

# Les Koechlin Vous parlent



Koechlin

Madeleine Fabre-Koechlin  
62, rue Velpeau - 92160 ANTONY

Bulletin n° 28 - Juin 1992



# EDITORIAL

Chers cousins,

Comme nous vous l'avions annoncé, ce numéro prend pour thème central "Les KOEHLIN et l'AUTOMOBILE".

Les K. du passé, nous les avons vus depuis longtemps, fascinés par la mécanique, à l'affût des progrès techniques dans les machines textiles, à vapeur, les locomotives, et mêmes les vélocipèdes! Il était normal de les trouver présents aussi, actifs et inventifs, dans la phase pionnière de l'automobile.

Ainsi que l'avait fait Pierre K, mon prédécesseur à la rédaction du Bulletin, - qui consacra plusieurs articles à ce thème, dès les numéros 4 et 5 (1980) -, nous vous présenterons, dans leurs liens avec l'auto, deux couples de frères Koechlin.

D'abord **Isaac et Paul**, ingénieurs chez **Peugeot** et qui pilotèrent les premiers modèles dans les premières compétitions. Puis **Alfred et Hubert**, 15 ans plus tard, qui eurent leur propre atelier, inventèrent leurs moteurs, figolèrent leurs châssis et ne laissèrent pas à d'autres le soin de faire courir leurs voitures, déjà connues et commercialisées en 1914.

Nous avons retenu, pour cette évocation, quelques détails anecdotiques glanés dans des lectures : ouvrages historiques, presse de l'époque, mais peu dans la mémoire familiale. Dans ce que nous empruntons aux articles de Pierre K. - hommage à lui, au passage ! - nous gardons des détails assez techniques. Ceux des cousins qui, comme moi, n'ont pas hérité le virus de la mécanique, les liront en diagonale. Mais le véritable esprit des K, ainsi que leur rapport à l'auto le démontre excellemment, ne fut-il pas d'allier la sportivité à la technicité? Ils furent coureurs, mais aussi ingénieurs, pour faire mieux, plus vite, plus loin.

En écrivant ces mots je revois, lors des réunions familiales de mon enfance, l'inévitable moment où une des voitures présentes, la plus récente en général, se retrouvait capot relevé, avec tous les mâles de la famille, grands et petits, penchés sur son ventre à l'air, discutant, investiguant, interminablement, le fonctionnement et les mérites comparés des moteurs!

Peut-être aujourd'hui certains lecteurs pourraient-ils confirmer la persistance de cette passion tribale et nous envoyer d'autres détails sur les relations Peugeot/Koechlin. En particulier, nous attendons le témoignage promis de **Jorge K.**, notre cousin péruvien, qui fut, il y a peu, un coureur de Formule 1, célèbre en Amérique latine.

La partie "moderne" de ce B.K., nous l'avons confiée à une sorte de tribune étendue, utilisant votre courrier pour reparler du Musée des Familles, de la généalogie, du cimetière et faisant place à des propositions diverses.

Parmi elles j'en recommande deux à votre attention et à vos suggestions :

- La possibilité d'un nouveau **rassemblement familial en 93 ou 94;**
- le **numéro sur les K. artistes**, pour lequel nous avons besoin de votre participation.

Merci et salut aux bons entendeurs!

La rédactrice : Madeleine Fabre-Koechlin (2133)

## Sommaire...

<b>Les Koechlin et l'automobile</b> : Petit préliminaire historico-géographico-généalogique . . . . .	page	4
Première course automobile de vitesse et d'endurance, gagnée par Paul K. sur Peugeot . . . . .	page	5
Isaac K. sur Peugeot en 1898. . . . .	page	7
Les Koechlin courent sur Koechlin. . . . .	page	8
Courrier . . . . .	page	10
Nous .... et les livres . . . . .	page	13
La rubrique du chineur . . . . .	page	14
A quand la cousinade ? et Nouvelles Familiales . . . . .	page	16

## Les Koechlin d'autrefois...

### PETT PRELIMINAIRE HISTORICO-GEOGRAPHICO GENEALOGIQUE ou Comment, par Peugeot, l'auto vint aux Koechlin

**Les alliances** La première fois que ces deux noms se trouvent associés, c'est quand, le 4 juin 1857, à Hérimoncourt, Napoléon K. (178) - fils d'Edouard (81), fils de Jean (47) - épouse Jenny Peugeot. La maison Peugeot ne fabrique encore, modestement, que des machines-outils et Napoléon reste à Mulhouse où il est dit "manufacturier".

Deuxième alliance en 1869 : Hélène K. (329), fille d'Emile (140) épouse à Mulhouse Eugène Peugeot, d'Hérimoncourt, l'un des fondateurs de la dynastie et du groupe industriel. C'est d'eux que descendent la plupart des Peugeot qui ont dirigé ce groupe, tant que ses dimensions n'avaient pas fait éclater le cadre familial.

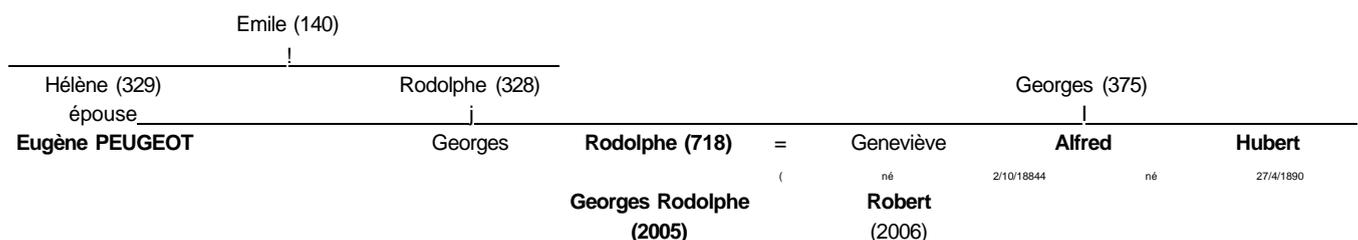
Rappelons que le "pays de Montbéliard", qui comprend Hérimoncourt, Valentigney, Sochaux, Beaucourt, Beaulieu, n'est qu'à 60 kms de Mulhouse. Le territoire de Belfort, dont il fait partie, n'a pas été annexé par l'Allemagne, comme l'Alsace en 1871, constituant ainsi le refuge industriel le plus proche pour les Mulhousiens, en particulier Georges (375), père d'Alfred et Hubert, devenu manufacturier à Belfort, et Paul (966) qui a épousé en 1896 à Beaucourt, Suzanne Japy.

**Carrières K. chez Peugeot** Rodolphe K. (718) - petit-fils d'Emile, neveu d'Hélène et d'Eugène Peugeot, père de Georges (2005) et de Robert (2006) - était, ainsi que ses fils, cadre chez Peugeot.

