

LES KOECHLIN

vous parlent

1 BIS RUE DES CAPUCINS 92490 MEUDON



Koechlin

SONMAIRE

- P. 3 La vie de notre bulletin - Le supplément à la Généalogie - Finances
- P. 4 Une petite Tour Eiffel en Suisse - Un portrait qui manque
- P. 5 La fortune de Samuel Koechlin, par Raymond OBERLE
- P. 8 Les Koechlin écrivent aussi : Dorothee Koechlin-Schwartz
- P. 10 La création de l'industrie mécanique en Alsace
Les locomotives (par Pierre Koechlin)
- P. 15 Les prouesses de Jorge Koechlin
(avec des fac-similés de la presse locale)
- P. 16 Nouvelles familiales
Recherche de logement

LA VIE DE NOTRE BULLETIN

Un appel pressant

Notre bulletin ne pourra continuer à vivre que si ses lecteurs lui apportent davantage d'aide, sous forme d'articles ou de simples informations.

Jusqu'ici, notre équipe de rédaction a trouvé des sujets d'articles - ou en a reçu - en puisant le plus souvent dans l'histoire de la famille ou de son berceau (Mulhouse).

Elle a toujours cherché à "rajeunir" le Bulletin avec des informations concernant les Koechlin d'aujourd'hui, et ne pourra vraiment y parvenir que si ceux-ci apportent eux-mêmes ces informations.

J'adresse donc un appel pressant à tous les lecteurs que le Bulletin intéresse... qu'ils nous aident à le faire vivre !

Supplément à la Généalogie 1914-1975 ("Filles Koechlin")

Le résultat est, pour moi, inespéré puisque j'ai reçu - au prix, bien sûr, de quelques relances - plus de questionnaires remplis que je n'en attendais et qu'en fin de compte, aucune "Fille de Koechlin" ne manquera (tout au moins dans les XIV^e et XV^e Génération).

Il va en résulter un supplément contenant une soixantaine de notices (j'osais à peine en espérer cinquante !) et dont la composition a été commencée.

Pour éviter, en effet, l'impression - qui serait d'un coût prohibitif, il faut combiner un texte en majeure partie dactylographié avec grandes lettres majuscules et des grands chiffres ; ceci pour se rapprocher le plus possible de la présentation de la Généalogie. Il s'agit là d'un travail délicat et minutieux, qui ne pourra sans doute pas être terminé avant Septembre ou Octobre prochain.

L'établissement de stencils électroniques, le tirage et l'expédition seront ensuite plus rapides.

Finances

Je dispose actuellement (fin Mai) de près de 4.000 francs, pour faire face au coût du présent bulletin et du supplément. Ils ne suffiront sans doute pas, mais le dépassement ne risque pas d'être important. Inutile donc, pour l'instant, de réalimenter la caisse.

Pierre KOECHLIN

Une Petite Tour Eiffel en Suisse !

Le Docteur Henri Koechlin (45I-4) - auquel était consacrée la chronique littéraire du Bulletin n° 4 - nous signale qu'il a fait don au Musée des " Suisses à l'Etranger " d'une petite tout Eiffel de 70 cm de haut, fabriquée en 1889 par son père avec le même métal que la Tour elle-même. Elle est accompagnée de photos prises lors de sa construction et de dessins.

Ce Musée se trouve au château Penthes, à Pregny - à quelques km au Nord de Genève - ; il contient de nombreuses oeuvres de Suisses à l'étranger et notre cousin en recommande la visite.

Un portrait qui manque

A la suite de la transformation des locaux du Conseil Général du Haut Rhin - à la Préfecture à Colmar -, il a été décidé d'y placer un panneau contenant la liste des anciens Présidents avec leur portrait en médaillon.

La Direction des Archives, chargée de rassembler ces portraits, m'a signalé n'avoir pu trouver celui d'Edouard Koechlin, qui fut Président de 1907 à 1910.

Celui-ci (1833-1914) appartenait à l'une des branches de la famille installée à Willer s/Thur - près de Thann ; 9è enfant d'Isaac (96), il était resté célibataire et fut également maire de Willer s/Thur et Président de la Chambre de Commerce de Mulhouse.

J'ai donné à la Direction des Archives l'adresse de deux arrière-petits neveux d'Edouard (Pierre (2052) de Besançon et Jacques Henry Gros (968-2) mais, à ma connaissance, ils n'ont pas retrouvé de portraits (ou de photo) de l'intéressé.

