

6 POINTS



EVASION vers l'île de CILMANIA ...

La SOCIÉTÉ des CHEMINS de FER de CILMANN



Lignes à voie normale

de 1949 à 1954



VIADUC DE MERARD

C'était le temps où les "B.L.Z." grandissaient, grandissaient !...



Leurs 120 tonnes et leurs 3500 CV emmenaient alors à 150 km/h. quelques adolescents avec les rapides de la Société des Chemins de Fer de Cilmann, sur les lignes du rêve et de l'évasion. Ainsi, loin des tracasseries de l'époque, se déroulait pour eux, la Grande Aventure du Rail.



LA CAPITALE

CILMANN possédait



A l'origine. Mai 1947

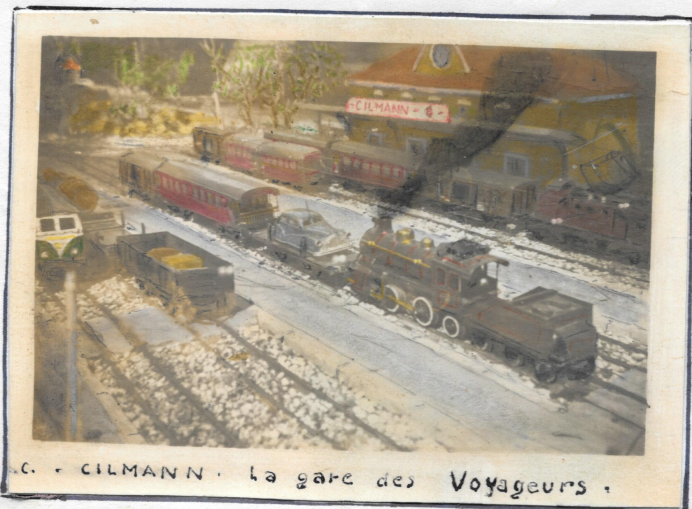
La gare de Cilmann qui a beaucoup évolué au fil de son exploitation était le centre nerveux du réseau. On y trouvait le dépôt avec les ateliers ainsi que la sous-station électrique et les principales commandes du réseau.

Elle était l'origine de deux lignes que nous allons découvrir dans les pages suivantes.

La plus importante longue de 104 km (2) dénommée "Cilmann Côte Nord" menait

à Pécheron. Son tracé très accidenté comportait de fortes rampes et de multiples courbes parfois de faible rayon. Il s'en détachait quatre embranchements, dont un à voie de 0,60 (3), desservant des lieux à l'écart du tracé de la ligne principale. Ces lignes secondaires seront décrites plus loin.

La deuxième ligne, plus courte, quittait la gare par l'est, desservait Edmann P.K. 11.8 et venait se terminer



C. - CILMANN. La gare des Voyageurs.

A son apogée en 1951 et 1952

a 1900^m d'altitude (1)

la principale gare du réseau de la S.C.C.

a l'entrée de la
petite ville de
Fort Kurson a
l'altitude de 2200^m.
point le plus haut
du réseau P.K. 32.6

la route a Edmann et la
suivait jusqu'au village de
Marquitta où se trouvait le
terminus à 22^{km} de Cilmann.

Cilmann possédait aussi un réseau de Tramways exploité par la Compagnie Inter Urbaine de Tramways. Leur terminus se trouvait place de l'Empire, tout près de la gare. La ligne N°1 après un parcours urbain a double Voie desservait la proche banlieue et se prolongeait jusqu'à Kindore Lac pk. 16,3. La ligne N°2 la quittait a la P^{ce} Magdeleine, desservait le Marché, puis en plate forme indépendante rejoignait



Le dernier jour d'exploitation. 30 Avril 1954

(1) Les altitudes étaient fixées arbitrairement au 1/1000^e la dénivellation entre les deux terminus était en fait de 1^m80.

(2) Comme pour l'altitude les distances étaient comptées au 1/1000^e.

