

## Compte rendu n° 37 du mois de novembre 2024

Au tout début du chemin de fer, dans les années 1840, 1850, le train le plus rapide du monde, circula en Angleterre sur la ligne Great Western qui s'étend vers l'ouest depuis Londres Paddington jusqu'à Bristol Temple Meads. Sa vitesse était de 85 km/h. ! Il était tiré par une locomotive type Iron Duke, nom donné en référence au duc de Wellington.

Et ce train portait, lui, un nom surprenant. On l'appelait *The Flying Dutchman*, en français *Le Hollandais Volant*. Tiens, tiens, un drôle de nom qui évoque une drôle d'histoire. On connaît la légende de ce bateau appelé aussi *Le Voltigeur Hollandais* condamné à errer éternellement.

Pourquoi ? Puntition divine pour faits de piraterie particulièrement cruels, pacte avec Méphistophélès pour pouvoir parcourir les océans avec une rapidité diabolique ? On ne sait pas. Mais, sur les mers, "on considère sa rencontre comme un funeste présage" écrit P. Mellier, dans son *Dictionnaire infernal* de 1844.

Victor Hugo y fait allusion dans un des poèmes de *La Légende des siècles* :

*C'est le Hollandais, la barque  
Que le doigt flamboyant marque !  
L'esquif puni !  
C'est la voile scélérate !  
C'est le sinistre pirate  
De l'infini.*

Et tout le monde connaît l'opéra de Wagner, *Der fliegende Holländer* ou encore le film d'Albert Lewin *Pandora...* avec James Mason et surtout Ava Gardner.

Mais revenons au train, pourquoi le baptiser ainsi de ce nom peu engageant pour des voyageurs pas toujours rassurés d'emprunter ce tout nouveau cheval de fer ?

Justement ! C'est d'un cheval qu'il s'agit, d'un cheval de course, d'un pur sang célèbre au XIX ème siècle, à qui ce nom avait été attribué. Ce n'est pas en hommage au bateau fantôme, même si on y fait référence, et on comprend que dans tous les cas c'est leur rapidité à la course qui est ainsi mise à l'honneur !

samedi 2

Chose promise, chose due. Cela concerne la chapelle de Saumane que je vous montre à nouveau tant elle est réussie.



Vous remarquerez que des personnages ont fait leur apparition. Il va falloir mieux les intégrer dans le décor en camouflant les plaques qui leur permettent de tenir debout. Nous savons comment faire. On vous le dira en temps voulu.

En attendant, Gérard nous avait envoyé le mois dernier des explications concernant la réalisation de la chapelle.

Je vous les donne :

“Au-dessus de la rampe hélicoïdale, il y a le tunnel qui va du viaduc à la gare de Saumane. Au-dessus de ce tunnel, il y avait . . . rien, du polystyrène nu, pas beau !

Antoine m’avait déjà demandé de le garnir un peu, y faire pousser de l’herbe avec un chemin au milieu : c’est assez facile à faire et rapide ; c’est déjà mieux que rien, mais ça reste un espace bien vide.

Alors qu’y faire ? Je vous résume la discussion qui a duré tout l’été :

- Une scierie ? On a un kit complet...

- Oui mais il y en a déjà une au-dessus de la gare de Carabès...

- Un château en ruine ?

- Euuuhhh . . . s’il y a un volontaire pour le faire, pourquoi pas, mais moi je ne me sens pas de le faire

- Alors, un beau corps de ferme ?

- Pourquoi pas, c’est moins difficile à faire qu’un château, mais ça demanderait beaucoup plus de place . . .

- Sur le petit réseau de l’Ecomusée du cheminot veynois, j’avais envie de remplacer l’église de la marque allemande Faller par la chapelle de Sainte Philomène, de Montmaur. Je pourrai en faire deux et en mettre une ici.

- Et pourquoi pas la chapelle de Saumane, juste au-dessus de Serres ?

Il n’y a pas de mystère : si on veut faire du local, les locaux sont les mieux placés pour en parler, merci Michel pour l’idée ! Merci aussi pour les quelques photos et surtout le croquis côté qu’il m’a envoyé. Avec ça, il est facile de faire un dessin à l’échelle 1/87.

Puis de faire le « gros œuvre ».

Les murs sont en carton plume, pelé sur la face extérieure. C’est plus rigide que le Dépron, également plus facile à graver.

J’ai dans mes stocks une plaque de tuiles rondes, estampée en plastique, c’est bon pour le toit.

Mais le plus difficile reste à faire :

D’abord, les génoises : il m’a fallu plusieurs essais pour arriver à un résultat qui, s’il n’est pas strictement « conforme », est satisfaisant.

