

UN SIÈCLE POUR UNE VOIE DE CHEMIN DE FER ÉPHÉMÈRE



CARMAUX - VINDRAC



Autorail "Picasso" mis en fonction entre 1951 et 1953, n'a jamais servi sur la ligne Carmaux-Vindrac.

LIVRET DE MÉDIATION 29/05/26 - 02/11/26

Musée Charles Portal
Porte des Ormeaux
1 rue Saint Michel
81170 Cordes-sur-Ciel



Introduction

L'exposition est née de l'opération culturelle du département :

« *Parcourir : En 2026, la culture chemine dans le Tarn !* »

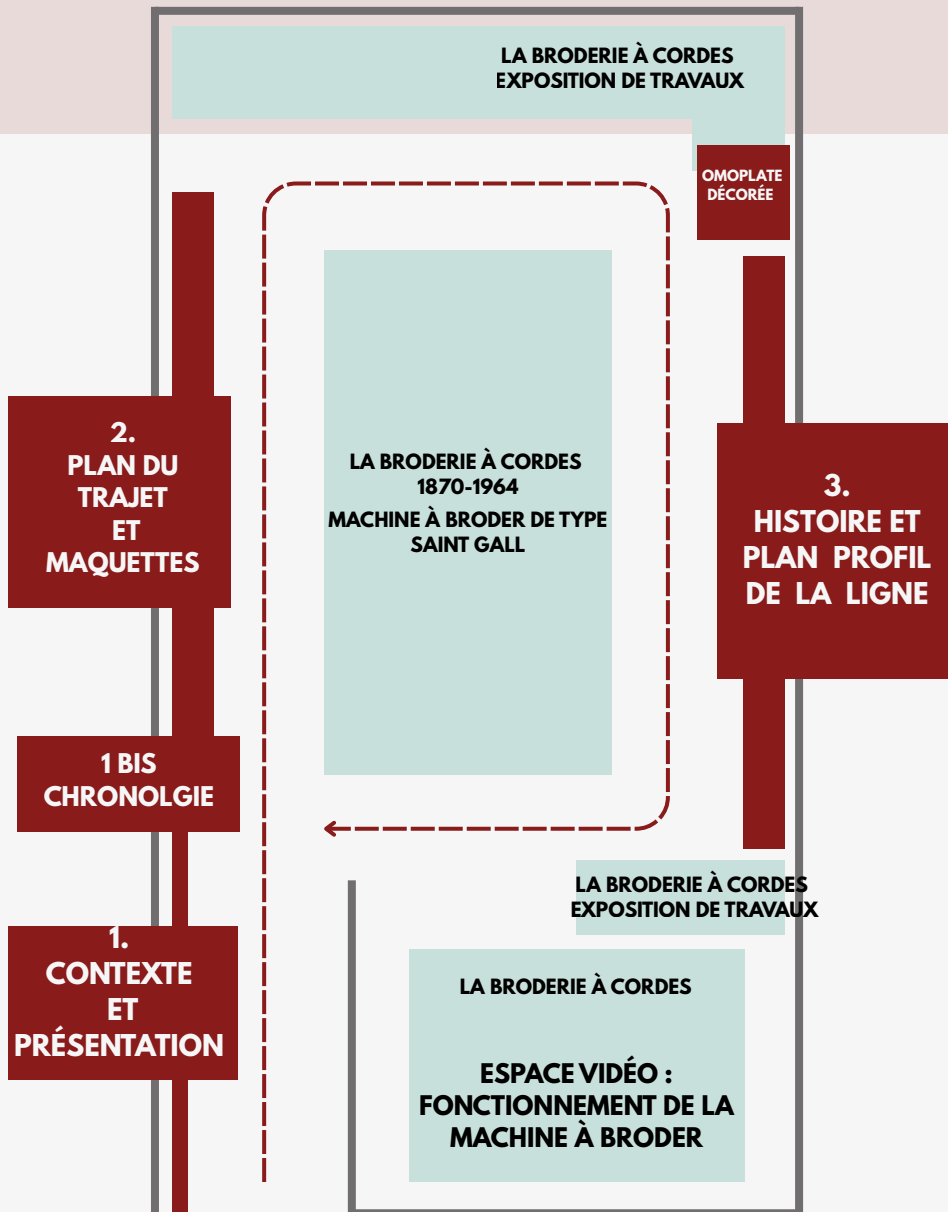
Cela fut aussi possible grâce aux travaux des historiens de la ligne dont les écrits nous ont permis de comprendre les éléments architecturaux de ce pays cordais. Le musée Charles Portal essaye de rendre compte de ces histoires. Citons Bernard Vieu, José Banaudo, et Jean-Paul Marion dont la synthèse a ouvert la voie de cette exposition.

L'association Société des Amis du Vieux Cordes remercie particulièrement Monsieur Yves Calmels, membre de l'association "Cartophile et historiens tarnais", les archives départementales, ainsi que les donateurs et prêteurs de différents items.

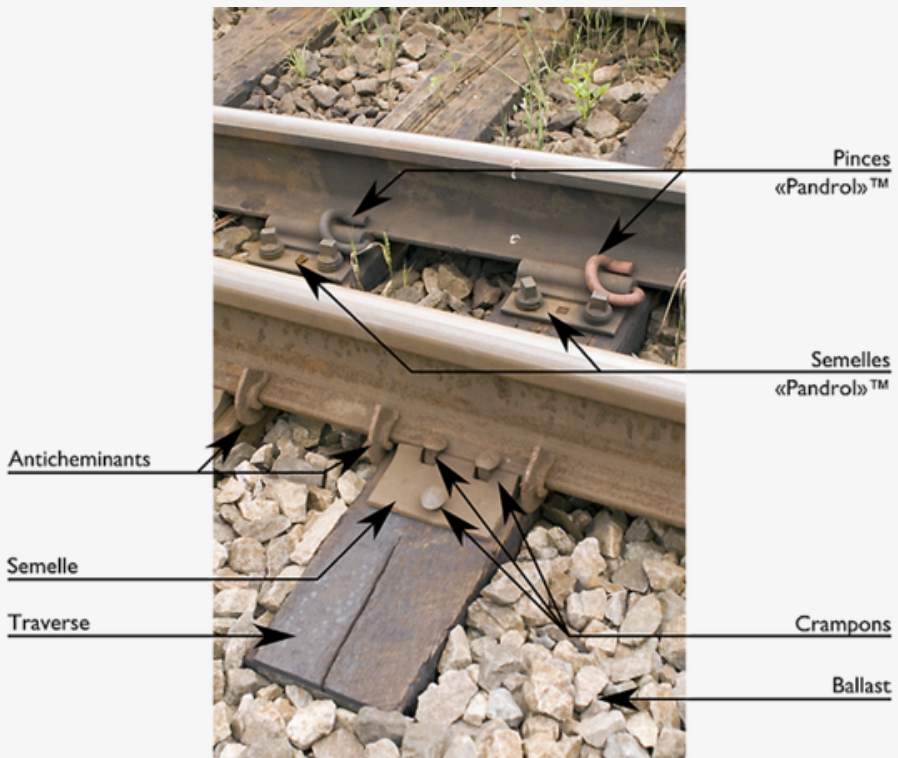
En partenariat avec Héloïse Leclerc dans le cadre Master Métiers de l'Art - régie, documentation, médiation, de l'Université Jean Jaurès de Toulouse.



Parcours de l'exposition Sous-sol du Musée



Éléments de vocabulaire ferroviaire



Tortillard : Petit chemin de fer secondaire, roulant à vitesse réduite, faisant de nombreux détours et effectuant de nombreux arrêts.

Voie métrique : voie ferrée dont l'écartement des rails est égal à 1 mètre.

Focus sur...

Les liens sociologiques des participants

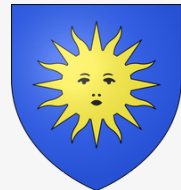
Jean Jaures : né le 3 septembre 1859 à Castres est assassiné le 31 juillet 1914 à Paris. Journaliste et homme politique socialiste français, issu d'une famille de la petite bourgeoisie castraise, il passe sa jeunesse à Castres, réalisant de brillantes études. Il intègre ensuite l'École Normale Supérieure et obtient l'agrégation de philosophie, a soutenu sa thèse en latin, parle allemand. En 1885, il est le benjamin de la Chambre des députés. Après la perte de son poste de député en 1889, enseigna un temps à l'université de Toulouse, puis retrouva son poste de député.

Jérôme Ludovic de Solages (1862-1927), marié à la fille du baron Reille, président de la Société des Mines de Carmaux de 1898 à 1927, fondateur de la Compagnie Générale Industrielle à Paris, administrateur de la Compagnie du canal de Beaucaire et membre du comité de direction du Comité central des houillères de France. Royaliste légitimiste, en 1889 élu député du Tarn, fut battu par de Jean Jaurès de quelques voix en 1893.

Emblème de la Famille Reille-Sout



Emblème de la Famille Solages



Focus sur...

La grève de 1892

Manifestation à Carmaux - Arrivée de la garde mobile à cheval parmi les 1500 soldats envoyés au nom de la liberté de travail.



<https://www.maxicours.com/sc/cours/1892-la-greve-de-carmaux-et-jean-jaures/>

La grève de Carmaux a eu valeur d'exemple pour tous les ouvriers de France. C'est un épisode fondateur de la prise de conscience par la classe ouvrière de sa force.

C'est aussi la « naissance » d'une figure du mouvement ouvrier, Jean Jaurès. A 33 ans, défenseur des ouvriers il continue son combat en étant élu plusieurs fois député et en créant le journal : L'Humanité.