(Fin au bas de la page 14)

Nous avons pensé intéressant de reproduire dans ce bulletin la première partie d'une "chronique" de Raymond Oberlé dans la Revue d'Histoire économique et sociale (1969, n° I - Marcel Rivière, éditeur à Paris), qui porte le titre indiqué ci-dessus. Merci à l'auteur de nous y avoir autorisé.

Est-ce ternir l'image que certains d'entre nous pouvaient se faire de Samuel Koechlin, pionnier de la fabrication des "indiennes" à Mulhouse, que de révéler ici qu'il s'était tout d'abord enrichi dans le commerce du blé et qu'il a - principalement à la fin de sa vie - exercé une activité quasi-bancaire en faisant des prêts ?

La seconde partie de l'étude de Raymond Oberlé paraîtra dans le prochain bulletin ; elle est consacrée à l'inventaire après décès de Samuel Koechlin.

L'année 1746 passe dans l'histoire de Mulhouse pour une date charnière. C'est en 1746 que trois Mulhousiens, Samuel Koechlin, Jean-Henri Dollfus et Jean-Jacques Schmaltzer, ouvrirent la première manufacture d'impression sur tissus. Trente ans plus tard fonctionnaient seize manufactures dans la ville qui passait déjà pour le centre textile le plus important d'Alsace. L'impression sur tissus allait devenir l'industrie-mère qui suscitera la création de tissages, de filatures et d'industries chimiques. Mulhouse avait pourtant joué jusque-là un rôle très modeste, tant du point de vue politique qu'économique.

L'agglomération comptait près de 4 000 habitants vers 1746. Alliée depuis 1515 aux treize cantons suisses, Mulhouse avait su garder son indépendance. La petite république, d'une superficie bien modeste puisqu'elle ne dépassait pas 22 km², vivait de la viticulture, de l'artisanat et du petit commerce. Rien ne semblait favoriser cette petite enclave ou la prédestiner à sortir de son effacement, ni sa situation géographique, ni les activités de ses habitants.

Historiens et économistes ont donné des explications diverses, souvent contradictoires, de cet extraordinaire essor économique. Une solution déterministe a été donnée par Robert Lévy, inspiré des principes sociologiques de Durkheim. Henry Laufenburger et Pierre Pflimlin, appliquant les théories de Max Weber sur les origines du capitalisme, surent trouver l'influence de la religion calviniste dans l'essor mulhousien.

Mr Etienne Juillard a montré que c'est l'abondance de la main-d'oeuvre dans l'Alsace méridionale qui avait particulièrement favorisé l'industrie naissante.

Dans une étude à paraître prochainement, nous avons essayé de montrer comment le développement démographique de la ville et son évolution économique depuis la présence française en Alsace (1648) avaient conjointement créé les conditions favorables à la grande transformation (1).

La récente découverte de l'inventaire après décès de Samuel Koechlin, l'un des créateurs de la première manufacture, et l'étude complémentaire des actes de la Chambre des contrats des Archives de la ville de Mulhouse, nous permettent de cerner la question de plus près.

Samuel Koechlin manufacturier

Le grand-père du manufacturier semble être à l'origine de la fortune familiale. Il est mentionné comme bailleur de fonds et acquéreur de terre. Il céda en février 1719 l'hôtellerie à son fils, mais une fièvre typhoïde emporta à trois jours d'intervalle ce dernier et son épouse. Ils laissaient un orphelin, le futur manufacturier, à peine âgé de quelques mois. Le grand-père reprit l'hôtellerie mais déposa 5 000 livres stebler (6 666 livres tournois) entre les mains du tuteur de son petit-fils. L'hôtellerie fut d'abord louée à Henri Blech, gendre du propriétaire, elle fut vendue en 1729.

On ne sait pas par qui fut élevé le jeune Samuel Koechlin, ni quelle fut sa formation. Il semble s'être lancé dans le commerce du blé d'après deux affaires litigieuses présentées pour règlement au magistrat.

Le commerce des grains était alors florissant à Mulhouse, dont le marché centralisait le blé dans la partie méridionale de l'Alsace. Les ressortissants suisses s'y approvisionnaient et chargeaient souvent des Mulhousiens de procéder aux achats. Ces intermédiaires avaient installé des dépôts. L'Alsace passait alors avec raison pour le "Weinkeller et Brotkasten" de la Suisse. Cette activité à Mulhouse n'avait d'ailleurs pas manqué de susciter des réactions, souvent énergiques, des autorités royales à l'encontre de la petite enclave, accusée de favoriser l'accaparement et la spéculation, donc la hausse des prix.

