

**MÉMOIRE MULHOUSIENNE** Journée du patrimoine le dimanche 22 septembre

# Des mécaniciens d'exception

**Difficile pour Mémoire Mulhousienne, qui veut valoriser les sépultures remarquables des cimetières de la ville, de coller au thème « Arts et divertissement » des journées du patrimoine cette année. L'association propose de partir à la découverte des mécaniciens méconnus.**

À l'occasion de cette journée du patrimoine, l'association Mémoire Mulhousienne a édité un petit fascicule sur le thème des mécaniciens de la ville, préfacé par Frédéric Guthmann, président du conseil consultatif du Patrimoine mulhousien. Celui-ci y rappelle qu'au XVIII<sup>e</sup> siècle, Mulhouse regorgeait de petites manufactures d'indiennes, notamment. L'artisanat était florissant et prospérait.

Quand la Révolution industrielle démarre, milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, la Grande-Bretagne, consciente de son avance technologique,

impose la prohibition de la vente de machines et de leurs plans. Les Mulhousiens veulent s'inspirer de ce qui se passe ailleurs, et notamment à Manchester qui est devenu un immense pôle industriel...

**Des inventeurs qui dépassent le maître**

Ils copient des plans qu'ils introduisent chez eux en fraude grâce à « des techniciens aventuriers ». Même après la levée de la prohibition en 1825, les contrôles restent très stricts, et pour importer ces technologies britanniques, les Alsaciens rivalisent d'ingéniosité. Après le blocus imposé par Napoléon, qui permet au Continent de développer son industrie, à la paix revenue en 1815, les patrons mulhousiens s'entêtent à acquérir le savoir-faire britannique.

Ils font venir des ingénieurs anglais achetés à prix d'or; ils envoient leurs fils découvrir ces machines à vapeur qui vont tout révolutionner, pour décrypter les

secrets de leur fabrication, percer les codes mis en place pour bloquer les machines.

Peu à peu, les Alsaciens vont se former, progresser, développer des techniques importées, les perfectionner, jusqu'à dépasser l'original. Avec des patrons comme André Koechlin, qui passe contrat avec un industriel anglais, permettant la création de la société André Koechlin et C<sup>ie</sup>, AKC, une usine « clé en main », se développe une industrie mécanique d'envergure dans les domaines stratégiques du filage, tissage, impression, etc.

Un terreau sur lequel d'autres patrons, mais aussi des inventeurs partis de rien ou de pas grand-chose vont pouvoir prospérer. Et Mulhouse connaîtra de nombreux mécaniciens d'exception à qui Mémoire Mulhousienne veut rendre hommage en cette journée du patrimoine. Des personnages méconnus qui méritent qu'on les mette en exergue.

Michèle MARCHETTI



La salle des peigneuses Heilmann. Dessin de Barclay, gravure de 1885. DR

**JOSUÉ HEILMANN**

## Technicien et inventeur

Josué Heilmann (1796-1848) est ce que Joël Eisenegger appelle un « industriel-ingénieur » qui a révolutionné le processus de production mécanique. C'était un inventeur prolifique : en 1819, il inventa et mit au point une filature à 10 000 broches à Thann, puis pendant 20 ans, il ne cessa de déposer des brevets d'invention : machine à faire les bobines de préparation complexes, premier métier à broder muni de vingt aiguilles (encore utilisé actuellement), métier à tisser vertical, machine à auner et plier les tissus, métier à tisser le florence et le satin, métier à tisser le velours et la soie,

et en 1843 : la peigneuse mécanique qui fut sa plus grande invention.

Josué Heilmann s'est formé dès l'âge de 13 ans à l'Institut Pestalozzi d'Yverdon (Suisse). Il fit ensuite un apprentissage commercial à Mulhouse, puis un stage chez son oncle, agent de change à Paris. Il fut ensuite employé comme caissier chez Heilmann Frères (indiennage). Il s'intéressa aux techniques de la mécanique dans les filatures Tissot et Rey à Paris et suivit les cours du Conservatoire des Arts et Métiers. Il est un des membres fondateurs de la SIM, la Société industrielle de Mulhouse.



La tombe de Josué Heilmann, un industriel-ingénieur classique ». Photo DNA/Michèle MARCHETTI

**ÉDOUARD BEUGNIOT**

## Un génie parti d'en bas



Joël Eisenegger, président de Mémoire Mulhousienne, devant le carré de la famille Beugniot. Le monument central est surmonté du buste d'Édouard Beugniot. Photo DNA/Michèle MARCHETTI

Contrairement à d'autres inventeurs mulhousiens, « c'est le parcours personnel d'Édouard Beugniot (1821-1878) qui est intéressant dans sa façon de progresser », souligne Joël Eisenegger. En effet, beaucoup d'industriels étaient des « aristocrates ». Mais parfois, « certains émergeaient de nulle part », comme Édouard Beugniot. Son père était caissier à la filature de Nicolas Koechlin, à Masevaux. À 15 ans, le jeune Édouard part faire un ap-

prentissage de mécanicien chez André Koechlin et C<sup>ie</sup> à Mulhouse (future SACM).

