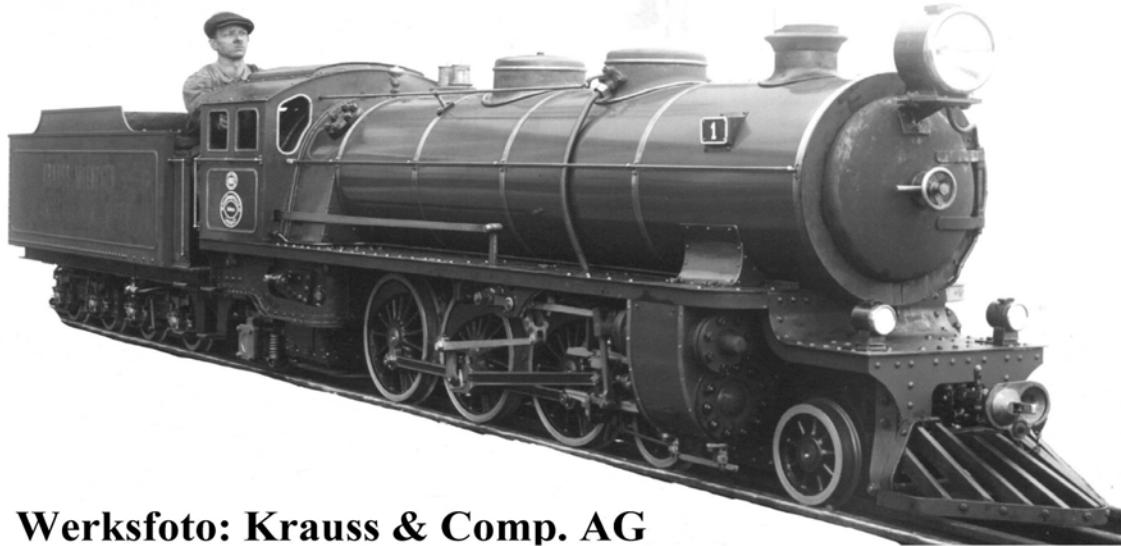


FERROCARRIL DEL MARESME

Petite histoire du projet LILIPUT

La fabrique de locomotives allemande Krauss de Munich, mis en marche en 1923 un projet exceptionnel sans précédent : la construction d'une série de 12 locomotives à vapeur du type « Pacific » semblables à celles qui tiraient des grands express de l'époque, mais avec une particularité qui les rendaient différentes de leurs homologues contemporaines : elles devaient être construites à un tiers de la taille de leurs grandes sœurs, mais en conservant les moindres détails, c'était en fait d'authentiques locomotives à vapeur capables de remorquer de longs trains de voyageurs à une vitesse de plus de 30 Km/h.



Werksfoto: Krauss & Comp. AG

L'ingénieur en chef de la fabrique Krauss, Herr Roland Martens prêta une attention spéciale à ce projet. Étant donné les caractéristiques spéciales de ces machines, il se mit en contact avec l'ingénieur anglais Mr. Henry Greenly afin d'établir une collaboration. Les anglais avaient déjà une certaine expérience dans le domaine des trains miniature et ils avaient adopté la largeur de voie de 15 pouces (381mm)

Les trois premières locomotives furent vendues par Krauss à société de Eric Brangsh GmbH à Leipzig. Cette société allemande projetait l'exploitation de chemin de fer en régime de location en Europe pour foires, expositions internationales et parcs publics. Pour couvrir ces besoins, elle passa une commande supplémentaire de cinq locomotives, dont deux furent envoyées au Prater de Vienne où elles circulent encore de nos jours.

En 1928, l'organisation de l'Exposition Ibéro-américaine de Séville commanda quatre locomotives qui furent livrées en 1929.

Plus tard, en 1950, furent construites trois nouvelles locomotives de cette série, une d'elles fut livrée au gouvernement indien en remerciement des accords de coopération avec la firme Krauss et les deux restantes furent commandées par un parc public de la ville de Stuttgart.