La réussite dans les affaires et le mariage avec Elisabeth Hofer (1745), fille du docteur Jean Hofer, futur bourgmestre de la ville, ont certainement consolidé la situation financière et le prestige de Samuel Koechlin qui passait déjà pour un négociant "experimenté". Nous ignorons la part d'héritage qu'eut Samuel Koechlin et l'apport de sa femme au moment du mariage. Comme son père, il pratiquait le prêt et semble avoir eu assez de disponibilités car l'année même de la création de la première manufacture, il accordait un prêt de 1 000 livres stebler (1 333 livres tournois) (2) au cordonnier Jacques Pruslein. En effet, le 1er juin 1746, Koechlin Schmaltzer et Dollfus informaient le conseil de la ville de leur intention d'ériger une fabrique d'indienne. Les trois associés, auxquels s'était joint J.J. Feer, achetèrent le 3 décembre une maison et ses dépendances dont une blancherie, rue de la Loi,

(1) Raymond Oberlé, Etude sur la fortune à Mulhouse dans la deuxième partie du XVIII^e siècle.

(2) Une livre tournois valait à cette époque l'équivalent de 5 Francs Or de 1928.

et une autre blancherie située non loin de la première à la Porte-Haute (3)

Le magistrat avançait quelques jours plus tard II 250 livres stebler (I5 000 livres tournois) à deux des associés, J.J. Schmaltzer et J. Henri Dollfus. Koechlin n'étant pas mentionné, on peut supposer qu'il disposait des fonds nécessaires pour la mise en place de la manufacture. En effet, en 1747 et 1748, malgré l'affaire en cours, Samuel Koechlin pratiqua encore le prêt à intérêt ; il est mentionné trois fois en 1747 comme créancier pour une somme de I 320 livres tournois, en 1748 il figure également trois fois dans les registres pour des prêts s'élevant à I 632 livres tournois.

La première manufacture créée à Mulhouse, Koechlin-Schmaltzer et Cie, disparut en 1758. Les associés se séparèrent et créèrent trois nouvelles entreprises. Samuel Koechlin fonda : KOECHLIN-DOLLFUS ET CIE (4) qui subsista jusqu'en 1765. J.H. Dollfus se retira de l'entreprise à la mort de sa femme, sa part dans l'affaire s'élevait alors à I76 987 livres tournois. Comme Dollfus ne semble pas avoir disposé de capitaux suffisants au moment de la création de la première manufacture, dix-neuf ans auparavant, on peut admettre que cette part provient en grande partie des bénéfices ; bénéfices d'ailleurs fort appréciables. Nous ignorons la part de Samuel Koechlin, mais sa situation financière était solide puisqu'il acquit le 20 octobre 1767 de Risler-Hugueny et Cie un vaste ensemble comprenant maison, dépendances et jardin, situé rue de la Loi, le tout pour 24 060 livres tournois qu'il paya comptant. Samuel Koechlin gèrera seul son entreprise jusqu'à sa mort.

Le nom de Samuel Koechlin figure très souvent à partir de 1767 dans les registres de la Chambre des contrats (Kontraktenprotokolle). Il est acquéreur de biens fonds. Il achète au total un hectare de prés en trois parcelles, deux hectares et demi de vignes en cinq parcelles et sept hectares et demi de champs en dix-huit parcelles. Ces acquisitions sont en très grande partie effectuées à l'occasion d'adjudications, et payées comptant. Le nom de Samuel Koechlin revient aussi très fréquemment comme bailleur de fonds. Après 1771 il déploie une intense activité sur le marché de l'argent. L'étude de l'inventaire après décès nous permet d'étudier de plus près toute l'activité de ce pionnier de l'industrie.

- (3) Acte d'achat entre J.J. Schmaltzer, Jean Henri Dollfus, J.J. Feer, Samuel Koechlin et Elisabeth Heilmann, veuve de Philippe Jacques Meyer. L'achat portait sur 8 625 livres stebler (II 500 livres tournois). I 125 livres étaient payées comptant, le solde, 7 500 livres stebler (IO 000 livres tournois) était accordé sous forme de prêt à 3 I/2 % remboursable par tranches dont le montant ne devait être inférieur à 2 000 livres
- (4) J.J. Schmaltzer créa SCHMALTZER ET CORNETS ; Feer créa avec son beau-père FEER ET HUGUENIN.

