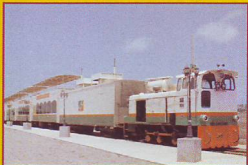


# tortillard

Le journal des passionnés du patrimoine industriel

## Globe trotteur

The St-Kills Railway

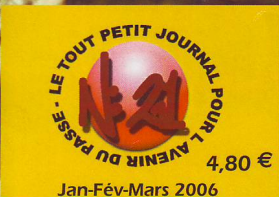


## Evasion

Chemin de fer touristique de Mühlentrost



# Expométrieque 2005



## La Baldwin de Vis en Artois



**La course au talent :**

La découverte et la mise en valeur du talent ne seraient-elles pas la vocation de notre Tortillard ?

Ne serions-nous pas en train d'affirmer notre concept ? Saisir le témoignage de ceux qui, l'air de rien, nous font du bon travail sans pour cela s'en accaparer tous les mérites.

Ce numéro regroupe une pléiade d'acteurs découverts sur des réseaux réels, au travers de la musique, de l'art et bien sûr chez les modélistes. Ces cheminots des temps modernes nous traduisent leurs émotions en trois dimensions et nous font rêver. Ces interprètes provoquent même en nous une nostalgie inventée, forte, d'une époque que nous n'avons pas connue.

Eteignez vos télévisions, déconnectez un peu vos ordinateurs et surtout, balancez les dernières petites presses étroites et dogmatiques écrites à l'encre amère.

Chassez les mauvaises idées reçues, ouvrez vos yeux et soyez critiques, laissez la meilleure chance au talent.

En deux mots, soyons justes et positifs. Avec toute mon amitié. ●

PAT M

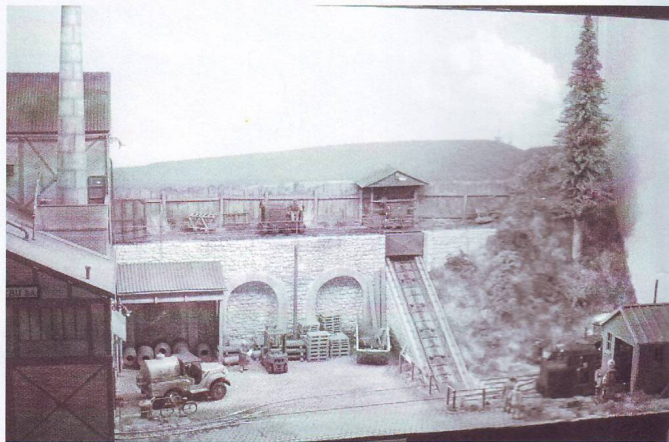
Sommaire

**Expométrieque 2005** p 02  
**Quatre garçons pleins d'avenir** p 04  
**Le CF du Haut-Quercy** p 06  
**La Baldwin 230** p 08  
**The St-Kitts Railway** p 12  
**Le chemin de fer Mühlentrost** p 14  
**100 bougies Péchot - Vicongong** p 16  
**Une 141R en Suisse** p 17  
**Que du bonheur au Creusot III** p 17  
**Théâtre musical de la loco...** p 18  
**News : sortie, salon, expo...** p 19

**Notre couverture :** Ce module est une évocation de la ligne à voie métrique des Chemins de Fer Départementaux de la Lozère. Il représente la gare de St Fréal-de-Ventalon telle qu'elle était avant la fermeture de la ligne en 1968. Les autorails De Dion du type ND ont été conçus et construits par Bernard Marchand et le module par Bernard Junk. L'échelle est le zéro (1/43,5e).

**Au dos :** Le club de Draveil présentait un exercice de style au travers de son réseau construit autour du village imaginaire de « Saint-Libéral ». Ici un autorail De Dion stationné sur le pont à l'attention de notre photographe ; merci Denis Boussac et ses amis ! Le village imaginaire « Saint Libéral » est issu d'un roman de Claude Michelet. Il ne semblait pas être équipé de gendarmerie...ni de prison. Ici les «cailles» et les «perdraux» sont des oiseaux qui chantent la même partition.

# Expométrieque 2005



▲ Module du club l'Escadrille Saint-Michel, représentant les Ets Duvert-DeTrau S.A réalisé par D. Mozer, M. Valladeau avec B. Daillan et J. Royan\*.

**Expométrieque est devenu le « marronnier » de Tortillard. Tous les ans, on retourne sur les lieux pour vous en faire la description... en constater que les fleurs sont de plus en plus belles d'année en année.**

Expométrieque est désormais un « incontournable » de l'amateur à la recherche d'authenticité. Ici les passionnés ne font pas semblant : ils cherchent, décèlent et recréent de « l'ambiance » comme ils disent. Et ils en trouvent toujours et encore, souvent là où nous n'en voyons pas. Les résultats sont édifiants, les modules sont de plus en plus réalistes, de plus en plus poétiques, de plus en plus beaux ! Une question se pose, où allons nous à ce rythme là ! Que nous réservent ces amateurs qui travaillent comme des pros ! Que sera le modélisme de demain ? Une autre question se pose enfin : existe-t-il déjà, un modélisme d'avant-garde ?

Le talent était bien présent, le stand de Draveil en était la première représentation, celui de nos amis Jacques Royan et Bernard Daillan\*, actifs passionnés du club de l'Escadrille, en était une autre. Plus loin, le stand de monsieur Pycke et celui de Bernard Junk : tous deux modélistes poètes, affichaient des modules magnifiques, des œuvres semblant être inspirées des meilleurs recueils de Jean Giono, lui-même.

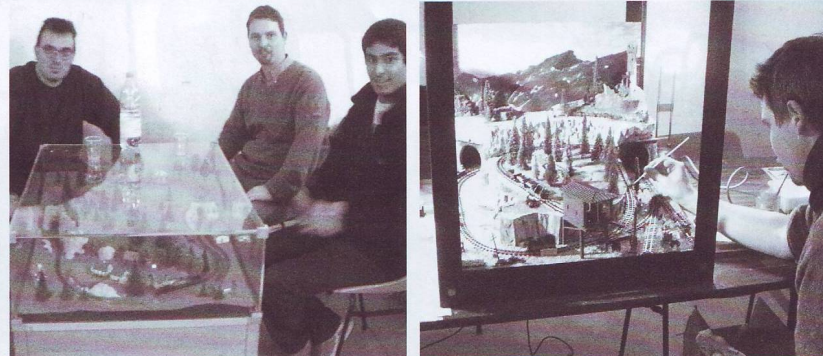
\* vous savez les intrépides qui nous ont découvert plus de 1000 km en voie étroite toujours en service en Allemagne... (Tortillard n°19).

D'autres artistes résidaient au fond à gauche du salon. Dans cet angle sombre, se trouvait le point d'orgue du salon. Là, campait une petite équipe souriante et drôle. Cette petite équipe innovante avait imaginé d'installer, tenez-vous bien, leurs réseaux dans des sacs de voyage. Ces sacs restés transportables sans difficultés étaient tout simplement équipés d'un système intelligent qui permettait de les disposer côte à côte afin de les relier par des petites voies. Les trains, installés à l'intérieur de chaque sac de voyage, pouvaient alors circuler d'un sac à l'autre. Cette équipe, talentueuse, représentait le nouvel espoir du salon. Dans une autre salle, un petit groupe de jeunes m'a véritablement accaparé, comme si j'étais un grand reporter, afin de me présenter leurs œuvres. Là aussi, les modules étaient innovateurs : Alexandre Roch avait conçu une table de salon dans laquelle circulait son train, Edgard Zander et Thibaud Jousseau, un habile module vitré. Ce groupe de l'association de la cour Roland de Viroflay faisait plaisir à voir ! Les idées et les initiatives innovantes ne manquent décidément pas en matière de modélisme.

Les exposants comme les responsables du Gemme ont fait, une fois de plus, preuve d'un grand professionnalisme. Le Gemme s'est offert même le luxe de recevoir la visite des organisateurs du salon de la maquette de la porte de Versailles.

Expométrieque est un passage obligé du talent. Il est bien là, l'émotion est garantie, d'un coin à l'autre du salon, vous trouviez de l'authenticité, et il n'y avait pas photo...●

PAT M



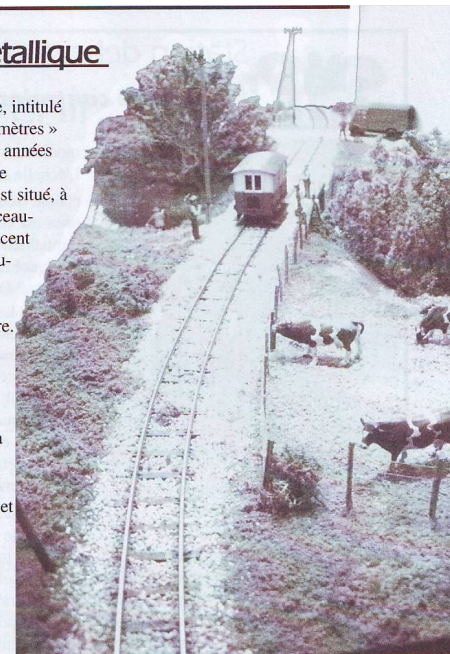
**Le ponceau métallique**

Le module exposé cette année, intitulé « le ponceau métallique de 3 mètres » m'a été inspiré il y a quelques années lorsque j'étais en activité sur le secteur de Saône et Loire. Il est situé, à quelques kilomètres de Montceau-les-Mines avant Mont- St-Vincent sur l'ancienne ligne Montceau-les-Mines / Beaubery, de l'ancienne Compagnie des Chemins de Fer Saône et Loire. Ce n'est pas la reproduction exacte des lieux mais le module s'en rapproche fortement. Sur d'anciennes cartes Michelin, le tracé de la ligne figure.

