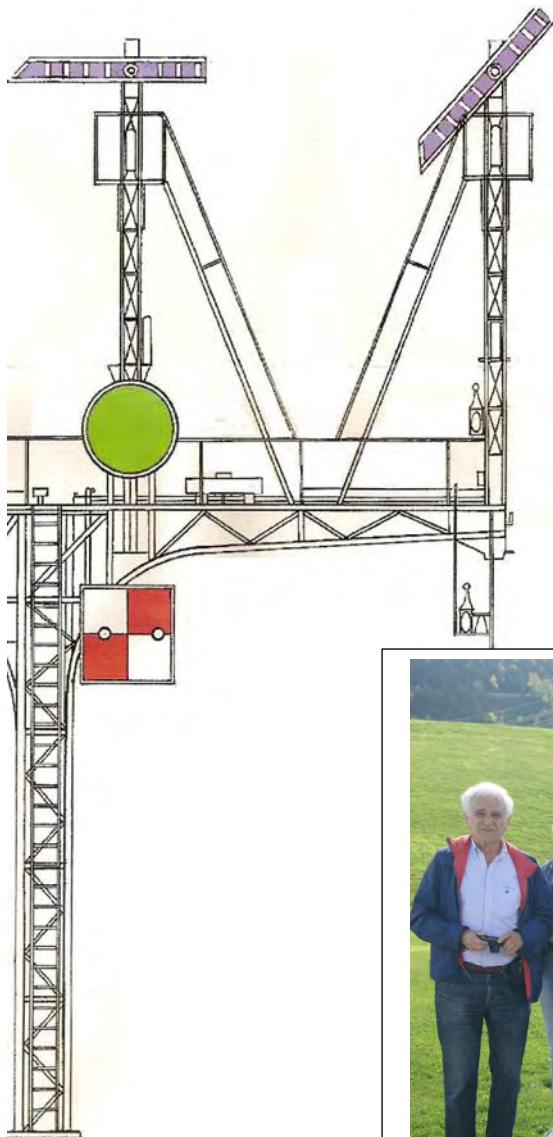


SIGNAL 23



L'incontournable photo de groupe, au musée Swarovski

Page vierge dos de la première page.

Table des matières

1	Mot du président	4
2	Le Ramcas en Autriche	5
2.1	Les chutes de Krimml's, le Pinzgauerbahn & Zell am See	5
2.2	Le Karwendelbahn.....	13
2.3	Kufstein	14
2.4	Dernier jour à Uderns.....	19
2.5	Le voyage.....	19
2.5.1	Le voyage de l'aller.....	20
2.5.2	Le voyage du retour	21
3	Le RAMCAS.....	23
4	Sommaire des prochains numéros	23

1 Mot du président

Mulhouse le 5/03/2016

Bonjour,

Le sujet traité est finalement si dense que j'ai répartie les articles sur le Signal 22 et le 23.

Je suis très satisfait de ce voyage car il a été le déclencheur d'une nouvelle dynamique au niveau du club, en effet sans conteste il est à l'origine de la construction de plusieurs modules source d'une grande émulation et d'un brassage d'idées au sein de nos membres.

La gare de Jenbach avec ses 3 écartements a donné envie à certain d'entre nous de traiter plusieurs écartements à la même échelle.

Et puis le 28 mai approche c'est la date retenue pour fêter les 45 ans de notre club. A cette occasion nous exposerons à la cité du train les modules objets de nos réalisations, pour montrer à nos familles nos réalisations. Car à nos expositions de septembre nous sommes trop pris pour montrer nos modules. Le samedi midi nous aurons l'occasion de déjeuner dans une voiture restaurant du TEE le Mistral.

Mais ne développons pas tout, ce sera sans doute l'objet d'un reportage dans notre revue.

Le Président du RAMCAS

Mario GUERRA

2 Le Ramcas en Autriche

2.1 Les chutes de Krimml's, le Pinzgauerbahn & Zell am See

Troisième jour de notre escapade autrichienne (30 septembre). Après un solide petit-déjeuner, les Ramcassiens grimpent, une fois n'est pas coutume, dans un bus, direction : les chutes d'eau de Krimml.

Après un essai de freins (réussi haut la main, ça nous apprendra à attacher notre ceinture en bus !), nous prenons la route et grimpons allègrement vers les cimes.