(3) A l'échelle du 1/45^e la voie de 0^m60 = 13,3^m

Quelques notes

Présentation

Réseau imaginaire situé dans une île elle même
imaginaire appelée Cilmania

Echelle

O = 1/45^e

Ecartement

Zéro = 35^{mm}

Matériel roulant

Locomotives

- 1.B.1 Constructeur: B.L.Z. (légèrement modifiées)
B.B. (1B1) Constructeur: Jean Baretje Moteur S.E.V. 6V 7 poles
B.B. diesel (Sans moteur) Constructeur: Henri Jiraud
Vapeur 221. Constructeur: Bing (Epoque 1910-1925 - 110th Imp. serie)

Automotrices 6 et 8.

Constructeur: Jean Baretje. Moteur et mécanique Jep (1946)

Automotrice 7.

Constructeur: Jean Baretje. Moteur "Joki" 4,5 modifié Engrenages
Mécano

Voitures à boggies

Constructeur: Henri Jiraud. Jean Baretje. Joseph Witchenian

Voitures à 2 essieux

Constructeur: Jep 1946 modifiées

Vagons

Constructeur B.L.Z. - Jean Baretje

Voie

Rails en tôle: Fabrication Henri Jiraud. Jean Baretje

Rails profilés: Fabrication: Acier B.L.Z. Laiton L.R

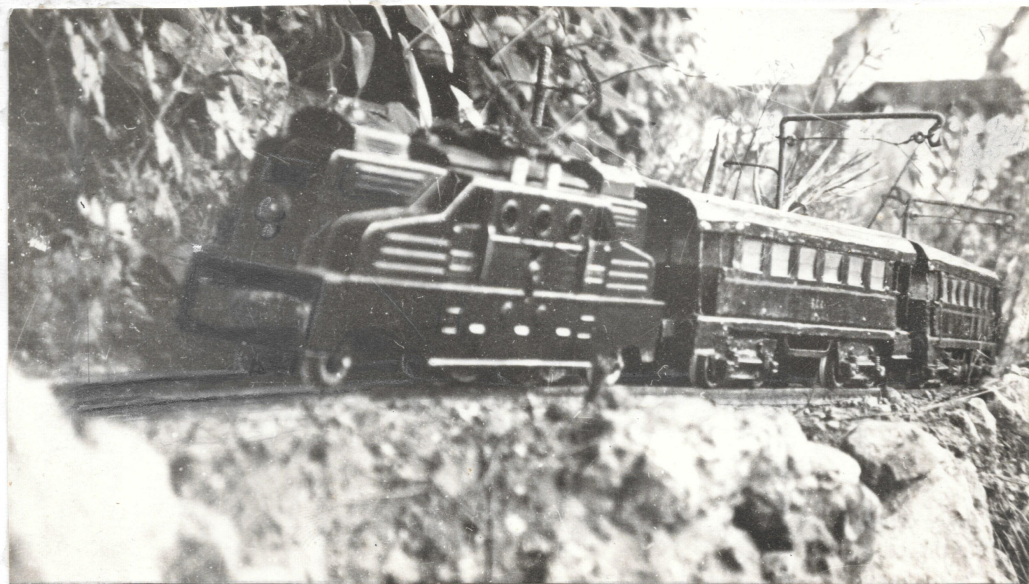
Infrastructure

Réalisation Jean Baretje

1. La ligne Cilmann Côte Nord et l'antenne a voie de 60 Taourirt Red-Fort

Cilmann Pécheron était la ligne principale de la S.C.C. Sa construction en terrain très accidenté fut des plus difficile et les travaux de terrassement furent considérables. D'autre part, un dénivelé de 1950^m(1) à rattraper en 51km(1) a nécessité l'établissement de rampes atteignant 55‰ assorties souvent de courbes de faible rayon ainsi que plusieurs tunnels, deux importants viaducs et de multiples ponts.

Commencée début avril 1949, la ligne a été mise en service par étapes. Le 15 mai 1950 jusqu'à Taourirt P.K.60, ainsi que l'antenne Ance Kindore Ville. Le 29 juin jusqu'à Menchkansara P.K.79,55. La côte nord était atteinte. Puis le 3 juillet l'embranchement Menchkansara Lourwig ainsi que la bretelle Safour Merard. Enfin le 5 Septembre 1950, le premier train entra à Pécheron ouvrant la totalité de la ligne.



1951

Et maintenant... En voitures, attention au départ !

