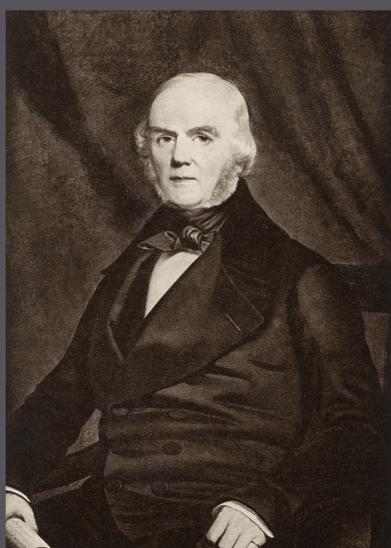


1. 1839: LE TRAIN PART DE MULHOUSE

Le 25 mai 1836, à la Société industrielle de Mulhouse, Nicolas Koechlin annonce son intention de construire un chemin de fer entre Mulhouse et Thann. Le 6 août 1839, à 4 heures du matin, la locomotive «Napoléon» procède aux premiers essais et atteint Lutterbach en 8 minutes à 48 km/h. «C'est en voyant courir de pareilles machines qu'on peut s'écrier que la faculté de créer rend l'homme émule des Dieux» s'émerveille le journal L'Industriel alsacien!



Nicolas Koechlin
[Centenaire de la Société industrielle, Mulhouse, Braun & Cie, 1926, BUSIM]

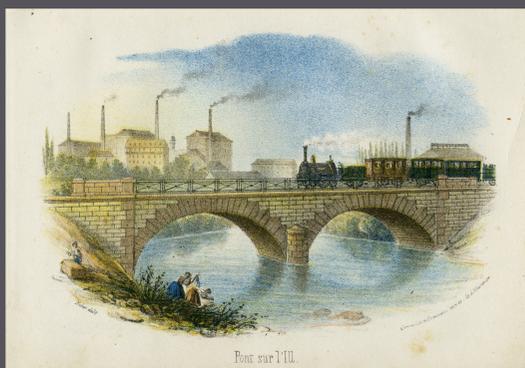
Deux hommes sont les maîtres d'œuvre du projet: Nicolas Koechlin (1781-1852), petit-fils de Samuel Koechlin, fondateur en 1746 de la première manufacture d'indiennes de Mulhouse, est lui-même un grand entrepreneur: il emploie jusqu'à 5 000 ouvriers dans son entreprise textile, Nicolas Koechlin & Frères, et réalise en 1826 le Nouveau Quartier, à Mulhouse. Pierre-Dominique Bazaine (1809-1893), polytechnicien, ingénieur des Ponts et Chaussées à Altkirch, est détaché par l'administration pour se consacrer au chemin de fer.

Le premier prend en son nom personnel la responsabilité intégrale du projet, notamment son financement complet, depuis l'achat des terrains jusqu'au matériel (2,5 millions de francs, soit environ 8 millions d'euros). Le second doit tout concevoir, tout inventer: tracé, ouvrages d'art, «stations» (c'est-à-dire les gares), signalisation, etc.



Le pont sur la Doller, à la sortie de Mulhouse en direction de Thann.
[Album de plans du chemin de fer, don de M. Bazaine, BUSIM]

1^{er} septembre 1839, l'inauguration se déroule sous une pluie battante. À 8 h 30, le train part de Mulhouse, au son des canons, de la musique et des vivats de la foule. 25 minutes plus tard, il arrive à Thann. Après discours et toasts, le train repart à midi et fait le trajet du retour, en légère descente, en 15 minutes, à 80 km/h! À 16 h, un banquet réunit 400 personnes.



Le train quitte Mulhouse en direction de Thann et franchit l'Ill.
Au fond à gauche, la filature Naegely.
[Dessin de Rudolf Huber, chromolithographie Engelmann Père & Fils, 1839, Collection A. Weiss, dépôt SIM, BMM]

Circulation du train en 1839

«Le signal de départ était donné par le chef de station sur une grande cloche fixée au-dessus du trottoir couvert destiné aux voyageurs. Ceux-ci sortaient alors des salles d'attente de 1^{ère}, 2^e et 3^e classes et montaient dans les wagons; le chef de train cornait ensuite et le mécanicien après un coup de sifflet de sa machine, mettait le convoi en marche. Ce départ était signalé à la prochaine station par de petits drapeaux rouges, que les gardes-voie hissaient sur des mâts près de leurs guérites, distantes l'une de l'autre d'environ 1 000 mètres. Ce signal et deux coups de cornette étaient également l'avertissement de fermer les passages à niveau. Un obstacle sur la voie nécessitant l'arrêt du train était signalé au mécanicien par un drapeau rouge et blanc et pendant la nuit par des lanternes rouges.»

[D'après Max Koehnlein, «Aperçu historique du début du chemin de fer de Mulhouse à Thann», Bulletin de la Société d'histoire de Mulhouse, 1939].



Guérite de garde-voie, placée tous les kilomètres entre Mulhouse et Thann.



Mât de signalisation avec drapeau pour le jour et lanterne pour la nuit.



[Album de plans du chemin de fer, don de M. Bazaine, BUSIM]