Cette ligne, dont le tracé a été étudié dès 1891 par les Ponts et Chaussées, desservait les villages de Montceau-les-Mines à Beaubery. D'une longueur de 44,5 km, la ligne a été ouverte le 6 décembre 1900, avec raccordement au réseau du P.L.M. à Beaubery. Remplacée par une ligne d'autobus le 1er décembre 1934, la ligne a survécu grâce au trafic marchandises jusqu'avant la guerre, et a été déclassée en 1939.

Le matériel roulant des lignes C.F.D. de Saône-et-Loire est classique du genre : 130T Corpet, autorails Billard A80 D et des wagons des C.F.D. Habituel sur ces lignes rurales, le trafic consistait en transport de bestiaux, bois, charbon, matériel agricole, denrées diverses, etc....

Le matériel présenté est : le pêcheur, la baigneuse, la draineuse en kit Mougel que



j'ai construite, un autorail De Dion JM et sa remorque de construction Bernard Marchand, la 4 cv Solido, les personnages Phénix et la voie, Bernard JUNK.

Le pont de construction personnelle est en laiton, les culées en carton plume et papier Canson. L'eau est en résine d'inclusion teintée, les arbres en rameaux de thym floqué, les herbes sauvages Woodland Scénic, les poteaux télégraphiques de chez Kit Zéro, la voie Loco-Diffusion. L'éclairage par un tube néon « chaud » de 1,25 m et 3 spots basse tension, ampoules dichroïques.●

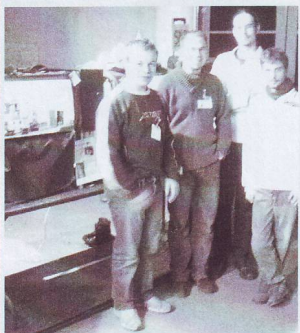
CHRISTIAN PYCKE

▼ La table salon ne faisait rouler que des trains.... Ici, on boit du Vittel ou de l'Evian ^ ^

**SNP**

Station debout - Noria - Pitoune

Un réseau contraint TEXTE DE FABIEN



Le **SNP** est une association de quatre amis\*, modélistes ferroviaires, passionnés de voies étroites. L'association a pour objectif la construction de réseaux décalés par rapport aux standards en vigueur (on s'est dit que le réseau HO en grosses boîtes en bois toutes identiques, vous connaissiez peut être déjà) et leur présentation lors d'expositions. Vous vous souvenez peut être avoir vu à Expométrie 2004 ou au Mondial de la Maquette un curieux réseau dans des boîtes à chaussures : et bien c'était déjà nous !

L'idée que nous avons présentée à Expométrie cette année est née lors de la précédente édition, en regardant ce qu'il y avait dans les boîtes vertes Bachmann On30 et toutes les

modifications proposées par les artisans. L'échelle et l'écartement du réseau étaient trouvés. L'idée des contenants nous est venue le dimanche soir, en remballant dans des sacs de voyage : pourquoi ne pas construire directement dedans ? On pourrait aussi, avec ce contenant, intégrer de l'éclairage, un fond... Pour le thème, il s'agissait de trouver une intersection entre voie étroite américaine, thème sympathique et original, activités possibles : nous avons pensé au Québec. Bref, la plupart des idées étaient là au soir d'Expométrie 2004, « il n'y avait plus qu'à » comme on dit ;-).

Vous voilà donc cette année en présence d'une suite de quatre valises de voyage intégrant toutes un mini réseau fonctionnel sur moins d'un mètre carré, à la décoration travaillée, chacune avec une interprétation du thème qui avait été lancé un an avant. La fonctionnalité du réseau était pour nous un point critique, car aucun rassemblement n'avait été opéré avant l'exposition. Or les innovations étaient nombreuses, notamment la voie faite maison, et nous avons été presque aussi étonnés que le public de voir le réseau fonctionner à la première mise sous tension.●

FABIEN, POUR LE SNP

\*Sans compter le lapin

Comprenant deux des créateurs des « Juniors du rail » depuis 1999, le lauréat du défi Gemme 98, ces quatre innovateurs sont aujourd'hui vainqueurs du Défi Gemme/Voie Libre. Fabien Hallier et Benoît Evelin, dans le style comme dans l'esprit du groupe SNP, se sont prêtés aux jeux de questions-réponses, les autres étaient déjà en vacances loin d'Internet...

**INTERVIEW DÉTENTE**

DE PATRICK MOUROT

Vos réseaux sont-ils transportables facilement ?

Fabien / Benoît : *Oui, nous sommes venus de Nantes en TGV, valises repliées et pas de casse !*

Vous vous voyez souvent pour travailler ensemble ?

Fabien / Benoît : *Ben...non car pour ce salon, chacun a travaillé de son côté.*

Et pour les essais ?

Fabien / Benoît : *Il n'y en a pas eu, en arrivant c'était la question, nous avons branché les quatre réseaux, ça a marché !*

**Quatre garçons pleins d'avenir...****FAN & FUN**

Dites moi comment vous vous connaissez ?

Fabien : *Via un projet lancé il y a quelques années « Les Juniors du Rail », création auquelle Benoît et moi (Fabien) avions participé. Pablo nous a rejoint ensuite, en tant que responsable de la section jeunes de son (ex) club. Jimmy est arrivé cette année, après de longues tractations ;-).*

Qui est le leader, s'il y en a un ?

Fabien : *Il n'y a pas de leader, nous fonctionnons de manière indépendante et les trouvailles sont mises en commun ensuite.*

Benoît : *Le lapin.*

Sinon, y a-t-il un manipulateur ?

Fabien : *Tout dépend à qui du groupe on pose la question :-)*

Benoît : *Surtout au lapin.*

J'aime bien la réponse de Fabien : il ne veut pas avouer que c'est lui :-p

D'où vient les noms : Noria-Pitoune ... ?

Fabien : *Du fin fond de nos méninges, en cherchant une semaine avant l'exposition...*

Benoît : *En cherchant aussi à trouver des jeux de mots, des références...*

Station-Debout, ce n'est pas dur à comprendre. Noria, c'est pour la mine. Cela vient de la mine de la Moria, nom tiré de la Terre du Milieu de JRR Tolkien (le Seigneur des Anneaux) Pitoune, c'est un mot typiquement québécois : cela désigne le lieu où arrivent les bois transportés par flottage. Mais c'est surtout une criss d'jolie fille !

Comment se nomme le lapin ?

Fabien / B : *Lapin-nice pour Pablo, non nommé pour les autres. Signes particuliers: porte un pin's du GEMME Il est chez qui ?*

Fabien / Benoît : *Chez Benoît*

Quels sont vos projets, à part devenir les meilleurs comme ça semble être bien parti ?

Fabien / Benoît : *C'est top secret :-)*

Qu'est ce que le club Saint Grégoire ?

Benoît : *Le Mini-Train-Grégorien à St Grégoire (35). A réaliser la gare de Dol de Bretagne, la gare de Maurs la Jolie. Plusieurs de ses membres et/ou ex-membres ont construit des réseaux présentés en expos et dans les revues.*

Quelle est l'échelle pratiquée sur vos réseaux ?

Fabien : *HOe, HO, On30, O, et autres dialectes étranges*

Benoît : *Perso: N, HO, HOe, On30*

Quelles sont vos anciennes réalisations ?

Benoît :

1998: La mine de plomb argentifère du Huelgoat

1999: le port de Keraber

2001: Stargate, fédération de la porte des Etoiles (planète Kervador)

2004: Shoes-box Network Project - Gare de Haut de Chaussée

2005: Pitoune.

