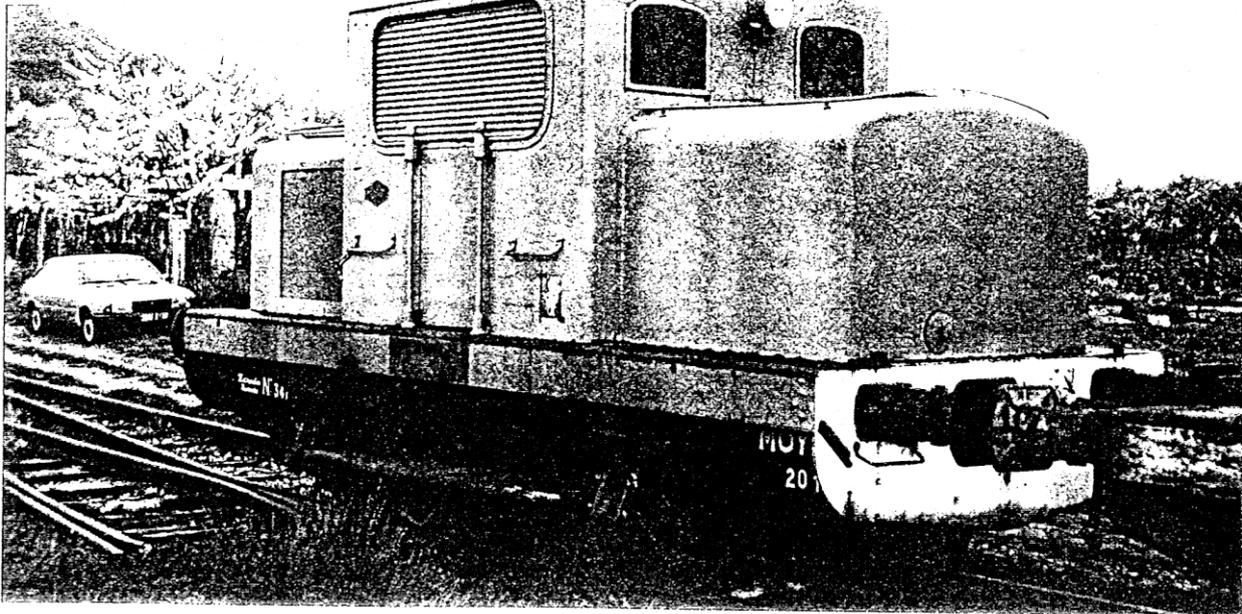


# FLORIRAIL

avril 1994

info n°8



*Réformé par l'Armée de l'Air, le locotracteur Gaston MOYSE diesel-électrique 20 T a rejoint le "dépot" de FLORIRAIL le 10 février dernier. Ce puissant engin (il peut tracter jusqu'à 400 tonnes, soit une vingtaine de wagons chargés!), en parfait état, provient de la base aérienne de Colmar-Meyenheim. Il servira à remorquer, à petite vitesse, les voitures de voyageurs que nous comptons acquérir et formera avec celles-ci le "Train du Florival".*

## FLORIRAIL AN 4

Notre association entre ce mois-ci dans sa quatrième année d'existence. Comme à chaque anniversaire, c'est l'occasion de dresser un bilan de notre action : si le jeune Florirail était élève de CE2 à l'école Rebzunft de Guebwiller, au bas de son bulletin on pourrait lire : "élève appliqué et persévérant, mais lent et trop discret en classe. Pourrait mieux faire!" Jugement quelque peu sévère, mais soyons sans complaisance!

De fait, FLORIRAIL avance sûrement, mais trop lentement. Nous sommes conscients de cette lenteur, et aimerions aller plus vite. Cependant, en dépit de l'action que nous menons depuis trois ans, action qui s'inscrit dans un contexte actuel très favorable au transport ferroviaire (en bonne partie grâce au savoir-fer d'un certain sénateur...), notre ligne est loin d'être sauvée! Afin d'essayer d'activer les choses, nous avons pris contact avec la Direction Régionale de la SNCF. Contacts courtois et instructifs. Mais il ne nous appartient pas de nous substituer aux décideurs : maires des agglomérations traversées par la ligne, conseillers généraux et régionaux, qui sont, en définitif, seuls responsables de l'avenir de cette infrastructure ferroviaire!

