

**Zeitschrift:** Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

**Herausgeber:** Schweizerische Verkehrszentrale

**Band:** 55 (1982)

**Heft:** 11: Rottweil Mülhausen : "zugewandte Orte" der Alten Eidgenossenschaft = "villes alliées" de l'Ancienne Confédération = "città aggregate" della Vecchia Confederazione = "permanent allies" of the Old Swiss Confederation

**Artikel:** Mulhouse = Mülhausen

**Autor:** Bienz, Georg

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-774109>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

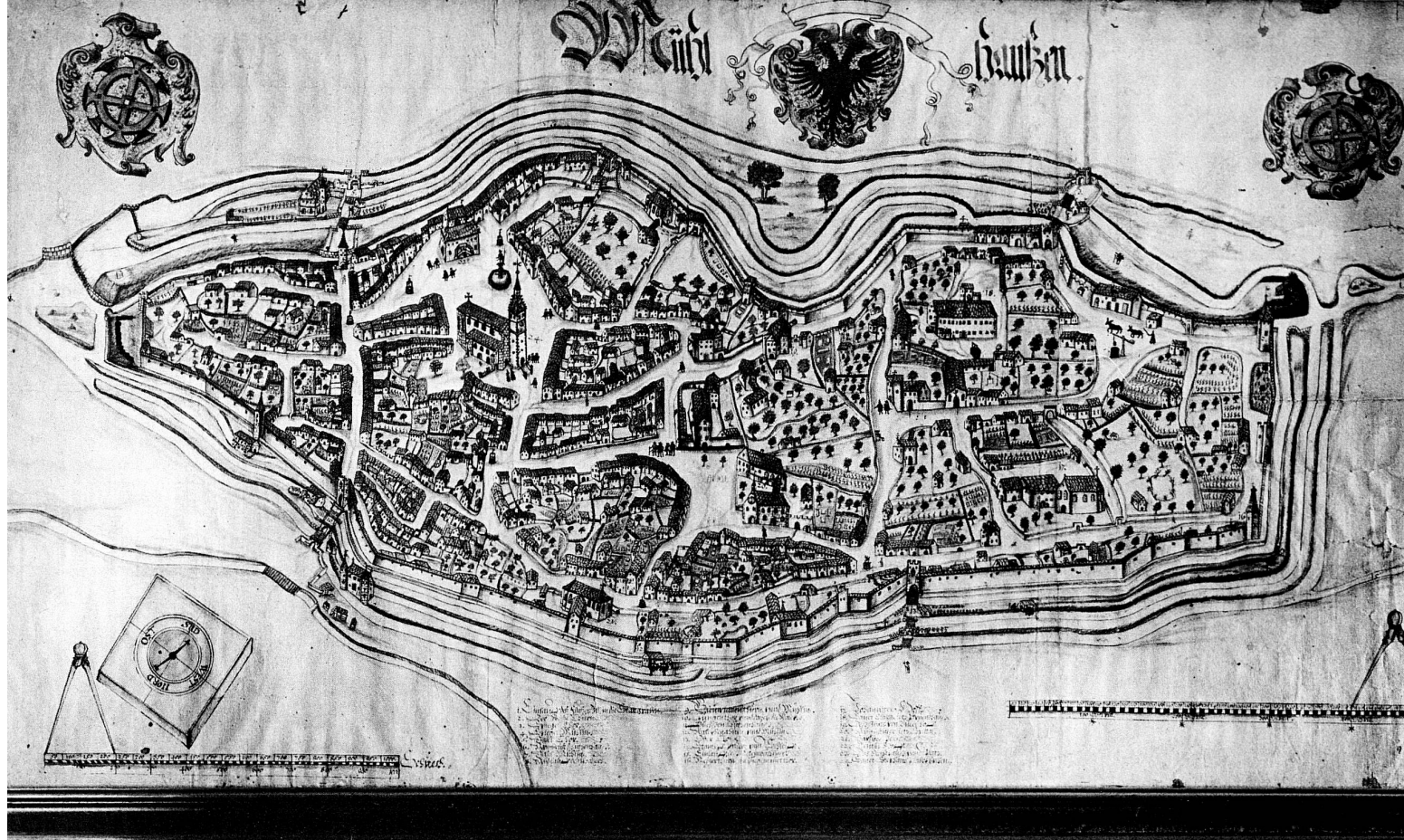
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 26.03.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



34

# Mulhouse

Le Sundgau, pays de collines, s'étend entre la Birse au sud et l'Ill au nord. Il jouxte au midi à la ville de Bâle, qui était autrefois le pilier angulaire sud de l'Alsace. Au nord, Mulhouse, que domine le Rebberg, était jusqu'en 1798 le territoire le plus septentrional de la Confédération. Une trentaine de kilomètres sépare les deux villes, qui n'ont cessé jusqu'à nos jours d'entretenir des relations amicales, bien que dans certains domaines elles ne soient pas exemptes de rivalité. Dans le cadre de la collaboration transnationale au sein de la Regio basilensis sous l'égide de Bâle, Mulhouse est, avec la partie méridionale de Bade, un partenaire ouvert et agréable.

Mulhouse et Bâle étaient devenus au XVIII<sup>e</sup> siècle des centres importants de l'industrie textile. Les Mulhousois s'étaient fait une spécialité de la toile de coton imprimée, nommée indienne, dont le magnifique Musée de l'impression sur étoffes, proche de la gare, laisse un souvenir inoubliable. Cette ville textile – le Manchester français comme on la nommait parfois – perfectionna au XX<sup>e</sup> siècle les anciennes industries auxiliaires, telles que la construction mécanique, la chimie et l'impression artistique sur papier. A Bâle, la rubannerie de soie prédominait jusqu'à la fin du siècle passé. Sauf de modestes restes qui subsistent, elle a été relayée par la toute-puissante chimie. Comment Mulhouse (en allemand Mülhausen, en dialecte Mülhüüse) est-elle entrée politiquement en relations avec les Confé-

dérés? Les plus anciens documents du XII<sup>e</sup> siècle mentionnent des possessions et des droits de l'évêque de Strasbourg, qui y avait installé un fermier, comme aussi un établissement commercial et artisanal soutenu par les Hohenstaufen et placé sous la surveillance d'un bailli. Sous Frédéric II, un mur d'enceinte à quatre portes aurait été érigé autour de la jeune ville en 1223. Ce furent Rodolphe de Habsbourg et ses successeurs sur le trône royal et impérial qui élevèrent Mulhouse au rang de ville impériale et la dotèrent peu à peu de tous les droits afférents.

Au XIV<sup>e</sup> siècle, la noblesse fut comme ailleurs écartée du gouvernement de la ville et fit place aux six corporations. Un hôtel de ville construit en 1431 et les villages d'Illzach et de Modenheim achetés aux comtes de Wurtemberg – amorces d'un modeste territoire que l'on ne saurait comparer à Berne et Soleure avec lesquels Mulhouse s'était alliée en 1466 après que se fut éloigné le péril armagnac – furent autant de témoignages historiques émanant d'une bourgeoisie confiante dans son destin. De même qu'avait avorté la tentative du dauphin de France, le futur Louis XI, de conquérir l'Alsace par le sud, ainsi échoua aussi l'entreprise de Charles le Téméraire qui voulait incorporer la ville impériale à sa nouvelle province bourguignonne de Lotharingie. Les bourgeois de Mulhouse, inquiets de la malignité des temps, cherchèrent au sud protection et refuge: d'abord en avril 1506

# Mülhausen

auprès de Bâle, puis en janvier 1515 auprès des treize anciens cantons, qui les admirent dans leur alliance ainsi que dans le pacte militaire avec la France, ce qui fut très profitable aux Alsaciens. Ce n'est certes pas un hasard si l'hôtel de ville (aujourd'hui Musée historique), reconstruit en 1553 après un incendie, ressemble beaucoup à ceux de Berne et de Fribourg.

En 1523, Mulhouse adopta la Réforme, ce qui eut pour effet de relâcher et finalement de dissoudre totalement les liens avec les cantons catholiques, jusqu'à ce qu'en 1777 l'alliance fut renouvelée avec tous les treize cantons. Enclave politique et confessionnelle dans une Alsace devenue française en 1648, il fallut beaucoup d'habileté pour qu'elle pût sauvegarder son indépendance de petite république. Si déjà pendant la guerre de Trente Ans la neutralité suisse l'avait protégée des horreurs dues aux hostilités, elle vit également son indépendance de membre de la Confédération respectée par Louis XIV, qui avait besoin de ses mercenaires.

Le déclin de l'ancienne Confédération en 1798 mit fin aussi à l'indépendance de Mulhouse. La ville fut incorporée au département du Haut-Rhin, dont son ancienne rivale Colmar était devenue le chef-lieu quelques années auparavant. Certains bourgeois avaient même été gagnés par l'enthousiasme révolutionnaire. Quant à savoir si l'enseigne de l'auberge «Au Guillaume Tell», témoigne de la popularité du tyranni-



34 *Mülhausen zu Anfang des 17. Jahrhunderts. Den Plan liess Bürgermeister Petri zuhänden von Matthäus Merian für dessen Topographia Helvetiae anfertigen. Mit zwei Armen umfloss die Ill – heute eingedeckt – die Stadt und trieb die Mühlen an, die ihr Wappen und Namen gaben.*  
 35 *Die Schweizer Chronik des Andreas Ryff von 1597 enthält an die 400 Miniaturen. Auf dem Bild der Tagsatzung zu Baden 1531 erkennt man rechts die Abgeordneten von Mülhausen und Rottweil*

34 *Mulhouse au début du XVII<sup>e</sup> siècle. Le bourgmestre Petri a fait dessiner ce plan pour la Topographia Helvetiae de Matthäus Merian. Deux bras de l'Il, aujourd'hui couverts, traversaient la ville et faisaient tourner les moulins qui lui ont donné son nom (Mühle = moulin) et ses armoiries.*  
 35 *La chronique suisse d'Andreas Ryff, de 1597, contient près de 400 miniatures. Sur la gravure représentant la Diète de Baden en 1531, on reconnaît à droite les délégués de Mulhouse et de Rottweil*

34 *Mulhouse all'inizio del XVII secolo. Il piano, destinato a Matthäus Merian per la sua Topographia Helvetiae, venne ordinato dal borgomastro Petri. Il fiume Ill, che ora è coperto, chiudeva la città fra due bracci.*  
 35 *La Cronaca Svizzera di Andreas Ryff, del 1597, comprende circa 400 miniature. Nell'illustrazione della Dieta di Baden si riconoscono, a destra, i delegati di Mulhouse e di Rottweil*

34 *Mulhouse (German Mülhausen) at the beginning of the 17<sup>th</sup> century. Burgomaster Petri had the plan made for use in Matthäus Merian's Topographia Helvetiae. Two arms of the River Ill – today covered over – flowed around the town.*  
 35 *The Swiss chronicle of Andreas Ryff of 1597 contains nearly 400 miniatures. In the picture of the Diet at Baden in 1531 the delegates of Mulhouse and Rottweil can be seen on the right*

cide au temps de la Révolution ou de l'attachement à la Confédération, nous renonçons à nous prononcer.

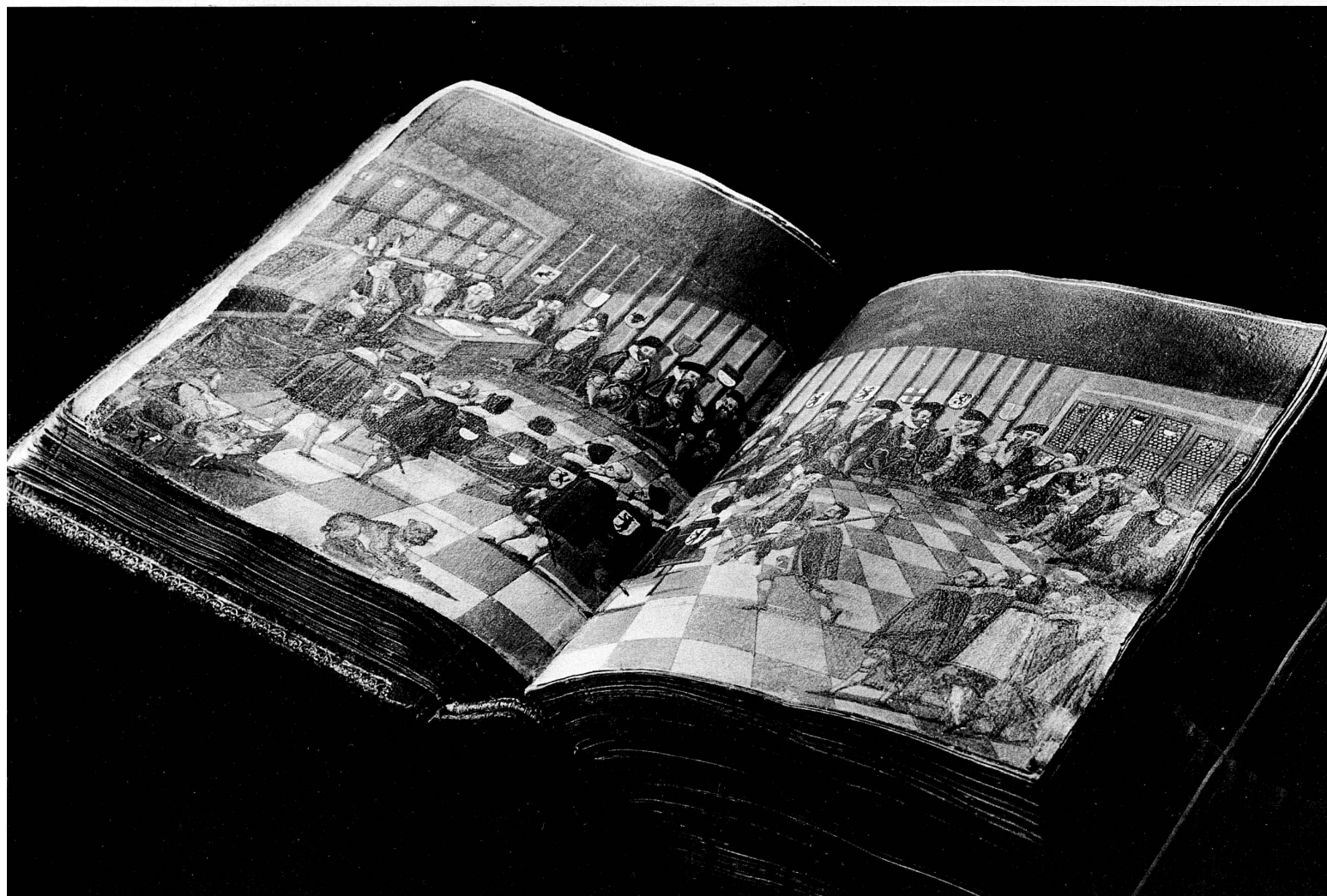
L'industrie textile, qui avait été aménagée depuis une cinquantaine d'années, bénéficia de la nouvelle situation politique et du blocus continental de la période napoléonienne. Toutefois les industriels, qui s'étaient enrichis, ne songèrent pas seulement à eux-mêmes, mais aussi à leurs ouvriers et à leurs concitoyens moins favorisés. Leur éthique sociale et leur zèle au travail illustrent excellemment la théorie de Max Weber selon laquelle le protestantisme est le terrain fertile de l'âge industriel, ce que semble confirmer aussi la ville voisine de Montbéliard, autrefois wurtembergeoise. En 1826 fut fondée la «Société industrielle», qui est aujourd'hui encore une association des milieux économiques dominants de la ville, dont le siège est au Palais de la Bourse (ancienne Bourse textile) et qui, vouée à l'essor de la technique, des sciences et des arts, édite un bulletin important pour la connaissance de Mulhouse et de ses environs. Le paternalisme mulhousois créa entre 1819 et 1883 de nombreuses institutions: une caisse d'épargne, une caisse de retraite et une assurance contre les accidents, un orphelinat, un hôpital et un asile de vieillards, pour n'en citer que quelques-unes. Une création des plus intéressantes, visible aujourd'hui encore dans l'ensemble urbain, c'est «la Cité», une cité ouvrière au nord-ouest de la vieille ville où 1243 maisons divisées en quatre pouvaient être acquises par les occupants moyennant paiement

d'une somme équivalente à trois années de salaire. Cet esprit social de la grande bourgeoisie mulhousoise mérite d'autant plus d'être souligné qu'il se manifestait déjà à une époque où Marx et Engels décrivaient la misère de la classe ouvrière, mais ne l'éliminaient pas.