Fabien : *plein de trucs, mais montrés en expositions*

2003: Chantier d'extraction des boues

2004: Shoes-box Network Project, Demelle - Lelet Lacets, Passage Pied-Thon

2005: Station Debout. ●

**Mini CV de l'équipe SNP :**

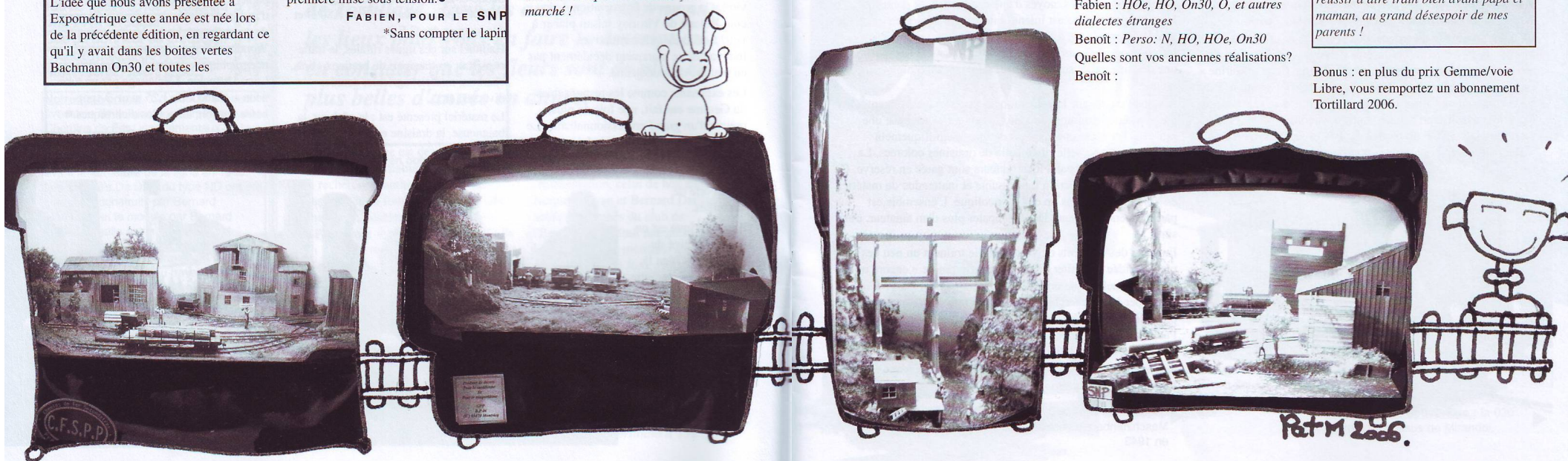
Fabien Hallier, en IUT d'électronique, fondateur du SNP : *on cherchait un nouveau support avec mes amis...*

Pablo Chanson en prépa infirmier : *c'est Fabien et Benoît qui m'ont embarqué à FFMF en 1999 !*

Jimmy Grondin : *je suis étudiant en menuiserie navale...*

Benoît Evelin étudiant en design industriel : *j'aime les trains, j'ai dû réussir à dire train bien avant papa et maman, au grand désespoir de mes parents !*

Bonus : en plus du prix Gemme/voie Libre, vous remportez un abonnement Tortillard 2006.

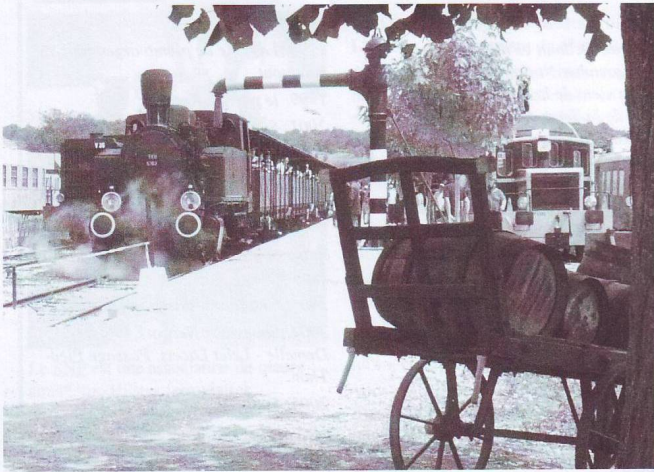


# Chemin de Fer Touristique du Haut-Quercy

« Près de la gare 46 600 MARTEL »

PAR PATRICK MOUROT

*Le chemin de fer du Haut-Quercy est créé en 1991 par Hervé Lacarrière et quelques âmes sensibles bien décidées de ne pas laisser la ligne disparaître définitivement du village.*



▲ Locomotive 030 Ferrun n°Tkh 5703 arrivant en gare avec 3 des 6 wagons voyageurs réalisés à partir de plats SNCF(K50)

*Tout le monde disait : il faudrait faire quelque chose pour sauver la ligne... Aussi je trouvais cette situation insupportable et au lieu de me contenter de dire comme tous, il faudrait bien faire quelque chose, j'ai décidé d'agir. L'association est créée le 1er janvier 1992. Rapidement, nous avons acheté des drâisines aux ateliers de Brive en 1994 pour effectuer les travaux et rouvrir une section de 7 km, fermée en 1980. En 1997, nous avons acheté une rame de wagons du type OCEM et une belle petite machine à vapeur Fives-Lilles provenant du réseau touristique du Rabodeau. Cette machine était autrefois utilisée à la société chimique de l'Oise.*

La ligne prend vite du succès, pour l'équipe il est urgent de trouver un moyen d'accueillir plus de voyageurs à la fois. Le réseau achète alors une machine en Pologne. Cette « Marine » est restaurée à Martel en 2000. C'est une 030T Ferrun n°Tkh 5703 construite à Chraznow en 1961. L'équipe se retrouve les manches et réalise en peu de temps 6 wagons voyageurs à partir de plats SNCF du modèle K50. Ces wagons, d'un type « plein air » sont homologués pour recevoir du public.

Pendant le voyage, le train part en arrière, la machine pousse ses wagons en marche arrière jusqu'à la halte du belvédère de Mirandol. Le terminus est curieusement installé devant le cimetière du village de Saint Denis, quelques kilomètres plus bas, après une courte pause le train repart en avant dans un lourd panache énergétique, jusqu'à la halte du Viaduc des Courtils. C'est le moment émotion du voyage, un voyage mouvementé et impressionnant où le train prend de la vitesse et nous entraîne avec lui, le long des falaises abruptes et dans des tunnels sombres, noyés d'une épaisse fumée dantesque. Une drâisine fermée est intentionnellement attelée en queue de train, elle est réservée aux jeunes parents qui veulent protéger les poumons de leurs chères têtes blondes. Non loin derrière, une drâisine ballet suit le train à l'affût de la moindre escarville rebelle.

A la gare de départ, la collection de matériel est étonnante, il y a une palette admirable de vieux wagons très anciens, une rame du Trans Europe Express en inox magnifiquement conservée et une belle ribambelle de drâisines colorées. La Fives-Lilles et de beaux locotracteurs sont garés en réserve. Ce site recèle une collection intéressante et inattendue de matériel en voie normale dans un cadre bucolique. L'ensemble est parfaitement entretenu. De quoi épater plus d'un amateur, c'est sûr.

Enfin, si des éléments de votre famille traînent un peu des pieds à l'idée de visiter ce qu'ils qualifieront de « encore un train ☹ » sachez que non loin de là, vous pouvez les occuper, à grimper à la recherche du loup des grottes de Rocamadour ou à plonger dans les abîmes sans fond du gouffre de Padirac... En résumé ce train est situé dans une région admirable, il est géré par une équipe détendue mais efficace. ● Renseignements : 05 65 37 35 81 [www.trainduhautquercy.info](http://www.trainduhautquercy.info) Email : [cftq@wanadoo.fr](mailto:cftq@wanadoo.fr)

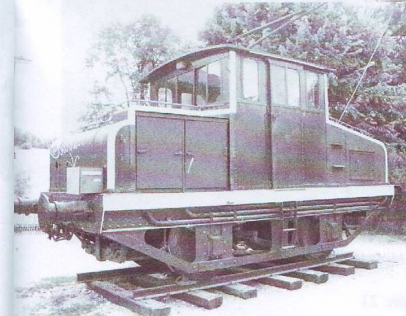
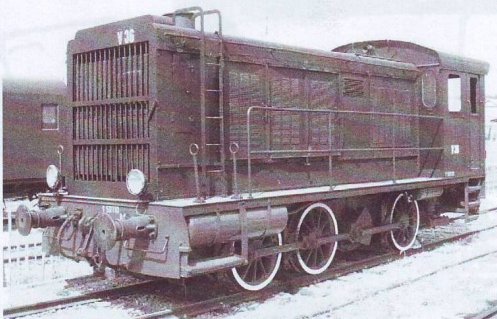
◀ Locotracteur allemand V36 Y50110 conruit par Berliner Maschinenbau AG et Schwartzkopf, un modèle rare, construit en 1943

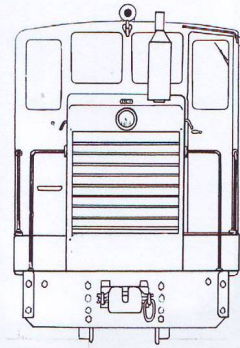
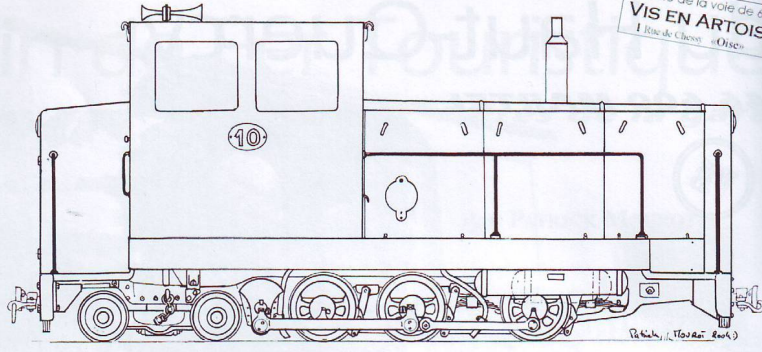
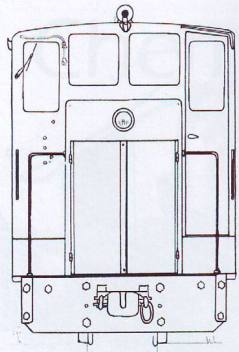


◀ Un remarquable locotracteur électrique « boîte à sel », boîte aux lettres, disposé devant la gare.

