

CERCLE FERROVIAIRE DE NANCY

Section Lorraine de l'Association Française des

Amis des Chemins de Fer

Siège social : 17, rue Isabey - N A N C Y -

Bulletin intérieur n°4 - A V R I L 1 9 7 3

LE MOT DU PRESIDENT

Les choses vont doucement en ce bas monde mais voici enfin le réseau du Cercle Ferroviaire qui se dessine : voir plus loin.

Une couronne mortuaire pour le musée de la forêt de Haye. La S.N.C.F. nous propose la 140 L 313 au doux prix de 30.100 Frs départ CHAUMONT. Je suis obligé de décliner l'offre.

Félicitations à Mr GOURSET et ses amis pour l'excellente sortie de la Meuse. Voilà un groupe de modélistes qui sait utiliser la place (heureux ceux qui habitent nos petites villes) disponible.

Remerciements à MM. FAYS et NEGER ainsi qu'aux chefs aiguilleurs et sous-chefs de gare présents pour la soirée passée à quai et au PRS

SOUVENIRS FERROVIAIRES - Mr REMOND -

Prisonnier à Ludwigshaffen au Kommando de la Reichsbahn. Pour situer mieux les lieux, supposons que l'abri anti-aérien, la cantine, les baraquements, les rotondes, le parc à charbon se trouvent disséminés sur le terrain que représente à NANCY, le Boulevard Joffre, le Pont des Fusillés, la rue Gabriel Mouilleron, la rue Jeanne d'Arc, la rue de la Commanderie, le pont Saint-Jean.

En 1944, les bombardements aériens sont presque journaliers. Les forteresses volantes, à l'inverse des Spitfire Anglais, arrosent par tapis de plusieurs hectares de superficie, mais aucun appareil, même pris dans les rayons de centaines de projecteurs, ne change son cap.

Les projectiles sont presque toujours des bombes à air liquide. Elles ont un double effet presque simultané. D'abord un vide très court qui semble tirer les murs vers l'extérieur, puis immédiatement après, une pression énorme en sens inverse, de sorte que bien des immeubles de plusieurs étages se retrouvent avec un toit presque intact à la hauteur du premier.

Excusez ce préambule, il servira dans bien des cas.

Un matin, vers les 7 heures au mois de Novembre, je sors pour me rendre dans un bureau où je traduis les bulletins de réparation des machines. Dans la brume froide, je longe une file de machines et, tout à coup, je m'arrête abasourdi, car je viens de reconnaître un cheminot allemand. Le souffle l'a projeté contre les rayons de la machine avec

.../...

une telle force que son corps y est véritablement encastré. Le gel de la nuit a ressoudé le tout. Il est reconnaissable car la bombe à air liquide fait éclater les poumons mais ne défigure pas car elle ne se fragmente pas en milliers de petits éclats.

Il est resté congelé une huitaine de jours car le froid était intense. La prochaine fois je vous parlerai des bombes au phosphore.

REMOND

Rendons à César ce qui est à César : une regrettable omission a fait que l'article sur l'accompagnement PARIS-NANCY n'était pas signé. L'auteur est Mr DEGOIN. Qu'il soit remercié pour sa contribution au bulletin.

De même l'article modélisme " les tampons " était évidemment de Mr HUSSON.

"UNE LOCOMOTIVE NOMMEE NANCY"

Le baptême aura lieu le mercredi 27 Juin 1973 à 11 heures dans l'emprise SNCF près de la salle de sports. Suivre les articles dans la presse.

Il y aura la 15008, une 72000, la voiture cinéma et peut-être du matériel voyageur Merci à la SNCF et en particulier à Mr CASTILLE et Mr SCHMITT de leurs démarches.

AVIS AUX MODELISTES

Certains réclament un réseau, pas forcément gigantesque, mais qui permette de faire circuler du matériel. Ce serait aussi l'occasion d'un travail en commun qui ne peut que renforcer l'amitié.