Arrivés sur le parking, nous pouvons déjà voir la hauteur vertigineuse de ces chutes, confirmé par le panneau explicatif. Zut, il va falloir grimper...à pied cette fois !



Alors allons-y! Une petite marche à la fraîche pour digérer, nous percevons déjà le bruit et les embruns, tandis que le soleil commence à percer la brume et illuminer les sommets.



Au sortir du bois, première chute (ou dernière, c'est selon), l'occasion d'immortaliser la visite, ce ne sont pas les photographes qui manquent... Nous marchons en forêt, et les chutes se laissent découvrir au détour des quelques trouées sans arbre.



La pente se raidit, on grimpe encore, pour pouvoir admirer d'un peu plus près cette magnifique cascade alpine.





Les plus sportifs et courageux continuent la grimpe, pour parvenir au sommet (385m de dénivelé pour les chutes complètes). Les autres préfèrent redescendre tranquillement, l'horaire étant serré. Il ne faut pas avoir peur des chutes de pierres !

Arrivés en bas, le soleil daigne enfin apparaître, nous permettant de nous réchauffer et de sécher un peu. Un petit café en terrasse, à lézarder, c'est ça les vacances...



Pour la suite du programme, tandis que la majorité du groupe reprend le bus (sans doute pour vérifier de nouveau les freins... ?), Agnès, Colette, Michel, Jean, Alexandre et votre serviteur décidons de descendre de l'autre côté, car Krimml est le terminus de la ligne à voie de 76 du Pinzgauerbahn, qui rejoint Zell am See.



Une belle petite promenade, en descente, au soleil, avec les pics enneigés comme arrière-plan, c'est fort sympathique ma foi !





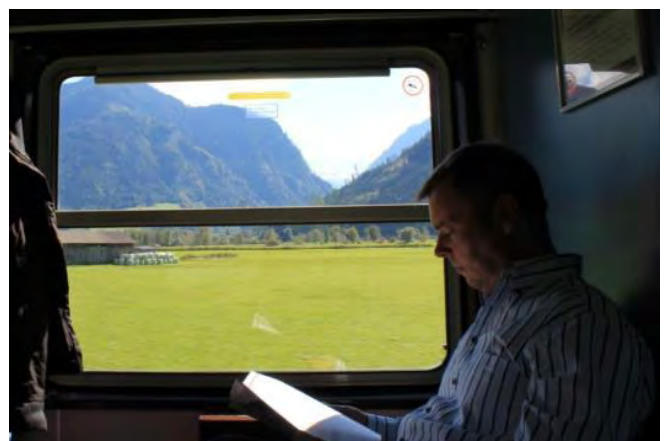
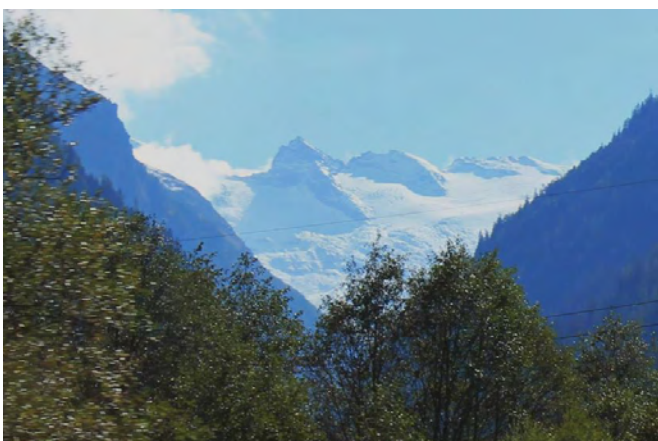
Après une bonne marche (la gare n'était pas si proche...), nous arrivons en gare de Krimml, endormie au fond de la vallée. Le prochain train n'est pas pour tout de suite, nous en profitons pour un petit tour du propriétaire, et pour parfaire notre bronzage.



Le couplage d'autorails arrive en gare, nous prenons place à bord, pour une descente de la vallée pittoresque, bordée par les pics enneigés visibles au lointain.



A bord il y a même de la lecture, et moyennant un peu de charme fait à la charmante contrôleuse, de la lecture intéressante sur le Pinzgauerbahn, comme les dégâts récents dus aux inondations, ou le train à vapeur qui circule sur la ligne (avec une Mh3).





