

CITÉ DU
TRAIN

PATRIMOINE SNCF

GUIDE DE VISITE



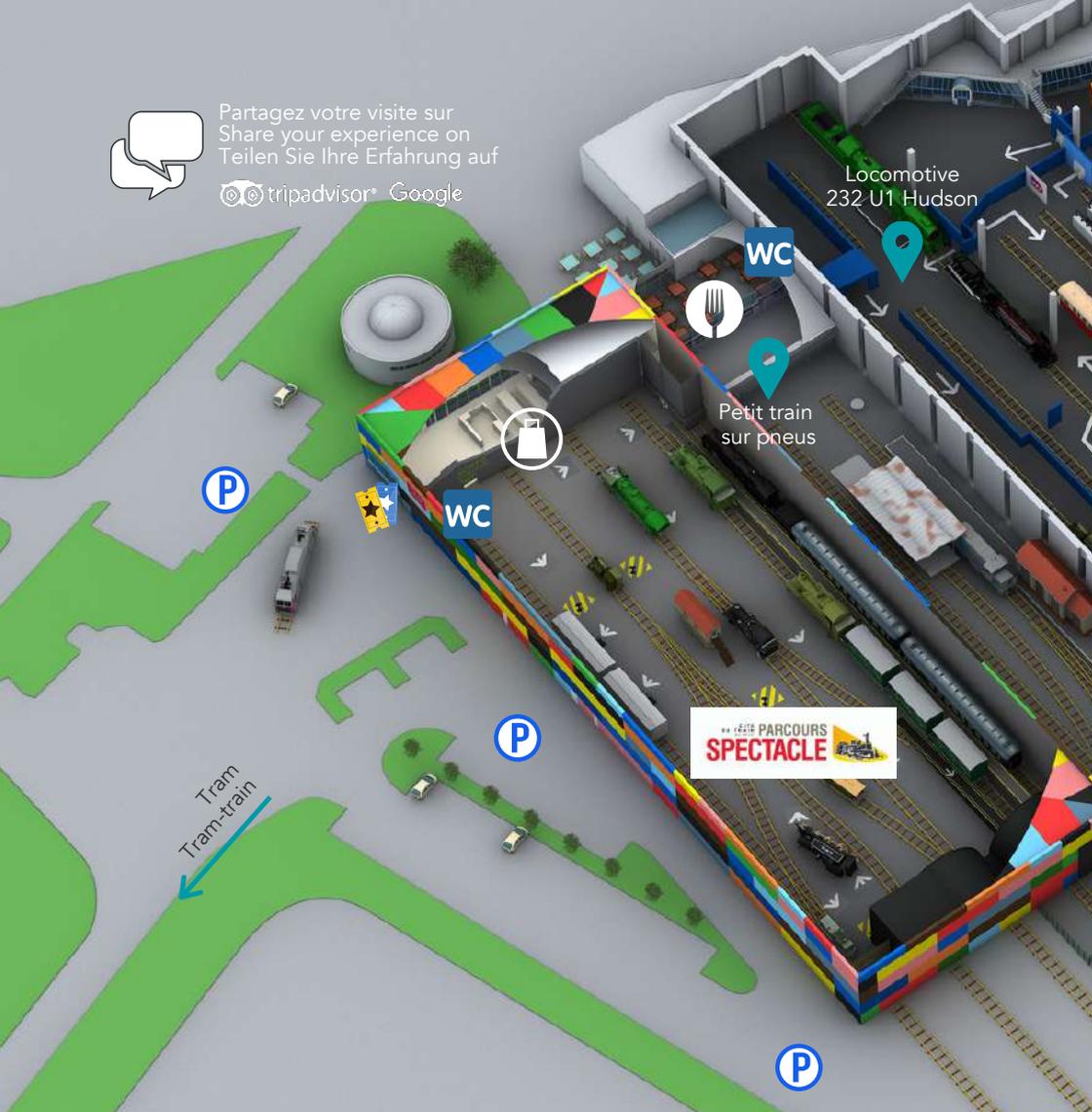
CITÉ DU TRAIN #PatrimoineSNCF
#Mulhouse

citedutrain.com





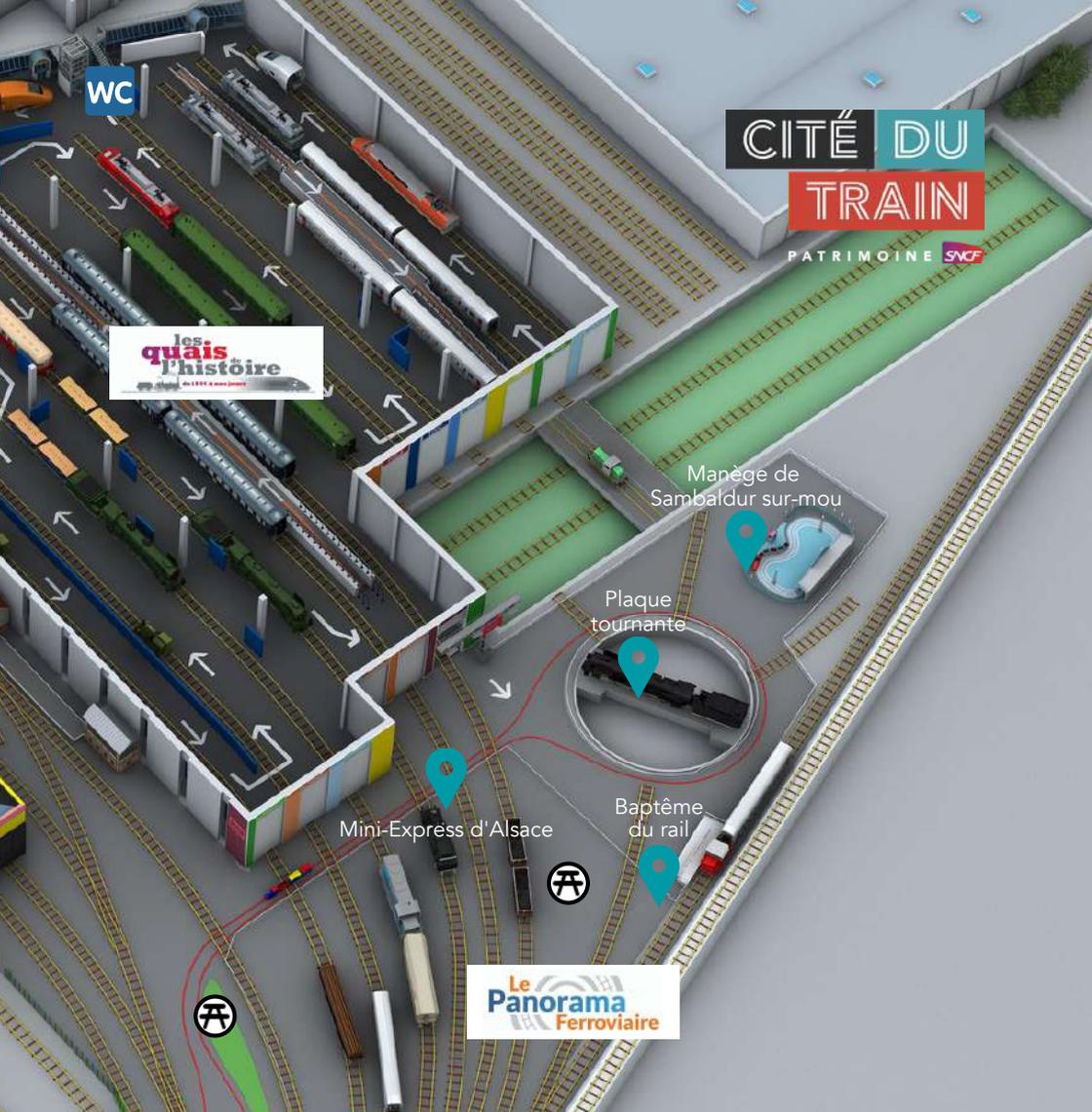
Partagez votre visite sur
Share your experience on
Teilen Sie Ihre Erfahrung auf
© tripadvisor Google



Bienvenue à la Cité du Train, plus grand musée ferroviaire d'Europe.

