

Saint-Quentin- Rambervillers - Provins - Gûe

Robert Espagne - Cernay plus de 100 ans de péripéties

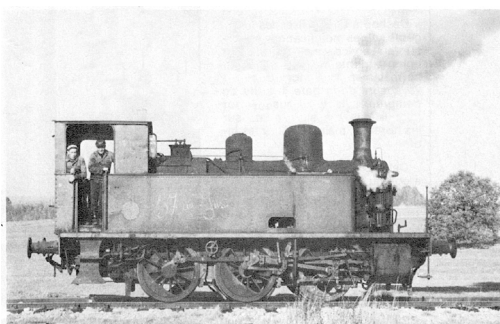


La 030 T n°51 commença sa carrière sur Saint-Quentin à Guise sur le réseau CDA dans l'Aisne. En 1934, la compagnie CFS-NE Nord-Est a muté en son centre de Rambervillers (Vosges), les machines n° 51, 52 et 57. Elles prirent en charge une partie du service marchandises entre Rambervillers, Mont-sur-Meurthe et le triage de Blainville, ainsi que le trafic mixte entre Rambervillers et Bruyères. A partir de 1935, l'une d'entre elles allait périodiquement par ses propres moyens, mais avec un pilote Est, à Raon-l'Etape sur la ligne de Lunéville à Saint-Dié. Sur le parcours SNCF Mont-sur-Meurthe - Blainville, où les déclivités ne dépassaient pas 4 mm/m, les locos

En haut: la Meuse N°51 dans sa première affectation sur les Chemins de Fer départementaux de l'Aisne (CDA) qui seront fusionnés dans les Chemins de Fer secondaires du Nord Est (CFS-NE)(coll. Didier Leroy)

A droite: La Meuse N°51 arrive à la fin de sa carrière commerciale, 57 jours avant la fermeture d'Ancerville-Gûe à Menaucourt (photo Lamy LV/DR)

En bas: la Meuse N°51 en 1979 sur la ligne touristique de Cernay à Sentheim. Elle y cumula 2000 à 2500 km par année d'exploitation jusqu'en 1998. (Photo Patrick Perrot)



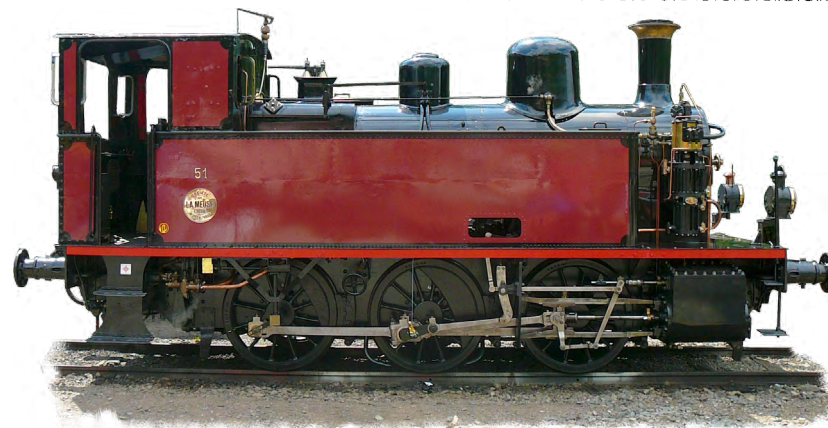
Meuse étaient autorisées à prendre 700 tonnes contre 300 tonnes de Mont-sur-Meurthe à Rambervillers et Brouvelieures (rampes de 13 à 14,5 mm/m) et 120 tonnes de Brouvelieures à Bruyères avec la rampe de Belmont de près de 20 mm/m (l'une des plus forte de l'Est). Les 52 et 57 repartirent dans l'Aisne en 1943-1944, tandis que la 51 était mutée à Provins où elle a tracté avec panache et énergie des navettes voyageurs Longueville - Provins, preuve de sa stabilité. La 030 n°51 quitta ce dépôt le 30 juillet 1962 pour rejoindre la ligne Ancerville-Gûe à Menaucourt dans la Meuse, jusqu'à sa fermeture le 31 décembre 1969. Elle fut réaffectée dans le même département sur le chemin de fer de Robert-Espagne à Haironville, où sa carrière commerciale prit fin le 31 décembre 1971 avec la fermeture de cette petite ligne.



