Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 69 (1989)
Heft: 3

Artikel: Le Musée français du Chemin de fer de Mulhouse : une visite passionnante

Autor: Muller, Jean-Paul

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-887193

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Le Musée Français du Chemin de Fer de Mulhouse

Une visite passionnante

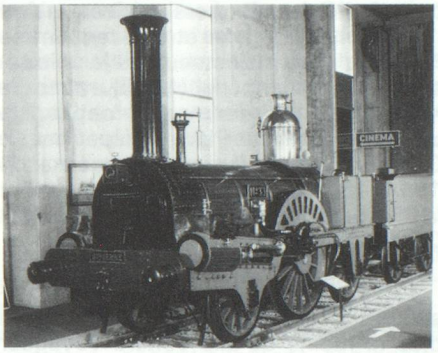
Jean-Paul Muller,
Directeur du Musée Français du Chemin de Fer, Mulhouse

Le Musée Français du Chemin de Fer constitue la plus importante concentration rétrospective de matériel ferroviaire du continent européen. Il est le fruit d'une action entreprise à l'initiative d'un mulhousien, Jean-Mathis Horrenberger et d'un parisien, Michel Doerr, qui en fut le premier directeur, et qui imaginèrent, au milieu des années soixante, d'implanter à Mulhouse, carrefour international, un musée consacré au chemin de fer.

Après bien des vicissitudes, une décision du 6 juin 1969 du Ministre des Transports habilita la SNCF à déposer son matériel historique dans le futur musée de Mulhouse. Installé provisoirement au dépôt désaffecté de Mulhouse-Nord de 1971 à 1976, le musée est ouvert depuis juin 1976 dans son site actuel. De très nombreux véhicules y sont présentés (locomotives à vapeur, diesels et électriques, autorails, voitures historiques et de prestige, wagons divers) dans un cadre grandiose (15 000 m^2) avec des aménagements spécifiques (galerie d'exposition, salle de cinéma, points audiovisuels). En outre, une cour située dans l'enceinte même du musée présente, en situation, le matériel « fixe » de la fonction équipement du chemin de fer.

L'intérêt historique (tant humain que technologique) de la collection, son authenticité et le merveilleux travail de restauration accompli par la SNCF et la CIWLT (*), sont assurément les facteurs principaux de l'exceptionnel succès public qu'il ne cesse de remporter depuis son ouverture. Ce musée, utile et intéressant pour tous, grands et petits, est un moyen de communication, un espace d'expression aux questions de chacun ; le visiter est une aventure passionnante.

S'y cotoient, la **Buddicom de 1844,** fabriquée en France par l'ingénieur anglais du même nom, et qui est la plus ancienne locomotive authentique visible sur le continent européen. La **Sézanne**