LES KOECHLIN ECRIVENT AUSSI :

DOROTHEE KOECHLIN SCHWARTZ



Avec les encouragements de notre rédacteur en chef, je me permets cette fois-ci de présenter certains de mes livres. Après tout, cela peut intéresser certains cousins, en particulier ceux qui travaillent dans la médecine et la psychologie. Je ne suis pas médecin, comme tant de membres de notre famille, mais seulement journaliste médicale, pour de nombreux journaux : "MIEUX-ETRE" (quand il existait), "L'IMPATIENT", "VITAL", "THEPAPEUTIQUES NATURELLES", "PARENTS", "ENERGIE VITALE", etc... Mon métier consiste à faire connaître les "Médecines naturelles", dites encore "Médecines de terrain", ou "Médecines douces", qui ne sont pas officiellement enseignées en France à l'Université.

A l'étranger, bien sûr, elles le sont (en particulier en Suisse et en Allemagne), mais l'enseignement médical français s'est enfermé dans la médecine pastorienne. Celle-ci, trop occupée de lutte contre les microbes et pas assez du terrain, et profondément matérialiste, donne de moins en moins satisfaction. Elle a fondé tous ses espoirs sur la chimiothérapie et sur une chirurgie sophistiquée, qui ne va pas sans accidents, intoxications, et risques mortels divers. Cela pourra paraître étonnant à certains cousins, et pourtant, c'est ainsi : une insatisfaction croissante pousse les gens vers les médecines douces.

MEDECINES DOUCES POUR NOS ENFANTS, réédité en mai 1982 au Rocher, se présente sous la forme d'un petit dictionnaire pratique à l'usage des mamans. Avec ma co-auteur, nous indiquons pour chaque maladie les symptômes, le traitement d'urgence en "Médecine douce", et le traitement de fond ; phyto et aromatothérapie, acupuncture, auriculo-médecine, hydrothérapie, argile, magnétisme, etc... sont beaucoup moins dangereux que la chimiothérapie pour les enfants. Nos enfants (nous en avons eu sept, ma co-auteur et moi !) se sont magnifiquement portés avec ces médecines douces : nous avons expérimenté la plupart des traitements (d'autant plus que ma co-auteur collaborait aux consultations de son mari médecin (et pédiatre).

LE PENDULE (Chez Solar, sorti en Mai 1982) est un tout petit livre qui complète le précédent : il n'y a rien de tel que de choisir un médicament à l'aide du pendule, pour trouver celui qui convient. C'est écrit en termes clairs, pour les débutants : ma spécialité, c'est la vulgarisation, c'est-à-dire traduire en mots simples des choses scientifiques compliquées.

Mon troisième livre, qui, à vrai dire, est l'un des premiers, est plus ancien : c'est le GUIDE DE L'ANTICONSOMMATEUR (Edition Seghers-Robert Laffont). J'avais pensé qu'il fallait diffuser

au maximum toutes les recettes anciennes de produits de base, d'hygiène et d'alimentation : dentifrices, shampoings, savon, vinaigre, moutarde, ou même insecticides... Ceux qu'on trouve tout faits dans les supermarchés étant à la fois chers, et très souvent toxiques (et les consommateurs ont commencé à s'en apercevoir). D'autre part, le jour où il y aura une crise, cela rendra service à bien des gens de pouvoir se débrouiller eux-mêmes. Le livre a eu beaucoup de succès, il s'est vendu jusqu'ici à presque 200.000 exemplaires (C'est la sixième édition).

Le métier d'écrivain, que j'exerce à temps plein, ne consiste pas seulement à écrire. Hélas ! Il faut aussi négocier avec les éditeurs (dont une partie vous envoient des comptes faux et des contrats léonins), se faire connaître dans la presse, faire des conférences, parler à la télé, etc... Aux Etats-Unis, les auteurs ont des agences qui les défendent commercialement et juridiquement ; ici, il n'y en a que très peu : les marges bénéficiaires sont très minces et ne permettent pas toujours de payer ce genre de services.

Pour terminer, j'ai écrit toute une série de livres pour les enfants : COMMENT PARLER AVEC LES ANIMAUX chez Jean-Jacques Pauvert, L'ART DU BOUQUET SEC chez Dessain et Tolra, LE PETIT GUIDE DES RIVAGES chez Fleurus, etc... Ce sont des sujets, soit de vulgarisation de sciences de la nature (océanographie, géologie, botanique), soit des sujets de bricolage artisanal ; mes enfants collaborent beaucoup, et ont signé certains de ces petits livres, même quand ils avaient 13 ou 15 ans.

