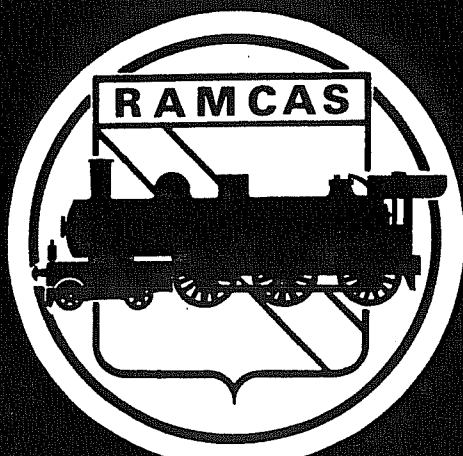
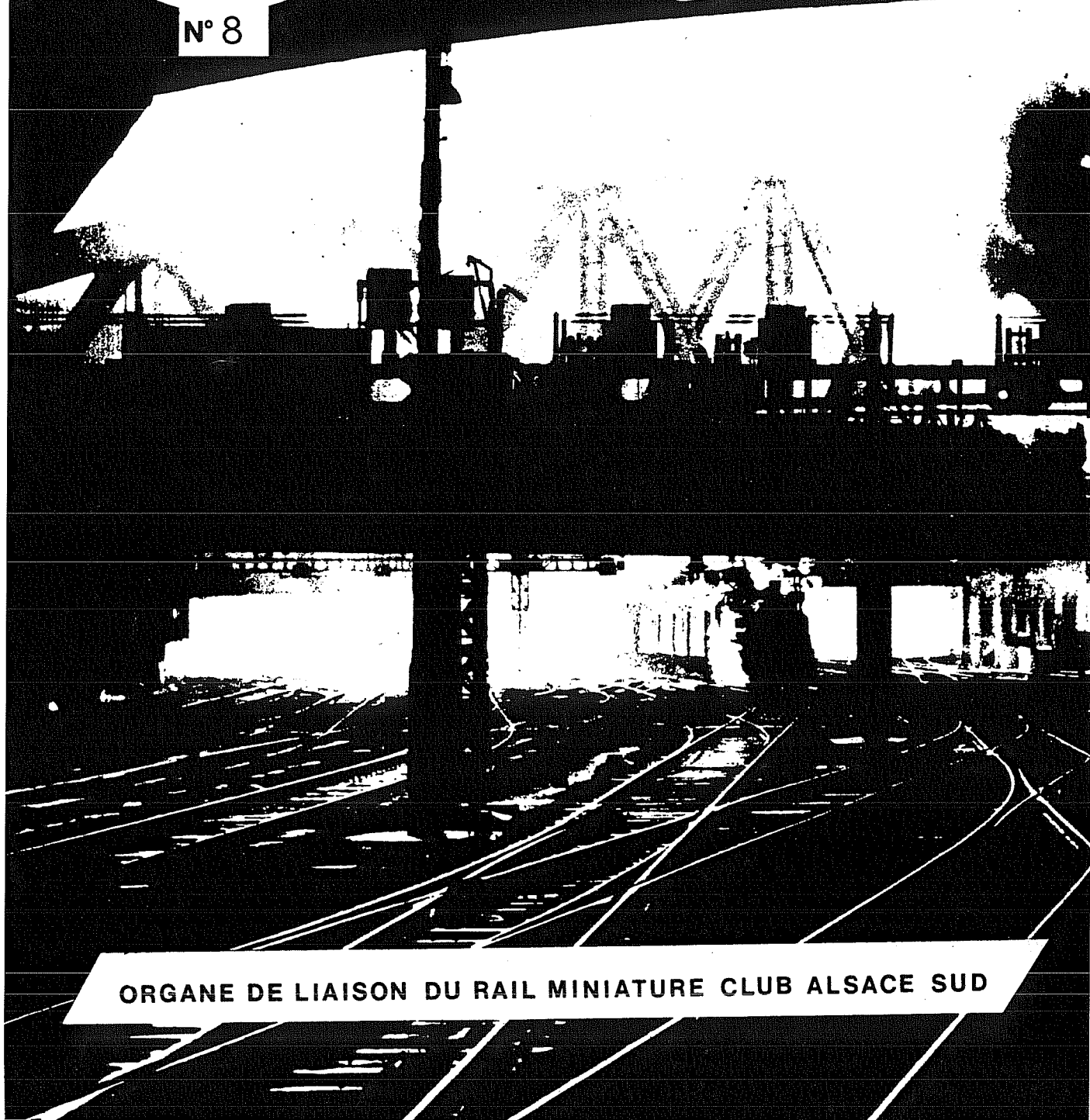




N° 8

Signal



ORGANE DE LIAISON DU RAIL MINIATURE CLUB ALSACE SUD

SOMMAIRE

1. LE MOT DU PRESIDENT	3
2. HISTOIRE DE LA GARE DE MULHOUSE	4
3. TOUR DES VOSGES DU DIMANCHE 17 MAI 1998	10
4. LE RAMCAS	15
5. SOMMAIRE DES PROCHAINS NUMEROS	15
6. BULLETIN NECROLOGIQUE	16
7. INSCRIPTION	17

RAil Miniature Club Alsace Sud
Siège social : 2, rue Alfred de Glehn
68200 MULHOUSE

Responsable de Publication de Signal : Mario GUERRA
Assistante de Publication : Irène LAURENT

1. LE MOT DU PRESIDENT

1998 une année de plus s'est écoulée.....

Vive 1999 car 1998 ne nous laisse pas que des bons souvenirs, mais nous avons assisté et même grandement participé à plusieurs manifestations importantes sur le plan local telles que le festival vapeur du 23 au 26 juillet et l'inauguration des travaux de la gare de Mulhouse.

Nous avons fait et refait des projets pour l'implantation d'un réseau dans le cadre de la restructuration du Musée du Chemin de Fer. A ce jour, savons nous au juste quelle solution, s'il y en a une, sera retenue ?

En 1998, notre réseau a connu des déboires, il a subi un dégât des eaux de plusieurs jours. C'est bien triste de devoir éponger le travail de plusieurs années sans compter les pertes de matériel et le manque à gagner de toute la période d'inactivité. Les débats d'expert arrivent à leur terme et il va falloir s'atteler à la remise en route et surtout à la réfection du décor.