En 1844 Édouard Beugniot est affecté au service « Locomotives ». Il prend goût à ce secteur de la mécanique qui s'intéresse à ces machines à vapeur à roulettes... Et il se fait donc remarquer. Il est nommé ingénieur civil et continue ses recherches avec passion. Si bien qu'il est nommé directeur du secteur « Locomotives » en 1846 de l'usine d'André Koechlin, devenue

SACM après sa fusion avec l'usine de Graffenstaden.

Sa grande trouvaille, en collaboration avec Alfred de Glehn — avec lequel il s'entend à merveille — est un système d'articulation d'essieux moteurs pour des locomotives de montagne, leur permettant de gravir de fortes rampes et de négocier des courbes de faible rayon. Ce procédé fut appliqué sur la locomotive à quatre essieux du PLM appelée « La Rampe ».

**JULES SPENGLER**

## L'innovation par les airs

Jules Spengler (1873-1942) cumule « deux handicaps dans le milieu du patronat mulhousien », précise Joël Eisenegger de Mémoire Mulhousienne. Catholique, il est issu d'un milieu modeste et commence sa vie professionnelle comme simple employé de banque. « Il circule entre la France et l'Allemagne, s'intéresse à différents secteurs, et fait la connaissance de Georges Chatel, concessionnaire Peugeot à Bourzwiller, qui « travaille sur des automobiles en tant que carrossier et sellier : il réalise des véhicules à façon ».

Ce dernier est un ambitieux, passionné d'aviation, il décide de se lancer dans la construction, sous licence, de monoplans et de biplans. Ils s'associent au producteur berlinois des moteurs Argus et créent l'usine Automobil und Aviatik AG en 1909. Ils utilisent des brevets pour fabriquer des avions « sur mesure ». La légende dit que le



Le tombeau familial de Jules Spengler. Photo DNA/Michèle MARCHETTI

neveu du créateur de Boeing fait plusieurs stages chez Aviatik, avant de participer à la construction à Seattle d'un appareil qui est la copie de l'Aviatik mulhousien! Le premier Boeing serait en fait un Aviatik! Ainsi, de 1910 à 1914, Aviatik construit des avions et les fait voler. Ils vont accumuler les records : endurance, altitude, vitesse. Puis en 1914, les Alle-

mands reprennent Aviatik, puis déménagent le site en Allemagne, pour fabriquer des avions de guerre. En 1919, le site d'Aviatik devient Manurhin, et fabrique désormais des machines pour l'alimentation et la bijouterie. Paul Spengler succède à son père à la tête de l'entreprise, qui comptera jusqu'à 5 500 employés dans les années 1970.

**ALFRED DE GLEHN**

## Un parcours particulier

Alfred de Glehn (1848-1936) a également eu un parcours particulier. Il est né à Londres d'un père originaire des pays baltes. D'une famille nombreuse et modeste, il obtient une bourse pour des études au King's College.

Puis à 20 ans, il est embauché comme ouvrier aux Chantiers et Ateliers de l'Océan, au Havre où, remarqué par la direction, il est sur le point d'être nommé dessinateur quand la guerre de 1870 éclate. En 1871, il suit les cours du Polytechnicum de Zurich, puis entre à la SACM. C'était une pratique courante.

Il est d'abord dessinateur de plans basiques au bureau des « Locomotives »... dont il finit par devenir directeur en 1878. C'est là qu'il avait sympathisé avec Édouard Beugniot. Ils se fréquentent et aiment échanger sur leurs travaux. Alfred de Glehn est d'ailleurs détecté pour ses talents. Il devient

alors directeur de l'usine de Belfort, un clone de l'usine mulhousienne créée en 1879 afin de maintenir les relations avec les clients et les administrations françaises.

Il a développé la première locomotive « compound », nommée Bousquet-de Glehn ; et par une entente avec la société allemande Siemens AG, une locomotive électrique. Nommé administrateur-directeur de la SACM en 1886, Alfred de Glehn n'avait plus à diriger seulement le département des locomotives ; il s'occupait de l'administration générale de la société et se consacrait spécialement à l'usine de Belfort.

Il quitte la SACM en 1904, désavoué par les dirigeants sur des questions sociales. Membre de la SIM, il crée une école de dessin industriel à Mulhouse, il s'intéresse aux questions de logement, devient directeur de la Somco, qui gère les cités



La sépulture très simple d'Alfred de Glehn. Photo DNA/Michèle MARCHETTI

ouvrières ; réorganise le musée d'Histoire Naturelle de Mulhouse, et crée un dispensaire anti-tuberculose.

Interné par les Allemands à Rastatt en 1914, il est libéré grâce à l'intervention de ses connaissances dans le milieu des industriels et mourra des années plus tard.