Puis la peinture autant des murs que du toit : je ne suis pas un artiste peintre, j’ai bien du mal à reproduire les couleurs très claires de notre région, je n’ai pas compté les couches de peinture que j’ai passé pour y arriver . . . à peu près !

Reste que je ne sais pas comment faire la cloche . . . à moins qu'on en trouve une dans le commerce ?

Et la réflexion continue sur l'intégration de cette chapelle dans son environnement : on lui fait un « socle » pour la mettre en valeur ? On modifie le relief pour le faire plus « conforme » à la réalité ?

Bref, on a encore du travail --- pardon, du loisir --- devant nous !"

Entre temps, Michel, nous avait donné quelques précisions historiques, il a aussi fait une cloche pour cette attachante chapelle de Saumane... mais tout ça, ce sera pour le mois prochain.

samedi 9

La halte du Pré-Haut s'anime elle aussi et les voyageurs se pressent en attendant de monter dans le X 4500, le fameux, le VEYN'ART. Vous l'avez reconnu avec sa livrée rouge et crème ! Certains d'entre vous ont sûrement connu ce train touristique et artistique qui malheureusement ne roule plus... pour le moment. La SNCF ne met pas de bonne volonté pour louer ses rails et permettre sa circulation. Il faut dire aussi que le X 4500, le vrai, est un peu fatigué, les petites lignes de montagne demandent des efforts, de l'énergie et une constance qu'il n'a plus !



Mais, sur notre réseau, le temps ne passe pas aussi vite et le X 4500 roule allègrement, pour le plus grand plaisir de nos voyageurs et de nos visiteurs.

samedi 16

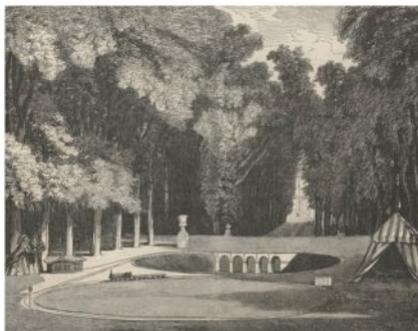
Ça y est, l'exposition *Une brève histoire du modélisme ferroviaire* est visible dans nos locaux. Il a fallu se muer en déménageurs pour organiser l'espace et libérer le mur pour les panneaux. Merci à Michel qui les a posés.

Pour ceux qui n'ont pas pu voir l'expo, je donne à découvrir deux des panneaux parmi les plus appréciés, ceux qui concernent des amateurs insoupçonnés. Ils réservent des surprises !

## Les ferrovipathes célèbres

### **Louis-Napoléon Eugène**

1859. L'un des premiers amateurs de modélisme ferroviaire fut le fils de l'Empereur Napoléon III. Il faisait rouler sa "locotender" type 031 dans le parc de St Cloud.



### **Le moins recommandable, Hermann Goering**

Possédait deux réseaux de marque Märklin dans son immense pavillon de chasse de Carinhall. Il les fera dynamiter à la défaite pour ne pas les voir tomber aux mains des Russes.



### **Buster Keaton, *Le Mécano de La Générale***

Il se serait servi de sa passion pour les trains miniatures pour se délivrer d'un autre vice, l'addiction au tabac. "Il posait sa cigarette dans un des petits wagons et ne prenait qu'une bouffée au passage du train, tous les quatre tours." Wikipédia. Raté, il mourra d'un cancer du poumon.

### **Walt Disney**

"... Le chemin de fer miniature était sur un parcours de 850 m de long comprenant un pont métallique de 15 m de long, des boucles, un viaduc, des collines, un tunnel de 30 m sous les bancs de fleurs de M<sup>me</sup> Disney..." Walt Disney Barn Contact Information

### **Frank Sinatra**

Il avait un chalet entier dédié à sa collection de trains miniatures Lionel, en fer blanc.

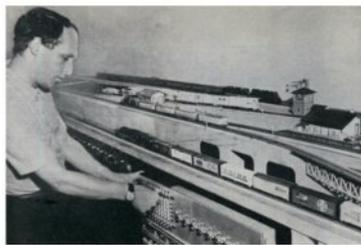
On peut citer aussi **Johnny Cash, Eric Clapton** et surtout

### **Rod Stewart**

En tournée Il louait, pour sa maquette et son atelier portatif une chambre supplémentaire. Sa seconde épouse ne le supportera pas et demandera le divorce.



On peut citer aussi **Gilbert Bécaud, Jean Richard** et surtout



### **Claude Bolling**

"Deux réseaux superposés, type tour de pièce, en « 0 » en haut et en « H0 » en bas, représentant le chemin de fer américain des années 1930..."  
Clive Lamming, *Train Consultant*.

