

ECHOS DU 17 BIS

n° 52 - avril 2022

LA REVUE D'INFORMATIONS DU COMITÉ UAICF EST



La porteuse de paix
Yves Maupeu

SOMMAIRE

- 3 **ÉVÉNEMENTS À VENIR**
- 3 2022... le plaisir de se retrouver
- 4 La danse, le vaccin pour la bonne humeur
- 5 **KESAKO**
- 5 La règle Logan
- 6 **HOMMAGE**
- 6 Adieu les artistes !
- 7 **ÉVÈNEMENTS ZOOM**
- 7 Sélection régionale des AGP
- 8 Championnat régional de scrabble
- 9 Sudoku
- 10 Stage national de cartonnage
- 11 Prix vision du rail 2022
- 12 **VIE DES ASSOCIATIONS**
- 12 Concert du nouvel an à Vaires
- 13 Un médaillé à Nancy
- 13 Une association de généalogie
- 14 Dans le Jarnisy
- 14 Photo Club Sarrebourg
- 15 Les placomusophiles récompensés
- 15 Carton, papier, colle : vive le cartonnage !
- 16 **PATRIMOINE**
- 16 Un monument historique abandonné...
- 18 **DOSSIER**
- 18 De la vapeur à la traction électrique

Comité UAICF Est
9 rue du Château-Landon - 75010 Paris
01 42 09 78 55 - SNCF : 715 563
courriel : uaicfest@gmail.com



Echos du 17 bis magazine du comité Est UAICF

Directeur de la publication :

Jean-Jacques Haffreingue

Direction communication : Joël Castel -

Philippe Délespaux

Rédacteur en chef : Joël Castel

Maquettiste/visuel couverture : Emilie Doucet

Collaboration : Martine Beaudoin -

Dominique Rellet – Pascal Labi – Serge Goyot

Photos : archives UAICF (sauf mention)

Régie publicitaire : Comité Est UAICF

Impression : imprimé par nos soins

Tirage : 500 exemplaires

Retrouvez nous sur
www.uaicfest.fr
en flashant ce code



EDITO



Notre société est en perpétuelle évolution. Nous recherchons sans cesse des nouveautés, du changement. L'art évolue c'est inévitable mais à trop vouloir évoluer, ne risque-t-on pas d'oublier comment l'art est arrivé, comment ses disciplines ont vu le jour, comment faire durer.

Nos associations remplissent plusieurs rôles (loisir, créations artistiques, musiques, danses, jeux, généalogie,...) et cette vie associative permet à ses membres de partager une passion commune et, lors de ses représentations, à encourager et développer l'art.

Avoir des passions, c'est apprendre à réaliser des choses, c'est avoir des attentes réalistes concernant ce qui nous passionne vraiment.

Une citation d'Anne Percin

« Les artistes sont les gens les plus opiniâtres qui soient. Au mépris de tous les avertissements, ils s'entêtent à vouloir offrir au monde ce qu'ils croient lui manquer. Seulement le monde ne le sait pas encore, et l'artiste sera mort quand le monde s'en rendra compte. »

Jean-Jacques Haffreingue
Président du comité UAICF

ÉVÉNEMENTS À VENIR

2022... le plaisir de nous retrouver

Stage régional sur le vitrail Tiffany

Un stage d'initiation sur la technique du vitrail Tiffany sera organisé samedi 21 et dimanche 22 mai à Bischheim (67) par l'Association artistique des cheminots d'Alsace (AACA).

Ce stage sera limité à 4 participants afin que l'animatrice puisse accompagner au mieux chaque stagiaire.

Ce stage est ouvert à tous les adhérents d'une association rattachée au comité UAICF Est.

De 130 € à 150 € (hébergement, restauration, formation compris)



Rassemblement annuel de scrabble

C'est à Ramonchamp que le 40^e rassemblement annuel de scrabble cheminot se déroulera du 15 au 20 septembre prochain.

Durant ce séjour, les passionnés de scrabble plancheront sur leur grille de jeu afin trouver les TOP. Sept parties sont prévues en duplicate : cinq parties TH5 et deux parties en paire.

Des moments de détente sont prévus sur le site et afin de rendre ce séjour encore plus agréable, des excursions

sont inscrites au programme de cette manifestation comme le musée de la Magie à Bois ou le château de la Ferté-Saint-Aubin..

Ce rassemblement est ouvert à tous les scrabbleurs (cheminots et non cheminots, adhérent ou non de l'UAICF)

De 440 € à 495 € (hébergement, restauration, visites compris)



Concert des jeunes musiciens

Le comité UAICF Est organise son prochain rassemblement de musique destiné aux jeunes issus de ses harmonies du lundi 31 octobre au vendredi 4 novembre prochain dans les villes de Bischheim et de Strasbourg.

Trois jours de répétitions - par pupitre et ensemble - sont prévus du lundi au jeudi pour préparer le concert qui aura lieu le jeudi 3 novembre 2022 à 20 h 45 à Bischheim (lieu communiqué ultérieurement).

Trompettistes, flûtistes, clarinettes, saxophonistes, percussionnistes et autres musiciens travailleront un répertoire varié (classique, musique de films), sous la direction des chefs d'orchestres.

Réservez d'ores et déjà cette date dans vos agendas. L'entrée est gratuite.



LA DANSE, LE VACCIN POUR LA BONNE HUMEUR

Vous en avez assez de ce ciel gris, de tous ces soucis qui viennent plomber votre moral, de cette Covid qui semble ne pas vouloir vous laisser respirer. Vous craignez le pire pour l'avenir à la vue de ce monde qui se détraque, de ces nouvelles bien sombres ? L'association Los Diabladas a le remède : un vaccin miracle pour vous offrir une bonne dose de bonne humeur, un arc-en-ciel de joie, une lueur de bonheur.

Quel est ce médicament miracle, me direz-vous ?

La danse, pardii. Elle vous invite au voyage. Imaginez ! Les danseuses et danseurs sur scène, leur visage s'illumine. Il virevolte des étoiles dans les yeux. Le temps se suspend face à ces instants de grâce. La danse ravit nos petits cœurs. Leurs corps animés par la musique vous plongent dans un rêve fantasmagorique. Sous les projecteurs, ils sautillent et font perdurer cet instant entre fascination et envoûtement. Lorsque la musique se tait, le silence ne peut s'installer. Le public acclame les danseuses et les danseurs. Il demande encore plus de rêve, plus de cette beauté aussi fragile qu'un papillon, il est emporté par cette vague de bonne humeur.



La prochaine dose de vaccin sera distribuée les vendredi 20 et samedi 21 mai en soirée par l'association Los Diabladas à Nouvion-sur-Meuse dans les Ardennes. Comme une dose ne serait pas assez, vous pourrez également en recevoir une autre le samedi 21 et le dimanche 22 mai dans le courant de l'après-midi grâce à l'Académie où des graines de danseuses et danseurs germent sous le regard bienfaiteur de leurs aînés.

Et comme la bonne humeur se partage et doit envahir le plus de monde possible, Los Diabladas distribuera de nouvelles doses de joie et de danse dans les rues de Nouvion-sur-Meuse

le samedi 25 juin avec la participation de leurs amis *Les Cheminots Roller d'Alsace*.

Ange Godart
Los Diabladas



2022
LOS
DIABLADAS
FAIT SON
CINEMA 3D
EN 3D

Vendredi 20/05 20h Samedi 21/05 20h
Dimanche 22/05 14h

Tarif normal : 7€
Tarif -12ans : 4€

Salle des fêtes à Nouvion sur Meuse
Réservations obligatoires :
06 85 48 93 72

PHOTOGRAPHIES : FRANÇOISE RIEDMAYER

La règle Logan

Le règlement des concours photos oblige les photographes à présenter leurs œuvres sur un carton. Depuis plusieurs années maintenant, une majorité est sous un passe-partout appelé aussi marie-louise. Le format de la photographie est libre à l'intérieur de ce support cartonné dont les dimensions sont de 30x40cm. Le support doit avoir environ 2mm d'épaisseur (tout compris), son poids ne devant pas dépasser 700 g/m². Les cartons et les papiers auto-collants qui déteignent sont à bannir. Aucune aspérité, aucune épaisseur, ne doivent apparaître au dos hormis l'étiquette d'identification. Une feuille de papier A3 est collée ensuite au dos afin d'avoir un support propre.

En vue du *Prix Vision du rail*, le 9 avril à Limoges, Philippe et Jean-Philippe, du club de Sarrebourg, préparent une marie-louise en utilisant une règle Logan pour la découpe. Le système Logan est idéal pour les artistes, photographes et encadreurs amateurs. Le travail est précis grâce à son rail de guidage en aluminium monté sur ressort.

Le système présente une butée parallèle graduée et facilement ajustable qui permet le réglage rapide des marges du passe-partout. Une vis de blocage assure une parfaite sécurité lors de la découpe des biseaux à 45 ou à 90°. Le rail de guidage en aluminium de la lame est monté sur ressort et le carton est tenu pendant la coupe. Il faut également noter le coulissement très doux des blocs de coupe dans les glissières. Cela permet une découpe très précise de vos fenêtres de passe-partout.

