

Gorzów Wielkopolski



WYSOKA GORZOWSKA

REVIVRE SES ANNÉES D'ENFANT
DANS UNE GARE DE LA PLAINE POLONAISE

Nous voyons régulièrement des réseaux miniatures venant de Pologne lors d'expositions de modélisme ferroviaire et nous savons que les clubs font de leur mieux pour nous envoyer leurs plus belles réalisations : le réseau miniature de Tomasz Florczak en est un excellent exemple. Les racines de Tomasz se trouvent dans la gare de Wysoka Gorzowska et en la reconstruisant, il a écrit un morceau de sa propre histoire, en trois dimensions.

» 1:87

TEXTE ET RÉSEAU :
TOMASZ FLORCZAK -
PHOTOS, CROQUIS ET ADAPTATION :
GERARD TOMBROEK

1 Le train de véhicules militaires tracté par une locomotive Diesel SP 45 est composé de manière authentique sur base d'une photo. L'arrière-plan est l'élément qui relie tous les détails en un tout. Le motif adéquat a été recherché lors des randonnées faites à vélo. Les photos devaient être prises à la bonne hauteur, au bon moment de l'année, dans la bonne direction et selon un bon angle d'exposition. Les nuages ajoutent de l'atmosphère. Une série de photos a été prise d'une haute échelle et assemblée en un panorama. Des tirages d'essai ont permis de déterminer l'horizon et la hauteur des arbres par rapport au paysage du réseau miniature : c'est ainsi que l'on obtient l'effet de profondeur souhaité.



Myślibórz

GJT 2024-05

Afin de pouvoir encore transporter et stocker aisément ce réseau miniature, le site reproduit a considérablement été raccourci. La distance entre les signaux d'entrée reste toutefois encore d'environ 7,5 m et les voies de la gare conviennent à des convois d'une longueur maximale de 2,5 m.



La véritable gare de Wysoka Gorzowska était située le long de l'ancienne ligne de chemin de fer 415 reliant Gorzów Wielkopolski à Myslibórz, dans l'ouest de la Pologne. Cette ligne à voie unique fut mise en service en 1912. À l'époque, la gare s'appelait Hohenwalde ; elle était située dans l'ancienne région de Neumark, en Prusse (Nowa Marchia en polonais), un paysage historique situé principalement à l'est de l'Oder, qui couvre aujourd'hui la majeure partie de la province polonaise de Lubusz. Neumark faisait autrefois partie du Brandebourg et de nombreux éléments rappellent encore son passé prussien. C'est notamment le cas des chemins de fer : les bâtiments, ponts, systèmes de signalisation et même les plans des voies ferrées rappellent l'époque où des locomotives comme les vieilles P8, les puissantes G8.1, les agiles T93 ou les sveltes G10 sillonnaient la ligne de Neumark.

Après la fin de la Seconde Guerre mondiale, la ligne fut reprise par la Polskie Koleje Państwowe (les Chemins de fer polonais, PKP). Au cours de ce processus, le nom changea en Wysoczyca et plus tard, en Wysoka Wielkopolska, en 1947. À partir de l'horaire 1968/69, le nom changea de nouveau, cette fois en Wysoka Gorzowska (Wysoka / Gorzow).

Le grand-père de Tomasz, Józef Florczak, a notamment travaillé comme chef de gare à Wysoka Gorzowska de 1956 à 1981. Avec sa famille, il vivait au premier étage du bâtiment de la gare. C'est là que Tadeusz Florczak, le père de Tomasz, a grandi. Plus tard, avec son père et son frère, Tomasz rendait souvent visite à ses grands-parents

qui vivaient encore à Wysoka Gorzowska, au début des années 1980. De cette époque, Tomasz se souvient bien du croisement de deux trains de voyageurs tractés par d'imposantes locomotives à vapeur PKP des séries Ty2 et Ty43. À la maison, ce croisement était reproduit avec un train Piko que Tomasz avait déjà reçu lorsqu'il était encore au jardin d'enfants : un coffret de départ qui fut progressivement complété par des voies, des aiguillages et du matériel roulant. Finalement, tout cela s'est transformé en un véritable réseau miniature au 1:87.

