateliers et les bureaux d'études sont situés en banlieue londonienne. Les deux ingénieurs travailleront alors ensemble à la conception et au design des futures locomotives du Ffestiniog railway. C'est en février 1863, qu'une

convention est enfin signée entre England et les directeurs du réseau pour la construction de 3 machines.

Dès cette période les ateliers England situés à Hatcham entament la construction de la première locomotive. C'est en juillet 1863 que l'on verra arriver les 2 premières locomotives à vapeur du Ffestiniog railway, il s'agit de « The Princess » et « Mountaineer » On effectue leurs essais dans la foulée. Mais les premières chauffés ne sont pas un franc succès. Les chaudières de ces machines n'étant pas équipées dans un premier temps de dôme de vapeur, il s'avère que des problèmes de primage (saturation de la vapeur en eau) empêchent la bonne vaporisation de ces locomotives. On remédie rapidement à ces anomalies en effectuant les transformations adéquates sur « The Princess » et « Mountaineer » ainsi que sur la troisième machine encore en construction, en l'occurrence « The Prince ».

Finalement, quatre machines seront affectées au service de la ligne au lieu de 3. La quatrième étant fabriquée en

compensation du retard et des soucis donnés par les trois premières. Elle porte le nom de « Palmerston ».

Dès lors ces quatre premières locomotives assurent, comme l'indique le cahier des charges d'origine, la traction de 50 à 60 wagonnets d'ardoises vides mais seulement à la montée. La descente vers Portmadoc s'effectuant encore à la gravité à cette époque.

Afin d'améliorer leur autonomie on ajoute de petits tenders construits dans les ateliers de Boston Lodge , sur des châssis de wagonnets à ardoises.

Dans les années 1881-1882 interviennent les premières grosses modifications de ces machines, comme celles des bâches à eau, qui sont latérales à l'origine. Elles sont devenues trop petites ; on adopte alors le type saddle tank (c'est à dire 1 caisse à eau à cheval sur la chaudière)

D'autres transformations notoires seront effectuées comme la mise en place d'un abri de cabine, la transformation de la boîte à fumée, l'ajout de rambardes.

Une des grandes spécificités du Ffestiniog Railway au cours de son histoire est sa capacité à transformer et à améliorer sans cesse son matériel traction, tout en réutilisant les pièces de ces différentes locomotives. Il est difficile d'énumérer dans un simple article toutes les transformations faites au cours des années par les ateliers de Boston Lodge, nous en resterons donc là !

## Les locomotives Georges England du Ffestiniog Railway.

Ces machines sont à deux essieux moteurs et celles-ci sont les premières locomotives en usage sur la ligne du Ffestiniog. La première série de celle-ci sera construite par Georges England & Co entre 1863 et 1864 et pèse aux alentours de 8 tonnes. Elle comprend 4 machines comme suit :

-N°1 « The Princess » qui est la

première locomotive livrée et utilisée sur le Ffestiniog Railway en août 1863. Sa carrière s'arrête en 1946, année où elle effectue son dernier train.

-N°2 « The Prince » construite elle aussi en 1863 est la première locomotive remise en marche lors de la préservation du réseau en 1955.

-N°3 « Mountaineer » verra sa carrière commencer en 1863 et se terminer en 1879 et est dès lors utilisée comme stock de pièce pour les autres machines. Son nom est encore présent sur le réseau de nos jours et est fièrement porté par une machine Alco- Cooke (ex 3-23 du Pithiviers- Toury)

-N°4 « Palmerston » attendra 1864 pour faire son apparition, et sera utilisée jusqu'en 1940, où elle finit comme chaudière fixe pour le marteau à vapeur des ateliers de Boston Lodge. Elle est superbement restaurée depuis 1994, et fonctionne de temps à autres lors d'occasions spéciales sur le Ffestiniog Railway.