C'est également à une initiative privée que l'on doit la construction du premier chemin de fer en Alsace: Nicolas Koechlin, représentant typique de ce patriciat industriel, construisit le chemin de fer vers Thann, au pied des Vosges, dont les eaux étaient utiles pour diverses raisons à l'industrie textile. Deux ans plus tard, il commença la construction de la ligne de Mulhouse à Strasbourg. Ce ne fut qu'en 1845 que Bâle fut reliée au nouveau moyen de transport instauré dans la ville voisine.

Celui qui examine le tracé des anciennes routes et des routes nationales actuelles remarque qu'elles évitent Mulhouse à l'est et au nord. Peut-être est-ce là une conséquence de l'ancienne indépendance, du temps où les cartographes du roi et les entrepreneurs de routes ne prenaient pas en considération ce territoire étranger. Il est par conséquent compréhensible que, par dynamisme économique, on ait recouru au nouveau moyen de communication pour mieux relier la ville au monde proche et lointain. Or cela fut accompli malgré les changements d'appartenance nationale, qui n'ont cessé au cours des derniers cent ans de provoquer des contrecoups, même dans le domaine économique.

La construction de l'autoroute a encore





36

Das Gemälde im Musée historique zeigt die Beschwörung der erneuerten Allianz zwischen dem König von Frankreich, Ludwig XIV., und den Eidgenossen am 18. November 1663 in der Kathedrale Notre-Dame von Paris. Der eidgenössischen Abordnung unter Leitung des Zürcher Bürgermeisters Johann Heinrich Waser gehörte auch der Mülhauser Bürgermeister Gaspard Dollfus an. Für die Stadtrepublik Mülhausen, die eine Enklave im französisch gewordenen Elsass bildete, bedeutete der Vertrag die Anerkennung ihrer Selbstständigkeit und ihres Status als «zugewandter Ort» der Eidgenossenschaft durch den französischen König.

Ce tableau du Musée historique représente le serment de renouvellement de l'alliance entre le roi de France Louis XIV et les Confédérés, le 18 novembre 1663 à la cathédrale Notre-Dame de Paris. A la délégation suisse, conduite par le bourgmestre de Zurich, Johann Heinrich Waser, appartenait aussi le bourgmestre de Mulhouse, Gaspard Dollfus. Pour la république et ville de Mulhouse, qui formait une enclave dans l'Alsace devenue française, le pacte signifiait la reconnaissance par le roi de France de son autonomie et de son statut de ville alliée de la Confédération.

Il dipinto conservato nel Musée historique mostra il giuramento della rinnovata alleanza fra il re di Francia Luigi XIV e i Confederati; la cerimonia si svolse il 18 novembre 1663 nella cattedrale di Notre-Dame a Parigi. La delegazione confederata, guidata dal borgomastro di Zurigo Johann Heinrich Waser, comprendeva anche il borgomastro Gaspard Dollfus di Mulhouse. Per la città-repubblica di Mulhouse, che formava un'enclave nell'Alsazia divenuta francese, il trattato comportò il riconoscimento da parte del re francese della sua indipendenza e del suo statuto di «paese aggregato» alla Confederazione.

The painting in the Musée historique shows the confirmation by oath of the renewed alliance between the King of France, Louis XIV, and the Swiss in Notre Dame, Paris, on 18 November 1663. The Swiss delegation under Johann Heinrich Waser, burgomaster of Zurich, also included the burgomaster of Mulhouse, Gaspard Dollfus. For the city-state of Mulhouse, which formed an enclave in an Alsace that had now become French, the treaty was the recognition of its independence and of its status of a "permanent ally" of the Confederation by the French king.

amélioré récemment les communications: depuis qu'un pont sur le Rhin au nord de Neuenburg relie les réseaux autoroutiers allemand et français, on peut rouler sans interruption de Hambourg à Alicante, via Mulhouse. Bâle n'est séparée du réseau français que par quelques kilomètres, mais qui suscitent bien des difficultés. C'est là un contraste frappant avec la construction du chemin de fer Saint-Louis-Bâle il y a déjà cent quarante ans!

Celui qui s'intéresse au chemin de fer et à l'auto trouve à Mulhouse deux musées modernes consacrés à ces moyens de transport qui fascinent la jeunesse et dont la renommée est internationale.

La zone à l'est de la ville, en direction du Rhin, a pris une importance inattendue par l'amélioration de son aménagement. Un secteur industriel pour petites et moyennes entreprises cerne le nouveau port de Mulhouse sur le canal du Rhône au Rhin, qui peut accueillir jusqu'à présent des bateaux de 1300 t. Peugeot a installé une grande fabrique dans la forêt de la Hardt. On voit au bord du Rhin fumer les cheminées des usines chimiques, qui traitent notamment la production des mines de potasse au nord de la ville. La Chambre de commerce de Mulhouse exploite en outre les ports de Ottmarsheim et de Huningue (trois millions de tonnes en 1980).

Après la Seconde Guerre mondiale Mulhouse s'est muée définitivement en grande ville. L'Alsace n'est plus désormais un bastion militaire de la France, mais une authentique région européenne. Des relations, que l'on ne pouvait imaginer avant 1945, ont eu des effets bénéfiques aussi bien pour la ville que pour la campagne.

La mobilité de la population – avec ses aspects positifs et négatifs – s'est considérablement accrue en Alsace. De l'environnement rural, de l'intérieur de la France comme aussi de l'étranger (près de 20 % de la population) les gens ont afflué après la guerre vers l'agglomération de Mulhouse. Le nombre des banlieusards qui font la navette, et celui des frontaliers vers la Suisse ou vers la République fédérale d'Allemagne, est considérable. La motorisation du trafic tant public que privé joue en ce sens un rôle déterminant et provoque l'extension de l'agglomération. C'est ainsi que des dizaines de milliers de nouveaux logements et de nouvelles places de travail ont dû être créées. Partout à l'orée de la ville, mais aussi proche du centre sur le site d'anciennes fabriques, on voit surgir des cités modernes. La plus grande, Illberg, se trouve à l'ouest en direction de la Porte de Bourgogne; elle est dotée, conjointement avec les dépendances d'instituts universitaires strasbourgeois (Université de Haute-Alsace), de grandioses installations sportives. Mais Mulhouse n'est pas seulement un lieu d'habitation et de travail, elle est aussi un centre de formation traditionnel de la Haute-Alsace, où prédominent les écoles techniques spécialisées, dont certaines émanent, comme l'école de chimie, de l'époque de la «Société industrielle».

Celui qui, depuis la Tour de l'Europe haute de cent mètres, soit de la plate-forme soit du restaurant tournant de Swissair, regarde au-dessous de lui et au loin, est impressionné autant par la vision globale des banlieues environnantes que par l'extraordinaire développement de cette ville, qui était jadis une modeste alliée de la Confédération.



37 Der mit den Wappen der 13 eidgenössischen Kantone geschmückte Saal des Grossen Rats im Mülhauser Rathaus. Hier wurde im Januar 1798 mit 97 gegen 5 Stimmen der Anschluss an Frankreich beschlossen.

38 Der Saal dient heute dem Gemeinderat und kann besichtigt werden. Die nach dem Anschluss in den Farben der Trikolore übertünchten Wappen wurden 1814 wiederhergestellt

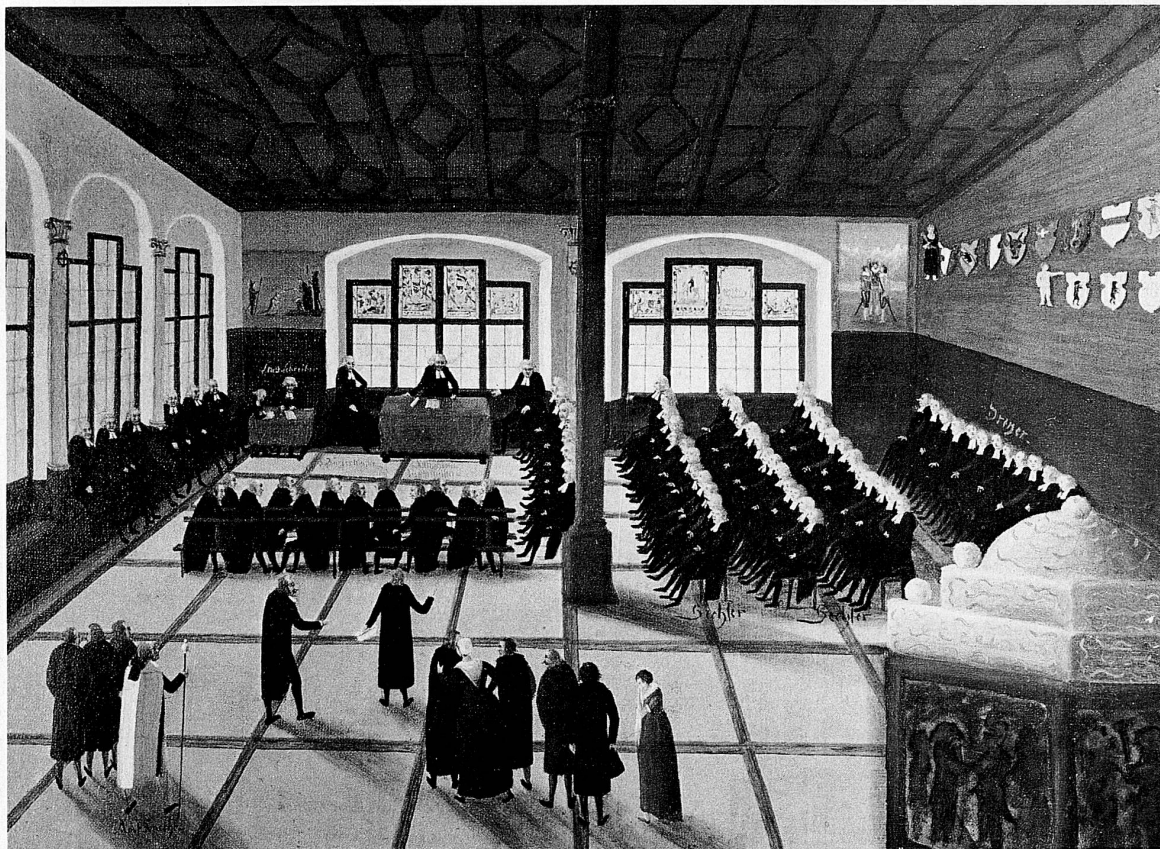
37 La salle du Grand Conseil à l'hôtel de ville de Mulhouse, ornée des armoiries des treize cantons. Le rattachement à la France y fut décidé en janvier 1897 par 97 voix contre 5.

38 La salle sert aujourd'hui au Conseil municipal et peut être visitée. Les armoiries, recouvertes des couleurs de la tricolore après le rattachement, ont été rétablies en 1814

37 La sala del Gran consiglio nel municipio di Mulhouse è ornata dagli stemmi del 13 Cantoni confederati. Nel gennaio del 1798 in questa sala venne decisa, con 97 voti contro 5, l'annessione alla Francia.