▲ Locomotive 030 Ferrun n°Tkh 5703 construite à Chraznow en 1961.

► **Quatrième de couverture :** la 030 Ferrun au dessus de Mirandol.





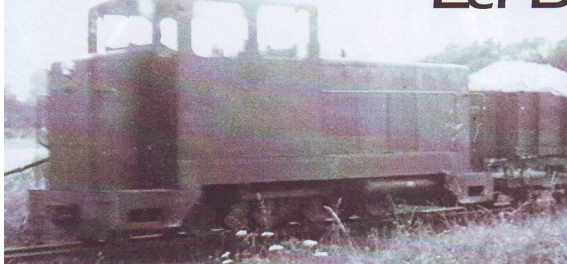
Voie de 60 cm



▲ Arrivé de la 230 Baldwin à St-Trojan vers 1970 - photo : Alain Laurent

BALDWIN ATTITUDE

# La Baldwin 230



de la voie de 60 à Vis en Artois. Transformé à partir d'une locomotive à vapeur 230 Baldwin de l'armée américaine de 1916 n°44511, numéro de

et la quatrième et enfin, le dernier levier pour aller en avant ou en arrière. L'embrayage était du type multi disques à bain d'huile de la marque Férodo. Les éléments du tableau de bord et le siège provenaient du camion Willème démonté pour l'occasion. Le locotracteur se nommait loco Horiot par allusion au chef d'atelier qui se cassait la tête à l'entretenir, son nom était aussi le Spoutnik sans doute à cause ses multiples petites lumières disposées aux coins de la cabine et des capôts.

régiment 711. Cette machine portait le numéro 10 à la sucrerie, elle pesait 16 tonnes.

La Baldwin au moteur 6 cylindres Willème du type F6M517P, était équipée d'une boîte de vitesses De Dion à 3 leviers, l'un pour enclencher la première et la deuxième, l'autre pour la troisième

Acheté par Bernard Barry un passionné, qui l'a laissé des années au terminus du Bellebat à Pithiviers, ensuite l'a stationné plusieurs années au train touristique de St Trojan pour le grand plaisir des passionnés venus passer leurs vacances sur l'île d'Oléron. Il fut vendu ensuite à Jacques André Hummel qui l'a ensuite cédé à Patrick Mourot en 1985.

▲ Plan au 1/43,5. Les flasques avant et arrière du châssis ont été déposés pour alléger la silhouette générale de l'engin et permettre son passage le long des quais de voyageurs.

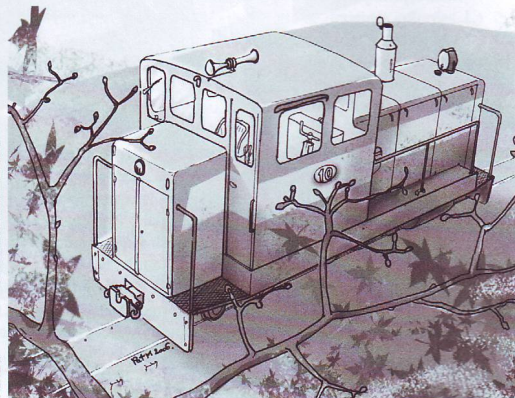
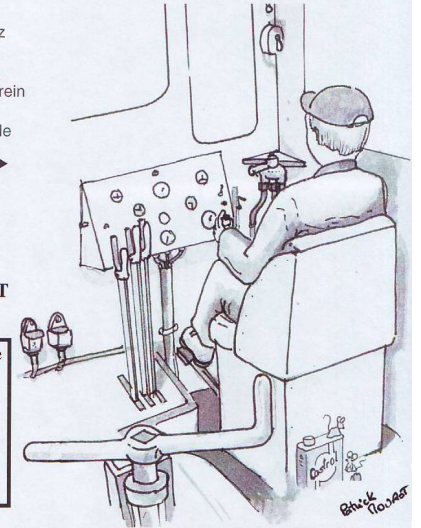
Depuis, il fait partie de sa collection au Tacot des Lacs où il reste en état de marche mais rarement utilisé. Un amateur a commencé puis abandonné sa restauration mais tout va être repris en main cet été.

Je vais plusieurs fois par an à Roberval. A ce jour, il ne reste pas grand-chose du chemin de fer ; quelques bâtiments du dépôt à Roberval, quelques poutrelles qui supportaient la voie sur le port de Moru, une maison en briques mais peu de souvenirs quant à cet incroyable engin... ☹ ●

A l'intérieur de la cabine, vous pouvez voir le système de changement de vitesses à trois leviers, le frein à air à droite du chauffeur. La manivelle de frein à main, et les huileurs (à gauche) proviennent de la machine à vapeur, le siège lui provient du camion Willème.

PAR PATRICK DE DECKER  
DESSINS PATRICK MOUROT

**Modélisme :** des modèles réduits de cet engin ont été réalisés par plusieurs amateurs passionnés. Le plus célèbre d'entre eux est visible au jackymolino.com. Une firme anglaise prépare une version laiton qui sera bientôt sur le marché.



▲ La 230 Baldwin à l'entrée du dépôt du hameau de Guidon. ▲ Dessin de Patrick Mourot (grimpé dans les arbres).



La 230 Baldwin au dépôt du hameau de Guidon sur la commune de Roberval.



La 230 Baldwin fait le plein au hameau de Guidon sur la commune de Roberval. Photo Claude Wagner le 22 août 1958.... La belle 203 n'est pas à vendre...

TOURISTIQUE  
DOWN LOUN

# THE ST-KITTS RAILWAY

« From Sugar Cane to Scenic train »

*Dans mes pérégrinations caribéennes, j'ai eu l'occasion de découvrir un couple d'îles constituant la République de Saint-Kitts et Nevis que j'ai visitées en juin 2005.*

*Saint-Kitts, la plus grande des deux îles où se situe la capitale Basseterre (ne pas confondre avec Basse-Terre la Préfecture de la Guadeloupe, bien que pas très éloignée), dispose encore d'une voie ferrée à l'écartement de 2'6" (0,762 m) pour le transport de la canne à sucre.*

voie de 76 cm



La ligne, qui fait le tour de l'île, a une longueur de 45 km. Sa construction a débuté en 1912. Elle dispose de nombreux évitements et voies de garage où sont chargés les wagons de cannes. Depuis la disparition définitive de la traction vapeur en 1972, un parc important de locomotives Diesel (Hunslet, Ruston, Davenport, Whitcomb) permet de tracter les trains. Par ailleurs, une rame fait la navette entre la sucrerie située à Basseterre et le port afin d'assurer le chargement des bateaux en mélasse et en sucre. Plusieurs passages à niveaux sont gardés. Ils sont aménagés à la mode anglaise avec les barrières fermant la voie en l'absence de trains. L'activité est évidemment saisonnière, la récolte de la canne à sucre s'étalant dans cette région du monde de janvier à juin.