Isaac et Paul, fils d'Isaac (525) dont l'épopée comme coureurs vous est racontée plus loin. Paul, après son mariage, quitta Peugeot pour son voisin Japy; mais Isaac, marié en 1905, fit carrière chez Peugeot.

Alfred et Hubert, fils de Georges (375), avant de fonder leur propre entreprise, ont travaillé chez Peugeot. Après la mort d'Alfred, c'est dans cette maison qu'Hubert reprendra du service et finira sa carrière.

#### SCHEMA GENEALOGIQUE DE QUELQUES K. AYANT TRAVAILLE CHEZ PEUGEOT



**Les K. sont-ils peugeotomanes?** Quant aux K. qui ont roulé et roulent encore par prédilection sur des voitures Peugeot, peut-être une enquête sociologique à cet égard serait-elle instructive. En tout cas, Pierre remarquait dans son premier article du B.K. n°4 que cette tendance en 1979 semblait toujours vivace. J'attends les témoignages!

## En ce temps là ... Isaac et Paul

11 -13 Juin 1895 : Paris - Bordeaux - Paris

### Première course automobile de vitesse et d'endurance

Gagnée par Paul Koechlin (966) sur Peugeot en 59 heures et 48 minutes

En ce temps là où l'automobile vient de naître, les courses (la toute première - Paris-Rouen - a eu lieu en 1894) sont des tests pour les moteurs et des affrontements entre constructeurs.

*«Jeune était l'automobile; la production des constructeurs avait été, en 1894 :*

- de 67 véhicules pour Benz,
- de 40 véhicules pour Peugeot,
- de 38 véhicules pour Panhard et Levassor,
- moins de 10 pour Daimler.

*Ces chiffres ne concernaient que les voitures à pétrole. De Dion, Serpollet et d'autres avaient construit quelques voitures à vapeur. Jeantaud avait livré quelques engins électriques; l'ensemble n'atteignait pas cinquante unités.»* explique le livre de J.M. Lelièvre et J.R. Dulier **Conquête de la Vitesse** (1970), auquel nous emprunterons l'essentiel de cet article.

### PAS DE VEDETTE !

Donc, cousins et cousines, n'en soyez pas déçus: notre Paul K. n'est pas le précurseur d'Alain Prost; il ne s'est jamais pris pour une vedette; tout l'honneur revenait, alors, au constructeur. Et si Levassor, engagé lui-même dans la course et qui, en fait, la gagna puisqu'il l'accomplit en 47h50, fut acclamé par une foule délirante, c'est qu'il était aussi le constructeur de la voiture.

Levassor pilotait une voiture deux places. Il s'était d'ailleurs mis, d'avance, hors concours puisque le prix était destiné à une quatre places. Mais, pour la vitesse (24 kms/h) et l'endurance (il roula nuit et jour sans se faire relayer), le champion, c'est bien lui : il mérite son ovation, et la presse de l'époque le célèbre justement.

Tandis qu'elle cite à peine le nom de Paul Koechlin elle apporte tout son encens à Armand Peugeot.

### FLASH SUR PEUGEOT

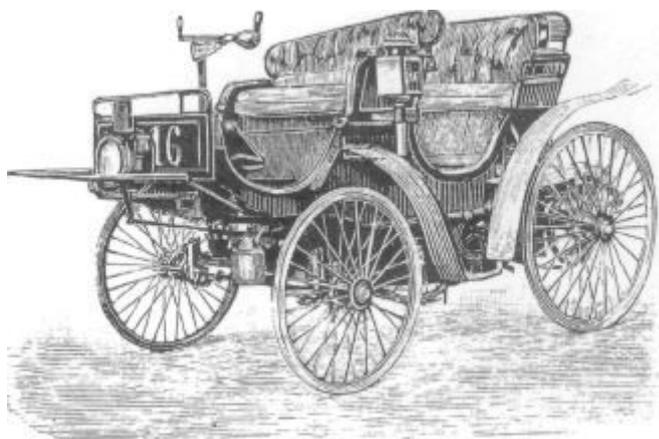
Celui-ci, après avoir longtemps vécu en Angleterre, a repris, en 1885, la direction des ateliers de Valentigney, Doubs, (machines, outils) et a aménagé

la maison pour y faire des cycles. A la fin de 1888, Levassor lui parle des moteurs Daimler et lui dit : "Vous devriez faire des automobiles".

En 1891 une voiture Peugeot, dite quadricycle, part de Valentigney, va à Paris, suit la course cycliste Paris - Brest et revient à Valentigney, à une vitesse moyenne de 13 kms/h. La vitesse ne pourra être améliorée que par l'adoption des pneumatiques Michelin et fera, dès 1896, un bond à 60 kms/h.

Mais revenons à la course et à ses préliminaires.

9. Paris-Bordemix-Paris 1895 — Break Peugeot 4 places.



*«Armand Peugeot et son fidèle Rigoulot préparaient trois voitures pour courir Paris - Bordeaux - Paris. Elles étaient équipées de moteurs dont les cotes avaient été portées à 75 x 146.*

*Armand Peugeot qui, semble-t-il, avait fait le même calcul que Levassor, s'était décidé à mettre en ligne une deux places - allégée - et susceptible d'atteindre un maximum de vitesse : la n° 15.*

*Une deuxième voiture portait la carrosserie vis-à-vis, habituelle à ce qu'on s'est entêté à appeler les quadricycles Peugeot. Elle portera la n° 8.*

*La troisième était un break à quatre places dérivé d'un modèle à six places créé l'année précédente à l'occasion de Paris - Rouen. Il différait des Peugeot ordinaires du fait que le moteur était placé à l'avant. On l'avait logé sous le siège du conducteur; le guidon*

avait été par conséquent très avancé, ce qui avait conduit à inverser la commande de direction.

Une autre innovation avait été faite sur cette voiture: un radiateur serpentin en tubes à ailettes avait été adopté, et placé à l'avant sous le châssis. La manivelle de mise en marche (qui avait, elle aussi, passé de l'arrière à l'avant) avait, de ce fait, nécessité un arbre très long.

La voiture était suspendue sur quatre ressorts semi-elliptiques. Ce fut celle qu'il confia à Paul Koechlin, la n° 16.»

## 11 JUIN 1895: LE DEPART

«Le cortège des concurrents devait s'acheminer, à 10 heures, vers Versailles où le départ réel serait donné.

On avertit les concurrents un quart d'heure à l'avance; ce délai n'était pas superflu pour faire monter la pression dans les chaudières des voitures à vapeur.

Ajoutons que les voitures à pétrole présentes - excepté les Benz - avaient toutes des allumages par brûleurs, qui ne permettaient pas non plus une mise en marche instantanée.

11 fallait d'abord, avec une bouteille d'alcool, remplir les coupelles disposées au-dessous des brûleurs, puis mettre le feu à cet alcool.