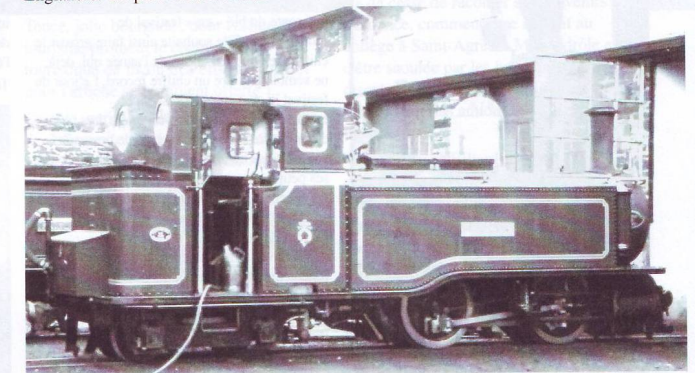
Il se trouve que cette première série de machines ne donne pas tout à fait satisfaction aux exploitants de la ligne, et en 1867, une nouvelle commande de deux locomotives est faite à Georges England & Co pour remédier à ce

problème. Ces deux machines ont exactement le même design que les quatre premières mais leurs dimensions sont agrandies aussi bien au niveau de la chaudière qu'au niveau du diamètre des roues. D'autres modifications notables seront aussi effectuées au niveau des sablières et du tablier. Ces machines prennent les noms de :

-N°5 « Welsh Pony » qui effectuera du service de 1867 à 1938, avant d'être garée froide à Boston Lodge. Elle sera exposée comme machine monument sur la place de la gare de Porthmadog dans les années 1980 puis remise en une nouvelle fois il y a quelques années, peut-être en vue d'une future remise en état de fonctionnement ?

-N°6 « Little Giant » qui est construite la même année que « Welsh Pony » sera arrêtée en 1932. Et des accessoires de celle-ci sont réutilisés sur « Palmerston ». ●

Dans le prochain numéro, nous terminerons l'article du Ffestiniog Railway par la modernisation du parc vapeur, les aspects techniques des locomotives Fairlie et les locomotives Fairlie du Ffestiniog Railway.



▲ Voici la dernière reconstruction sortie tout droit des ateliers du Ffestiniog Railway en 2000. Il s'agit de « Talesin », la fameuse Fairlie simple mécanisme qui fut construite à l'origine en 1876 et détruite dans les années 30. ( Mai 2001)



NEWS

### Journées du patrimoine au Tacot des Lacs

Au Tacot le dimanche... pour l'occasion de la journée du patrimoine, l'équipe s'organise : Dédé va présenter son beau Dick Kerr fraîchement repeint, Fabienne et Nga présenteront leur petit wagon rouge : un ancien couvert de la ligne de Pithiviers à Toury, Jacques, son Billard des Kaolins de Beauvoir à

Echassières, Claude et son fils : la petite 020 Decauville des carrières de Blaisy Bas, Jean Claude : son Gmeinder des fonderies de Brousseval. Stéphane, Eric, Fabienne, Patrick... feront circuler des trains à vapeur, remorquant la rame militaire Péchot. ●

T.N.N. LE

### Jazz sur le Quai de Rosny-sous-Bois

A l'occasion des journées du patrimoine, le musée de ROSNY RAIL installé dans la gare de Rosny-sous-Bois classé monument historique, présente un concert de Jazz sur le quai du musée le samedi 17 Septembre de 18H00 à 00H30. Le musée sera ouvert le

samedi de 14H à 18H30 et le dimanche de 10H à 18H30. Nombreux objets et maquettes, balade à bord d'une draine à moteur et d'un lorry à bras sur la voie du musée. Entrée libre



au musée et pour le concert. ROSNY RAIL, Musée du Train, gare de Rosny-sous-Bois centre, RER E, ligne de Haussmann - Villiers-sur-Marne. Renseignements : composez le 01 40 18 64 74 ou le 01 43 00 58 05. ●

### Rénovation... au CFC

voyant de température, un voyant de charge batterie et les interrupteurs (phares, lampe cabine...) et enfin, le plus imposant : un indicateur enregistreur type TACHRO EV 130 fabriqué par Jaeger en 1971 à remontage latéral de la montre...

La photo de gauche représente le locotracteur lors des essais du frein automatique en mars 2005 (essai sur trois « baignoires » du CFC). ●

JEAN-LUC FAURE



Le locotracteur est en cours de rénovation au CFC (ex locotracteur des Ardoisières d'Angers acheté en 1984 pour servir au Petit Train de la Côte d'Or jusqu'en 2001). A l'arrivée au CFC, ce matériel était en grande partie cannibalisé par des récupérateurs...

