

tortillard

Le journal des passionnés du patrimoine industriel

Evasion

Le petit train de la Patagonie



Associations

Les travaux d'hiver

Savoir-faire

L'entreprise PATRY

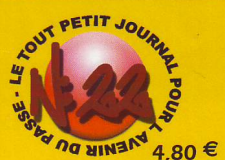


Des rails dans la prairie



La Mine

Porte de Versailles 94



Editoria

Il y a quatre ans, nous avions envie d'avoir un petit journal associatif, proche des passionnés et du patrimoine industriel. Nous avons mis en place un concept simple et efficace, résolument tourné vers l'avenir, des véritables acteurs de préservation du patrimoine technique et de nos collections. Tortillard a créé et occupe aujourd'hui une « niche » dans le monde de la presse associative, son succès grandissant en est la preuve la plus agréable.

Aujourd'hui forts de cette évolution, nous avons décidé de rencontrer nos lecteurs en participant au salon de la maquette et du modèle réduit. La Porte de Versailles est un terrain bien connu par notre Tacot des Lacs, qui présente il y a déjà plus de dix ans, des plateaux scéniques dignes d'une organisation professionnelle. Toute la presse ferroviaire, la presse de l'automobile de collection et, bien sûr, la télévision, firent de ces représentations un véritable fait d'actualité. Nous n'avons pas résisté à repasser par la case départ, nostalgiques, nous avons retrouvé quelques photos et le dossier de presse de cette chère époque. Dans ce numéro vous retrouverez également nos amis des trains et leurs travaux, des professionnels comme des amateurs, un sujet « coup de cœur » d'une association grandissante : le Réseau Ferré d'Uxegney.

Dans la famille « Trucdautrefois » je voudrais la carte : train tu nous fais rêver... regardez et bonne lecture ! ●

Pat M

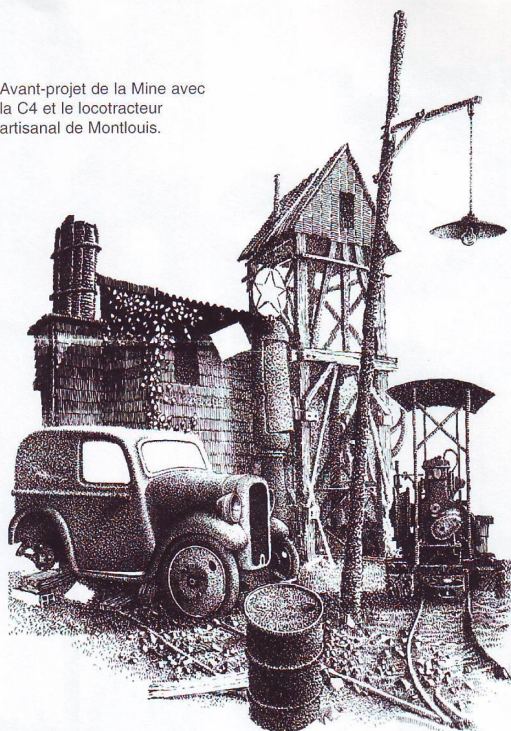
Sommaire

La Mine	p 02
L'entreprise PATRY	p 04
Le petit train de la Pantagonie	p 05
La saison hivernale de Saint-Trojan	p 07
Des rails dans la prairie	p 08
La drâisine Fairbanks de Pascal	p 12
CFTT : Matériel à voie de 60	p 14
La 030T-19 des Chanteraines	p 14
La loco « Baudoin »	p 17
CFVO : Balladeuses semi-fermées	p 18
News	p 18-19

Notre couverture : Des soldats posent autour du locotracteur Decauville devant le fort : une belle mise en scène au forum des fortifications à Uxegney en octobre 2005. Photo Pascal Durand.

Au dos : Le plateau scénique de La Mine, un réseau à l'échelle 1/1, où circulait à l'intérieur un locotracteur en voie de 50 cm du Tacot des lacs et à l'extérieur un Heim en voie de 60 confié par Louis Patry. Photo : Patrick Mourot.

Avant-projet de la Mine avec la C4 et le locotracteur artisanal de Montlouis.



Il y a plus de dix ans notre équipe du Tacot des Lacs et ZAP 1901 réalisaient en partenariat avec des entreprises un véritable espace scénique. Nos partenaires les plus connus étaient les établissements Louis Patry, Euroson, les transports Henry... A la suite du 1er jour, le journal télévisé de 20 heures animé par Michel Chevalet et présenté par Claire Chazal qui nous a placés sous les feux de la rampe, un véritable tourbillon d'admirateurs a envahi notre plateau. Ainsi, nous vîmes arriver un couturier Coréen venu faire son catalogue, des cinéastes voulant faire quelques rushs, M6 et des autres télévisions... un réalisateur de spectacle à la recherche de décors, la presse ferroviaire et des passionnés de véhicules anciens.

Le concept réalisé en 1994 fut un souvenir inoubliable : somptueux décor d'une mine abandonnée reconstruite à l'aide de planches vieilles, couvertes de poussière et de toiles d'araignée, entourée de panaches de fumée sous un éclairage mystérieux. Le décor mettait en scène une vraie locomotive de 1908 et un tracteur employé depuis 1935 à la tuilerie de

Montlouis, présentés sur ses rails, à côté d'une Citroën livrée à la végétation. Le module à l'échelle 1/1, fruit d'un travail effectué par le Tacot des lacs et ZAP 1901. Une belle démonstration de savoir-faire regroupant diverses techniques de différents professionnels : décorateurs, scénographes, éclairagistes, professionnels du train...

La Mine

PAR P. LÉVÈQUE & P. MOUROT
PHOTO L. HENOCH



Une machine à remonter le temps

De pépites d'or oubliées en caisses d'explosifs laissées là par on ne sait quel inconscient : on croirait bien que les années portent sur la mine les marques du labeur, d'un temps révolu. Révolu? Pas si sûr ! Cette mine a été construite seulement pour le plaisir des yeux, pour le plaisir de l'émotion retrouvée et surtout par esprit de performance. Entre maquette géante et décor de cinéma, chaque détail qui la constitue raconte l'histoire du temps, histoire d'autant plus fabuleuse que par la forme même du concept qui l'anime, chacun peut en devenir l'acteur. Car la

mine est avant tout un concept, une nouvelle manière de jouer au train, disons le tout net : un véritable art de vivre. Vrai train, faux décor, rêve furtif ou réalité?

La mine est une matérialisation palpable d'un univers ferroviaire sublimé qui prend l'émotion du spectateur en otage jusqu'au terme du voyage auquel il est convié.

Se promener à l'aube du XXIe siècle dans une vraie mine d'or du début de l'ère industrielle est à présent possible « en vrai ». Bienvenue au royaume du rêve, bienvenue à la mine !

Pourquoi un décor à échelle réelle?

La maquette à échelle réduite ne permet de traduire qu'une existence virtuelle de l'univers qu'elle s'efforce de représenter, alors que le décor grandeur nature, par essence, permet au spectateur de s'y projeter réellement ; ce qui donne donc une forme de réalisme très spectaculaire directement palpable. L'échelle réelle telle que nous l'utilisons n'est néanmoins pas une finalité absolue. Un décorateur, de cinéma par exemple qui ne touche pour ainsi dire jamais à la « petite maquette » s'ampute d'une certaine possibilité d'analyse, disons d'un certain recul. Le concept

employé pour la mine résulte en revanche d'un cheminement qui la fait intervenir comme fondement, c'est pourquoi sont présentées dans une partie distincte du décor, une série de photographies de « petites » maquettes mélangées à des photos de « grandes » (à échelle réelle) liées entre elles par une histoire, afin de résumer très clairement la démarche, de la simulation simple à scéno-muséographique.

Une mine au salon de la maquette.