En 2002, un investisseur eut l'idée de créer un train touristique en utilisant la ligne déjà entretenue pour le trafic cannier. Ce service a ainsi été développé selon un produit haut de gamme correspondant au type de clientèle fréquentant l'île. Bien que ne faisant pas partie du club des croisiéristes américains, j'ai eu l'occasion de faire la balade en train par un temps magnifique



PAR JEAN-PAUL BALENSI

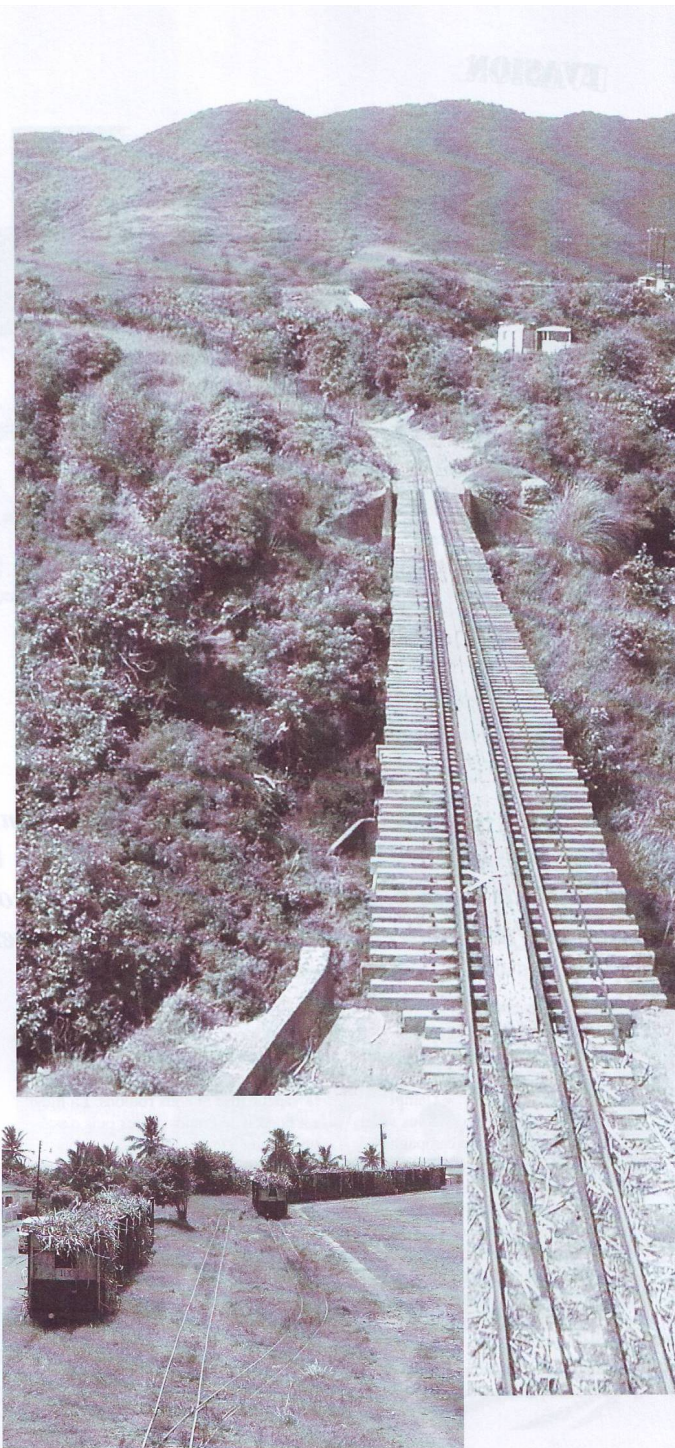
La rame est composée de 3 à 5 voitures panoramiques précédées d'un fourgon générateur ; elle est tractée par un locotracteur Henschel reconditionné acheté en Roumanie. 5 voitures à deux niveaux ont été spécialement construites à Seattle aux USA pour le service touristique ; leur partie haute est en plein air (mais couvertes en raison des averses tropicales) et la partie basse des voitures est climatisée. Plusieurs animations agrémentent le parcours (glaces, boissons, sucreries locales, musique, chansons,...). La rame touristique circule en saison 2 fois par semaine et plus si nécessaire. Elle est précédée d'une minuscule drasine qui ouvre la voie, le train la suivant à vue. Aux évitements, on croise des trains chargés de cannes à sucre, ce qui est vraiment typique.

Le paysage est magnifique, presque intégralement en bord de mer. La vitesse est celle d'un « submétrique » mais les balancements des voitures peuvent inquiéter les non-initiés. Lors de ma visite, on ne pouvait parcourir que les 2/3 du parcours, la voie ne permettant pas, nous a-t-on dit, le passage du train touristique sur le reste de la ligne. Le complément de parcours s'effectuait en autocar climatisé (beurk...).

Si vous avez l'occasion d'aller dans les Caraïbes, c'est une visite à faire. Vous trouverez tous les renseignements sur le site Internet de l'exploitant [www.skittsscenicrailway.com](http://www.skittsscenicrailway.com)

Il existe une brochure qui décrit techniquement le réseau et qui est très bien documentée (Jim Horsford « A Locomotives International Publication » [www.locomotivesinternational.co.uk](http://www.locomotivesinternational.co.uk)).

Et n'oubliez pas que vous pouvez également visiter le Chemin de Fer Touristique du Pays de la Canne en Guadeloupe et le Train des Plantations en Martinique qui, même si l'exploitation cannière a disparu, vous feront revivre le charme si attachant des chemins de fer sucriers d'outre mer. Vous y trouverez d'ailleurs des cheminots motivés et aussi professionnels que leurs collègues métropolitains. ●



EVASION



▲ A Rödelheim se croisent, à gauche, la locomotive 020 T n° 7 "Gustav", à droite, la locomotive 040 T n° 3 "Adolf Wolff"

# Mühlenstroth

## Chemin de fer touristique

Voie de 60 cm

TEXTE & PHOTOS DE  
JEAN-MARC VAUGOUIN

*Il y a des touristiques qui ne parlent que d'elles dans leurs éditions, d'autres passent leurs temps au travail et n'ont pas l'opportunité de se vanter de tous leurs mérites. A Mühlenstroth une courageuse équipe fait fonctionner une collection magnifiquement entretenue pour le plaisir de tous.*

Arrivant dans Gütersloh par la Berlinerstrasse nous roulons parmi les cyclistes et les promeneurs lorsqu'un panneau nous interpelle : « Dampf Kleinbahn Mühlenstroth ». Nous voici dans la cour de l'auberge campagnarde de la famille Bentlage où on trouve des chevaux pour faire une randonnée équestre et surtout un réseau de 2.250 mètres de voie de 60 dont 1.500 m de voie principale avec 22 aiguillages. Après avoir dégusté certaines spécialités régionales à l'ombre des pommiers nous faisons le tour du propriétaire... En train, ça va de soi !

A la station de Postdamm la locomotive n° 3 est sous pression, suivent un wagon

couvert, deux voitures fermées avec deux wagons panoramiques, lorsqu'à 14 h 52 retentit le sifflet du chef de train, la vapeur fuse et nous roulons. La ligne est bordée de grands arbres puis c'est une courbe sur la gauche alors nous passons dans les prés, au bout de l'alignement nous franchissons l'aiguille d'entrée de la halte de Rödelheim où a lieu le croisement.

La locomotive n° 7 en livrée bleue rutilante avance lentement, elle remorque trois wagons ouverts, une voiture et un wagon couvert. Un bref arrêt permet aux chefs de train de passer les consignes alors la machine polonaise part vers Postdamm tandis que notre

« Brigadelok » décrit une large courbe dans les pâturages avant d'entrer à Mühlenstroth Kleinbahnhof. Cette gare terminus comprend tous les aménagements nécessaires à la bonne marche du réseau, nous y trouvons le vaste dépôt à trois voies avec l'atelier, le château d'eau, l'écurie, le restaurant, le kiosque comme le parking. Ici les locomotives complètent leur provision d'eau avant de faire leur manœuvre pour revenir à Postdamm via Rödelheim et son évitement.

Le DKBM est ouvert l'été du 1er mai au 30 septembre, il attend votre visite et c'est à 700 kilomètres de Paris !

### Jetons un œil sur le matériel roulant et d'abord la traction vapeur :

- N° 1 - 020 T - "Mölm" - livrée noire - Hohenzollern 943/1897
- N° 2 - 020 T - "August Bentlage" - livrée verte - Henschel 28470/1948
- N° 3 - 040 T - "Adolf Wolff" - livrée verte - Borsig 10364/1918 - ex PKP 4243 ex DFB 2301, ex DR WEM 99 3318
- N° 5 - 020 T - "Arthur Koppel" - Orenstein & Koppel 12805/1936
- N° 6 - 040 T - "Richard Roosen" - livrée noire - Henschel 15307/1917 ex DFB 1547, ex DR WEM Muskau 99 3315
- N° 7 - 020 T - "Gustav" - livrée bleue - Chrzanów 1936/1949 - ex PKP
- N° 9 - 030 T - "Bielefeld" - Henschel 25325/1942
- N° 10 - 040 T - "Merapi" - Hanomag 10409/1925 - venant d'une sucrerie de Java
- N° 12 - 040 à tender séparé - "Mecklenburg" - livrée noire - Orenstein & Koppel 12518/1934 - ex DR MPSB 99 3462