99 a commencé avec le traditionnel repas du club, excellent, tant pis pour les absents.

Viendront ensuite les expositions, nous avons déjà décidé de participer en avril à Souffelweyersheim, en Septembre à Sundhoffen, d'autres nous sollicitent également mais les décisions ne sont pas arrêtées.

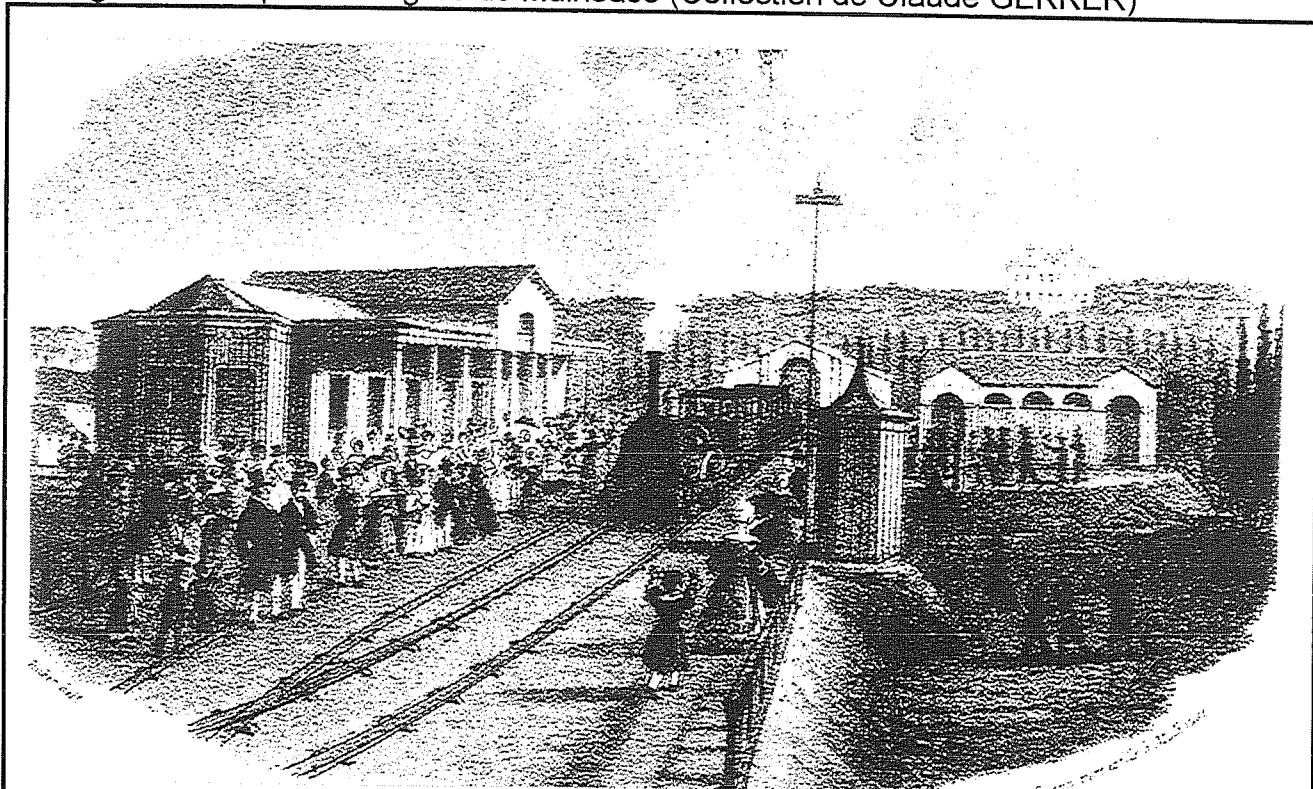
Mais le grand sujet de l'année sera vraisemblablement, le devenir du Musée du Chemin de Fer, nous sommes forcément très préoccupés et vigilants par les tractations en cours, visant, ni plus ni moins, à privatiser une institution culturelle de niveau national. C'est une première.

Que 1999, vous apporte beaucoup de joie et de trains.

LE PRESIDENT DU RAMCAS
JOEL LAURENT

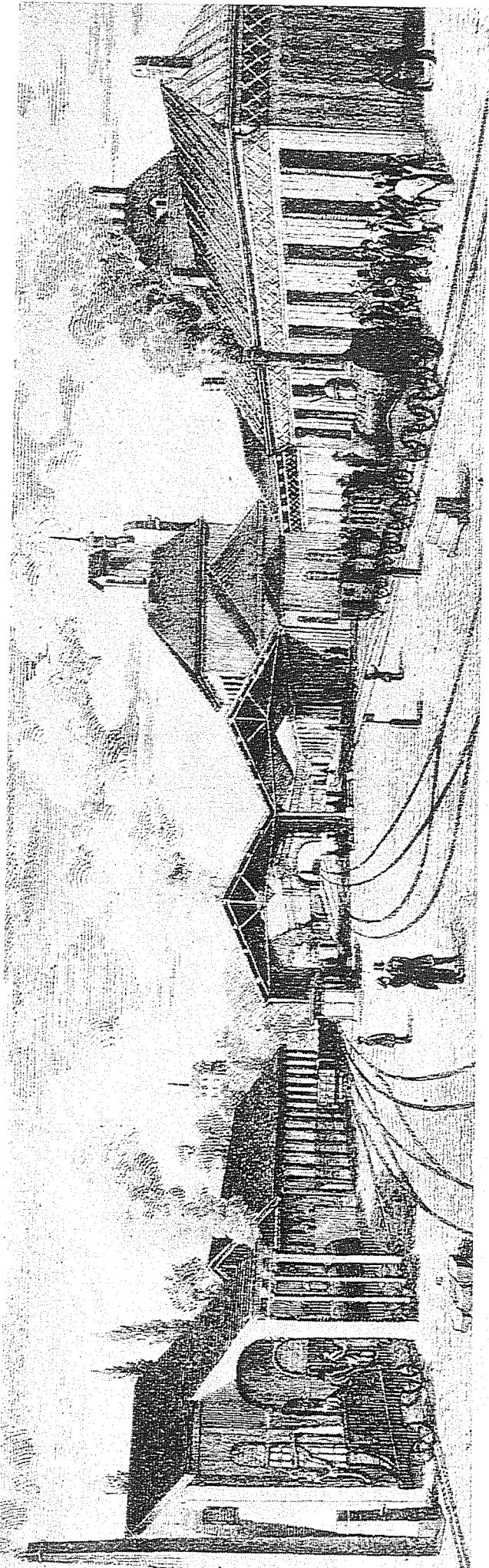
2. HISTOIRE DE LA GARE DE MULHOUSE

Les grandes étapes de la gare de Mulhouse (Collection de Claude GERRER)