La crise de 1929-1933

Marche sur Paris des mineurs manifestants



Entre 1929 et 1933, ce sont près de 9000 banques qui ferment définitivement, celles qui ne sont pas supervisées par la banque centrale, la FED. La crise se propage en Europe dans les 1930' avec l'arrêt des financements levés sur le marché New York et le retrait des capitaux américains.

Annexes sur le financement

Lettre du 11 novembre 1916 pour les paiements des mois de septembre et octobre 1916 par la commune de Cordes, dûs au Corps des Ponts et Chaussées.

MINISTÈRE
DES TRAVAUX PUBLICS

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PONTS ET CHAUSSEES

DEPARTEMENT
du Tarn

SERVICE
DES
CHEMINS DE FER

ARRONDISSEMENT

LIGNE
de Carmaux à Vindrac.

M. LANUSSE
INGÉNIEUR ORDINAIRE
Port Saint-Etienne, 10

Toulouse, le 11 Novembre 1916

L'INGÉNIEUR EN CHEF DES PONTS ET CHAUSSEES
L'Ingénieur de l'Arrondissement
à Monsieur le MAIRE de la commune de CORDES (Tarn)

Numéro d'ordre
du Registre. }

J'ai l'honneur de vous adresser, ci-joint, sur la
forme réglementaire prescrite, par la Circulaire Minis-
térielle du 2 Octobre 1895, 2 ordres de reversement :
le 1^{er}, de la somme de 4571,87, pour le mois de Septembre,
le 2^e, de la somme de 6921,75, pour le mois d'Octobre.
Ces sommes sont dues par la commune de Cordes pour
journées de travail de prisonniers de guerre affectés
aux travaux de construction de la ligne de Carmaux à
Vindrac et employés temporairement aux travaux agrico-
les de votre Commune.

Par le même courrier, j'adresse à M. le Trésorier-
Payeur Général du Tarn, pour servir de titre de percep-
tion, une copie des dits ordres de reversement.

L'Ingénieur en Chef,
Pr L'Ingénieur en Chef mobilisé
L'Ingénieur ordinaire chargé de l'intern.

C. Lanusse

Lettre du 14 septembre 1923 du Ministre des Travaux Publics à l'adresse du Préfet du Tarn, concernant l'augmentation des dépenses allouées pour la construction.

Direction générale
des Chemins de fer.

3^e Bureau.

Lignes Nouvelles.

Ligne de
Carmaux à Fimbrac.

Entreprise Campenon.

Fixation du montant
des dépenses autorisées.

Décision.

C.F.S. E.H.P.
Rappeler cette indication
dans la réponse.

Paris, le 14 SEPT 1923

Le Ministre
à Monsieur le Préfet du Tarn.

Les Ingénieurs du service constructeur de la ligne de Carmaux à Fimbrac m'ont adressé des propositions concernant la modification des dépenses autorisées tant à l'entreprise que sur la somme à valoir de l'entreprise Campenon.

Ils exposent, avec toutes justifications à l'appui, qu'il y a lieu d'augmenter de 288.665^f 50, les dépenses autorisées à l'entreprise et de 173.332^f 85, celles autorisées sur la somme à valoir qui ont été fixées respectivement, à 1.419.189^f 40, et 556.830^f 80, par ma décision du 21 mars 1923.

L'augmentation des dépenses à l'entreprise se rapporte à des travaux supplémentaires de parachèvement, consolidation et assainissement.

Celle des dépenses sur la somme à valoir se rapporte en partie aux mêmes travaux et en partie à l'exécution d'ouvrages d'art non prévus, à l'achèvement d'ouvrages d'art non terminés par la régie ayant fonctionné pendant la guerre, à des provisions pour les plantations, le bornage, la remise en état du matériel loué par l'administration, les parachèvements des voies publiques modifiées et de la plateforme avant remise aux services de voirie et à la Compagnie.

Après avoir consulté le Service du Contrôle des Travaux des Lignes Nouvelles et de la Voie et des Bâtiments, je décide de fixer comme suit les dépenses autorisées pour l'entreprise Campenon :

Dépenses à l'entreprise	1.707.255 ^f 25
Somme à valoir	1.030.163 ^f 15
Total	<u>2.737.418^f 40</u>

Je notifie directement la présente décision à M. le Directeur du Contrôle des Travaux des Lignes Nouvelles et de la Voie et des Bâtiments et à M. l'Ingénieur en Chef du Service Constructeur.

Le Ministre des Travaux Publics,

Chassagnon

Anecdotes

En 1921, un marchand de bestiaux chute sur le chantier de la ligne et meurt sur le coup, après avoir marché sur une poutre pourrie de l'intérieur. Une enquête est menée, mais le rapport du subdivisionnaire indique que l'affaire ne comportera aucune suite, car l'accès au chantier étant interdit, la victime était en contravention.



Pendant la guerre, l'obstruction du tunnel du Chêne entre Carmaux et Albi motiva le déblaiement de la ligne Carmaux-Vindrac occupée par des wagons vides pour permettre le passage d'un seul train de charbon à la mi-1944, qui remplit son tender au château d'eau du collège de Cordes.

Photographie du directeur du CEG
prêt de Yves Calmels.

En 1945 : En voulant envoyer du matériel depuis Carmaux à Tessonnières, des rails ayant été retirés à la sortie d'une courbe, le train finit sa course dans le ballast.



Photographie d'une Micheline T21.

Bibliographie de l'exposition

- José Banaudo
Trains oubliés Le P.O. [Paris-Orléans], le Midi, vol. 3, p.151
Menton, Éditions du Cabri, 1981.
- Bernard Vieu
“Ligne Carmaux-Vindrac”, Connaissance du Rail, n° 28, novembre 1982
ISSN 0222-4844.
- Jean-Paul Marion (Synthèse de sources citées)
« La voie ferrée Carmaux-Vindrac : une ligne qui n'a fonctionné que pendant 2 ans et 1 mois », décembre 2009.
<https://milhars.com/wp-content/uploads/2018/12/voieferree.pdf>

Documents fournis : Par Yves Calmels,

association Cartophile et Historiens Tarnais

Par la famille Cathala : l'oeuvre de Gustav Drescher

Par différentes familles : la carte postale de 1921, et

les certificats de remises de terrains

Pour aller plus loin :

https://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_de_Carmaux_%C3%A0_Vindrac

https://routes.fandom.com/wiki/Ligne_Carmaux_-_Vindrac

https://www.chemins-a-fer.fr/images/activites/8/sortie_Cordes.pdf

[https://fr.wikipedia.org/wiki/La_Bataille_du_rail_\(film,_1946\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/La_Bataille_du_rail_(film,_1946))

UN SIÈCLE POUR UNE VOIE DE CHEMIN DE FER ÉPHÉMÈRE

MERCI DE DÉPOSER CE LIVRET À LA
FIN DE VOTRE VISITE

Association
Société des Amis du Vieux Cordes
et Musée Charles Portal

1 rue Saint-Michel
81170 Cordes-sur-Ciel



Rendez-vous sur notre
site web pour suivre
notre actualité :



UN SIÈCLE POUR UNE VOIE DE CHEMIN DE FER ÉPHÉMÈRE



Cette exposition temporaire, présentée par le musée Charles Portal, s'inscrit, pour cette année encore, dans l'action culturelle départementale du Tarn.

Cette année le thème choisi est :
« Parcourir : En 2026, la culture chemine dans le Tarn ! ».

Pensée pour mettre en valeur les cheminements, la circulation des personnes, des idées et des patrimoines ; il s'agit également de mettre en valeur les dynamiques industrielles et politiques locales.



Personnels administratifs de la construction de la ligne Carmaux-Vindrac, photographie, prêt de Monsieur Y. Calmels.

L'association Société des Amis du Vieux Cordes remercie les membres de l'association Cartophiles et Historiens Tarnais, les Archives départementales, ainsi que les donateurs et prêteurs de différents documents.
En partenariat avec le Master Métiers de l'Art - régie, documentation, médiation, de l'Université Jean Jaurès de Toulouse (H.L).



CARMAUX-VINDRAC

Le territoire tarnais

Pendant près d'un siècle, passant par Cordes-sur-Ciel, la réalisation du projet de ligne de chemin de fer a mobilisé les énergies de 1858 à 1953. L'objectif était d'établir une liaison ferroviaire reliant Carmaux à Montauban ou Paris pour la livraison du charbon, traversant les villages de la vallée du Cérou : Carmaux, Monestiés, Salles, Campes, Cordes et Vindrac.

Véritablement utilisée pendant 25 mois, entre le 31 mai 1937 et le 30 juin 1939, parcourant ses 25,990 km, la ligne est déclassée (c'est-à-dire vendue) en 1953.

Ainsi, grâce à de nombreux documents administratifs, affiches et plans issus de collections privées ou des archives départementales, mais aussi de photographies, de cartes postales et de biens culturels, le musée Charles Portal présente dans cette exposition une réalisation peu connue : une voie de communication tarnaise éphémère.

Par la longévité de la mise en œuvre du projet, la ligne de chemin de fer "Carmaux-Vindrac" a, à cheval sur la deuxième moitié du XIXe siècle et la première moitié du XXe siècle, été confrontée à de nombreux événements historiques nationaux et internationaux.



Jean Jaurès lors des grèves des mineurs de Carmaux.

UN SIÈCLE POUR UNE VOIE DE CHEMIN DE FER ÉPHÉMÈRE



René Charles François Reille (1835-1898), photographié par Franck (1816-1906), 1879.

Président du conseil d'administration de la Société des mines de Carmaux de 1876 à 1898, de la Compagnie des mines, des fonderies et forges d'Alais et de la Compagnie du canal du Midi, il siège également au conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer (P.O.) de Paris à Orléans. Défendant le développement des chemins de fer départementaux, il est notamment au niveau local l'un des principaux promoteurs de la ligne de la Montagne.