### Les autres engins sont :

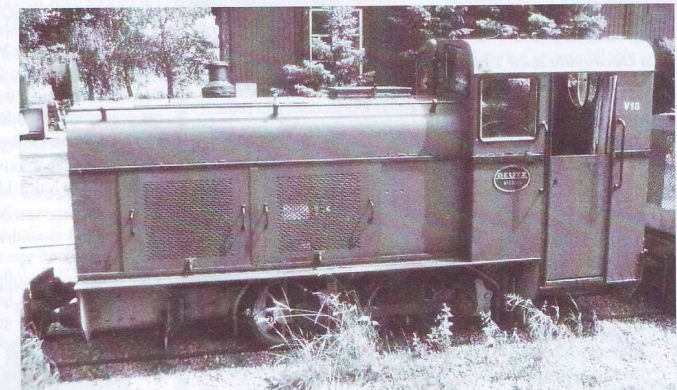
- N° V13 - Diesel "B" - "Berolina" - livrée rouge - Deutz 23268/1939
- N° E14 - Electrique "B" - "Teutonia" - Siemens & Schukert 2212/1925
- N° V15 - Diesel "B" - "Wilhelmine" - livrée rouge - Schöttler 734/1950
- N° V16 - Diesel " - "Senne" - Deutz 11853/1941
- N° V17 - Diesel "C" - Hammonia" - Winhoff 765/1943
- N° V18 - Diesel "B" - "Frieda" - livrée rouge - Orenstein & Koppel 26189/1962
- Draisine n° 90 - "Valerie" - Beilhack n° 2623 - moteur de 600 cm<sup>3</sup>

### Le matériel remorqué se compose de :

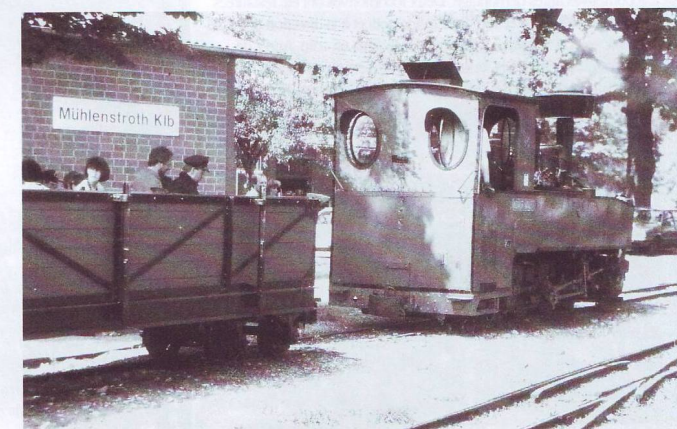
- Voitures nos 21, 23 et 24 - fermées à deux essieux - construites dans les ateliers du réseau de 1976 à 1978
  - Voiture n° 20 - fermée à bogies - construite dans les ateliers du réseau en 1975
  - Voiture n° 25 - construite en 1980 sur un tombereau DFB à bogies ex DR WEM
  - Voiture n° 26 - fermée à bogie ex DR MPSB
  - Voiture n° 27 - mixte fourgon à bogies ex DR MPSB
  - Voitures d'été nos 31 à 40 - à bogies - aménagées dans des tombereaux provenant de DR WEM
  - Quatre fourgons à bagages à bogies ex DR MPSB
  - Quatre wagons couverts à bogies ex DR MPSB
  - Un wagon citerne à bogies
  - Deux wagons tombereaux à bogies
  - Seize wagons divers à deux essieux
- Abréviations :  
MPSB : Mecklenburg Pommersche Schmalspurbahn  
WEM : DR Waldbahn Muskau ●



▲ Locomotive n° 7 "Gustav" - livrée bleue



▲ En gare le Locotracteur Deutz V13 "Berolina" la DFB "Adolf Wolff" ▼





## 100 bougies « Péchot »

J'ai œuvré sur ce site de Plombières les Dijon, pendant 3, 4 ans à partir des années 87. En 1988 pour l'anniversaire de l'invention du système Péchot, j'ai eu envie de faire quelque chose avec nos plates formes. Alors avec des roues de chariots et un tube de canalisation, j'ai imaginé le simulacre d'un canon inspiré des canons très anciens encore utilisés pendant la guerre de 1914-1918. Voici la photo de cette réalisation prise en 1988 pour le centenaire des wagons Péchot de notre réseau.

Je suis content qu'une partie du matériel soit préservée, mais un peu déçu qu'une partie ait quitté la France pour partir à l'étranger alors que j'aurais été très intéressé pour notre réseau en construction. ●

## Chemin de Fer Touristique du Tarn

**La Decauville 3,20 T : la brouette motorisée de l'époque**

Cette locomotive du type « nouveau modèle » est la plus petite locomotive fabriquée par Decauville. Des modèles plus petits figurent aux catalogues avant 1900, fabriqués très probablement par Couillet.

Cette locomotive a été produite en de très nombreux exemplaires, c'était la brouette motorisée de l'époque. Malheureusement, étant donné leur faible puissance, la plupart a été ferraillée très tôt. Sauf erreur, aucune n'a été vue dans les dernières années de la vapeur industrielle en France.

Un grand nombre avait été utilisé en Nouvelle Calédonie, dans les mines de nickel. Presque toutes ont été ferrailées dans les années 50, par les japonais. Presque toutes... Sauf trois ! En effet, lors de la fermeture de la mine de Guerioum dans les années 1940, trois Decauville sont restées abandonnées dans la jungle. Leur rapatriement étant trop coûteux ; une opération de sauvetage a eu lieu en 1993. Un hélicoptère de l'armée de l'air a redescendu les trois locomotives après démontage. Deux locomotives ont été restaurées puis placées à la Direction de l'Équipement et à la direction de la Sté Le Nickel. La troisième a été entreposée dans un coin. Après de nombreuses démarches, cette locomotive a été rapatriée à St Lieux, le 30 juin 1998. Construite en voie de 60, elle a été modifiée pour la voie de 50 en Nouvelle Calédonie. En fort mauvais état après 50 ans d'abandon dans la jungle, elle attend son classement afin de débiter sa restauration. ●

TEXTE DE JACQUES DAFFIS

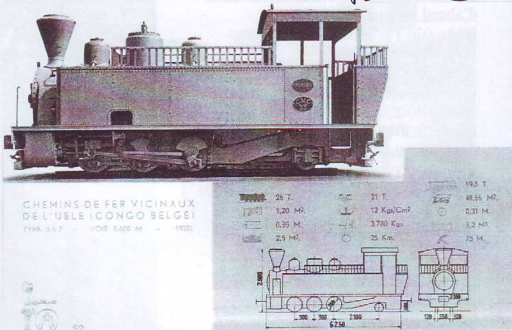


## COURRIERS DU LECTEUR

### Vici-Congo

Complément de Guy J. Tyléca

Voie de 60 cm



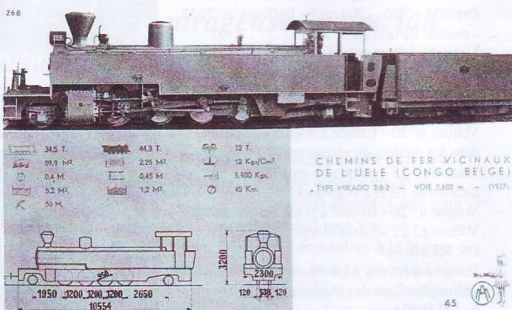
A la lecture de l'article sur le Vicocong, dans le Tortillard n°18, j'ai pioché dans ma documentation « belge » et surtout dans un ancien catalogue « TUBIZE », datant de la fin des années 1930.

Les Chemins de Fer Vicinaux de l'Uele au Vicocong ont été construits à partir de 1923 pour former un ensemble à voie de 60 de 1.235 kms. Ce qui fait de ce réseau un des plus conséquents à cet écartement. Bondo était la tête de cette ligne.

Les Ateliers Métallurgiques de Tubize ont livré pour cette ligne en 1929, six locomotives 031T, et huit autres quelques années après. En 1937, des 141 à tender prévues pour le bois ont suivi.

C'est pendant la seconde guerre mondiale que Bagnall a livré quelques 141 similaires, car Tubize ne pouvant plus assumer sa fabrication. ●

**Bibliographie :** l'ouvrage de 1982, Ed. *Vie du Rail, Vapeur en Afrique*, de Durrant / Lewis / Jorgensen.



### Exposition de photos

Venez voir les photos primées sur le thème de la gare, prêtées par l'Association des Conducteurs de TGV, au Musée du train ROSNY RAIL. Du 25 mars 2006 au 09 avril 2006, (lu, mer, ven, sa 14-18h et di 10-18h) en gare de Rosny-sous-Bois (ville).