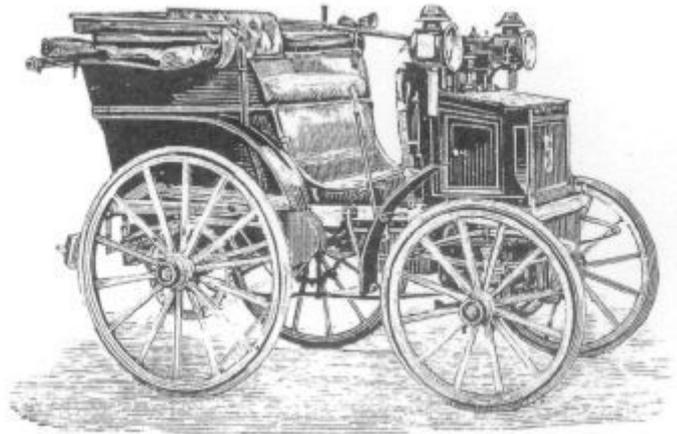
Lorsque la coupelle était presque vide - mais contenait encore un peu d'alcool enflammé - on ouvrait les pointeaux pour faire venir l'essence qui se transformait en vapeur, les brûleurs se mettaient alors à cracher une flamme bleue qui allait lécher les tubes de platine.

Ceux-ci, une fois rouges - un joli "rouge cerise" était recommandé - on pouvait empoigner la manivelle et, à grand effort musculaire, tenter de persuader le moteur qu'il était de son devoir de partir.

Enfin, une voiture démarra, puis une autre ... Le défilé des concurrents fut passionnément suivi. Une foule de curieux à cheval, en bicyclette, en voiture - à chevaux - suivit le cortège qui se dirigeait sur Versailles par le quai de Puteaux. Le Bois était prohibé (il était réservé pour l'arrivée).

"Les deux bicyclettes automotrices", raconte le directeur de **La Locomotion Automobile**, "trouvent difficilement leur équilibre sur les énormes blocs de grès arrondis et disjoints, mais leur performance est

parfaite après Suresnes. La voiture Serpollet où je monte jusqu'à Versailles, marche admirablement. A moins d'un de ces accidents malheureusement assez probables, étant donné les conditions rigoureuses de la course, elle a tout ce qu'il faut pour triompher."



8 Paris-Bordeaux-Paris 1895 — LA Panhard n° 5 de Levassor

## LA PEUGEOT N° 16 DE PAUL K.

"Tandis que nous devisons sur ses chances, et sur les chances de la vapeur en général, nous apercevons dans la côte de Suresnes une voiture qui a beaucoup de mal à se remettre en route. C'est le n° 16, aux fils de Peugeot Frères."

"Plusieurs concurrents restent en panne. Finalement, 19 voitures et 2 cycles automobiles seulement sont en ligne sur la place d'Armes de Versailles, à l'heure réglementaire, ou presque."»

Les auteurs de **Conquête de la Vitesse**, dans les pages suivantes, accompagnent Levassor par Orléans, Tours, Poitiers, Angoulême et jusqu'à Bordeaux, et retour. Ils ne refont pas la course avec chacun des autres concurrents. Nous n'aurons donc pas le journal de bord de la Peugeot n° 16, pas même le nom des 3 autres occupants, ni la façon dont on se relaye au volant, comment on mange, où l'on s'arrête pour le carburant. Il ne pleut pas, heureusement, car leur engin ne semble pas avoir eu de capote.

Nous retrouvons la fière équipe à l'arrivée à Paris où "de nouvelles émotions les attendent".

## 13 JUIN 1895 : 2 JOURS PLUS TARD

A 18h35, la Peugeot n° 15 est pointée par les chronomètres, soit environ 6 heures de retard sur Levassor. C'était la démonstration flagrante de la

supériorité du moteur Phoenix sur le Daimler en V qui équipait les Peugeot.

Armand Peugeot, le client de Panhard-Levassor, fut d'ailleurs cruellement vexé de n'avoir pas été à même d'utiliser ce nouveau moteur sur ses véhicules, et c'est même probablement ce motif qui le détermina à construire lui-même ses moteurs, en abandonnant les Daimler, fabriqués sous licence par Panhard-Levassor.

A 23h45, la Peugeot n° 8 termina son périple, et cette arrivé aux lampions devait avoir une allure fantastique.

C'était la première des voitures à quatre places. On croyait d'abord qu'elle avait gagné l'important Premier Prix, mais très vite on s'aperçut qu'à Versailles elle ne possédait que 8 minutes d'avance sur la Peugeot n° 16 qui avait pris le départ deux jours auparavant avec ce même décalage de 8 minutes.

Les officiels, les journalistes supputent les chances des deux voitures. Très rapidement la nouvelle se répand dans la foule, et c'est dans une ambiance fébrile que l'on compte les minutes.

## IL EST PREMIER !

Une clameur : ... ils arrivent ... Les voilà ... Sept minutes après sa camarade d'écurie, la Peugeot n° 16, pilotée par Koechlin, remporte la palme et le prix de 31.500 Francs Or, avec un écart de 1 minute sur 60 heures de courses. C'est un suspense étonnant et nous connaissons à l'heure actuelle beaucoup de grands prix de vitesse qui ne comptent pas cet écart infime : 1 seconde par heure de course.

Inutile d'insister sur la joie des vainqueurs, la déception des vaincus. Heureusement, les deux voitures étaient de même marque ce qui ne posait pas de problème pour le constructeur.

Voici peut-être l'explication de cette victoire "à l'arraché".

## MAIS A-T-IL TRICHÉ?

L'un des passagers du phaéton n° 16 a donné - bien après la course - la relation suivante de la fin du parcours : "Toutes les minutes, on demande (aux spectateurs) : A combien sont-ils? ... Toujours la même réponse : Allez ! Allez ! A un quart d'heure. Monsieur Koechlin s'énerve affreusement. Il est affolé ... Aux fortes côtes, nous descendons pour alléger la voiture et nous courons derrière ... à perdre haleine ... Nous voici à Etampes; à l'entrée de la ville une personne nous jette un sac de glace pour refroidir les cylindres ... Nous allons avoir à passer deux grandes descentes en lacets. En voici une; pas d'hésitation, on l'aborde à quarante ... c'est effrayant... "

On est en droit de se poser la question suivante : si les officiels avaient connu cette confession sans artifices, eût-on donné le premier prix à la voiture n° 16? Sans ce délestage dans les rampes - qui fait honneur à l'esprit sportif de son équipage - le phaéton Peugeot eût-il gagné cette précieuse minute qui lui donna la victoire? Or, l'article 11 du règlement précisait nettement : Les véhicules devront **toujours** porter le nombre de voyageurs prévu dans leur engagement...

Bien sûr, la prescription est acquise. Disons aussi que l'équipage de la voiture n° 16 ne fut sans doute pas le seul à pratiquer quelques entorses au règlement.

