

De Dietrich et la navigation rhénane

Cette histoire des de Dietrich comme constructeurs de bateaux n'est qu'une longue suite de déboires.

Le premier épisode se situe en 1797-1798¹ Jean-Albert-Frédéric de Dietrich, fils du maire de Strasbourg guillotiné en 1793, propriétaire des Forges du Bas-Rhin et de Rothau avait passé avec le gouvernement un marché dont la date est inconnue, pour la construction de bateaux de débarquement pour l'armée du Rhin et Moselle. Il demanda à cette occasion de pouvoir prendre des chênes dans la forêt domaniale de Sturzelbronn.

Le 21 Ventôse l'an V (11 Mars 1797 le général Eblé, commandant en chef de l'artillerie et de l'armée de Rhin et Moselle lui donna l'autorisation, confirmée par un décret du directeur des domaines nationaux, le 28 Germinal An V (27 Avril 1797) qui donnait son accord pour la coupe de 500 chênes.

L'arrêté du 21 Ventôse donnait en outre l'autorisation à Jean-Albert-Frédéric de Dietrich de prendre bois et fût, de réquisitionner moyens de transport, calfats et autres ouvriers nécessaires à la construction de ces bateaux. Le 24 Ventôse an V (14 Mars 1797) l'autorisation de prendre du bois, limitée primitivement aux départements du Rhin et des Vosges, était étendue à la Meurthe et à la Moselle. Le décret du 21 Ventôse donnait en outre à la firme De Dietrich un terrain à la Ruprechtsau, à Strasbourg, pour l'assemblage des bateaux, qui devaient être acheminés jusque là par charrois en pièces détachées.

Mais le 11 Frimaire an VI (1^{er} Décembre 1797), Jean-Albert-Frédéric écrivait au gouvernement pour se plaindre que les engagements pris avec lui n'avaient pas été tenus. Il n'avait pu disposer des calfats du Rhin, déjà réquisitionnés par ailleurs. Il avait mis en chantier vingt cinq bateaux pour le prix convenu de 2000 francs chacun, mais on lui avait demandé ensuite de remplacer les bateaux par des bacs qui lui revenaient à 4000 francs.

Il demandait donc une indemnité, d'autant plus que la construction avait été arrêtée sur l'ordre des autorités.

¹ Archives De Dietrich, 65,10

On ne connaît pas la réponse du gouvernement qui ne figure pas dans les archives de la société. Au demeurant cela avait été une mauvaise affaire pour les de Dietrich.

Un demi siècle plus tard, les de Dietrich se lançaient à nouveau dans la construction navale. Un rapport de l'ingénieur en chef de Billy du 17 août 1843² déclare que depuis 18 mois, les ateliers de Reichshoffen fabriquent "avec beaucoup de succès" des bateaux à vapeur de 100 et 150 CV. Le même rapport signale qu'une compagnie de remorqueurs à vapeur de Mayence possède de ces deux unités qui remontent jusqu'à Karlsruhe et Stuttgart, sorties des ateliers de Reichshoffen.

Les archives de la Société De Dietrich³ donnent plus de détails. A l'automne 1842, à la suite d'une commande passée par la société de remorquage de Mayence, un premier bateau avait été livré, le "Rhenus I". C'était un navire en bois dont la coque avait été construite en Angleterre et la chaudière (100 CV à moyenne pression) fabriquée à Reichshoffen sous la direction d'un ingénieur anglais du nom de Smith.

En fait, le "Rhenus I" donna lieu à d'après discussions entre la Société de Mayence et celle de Reichshoffen. Eugène de Dietrich⁴ – c'est à lui que la société devait sa conversion de la sidérurgie à la construction de chemin de fer – dirigeait toute l'affaire. Le contrat avait été enlevé difficilement à des concurrents anglais et hollandais qui offraient des délais moins longs (4 mois au lieu de 6) et des prix inférieurs.

