

Timbres magazine

N° 213 JUILLET-AOÛT 2019

Les séries touristiques

Histoire d'une gare

de 1954-55

Sélestat

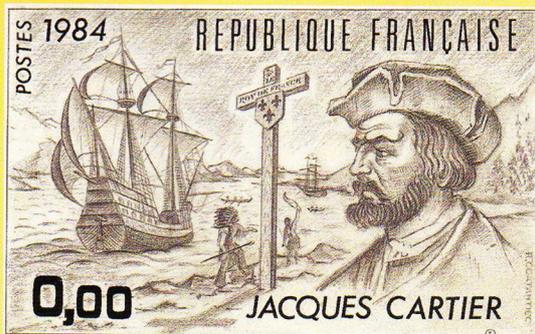


Dans les coulisses

des documents philatéliques

Siam

Une collection méconnue



Et aussi :

- Thématique : La vigne • Cartes de Notre-Dame
- Expertise : Un faux bloc Philatec
- L'Australie • Zimbabwe : Les timbres de l'inflation

ISSN : 1620-252X - N° 213 - Juillet-Août 2019 - 6,50 € (France métropolitaine) - Belgique/Luxembourg : 7,50 € - Italie/Port. Com. : 7,90 € -
 Dom Surface : 7,90 € - Dom avion : 9,80 € - Canada : 12 \$Can - Jom. : 1160 XPF

M 06278 - 213 - F : 6,50 € - RD



Histoire d'une gare : Sélestat



1.



2

Plutôt que de s'intéresser à une ligne de chemin de fer, pourquoi ne pas regarder de plus près une gare et son histoire? Suivre sa construction, ses changements d'affectations, mais aussi souligner l'intérêt souvent politique de la création de nouvelles lignes ferroviaires et leurs évolutions, et bien sûr du réseau de communication associé, incluant la distribution de courrier, sont tout autant de points passionnants. Dès lors s'entremêlent l'aspect économique, le développement régional, le trafic des marchandises et des passagers, ainsi que les intérêts politiques voire militaires. Et quand cette gare est placée en plein cœur de l'Alsace, son histoire se confond avec celle qui s'écrit avec un grand « H ». Sélestat, dans la plaine d'Alsace, entre les montagnes des Vosges et le fleuve Rhin, presque à la limite du Bas-Rhin et du Haut-Rhin, peut tout nous raconter de cette Histoire au travers de sa gare et du courrier y ayant transité.

Les va-et-vient politiques et militaires de cette région s'accompagnent également de changements linguistiques que l'on retrouvera sur les cachets postaux. Jusqu'en 1870 le nom d'usage de Sélestat était Schelestadt ou Schlestadt, et les Allemands la rebaptisent Schlettstadt. Le toponyme Sélestat n'est attribué qu'en 1920, nom que la ville porte depuis sauf pendant l'intermède 1940-1945. La ville de Sélestat, aujourd'hui huitième d'Alsace par le nombre d'habitants, sous-préfecture du Bas-Rhin et quatrième plus grande ville de ce département, a très vite attiré l'attention des autorités dès lors que la première ligne ferroviaire alsacienne fut créée.

Période française (jusqu'en 1870)

L'Alsace est française depuis son annexion par Louis XIV en 1697 sauf Mulhouse qui du fait de son statut particulier de République, n'a rejoint la France qu'en 1798. L'Alsace est une grande plaine orientée nord sud, bordée à l'est par le Rhin et à l'ouest par les montagnes des Vosges. La ville de Strasbourg est accolée au Rhin qui fait frontière et cette ville, avec Breisach en amont, entretient l'un des deux ponts qui enjambent le fleuve. Tout au sud la frontière avec la Suisse

permet de rejoindre Basel (Bâle), une autre ville construite sur le fleuve, mais qui s'est développée de part et d'autre du Rhin. Bâle possède donc à la fois également un pont pour traverser le fleuve, mais aussi la particularité d'être frontalière avec la France et le Grand-Duché de Bade (aujourd'hui Bade-Wurtemberg), membre de la Confédération Germanique depuis la chute de Napoléon en 1815 (et pour mémoire, département français sous Napoléon 1^{er}). Pour s'échapper de la vallée vers le sud, le seul moyen d'éviter le fleuve et la montagne consiste à passer par la célèbre Trouée de Belfort. Au nord de Strasbourg l'Alsace Bossue, plus plate et beaucoup moins peuplée, s'étend jusqu'à la frontière allemande alors que la Lorraine la borde à l'ouest.