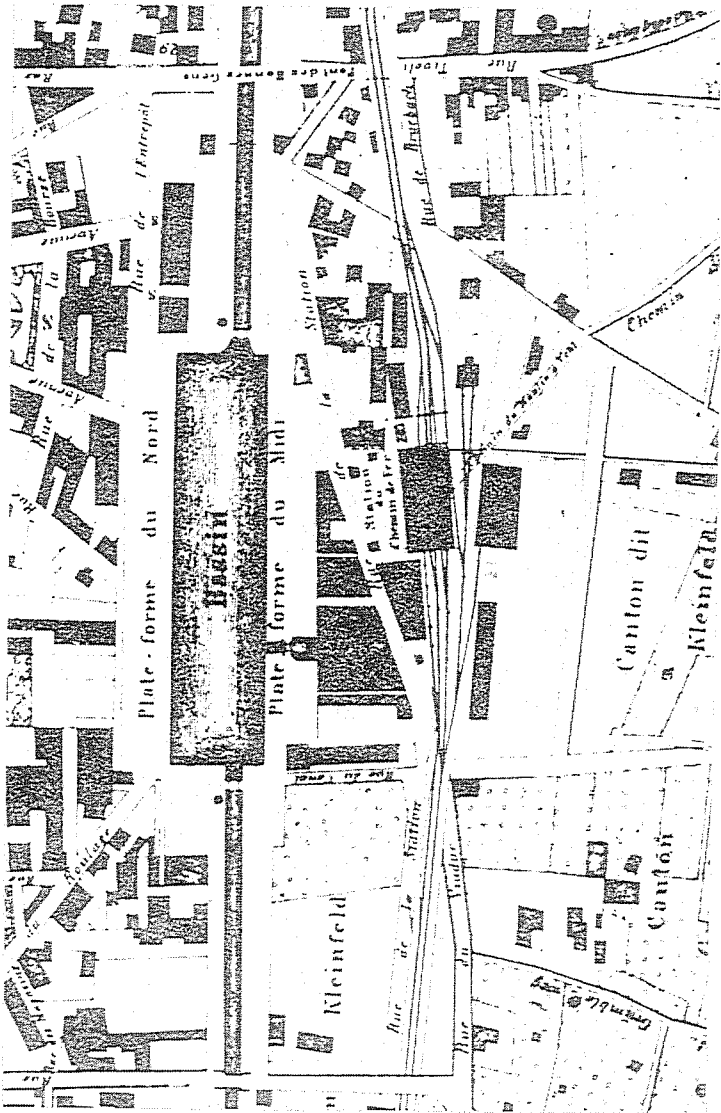


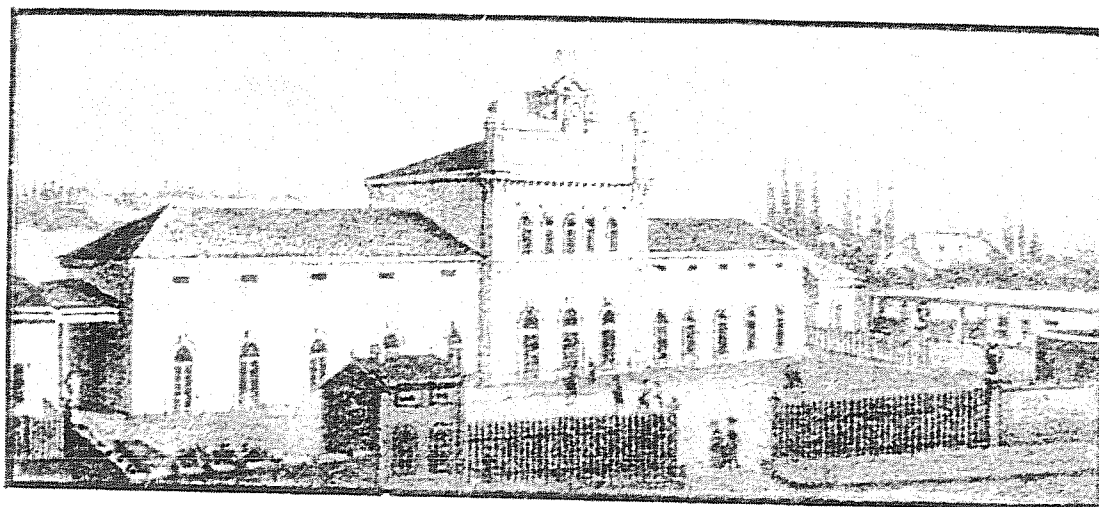
Station provisoire de la ville de MULHOUSE en 1839 (Bulletin de la SIM)





Ancienne station de Mulhouse.