Enfin, je ne sais trop si je dois avouer que j'écris des livres d'astrologie, laquelle est mon deuxième métier. L'astrologie rend à l'heure actuelle les mêmes services que la graphologie, en mieux ! Il y a un précédent dans la famille, en la personne de Madame Koechlin-Sandoz, qui fut une des pionnières de la graphologie. Or, actuellement, les étudiants en graphologie font du "planétaire" pour terminer leur cycle d'études ce qui n'est autre que l'astrologie. En fait, une grande partie des psycho-astrologues que je rencontre ont déjà une formation de graphologue. D'autres sont aussi psychiatres, médecins, etc...

Aux Etats-Unis, en Angleterre, en Allemagne, en Suisse, l'orientation scolaire et professionnelle, l'embauche dans les entreprises, certaines consultations conjugales et médicales se font à l'aide de la psycho-astrologie : c'est très courant. Ici aussi, cela existe, mais le grand public ne le sait pas ; il croit que l'astrologie est la même chose que la voyance, ou se résume aux chroniques simplètes des journaux...

Comme les Koechlin ont toujours été à la pointe des choses nouvelles, des idées et des techniques d'avant-garde, je me sens fière d'appartenir à une famille de pionniers, et je n'ai pas honte de travailler allègrement dans la parapsychologie. Moins c'est connu, plus c'est nouveau, plus ça me plaît. On me fait la morale et on me dit "Vous êtes complètement folle, ces choses-là sont stupides, déraisonnables, etc". Et puis, en général, ces choses-là obtiennent enfin droit de cité. Longtemps après !

Mes livres en Astrologie : LES BONNS ASTROMARIAGES (Hercure de France) - LE GRAND LIVRE DU SCORPION - id du Cancer (1/2) (Tchou) LE SAGITTAIRE, LA BALANCE (Presse de la Cité) : petite collection de poche d'Astrologie, signés "Bizonmont" (mon nom de femme mariée).

Pardon, chers cousins, d'avoir parlé de moi, mais j'ai un double métier si passionnant que j'ai eu plaisir à vous en parler.

LA CREATION DE L'INDUSTRIE MECANIQUE EN ALSACE

LES LOCOMOTIVES

Par Pierre KOECHLIN

Nous avions projeté de faire suivre : "La première ligne de chemin de fer en Alsace : Thann-Mulhouse " (Bulletin n° 2 - p. 13) par un article sur la fabrication des locomotives à Mulhouse.

Les locomotives n'ont cependant représenté qu'une des activités de l'industrie mécanique créée à Mulhouse au XIX^e siècle, avec l'objectif initial de fabriquer les machines nécessaires à l'industrie textile déjà existante.

Il m'a donc paru utile d'élargir un peu le sujet à l'ensemble de l'industrie mécanique, après un coup d'oeil rétrospectif sur l'industrie textile, puisque c'est cette dernière qui a contribué à la naissance de l'industrie mécanique, puis à son développement.

Du textile à la mécanique

Le premier article de Philippe Brandt (Bulletin n° 3 - p. 3) a relaté les débuts de la fabrication des toiles peintes (ou "indiennes") à Mulhouse au XVIII^e siècle, et son essor considérable dans la seconde moitié de ce siècle, grâce aux avantages douaniers dont bénéficiaient alors les fabricants mulhousiens. Mais ces avantages disparurent en 1785, une grave crise en résulta, et c'est en cherchant à faire survivre cette impression mulhousienne que les notables de la ville (dont plusieurs Koechlin) furent amenés à proposer le rattachement de Mulhouse à la France en 1798 (voir l'article du Bulletin n° 6 - p. 5).

À l'origine, l'impression était réalisée sur des tissus de coton achetés à l'étranger, ou encore fabriqués par des filateurs et tisseurs (à main) travaillant à domicile dans les vallées des Vosges. Ce n'est qu'au début du XIX^e siècle que se créèrent des filatures et ensuite des tissages, en général distincts, l'intégration "verticale" des différents stades de l'activité textile ne devant intervenir que plus tard.