Membre fondateur et président du Comité des forges de 1890 à 1898, il crée la Caisse syndicale d'assurance mutuelle des Forges de France contre les accidents du travail (1891) et en préside le conseil d'administration. Il devient également vice-président du Comité central des houillères de France.

LES ACTEURS LOCAUX DU PROJET

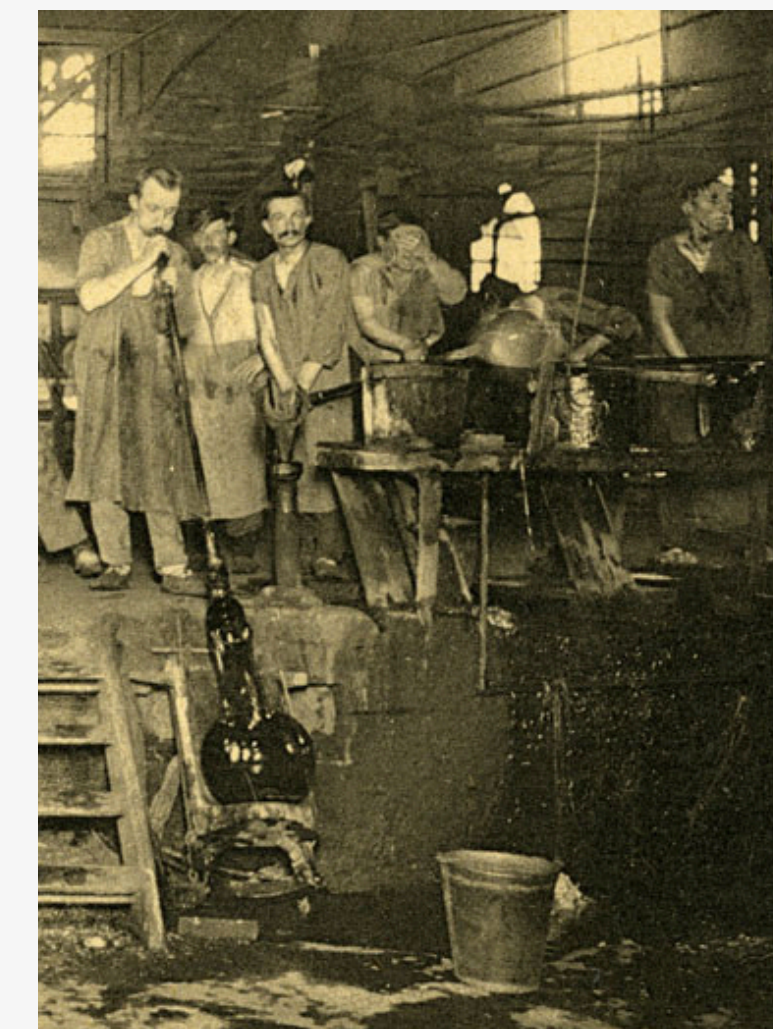


Entre 1898 et 1914, Mineurs de fond, par J. Philibert Quentin,

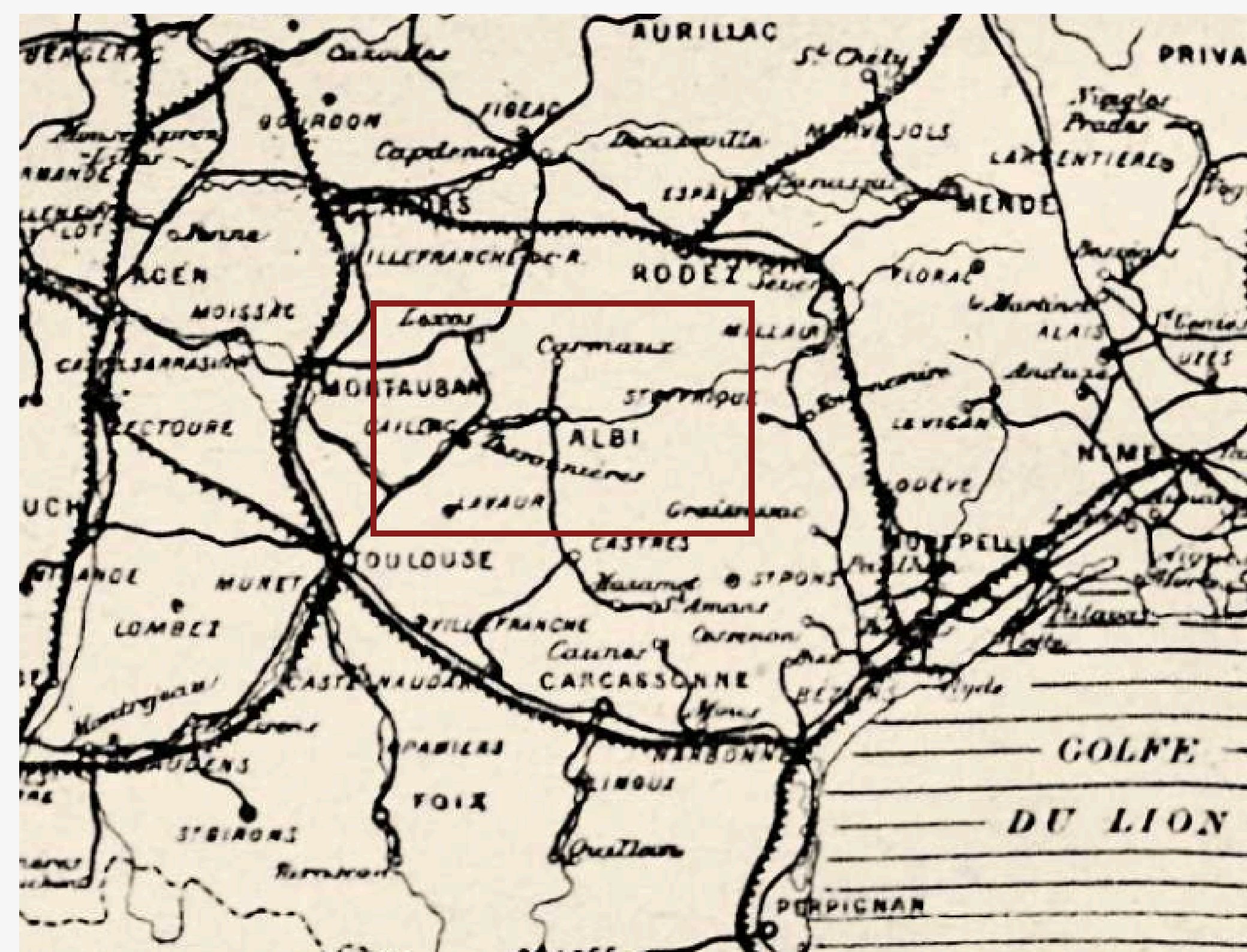
L'année 1856 marque le début d'une ère capitaliste. La compagnie houillère doit améliorer ses techniques d'extractions pour rester compétitive sur le marché et ses moyens de transports, indispensables à sa survie. Pour une entreprise qui, manquant de capitaux pour construire le chemin de fer d'Albi à Carmaux, celle-ci devient société en commandite par actions :

À partir de 1900, les techniques progressent comme l'amélioration de l'organisation du travail.

Au XIXe siècle, l'importante verrerie à bouteilles, la Verrerie Sainte-Clotilde de Carmaux dans le Tarn est, en 1895, confrontée à un grand mouvement de grève au motif du renvoi de deux délégués syndicaux. Vu l'ampleur du mouvement, le propriétaire de l'usine prit la décision de fermer le site, licenciant tous les ouvriers. Le conflit enlisé, l'idée vint aux verriers de fonder leur propre usine. En 1896, la Verrerie Ouvrière d'Albi est créée en bordure de la voie de chemin de fer Carmaux-Albi.



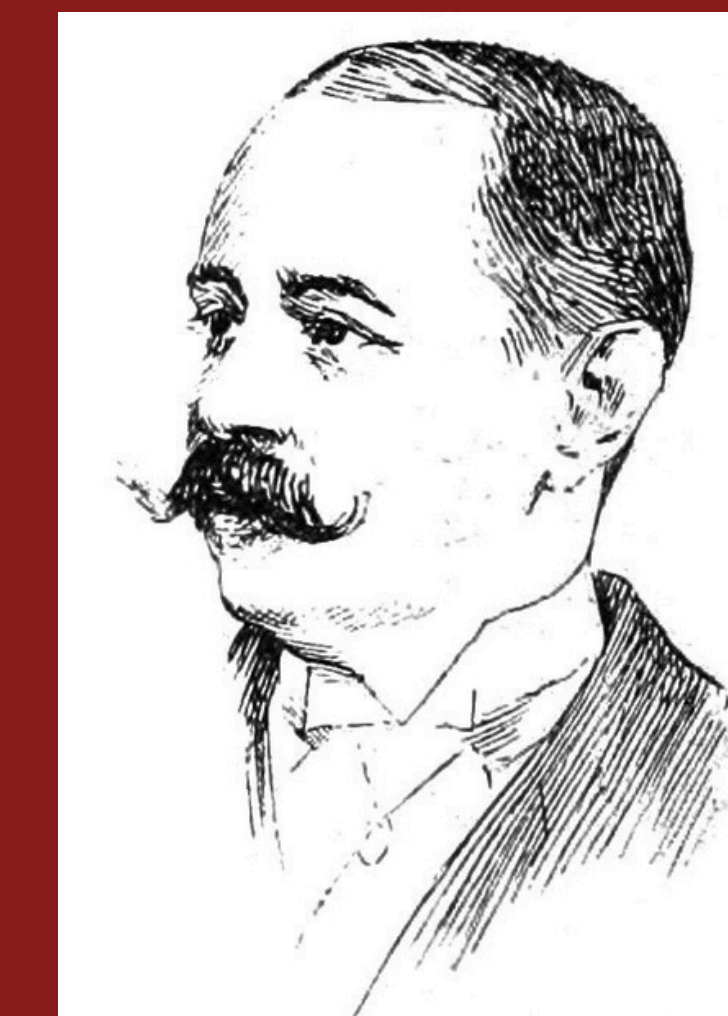
Exemple de verriers au travail



Concordance entre les anciennes voies romaines et le tracé des nouveaux chemins de fer au 19e siècle, BNF.