Cela ne nous empêche pas d'anticiper et de poursuivre la préparation de notre projet "FLORIRAIL demain". Comme beaucoup d'associations, nous sommes actuellement confrontés aux inévitables problèmes de financement de nos activités. L'achat de matériel roulant dans le cadre de la préparation de ce projet de train touristique (qui, rappelons-le, reliera Bollwiller à Soultz et à notre vallée avec correspondance à Bollwiller vers l'Ecomusée) et notre prochain aménagement en gare de Guebwiller ne sont pas gratuits! Par exemple, pour acheter le locotracteur MOYSE diesel-électrique et pour assurer les opérations de grutage et de transport, nous avons dû recourir à un emprunt auprès du Crédit Mutuel, emprunt remboursable sur deux ans. Or nos seules ressources sont pour l'instant les cotisations. Il est donc impératif que nous recrutions de nouveaux membres de soutien, que ceux et celles qui sont déjà membres n'oublient pas de renouveler leur adhésion et que nous trouvions des partenaires : collectivités, banques, industriels, etc. décidés à soutenir financièrement notre projet.

Autre sujet de préoccupation : la mise sur pied d'un projet de cette ampleur nécessite, outre le support financier évoqué plus haut et les indispensables compétences techniques et administratives, une grande disponibilité de ses concepteurs. C'est loin d'être le cas actuellement. Nous devons donc recruter, en plus des membres de soutien, de membres actifs, c'est-à-dire capables d'assumer, en y consacrant de temps en temps un samedi après-midi ou une soirée, les nombreuses charges inhérentes à la préparation de notre projet et, par la suite, à l'organisation des circulations et à l'exploitation de la ligne. Une autre condition paraît nécessaire et indispensable : nous installer le plus vite possible en gare de Guebwiller, afin que celle-ci devienne le centre névralgique de nos activités et que nous ayons enfin pignon sur rail !

P. BISCHOFF, président

## **Petite actualité ferroviaire locale**

- **Au dépôt** : outre le locotracteur MOYSE diesel-électrique 20 T (surnommé "Gaston 2"), rappelons que notre association dispose déjà d'un locotracteur MOYSE diesel-mécanique 10 T ("Gaston 1", N° 03 de série, dans un état actuel assez médiocre, mais réparable) et d'un wagon plat prêté par une autre association. Une voiture de voyageurs, datant des années trente et très représentative de cette époque pourrait rejoindre notre dépôt dès que nous disposerons des fonds nécessaires pour assurer son transport (par la route) et les opérations de grutage. Elle appartient à un membre de FLORIRAIL et se trouve dans un bon état général. Par la suite, nous comptons faire l'acquisition d'une ou deux voitures ex-CFF (voir FI N°5) afin de compléter la rame touristique. Dans l'immédiat il nous faut absolument : 1) repeindre le wagon plat et les deux locotracteurs afin de les mettre à l'abri de la corrosion, leur principal ennemi, 2) acheter une batterie pour "Gaston 2" et commencer les essais de cet engin sur les 400 m d'embranchement privé sur lesquels nous avons l'autorisation de rouler. La restauration de "Gaston 1" s'effectuera, quant à elle, plus progressivement en fonction de nos finances et du temps que notre équipe technique (en cours de constitution) pourra y consacrer. A terme, cet engin servira aux manoeuvres et, avec le wagon à ridelles, à l'entretien de la voie.

- **Des nouvelles de la FAAF** : créée il y a un an, la Fédération Alsacienne des Associations Ferroviaires se porte bien. Près d'une dizaine d'associations bas- et haut- rhinoises en font à présent partie. La première réunion de l'année a eu lieu le 12 mars dernier à Colmar. La prochaine aura certainement lieu à Molsheim, où sera bientôt inaugurée une gare toute neuve.

- **BB 13000, c'est fini** : en service depuis les années 50 en tête de trains de marchandises ou de voyageurs (voir FI N°2), les BB13000, surnommées "fers à repasser" quittent définitivement la scène. La dernière a été réformée le 23 janvier dernier. Ces machines, qui étaient stockées au dépôt d'Hausbergen (au nord de Strasbourg) au fur et à mesure de leur retrait, sont en cours de démolition. Une suggestion de FLORIRAIL: le rail a joué un rôle considérable dans l'exploitation de la potasse et a donc contribué de façon décisive à la richesse du bassin potassique. Pendant près de trois décennies, les 13000 (avec les BB 12000) ont tracté les lourds trains de potasse. Une de ces locomotives ne pourrait-elle pas être cédée, avant qu'il ne soit trop tard, à l'Ecomusée? Ce serait là un bel hommage à tous les cheminots, ceux de la SNCF et ceux des MDPA, sans qui cette partie de la Haute Alsace serait restée une "morne plaine".

- **Une première série de cartes postales** va être imprimée prochainement pour FLORIRAIL. La première de ces cartes représentera un autorail X4300 serpentant dans les champs de maïs entre Soultz et Bollwiller. Elle sera réalisée à partir d'une diapo prise à l'occasion d'une circulation spéciale sur notre ligne en 1989. Sa vente permettra d'alimenter les caisses de l'association! Une deuxième carte postale, plus rétro, illustrera la gare de "Sulz ober Elsass" au début du siècle.