

**SÜDWESTRUNDFUNK  
SWR2 Wissen – Manuskriptdienst**

**Stadt der hundert Schornsteine  
Mulhouse und seine Industriegeschichte**

Autor: Hans-Peter Frick

Regie: Maidon Bader

Redaktion: Udo Zindel

Sendung: Freitag, 15. Januar 2010, 8.30 Uhr, SWR2

---

**Bitte beachten Sie:**

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

Mitschnitte auf CD von allen Sendungen der Redaktion SWR2 Wissen/Aula (Montag bis Sonntag 8.30 bis 9.00 Uhr) sind beim SWR Mitschnittdienst in Baden-Baden für 12,50 € erhältlich.

Bestellmöglichkeiten: 07221/929-6030

---

**SWR 2 Wissen können Sie ab sofort auch als Live-Stream hören im SWR 2 Webradio unter [www.swr2.de](http://www.swr2.de)**

Besetzung:  
Sprecherin  
Sprecher  
Übersetzer

Atmo:  
Autofabrik PSA - Montageband

Sprecherin:  
Unablässig schiebt das Fließband neue Kleinwagen heran, in dieser Fertigungshalle von Peugeot-Citroen im südsässischen Mulhouse. Ein Arbeiter im hellgrauen Overall zieht mit einem Hydraulik-Schrauber Radmutter an. Eine Autolänge weiter drückt eine junge Frau rote Plexiglasscheiben über die bisher nackten Glühbirnen der Rückleuchten. Sieben Stunden die gleichen Handgriffe.

Sprecher:  
Jeden Tag rollen knapp 1000 spiegelblanke Neuwagen der Marken Peugeot und Citroen aus dieser Fabrik – mit 9.000 Beschäftigten der größte Arbeitgeber im südlichen Elsass. Vor wenigen Jahren arbeiteten hier noch 12.000 Menschen. Doch die Weltwirtschaftskrise hat auch Mulhouse hart getroffen. Die Stadt im Dreiländereck zählt zu den ältesten Industriezentren Europas, und sie hat, mehr als die meisten Städte des Kontinents, von der Zerrissenheit des alten Europa profitiert – und unter ihr gelitten.

Musik

Ansage:  
Stadt der hundert Schornsteine – Mulhouse und seine Industriegeschichte. Eine Sendung von Hans-Peter Frick.

Atmo:  
Flugzeug

Sprecher:  
Mit 120.000 Einwohnern ist Mulhouse nach Straßburg heute das zweitgrößte urbane Zentrum des Elsass. Moderne Straßenbahnen vernetzen die Stadt, Hochschulen locken junge Leute an. Basel, mit dem Mulhouse einen internationalen Flughafen teilt, liegt nur eine halbe Autostunde entfernt, ins südbadische Freiburg braucht man kaum eine Stunde.

Sprecherin:  
Der wirtschaftliche Aufschwung der Stadt begann vor 250 Jahren. Damals lebten hinter ihren mittelalterlichen Stadtmauern, zwischen den mäandrierenden Flüssen Doller und Ill, gerade mal 3.500 Menschen. Seit dem 16. Jahrhundert war „Mülhausen“, wie es damals noch hieß, mit der nahen Schweiz verbündet, war also noch nicht französisch. Als so genannter „zugewandter Ort“ stand die Bürgerschaft unter dem Schutz der Eidgenossenschaft und war wirtschaftlich unabhängig.

Sprecher:

Als im 17. Jahrhundert der Dreißigjährige Krieg – und in seinem Gefolge Seuchen und Hungersnöte – ganze Landstriche Mitteleuropas entvölkerten, blieb Mülhausen durch geschickte Bündnispolitik nahezu unberührt. Mülhausener Händler verkauften den verfeindeten Heeren sogar Waffen und Lebensmittel. So häuften sie als Kriegsgewinnler Vermögen an – eine wichtige Voraussetzung für den Aufschwung ihrer Stadt im 18. Jahrhundert.

Atmo:  
Bürsten, Schlagen

Sprecherin:  
Vier junge, wohlhabende Bürger gründeten 1746 die erste Stoffdruckmanufaktur: Jean-Jacques Schmalzer, Samuel Koechlin, Henrie Dollfus und Jean-Jacques Feer.