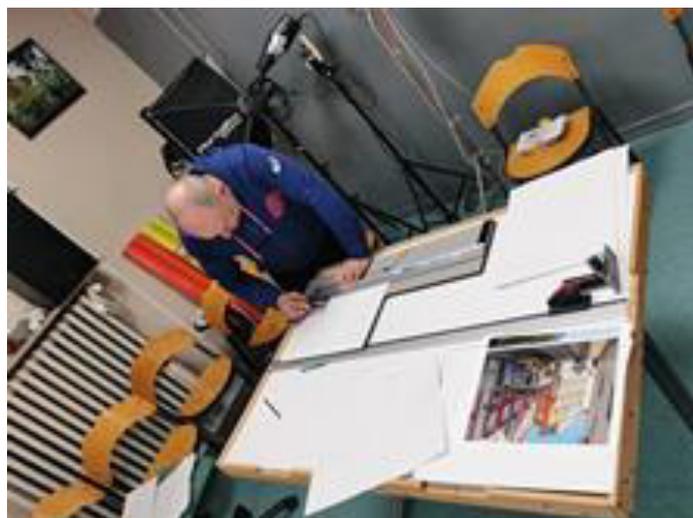
Christian Dreyer

Le Prix Vision du Rail

Ce concours de photographies est à dissocier du concours national et du régional pour lui donner éclat et spécificité. Il est organisé toutes les années paires. Le but de ce concours est de réunir des images de qualité, novatrices, ouvertes à tous les moyens de transport qu'ils soient voyageur, fret, tramway, funiculaire, etc. mais aussi des images représentant les scènes du voyage, du travail, des techniques où la notion de ferroviaire est immédiatement perceptible par un regard non averti. Les images nostalgiques ont aussi leur place, pour autant qu'elles apportent vie, poésie, ambiance, création artistique. *(Extrait du règlement)*



Philippe prépare le carton



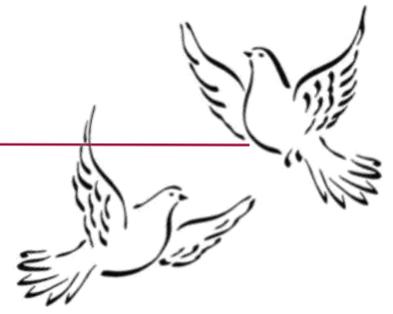
C'est la découpe



On place la marie-louise

HOMMAGE

Adieu les artistes !



Yves Maupeu



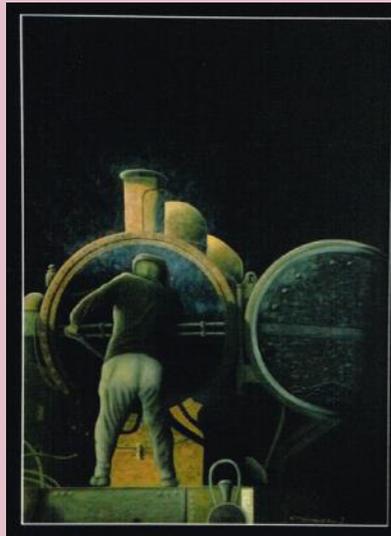
Né à Toulouse en 1956, Yves était venu en Franche-Comté en 1979. Toute sa carrière s'est faite au service circulation des trains de nuit. À l'UAICF, il était président de l'association Couleurs du rail (Montbéliard) et délégué à la commission technique nationale d'arts graphiques et plastiques. Passionné par le dessin depuis sa plus tendre enfance, il s'est dirigé vers la peinture et plus spécialement vers l'huile sur papier.

Il présentait souvent ses œuvres dans les expositions UAICF ou autres. Il venait de terminer celle de la fête du timbre à Meroux-Moval (90), les 12 et 13 mars où le thème retenu était celui du train. L'Est républicain lui avait d'ailleurs consacré un papier qui disait : « *Il saisit des scènes aux couleurs très riches mises en valeur par l'utilisation qu'il fait de support papier noir dont il garde le secret quant à sa bonne tenue* ». Il était sur le point de relancer le concours national *Les artistes du rail* (arrêté depuis 2014) en l'organisant à Belfort en septembre 2022.

Jean-Jacques Gondo, de l'AACF, l'a côtoyé à la CTN. Il parle de lui ainsi : « *C'était toujours avec beaucoup de plaisir que je rencontrais Yves, lors de nos réunions CTN d'arts graphiques.*

Ces moments privilégiés étaient l'occasion d'échanger sur la peinture en général, mais surtout sur la peinture réaliste jusqu'au plus petit détail. Je me souviendrai d'Yves comme artiste, mais aussi comme un ami toujours chaleureux qui a amené à la CTN son savoir-faire indiscutable que le monde artistique appréciait. ». Que dire de plus...

Yves s'en est allé ce 21 mars, à l'âge de 66 ans. Tout notre soutien à sa femme Catherine et ses enfants, Sonia et Jérémy.



Nettoyage boîte à fumées
Primée au concours FISAIC 2018



IRISistiblement

Antoine Lourenco



La passion du chant en toute simplicité et bonne humeur ! Voilà comment Michel Le Burlout (†) présentait Antoine. Depuis l'adolescence, il chantait. « *Je ne comprends toujours pas pourquoi. Personne n'était musicien dans ma famille !* » disait-il, des étoiles plein les yeux. Puis, il ajoutait : « *C'était les années 60, les yéyés. Je chantonnais sur les disques chez moi et puis j'ai commencé à me produire dans les bals* ».

On ne compte plus ses apparitions dans les festivals de variétés de l'UAICF, seul ou accompagné d'Isabelle, de François... Membre de l'association Arts et Variétés, aujourd'hui dissoute, il interprétait de très nombreux artistes de la variété française : Souchon - Cabrel - Dassin - Delpech - Duteil - Ferrat - Fugain - Mitchell - Auffray...

Il nous a quittés, à l'âge de 68 ans, et continue, bien sûr, à chanter tout là-haut... Le comité présente ses sincères condoléances à son épouse Maud et à ses enfants.

PHOTOTHÈQUE DE L'ASSOCIATION

ÉVÉNEMENTS ZOOM

Sélection régionale des arts graphiques et plastiques



Après deux reports liés aux événements sanitaires, l'Association artistique des cheminots d'Alsace (AACA) a organisé le concours régional du comité Est de l'UAICF - salle du Cheval Blanc à Bischheim - les 19 et 20 février derniers.

Plus de quatre-vingts tableaux des associations *Rev'ARTS* d'Étampes-sur-Marne, *Couleurs du rail* de Montbéliard, et l'AACA de Bischheim ont été exposés pour constituer une exposition ouverte au public. Cette exposition a été un moment important pour nous, puisqu'elle a été la reprise officielle de nos activités.

Parmi les œuvres à l'huile, acrylique, dessins, mosaïques, pastels et œuvres ferroviaires, un jury composé de trois personnes issues du monde artistique

a réalisé un long travail d'estimation. La lourde tâche des juges a été de sélectionner vingt œuvres qui représenteront notre comité lors du concours national à Lyon (28 et 29 avril) et de primer les tableaux les plus méritants parmi celles-ci.

Si cette manifestation a été une pleine réussite, nous le devons à l'engagement des bénévoles sur le terrain, du comité Est, au soutien de la mairie de Bischheim, du CASI de Strasbourg, du Géant des beaux-arts. Mais aussi et surtout aux artistes qui ont participé à ce concours : sans eux, rien ne serait possible ! Bravo et merci à tous.

Noëlle Fréquelin
AACA



ŒUVRES PRIMÉES PAR CATÉGORIES

- Ferroviaire : Terrain de Jeu – Doris Wicky – Pastel – AACA
- Huile et Acrylique :
 - ✓ Huile : Vue du mon balcon – Marie-Andrée Lett – Rev'ARTS
 - ✓ Acrylique : Cotentin – Alfred Hiller – AACA
- Aquarelle : La petite chapelle – Marie-Laurence Waldhart – AACA
- Technique mixte : Le chef d'orchestre – Doris Wicky – AACA
- Dessin et œuvre imprimée : Papillon – Marie-Noëlle Sienko – Rev'ARTS
- Pastel : Le chardon – Doris Wicky – AACA
- Mosaïque : Papillon – Noëlle Fréquelin – AACA



Notre vice-président était présent

J'ai eu le plaisir de représenter le comité UAICF EST au dernier championnat de scrabble. Organisé par l'association de scrabble de Falguière, il a rassemblé 36 participants passionnés et studieux. J'en ai profité pour immortaliser ce championnat. Les photos sont disponibles auprès du comité et sur son site.

En deux jours, trois parties se sont déroulées durant environ deux heures chacune. N'étant pas un habitué du scrabble en duplicata, j'ai perdu pied très rapidement entre yésidi, rhovil, lonzu... des mots que

l'on n'utilise qu'au scrabble. À l'issue du championnat, la visite du musée de l'outil et de la pensée ouvrière a, peut-être, permis aux joueurs de glaner quelques noms d'outils pour remplir les grilles (varlope, bédane, ...)

Un grand merci à Bernadette Millot qui s'est occupée de l'organisation au top de ce championnat, une nouvelle fois ! Elle a été aidée par des membres de son association et par Robert Combes arbitre fédéral. Merci aussi aux jeunes ramasseurs. Il faut également remercier le personnel du centre sportif pour son amabilité, sa disponibilité et le CASI de Champagne-Ardenne pour sa participation à la convivialité de ce rassemblement. Sans oublier tous les participants à ce championnat.

Rendez-vous est donc pris pour le prochain championnat.