38 Nella sala, aperta al pubblico, ora si riunisce il Consiglio comunale. Nel 1814 vennero ridipinti gli stemmi cantonali che, dopo l'annessione, erano stati ricoperti da uno strato tricolore

37 The Hall of the Grand Council in the Town Hall of Mulhouse with the coats of arms of the 13 Swiss cantons. It was here that the decision to become French was taken by 97 to 5 votes in January 1798.  
38 The hall is now used by the communal council and is open to visitors. The coats of arms were painted over in the colours of the Tricolour after the union with France, but were restored in 1814



37  
38











39 40

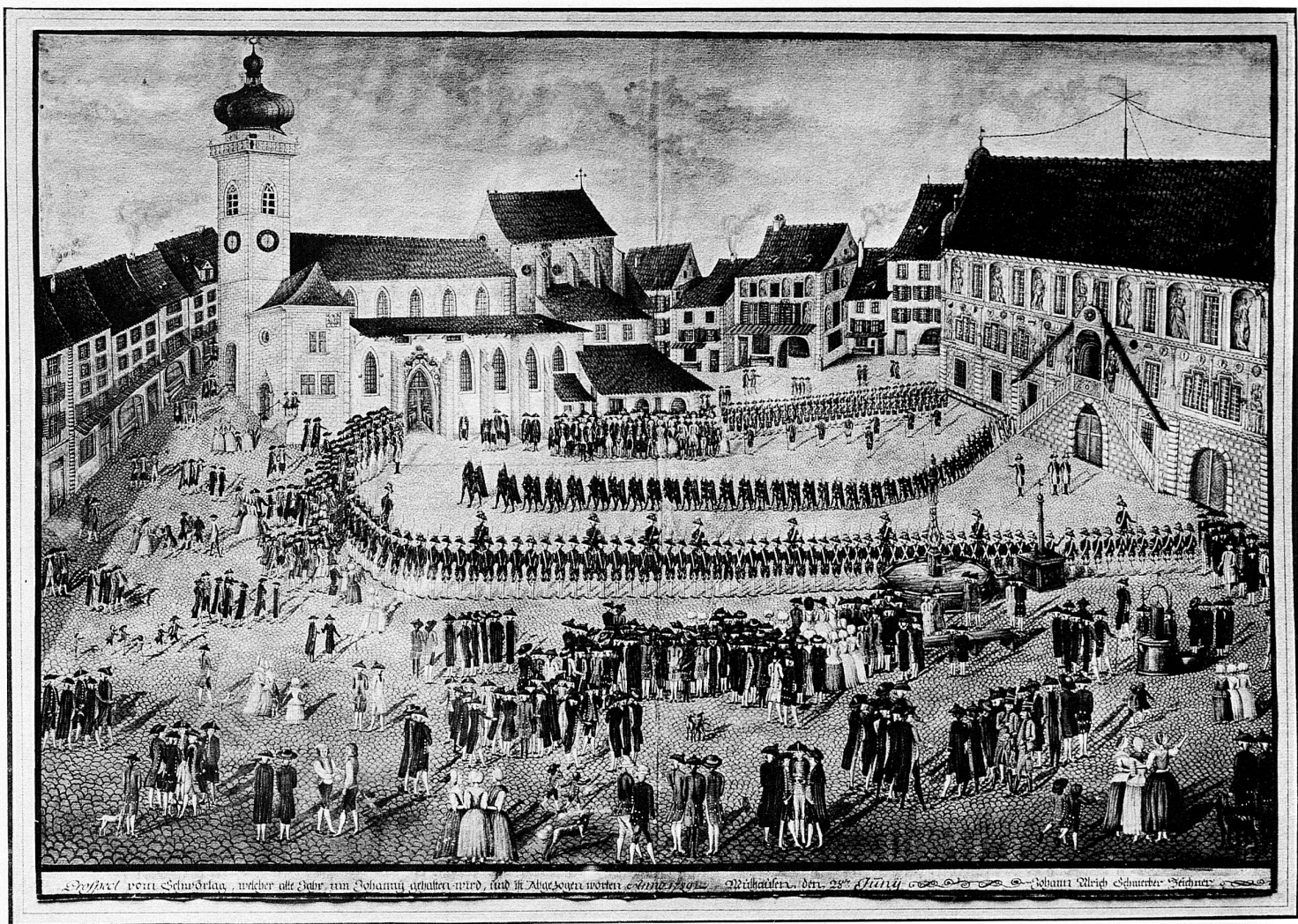
39 Die Nordseite des 1553 in Renaissanceformen erbauten Rathauses. Der Bau und die Fresken werden zurzeit restauriert.  
40 Auch die Wappen der 13 eidgenössischen Orte, die früher die Hauptfassade schmückten, werden wieder aufgemalt

39 Façade nord de l'hôtel de ville construit en 1553 en style Renaissance. L'édifice et les fresques sont actuellement en voie de restauration.  
40 On repeint également les armoiries des 13 cantons, qui ornaient autrefois la façade principale

39 La facciata nord del municipio costruito nel 1553 in stile rinascimentale. L'edificio e gli affreschi sono attualmente soggetti a lavori di restauro.  
40 Vengono pure ridipinti gli stemmi dei 13 Cantoni confederati che un tempo ornavano la facciata

39 North front of the Town Hall, a Renaissance-style building dating from 1553. It is now being restored together with its frescoes.  
40 The coats of arms of the 13 Swiss cantons, which previously adorned the main façade, are also being repainted on it





41

## Mülhausen, ein zugewandter Ort im Elsass

Zwischen der Birs im Süden und der Ill im Norden dehnt sich das Sundgauer Hügelland aus. Im Süden lehnt sich daran die Stadt Basel, ehemals südlicher Eckpfeiler des Elsass; im Norden überschaut man von der Höhe des Rebberges Mülhausen, bis 1798 das nördlichste Territorium der Eidgenossenschaft. Rund 30 Kilometer trennen die beiden Städte, die bis heute ein freundschaftliches, wenn auch in gewissen Bereichen von Konkurrenz nicht freies Verhältnis zueinander bewahrt haben. Im Rahmen der von Basel ausgehenden grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in der sogenannten «Regio» ist Mülhausen, mit Südbaden zusammen, ein guter und aufgeschlossener Partner.

Mülhausen und Basel waren im 18. Jahrhundert Horte der Textilindustrie geworden. Die Mülhauser beschäftigten sich vornehmlich mit Stoffdruckerei auf Baumwolle («Indienne»), wovon das wunderschöne Stoffdruckmuseum nahe beim Bahnhof einen unvergesslichen Eindruck vermittelt. Die Textilstadt, das französische Manchester,

wie sie auch genannt wurde, entwickelte im 20. Jahrhundert die ehemaligen Hilfgewerbe, zum Beispiel Maschinenbau, Chemie und Kunstdruck auf Papier. In Basel dominierte bis zum Ende des letzten Jahrhunderts die Seidenbandweberei, die bis auf bescheidenste Reste vom Imperium der Chemie abgelöst worden ist.

Doch wie kam es, dass Mülhausen (französisch Mulhouse, Dialekt Mülhüüse) zu den Eidgenossen in politische Beziehungen trat? Früheste Urkunden des 12. Jahrhunderts berichten von Besitzungen und Rechten des Bischofs von Strassburg, der hier einen Meier eingesetzt hatte, aber auch von einer von den Hohenstaufen geförderten und durch einen Vogt überwachten Handels- und Gewerbesiedlung. Unter Friedrich II. soll im Jahre 1223 eine Mauer mit vier Toren um die junge Stadt gelegt worden sein. Erst Rudolf von Habsburg und seine Nachfolger auf dem deutschen Königs- und Kaiserthron erhoben Mülhausen zur freien Reichsstadt und stützten sie allmählich mit allen dazugehörigen Rechten aus.

Im 14. Jahrhundert verschwand, wie anderswo, der Adel aus dem Stadtreich und machte den sechs Zünften Platz. Ausdruck bürgerlichen Selbstbewusstseins waren der Bau eines Rathauses (1431) und der Kauf der Dörfer Illzach und Modenheim von den Grafen von Württemberg, Anfänge eines bescheidenen Territoriums, nicht ver-

gleichbar mit den Ständen Bern und Solothurn, mit welchen sich Mülhausen 1466, nach glücklicher Abwendung der Armagnaken-Gefahr, verband. Hatte der Versuch des französischen Dauphins, des späteren Louis XI fehlgeschlagen, das Elsass von Süden her zu erobern, so scheiterte auch Karls des Kühnen Unterfangen, die freie Reichsstadt in sein neues burgundisches Lotharingen einzugliedern. Die Bürger von Mülhausen, von der Arglist der Zeit beeindruckt, suchten nun Schutz und Schirm im Süden: im April 1506 bei Basel und im Januar 1515 bei den 13 Alten Orten. Sie nahmen es als Zugewandten Ort in ihren Bund und gleichzeitig in ihr Soldbündnis mit Frankreich auf, was sich für die Elsässer mehrfach auszahlen sollte. Es wird wohl kein Zufall sein, dass das nach einem Brand 1553 wiederaufgebaute Rathaus (heute hauptsächlich Historisches Museum) so sehr denjenigen von Bern und Freiburg ähnlich sieht.

1523 nahm Mülhausen die Reformation an, was die Bindung zu den katholischen Orten lockerte, schliesslich ganz löste, bis 1777 der Bund wieder mit allen 13 Ständen erneuert wurde. Als politische und konfessionelle Enklave im 1648 französisch gewordenen Elsass brauchte es viel Geschick, die Selbständigkeit der kleinen Republik zu behaupten. Hatte schon im Dreissigjährigen Krieg die schweizerische Neutralität das Staatswesen vor den Kriegsgreueln bewahrt, so respek-



Der Rathausplatz in der Abbildung «Schwörtag» von Johann Ulrich Schmerber, 1789, und – in der Gegenrichtung gesehen – auf einer Fotografie vom Europaturm aus.

Zur Erinnerung an die Eingliederung der Stadtrepublik in das Frankreich des Revolutionszeitalters wurde der Platz in «Place de la Réunion» umbenannt. Gegenüber dem Rathaus die protestantische Stephanskirche (St-Etienne), 1886 in Formen der Neogotik neu errichtet, jedoch unter Einbezug der bedeutenden Glasfenster aus dem 14. Jahrhundert

La place de l'Hôtel-de-Ville sur une gravure de Johann Ulrich Schmerber représentant le «jour du serment» (1789) et, vue dans le sens opposé, sur une photo prise de la Tour de l'Europe. Pour commémorer le rattachement de la ville à la France révolutionnaire, la place reçut le nom de «place de la Réunion». En face de l'hôtel de ville, l'église protestante St-Etienne, reconstruite en style néo-gothique en 1886, mais où furent conservés les précieux vitraux du XIV<sup>e</sup> siècle

La Piazza del mercato nel dipinto di Johann Ulrich Schmerber, del 1789, intitolato «Giorno del giuramento» e come si presenta oggi – nella direzione opposta – dalla Tour de l'Europe. Per ricordare l'annessione della città-repubblica alla Francia del periodo rivoluzionario, la piazza venne ribattezzata «Place de la Réunion». In faccia al municipio sorge la chiesa protestante di S. Stefano (St-Etienne), costruita ex novo nel 1886 secondo modelli neogotici, integrando peraltro le importanti vetrate del XIV secolo

The Town Hall Square in a composition entitled «Oath Day» by Johann Ulrich Schmerber, 1789, and seen from the other side in a photograph taken from the Tour de l'Europe. The square was renamed «Place de la Réunion» to commemorate the union of the city-state with Revolutionary France. Opposite the Town Hall, the Protestant church of St. Stephen's (St. Etienne), rebuilt in a Neo-Gothic style in 1886, but preserving the valuable stained-glass windows from the 14<sup>th</sup> century

tierte auch Louis XIV seine Unabhängigkeit als Glied der Eidgenossenschaft, deren Söldner er benötigte.

Der Untergang der alten Eidgenossenschaft im Jahre 1798 besiegelte auch das Ende der Mülhauser Unabhängigkeit; die Stadt wurde dem Département Haut-Rhin eingegliedert, dessen Hauptstadt Jahre zuvor die alte Rivalin Colmar geworden war. Die Revolutionsbegeisterung hatte auch auf einzelne Bürger ansteckend gewirkt, doch ob der Wirtshausname «Wilhelm Tell» (rechts vom Rathaus) auf die Popularität des Tyrannenmörders in der Revolution oder auf die Zugehörigkeit zur Eidgenossenschaft hindeutet, bleibe dahingestellt.

Die seit 50 Jahren aufgebaute Textilindustrie profitierte von der neuen politischen Situation und von der napoleonischen Kontinentalsperre. Die reich gewordenen Fabrikanten dachten jedoch nicht nur an sich, sondern sie sorgten auch für ihre Arbeiter und für weniger glückliche Mitbürger. Ihre Sozialethik und ihr Gewerbefleiß erinnern sehr an Max Webers Theorie vom Protestantismus als günstigem Nährboden des industriellen Zeitalters, ein Gedanke, der durch das benachbarte, ehemals württembergische Montbéliard zusätzlich gestützt wird. Die Unternehmer gründeten 1826 die «Société industrielle», noch heute eine Vereinigung der führenden Wirtschaftskreise der Stadt, mit Sitz im «Palais de la Bourse» (ehemalige Textilbörse), Herausgeberin eines für die Kenntnis Mülhausens und seines Umlandes wichtigen «Bulletins» und Förderin von Technik, Wissenschaft und Kunst. Der mülhausische Paternalismus schuf zwischen 1819 und 1883 eine Sparkasse, Pensions- und Unfallversicherung, ein Waisenhaus, ein Spital und ein Altersheim, um nur einiges zu nennen. Etwas vom Interessantesten und bis heute im Stadtbild sichtbar ist

die «Cité», eine Arbeitersiedlung im Nordwesten der Altstadt, wo 1243 viergeteilte Häuser für den Preis von drei Jahressalären in den Besitz ihrer Bewohner übergehen konnten. Dieser soziale Geist des Mülhauser Grossbürgertums verdient besonders hervorgehoben zu werden, manifestierte er sich doch schon zu einer Zeit, in der Marx und Engels die Not der arbeitenden Klasse beschrieben, sie aber damit noch nicht behoben.

Auf private Initiative ging auch die Erstellung der ersten Eisenbahn im Elsass zurück: Nicolas Koechlin, ein typischer Vertreter dieses Industriepatriziats, baute die Linie nach Thann, am Eingang zu den Vogesen, deren Wasser der Textilindustrie in verschiedener Hinsicht nützlich waren. Zwei Jahre darauf begann er mit dem Bau der Linie Mülhausen–Strassburg; doch erst 1845 wurde Basel an dieses von seiner Nachbarin ausgehende neue Verkehrsmittel angeschlossen. Wer den Verlauf der alten Landstrassen und der heutigen Routes nationales studiert, bemerkt, dass diese Mülhausen im Osten und im Norden umgehen, vielleicht ein Erbstück der alten Unabhängigkeit, als die königlichen Kartographen und Strassenbauer das fremde Staatsgebiet unbeachtet liessen. So war es wohl begreiflich, dass die wirtschaftliche Dynamik nach dem neuen Verkehrsmittel griff, um die Stadt besser mit Welt und Umwelt zu verbinden. Dies gelang, wenn auch die Wechsel der Staatszugehörigkeit in den letzten hundert Jahren immer wieder Rückschläge, auch wirtschaftlicher Art, verursachten.

In neuester Zeit hat sich durch den Autobahnbau die Verkehrssituation nochmals verbessert: Hamburg–Mülhausen–Alicante ist durchgängig befahrbar, seit oberhalb Neuenburgs eine Brücke über den Rhein

Fortsetzung Seite 44







43

43 Die Place de la Réunion, der ehemalige Rathausplatz, Kern der ältesten Marktstadt, von deren mittelalterlichen Bauten aber nur wenig erhalten ist. Das Rathaus von 1553 mit seiner doppeläufigen Freitreppe erinnert an die zuvor entstandenen Rathausbauten in Bern und in Freiburg i. Ü. (die linke Fassadenhälfte ist zurzeit eingerüstet)

44 Eine weitere eidgenössische Reminiszenz bietet das Gasthaus «Guillaume Tell» neben dem Rathaus

43 La Place de la Réunion, ancienne place de l'Hôtel-de-Ville, au cœur de la ville de marché, plus ancienne encore, dont très peu d'édifices médiévaux ont été conservés. L'hôtel de ville de 1553, avec son escalier extérieur à deux rampes, rappelle les hôtels de ville plus anciens de Berne et de Fribourg-en-Niithonie (des échafaudages recouvrent en ce moment la partie gauche de la façade).

