

Le site Daubin et son réseau ferré

Avant 1914 le très puissant treuil de carrière de la Carrière de Vassens dans l'Aisne, mû par une machinerie à vapeur, pouvait remonter des blocs encore plus volumineux et plus lourds que les 15 tonnes du maxi bloc Daubin. Ils étaient ensuite acheminés au-dessus du puits par une voie ferrée unique. Là, il s'agissait de voie ferrée de 1,435 m de largeur, largeur qui était celle du réseau de la Compagnie du Nord, et maintenant celle de la SNCF.

Lors de nos méticuleux travaux de nettoyage du site à Daubin, nous avons retrouvé, faiblement enfouis sous terre, proche de l'écurie et du pilier sud du manège, tout un ensemble de petits tirefonds compatibles seulement avec des voies ferrées étroites type Decauville.

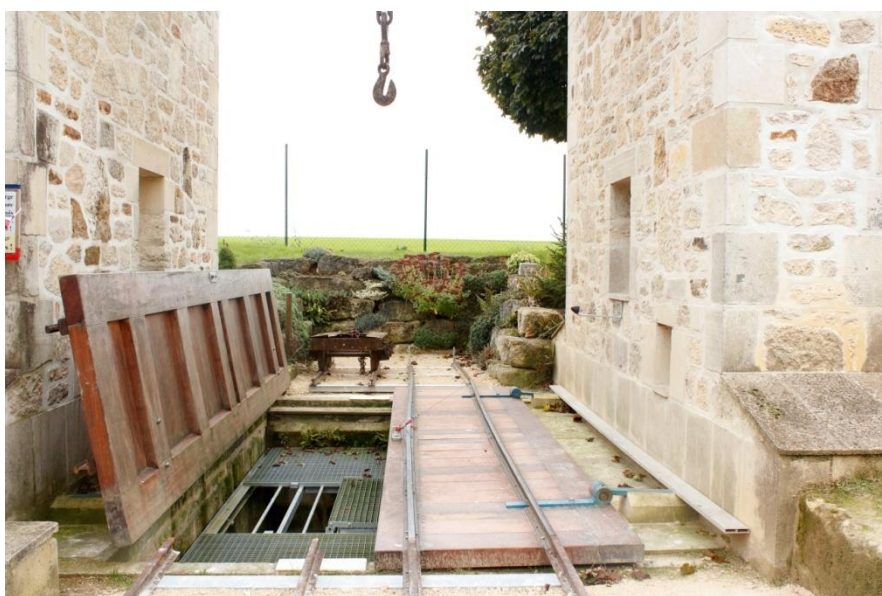
Pour supporter 15 tonnes sans risque de basculement, comme au Puits à Daubin, il fallait

obligatoirement un double réseau, une voie ferrée sur chacun des deux volets abattants.

La largeur du décaissement d'origine Daubin de $\approx 1,85$ m ne permettait que la circulation d'un double réseau de voies de 50 cm de large.

Jadis, le creusement en tranchée du décaissement Daubin mettait le dessous des blocs à la bonne hauteur pour les décharger horizontalement sur les bas-côtés.

Un pendage de 12 mm au mètre facilitait les déplacements en charge vers le grand quai Daubin qui est toujours gaillardement en place.



C'est pour Roches et Carrières une grande satisfaction d'avoir réinstallé une partie de ces réseaux ferrés qui furent les premiers et les plus anciens d'Eméville.