Sprecher:  
Die elsässischen Jungunternehmer verdankten ihren Erfolg vor allem der in Mode gekommenen Baumwolle. Die britische East India Company hatte erkannt, dass sich mit der indischen Textilfaser hohe Gewinne erzielen ließen, und verschifft mit ihren Handelsseglern immer größere Mengen nach Europa. Seit Jahrhunderten bereits kannte die indische Kultur Techniken, meterlange Baumwollbahnen mit farbigen Mustern zu bedrucken. Vom 18. Jahrhundert an wurden solche Baumwolltücher zum Importschlager in Europa, erläutert Chris Pianetti im Stoffdruckmuseum von Mulhouse:

O-Ton – Chris Pianetti:  
Diese bedruckten Baumwollstoffe konnte man für alles mögliche verwenden: Kleidung, Möbelstoffe. Bis dahin waren Seiden- und Wollstoffe üblich, aber die waren sehr schwer. Im Gegensatz dazu die Baumwolle, die sehr leicht und bunt war und die von jedem gern gesehen war.

Sprecherin:  
Die deutsche Museumsführerin, die, mit einem Franzosen verheiratet, im Elsass lebt, steht mit farbverschmierten Fingern an einem langen Holztisch. Darüber spannt sich eine gebleichte Stoffbahn. In einer Hand hält Pianetti eine hölzerne Druckplatte, in die feine Muster geschnitzt sind:

O-Ton – Chris Pianetti:  
Es kommt jetzt Farbmateriale in diese Wanne hinein und wird mit der Bürste schön glatt gestrichen. (*Bürstengeräusch*) Da dürfen keine Klümpchen übrigbleiben, sonst ist es kein guter Druck mit dem Model. Das Model ist meist aus Birnbaumholz. Es ist somit weich und man konnte gut eingravieren, und es ist doch nicht porös, zieht also nicht die Farbe rein, sondern bleibt an der Oberfläche. Models sind nicht so groß und man kann 4 bis 5 nebeneinander Mal drucken. Zum richtigen Ansetzen brauchte man Orientierungspunkte. Wenn ich die gut gefunden habe, gehe ich mit Model runter und schlag mit dem Schlegel, suche meine Orientierungspunkte und drucke weiter. (*Schlaggeräusch*).

Sprecherin:  
Beim Färben und Bedrucken der Baumwolltücher griff das Mülhausener Gründerquartett auf indische Techniken zurück. Aus Pflanzen wie der Krapp-Wurzel oder aus Schildläusen gewannen sie Rot- und Blautöne.

Sprecher:

So wurde Mülhausen zu einem der ersten großen Stoffdruckzentren auf dem europäischen Kontinent. Politik und Wirtschaft der Stadt beherrschte eine calvinistische Elite, geprägt von Sparsamkeit, Ehrgeiz und Profitstreben. Ihr arbeitsamer, radikaler Protestantismus begünstigte den industriellen Aufbruch in Mülhausen, am Oberrhein und in den Vogesen, meint der Wirtschaftsgeograf Rudolf Michna von der Universität Freiburg:

O-Ton – Rudolf Michna:

Das waren extrem sparsame Leute, vor allem auch gegenüber sich selbst. Sie übten Konsumverzicht, und das Ersparte wurde re-investiert. Sie haben eine nachhaltige Betriebsführung gehabt. Und natürlich waren sie auch sparsam gegenüber den Arbeitern. Und sie besaßen ganz feste innere Bindungen. Auf dieser calvinistischen Insel gab es eine dichte Verstrickung mit Heiratsbeziehungen. Das hatte auch den Effekt, dass kein Kapital abgewandert ist.

Sprecher:

Technisches Wissen, billige Arbeitskräfte aus dem Umland und reichlich Geld ermöglichten, dass in wenigen Jahren Dutzende von Stoffdruckereien und Färbereien in Mülhausen entstanden. Bald wurden Druckmaschinen mit Holzwalzen erfunden, mit denen man Stoffbahnen am „laufenden Meter“ bedrucken konnte.

Musik:

Marseillaise

Sprecherin:

1798 wehte die Trikolore über dem Rathaus von Mülhausen, das von nun an Mulhouse hieß. Napoleon Bonaparte, der starke Mann nach den chaotischen Jahren der Französischen Revolution, duldet keine Enklaven. Die Eidgenossen besaßen nicht mehr das militärische und politische Gewicht, um die Stadt gegen den französischen Alleinherrscher halten zu können. Schließlich stimmten die Ratsherren dem Anschluss an Frankreich zu.