44 L'auberge Guillaume Tell, à côté de l'hôtel de ville, est une autre réminiscence suisse

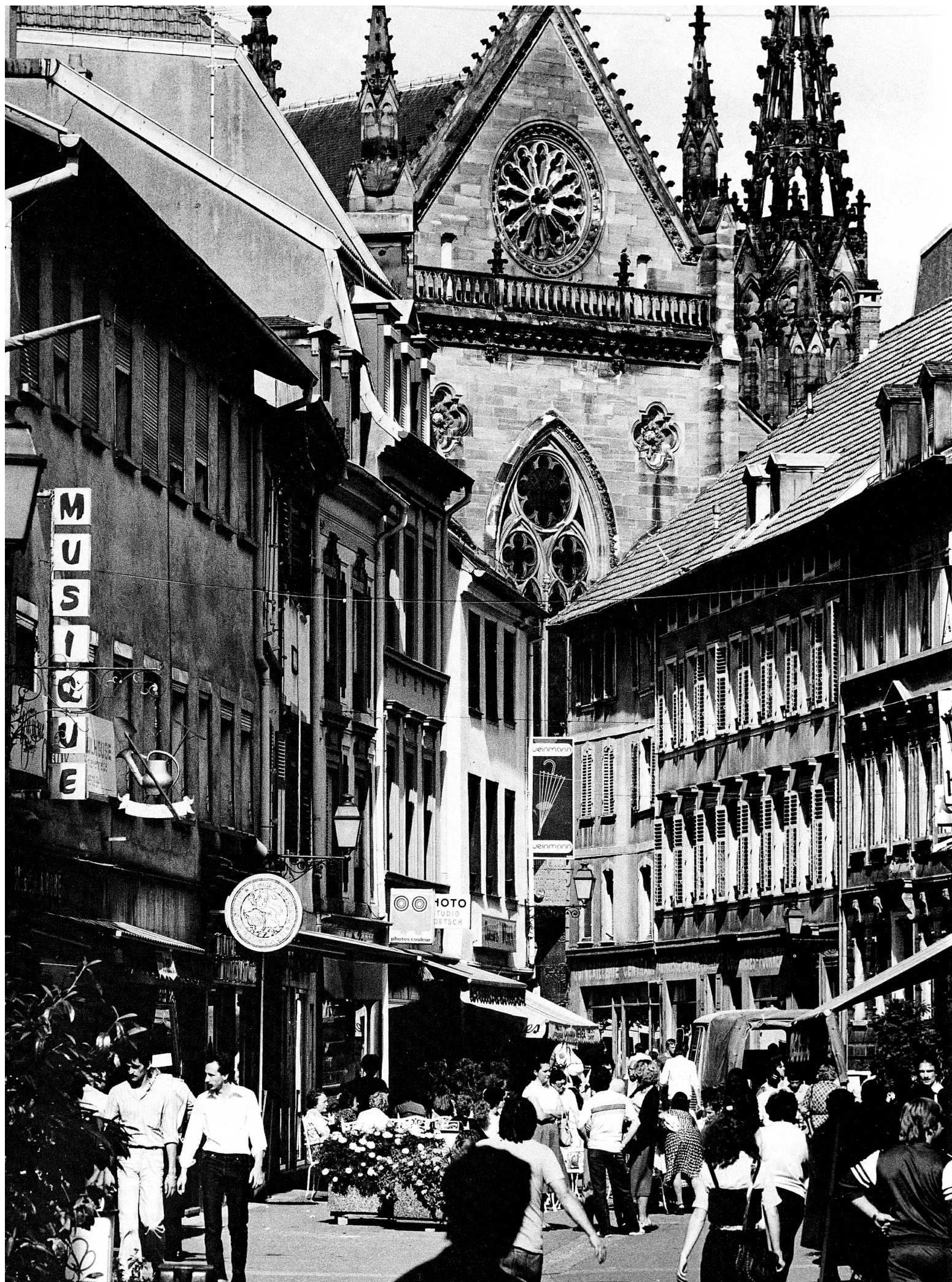


44

43 Place de la Réunion, the former Place de l'Hôtel-de-Ville, centre of the very old market town, of whose medieval buildings admittedly little remains. The Town Hall of 1553 with its symmetrical flights of steps leading up to the entrance is reminiscent of the then existing town halls of Berne and Fribourg (the left half of the façade is at present obscured by scaffolding).

44 A further Swiss reminiscence is the name of the inn next to the Town Hall—the "William Tell"







Von der Place de la Réunion gehen zwei Fußgängerstrassen aus, die Rue des Boulangers und die von der Kirche St-Etienne überragte Rue Henriette (ehemals Schulgasse), die ihren Namen von der 1798 als erste im nunmehr französischen Mülhausen geborenen Bürgerin hat

De la place de la Réunion partent deux rues piétonnières, la rue des Boulangers et la rue Henriette (ancienne rue de l'Ecole) que domine l'église St-Etienne; la rue Henriette porte le nom de la première citoyenne française née après le rattachement en 1798

Dalla Place de la Réunion si aprono due strade riservate ai pedoni: la Rue des Boulangers e la Rue Henriette (ex via delle Scuole) che deve il suo nome alla prima cittadina nata a Mulhouse nel 1798 allorché la città divenne francese; la via è dominata dalla chiesa di St-Etienne

Two pedestrian lanes radiate from the Place de la Réunion, the Rue des Boulangers and the Rue Henriette (formerly Schulgasse). The latter, in the shadow of St. Stephen's, took its new name from the first citizen to be born in the town after it became French in 1798









Tiefblick von der Tour de l'Europe:

47 Ein Rest der Altstadt.

48 Die Porte Jeune, das «Junge Tor», Knotenpunkt des Verkehrs. (Der Name des ehemaligen Stadttors leitet sich vom benachbarten Haus einer Familie Jung her.) Nach links führt die Hauptgeschäftsstrasse, die Rue du Sauvage (nach einem früheren Gasthof benannt), quer durchs Zentrum. Am rechten Bildrand die Avenue du Président Kennedy, im Volksmund der «Graben». Durch den ehemaligen Stadtgraben floss die – heute eingedeckte – Ill.

49 Die gleichförmigen Reihen der meist zweistöckigen Arbeitermiethäuser mit Mansarden, aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts

Vue plongeante de la Tour de l'Europe:

47 Un reste de la vieille ville.

48 La Porte Jeune, carrefour de la circulation; le nom de cette ancienne porte de ville est celui d'une maison voisine qui appartenait à la famille Jung (= jeune). A gauche, la principale artère commerciale, la rue du Sauvage (nom d'une ancienne auberge) conduit obliquement à travers le centre. A droite, l'avenue du Président Kennedy, que les Mulhousois continuent à appeler «Graben» (= fossé). C'est là que coulait la rivière Ill, aujourd'hui couverte.

49 Rangées uniformes de maisons ouvrières, en général à deux étages avec mansardes, construites dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle



Sguardo dalla Tour de l'Europe:

47 Un resto della vecchia città.

48 La Porte Jeune, crocevia del traffico cittadino. A sinistra, attraverso il centro, scorre la Rue du Sauvage (dal nome di un'ex locanda), principale via commerciale. A destra nella foto l'Avenue du Président Kennedy, detta in linguaggio popolare il «fossato». Attraverso l'ex fossato della città scorrevano le acque dell'Ill che ora è stata ricoperta.

49 Le uniformi file di case d'abitazione a due piani per i lavoratori, dotate di mansarde, risalgono alla seconda metà del XIX secolo

Looking down from the Tour de l'Europe:

47 A remnant of the old town.

48 Porte Jeune, a traffic junction. The main business street, the Rue du Sauvage (named after a former inn), runs to the left through the centre of the town. On the right edge of the picture the Avenue du Président Kennedy, known to locals as the "Graben" or "moat". The Ill previously flowed in its channel here, but has long been covered over.

49 The uniform rows of workers' houses, mostly with two storeys and an attic, dating from the second half of the 19<sup>th</sup> century





50

Fortsetzung von Seite 37

das deutsche mit dem französischen Autobahnnetz verbindet. Basel trennen nur noch wenige, allerdings schwer auszuhandelnde Kilometer vom Anschluss an das französische Netz – eine verblüffende Parallele zum Bahnbau St-Louis–Basel vor hundertvierzig Jahren! Nach Norden, in Richtung Strassburg, ist der Ausbau der Strasse in der Ebene und am Vogesenfuss in vollem Gange, und die Zufahrten in die Stadt sind perfekt.

Wer sich für Eisenbahn und Auto interessiert, findet in Mülhausen zwei auf diese Verkehrsmittel spezialisierte moderne Museen, die internationale Beachtung finden und deren Besuch auch die Jugend fasziniert.

Die Zone im Osten der Stadt, in Richtung auf den Rhein, hat durch die verbesserte Erschliessung eine ungeahnte Bedeutung erhalten: Eine Industriezone für kleine und mittlere Betriebe begleitet den neuen Mülhauser Hafen am bis hierher für 1300-Tonnen-Schiffe ausgebauten Rhein-Rhône-Kanal, Peugeot hat sich mit einer grossen Fabrik im Hardtwald niedergelassen, und am Rheinufer rauchen die Schloten chemischer Fabriken, die zum Teil mit Produkten des Kalibergbaues im Norden der Stadt arbeiten. Die Mülhauser Handelskammer betreibt ausserdem die Häfen von Ottmarsheim und Hüningen (1980: 3 Mio Tonnen Umschlag).

Nach dem Zweiten Weltkrieg hat sich Mülhausen endgültig zur Grossstadt gemauert. Das Elsass ist kein militärisches Vorfeld Frankreichs mehr, es versteht sich als eine Kernregion Europas. Beziehungen, die vor 1945 undenkbar schienen, haben sich befruchtend auf Stadt und Land ausgewirkt.

Die Mobilität der Bevölkerung – mit ihren positiven und negativen Aspekten – hat auch im Elsass enorm zugenommen. Vom ländlichen Umland, aus Innerfrankreich, aus dem Ausland (fast 20% der Bevölkerung) strömten nach dem Krieg die Menschen

Zwischen dem Stadtkern und dem Bahnhof dehnt sich das zu Beginn des 19. Jahrhunderts entstandene «Neue Quartier» (Nouveau Quartier), das Mülhausen des industriellen Zeitalters. Die Häuserzeilen mit ihren Kolonnaden an den sternförmig von der Place de la République ausstrahlenden Strassen verraten den Einfluss des Pariser Baustils unter dem Ersten Kaiserreich. Hier befanden sich die Wohnungen und Büros der Fabrikanten. Heute noch ist es Sitz der Société Industrielle. Hier wurde die Textilbörse abgehalten, daher heisst das Gebäude noch immer «Bourse». Die Société Industrielle spielt eine gewisse Rolle im heutigen Kulturleben der Stadt.

51 Der Vergleich zwischen Stich und Foto zeigt, dass die städtebaulich interessante Anlage im wesentlichen erhalten ist

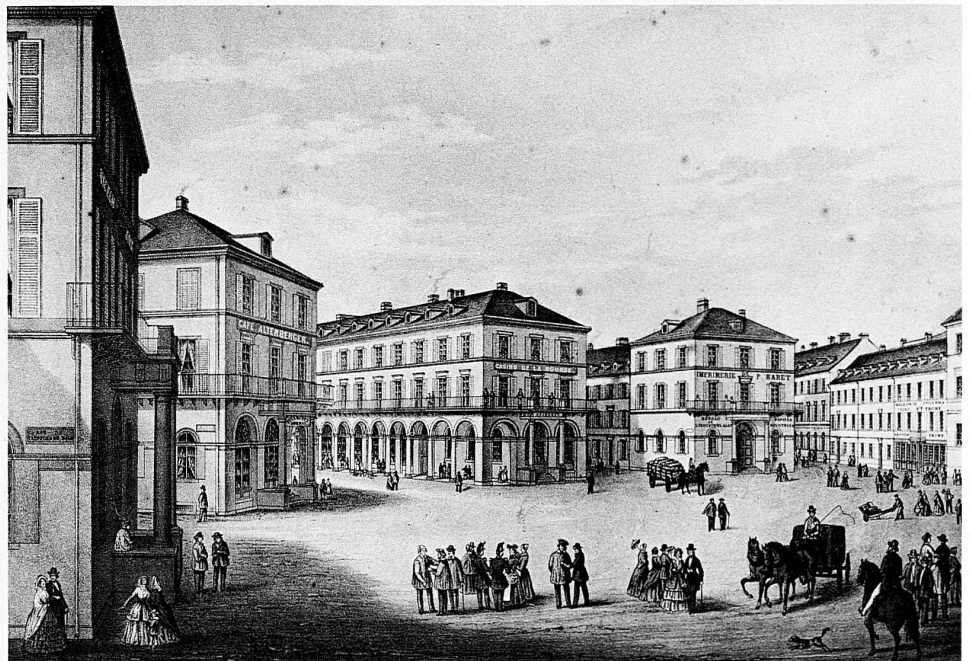
52 Besuch von König Karl X. in Mülhausen, 1828. Die Bourbonen waren zwar bei den Mülhausern, die nie ihre Untertanen gewesen waren und die an ihrer liberalen Tradition hingen, nie populär

Entre le centre et la gare s'étend le Nouveau Quartier – le Mulhouse de l'Age industriel – construit au début du XIX<sup>e</sup> siècle. Les rangées de maisons à colonnades qui rayonnent à partir de la place de la République révèlent l'influence de l'urbanisme parisien du Premier Empire. Les fabricants y avaient leurs demeures et leurs bureaux. Le siège de la Société Industrielle s'y trouve encore aujourd'hui. C'est là que se tenait la bourse textile; c'est pourquoi le bâtiment est encore appelé «la Bourse». La Société Industrielle joue un certain rôle dans la vie culturelle de la ville.

