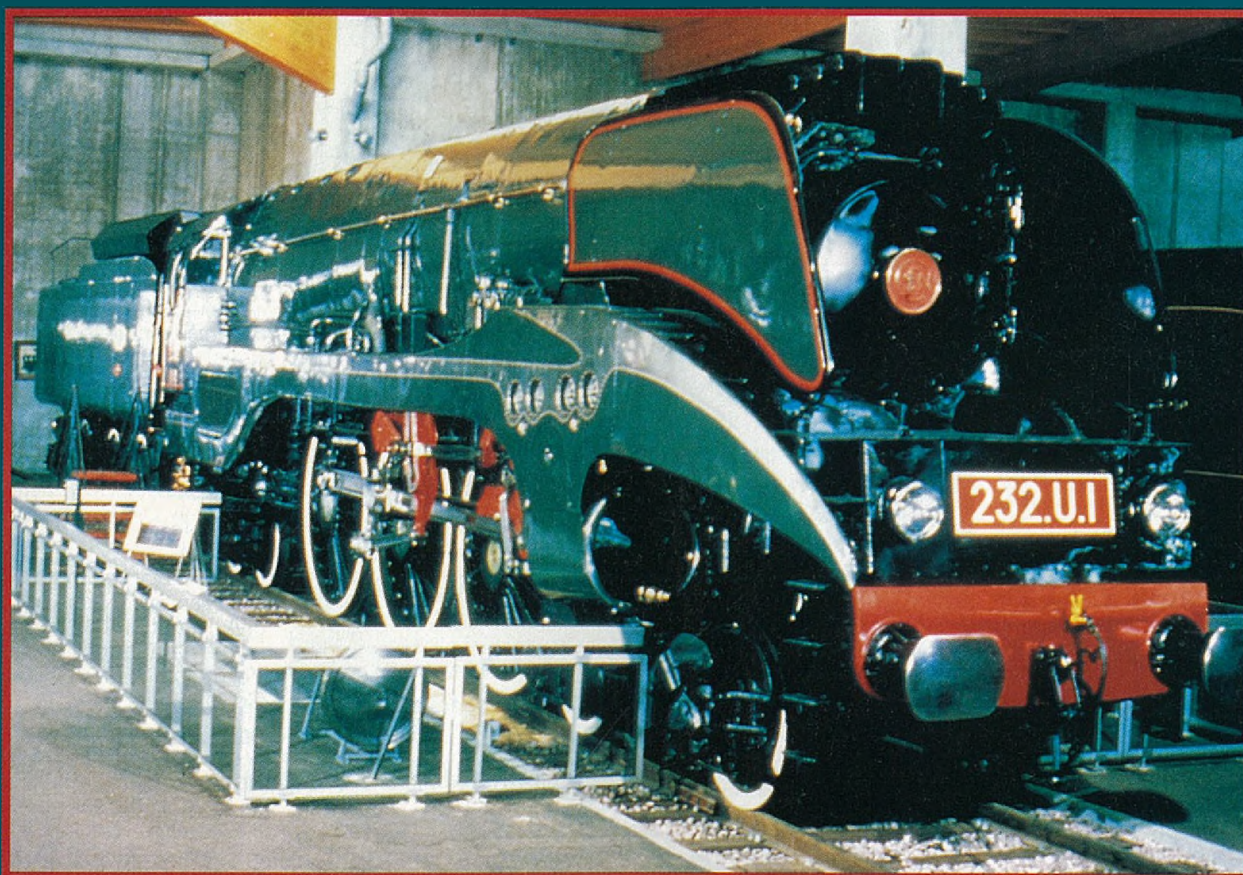


MULHOUSE

EEN SPOORWEGMUSEUM ZIJN NAAM WAARDIG

C. OPDECAM



MUSEE FRANÇAIS DU CHEMIN DE FER - MULHOUSE

STOOMLOCOMOTIEF 232U1 (1949). LAATSTE STOOMLOCOMOTIEF VAN DE SNCF. HIJ RIJDT EEN MAAL PER UUR

York, Utrecht en Nürnberg wakkerden reeds onze nieuwsgierigheid aan voor het Europees spoorwegpatrimonium.