Les locomotives Krauss espagnoles

Les Krauss de Barcelone

À l'occasion de l'Exposition Internationale de Barcelone, Erich Brangsch installa (en location) une ligne de chemin de fer pour le transport de visiteurs au sein de l'exposition, fournissant deux locomotives qui furent baptisées pour l'occasion avec les noms MONTSERRAT et NURIA et peu de temps après une troisième avec le nom de BARCELONA. Ce petit chemin de fer avait 12 voitures fabriquées par WUMAG. À la fin de l'exposition, l'infrastructure fut démontée et reprise par la firme E. Brangsch. Actuellement les trois locomotives barcelonaises sont toujours en fonctionnement dans des parcs publics : deux à Dresden et une à Leipzig. Malgré un âge de près de 80 ans et des dizaines de milliers de kilomètres parcourus elles sont en parfait ordre de marche, ce qui démontre le savoir-faire allemand et la soigneuse maintenance apportée à ces locomotives.



Une des locomotives de l'Exposition Internationale de Barcelone de 1929 face au Palais de Montjuïc.

Les Krauss de Seville

En 1929 eût lieu à Séville l'Exposition Ibéro-américaine qui commanda quatre locomotives Krauss et 20 voitures fabriquées spécialement par la firme WUMAG de Görlitz. Elles furent baptisées PINTA, NIÑA, SANTA MARÍA et SEVILLA. Ces locomotives furent offertes à la ville par le roi Alfonso XIII.



*La locomotive SEVILLA remorque un train de visiteurs de l'Exposición Iberoamericana.
Cet intéressant piéce appartient actuellement au FERROCARRIL DEL MARESME.*

Une fois conclue l'exposition et dans l'impossibilité de faire face aux dépenses nécessaires pour prolonger leur fonctionnement tout le matériel ferroviaire fût placé au rebut dans des entrepôts municipaux, pour être vendu ensuite au ferrailleur. En 1966, le directeur du parc d'attractions de Madrid tomba par hasard sur ce matériel qu'il racheta sauf la locomotive 8456 NIÑA qui resta à Séville et fût incorporée au patrimoine historique de la ville. Cette intervention sauva le chemin de fer de l'exposition de Séville d'un sort fatal.

Le parc d'attractions répara la locomotive 8455 PINTA cannibalisant des éléments des deux autres machines et équipa la Krauss 8473 d'un moteur diesel et d'une « carrosserie » d'inspiration américaine (quelle horreur ! note du traducteur). Finalement elle fut abandonnée dans une décharge propriété de l'entreprise.

Au début des années 80 elle fut cédée en état de marche afin d'être exhibée par une chaîne de grands magasins qui possèdent des centres commerciaux dans toute l'Espagne sous la tutelle de Jaume Circuns qui, ironie du sort, sera un des actuels propriétaires.

Aux alentours de l'an 2000, trois amateurs de la vapeur, après une longue enquête, retrouvèrent dans la communauté de Madrid la trace de ce que restait de ces locomotives. Afin de pouvoir acquérir ce matériel ils fondèrent la société FERROCARRIL DEL MARESME SL. Actuellement ils sont entrain de réparer minutieusement ces trois locomotives, sous la direction technique de Jaume Circuns en se basant sur les plans originaux fournis par la société Krauss Maffei.

LA LOCOMOTIVE KRAUSS 8455/1929

Caractéristiques principales de la série:

Distribution des essieux	2-3-1 Pacific	Diamètre de la chaudière	600mm
Largeur de voie	381mm (15 pouces)	Nombre de tubes	56
Années de fabrication	entre 1925 et 1950	Diamètre	32mm
Timbre de chaudière	13 bars	Longueur	2.200mm
Diamètre des cylindres	150mm	Surface de chauffe	11m ²
Course	200mm	Surface de grille	0,44m ²
Diamètre des roues motrices	530mm	Poids de la locomotive	5,6t
Longueur base rigide	1.250mm	Poids du tender	2,5t
Longueur de la locomotive	4.360mm	Poids total	8,1t
Longueur du tender	3.070mm	Poids en ordre de marche	9,1t
Longueur totale	7.430mm	Puissance	30CV
Largeur	1.000mm	Vitesse maximale	30Km/h
Hauteur au centre de la chaudière	900mm	Rayon de courbe minimum	20m
Hauteur totale	1400mm		

FERROCARRILS DEL MARESME

Tel +34 609377574

e-mail : mikado@eresmas.net

Jordi Comella, Jaume Circuns, Patricio Chadwick



La locomotora Krauss 17675 "SPRINGERLE" au parc de Killesberg à Stuttgart actuellement