La photo de droite représente l'état de la cabine en fin juin 2005 : on distingue à droite : - un robinet de frein automatique à trois positions,

- le manomètre à double indication, - la double valve des avertisseurs, près du pupitre:

- le manipulateur d'accélération, le levier de frein à secteur, les leviers de vitesse (il y a 2 boîtes), sur le « pupitre-tableau de bord » : un compteur-horaire, une jauge à gasoil, un

### Le festival de modélisme de Pithiviers

« la route du blé » en « festival de modélisme ». Elle souhaite ainsi faire grossir le chiffre des fréquentations de l'année qui, déjà, ne semble pas être un chiffre record. Le jour du festival la chaleur est écrasante et malheureusement suivie d'un orage. Les trains circulent dès le matin sans trop de bousculade. Au terminus une myriade d'exposants a apporté ses petites maquettes à vapeur vive de toutes les échelles. Au musée un petit coin est réservé au modélisme du 35ème.

Ce jour de festival est l'occasion bien agréable de retrouver toute l'équipe des dirigeants et des fondateurs de ce pôle d'attraction basée sur l'histoire industrielle locale. Maurice Geiger, Claude Bouchaud, Alain Elambert et Jean Paul Balensi étaient sur place. Ce jour est l'heureuse occasion de retrouver ses amis, un petit groupe d'intellos occupé à la réalisation d'un ouvrage succulent, au délicieux goût de l'histoire

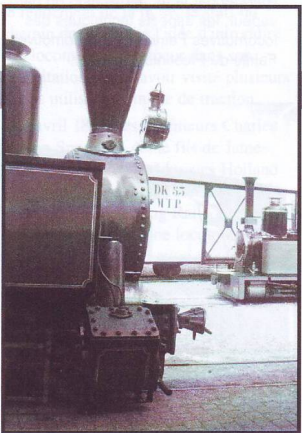
industrielle du transport des betteraves à sucre, dont vous aurez l'occasion de trouver bientôt l'énumération des saveurs dans nos prochains Tortillard... ●



### Le petit mot de Sylvain

En complément du N°18 de l'article sur VICICONGO : le réseau complet, y compris l'embranchement de Bondo, figure sur la carte de la République Démocratique du Congo du Petit Larousse 2005, mais je ne suis pas garant de la mise à jour. D'après le James'World Railway de 1993/94, cette ligne (plus les embranchements) totaliserait 1026 km. ●

▲ Sylvain Zalkind sur la chaise à moteur appartenant à l'association des Chanteraines



Afin de redynamiser les fréquentations, la petite équipe du Musée des Transports de Pithiviers a décidé de reconduire l'animation

EVASION

# Mon premier safari photo-ferroviaire

Août 2004; Tence, Velay, France Par Chantal Quenardel, avec l'aide de Bruno Duchesne

*J'ai vécu une aventure passionnante et originale durant le mois d'août 2004, qui m'a marquée, m'inoculant le virus à jamais.*

*Point n'est besoin d'aller aux antipodes pour passer des vacances inoubliables, originales et passionnantes : notre beau pays, en ce XXIème siècle, m'a offert un décor grandiose, pour une aventure palpitante...*

### La course au Billard !

Ce billard -là ne se niche pas dans l'arrière-salle d'un café enfumé ou d'une salle de jeu clandestine mais se promène dans le décor magnifique du Velay, entre Tence et Saint-Agrève, aux confins de l'Ardèche.

Pour cette chasse, il est nécessaire de se munir d'un appareil photo et de plusieurs pellicules, de solides chaussures de marche, d'une tenue de sport confortable et résistante.

Moi, j'ai eu la chance pour mon premier safari d'être accompagnée (« coachée » pour faire « in ») par un fin connaisseur des lieux et de cette pratique ; car ne croyez-pas, comme moi je le faisais au début, qu'il s'agit simplement de se poster aux bords d'un champ longé par des rails et de mitrailler le premier billard qui passe... non, ceci est bon pour les simples vacanciers.

