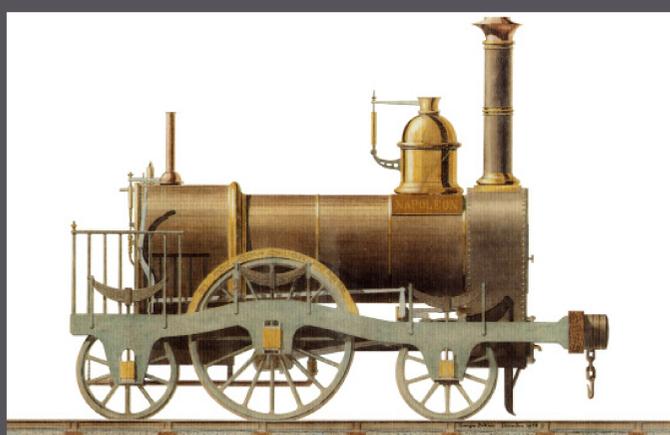


## 4. MULHOUSE, CAPITALE DE L'INDUSTRIE DE LA LOCOMOTIVE

25 des 29 locomotives en service sur les deux lignes alsaciennes en 1845 ont été fabriquées dans la région mulhousienne: c'est un fait unique dans la France ferroviaire de l'époque où les importations anglaises prédominent. Trois industriels ont relevé ce défi et jeté les bases d'une industrie régionale dont Alstom, à Belfort, est aujourd'hui l'héritier.



Conçue sur le schéma du modèle Patentee, mis au point par l'Anglais Robert Stephenson en 1833 (un essieu moteur encadré par deux essieux porteurs), la «Napoléon» se distingue par son châssis courbe caractéristique des productions de Sharp, Roberts & Co. [Lavis de Georges Schlee, 1922, Cité du train, Mulhouse]

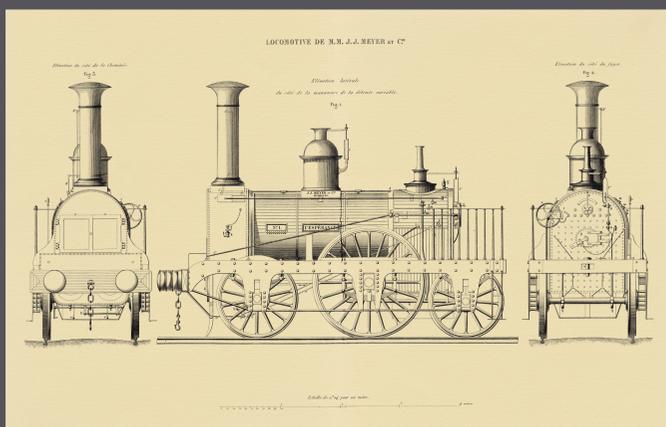
André Koechlin (1789-1875), cousin germain de Nicolas Koechlin, fonde en 1826 l'entreprise de constructions mécaniques André Koechlin & Cie. Il fabrique des machines à vapeur depuis 1834 et livre en août 1839 la «Napoléon», locomotive inaugurale du Mulhouse-Thann. À elle seule, l'entreprise fabrique vingt des premières locomotives des chemins de fer d'Alsace.



Locomotive «Thann» de Stehelin & Huber (présentée par erreur comme la «Napoléon») à deux essieux moteurs accouplés, destinée au transport des voyageurs et des marchandises. [Lithographie Engelmann Père & Fils, BUSIM]

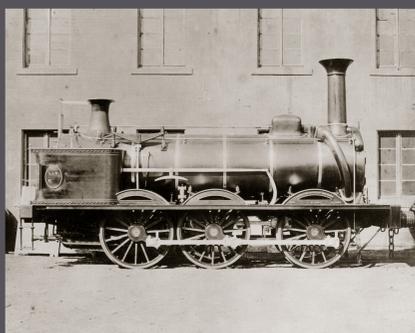
L'entreprise Stehelin & Huber, de Bitschwiller-lès-Thann, est en 1838 la première en Alsace à fabriquer des locomotives pour la ligne Paris-Saint-Germain, mais Nicolas Koechlin ne lui commande au total que trois machines.

Le troisième constructeur, Jean-Jacques Meyer (1804-1877), dépose en octobre 1841 un brevet pour un procédé de détente variable de la vapeur permettant d'importantes économies de combustible. Sa locomotive «L'Espérance», mise en service en juillet 1842, produit une «grande sensation» selon l'ingénieur Bazaine, et se révèle supérieure «aux machines anglaises et françaises construites à ce jour». Mais le procédé Meyer est surclassé dès avril 1843 par la «coulisse», mise au point par Robert Stephenson, qui s'avère plus pratique.

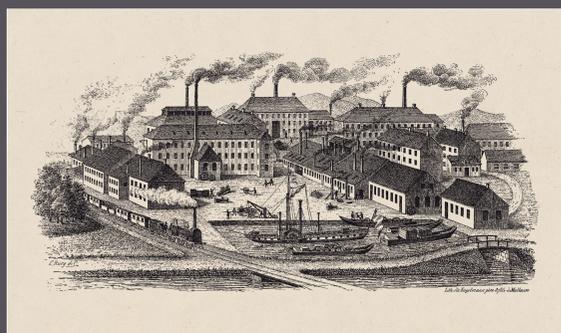


«L'Espérance», de Jean-Jacques Meyer (1842), construite également sur modèle anglais mais équipée du procédé révolutionnaire de la détente variable. [in Pierre-Dominique Bazaine et Paul-Romain Chaperon, Chemins de fer d'Alsace, Paris, 1845, planche supplémentaire n° 62, BUSIM]

Stehelin & Huber cesse la fabrication des locomotives dès 1841; Jean-Jacques Meyer produit 115 machines dans ses ateliers mulhousiens avant de s'installer à Paris en 1846; seul reste en piste André Koechlin & Cie dont l'essor est remarquable sous le Second Empire: l'entreprise franchit la barre des 1 000 locomotives fabriquée en 1864 et se place au deuxième rang des constructeurs français derrière Schneider.



Locomotive construite en 1858 par André Koechlin & Cie pour la ligne de Lyon à la Méditerranée (LLM) [Collection Jean-Marc Combe]



L'usine André Koechlin & Cie à Mulhouse dans les années 1840, située dans la boucle de la voie ferrée Strasbourg-Bâle et au bord du canal du Rhône au Rhin. [Dessin de Burg, lithographie Engelmann Père & Fils, Musée historique de Mulhouse]