Pascal Labi



PHOTOGRAPHIES : PASCAL LABI

2^E CHAMPIONNAT INTERRÉGIONAL DE SCRABBLE TROYES LES 2 ET 3 AVRIL 2022

Classement final Top à 2947 pts

- 1^{er} : Arnaud Delaforge (2930)
- 2^e : Dominique Mathiotte (2814)
- 3^e : Ketty Muller (2714)
- 5^e et 1^{re} SN3 : Marie-Claire Robin (2608)
- 6^e et 1^{re} SN4 : Pierrette Salaun (2572)
- 8^e et 1^{re} SN5 : Marie-Claude Amant (2469)
- 29^e et 1^{er} SN6 : Yves Perchaud (2026)
- 33^e et 1^{re} SN7 : Francine Coquerelle (1900)



SUDOKU

			5	9	7		4	
							5	
		3			2	6		
		6				3	1	
9			7	8	1			4
	4	2				7		
		1	3			9		
	8							
	9		1	6	8			

Solution au prochain numéro

Sudoku
Echos du 17 bis n° 51

2	9	7	8	3	5	6	1	4
5	1	8	6	4	7	3	2	9
3	4	6	9	2	1	8	7	5
9	3	1	7	5	6	4	8	2
8	7	4	3	1	2	5	9	6
6	2	5	4	9	8	7	3	1
4	5	3	2	8	9	1	6	7
1	6	9	5	7	3	2	4	8
7	8	2	1	6	4	9	5	3

Stage national de cartonnage

C'est à Varennes-Vauzelles, près de Nevers, à l'Hôtel du Nivernais qu'a eu lieu, du 21 au 25 mars derniers, le stage national d'arts manuels consacré au cartonnage. Nous étions deux adhérentes du comité Est à y participer. L'une en débutante et l'autre en confirmée.

Après un accueil chaleureux et quelques mots échangés, nous nous sommes mises rapidement au travail. Les deux premiers sujets (un vide-poche et un porte-crayon) ont été communs aux deux groupes, histoire de se mettre dans l'ambiance.

Les choses sérieuses ont débuté par la suite : les débutantes ont appris à faire une boîte carabosse qui, comme le dit son nom, est cabossée un peu partout. Très jolie, il n'a pas été aisé d'y appliquer le papier de décoration sans défaut. Ensuite, nous avons fabriqué une boîte à bijoux carrée avec deux tiroirs se séparant à l'ouverture et le dernier objet a été la boîte à thé, réalisation de la décoration comprise.

Pour le second niveau, le travail consistait à faire une boîte Noël et une boîte à bijoux galbée en forme de commode à deux tiroirs et qui dit galbée, dit difficulté. Le temps et la dextérité étaient de rigueur pour cette réalisation aussi belle à admirer que difficile à exécuter... Mais les efforts ont payé !

Toutes les pièces réalisées au cours de ce stage l'ont été à partir de pièces en carton de différentes épaisseurs qu'il fallait monter et coller entre elles selon un schéma précis pour constituer la structure de l'objet. Selon le cas, le skivertex (revêtement synthétique imitant la texture du cuir) et le papier utilisés pour la décoration sont appliqués de suite, ou au fur et à mesure de la



1



2



3



4



5



6

réalisation, différente selon l'objet. Les charnières, ornements (découpe de sujet comme une théière) sont également fabriqués.

Nous sommes partis de Varennes-Vauzelles avec de nouveaux acquis. À nous maintenant de revoir, de travailler nos sujets pour les transmettre aux cartonneuses de notre association. Un grand merci à Gérald pour sa gentillesse et sa patience, ainsi qu'à toute l'équipe qui nous a réservé un accueil chaleureux.

Au cours de ce stage, nous avons engrangé des connaissances de qualité et de très bons souvenirs. Vivement le prochain !

Noëlle Fréquelin

AACA

- 1 - Vide poche - pot à crayons
- 2 - Boîte à bijoux carrée
- 3 - Boîte à bijoux carrée ouverte
- 4 - Boîte Noël
- 5 - Boîte carabosse
- 6 - Commodes ondulées

Prix vision du rail 2022



Organisé par photofer 87 avec le soutien technique de la CTN photo, ce concours s'est tenu à Limoges dans les locaux du CASI de cette même ville, les 8 et 9 avril. En quelques chiffres, il y avait 36 clubs participants avec 261 photographes qui ont proposé 840 œuvres photographiques.

Les quatre juges, une femme et trois hommes, se sont relayés pour noter les trois catégories : images projetées (362), couleur (252), noir et blanc (226 photos), en étant trois pour chaque catégorie.

Innovation pour ce concours, les images projetées ont été notées en amont du concours. Cela a permis de visionner et commenter cette catégorie dès le vendredi soir.

Ce prix Vision du rail s'est conclu par la très belle prestation de l'ensemble des clubs photographiques du Comité Est.

Christian Dreyer
Pour la CTR Photo



PHOTOGRAPHIES : CHRISTIAN DREYER

EN CABINE - PHOTO JEAN-PHILIPPE FRIANT

Les classements

IMAGES PROJÉTÉES

- 1^{er} Jarny
- 2^e Thionville
- 10^e Sarrebourg

Par auteur :
7^e Sophie Filippone
(Thionville) avec *Duo*.

PHOTOS PAPIERS COULEURS

- 1^{er} Thionville
- 9^e Sarrebourg
- 17^e Noisy-Le-Sec

Par auteur :
5^e Pauly Jean (Thionville) avec
Gare de Liège.

PHOTOS PAPIER N&B

- 1^{er} Paris Sud-Est
- 3^e Sarrebourg
- 6^e Thionville

Par auteur :
1^{er} Jean Philippe Friant (Sarrebourg)
avec *En cabine*
2^e Philippe Guerin (Sarrebourg)
avec *Rampe*.

VIE DES ASSOCIATIONS

Concert du nouvel an à Vaires



La joie pouvait se voir sur tous les visages ce dimanche 30 janvier à Vaires. Après deux années d'absence, les musiciens de l'*Orchestre d'harmonie de Vaires et des cheminots* retrouvaient enfin leur public pour leur traditionnel concert du nouvel an. Plus de 200 spectateurs étaient présents pour applaudir l'harmonie dans la salle multi-activités des Pêcheurs de Vaires pour un après-midi musical.

Pour ces retrouvailles tant attendues, Olivier Bourlon, le chef d'orchestre, avait préparé un programme que, comme à son habitude, il a voulu très varié. L'harmonie a emmené le public dans des univers très différents allant de Louis Armstrong à Michel Sardou, ou du groupe ABBA à la bande originale du film de Walt Disney, Aladdin. Un programme pour tous les goûts, préparé depuis la reprise de septembre par le chef et ses musiciens afin que chacun puisse y retrouver son compte et passer un bon moment en musique.

L'organisation de ce concert ne fut pas des plus simple pour l'ensemble des bénévoles, tous mobilisés afin que cet après-midi soit un succès. Il a fallu jongler entre les mesures sanitaires, toujours d'actualité, l'absence de quelques musiciens, isolés à domi-

cile car positifs ou cas contact, la jauge de la salle, etc. Mais nous voulions ce concert pour enfin retrouver la joie de jouer en public. Le président de l'association a souligné : *« Nous tenions à faire ce concert et l'avons préparé avec l'Ensemble des saxophones et des clarinettes de Paris - Vallée de la Marne qui jouait en deuxième partie. Sur les rangs de l'harmonie, vous pouvez voir cette année des musiciens de 10 à 77 ans. Notre orchestre est une grande famille et il n'y a vraiment que dans la musique que nous pouvons voir un tel mélange générationnel. Malheureusement plusieurs musiciens sont décédés dernièrement et nous voudrions avoir une pensée émue pour leurs familles ».*

Ce concert fut dédié à Jean-Louis Guillaume, décédé le 28 mars 2021, lui qui tenait depuis plus de 20 ans la place de saxophone ténor au sein de

l'orchestre. Pour toutes ces années passées sur les rangs de l'orchestre et tout le travail accompli pour le fonctionnement de l'association, la médaille d'or régionale du comité Est de l'UAICF aurait dû lui être remise en 2020. Mais la crise sanitaire n'avait pas permis cette célébration. Un hommage lui a donc été rendu pendant le concert au cours duquel la médaille a été remise à son épouse et à son fils.

L'*Orchestre d'harmonie de Vaires et des cheminots* vous donne rendez-vous le dimanche 22 mai pour son concert de printemps à Vaires avec de nouvelles surprises. Si vous ne voulez pas attendre le printemps, vous pouvez les visionner sur la chaîne YouTube de l'orchestre. Vous y trouverez très prochainement les vidéos de ce concert qui viendront s'ajouter à la centaine de vidéos déjà disponibles.

Christian Brigot

DÉCOUVRIR >>

Les vidéos sur
www.youtube.com/channel/UC3ZtL-qWASd9Lem6Wp-RULw



Jean-Louis Guillaume

PHOTO THÈQUE DE L'ASSOCIATION

Un médaillé à Nancy

J'ai eu l'honneur de remettre la médaille d'or du comité Est à Patrick Mangin pour son dévouement durant ces longues années au sein de notre club photo E.T.R.E UAICF de Nancy. Sa participation a toujours été au maximum de ses possibilités.

Il est né avec un appareil photo entre les mains. Laissez-moi dire qu'il affectionne avec délicatesse la féminité qu'il projetait, à l'époque, en argentique dans le labo photo, avec de superbes photos. À 57 ans, il nous impressionne toujours avec ses angles de vues remarquables, ses photos de caractères... notamment au bord des terrains de basket au SLUC de Nancy.

Photographe hors pair, il a sillonné toute la France des circuits automobiles afin de réaliser des jolis clichés dont lui seul a le don. Avec une vie professionnelle comme magasinier et une vie privée bien chargée avec sa compagne et leurs deux beaux garçons, il a su se mettre en danger dans sa spécificité, la photo sportive extrême, sans pour autant dépasser les limites.