Nous pouvons disposer au Centre Social du Haut du Lièvre d'un espace qui nous serait réservé.

Il faut : faire un plan - faire un devis - faire le travail -

Que ceux qui veulent se lancer dans cette aventure soient présents à la réunion du 1^o Juin 1973

L'affaire est claire : si nous nous retrouvons à deux, il sera naturellement impossible d'aller plus loin. C'est le moment ou jamais!

L'occasion faisant le larron, le Président a acheté un réseau Fleischmann. Il y en a pour 1.020,00 Frs. Nous comptons sur chacun de nous pour participer à cet achat.

LE COIN DU MODELISTE - R. HUSSON - au prochain numéro -

Disparu pour cause de déménagement, seule la gare de Lacrapette a subsisté. Peut-être la ligne renaîtra-t-elle bientôt? En attendant, voilà la description de ce que fut la ligne de Lacrapette à VAZY-MOIJANVIEN, au temps où elle obtenait le "prix spécial" du Concours Loco Revue de 1969.

Tandis qu'un cycliste solitaire traverse la place de la Gare encore déserte, Lacrapette s'éveille. C'est un petit bourg au pied des montagnes, terminus d'une ligne à voie unique qui, desservant au passage Vazy et Moijanvien, se raccorde à Toussote-la-Rosière à la grande ligne. Un peu d'industrie, de l'agriculture, les mines de Lacrapette apportent au chemin de fer un trafic varié et substantiel. Une station thermale à la mode, Bourg-le-Mou-les-Bains et toute une couronne de stations de sports d'hiver justifient un trafic voyageurs important.

Le plus grand intérêt de la ligne, pour nous, est que la SNCF, prise de remords tarifés, a décidé l'exploitation aussi longtemps que possible à la vapeur. Au fur et à mesure des progrès de la traction moderne, on affecte donc au dépôt de Toussote toutes sortes de machines; l'atelier a en plus la charge de les remettre en état d'origine. C'est la raison pour laquelle, au dépôt de Toussote comme à son annexe de Lacrapette, on peut voir une 231 E côtoyer une 140 dans sa livrée de l'Etat.

Le cycliste est entré au dépôt: c'est le chauffeur de la 231 E 13 qui va prendre son service. Suivons-le : autour d'un pont tournant dorment une 141 R, une 040 D du Nord, une 230 dans sa livrée de l'Est, une 030 aux couleurs de l'Etat, une 030 T qui appartient aux Mines de Lacrapette. Une autre 030 T dort de son dernier sommeil mais il manque la 240 A, de Brive, qui est pourtant l'une des pièces les plus intéressantes.

La préparation terminée, la 231 E 13 quitte la fosse de visite, manoeuvre sur le tiroir et part se mettre en tête de l'Express qui ramène à Paris, tous les lundis matins, les amateurs de fin de semaine à Bourg-le-Mou. La Pacific n'est pas la machine idéale pour une ligne aussi accidentée, mais la rame est légère : deux voitures de première classe, un wagon-restaurant, un fourgon qui se raccorderont à Toussote au rapide de Paris.

En attendant le départ, jetons un coup d'oeil de connaisseur : la gare ressemble à tous ces petits terminus de province : deux voies à quai (pouvant recevoir des trains de huit voitures), une voie de circulation, deux voies de garage en impasse. La cour des marchandises est desservie par un tiroir qui permet également la manoeuvre des rames voyageurs. La grue à bras, la halle classique, le petit château d'eau; c'est une petite gare de province. La place de la Gare est bordée par l'ancienne station de tramway de Bourg-le-Mou fermée l'année dernière; une association envisage de le refaire fonctionner, mais les crédits manquent.

