

## 7. MULHOUSE-MÜLHAUSEN

La gare vit au rythme de l'histoire: départs et arrivées, retraites et retours, se succèdent entre Français et Allemands de 1870 à 1944. Les changements de panneaux, de compagnies et d'uniformes ne seraient que de légères retouches si les guerres n'apportaient leur lot de tragédies.



La place de la gare au début du XX<sup>e</sup> siècle  
[AM]

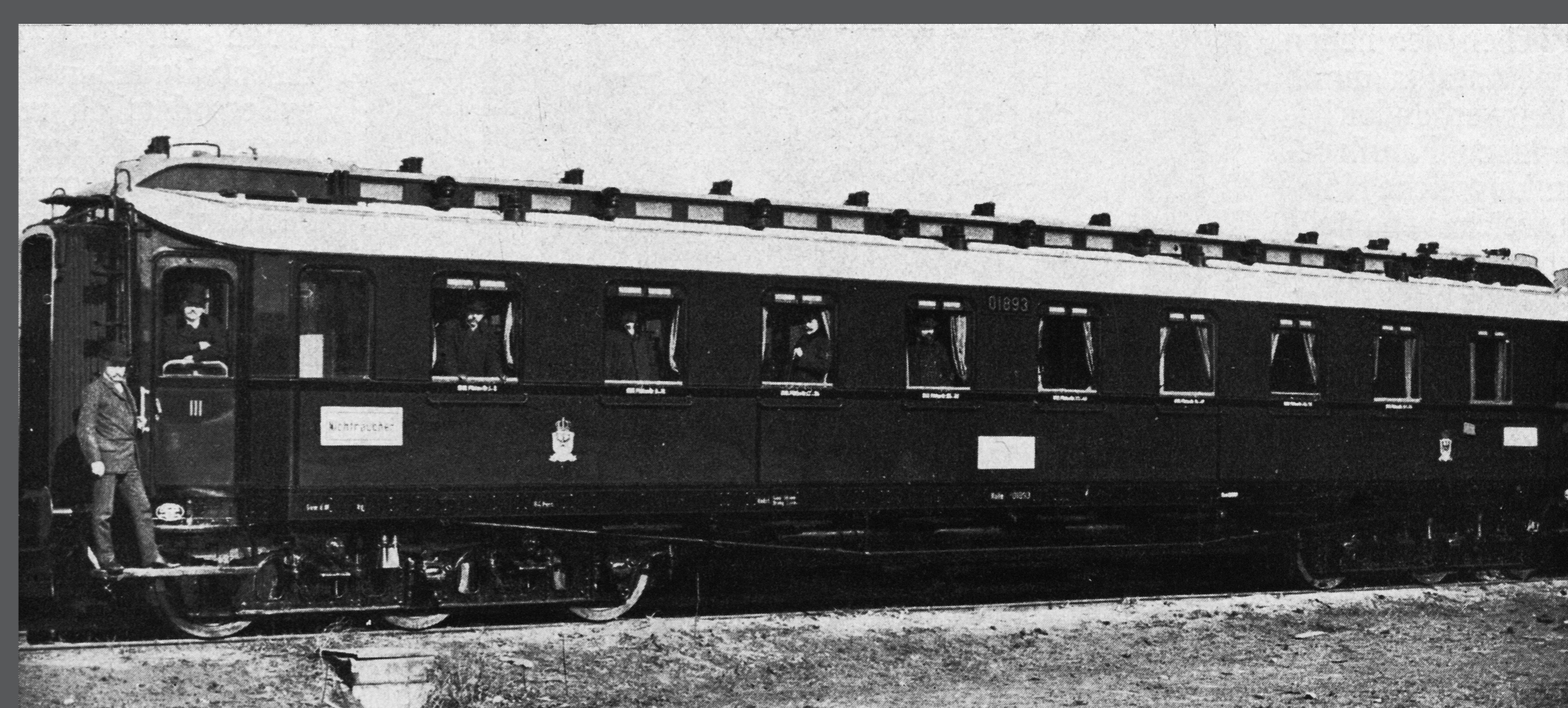
La gare du début du XX<sup>e</sup> siècle n'est plus celle de 1841: après des modifications successives entamées dès le Second Empire, le corps central, conservé, est désormais flanqué de bâtiments disparates. Quant aux ateliers d'entretien, ils ont été transférés à la gare de la Wanne, vers Riedisheim, où se trouvent également les rotondes abritant les locomotives.

### Le nœud ferroviaire mulhousien en 1900

Mulhouse devient sous le Reichsland (1870-1918) un important nœud ferroviaire qui voit se croiser des trains internationaux français, allemands, suisses, belges et hollandais:

«De grands express, chaque jour, traversent notre gare de Mulhouse. Nous avons l'occasion d'examiner les voitures du réseau Paris-Lyon-Méditerranée qui arrivent avec l'express de Lyon; puis nous avons le matériel des chemins de fer de l'Est français qui passent avec l'express Bâle-Paris et Bâle-Calais. Avec l'express Bâle-Bruxelles-Ostende, nous voyons le matériel belge et hollandais et, enfin, nous avons le loisir d'étudier une grande partie du matériel allemand qui compose les trains express Bâle à Francfort, Bâle à Cologne et Bâle à Berlin. Ces voitures vont directement de Bâle aux principales villes de l'Allemagne. Elles appartiennent soit aux lignes prussiennes de la Direction de Berlin, de Magdebourg, de Francfort, de Cologne, soit à celles de Palatinat ou d'Alsace-Lorraine.»

[Histoire documentaire de l'industrie de Mulhouse et de ses environs, Mulhouse, Vve Bader, 1902]



Voiture prussienne en usage au début du siècle.  
[Collection Cité du train]



Au temps des Eisenbahnen  
in Elsass-Lothringen (vers 1900).  
[Collection Patrick Perrot]



...de la Compagnie Alsace-Lorraine  
(vers 1925).  
[Collection Gerrer]



...et de la Deutsches Reichsbahn  
(entre 1940 et 1944)  
[Collection Gerrer]

Avec les changements de nationalité et de compagnies ferroviaires, les cheminots doivent s'adapter à des conditions de travail et à des pratiques différentes.



La propagande nazie s'affiche sur la façade de la gare de Mulhouse:  
« Des roues doivent tourner pour la victoire »  
[Fonds Armand Wantz, AM]

Entre 1939 et 1944, la gare est au cœur du drame: elle voit partir ou passer les trains d'évacués, d'expulsés, de transplantés, de déportés, d'incorporés de force.

Bien que la convention d'armistice oblige les cheminots à rejoindre leur poste en Alsace-Lorraine à la date du 25 juillet 1940, une circulaire du 1<sup>er</sup> août 1940 précise que ceux qui ne sont pas nés en Alsace ou en Lorraine doivent être expulsés. À Mulhouse, ils sont d'abord rassemblés à la synagogue, puis transférés à Rouffach où est effectué un tri entre ceux qui sont expédiés en Allemagne ou en France non occupée.

En 1944, le quartier de la gare subit de violents bombardements alliés, puis est le théâtre de combats farouches au moment de la Libération.



Le lieutenant Jean de Loisy le 21 novembre 1944, peu de temps avant sa mort, sur son char «Austerlitz» devant la gare de Mulhouse en ruine.  
[Fonds Tresch, AM]