Rens. : tel. 01 43 00 58 05 ou 01 43 09 61 99. ●

### COPEF & Co

Le COPEF organise un voyage avec le Picasso de l'association ABFC entre Dijon et Epoisses, le samedi 18 mars. Départ de Dijon à 9h32. ● site : [www.copef.org](http://www.copef.org)

## Une 141R en Suisse

TEXTE ALEXA STOTT

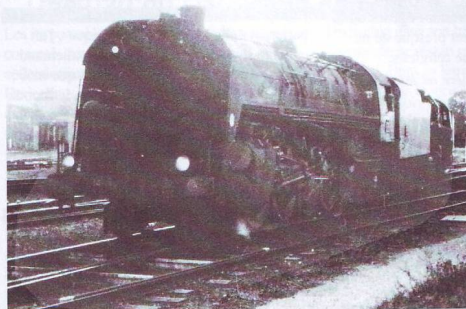
William Cook Cast Products Limited (WCCP) a acquis une ancienne locomotive à vapeur SNCF 141R. La locomotive, en parfait état de fonctionnement, fera très prochainement le voyage, par ses propres moyens, de sa base actuelle à Capdenac, pour la région du nord du Midi Pyrénéen à Embrach, sa nouvelle gare en Suisse.

La locomotive sera principalement employée pour la traction d'un train d'anciens véhicules SBB remis en état pour être utilisés dans des promotions commerciales, des charters spéciaux pour l'industrie ferroviaire, pour le tourisme.

Roger Waller veut faire passer des trains spéciaux à vapeur sur le réseau ferroviaire suisse extrêmement occupé. Cela exige des locomotives fiables et puissantes de façon à ce que le trafic régulier ne soit pas retardé. Une bonne accélération, même pour un train lourd, est essentielle pour éviter qu'il ne soit mis, par les autorités d'exploitation, sur des voies de garage ou d'évitement pendant des heures. La locomotive 141R est parmi les locomotives à vapeur les plus modernes, sa puissance peut faire face au trafic ferroviaire d'aujourd'hui. C'est certainement l'un des meilleurs choix pour les événements à vapeur en Europe continentale.

Président de WCCP, Andrew Cook, a ajouté : « je me souviens de la locomotive 141R, lorsque j'étais écolier, et que à de nombreuses occasions, j'ai voyagé comme passager dans des trains tirés par ces machines. Elles offrent une combinaison de simplicité et de puissance avec un flair gallois unique pour la traction à vapeur. Et tout ceci, accompagné d'une attitude extrêmement positive de la SBB envers les événements spéciaux de la vapeur, promet d'offrir un bel avenir à cette locomotive. »

M. Jean Clavequin, vendeur de la locomotive et ancien agent de la SNCF, affirme : « il serait dommage que vingt années de travail s'arrêtent mais je suis très content que la locomotive continue à vivre. » Il est prévu que le tronçon suisse du voyage de livraison de la locomotive sera commercialisé comme un charter spécial. ●



## Que du bonheur au Creusot !!!

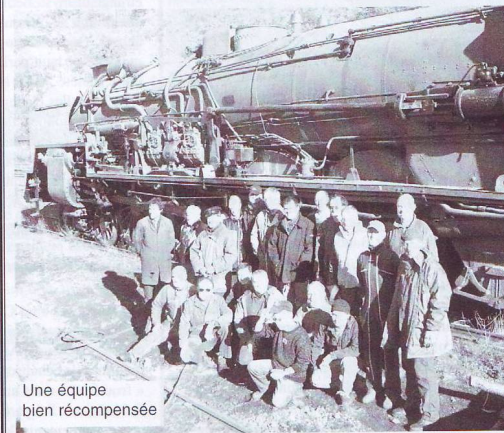


▲ Heureux, Claudius Petit retrouve son cheval de fer...

Après 12 années de travail, la 241 P 17 revit. Cet inoubliable week-end de novembre 2005 restera gravé à tout jamais dans les esprits de l'équipe technique. Ces premiers essais ont dépassé toutes nos espérances quant à leurs résultats et pour le moins nos inquiétudes se sont estompées. Néanmoins, il faut rester vigilant et continuer tranquillement les préparations des prochaines étapes.

Quel symbole de voir Claudius Petit, son premier chauffeur, âgé aujourd'hui de 94 ans, rallumer la 241 P 17 en compagnie de Yann Janaudi, initiateur du projet. Ce moment important démontre qu'à travers les différentes générations, avec la passion, le travail et la ténacité, on arrive à de grandes réalisations. Un grand bravo à toute l'équipe et permettez-moi de le dire, de grandes félicitations à Yann qui a tenu malgré toutes les difficultés à mener à bien cette restauration. ●

MATHIEU CHEVALIER : CHARGÉ DE PROMOTION  
Les Chemins de Fer du Creusot - [www.parcdescombes.com](http://www.parcdescombes.com)



Une équipe bien récompensée

# La Gare est le théâtre musical de la locomotive...

**Mini interview de Jean Meyer pour Tortillard**

souvent été comparé à une cathédrale moderne : le bruit de la foule, le bruit des moteurs des machines, les échos de toutes sortes, des jingles qui, autrefois, se résumaient à l'accord parfait majeur répétés deux fois (do mi sol, do mi sol) pour annoncer les trains et puis des rappels incessants de tableaux de peinture impressionniste, l'idée de partir, de s'évader, de côtoyer toutes les couches sociales de la société voilà tout le côté mystérieux de la gare. Lorsqu'on s'intéresse au modélisme, on retrouve des métiers disparus comme les porteurs de bagages et les mécaniciens avec des graisses de toutes sortes. Aujourd'hui, la gare est certainement plus fade avec moins d'odeurs, moins d'expression théâtrale comme les retrouvailles ou les séparations des familles, des contrôleurs accompagnés de policiers, et puis des haut-parleurs, dans mon esprit, annoncent un monde kafkaïen. C'est Magritte qui a le mieux montré le côté étrange et mystérieux de la gare, il faut faire attention à ne pas oublier cet aspect des choses. Quelque chose m'inquiète : cette musique de haut parleur est partout dans notre société : dans les autobus de province, dans les salles d'attente de médecins, dans les rues piétonnes, dans les souterrains, dans le RER, et même dans certaines églises où là les haut parleurs s'excusent presque de ne diffuser que de la musique religieuse.

et d'un CD de musique ferroviaire. La locomotive a influencé beaucoup de compositeurs. Tout le monde connaît « Pacific 231 » de Honneger mais, il y a beaucoup d'autres morceaux de musique sur le train et énormément de chansons : j'aime particulièrement « locomotive d'or » de Claude Nougaro. J'ai trouvé un recueil américain qui s'appelle « train song ». Ce sont ces mélodies-là que j'interprète dans mon disque avec un sifflet de train américain à trois notes et avec violon et pianos.

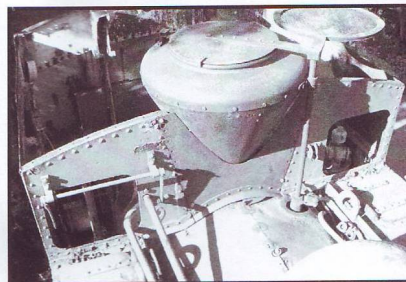
Beethoven naît, à l'époque de la machine de James Watt, et la première locomotive apparaît trois ans avant sa mort. Bref c'est le début de l'ère industrielle et sa musique décrite, est, il me semble l'exaltation de l'homme face à la nature, face au progrès. On met en avant sur scène les solistes pour jouer les grands concertos, le pianoforte va remplacer les clavecins, on mettra plus de musiciens dans les orchestres, le chef d'orchestre devient un Dieu, c'est donc le niveau sonore de la vie qui est en train de changer, le public va venir applaudir un homme, plutôt que la musique elle-même. On flatte l'égo de l'homme. On sent venir la période romantique et l'on va avoir besoin de Freud un peu plus tard. Voilà pourquoi la locomotive à vapeur est un mythe, nous aide à remonter le temps, voilà pourquoi tous les hommes la font revivre dans tous les coins de la planète.

**Quelles sont vos éditions ?**  
Je n'ai pas d'éditeur. Pour l'instant je vend tout seul. Pour mon CD sur le train vous aurez toutes les informations sur le site Internet : [www.webspawner.com/users/engine143](http://www.webspawner.com/users/engine143)

**Quels sont vos projets ?**  
J'ai déjà écrit au brouillon, un livre sur l'accord parfait majeur et ses dérivés dans la mélodie de Mozart à Jean Michel Jarre. J'essaie actuellement de l'écrire au propre.