S'il existait en 1994 un lieu particulièrement adapté à la première présentation publique de ce décor, c'était bien le salon de la maquette,

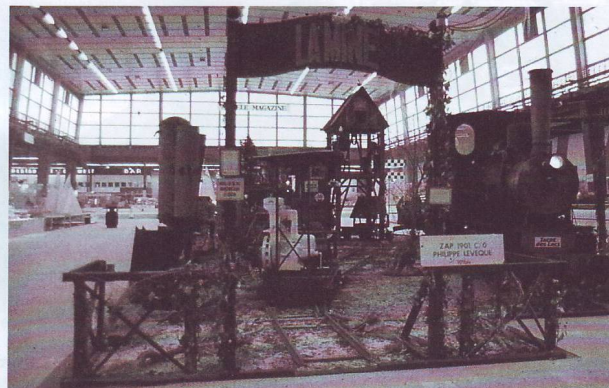
« La mine » étant destinée aussi bien au grand public en raison de son attrait puissant, qu'au professionnel par l'originalité de la réalisation et des techniques employées. Le Salon de la maquette existant depuis longtemps possède une notoriété largement reconnue. Conséquemment la couverture médiatique suit en proportion, ce qui est fondamental pour rattacher des partenaires à ce type d'opération. Sensibles aux qualités de notre décor et aux concepts mis en oeuvre, les organisateurs nous convient à l'associer au salon comme un des pôles principaux d'animation. Pour preuve, l'emplacement réservé à notre intention à titre gracieux, se situe à l'entrée principale du hall 1 du parc des expositions de la porte de Versailles, sur une surface de 150 mètres carrés en ilot.

Description de l'aménagement

L'espace de 150m2 est scindé en deux parties inégales. La première et la plus grande partie de l'espace est formée par le grand décor. Epine dorsale de cette « maquette ferroviaire » la voie ferrée et surtout le train qui roule dessus permet le mouvement du spectateur à l'intérieur même du décor. Le choix d'une installation vétuste et patinée par les affres du temps se justifie par pure volonté plastique. L'ambiance de cette scène/ diorama est complétée par des jeux de lumière, des effets pyrotechniques et enfin par une bande son spécialement créée pour l'occasion. Trois acteurs évoluent en permanence sur le décor, improvisant le rôle de mineur et surtout, dispensent au public de manière vivante toutes les informations nécessaires à la bonne compréhension des techniques mises en oeuvre sur le projet.

L'autre partie de l'espace accueille la partie exposition. Le rôle est de montrer clairement le cheminement et la grande palette de compétences qu'impose la maîtrise des grands décors traités aux standards de finition du modélisme ferroviaire. ●

▼ Le plateau scénique avant le démontage. Photo : Lionel Hénoch.

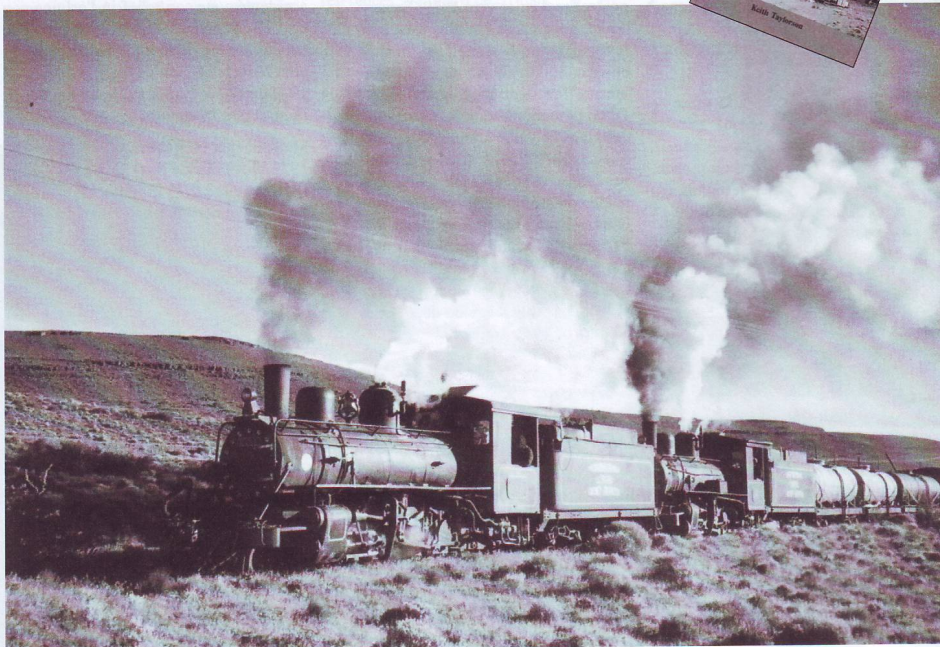


résistance des ponts.

La station de Norquingo (km 201) fut atteinte en février 1939, celle de El Maiten (km 237) en 1942 et enfin Esquel fut inaugurée le 25 mai 1945. L'importance du trafic engendra de nombreux types de trains : passagers, mixtes (M.V) et marchandises plus particulièrement en hiver ou le train était le seul moyen de transport dans ces contrées enneigées. Mais... le manque d'entretien de la voie, la maintenance négligée des machines et du matériel roulant provoquèrent de nombreux déraillements ce qui donne, par dérision, le nom au train « el viejo Patagonia » vers 1960. En 1979 le mixte partait les mardi, jeudi et samedi à 5h50 de I. Sacobacci et arrivait à Esquel à 21h15. Cependant, avec des hauts et des bas, si j'ose dire à l'image de la coupe en long de la ligne, l'exploitation commerciale subsista jusqu'au 31 juillet 1992 : l'Etat argentin ne voulut plus désormais entretenir la ligne et ordonna sa fermeture.

J'eu la chance et le plaisir de parcourir cette ligne -en trois jours- avec un train

▼ Le train sillonne la cordillère pour arriver à Esquel. Il est tracté par deux Baldwin 141.



spécial du 5 au 7 décembre 1990 ce qui me permit de croiser, au point culminant de la ligne, l'unique train hebdomadaire venant de I. Jacobacci : c'était un long train mixte tracté par une seule machine : Baldwin type 141. Heureusement pour l'avenir du « Trochita » une association motivée se créa avec la participation financière du gouvernement provincial du Chubut et de celui de Rio Negro pour sauver le train. Depuis mars 1994 la ligne est opérationnelle sur toute sa longueur mais uniquement à but touristique ; nous pouvons, maintenant, considérer que l'ensemble voie, voitures et locomotives est sauvé. Actuellement, deux marques de machines à vapeur type 141, chauffées au fioul, sont en service : des Baldwin et des Henschel, toutes sont de 1922.

Mon deuxième périple sur cette ligne a eu lieu en novembre 2004 : j'ai constaté une très nette amélioration de la qualité de la voie, des bâtiments (dépôt et ateliers) de El Maiten et surtout du fonctionnement impeccable - des machines sans une seule panne

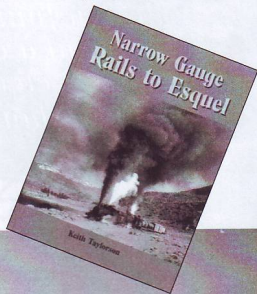
pendant tout notre voyage en double traction-.

Pour terminer cet article, je traduis la fin du document commémoratif affiché au musée de El Maiten :

« Ainsi, la TROCHITA poursuit chaque jour, avec le même orgueil du chemin de fer, son action pour maintenir vivante cette partie de notre histoire : histoire qui marche sur les rails ».

En conclusion : si l'occasion vous est offerte ne manquez pas d'effectuer ce superbe voyage... Même si vous n'êtes pas un amateur ferroviaire, les paysages sont splendides et l'accueil très chaleureux. ●

▼ **Bibliographie :**
« Narrow gauge Rails to Esquel », par Keith Taylorson, édité en 1999.