Nu is het de beurt aan het museum van Mulhouse in Frankrijk, om zich aan u voor te stellen. Het Franse spoorwegmuseum is een stuk jonger dan zijn voorgangers. Het zag in juni 1976 het levenslicht en heeft van Mulhouse zijn vaste stek gemaakt. Tussen 1971 en 1976 leidde het er een eerder teruggetrokken bestaan in de buiten dienst gestelde werkplaats van Mulhouse Nord.

De idee om een spoorwegmuseum op te richten ontstond in de jaren 60.

De stichters Michel Doerr, een Parijzenaar, en Jean-Mathis Horrenberger, een inwoner van Mulhouse, zagen in Mulhouse de ideale plaats hiervoor.

Economische redenen gaven de doorslag.

Deze stad aan de boven-Rijn is immers een belangrijk internationaal verkeersknooppunt.

Op 6 juni 1969 heeft een beslissing van de minister van verkeer de SNCF de toelating gegeven om haar historisch materieel in dit museum onder te brengen. Sindsdien is het alleen maar blijven groeien en zijn verzameling blijven uitbreiden met materieel en projecten.

DE TECHNIEK

Het is onmogelijk de wereld van de spoorwegen op te roepen zonder daarbij de namen van de beroemde Denis Papin (1647-1714) en Newcomen te vermelden. De eerste bracht de stoomkracht onder de aandacht, de tweede zette deze idee in 1712 om in de praktijk door de bouw van de Coalfield-rijtuigen. De aandrijving kwam op gang dankzij de grote ontdekkingen van Joseph Cugnot, een Frans ingenieur, uitvinder van de door stoom voortbewogen auto – de « Fardier » uit 1771 – en van James Watt, een Schots ingenieur die in 1769 een brevet nam op de eerste stoommachine. Hun naam is nauw verbonden met de bloei van de spoorwegen.

Drie getuigen uit deze roemrijke periode zijn vertegenwoordigd in het museum :

- De locomotief Buddicom type 111 uit 1844 ;
 - De locomotief van het Stephensonstype, ook Sézanne genoemd ;
 - De Aigle, eveneens een locomotief van het Stephensonstype.
- De « Buddicom » werd in het atelier van de Engelse ingenieur William Barber Buddicom gebouwd te Les Chartreux, een gehucht bij Rouen. Gedoopt Saint-Pierre, draagt deze locomotief het nummer 33. Na de overname in 1876 door de staat van de Compagnie de l'Ouest kreeg hij het nummer 12-010 toebedeeld. Hij maakte deel uit van een serie van 40 locomotieven. Hij trok reizigerstreinen tussen Parijs en Rouen en verzekerde gedurende 70 jaar de dienst van de haventreinen op de lijn Dieppe-Parijs. Alvorens Buddicom in Frankrijk toekwam, heeft hij nog gewerkt onder het bevel van hoofdingenieur Alexander Allan in de werkplaatsen van Crewe van de Grand Junction Railway. Hij is ook de ontwerper van een « stroomverdelingstype » en van machines met onafhankelijke assen, die het Crewe type werden genoemd. Van deze laatste vinden wij toepassingen terug op de Buddicom.

De Sézanne, opgesteld op spoor 2, is van het long boiler type. Hij werd gemaakt door Hallette naar een Engels plan en op het spoor gezet in 1847 door de Compagnie de Montereau uit Troyes. Hij maakte deel uit van een serie van 16 machines die voor het net besteld werden. Zij reden op de lijn Parijs-Straatsburg na de fusie in 1853. Deze locomotief ziet er eerder lomp uit en zijn wielen zijn samengesteld uit elementen die in elkaar klikken.