Sprecher:

In der industriellen Entwicklung war Großbritannien dem europäischen Kontinent weit voraus. In Manchester war schon 1760 der erste mechanische Webstuhl und wenige Jahre danach die „Spinning Jenny“ erfunden worden. Diese Spinnmaschine konnte mit mehreren Rädern und Spindeln gleichzeitig grob gesponnene Baumwolle wickeln, strecken, drehen und zu Garn verdrillen.

Anfang des 19. Jahrhunderts schon begannen sich Betriebe zusammen zu schließen, um profitabler produzieren und vermarkten zu können. Der Wirtschaftsgeograf Rudolf Michna erzählt:

O-Ton – Rudolf Michna:

Da entstehen Großbetriebe, richtige Textil-„Konzerne“. Man kaufte andere Webereien auf und bemühte sich, alle Stufen des Produktionsprozesses in einer Hand zu vereinen: Er hat selber das Garn hergestellt, dann verwoben und dann „ausgerüstet“, also bedruckt. Das sind die großen integrierten Betriebe im Elsass gewesen. Außerdem gab es eine richtige oberrheinische Vernetzung: Mulhouse ist

der Motor und Dreh- und Angelpunkt, spinnt die Fäden. Ins nahe Elsass, nach Lothringen und über den Rhein ins Badische. Berühmter Fall ist die Gründung der KBC in Lörrach 1808. 100-prozentiger Ableger von Koechlin, Baumgarten und Co in Mülhausen. Wir haben Betriebe in Offenburg, Wehr, Zell, Ettlingen, Konstanz, in Emmendingen sogar.

Sprecher:

Es sind vor allem Bauern, die auf ihrer eigenen Scholle kein Auskommen mehr haben und deshalb in die Fabriken Arbeit suchen müssen. In den Tälern der Vogesen und des Schwarzwalds, wo es reichlich Wasserkraft gibt, siedeln sich vor allem Spinnereien und Webereien an. Die Veredelung der Textilien, also vor allem der Stoffdruck, bleibt ein Privileg der Städte.

Sprecherin:

Mit der Eingliederung in die junge französische Republik 1798 war der industrielle Aufschwung in Mulhouse nicht mehr zu stoppen. Die Stadtmauern hatten sich als Verteidigungsanlagen überlebt und wurden niedergerissen. Neue Fabrikhallen brauchten Platz. Schloten wuchsen in den Himmel. Mulhouse wurde zur „Stadt der hundert Schornsteine“. Und um ihre Gewinne zu steigern und technisch an der Spitze zu liegen, hatten Textilfabrikanten ein immer größeres Interesse, ihre Fertigungs-Maschinen und -Werkzeuge selbst herzustellen. Maschinenbau wurde in Mulhouse zum zweiten wichtigen Industriezweig, neben der Textilindustrie.

Sprecher:

André Koechlin, Enkel des Textildruck-Pioniers Samuel Koechlin, heuerte britische Ingenieure an und gründete 1826 eine Maschinenbaufabrik – zunächst unter seinem Namen. Später entwickelte sie sich als „Société anonyme des constructions mécaniques“ (SACM) zur größten Maschinenbaufabrik im Elsass. Einhundertfünfzig Jahre lang stellte sie Webstühle, Druckmaschinen, Dampfmaschinen, Kanonen, Granaten und Lokomotiven her.

Sprecherin:

Koechlin war der typische Spross einer südeelsässischen Unternehmerfamilie, erzählt Nicolas Stoskopf, Wirtschaftshistoriker an der Universität Mulhouse:

O-Ton – Nicolas Stoskopf, darüber Übersetzung:

“C’est quelqu’un qui ... élu au parlement français.“

Er war ein sehr risikofreudiger Mensch, der diese Fabrik aus dem Nichts heraus aufbaute. Er selbst war kein Techniker, sondern hatte vielmehr ein Gespür für Geschäfte und für Neuerungen. In seinem Unternehmen regierte er fast absolutistisch: Er traf alle Entscheidungen persönlich, arbeitete selbst aber auch bis zum Umfallen. Man sagte ihm nach, dass er morgens sehr früh zu arbeiten begann, dass er die meisten Geschäfte selbst erledigte und abends sehr spät die Fabrik verließ. Aber André Koechlin engagierte sich auch politisch. Das war sehr typisch für die Mülhauser Unternehmerkaste. Er war sogar Bürgermeister seiner Stadt und Abgeordneter in der Pariser Nationalversammlung.