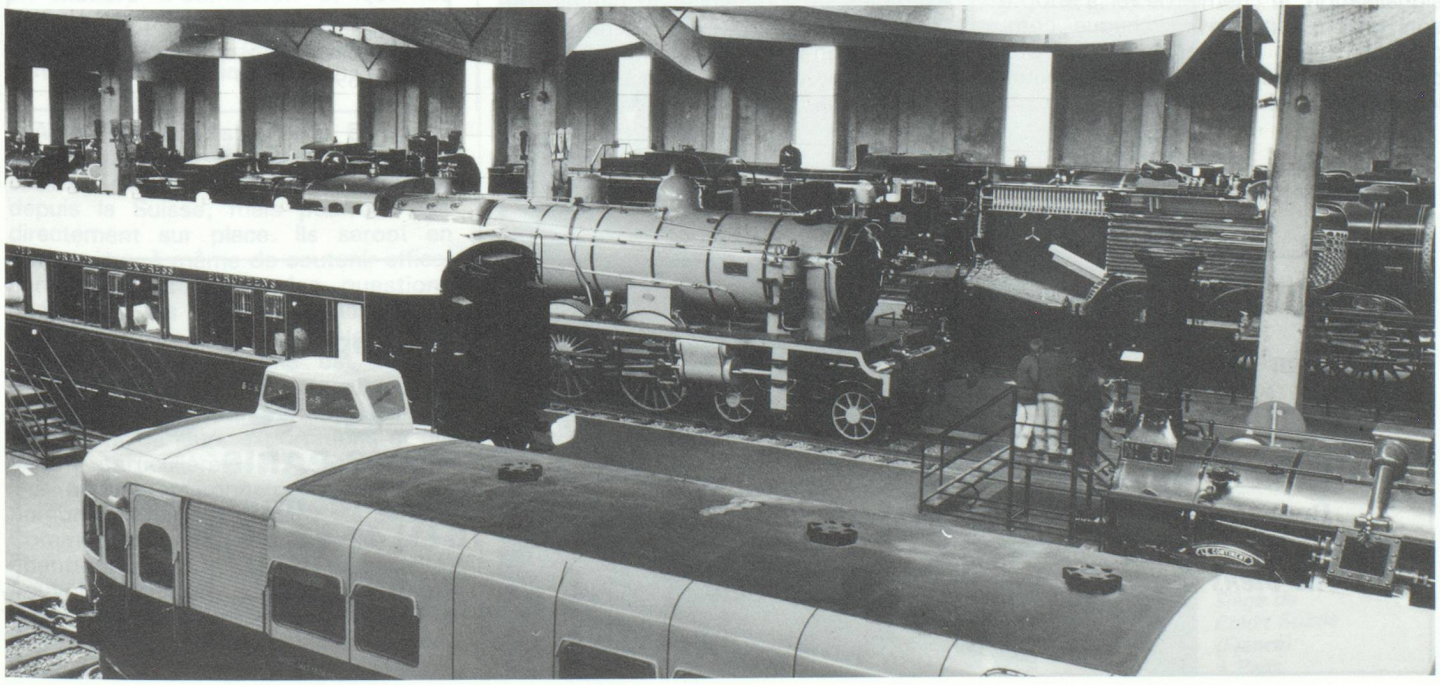


La Saint-Pierre fabriquée par Allcard Buddicom en 1844.

construite en 1847, première machine avec combustion au fuel, eut l'honneur de transporter, sur la plate-forme en 1868, l'Empereur Napoléon III. La **Baltic 232 Nord** de 1910, présentée de façon didactique à l'exposition des arts et techniques de Paris en 1937, caractérise les machines compound.

Un nombre important de machines de tous types, depuis la consolidation en passant par les célèbres **Pacific Mountain, 141 R Mikado,** ont retrouvé pour certaines leur robe de leur com-

(*) CIWLT = Compagnie Internationale des wagons-lits et du Tourisme.