DES SOUVENIRS D'ENFANCE

En 1997, après avoir passé ses examens

2



de fin d'études secondaires et entamé un cursus universitaire, Tomasz décida de construire un nouveau réseau miniature pendant son temps libre. Il décida aussi qu'il s'agirait d'une représentation de Wysoka Gorzowska dans la version des années 1975-1985, la gare et la situation dont il se souvenait si bien, car de son enfance. Afin de tout recréer de manière aussi réaliste et détaillée que possible, une étude approfondie de l'infrastructure fut réalisée. Les bâtiments encore présents ont été mesurés et photographiés. En 2001, Tomasz commença à confectionner les bâtiments, en utilisant des feuilles de plastique de différentes épaisseurs comme principal matériau de construction, ainsi qu'un couteau et une règle en acier



2 Le train de voyageurs en provenance de Gorzów Wielkopolski est tracté par la SP 45-084, un modèle réduit efc-LOKO. Entre 1970 et 1976, 265 locomotives Diesel de la série SP 45 furent construites par Hipolit Cegielski Metal Works pour les Chemins de fer polonais, afin de remplacer les locos à vapeur. Les SP 45 circulaient sur toutes les lignes principales de Pologne.

3 C'est la foule au passage à niveau en direction de Gorzów Wielkopolski. A droite, un tracteur DZIK-2 produit par l'usine de machines forestières de Gorzów. Lequel des conducteurs de tracteur s'écartera le premier?



4



4 La gare de Wysoka Gorzowska était un point de transfert du Département des forêts de l'État. C'est de cette gare qu'étaient généralement expédiés les grumes et le bois de mine. La voie 1 était une voie de déchargement sécurisée par un bloc d'arrêt. Le bloc véritablement fonctionnel a été fabriqué à partir d'une plaque de gravure en laiton provenant de WM-Model et d'une lanterne Kluba.

comme outils. Pour le réseau miniature lui-même, qui se compose de segments, il débuta près de 20 ans plus tard.

Idéalement, Tomasz aurait voulu recréer la gare de triage à la bonne échelle, mais la distance entre les signaux d'entrée aurait alors été d'environ 14 mètres. Cette longueur a été réduite de moitié. Hormis ce compromis et le placement de barrières au passage à niveau, le site correspond à l'état dans lequel il se trouvait vers 1975. Le paysage, c'est-à-dire les routes, le relief et les talus, correspond également à l'environnement original de la gare.

La partie visible de ce réseau miniature se compose de huit segments de 95 cm. La longueur est donc de 7,3 mètres. Grâce à cette longueur de 95 cm, ces segments trouvent place dans une spacieuse voi-

ture break. De chaque côté se trouve une gare-fantôme : à gauche, une de 3,15 m avec deux voies et à droite, une autre de 2,5 m avec quatre voies et une plaque tournante à son extrémité. La longueur totale de ce réseau est donc de 13 m. Sa plus grande profondeur est de 66 cm. La composition asymétrique des segments et les profils d'extrémité standardisés aux deux extrémités permettent d'agencer ce réseau miniature en mode modulaire.

Les voies et les aiguillages proviennent de Tillig. Les aiguillages sont manœuvrés par des motorisations MP-1 et des servomoteurs sont utilisés pour les signaux. Un mini-ordinateur Arduino est utilisé pour la commande. Grâce à cette solution, seuls quatre fils pour les commandes et deux pour l'alimentation des voies suffisent pour connecter les segments de gare.

5



6



5 Le château d'eau de la gare de Wysoka Gorzowska date de 1925. La tour abritait un appartement pour l'opérateur. Ce château est fermé depuis 1999, mais il est toujours debout grâce à son inscription au Registre des monuments. Le modèle réduit du château d'eau mesure près de 25 cm de haut. Le bâtiment de gauche abritait un puits et une pompe.