On souhaiterait, n'est-ce pas, connaître le nom de ce passager et savoir où les auteurs du livre ont trouvé ce témoignage.

Ils nous feront retrouver, un peu plus tard, un pilote Koechlin au volant d'une Peugeot. Ce n'est plus Paul, qui s'est marié en 1896 et a choisi d'être prudent, mais son frère aîné, Isaac, resté célibataire.

1898 : Paris - Amsterdam - Paris

## N° 30 : Isaac Koechlin sur Peugeot (8HP) - 800 kms

Il n'a pas gagné et **Conquête de la vitesse** raconte plaisamment sa mésaventure.

## DU COTÉ DE MAASTRICHT

«Aux environs de Maastricht, les voyageurs du train spécial, où avaient pris place les accompagnateurs

des pilotes - et Armand Peugeot avec eux, voient venir à eux le grand et fort Monsieur Isaac Koechlin, vêtu d'un costume étrange et de dimensions telles qu'il semblait avoir été fait pour lui quand il avait 11 ans.

Monsieur Armand Peugeot se précipite vers lui avec d'autant plus d'anxiété que Isaac Koechlin conduisait une de ses voitures.

- "Que vous est-il arrivé?  
- "Ma foi, répond Isaac K., "par suite d'une mauvaise embardée, la voiture et moi sommes descendus dans les fosses du château de Washartel, près de Meerseen, qui longent la route. La voiture doit y être encore. En ce qui me concerne, j'en suis sorti, comme vous voyez. Mais, étant trempé, j'ai du troquer mes vêtements contre ceux d'un garçonnet, les seuls disponibles dans le pays. Voilà l'explication de mon complet trop court!"

En 1900 Isaac K. prend encore part à la course Nice - Marseille (202 kms). Il n'est que huitième, sur sa Peugeot, mais il met 3 heures et 59 minutes, et roule donc à la moyenne de 50 kms/h. Quelle avance en 5 ans!

En 1902, il court encore sur Paris - Vienne mais nous n'en savons pas plus sur sa carrière, pour le moment. Qui nous aidera à compléter notre information sera bienvenu.

## Voici... Alfred et Hubert

### Les Koechlin courent sur Koechlin l'aventure de la voiture Koechlin, 10 ans plus tard à 140 kms/h

Voici Alfred et Hubert et l'aventure de la voiture K. telle qu'au n° 5 du BK, de décembre 1980, Pierre K. nous l'a racontée.

Grâce à une série de documents, obligeamment fournis par Hubert K. (375-6) et son fils Georges (2019) - complétés par quelques explications - nous sommes en mesure de fournir des détails sur la voiture Koechlin, construite avant la guerre de 1914 par Alfred et son frère Hubert, et déjà mentionnée dans le Bulletin n° 4.

\*\*\*\*\*

Le moteur, conçu par Alfred, était très original puisqu'il était à 2 temps et sans soupapes, et la presse technique de l'époque (aussi bien française qu'étrangère) s'y était beaucoup intéressée, donnant toutes les caractéristiques et vantant les performances, dessins à l'appui.

Pourquoi avoir choisi le cycle à 2 temps alors que tous les autres constructeurs avaient adopté, à l'époque, le cycle à 4 temps, resté depuis lors le seul utilisé (sauf pour les vélomoteurs et petites motos, qui ont des moteurs 2 temps)?

Hubert nous dit que ce choix était dû :

- à un meilleur rendement (aux "bonnes allures"),
- à une accélération plus rapide,
- à une moindre consommation d'essence.

A cylindrée égale, la puissance était d'au moins 25% supérieure à celle des "4-temps" et, grâce à une vitesse de rotation supérieure, on parvenait à une vitesse maximum de 140 kms/h, ce qui était alors un record;

Quant au remplacement des soupapes par une

chemise distributrice à lumières, il se justifiait par de plus grandes facilités d'usinage (les soupapes sont restées longtemps des organes fragiles). En outre, le principal défaut des moteurs à 2 temps à soupapes était ainsi évité: une mauvaise séparation, à régime lent, du mélange essence + air et des gaz brûlés. Peugeot et Panhard avaient aussi, à l'époque, construit des moteurs sans soupapes (à 4 temps) et Panhard a conservé, par la suite et pendant de longues années, ce mode de distribution.

Autre disposition ingénieuse : la compression du mélange air + essence par une pompe annulaire, mue par le piston voisin.

Alfred Koechlin, visait surtout, à l'origine, la compétition et avait engagé sa voiture dans les principales courses officielles, où il la pilotait lui-même :

- Juin 1911 : Grand Prix de Boulogne-sur-Mer (5ème place)
- Septembre 1912 : Grand Prix de France au Mans (abandon dès les premiers tours, par suite d'une avarie, bien qu'aux essais antérieurs, en juillet 1912, la voiture ait réalisé 140 kms/h au "chrono").
- Octobre 1912 : course de côte de Gaillon (7ème place)
- Juin 1913 : Grand Prix de l'Auto (4 voitures inscrites, 2 seulement prêtes au départ : 2ème et 8ème places).

Ces résultats, forts honorables, sont d'autant plus remarquables que "Koechlin Frères" n'était qu'une petite entreprise familiale ne disposant pas de concours financiers autres que ceux de la famille et de quelques amis et, n'ayant, de ce fait, que des moyens très limités :

- Un bureau d'études à Paris (avec annexe à Courbevoie)
- Un atelier à Neuilly, où étaient fabriqués les moteurs et montés les châssis (avec des éléments provenant de fournisseurs extérieurs)
- Un personnel peu nombreux, les deux frères mettant largement la "main à la pâte".

L'"Auto" signale que, pour le Grand Prix du Mans de Septembre 1912, le montage et la mise au point de la voiture avaient été terminés au cours de la nuit précédant l'épreuve (d'où peut-être la rupture de la distribution entraînant l'abandon ?).

Les deux frères, passionnés de mécanique, étaient-ils découragés par la petite taille de leur entreprise et des résultats en compétition, inférieurs à leurs espoirs? Nullement, ainsi qu'en témoigne une notice détaillée (presque un catalogue!) sur les "moteurs et automobiles Koechlin" pouvant être fabriqués en 1914 à la demande :

- 3 modèles (sport court, sport long, normal), équipés du même moteur 4 cylindres 85 x 132,

d'une puissance de 15 chevaux, dont la notice fait valoir "le silence absolu et l'équilibre parfait".

Il n'était donc plus question seulement de compétition, mais aussi de fabrication pour la vente. Trois voitures furent effectivement vendues (en Angleterre), et ce fut la guerre de 1914...