Sprecherin:

Zu Koechlins erfolgreichsten Produkten zählten Webstühle. Firmenbücher belegen in geschwungener Handschrift, dass um 1830 drei von vier Webstühlen in Frankreich

aus Koechlin's Fabrik stammten. Er lieferte aber auch ins Ausland, z. B. in die Textilzentren Schlesiens und Bayerns.

Sprecher:

Wirtschaftshistoriker Stoskopf hat auch das 170 Jahre alte Mitarbeiterregister der Firma ausgewertet. Es verzeichnet genau, zu welchen Zeiten sich jeder Arbeiter und Handwerker im Betrieb aufhielt:

O-Ton – Nicolas Stoskopf, darüber Übersetzung:

„Ils viennent s'établir ... on passe de 400 ouvriers à 60.“

Sie haben oft nur eine Jahreszeit, meist im Winter, in der Fabrik gearbeitet. Länger sind sie nicht geblieben. Zum einen war eine Fabrik für diese Menschen vom Lande doch etwas sehr Fremdes. Durch eine große Schmiede oder einen Schmelzofen fühlten sie sich noch bedroht. Und zweitens kehrten viele den Fabriken den Rücken, wenn zuhause in der Landwirtschaft die Ernte anstand. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts lässt sich also eine hohe Fluktuation belegen. Mal arbeiteten in einer Fabrik 400, dann wieder nur 60 Menschen. Diese Unstetigkeit war durchaus ein Problem für die Industriellen.

Sprecherin:

Das Schuffen an lärmenden Webstühlen, in feuchten, nach Chlor stinkenden Bleichereien oder in den heißen, staubigen Gießereien machte viele Arbeiter krank, Unfälle waren an der Tagesordnung. Und es gab noch keine Sozialversicherung, die das Elend hätte mildern können. Männer, Frauen und Kinder mussten vierzehn Stunden und mehr pro Tag an gefährlichen Maschinen arbeiten. Doch die Menschen wurden nicht nur in den Fabriken gnadenlos ausgebeutet, sie mussten auch in elenden Quartieren hausen.

Sprecher:

Einige Unternehmer aus Mulhouse reagierten auf die Misere, nicht zuletzt um eine reibungslose Produktion zu garantieren und Streiks und Aufständen den Boden zu entziehen. Zunächst ließen sie für Wanderarbeiter Mietwohnungen bauen. Um 1850 ging der Garnfabrikant Jean Dollfuss dann noch einen großen Schritt weiter. Er ließ am Stadtrand eine Siedlung bauen, deren Häuser die Arbeiter günstig kaufen konnten – die erste Arbeitersiedlung dieser Art in Frankreich.

Atmo:

Cité ouvrière“, zwischen den Häusern

Sprecher:

Große Teile der „Cité ouvrière“, die bis in die Zwanzigerjahre auf 1.300 Häuser anwuchs, stehen heute noch. Ein ruhiges, kleinbürgerliches Idyll mit schmalen Zufahrtssträßchen, eingezäunten Vorgärten und Um- und Anbauten, die oft in Eigenregie entstanden sind.

Jacques Meyer wurde hier Ende der Vierziger Jahre geboren und zog nach seiner Zeit als Berufssoldat wieder in die „Cité“ zurück. Er erinnert sich an seine Jugendjahre:

O-Ton – Jacques Meyer:

Die Straßen waren ganz schwarz gewesen. Da sind Hunderte Menschen mit dem Fahrrad an die Arbeit gegangen. Jeder hat in einem großen Werk gearbeitet. In einem Textilbetrieb oder in der Gießerei. Die Mülhauser Stadt hatte hundert Kamine. Mein Vater hat von einem Wirtshaus gelebt. Genauso wie die Eltern meiner Frau. Die hatten eine kleine Kneipe gehabt. Die haben nur mit den Arbeitern geschafft.

