



LE DERNIER DÉPÔT POUR LES LOCOMOTIVES À VAPEUR EN EUROPE

(II)

P. JACOBS

Même à l'aube du XXI^e siècle, des locomotives à vapeur continuent de circuler en Europe, et plus particulièrement en Pologne. Dans le numéro de septembre, vous avez déjà pu lire dans «Le Rail» comment sont nés les Chemins de fer polonais (PKP). Vous avez vu comment un projet propre de locomotive à vapeur de ligne (Pm 36-1) a créé l'événement à l'Exposition universelle de Paris en 1937. Ce mois-ci, nous allons passer en revue l'époque de la Seconde Guerre mondiale et les conséquences qu'elle entraîna pour les PKP et leur matériel. Nous aboutirons finalement dans le dépôt de Wolsztyn où la traction à vapeur



n'est certainement pas affaire de nostalgie mais représente vraiment une réalité de tous les jours!

LE PARADIS POLONAIS DE LA VAPEUR APRÈS 1945

LA SITUATION EN 1945

La Seconde Guerre mondiale a de profondes répercussions en Pologne. La partie orientale, essentiellement agraire, est rattachée par la ville de Lwow (Lemberg) à l'Union soviétique. La Pologne reçoit la partie occidentale de la Prusse orientale, la ville portuaire de Danzig ainsi que les territoires à l'est de l'Oder et de la Neisse. Ceux-ci incluent l'importante zone industrielle de Gliwice (Gleiwitz) et de Katowice (Kattowitz) en Silésie. Les PKP héritent ainsi d'un grand nombre de locomotives allemandes. Les fameuses «Kriegslok» de la série 52 se retrouvent en grand nombre aux PKP sous la dénomination Ty2. Par contre, beaucoup de locomotives PKP passent aux mains des Russes.

Les locomotives de la série 52 - en cours de fabrication en mai 1945 - sont achevées et mises en service sous la dénomination Ty42. Il en va de même avec la série 42 qu'on retrouve à divers stades de fabrication. Les PKP en font la série TY43. Plus tard, dans les années septante, l'effectif des anciennes séries 52 est encore renforcé par des locomotives en provenance de l'URSS, les Russes s'en étant emparés à grande échelle dans les derniers mois de la guerre. Le tableau ci-dessous donne un panorama de toutes les *Einheitslokomotiven* allemandes intégrées dans l'effectif des PKP après 1945.

LES LOCOMOTIVES STANDARD DANS LES PKP

Série DR	Série PKP	répartition des essieux	rem.
03	Pm 2	2'C1'h2	
03.10	Pm 3	2'C1'h3	(1)
24	Oi 2	1'C h2	
41	Ot 1	1'D1'h2	
42	Ty 43	1'E h2	(2)
44	Ty 4	1'E h3	
50	Ty 5	1'E h2	
52	Ty 2	1'E h2	(3)
64	Ok 2	1'C1'h2	
86	Tkt 3	1'D1'h2	
89.0	Tkh 5	c h2	

(1) Un exemplaire est conservé pour le musée;

(2) Nouvelle construction uniquement;

(3) Ensuite comme nouvelle construction dans la série Ty 42 des PKP.

En outre, les PKP reçoivent un grand nombre de locomotives allemandes d'origine prussienne. Ce sont surtout les P 8, dont les PKP possèdent déjà quelques

exemplaires depuis 1919. Elles viennent renforcer les effectifs polonais.

Les 486 locomotives de guerre américaines de type S-160 mises à la disposition des PKP juste après la fin des hostilités permettent de soulager un pays ayant énormément souffert de la guerre. Ces *Consolidation*, dont près de 2 000 exemplaires sont construits au Canada et aux États-Unis, rendent des services dans beaucoup de pays. On les rencontre même en Belgique sous l'appellation «série 29»! Ces robustes «capitalistes» américains restent incontournables comme locomotives de manœuvre jusqu'à la fin des années septante.