Saison hivernale à Saint-Trojan

La saison hivernale reste une période d'intense activité malgré l'absence d'afflux touristique : c'est ce que nous appelons « l'envers du décor » !

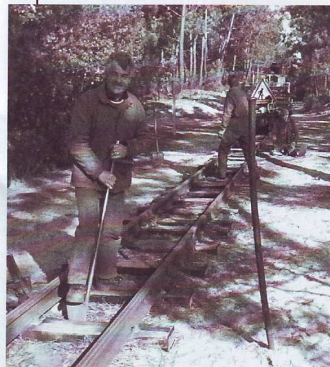
La remise en état, la construction de nouvelles voitures, la reconstruction de la voie afin d'optimiser la sécurité, la réduction de l'usure des roues par un champignon plus large (30 kg/m), restent un souci permanent.

Comme vous le verrez ci-dessous, les matériels de traction, ainsi que les tractés ne sont pas oubliés : mais que d'investissements ! Quand nous avons fini d'un côté il faut recommencer de l'autre !

La mise aux normes de sécurité et une remise en question technique des matériels demeurent un gros poste.

Voie et Bâtiments

- * Reconstruction de la voie entre la gare de Gateau et Novotel.
- * Pose de l'aiguillage triple à l'entrée de St Trojan et construction d'une voie déviée en 20 Kg/m dans le prolongement.
- * A Maumusson installation dans le triangle d'une déviation pour les machines.
- * Prévision d'installation d'une nouvelle voie de garage au terminus de Maumusson.



▲ Des travaux au point kilométrique 4,9.

PAR PAUL-ANDRÉ GALA

Voie de 60 cm

En projet nous avons la remise en état de l'autorail pétrole-électrique Crochat : un lycée technique s'intéresse au projet pour l'année scolaire 2006/2007.

La saison 2005 a été « un cru » acceptable : 69 672 passagers, avec une pointe de fréquentation entre la dernière semaine de juillet et les 3 premières semaines du mois d'août : nous avons refusé du monde à cette période pour cause de saturation, ce qui explique la construction d'une 5ème rame. Nous

avons espéré avoir en prêt pour 2006 un 5ème Billard, mais le préteur s'est désisté au dernier moment.

Donnages !

- * Réparation de la barrière accidentée à Maumusson.
- * Réalignement de la voie entre le PK 5,000 et le PK 5,500.
- * Installation du chauffage dans l'atelier.
- * Fixation des plaques d'identification sur les PK et les appareils de voie.
- * Construction d'un appentis pour la DFB 040.
- * Semaine 10, démontage du toit de l'atelier.
- * Remontage de la nouvelle toiture et d'un bardage « couleur locale ».
- * Démontage du auvent latéral du garage.

Matériels

- * Construction de la 5ème plate forme pour la nouvelle rame en prévision du contrôle de l'APAVE.
- * Lester la n°8 avec des Chutes de rails de 18, 20 et 30 kg.
- * Remontage des moteurs et pompe hydraulique sur la n° 8.
- * Loco n° 6 démontage du système de freinage test et faire les réglages pour reprendre le freinage classique.
- * Lever la n°9 pour usinage des essieux.
- * 2 voitures (8 et 13) sont en mauvais état : prévoir la reconstruction des superstructures.

Cette liste de travaux qui se veut exhaustive pour la saison hivernale donne un aperçu de l'ampleur du chantier, mais c'est le prix à payer si nous voulons perdurer. L'amateurisme n'est plus de

- * Reconstruction des toits en « alucobond » sur les voitures n° 7, 8 et 13.
- * Reconstruction des 6 boggies avec des essieux neufs.

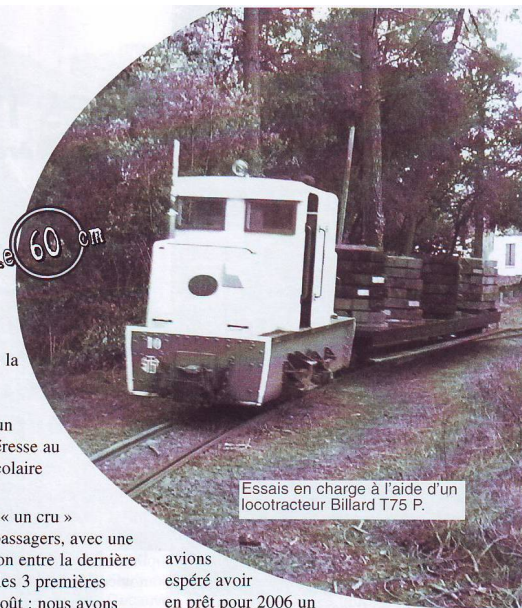
Environnement

- * Reforestation du site « Gare Départ ».
- * Sur place enlèvement des tas de bois en lisière de la futaie de chênes blancs.
- * Installation par un sous traitant d'un début de nouvelle clôture en façade du dépôt.
- * Débroussaillage des abords de la voie par un sous traitant.
- * Réaménagement du parking avec l'aide de la commune de St Trojan.

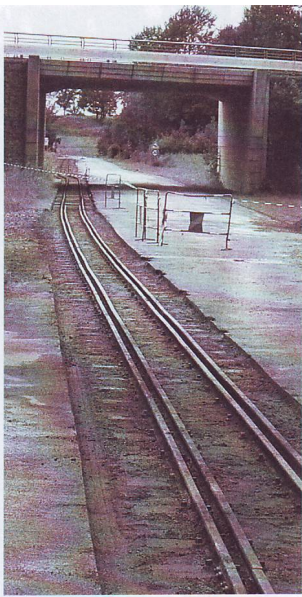
Divers

- * Révision des aiguillages et peinture en blanc des contre poids.
- * Tranchée de Gateau : Panneau et chapeau (entrée et sortie).
- * Balise : reculer le panneau de ralentissement et réalignement de la voie.
- Mise aux normes et autorisation d'exploiter
- Nous attendons le feu vert de la Préfecture, après l'envoi du dossier de sécurité en décembre 2005.

mise et « jouer au train » n'est plus raisonnable par les temps qui courent, nous avons assuré en 2005, l'exploitation de 1 400 trains qui ont transporté 70.000 voyageurs, soit 840.000 voyageurs/Km. ●



Essais en charge à l'aide d'un locotracteur Billard T75 P.



▲ Pose du Passage à niveau en juin 2005.

Après l'obtention de tous les accords et subventions sollicités, les premiers coups de pelleuse ont été donnés début mai 2004. L'emplacement de la plate-forme a été terrassé dans un premier temps entre le fort d'Uxegney et le pont de la déviation, puis des matériaux ont été mis en place afin de constituer la plate-forme proprement dite.

Deux passages à niveau ont été réalisés. Le premier devant le fort d'Uxegney, sur la rue des forts, afin de permettre l'accès à l'embranchement du fort encore existant et le second, sur la route desservant le centre équestre voisin.

Ce faisant, il a été décidé de commencer la pose de la voie ferrée, à partir du

Des rails dans la prairie

1ère Partie : les nouvelles du Fort

PAR PASCAL DURAND

Dans un précédent Tortillard (n°1), nous vous annonçons la naissance du Réseau ferré d'Uxegney. Depuis, les choses ont beaucoup évolué.

passage à niveau situé en direction du fort d'Uxegney. Environ 150 mètres de voie ont été posés par les bénévoles de l'association, dont la plupart sont novices en la matière.

À l'automne, la seconde partie du terrassement était achevée entre le pont de la déviation et le fort de Bois l'Abbé en passant dans la batterie placée en forêt. Compte-tenu des conditions météorologiques de la fin d'octobre, le chantier a été stoppé.