1. Nous rappelons que distances et altitudes sont complètes au 1/1000, soit 1'36 et 51^m.

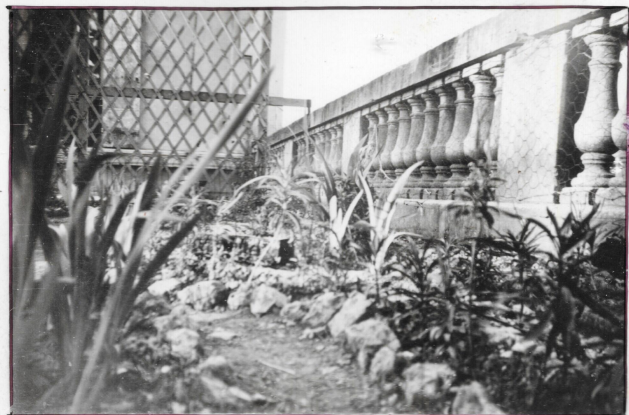


◀ 6^h30 gare de Cilmann St. Agnes.
Tout est calme, le premier train de la journée pour Pecheron attend le départ sur la voie 1. Dans la fraîcheur matinale un sifflet vrille l'air, le train se branle tandis que la gare s'éveille.

Bientôt tout s'anime. ▶
Rames de banlieue, wagons de marchandises, fourgons de messageries et postes sont chargés ou déchargés, tandis que locomotives à vapeur, diesel ou électriques sillonnent les voies



◀ Le long crépuscule de l'été s'achève sur la gare que gagne peu à peu l'ombre de la nuit. Le dernier train de la journée va partir vers Pecheron, tandis que la gare St. Agnes s'endort dans la douceur d'une belle nuit d'été.



1949

Après avoir franchi la halte de Bagatelle, la voie commence à s'élever au flanc de la colline.

Durant ce parcours de belles échappées nous permettent d'apercevoir en contrebas la route que suit la ligne de la Compagnie Inter-urbaine de Tramways qui dessert de nombreux villages disséminés dans la campagne.

◀ L'automotrice N°6 assurant le service de banlieue vers Kindore vient de quitter la gare et traverse les Verdoyants quartiers sud de Cilmann.



1950



1950

◀ Un train omnibus formé de l'automotrice N°8, de trois voitures à deux essieux et d'un fourgon descendant vers Cilmann franchit le pont de Linetta.



5. 2 1948

Le viaduc de Merard permet
à la ligne de franchir la rivière
issue du lac de Kindore. La B.L.Z.
N°10 monte avec son train vers
le col de Simiane.

Puis la voie descend en corni-
che vers la gare de Kindore au
bord du lac

Peu avant la gare elle rejoint
la route et la ligne de tramway qui
court au bord du lac. L'auto-
motrice N°6 attelée à une voitu-
re à 2 essieux va entrer en gare.



1952

Ce train de voyageurs a destination
de Pécheron marque l'arrêt à la gare
de Kindore Lac PK 194



6. 10. 1949



6 - 1949



1951

La station de Kindore Lac
vue depuis la cabine de con-
duite de l'automotrice N° 8
à l'arrêt.

La voie unique est occupée
par un train de marchandises en
provenance de Pécheron. Il est re-
morqué par la B.B. N° 16 qui franchit
l'aiguille et s'apprête à effectuer
le croisement.

A 1 km, 4 de Kindore Lac
c'est l'arrêt à la halte de
Ance

L'Automotrice N° 8 se
reflette dans les eaux calmes
de la rivière de Kindore.



1952



1952

Peu après au P.K. 20,8 elle
franchit l'aiguille de l'embran-
chement qui se termine sur
le plateau à la station de Kindore
Ville à l'entrée de l'agglomera-
tion 4 km, 6 plus loin.



1951

◀ Ce rapide Pecheron Cilmann va s'engouffrer dans le long tunnel du Garlaban qui marque le point le plus élevé de la ligne à 1986m au dessus du niveau de la mer.

Par une déclivité de 25‰ la ligne descend dans la cuvette où se trouve la petite ville de Blockson.

En voici la gare où un train de voyageurs avec la B.L.Z. N°13 en tête marque l'arrêt.