WOLSZTYN

Wolsztyn est situé à quelque 100 km de la frontière allemande. L'influence prussienne continue d'ailleurs à se faire sentir dans cette région (l'architecture, les gares, etc.). La ville se trouve à mi-chemin entre Francfort-sur-l'Oder et Poznan. Avant la Seconde Guerre mondiale, elle faisait partie du grand royaume de Prusse et portait le nom de Wollstein. Cette ville qui n'est en fait rien de plus qu'un gros bourg, se situe à la croisée de cinq lignes de chemin de fer. Sur celles-ci circulent des trains remorqués soit en traction diesel, soit en traction à vapeur.

En plus de son dépôt «cent pour cent vapeur», Wolsztyn s'enorgueillit aussi de deux musées :

□ Le Musée Robert Koch (12, rue R. Koch), du nom du célèbre médecin. La maison en style néo-gothique a été édifiée en 1842. Entre 1872 et 1880, elle sert d'hôpital provincial auquel Koch est attaché. Pendant cette période, celui-ci obtient le prix Nobel de médecine pour ses recherches sur le bacille de la tuberculose.

□ Le Heemmuseum, où diverses demeures et fermes anciennes ont été reconstituées.

WOLSTZYN ET LE CHEMIN DE FER

Le 1^{er} juillet 1886, le chemin de fer relie Wolsztyn à Zbaszyn. Cette ligne est exploitée par la Société des chemins de fer impériaux de Prusse qui construit quelques autres lignes au départ de Wolsztyn.

Wolsztyn est la «plaque tournante» de trois lignes locales qui donnent à la ville une certaine envergure sur le plan ferroviaire. Il s'agit des relations suivantes :

□ Ligne 328 Zbaszynek – Wolsztyn – Leszno;

□ Ligne 332 (Poznan) – Grodzisk Wilkp – Wolsztyn – Sulechów;



ROULEMENT DES LOCOMOTIVES À VAPEUR

Jour 1 (voyageurs)

4441	Wolztyn	5.05	Poznan	7.10
4442	Poznan	8.10	Wolztyn	10.02
33032	Wolztyn	12.38	Leszno	13.40
33034	Leszno	15.45	Wolztyn	16.50
44231	Wolztyn	19.45	Grodzisk	20.25
44230	Grodzisk	21.45	Wolztyn	22.30

Jour 2 (voyageurs)

33.031	Wolztyn	4.45	Zbaszynek	5.30
33032	Zbaszynek	6.02	Wolztyn	6.42
4443	Wolztyn	11.36	Poznan	13.30
4440	Poznan	14.40	Wolztyn	16.43

Roulement marchandises :

11185 (lun. au ven.)	Wolztyn	6.35	Grodzisk	8.30
11182 (mar., ven.)	Grodzisk	10.30	Plastowo	11.00
11183 (mar., ven.)	Plastowo	11.50	Grodzisk	12.20
11186 (lun., mer., jeu., sam.)	Grodzisk	10.30	Wolztyn	12.25
11186 (mar., jeu.)	Grodzisk	12.30	Wolztyn	13.48
11496 (lun., mer., vend.)	Wolztyn	7.10	Kargowa	8.05
11497 (lun., mer., vend.)	Kargowa	8.30	Wolztyn	9.25
11597 (lun. au ven.)	Wolztyn	19.10	Zbaszyn	20.06
11596 (lun. au ven.)	Zbaszyn	20.36	Wolztyn	21.25
11599 (sur demande)	Wolztyn	4.10	Tuchorza	4.25
11588 (sur demande)	Tuchorza	5.05	Wolztyn	5.20
11496 (lun. au ven.)	Wolztyn	10.20	Swietno	10.53/11.03
(facultativement le sam.)	Konotop	11.24/11.39	Lubiecin	11.49/12.09
	Konotop	12.19/12.34	Ciosaniec	12.57/13.07
	Slawa	13.27/13.47	Krzepielow	14.07/14.22
	Slawa	14.42/14.57	Kolsko	15.35
	Wolztyn	16.40		

□ Lignes 347-348 Wolsztyn – Kolsko – Nowa-Sol (348)/Lipinka (347).