Un grondement dans le lointain nous ramène aux réalités : l'express de nuit arrive de Paris derrière une 68000 (le hasard des roulements est la cause de cette concession au progrès) Première et deuxième classes, couchettes et wagons-lits passent au pied du poste et vont se ranger au quai 1. Tout de suite après, le carré pivote, la 231 E s'ébranle, longe les maisons de Lacrapette et l'usine à gaz avant de s'élanter dans la campagne. La ligne disparaît bientôt derrière une colline, pour réapparaître sur le grand viaduc de la Bluche (deux travées métalliques encadrées par des viaducs d'accès en maçonnerie) Plus bas, on devine Vazy, dont la ligne va se rapprocher entre deux tunnels. Un pont métallique, et c'est l'embranchement des mines, que l'on reconstruit actuellement. Un dernier long tunnel et nous arrivons à Vazy-Moijanvien. La halle aux marchandises est accolée au B.V. comme dans bien des petites gares. Le sémaphore est fermé car le train de marchandises 14255, que nous devons croiser, est en retard. Le voilà qui sort du tunnel et attaque l'aiguille de dédoublement. C'est une 140 aux couleurs de l'Etat qui s'époumonne. Curieuse machine, qui faisait partie d'une petite série cons-

truite en Italie en 1909 pour la Compagnie de l'Ouest.

Vazy-Moijanvien va retrouver son calme, nous nous engouffrons sous le tunnel, en direction de Toussote-Rosière. Vous qui aimez la vapeur, venez vite passer quelques jours à Lacrapette, vous ne le regretterez pas.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU RESEAU

Echelle : HO. Rayon minimal des courbes : 600 mm (y compris les appareils de voie)
Voie Peco pour les voies principales, Gem pour les voies secondaires (travelage moins serré) Appareils de voie Peco et Formoway (à lames flexibles), commandés par moteurs H & M ou à pied d'oeuvre par leviers à l'échelle. Signalisation mécanique "maison" Alimentation 12 volts continu par tranfos H & M. Trois zones d'alimentation: Lacrapette, ligne principale, Vazy et ligne fictive. Enclenchement des signaux et aiguilles de Lacrapette par relais électromagnétiques en construction.

Le réseau complètement terminé permettra de reproduire l'exploitation d'une ligne à voie unique entre le terminus et une gare de croisement, avec bloc manuel de voie unique.

Matériel moteur Rivarossi : 231 E, 240 A (ex-231), 030 A Etat (ex-Bourbonnais), 140 Etat; Fleischmann: 040 D 68000; Liliput : 230 Est; RMA : 141 R; ainsi qu'une 030 T Rivarossi (mines de Lacrapette) et une 030 T Kitmaster (garée); autorail 300 ch Jouef
On attend une Crampton PLM et une 141 TA Sud-Ouest.

Matériel remorqué Jouef, CPMR, Hornby, SMCF, France-Trains, Rivarossi pour les voyageurs; de toutes sortes pour les marchandises.

Bâtiments et accessoires principalement Jouef, Vollmer, Kibri, Faller et marques britanniques.

ECHOS DIVERS

* On parle de reconstruire à voie normale la ligne du "Réseau Breton" Carhaix - Gouvin - Rospenden -

* La Grande-Bretagne renonce à son projet d'aérotrain. Après avoir dépensé plus de 60 millions de francs, les autorités considèrent que le résultat à atteindre est trop problématique et préfèrent pousser l'étude de l'A.P.T. (Le TurboTRAIN britannique)

NOS PROCHAINES REUNIONS

* Vendredi 1^o juin : modélisme, échange de matériel et de tour de main

* A chaque réunion : échange de vignettes de la Vie du Rail

A vendre : citerne à boggies Butagaz et couvert (type moderne) à boggies JOUEF.
Très bon état mais sans attelage.
Le matériel moteur et roulant du réseau de l'Etat de VILAIN - 1ère édition.

Michel BAILLARD - 1, rue de Beauregard à NANCY - Bureau 53.40.01 -
Domicile 27.39.23 -