Jean, vous vous souvenez, un des premiers visiteurs de l'expo est venu ce samedi-là.

Il s'est intégré tout de suite à l'équipe et a même donné un coup de mains pour réaménager le couloir.

Mais, il a, surtout, commencé à se familiariser avec l'utilisation informatique du réseau. Il comprend vite, évidemment il est jeune. Comme Nans. Deux jeunes dans notre association !!!

Le modélisme ferroviaire ne se porte pas si mal malgré ce que disent certains esprits chagrins !

samedi 23

Nans était là et lorsque Nans est présent c'est l'informatique qui prend le dessus. Antoine et lui tentent de régler tous les problèmes qui naissent du maniement du logiciel Win-Digipet. Problèmes d'aiguilles en particulier.

Tiens, au fait, petit rappel, qu'est-ce qu'une aiguille ?

Réponse de la SNCF :

“L'aiguillage, ou « aiguille » en langage technique, permet de donner une direction au train, de l'orienter sur une voie ou une autre.

Il se compose d'une partie mobile, les lames d'aiguilles, et d'une partie fixe, la contre-aiguille. Le point où se croisent les voies se nomme lui « le cœur d'aiguille ».”

C'est joli cette expression “cœur d'aiguille” ...

Bon, on cesse de rêver d'autant plus que parfois l'aiguille “ne se fait pas” et alors c'est la panique ! J'exagère un peu, les problèmes sont souvent résolus mais l'établissement du diagnostic est souvent long et la solution tarde parfois à venir. C'est encore une fois beaucoup de patience et de persévérance pour y parvenir.

Que de visiteurs ! Des grands et des petits. On va avouer que ce sont ces derniers que l'on préfère tant ils ont les yeux qui brillent quand le réseau s'anime et que tous les trains sont en mouvement. Mais les plus âgés ne le cèdent pas en enthousiasme. Il n'y a qu'à les regarder.



samedi 30

Encore des visiteurs, notamment un ami d'Alain, un Normand et un ami de Michel, un Serrois, Pierre Pech. Michel et lui viennent de finir un livre intitulé *Henri Ginoux, capitaine d'industrie* édité par l'ASPBB. Ils ont tous été impressionnés par le réalisme des décors et des mouvements des trains tirés par les locos à vapeur qui fument et qui sifflent...

Gérard poursuit son oeuvre de bâtisseur et il avance dans la construction de la gare de Carabès. Il y travaille aussi chez lui. Le 8 novembre, il a lancé en plaisantant un appel au secours. Il lui fallait de toute urgence une subvention, une table de plus d'un 1 m 50 de long "parce que bricoler par terre dans le couloir de la maison, c'est pas l'idéal !" Appel resté sans réponse, bien sûr ! Alors il a continué et voilà la gare, encore en construction, installée sur le réseau.



La deuxième photo ci-dessus montre les essais qui ont été faits tout de suite. Ils permettent de vérifier que la structure s'intègre bien au quai et qu'elle permet la marche des trains.

Gérard travaille aussi à la mise en place des escaliers, ce qui va lui occasionner encore des heures de dur labeur.

Jean était présent, il va essayer de venir une fois tous les quinze jours. Il s'est bien familiarisé à la conduite en utilisant sans problèmes tablette et ordinateur. Il s'est fait plaisir en faisant rouler les trains et c'est encore une fois notre but.

Jean a proposé de construire un pont routier enjambant les voies et permettant d'aller de la cité cheminote à la gare de Carabès, gare de voyageurs et de marchandises.

Tiens, cette cité n'a pas de nom !?! Il faudrait lui en trouver un !

Propositions :

Cité du Lavoir

Cité Arnaud (du nom du constructeur)

Cité lez Fontarache ("lez" signifiant "près de")

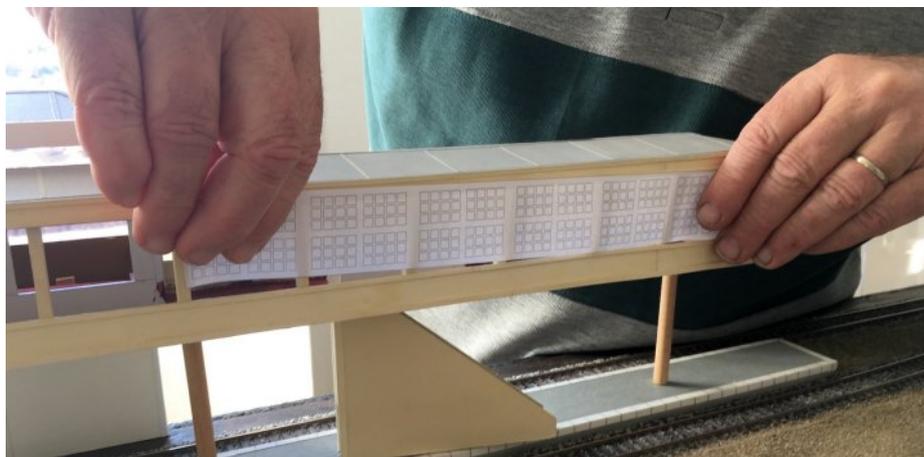
Cité du Triage

Votez et nous garderons le nom qui aura obtenu le plus de suffrages.