Il reste une fierté pour notre club, et nous lui sommes tous infiniment reconnaissant. Sa gentillesse et ses connaissances du club nous aident constamment, et plus particulièrement depuis la COVID. C'est ainsi que, demeurant proche du club situé à l'ancien dépôt des roulants de la gare de Nancy, il a effectué une relève hebdomadaire du courrier.

Frédéric Bouchahda



Patrick Mangin et Frédéric Bouchahda
PHOTOGRAPHIE : LUDOVIC CHARPENTIER



Une association de généalogie

L'A.G.A.G (Association de généalogistes amateurs Jean-Baptiste Godard) est une association créée le 4 octobre 2021. Son siège est situé à Reithel dans les Ardennes.

Elle a pour but de favoriser l'échange et l'entraide entre ses membres. En effet, beaucoup de généalogistes, cheminots ou non, peuvent rencontrer à un moment donné quelques difficultés pour déchiffrer un acte vieux de plusieurs siècles, par exemple, ou pour se déplacer vers un lieu identifié comme source de beaucoup de filiations dans leurs généalogies. C'est à ce moment-là que l'aide de l'A.G.A.G intervient.

L'A.G.A.G fera également des propositions de projets de sorties vers des lieux symboliques : archives départementales, salons de généalogie, visite de divers patrimoines...

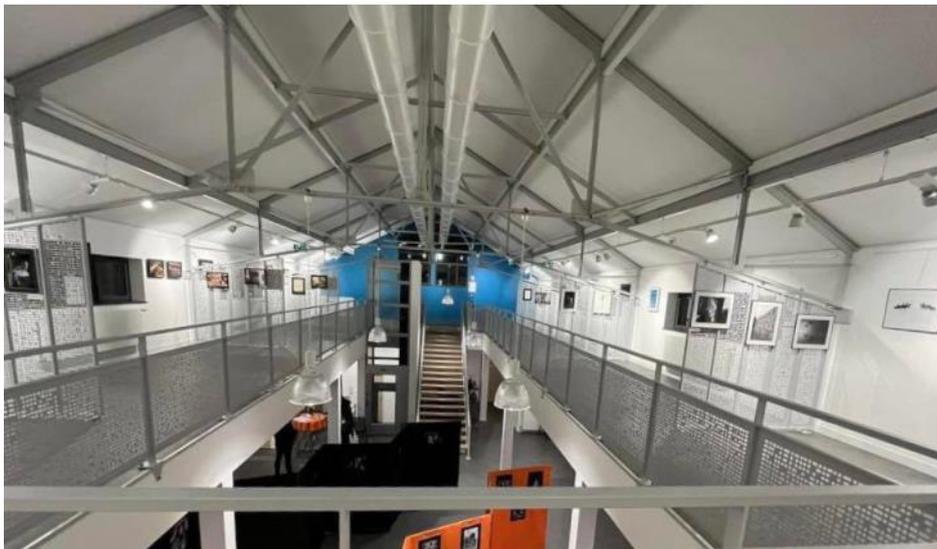
Médéric Lenoir
Président de l'AGAG
assojeanbaptistegodard@gmail.com



Jean Baptiste Godard (1742-1818) fût maître horloger du roi Louis XVI, habitant rue Sainte-Avoye à Paris. Lors de la révolution, il se réfugie à Langres en 1792 et achète, en 1793, le château de Courcelles-Val-d'Esnois (Haute-Marne) où il décède.

Dans le Jarnisy

La première exposition 2022 du *Photo ciné-club des cheminots du Jarnisy* a eu lieu du 28 au 30 janvier à la salle Rachel Foglia de Jarny. Elle a réuni des œuvres de quinze photographes du club. Elle a attiré plus d'une centaine de visiteurs qui ont découvert plusieurs photos ayant participé à différents concours UAICF (Vision du rail, national, auteur), celles de la comédie musicale *Les Misérables* (Janvier 2020) et dix univers distincts représentant la personnalité de chaque photographe soit 101 clichés au total.



Tout le monde était très enchanté d'avoir partagé cette exposition et de s'être retrouvé dans la convivialité après ces deux années difficiles, passées principalement en réunions virtuelles. Une vidéo a été réalisée et mise en ligne le 1^{er} février par le Républicain Lorrain pour une petite visite virtuelle...

Tous les adhérents sont très heureux de reprendre leurs activités au sein du club et surtout de partager leur passion dans la bonne humeur.

Audrey Bertrand

L'assemblée générale s'est déroulée le 19 février 2022. Les actions réalisées en 2021 ont été abordées comme les participations aux différents concours UAICF (Thionville, Sarrebourg, Jarny et Gap) et au stage national à Fondettes, la reprise des activités culturelles de Jarny avec différentes expositions et les projets pour 2022 ont été présentés.

DÉCOUVRIR >>

La vidéo :
<https://www.republicain-lorrain.fr/culture-loisirs/2022/02/01/jarny-visite-virtuelle-de-l-expo-du-club-photo-des-cheminots>

PHOTOGRAPHIES : AUDREY BERTRAND

Photo Club Sarrebourg

Le 15 janvier 2022 le club Photo SNCF/UAICF de Sarrebourg a tenu son assemblée générale. Avec une trentaine de membres, le dynamisme du club n'est plus à démontrer. Après les formalités administratives, les adhérents ont regardé une rétrospective des activités de 2021.

Pour 2022, il a été décidé de monter une exposition avec le club voisin de Héming et d'en construire une sur le thème « Matière et texture » pour la fin de l'année.



Les adhérents présenteront leurs œuvres à l'assemblée générale du comité Est qui aura lieu à La Petite Pierre en avril, puis à la bibliothèque municipale de Sarrebourg tout le

mois de juin et, début novembre, à Bischheim à l'occasion des 70 ans de la FISAIC.

Les actions de formations et d'animations sont reconduites. Une sortie à Aschaffenburg, chez nos collègues de BSW, est prévue du 26 au 29 mai.

Christian Dreyer
Président du club

Belle récompense pour les placomusophiles

Au cours de la soirée de la Fondation Groupama qui s'est passée en février à Paris, l'investissement de tous les bénévoles sur le département de la Moselle a été récompensé par le prix de la meilleure collecte sur les 48 balades organisées au niveau national en 2021. Rappelez-vous, l'événement avait été présenté dans l'Échos du 17 bis n° 49. Et c'est 17 200 € qui ont été récoltés et remis à l'association Rafael-Lorraine. Une dizaine d'enfants pourront ainsi participer à un voyage à Dinard en Bretagne et faire, entre autres, une sortie en mer sur un petit catamaran.

Le programme 2022 des Placomusophiles Talangeois :

- 5 juin, participation aux balades solidaires Groupama à Vic-sur-Seille. Cette année l'association soutenue



Olivier Rolland, de la Fondation Groupama, remet la médaille à Yves Neppel

sera *Un sourire pour Hirschsprung*. Une vente de champagne sera organisée, le bénéfice de cette opération sera reversé à l'association.

- 17 juillet, vide grenier et salon des collectionneurs à Talange. La suite des capsules locomotives du réseau Est sera disponibles. Cette année, le choix a été porté sur les rames automotrices Z 11500 - Z2N 24500 - Z 27500.

- 23 octobre, bourse des capsuleux. C'est devenu un rendez-vous international dans le monde des placomusophiles.



Toutes ces manifestations seront réalisées en fonction de l'évolution de la crise sanitaire. Rappelez-vous tout-de-même que si les gestes barrières sont levés, le masque et le gel hydroalcoolique sont fortement conseillés et restent des armes pour vous protéger mais surtout pour bloquer la circulation du virus.

Yves Neppel
Président

Carton, papier, colle : vive le cartonnage !

En janvier dernier, l'ACA (*Association artistique des cheminots d'Alsace*) a organisé une journée consacrée au cartonnage. Sous la houlette de notre animatrice, Pascale Berthelot, nous avons fait connaissance avec les différentes matières : le carton gris, la cartonnette, pour la base. Pour la décoration : le skivertex (revêtement synthétique imitant la texture du cuir) et le papier d'ornement. Bien entendu les couleurs du revêtement et du papier doivent être assorties.

Nous sommes ensuite passées à la confection. Dans un premier temps, nous avons simplement placé les pièces sur le skivertex. Nous les avons coupées à une taille adaptée en prévoyant un surplus. Puis nous avons procédé au collage, marouflage, rembourrage (action de rabattre les bords sur l'arrière de la pièce). Puis, nous avons collé le papier décoratif sur la cartonnette qui a été mise en place au dos de la pièce

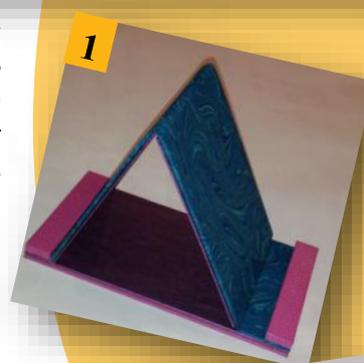
recouverte de skivertex. Nous avons procédé ainsi pour préparer différentes pièces qui ont été contre-collées et fabriquées des supports (petit format) pour téléphone et pour tablette (plus grand).

Patience et minutie étaient indispensables pour ces réalisations. Mais quel plaisir a été le nôtre à la fin de cette séance de travail. Piquées par l'art du cartonnage, nous attendons la prochaine séance avec impatience. Merci Pascale !

Noëlle Fréquelin
ACA



L'ensemble



1 - Prêt à être utilisé...
2 - ou plié, pour faciliter le transport



PATRIMOINE

Un monument historique abandonné...