6 L'une des spécialités de Tomasz Florczak est d'ouvrir ses modèles réduits... A l'arrière-plan, à droite, se trouve un pont-bascule. Ce dernier, avec sa cahute, a été le premier modèle réduit construit par Tomasz en 1998.

UN TRAVAIL D'ÉQUIPE

Tomasz Florczak est membre du groupe 'Polska Makieta Modułowa H0' (modélisme modulaire polonais H0). Ce groupe de modélistes se compose de constructeurs et de passionnés qui préfèrent une façon spécifique et réaliste de construire des modèles et un moyen de recréer une véritable compagnie ferroviaire polonaise en miniature. De nombreux amis de ce groupe ont contribué à la création de 'Wysoka Gorzowska'. Leszek Lewinski a participé à la conception du plan de voies et de la répartition entre les segments. Les bases de la commande ont été posées par Klaudiusz Dawid. Romek Szczecinsk a joué un rôle important dans la création de la verdure. Romek et Marcin Turko ont apporté leur aide précieuse à la création de l'arrière-plan. Les poteaux de signalisation doivent leurs solutions techniques à Andrzej Sierzant et enfin, les frères Radke de MBR ont créé de magnifiques arbres miniatures sur commande.





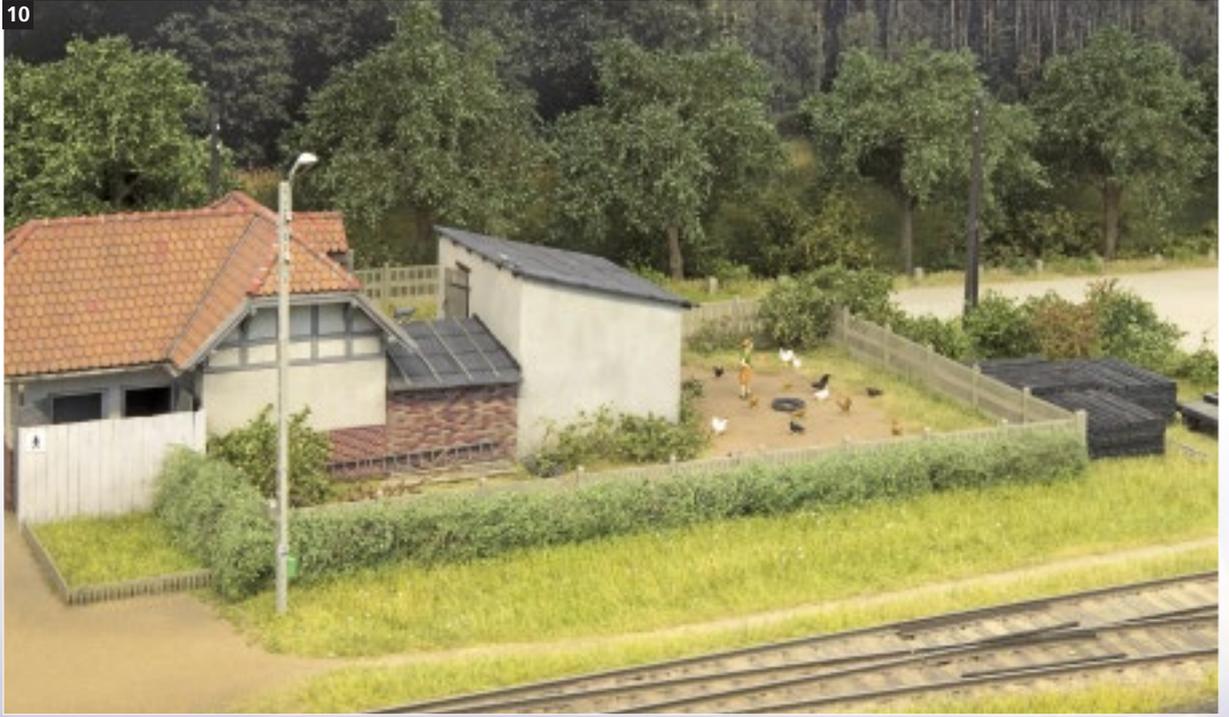
7 Le bâtiment de la gare et l'édicule attenant des WC représentent l'architecture typique de la Prusse, comme beaucoup de gares sur cette ligne. Les bâtiments sur 'Wysoka Gorzowska' ont été reproduits exactement à l'échelle de leur état dans les années 1975-1985. Le bâtiment de la gare est en fait la deuxième version construite par Tomasz. Le modèle réduit original a été rénové en 2020 : il a en réalité été reconstruit avec des portes et des fenêtres gravées par Romek.