L'entreprise familiale "Nicolas Koechlin et ses frères" est un exemple typique de cette évolution. Après avoir débuté en 1802 par un simple négoce d'indiennes exécutées par d'autres, Nicolas se lança, assisté de son père et de ses frères, dans l'impression sur tissus, dut s'agrandir en 1806 en créant une nouvelle usine à la périphérie de la ville, et fonda - également en 1806 - une filature, puis un tissage à Masevaux. Suivirent en 1809 la participation à la reprise et à la remise en route de l'usine de tissus imprimés de Loerrach, et plus tard en 1820 la création à Mulhouse d'une nouvelle filature de coton. A sa scission, en 1831, "Nicolas Koechlin et ses frères" était devenue une concentration verticale réunissant filatures, tissages, blanchiment, teinture et impression et occupant plus de 5 000 ouvriers (voir Bulletin n° 4, p. 4).

La mécanisation de la filature - qui s'opéra progressivement dès le début de XIX^e siècle, avant celle du tissage - ne pouvait se réaliser qu'en se procurant des machines en Angleterre, dont l'industrie était alors très en avance sur la nôtre. Mais pour protéger son industrie textile, l'Angleterre interdisait la sortie de mécanismes complets, ce qui obligeait à recourir à l'achat de pièces séparées, puis à les assembler par les moyens du bord, en suppléant à ce qui manquait ; la création d'une filature nécessitait donc de nombreux bricolages et beaucoup d'obstination.

Il n'est pas étonnant, dans ces conditions, que les filateurs, puis les tisseurs alsaciens aient encouragé, et parfois commandité la création, entre 1820 et 1830, d'ateliers mécaniques susceptibles de leur fournir des machines prêtes à servir ; ainsi s'explique la première impulsion donnée par l'industrie textile alsacienne à la création d'une industrie mécanique.

Mais cette industrie textile craignait de voir sa compétitivité compromise par le handicap que représentait pour elle son éloignement des ports et des bassins houillers, entraînant des frais de transport de ses principales matières premières (coton - charbon) supérieurs à ceux de la plupart de ses concurrents.

D'où l'intérêt manifesté par les plus entreprenants des fabricants mulhousiens au développement des voies d'eau, puis à la construction des premiers chemins de fer. Dans "La première ligne de chemin de fer en Alsace : Thann - Mulhouse" (bulletin n° 2 p. 13) a été souligné le rôle essentiel de Nicolas Koechlin (n° 73) dans la création du premier réseau ferroviaire alsacien, Thann Mulhouse (1839) étant suivi, dès 1840 par Mulhouse St Louis et en 1841 par Mulhouse Koenigshoffen (O. de Strasbourg). Son plus jeune frère Ferdinand (n° 77), qui avait aussi étudié des tracés de chemin de fer, a consacré beaucoup d'efforts à l'achèvement et à la mise en service du canal du Rhone au Rhin (1829) et de son exutoire vers le Rhin, le canal de Huningue (1834).

L'utilisation de la traction à vapeur ayant été rapidement préférée à la traction animale pour le premier chemin de fer Thann Mulhouse, il était encore nécessaire de faire appel à nos voisins anglais, mais en même temps tout à fait naturel que les ateliers de mécanique récemment créés cherchent à maîtriser eux-mêmes la construction de locomotives. L'industrie textile avait d'ailleurs besoin, en se mécanisant, de vapeur et de force motrice, ce qui impliquait alors des machines à vapeur.

Et c'est ainsi que, pour ses propres besoins et pour les chemins de fer qu'elle désirait voir se créer, l'industrie textile contribua encore au développement d'une industrie mécanique alsacienne.

Naissance des diverses entreprises

Un premier atelier mécanique est fondé en 1817 à Cernay par les frères Mathieu et Jérémie Risler, qui s'associent en 1820 - pour bénéficier de l'avance technique anglaise - Dixon (de Manchester). Risler frères et Dixon se spécialisent dans les machines textiles avec l'aide de techniciens venus d'Angleterre ; ils sont commandités par plusieurs industriels alsaciens (dont "Nicolas Koechlin et frères"), construisent la première machine à imprimer au rouleau, mais font finalement faillite en 1830.

Entretiens, André Koechlin (n° 90) a fondé en 1826 son propre atelier de constructions mécaniques à Mulhouse, sous la raison sociale "André Koechlin et Cie" ("Et Cie étant représenté, à l'origine, par Mathias Thierry et Henri Bock). Les débuts sont difficiles, à défaut de techniciens qualifiés en mécanique, malgré l'assistance de Richard Roberts (Sharp, Roberts and Co, Manchester) et l'embauchage de jeunes anglais. On se lance dans la fabrication de métiers automatiques Roberts.

La fermeture de Risler frères et Dixon à Cernay vient alors, à point nommé, fournir à la jeune entreprise ce qui lui manquait : l'expérience et un personnel de maîtrise qualifié. Jérémie Risler devient d'ailleurs l'un des associés et se charge de la direction technique, aidé (semble-t-il) de Dixon qui préconise, dès 1830, la construction de machines à vapeur fixes.