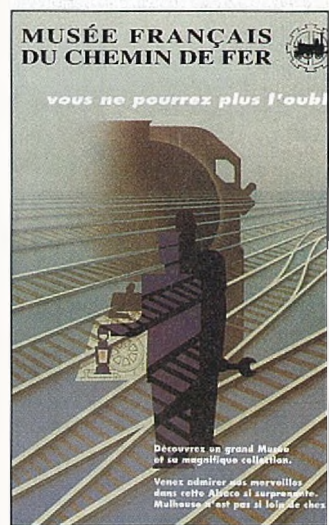
De Aigle, die we in de ontvangthal kunnen bewonderen, behoort tot de generatie van het long boiler type van Stephenson. Hij werd in 1846 gebouwd in de fabrieken van Stephenson te New Castle en aangekocht voor de lijn Avignon-Marseille. De levering gebeurde zelfs met een zeilboot ! Met zijn prachtig uiterlijk van hout, koper en

messaging, onderscheidt hij zich door zijn wielen die gesmolten werden uit één stuk. Deze beide modellen waren aangetast door de jaren en werden op het rippertje van de slopershamer gered. De Sézanne deed dienst als voortbrenger van stoom te Oullins, de Aigle als een verplaatsbare hulpstoommachine.

Zoals u reeds gemerkt zult hebben, kwam het rollend materieel in het begin voornamelijk uit Groot-Brittannië of werd het in Frankrijk gemaakt naar Engelse plannen. Deze Engelse invloed vond men zelfs terug in de spoorbreedte (4 voet, 8,5 duim) en besturing (links). Tegen het einde van de 19e eeuw namen de Fransen resoluut afstand van deze Amerikaanse en Engelse voorbeelden. Een economische reden lag aan de basis hiervan. De zeldzaamheid van Franse halfvette steenkool dwong onze zuiderbuur zich in het buitenland te bevoorraden. Het was dan ook meer dan logisch een middel te vinden om te besparen op deze energiebron. Frankrijk gaf daarom de voorrang aan een locomotief, van het Compound type. Het Compound-systeem maakte gebruik van stoom onder hoge druk in twee cilinders binnenin en gerecupereerde stoom onder lage druk in de twee buiten geplaatste cilinders. Een prototype van deze locomotieven kan men bewonderen op spoor 1. Het gaat om de locomotief 701 Nord, gebouwd in 1885 in de oude werkplaatsen AKC. Dit model viel erg in de smaak en werd later verbeterd door Alfred de Glehn en Gaston du Bousquet. Begin deze eeuw maakte de elektrische tractie haar opwachting. De eerste elektrische motorwagen in Frankrijk heette E 1 of « Boîte à sel » en werd in de Parijse regio ingezet. Hij nam gelijkstroom van 650 volt af door middel van een 3e spoor. Enkele jaren later, bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog, verschenen de eerste dieseltreinen op het Franse spoorwegnet. Met enig knutselwerk werden vier compartimenten 2e klas omgebouwd en voorzien van een motor uit een Somua oorlogstank. Dit prototype luisterde naar de naam ZZB2Ef. Wij treffen hem aan op spoor 6 te midden van andere dieseltreinen waarvan het hoogtepunt in het midden van de jaren '30 gesitueerd is. Deze voorkeur voor diesels moet gezien worden in het kader van de crisis van 1929 en in de noodzaak om nieuwe markten te verkennen. Twee grote namen drukten hier hun stempel op : Michelin en Bugatti. De verantwoordelijkheid van de eerste is overigens neologisme « Micheline » in verband met de diesellocomotieven. Wij herinneren ook aan het succes van de diesellocomotief Bugatti « Présidentiel » ZZ y 24 408 Etat die in 1937 het wereldsnelheidsrecord van 196 km/u voor zijn rekening nam op de lijn Parijs-Straatsburg. Er werd toen net zoveel

Denis Papin bracht de stoomkracht onder de aandacht, Newcomen zette deze idee in 1712 om in de praktijk door de bouw van de Coalfield-rijtuigen.