Mais le « loco spotter », lui, échafaude un véritable plan de bataille : passage au bureau des VEV pour faire main basse sur tous les horaires et itinéraires, repérage en voiture et à pied de la ligne et des endroits stratégiques pour le guet, étude minutieuse de la météo quotidienne, de l'éclairage sur toute la ligne, préparation des musettes, collecte de renseignements auprès des bénévoles et des autochtones sur les machines utilisées, les événements en préparation, vérification des pellicules, batteries et



▲ Ambiance CFD...nostalgie, quand tu nous tiens !!! ( Photo B.Duchesne, Août 2004)

autres munitions du reporter en mission...

Le 14 août, nous avons pris la route depuis les Pyrénées ( repos d'une semaine pour se préparer à cette expédition ) et sommes remontés vers le Velay en suivant un itinéraire judicieux : ainsi, sommes-nous passés en particulier au pied du viaduc du Viaur ( ah, Monsieur Paul Bodin !!! ), sur le viaduc de La Chapelette vestige CFD de la ligne d'Yssingaux ( qui offre un panorama grandiose et verdoyant ainsi qu'une petite chapelle lourde d'histoire locale ). A peine installés au Mas de Tence (hameau pittoresque ), sommes-nous allés visiter Tence, jolie bourgade, dont l'office de tourisme promeut le chemin de fer touristique de façon très efficace ( merci pour l'affiche si gentiment offerte ).

Ensuite, petit tour du côté de la gare, afin de collecter le maximum d'informations pour notre safari : j'ai cru avoir remonté le temps et être arrivée dans les années 60... la « Flèche des Cévennes », fraîchement et magnifiquement restaurée, était là en gare... le bâtiment lui-même avait gardé sa jolie pancarte bleue portant l'inscription en lettres blanches « Tence »... Un peu plus loin, notre autorail Billard articulé manœuvrait... le hangar dont les portes étaient à peine ouvertes laissait entrevoir aux curieux du matériel intéressant...

Nous avons effectué le trajet Tence-Saint Agrève, découvrant ainsi la ligne de « l'intérieur » : les secousses, le bruit du moteur, le confort rudimentaire des sièges, rien ne gâchait le plaisir de filer dans ce vert paysage, parfois le long de la route sortant de Tence, parfois la dominant depuis un belvédère, parfois se cachant dans un bois ou longeant une résidence secondaire...

Oh oui, quelle merveilleuse machine à remonter le temps, propice à la convivialité : rien n'est plus intéressant que d'avoir la chance de voyager avec un grand-père et son petit-fils. Le premier n'a de cesse de raconter ses souvenirs d'enfance, comment il se rendait au collège à Saint-Agrève. Moins drôle est d'être saoulée par les bavardages d'un soi-disant connaisseur local qui épate ses proches par des annonces soit disant inédites...

Voyager sur le Billard permet aussi de rencontrer ces bénévoles sans qui cette ligne ne vivrait plus ; ainsi, Frédéric, agent SNCF, qui vient passer ses vacances ici en faisant fonction de chef de train et qui m'a appris que tout chemin de fer touristique ne vivait que grâce au dévouement de ses bénévoles. A moi qui regrettais devant lui de n'avoir pas trouvé de brochure, T-shirt, casquette ou pin's à acheter comme souvenir ( eh oui, un reste de touriste de base ! ), m'a gentiment



Le locotracteur 70 et sa rame semblent flotter sur l'herbe. (Photo C.Quenardel. Août 2004)

Une Jeep 4x4 s'est brutalement arrêtée à notre hauteur, un escogriffe aux tempes blanchissantes en est sorti tel un diable sortant de sa boîte, a grimpé sur

suggéré de rejoindre l'association afin de développer le secteur souvenirs.

Lors de notre voyage, je m'étonnais de l'état des rails ; en effet, même pour une ignorante comme moi, la voie apparaissait tordue, déformée par endroits. Mon guide m'apprit que lors de la réfection de la voie, le VFV avait fait venir une bourreuse...qui s'était malheureusement révélée trop lourde pour la voie...et qui en bourrant le ballast, avait en même temps déformée les rails....

A Saint Agrève, nous fûmes accueillis par des hôtes de l'office de tourisme qui nous proposèrent une navette pour aller visiter le centre-ville en attendant le prochain départ ; il est à noter que beaucoup de vacanciers non-ferroviphiles effectuent Tence Saint Agrève en VTT, puis redescendent à Tence en Billard, le VTT étant transporté dans le compartiment bagages.