Les deux frères, mobilisés dès Août 1914, furent versés, l'un et l'autre dans l'aviation et devinrent pilotes. Alfred, affecté longtemps à l'Armée d'Orient, avait été nommé début 1918 professeur de haute école aérienne à Saint-Cyr, où il fut tué accidentellement, par un de ses élèves. Hubert, resté sur le front occidental et affecté principalement à des réglages de tirs ou à des bombardements, fut chargé, épisodiquement, de missions délicates, telles que déposer et reprendre des agents derrière les lignes.

Démobilisé en 1919 et couvert de décorations, Hubert trouva l'atelier de Neuilly entièrement vidé de toutes ses machines et installations annexes; seul le passif de l'entreprise subsistait. Pouvait-il, dans ces conditions, faire repartir l'affaire? Seul?

Et c'est ainsi que la guerre de 1914 a mis fin à cette véritable épopée de la "Voiture Koechlin".

Pierre Koechlin

*Modèle K. 1912 - Au volant : Alfred Koechlin*



Châssis de Série 15 HP - 4 Cylindres 85 X 132, ayant atteint la vitesse de 145 kilomètres à l'heure.

Si on reparlait du Musée des Familles Dollfus, Mieg et Koechlin (BK n° 27) ...



A la suite des articles de Jean-Henri Dollfus et de Pierre Juillard-Mieg, nous avons reçu plusieurs réponses de lecteurs. Voici quelques extraits de ces lettres, parfois venues de loin :

*De Rose-Blanche Risler-Koechlin (2122), fille de Paul (383-4) - de Paris :*

**Une collaboration à Mulhouse des gardiens de souvenirs** «Je n'ai aucun souvenir d'avoir entendu parler du Musée des Familles, ce qui m'étonne un peu car ma mère connaissait bien Philippe Mieg, André Brandt, Marie-Madeleine Lépine et d'autres que vous citez. Toutefois, j'étais probablement trop jeune, avant la guerre, et ensuite les choses avaient changé. Si je trouve des renseignements dans des papiers de famille, je vous le dirai.

Le Musée Historique a des souvenirs K. (et de notre branche, d'après ce que disait un frère de mon père). Mais il ne peut exposer tout. Ne pourrait-on trouver un autre lieu pour les collections de minéralogie et de fossiles, si elles y sont toujours, pour réserver l'ancien Hôtel de Ville uniquement au Musée Historique?

Il sera peut-être difficile de trouver un équilibre idéal entre indépendance et travail en commun dans le domaine d'une collaboration entre Musée Historique, Musée des Familles et Société des Amis du Vieux Mulhouse : et avec quels liens? Il faudrait qu'il y ait toujours au moins une personne, conservateur ou président, de sociétés privées, descendant d'une de ces familles, personnellement attaché à ces objets, sur place à Mulhouse, pour veiller à la conservation et à la présentation de ces souvenirs.

Oui, il est indispensable de ne pas perdre la mémoire de ces "anciens" qui ont tant déployé d'efforts et, d'autant plus dans la vie actuelle où l'on manque de temps, de place, où les familles dispersées loin d'Alsace s'allient avec des familles fort différentes. Quand les jeunes ne sauront plus où placer les grands portraits, les papiers de famille ou les livres, il devront connaître un endroit où les déposer pour qu'ils soient gardés avec respect. Un tel Musée devrait pouvoir jouer ce rôle.»

*De Jean-David K. (2034-7), de Singapour, le 3 Février 1992.*

**Un sous-musée des familles industrielles au Musée Historique.**

«Mon humble avis sur le Musée des Familles est le suivant : au troisième étage du Musée Historique de Mulhouse, les combles ont été fort bien aménagés en une très grande salle, magnifique volume d'un seul tenant et qui, contrairement aux autres étages, est quasi vide (enseignes d'artisans, argenterie, étains ...). L'espace est largement sous-employé et me semblerait parfaitement indiqué pour un Sous-Musée consacré aux industriels.

Je ne crois pas cependant que l'équipe municipale actuelle s'intéresse beaucoup à un tel projet. Elle est soucieuse de se donner une image moderne du genre "une équipe jeune tournée vers l'avenir", aussi, à peu près toutes les toiles des peintres mulhousiens du Musée des Beaux-Arts ont été décrochées (y compris presque tous les J.J. Henner!) et mises en caisses à la cave, pour laisser la place à l'art contemporain.

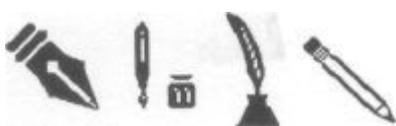
Quant aux collections du Musée des Familles, il doit y avoir plein de trésors qui dorment dans ces caisses. J'aimerais bien savoir en particulier quels sont les tableaux de famille entreposés.

**Valoriser les portraits anciens**

A la suite de ma folle enquête sur le vol du portrait de Pfffe Kechle, publié dans le BK n° 6 en Juin 1981, puis dans le Bulletin du Cercle Généalogique d'Alsace, j'avais été contacté par une association "Le Portrait Ancien d'Alsace" (la même association existe dans d'autres provinces) dont le but est de recenser les portraits de famille dans un fichier avec photos.

Ce système aurait déjà permis de retrouver et d'identifier un grand nombre de tableaux perdus ou volés. A leur demande, j'avais fourni un exemplaire de la réédition par Pierre K. des "Portraits Mulhousiens" .

*dont la rédaction du BK possède encore plusieurs exemplaires à la disposition de ceux qui souhaiteraient l'acquérir.*



J'avais recherché, grâce aux mentions de l'édition de 1908, le ou les propriétaires que j'avais pu identifier. Cette recherche avait abouti pour environ 40% des portraits, et m'avait fait faire des rencontres intéressantes.»



De **Bernard K.** (2053), *Monicclair, New Jersey, Etats Unis, le 3 Janvier 1992* :

### Les cousins de Bâle aiment aussi les portraits

«L'histoire du Musée des Familles est très intéressante.

Je me rappelle mon père nous parlant de son existence, mais nous ne l'avons jamais visité. Dans les années 70, quand j'ai visité Mulhouse et les collections du Musée Historique, à l'Hôtel de Ville, pour la première fois, j'ai pensé que les nombreux souvenirs K. qui s'y trouvent étaient ce dont mon père nous avait parlé.

C'est bien malheureux que les possessions du Musée des Familles soient toujours éparpillées et mises en caisses, en l'absence d'un espace adéquat ou d'un bâtiment particulier. C'est d'ailleurs le cas de bien des musées et archives, y compris la collection de portraits de la famille de Broglie et celle du Musée de l'Armée aux Invalides. C'est pourtant extrêmement important de savoir que bien des archives familiales et des documents Koechlin ont été rassemblés et catalogués aux Archives de Mulhouse. J'aimerais bien être assez près et avoir le temps de les y étudier.