Arrivés à Zell am See, petite ville lovée au bord d'un lac comme son nom l'indique, et fort cosmopolite, l'été indien mérite vraiment son nom, et il fait chaud... Une bonne petite bière en terrasse, un petit en-cas, et on continue par une ballade vers le lac, son grand hôtel, et son panorama saisissant.





C'est l'heure du retour, nous reprenons le train direction Jenbach, pour retrouver le Zillertalbahn peu après l'arrivée du train à vapeur...



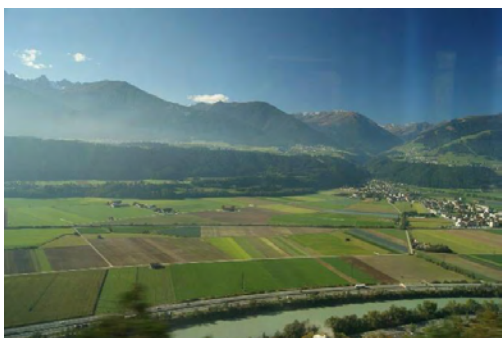
Pour nous, c'est retour à l'hôtel, la piscine nous tend les bras !



Xavier T.

2.2 Le Karwendelbahn

La ligne ferroviaire Mittenwaldbahn qui tient son nom de son point d'arrivée, fut baptisée ainsi par son constructeur, l'ingénieur et maître d'ouvrage Josef Riehl. Plus tard, comme elle longe le massif du Karwendel elle fut également appelée Karwendelbahn. La construction de cette ligne fut un véritable travail de pionnier. Il fallut maîtriser un dénivelé de 600 mètres pour une montée maximale de 3,65 %. De nombreux viaducs, ponts et tunnels furent nécessaires pour traverser les falaises déchiquetées, les profonds ravins et les pentes abruptes. La Mittenwaldbahn fut également le projet pilote pour l'électrification des voies. L'achèvement de la spectaculaire Karwendelbahn fut réalisé en seulement deux ans. À l'occasion de son centenaire en 2012, la commune de Seefeld, l'Office du tourisme de l'Olympiaregion Seefeld ainsi que l'ÖBB (la compagnie ferroviaire autrichienne), ont aménagé une exposition dans l'ancienne soute à bagages de la gare de Seefeld. Le showroom raconte l'histoire de la Mittenwaldbahn, des débuts à la fin. Des tableaux d'information retracent les diverses étapes de sa construction. L'on apprend ici de nombreux détails intéressants au sujet de ce projet futuriste, sa planification, son financement ou sa réalisation. De nombreuses photos émaillent cet exposé, du temps de sa construction, de son inauguration et de son activité. Il est également possible d'admirer toute sorte d'objets qui s'y rattachent, comme d'anciens billets de train, pinces de contrôleur, uniformes et bien d'autres encore. Beaucoup de pièces d'exposition appartiennent aux ex-employés des chemins de fer, à leur famille, à des amateurs de train et à des collectionneurs passionnés. C'est grâce à cet assemblage hétéroclite d'objets qu'il est possible de se plonger dans les débuts du tourisme sur le plateau, constater l'importance qu'eut la ligne ferroviaire durant les Jeux olympiques de 1964 et de 1976 et se documenter sur le rattachement du Tyrol à ses voisins septentrionaux.



La plaine de l'Inn



Les paparazzis du Ramcas



Cette ligne Insbrück/Munich et qui joue à cache/cache entre l'Autriche et l'Allemagne est très particulière sur le tronçon emprunté (voir encadré). Et le petit village de Seefeld qui dispose de l'un des plus vastes domaines de ski de fond (260km) et a accueilli les JO. Tout autour de nous des remontées mécaniques avec les crêtes rocheuses de la Hohe Munde, du Wetterstein et des Karwendel. Cette station dispose de plusieurs hôtels et restaurants chics.

Après Seefeld on passe en Allemagne avec le petit village de Mittenwald connues par ses maisons peintes et la présence de luthiers de talents.



Sur la photo de droite on voit le tracé de la voie que nous allons emprunter après une boucle en tunnel.

Mario & Michèle

2.3 Kufstein

Kufstein est une petite ville marquant la limite du Tyrol vers l'est et célèbre pour sa forteresse.