Le plan Freycinet est un programme français de travaux publics lancé en 1879 par le ministre des travaux publics Charles de Freycinet. Il prévoyait surtout la construction de chemins de fer, mais aussi de canaux et de structures portuaires, pour un budget initial de 4,5 milliards de francs.

La réalisation du plan Freycinet dura jusqu'en 1914 et si 97,2% du programme aboutit, toutefois 1 247 chefs-lieux de canton (55%) ne furent desservis que par des petits tortillards à voie métrique de qualité médiocre.



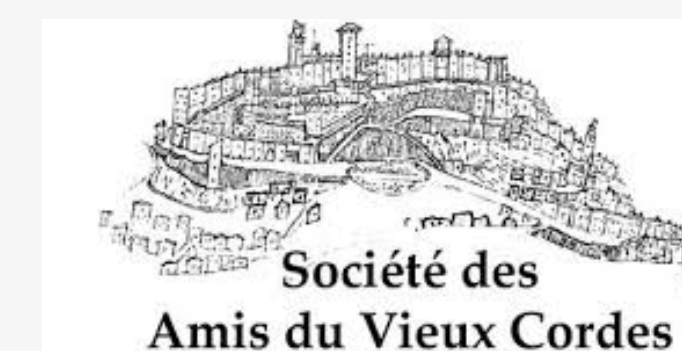
Jérôme-Ludovic de Solages, dessin par Maurice Dulac, Le Monde moderne, décembre 1898.

Descendant de François Gabriel de Solages, Jérôme-Ludovic-Marie de Solages (1862-1927) est le fils du marquis Gabriel de Solages. Il reprit peu à peu la gestion des puits de mines pour consommer à la verrerie, la plus grande partie de sa production de charbon.

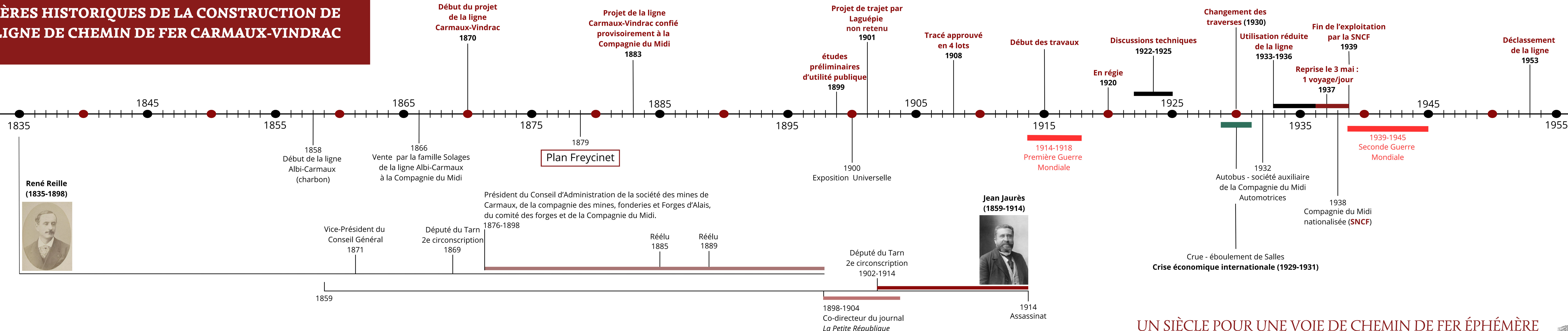
La verrerie verra ses effectifs atteindre, en 1882, 800 ouvriers, constituant une corporation ouvrière privilégiée, bénéficiant de salaires élevés par rapport à ceux des ouvriers mineurs.

En 1873 la Société des mines de Carmaux (SMC) devient propriétaire des houillères, les besoins d'extraction deviennent importants et les effectifs de mineurs augmentent rapidement : 2 000 mineurs en 1880 et presque 3 500 en 1900.

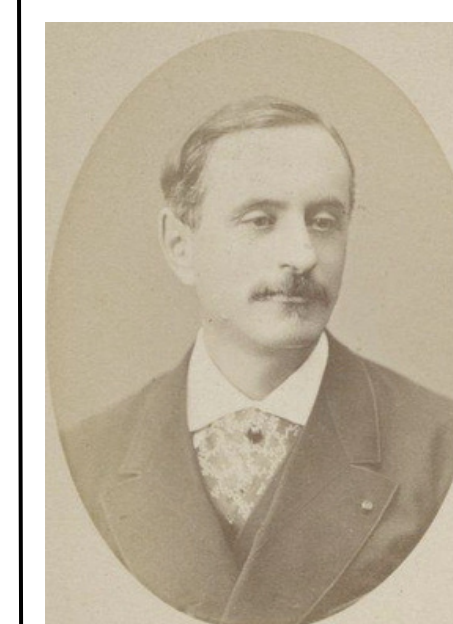
UN SIÈCLE POUR UNE VOIE DE CHEMIN DE FER ÉPHÉMÈRE



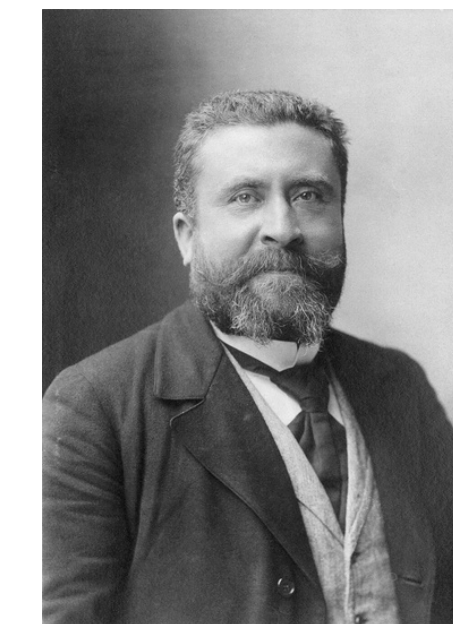
REPÈRES HISTORIQUES DE LA CONSTRUCTION DE LA LIGNE DE CHEMIN DE FER CARMAUX-VINDRAC



René Reille (1835-1898)



Jean Jaurès (1859-1914)



UN SIÈCLE POUR UNE VOIE DE CHEMIN DE FER ÉPHÉMÈRE



Avis Mairie de Cordes sur la porte de l'église

ENQUÊTES PRÉLIMINAIRES

En 1908, Mr Joly, Ingénieur en chef supervise les différentes enquêtes. Ici, quels sont, dans un délai d'une semaine, les observations que font les cordais sur les arrêts prévus sur cette ligne. L'avis d'affichage est indiqué par M. le Maire Louis Irissou.

Voici une partie du compte rendu renvoyé à M. le Sous-Préfet .

Suite à ces enquêtes, les expropriations seront suivies d'indemnisations que le département s'est engagé à prendre en charge. Ces dernières ne seront pas toujours considérées comme suffisantes, en considération des désagréments subis (propriétés coupées en deux, proximité des voies, etc...).

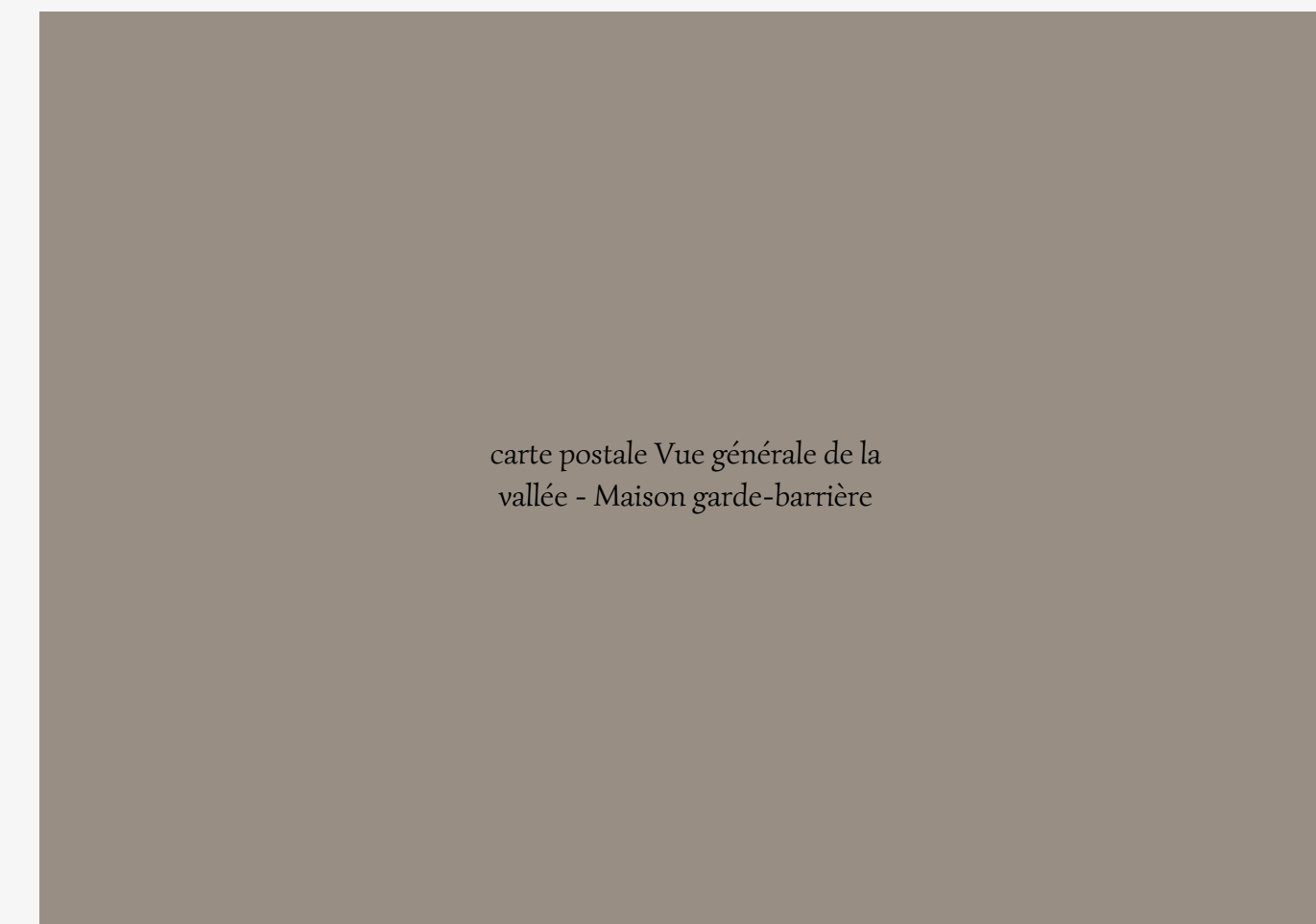
LETTRE À MR LE MAIRE(NUMÉRO
25)