Au cœur des collections du patrimoine SNCF, nous vous invitons à revivre la grande aventure des chemins de fer en France, depuis ses origines en 1827, jusqu'à nos jours.

- Le Parcours Spectacle : 27 matériels scénarisés en 6 thèmes dans l'ambiance spectaculaire d'un plateau de cinéma.
- Les Quais de l'Histoire : 64 matériels ferroviaires retraçant la chronologie des chemins de fer en France.
- Le Panorama Ferroviaire : espace d'expositions et d'animations en plein air avec une vue imprenable sur le passage des trains modernes en circulation.



Welcome to the Cité du Train, the largest railway museum in Europe. At the heart of SNCF heritage, the Cité du Train takes you back to France's great railway adventure, from its origins in 1827 to the present day.

- The Show Circuit: 27 items based on 6 themes in the spectacular atmosphere of a movie set.
- The Platforms of History: 64 items of railway equipment retracing the chronology of the railways in France.
- Railway Panorama: exhibition and outdoor activity area with a breathtaking view of modern trains circulating.

Willkommen in die Cité du Train, das größte Eisenbahnmuseum Europas. Die Cité du Train, ein Kernstück des Kulturerbes der SNCF, lässt Sie am großen Abenteuer der Eisenbahnen in Frankreich teilhaben, von den Anfängen 1827 bis in unsere Tage

- Der Show-Parcours: 6 Themenbereiche mit insgesamt 27 inszenierten Stationen in der spektakulären Atmosphäre eines Filmsets.
- Die Bahnsteige der Geschichte: 64 Eisenbahnobjekte, die die Chronologie der Eisenbahnen Frankreichs nachzeichnen.
- Das Bahnpanorama: ein Ausstellungs- und Erlebnisbereich unter freiem Himmel mit unverstelltem Blick auf die Fahrt der modernen im Verkehr befindlichen Züge.



PARCOURS SPECTACLE

THE SHOW CIRCUIT

DER SHOW-RUNDGANG

Vous voici plongé dans les couloirs de l'histoire, trouvant dans chaque dédale l'impact du transport ferroviaire dans la vie quotidienne des français. 27 matériels s'ouvrent à votre mémoire comme un livre sur le passé.

Pour appuyer cette magique et brutale remontée du temps, un son et lumière vous transporte dans l'émotion d'antan.

6 thèmes illustrent "l'âge d'or du chemin de fer" : le chemin de fer et les vacances, le chemin de fer et la montagne, les trains officiels, le chemin de fer et la guerre, les cheminots et l'univers du voyage.

As soon as you step foot in the Cité du Train, you are taken back in history, discovering in each corner the impact of the railway on everyday French life. The 27 pieces of railway equipment revisit history like a book on the past.

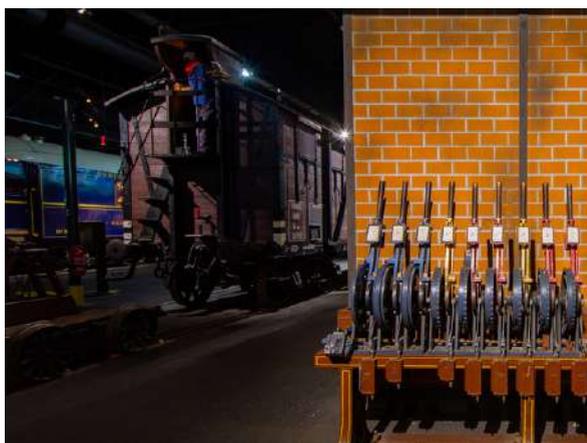
As you travel back in time, a sound and light show submerges you in an atmosphere from the past.

The "golden age of the railway" is presented through 6 themes: the railway and the holidays, the railway and the mountains, the official trains, the railway and the war, the railway workers and the world of travel.

Sobald Sie in die Cité du Train hineinkommen werden Sie von der Geschichte mitgenommen. An jeder Ecke zeigt sich die Auswirkung des Schienenverkehrs auf den Alltag der Franzosen. 27 Materialien spiegeln die Geschichte wie ein Buch über die Vergangenheit.

Mit einer Ton- und Lichtschau erleben Sie die Stimmung vergangener Jahre in dieser wunderschönen und brutalen Zeitreise.

6 Themen zeigen die „goldene Zeit der Eisenbahn“: Die Eisenbahn und der Urlaub, Die Eisenbahn und die Berge, Die offiziellen Züge, Die Eisenbahn und der Krieg, Die Eisenbahner und Die Welt des Reisens.



LE CHEMIN DE FER ET LES VACANCES

THE RAILWAY AND THE HOLIDAYS

DIE EISENBahn UND DER URLAUB

Dès les premières lignes de chemin de fer, sur Paris - Saint Germain et Paris - Versailles, le train apparaît comme un mode de transport privilégié pour les voyageurs en quête de dépaysement. À cette époque, les nobles et les bourgeois restent toutefois les principaux bénéficiaires de l'essor du rail.

C'est en 1936, plus de cent ans après la naissance du chemin de fer en France, que l'adoption de la loi sur les congés payés marque le vrai début du tourisme de masse. Jusqu'à cette date, les ouvriers étaient bien en vacances pendant la fermeture des usines (deux semaines au mois d'août), mais ils ne percevaient aucun salaire...

Les grandes compagnies ferroviaires créent alors les fameux "billets populaires" de congé annuel de 3e classe, offrant une réduction de 40% sur le prix de deux billets à certaines conditions. Au total, 549 250 personnes en bénéficient en 1936 et 907 857 en 1937.

Dans le cadre de l'évocation des départs en vacances, la Cité du Train expose deux matériels qui ont transporté de nombreux "premiers" vacanciers sur les bords de mer ou les stations d'hiver : un exemplaire de la fameuse Micheline qui desservait les lignes secondaires et une voiture voyageurs à compartiments où les familles prenaient place, avec leurs bagages, pour se rendre sur leur lieu de villégiature.



Since the creation of the first railway lines, Paris - Saint Germain and Paris - Versailles, the train has been considered as a popular mode of transport for travellers looking for adventure. However, at that time, the primary beneficiaries of the railway boom remained the royalty and the bourgeois.

In 1936, more than a hundred years after the birth of the railway in France, the legislation on paid leave marks the real beginning of mass tourism. Mirroring these holidays, the Cité du Train presents two pieces of equipment which have transported many "first" holidaymakers to the seaside or the ski resorts.

Ab der Eröffnung der ersten Eisenbahnlinien, Paris - Saint Germain und Paris - Versailles, gilt der Zug als optimale Transportart für Reisende auf der Suche nach Entdeckung. Zu dieser Zeit profitieren aber am meisten Adlige und Bourgeois vom Wachstum der Eisenbahn.

Erst 1936, mehr als hundert Jahre nach der Geburt der Eisenbahn in Frankreich, fängt Massentourismus durch das Gesetz zu dem bezahlten Urlaub richtig an. Als Beispiel des Urlaubs zeigt die Cité du Train zwei Materialien, die mehrere „Erstreisenden“ zum Meer oder zu den Wintersportgebieten mitgenommen haben.