Située entre les départements de la Moselle et de la Meurthe-et-Moselle, la gare de Nouvel-Avrincourt a été classée Monument historique en 2019. C'est l'architecte allemand Johann Eduard Jacobsthal qui a dessiné ce bâtiment construit en pierres de taille. Il a également bâti la gare de Strasbourg et l'ancienne gare de Metz. Elle était à l'origine de l'ancienne gare de bifurcation de Nouvel-Avrincourt à Bénestroff, déclassée à ce jour.

Ce vestige qui date de la première annexion allemande est situé en pleine campagne dans le Pays de Sarrebourg. La gare, anciennement appelée Deutsch-Avrincourt, constitue la seule commune ferroviaire et douanière de France. Elle a été mise en service en 1875 à la suite de la signature du traité de Francfort qui mit fin à la guerre de 1870-1871 entre la France et la Prusse. La gare de Nouvel-Avrincourt faisait office de barrière douanière sur la ligne Paris-Strasbourg. Seul, le prestigieux Orient Express, reliant Paris à Constantinople, était autorisé à la traverser sans s'arrêter.

En 1919, la gare entre dans le réseau de l'administration des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine. En 1938, cette administration d'État forme, avec les autres grandes compagnies, la SNCF qui devient concessionnaire des installations ferroviaires de Nouvel-Avrincourt.

Fermeture de la gare

En 1969, la gare est fermée en raison de l'arrêt de la ligne de Nouvel-Avrincourt à Bénestroff. Le bâtiment de la poste est démolit en 1983 et la SNCF prévoyait la démolition de l'ancien bâtiment voyageurs. Grâce à un comité de sauvegarde, le bâtiment fut acheté en 1985. Plusieurs projets de réhabilitation étaient à l'étude, mais aucun ne s'est réalisé.



La gare dans sa longueur



En haut, on peut lire Deutsch-Avrincourt



Des graffitis de squatters ?

Laissé à l'abandon, un amoureux de vieilles pierres, Olivier Ozcelic, l'a racheté en 2018. L'entrepreneur envisage la réhabilitation en salle de mariages et réceptions. Les travaux prévus se chiffrent à plus d'un million d'euros. A ce jour, les travaux n'ont pas avancé et l'édifice continue à se dégrader.

Martine Eberhardt
Photo club de Sarrebourg



Fenêtres en plein cintre (demi-arc de cercle)

PHOTOGRAPHIES : MARTINE EBERHART



L'entrée dans la gare

LE CLASSEMENT

Jean Étienne, historien messin, spécialiste du patrimoine ferroviaire, a défendu le classement de la gare de Nouvel-Avrincourt en argumentant le dossier d'inscription que le propriétaire a présenté à la direction régionale des affaires culturelles (DRAC) Grand Est à Strasbourg. Une commission du patrimoine s'est réunie le 6 décembre 2018. Dans son arrêté du 9 octobre 2019, le préfet met l'accent sur une caractéristique exceptionnel du monument : c'est la seule cité ferroviaire et douanière en France qui soit une commune à elle seule.

*Extrait du Républicain Lorrain
du 2 novembre 2019.*

A noter que Jean Étienne a écrit, pour l'Échos du 17bis n° 51, un article sur l'ancienne gare allemande de Metz.

DESRIPTIF

Réalisé en pierre de taille, le bâtiment était, à l'origine, doté de quatre tours. Il comptait 57 fenêtres et 10 portes, dont la principale, à côté de la tour la plus majestueuse, servait d'entrée aux voyageurs, qui y accédaient par un escalier monumental. Le pavillon central à trois travées, était plus haut que les ailes latérales, des ailes qui se terminaient chacune par deux pavillons d'angles également plus élevés, donnant l'impression de tours. L'élévation à deux niveaux sur un haut soubassement accentuant encore l'impression de monumentalité.

Aujourd'hui, ne subsistent que le pavillon central, l'aile ouest et ses deux pavillons d'angle. Ceux-ci comprennent trois niveaux. Les fenêtres du rez-de-chaussée et du pavillon central sont en plein-cintre. L'ancienne porte du pavillon central ouvrait sur un escalier (détruit), mais aujourd'hui, l'entrée principale a été pratiquée dans l'ancienne aile ouest. Un soin particulier est apporté à l'appareillage, aux chaînages, corniches, modénature, qui contribuent à la qualité esthétique de ce bâtiment.

Tiré du site <https://www.culture.gouv.fr/Regions/Drac-Grand-Est>

Références du monument historique

Adresse renseignée dans la base Mérimée :

173 rue de la Gare

57810 Avrincourt - France

Code Insee de la commune : 57042

Moselle [57] - Metz - Lorraine - Grand Est

Fiche Mérimée : PA57000044

Voir <https://www.pop.culture.gouv.fr>

De la vapeur à la traction électrique

En hommage et en souvenir de son grand-père maternel Edmond Helfer (1910-1987), Guy Maurer, cadre transport traction, nous invite à partager les moments forts du travail de cheminot qu'Edmond a couchés sur papier en 1984 pour sa famille. Commencée en 1937, sa carrière s'est terminée en 1964 en tant que mécanicien de route au dépôt de Strasbourg. Quelques annotations et images ont été ajoutées pour information.

Par Edmond Helfer

En 1927, à l'âge de 17 ans, j'avais achevé ma formation de ferblantier dans l'entreprise automobiles Mathis, et passé mon certificat d'apprentissage cette année-là. Ma pièce d'apprentissage était une carrosserie de voiture de course de l'époque, à échelle réduite, façonnée à la main d'une seule pièce de tôle. De 1931 à 1932, j'ai fait mon service militaire au 7^e bataillon de chasseurs alpins¹. Les années qui ont suivies, j'ai trouvé du travail dans une émaillerie. Là, j'ai confectionné des panneaux publicitaires en tôle de toutes sortes. J'y suis resté jusqu'au 14 mars 1934, jour où je débutais chez Bugatti, à Molsheim, pour y exercer mon métier de tôlier-carrossier. C'était du beau travail ! Du fait main ! Vraiment un travail d'art !

Mais chez Bugatti, si le travail ne manquait pas, nous avons attendu plusieurs fois la paye durant 6 à 8

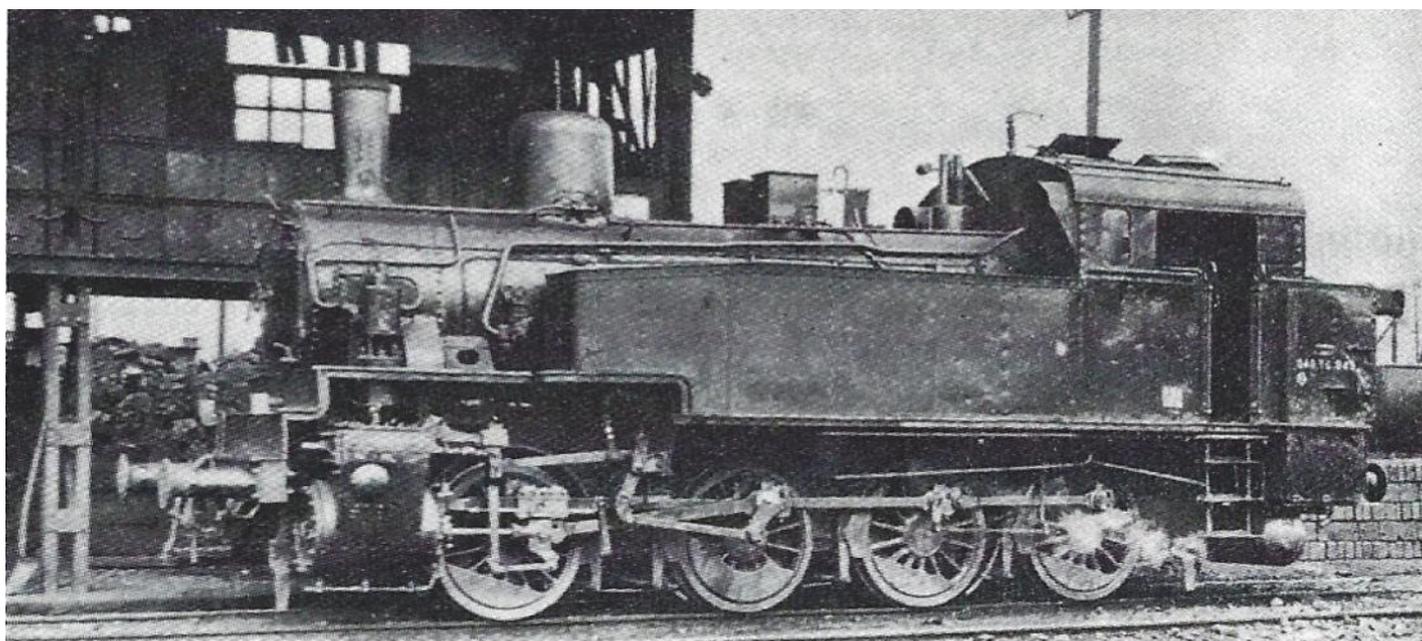
semaines, tout en travaillant de 6h du matin jusqu'à 20h le soir, avec une pause repas à midi d'une durée d'une heure. Les événements de 1934 à 1936 firent naître le Front Populaire de Léon Blum et nous eûmes droit aux congés payés et à quarante heures de travail par semaine. Chez Bugatti, on continua, malgré ces lois, notre rythme de travail.