Les trois mois d'hiver ont été mis à profit pour avancer la pose de la voie ferrée. C'est ainsi que 300m ont été posés entre le chemin du centre équestre et le fort d'Uxegney. Une partie de ces travaux a été réalisée avec l'aide de militaires du 1^{er} et 2^{ème} chasseurs de Thierville, venus se mettre au vert. Les terrassements de la plate-forme ferroviaire se sont achevés début juin par la réalisation du passage à niveau du pont de la déviation. Cette opération a

nécessité de couper la circulation pendant plusieurs jours. Durant 2 jours, les forces vives de l'association ont été mises à contribution et 250m de voie ont été posés dont un passage à niveau équipé d'un contre-rail sur une distance de 60 m.

La date du forum des fortifications 2005, prévu au fort, approchant, il a été décidé de mettre les travaux ferroviaires en sommeil pour préparer cet événement majeur de l'année. Depuis environ un an, l'association était en effervescence pour parfaire l'organisation de cette manifestation. Le forum est en quelque sorte la vitrine des différents acteurs français et étrangers exerçant dans le domaine de la fortification. Il a pour but de rassembler les divers intervenants mais aussi de faire découvrir au grand public nos activités associatives. C'est ainsi que le fort fut investi les 8 et 9 octobre 2005 par un grand nombre de véhicules militaires anciens et de reconstituants en tenue d'époque.



Un arquebusier s'intéresse de près à la draine Fairbanks installée devant le locotracteur Decauville et d'autres véhicules ferroviaires.

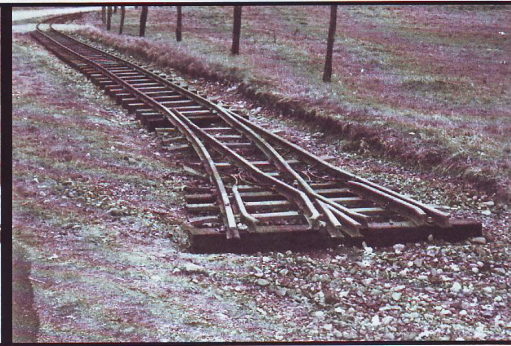
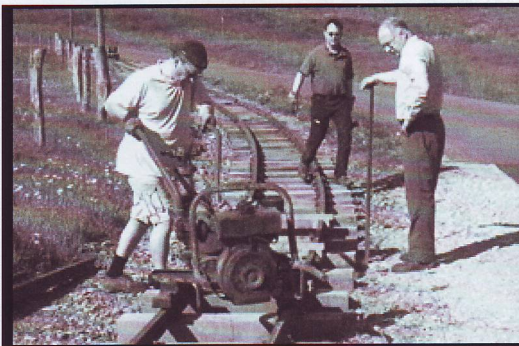
Ce fut l'occasion de dégourdir un peu les roues de mes locotracteurs personnels et de leur faire rencontrer les engins de l'association. Mon petit locotracteur Decauville et ma draine Fairbanks Morse de 1917 firent leur apparition statique sur la voie de 60 à l'intérieur du fort. Comme cela a été dit plus tôt, la voie de 60 n'a pas été en reste, puisque, hormis les matériels présentés à l'intérieur du fort, deux invités surprise ont permis d'effectuer les premiers tours de roue sur la voie ferrée. Le premier roulement fut réalisé par le vélorail fabriqué par Denis Le Tourneau, un ami de Lyon, puis un petit locotracteur Diesel Strüver a pris le relais dimanche.

Ces deux journées ont connu un succès fantastique puisque environ 2000 personnes sont venues nous visiter indépendamment de la météo. Il faut remercier tous les bénévoles pour leur totale implication. Ce forum restera dans les annales.

Une fois cette manifestation achevée et les matériels remisés, les membres actifs ne se sont pas reposés sur leurs lauriers. Les travaux ferroviaires ont repris. Dans l'optique de pouvoir poursuivre nos travaux à l'aide du matériel moteur garé à Uxegney, le raccordement de la voie du fort à la voie principale a été entrepris avec mise en place d'un aiguillage. Ces aiguillages ont été

recupérés dans le courant de l'été auprès de Voies Navigables de France. A la parution de ces lignes, l'aiguillage sera en place et les premières circulations de chantier pourront avoir lieu, dans le cadre du réglage de la voie déjà posée et de la pose de la voie dans la forêt.

Une pièce de choix est venue tout récemment agrémenter notre collection. Il s'agit d'un wagon artillerie modèle 1888 (plate-forme Péchot). Celle-ci a été mise à notre disposition par l'armée et provient d'un ancien ouvrage de la ligne Maginot. Avec elle, six wagonnets Maginot équipés de freins ont été également sauvés. ●





Un incident a eu lieu pendant les manoeuvres de forteresse de Langres. La loco est en cours de remise en place sur la voie. A cette occasion environ 90 km de voies ont été posées en 1906. Collection Schlittaire/Massault.

▼ Pincez-moi, je rêve !!...Oh, quelle merveille!



Je m'aventure un peu plus et découvre au loin dans des fourrés un tas de ferrailles dans lequel se trouvent pêle-mêle des pièces détachées issues d'anciens mécanismes de la scierie, des essieux de wagonnets, de la ferraille diverse et un wagonnet. Celui-ci me paraît étrange, une impression de déjà vu me tiraille. Mais où donc ai-je vu un engin de ce genre?

Il y a 8 ou 9 ans, passant devant une petite scierie dans l'Ouest du département des Vosges, j'aperçus des rails. Il s'agissait d'une scierie moderne qui sciait du parquet de chêne. M'aventurant à l'intérieur de la propriété, je découvris un petit réseau en voie de 60 qui permettait, à l'aide de deux saute-raïls et d'un jeu de plaques tournantes, d'aller chercher des plateaux de chêne dans le parc à bois. Devant le bâtiment se trouvaient deux petits wagonnets d'origine allemande et un saute-raïl appuyé contre un mur. Personne en vue. Je me risquai un peu plus et découvris au loin, dans des fourrés, un tas de ferrailles dans lequel se trouvaient pêle-mêle des pièces détachées issues d'anciens mécanismes de la scierie, des essieux de wagonnets, de la ferraille diverse et un wagonnet. Celui-ci me parut étrange, une impression de déjà vu me tirilla. Mais où donc avais-je vu un engin de ce genre ? N'ayant rencontré personne, je repartis avec la ferme intention de contacter le propriétaire pour connaître le devenir de ce wagonnet. Plusieurs mois se passèrent avant que je ne revienne sur le site. J'eus bien une personne au téléphone, mais celle-ci me dit qu'il valait mieux que je passe pour rencontrer le propriétaire. L'occasion de passer dans les environs se présenta. La chance fut de mon côté car la propriétaire des lieux, Madame

Ferbus, était là. Je lui expliquai le pourquoi de ma venue, passionné de chemin de fer, et souhaitai connaître le devenir des matériels inutilisés. Nous fîmes le tour des installations. Nous repassâmes devant les deux saute-raïls. En chemin, elle m'expliqua que la scierie avait été montée par son père, et qu'il avait notamment récupéré les matériels ferroviaires dans d'anciennes carrières des environs. Nous arrivâmes sur le tas de ferrailles sur lequel se trouvait le fameux wagonnet, dont je n'ai toujours pas trouvé l'origine. Là, j'appris avec stupeur que le tas en question était en attente d'un ferrailleur.



« Il vous intéresse ? » me lança la propriétaire. « Vous n'avez qu'à le prendre ». « Combien vous dois-je ? » « Je vous le donne ». L'affaire fut conclue.

Me voici l'heureux propriétaire d'un wagonnet étrange, dont deux des boîtes

d'essieux étaient cassées. Nous le mîmes de côté, car je n'avais rien pour l'emmener. La bête fait quand même un peu plus d'1m75 de long et environ 80 cm de large. Je reviendrais avec ma remorque. Nous finîmes le tour des installations et la dame me dit « J'ai peut-être autre chose qui pourrait vous intéresser ». Nous nous dirigeâmes à l'arrière du bâtiment et, à moitié ensevelie dans la terre, je découvris, intacte, une splendide petite plaque tournante Decauville. « Vous pourriez la prendre quand vous viendrez chercher le wagonnet », « Et les Saute-raïls ? », « Si cela vous intéresse, prenez-les également, nous ne les utilisons plus. Tout est maintenant manipulé à l'aide de manitou ». Quelle douce mélodie dans mes oreilles ! Je promis de revenir très prochainement, espérant avoir plus d'informations sur le wagon.