Les Mayençais reprochaient à la société DE DIETRICH d'avoir livré un bateau inachevé et non conforme au contrat quant à la consommation de charbon qu'ils jugeaient excessive et qui rendait l'exploitation du "Rhenus I" non rentable. L'ingénieur Makowsky, chargé des négociations à Mayence, était d'avis de faire des concessions (un rabais de 100 000 florins) mais Eugène ne voulut rien entendre. Les Mayençais menacèrent alors de

² Archives du Bas-Rhin, S.589

³ A.D.D. 8.4, 7

⁴ Il s'agit d'Eugène - Sigismond (1803-1868), frère d'Albert (1802-1888) et non d'Eugène – Dominique (1844-1917) son neveu, fils d'Albert, qui succéda à celui-ci à la tête de l'entreprise en 1888.

refuser la réception du remorqueur. D'après une lettre de Makowsky, il apparaît que la machine (200 CV) était trop faible pour la remontée du Rhin supérieur, d'où la consommation excessive. Makowsky raconte même qu'au cours d'un voyage, le "Rhenus I" n'avancait plus et même reculait

Aucun texte ne permet de connaître l'issue du débat. Un deuxième bâtiment cependant, fut construit pour la même compagnie mayençaise et livré à la fin juillet 1843. C'était le "Rhenus II" de 150 CV. Mais en septembre 1843, les Mayençais n'avaient encore accepté la réception d'aucun des deux bâtiments, à qui ils reprochaient de trop consommer de charbon. Eugène de Dietrich insistait au contraire sur la rapidité du "Rhenus II" qui reliait Mayence à Strasbourg en 37 heures en remorquant 4000 quintaux. Eugène de Dietrich faisait valoir que ses remorqueurs consommaient moins que les autres bateaux du Rhin - ce qui était vrai mais ce qui restait tout de même très supérieur aux termes du contrat.

En septembre 1843, la société De Dietrich se retrouve avec ses deux bateaux sur les bras et les Mayençais passèrent commande à des concurrents qui leur offraient des bateaux en fer. Sur ces entre-faites, un nouveau bateau, le "Pfalzgraf" arriva par Rotterdam et le Rhin, un autre fut livré à Ludwigshafen en novembre 1843. Mais les pourparlers avec Mannheim pour des remorqueurs, échouèrent, des négociations furent alors entreprises avec Cologne pour des bateaux à passagers. On n'en connaît pas les résultats.

Eugène de Dietrich estimait qu'il faudrait avoir en permanence deux bateaux en construction à Reichshoffen pour amortir les frais d'outillage et de personnel. En attendant, les ateliers de Reichshoffen se livrèrent à la réparation des "Aigles" de Strasbourg.

En 1844, et après une lettre de Makowsky du 23 mars à Albert de Dietrich, les Mayençais acceptèrent finalement les deux "Rhenus" à condition que les chaudières fussent changées et que leur consommation ne dépassât pas celle prévue par les contrats ; Les de Dietrich refusèrent, puis acceptèrent à condition que l'arrangement soit définitif sous peine d'un procès. La compagnie de Mayence accepte à condition de choisir elle-même les chaudières. La suite est inconnue, aucune autre pièce ne figurant dans les archives de la société. En fait, à peu près tous les constructeurs eurent à l'époque des procès avec les compagnies rhénanes pour la question de consommation.

Ces deux anecdotes permettent de poser quelques questions auxquelles nous aimerions bien avoir des réponses.

1° - En 1843, et à plus forte raison en 1797, Reichshoffen n'était relié à Strasbourg que par des routes épouvantables. Était-il économiquement rentable de construire des bateaux à Reichshoffen pour les conduire au Rhin ? Nous savons qu'en 1797, on se contentait de transporter les pièces de bois à Strasbourg pour les assembler, cela représentait des charrois considérables, mais, en 1843, il n'est fait aucune mention d'un chantier de construction sur le Rhin. Montait-on les remorqueurs en entier à Reichshoffen ou les amenait-on en pièces détachées à Strasbourg ? Sinon quels "transports spéciaux" sur les routes de l'époque, et avec les techniques de l'époque, étaient-ils nécessaires pour véhiculer sur quarante kilomètres au moins des remorqueurs rhénans, même si leur taille était modeste ?