De Aigle, die we in de ontvangthal kunnen bewonderen, behoort tot de generatie van het long boiler type van Stephenson.



MUSÉE FRANÇAIS DU CHEMIN DE FER - MULHOUSE

over gesproken als over de HST nu. Bij het uitbreken van wereldoorlog II sloot Frankrijk een leencontract af voor vier jaar (1944-1947) met de Verenigde Staten en verkreeg bij die gelegenheid de R 141, een adept van de heersende spoorweggeest. De Fransen waren erg onder de indruk. Hij was de weerspiegeling van de Amerikaanse zin voor een maximum aan efficiëntie en rendement. Deze locomotief introduceerde in Frankrijk het ploegensysteem voor machinisten. Een nieuw tijdperk voor de Franse spoorwegen brak aan. De R 141 verzekerde in 1949 30% van het reizigersvervoer en 50% van het goederenvervoer in Frankrijk. Hij speelde tevens een grote rol bij de wederopbouw van het economische leven van het land.

GESCHIEDENIS

Zoals wij reeds vermelden, werden de spoorwegen in de eerste plaats gebruikt om de kosten van het goederentransport op de eerste lijnen in de regio Saint-Etienne te drukken.

Vóór de nationalisatie van het spoorwegnet op 1 januari 1938, waren de maatschappijen onafhankelijk. Getuigen hiervan zijn de verschillende kleuren van de Compound locomotieven die hier in het museum tentoongesteld staan: bruin met gele strepen voor het noordelijk net, zwart met rode voor de Compagnie de l'Est, groen en rode strepen voor PLM en tot slot grijs met blauwe strepen voor de maatschappij Paris-Orléans.

De oorlogsperiode komt eveneens aan bod in het museum. De militairen hebben uiteraard veel gebruik gemaakt van het spoor als vervoermiddel. Wij kunnen hier bijvoorbeeld een locomotief Consolidation bewonderen. Hij werd in Engeland aangekocht om de zware artillerie voort te trekken. Wij zien hier ook een locomotor Crochat die gebruikt werd om deze zware artillerie vlakbij het front op te stellen. De verbetering van het comfort startte met de buitenkant van de rijtuigen. Het rijtuig le klas van het noordelijk net stemt overeen met de bouw van een postkoets. Het was voor vaklui uiteraard nodig zich hiervoor bij te scholen.

Zo is het rijtuig BP 135 Nord een getuige van een hele andere evolutie: die van het comfort en invoeren van gangen. Op de eerste rijtuigen waren de gangen totaal afwezig. Men kon wel de benen strekken, op het ogenblik dat men de tender moest bijvullen, wat ook regelmatig gebeurde.

INVLOED VAN DE SPOORWEG OP DE VERBEELDING EN DE KUNSTEN

In de kunst wordt de kracht van de machines, die in het midden van de 19e eeuw hun opgang maakten, op een interessante manier geïllustreerd. De lijn



- 1 ONTHAAL, WINKEL
- 2 PEDAGOGISCHE ZAAL
- 3 BRANDWEERMUSEUM
- 4 ZAAL «SPOOREN GEBOUWEN»
- 5 TENTOONSTELLING DWARSLIGGERS
- 6 KUNSTGALERIJ
- 7 GROTE TENTOONSTELLINGSRUIMTE
- 8 STATION «MULHOUSE MUSEES»
- 9 RESERVERUIMTE VOOR PROJECTEN
- 10 SPOORBAAN IN TUIN (PROJECT)
- 11 MINIATUURSPORBAAN