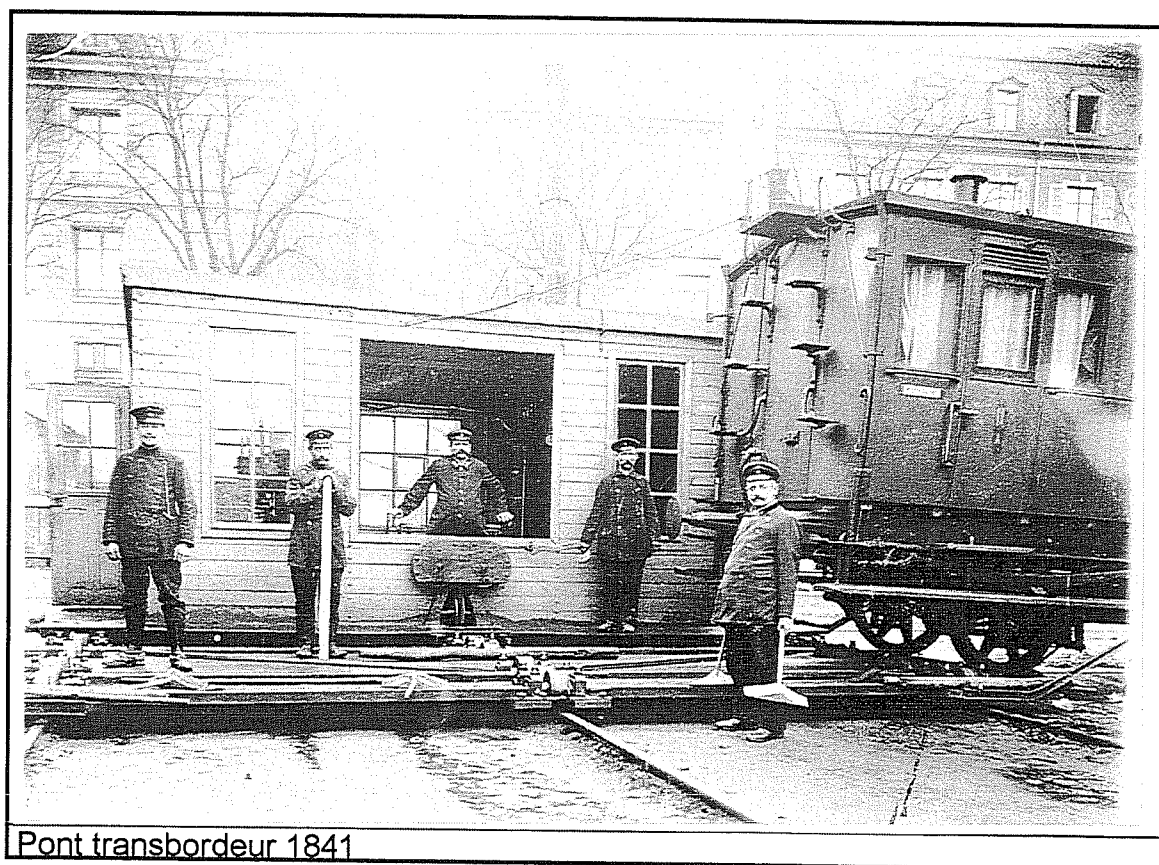
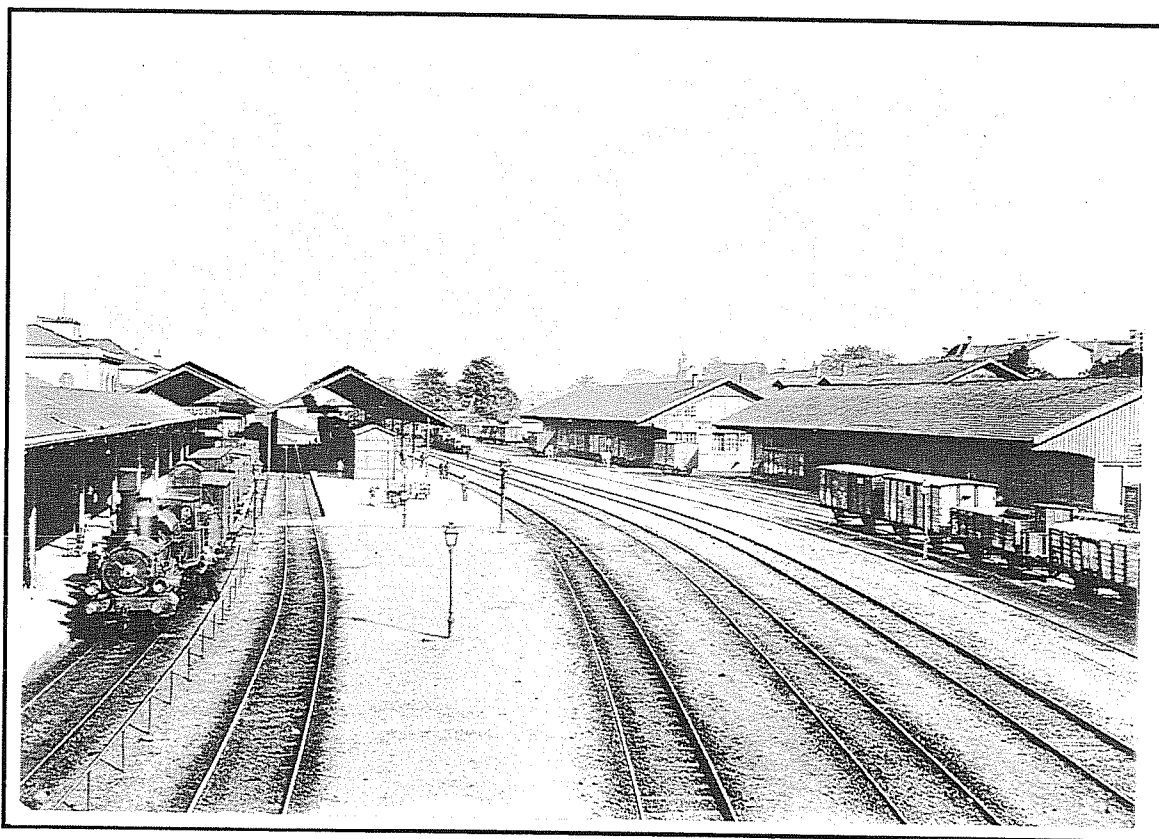