Nous, les K. de Bâle, nous avons reçu pour principal héritage familial, des portraits. Mon père me les a laissés mais a exprimé le souhait que ces portraits puissent rester groupés à Bâle. Malheureusement aucun des membres de la famille vivant aujourd'hui dans cette ville ne souhaite les garder chez lui. Je me suis donc décidé à les faire venir en Amérique pour qu'ils ornent ma maison et celles de mes fils.

Cela n'aurait guère de sens, il me semble, de les donner au Musée des Familles où il n'y a pas de place pour eux, du moins dans les circonstances actuelles. Pourtant, je pense que vous, ou d'autres membres de la famille, pourriez être historiquement intéressés de connaître leur existence et de savoir où ils sont.

Je vous envoie donc les photos. Si d'autres cousins s'y intéressaient, envoyez-moi leurs noms et leurs adresses et je leur en enverrais aussi directement des photos.»

De **Jean-Henri Dollfus**, de *Rillieux la Pape, le 6 Février 1992* :

### Projet en quatre points

«En ce qui concerne le Musée des Familles et son avenir, après la lecture du votre BK n° 27 et l'excellente présentation faite par l'article de Pierre Juillard, voici ma proposition :

- 1) Il ne me paraît pas réaliste de supposer que nos trois familles pourraient "remettre en route" le musée, c'est à dire le reconstituer dans un local ad hoc et en assurer la "vie". C'est là que j'espère être démenti par les autres, avec des propositions réalistes et constructives.
- 2) Si 1) se confirme, la seule solution pour que le Musée vive à nouveau est d'en confier la tâche et le poids financier à un organisme local mulhousien, ou peut-être alsacien, au sens le plus large du terme, comme avait voulu le faire Philippe Mieg. Cela me paraît la seule solution pour que le musée revive et c'est à Mulhouse que le problème se pose et qu'une solution pourrait être trouvée. Seuls les membres de la famille résidant à Mulhouse ou dans la "Regio" pourraient valablement préparer une telle solution.
- 3) Il faut éviter de laisser les générations qui nous suivent avoir à régler ce problème, l'intérêt pour Mulhouse faiblissant avec l'éloignement géographique et l'éloignement des souvenirs qui nous y attachent. Il me paraît donc que, si dans un délai raisonnable à fixer (il ne peut excéder 5 à 10 ans au grand maximum) il n'a pas été possible de mettre sur pied une solution du type 2), il nous faudra liquider le musée en répartissant les tableaux et les objets entre les familles et peut-être la Ville ou une organisation locale.
- 4) Une consultation ou une réunion à ce sujet, tant qu'il n'y a pas un projet précis à examiner du type 2) ou 1), si mon réalisme est démenti par les événements, me paraît contre-productive car elle susciterait un intérêt sans suite et il serait plus difficile plus tard de faire renaître un intérêt déçu. L'article dans le BK est un test intéressant à ce sujet mais, en l'absence de B.D(ollfus) et B.M(ieg), j'attendrai la réaction au BK pour aller plus loin, si elles démentaient mon point 1).»



## K. DE FRANCE ET DE SUISSE, UNISSEZ-VOUS !

*Enfin, comment ne pas citer la toute première réaction arrivée de Bâle, dès le 10 Janvier 1992? elle émanait de **Peter K.** (2015) et disait :*

«L'article de M. Juillard me fait réfléchir. Il faudrait trouver une solution pour réactiver le Musée des

Familles. J'aurais plaisir à rencontrer M. Juillard pour en discuter et je pourrais aussi me rendre à Paris si vous le jugez utile. Ici, à Bâle, je pourrais remplir le rôle d'homme de liaison avec les autres K. En tous les cas, je suis intéressé à coopérer.» *Proposition à suivre.*

*Voilà où en est notre débat aujourd'hui. Il chemine lentement mais sûrement.*

*Ce courrier apporte en tout cas l'assurance que notre appel pour la sauvegarde du Musée des Familles a été entendu. Ensemble, à présent, nous irons plus loin. Déjà aux quatre questions : où? quand? comment? qui? quelques réponses se dessinent.*

*Où? R-B. Risler et J. David K. ont répondu : c'est à Mulhouse, au Musée Historique qu'ils rêvent d'installer les collections et les portraits.*

*Quand? Dans les 5 prochaines années, dit J.H. Dollfus. Il a raison de fixer un délai; c'est un procédé d'activation bien connu et justifié ici avec beaucoup de sagesse.*

*Comment? C'est encore flou. Par association avec le Musée Historique, la Société des Amis du Vieux Mulhouse ou dans le cadre plus large d'une politique régionale? Donc il faut rester très vigilants et le plus présents possible dans les institutions locales et les projets culturels de l'actualité : commémorations, colloques universitaires, manifestations diverses où le passé est valorisé.*

*Qui? enfin. Les motivés des trois familles, ceux qui se sont déjà exprimés ici, ceux qui sont sur place, ceux qui ont du temps, du savoir, de l'influence. Merci à tous.*

*Madeleine Fabre-Koechlin (2133)*

## A PROPOS DU CIMETIERE DE MULHOUSE

*Nous n'avons pas de nouvelles récentes sur les suites que donnera la Municipalité de Mulhouse à la demande que lui a fait la Société Industrielle concernant la prise en charge de l'entretien et de la réfection des anciennes tombes des vieilles familles industrielles mais nous espérons que l'administration concernée saura se montrer plus expéditive que celle d'autrefois ! Lisez l'anecdote rapportée par notre cousin **Jean Gartner** :*

«Comme tous mes arrière-grands parents, et beaucoup de générations au-delà, reposent au cimetière de Mulhouse, ce que vous en dites me touche particulièrement. Puis-je, à ce sujet, vous conter une anecdote :

A son décès, en Janvier 1899, mon arrière-grand-père, Jean-Joseph Néomucène SCHROTT (dentiste, venu s'établir à Mulhouse en 1840, originaire de Bavière), avait légué à la ville de Mulhouse une somme de 3.200 Marks destinée à la création d'un dépôt funéraire afin d'éviter, surtout dans les familles pauvres, qu'en cas de

décès un corps reste longtemps dans un logis exigu, à côté des vivants.

Cette fondation ne fut jamais créée. Chaque génération, mon grand-père, un de mes oncles, puis moi-même, s'est amusée, tous les 30 ans environ, à interroger la ville à ce sujet.

Le capital, placé en son temps par l'administration allemande, en obligations de l'emprunt impérial de 1883 et 1891, fut reconverti, en 1918, puis en 1945 en titres français dont la valeur nominale a finalement atteint la somme de 89,10 Frs!!

Le centre funéraire de Mulhouse a finalement été édifié, et fut mis en service à la fin de l'année 1978. Son coût total s'est élevé à 9.200.000 Frs (valeur 1978). Vous imaginez avec quelle fierté mes cousins et moi-même avons appris que ces 89,10 Frs, grossis des intérêts annuels cumulés, avaient été utilisés conformément à la volonté du donateur!»