van St.-Germain, gesticht door Peteire in 1835, heeft een enorme invloed gehad op de volkskunst: getuige een koffiekann en een juwelenkistje in de vorm een locomotief uit de verzameling van Charles Dollfus. De schilderijen van Turner, Dali, Brenet, Lamarche illustreren de strenge opvolging van de locomotieven. Spoorwegaffiches doen ons dromen over het reizen in de prestigieuze rijtuigen van de Compagnie Internationale des Wagons-lits, om er maar één te noemen. Twee van deze rijtuigen en één Pullman rijtuig uit de jaren '20 kan men bewonderen op spoor 5. De blauwe kleur dateert uit deze periode. Zij werd volgens de overlevering gekozen door M. Noblemaire als een eerbetuiging aan de kleur van het uniform van de Ardeense jagers, dat hij gedragen heeft tijdens de eerste wereldoorlog.

VAN ALLES EEN BEETJE ...

Het is onmogelijk om hier een opsomming te geven van alle getuigen uit de

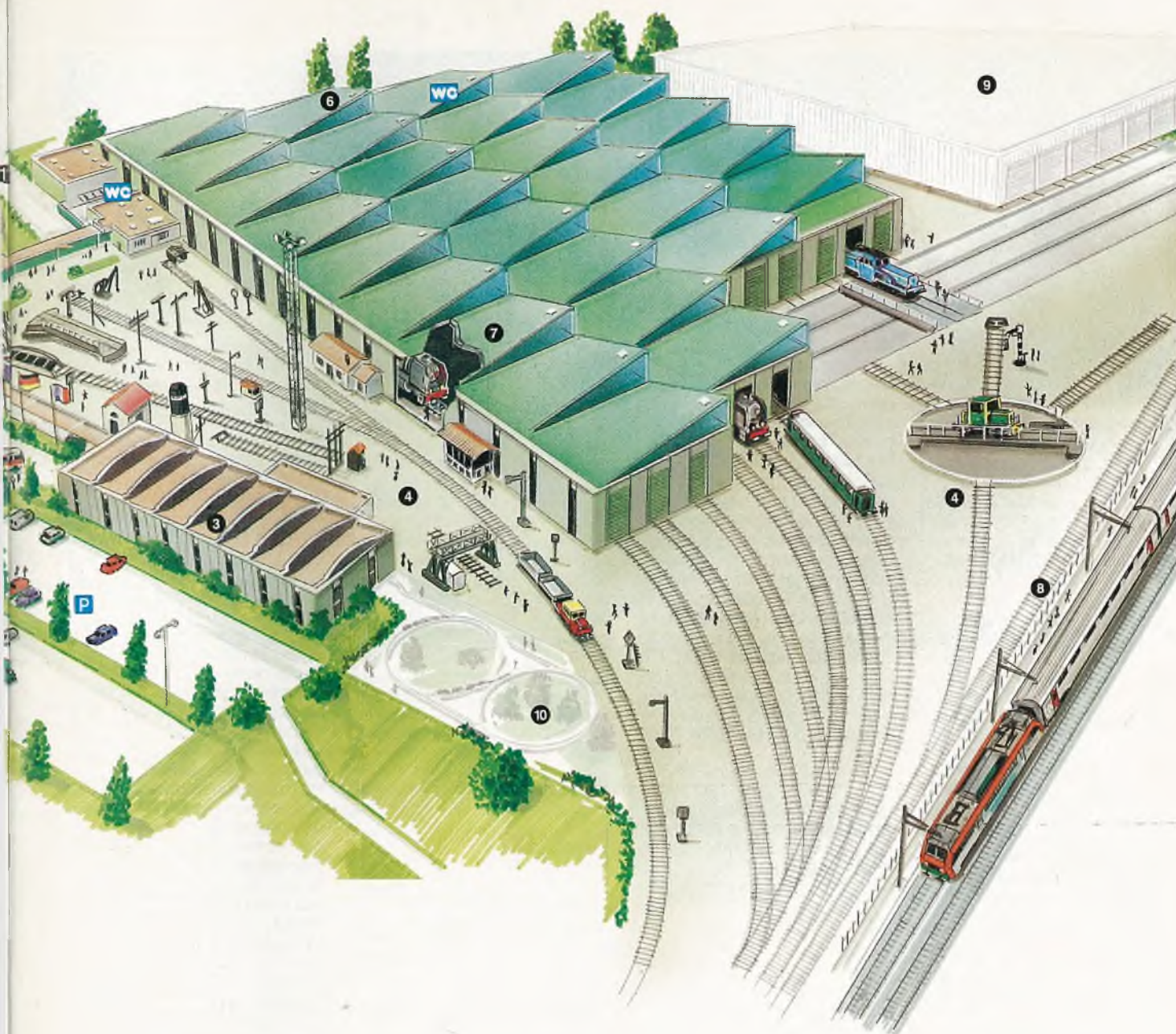


MUSEE FRANÇAIS DU CHEMIN DE FER - MULHOUSE

ALGEMEEN ZICHT TENTOONSTELLINGSRUIMTE

Tegen het einde van de 19e eeuw namen de Fransen resoluut afstand van hun Amerikaanse en Engelse voorbeelden.

Begin deze eeuw maakte de elektrische tractie haar opwachting. De eerste elektrische motorwagen in Frankrijk heette E1 of «Boîte à sel».



spoorweggeschiedenis die men hier in het museum aantreft. Wij kunnen wel een rijtuig van de Compagnie Paris-Orléans vermelden, een salonrijtuig van de adjudanten van de keizerlijke trein, het salonrijtuig nr. 10 ook het rijtuig van de groothertogin van Luxemburg genoemd en de presidentiële rijtuigen (PR1 en PR2), die hoofdzakelijk gebruikt werden door generaal de Gaulle.