LETTRE À MR LE MAIRE(NUMÉRO
25)

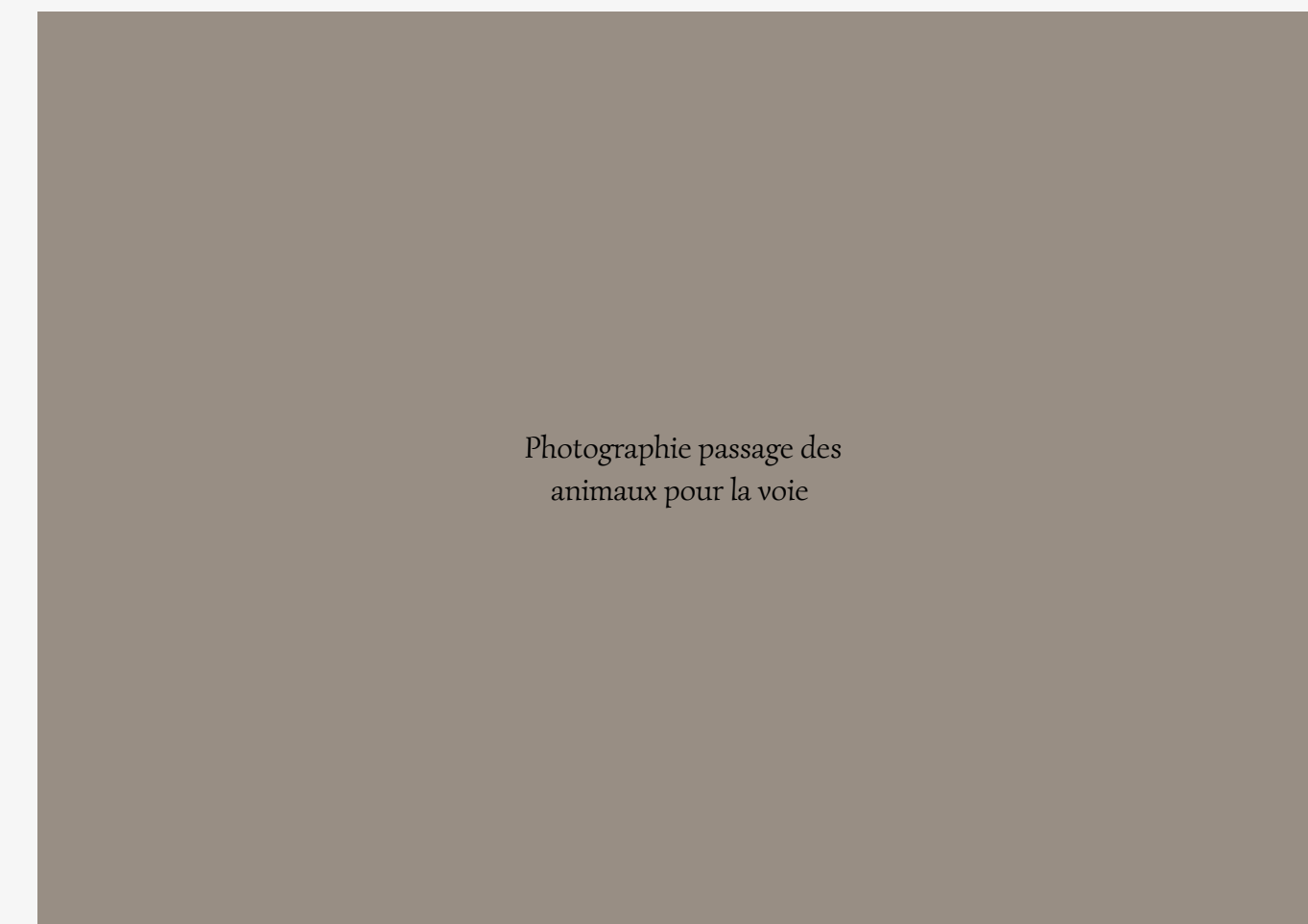
UN SIÈCLE POUR UNE VOIE DE CHEMIN DE FER ÉPHÉMÈRE

Ayant fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique le 12 avril 1899, de nombreuses enquêtes et études furent commandées : études des lieux, altimétrie, prévisions de terrassements, réquisitions de terrains, études financières, positionnement des ouvrages d'art, placement des gares, faisabilité de solutions différentes, essais de nouvelles techniques... pas toujours concluantes qui ont retardé l'aboutissement des travaux.

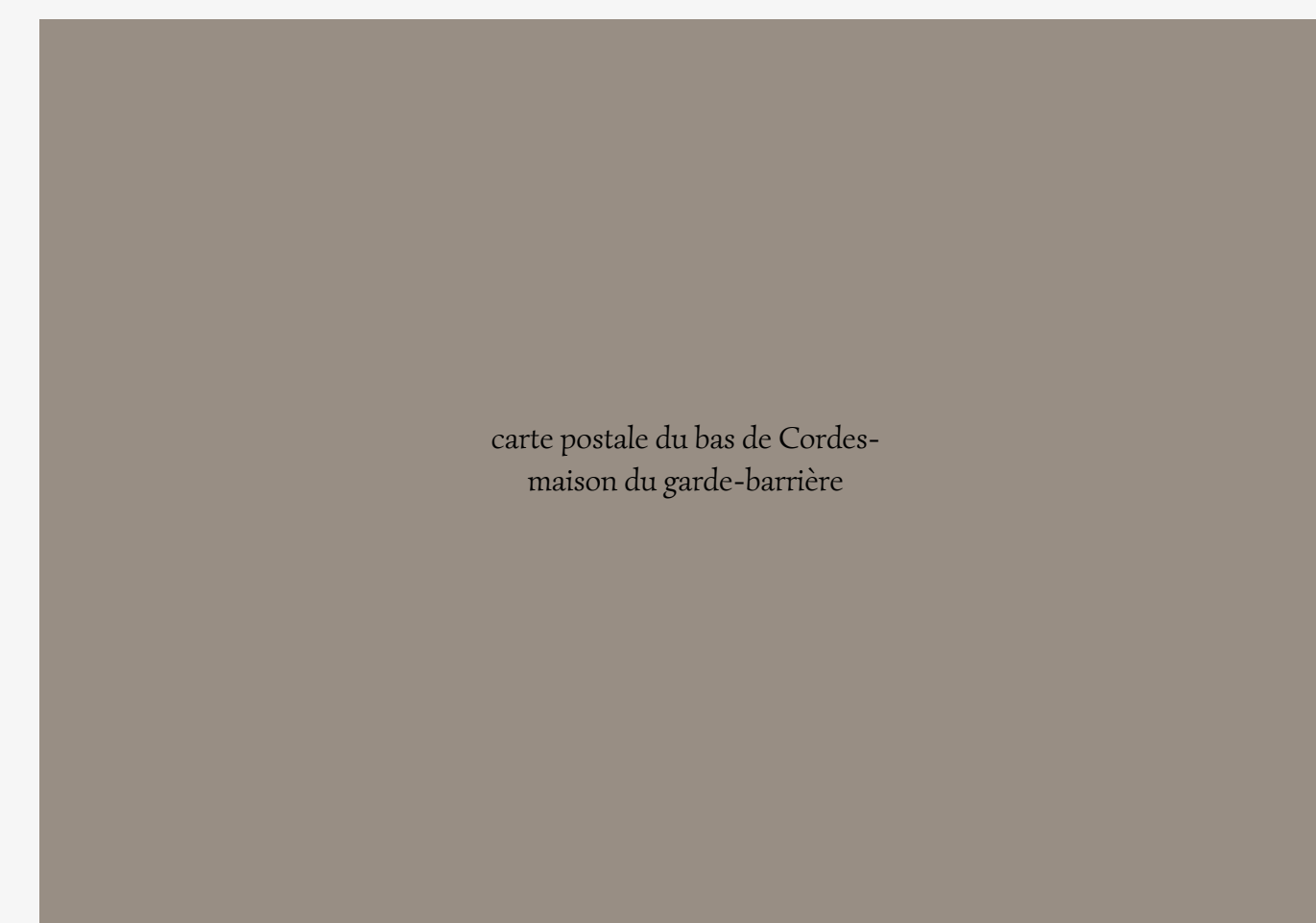
La voie d'un dénivelé de 72 m, d'une distance de 25,990 km, avec 31 passages à niveau doit aussi avoir des courbes aux rayons permettant au matériel, une régularité de la vitesse.