Sur cette base géographique, les industriels mulhousiens, avec Nicolas Koechlin (1781-1852) en tête, investissent dans la construction de la ligne ferroviaire reliant les deux villes les plus peuplées de la région, Strasbourg et Bâle.

Entre les deux villes il n'est d'abord prévu que de construire des gares à Colmar et Mulhouse, et la ville de Sélestat ne sera d'abord équipée que d'un débarcadère opérationnel lors de la mise en service de la ligne, le 19 octobre 1840. La future gare est installée en rase campagne à l'extérieur



3 Lettre du 23 mars 1869 de Ste Marie-aux-Mines pour Granges avec cachet convoyeur de station « STE MARIE AUX MINES (66) » - ligne « Ste M.SCH 3° » (Sainte-Marie-aux Mines - Schlestadt 3), Losange gros chiffres 3465 de Strasbourg. Au verso: cachet type 17 de Strasbourg, Cachet convoyeur de station « SCHLESTADT (67) » - ligne « BALE.ST 3° » (Bâle - Strasbourg), Cachet bureau de passe 2598, Cachet d'arrivée de Granges (82)

des remparts de la ville. Depuis sa construction cette ligne droite est dédoublée, fait très rare pour l'époque et devient la plus longue (130 km) pour un temps. La voie est aussi construite en hauteur pour faire face aux régulières inondations de la plaine d'Alsace par le Rhin non encore canalisé. Le courrier au départ de Schlestadt est bien sûr affranchi depuis 1850 avec des timbres français oblitérés par des cachets losanges 'Petits Chiffres' portant le numéro '2852' puis entre 1863 et 1870 avec le 'Grand Chiffre' numéro '3349'. Sur cette période il existe deux cachets de gare noirs que l'on retrouve sur les courriers au départ de Schlestadt, d'abord celui de 1850 d'un diamètre de 20 mm avec la mention « Gare de Schlestadt » et un fleuron ou étoile dans le bas, très vite remplacé par le numéro du département 67 **1**. En 1868, un cachet de 23 mm indiquant le numéro de la levée remplace celui-ci **2**.

En 1854, suite à des pressions politiques, la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Strasbourg et la Compagnie Strasbourg-Bâle sont intégrées à la nouvellement créée Compagnie des Chemins de Fer de l'Est. La première section de Schlestadt à Sainte Marie-aux-Mines est mise en service le 29 décembre 1864 **3**.

Période allemande (1871-1918)

La guerre de 1870 va changer l'importance de cette ligne. Après l'annexion de cette région par l'empire allemand en 1871, la ligne est intégrée au réseau de la « Kaiserliche Generaldirektion

der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen » (la direction générale des chemins de fer impériaux en Alsace Lorraine). Suite à la défaite française, la frontière franco-allemande est déplacée du Rhin vers la crête des Vosges et pour les Allemands la ligne Straßburg-Basel (Strasbourg-Bâle) devient aussi ligne stratégique militaire nécessitant la construction de lignes transversales anticipant à plus ou moins longue échéance le ravitaillement éventuel d'un futur front de bataille. Ainsi Kolmar (Colmar) et Mülhausen-im-Elsaß (Mulhouse en Alsace) prennent une importance considérable comme nœud ferroviaire, mais pour la partie nord des Vosges c'est Schlestadt (rebaptisée Schlettstadt) qui deviendra le centre névralgique. La décision d'installer dès 1890 des voies avec un écartement normal est une considération d'ordre stratégique qui a conduit, en particulier pour les lignes construites en direction des Vosges, à faire subventionner ce surcoût par l'Etat et non par la région. Tous ces nouveaux tronçons est-ouest s'arrêteront dans la montagne et ne traverseront pas la frontière.