51 La comparaison entre la gravure et la photo montre que le plan urbanistique a été en grande partie conservé.

52 Visite du roi Charles X à Mulhouse en 1828. En fait, les Bourbons n'ont jamais été populaires chez les Mulhousois, qui n'avaient pas été leurs sujets et qui tenaient à leur tradition libérale

51







Fra il centro della città e la stazione si stende il «Nuovo Quartiere» (Nouveau Quartier) sorto all'inizio del XIX secolo quando Mulhouse conobbe il primo sviluppo industriale. Le file di case con i colonnati fiancheggiano le strade che si irradiano dalla Place de la République: esse rivelano l'influsso dello stile architettonico parigino sotto il Primo Impero. Qui si trovavano le abitazioni e gli uffici degli industriali e vi ha tuttora sede la Société Industrielle. Il commercio dei tessuti si svolgeva in questo edificio che si chiama tuttora la «Bourse». Oggi la Société Industrielle svolge un ruolo di una certa importanza nella vita culturale della città.

51 Come si può constatare mettendo a confronto l'incisione e la fotografia, l'interessante assetto urbanistico è stato in gran parte conservato.  
52 Visita del re Carlo X a Mulhouse nel 1828. I Borboni però non godettero mai di popolarità fra i cittadini di Mulhouse che rimasero fedeli alla loro tradizione liberale

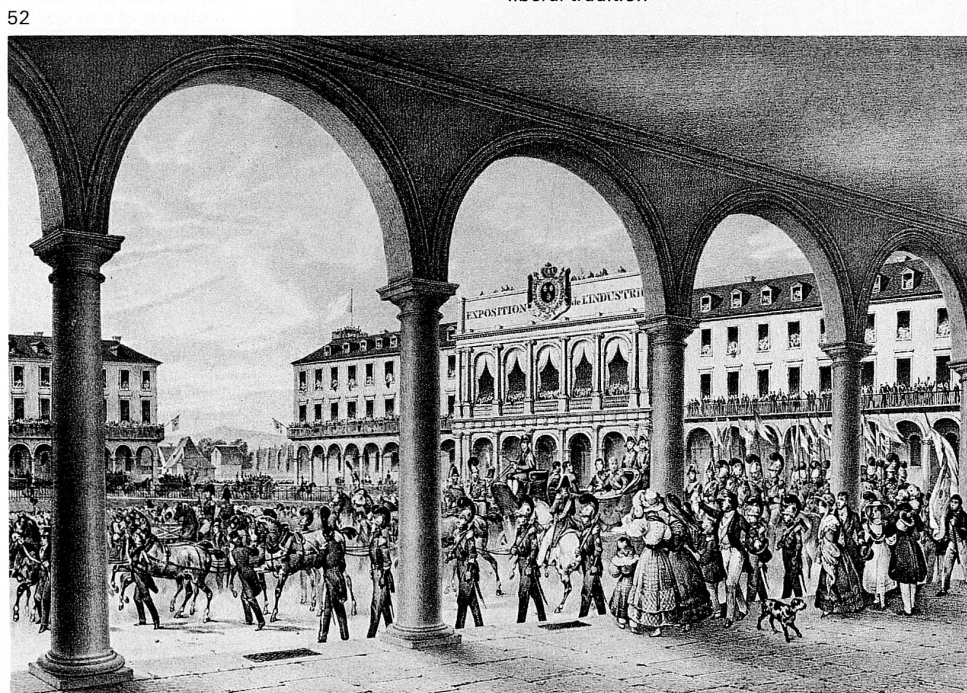
Between the city centre and the railway station lies the Nouveau Quartier or New Quarter erected at the beginning of the 19th century, the Mulhouse of the industrial age. The rows of houses with colonnades lining streets that radiate like spokes from the Place de la République betray the influence of Parisian architecture of the First Empire. It was here that manufacturers had their abodes and offices, and the Société Industrielle still has its seat here. It was formerly the scene of the textile stock exchange, and the building is called the "Bourse" to this day. The Société Industrielle still plays a certain part in the town's cultural life.  
51 A comparison of the engraving and the photograph shows that the essentials of the original concept—interesting from a town-planning angle—have been preserved.  
52 King Charles X visits Mulhouse in 1828. The Bourbons were admittedly never popular among the people of Mulhouse, who had never been their subjects and were still attached to their liberal tradition

nach der Agglomeration Mülhausen. Bedeutend ist die Zahl der Zupendler, aber auch die der Grenzgänger nach der Schweiz und nach der Bundesrepublik Deutschland. Die Motorisierung, sei es im öffentlichen oder privaten Verkehr, spielt dabei eine entscheidende Rolle und bewirkt die Ausdehnung der Agglomeration. So mussten für Zehntausende neuer Wohnraum und neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Überall am Stadtrand, aber auch nahe des Zentrums, auf ehemaligen Fabrikgeländen, trifft man auf moderne Siedlungen. Die grösste, der Illberg, liegt im Westen, in Richtung Burgunder Pforte, und ist zusammen mit Filialen von Strassburger Universitätsinstituten («Université de Haute-Alsace») und mit grosszügigen Sportanlagen errichtet worden.

Aber Mülhausen ist nicht nur Wohn- und Arbeitsstätte, es ist auch traditionelles Bildungszentrum des Oberelsasses, wobei technische Spezialschulen, die zum Teil auf die «Société industrielle» zurückgehen (Ecole de chimie) hervorstecken.

Wer vom hundert Meter hohen Europaturm, sei es von der Plattform oder vom sich drehenden Swissair-Restaurant aus, hinunter und in die Ferne schaut, wird vom weiten Blick in die umgebenden Landschaften bestimmt ebenso beeindruckt sein wie von der Entwicklung eines bescheidenen Zugewandten Ortes der Eidgenossenschaft.

Georg Bienz

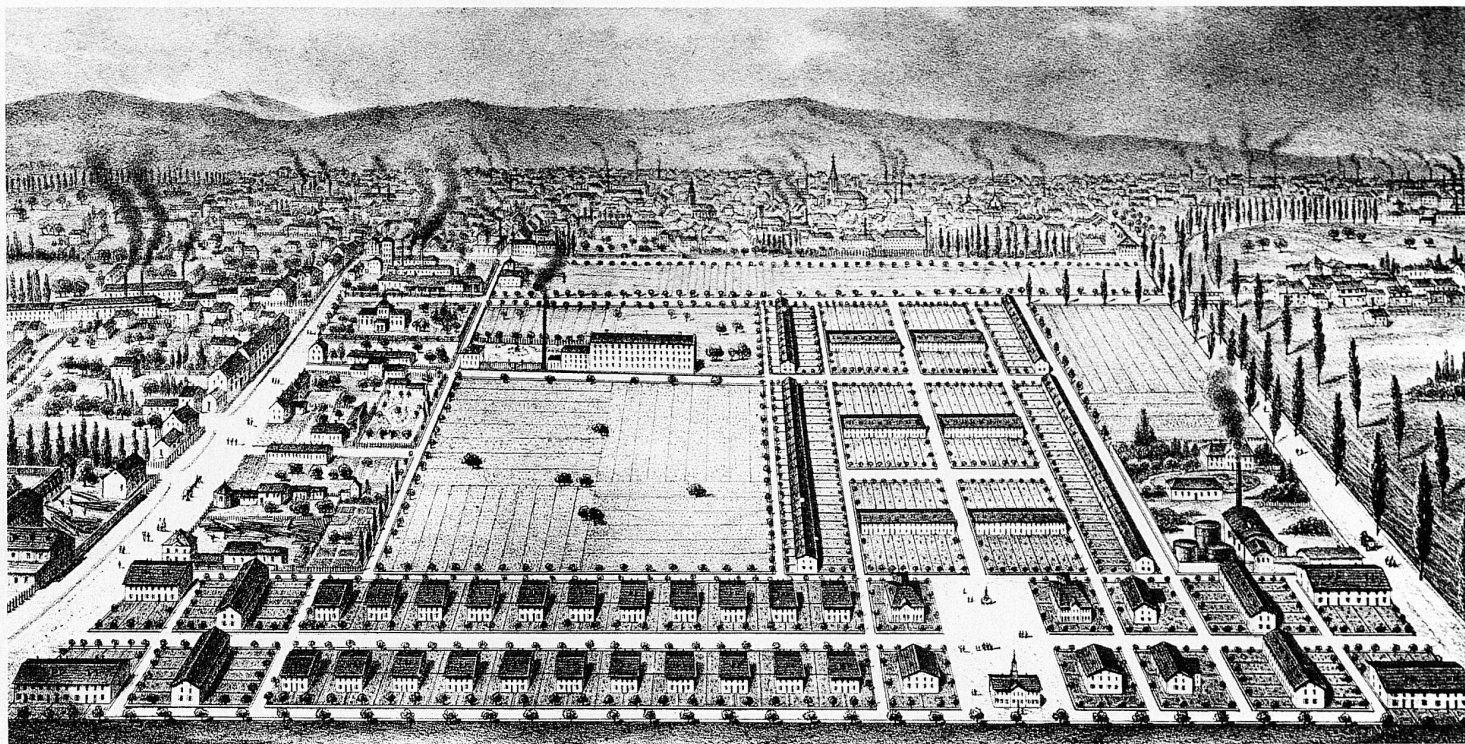


Wer sich auf einen Besuch in Mülhausen vorbereiten möchte, dem wird der geographische Exkursionsführer der Region Basel Nr. 16 Mülhausen (Wepf & Co. Verlag) gute Dienste leisten. Zu beziehen bei der Buchhandlung Wepf in Basel.

Musée historique – Hôtel de ville.  
Täglich geöffnet, ausser Dienstag, 10–12 und 14–17 Uhr. Donnerstagabend von 20 bis 22.30 Uhr.

Ouvert tous les jours sauf mardi, 10–12 h et 14–17 h. Jeudi soir 20–22.30 h.





53

Eines der ersten Beispiele sozialen Wohnungsbaus in Europa ist die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts von Fabrikantenkreisen in paternalistischem Geist angelegte «Cité ouvrière» im Nordwesten der Stadt. Die schachbrettartige Anlage bestand 1867 aus 800 Häusern und beherbergte 6000 Personen. Die meist zu vierein zusammengebauten Einfamilienhäuser mit Gärtchen konnten durch die Arbeiter mittels einer kleinen Anzahlung und monatlicher Gehaltsrücklagen in 15 Jahren erworben werden. Heute wohnen in dem Quartier vorwiegend ältere Leute; der Eigenheimcharakter wird unterstrichen durch individuelle Farbgebung und phantasievolle Um- und Ausbauten

Un des premiers exemples de l'urbanisme social en Europe est la «Cité ouvrière» édifée au nord-ouest de la ville dans un esprit paternaliste par les milieux d'industriels de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. En 1867, la disposition en échiquier groupait 800 maisons et abritait 6000 personnes. Ces maisons familiales avec jardinets, construites la plupart par blocs de quatre, pouvaient être acquises par les ouvriers moyennant le versement d'un modeste acompte et par des retenues sur le salaire pendant quinze ans. Ce sont aujourd'hui surtout des personnes âgées qui habitent le quartier. Le caractère personnalisé des habitations est souligné par la tonalité individuelle et par les transformations et annexes fantaisistes

Uno dei primi esempi di edilizia abitativa sociale in Europa è la «Cité ouvrière», costruita con spirito paternalistico a nord-ovest della città nella seconda metà del XIX secolo. Nel 1867 l'insediamento a scacchiera comprendeva 800 case che ospitavano 6000 persone. Le case unifamiliari, dotate di un piccolo giardino, costruite per lo più in unità comprendenti quattro edifici, potevano essere acquistate degli operai nel giro di 15 anni mediante un piccolo acconto ed una trattenuta mensile sullo stipendio. Oggigiorno il quartiere è in gran parte abitato da persone anziane; il carattere di proprietà privata delle case è sottolineato dai diversi colori delle facciate e dalle fantasiose trasformazioni effettuate

One of the first examples of social building projects in Europe was the «Cité ouvrière» erected to the northwest of Mulhouse by manufacturing circles in the paternalist spirit of the second half of the 19<sup>th</sup> century. The checkerboard plan comprised 800 houses in 1867 and housed 6000 persons. The houses with their small gardens, mostly arranged in fours, were bought by the workers by means of a small down payment and monthly deductions from their wages for a period of fifteen years. Today the population of the quarter mostly consists of elderly people; the independence of the house-owners expresses itself in individual colour schemes and more or less imaginative extensions and changes

54





Alt und Neu überschneiden sich: das Bollwerk, der einzige Überrest der Stadtbefestigung, und die 100 m hohe Tour de l'Europe, die zuoberst ein von der Swissair geführtes Drehrestaurant trägt. Von der Aussichtsterasse (zugänglich von 10 bis zur Dämmerung) gewinnt man einen sehr aufschlussreichen Überblick über die verschiedenen Epochen der Stadtentwicklung. Bei klarem Wetter reicht der Blick über die südsässonische Rheinebene von den Vogesen bis zum Schwarzwald