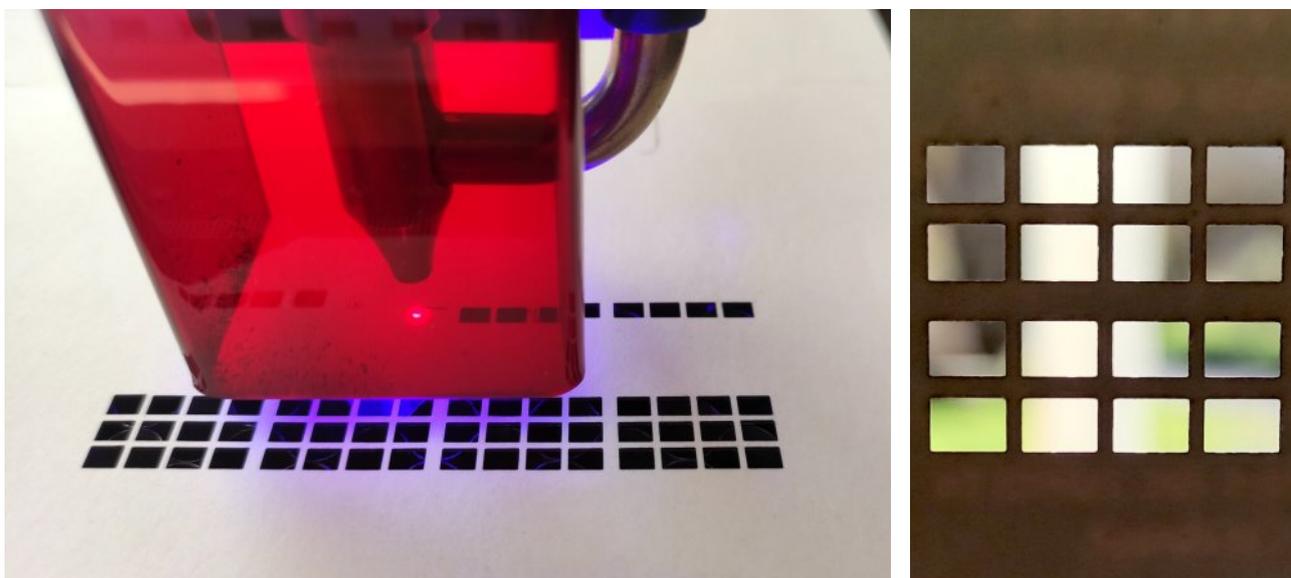


Un peu de technique :

Les petits carrés sur la photo qui suit représentent les fenêtres à fabriquer pour cette nouvelle gare. Ils ne font même pas 1 cm de côté.



Au cutter, c'est un travail de dingue ! Mais, les techniques modernes et ceux qui savent s'en servir, viennent à notre secours. Alain Pialat, un Gapençais qui était venu découvrir le réseau a proposé son aide. Il maîtrise la découpe laser et nous donne ainsi la solution. Voici le résultat :



Nous avons beaucoup parlé de Gérard dans ce compte rendu. Il ne faudrait pas croire que les autres n'ont rien fait. Mais le gros oeuvre étant fini, les TCO étant opérationnels (merci Toinon) c'est le décor qui maintenant doit être réalisé et le décor, c'est surtout Gérard.

**Quelques dates clés à noter :**

**5 décembre à Serres** dans nos locaux, esplanade Ste Catherine, visite annoncée de notre députée M.J. Allemand qui nous avait contactés lors de notre exposition à l'OT de Serres

**11 décembre à Veynes** : ouverture exceptionnelle de l'écomusée du cheminot veynois pour présenter le calendrier conçu et réalisé par les bénévoles. Ils ont pris la pose et ont reproduit d'authentiques affiches de sécurité de la SNCF. Ils ont été habilement photographiés par Gérard Garnier de la CCBD. On pourra y voir également une exposition des originaux de ces affiches.

Calendrier et exposition sont les premières manifestations destinées à célébrer les 150 ans de l'arrivée du train dans la vallée du Buëch.