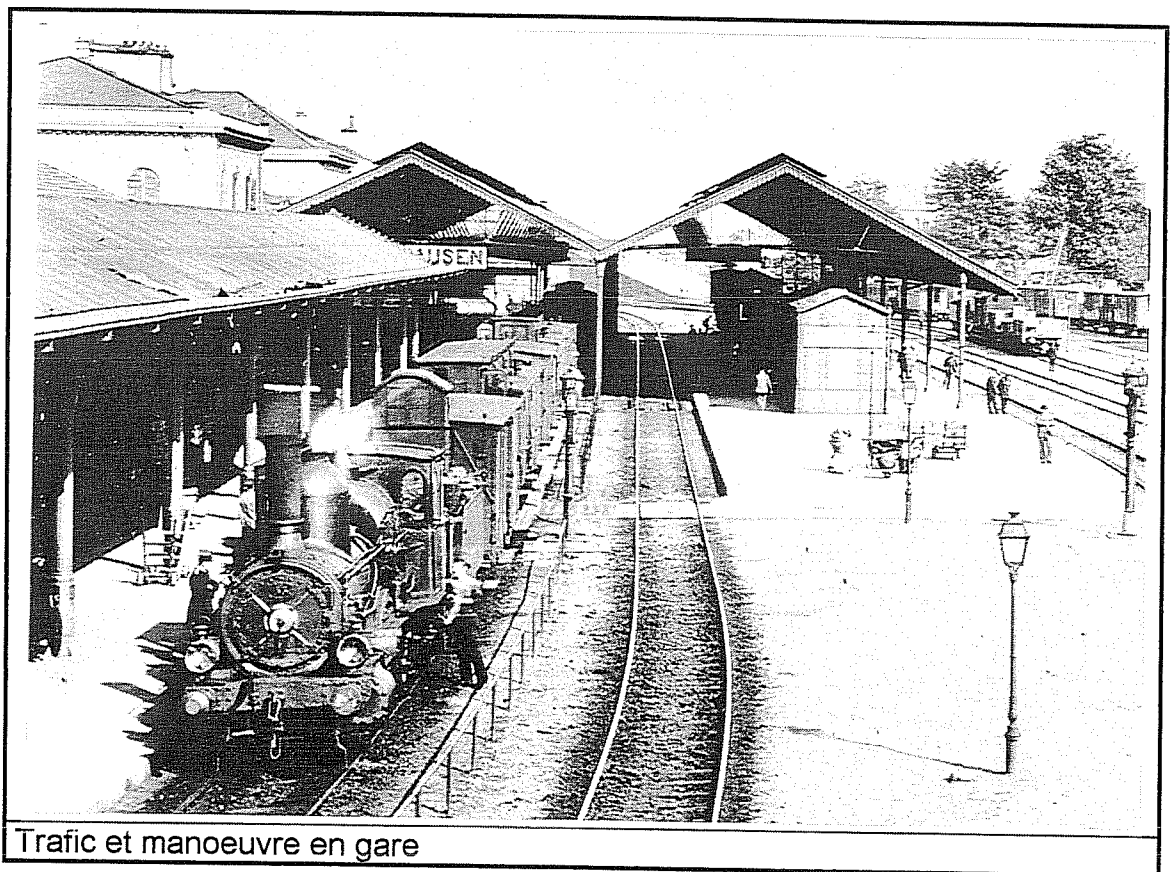
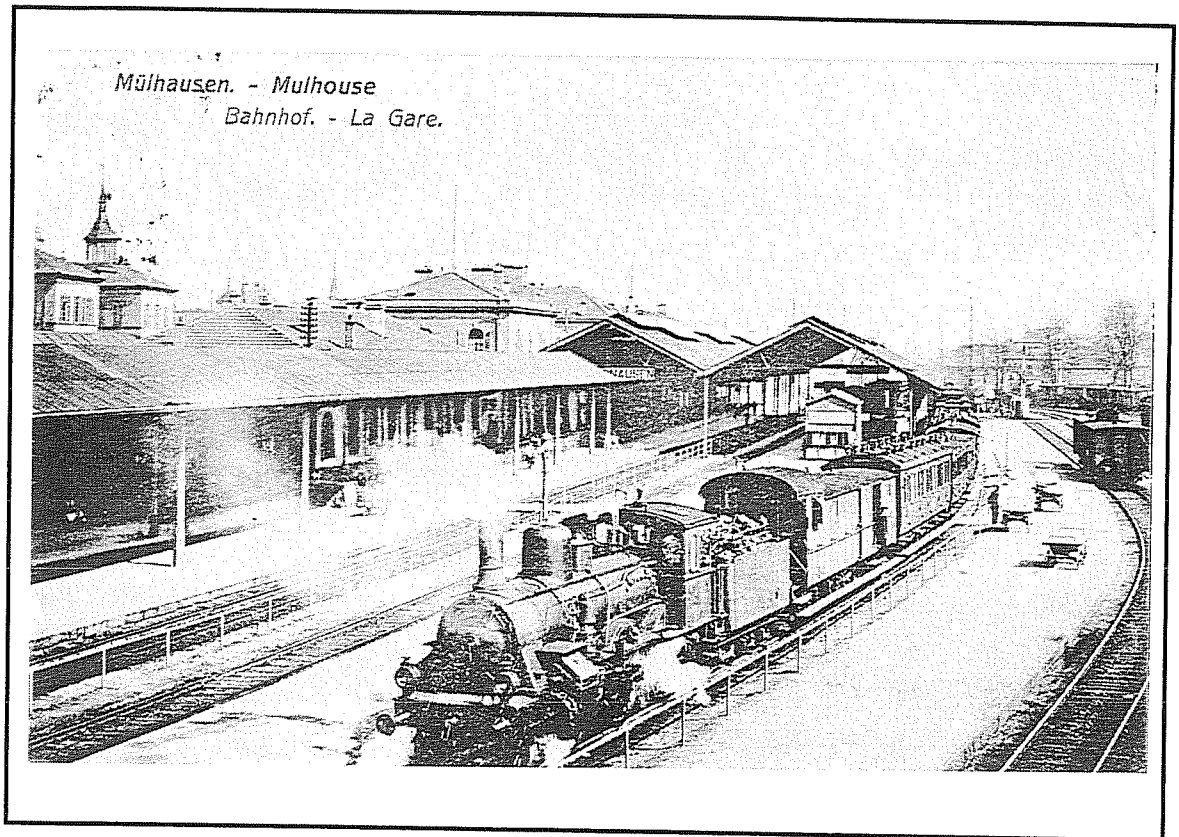
Gare de Mulhouse (1841)