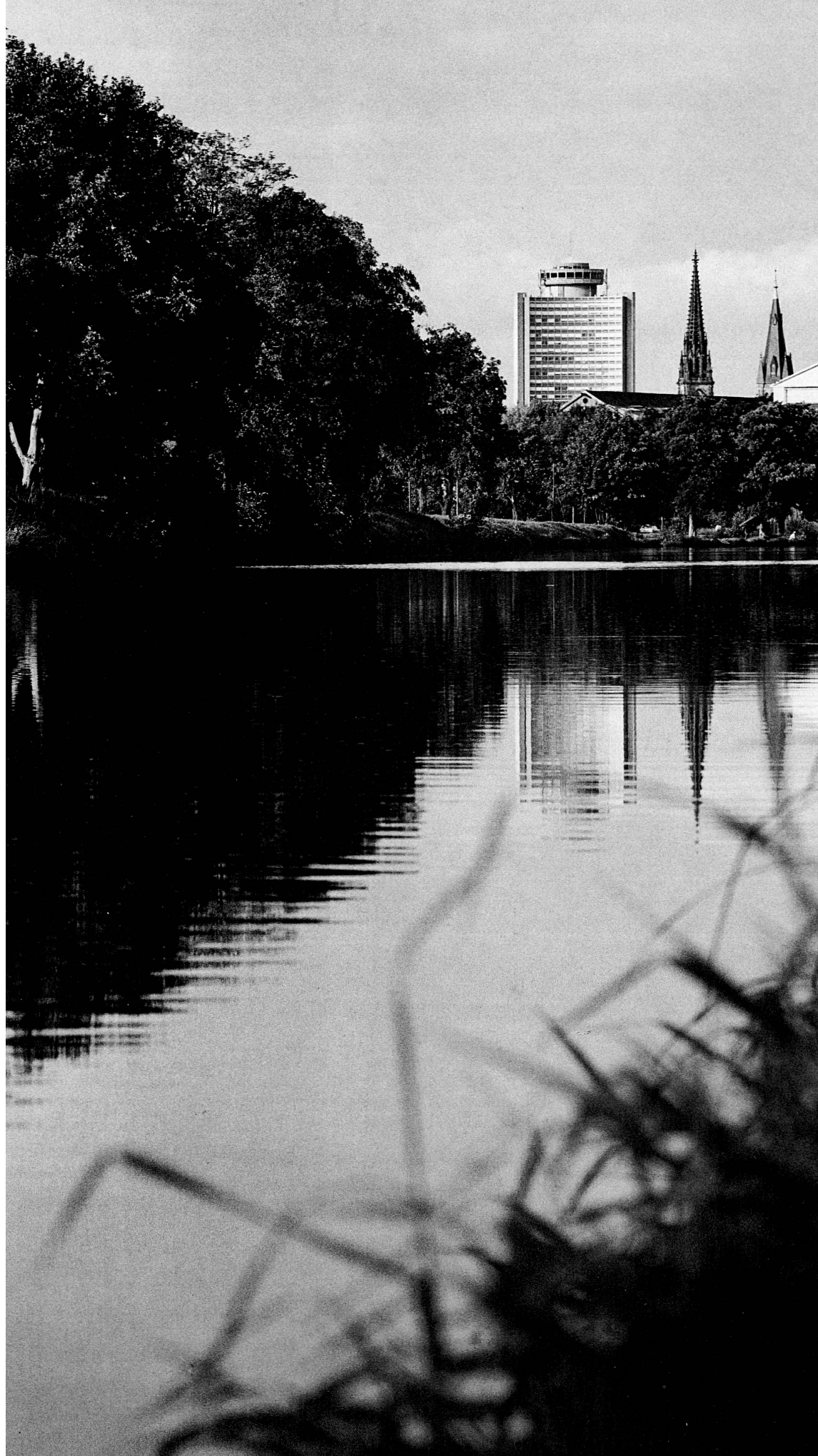
Ancien et nouveau se coudoient: le Rempart, seul reste de l'enceinte fortifiée, et la Tour de l'Europe haute de 100 m, couronnée par un restaurant tournant géré par Swissair. De la terrasse panoramique (ouverte de 10 heures au crépuscule), on a un aperçu très suggestif des différentes périodes historiques du développement de la ville. Lorsque le temps est clair, le regard embrasse toute la plaine du Rhin en Alsace du Sud, depuis les Vosges jusqu'à la Forêt-Noire

Il vecchio e il nuovo a stretto contatto: il bastione, unico resto delle fortificazioni della città, e la Tour de l'Europe, alta 100 m, coronata da un ristorante girevole gestito dalla Swissair. Dalla terrazza panoramica (aperta dalle ore 10 al crepuscolo) si può osservare lo sviluppo architettonico della città attraverso le diverse epoche. Quando l'atmosfera è limpida, lo sguardo si spinge lontano attraverso la piana del Reno nell'Alsazia meridionale, fino ai monti Vosgi e alla Foresta Nera

Old and new rub shoulders: the bastion which is all that remains of the town fortifications, and the 100-metre Tour de l'Europe, which has a revolving restaurant run by Swissair on its roof. The tower's observation terrace (accessible from 10 am to night fall) offers an instructive survey of the various phases of municipal development. In clear weather there is a view of the whole Rhine plain in southern Alsace, from the Vosges to the Black Forest







56 Der Bau des Canal du Rhône au Rhin wurde unter Napoleon I. begonnen, daher die Bezeichnung Ile Napoléon für die Kanalverzweigung, wo sich heute der Hafen von Mulhouse befindet. Der Kanal westlich der Stadt harret der Erweiterung für Schiffe über 300 t.

Im Kanal spiegeln sich die Tour de l'Europe und die Kirchtürme des protestantischen Temple St-Etienne und der katholischen Eglise St-Etienne. Sie symbolisierten die damalige Teilung der Bevölkerung in die hugenottische Fabrikantenschicht und die aus der Umgebung stammende katholische Arbeiterschaft.

57 Das kurz vor dem Ersten Weltkrieg entdeckte Kalivorkommen liess ein Grubenrevier entstehen, das mit seinen Fördertürmen, Abraumhalden und Arbeitersiedlungen, sogenannten Cités, das Landschaftsbild der nördlichen Umgebung Mülhausens prägt. Heute ist dieser Industriezweig infolge der Weltmarktlage und ökologischer Probleme (Rheinverschmutzung) in progressivem Rückgang

56 Le creusement du canal du Rhône au Rhin a commencé sous Napoléon, d'où la désignation d'«île Napoléon» pour la branche du canal où se trouve aujourd'hui le port de Mulhouse. La canal à l'ouest de la ville doit être élargi pour recevoir des bateaux de plus de 300 t.

La tour de l'Europe, ainsi que les clochers du temple protestant et de l'église catholique, tous deux nommés St-Etienne, se reflètent dans le canal. Ils symbolisent le partage de la population divisée autrefois entre une classe riche d'industriels huguenots et une classe ouvrière catholique provenant des environs.

57 Le gisement de potasse, découvert peu avant la Première Guerre mondiale, a fait surgir une zone de tranchées qui, avec ses tours de forage, ses terrils et ses cités ouvrières, a modifié l'aspect de la banlieue nord de Mulhouse. Cette branche industrielle est aujourd'hui en régression à cause de la dépression du marché mondial et des problèmes écologiques (pollution du Rhin)

56 La costruzione del Canal du Rhône au Rhin venne iniziata sotto Napoleone I. Nel canale si rispecchiano la Tour de l'Europe e i campanili del tempio protestante di St-Etienne e della chiesa cattolica di St-Etienne.

57 In seguito alla scoperta di giacimenti di potassa, poco prima della Prima Guerra mondiale sorse un distretto minerario; le sue torri d'estrazione, le discariche e gli insediamenti operai (cosiddette Cités) caratterizzano tuttora il paesaggio a nord di Mulhouse.

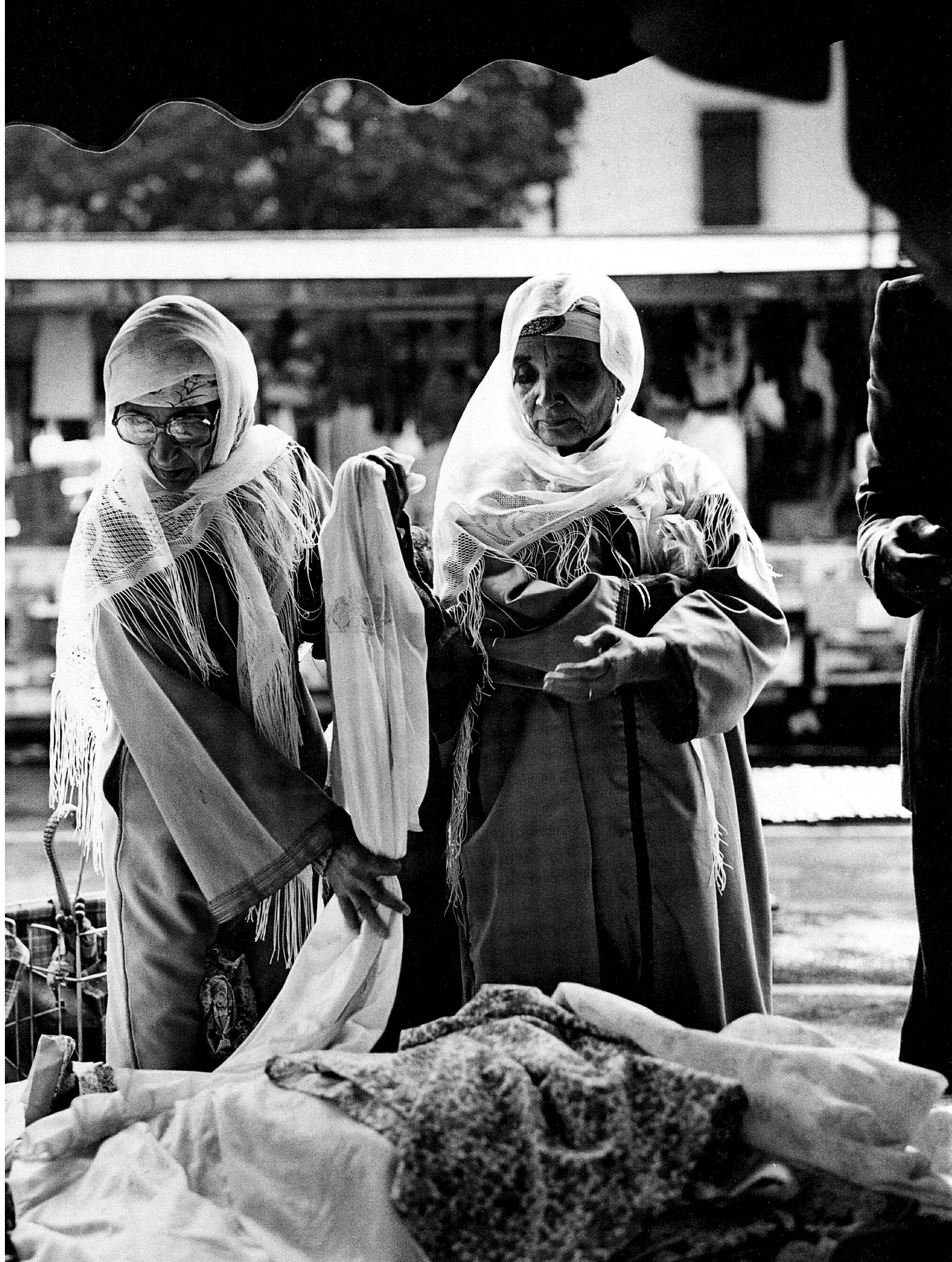
56 The Rhone-Rhine Canal was begun under Napoleon I. The Tour de l'Europe and the spires of the Protestant Temple St. Etienne and the Catholic Eglise St. Etienne are here reflected in the canal waters.

57 The potassium deposits discovered just before the First World War led to the growth of a mining industry which with its shafts, tips and workers' estates, known as "cités", still dominates the landscape to the north of Mulhouse.











◀ Die Einwohnerschaft von Mülhausen besteht zu 18 % aus Ausländern. Zur Hälfte sind es Nordafrikaner, die mit Frau und Kind hierhergezogen sind und denen man auf dem Markt in ihrer Landestracht begegnen kann

*La population de Mulhouse comprend 18 % d'étrangers. Ce sont pour la moitié des Africains du Nord venus avec femmes et enfants et que l'on rencontre au marché portant les vêtements de leur pays*

*La popolazione di Mulhouse è composta nella misura del 18 % di stranieri, di cui metà sono nordafricani insediatisi con le loro famiglie; sul mercato si possono ammirare i costumi tradizionali dei loro paesi di origine*

*The population of Mulhouse includes 18 per cent of foreigners. Half of these are North Africans who have settled here with wives and families and who can often be seen on the market in their national garb*

### Musée de l'impression sur étoffes

In diesem Museum wird die Entwicklung der Stoffdruckindustrie in Mülhausen gezeigt, die wiederum andere Industrien, wie Spinnerei, Weberei und mechanische Werkstätten, anzog. Am Beginn steht der handwerkliche Brettdruck (60); auf ihn folgte zu Beginn des letzten Jahrhunderts der Rouleaudruck, der den fortlaufenden Druck mittels gravierter Walze ermöglichte (Lefèvre-Maschine, 1809). Die Methoden werden im Museum demonstriert. Im Saal der gefärbten «exotischen» Stoffe sind Objekte aus aller Welt ausgestellt. Das angegliederte Dokumentationszentrum verfügt über die reichste Textilienmustersammlung der Welt.

Das Museum an der Rue des Bonnes-Gens 3, nahe beim Bahnhof, ist täglich ausser Dienstag von 10–12 und 14–18 Uhr geöffnet

Ce musée présente l'évolution de l'industrie des étoffes imprimées de Mulhouse, dont sont issues d'autres industries, notamment des filatures, des tissages et des ateliers mécaniques. Cela commença par l'impression artisanale sur planche (60); puis au début du siècle dernier, ce fut l'impression au rouleau, qui était continue grâce à des cylindres gravés (machine Lefèvre, 1809). Une démonstration de ces anciennes techniques a lieu au musée. Dans la salle des étoffes exotiques en couleurs sont exposées des pièces du monde entier. Le centre de documentation adjacent contient la collection de modèles textiles la plus riche du monde.

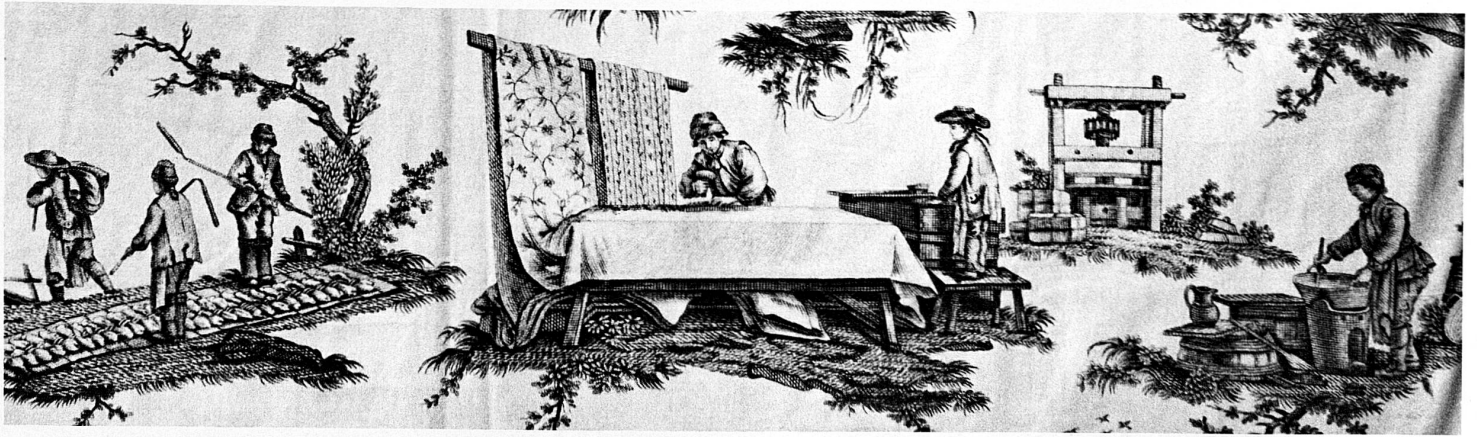
Le musée, 3, rue des Bonnes-Gens, près de la gare, est ouvert tous les jours de 10 à 12 et de 14 à 18 heures, sauf mardi

In questo museo viene illustrata l'evoluzione dell'industria della stampa dei tessuti, che attrasse altre attività industriali come la filatura, la tessitura e le officine meccaniche in genere. Tutto iniziò con la stampa artigianale mediante tavole (60) di legno; seguì all'inizio del secolo scorso la stampa mediante rulli che permise di stampare in continuità (macchina Lefèvre, 1809). Nel museo vengono dimostrati diversi metodi di stampa. Nella sala delle stoffe colorate «esotiche» sono esposti oggetti provenienti da ogni parte del mondo. L'annesso centro di documentazione dispone della più ricca collezione di campioni tessili del mondo.