8 La majestueuse série OI 49 des PKP a été mise au point par des ingénieurs polonais en 1949. Leur production débuta à l'usine FABLOK de Chrzanów, où 116 locomotives furent construites. Les PKP utilisaient principalement ce type de locomotives pour la traction de trains de voyageurs locaux. La locomotive et le tender pèsent plus de 144 tonnes en état de marche, leur vitesse étant d'environ 100 km/heure.

9 La Tr203-296 visible sur cette photo a fréquenté régulièrement la gare jusqu'à la fin des années '70. Il était courant que les locos à vapeur fassent le plein d'eau en cours de route. Deux grues hydrauliques étaient prévues à cet effet à Wysoka Gorzowska. Les grues sur le réseau miniature sont des modèles Auhagen modifiés, dotés d'une motorisation pour la rotation du col de remplissage.



10





11



12

10 Autour du bâtiment des WC se trouve le jardin potager du chef de gare. La partie droite du bâtiment dispose d'un espace pour l'élevage du bétail, par exemple des chèvres, également appelées 'vaches de chemin de fer' (!). La remise avec un toit en bâtière a été construite après la guerre.

11 Un détail surprenant est ce panneau jaune : il était censé avertir les agents de manœuvre qui se tenaient sur le marchepied d'un wagon qu'ils s'approchent du bord du quai de chargement. Tomasz se souvenait très bien du panneau, mais il a utilisé une vieille photo de Wierzbno sur laquelle ce panneau était clairement visible, pour le dessiner et l'imprimer.

12 La signalisation est typiquement prussienne avec une seule palette en voie directe et deux palettes sur les voies où les signaux couvrent une bifurcation. Ces dernières ne peuvent être franchies qu'à faible vitesse. Entre les voies se trouve un mât étroit tandis que le signal voisin a un mât en treillis.

13



14



15



13 La locomotive à vapeur Ty2-1155 est en provenance de Myslibórz. La même loco tractait souvent des trains passant par Wysoka. Les classes PKP Ty2 (d'occasion) et Ty42 (nouvellement acquises) sont des locomotives de guerre typiques (Kriegslokomotiven) de la classe 52 de la Deutsche Reichsbahn. Ces locomotives à vapeur furent construites entre 1942 et 1945 dans des usines allemandes et dans les pays occupés par les Allemands, y compris la Pologne. Depuis les années 1960, les V35 transporteurs de bois tchécoslovaques venaient souvent en gare.

14 À Wysoka, l'actuelle route provinciale 130 traversait la voie ferrée. Il n'y a jamais eu de barrières à ce passage à niveau, mais Tomasz a décidé de tricher un peu avec la réalité. Les barrières mobiles du passage à niveau, sonorisées, rendent la présentation très attrayante. En outre, elles ont une fonction psychologique : lorsque les barrières sont baissées, les spectateurs du réseau patientent, car ils savent que quelque chose est sur le point de se produire...

15 Le train de voyageurs est tracté par une loco de la classe Ok-1, la version polonaise de la P8 prussienne. Après la fin de la Première Guerre mondiale, 192 de ces locomotives à vapeur furent remises à la Pologne à titre de dédommagement. La Pologne en a fait construire 65 autres. Pendant la Seconde Guerre mondiale, toutes ces locomotives furent transférées aux Chemins de fer allemands ou russes. Après la guerre, la Pologne reçut 429 P8 en guise de dédommagement, ce qui en fit de loin la locomotive pour services voyageurs la plus nombreuse dans le pays. La dernière Ok-1 a été mise hors service en 1981.