Architecte : FRIES&GUNTHER BV de la gare





Pont transbordeur 1841





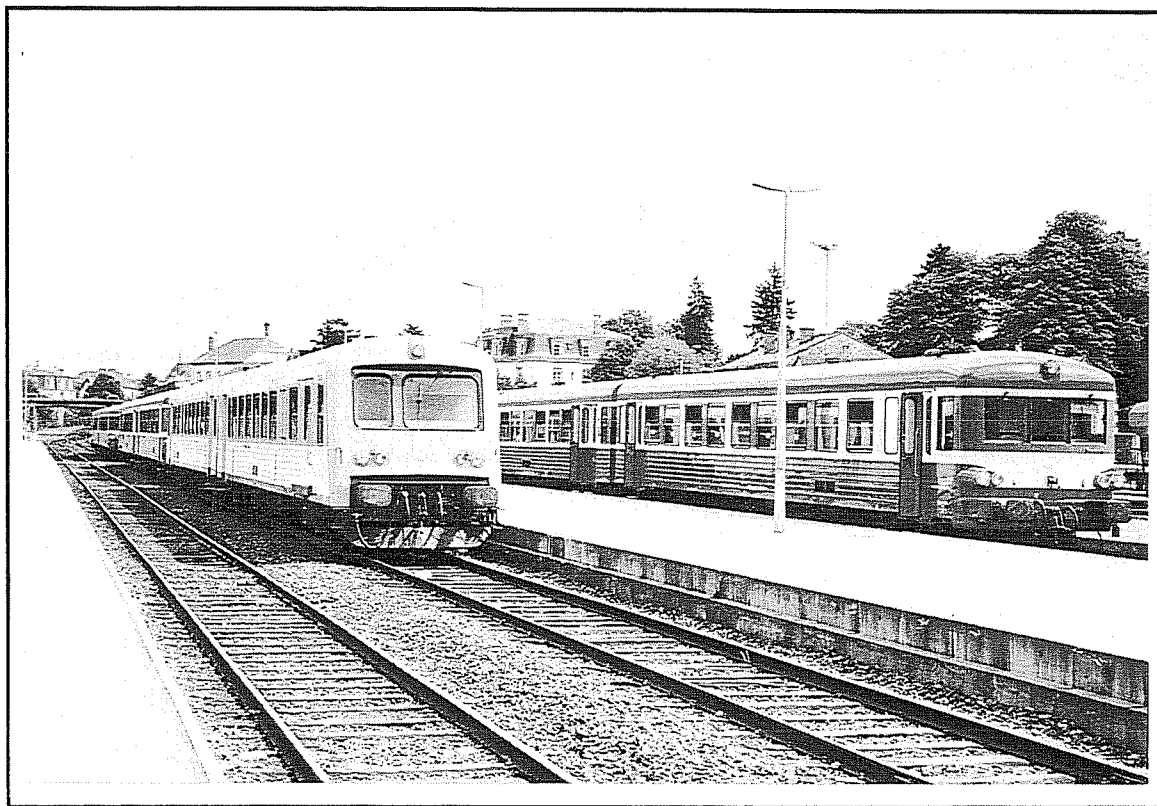
La gare en 1842 (vue prise en 1910)

3. TOUR DES VOSGES DU DIMANCHE 17 MAI 1998

Mulhouse, 8h57, "l'Edelweiss" quitte la gare avec à son bord les excursionnistes du RAMCAS.

Il nous faudra environ une petite heure pour atteindre Strasbourg. Le temps est beau, et durant la traversée de la plaine d'Alsace, nous admirons la ligne bleue des Vosges en pensant au thème du magnifique projet concocté par notre ami Jacques.

Il est 9h55 quand la BB 15025 stoppe notre train en gare de Strasbourg. Le temps de changer de quai, et nous voilà devant la caravelle qui doit nous emmener à Saint Dié. Notre train est composé d'une tripllette d'EAD dont deux en version Lorraine modernisée. Le temps d'apercevoir une BR 181 de la DB en provenance de Kehl et de jeter un coup d'oeil sur les abords du dépôt de Strasbourg, notre train part à l'heure et nous voici en route pour Saint Dié.



Les premiers kilomètres en plaine sont parcourus assez rapidement et le conducteur bien aimable nous permet de jouir de la vue depuis la cabine de conduite. Nous voilà déjà à Molsheim. Entre Molsheim et Mutzig nous apercevons les restes du « saute mouton » où se faisait jadis le changement de voies.

Mutzig

Nous nous trouvons à l'entrée de la vallée de la Bruche et à notre gauche se trouve une caserne, vestige de la tradition militaire de cette cité. Nous nous arrêtons à différentes gares avant d'atteindre Schirmeck, tristement célèbre pendant la guerre. A l'entrée de la gare, sur le côté droit, nous voyons en contrebas les vestiges de l'ancien dépôt. En quittant la gare de Schirmeck, nous abordons la partie montagneuse de la ligne. A partir de Rothau, nous voilà sur la partie de la ligne réaménagée en 1938 pour l'ouverture de la première des deux trans-vosgiennes (et hélas la seule encore en service) puis nous passons sur le magnifique viaduc de Fouday (en fait composé de deux viaducs juxtaposés).