Sur la ligne, une halte au Chambon sur Lignon permet de prendre connaissance de ce lieu chargé d'histoire : en effet, beaucoup d'habitants ont sauvé de nombreux Juifs pendant la Seconde Guerre Mondiale et ont obtenu le titre de « Justes ». Le président de la République J Chirac a d'ailleurs effectué un voyage en 2003.

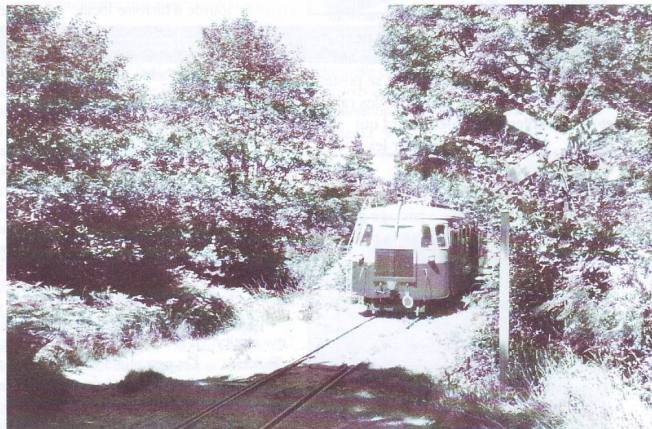
La ville en elle-même m'a peu plu, beaucoup trop touristique commerciale, sans plus aucun charme.

Le jour suivant, profitant d'un soleil radieux, nous avons pisté la flèche des Cévennes ; je ne vous raconterai pas par le détail nos haltes, cela relève du secret d'initié !

Nous nous sommes postés à un moment sur la nationale, près de la halte de Devesset, attendant la passage du Billard ; un bénévole est arrivé, muni de son drapeau rouge pour arrêter la circulation. Tous trois tendions l'oreille pour entendre le si excitant « Pin-pon » et le halètement de la machine.

le toit armé d'appareils photos et autres caméras et a vissé des jumelles sur la voie. Tout en ponctuant son discours des « entendez- vous quelque chose ? dites-moi !!!! », ce fou de l'objectif nous a raconté qu'il avait parcouru la ligne avant sa réouverture sur un vélorail. Une fois le Billard passé, nous l'avons sauté dans sa voiture et redémarré sans prêter aucune attention à la circulation, fonçant vers Tence. Je suis persuadée qu'il y a un ange pour protéger de tel chasseur enragé depuis que je l'ai vu rouler à tombeau ouvert dans le centre de Tence, évitant je ne sais comment une paysanne âgée sur un passage piéton.

Autre anecdote de cette journée : nous avons donc suivi le Billard toute la journée, nous postant à différents endroits lors de ses allers-retours. Un grand-père, accompagné de ses deux petits-enfants, leur fit remarquer notre présence ; ils firent alors le voyage en cherchant à nous repérer à chaque fois et nous saluant alors de tronitruants « salut les Parisiens », car ils avaient remarqué notre voiture immatriculée 94. Au risque de blesser la fierté des bénévoles de l'association des VFV, nous repérer a constitué pour ce trio



▲ Ma photo " coup de cœur " ( Photo C.Quenardel. Août 2004)

si discret le souvenir fort de leur voyage.....

N'étant pas poète, je ne sais choisir les mots pour vous décrire le bonheur d'entendre la « Flèche des Cévennes » approcher, la voir déboucher d'un bosquet, filer à travers les arbres, vous surplomber depuis le belvédère, effrayer deux chevaux paissant paisiblement... comment aussi vous rendre compte de la joie d'arriver à temps à un passage à niveau pour cadrer le locotracteur n°70....et une fois la photo développée s'apercevoir qu'on a réussi aussi à prendre la vieille croix de Saint-André !!!

Oh oui, quel plaisir de voir filer la Galoche dans le paysage et quelle excitation de chercher le meilleur emplacement et de calculer le bon moment de prise de vue !!!

Je me souviens ainsi de notre guet le long d'un champ où brouaient paisiblement de magnifiques chevaux, l'orage menaçait, les couleurs étaient alors électriques, le fond sonore de ce tableau agreste était le halètement du Billard approchant....