La section de Schlettstadt à Barr connectant Schlettstadt à Zabern (Saverne) via Molsheim **4**, **5** est ouverte le 1^{er} août 1877. Le tronçon reliant Schlettstadt à Weiler-im-Elsaß (Villé en Alsace) fut inauguré le 22 septembre 1891 et se raccorde à la ligne existante Schlettstadt - Markirch (nouveau nom de Sainte-Marie-aux-Mines) au niveau de Weilerthal (Val-de-Villé) lieu-dit de la commune de Kestenholz (Chatenois) **6**. La gare de ●●●



4



5



6



7 et 8 Timbre à date rectangulaire (1879) de la ligne Schlettstadt - Markirch (et retour - 1881). Dans les deux cas le courrier a été récupéré à la gare de Lièpvre mentionné par l'inscription manuscrite 'Leberau' en écriture 'Kurrent' ('Kurrentschrift'). Les caractères d'écriture allemande 'Fraktur' étaient employés pour les documents imprimés et la 'Kurrentschrift' pour les textes manuscrits. Les caractères 'Sütterling' remplacent la 'Kurrentschrift' à partir de 1911 et ce jusqu'en 1941. L'Allemagne décide alors de passer en 'Antiqua', pour des raisons de propagande vers les pays occupés.



10 Carte postale colorisée représentant la gare (Bahnhof) de Schlettstadt i. E. (im Elsaß - en Alsace) envoyée en recommandé (Eingeschrieben)

● ● ● Weilerthal était une station de triage pour les convois en direction de Markirch et Weiler. Sur cette ligne fonctionnait une liaison postale ambulante dotée de cachets spéciaux 7, 8. Enfin les travaux de la ligne Schlettstadt à Sundhausen (Sundhouse) ont commencé en 1907, et le service a été inauguré le 27 octobre 1909. Un préposé de la poste assurait le service postal dans un compartiment d'une voiture de la plupart de ces lignes. Il triait le courrier et y apposait le cachet des ambulants. Sur la ligne Schlettstadt - Weiler, ce cachet était de type 170B, de forme ovale avec indication du nom de la ligne, en-tête de la station d'arrivée (Weiler Kreis Schlettstadt) suivie de Weilerthal, station de départ, le mot Bahnpost (poste par chemin de fer), suivi du numéro de train (Zug) et de la date. En fait ce type de cachet était de même graphisme sur l'ensemble du réseau postal ferroviaire impérial allemand 9.

Dans le même temps, les Allemands veulent démontrer à la population qu'ils ne sont pas des occupants, mais vraiment soucieux d'intégrer cette nouvelle région dans le pays en insistant sur des investissements locaux importants afin de développer la région. Par là même ils essayent de démontrer à l'Alsace son intérêt à être rattachée à un pays germanophone, au contraire de Paris qui apparemment s'était désintéressé de cette région éloignée de la capitale.

L'administration allemande fut donc très attentive à l'architecture et à la qualité de ses constructions ferroviaires en Alsace et en Lorraine. Plus de 350 gares furent construites dans la région pendant cette période, dont bien sûr celles de Strasbourg, Kolmar et Schlettstadt. A Schlettstadt le bâtiment principal de la gare est donc construit dès 1873 en remplacement de l'ancien débarcadère 10, 11. L'aile nord du bâtiment est construite en 1910 et sert de bureau postal jusqu'en 1959.

De 862 km de lignes en 1871, le réseau Alsace-Moselle est passé à 1 803 km de lignes à voie normale auxquels il faut ajouter 80 km de lignes à voie étroite à la veille de la Première Guerre mondiale 12.

