

panneaux retraçant l'histoire du train de Saint-Trojan, invitation d'amateurs, Manfred Schaible avec son autorail, Rheinardt avec sa draine et nos amis de l'AMTP qui transportaient pour la première fois le Crochat AT1 hors de son réseau.

Trois jours de fête et de circulations jamais vues sur Oléron.

Une cérémonie de baptême, par le Maire de Saint-Trojan, d'une place du village au nom du fondateur du petit train et son épouse, le docteur Pol Gala, précédait le train inaugural qui conduisait les invités vers le terminus de Maumusson. Au retour, un buffet était dressé au buffet de la gare.

La mairie de Saint-Trojan, avait mis à disposition des salles pour les modélistes qui avaient installé quatre réseaux fonctionnels en HO et en O, des stands étaient également à disposition pour nos invités FACS, APPEVA, Train des Mouettes et pour notre exposition sur l'histoire du train de Saint-Trojan.

Les membres d'OSVF, très sollicités pendant ces journées, ont organisé avec la STTST un graphique de circulations, assuré la conduite des trains, la régulation des circulations, la tenue de l'exposition, et la « popote » au dépôt, assurée par un personnel féminin très dévoué, composé de membres d'OSVF et de femmes des invités.

Résultat 3000 voyageurs en trois jours !

Les Journées du Patrimoine, les 15 et 16 septembre, furent l'occasion d'organiser une exposition de matériel en gare de Gatseau Plage, 040 DFB, Billard T75 N° 9, Deutz N° 2, rame de voitures « Prestige », et notre ami Gérard Lefrançois qui nous faisait une amicale visite avec son « Gégétoirail ». Une météo capricieuse le samedi, plus ensoleillée le dimanche, permettait à une centaine de personnes de venir visiter notre exposition et échanger avec les membres d'OSVF présents. L'OSVF a pris une part importante dans la réussite de ces deux événements.

En 2014, l'OSVF a prévu malheureusement la vente de notre 040 DFB, car l'Office des forêts refuse catégoriquement toute circulation d'une machine à vapeur sur le territoire forestier, quel qu'en soit le mode de chauffe !

En contrepartie, nous allons tenter la remotorisation du Crochat AT3. Une expertise réalisée par un ami suisse, spécialiste de la traction électrique, nous a convaincus de

renoncer à ce type d'équipement, pour une motorisation classique diesel hydraulique.

Le travail réalisé par les élèves du lycée Palissy de Saintes n'est nullement en cause, c'est plutôt le choix d'équipements électriques et électroniques, non ferroviaires, et peu compatibles avec une exploitation dans un environnement marin.

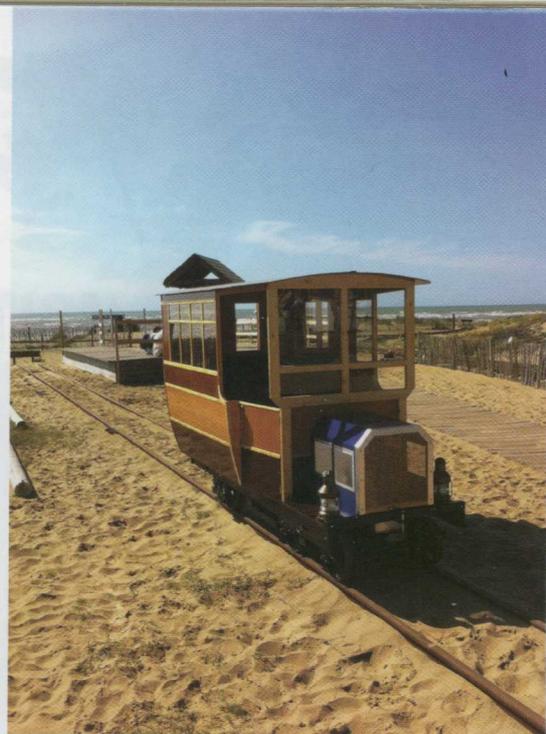
DFB Krauss N° 7455 HFB 2023 de 1918, ministère des régions libérées, puis vendue par les domaines, sucrerie de Maizy, grèvières de Guignicourt, achetée ensuite par Mrs Barry et Thoret, stockée à Pithiviers, chez M. Guillemont à St Eutrope puis M. Meriaux jusqu'à la « vente du siècle », achetée par Paul Gala et stockée à St-Trojan, cédée à l'OSVF en 2011 et remise en état de présentation.

Pour la STTST, c'est du côté du dépôt qu'un gros chantier a démarré avec la déconstruction des bureaux qui dataient de 1965. D'élégants chalets remplacent avantageusement les anciens, devenus insalubres avec le temps.

Autre préoccupation, l'érosion marine au terminus de Maumusson : depuis 1965 c'est 1000 m de recul du trait côtier. Le terminus actuel se trouve maintenant à l'évitement dit de la « balise », suivi d'un triangle de retournement des locotracteurs. Nous avons pu craindre qu'il ait subi les assauts de l'océan aux dernières grandes marées de début mars. Heureusement il n'en est rien, mais pour combien de temps ? L'inflexibilité de l'Office des forêts est une nouvelle fois un obstacle à une modification du tracé terminal et à la construction d'un terminus en boucle. Souhaitons que le bon sens l'emporte dans ce dossier, comme dans d'autres !

Côté matériel, les locomotives roumaines Faur L18H n'entreront jamais en service : inadaptées pour ce réseau, présentant bon nombre de dysfonctionnements ; la STTST cherche une solution pour ces machines.

Le Deutz N° 1 est affecté au train incendie, le N° 2 est en utilisation spéciale « événements » et wagon-



Lors des Journées du Patrimoine, le « Gégétoirail », construit de toutes pièces par Gérard Lefrançois, au terminus de Maumusson.

bar en saison.

Les Billard T75 N° 6 et 9 sont en état d'origine, moteur Panhard 4HL et boîte mécanique ; ils assurent les trains spéciaux et supplémentaires en saison (autorisation spéciale pour la conduite).

Les Billard T75 N° 7, 8, 10, moteur Deutz et transmission hydraulique assurent le service quotidien.

Le Ruston N° 5 est affecté au train de travaux.

Pas de modifications concernant les baladeuses et la rame fermée « prestige ».

La saison 2014 a démarré pour la fête du mimosa les 15 et 16 février, mais le vrai départ c'est le dimanche 6 avril pour une exploitation jusqu'à fin octobre.

Si cet été, vous venez en Charente



Les Billard T 75 n° 9 et Deutz Omz 117 n° 2 en gare de Gatseau plage.