La locomotive «Meuse»

030T de type «Bourbonnais»

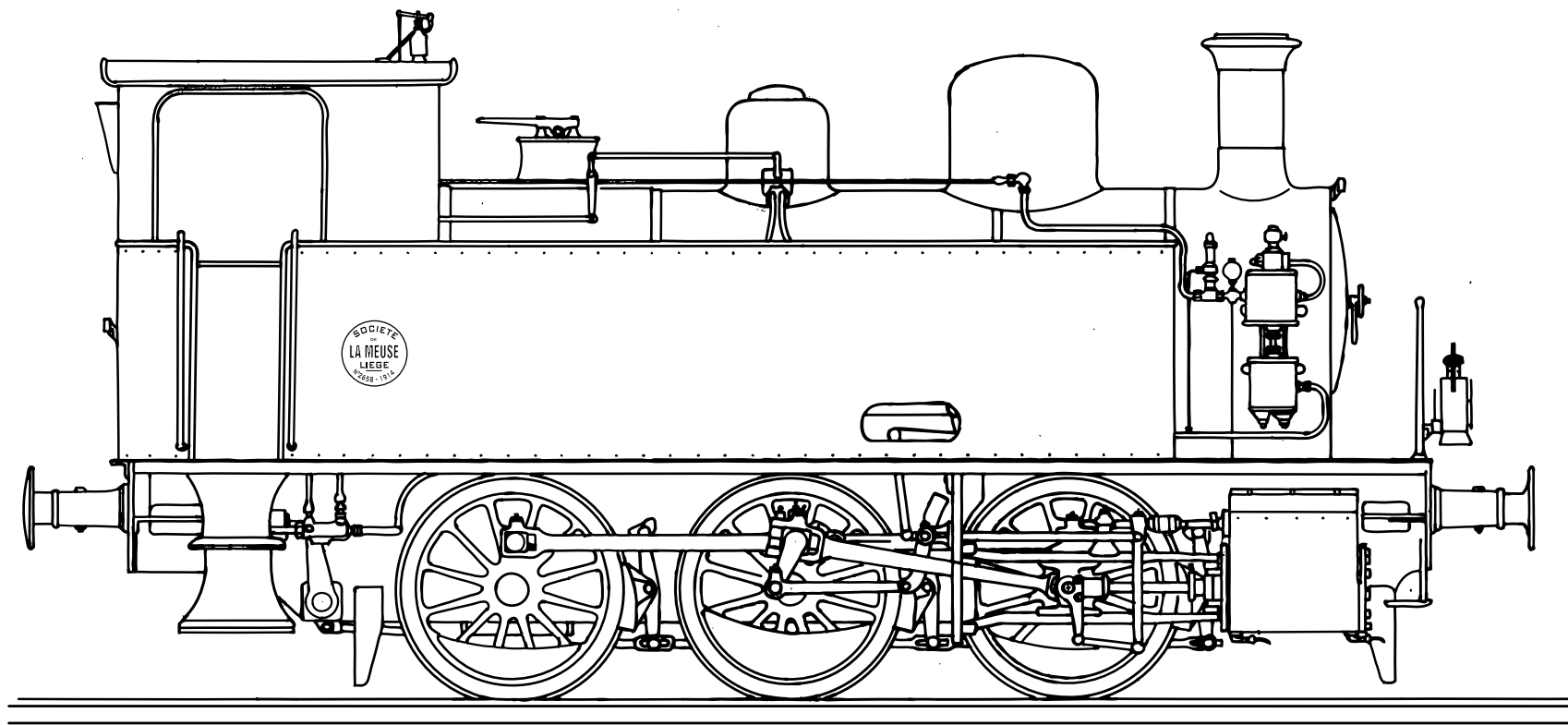
Historique et caractéristiques



Constructeur	Ateliers de construction de la Meuse à Liège (Belgique)
Identification	N° 2651, année 1914
Construite pour	Chemins de Fer Départementaux de l'Aisne
Dernier acquéreur:	Chemin de Fer Touristique et Historique de la vallée de la Doller -1973
Propriétaire actuel:	Train Thur Doller Alsace (même association)
Effort de traction:.....	4650 daN au crochet
Vitesse maximum.....	60 km/h
Masse.....	35 000 Kg Ordre de marche, 28 000 kg à vide
Rayon d'inscription en courbe.....	80 m
Empattement des trains d'essieux:...	1,50 m + 1,50 m, empattement total 3,00 m
Nombre de cylindres.....	2, simple expansion
Caractéristiques des cylindres	Diamètre 360 mm, course 550mm
Distribution	Wallschaerts à rapport fixe
Frein	Automatique et continu à dépression (Westinghouse) et direct
Timbre de la chaudière	12 bar, vapeur saturée.
Surface de grille.....	1,07 m²
Surface de chauffe.....	68 m²

Train Thur Doller
Alsace

Une locomotive à services multiples alliant stabilité et simplicité d'utilisation



Cette locomotive de type 030T (1C1) est une machine locomotive à deux cylindres, à simple expansion et vapeur saturée. Elle comporte trois essieux moteurs accouplés par bielles extérieures avec boîtes à huile intérieures. La distribution est du type Wallschaerts. La suspension comporte six ressorts à lames. La chaudière à tubes de fumée, comporte deux viroles, un foyer Belpaire et une boîte à fumée rapportée. Le dôme de prise de vapeur est situé sur la première virole. La chauffe est au charbon. La cheminée cylindrique comporte un chapiteau en laiton, typique des ateliers de la Meuse. Une sablière est montée sur la deuxième virole. La machine est équipée de part et d'autre du corps cylindrique de deux caisses à eau