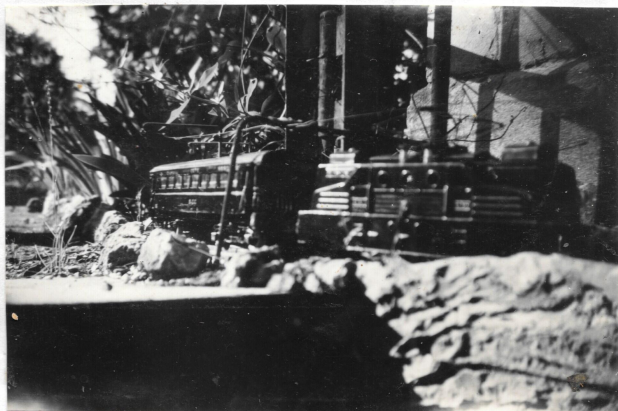


1952

Après une courte remontée à travers la forêt la voie franchit à ciel ouvert le col de Wespierre au P.K. 38,1 tout près de la localité du même nom.



1950



1950



1950

▲ La B.L.Z. N°11 en tête d'un rapide Cilmann Pècheron va marquer un arrêt en gare de Wespierre. Là commençait la Grande Corniche, la section la plus dure de la ligne.



1950

▲ C'était aussi le parcours le plus spectaculaire où par une série de boucles accrochées au flanc de la montagne avec viaducs, tranchées et tunnels la voie perdait plus de 1000m en 22km à l'aide de déclivités atteignant 55‰ et de courbes de faible rayon.

Un train composé de la B.L.Z. N°11 et d'une unique voiture à boggies s'apprête à franchir l'une des multiples boucles de la Grande Corniche

L'automotrice N°7 assurant un omnibus dévalle vers Taourirt. Sortant d'un tunnel elle vient de franchir la tranchée de Alator



1951



1952



9. 1952

L'automotrice N°7 a destination de Pécheron va s'arrêter à la halte du Tenssift située à la sortie de la courbe.

Juste après commence une spectaculaire série de boucles hélicoïdale en forme de double "S", parfois presque fermées

Avant la mise en service de la ligne, ce train d'essai tracté par une locomotive à vapeur descend vers Taourirt. Il va s'engager dans les boucles du Tenssift. A l'arrière plan un des viaducs sur chevalet de la ligne.



2. 5. 1950



2. 5. 1950

Le train d'essai remonte vers Wespierre. Derrière lui se découvre une partie des boucles hélicoïdales du Tenssift qui permettent à la voie de gagner de l'altitude.

Et nous voici arrivés à Taourirt P.K.60. Cette importante gare est très active. Elle est située au pied de la longue rampe de 22 km, qui permet à la voie d'accéder 1200m plus haut sur le plateau du centre de l'île où se trouve la ville de Cilmann.



1953

Taourirt est situé au cœur d'une plaine au climat très contrasté. L'été y est très chaud et sec tandis que l'hiver elle est balayée par des vents glacés et connaît un fort enneigement ainsi que le montre cette vue.

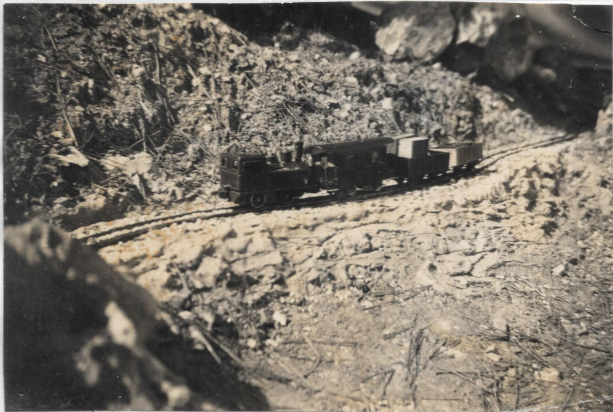


7. 2. 1952

Taourirt est aussi une gare de correspondance et d'échange entre la grande ligne et la voie de 0,60 de la compagnie des chemins de fer de la Sadova qui mène à Tréquer et Red Fort petites citées minières perdues dans la montagne.



1953



1951

Le 10 octobre 1950 la C^{ie} des C.F. de la Sadova mettait en service en traction vapeur une

voie de 0^m,60

reliant Taourirt a Trequer P.K.9,7 et Red Fort P.K.14,1. Cette ligne était destinée a transporter les mineraux de plomb argentifère provenant de mines exploitées dans la région.