## NOUS ... ET LES LIVRES

*Il est temps de vous parler de deux ouvrages reçus par la rédaction, que nous vous avons déjà signalés et dont les auteurs - merci à eux! - ont manifesté un vif intérêt pour notre journal.*

**Louis KUCHLY** : "Nos aïeux venus d'ailleurs", 212 pages de texte plus un important chapitre généalogique.

L'auteur, retraité de l'enseignement à Sarrebourg (Moselle), à la recherche de ses origines, avait trouvé dans les registres de Lutzelbourg (Moselle) un document enregistrant le mariage de Jean-Jacob Köchlin, fils de Jean Köchlin et d'Apollonia Zeigerin, décédés, habitant autrefois Sarmensdorf (canton de Zurich). Il semble donc que cette famille, qui vint s'installer en Lorraine au début du 18ème siècle, aurait eu la même origine que la branche du même nom, émigrée un siècle plus tôt à Mulhouse. En Lorraine le nom subit bien des déformations : Köchli, Kuchli, Kugly, Kuchelin, Quiquelin, etc.; l'auteur en dénombre 37 variantes. Mais il revendique les origines suisses, il consacre un chapitre à la parenté mulhousienne et il cite abondamment notre BK. Nos aïeux étaient artisans et passèrent à la Réforme; les siens étaient cultivateurs et bons catholiques. La partie historique de son livre est d'ailleurs tout à fait fascinante. On y découvre la Grande Histoire à travers la petite ou les petites histoires. Car il s'attarde sur un certain nombre d'aventures particulières. Les Kuchly d'autrefois étaient gens sédentaires mais l'un d'entre eux partit chercher fortune en Amérique et tout un groupe émigra au Banat (Roumanie) pour raisons économiques en 1750. Le personnage central de l'ouvrage est un certain Pierre Kuchly qui fut curé, chanoine, archiprêtre et même député au Reichstag après l'annexion, pour défendre les intérêts de sa petite patrie, toujours Française de coeur; Il mourut en 1908 et laissa un souvenir marquant dans toute la région. Merci à Louis Kuchly pour ce beau travail d'historien et de généalogiste qui est un modèle de méthode, et même de style; bien illustré aussi. Nous reviendrons, c'est sûr, lui demander des leçons et nous espérons, dans l'avenir, pouvoir cousiner mieux. Je regrette encore mon absence à la cousinade Kuchly à laquelle j'avais été invitée en Septembre 1990.

**François LORIDON** : "Les Journaux de Famille", 219 pages, publié à Chambéry en 1990.

L'auteur - qui est aussi le rédacteur d'un journal qui s'appelle "Nous les Loridon" et paraît deux fois par an, depuis 1980, sur 52 pages (enfoncez, le BK!!), mais n'a que 100 abonnés (et nous 250!!) - a étudié 34 journaux de famille français, 43 québécois et 10 belges. Son travail nous introduit dans un grand ensemble dont nous devenons sous-ensemble : la famille des journaux de famille. Le BK y fait, à vrai dire, très bonne figure, bien que d'autres soient moins rares et plus copieux. Il a déjà une des meilleures longévités et il est sixième pour le tirage, parmi les Français, qui ne dépassent pas les 300, tandis qu'au Québec, où l'on trouve un tirage 1200 et quatre à 1000, il serait dans le peloton de queue. Pas de quoi se rengorger - nous qui n'avons ni devise, ni hymne familial à entonner à chaque cousinade! - même si un autre rédacteur de journal familial juge le BK très "classe". De toute façon, le Livre de F. Loridon est un vrai manuel, une méthode pour lancer un journal de famille

et vos rédacteurs n'ont pas fini d'y faire leur miel; ni d'utiliser toutes les adresses et les tuyaux précieux qui y sont donnés. De "Nous les K." à **Nous les Loridon**, salut et fraternité!

Enfin, dans le domaine de la généalogie, signalons que **J.H. Dollfus** (voir BK n° 27) vient de terminer sa mise à jour de la **Généalogie Dollfus**, publié en 1909 par Max Dollfus (Généalogie K. n° 805). Il y recense tous les Dollfus porteurs du nom, c'est à dire la descendance mâle, essaimée en France, Suisse, Allemagne, Italie et Etats Unis. Le livre m'est arrivé avec ce commentaire : "Les temps ont changé, et les générations actuelles ne cherchent plus leurs alliés dans notre cadre traditionnel, le dernier mariage d'un Dollfus avec une K. remontant à 1887".

### Les Koechlin écrivent aussi

Dans les premiers BK - vous vous souvenez? - c'était le titre d'une rubrique animée par Dorothée K. Il est temps de la rouvrir, comme nous le suggère Jean Gartner, en nous envoyant le catalogue du libraire Gangloff de Strasbourg (qui a aussi une boutique à Mulhouse), qui propose deux écrits de K. : **Armand K. "L'Industrie cotonnière en Alsace"** en 1908, 147 pages - 280,00 Frs et K. (M), une brochure sur les **événements historiques des 2 et 3 Juillet 1822 à Colmar**, au prix de 200,00 Frs. Le analogue de la Bibliothèque Nationale recensait, en 1924, les livres des K. et cela allait de la page 684 à 696. Depuis lors bien d'autres sont entrés dans ses collections. Aujourd'hui cette veine là, celle de la plume, n'est pas perdue. Nous en avons reçu la preuve de :

**Dorothée KOECHLIN de BIZEMONT**, qui a publié chez R. Laffont le **tome III de "L'Univers d'Edgar Cayce"**, dans la collection "les énigmes de l'univers". Elle y traduit et commente les "lectures" du célèbre prophète-guérisseur américain, s'attachant en particulier à son enseignement sur les "esprits de la nature", "la réincarnation comme clé de l'histoire" et la "fonction thérapeutique des aliments". Son style est vivant, convaincu, entraînant - à condition d'accepter, au départ, la vérité de la réincarnation et l'inspiration du transmetteur.

**Paulette MICHAUD-K.** de Grenoble (2103) nous a adressé deux plaquettes de ses poèmes qu'elle illustre elle-même de dessins ou d'aquarelles. "**Couleurs du temps**" est un agenda illustré et "**Vibrations**" un recueil de poèmes qui chantent la nature, l'enfance, l'amour, d'un charme délicat et mélodieux.

*A part le livre de Dorothée K., que vous devez trouver dans toutes les bonnes librairies, tous ceux dont nous vous avons parlé se trouvent chez leurs auteurs et nous tenons leurs adresses à votre disposition s'ils vous intéressent.*

Madeleine Fabre-Koechlin

## LA RUBRIQUE DU CHINEUR

Il y a quelques années, notre cousin Michel Chenouard m'avait montré un petit ouvrage, déniché chez un bouquiniste, intitulé : "Poinçons d'Etains" et sur lequel figurent les marques de trois Hartmann K. père, fils et petit-fils, respectivement N° 25, 32 et 45 de la généalogie de 1914.