rectangulaires dont celle de gauche inclut la soute à charbon. Les deux traverses d'attelage comportent deux tampons ronds Reichfenden, un crochet avec tendeur à vis et deux chaînes de sécurité. La cabine comporte deux accès latéraux, une large baie arrière et deux petites vitres ouvrantes à axe vertical à l'avant. Le frein agit par sabots sur les deux essieux extrêmes. Il est actionné par un frein à vis et un frein continu automatique modérable au serrage comprenant une pompe à air Westinghouse à deux phases, un robinet du mécanicien type H6, un réservoir et une triple

valve. Le compresseur d'air de freinage a été remplacé par un simple phase Fives-Lille qui est encore en service sur le TTDA. Le robinet de mécanicien a été remplacé par un robinet H7A modifié et la triple valve par un distributeur lors de la restauration de 2013.

La locomotive Meuse acquise par le Chemin de Fer Touristique de la Vallée de la Doller, arriva le 8 août 1973 à Masevaux, et fut la première machine utilisée à l'exploitation de la ligne Cernay-Sentheim. Elle a reçu des livrées diverses. Réceptionnée en vert sapin et noir (CFTA) elle fut tour à tour noire, vert prairie, chocolat foncé, puis rouge-brun et roues jaunes. L'élégante livrée Nord-Est alliant le noir et le lie de vin fut réappliquée lors de la restauration de 2013. Cette machine est robuste, simple d'emploi et surtout très stable ce qui est rare pour une «bourbonnais». Elle devait montrer toutes ses qualités lors du centenaire de la ligne de Sceaux en mai 1993 entre Bourg-la-Reine et Robinson, tractant vaillamment des voitures à portières latérales sur ce parcours pentu et sinueux. Depuis sa remise en service en 2013, après 15 ans d'arrêt, elle a repris sa place dans l'exploitation et dans le cœur des membres du TTDA qui l'ont toujours considérée comme «l'enfant chéri» de l'association.