Le matériel roulant était composé de petites locomotives a vapeur 020(1) de Lombardaux, 2 couverts Decauville, et une unique voiture a 2 essieux que l'on accrochait a certains trains de marchandises.



15. 10. 1952

d'une boucle de retournement permettant d'éviter la manoeuvre de certains trains et de tourner les machines a vapeur. La ligne disparut en septembre 1953 quand fut fermé la voie normale Taourirt Pecheron

1. Reproduisant des Corpet et Louvet construites a l'échelle "5" 1/64 par la marque J. R. A.



1951

Le trafic ayant augmenté la C^{ie} procéda en mai 1952 a l'électrification en 600V. continu de la ligne. Pour les voyageurs une ancienne motrice des T.W. de Pecheron fut acquise et adaptée a la voie de 60, tandis que 2 tracteurs de type "boite a sel" étaient affectés au trafic marchandises. Les locos vapeur continuant a assurer les trains de minerai.

Le terminus de Red Fort était équipé



19. 11. 1950



18. 1. 1953

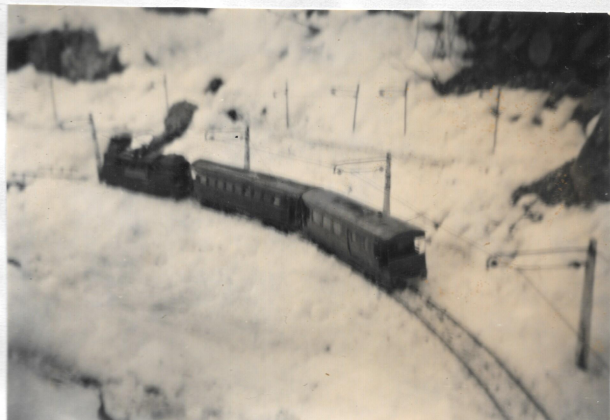
Peu après les deux lignes se séparent. Tandis que la voie de 60 monte vers le col des Quatre Vents, la grande ligne décrit une large courbe puis s'enfonce 3 km plus loin dans le long tunnel qui lui permet de traverser la chaîne de l'Almir.



18. 1. 1953

Ce souterrain débouche dans une large vallée couverte de forêt où murmure une jolie rivière aux eaux d'un bleu limpide. Quelques centaines de mètres plus loin un M.V. tracté par la B.B. N°16 s'arrête à la halte de la riante localité de Tanit Zerga P.K. 72,2

Le rapide Cilmann Pécheron vient de quitter Taourirt. La B.L.Z. N°14 fonce à présent vers la côte nord. La voie normale et la voie de 0,60 se côtoient sur 2 km. Durant ce parcours notre train croise un des petits convois de la ligne de la Sadova.



18. 1. 1953

On en ressort pour desservir la halte d'Almir, P.K. 67, petite cité perdue au fond d'une cuvette désolée glacée l'hiver et brûlante l'été, coincée entre les montagnes de l'Almir et du Tanit. A peine 3 km à l'air libre et le train pénètre dans un autre tunnel de 1800 m. persé sous les montagnes du Tanit.



1952



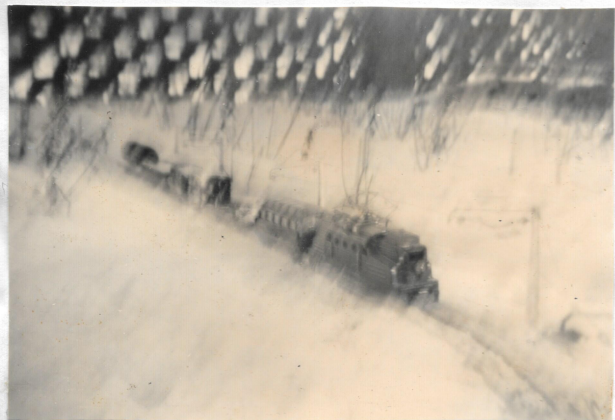
6. 1950

La ligne dotée désormais d'un tracé facile avec de longs alignements droits descend la vallée de la rivière de Tanit Zerga. Après avoir franchit la halte de Nipter, on entre en gare de Menchkansara P.K 79,5, cité balnéaire et important port de pêche et de plaisance sur la côte nord de Gilmaria.