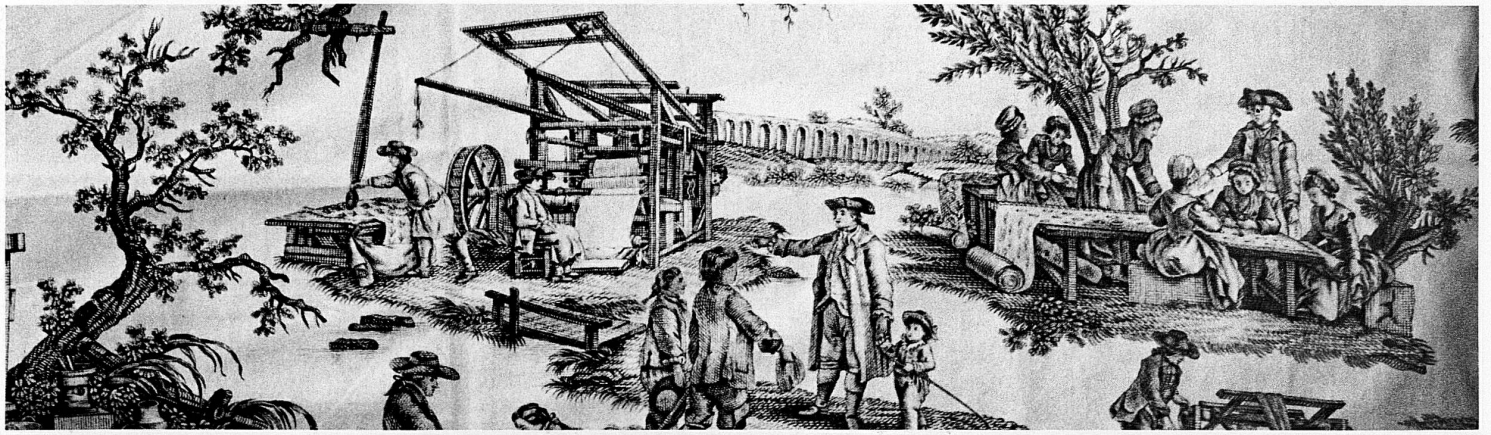
The museum presents a survey of the development of the cloth printing industry at Mulhouse, which later attracted the allied branches of spinning, weaving and mechanical engineering. A beginning was made with hand printing by means of blocks (60). Roller printing, which followed in the early 19<sup>th</sup> century, permitted continuous printing from an engraved roller (Lefèvre machine, 1809). The methods are demonstrated in the museum. A hall devoted to "exotic" coloured fabrics displays specimens from all parts of the world. The documentation centre attached to the museum possesses the richest collection of cloth patterns to be found anywhere in the world.











61





## Musée de l'automobile

Im Juli dieses Jahres wurde am Stadtrand von Mülhausen ein nationales Automuseum mit 437 wertvollen Oldtimern der Öffentlichkeit übergeben. Zu verdanken ist diese wohl einzigartige Kollektion der privaten Sammelleidenschaft der Textilindustriellen Fritz und Hans Schlumpf. Eine Passion, die allerdings 1976 den Konkurs der Fabrik in Malmerspach nicht verhindern konnte, und so fiel die Sammlung in die Hand der Gewerkschaften und des französischen Staats. Die zu «historischen Denkmälern» erklärten Autos sind in einem ehemaligen Fabrikgebäude aus rotem Backstein an der Avenue de Colmar untergebracht, die zum Textilkonzern der Gebrüder Schlumpf gehörte. 900 antike Laternen, wie sie heute noch auf dem Pont Alexandre III in Paris zu sehen sind, teilen die grosse Fabrikhalle von 20 000 m<sup>2</sup> Fläche in 27 «quartiers» ein. Wohl einmalig auf der Welt ist die Sammlung von Konstruktionen aus der Hand von Ettore Bugatti, der im elsässischen Molsheim seine begehrten Fahrzeuge entworfen und produziert hat. Das Museum ist täglich ausser Dienstag geöffnet von 11 bis 18 Uhr.

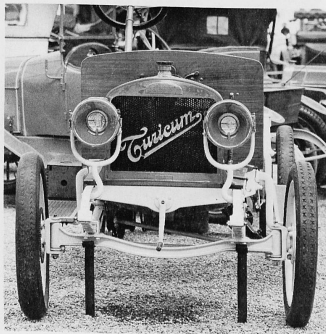
Un Musée national de l'automobile, avec 437 précieux véhicules anciens, a été ouvert au public en juillet de cette année à l'orée de la ville de Mulhouse. On doit cette collection, probablement unique au monde, à la passion de deux collectionneurs privés, les industriels du textile Fritz et Hans Schlumpf. Une passion qui n'a pas empêché en 1976 la faillite de la fabrique de Malmerspach, de sorte que la collection est tombée aux mains des syndicats et de l'Etat français. Les automobiles, proclamées «monuments historiques», sont exposées dans une fabrique désaffectée en briques rouges de l'avenue de Colmar, qui appartenait au Konzern textile des frères Schlumpf. La grande salle de la fabrique, qui mesure 20 000 m<sup>2</sup>, est divisée en 27 quartiers par 900 lampadaires anciens, semblables à ceux du pont Alexandre III à Paris. Unique au monde est sans doute la collection de montages de la main même d'Ettore Bugatti, qui a conçu et produit ses fascinantes voitures à Molsheim en Alsace. Le musée est ouvert tous les jours de 11 à 18 heures, sauf mardi.

Nel mese di luglio di quest'anno, nei sobborghi di Mulhouse è stato aperto al pubblico un Museo nazionale dell'automobile dove sono esposte 437 vetture d'epoca di grande valore. La collezione, unica nel suo genere, è nata dalla passione dei due industriali tessili Fritz e Hans Schlumpf. Una passione però che non permise di evitare, nel 1976, il fallimento della loro fabbrica di Malmerspach e la conseguente assunzione della collezione da parte dei sindacati e dello Stato francese. Le vetture, dichiarate «monumenti storici», sono esposte nella Avenue de Colmar in un edificio che apparteneva al gruppo tessile dei fratelli Schlumpf. La superficie di 20 000 m<sup>2</sup> è suddivisa in 27 «quartiers» mediante 900 antichi lampioni. Unica al mondo è sicuramente la collezione di vetture create da Ettore Bugatti, il quale progettò e costruì le sue famose automobili nel villaggio alsaziano di Molsheim.

A national automobile museum with 437 valuable old-timers was opened to the public on the edge of Mulhouse in July 1982. This unique collection is the result of the private collecting activities of the textile industrialists Fritz and Hans Schlumpf. Their passion for collecting did not prevent their factory at Malmerspach from going bankrupt in 1976, and the collection thus found its way into the hands of the trade unions and of the French government. The cars were declared a "historic monument" and are now housed in a former factory, a red-brick building in Avenue de Colmar. Nine hundred old street lamps of a type still to be seen on the Alexandre III bridge in Paris divide the 20 000 square metres of the factory hall into 27 "quartiers". The collection of designs by Ettore Bugatti, who planned and produced his much-coveted models at Molsheim in Alsace, is unparalleled elsewhere.



62



63

62 Im Vordergrund Hermes Simplex, 1904, von E. Bugatti und E. Mathis.

62 Au premier plan, Hermes Simplex, 1904, de E. Bugatti et E. Mathis.

62 In primo piano la Hermes Simplex, 1904, di E. Bugatti ed E. Mathis.

62 In the foreground a Hermes Simplex, 1904, by E. Bugatti and E. Mathis.

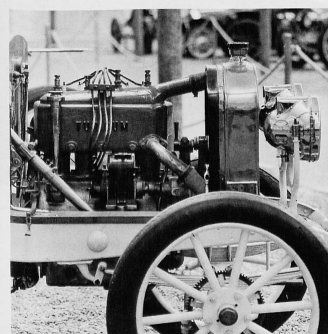
Auch drei schweizerische Automobilmarken sind ausgestellt:

Trois marques suisses sont également exposées:

Sono pure esposte tre marche automobilistiche svizzere:

Three Swiss makes are also on view:

63/64 Turicum, 1911, Martin Fischer, Zürich.  
65 Piccard Pictet (Picpic), 1912, Landau, Genève.  
66 Dufaux, 1904, Coupé Gordon-Bennet, Genève.



64

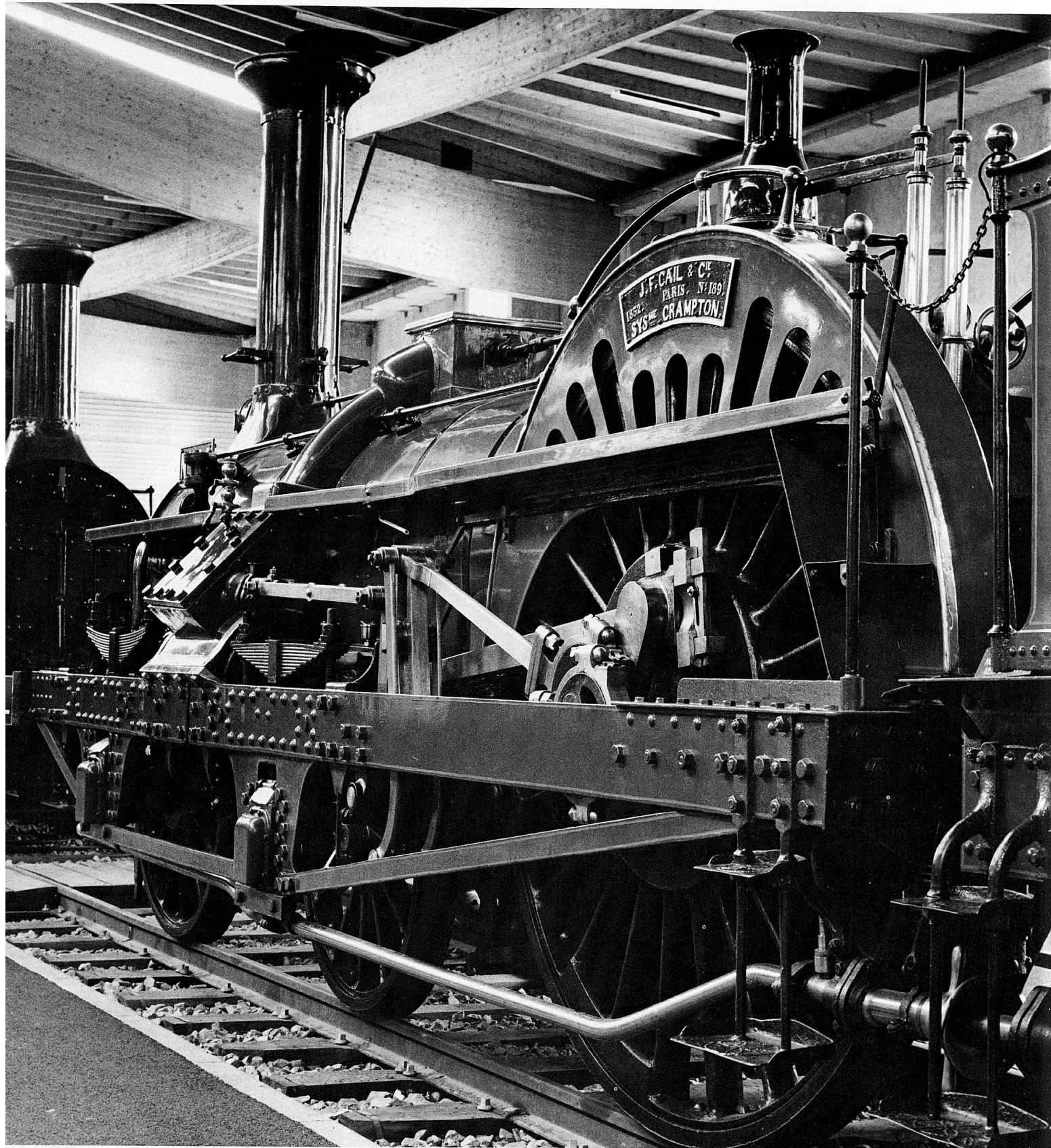


65



66







Das 1971 eröffnete Eisenbahn-Museum befindet sich etwas ausserhalb der Stadt an der Rue Alfred de Glehn (gute Markierung, auch von der Autobahn aus) und birgt die grösste Sammlung von historischem Eisenbahnmateriel auf dem europäischen Kontinent.

Täglich geöffnet von 10 bis 17 Uhr. Geschlossen am Weihnachts-, Stephens- und Neujahrstag. Bus 1 vom Zentrum aus

Ce musée inauguré en 1971 se trouve hors de ville, dans la rue Alfred de Glehn (bonne signalisation, même sur l'autoroute). Il abrite la plus grande collection de matériel ferroviaire en Europe continentale.

Ouvert tous les jours de 10 à 17 heures. Fermé à Noël, à la St-Etienne et au Nouvel An. Bus N° 1 depuis le centre

Il Museo ferroviario, inaugurato nel 1971, sorge alle porte della città nella Rue Alfred de Glehn (ottima segnalazione, anche per chi giunge dall'autostrada); esso ospita la più grande collezione di materiale ferroviario storico del continente europeo.

The Railway Museum opened in 1971 is situated a little way out of town in Rue Alfred de Glehn (well signposted from the motorway and elsewhere) and owns the largest collection of historical railway material on the continent of Europe.

67 Lokomotive «Le continent», 1852, System Crampton mit dem charakteristischen grossen Triebtrad. Diese Maschine der Compagnie de Paris à Strasbourg verkehrte auch auf der 1845 eröffneten Strecke nach Basel und verbrachte die Zeit des Deutsch-Französischen Krieges 1870/71 in Olten. Ein Wiedersehen mit ihr feierte man 1947 in Baden anlässlich des Jubiläums 100 Jahre Schweizer Bahnen.