Nous avons effectué une deuxième journée de safari-photo à la fin de la semaine mais nous n'avons pu bénéficier d'un aussi beau soleil : mais j'ai découvert combien pouvait être triste une gare désaffectée, combien les ravages du temps outrageaient irrémédiablement les rames et machines...ne manquez pas d'aller vous recueillir à Raucoules - Brossette !

J'ai aussi découvert combien

le photographe ferroviphile est un artiste, sensible à tous les détails qui peuvent embellir ses photos : lors d'un guet en dessous d'un pont, mon guide a veillé à ce que j'inclus dans la photo le massif d'épilorbes, fleurs roses locales...la photo se révéla être un véritable tableau, les couleurs de la nature mettant en valeur celles de notre bien -aimé locotracteur.

Non seulement nous avons pris des photos mais nous avons aussi filmé, conjuguant ainsi photos fixes et photos animées ; mon compagnon est ainsi resté impassible plusieurs minutes durant alors qu'un chat, venu d'on ne sait où, se frottait contre ses jambes, quêtant en vain le moindre signe d'attention.

Dans notre film, on entend aussi mon guide s'inquiéter pour moi, « un ne traverse pas » témoignant de sa crainte qu'une représentante du sexe faible soit assez écervelée pour se jeter sous les essieux de la flèche des Cévennes !!!

Mon enthousiasme à raconter cette semaine de vacances a beaucoup surpris mes amis non-ferroviphiles, se demandant ce qu'il pouvait y avoir de si excitant à courser un vieux bidule dans un trou perdu du centre de la France.

C'est moi qui suis étonnée en retour car cela me semble évident :

- plaisir de crapahuter dans la nature ( d'accord, il faut comme moi préférer les endroits verdoyants et isolés aux espaces bitumés et surpeuplés)
- voyage dans le temps
- découverte d'un monde attachant : celui des ferroviphiles

- exercice d'une passion : la photographie avec d'autant plus de plaisir que j'ai bénéficié d'un maître es vues ! savoir se placer, attendre le bon moment pour appuyer, soigner le cadrage, fouiner dans la gare...

- excitation de cette chasse pacifique Ayant été une élève sage et donc bien appréciée je pense, j'ai ainsi eu droit à d'autres leçons de photos sur le terrain, lors d'expositions( Chanteraines, Gennevilliers...) et de balades en France ( le petit train du Tarn, et bien-sûr notre bien aimé Tacot des Lacs....)

Quel plaisir de découvrir des témoignages de notre patrimoine si bien conservés grâce à de si admirables bénévoles passionnés au gré de promenades dans notre France profonde !!!! ●

CLIN D'OEIL  
Clim d'œil

# Le parc de Papéa

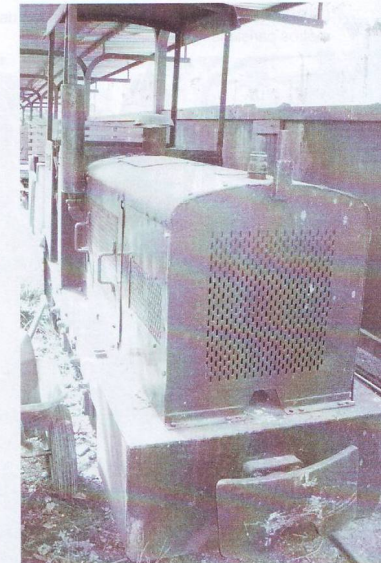
PAR P. MOUROT



Le parc de Papéa a été créé en 1980 par un ferrailleur du Nord. Ce personnage s'est procuré un terrain vague de 22 hectares pour y installer son parc de loisirs. Le matériel utilisé provient essentiellement de produits destinés à la démolition. Les ponts, les passerelles, les manèges, le train, tous les équipements sont judicieusement réemployés et le tout porte la marque « belle époque ». Une bonne leçon de réutilisation écologique à prendre au sujet des vieux matériaux recyclables.