**Qui voulez vous séduire ?**  
Et bien je crois que j'ai déjà séduit le Tortillard et c'est un bon début. Au delà, j'aimerais séduire d'autres journaux, en parler en Allemagne et en Amérique ; j'ai entendu dire qu'un autre musicien allemand avait fait le même genre de disque que moi ; j'aimerais le connaître et pour finir, le monde de la télévision va se développer avec Internet. Et bien, je suis sûr que les modélistes vont avoir leur propre chaîne de télévision car ce sont souvent de remarquables techniciens, et bien je leur dit : essayons de faire quelque chose ensemble. ●

Jean Meyer  
Email : [trx337@yahoo.fr](mailto:trx337@yahoo.fr)



## Le Père de nos Pères.

Notre grand ami Claude Wagner vient de publier, chez *La vie du Rail*, un ouvrage complet sur les tramways de Reims et de sa région. Le bonus, bonheur suprême, qui se trouve à l'intérieur est un chapitre qui va vous faire frémir d'impatience : imaginez que notre

## La CGB.. Bi-cabine

Comme nous l'avions annoncé dans Tortillard n°18, l'unique exemplaire qui reste en France est bien arrivé à la Transvap. Enfilez vos salopettes et venez rejoindre l'équipe associative pour une belle restauration. ●

**A LIRE**

auteur a consacré une petite partie de son ouvrage aux chemins de fer militaire à voie de 60 de la grande guerre...avec des photos inédites...alors tous chez *La vie du Rail* !  
Merci, Claude Wagner pour votre travail! ●

PM

## Vent en poupe en bord de mer

**NEWS**

Le réseau de Saint-Trojan est admirablement bien géré et ça se voit. La saison dernière pourrait figurer dans le livre des records. La fréquentation de ce train de bord de mer est de plus en plus satisfaisante !  
En effet, le réseau a dû afficher complet au mois d'août et les voyageurs ont dû attendre le train un peu comme on attend le métro aux heures de pointe. A chaque départ, il restait encore assez de voyageurs pour remplir un autre train. L'équipe ne se laisse pas dépasser

par les événements : elle restaure d'arrache pied un Billard supplémentaire et construit des voitures neuves pour répondre aux attentes de la prochaine saison.  
Je me demande si l'on a bien fait de démonter la ligne de la cimenterie de Montebourg, à côté de Cherbourg, pour installer le Tacot des Lacs en Seine et Marne... :- ) ●

LG

## Bligny sur Ouche

Nous venons de faire rentrer une 130T « LA MEUSE », stockée en kit et sans entretien devant le dépôt de Pithiviers pendant longtemps.  
Du travail nous attend, car dès que nous aurons terminé les travaux préconisés par le référentiel, nous pourrions remonter et repindre cette belle machine. Cela nous prendra environ 2 à 3 saisons. La chaudière est en bon état sauf le foyer qui a une fissure. Cette avarie est réparable par soudage, une entreprise qualifiée pour cette réparation est attendue prochainement. Nous avons

également à terminer la restauration de la 040 KDL propriété du chemin de fer du Haut Rhône. Tous les passionnés volontaires sont invités cordialement pour donner un coup de main à notre courageuse association.  
Philippe Ravet nous a installé la plaque tournante provenant de la sucrerie de Toury. C'est la plaque du même modèle que celle, utilisée au dépôt de Pithiviers mais sans sa rallonge. ●

CP

## Une 020 du Darjeeling en France...

**NEWS**

Les responsables du réseau de Bligny ont été contactés pour recevoir, cet été, la visite d'un collectionneur et de sa machine 020 du type Darjeeling. La machine avait été acquise auparavant par un musée américain. Notre passionné, Adrian Shooter l'a ensuite acquise pour son réseau privé à voie de 60. Il a réalisé une ligne fortement inspirée de celle du

Darjeeling dans son très grand jardin anglais. La gare de ce réseau est la copie d'une station indienne. Dans sa logique de reconstitution, il a même poussé le vice à faire construire deux copies de voitures du Darjeeling, par les ateliers du Ffestiniog! ●

ES

## 100 abris...

Le Tacot vient d'acquérir des bâtiments neufs installés il y a 2 ans par le célèbre outilleur Facom France parti en Chine. Les structures réformées comptent plus de 24000m<sup>2</sup>. Avec ce

Légo géant il nous est enfin possible de construire des bâtiments. ●

PM

**Salon**  
de la **Maquette**

Du 13 au 17 avril 2006  
Paris Expo Porte de Versailles  
Hall 1

## Lignes Secondaires

Ce film représente les chemins de fer secondaires en France au sens le plus large. Durée : 54 mn ; en DVD uniquement Edition de LA REGORDANNE - Le Villard - BP3 - 48230 CHANAC - FRANCE  
Tel: 04 66 48 27 49 ●



## tortillard

Ont participé à l'élaboration de ce numéro : C. Wagner, B. Junk, D. Boussac, C. Pycke, F. Hallier, P. Chanson, J. Grondin, B. Evelin, H. Lacarrière, JP Balensi, J.M. Vaugouin, P. Durand, J. Daffis, G. J.Tytéca, A. Stott, M. Chevallier, J. Meyer, Jannick, Nga, Patrick, Jean-Marc.

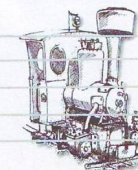
## tortillard

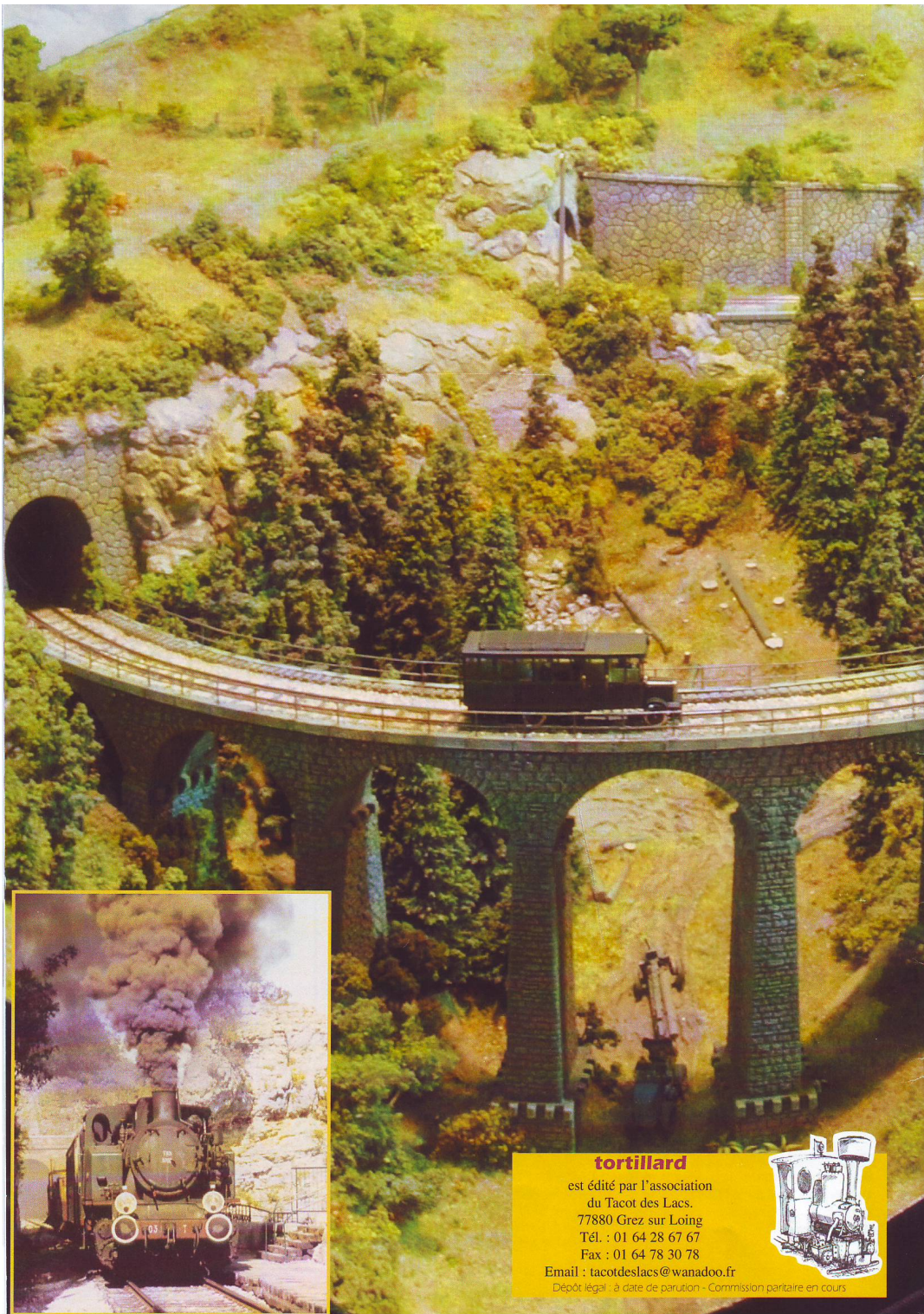
est édité par l'association du Tacot des Lacs.  
77880 Grez sur Loing  
Tél. : 01 64 28 67 67  
Email : [tacotdeslacs@wanadoo.fr](mailto:tacotdeslacs@wanadoo.fr)

- trimestriel -

**Abonnez-vous**  
et commandez les premiers N°s  
4 N°s + frais d'envoi 21 €  
à l'ordre du Tacot des Lacs

Nom : \_\_\_\_\_  
prénom : \_\_\_\_\_  
adresse : \_\_\_\_\_  
Tél. : \_\_\_\_\_  
Email : \_\_\_\_\_





**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