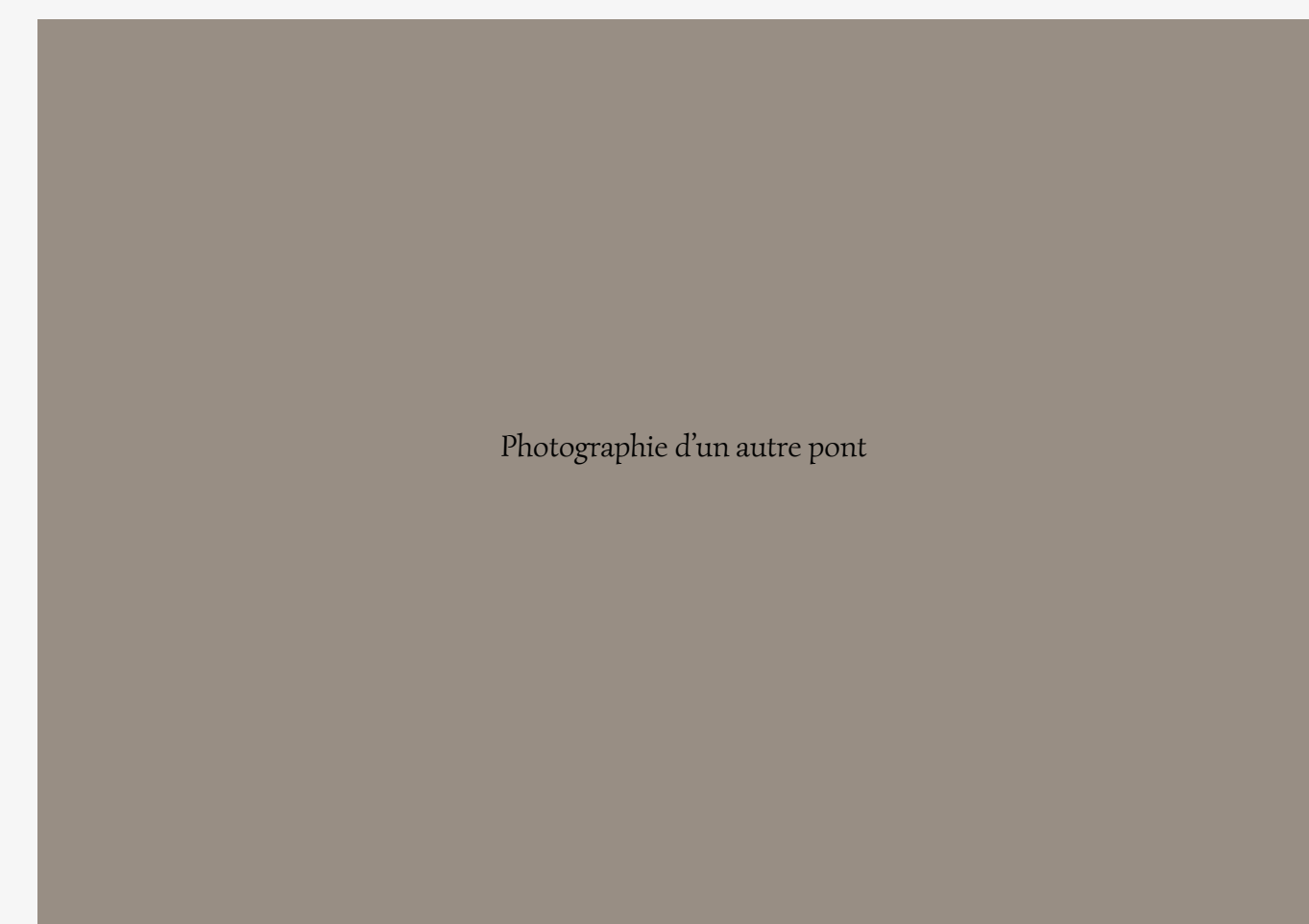
carte postale Vue générale de la vallée - Maison garde-barrière



Photographie passage des animaux pour la voie



carte postale du bas de Cordes - maison du garde-barrière



Photographie d'un autre pont

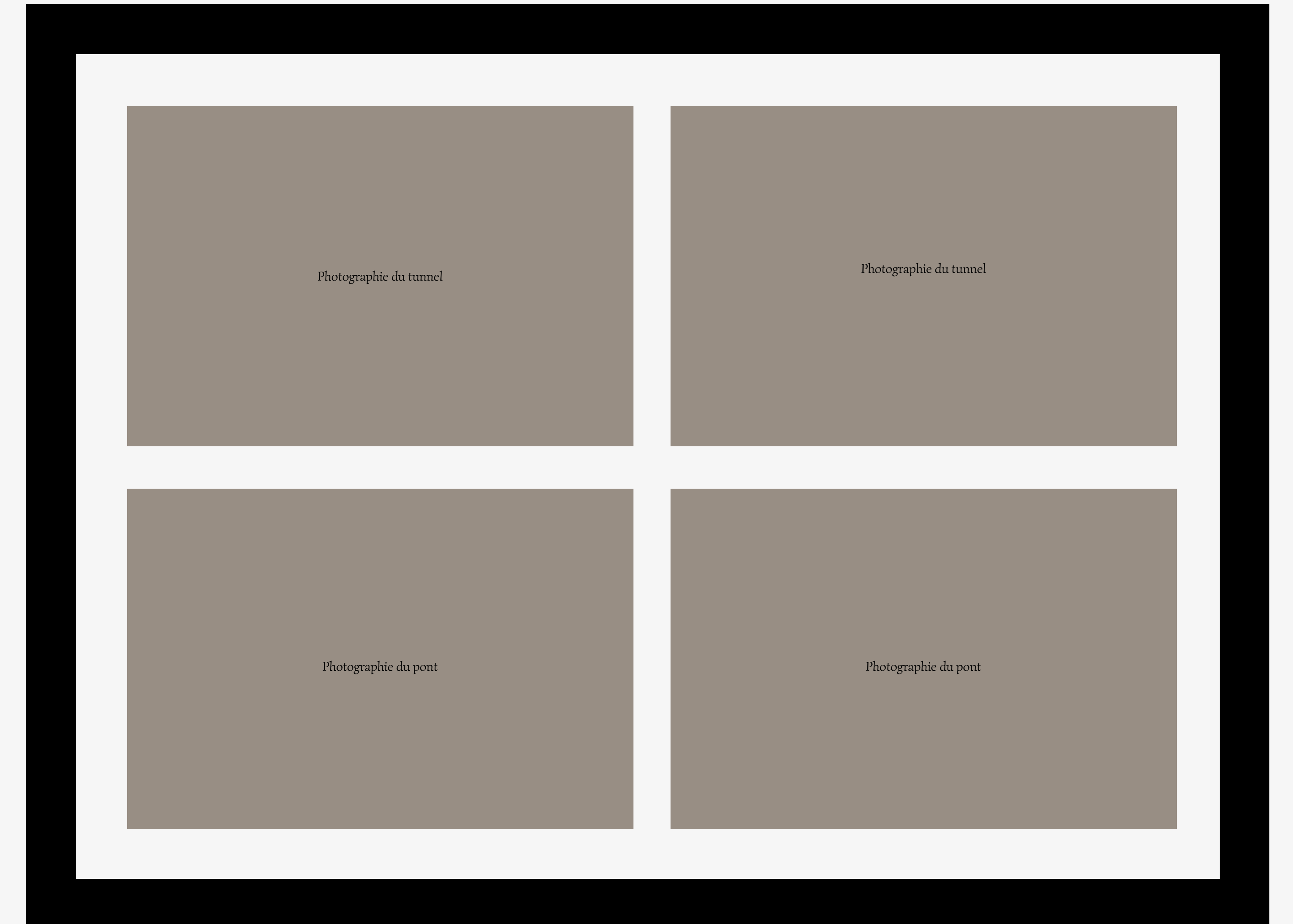
CONCEPTION DE LA LIGNE

Personnel administratif lié à la construction de la ligne Carmaux - Vindrac (prêt de Yves Calmels).



Le projet n° 159 est divisé en quatre lots : le premier de Carmaux est long de 5,2 km, le deuxième dit de Monestiés de 6 km, le 3ème de Salles de 7 km et le 4ème de Cordes long de 6 km.

En avril 1913, le projet est approuvé pour le 1er lot et le département acquiert les terrains ; pour le 2e lot, le tracé et les plans ont été effectués ; pour le 3e lot, les études définitives vont débiter ; et pour le 4e lot, le projet d'exécution est en attente des observations de la Compagnie du Midi.



Photographie du tunnel

Photographie du tunnel

Photographie du pont

Photographie du pont

La voie franchit le Cérou à 13 reprises, passe une colline par le tunnel du Colombier long de 137,2 m .

Photographies prises par Monsieur Y. Calmels en 2007.

UN SIÈCLE POUR UNE VOIE DE CHEMIN DE FER ÉPHÉMÈRE

RELATIONS AVEC LA POPULATION AUTOCHTONE

On observera dans la vitrine sur le côté l'œuvre de Gustav Drescher, une omoplate illustrée à l'encre, offerte à son gardien Jules Fabre, charpentier à Cordes, qui avait été assermenté. Un des soldats, le oberjäger (brigadier) Josef Trömer, employé comme meunier, a même souhaité les vœux de la nouvelle année 1921 à ses anciens hôtes.