Les débuts de cheminot

Par ailleurs, on parlait d'embauche à la police, aux P.T.T., aux chemins de fer... C'est là que je me suis décidé à faire ma demande d'embauche. J'ai passé mon examen aux ateliers de Bischheim, comme tôlier, avec succès. Je fus embauché au dépôt de Strasbourg, le 16 janvier 1937. Durant mes six premiers mois, j'ai fait le tour des différentes équipes de l'atelier : appareils de frein, compresseurs,

bielles, pistons, tiroirs, chaudronnerie et boîtes à fumée. La tuyauterie en cuivre, considérée comme une spécialité, demandait une grande attention et un travail très soigné : c'est finalement cette activité que j'aurais choisie s'il n'y avait pas eu la conduite, car, le 1^{er} juillet 1937, j'ai commencé mon stage sur les locomotives ! Il devait durer un an : trois mois de manœuvres en gare, six mois comme chauffeur sur les trains omnibus et, pour finir, trois mois sur les trains rapides.

Ma formation de chauffeur de locomotive commença bien. Je fus affecté au roulement T13 (futurs 040 TC), en équipe avec l'élève-mécanicien Erich Heinemann, cultivé et très aimable. C'est lui qui m'a initié à ce monde mystérieux des monstres en acier qui soufflaient et gémissaient en tirant les trains les plus lourds.



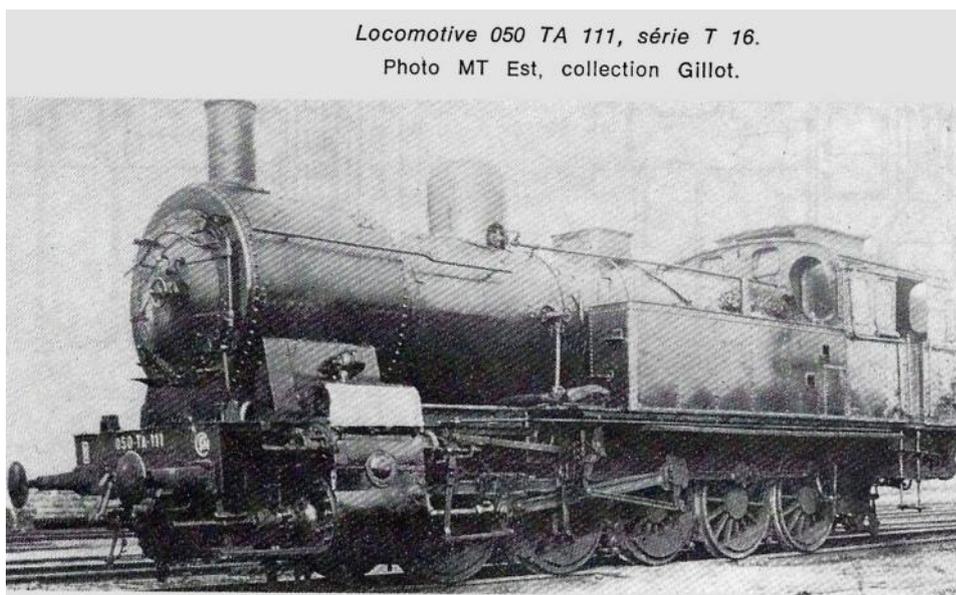
La T13 au dépôt de Strasbourg sous le toboggan à charbon (Source : Les locomotives à vapeur de la SNCF région Est par Jean Gillot)

¹ Situé à Varcès dans l'Isère

Mon chef me fit découvrir toute la technologie des machines à vapeur, le fonctionnement de la machine elle-même, ainsi que des appareils auxiliaires (pompe d'alimentation, compresseur, injecteurs) et leur entretien. L'intérieur de la cabine de conduite ressemblait souvent à un tableau d'école. Le chef de la manœuvre plaisantait en disant : « *Erich, tu veux faire de ce jeune homme un ingénieur ? – Non, disait-il, seulement un futur mécanicien de route !* ».

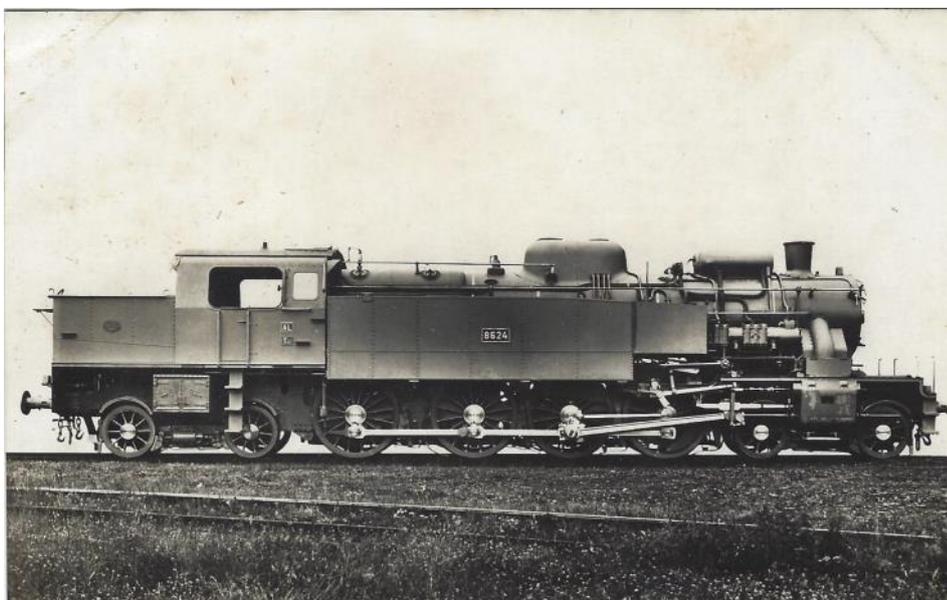
Les trois mois ont vite passé et ils furent pleins d'enseignements pour moi. J'étais alors en mesure d'appliquer mes connaissances nouvellement acquises sur les différents types de machines de manœuvre : T9 (130 TA), T12 (130 TB), T13 (040 TC), T14² (141 TA), toutes des machines de l'A.L., le réseau Alsace-Lorraine. En quittant mon chef Heinemann, je le remerciais de son dévouement envers moi. Vingt-cinq ans plus tard, lorsqu'il prit sa retraite, il m'a serré la main en me disant : « *Tu vois, c'est toujours payant d'apprendre !* »

J'ai commencé mon stage sur les omnibus le 1^{er} octobre 1937. Ma machine titulaire, la T20 8625 AL, devenue par la suite 242 TA 625, était conduite par le mécanicien Max Hensold. Une deuxième fois, j'ai eu de la chance. Ce monsieur était un ancien *Lokführer*³, un allemand de souche, qui, en 1918, fut autorisé à rester en Alsace car il était marié à une Alsacienne⁴. Les T20 du dépôt de Strasbourg partaient dans toutes les directions : Saint-Dié, Colmar, Sarrebourg, Sélestat, Wissembourg, Lauterbourg, Kehl, Saverne, Sélestat, Molsheim, Sarreguemines, Haguenau, Obermodern, Bitche. Elles y assuraient, notamment, les trains ultralégers, on disait TUL, qui partaient à 12h10 dans toutes les directions et revenaient à 13h50 : on les appelait les trains repas.



Locomotive 050 TA 111, série T 16.
Photo MT Est, collection Gillot.

la T16 (Source : Les locomotives à vapeur de la SNCF région Est par Jean Gillot)



La T20 collection familiale (Carte postale Ed. d'Art « Jan »)

La 8625 était de cette série T20, construite dans l'usine de Graffenstaden (SACM - Société alsacienne de construction mécanique). Mon chef, Max Hensold, était un homme fier, de haute stature. Il me respectait et m'appelait *Heizer*⁵. Il m'a initié à la conduite du feu et de la machine elle-même. C'était un bon chef qui m'a appris mon métier. En conclusion, mes deux premiers contacts avec le monde de la traction furent déterminants pour ma future carrière.

La Pacific

J'accédais enfin aux grandes roues sur les *Pacifics* S14 1311 à 1350, plus tard 231 B 311 à 350, affectées au dépôt de Strasbourg. Majestueuses, puissantes, belles, ces machines ont assuré un service remarquable dans les trois roulements dans lesquels elles étaient engagées. Les premier et deuxième roulements étaient banalisés, c'est-à-dire que lorsque la machine rentrait de tournée, elle était tout de suite préparée par sa deuxième

² La T14 était, en fait, une machine pour trains omnibus : les souvenirs de notre mécanicien ont dû intervertir T14 (141 TA) et T16 (050 TA) bien que des T14 feront partie de l'effectif du dépôt de Strasbourg après 1950.

³ Mécanicien de locomotive

⁴ Cette information s'est avérée erronée : Rudolf Karl Max Hensoldt était né le 6 décembre 1884 à Strasbourg et s'avère avoir une ascendance commune, lointaine certes, avec le futur gendre d'Edmond !