Durant un week end, je décidai de mettre à contribution ma documentation, sûr d'avoir vu l'engin dedans. Je trouvai dans un vieux journal, une photo du speeder. Les roues sont identiques, les proportions semblent coller.

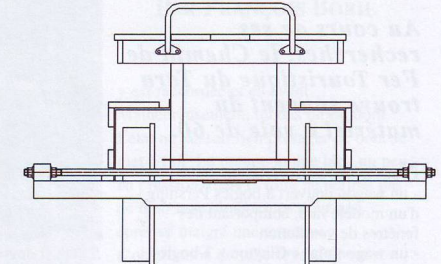
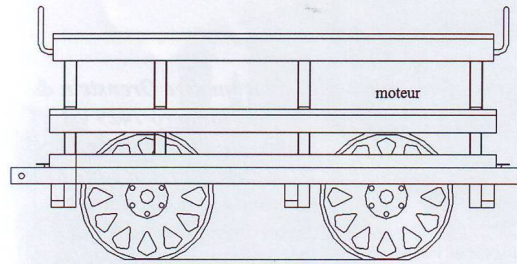
Donc je rapatriai tout le matériel au grand désespoir de mon épouse (elle ne savait pas encore que d'autres matériels viendraient un peu plus tard). Un examen approfondi du châssis révéla la présence de trous de fixation. S'en suivirent de nombreux contacts et des

Des rails dans la prairie

2ème Partie A la découverte du Speeder

TALENT

▼ Plan de la Speeder de Pascal Durand à l'échelle 1/20^{ème}.



envois de photographies du speeder sous toutes ses coutures. Je sollicitai Raymond Duton, qui paraît il avait pris des cotes sur celui de Froissy pour en faire un modèle réduit. Ce fut avec grand plaisir que je pus constater, à la réception de ceux-ci que tout était identique. J'entrepris donc la restauration. Un an plus tard, après avoir sollicité plusieurs de mes amis ou parents, l'un pour des pièces métalliques, l'autre pour travailler les pièces de bois...etc., le résultat est là. Il reste encore quelques pièces à monter, notamment sur les freins. Les bielles de commande des patins de frein sont en cours de réalisation. Quant au moteur, c'est une autre paire de manche. Je suis à la recherche d'un moteur qui puisse s'adapter sans modifier le châssis. Encore des recherches en perspective, compte tenu des particularités du système.

Parlons maintenant de la conception du Speeder:

Comme l'a si bien expliqué Richard Dunn dans son livre « Narrow Gauge to No Man's Land » (Editions Benchmark 1990), ces petits engins ont été construits par la Société Fairbanks Morse pendant la première guerre mondiale en vue de leur utilisation en France. Ils furent beaucoup utilisés dans le fonctionnement journalier des chemins de fer américains en voie de 60, pour la messagerie, le transport des officiers, de même que pour le transport de pièces détachées de machines en

réparation. Ils étaient rapides et s'avèrent indispensables. Ce modèle est équipé d'un moteur monocylindre à essence et pouvait recevoir quatre personnes assises confortablement ou six en se serrant un peu. Ces draisines ne disposaient pas d'embrayage et ne pouvaient donc pas rouler lentement. Elles étaient démarrées en les poussant sur la voie et avaient tendance à caler dans les fortes pentes. Leur centre de gravité était placé très haut avec le moteur disposé au dessus de la voie et les passagers assis sur les côtés avec leurs pieds sur les bords, ce qui a provoqué de nombreux accidents surtout sur les voies chaotiques à proximité du front. 970 exemplaires de cette draisine de campagne furent construits pour le

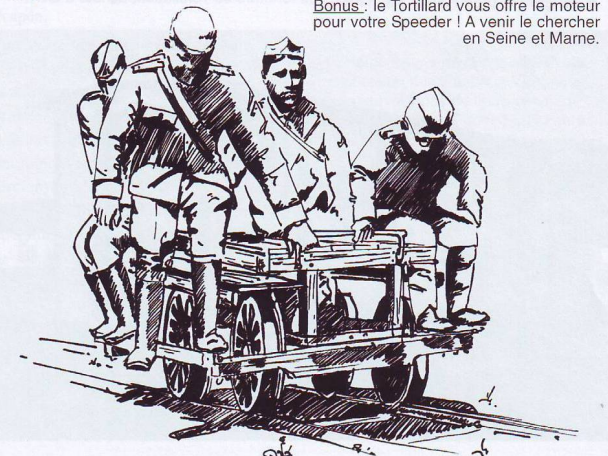
service en France. A ce jour il ne reste plus que 3 exemplaires de Speeder.

Pourquoi le N°185737 ?

Mon Speeder a été retrouvé à l'état de wagonnet dans une carrière du val de Meuse, à la limite des départements des Vosges et de la Meuse. Il y a fort à parier que c'est un rescapé de la ligne en voie de 60 construite par les Américains entre Abainville et Sorcy dans la Meuse. Ce numéro est visible à plusieurs reprises sur les photographies parues dans le livre de Richard DUNN. C'est ainsi que le choix s'est effectué.

En conclusion, je souhaite ici remercier tous ceux qui m'ont permis de réaliser cette restauration. ●

Bonus : Le Tortillard vous offre le moteur pour votre Speeder ! A venir le chercher en Seine et Marne.



CFTT : Matériel à voie de 60

PAR JACQUES DAFFIS

Au cours de ses recherches, le Chemin de Fer Touristique du Tarn trouve souvent du matériel à voie de 60.

Nous avons ainsi récupéré :

- un wagon couvert à bogies Pershing d'un modèle rare, comportant des fenêtres de ventilation

- un wagon plat « Clayton » à bogies
- diverses bennes basculantes ayant appartenu au Président Fallières

- deux wagons couverts ex Pithiviers, constructeur Baume et Marpent et ateliers du TPT

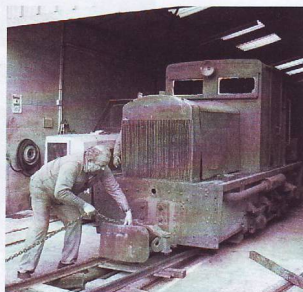
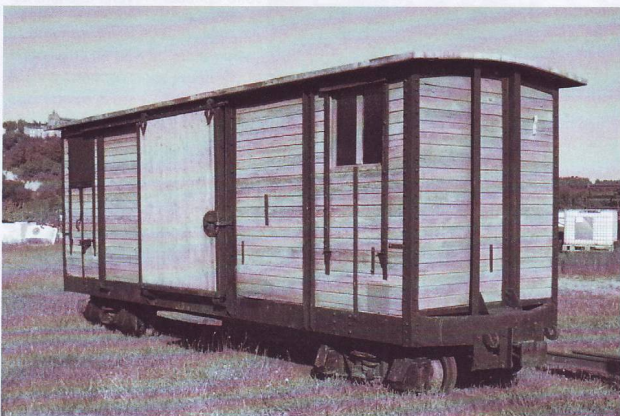
- un locotracteur de Mine Deutz type GK9B de 1956

- un locotracteur Whitcomb type 5DM25A de 1945, toujours muni de son moteur d'origine.

Tout ce matériel (à l'exception du Deutz) devrait être transformé pour circuler en voie de 50, selon les possibilités des bénévoles, et aussi selon les possibilités de trésorerie.