Menchkansara marque le terminus des navettes banlieue venues de Pécheron. Établie à double voie la grande ligne cours maintenant à travers la plaine côtière. A cette gare est l'origine de la ligne secondaire qui dessert la petite ville industrielle de Lourwig et rejoint à lesmiriens l'amar- se de la ligne projetée de Laigle à Orach.



1952



7. 2. 1952

Dans la froidure de l'hiver, bravant les averses de neige la 1.B.1 BLZ 10 en tête d'un train mixte se dirige vers Lourwig.



8- 1951

Par une belle Soirée d'été la BLZ N°13 en tête d'un train mixte va s'arrêter en gare de Lourwig située à 8K de Menchkansara, 26K de Pecheron via Linard et 21K de Lesmiriens.



10- 1952

Entre Lourwig et Lesmiriens l'automotrice N°7 à destination de Pecheron va franchir le pont sur la Nant rejoignant peu après l'amorce de la ligne Laigle Orach.



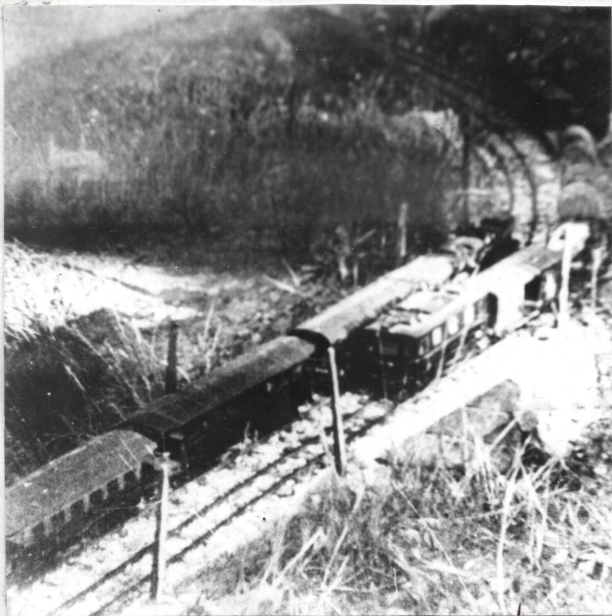
1951

Un raccordement de Saffour à Linard, 1,5K, permet de rallier Pecheron par la grande ligne. L'automotrice N°8 attend le feu vert les voies étant occupées par la B.B.16 avec un train de marchandises que croise un rapide Pecheron Gilmann tracté par la B.L.Z. N°11.

La B.B.N°16 et son train de marchandises à destination de Pecheron franchit les aiguilles de la bifurcation de Linard au P.K.84. Les 20K de double voie la séparant du terminus de Pecheron sont la partie la plus active du réseau de la S.C.C. .



1951



A pont de Massiam la B.L.Z N°10
 en tête d'un rapide Gilmann Pécheron
 lancé a pleine vitesse croise la BB
 N°16 tirant un lourd train de
 marchandises se dirigeant vers
 Lourwig via Linard.

Avant l'achèvement des tra-
 vaux d'électrification sur le
 tronçon Menchkansara Pécheron
 la locomotive a vapeur Atlantic
 N°2 passe dans la tranchée de
 San Pedro en tête d'un train
 de marchandises