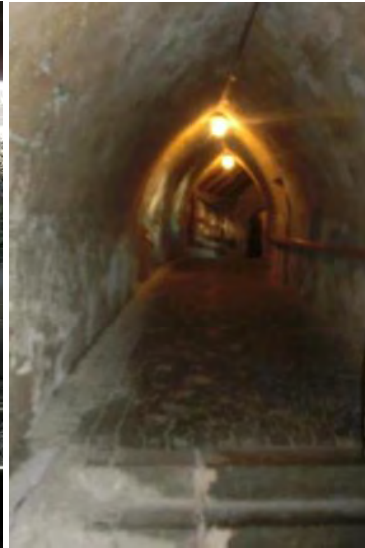
Déjà mentionnée en 1205, la forteresse qui contrôle la vallée de l'Inn a été constamment disputée entre la Bavière et le Tyrol.



Elle devient possession des Habsbourg en 1505 (empereur Maximilien).



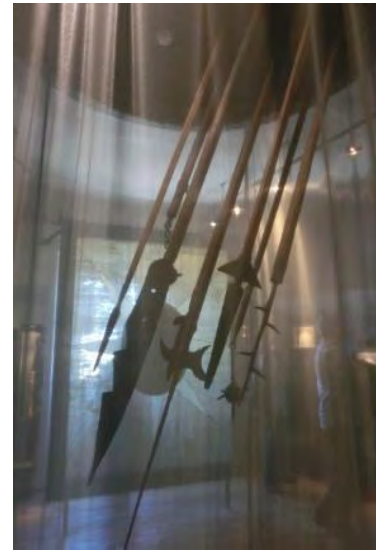
A nouveau autrichienne en 1814, elle est achetée par la ville de Kufstein en 1924.



On peut y accéder par un funiculaire ou par un escalier souterrain et y découvrir un plan en relief de l'édifice original.



La tour de l'Empereur aux murs de 7m d'épaisseur a servi de prison et accueille maintenant des manifestations publiques ou privées.



Un musée retrace histoire ancienne...



...et plus moderne.



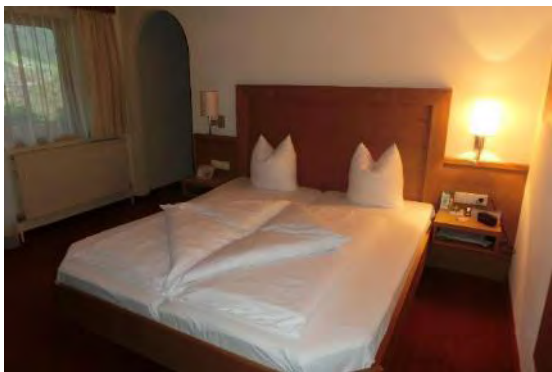
Batterie et chemin de ronde.



Le bastion ouest a été couvert pour des spectacles – retour en train vers Jenbach.

Catherine et Guy.

2.4 Dernier jour à Uderns



En ce dimanche 4 octobre, nous quittons notre chambre pour un dernier tour vers l'église.



Par hasard, nous arrivons à la sortie de l'office et surprenons la parade des Chasseurs en costume traditionnel – nous restons et prenons une vidéo du défilé.



Cette fois, il faut quitter définitivement l'hôtel, véhiculé par Sabine !



Au revoir l'Autriche – après 4 trains successifs, re-bonjour Mulhouse !
Catherine et Guy.

2.5 Le voyage

Le séjour en Autriche du RAMCAS, comme toutes les bonnes choses, a un avant, un pendant et un après.

Le 23 mai, Mario notre organisateur, nous réunit dans une salle du bâtiment administratif du musée du chemin de fer, afin de nous informer. Ainsi chacun peut poser des questions, exprimer quelles sont ses attentes et ses craintes. Autour de la table les participants consultent un prospectus du Wöscherhof à Uderns. Le programme ayant été exposé la réunion se termine par un crédo : sourire de rigueur, mais ni électron libre, ni fracture numérique.

De manière sélective ne sont traités ici que l'avant ou voyage d'aller et l'après ou voyage de retour. Le pendant ou les activités sur place seront décrites par les autres membres.