CARTE DE VŒUX (54)
RECTO

CARTE DE VŒUX (54)
VERSO

Au départ en 1915, cantonnés au Couvent des religieuses des Sœurs de Saint Joseph de Cordes, et suite à des remarques, l'évêque d'Albi a expressément demandé le déplacement de ces hommes. Ils furent donc basés dans des baraquements de bois à Vindrac.



Noms des prisonniers allemands inscrits sur les feuilles d'attachement de 10 mois de l'année 1916 pour le chantier de la ligne de chemin de fer Carmaux-Vindrac.

1	Benne Ewald
2	Bauer Leon
3	Blauch Alexander
4	Buchham Walter
5	Busch Johann
6	Buchtel Fritz
7	Briegank Hans
8	Bühler Carl
9	Gesmann Hermann
10	Gunkel Gustaf
11	Hirth Paul
12	Jost Paul
13	Keller Mathias
14	Kocher Hermann
15	Kocher Hermann
16	Kopp Otto
17	Kocher Gustaf
18	Merkel Alfred
19	Michels Johann
20	Müller Nicolaus
21	Nagel Wilhelm
22	Ramsch Peter
23	Rene Hermann
24	Riedel Rudolf
25	Schumacher Michel
26	Schuler Paul
27	Baranow Leo
28	Gebhard Gustaf
29	Gebhard Johann
30	Kauffmann Hans
31	Melber Johann
32	Müller Albin
33	Reinhard Oswald
34	Roth Richard
35	Reine Paul
36	

1	Bauer Leon
2	Buchtele Hermann
3	Benne Gustaf
4	Bayer Michael
5	Bühler Carl
6	Hoyer Andreas
7	Seitz Johann
8	Weißer O. Hermann
9	Höcker Jacob
10	Müller Emil
11	Kreuer Johann
12	Klüppel Johann
13	Seyfried Friedrich
14	Hörbrecht Alois
15	Hoffmann Franz
16	Krebs Michael
17	Hoffmann Paul
18	Höcker Hermann
19	Höcker Richard
20	Bauer Otto
21	Hoyer Josef
22	Baumann Carl
23	Baumann Peter
24	Klümmer Paul
25	Arnold Fritz
26	Matt Anton
27	Müller Nikolaus
28	Baumann Peter
29	Baumann Carl
30	Baumann Otto
31	Schroder Peter
32	Beller Oswald
33	
34	
35	
36	

1	Berlich Hermann
2	Breche Hugo
3	Baer Otto
4	Müller Carl
5	May Andreas
6	Seitz Johann
7	Müller O. Hermann
8	Mayer Jacob
9	Müller Emil
10	Müller Johann
11	Krauer Johann
12	Klüppel Johann
13	Seyfried Friedrich
14	Hörbrecht Alois
15	Hoffmann Franz
16	Krebs Michael
17	Hoffmann Paul
18	Höcker Hermann
19	Höcker Richard
20	Bauer Otto
21	Hoyer Josef
22	Baumann Carl
23	Baumann Peter
24	Klümmer Paul
25	Arnold Fritz
26	Matt Anton
27	Müller Nikolaus
28	Baumann Peter
29	Baumann Carl
30	Baumann Otto
31	Schroder Peter
32	Beller Oswald
33	
34	
35	
36	

1	Bernhard Hugo
2	Birk Albert
3	Brock Auguste
4	Buss Johann
5	Buble Otto
6	Fraue Stephan
7	Gross Hermann
8	Kupp Peter
9	Höcker Wilhelm
10	Keller Wilhelm
11	Kocher Friedrich
12	Myking Josef
13	Michels Georg
14	Lenzweiler Mathy
15	Schwarzer August
16	Schwarz Peter
17	Ulman Ernest
18	
19	
20	
21	

1	Berlich Hermann
2	Breche Hugo
3	Baer Otto
4	Müller Carl
5	May Andreas
6	Seitz Johann
7	Müller O. Hermann
8	Mayer Jacob
9	Müller Emil
10	Müller Johann
11	Krauer Johann
12	Klüppel Johann
13	Seyfried Friedrich
14	Hörbrecht Alois
15	Hoffmann Franz
16	Krebs Michael
17	Hoffmann Paul
18	Höcker Hermann
19	Höcker Richard
20	Bauer Otto
21	Hoyer Josef
22	Baumann Carl
23	Baumann Peter
24	Klümmer Paul
25	Arnold Fritz
26	Matt Anton
27	Müller Nikolaus
28	Baumann Peter
29	Baumann Carl
30	Baumann Otto
31	Schroder Peter
32	Beller Oswald
33	
34	
35	
36	

1	Reinig Daniel
2	Riedel Rudolf
3	Ricks
4	Rommel Carl
5	Schumacher Wilhelm
6	Seitz Johann
7	Seyfried Friedrich
8	Mühl Johann
9	Weikel Xaver
10	Müller Emil
11	Müller Johann
12	Krauer Johann
13	Klüppel Johann
14	Seyfried Friedrich
15	Hörbrecht Alois
16	Hoffmann Franz
17	Krebs Michael
18	Hoffmann Paul
19	Höcker Hermann
20	Höcker Richard
21	Mayer Andreas
22	Klümmer Paul
23	Jungmann Peter
24	Mart Josef
25	Breche Hugo
26	Arnold Fritz
27	Hoffmann Paul
28	Bauer Otto
29	Reucker Hermann
30	Mayer Jacob
31	
32	
33	
34	
35	
36	

1	Müller Oswald
2	Kaufmann Hans
3	Roth Richard
4	Müller Albin
5	Lore Johann
6	Bühler Carl
7	Gebhard Alfred
8	Gebhard Alfred
9	Solly Oswald
10	Müller Johann
11	Buss Wilhelm
12	Kocher Wilhelm
13	Kocher Hermann
14	Kaufmann Hans
15	Klausch Otto
16	Breche Hugo
17	Scheller Fritz
18	Müller Johann
19	Mittelbach Wilhelm
20	Gebhard Alfred
21	Ramsch Peter
22	Benne Hermann
23	Bayer Leon
24	Kaufmann Hans
25	Breche Hugo
26	Breche Hugo
27	Benne Hermann
28	Merkel Alfred
29	Kocher Otto
30	Michels Johann
31	Kocher Hermann
32	Kocher Hermann
33	Pöhl Carl
34	Pöhl Carl
35	Kocher Hermann
36	Riedel Rudolf
37	Kocher Hermann
38	Kocher Hermann
39	Kocher Hermann
40	Schumacher Wilhelm

1	Quilty Fritz
2	Kaufmann Hans
3	Roth Richard
4	Müller Albin
5	Lore Johann
6	Bühler Carl
7	Gebhard Alfred
8	Gebhard Alfred
9	Solly Oswald
10	Müller Johann
11	Buss Wilhelm
12	Kocher Wilhelm
13	Kocher Hermann
14	Kaufmann Hans
15	Klausch Otto
16	Breche Hugo
17	Scheller Fritz
18	Müller Johann
19	Mittelbach Wilhelm
20	Gebhard Alfred
21	Ramsch Peter
22	Benne Hermann
23	Bayer Leon
24	Kaufmann Hans
25	Breche Hugo
26	Breche Hugo
27	Benne Hermann
28	Merkel Alfred
29	Kocher Otto
30	Michels Johann
31	Kocher Hermann
32	Kocher Hermann
33	Pöhl Carl
34	Pöhl Carl
35	Kocher Hermann
36	Riedel Rudolf
37	Kocher Hermann
38	Kocher Hermann
39	Kocher Hermann
40	Schumacher Wilhelm

1	Berlich Hermann
2	Breche Hugo
3	Baer Otto
4	Müller Carl
5	May Andreas
6	Seitz Johann
7	Müller O. Hermann
8	Mayer Jacob
9	Müller Emil
10	Müller Johann
11	Krauer Johann
12	Klüppel Johann
13	Seyfried Friedrich
14	Hörbrecht Alois
15	Hoffmann Franz
16	Krebs Michael
17	Hoffmann Paul
18	Höcker Hermann
19	Höcker Richard
20	Bauer Otto
21	Hoyer Josef
22	Baumann Carl
23	Baumann Peter
24	Klümmer Paul
25	Arnold Fritz
26	Matt Anton
27	Müller Nikolaus
28	Baumann Peter
29	Baumann Carl
30	Baumann Otto
31	Schroder Peter
32	Beller Oswald
33	
34	
35	
36	

1	Böhm Hermann
2	Kocher Wilhelm
3	Roth Richard
4	Müller Albin
5	Lore Johann
6	Bühler Carl
7	Gebhard Alfred
8	Gebhard Alfred
9	Solly Oswald
10	Müller Johann
11	Buss Wilhelm
12	Kocher Wilhelm
13	Kocher Hermann
14	Kaufmann Hans
15	Klausch Otto
16	Breche Hugo
17	Scheller Fritz
18	Müller Johann
19	Mittelbach Wilhelm
20	Gebhard Alfred
21	Ramsch Peter
22	Benne Hermann
23	Bayer Leon
24	Kaufmann Hans
25	Breche Hugo
26	Breche Hugo
27	Benne Hermann
28	Merkel Alfred
29	Kocher Otto
30	Michels Johann
31	Kocher Hermann
32	Kocher Hermann
33	Pöhl Carl
34	Pöhl Carl
35	Kocher Hermann
36	Riedel Rudolf
37	Kocher Hermann
38	Kocher Hermann
39	Kocher Hermann
40	Schumacher Wilhelm