La circulation des trains sur les voies doubles est convertie à droite pour s'adapter au reste du réseau ferroviaire allemand. Ce sens de circulation n'a pas été modifié depuis et reste l'une des particularités d'Alsace Moselle.

Il est à signaler qu'entre 1914 et 1918, afin de pouvoir acheminer du matériel militaire, la voie Weilerthal - Weiler fut prolongée par une voie étroite qui montait à flanc de coteau via Gruben (Fouchy) et Urbeis jusqu'aux abords immédiats de Lubine, la frontière.



9



11



13

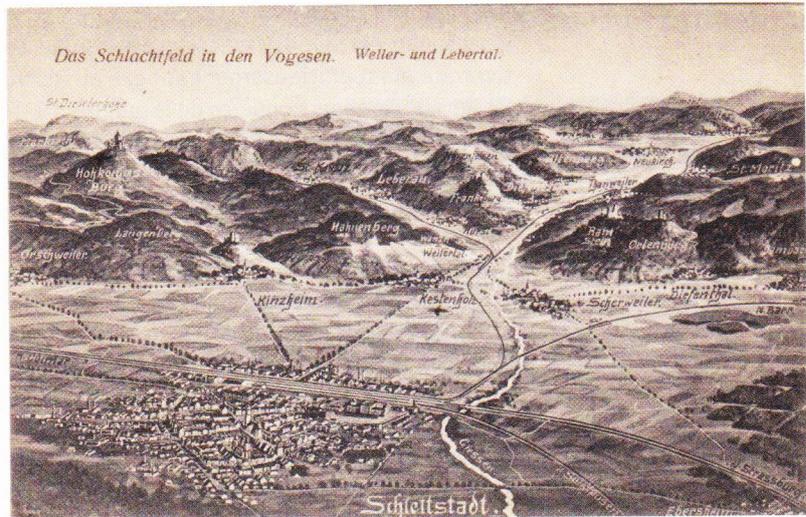


14

Période française (1919-1939)

L'Administration des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine a été créée le 19 juin 1919 à la suite de la réintégration de l'Alsace-Lorraine au territoire français. Dès 1919 cette réorganisation administrative des trois départements de l'Est de la France apporte de nouveaux cachets, en particulier l'apparition d'un cachet rond de convoyeur avec indication de gares extrêmes de la ligne Villé - Schlestadt et non Villé - Val de Villé. Les timbres allemands perdent leur pouvoir d'affranchissement dès le 15 décembre 1918, mais les cachets allemands continuent à être utilisés pendant au moins une année sur les timbres français (*Semeuse*). Le nom officiel de Sélestat est introduit en 1920. Des cachets provisoires sans nom de département sont mis à disposition puis très vite le département (Bas-Rhin) est à nouveau officialisé. Les ambulants utilisent dès lors des cachets ronds sur lesquels apparaît l'ancienne dénomination française Schlestadt, **13, 14**, pendant deux années avant de devenir officiellement Sélestat.

Après 1930 les cachets ambulants sont remplacés par des cachets convoyeurs avec couronne ondulée qui sont utilisés par les postiers réalisant le tri du courrier dans les wagons **15 à 17**. La ligne de Sélestat à Sainte-Marie-aux-Mines est prolongée en 1937 jusqu'à Lesseux-Frapelle en passant les Vosges par le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines. Cette ligne permettait alors une liaison directe entre Colmar - Sélestat et Nancy ou Metz et devient le premier passage ferroviaire des Vosges. Enfin, la Société Nationale des Chemins de Fer Française est créée en 1937, très peu avant le début du deuxième conflit mondial. ●●●



12 Représentation stylisée aérienne du front des Vosges vers 1915 sur carte postale montrant nettement les lignes ferroviaires au départ de Schlettstadt: 'Das Schlachtfeld in den Vogesen - Weiler und Lebertal' (Les champs de bataille dans les Vosges - Vallées de Villé et de Lièpvre)



15



16



17

27

● ● ● Deuxième Guerre mondiale : Période allemande (1940-1945)