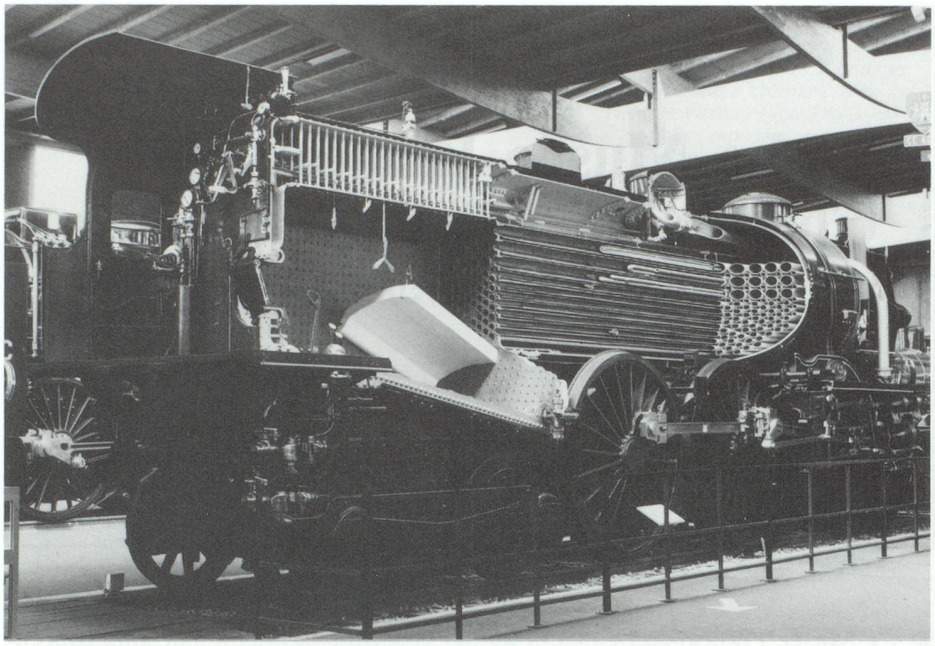


pagnie d'origine. Le gris princesse à filets bleu-nuit de la compagnie du P.O. (Paris-Orléans) rehausse le noir austère à filets rouges de la compagnie de l'Est. Le fourgon mixte de 3e classe attelé à la fameuse **Crampton** vous fera prendre conscience des différences de classes et de confort du matériel voyageur en comparaison avec la **151 Nord,** véritable diligence avec un intérieur bien douillet.

Il ne faut pas oublier les fameuses **voitures de l'Orient-Express** qui firent naître l'atmosphère de luxe et des rencontres faciles. L'aigle majestueux de la voiture-salon du train impérial (1856) attirera le regard du visiteur, sans oublier la voiture salon du PLM utilisée par le Général Joffre durant la guerre de 1914/18, les Présidentielles et surtout la PR2 beaucoup utilisée par le Président Charles De Gaulle.

L'Évolution des techniques vous présentera le premier autorail qui n'est ni plus ni moins qu'une voiture voyageur modifiée avec un moteur Somua équipant les chars durant la Grande Guerre. Les **autorails Renault** côtoient la **fameuse Micheline** avec ses roues en caoutchouc et le non moins prestigieux Bugatti équipé de 4 moteurs Bugatti royales (800 CV) qui roula en 1937 à 196 km/h. L'électricité prend le relais par la présence des premières **automotrices Sprague** (1901) tout en teck, les unités doubles de la Maurienne, les premières machines à courant alternatif (25 000 V), les CC tirant les trains lourds de 3 600 T et la fameuse BB 9004 co-détentrice du record du monde en 1955 avec 331 km/h.

Le chemin de fer c'est aussi l'équipement avec sa gare, son pont tournant, la maison du garde-barrière, les voies et aiguillages de tous types. En signalisation, le chemin de fer a adopté son propre langage et chaque compagnie avait le sien. Aussi, des potences de toutes formes et de toutes les couleurs tel des arbres, égayent la cour. **La traversothèque** vous fera découvrir les modes de pose de la voie et des essences de bois très variées.



Écorché de la Baltic N° 3 – 1102 Nord

La puissance de la machine surprend d'emblée. Les quais placés au niveau des roues accentuent cette impression. La **Moutain 241 A** avec ses 2 400 CV, ses roues et son embiellage entièrement dégagés, écrase et saisit le visiteur, qui ne peut rester indifférent devant cette puissance endormie. Cette impression de puissance marquera beaucoup les hommes du milieu du XIXe siècle. Pereire écrit dans le Globe, en 1830, « Avec le chemin de fer, l'homme façonne le monde à son image ».

La collection Charles Dollfus, exposée dans des vitrines, nous fournit maints exemples de l'influence du chemin de fer sur l'art populaire (cafetière, bijoux cendriers en forme de locomotive). Des gouaches de Brenet, Lamarche, exposées au musée, sont la preuve de l'influence sur les artistes de renommée, de Turner à Dali.

Enfin, pour terminer, signalons qu'après la Haye et Paris (Cité des sciences de la Villette) le musée vient d'ouvrir la **3e salle Omnimax d'Europe.** Ce cinéma à écran hémisphérique vous plonge dans le cœur de l'action et vous provoque des sensations fortes. ■

Le Musée du Chemin de Fer est ouvert tous les jours, sans interruption (sauf le 1er janvier, les 25 et 26 décembre), de :

- **9 h 00** à **17 h 00** du **1er octobre** au **31 mars**
- **9 h 00** à **18 h 00** du **1er avril** au **30 septembre**

2, rue Alfred-de-Glehn,
68200 Mulhouse
Tél. : 89.42.25.67

Pour vendre mieux
Pour acheter mieux
Pour louer mieux
Pour gérer mieux

Tous biens immobiliers

Appelez

NEVEU & Cie

75016 PARIS

103, bd de Montmorency
16 (1) 47.43.96.96

Président-Directeur Général : Xavier BRUN.