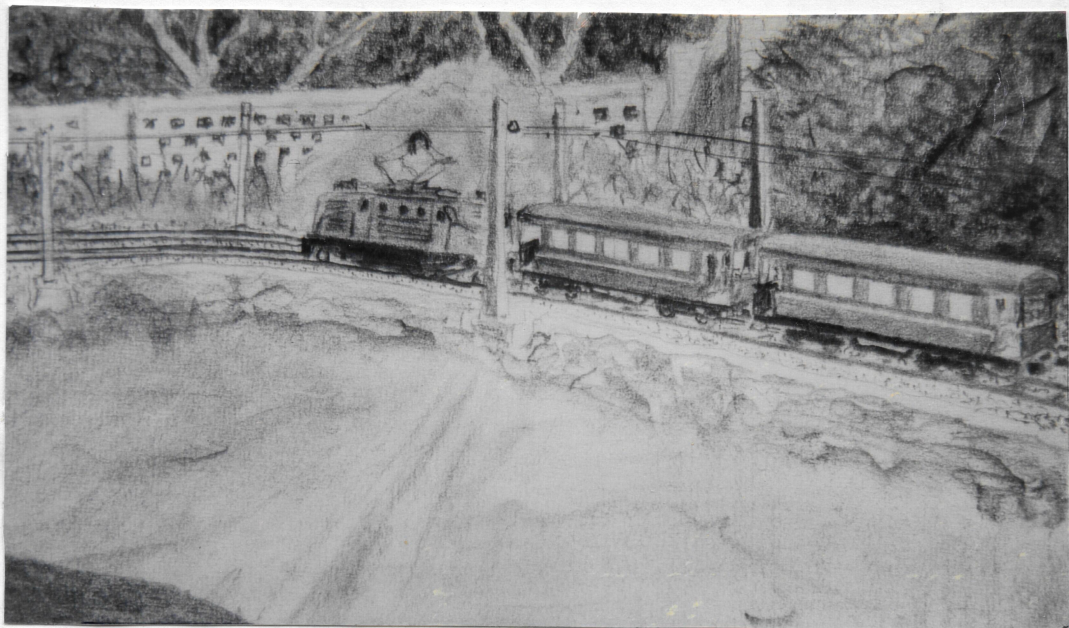
A laigle PK 95.3 se trouve l'em-
 branchement de la ligne de Lour-
 wig via Lesmiriens qui est aussi l'amor-
 ce de la ligne en construction
 vers Orach. Le long du quai de la
 gare de Laigle la BB 16 s'appré-
 te a refouler un train de travaux
 vers Storm. Sur la grande ligne un
 rapide passe en vitesse.

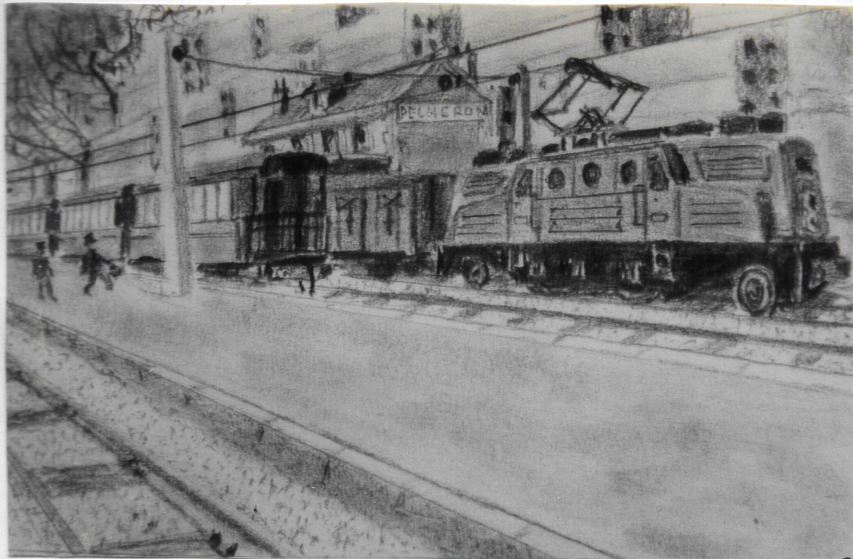
Le premier aout 1950 l'électrification n'est pas encore en place et la gare de Pécheron n'est pas achevée. Un service provisoire est mis en place à l'aide de la BB diesel électrique N°4 et de l'atlantique N°2 que l'on voit ici en tête d'un train mixte vers Menckhansara le long de la plage de Laigle.



Bien plus tard par une brûlante journée de juillet 1952 la BB1 B.L.Z. N° 11 en tête d'un rapide direct en provenance de Cilmann entame le dernier alignement droit avant d'entrer dans la gare terminus de Pécheron.

