

Trouillet (Jean-Georges), Les Chemins de fer
impériaux d'Alsace-Lorraine. Reichs-Eisenbahnen
in Elsass-Lothringen, Administration, Trafic &
Aspects militaires

Husseren-les-Châteaux, Éditions – Drei Exen – Verlag, 2018, 471 p.

Nicolas Stoskopf



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/alsace/3835>

DOI : [10.4000/alsace.3835](https://doi.org/10.4000/alsace.3835)

ISSN : 2260-2941

Éditeur

Fédération des Sociétés d'Histoire et d'Archéologie d'Alsace

Édition imprimée

Date de publication : 1 novembre 2019

Pagination : 419-421

ISSN : 0181-0448

Référence électronique

Nicolas Stoskopf, « Trouillet (Jean-Georges), Les Chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine. Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, Administration, Trafic & Aspects militaires », *Revue d'Alsace* [En ligne], 145 | 2019, mis en ligne le 01 février 2020, consulté le 24 janvier 2021. URL : <http://journals.openedition.org/alsace/3835> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/alsace.3835>

Tous droits réservés

suffisante à la partie la plus importante de la maison, à celle qu'on habite, au lieu d'épuiser ses ressources à construire une magnifique et inutile façade ». Force est de le reconnaître de telles œuvres sont rares – pour ne pas dire inexistantes – dans la production strasbourgeoise du tournant des XIX^e et XX^e siècles. Par contre, de tels ensembles verront le jour quelques années plus tard à la faveur du travail de Théo Berst dont les talents d'architecte et d'ensemblier lui vaudront de participer au fameux mouvement allemand du *Werkbund*. Dans son souci de favoriser la création d'œuvres d'art total ainsi que la production industrielle, le *Werkbund* prolongeait l'idéal des acteurs de l'Art nouveau.

Hervé Doucet

TROUILLET (Jean-Georges), *Les Chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine. Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, Administration, Trafic & Aspects militaires, Husseren-les-Châteaux, Éditions – Drei Exen – Verlag, 2018, 471 p.*

C'est une véritable somme sur les chemins de fer du *Reichsland Elsass-Lothringen* (et du Luxembourg de 1871 à 1918) que livre ici J.-G. Trouillet. En dehors de ses activités politiques, celui-ci est ingénieur, spécialisé dans la construction ferroviaire, mais, comme il le souligne lui-même, son « livre est d'abord l'œuvre d'un passionné », destiné a priori à des passionnés, ferrivophiles ou ferrivopathes selon la nuance que l'on voudra apporter. Cependant, il ne cache pas dès son introduction qu'il ne traitera pas de ce que préfèrent les amateurs, c'est-à-dire la construction des lignes et du matériel roulant, mais d'aspects a priori plus « rébarbatifs » comme les questions administratives, les conditions de travail et l'étude du trafic. Aussi, si l'on trouve bien dans cet ouvrage les caractères du « genre ferroviaire » dans ce qu'il offre de meilleur (volonté d'exhaustivité, accumulation de données, souci du détail, mise en valeur remarquable de l'illustration avec en outre ici des légendes bilingues), mais aussi quelques défauts méthodologiques, comme l'absence de conclusions partielles ou générale, son apport dépasse largement ce cadre ferroviaire et constitue une contribution importante à l'histoire administrative, sociale et économique de l'Alsace-Lorraine au cours de cette période. Il peut y prétendre grâce au dépouillement des archives du *Reichsamt für die Verwaltung der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen*, administration prussienne

de tutelle de la compagnie (dite EL en abrégé), conservées à Berlin, complété par celui de rapports imprimés annuels consultables à la BNU (activité du réseau, Moniteur du réseau, statistiques du trafic).