Mais les pionniers de la machine à vapeur en Alsace furent Stehelin et Huber ; ils construisent les premières dans leur atelier de Bitschwiller et s'intéressent aux locomotives dès qu'il fut question de la première ligne de chemin de fer en France (Lyon St Etienne 1831). Un peu plus tard, en 1834, est fondée à Mulhouse "L'Expansion" également pour la fabrication de machines à vapeur. Mais son fondateur, J.J. Meyer était, avant tout, un inventeur fécond et il prend en 1841 un brevet pour une machine à vapeur dite à détente variable.

Enfin, pour être complet, il faut mentionner la création en 1838 aux portes de Strasbourg, des Ateliers de Graffenstaden par un groupe d'actionnaires succédant à une grosse entreprise de quincaillerie. Après avoir entrepris la fabrication de machines-outils (1841), puis de wagons (1844), ces Ateliers attendirent 1857 pour se lancer dans celle des locomotives.

Leur originalité est d'avoir embauché dès l'origine de nombreux élèves mécaniciens de la région et d'être ainsi devenus une véritable école d'apprentissage.

Compétition pour les premières locomotives et premières réussites

C'est en 1836 que Nicolas Koechlin met au point, avec l'Ingénieur des Ponts et Chaussées Bazaine, le projet de chemin de fer Mulhouse Thann ; l'approbation ministérielle intervient en Juin 1837 et la mise en service est fixée au début de septembre 1839 (voir Bulletin n° 2).

La commande des premières locomotives donne lieu à une compétition franco-anglaise. Nicolas en commande plusieurs aux ateliers locaux, celui de son cousin André ainsi que Stehlin et Huber, mais pour plus de sûreté, il commande en Angleterre trois locomotives Sharp et Roberts, qui pourront servir de prototypes.

La "Napoléon" d'André Koechlin et Cie (du type Sharp Roberts) est livrée le 31 Juillet 1839 et "La ville de Thann" de Stehlin Huber, le 1er Août ; le mois d'Août est ensuite consacré aux essais sur la ligne et l'inauguration peut avoir lieu à la date prévue : le convoi officiel est alors remorqué conjointement par la "Napoléon" et l'"Albion", cette dernière suppléant "La ville de Thann" légèrement accidentée. Le match franco-britannique s'est terminé par un ex-aequo !

Les locomotives alsaciennes ont donc parfaitement soutenu la compétition, et de 1839 à 1845, sur 29 machines fournies aux chemins de fer d'Alsace, 25 seront alsaciennes, dont 20 fabriquées par la "Fonderie" (c'est ainsi que les Mulhousiens ont toujours appelé l'usine d'André Koechlin).

Entre-temps, en 1842, J.J. Meyer sort "L'Espérance", sa locomotive à détente variable et une série d'essais sont pratiqués pour la comparer avec une des locomotives de la "Fonderie". Le résultat en est concluant : la détente variable conduit à des performances de traction supérieures, et surtout à une grosse économie de combustibles (et de ce fait, à une autonomie accrue). Une seconde locomotive "Le Succès" est alors mise en chantier par J.J. Huber, qui est cependant obligé d'interrompre son activité par suite de la défaillance de la banque qui l'avait financé.

Développement de la construction des locomotives Alsaciennes et succès commerciaux

L'Atelier de Bitschwiller, après ses premières livraisons aux chemins de fer locaux, avait vu sa clientèle s'élargir quelque peu en France, mais c'est surtout à partir de 1845 qu'ayant pris la raison sociale "L'Expansion" de J.J. Meyer et bénéficié de son carnet de commandes bien garni, il développa sensiblement ses fabrications. C'est ainsi qu'il livra jusqu'en 1850 77 locomotives à détente variable, dont 27 à la Cie du Nord et 35 à la Cie de l'Est.

Pour des raisons qui restent imprécises, l'Atelier de Bitschwiller cessa alors la construction de locomotives pour se spécialiser dans les essieux montés, les machines pour le textile et la chaudronnerie.

Quant à la "Fonderie", elle recevait, elle aussi, des commandes pour les diverses lignes de chemin de fer qui se construisaient en France : III au total jusqu'en 1850. Cette réussite commerciale avait été favorisée par des améliorations sur le plan technique, notamment la mise au point des 1844 de locomotives de type Sharp Roberts ou Clapeyron avec la détente variable Gouzenbach (sans doute une variante de celle de J.J. Meyer).