La dernière acquisition en voie de 60 est un locotracteur Billard type T75P, qui porte le n° de fabrication 196. Il est sorti de l'usine de Tours le 23 décembre 1945 et est arrivé à St Lieux le 2 décembre 2005. Il a été déchargé sur la voie de l'atelier équipée du double écartement

▼ Un wagon Pershing de 1917 avec ses fenêtres de ventilation, acheté à Evry.



50/60. Il devrait ressortir de l'atelier en voie de 50, mais cette transformation, non prévue par le constructeur, nécessitera des modifications importantes et un gros travail de restauration.

De nombreux véhicules du CFTT ont été modifiés pour la voie de 50 : on peut citer la locomotive à vapeur Couillet, les locotracteurs Ruhrthaler, Patry, Heim HDD, Decauville 3t, LKM Ns2f, les voitures baladeuses Baguley (ex voie de 2 ft), etc.

Une courte section du CFTT est équipée d'une voie mixte 50/60, il y a même un aiguillage spécial 50/60 conçu et réalisé par le CFTT. Nous pouvons donc faire circuler et remiser du matériel en voie de 60.●

▲ En haut : Locotracteur Billard T75 sortant du dépôt du C.F.V.O.

Les travaux sur la 030T : n°19 des Chanteraines

voie de 60 cm

PAR FRANÇOIS BORIE



La locomotive Orenstein & Koppel numéro 7429 est arrivée au Chemin de Fer des Chanteraines à la suite de la vente de la collection de monsieur Mervaux, qui a eu lieu à Noisy sur Ecole en mars 2001. Pendant deux ans, le programme de l'atelier, bien chargé n'a pas permis sa mise en chantier et elle est restée au fond du dépôt jusqu'en octobre 2003...

Pourtant elle n'a pas été délaissée. Ce temps a été mis à profit pour effectuer des recherches historiques qui ont permis de découvrir son véritable numéro de constructeur, puis de retrouver ses états de service de 1914, date de sa livraison par l'usine O&K de Berlin, jusqu'en 1939. Sur les documents officiels, acte de vente, dossier APAVE, elle est identifiée sous le numéro 5729, correspondant probablement à la chaudière de réemploi qui l'équipe actuellement. C'est en examinant plus attentivement son mécanisme et en grattant pas mal qu'est apparu le numéro 7429 masqué par d'épaisses couches de peintures.

La cabine et les soutes à combustible

Peu après la rentrée 2003, la cabine et les soutes à combustibles sont démontées et transportées au Lycée Jean Jaurès d'Argenteuil où des élèves de la section « Réalisation d'Ouvrages Chaudronnés » ont choisi comme thème de B.T.S. la construction de ces éléments à neuf. En réalité, le travail de conception était déjà amorcé depuis un an puisque les projets de BTS se font en deux ans. Les élèves en charge du

projet avaient déjà réalisé l'étude préalable : cahier des charges, choix des techniques de fabrication, échéancier prévisionnel. Sa fabrication elle-même a commencé en novembre 2003.

Les élèves ayant présenté avec succès leur réalisation en juin 2004, la cabine neuve est livrée au C.F.C. et aussitôt assemblée sur la locomotive. C'est dans cet état que les visiteurs des Journées du Patrimoine de la mi-septembre 2004 ont pu l'admirer...

L'ancienne cabine, très endommagée, n'a pu être récupérée. Seules les pièces de fonderie (tours de fenêtres et petits accessoires) ont été réutilisées ; la tôlerie a dû être ferrailée. Nous n'avons récupéré que les tôles extérieures de soutes à charbon pour en examiner la peinture dans l'espoir d'y retrouver des inscriptions. Malgré un ponçage minutieux, couche par couche, cet espoir a malheureusement été déçu et nous ne connaissons sans doute jamais le nom de baptême de cette locomotive, si tant est qu'elle en ait reçu un !

La chaudière

A partir de ce moment, la N°19, puisque

c'est ainsi qu'elle est dénommée dans la nouvelle numérotation des engins du CFC, ne quitte plus l'atelier et les affaires sérieuses commencent :

- la cabine et les soutes à charbon neuves sont d'abord démontées et rangées en attendant de recevoir leur peinture,

- la chaudière est entièrement mise à nu : la jaquette, les crinolines et l'enveloppe du dôme sont démontées, le calorifuge en laine de verre gratté et la rouille décapée.

A première vue, la chaudière, malgré d'importantes traces de corrosion, semble en bon état. Les assemblages paraissent encore solides ; seuls quelques tubes, dans le bas, semblent bien minces côté boîte à fumée... Un premier remplissage à la pression de l'eau de la Ville en mars 2005 ne fait apparaître aucune fuite sur la chaudière elle-même.

Vient alors un patient travail d'étanchéité : les soupapes, le régulateur et les prises de vapeur des injecteurs sont démontés, leurs orifices obstrués par des plaques. La chaudière est à nouveau remplie, une pompe d'épreuve

y est raccordée et en avant...

Malheureusement, un des tubes, dont l'état ne laissait rien présager de bon, se met à fuir. La pompe monte bien un peu en pression, mais la fuite ne permet pas de tenir assez longtemps pour une épreuve malgré une tentative d'obstruction du tube fuyard. Il est si abîmé à son extrémité que le bouchon ne peut être rendu étanche ; il faudrait démonter le tube, c'est à dire entreprendre de vrais travaux. Il nous faut maintenant un avis de l'APAVE car il est inutile d'entreprendre des travaux s'il apparaît ensuite que la chaudière ne peut pas être requalifiée. La chaudière est donc démontée du châssis et rangée au fond de l'atelier sur des lorrys, dans l'attente d'une décision.

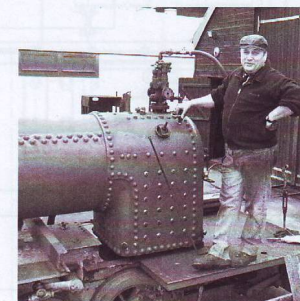
Le châssis

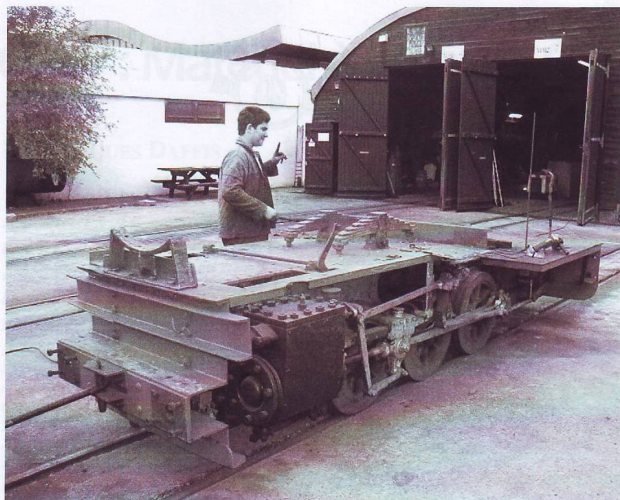
Le châssis est maintenant à la disposition des gratteurs et décapeurs de tous poils qui vont pouvoir s'en donner à cœur joie. On gratte ainsi depuis mars 2005 :

- les traverses de tamponnement ont été

► La 030 au dépôt de la « Fontaine sèche » à St Pierre les Nemours en mars 1963. Photo C. Wagner.

Remplissage de la chaudière à la pression de l'eau de la Ville, sous la surveillance de votre serviteur, en mars 2003. Photo J-L-H.Faure.





◀ Le châssis est livré aux décapeurs, Jean-Baptiste a bien participé ! Photo J-L-H.Faure, septembre 2005.

innombrables inventions roulantes de Vincent.

Ce démontage complet sera l'occasion de :

- nettoyer l'embellage et le débarrasser des ses multiples couches de peinture,
- contrôler l'état des cylindres, nettoyer les tiroirs,
- revoir tous les paliers : embellage, paliers d'essieu,
- revoir la suspension afin de corriger la gîte, il faut dire que les ressorts de suspension des deux premiers essieux n'ont même pas le même nombre de lames !