Le 15 juillet 1940, les autorités allemandes informent la SNCF que les installations ferroviaires d'Alsace Moselle dépendent de la « Deutsche Reichsbahn » établie à Mayence et à Karlsruhe. Le territoire étant officieusement annexé au Reich, les anciennes gares frontières de la période 1871-1918 sont remises en service. Jusqu'à cette date seul le courrier destiné à la région Alsace-Moselle est distribué. A partir du 10 août 1940 le courrier au départ de la région sera affranchi avec des timbres à l'effigie de Hindenburg surchargés « Elsaß » et plus tard des timbres similaires à l'effigie d'Hitler. A partir du 13 août 1940 il est obligatoire de faire figurer sur tout le courrier au départ les termes « Durch Deutsche Dienstpost - Elsaß » (par poste de service allemande - Alsace). La Dienstpost disparaît le 2 mai 1941 et est intégrée dans l'administration postale allemande. Au cours de cette période aucun cachet spécifique ambulant n'a été utilisé par la poste allemande.

Epoque récente (depuis 1946)

L'Alsace redevient française en 1945 et par là même Sélestat recouvre son nom français. Après la reprise du réseau par la SNCF en 1946, les lignes nécessitent des réparations suite aux dégâts de la guerre et la réouverture des lignes ne se fait qu'en 1947.

La période des années 1950 et 1960 correspond essentiellement à l'électrification des lignes les plus chargées et à la fermeture de nombreuses lignes secondaires. Bien qu'évoquée sérieusement à l'époque, l'électrification des lignes en Alsace n'a pas, pour des raisons budgétaires, conduit à la remise en place du sens de circulation français des trains et le standard allemand est toujours en place en 2019.

La ligne Sélestat à Sundhouse a été fermée puis déclassée dès 1954. La section du passage des

Vosges par le Tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines est fermée en 1973 suite à la décision de transformer le tunnel ferroviaire en tunnel routier. La section Sélestat - Sainte-Marie-aux-Mines est fermée en 1980 et aujourd'hui il ne subsiste que le tronçon Sélestat - Bois-L'Abbesse qui a desservi une seule société de ce bourg jusqu'en janvier 2018, date de la fin de l'accord avec l'opérateur ferroviaire. La circulation est actuellement totalement à l'arrêt sur ce tronçon, en attente d'une décision sur son avenir.

Aujourd'hui, de la ligne Sélestat à Saverne ne subsiste que la section Sélestat - Molsheim, après fermeture au service voyageur du reste de la section dès 1969.

Par contre, grâce à cette longue ligne droite de plus de 100 km, la SNCF réalise en 1972 des essais à grande vitesse entre Strasbourg et Mulhouse, avec le TGV 001, atteignant une vitesse de 240 km/h au cours du mois de mai. De 1978 à 1980, les deux rames TGV Sud-Est sont testées entre Strasbourg et Colmar. La gare de Sélestat sera traversée par une rame lancée à 260 km/h, soit la vitesse d'exploitation commerciale prévue à la mise en service de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Sud-Est.

En s'agrandissant la ville de Sélestat a englobé la gare, faisant oublier le débarcadère de 1840. Le bâtiment a gardé son architecture impériale, mais il accueille maintenant le TGV Est avec une connexion directe permettant de rejoindre Paris en 2 heures et 15 minutes.

La gare de Sélestat sera le thème de la prochaine manifestation organisée le 1^{er} septembre 2019 par l'Amicale Philatélique et Cartophile de Sélestat - Centre Alsace. Une exposition illustrée par des courriers ayant circulé sur toutes ces lignes au départ de la gare de Sélestat sera présentée et un Timbre-à-moi illustré du cliché de la carte postale représentant la gare de Sélestat sera disponible. ■

Richard Zimmermann

Remerciements :

Les documents illustrant cet article ont été mis à disposition par Jean-Marie Gall, Michel Sablier et Patrice Zehrfuss.