68 Blick ins goldstrahlende Innere eines Wagens des Hofzuges von Kaiser Napoleon III., 1856.

69 Erstklassabteil eines französischen Schnellzugwagens um 1850, deutlich noch beeinflusst von der Kutschenform

67 Locomotive «Le continent», 1852, système Crampton avec la grande roue tractrice caractéristique. Cette machine de la Compagnie de Paris à Strasbourg circulait également sur le trajet vers Bâle inauguré en 1845. Elle passa le temps de la guerre franco-allemande de 1870/71 à Olten. On eut l'occasion de la revoir à Baden dans une ambiance de fête lors du centenaire des chemins de fer suisses.

68 Vue de l'intérieur fastueux d'un wagon du train impérial de Napoléon III, 1856.

69 Compartiment de première classe dans un express français de 1850, encore très nettement inspiré par la forme des diligences

67 Locomotiva «Le continent», 1852, sistema Crampton con la caratteristica grande ruota motrice. Questa locomotiva della Compagnie de Paris à Strasbourg venne impiegata anche sulla linea per Basilea inaugurata nel 1845 e trascorse ad Olten il periodo della Guerra fra la Germania e la Francia del 1870/71. Nel 1947, in occasione del Centenario delle Ferrovie Federali Svizzere, la macchina venne ripresentata al pubblico a Baden.

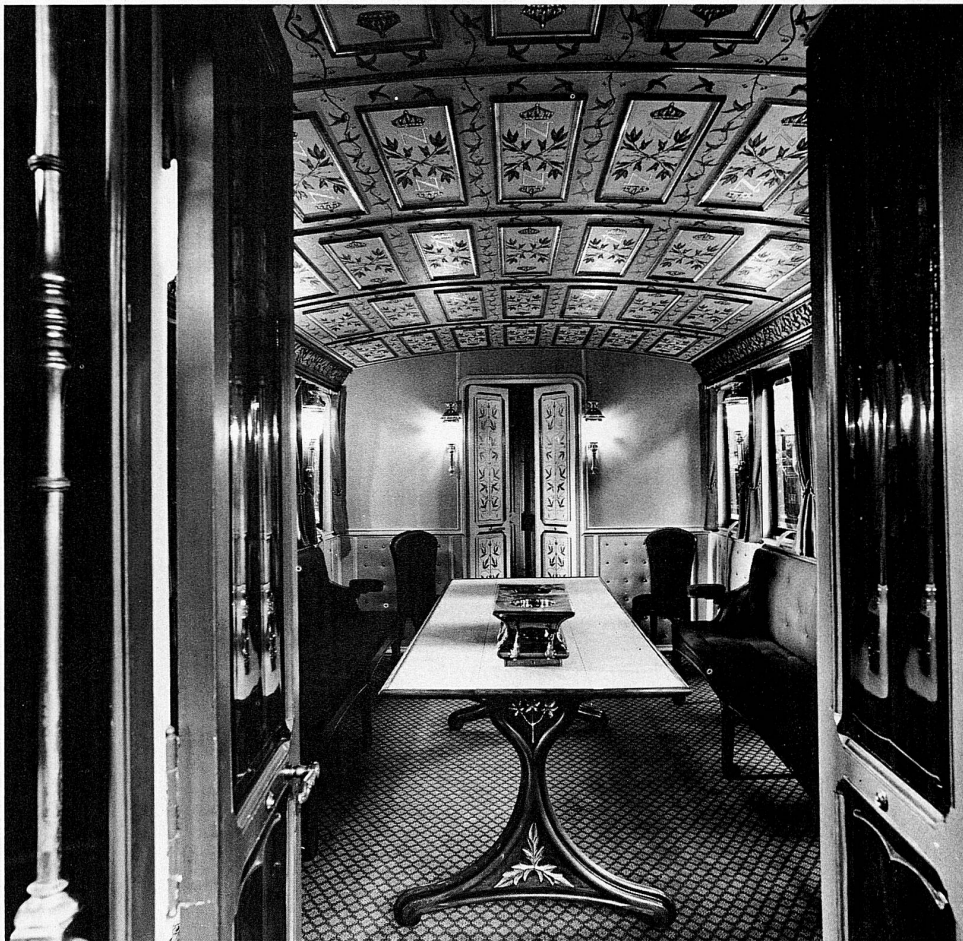
68 Sguardo all'interno di un lussuoso vagone del treno di corte dell'imperatore Napoleone III, 1856.

69 Compartimento di prima classe di un vagone francese del 1850 per treni diretti

67 The locomotive "Le Continent", 1852, Cramp-ton system with the characteristic large traction wheel. This engine, which belonged to the Compagnie de Paris à Strasbourg, also ran on the line to Basle opened in 1845 and was at Olten during the Franco-German War of 1870/71.

68 A glimpse into the gold-glitting interior of a carriage belonging to the imperial train of Napoleon III, 1856.

69 First-class compartment of a French express carriage dating from about 1850, and still visibly influenced by the design of horse-drawn carriages

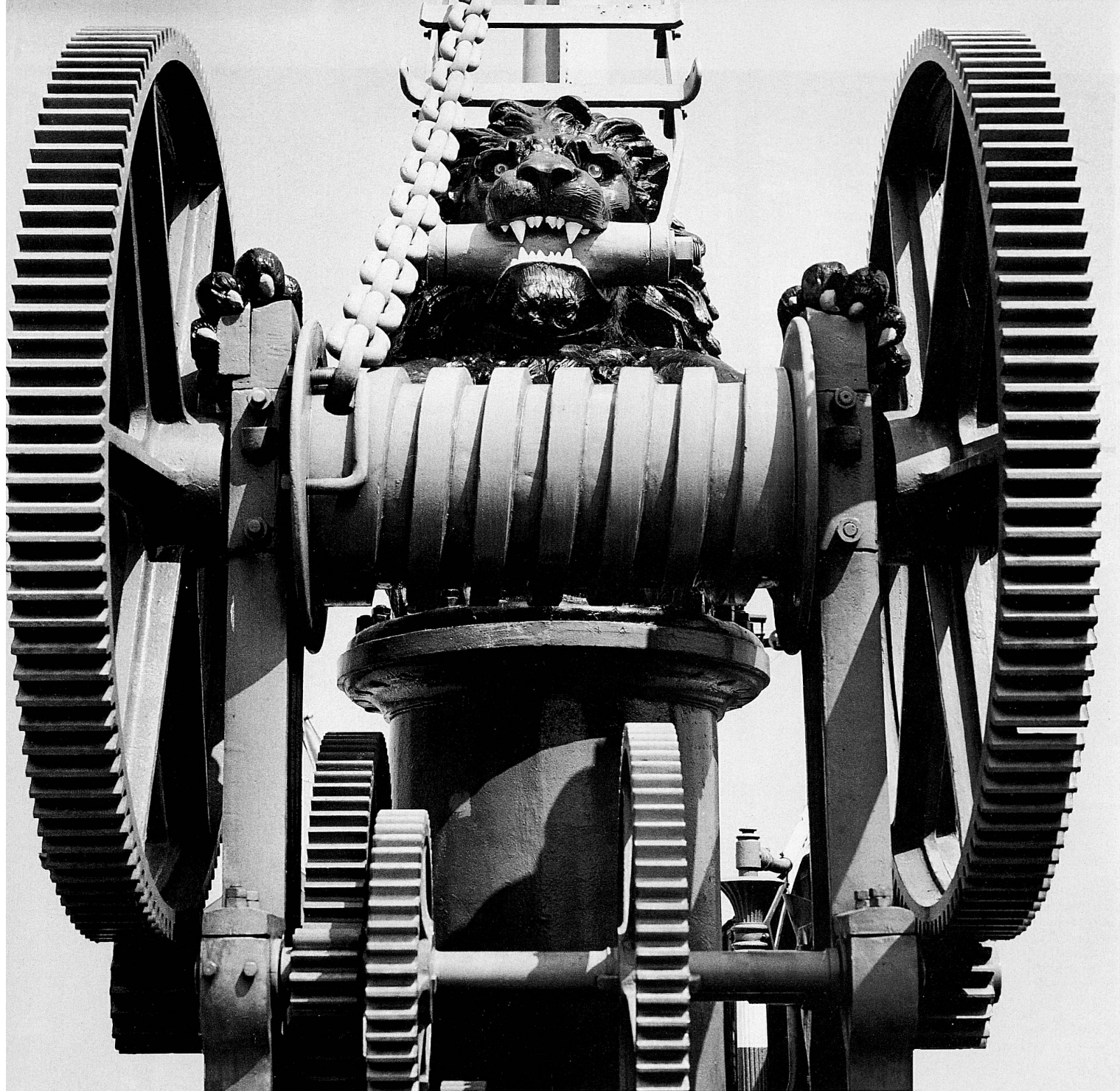


68



69





70

**Design 1850**

70 Drehbarer Eisenbahn-Verladekran Typ «lion», um 1850. Musée du Chemin de fer.

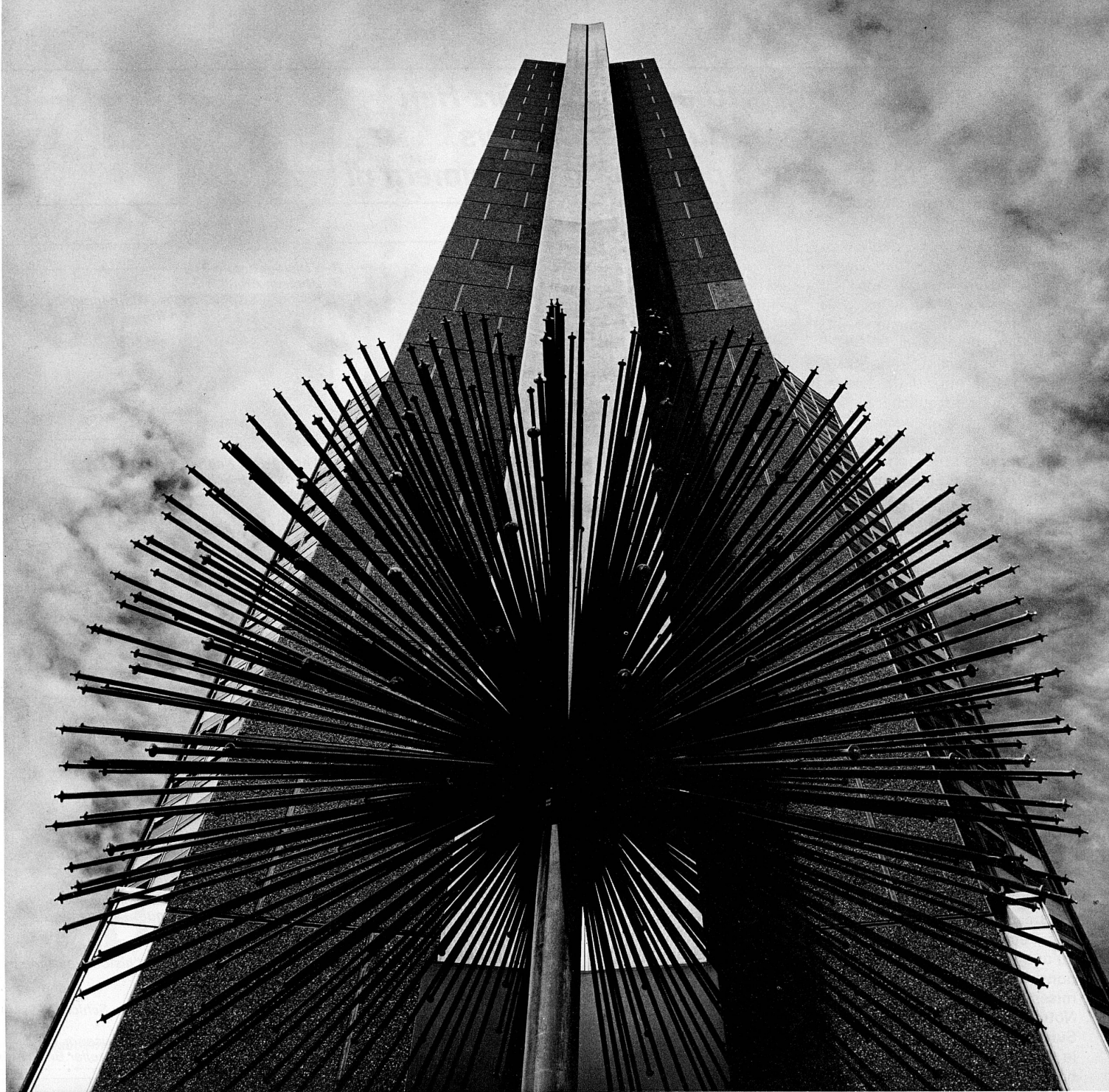
71 Fontäne vor dem 100 m hohen, 1969–1972 errichteten Europaturm in Mülhausen. Die drei konkaven Flächen des Baus versinnbildlichen das Zusammentreffen der drei Länder Frankreich, Deutschland und Schweiz. Auf drei Länder ausgerichtet sind übrigens auch die Fernsehantennen, deren Wald die Dächer von Mülhausen zierte

70 Grue pivotante de chargement ferroviaire du type «lion», vers 1850. Musée du Chemin de fer.

71 Fontaine au pied de la Tour de l'Europe haute de 100 m et édifée à Mulhouse de 1969 à 1972. Les trois surfaces concaves de l'édifice symbolisent la rencontre des trois pays: France, Allemagne et Suisse. La forêt d'antennes de la télévision, qui surmonte les toits de Mulhouse, est également reliée aux trois pays

58





71

## Design 1970

70 Gru girevole per il carico dei vagoni, tipo «lion», del 1850 ca. Musée du Chemin de fer.

71 Fontana davanti alla Tour de l'Europe, alta 100 m, costruita a Mulhouse negli anni 1969–1972. Le tre superfici concave dell'edificio simboleggiano l'incontro della Francia, della Germania e della Svizzera. Fra l'altro, anche la moltitudine di antenne televisive sui tetti di Mulhouse è rivolta verso i tre paesi

70 "Lion" swivel-type rail truck loading crane, about 1850. Musée du Chemin de fer.

71 Fountain in front of the 100-metre Tower of Europe (Tour de l'Europe), erected in Mulhouse in 1969–72. The three concave surfaces symbolize the meeting of the three countries France, Germany and Switzerland. The television antennae that populate the roofs of Mulhouse are also directed to all three countries

59