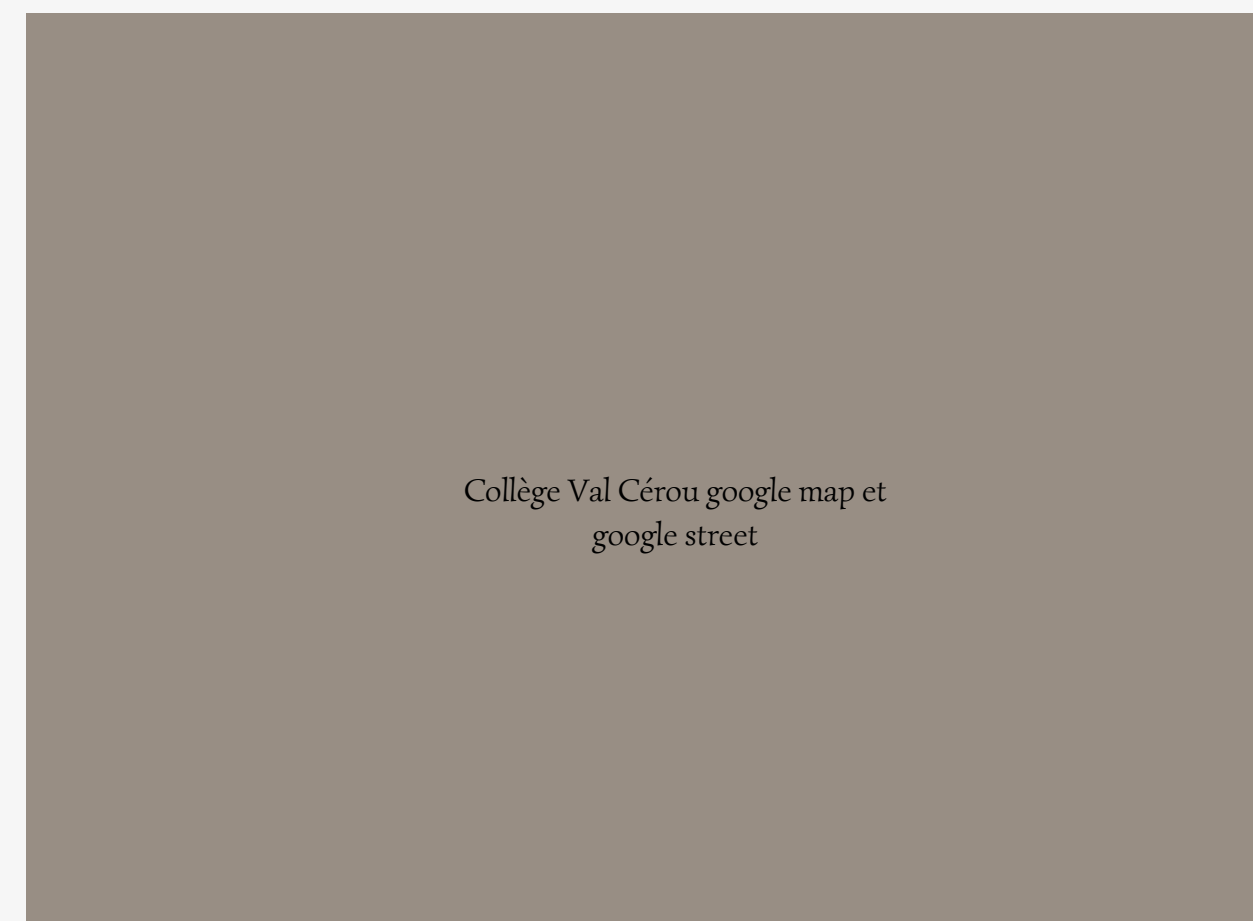
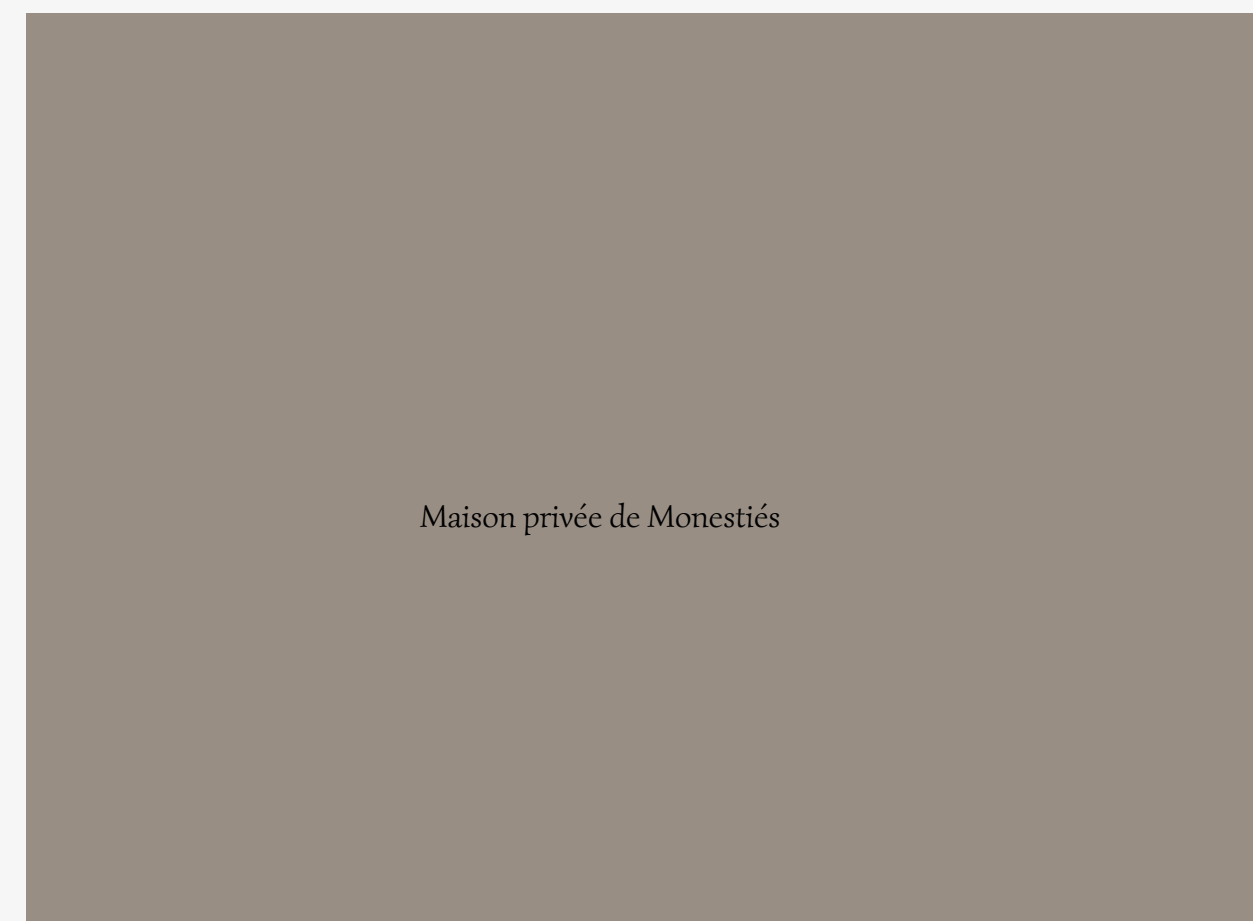
1	Kocher Wilhelm
2	Roth Richard
3	Müller Albin
4	Lore Johann
5	Bühler Carl
6	Gebhard Alfred
7	Gebhard Alfred
8	Solly Oswald
9	Müller Johann
10	Buss Wilhelm
11	Kocher Wilhelm
12	Kocher Hermann
13	Kaufmann Hans
14	Klausch Otto
15	Breche Hugo
16	Scheller Fritz
17	Müller Johann
18	Mittelbach Wilhelm
19	Gebhard Alfred
20	Ramsch Peter
21	Benne Hermann
22	Bayer Leon
23	Kaufmann Hans
24	Breche Hugo
25	Breche Hugo
26	Benne Hermann
27	Merkel Alfred
28	Kocher Otto
29	Michels Johann
30	Kocher Hermann
31	Kocher Hermann
32	Pöhl Carl
33	Pöhl Carl
34	Kocher Hermann
35	Riedel Rudolf
36	Kocher Hermann
37	Kocher Hermann
38	Kocher Hermann
39	Kocher Hermann
40	Schumacher Wilhelm

Dossier de feuille d'attachement des prisonniers de guerre, archives départementales.

UN SIÈCLE POUR UNE VOIE DE CHEMIN DE FER ÉPHÉMÈRE



LE DEVENIR DES CONSTRUCTIONS



Les maisons de garde barrière qui n'ont jamais été utilisés sur la ligne furent vendues à partir de 1953, comme le ballast, rails et traverses à partir de 1945.

La Gare de Cordes : utilisée dès 1944 comme colonie de vacances pour les enfants des cheminots de la SNCF, elle fut achetée par la commune en 1960 pour accueillir le Collège d'Enseignement Général devenant en 1970, Collège, puis prit le nom de collège Val Cérou.
La Gare de Salles : est devenue l'école primaire du village.
La Gare de Monestiés : est une maison particulière.

Avril 2026, maison de garde-barrière transformée en maison individuelle avec son jardin sur l'emplacement de la voie.



Avril 2026, maison de garde-barrière à l'abandon et arbres sur l'emplacement de la voie.



Même maison de garde-barrière avant 1950.

SCHÉMA DIRECTEUR VÉLO
Communauté de Communes Carmausin-Ségala

Soutenu par
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
ADEME
CEE Les certificats d'économies d'énergie
Carmausin Ségala

CARMAUX-MONESTIÉS : PROJET D'UNE VOIE VERTE DU CARMAUSIN-SEGALA

Dans le cadre du projet global de la voie verte du Carmausin-Ségala, une phase envisage l'utilisation jusqu'à Monestiés, des terrains laissés par la voie.
Un prolongement vers Cordes-Vindrac ?
Cela dépendra de la Communauté de Communes de Cordes et du Causse.

UN SIÈCLE POUR UNE VOIE DE CHEMIN DE FER ÉPHÉMÈRE