De spoorweg is pas groot kunnen worden dankzij de ontzaglijke vooruitgang die er geboekt werd op het gebied van de infrastructuur. Dit belangrijk luik is dan ook alomtegenwoordig: op het binnenplein, in de vitrinekasten en in de gangen bij de ingang van de twee hoofdgebouwen. Het museum heeft ook een belangrijke verzameling spoorstaven, van het spoor met een dubbele spoorstaafkop over een serie sporen luisterend naar de naam «Vignole» tot het hedendaagse spoor, een verzameling armseinen PLM, AL, Lartigue Nored en PO, waarschuwingseinrichtingen, rode, groene

en violetvormige seinen, bedienings- en controlematerieel, hulpstukken, enz.... Het reizigersgebouw, Musée ville gedoopt, brengt de verschillende functies van het station weer in herinnering. De seinpost van Paris Invalides, die afgebroken en hier steen voor steen weer opgebouwd werd, illustreert linealenkasten van verschillende types. Er valt ook een spoorwegperron te bewonderen met zijn traditionele inrichting. Bij dit alles mogen wij zeker het vaste materieel en het museum van de dwarsliggers niet vergeten te vermelden. Dit laatste, in het leven geroepen door M. Malleret uit Surdon, doorloopt de evolutie van de houten dwarsligger tot aan de betonnen dwarsligger. Mulhouse is een museum om nooit te vergeten. □

□ Rue Alfred De Glehn 2
F- 68200 Mulhouse
Tel. 89 42 25 67
□ Bereikbaar langs de autosnelheid A 36, afrit Mulhouse Ouest of met de trein tot Mulhouse en van daar met bus 17; op zond- en feestdagen met bus S 17. Er is ook een halte voorzien op de internationale spoorlijn Mulhouse-Straatsburg: Mulhouse-Musées.
□ 40 FF, 31 FF voor groepen van meer dan 20 personen, 18 FF voor jongeren van 6 tot 18 jaar en voor studenten.
□ Alle dagen van 1 oktober tot 31 maart van 9 u. tot 17 u. en van 1 april tot 30 september van 9 u. tot 18 u. Gesloten op 1 januari, 25 en 26 december en van 1 november tot 28 februari op maandag, tenzij op feestdagen of tijdens de schoolvakanties. □