Les machines sont de fausses vapeurs, comme l'amateur puriste n'aime pas les voir, mais cela n'est pas grave, ce cas de figure est classique, ces transformations ont sauvé ces engins de la démolition. Leurs pièces d'origine, enlevées à l'époque pour les besoins de leurs modifications, sont conservées pour une éventuelle remise à l'état d'origine. Une attitude de sagesse que bien des associations ne pratiquent toujours pas. Les machines sont des Jung bicylindres, le 1935, provenant des mines du Nord, l'une est dans son état d'origine, l'autre est motorisée avec un moteur Alstom. Les wagons voyageurs sont faits sur des bases de berlines de mines, la voie est constituée de portable de 1 km 800 et dessine une boucle en forme de haricot.

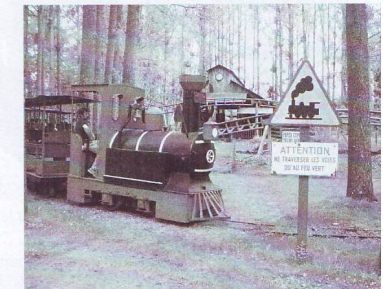
L'heureux propriétaire de ce charmant parc s'appelle M. Genet. Depuis 20 ans, il travaille sans cesse à améliorer les installations, son parc est toute sa passion. Courageux et modeste, il n'hésite pas à se joindre au personnel saisonnier pour mieux accueillir son public. Le parc fonctionne avec trois permanents en comptant le patron, qui ne se ménage pas à la tâche tout l'hiver,



▲ Locotracteur Jung n° 8268 en version d'origine

l'entretien de la voie est l'une de ses préoccupations, l'aspect du train, qui on doit le reconnaître en parfait état de présentation, en est une autre.

Sur le chemin de la Bretagne, sous les grands arbres, à la terrasse du restaurant, parmi les trains, voilà un lieu qui pourrait être le terrain de la bonne détente familiale. ●



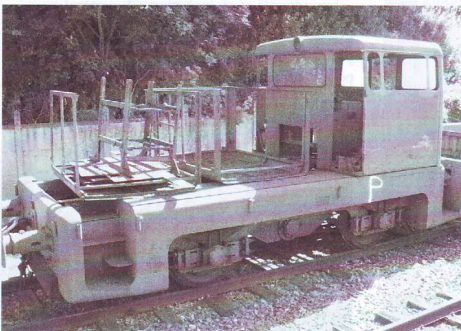
# Les journées portes ouvertes du 5<sup>e</sup> Génie -2005 au Camp des matelots



Le locotracteur Crochat servant de décor à la reconstitution d'une scène de la première guerre mondiale.

La 020+020 Mallet de la Doller vient chercher la bourse niveleuse en panne. ▶

▼ L'ADEMAS présente une belle restauration des métros parisiens.



▲ Le locotracteur inachevé Campagne offert par le Tacot des Lacs au Capitaine Dessaulte

La superbe 2D2-5525 exposée avant son départ en tête de train Pullman ▶



Au régiment du 5<sup>e</sup>me, la tradition est d'organiser une journée portes ouvertes afin d'accueillir les familles et les amis de ce régiment. Cette année, c'est le capitaine Colibeau qui fut l'organisateur de cet événement. Les trains sont toujours à l'honneur sur la ligne circulaire à voie normale : la magnifique 020+020 Mallet du réseau de la Doller, la 020 à chaudière verticale du pirate du rail et le métro de l'association ADEMAS se sont partagé le parcours. Les amateurs sont venus admirer la belle 2D2 n°5525, propriété d'une association constituée de l'AFAC, de la FACS et du COPEF. Cette belle machine est venue de Vitry pour l'occasion des portes ouvertes avant de partir remorquer la rame Pullman Orient Express entre Paris et Montereau. Les modélistes sont venus et le groupe du GEMME en a profité pour organiser son AG.

Le régiment met progressivement en place ses structures qui le destinent à devenir prochainement le conservatoire officiel du patrimoine ferroviaire des armées. Cette vocation inclut la conservation du matériel en voie normale et, bien sûr, celui en voie de 60. Prochainement c'est le capitaine TATIN qui sera chargé de cette mission culturelle, félicitons ce nouveau capitaine pour son affectation et souhaitons lui bonne chance pour cette tâche qui nous préoccupe nous aussi. ●





**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](mailto:tacotdeslacs@wanadoo.fr)

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

