

DÉCOUVERTE EN HONGRIE

ZSUZI, LE TRAIN FORESTIER DE DEBRECEN

Texte et photos de Pierre Lherbon (UAICF).

Le « Zsuzsi Erdei Vasút » (chemin de fer Zsuzsi Erdei) est la plus ancienne ligne à voie étroite de Hongrie. Sa création est motivée dès le 19^e siècle pour assurer le transport du bois nécessaire à la construction de la ville de Debrecen qui aujourd'hui, est la 3^e agglomération de la Hongrie.

Une première section de 20 km est ouverte le 16 juillet 1882 entre Debrecen et Nyírmártonfalva. La voie est à l'écartement de 95 cm. Les wagonnets proviennent de l'usine « Krauss & Co » de Munich. Avec une plate-forme inclinée vers la ville de Debrecen, les convois circulent à une vitesse de 20 km/h.

Il faudra attendre 1923 pour ouvrir la ligne au service des voyageurs, nécessitant la réalisation de nouvelles installations, comme la construction d'une gare à Debrecen, le renouvellement du matériel roulant, et des améliorations dans l'exploitation ferroviaire.

En 1925, le tracé de la ligne est modifié pour suivre la route par Acsadi dans le but de permettre l'augmentation de la vitesse commerciale qui sera portée à 35 km/h, A cela s'ajoute l'acquisition de deux nouvelles voitures. En 1937, la ligne est prolongée jusqu'à Várhegyig et développe une longueur de 36 km puis elle passe en 1939 sous le contrôle des chemins de fer économiques de la municipalité de Debrecen.



Nom de la gare de Debrecen.



Schéma de localisation. Cartographie Gérard Perrot.



Belle vue de profil de la locomotive à vapeur n°394-023 au dépôt de Debrecen.



Au faisceau de garage des voitures voyageurs à Debrecen, le diesel MK48 n° 2002 effectue les manœuvres de formation du train.



Mise en tête d'une double traction « vapeur n° 394-023 + diesel MK48 n° 2002 ».



A Debrecen le premier train de la journée est prêt au départ.



Arrêt photo dans le parc naturel forestier de Debrecen.



Au terminus de Hármashegyfalja, dans le parc régional, la locomotive fait le plein d'eau depuis un réservoir d'eau discrètement logé dans le wagon couvert accompagnant la rame. Le réservoir de la machine est situé entre les essieux.



La MK48 n° 2002 au terminus de Hármashegyfalja.



La rame au retour à Debrecen.



Le dépôt est assez éloigné de la gare et les convois doivent traverser un quartier pavillonnaire de la ville.

Effectif en service	
locomotives	Voitures et wagons
Diesel (MK48) : n°2002; n°2006; n°2009 Tracteur (MK29) : n°001 Vapeur : n°394-023 (construite en Hongrie en 1923)	50, 351, 352, 354, 355, 356, 358, 359, 490



Le diesel MK48 n° 2002 dans la cour du dépôt.

Durant les hostilités de la deuxième guerre mondiale, la ligne est très endommagée, et l'exploitation ne pourra être reprise qu'à partir de 1946 sur la ligne de Nyírlugos. En 1949, la ligne est intégrée dans la compagnie nationale « MAV » : trois nouvelles machines à vapeurs sont acquises et une nouvelle extension est créée et porte la longueur du tracé à 49 km. La première locomotive diesel est réceptionnée en 1955.

La singularité de l'écartement de 95 cm a toujours été un handicap majeur pour assurer d'exploitation de la ligne du « Zsuzsi Erdei Vasút ». Le matériel roulant est difficile à acquérir et à entretenir. En 1961, les MAV décident d'homogénéiser les caractéristiques des lignes à voie étroite en Hongrie et la voie de 76 cm est adoptée. A Debrecen, le réseau est par conséquent reconstruit avec le nouvel écartement national. Tout l'ancien matériel roulant est radié, et en parallèle, les MAV équiperont les lignes à voie étroite avec une nouvelle série de locomotives diesel, les MK48.

En 1977, l'histoire du « Zsuzsi Erdei Vasút » se poursuit avec un nouveau rebondissement. Si l'exploitation des chemins à voie étroite n'est plus adaptée au monde économique qui privilégie la route, le petit train de Debrecen ne sera pas condamné. Localement, l'identité des habitants est très attachée autour du « Zsuzsi Erdei Vasút » et une section de 16 km est maintenue

Les rencontres entre les cheminots de la FISAIC permettent de découvrir l'Europe ferroviaire aussi bien sur le plan du patrimoine que celui du modélisme.

En étant adhérent dans une association UAICF (France), vous avez la possibilité de rencontrer dans votre loisir, des modélistes européens qui réalisent des Modules Juniors. Un programme spécial pour les jeunes (15 à 30 ans) est également proposé durant les vacances d'été avec l'aide de l'Office Franco-Allemand pour la Jeunesse.



Le tracteur MK29 dans le dépôt.

en exploitation suite à une forte pression sociale. L'exploitation est confiée en 1978 à la compagnie des transports municipaux de Debrecen (DKV). En 1995, avec l'arrivée du nouveau gouvernement, l'histoire se répète. Pour une deuxième fois, le chemin est menacé de fermeture. Comme en 1977, la population lance de nouvelles protestations et collecte de nombreuses signatures.

En 2006, le « Zsuzsi Erdei Vasút » reçoit une locomotive à vapeur n°394-023, et la ligne est exploitée comme un chemin de fer touristique qui s'intègre dans la découverte d'un parc régional forestier avec la création de trois nouveaux points d'arrêt. Une nouvelle voiture fermée, une voiture type « barque » et un wagon couvert sont réceptionnées en 2011 et peuvent accueillir des personnes à mobilité réduite. A Debrecen, les installations sont en cours de modification, et l'embarcadere de départ actuellement en service doit être déplacé.■



Matériels et machines de maintenance de voies ferrées
Chariots de mesure de géométrie de voies : KRAB
Machines spéciales suivant cahier des charges

Bourroir à ballast

Tirefonneuse hydraulique de chantier

CONSULTER NOTRE SITE : www.siferi.fr

SIFERI
 27 Rue des Lys
 26200 ANCONE - FRANCE
 Mobile : ++33(0)6 29 89 54 34
 Email : luc.thouvard@neuf.fr