LE CHEMIN DE FER ET LA MONTAGNE

THE RAILWAY AND THE MOUNTAINS

DIE EISENBAHN UND DIE BERGE



For the trains to be able to serve mountainous areas with considerable altitude differences while facing a hostile weather, engineers have developed a myriad of solutions, one of them being the metre-gauge railway.

For the rail connection to the valley of Mont Blanc, the company PLM (Paris-Lyon-Méditerranée) ordered tailor-made self-propelled vehicles, passenger coaches, wagons and snowploughs.

The motor vehicles were ordered to the "chantiers de la Buire" when the line went into operation. You can discover two of them at the Cité du Train.

Damit die Züge in allen Bergregionen mit großen Höhenunterschieden fahren können, sowie schwierige Wetterbedingungen aushalten können, haben Ingenieure eine Vielfalt von Lösungen entwickelt, z. B. die Meterspur.

Für die Eisenbahnverbindung zum Tal des Mont Blanc bestellt die Eisenbahngesellschaft PLM (Paris-Lyon-Méditerranée) Gepäcktriebwagen, Personenwagen, Waggons und Schneepflüge, die für die Region geeignet sind.

Die Motorfahrzeuge werden bei den „Chantiers de la Buire“ bestellt bei der Inbetriebnahme der Eisenbahnlinie. Bei der Cité du Train können Sie zwei entdecken.

Pour permettre aux matériels de desservir toutes les régions montagneuses aux dénivélés importants, tout en affrontant une météo hostile, les ingénieurs ont développé un arsenal de solutions dont la voie métrique.

Afin d'accompagner le développement de l'alpinisme et les sports de neige, la compagnie du P.L.M (Paris-Lyon-Méditerranée) se doit de trouver des solutions pour affronter les 500 mètres de dénivélé entre Saint-Gervais et Chamonix.

Le PLM entreprend donc la création, entre 1901 et 1907, d'une ligne au profil difficile avec de fortes rampes et de nombreuses courbes de faible rayon. L'écartement "métrique" des voies est adopté. Les rails sont posés à une distance de 1 mètre au lieu de 1 m 435 pour les voies classiques.

La ligne est électrifiée en 600 volts continu avec un 3e rail latéral d'alimentation électrique. Un 4e rail est posé au milieu de la voie métrique dans les zones à forte déclivité ; il permet un freinage supplémentaire grâce à des mâchoires placées sous les motrices.

Pour la desserte de cette ligne, le PLM commande des véhicules ferroviaires qui ont la particularité d'être tous motorisés. Ils sont composés de caisses en bois montées sur des trucks numérotés de 1 à 161. Vous pouvez en admirer deux d'entre eux.

LES TRAINS OFFICIELS

THE OFFICIAL TRAINS

DIE OFFIZIELLEN ZÜGE

À l'époque de la grande révolution ferroviaire, tous les souverains européens ont voyagé dans un train conçu spécialement pour eux. Comme les chars de la Rome antique ou les carrosses royaux, les attelages ferroviaires sont le reflet du pouvoir en place. Leur décoration signe une époque, leur aménagement reflète une philosophie du voyage.

En France, Napoléon III, grand usager et promoteur du rail, commande à la Compagnie du Paris-Orléans un train impérial à bord duquel il parcourt le pays en tout sens. Plus tard, sous la IIIe République, les grands réseaux commandent une voiture, baptisée PR1, qui circulera pour la première fois en 1923.

Ces voyages nécessitent une organisation minutieuse : reconnaissance des itinéraires, visites des matériels, mesures de sécurité spéciales, rendues plus draconiennes encore après l'assassinat du président Sadi Carnot en 1894.

Deux autres voitures présidentielles succéderont à la PR1 : la PR2 qui doit sa célébrité aux voyages du Général de Gaulle et la PR3 qui provient de la transformation d'une voiture Grand Confort.

Aujourd'hui, les déplacements du Président s'effectuent plus rarement en train. Et quand c'est le cas, le premier citoyen de France voyage en simple client de la SNCF, à bord d'un TGV.



During the big rail revolution, all European memories have travelled in trains especially designed for them. Nowadays, the French President rarely uses the train for official government business travel. And when it is the case, the first citizen of France travels as a normal customer of the SNCF, aboard a TGV.

The Cité du Train evokes these official trains with a locomotive from the PO network (Paris-Orléans) pulling a coach from the imperial train, and with the PR1 coach, built for transporting the highest-ranking state member at the beginning of the 20th century.

Während der großen Revolution der Eisenbahn reisen alle europäischen Erlebnisse in einem dafür speziell gedachten Zug. Heutzutage fährt der Präsident der Französischen Republik seltener mit dem Zug. Und wenn es der Fall ist, fährt der wichtigste Bürger Frankreichs so wie jeder andere Reisende der SNCF in einem TGV.

Die Cité du Train zeigt Beispiele dieser offiziellen Züge, wie eine Lokomotive vom PO-Schiennetz (Paris-Orléans) mit einem Wagen des kaiserlichen Zuges, und einen PR1-Wagen, der für die wichtigste Staatsperson Anfang des 20. Jahrhunderts gebaut wurde.

LE CHEMIN DE FER ET LA GUERRE

THE RAILWAY AND THE WAR

DIE EISENBAHN UND DER KRIEG



The railway has been through it all: the difficult hours during the French-German war of 1870, the two World Wars, transporting material and fighters to the front lines, benefiting the actions of the Resistance, and sadly also the horrors of deportation; and is thus intricately linked to our history.

The Cité du Train therefore devotes an important space to the equipment used during various armed conflicts. You will discover a "Kleinlok" from the First World War, a coach for the troops, a steam locomotive lying on its side to illustrate the actions of the Resistance, a tank transporter wagon, and another wagon presented as a duty to remember the alienating transport to the concentration camps.

Die Eisenbahn war ein Zeuge der schwierigen Stunden des Deutschen-Französischen Krieges, der zwei Weltkriege, ein Transportmittel für Waren und Soldaten an die Front, eine Hilfe für die Kämpfer der Résistance, und leider auch für die Schrecken der Deportation; und ist damit streng mit unserer Geschichte verbunden.

Die Cité du Train legt einen Schwerpunkt auf die verschiedenen Materialien, die während Kriegszeiten benutzt wurden. Sie werden folgendes entdecken: Eine Rangierlokomotive des Ersten Weltkrieges, einen Wagen für die Truppen, eine liegende Dampflokomotive, die die Tätigkeiten der Résistance zeigt, einen Panzertransportwagen, und einen anderen, der uns an den unmenschlichen Transport der Konzentrationslager erinnert.

Durant les deux guerres mondiales, le rail devient un enjeu stratégique majeur pour la France et l'Allemagne. Sollicité en août 1914 et en 1939 pour acheminer les troupes mobilisées, puis début juin 1940 lors de l'exode, contrôlé par la puissance occupante, le chemin de fer est au cœur de la tourmente.

D'abord très localisés et ne visant que les voies à partir de 1941, les sabotages préparant le terrain pour les alliés s'étendent sur tout le territoire, touchant les gares, les dépôts et les ponts dès 1943. Beaucoup de cheminots rejoignent les rangs de la Résistance et le paieront de leur vie.

Le 4 mai 1951, la SNCF se verra remettre les Croix de guerre et de chevalier de la Légion d'honneur pour les nombreux actes de bravoure de ses cheminots. Elle doit cependant assumer un héritage plus douloureux, celui de la déportation de milliers d'hommes, de femmes et d'enfants vers les camps, dans les wagons de marchandises.