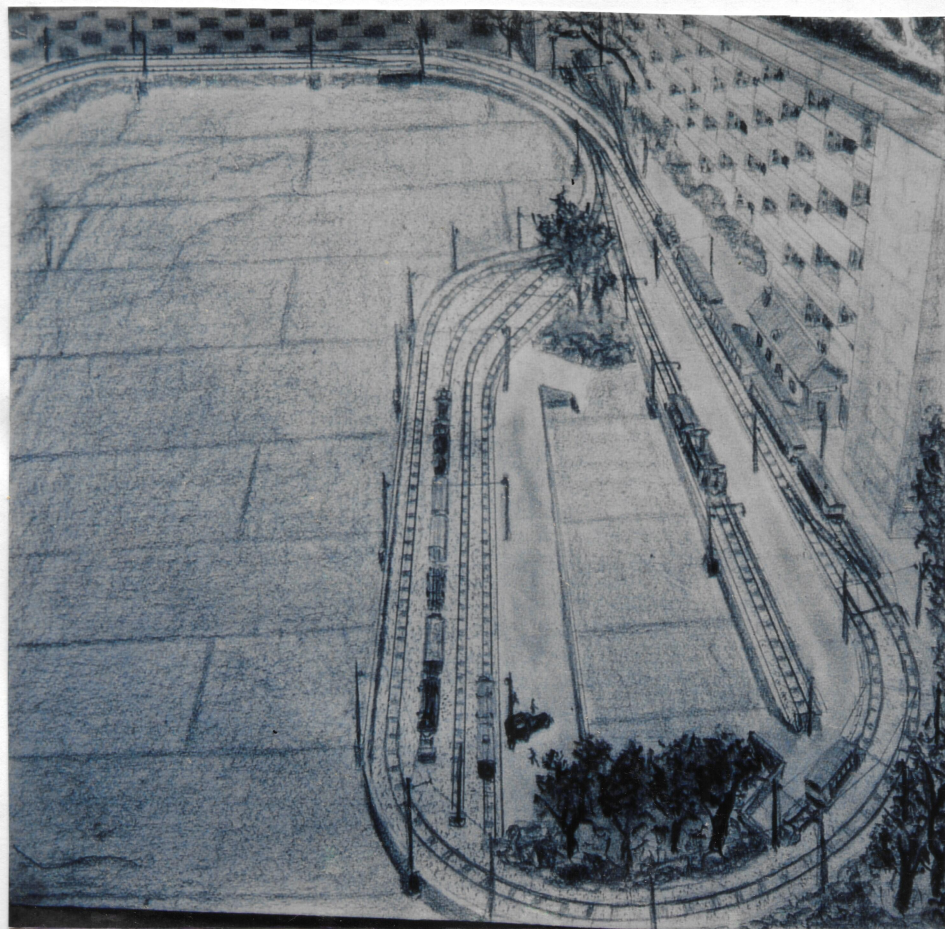
La 5 septembre 1950 tout est terminé et l'alignement est mis en service définitivement dans sa totalité. La B.L.Z. 13 avec 2 voitures "Jiraud" assure un express Pécheron Cilmann via Lourwig et Lesmiriens.





Et nous voici arrivés au terme de notre voyage. La 1B1 N°13 en tête d'un M.V. vient d'entrer en gare quai 1 tandis que sur le quai 2 un voyageur se hâte sous le regard attentif d'un agent de sécurité, pour monter dans le rapide à destination de Cilmann qui va partir.

Cette vue aérienne montre les installations de la gare terminus de Pécheron. A droite les quais voyageurs avec un rapide en partance pour Cilmann et sur la voie 3 l'automotrice 6 et sa remorque arrivant en gare. A gauche le quai des marchandises et les voies du triage où un train avec la BB 16 en tête est prêt au départ. Au fond le dépôt avec l'automotrice 8. Enfin tout en bas la boucle de retournement.



En guise de conclusion.

Si les pages qui précèdent vous ont fait un peu rêver et ont peut-être éveillé en vous le désir de goûter à cet extraordinaire moyen d'expression et de dé-lassement qu'est le modélisme, notre but sera atteint.

Alors avant de refermer ces pages, continuez un moment à rêver en contemplant cette carte de l'île imaginaire de Cimaniz, havre de joie et de paix au cœur de la tourmente telle que l'inventèrent un jour de 1943 deux jeunes adolescents passionnés de chemin de fer. Vous comprendrez à ce moment tout ce que furent pour eux les Rails de l'Évasion.



Dessin de mars 1944

En mars 1944 un convoi de la ligne Pacheron-Kindore vient de marquer l'arrêt de Wespierre et monte vers l'é