- terminer le nettoyage du châssis et le repeindre entièrement.

Conclusion

Une cabine toute neuve, une chaudière en attente de décision administrative et un châssis en cours de nettoyage, voilà donc où en sont à ce jour les travaux sur la locomotive O&K N°7429 du C.F.C. ●

- démontées, nettoyées et repeintes,
- toute la partie arrière du châssis est grattée, traitée à l'acide phosphorique et attend sa mise en peinture,
- le plancher de cabine, très rouillé par en dessous, est démonté, il sera remplacé,
- la soute à eau est nettoyée.

Le démontage complet du mécanisme

est programmé dès que « La Bouillotte », actuellement en levage pour reprofilage de ses roues, aura regagné le sol et libéré un peu de place dans l'atelier... déjà bien encombré par trois petits locotracteurs (un Gmeinder, un Decauville et un Schöma) entièrement démontés sans compter les chantiers sur le matériel remorqué et les

La loco « Baudoin » 3 cylindres de 45 chevaux modèle 345 BE fut construite en 1948 par la Société de Locomotives et locotracteurs Diesel des Batignolles, 5 rue de Montessuy Paris 7ème.

L'écartement est de 60 cm, son poids est de 8 tonnes, est équipée d'une boîte à 4 vitesses et une transmission par essieu borgne et bielles. Le démarrage se

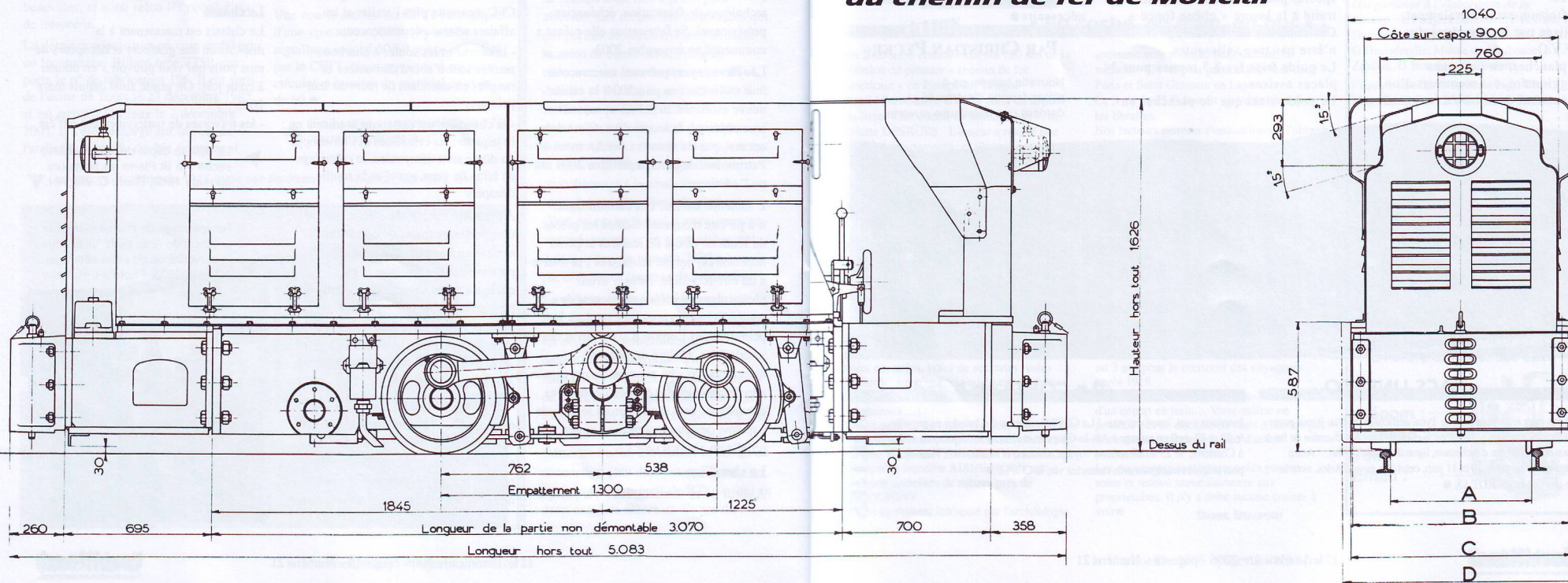
fait par air comprimé, la bombonne d'air est rechargée par les gaz des pistons. A l'origine, il n'y avait pas de cabine, sinon une simple plaque de protection installée en 1990 fait office de cabine sur notre réseau, cela pour lui donner une allure plus ferroviaire. La publicité de l'époque précise « Fabrication façon chemin de fer » : il est vrai, l'ensemble est très robuste. Récupérée en 1987, deux ans après la fermeture de la mine des houillères des Cévennes, à la Grand Combe, près d'Arles, le sauvetage de la Baudoin c'est fait *in extremis*. En effet sur le côté de cette machine était inscrit « vendu », mais les Houillères des Cévennes nous ont donné la priorité quelques jours avant sont ferrailage. Nous avons également sauvé sa sœur, la 2230 BE.

Notre machine est en service sur le chemin de fer de Monclar depuis 14 ans, elle tracte les trains des réservations les plus lourds, souvent des trains d'écoliers en sortie de fin d'année. Elle a cessé le service en 2004 à la suite d'une défaillance de la boîte à vitesses, celle-ci doit être révisée l'année prochaine. ●

PAR FRÉDÉRIC PICA



La loco «Baudoin» du chemin de fer de Monclar



Le Chemin de fer de Bligny-sur-Ouche

Baladeuses semi-fermées à plates-formes d'extrémité

S'inspirant fortement d'anciennes photos françaises et surtout anglaises, « la perfide Albion » ou le « Pays de sa Gracieuse Majesté la Reine Elisabeth » (selon le jugement des uns ou des autres), J.C. Laboureau, l'initiateur du projet, Etienne Blascheck et Pierre Guyennot ont mis au point le plan de ce matériel, il y a quelques années, et en 2004 la construction a commencé.

La paire de châssis a été réalisée, pour une, par un serrurier/métallier local, et pour l'autre, au LEP du Creusot, où ont été faites la structure et les sièges des deux voitures. Une des deux baladeuses, après mise en place du dispositif d'alarme, pour être conforme au Référentiel, sera opérationnelle dès l'ouverture de la saison; quant à la seconde, nous espérons bien qu'elle roulera en juillet ou en août 2006, si le temps ne nous manque pas ! Les châssis sont en fer IPN et en U, raidis par des tendeurs en fer plat, non réglables, du plus pur style anglais. Les boggies, aux coussinets en bronze neufs, sont des boggies hongrois, l'ensemble peint en gris foncé. La finition est intégralement réalisée par les membres du C.F.V.O. Le plancher, en panneaux d'aggloméré, est recouvert d'un revêtement de sol PVC « grand

trafic » imitant les lames de bois, couleur gris clair. Le plafond, en lames de pin passées à la lasure incolore, comme les assises des sièges, donnent une note claire et du volume. Les côtés intérieurs sont en lames de parquet flottant épais, ton à dominante beige. L'étanchéité de la toiture est réalisée en bandes transversales découpées et soudées selon la technique utilisée dans le bâtiment. Les parties métalliques intérieures ou extérieures, sont peintes en rouge sombre, l'exception des rambardes des plates-formes qui sont traitées en peinture noire. Les panneaux du bas de la carrosserie sont en contre-plaqué spécial pour l'extérieur, rainuré traité à la lasure « chêne foncé » Ces couleurs ont l'avantage de n'être pas trop salissantes. Le poids frise les 3,5 tonnes pour 34 places assises. Le poids ainsi que le plancher en

bois rendent le roulement moins bruyant, et la dimension des sièges qui a été agrandie, apportent à l'ensemble un meilleur confort aux passagers, mais revers de la médaille, la capacité de transport est un peu réduite par rapport au reste du parc voyageur, mais les nouvelles voitures passent dans une catégorie supérieure: la 2e Classe! Pour mémoire: J.C. Laboureau est également un passionné des Chemins de Fer du Doubs, il a été aussi le promoteur, il y a trois ou quatre ans, de la construction d'un joli fourgon à plates-formes d'extrémité, dont la mise au point a été réalisée par P. Guyennot et E. Blascheck, fourgon relativement lourd, pouvant contribuer à participer au freinage des rames si nécessaire ●

PAR CHRISTIAN PYCKE

Nouvelle baladeuse à plates-formes d'extrémité derrière une baladeuse ouverte.