La Cité du Train expose cinq matériels reflétant les différents aspects de ces conflits : un locotracteur spécialement conçu pour les transports militaires, une voiture voyageurs pour le transport des troupes vers le front en 1914, une locomotive à vapeur couchée évoquant les actions de la Résistance, un wagon porteur et un wagon du souvenir témoignant des transports vers les camps de la mort.

LES CHEMINOTS

THE RAILWAY WORKERS

DIE EISENBÄHNER

Sans les hommes du rail, il n'y aurait pas de chemin de fer. Ils ont été jusqu'à 500 000 employés travaillant dans les différents services : l'exploitation, le commercial, l'équipement, le matériel, les bureaux d'études, les services de maintenance, etc.

La Cité du Train expose une très grosse locomotive à vapeur, la 241 A 1. C'est la première locomotive de type Mountain d'Europe avec la présence du conducteur, qu'on appelait alors mécanicien, et de son chauffeur, assurant l'approvisionnement en eau et en combustible. 121 tonnes d'acier remorquant de lourds trains de voyageurs à la vitesse de 110 km/h par tous les temps !

Vous pouvez également découvrir une draine à pompe qui permettait aux "cantonniers" de l'équipement de se déplacer en tous points des lignes pour une intervention de maintenance. Le métier existe toujours, mais les déplacements s'effectuent désormais par des moyens beaucoup plus modernes et plus adaptés à la sécurité des personnels.

Enfin, un wagon couvert à bogies présente un métier disparu, celui de serre-freins. À l'extrémité se trouve une vigie où prenait place un cheminot qui, sur ordre du mécanicien, avait pour mission de serrer le frein à main du wagon. Ce métier très particulier a fort heureusement disparu aujourd'hui, la technique ferroviaire permettant un système de freinage très sophistiqué assurant une sécurité absolue.



Former rail companies have recruited thousands of men and women since the opening of the first lines. The SNCF has been employing up to 500,000 people, working for the operation, the sales, the equipment, the material, the research department, the maintenance services and all other services needed for the proper functioning of the railway.

Since then, the jobs have evolved. A walk through the Cité du Train shows you the progress made over time. In the museum, we wanted to present various positions such as the mechanic (driving) and the driver which would ensure the fuel supply, next to the 241 A 1, the first Mountain locomotive in Europe.

Seit der Eröffnung der ersten Eisenbahnlagen haben ehemalige Zuggesellschaften Tausende von Männern und Frauen eingestellt. Die SNCF zählte in ihren Reihen bis 500 000 Angestellte, die für den Betrieb, den Verkauf, die Ausstattung, das Material, die Planungsbüros, die Wartungsarbeiten und alle anderen Dienstleistungen der Eisenbahn nötig sind.

Seitdem haben sich die Berufe entwickelt. Ein Spaziergang durch die Gänge der Cité du Train verdeutlicht die Entwicklungen, die im Laufe der Zeit entstanden sind. Im Museum wollten wir mehrere Berufe vorstellen, wie der Mechaniker (Fahrt) und der Fahrer, der für die Brennstoffversorgung der Feuerbüchse zuständig war, neben der 241 A 1, der ersten „Mountain“ Lokomotive Europas.

L'UNIVERS DES VOYAGES

THE WORLD OF TRAVEL

DIE WELT DES REISENS



In order to accommodate the private and professional needs, the comfort expectations of rich families and the low budgets of a big part of the population, the railroad companies have significantly increased their efforts. During a few decades and up until 1956, they offered their customers three classes of service.

The Cité du Train allows you to discover various coaches. From the bare minimum with a coach which was used on the Alsace-Lorraine network to the luxury of the "Compagnie des Wagons-Lits", created in 1872 by Georges Nagelmackers and which will, a dozen years later, bring into service the famous "Orient Express".

Um der professionellen und privaten Nachfrage, den Komfortbedürfnissen von reichen Familien und der Sparsamkeit von einer Mehrheit der Bevölkerung nachzukommen, haben die Eisenbahngesellschaften ihre Bemühungen verstärkt. Jahrzehnte lang - bis 1956 - haben sie ihrer Kundschaft drei Abteilungen angeboten.

In der Cité du Train können sie verschiedene Wagen entdecken. Vom Basiskomfort mit einem Wagen des Schienennetzes Elsass-Lothringen bis zum Luxus der „Compagnie des Wagons-Lits“, 1872 von Georges Nagelmackers gegründet, und die ein paar Jahrzehnte später den berühmten „Orient Express“ vermarktet wird.

Pour répondre aux attentes d'un public divers, les compagnies de chemin de fer ont instauré plusieurs classes de voyages. Si l'on connaît toujours la 1ère et la 2e classe à notre époque, il ne faut pas oublier que la 3e classe a existé jusqu'en 1956 et certains réseaux ont même fait circuler des voitures de 4e classe, dont l'une d'elles est exposée.

D'autres voyages sont imposés par les déplacements de la vie quotidienne : les grosses agglomérations comme Paris voient rapidement se développer des voyages en périphérie de la grande ville, imposant aux compagnies de chemin de fer la construction de voitures voyageurs adaptées à l'affluence : c'est le cas des voitures à impériale de la Compagnie de l'Ouest.

Mais les déplacements urbains imposant aussi des transports performants. Ainsi, la Compagnie du chemin de fer du Métropolitain de Paris exploite, à partir de 1900, les premiers kilomètres du réseau ferroviaire souterrain de la capitale.

En 1872, Georges Nagelmackers crée la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et fait construire des voitures capables d'effectuer de longs trajets dans des conditions de confort pouvant séduire la clientèle des hommes d'affaires et des adeptes fortunés des longs voyages. Il met en service, en 1882, l'Orient-Express reliant Paris à Istanbul. Jusque dans les années 1930, la Compagnie fera construire 2 268 voitures pour voyages où règnent le luxe et le confort. Trois d'entre elles sont exposées.



LES QUAIS DE L'HISTOIRE

THE PLATFORMS OF HISTORY

DIE GLEISE DER GESCHICHTE

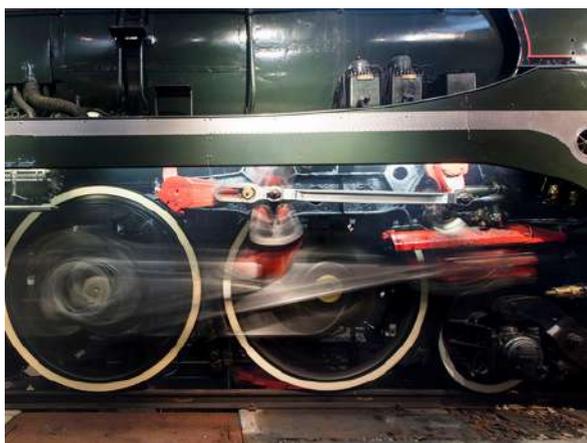
La deuxième exposition permanente de la Cité du Train, vous propose de découvrir l'histoire des chemins de fer français, de 1844 à nos jours. Intitulée "Les Quais de l'Histoire", elle complète le "Parcours Spectacle", avec ses 64 matériels ferroviaires de collection qui retracent sur 13 000 m² l'histoire des chemins de fer en France et leur évolution technologique, de la plus ancienne locomotive à vapeur de 1844 au TGV Euroduplex de 2013.

Créé en 1971, le musée n'a jamais cessé de s'étendre et d'accueillir le patrimoine ferroviaire, passant de six à douze voies.