Jusqu'en 1993, le dépôt assure journellement sur ces relations vingt-et-un trains de voyageurs et une dizaine de rames de marchandises. À partir de mai 1993, l'activité du dépôt se réduit de moitié à la suite du transfert des lignes vers Sulechów et Nowa-Sol à la société privée LKR. Cette firme en reprend l'exploitation en traction diesel. Mais l'entreprise ne tient pas la route longtemps car, un an plus tard, la faillite la contraint à cesser ses activités. Alors que tout le monde prédit la fin de la traction à vapeur en 1993, la surprise est grande de voir encore circuler des services à vapeur autour de Wolsztyn. Ne voilà-t-il pas que des trains de voyageurs sont remis en service à destination de Poznań! Ces dessertes existent d'ailleurs toujours aujourd'hui et ce, à la satisfaction de tous.

LE DÉPÔT DE WOLSTZYN

Dans le dépôt de Wolsztyn, la traction vapeur règne toujours en maître. Une vingtaine de locomotives y sont entretenues, dont les inévitables Ol49, Ty2 et Ty42. Le dépôt est également le «port d'attache» des locomotives historiques. Celles-ci sont mises en service pour des trains spéciaux, mais elles peuvent tout aussi bien s'utiliser en service régulier :

TKi48-143	(1-4-1 T)
Ty3-2	(1-5-0)
Ok1-359	(2-3-0)
Ok22-31	(2-3-0)
Pt47-65	(1-4-1)
Ty51-223	(1-5-0)
Pm36-2	(2-3-1)
Tki3-87	(1-3-0 T)
Ty45-379	(1-5-0)
Ty1-76	(1-5-0) (pas en état de marche)

Le dépôt dispose d'une plaque tournante et d'un hangar à locomotives à huit voies. L'infrastructure est typique d'un dépôt pour locomotives à vapeur : robinets d'eau, quai de chargement pour le charbon, puits à cendres, voies d'attente, etc. Rien n'y manque.

Wolsztyn, mais également d'autres dépôts-musées en Pologne (comme le dépôt en montagne de Jaworzyna) sont donc de véritables lieux de pèlerinage pour les fanatiques de la vapeur. Les amateurs belges ont eux aussi trouvé le chemin de Wolsztyn. C'est ainsi qu'on les voit régulièrement prendre cette direction pour aller se replonger dans une ambiance nostalgique de vapeur et d'huile. Mais il est aussi des groupes qui se rendent périodiquement à Wolsztyn. Le PFT (Patrimoine ferroviaire touristique) a organisé de pareils voyages en 1993 et 1996. Le succès a été tel qu'un certain nombre de passionnés de la vapeur ont organisé un nouveau voyage à Wolsztyn en novembre 1997.

Wolsztyn continuera certainement à exploiter des locomotives à vapeur en service normal jusqu'à la fin du siècle. Dans d'autres dépôts-musées, des trains supplémentaires très intéressants sont mis en service pour le plus grand plaisir des amateurs. □

Au cours des voyages précédents, l'idée d'un retour rapide à Wolsztyn n'a pas tardé à faire son chemin. L'année prochaine (1999), une telle initiative sera organisée du 11 au 18 avril. C'est ainsi qu'à côté des trains ordinaires, un certain nombre de trajets spéciaux seront organisés à Wolsztyn. En outre, pendant ce même voyage, des parcours sont prévus dans d'autres dépôts-musées. Les cheminots intéressés peuvent toujours prendre contact avec Paul Jacops, B-Cargo, bureau 431/S.20, tél. 911/58853 (service).