2.5.1 Le voyage de l'aller

Le lundi 28 septembre nous nous retrouvons dans la gare de Mulhouse pour prendre le TER 200 de 8h15'. Comme prévue Michel et Agnès, qui prennent le train à Habsheim, ne nous rejoignent que dans la gare de Bâle. De là, l'IC de 9h33 nous mène prestement et non-stop vers Zürich. En passant devant le triage de MuttENZ, Jonathan se met à claironner : « C'que t'as là, c'est trois fois Mulhouse-Nord ! » En effet il est appréciable d'avoir parmi nous un familier des chemins de fer suisses.



Dès l'arrivée à Zürich les appréhensions s'estompent car pour le changement de quai, nul n'est besoin de contourner le train en le longeant jusqu'au heurtoir. Des escaliers ont été aménagés permettant d'accéder par un large souterrain aux autres quais.

Le Railjet nous surprend par son esthétique aux tons bordeaux et anthracite. A l'intérieur il nous faut d'abord déloger les personnes occupant nos places réservées. Pour rester dans la terminologie des transports aériens, les trois classes s'appellent economy, firstclass et business. Le Lac de Zürich défile derrière les grandes baies vitrées. Puis du côté de Ziegelbrücke apparaissent dans les prés des alignements de défense antichars en béton, surnommés ligne Toblerone en référence à la célèbre marque, ainsi qu'à la ligne Maginot et à la ligne Siegfried. Etais-ce ici que commençait le réduit alpin cher au général Guisan ?

Déjà les Alpes nous entourent et même nous enserrant de partout, surtout au Walensee bordé de falaises vertigineuses. A Sargans le paysage est beaucoup plus aéré, nous entrons dans la vallée du Rhin et le train prend un virage à 90 degrés pour rouler vers Buchs, gare frontière, et gare de rebroussement. A cet endroit le Rhin dessine une frontière naturelle entre la Suisse et le Liechtenstein. Bientôt le train traverse la principauté à vitesse modérée, ce qui permet d'apercevoir la gare de Schaan-Vaduz.



A Feldkirch le Voralberg est atteint. L'attente se prolonge, parce que le train en provenance de Bregenz a du retard. Ce dernier est finalement accouplé au nôtre, si bien qu'il double sa longueur initiale et que deux Taurus propulsent la rame.

Bludenz, dernier arrêt avant la rampe de l'Arlberg. Ici notre voiture s'arrête tout juste sous l'usine Milka, il est vrai que les vaches ne sont pas loin. Notre train gravit la ligne de montagne jusqu'à Längen où commence le long tunnel. A Sankt Anton on retrouve la lumière du jour et la descente vers le Tyrol commence. Le viaduc de la Trisanna avec son château fort perché sur un rocher est sûrement le site le plus photographié de la ligne. A Landeck nous rejoignons la vallée de l'Inn, rivière prenant sa source près du col de Maloja.

A Innsbruck nous devons quitter notre Railjet qui continue vers Vienne. Le train suivant roule sans arrêt jusqu'à Jenbach, gare aux trois écartements où nous avons rendez-vous avec Herr Daigl, notre hôtelier. Ceux qui le souhaitent peuvent monter dans son monospace servant aussi à transporter nos bagages. C'est derrière la gare que se trouve le quai de la Zillertalbahn. Le départ de l'autorail est imminent, nous nous y installons. La sensation d'être en vacances est bien perçue : paysage, style des maisons, langue des Tyroliens, voie étroite.

Au but du voyage à Uderns, nous arrivons à temps pour photographier le croisement de notre train avec le train vapeur descendant. Mais voilà que Martina la réceptionniste nous demande de la suivre. Tout en poussant son vélo, elle nous donne des informations sur la région. En dix minutes nous parcourons la courte distance jusqu'au Kirchweg où se situe l'hôtel Wöschlerhof. La patronne Frau Daigl nous accueille chaleureusement et nous indique que le buffet de l'après-midi est mis. Il s'agit d'un copieux et délicieux goûter salé et sucré qui du coup nous fait oublier toutes nos fatigues. C'est un début prometteur.

2.5.2 Le voyage du retour

Ayant réglé la note de l'hôtel la veille, ce dimanche matin, 4 octobre, je peux encore pleinement profiter de ce bel hôtel. Une dernière baignade dans la piscine panoramique, suivie d'un bon frühstück équilibré, et me voilà paré. Les bagages sont regroupés devant la porte du bar et le moment est venu de dire au revoir à Madame Daigl et à la gironde Martina. La poignée de main semble sincère, le contact des yeux franc, si bien que je ne me laisse pas déstabiliser par le décolleté de son Dirndlkleid. Le pas de la porte est franchi, désormais commence le chemin du retour.