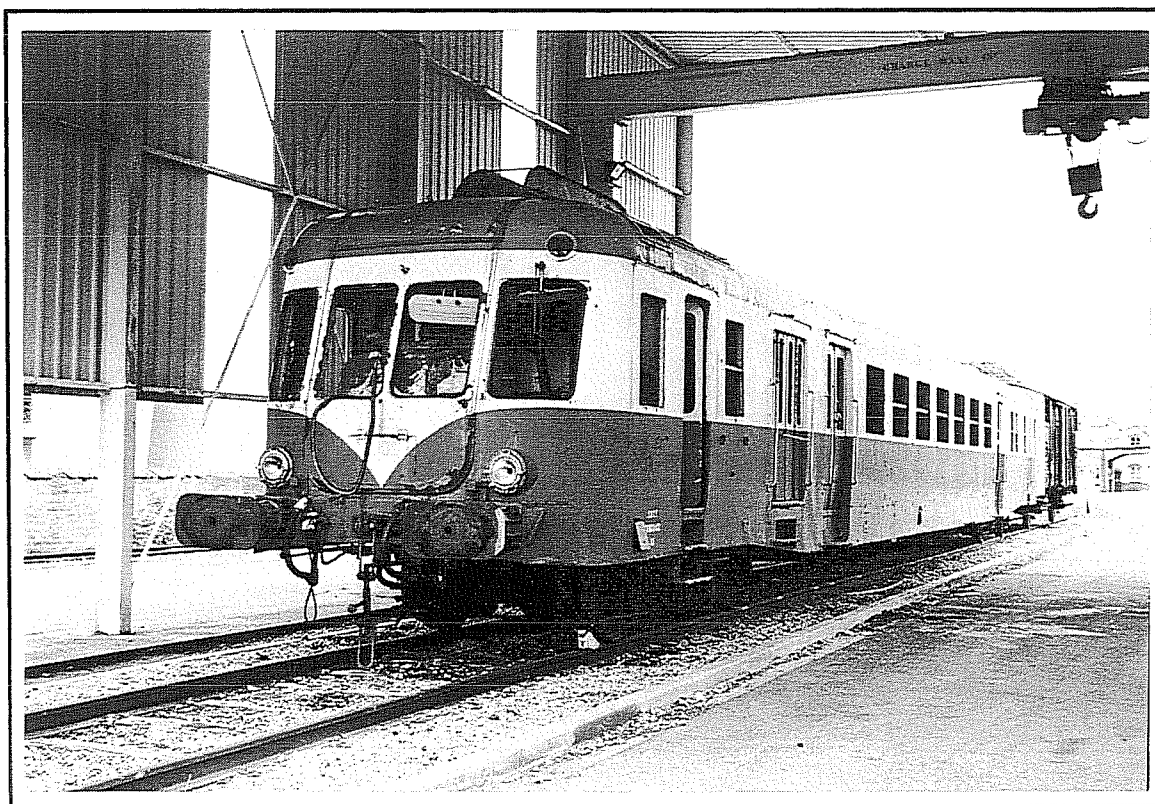


Nous laissons la Caravelle X 4300 en gare de Lunéville qui était jusqu'en 1980 l'origine de la ligne vers Rambervillers et Bruyères

La deuxième voie a été déposée depuis bien longtemps. Nous voilà au point culminant de la ligne, au col de Saales (554 m d'altitude) et pénétrons dans le tunnel de Lubine (1603 m de long). La plate-forme de la seconde voie est utilisée pour les véhicules de l'ONF.

Nous descendons maintenant sans arrêt vers Saint Dié, en passant par Lesseux où arrivait la ligne en provenance de Sélestat via le tunnel (humide) de Sainte Marie aux Mines. Et nous voilà à Saint Dié: arrêt buffet.

Après un excellent repas, pratiquement tout le monde fait sa promenade digestive dans l'emprise de la gare de Saint Dié à la découverte du matériel entreposé. Parmi ces trésors, se trouvent un X 2400 en bien piteux état et un chasse-neige type Nevers. La gare de Saint Dié nous paraît immense pour ses besoins actuels mais il nous faut revenir quelques 90 ans en arrière pour se souvenir que la frontière avec l'ennemi (nous) n'était pas loin et il fallait une gare importante pour acheminer hommes et munitions.



D'autres admirent les différents monuments de Saint Dié (Tour de la Liberté, Cathédrale, Musée Pierre Noël). Mais il est presque 16h et il faut monter dans le train de Nancy pour remonter la vallée de la Meurthe jusqu'à Lunéville. Notre train est composé d'EAD Lorraine modernisée. Nous nous arrêtons successivement à Etival-Clairefontaine, Raon l'Etape avant d'atteindre Baccarat, célèbre pour ses cristalleries, puis Azerailles, Saint Clément-Laronxe et pour finir Lunéville où nous laissons continuer notre train pour sa destination finale: Nancy.

C'est ici que nous disons au revoir à Xavier qui grimpe dans le train pour Paris. Puis c'est notre tour de monter dans la Caravelle pour Blainville. Au cours de ce trajet d'une dizaine de minutes, nous voyons sur le côté droit les traces d'un pont et la plateforme de l'ancienne variante de la ligne.

Nous passons à Mont sur Meurthe d'où part la ligne neutralisée vers Bruyères via Rambervillers où circulait entre autre la 030 T 51 Meuse du CFTVD.

Blainville-Damelevières est une cité née du rail et est une ville morte le dimanche. L'équipe de fouines du RAMCAS dénêche sur les côtés de la gare, parmi les couverts UIC "V" un superbe fourgon à bagages à boggies OCEM, peut-être l'un des derniers survivants d'une série de 50 unités construites entre 1928 et 1929 pour la Compagnie du Midi.



De l'autre côté du vaste triage, nous apercevons l'X 3886 (Picasso ARE) ; quelques BB12000 et BB26000. Mais le temps nous manque pour aller les voir de plus près car notre autorail pour Belfort arrive.

C'est un doublon d'EAD Lorraine qui nous emmène. Grâce à notre Président, nous pouvons aller à tour de rôle admirer la vue depuis la cabine de conduite.

Après Bayon, c'est au tour de Jean-Claude et moi d'accéder à la cabine. Nous descendons la vallée de la Moselle et nous passons tour à tour Charmes, Châtel sur Moselle, Nomexy, Thaon et nous arrivons à Epinal.

Je jette un coup d'oeil vers la halle du SERNAM mais n'y retrouve plus les « culs jaunes » (OCEM 29 et standard A) qui s'y trouvaient encore l'année dernière.

Après Epinal, nous laissons à notre gauche les lignes de Remiremont et de Saint Dié.

Après avoir remercié le mécanicien, nous laissons d'autres camarades continuer le parcours dans la cabine.

Nous traversons des paysages vallonnés où se suivent forêts et prairies dans lesquelles les vaches paissent paisiblement.

Après Xertigny, nous traversons la station thermale de Bains les Bains, puis Aillevillers d'où partait la défunte ligne de Plombières les Bains. Puis c'est Luxeuil où nous longeons à la sortie, la base aérienne du même nom avant d'arriver sur la ligne 4 (Paris-Mulhouse). Nous passons à Lure, Ronchamp, Champagny et son tunnel et nous arrivons au terminus de Belfort.

Il est à peu près 20h et nous prenons d'assaut le buffet de la gare alors que le gérant nous annonce qu'il est en rupture de stock de pain.



Après le repas nous attendons l'Arbalète tractée par sa célèbre UM de BB 67400.

Tout le monde est fatigué par cette magnifique journée et certains s'assoupissent durant ce court trajet. Pour ma part, mes pensées sont déjà à jeudi où m'attendent de nouvelles aventures ferroviaires qui auront pour destination Lyon, Grenoble, Veynes-Devoluy, etc...

21h43 : notre excursion s'achève en gare de Mulhouse et chacun regagne son foyer.

J'espère que ces quelques lignes vous auront donné envie de venir avec nous l'année prochaine pour une excursion qui aura peut-être comme but : Pontarlier pour aller prendre le "CONI-FER" qui circule aux Hôpitaux Neufs et nous envisageons peut-être un retour par le Jura Suisse.