Sprecher:

Eigentlich fühlt sich der pensionierte Berufssoldat Meyer zusammen mit seiner Frau in der überschaubaren Siedlung wohl. Mit viel Eigenleistung haben sie sich hier ein Zuhause geschaffen. Er fühlt sich nur durch die vielen Migranten gestört, die in den letzten Jahren die preiswerten Arbeiterhäuschen gekauft haben:

O-Ton – Jacques Meyer:

Da haben wir jetzt Algerier, Tunesier, Türken, schwarze Leute. Und die bringen andere Mentalitäten und andere Gewohnheiten mit. Das behagt uns nicht mehr so. Die Atmosphäre ist nicht mehr dieselbe. Das ist nicht mehr der Zusammenhalt. Jeder geht jetzt in seine Ecke. Ich hab noch Glück, denn alle meine (unmittelbaren ) Nachbarn sind Elsässer und schon lange Einwohner. Aber in den anderen Straßen gibt es eine Menge Probleme.

Sprecherin:

In dieser traditionsreichen Arbeitersiedlung, zeigt sich das Mülhausen der sozialen Konflikte, der Spannungen zwischen alteingesessenen Elsässern und Zugezogenen. Noch heftiger sind die sozialen Verhältnisse in den lieblos, während der 1960-er Jahren hochgezogenen Vorort-Siedlungen. Dort leben viele junge Menschen ohne Perspektive, die aus Unzufriedenheit und Enttäuschung heraus immer wieder Autos anzünden oder Busfahrer angreifen. Das sorgt für Schlagzeilen und prägt das heutige Bild der Industriestadt in den Medien.

Atmo:

Lokomotive

Musik

Sprecher:

Mitte des 19. Jahrhunderts, etwa zur gleichen Zeit, als Dollfuss seine Arbeitersiedlung errichten ließ, gewann die Eisenbahn im Elsass an Bedeutung. 1839 verkehrte die erste Dampflok von Mulhouse ins Vogesenstädtchen Thann, wo sich viele Webereien und Spinnereien befanden. Auf dieser ersten Eisenbahnstrecke in Ostfrankreich wurden allerdings Schienen aus britischer Produktion verlegt, und auch die Lokomotiven stammten von der Insel. Um sich von der technologischen und wirtschaftlichen Vorherrschaft der Briten unabhängig zu machen, stiegen elsässische Maschinenbaufabriken selbst ins Eisenbahngeschäft ein. 1840 erweiterten „André Koechlin et Compagnie“ ihre Produktpalette um Dampflokomotiven.

Sprecherin:

Dann kamen Jahre, in denen die Grenzlage von Mulhouse erneut das Schicksal der Stadt bestimmen sollte: Schon in den 1860-er Jahren hatten sich Spannungen zwischen dem Französischen Kaiserreich und Preußen aufgebaut. 1870 kam es zum Krieg, der für lange Zeit die Gräben zwischen Deutschen und Franzosen vertiefen sollte.

Sprecher:

Frankreich, das den Krieg verlor, musste das Elsass und Lothringen an Deutschland abtreten. Viele Bürger von Mulhouse packten ihr Hab und Gut und zogen in das nicht besetzte Frankreich, z. B. ins nahe Belfort oder nach Besancon. Auch Unternehmer entschlossen sich, Firmensitz und Kapital zu verlagern.

Sprecherin:

Auch in der Chefetage der Firma Koechlin stand der Beschluss rasch fest: Die Eisenbahn-Fabrikation wurde nach Belfort verlegt, um dort für den französischen Markt zu produzieren. Ein halbes Jahrhundert später, 1928, fusionierte das Unternehmen mit dem amerikanischen Lokomotivbauer Thomson-Houston. Das neue Unternehmen ALSTHOM wurde schließlich Teil des Firmenkonsortiums, das heute den französischen Hochgeschwindigkeitszug TGV baut. Das Vorzeigeprodukt französischer Ingenieurskunst hat also auch im Elsass Wurzeln.

Sprecher:

Das mittlerweile deutsche „Reichsland Elsass-Lothringen“ brauchte einige Jahre, um sich von Besetzung, Flucht und wirtschaftlicher Auszehrung zu erholen. Doch dann begannen sich die Vorteile der Nähe zum Deutschen Kaiserreich zu zeigen.