Après avoir souligné l'impact du chemin de fer sur la vie économique de notre pays dans le Parcours Spectacle, cette exposition vous invite à découvrir l'évolution technique et technologique permanente du "train" au service des voyageurs et des clients fret depuis 1844.

The second permanent exhibition of the Cité du Train allows you to discover the history of the French railway from 1844 to nowadays. Entitled "The Platforms of History", it completes "The Show Circuit" with its 64 pieces of railway equipment, which retrace on 13,000 m² the history of the railway in France and its technological evolution, from the oldest steam locomotive in 1844 to the TGV Euroduplex in 2013.

Die zweite Dauerausstellung der Cité du Train zeigt Ihnen die Geschichte der französischen Eisenbahn von 1844 bis heute. „Die Gleise der Geschichte“ erweitert den „Show-Rundgang“ mit ihrer 64 Sammlungsmaterialien, die auf 13 000 m² die Geschichte der Eisenbahn in Frankreich und deren technologischen Entwicklung darstellt, von der ältesten Lokomotive im Jahre 1844 bis zum TGV Euroduplex im Jahre 2013.



LA VAPEUR, COMMENT ÇA MARCHE ?

HOW DOES STEAM WORK?

WIE FUNKTIONIERT DENN DAMPF?

La locomotive à vapeur est inventée en 1804 par Richard Trevithick au Royaume-Uni. La traction à vapeur reste le type de traction le plus couramment utilisé, de la naissance du chemin de fer jusque dans les années 1950.

Les machines à vapeur sont ensuite progressivement puis totalement remplacées par les machines diesel et électriques. La dernière locomotive à vapeur est construite en France en 1953, et le 29 mars 1974, la locomotive 141 R 420 assure le dernier convoi de marchandises en France entre la gare de Béning et celle de Sarreguemines. Aujourd'hui, les locomotives à vapeur roulent toujours, dans le cadre de trains touristiques.

À la Cité du Train, on vous explique comment un engin à vapeur si lourd peut avancer. Une locomotive "ouverte" présente les principaux organes qui la composent. Une autre se met en mouvement toutes les 30 minutes pour montrer le fonctionnement des bielles. Une fosse vous invite à en connaître les dessous.

Bielles, organes de roulement, tender, charbon, bissel, échappement, système de distribution n'auront plus de secrets pour vous. Ni la Pacific Nord 231 E 22 conçue par l'ingénieur André Chapelon, puissante, rapide et construite pour les réseaux français, ni la 232 U 1 Hudson, de l'ingénieur Marc de Caso, moderne et témoin des ultimes perfectionnements appliqués à la traction vapeur.



At the Cité du Train, we explain to you how such a heavy steam engine can move forward. An "open" locomotive presents its main organs. Another one sets into motion every 30 minutes to show how connecting rods work. You can look underneath it thanks to a pit.

Connecting rods, running gear, tender, coal, Bissel truck, exhaust, distribution system: these words will no longer be a secret to you. Neither will the Pacific Nord 231 E 22, a powerful and fast locomotive built by the engineer André Chapelon for French networks, nor the 232 U 1 Hudson, from the engineer Marc De Caso, which is modern and shows the ultimate perfecting touches applied to the steam traction.

Bei der Cité du Train erklären wir Ihnen wie eine so schwere Dampfmaschine fahren kann. Eine „offene“ Lokomotive stellt ihre verschiedenen Teile vor. Eine andere setzt sich alle 30 Minuten in Bewegung, um die Betriebsweise der Treibstangen zu zeigen. Dank einer Grube können Sie die auch von unten schauen.

Treibstangen, Laufwerke, Schlepptender, Kohle, Bisselgestell, Auspuff, Versorgungssystem: Alle diese Wörter werden für Sie kein Geheimnis mehr sein. Das gilt auch für die Pacific Nord 231 E 22, eine schnelle und für das französische Schienennetz vom Ingenieur André Chapelon entwickelte Lokomotive, und die moderne 232 U 1 Hudson, Zeugin der Entwicklungen des Dampftriebs, die vom Ingenieur Marc de Caso entwickelt wurde.

QUAI N°1 : LE 19E SIÈCLE

PLATFORM 1: THE 19TH CENTURY

GLEIS NR. 1: DAS 19. JAHRHUNDERT



July 1827. A date to remember in the history of the railway! The French map is still empty, except now for the first line between Saint-Étienne and Andrézieux. The Cité du Train wanted to honour this birth with the exhibition "The Platforms of History". There, you can discover the oldest steam locomotive in Europe: the 111 Buddicom nr. 33, a stunning piece of our history, referred to as "Saint-Pierre".

On this first platform, 5 wonderful locomotives await you, as well as a passenger train and a freight train from the 19th century.

Juli 1827. Ein Datum der Eisenbahngeschichte, das man sich merken muss! Die erste Eisenbahnlinie zwischen Saint-Étienne und Andrézieux erscheint auf einer noch leeren Karte Frankreichs. Mit der Ausstellung der „Gleise der Geschichte“ wollte die Cité du Train diese Geburt ehren. Dort finden Sie unter anderem die längst erhaltene Dampflokomotive Europas: Die 111 Buddicom Nr. 33, ein Juwel unserer Geschichte, auch „Saint-Pierre“ genannt.

Auf diesem ersten Gleis erwarten Ihnen 5 wunderschöne Lokomotiven, sowie ein Personenwagen und ein Güterzug des 19. Jahrhunderts.

Juillet 1827. Une date à retenir dans l'histoire du chemin de fer ! La première ligne reliant Saint-Etienne à Andrézieux se dessine sur une carte de France encore vierge.

Sur ce premier quai consacré au 19e siècle et aux progrès rapides de la technique ferroviaire, vous aurez le plaisir de dévorer des yeux six locomotives à vapeur mais aussi une voiture voyageurs, un fourgon et un wagon marchandises.

Parmi ses joyaux, une des pièces maîtresses de la collection du musée, la locomotive à vapeur la plus ancienne conservée en Europe : la Buddicom n°33, dénommée Saint-Pierre.

L'évolution de la vapeur a été fulgurante et vous ne pourrez que le constater en passant d'une locomotive de 17 tonnes à un essieu moteur, sans abri pour le personnel qui circule à 60 km/h à une Compound de 42 tonnes, avec tender et deux essieux moteurs qui fonce à 95 km/h.

Rapidement, le réseau ferroviaire va se développer à travers tout le pays. Il passe de 3 000 km de lignes en 1852 à près de 30 000 km à la fin du siècle.

QUAI N°2 : LES DÉBUTS DU 20E SIÈCLE

PLATFORM 2: THE BEGINNINGS OF THE 20TH CENTURY

GLEIS NR. 2: DIE ANFÄNGE DES 20. JAHRHUNDERTS

Confrontés à des soucis écologiques, à des tunnels trop longs qui asphyxient le client, les ingénieurs ferroviaires se tournent dès 1900 vers les avantages de l'électricité et lancent leur prototype dans Paris, entre Austerlitz et Orsay mais aussi entre la capitale et Versailles sur un troisième rail. Cependant, on est encore loin, en ces prémices de la Belle Époque, de l'industrialisation des machines électriques.

Au contraire, on continue à fabriquer des locomotives à vapeur de plus en plus performantes comme la C 145 du PLM qui assure les 1081 kilomètres séparant Paris à Nice, les célèbres Pacific de la Compagnie PO ou encore les 230 de la Compagnie du Midi qui défient le Massif Central. Le conflit de la Première Guerre Mondiale viendra encore modifier le paysage ferroviaire et son parc.