⁵ Chauffeur : dans une locomotive à vapeur, c'est celui qui chauffe, qui fait le feu

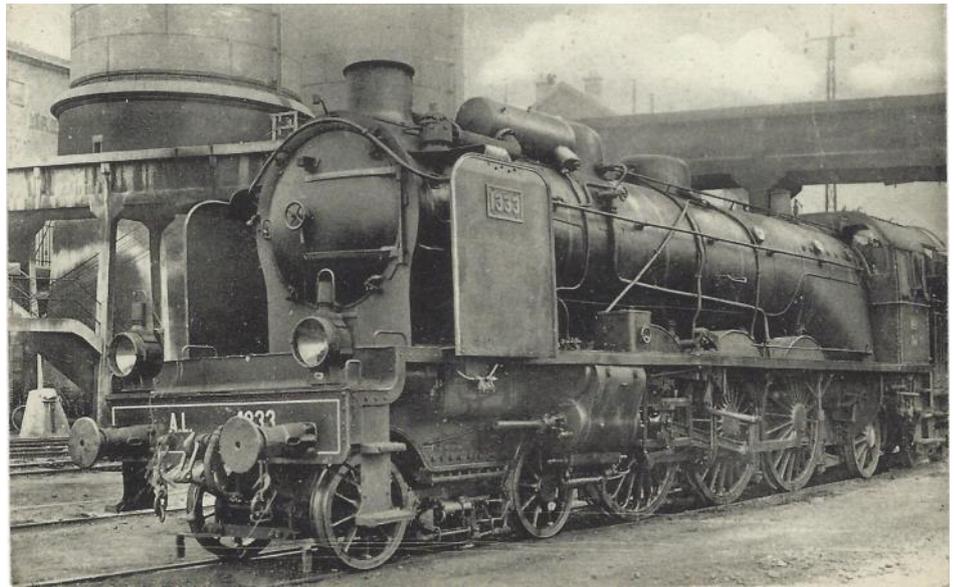
équipe pour repartir, une heure trente après, en tête de train. Le troisième roulement était réservé aux anciens, et comprenait des allers-retours Strasbourg-Nancy, Strasbourg-Bâle, Strasbourg-Luxembourg en 6h40 de service journalier.

La S14, on l'appelait simplement la *Pacific* tout court. Elle était puissante : en tête du train, à 120 km/h, elle avait l'air d'une gazelle. La transmission de l'énergie de la vapeur jusqu'aux roues, par l'intermédiaire des tiroirs, des pistons et des bielles, était un véritable mouvement d'horlogerie. Elles étaient équipées de deux cylindres haute pression (HP) et deux cylindres basse pression (BP) : l'ensemble formait une machine compound, commandée par un by-pass. Celui-ci était ouvert au démarrage pour éviter les difficultés pouvant provenir d'un mauvais positionnement du mouvement HP. Après quelques tours de roues, on refermait les régulateurs pour pouvoir réunir les deux machines en fermant le by-pass : la machine fonctionnait alors en mode compound.

En partant de Strasbourg, il fallait avoir atteint 120 km/h au passage à Vendenheim au Nord, ou Graffenstaden au Sud, pour assurer l'heure. En général, le tonnage des rames variait entre 450 et 750 tonnes suivant l'horaire. Un exemple de train lourd : l'Orient Express n°6, 650 à 750 tonnes, au départ de Strasbourg à 2h06, arrivée à Nancy à 4h25 et son pendant, le n°5 de Nancy à Strasbourg.

La vie de chauffeur

Le métier était dur, alors. Les grandes périodes de travail étaient d'une fois neuf jours de travail, le dixième repos, l'autre fois sept jours de travail suivis d'un repos ou deux fois huit jours de travail suivis d'un repos. Il ne faut pas oublier que les mécaniciens de route partaient alors à la retraite à l'âge de soixante-cinq ans.



La Pacific S14 collection familiale (Carte postale Ed. H.P.M.)

Par exemple, monsieur Bergmüller, qui détenait le diplôme de sa nomination avec le titre de *Königlich Kaiserlicher auf Lebenszeit angestellter Lokomotivführer*⁶, a conduit sa S14 jusqu'à l'âge de 65 ans !

Ma machine titulaire était la 1327. Elle avait une particularité : elle n'avait pas d'admission par tiroirs mais fonctionnait avec des clapets. C'était une bonne machine, de même que le mécanicien qui la conduisait, un nommé Dietenbeck, encore un Allemand de pure souche. Nous nous entendions très bien : il m'appelait « compagnon », moi, je l'appelais « chef ». Maintenant, je parcourais les grandes lignes : Bâle - Luxembourg - Nancy - Bar-le-Duc.

A l'époque, la vie d'un chauffeur de Pacific était rude. Pour prendre les clés de la machine, l'usage voulait qu'on se présente au chef de feuille une heure quinze avant l'heure de prise de service ! Celle-ci était stationnée sur une voie sur fosse. Je montais dans l'abri et déverrouillais les cadenas des coffres à huile, à outils et du coffre du mécanicien. Ensuite je contrôlais l'étanchéité du foyer, le niveau d'eau et la pression de la chaudière indiquée au manomètre. Quand tout était concluant, je me présentais au magasin à huile

pour toucher, contre un bon, la quantité d'huile allouée au parcours. De retour sur la machine, je mettais l'huile dans la burette pour la faire chauffer contre la chaudière. Ensuite, je montais à l'arrière du tender pour avancer une cinquantaine de briquettes, suivant le train. Je les reprenais une deuxième fois en main pour les descendre dans la cabine de conduite, puis une troisième fois pour les casser en deux.

Enfin, je commençais à monter le feu. Le foyer de la Pacific était en forme de fer à cheval et il fallait 50 moitiés de briquettes à gauche, 50 moitiés à droite, tout en respectant la forme en fer à cheval à l'avant sous la voûte. Cela terminé, je déplaçais la machine en position de graissage, le coussinet de la première bielle d'accouplement côté gauche à un angle de 45°, avant haut. Je prenais la burette, et commençais par le graisseur du bissel, graisseur à mèche. Il fallait vérifier en même temps qu'il n'y avait pas d'eau dans les boîtes d'essieux à huile. Puis, je graissais la bielle arrière, les boîtes d'essieux, les coins de réglage des boîtes d'essieux, les bielles et tous les autres essieux ; ensuite les coussinets des bielles, les excentriques, les glissières, les têtes de crosses ; je contrôlais le niveau d'huile du graissage des tiroirs et cylindres, et vérifiais la

⁶Mécanicien de locomotives royal d'Empire, employé à vie

fermeture de la boîte à fumée. Tout cela étant terminé, il fallait nettoyer le plancher de la cabine de conduite, les cuivres et la chaudière à l'intérieur de la cabine. Entre temps le mécanicien arrivait et il demandait : « *Vous avez terminé, compagnon ?* » et je répondais : « *Oui, chef !* ». Puis il demandait la sortie pour la mise en tête du train. Il existait, au dépôt, deux machines prototypes : les S16 1401 et 1402. J'ai été chauffeur titulaire de la 1402 durant trois mois. Elle était conduite par le mécanicien Horst.

J'ai aussi eu l'occasion de rouler durant trois mois sur la S14 1325, carénée⁷, et conduite par l'ELMEC⁸ Lucien Witt, décédé le 1^{er} juillet 1986 à 93 ans ! Parallèlement aux S16, existaient deux prototypes G16, des 151, affectés au dépôt de marchandises de Hausbergen. Ces quatre locomotives furent construites par l'usine SACM de Graffenstaden, d'après un modèle

italien avec le système Caprotti⁹. Seulement, elles n'eurent pas le succès escompté et le projet se perdit avec l'arrivée de la guerre qui éclata le 1^{er} septembre 1939.

La guerre !

Durant les premiers temps de la guerre 39-45, j'ai eu une affectation spéciale de trente jours à la disposition de la SNCF. Le soir même de la déclaration de la guerre, je suis parti en équipe avec un mécanicien pour conduire des machines au dépôt de Noisy-le-Sec. Après une randonnée d'une dizaine de jours, nous sommes finalement arrivés à Noisy. En cours de route, nous nous sommes arrêtés dans les dépôts de Nancy et Bar-le-Duc. De là, on a voulu nous faire garer les machines au parc du régiment du génie de Saint-Dizier : malheureusement, nous n'avons jamais pu y rentrer à cause des arbres qui avaient

poussé dans les voies ! À Noisy-le-Sec, je restais à la disposition du poste de commande, en attendant l'arrivée du reste du personnel du dépôt de Strasbourg. Après ces trente jours d'affectation spéciale, j'ai fini par rejoindre mon régiment, à Cambrai, dans le Nord.

Je fus affecté à la section de commandement de la Première Armée. Le 8 mai 1940, je suis parti en permission chez moi, et le 10 mai, la drôle de guerre était finie avec l'envahissement de la Belgique par Hitler. J'ai retrouvé le dépôt de Strasbourg. Mais, hélas, l'embauche n'était pas pour tout de suite. Au poste de commande, il y avait bien nos chefs, mais aussi les Allemands qui supervisaient l'ensemble. Tout le monde devait passer à l'interrogatoire : moi j'ai dû attendre jusqu'au 1^{er} septembre pour commencer à travailler. Au dépôt, comme partout ailleurs, les nazis commençaient à mettre en place leur idéologie. Au premier contingent parti pour l'Allemagne, au mois d'octobre 1940, figurait mon nom.

Je suis donc allé à Freiburg im Breisgau. Au B.W.¹⁰ Freiburg, je me suis retrouvé avec des Lokführer allemands. J'ai roulé au roulement P8, aux 85, des machines puissantes qui montaient des rampes de 18‰ sur la Höllentahlbahn. Cette ligne était aussi équipée d'une installation électrique de traction, d'ailleurs la première construction de 25000 V¹¹. Rentré au dépôt de Strasbourg au mois de mai 1941, je fus affecté durant 18 mois sans histoires, au roulement Pacific S14, avec le mécanicien Hebinger titulaire de la machine 1333, officiellement 231 B 333. Cette machine fut détruite au triage de Ludwigshafen durant un bombardement. Je fus alors employé comme ouvrier à l'atelier du dépôt de Strasbourg jusqu'à la libération en 1944.