Sprecherin:

In Mulhouse siedelten sich, wie auch in anderen elsässischen Städten, Tausende deutscher Soldaten, Beamter und Arbeiter an. Kasernen, Wohnblocks und sogar ein Hallenbad im wilhelminischen Stil wurden gebaut. Die gute wirtschaftliche Lage im Deutschen Kaiserreich strahlte auf die besetzten Gebiete aus. Stoffe, Kleider, Maschinen aus Mulhouse fanden einen neuen Absatzmarkt, der bis nach Ostpreußen reichte. Die „Fabrikler“, wie sich die lohnabhängigen Arbeiter selbst nannten, kamen zudem in den Genuss der Bismarck'schen Sozialgesetze. Sie konnten sich ab 1883 gegen Krankheit und wenig später gegen Berufs-Unfälle und Invalidität versichern. In der „Reichslandzeit“ zwischen 1871 und 1914 gab es Nutznießer und Opfer, meint der Wirtschaftshistoriker Nicolas Stoskopf:

O-Ton – Nicolas Stoskopf, darüber Übersetzung:

„Le probleme humain qui ... leur chiffre d'affaire de quatre.“

Das menschliche Problem bestand darin, dass viele Unternehmer- und Arbeiterfamilien durch die Besetzung gespalten wurden. Das wirkte sich vor allem auf die alten elsässischen Fabrikanten-Dynastien aus, die immer mehr in die Minderheit gerieten. Aber für die elsässische Wirtschaft im allgemeinen war diese Zeit gewinnträchtig. Das Deutsche Kaiser-Reich unter Wilhelm I. und dessen Kanzler Otto von Bismarck entwickelte sich hervorragend. Die Maschinenbauwerke SACM in Mulhouse beispielsweise vervierfachten ihren Umsatz zwischen 1890 und 1910.

Sprecherin:

Die SACM, die „Société anonyme des constructions mecaniques“ war 1872 aus einer Verschmelzung von Teilen des Koechlin-Imperiums mit der „Elsässischen Maschinenbaugesellschaft“ in Straßburg hervorgegangen. Ihre Gießereien, Montage- und Lagerhallen und Gleisanschlüsse prägten ganze Stadtteile von Mulhouse. Mit Beginn des Ersten Weltkriegs und der Generalmobilmachung verlor dieses Großunternehmen fast die Hälfte seiner Belegschaft. Die verbliebenen Arbeiter

produzierten vor allem Geschütze, Granatwerfer und Munition – Waffen also, die sich auch gegen ihr früheres Heimatland Frankreich richteten.

Musik

Atmo:  
Kanonendonner

Sprecher:

Zu Beginn des Ersten Weltkriegs stand Mulhouse wieder zwischen den Fronten. Die Bevölkerung war gespalten, die Menschen misstrauten sich. Zwei Generationen lang hatte die Stadt zum Deutschen Reich gehört. Auf den nahen Vogesenkämmen verlief die Front, am Hartmannsweiler Kopf rieben sich französische und deutsche Truppen in einem grauenhaften Grabenkrieg auf, zehntausende Soldaten starben. Mulhouse blieb vom eigentlichen Kampfgeschehen verschont. Die Deutschen demontierten aber vor ihrer Niederlage 1918 viele Betriebe.

Sprecherin:

Nach Kriegsende mussten alle Deutschen die Behörden, Universitäten und Wirtschaftsbetriebe der Stadt verlassen. Der „Erbfeind“, wie es damals hieß, wurde „nach Hause“ geschickt. „Inlandsfranzosen“ übernahmen die Führungspositionen in vielen Unternehmen. Der deutsche Absatzmarkt brach weg – und die Weltwirtschaftskrise 1929 verschärfte die Lage. Fabriken schlossen und in der „Stadt der hundert Schornsteine“ standen immer mehr Menschen auf der Straße. Nur ein Jahrzehnt später waren Franzosen und Deutsche wieder Kriegsgegner. In der „Wochenschau“ vom 16. Juni 1940 lief eine Sondermeldung des Oberkommandos der Wehrmacht:

Atmo:

Wochenschau vom 16. Juni 1940: „Soeben findet der Einmarsch der siegreichen deutschen Truppen in Paris statt.“

Sprecher:

Auch in Mulhouse rückten 1940 deutsche Soldaten ein und besetzten die wichtigsten Industrieanlagen. Der Maschinenbau- und Rüstungsbetrieb SACM wurde von NSDAP-Funktionären zwangsverwaltet und zum Teil von Krupp übernommen. Als Rüstungsfabrik lieferte SACM fortan Luftabwehrkanonen und Granaten und Lokomotiven, die für den Nachschub der Wehrmacht wichtig waren. Textilfabriken waren gezwungen, Uniformen für deutsche Soldaten zu schneiden. Tausende elsässische Arbeiter flohen mit ihren Familien wie schon 1871 und 1914 in den unbesetzten Teil Frankreichs. Viele, die blieben, wurden in die Wehrmacht eingezogen und an die Ostfront abkommandiert.