La numérotation des locomotives

Pour les reconnaître, les locomotives à vapeur sont désignées en fonction de leurs essieux par un nombre de 3 chiffres : le 1er indiquant le nombre d'essieux porteurs à l'avant, le 2e le nombre d'essieux moteurs et le 3e le nombre d'essieux porteurs à l'arrière. À ce nombre de 3 chiffres est attribué un nom usuel d'appellation ; ainsi, une 141 est une Mikado, une 221 une Atlantic, une 230 une Ten Wheel, une 231 une Pacific et une 241 une Mountain. Les tenders, sorte de wagons attelés à la locomotive pour transporter les réserves de charbon et d'eau, reçoivent un numéro indiquant le nombre de m3 de leur réserve en eau.



Confronted to ecological problems and to long tunnels asphyxiating the customers, railway engineers begin, starting in 1900, to consider the advantages of electricity. They launch their prototype in Paris, between Austerlitz and Orsay, but also between the capital and Versailles on a third rail. However, in these early stages of the Belle Époque, we are still far from the industrialisation of electrical machines.

On the contrary, more powerful steam locomotives are still being made, like the C 145 from PLM, which travels the 1081 kilometres between Paris and Nice, the famous Pacific from the PO company or the 230 from the Compagnie du Midi which take on the Massif Central. The First World War will change the railway landscape and its fleet again.

Wegen ökologischer Problemen und zu langer Tunnels, die die Kunden das Atmen wegnehmen, entscheiden sich die Eisenbahningenieure ab 1900 für die Elektrizität und entwickeln einen Prototyp in Paris, zwischen Austerlitz und Orsay sowohl als zwischen der Hauptstadt und Versailles auf einer dritten Schiene. In dieser Vorzeit der „Belle Époque“ ist man aber noch weit von der Industrialisierung der elektrischen Maschinen.

Im Gegenfall werden immer wirksamere Dampflokomotiven gebaut, wie die C 145 von PLM für die 1 081 Kilometer zwischen Paris und Nizza, die berühmten Pacific der Eisenbahngesellschaft PO oder die 230 der „Compagnie du Midi“, die sich dem Zentralmassiv trotzten. Der Erste Weltkrieg wird die Eisenbahnlandschaft und ihre Schienenfahrzeuge erneut verändern.

QUAI N°3 : ANNÉES FOLLES ET CRISE

PLATFORM 3: BETWEEN THE ROARING TWENTIES & THE WORLD CRISIS

GLEIS NR. 3: ZWISCHEN „WILDEN JAHREN“ UND WELTKRISE



Between 1919 and 1938, the railway networks equip themselves with steam, electrical and diesel locomotives, electrical powered railcar trains, and railcars. The aim is to diversify the equipment and thus avoid a lack of coal in case of a conflict.

In the 20s, the electrical traction appears on the lines of the railway companies PO, du Midi and PLM. A new train concept also sees the day in order to reduce the operating costs of secondary lines: the railcar.

Car manufacturers such as Bugatti or Renault support this development by launching several models, from the omnibus to the well-known high-speed wagons.

Zwischen 1919 und 1938 rüsten sich die Schienennetze mit Dampf-, Elektro- und Diesellokomotiven, Triebwagenzügen und Triebzügen aus. Das Ziel ist, das Material zu erweitern, um den Kohlemangel zu bekämpfen im Falle eines Konflikts.

In den 20er Jahren erscheint der elektrische Antrieb bei den Eisenbahnlinien der Eisenbahngesellschaften PO, du Midi und PLM. Zudem entwickelt sich ein neues Zugkonzept, um die Betriebskosten der sekundären Eisenbahnlinien zu senken: der Triebzug.

Autohersteller wie Bugatti oder Renault dienen der Entwicklung bei, indem sie mehrere Modelle auf den Markt bringen, vom Personenzug bis zu den bekannten Schnellwagen.

Entre 1919 et 1938, les réseaux de chemins de fer s'équipent de locomotives à vapeur, électriques, diesel, d'automotrices électriques et aussi d'autorails. Il s'agit de diversifier le matériel et ainsi éviter la pénurie de charbon en cas de conflit.

Dans les années 1920, la traction électrique apparaît sur les lignes des compagnies du PO, du Midi et du PLM. Un nouveau concept de train voit aussi le jour pour réduire les coûts d'exploitation des lignes secondaires : l'autorail.

Les constructeurs automobiles comme Bugatti ou Renault participent à son développement en commercialisant de nombreux modèles, de l'omnibus aux fameux wagons rapides.

L'aménagement des automotrices de la ligne de Sceaux est un témoignage de la déco des années 30.

La compagnie du PLM semble être à l'époque la plus attachée au changement. Elle commande pour les courts trajets en banlieue parisienne des locomotives à vapeur avec tender incorporé, capables de circuler dans les deux sens sans être réorientées sur une plaque tournante. Elle se lance aussi dans l'aventure du diesel pour remplacer les vapeurs dans les gares de triage.

Les matériels exposés sur ce quai témoignent du développement de la traction électrique et du diesel. Vous y retrouverez les autorails et automotrices électriques qui ont marqué cette époque.

QUAI N°4 : LE GÉNÉRAL & LA DUCHESSE

PLATFORM 4: EVERYONE CAN TRAVEL BY TRAIN

GLEIS NR. 4: ALLE KÖNNEN MIT DEM ZUG REISEN

Avant d'entrer dans un nouveau chapitre de l'histoire du rail avec la création de la SNCF en 1938, vous pourrez admirer de célèbres voitures-voyageurs du plus grand intérêt ainsi qu'un fourgon postal.

Durant des décennies, toutes les compagnies ferroviaires ont ciblé leur clientèle et adapté le matériel en conséquence. Ainsi, le réseau du PLM, par exemple, privilégie les plus "aisés", avec la location de "voitures-salon" pour les familles à destination de la mer Méditerranée.

Les personnages les plus célèbres de l'époque ne cachent pas leur besoin de voyager avec un grand confort. Que ce soit le général Joffre ou les membres de la famille grand-ducale du Luxembourg, ils veilleront à faire de leurs déplacements en train des moments très agréables de détente.



Before entering a new chapter of the railway history with the creation of the SNCF in 1938, you can admire famous and fascinating passenger coaches as well as a mail car.

During decades, all railway companies have targeted their customers and adapted their equipment accordingly. For example, the PLM network aims at the "richest", with the rental of "living room coaches" for families travelling to the Mediterranean Sea. The most famous persons of the time gladly show their wish to travel with the greatest comfort. From the general Joffre to members of the grand ducal family of Luxembourg, they all make sure to turn their train ride into a very pleasant time of relaxation.

Bevor Sie ein neues Kapitel der Eisenbahngeschichte aufschlagen mit der Gründung der SNCF im Jahre 1938, können Sie bekannte und höchstens interessante Personenwagen entdecken, sowie einen Postwagen.

Jahrzehnte lang haben alle Eisenbahngesellschaften ihr Material entsprechend an ihre Zielgruppen angepasst. Das Schienennetz von PLM, zum Beispiel, widmet sich den „wohlhabendsten“, mit der Buchung von „Wohnzimmerwagen“ für Familien auf ihrer Reise zum Mittelmeer. Die bekanntesten Figuren der Zeit zeigen gerne ihren Wunsch, mit höchstem Komfort zu reisen. Ob es sich nun um den General Joffre oder die großherzogliche Familie aus Luxemburg handelt, machen alle aus ihrer Zugreise ein angenehmes und entspanntes Erlebnis.