La S14 1325 à Bischheim en 1938 (Photo SNCF)

⁷ Nommée l'Oiseau bleu, carénage fait à Bischheim

⁸ Élève mécanicien

⁹ Ce système était utilisé pour l'introduction et l'évacuation de la vapeur

¹⁰ Bahnbetriebswerk : dépôt de locomotives.

¹¹ En fait 20000 V ; à la fin de la guerre, ces installations, équipant la ligne de Fribourg en Brisgau vers Titisee, ont été démontées et récupérées par la France, ce qui a permis à nos ingénieurs de développer la traction électrique monophasée à 25000 V dans le Nord-Est de la France

Sur une machine titulaire

Je suis revenu à la conduite comme chauffeur de route. Puis, le 1er janvier 1947, je fus nommé élève-mécanicien et affecté à la 231 B 314 avec le mécanicien Charles Kauffmann. A son départ, je suis resté sur la même machine avec Georges Ketterer, un *mécru*¹². Pour l'horaire d'été de 1948, j'ai débuté comme chef. Mon premier train fut le n°38, de Strasbourg à Luxembourg, départ 0h32. L'aller comme le retour eurent lieu sans incident. De ce jour, je ne suis plus retourné comme chauffeur ; j'ai d'abord effectué des remplacements de mécaniciens en congé, puis on m'affecta une machine en service banalisé. J'ai été nommé *mécru* le 1^{er} novembre 1951. A partir de cette date, j'avais une machine titulaire : la 241 A 315, devenue 241 A 73, puis la 141 P 213, une 231 K, une 231 G. C'était un temps de dur labeur, mais, en contrepartie, j'ai gagné beaucoup d'argent, ce qui me permit d'avoir une maison et une situation aisée. En 1954, j'ai suivi la formation à la traction électrique au dépôt de Metz-Frescaty durant trois mois, puis trois mois à Mohon. Ensuite, je suis rentré à Strasbourg où la mise en service de la traction électrique débuta en 1956.

J'ai été formé pour conduire les BB 12000, BB 13000 et les CC 14000. Dès le premier jour, j'ai été affecté au roulement vitesse de Strasbourg. Les parcours allaient de Strasbourg



Edmond à gauche et sa BB (album de famille)

à Luxembourg et de Bâle à Sarrebourg. Avec la poursuite de l'électrification, les étapes se sont prolongées jusqu'à Nancy, puis Bar-le-Duc. Château-Thierry a été la dernière étape avant d'arriver à Paris. Mon premier train pour Paris a été le n° 4 : départ 18h04 de Strasbourg, arrivée à 23h13, avec des arrêts à Nancy et Bar-le-Duc. Je suis resté dans le premier roulement jusqu'à mon départ en retraite, le 1^{er} février 1964.

Les trois semaines de formation aux BB 16000 ont été assurées par le tout jeune instructeur Jean-Pierre Strub. Nous étions six mécaniciens à être formés en 1958 : lire les schémas électriques n'était plus une inconnue pour moi, car je l'avais appris pour les BB 12000, BB 13000 et CC 14000.

Lorsque la 16001 a été livrée, cela m'a fait une drôle d'impression : c'était la première fois que je me retrouvais assis en première loge, avec, devant moi, le pupitre, les vitres frontales et le grand panorama de la nature ; plus de longue chaudière, plus de fumée rabattue me cachant la visibilité, fini tout cela ! Maintenant, ce seront plutôt le brouillard, la neige et les fortes pluies qui me gêneront !



Aux commandes de sa loc (album de famille)



Le dépôt de Strasbourg en 1956 (la VDR n°1716 du 11/11/1979) et de nos jours sous le même angle (Photo : G. Maurer)

¹² Mécanicien de route

L'idée aussi de ce qu'il adviendrait en cas d'accident : il valait mieux ne pas y penser !

Des moments chauds

Cela me rappelle une situation périlleuse, vécue quelques années plus tard, en 1964, et qui, d'ailleurs, m'a incité à prendre ma retraite. C'était avec le SR¹³, départ de Strasbourg à 22h25, en direction de Mulhouse : en approchant de la petite gare de Wittelsheim, je me suis aperçu que les automobiles ne ralentissaient pas en arrivant sur le passage à niveau. Comme un éclair, j'actionnais le freinage d'urgence et abaissais le pantographe, en réalisant que la barrière n'était pas fermée. Heureusement pour moi, et aussi pour les voyageurs : une fraction de seconde de plus et j'aurais percuté de plein fouet un camion-citerne ; seul un morceau de tuyau s'était coincé sous le marchepied de la machine !

Au fil de ma carrière de roulant, j'ai vécu d'autres moments chauds. Dans la forêt de Réchicourt, entre Nouvel-Avicourt et Gondrexange, avec le train Orient-Express de Paris à Strasbourg, j'ai percuté un troupeau de cervidés qui traversaient la voie. La 16000 était avariée à l'avant : plus de crochet de traction, plus de demi-accouplements d'air, la timonerie du frein était arrachée et un gros retard à la clé ! Un autre jour je faisais le train de Paris à Strasbourg. Entre Revigny et Bar-le-Duc, la foudre a frappé la machine. Une véritable explosion ! La machine était en court-circuit franc. J'ai demandé le secours par l'avant, mais le poste de régulation m'a imposé de demander le secours par l'arrière. Cela provoqua un retard de deux heures. À Bar-le-Duc, j'ai continué avec une machine de réserve.

De belles images !

Durant ma carrière, de février 1937 jusqu'en février 1964, j'ai vécu la totale transformation du dépôt de Strasbourg, sous la direction des chefs de dépôt principaux Hatier, Fevre, Roos, Erdmann, Nussbaumer et Wieber.

Restent au fond de ma mémoire des instants inoubliables qui fond la beauté de ce métier. Au printemps ou en été, en faisant route vers l'Est, à l'aurore : le pourpre du soleil montant derrière la lisière de la forêt de Réchicourt ; la descente allègre de la vallée de la Zorn : Arzviller, Lutzelbourg, Stambach, si étroite qu'il y avait juste de la place pour nous, le chemin de fer, avec notre *Pacific*, le canal, la route et le ruisseau de la Zorn, cette eau qui scintillait d'innombrables lumières produites par le soleil.

Quelles belles images ! Ces instants sont imprimés pour toujours dans ma mémoire. Toute la dureté du métier s'effaçait alors. J'ai soixante-quatorze ans, et les images sont aussi vivantes que jadis !



Sur cette photo, Edmond est au premier plan, vêtu d'une veste, à la gauche du retraité qui porte le bouquet. Derrière la photo, il est notifié : « 4.10.1953 – Arrivée du dernier train de Monsieur Victor BRONNER, Président du Syndicat des Mécaniciens et Chauffeurs – Conducteurs d'Autorails à Strasbourg au quai 1. Il était attendu par son ami Edmond HELFER et beaucoup d'autres membres du groupement accompagné de l'ensemble musical formé à cette occasion par eux. Le nouveau retraité fut heureux et agréablement surpris par ce geste cordial ». Edmond était responsable du secteur de Strasbourg de l'Union des syndicats CGT de cheminots d'Alsace et de Lorraine. Le syndicat des mécaniciens et chauffeurs - conducteurs d'autorails, héritage du réseau Alsace-Lorraine, avait alors été intégré dans la CGT.



Edmond et Mme au Musée français du chemin de fer en 1980 (aujourd'hui Cité du train) devant la 241 A 1 (album de famille)

*L'origine de ce texte, et d'autres plus destinés à l'histoire familiale, vient du fait que j'ai pressé mon grand-père, durant ses vieux jours, de mettre par écrits quelques souvenirs... À force d'insister, il a consenti, car il était déjà fatigué et avait perdu l'énergie que je lui avais connue ! Bien m'en a pris, car il me reste quelques écrits de sa main, sachant que les souvenirs précis s'envolent, même si on se rappelle qu'il nous racontait ses souvenirs ferroviaires...
Guy Maurer*

¹³ Strasbourg-Riviera, ancienne désignation des trains en direction de la Côte d'Azur



**LES NOUVELLES
QUI FONT
DU BIEN**

groupama.fr

**Rejoignez-nous
et économisez
en moyenne 190 €*
sur votre
assurance auto.**

Pour les conditions et les limites des garanties, se reporter au contrat disponible en agence.

*Étude Ipsos novembre 2020, sur un échantillon de 600 nouveaux clients ayant souscrit un contrat annuel entre mai et octobre 2020 : 69 % déclarent constater une baisse - de 190 € en moyenne - à garanties équivalentes. Plus d'infos sur groupama.fr
Caisse Régionale d'Assurances Mutuelles Agricoles du Grand Est - 101 route de Hausbergen CS 30014 Schiltigheim 67012 Strasbourg Cedex - 379 9016 753 RCS Strasbourg - Entreprise régie par le Code des Assurances, document et visuel non contractuels - Réf.Com LA/2022 - Création : Agence Marcel, Janvier 2022. Photographie : Aurélien Chauvaud.



Groupama
la vraie vie s'assure ici

1952 FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES SOCIÉTÉS
2022 ARTISTIQUES ET INTELLECTUELLES DES CHEMINOTS



**DU 3 AU 6 NOVEMBRE 2022
À BISCHHEIM (67)**

**CONCERTS
SPECTACLES
EXPOSITIONS**



**HARMONIE DES JEUNES MUSICIENS [3/11]
CHORALE LUXEMBOURGEOISE [4/11]
FOLKORE GREC [5/11]
EXPOSITIONS MULTIDISCIPLINAIRES [4-5-6/11]**

Retrouvez le programme complet sur **fisaic2022.wixsite.com/70ans**