On le sait, Hartmann K, (N° 4), venu de Zurich à Mulhouse en 1596, était tonnelier mais ses descendants n'ont pas tous choisi la même voie et plusieurs se sont faits potiers d'étain, ceci, bien sûr, jusqu'au milieu du 18ème siècle quand les bourgeois de Mulhouse abandonnent l'artisanat au profit de l'Industrie.

J'avais essayé de garder bien en tête ces différents poinçons et pendant des années, à chaque passage en Alsace - ou même ailleurs - chez tous les antiquaires ou brocanteurs que j'ai pu trouver, j'ai retourné des centaines d'assiettes, de plats, de chopes...

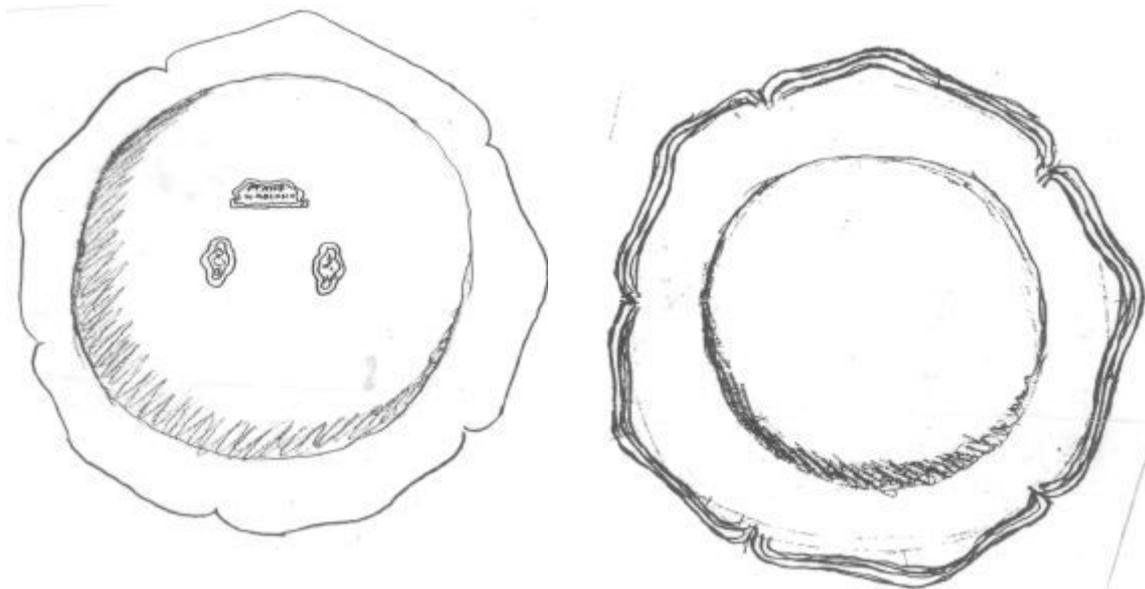
Un beau jour, mon obstination a été récompensée. Un marchand, qui me voit me diriger vers son lot d'étains, me signale que certaines pièces sont alsaciennes, Mon oeil s'allume et, en effet, au dos d'une belle assiette, je reconnais l'inscription tout à fait caractéristique "étain de cornouaille - H, KOECHLIN - Mulhausen" flanqué de deux médaillons, Même la date de 1765 est encore à peu près lisible,

J'ai maintenant, sur la table de la salle à manger, un objet non seulement joli mais qui a aussi une histoire.

Pauvre Hartmann! Mort à 45 ans, il n'aura pas pu transmettre ce beau métier que lui avait légué son père et son grand-père, Sur les 10 enfants que lui a donnés son épouse, Rosine Dollfus (elle-même fille d'un potier d'étain), six sont morts en bas âge, dont ses deux seuls fils,

Jean David Koechlin (2034-7)

### POINÇONS d'ETAINS des MAITRES MULHOUSIENS





Hartmann KOECHLIN (25) Né en 1669  
Maître de 1697 à 1718



Hartmann KOECHLIN (32), fils du précédent  
Né en 1699, Maître de 1725 à 1768



Hartmann KOECHLIN (45), né en 1733. Fils du précédent, épouse Rosine Dollfus (fille de Philippe D., potier d'étain à Mulhouse).  
Maître de 1765 à 1778



Jean SCHMERBER de 1783 à 1834



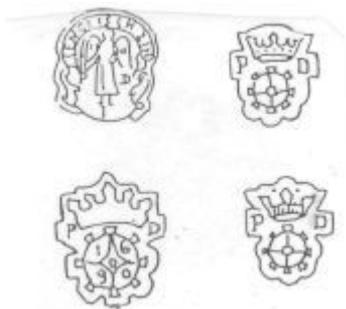
Jean-Jacques BRUCKNER de 1738 à 1795



Christophe WALDNER de 1757 à 1827



non-identifié - Maître à Mulhouse



Philippe DOLLFUS de 1718 à 1754



Frédéric DOLLFUS de 1754 à 1768

## A quand la COUSINADE ?

La décennie 80 a vu réussir trois cousinades K. La 90 se doit d'en faire au moins autant pour une famille consciente de sa cohésion, grâce au B.K.H. A vous tous d'y penser. Ici... appel d'offres : toutes les propositions seront les bienvenues si elles sont précises sur quatre points : le lieu, la date, le programme et la prise en charge de l'organisation locale.

Bref rappel historique des cousinades du passé :

**1982** à Bâle : les cousins suisses ont organisé, pour le bicentenaire de la réception du mulhousien Hartmann Koechlin, comme bourgeois de leur ville, une réunion de ses descendants, à savoir environ 130 personnes. A Bâle, à Willer, à Kembs, à Mulhouse ... les K. ont mis leurs pas dans ceux de leurs ancêtres et se sont retrouvés entre eux (voir l'écho de ces deux journées du 21 -22 Août 1982 dans le B.K. n° 9, sous la plume de Dorothée K.).

**1985** à Mulhouse se rassemblent à nouveaux 131 Koechlin pour des retrouvailles organisées par la branche française et c'est le n° 15 du B.K. qui en rend compte par Pierre K. et par Dorothée, notre Grand Reporter.

**1989** enfin, à Paris, à l'ombre de la Tour Eiffel qui, comme vous savez, est un membre de la famille, s'assemblent 197 cousins, et c'est le n° 23 du B.K. qui en rapporte les fastes, les épisodes et les découvertes. On s'était séparé en se promettant de recommencer. Il est temps d'en parler et de passer à l'acte.

La Rédaction

*L'équipe du **BKfait** appel aux jeunes talents familiaux : Charité (2033-1-1) et Agnès (2033-1-2) K. mettent sous enveloppe et affranchissent les quelque 250 bulletins.*