Musik:

Marseillaise

Sprecher:

Im Mai 1945 weht über Mulhouse wieder die Trikolore. Die deutsche Grenze wird an den 30 Kilometer entfernten Rhein zurück verlegt. In Schulen und Behörden wird Französisch zum dritten Mal zur Amtssprache. Langsam und mit viel staatlicher Hilfe nimmt die Industrie Fahrt auf. SACM liefert riesige Pumpen, Motoren und

Generatoren in die ganze Welt, baut Pipelines und steigt schließlich ins Geschäft mit Atomkraftwerken ein. 1962 siedelt sich Peugeot in Mulhouse an und schafft für Jahrzehnte Arbeitsplätze.

Atmo:

Fabrik, Klopfen, Hämmern

Sprecher:

Die Textilindustrie, die die Stadt einst groß gemacht hatte, kann sich ab den 70er Jahren nicht mehr halten. In Fernost und den ehemaligen französischen Kolonien werden Stoffe und Kleider immer billiger hergestellt. Im „Manchester des Kontinents“ dagegen übernehmen internationale Konzerne die letzten mittelständischen Spinnereien und Webereien. Lediglich Firmen, die sich auf hochwertige Modestoffe oder auf technische Textilien konzentrieren, überleben, erzählt der Industrie-Historiker Rudolf Michna:

O-Ton – Rudolf Michna:

Was ist in einem KFZ an technischen Textilien drin? Sitze, Filter. Auch die größte Fabrik für nichtbrennbare Stoffe und Fasern sitzt im Elsass! Alle Feuerwehrleute und Piloten werden mit diesen Produkten aus Colmar ausgestattet. Oder Glasfasern. Da sind die Niedriglohnländer nicht konkurrenzfähig.

Sprecherin:

Farbig bedruckte Baumwollstoffe, die „Indiennes“, hatten im 18. Jahrhundert den Wohlstand von Mulhouse begründet. Jetzt arbeiten die Menschen in Betrieben der Fahrzeugindustrie und ihrer Zulieferer, oder in der Chemie- und Elektroindustrie.

Sprecher:

In all diesen Branchen wurden in vergangenen Jahrzehnten Arbeitsplätze abgebaut. Nun sind viele Industriebetriebe zusätzlich von der Finanz- und Wirtschaftskrise betroffen. Mulhouse versucht schon seit Jahren, auf solche Umwälzungen zu reagieren, sich mit Hochschulen und Forschungseinrichtungen für die postindustrielle Dienstleistungs- und Bildungsgesellschaft zu rüsten. Bagger haben in den letzten Jahren Fabriken, Schlote und alte Industriegleise abgerissen – Brachflächen, auf denen neue Viertel entstanden.

Sprecherin:

Das Gebäude für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften der Université de Haut Alsace symbolisiert diesen Wandel. Architekten haben den alten Backsteinbau der Gießerei der traditionsreichen „Société anonyme des constructions mécaniques“ bewahrt und mit modernen, transparenten Glasgebäuden erweitert. Alt und Neu ergänzen sich. Für den langjährigen Oberbürgermeister von Mulhouse und jetzigen Staatssekretär im französischen Justizministerium, Jean-Marie Bockel, spiegelt sich in diesem Universitäts-Gebäude die 250-jährige Industriegeschichte von Mühlhausen und Mulhouse:

O-Ton - Jean-Marie Bockel, darüber Übersetzung:

“Au 19e siècle c'était ... trouver une destination.“

Im 19. Jahrhundert arbeiteten bis zu 20.000 Menschen in dieser Firma, aus der sich später Unternehmen wie „Alstom“ entwickelten. Das ist ein Beispiel dafür, wie sich ein ehemaliges Industrie-Gelände umwidmen lässt. Wir haben hier zwar immer noch

Wirtschaftsbetriebe, aber eben auch neue Gebäude der Universität, Wohnungen und eine Klinik – und das alles in einem lebendigen Viertel ganz in der Nähe des Zentrums. Dieser Stadt der industriellen Revolution liegt es am Herzen, ihr Geschichte zu pflegen. Aber in jeder Epoche müssen wir uns neu ausrichten.

\* \* \* \* \*