Notre train arrive et s'arrête dans la gare d'Uderns. Deux autorails encadrent une voiture non motorisée. Pour accéder au train il nous faut littéralement marcher sur la voie de garage qui nous donne l'impression d'être sur un réseau de cinq pouces. Assis à l'intérieur on ne remarque plus l'écartement très étroit. Par instant grégaire, presque tous montent dans le dernier élément. Pour le confort sonore je préfère la voiture non motorisée. Nous nous retrouvons à trois dans ce véhicule : Renée, Gilles et moi-même. Nous bavardons : il est question des avantages du train et des camping-cars. Un dernier regard sur la grande scierie de Fügen et sur le magasin outlet de costumes régionaux à Schlitters et nous arrivons à Jenbach. Il est 10h17. Sitôt notre train s'immobilise à quai, sitôt le train à vapeur s'ébranle sous des panaches de fumée en guise d'adieu. Il s'éloigne vers Mayrhofen, pendant que nous prenons la direction du train régional pour Innsbruck.

A Innsbruck le ciel s'obscurcit alors que nous avons bénéficié d'un temps splendide pendant tout le séjour. Quand le Railjet entre en gare les premières gouttes de pluie se mettent à tomber.

En raison de contrôles policiers le départ est retardé. Sécurité oblige. Progressivement chacun trouve une place et case ses bagages. Le train roule enfin et à Otztal c'est un vrai déluge qui s'abat sur la vallée. Qu'importe ; nous sommes installés douillettement pour plusieurs heures.



Après l'Arlberg le ciel redevient bleu et le soleil brille dans un air lavé de ses brumes. Le ciel de traîne est prisé des photographes, comme par exemple Xavier qui prend de nombreuses photos des paysages suisses sous ce bel éclairage.

Accrochés au plafond et donc bien visibles, les écrans nous indiquent en temps réel notre position sur la ligne et les retards accumulés. Il n'y a plus d'illusions à se faire, avec trente minutes d'écarts la correspondance à Zürich n'attendra pas. Le TGV en effet n'est plus là.



Par contre la solution suivante est l'IC de 16heures.

Il est évidemment bondé, mais nous trouvons encore des places dans la première voiture derrière la loco, une fidèle Re4/4. Le trajet est sans arrêt jusqu'à Bâle où nous débarquons ponctuellement à 16h53.

Tout tranquillement nous traversons la gare, notre TER 200 pour Mulhouse ne part qu'à 17h21. Puis vient inévitablement le dépaysement en sens inverse. Il faut se réhabituer à la grisaille de Mulhouse et sur le quai se dire au revoir.

Bilan : le séjour a été une réussite, même si des coups de canif ont été donnés au contrat moral de départ pour des raisons physiques, psychologiques, voire politiques. Le sourire vous passe devant des revers de santé, pertes d'objets précieux, choc des cultures à Zell am See ou autre situation de frustration extrême comme dans la voiture restaurant du Railjet. Les électrons libres quant à eux ont pu vivre leur vie car le programme était assez souple pour que chacun puisse suivre son envie.

3 Le RAMCAS

Composition du comité

Président	Mario GUERRA
Vice-président	Jean-Claude SCHMITT, Rémi WASMER
Secrétaire	Xavier THIRIET
Trésorier	Bernard FREY
Web Master	Jonathan FLURY
Assesseurs	Jean WALTERSBERGER

Inscriptions :

Voir bulletin d'inscription sur notre site internet

Site internet : <http://ramcas.e-monsite.com/>

Adresse email : ramcas@free.fr

RAMCAS : 2 Rue Alfred de Glehn, 68200 MULHOUSE

Réunions :

Tous les deuxièmes samedi du mois de 14h à 17h à la cité du train (hors juillet/Aout)

4 Sommaire des prochains numéros

Le numéro 24 sera consacré à des articles techniques : on va décrire les chutes de tension dans les rails, les Led et le multiplexage de ces dernières, l'utilisation d'un microcontrôleur. Signal est un document de liaison au sein du groupe et son contenu est le vôtre alors on vous écoute !