FACS UNECTO

A ne pas rater le voyage dans le Tyrol autrichien du 6 au 9 mai pour connaître les tramways d'Innsbruck et régionaux, les chemins de fer à vapeur et crémaillère d'Achensee, ligne du Zillertalbahn... Autre voyage programmé le 10 et 11 juin, celui aux pays d'Arles, avec la régie des transports RDT 13. ●

Le COPEF en balade

Inscrivez vous, inscrivez vous ! Le COPEF organise des balades en pagaille, le 22 et 23 avril un voyage à Aix-la-Chapelle et Düren, le 17 juin une visite à Charleroi, le 25 au 28 août un voyage à Vienne et Mariazell... Pour de plus amples renseignements contactez vite le COPEF. ●

SORTIES

40 ans déjà !!

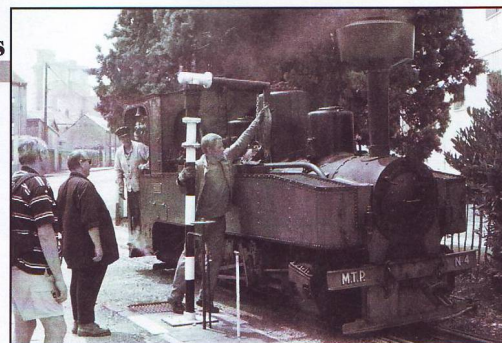
NEWS

Pour fêter son 40^{ème} anniversaire, l'A.M.T.P. organise les 17 et 18 juin 2006 une grande manifestation avec de nombreuses animations ferroviaires dont la présentation en chauffe de la réplique exacte de la locomotive de Marc Seguin, la circulation de nombreux trains vapeur, et la venue de nombreux modélistes. Rendez vous les 17 et 18 juin prochain de 10h00 à 19h0, à la Gare de PITHIVIERS MUSEE ou celle de BELLEBAT. Renseignements: Office de tourisme de Pithiviers, 1 Mail Ouest, 45300 PITHIVIERS. Tel : 02 38 30 50 02 ●

G. HAUTEFEUILLE

Baie de Somme en fête

Les 22 et 23 avril, le CFBS organise la Fête de la Vapeur avec des animations variées notamment 11 locomotives à vapeur en chauffe entre Noyelles, St Valéry, le Crotoy et Cayeux. Demandez le programme au 03 22 36 96 96 ou aller sur le site: //www.chemin-fer-baie-somme.asso.fr ●



▲ Préparatifs à l'occasion de la route du Blé en 2005.

LA FRANCE VUE DU RAIL...

NEWS

En profitant des nombreuses animations ferroviaires et touristiques mises en œuvre par la CITEV pour les 20 ans de l'exploitation du Train à Vapeur des Cévennes, l'UNECTO organise, du 5 au 8 mai 2006, le premier salon des Chemins

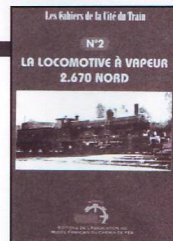
de Fer Touristiques qui se veut être un événement médiatique national sur le thème « LA FRANCE VUE DU RAIL... Les trains de vos vacances ! ». Tous les types d'exploitation, d'écartement et de traction seront représentés. ●

Les Cahiers de la Cité du Train

Les volets 2 et 3 des Cahiers de la Cité du Train viennent de paraître. Ces catalogues fournissent des documents iconographiques intéressants, des textes originaux, issus de publications anciennes et épuisées depuis longtemps sur les locomotives à vapeur 2.670 Nord et 4546 P.O., qui appartiennent à la collection du Musée français du Chemin

de Fer de Mulhouse. 10 le numéro + 2 les frais d'expédition, à l'Association Du Musée Français du Chemin de Fer • 2, rue Alfred de Glehn • 68200 MULHOUSE. ●

LIVRES



« En coche, en tram, en bus »

En 2005 a été commémoré les 150 ans de la création du premier « chemin de fer américain » en Europe sur la ligne Rueil / Port-Marly. C'est le point de départ du livre « En coche, en tram, en bus », de Josette DESRUES. L'auteur a réalisé une étude très documentée et illustrée sur l'histoire des transports publics en prenant comme exemple une des voies de circulation les plus anciennes et les plus pratiquées de France : la route n° 13, route de Normandie,

ancienne voie romaine (aujourd'hui, la nationale 13) et plus particulièrement entre Paris et Saint Germain en Laye. Ce livre de 25 Euros est en vente chez tous les libraires. Nos lecteurs peuvent éventuellement l'obtenir à leur adresse personnelle contre un chèque bancaire de 29 Euros, frais d'expédition compris, à l'ordre de la société DISLAB en écrivant : Les Presses Franciliennes, 78 rue de Fourqueux, 78100, Saint Germain en Laye ●

CLAUDE CHOTARD

une exposition sur les chemins de fer de l'Aisne

Je prépare une exposition sur les chemins de fer de l'Aisne (expo prévue en 2007 si tout va bien !). L'Aisne était il y a quelques années très riche en voies ferrées. Certaines ont fonctionné jusque dans les années 60-70. Je recherche tous les documents sur : des gares, ponts, viaducs, voies de carrières, voies normales, voies de sucreries, voies d'usines... sur n'importe quel support (photo, DVD, article de presse, bulletins municipaux...). Je suis preneur de tout : histoires et récits des anciens, par exemple pour la construction de la ligne WASSIGNY-BUSIGNY on a dû déplacer la frontière AISNE-NORD sur quelques centaines de mètres près de BECQUIGNY. Je suis également intéressé par l'archéologie

ferroviaire : traces d'anciennes voies ferrées, vestiges de ponts... Il y en a un peu partout sans être connus. Par exemple, près de MARFONTAINE, il existe encore des traces de la voie construite par les allemands en 1914-1918. Voie qui allait de Sains-Richaumont à Lugny et qui a été exploitée 2 ou 3 ans pour le transport des voyageurs après 1918. Vous avez chez vous une photo prise lors d'un départ en train... Votre mairie ne possède pas de documents mais n'hésitez pas à me mettre en relation avec d'autres personnes. Les documents sont photocopiés par mes soins et rendus immédiatement aux propriétaires. Il n'y a donc aucune crainte à voir ●

DANIEL BEAUFORT

tortillard

Ont participé à l'élaboration de ce numéro : L. Patry, A. Silhonnnet, P.A. Gala, P. Durand, J. Daffis, F. Borie, F. Pica, C. Pycke, G. Hautefeuille, Musée de Mulhouse, S. Zaldkin, D. Beaufort, C. Chotard, l'équipe tortillard: Jannick, Nga, Thao, Mag, Cyril, Patrick, Jean-Marc, Séphane.

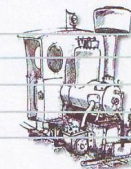
tortillard

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

- trimestriel -

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

Nom :
prénom :
adresse :
Tél. :
Email :



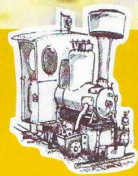


tortillard

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

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



tortillard

Le journal des passionnés de patrimoine industriel