QUAI N°5 : 1938, CRÉATION DE LA SNCF

PLATFORM 5: 1938, CREATION OF THE SNCF

GLEIS NR. 5: 1938, GRÜNDUNG DER SNCF



The damages of the First World War, the economic crisis of the 30s and the competition from the car industry increase the financial difficulties. The state cannot let the railway disappear. On the 31st of August 1937, a decree declares the nationalisation: the big railway companies unite under a single network under the supervision of the state.

Pretty soon, the SNCF is confronted with the Second World War: military transports under control of the occupier and actions of the Resistance, terrible human losses and several damages. At the end of the conflict, the traffic has to be revived and the network rebuilt. Help is then sought from the American and Canadian railway industry to build new steam locomotives.

Die finanziellen Probleme verstärken sich durch die Schäden des Ersten Weltkrieges, die Wirtschaftskrise der 30er Jahre und den Wettbewerb der Automobilindustrie. Der Staat kann die Eisenbahn nicht untergehen lassen. Am 31. August 1937 wird die Verstaatlichung verordnet: Die großen Eisenbahngesellschaften verschmelzen miteinander in einem einzigen Schienennetz unter Leitung des Staates.

Ab ihrer Gründung wird die SNCF mit dem Zweiten Weltkrieg konfrontiert, d. h. militärische Transporte unter Kontrolle des Besetzers, Tätigkeiten der Résistance, schwere Personenverluste und mehrere Schäden. Am Ende des Konflikts muss der Schienenverkehr wieder belebt und aufgebaut werden. Für die Herstellung von neuen Dampflokomotiven wird nun die amerikanische und kanadische Eisenbahnindustrie gefragt.

Les dommages de la Grande Guerre, la récession économique des années 1930 et la concurrence de l'automobile accentuent les difficultés financières. L'État ne peut pas laisser disparaître le chemin de fer. Par un décret du 31 août 1937, il en décide la nationalisation : les grandes compagnies de chemin de fer fusionnent en un réseau unique sous la responsabilité de l'État. C'est dans un bâtiment occupé auparavant par la direction de la compagnie du PLM que la nouvelle SNCF installe sa direction générale. Elle y restera jusqu'au 2 avril 1999.

Dès sa création, la SNCF est confrontée à la Seconde Guerre Mondiale : transports militaires sous contrôles de l'occupant et actions de la résistance, lourdes pertes humaines et nombreuses destructions.

À la fin du conflit, il faut redynamiser le trafic et reconstruire le réseau. On fait alors appel à l'industrie ferroviaire américaine et canadienne pour la fabrication de nouvelles locomotives à vapeur.

La SNCF décide également de reconstituer son parc de voitures voyageurs en commandant 1605 voitures unifiées pour les trains rapides et express de l'ensemble du territoire. Pour les petites lignes omnibus, la régie Renault va construire 201 autorails unifiés : les "Picasso".

QUAI N°6 : LA SNCF & LES ANNÉES 1950

PLATFORM 6: THE SNCF AND THE 50S

GLEIS NR. 6: DIE SNCF UND DIE 50ER JAHRE

Après la reconstruction du réseau, les dirigeants et ingénieurs de la SNCF doivent adapter le chemin de fer aux besoins des voyageurs et des transporteurs de marchandises. La concurrence avec l'automobile devient importante et l'avion, avec les compagnies internationales comme Air France et Air Inter, tend à devenir accessible à une clientèle de plus en plus nombreuse.

Le nerf de la guerre ? La vitesse ! Mais aussi la puissance notamment pour le fret qui fait face aux convois très lourds du charbon et des produits de la sidérurgie sur les lignes de l'artère Nord-Est.

Les locomotives de type BB 9200 arrivent dès 1957. La SNCF propose à partir de 1967 son premier train commercial à grande vitesse qui roule à 200 km/h et reconnaissable par sa couleur rouge : le Capitole.

Le record de 1955

Confortée par les tests de voie de l'année précédente, la SNCF organise un record du monde avec comme objectif d'atteindre les 300 km/h.

Deux locomotives sont choisies : la CC 7107 et la BB 9004. Le 28 mars, la première atteint la vitesse de 331 km/h, à la limite de la résistance mécanique. Le lendemain, c'est au tour de la BB 9004 d'égaliser le record. Entre 200 km/h et 250 km/h, des arcs violents surprennent les ingénieurs. À 290 km/h, ils s'affolent. On change de pantographe et tout rentre dans l'ordre.



Once the network is rebuilt, the leaders and engineers of the SNCF have to adapt the railway to the needs of travellers and freight operators. The competition with the car industry grows, and the airplane, with international companies such as Air France and Air Inter, tends to become available for a larger customer range.

The crux? Speed! But also power, in particular for the freight which has to transport very heavy coal and mining products on the North-Eastern line. The BB 9200 locomotives are launched in 1957. In 1967, the SNCF presents its first high-speed commercial train, driving at 200 km/h and with its distinctive red colour: the "Capitole".

Nachdem das Schienennetz neu aufgebaut wurde, müssen die Leiter und Ingenieure der SNCF die Eisenbahn an die Bedürfnisse der Reisende und Frachtführer anpassen. Der Wettbewerb mit der Automobilindustrie wächst und das Fliegen, mit internationalen Gesellschaften wie Air France und Air Inter, wird einer immer wachsenden Kundschaft zugänglich gemacht.

Der Lebensnerv? Die Geschwindigkeit! Aber auch die Leistung, vor allem für den Frachtverkehr, der sehr schwere Lasten von Kohle und Eisenprodukten auf der Hauptverbindung Nord-Osten transportieren muss. Die BB 9200 Lokomotiven werden ab 1957 vermarktet. Ab 1967 bietet die SNCF ihren ersten schnellen kommerziellen Zug, der mit einer Geschwindigkeit von 200 km/h fährt und durch seine rote Farbe erkennbar ist: den „Capitole“.

QUAI N°7 : TEE ET TURBOTRAIN

PLATFORM 7: TEE, GREAT COMFORT AND GAS TURBINE TRAIN

GLEIS NR. 7: TEE, GROSSER KOMFORT UND GASTURBINE-ZUG



The 60s and 70s, marked by a great economic growth, benefit the road network which literally booms. Faced with this situation, the SNCF pairs up with other companies to compete with the car industry. Fast, modern and comfortable trains, mainly aimed at a business class, travel through Europe: the Trans Europ Express.

In the 70s, the research directorate of the SNCF works on adapting the airplane technology to the railway equipment. A thought wanders through the minds: why not install a helicopter turbine in a railcar? Some people thought it was a crazy idea, others a genius one, and the gas turbine train was born.

Die 60er-70er Jahre, geprägt von einem starken Wirtschaftswachstum, sind dem Straßennetz nützlich, das einen richtigen Boom erlebt. Angesichts dieser Situation schließt sich die SCNF mit anderen Gesellschaften zusammen, um dem Auto gegenüber wettbewerbsfähig zu sein. Schnellere, modernere und komfortablere Züge, die eher der Business-Kundschaft gewidmet sind, fahren durch ganz Europa: Es sind die Trans Europ Express.

In den 70er Jahren arbeitet die Forschungsabteilung der SNCF daran, die Flugtechnik bei Zügen zu benutzen. Eine neuartige Idee wird gefunden: Warum könnte man nicht eine Hubschrauberturbine in einem Triebzug installieren? Die Idee klingt für manche verrückt, für andere genial, und der Gasturbine-Zug wird geboren.