A partir de 1850, les fabrications de locomotives de la "Fonderie" s'amplifient : en 1866 sortira la 1 000^e locomotive, et la dernière (en 1872) sous la marque A.K. et Cie (pour la Cie du Jura Bernois) portera le n° 1401.

Entre-temps, les Ateliers de Graffenstaden avaient entrepris, en 1857, la fabrication des locomotives et le succès vint les récompenser, avec de nombreuses commandes de France et de l'étranger : de 1857 à 1872, ils sortiront 705 machines.

La guerre de 1870 et l'annexion de l'Alsace par l'Allemagne entraînent un nouveau régime douanier, risquant d'éloigner la clientèle française et de perturber les approvisionnements ; une partie des associés de la "Fonderie" ont d'ailleurs décidé de quitter l'Alsace. Dans l'adversité, on serre les coudes.... une fusion est décidée entre les deux grandes entreprises alsaciennes de constructions mécaniques, André Koechlin et Cie et les Ateliers de Graffenstaden, et c'est ainsi que naît la Société Alsacienne de Construction Mécanique (SACM). L'extension de ses fabrications et le désir de conserver sa clientèle française amènera la SACM à créer en 1879 à Belfort une 3^e usine.

L'histoire de la SACM sortirait du cadre de cet article : peut-être un ancien de la Société sera-t-il tenté de la retracer pour notre Bulletin.

Je me bornerai à signaler que, si la SACM a disparu - en devenant l'un des constituants du Holding ALSPI (Alsacienne de Participations Industrielles) qui, malgré un sigle resté alsacien, dépend maintenant du Groupe Suez - ses trois usines de Mulhouse, Graffenstaden et Belfort existent toujours :

- celle de Mulhouse appartient à la "Sté Alsacienne de Constructions mécaniques de Mulhouse", filiale d'ALSPI
- celle de Graffenstaden a été apportée à ALCATEL devenu CIT-ALCATEL, du Groupe CGE
- celle de Belfort, apportée dès 1928 à Alsthom à sa création, appartient toujours à cette Société, qui fait partie aussi du Groupe CGE.

De 1873 à 1953, l'ex-SACM a construit 6 401 locomotives à vapeur, qui ont été livrées dans le monde entier. La fabrication des locomotives à vapeur a, bien entendu, cessé, mais l'usine de Mulhouse a entrepris dès 1954 la fabrication de moteurs Diesel, réputés, dont certains destinés à la traction. Il y a là une continuité, défiant le temps, qui est à souligner.

(suite de la page 4)

Il serait vraiment fâcheux que le seul ancien Président du Conseil Général dont le médaillon reste vide soit un Koechlin ! J'ose espérer qu'un lecteur du bulletin pourra combler cette lacune.

Le portrait (ou la photo) est à adresser à Mr Chr. WILSDORF, Directeur du Service des Archives, cité Administrative, 3 rue Fleisher, 68000 COLMAR.

Gran Premio "Caminos del Inca"

Jorge Koechlin Ganó Ira. Etapa con Récord

Puso 2 H. 03'06" de Moyopampa a Huancayc

LES PROUESSES DE JORGE KOECHLIN

"El rubio volante" - le blond volant ! Ainsi est baptisé notre cousin péruvien par les journaux sud-américains. Il nous a envoyé un important dossier de presse sur ses activités, dont voici le résumé :

Avec son co-pilote Gaspare della Francesca, Jorge Koechlin a gagné en Novembre 1981 une grande course sud-américaine, les "Seis Horas Peruanas" (les six heures du Pérou). Il courait sur Toyota 747 de 16 cylindres, ainsi que le rapportent les journaux péruviens qui lui ont consacré des articles enthousiastes.

Quant au rallye "Caminos del Inca", toujours en Amérique latine, Koechlin, avec son co-pilote anglais Walter Ainsworth, en a été la vedette, comme en témoignent les manchettes ci-contre (octobre 1981).

Jorge Koechlin von Stein habite Londres, et s'il est peu connu encore en France (parce qu'il n'a pas jusqu'ici couru sur des voitures françaises), il semble avoir acquis une notoriété internationale dans le monde des courses automobiles. Son sourire, sa blondeur, son charme et sa compétence semblent l'avoir rendu très populaire. Affaire à suivre !

Ganó 3a. Etapa con 8 Hs. 00'14"

Jorge Koechlin Sigue Pulverizando Récords