La première partie est consacrée à l'organisation administrative et humaine : après l'analyse de l'organigramme et de son évolution, sont abordées les biographies peu connues des cinq présidents successifs de l'EL, tous dotés d'une « stature d'hommes d'État », qui sont en tout cas des hauts-fonctionnaires choisis pour leurs compétences juridiques ou financières. Les 23 000 cheminots (vers 1900) se répartissent en deux catégories, les ouvriers, qui exercent des tâches non spécifiquement ferroviaires, et les fonctionnaires, répartis hiérarchiquement en trois niveaux. On ne peut en vouloir à l'auteur, tributaire sans doute de ses sources, de traiter de façon détaillée un certain nombre d'aspects (temps de travail, logement, avantages sociaux, travail des femmes, vie associative et syndicale), mais de faire l'impasse sur l'évolution des effectifs, des métiers et des salaires. Un appendice sur les uniformes et leurs signes distinctifs clôt de manière plaisante cette partie. Dans le même esprit, la représentation figurée de la composition des trains à l'hiver 1907 (p. 145-147), le format et la couleur des billets vers 1900 (p. 169-171) et bien d'autres anecdotes (horaires du voyage Scharrachbergheim-Zanzibar tels qu'on peut les trouver dans le *Reichs-Kursbuch* de 1905) raviront les amateurs...

L'étude du trafic est le plat de résistance de l'ouvrage (p. 117-347), qui plus est d'une richesse d'informations considérables : on peut certes trouver fastidieuse l'analyse du trafic année par année (p. 122-129) ou de celui des marchandises produit par produit (p. 244-303), mais ce sont des pages de référence pour l'histoire économique avec de surcroît des tableaux et des cartes remarquables (notamment celle du bassin minier et sidérurgique lorrain et luxembourgeois, p. 282-283). Plus agréables à lire, mais tout aussi documentés, sont les développements sur « Voyage et voyageurs », les trains de luxe (qui traversent le réseau EL au cours de la nuit...), les visites impériales et princières ou les faits divers que sont les incidents et accidents.

L'histoire événementielle forme également la base de la troisième partie sur la guerre et la fin du réseau. Si elle commence bien en amont de 1914 par des préparatifs de long terme (quais militaires, fortifications, contre-espionnage), elle parcourt ensuite les grandes étapes de la guerre jusqu'à l'armistice et au traité de Versailles qui transfère sans indemnité le réseau à la France.

Ouvrage d'histoire ferroviaire certes, labellisé par une association ferroviaire, c'est aussi une importante contribution à l'histoire du *Reichsland Elsass-Lothringen* et, bien que l'auteur ne le revendique pas formellement, une histoire d'entreprise à ceci près que les questions financières ne sont pas du tout évoquées.

Nicolas Stoskopf

SCHWEITZER (Louis), *Journal de Louis Schweitzer. Gunsbach. 1914-1919*, LESER (Gérard) éd., Munster, Association internationale pour l'œuvre du docteur Albert Schweitzer de Lambaréné et Société d'Histoire du Val et de la Ville de Munster, 2015, 309 p.

421

Louis Schweitzer, pasteur de Gunsbach, dans la vallée de Munster, pendant cinquante ans, de 1875 à 1925, est aussi connu pour être le père d'Albert Schweitzer, prix Nobel de la Paix, médecin à Lambaréné et pasteur. Son épais journal de guerre rédigé en français et en allemand nous introduit dans un bilinguisme de fait de certaines élites alsaciennes en 1914. Sa publication a pu être réalisée, grâce à la collaboration d'une vingtaine de personnes, citées à la p. 8, sous la houlette de Gérard Leser. Il nous faut d'abord les remercier pour le temps consacré à la traduction et à la mise en forme de cette œuvre rédigée au jour le jour.

L'homme et sa localisation expliquent l'importance du texte. Le pasteur, par sa position particulière, est suffisamment proche de la ligne d'affrontement pour observer les événements militaires dans « la Vallée de la Mort ». Il en est suffisamment éloigné pour ne pas subir de destructions qui auraient entraîné l'évacuation des civils vers le bassin colmarien, comme le signale Daniel Roess dans son propos introductif. Rappelons que Munster est évacuée fin août 1915 et reste déserte – *die Tote Stadt* – jusqu'à la fin de la guerre.

Pour le pasteur, les « nôtres » sont les troupes allemandes, les ennemis sont les *Franzose*. L'information essentielle consiste dans le témoignage répétitif des balles, obus, avions, interdictions de circulation, restrictions alimentaires. L'allusion au climat est redondante. Louis Schweitzer cite les cantiques allemands chantés lors des cultes ou des enterrements de civils et de soldats auxquels il préside. Dans ses phrases,