Signé le petit gus de service
Bernard FREY

4. LE RAMCAS

Composition du comité :

Président : Joël LAURENT

Vice-président : Jacques KALTENBACH, Luc TRETSCHE

Secrétaire : André HILS

Trésorier : Pierre LINSIG

Membres du comité : J. Sébastien BERGER, Gérard BOMPARD, Bernard FREY, Mario GUERRA, J. Claude SCHMITT, Xavier THIRIET.

Inscription :

La fiche d'inscription est disponible en dernière page, la cotisation pour 99 est fixée à 120F et à 60F pour les juniors.

Cette carte permet l'entrée gratuite au Musée du Chemin de fer de Mulhouse.

Réunion :

Les réunions du RAMCAS ont lieu chaque deuxième jeudi du mois à partir de 20h45 à la gare centrale SNCF de Mulhouse sur le quai 1.

La construction du réseau du musée du chemin de fer :

Chaque samedi après-midi et chaque mercredi soir, des membres du RAMCAS assurent une permanence au musée.

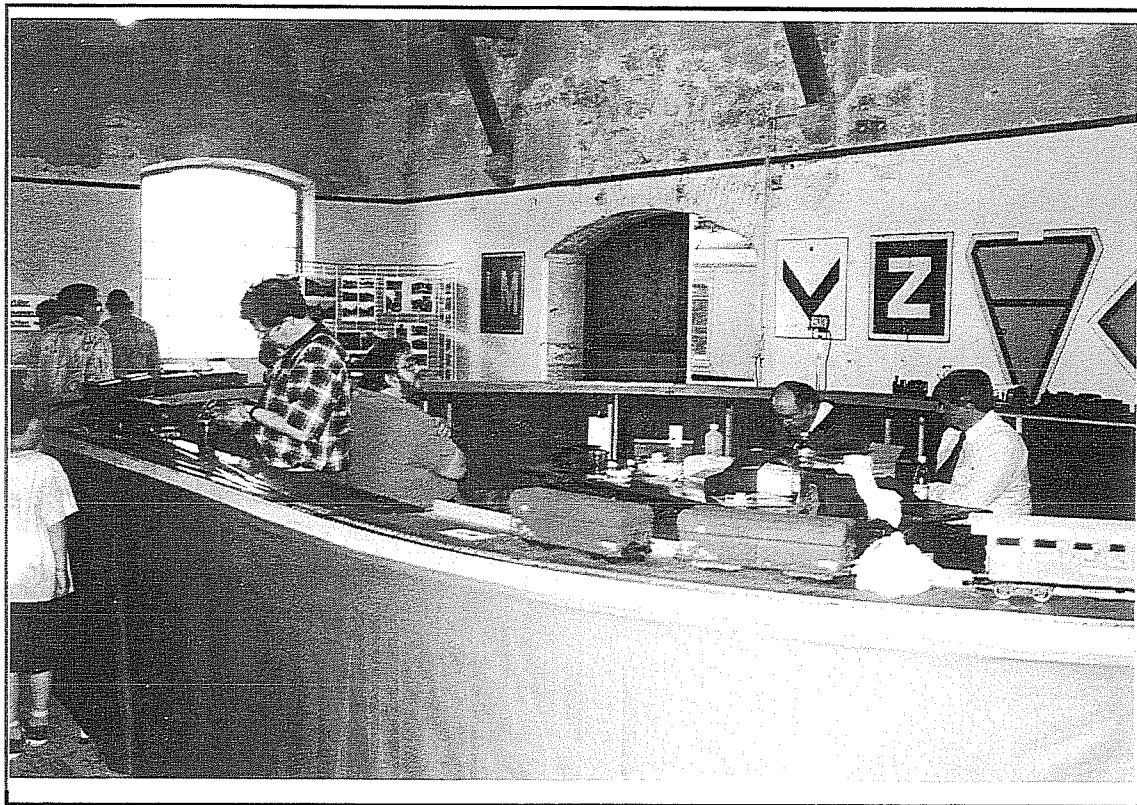
5. SOMMAIRE DES PROCHAINS NUMEROS

Dans les prochains numéros de SIGNAL nous aborderons des articles de fond sur les sujets suivants : la suite de photos sur la gare de Mulhouse, des schémas électriques (par exemple un schéma très simple pour un **fonctionnement en voie unique** avec voie de croisement), **l'exploitation** et les circulations en modélisme, des **schémas électroniques**, la suite de l'article sur les ralentis, etc..

Pour que ce journal réponde au mieux à vos souhaits, **faites-vous connaître pour aborder des sujets particuliers** ou pour rédiger vous même vos articles et en faire profiter les autres membres du RAMCAS.

Si vous avez diverses descriptions ou documents de la gare de Mulhouse avant la première guerre mondiale faites vous connaître.

6. BULLETIN NECROLOGIQUE



Nous avons le regret de vous informer du départ de deux de nos amis du RAMCAS. Ils nous ont quittés en 1998.

Jean Pierre BOTTLAENDER est parti discrètement au mois de juin. Jean Pierre, un passionné de traction autonome, nous a rendu de nombreux services notamment lors des expositions.

Michel HENTZ est parti au mois d'octobre. Qui ne connaissait pas Michel, grand amateur de bonnes chaires mais aussi passionné de vapeur vive. Présent à toutes les expositions, il mettait son matériel à disposition.

7. INSCRIPTION

Veillez remplir la **demande d'adhésion** ci-dessous, accompagnée d'un **chèque de 120F** pour la cotisation (1999) le tout adressé au RAMCAS
Siège social : 2, rue Alfred de Glehn
68200 MULHOUSE

Faites de nouveaux membres !

	RAMCAS , 2 r Alfred de Gehn (Musée ChF) 68200 MULHOUSE tél 03.89.53.53.33 (Président)	
Je soussigné		Bulletin d'Adhésion
NOM: _____		Prénom _____
N° _____	Rue _____	
Code Postal _____	Ville _____	
Téléphone _____		
demande mon admission en qualité de membre: - actif - bienfaiteur - junior*		
au RAIL MINIATURE CLUB ALSACE SUD		
et verse la cotisation de F _____		ci-joint chèque - especes*
Date _____		[] envoyez_moi les statuts de l'association *
Signature _____		
* biffez ce qui ne convient pas		