Les années 60-70, marquées par une forte croissance économique, profitent au réseau routier qui explose littéralement. Face à cette situation, la SNCF s'associe à d'autres compagnies pour concurrencer la voiture. Des trains rapides, modernes et confortables, plus destinés il est vrai à la clientèle d'affaires, sillonnent l'Europe : les Trans Europ Express.

Dans les années 70, la direction de la Recherche de la SNCF travaille sur l'adaptation de la technologie aérienne sur le matériel ferroviaire. Une idée bouscule les esprits : pourquoi ne pas installer une turbine d'hélicoptère dans un autorail ? Farfelu pour les uns, génial pour les autres, le Turbotrain est né.

TEE : Trans Europ Express

Destinés à contrer les premiers assauts du transport aérien sur le segment de marché de la clientèle haut de gamme et du voyage d'affaires, les Trans-Europ-Express furent exclusivement des trains de jour, rapides (contrôles aux frontières simplifiés, voire effectués en route), offrant une restauration de qualité (wagon-restaurant et/ou restauration à la place, voiture-bar), circulant initialement sur des parcours internationaux et disposant, dans certains cas, de services spécifiques à bord (secrétariat, salon de coiffure, boutique à bord du "Mistral" Paris-Nice).

QUAI N°8 : VITESSE & CONFORT, LE TGV

PLATFORM 8: SPEED AND COMFORT FOR ALL WITH THE TGV

GLEIS NR. 8: GESCHWINDIGKEIT UND KOMFORT FÜR ALLE MIT DEM TGV

La crise pétrolière de 1974 met un point final au programme du Turbo train, pourtant bien engagé mais gourmand en énergie pétrolière. La même année néanmoins, le Président de la République Georges Pompidou décide la construction de la ligne nouvelle ferroviaire de Paris à Lyon et son équipement en traction électrique.

Conjointement, la recherche continue d'avancer sur les problèmes de captage du courant par caténaire à grande vitesse qui avait provoqué tant de difficultés durant les essais de 1955.

La première rame TGV effectue ses premiers tours de roues entre Belfort et Dijon le 24 juillet 1978, et la deuxième le 12 décembre 1978. Patrick et Sophie (leur nom de code pour les liaisons radio) effectuent leurs premiers essais de vitesse dans la plaine d'Alsace avant de tester la ligne Paris-Lyon à partir du 1er janvier 1980.

26 février 1981, 15h45, Moulins-en-Tonnerrois dans l'Yonne : la SNCF pulvérise LE record mondial de vitesse qu'elle détient depuis 1955 (331 km/h) en faisant circuler une rame TGV à 380 km/h sur la ligne nouvelle entre Tonnerre et Saulieu.

Dimanche 27 septembre 1981, Paris Gare de Lyon, 6h30, une foule inhabituelle pour un dimanche matin envahit la gare : voyageurs, badauds et journalistes convergent tous vers la voie de départ du premier TGV commercial : le N°807. 300 voyageurs de la SNCF vont circuler pour la première fois à 260 km/h. SNCF est désormais en route vers le futur.



The oil crisis of 1974 marks the end of the gas turbine train programme, which was already well on its way but extremely oil consuming. The same year, however, the French President Georges Pompidou declares the construction of the new railway line between Paris and Lyon and its equipment with electrical traction. Simultaneously, the research continues on the problems of current collection by high-speed catenary systems, which proved really difficult during testing in 1955.

In 1981, the arrival of the TGV opens a new era. The SNCF is now travelling towards the future. The high-speed train will become the model for train travelling in the 21st century.

Die Ölkrise 1974 zeichnet das Ende vom Gasturbine-Zug, der schon gut entwickelt war, aber einen hohen Ölverbrauch hatte. Im selben Jahr entscheidet sich aber der französische Präsident Georges Pompidou für den Bau einer neuen Eisenbahnlinie zwischen Paris und Lyon, ausgestattet mit einem elektrischen Antrieb. Parallel dazu geht die Forschung weiter über die Probleme von Stromabnahme mittels schneller Oberleitung, die so viele Schwierigkeiten bei den Tests 1955 bereitet hatte.

1981 eröffnet die Inbetriebnahme des TGV eine neue Ära. Die SNCF reist jetzt Richtung Zukunft. Der Schnellzug wird zum Standardtransportmittel des 21. Jahrhunderts.

ENVIE D'EN SAVOIR PLUS ?

WANT TO KNOW MORE ?

WOLLEN SIE MEHR WISSEN ?



Approfondissez vos connaissances, seul(e), en groupe ou en famille avec notre application mobile SAM (Sud Alsace Museums).

Ludique et intuitive, elle complète votre visite avec ses nombreuses fonctionnalités : plans, textes, commentaires audio, vidéos, photos, 360°, jeux...

Disponible gratuitement sur l'App Store et Google Play, vous pouvez l'utiliser dans tous les musées du réseau "Musées Mulhouse Sud Alsace".



The SAM! app (Sud Alsace Museums) is available free of charge on Apple and Android.

This playful and intuitive app complements your visit with many functionalities: texts, audio commentaries, videos, photos, games...

It can be used in all museums of the network "Musées Mulhouse Sud Alsace".

Die SAM! App (Sud Alsace Museums) ist kostenlos für Apple und Android erhältlich.

Sie rundet Ihren Besuch in einer unterhaltsamen und intuitiven Art dank mehreren Funktionen: Texten, Audiokommentaren, Videos, Fotos, Spielen...

Verwendbar in allen Museen des Netzwerks „Musées Mulhouse Sud Alsace“



CITÉ DU TRAIN

Patrimoine SNCF

2 rue Alfred de Glehn - 68200 Mulhouse - FR
citedutrain.com | message@citedutrain.com
+33 (0)3.89.42.83.33



LE GUIDE VERT
MICHELIN



HORAIRES

ÖFFNUNGSZEITEN | OPENING HOURS

Du 1er janvier au 31 mars : 10h -17h

Du 1er avril au 31 octobre : 10h -18h

Du 1er novembre au 31 décembre : 10h -17h

From the 1st of January to the 31th of March: from 10:00 a.m. to 5:00 p.m.

From the 1st of April to the 31th of October: from 10:00 a.m. to 6:00 p.m.

From the 1st of November to the 31th of December: from 10:00 a.m. to 5:00 p.m.

Vom 1. Januar bis zum 31. März: von 10 bis 17 Uhr

Vom 1. April bis zum 31. Oktober: von 10 bis 18 Uhr

Vom 1. November bis zum 31. Dezember: von 10 bis 17 Uhr

ACCÈS

ANFAHRT | ACCESS

A36, sortie Mulhouse Dornach

À 30 minutes de Colmar, Belfort et Bâle, 1h de Strasbourg

Depuis la gare de Mulhouse : Tram 3 ou tram-train, arrêt Musées

EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg à 30 minutes

By car : A36 exit Mulhouse Dornach

30 minutes from Colmar, Belfort and Basel, 1 hour from Strasbourg

By tram : from Mulhouse Station take tram 3 or the tram-train to Musées

By plane : EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg, 30 minutes

Autobahn A36, Ausfahrt Mulhouse Dornach

30 Minuten von Colmar, Belfort und Basel, 1 Stunde von Strasbourg

Ab Bahnhof Mulhouse : Tram 3 oder Tram-train, bis Halstelle Musées

Flughafen EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg, 30 Minuten

Textes : Philippe Mirville | Traductions : Amélie Gartner

Création et mise en page : Cité du Train - Patrimoine SNCF | Plan 3D : Marc Vuillemoz

Photos : Nicolas Muguet et Raphaël Dautigny (sauf page 23 : Catherine Kohler)



MULHOUSE ALSACE
AGGLOMÉRATION