2° - La société De Dietrich, à notre connaissance, n'a jamais construit une seule locomotive. Les autorails construits par la maison depuis avant la guerre étaient équipés de moteurs Alsthom ou autres : Reichshoffen fabriquait alors des caisses "de michelines", des voitures, des wagons, du matériel de voie, jamais des moteurs. Or en 1843 ce sont les établissements De Dietrich qui fabriquaient les chaudières des remorqueurs que l'on fixait dans des coques anglaises. Les archives de la Maison sont formelles. Les de Dietrich auraient-ils, à ce moment, fabriqué dans les mêmes ateliers des chaudières de locomotives ?

Malheureusement, fait curieux, si le rapport de la gérance à l'Assemblée Générale de l'exercice 1842/43 dit que celui-ci a été le plus désastreux de toutes les campagnes et fait ressortir une perte, pour l'ensemble des usines, de 17 975 frs, il n'y est question que de la production de fontes et fers de Niederbronn, Zinswiller et Jaegerthal, mais jamais de celles des ateliers de Reichshoffen qui semblent avoir eu une activité autonome et qui n'entraîne pas dans le cadre des bilans de la société⁵. Ce n'est que dans le compte rendu de 1853/54 qu'il est fait allusion pour la première fois à l'activité de Reichshoffen dont on dit que les résultats sont merveilleux. Le compte-rendu de 1855/56 dira même que Reichshoffen, dont l'importance va sans cesse croissant, dépasse désormais toutes les autres usines réunies par les bénéfices qu'elle procure. Et c'est dans ce compte rendu 1855/56 qu'il est fait mention pour la première fois de la construction de

⁵ A.D.D. 40

cinq chaudières et de trente paires de roues de locomotives⁶.

Les archives de la Société étant muettes sur cette période, il serait intéressant de retrouver dans les archives des anciennes compagnies de chemin de fer, versées aux Archives (ou conservées par la SNCF ?) la trace de commandes de chaudières de locomotives passées entre 1842 et 1855 car il serait tout de même étonnant que des hommes d'affaires de l'envergure d'Albert et d'Eugène de Dietrich ait pris le risque de faire les investissements que représentait cette fabrication, pour seulement trois ou quatre chaudières de remorqueurs rhénans. Cela aurait été une erreur de jugement si la fabrication des chaudières n'avait eu pour débouchés que la navigation à vapeur rhénane.

Guy RICHARD

Sources :

Enquête de 1837 archives dép. du Bas Rhin 11 M 109
Enquête de 1852 archives dép. du Bas Rhin 11 M 135
Enquête de 1857 société d'agriculture, des sciences et des arts

Ouvrages cités :

J. N. SCHWERZ : Beschreibung der Landwirtschaft im Niederelsass, 1816
R. KRZYMOWSKI : Die Landwirtschaftlichen Wirtschaftssysteme Elsass Lothringen, 1914.

⁶ Ibid. A.D.D. 40. En fait, il semble que ces chaudières étaient destinées à l'industrie et non aux chemins de fer, l'usine de Reichshoffen ayant cependant livré, en 1854, 270 wagons à la compagnie de l'Est.

Cet article a été publié dans la revue « l'Outre-Forêt » n° 24 de 1978.

Archives De Dietrich

COURSE DU REMORQUEUR RHEBUS DE LEOPOLDSBAFEN A GAMBLSHEIM
les 28 et 29 Novembre 1842 Remorqueur le batelier Meyer avec 2000 quintaux.

Noms des lieux d'arrivée de départ. et de passage.	Avant midi.		Après midi.		Position en longitude	Dépente	Révolution	Contenu	Point en voiles	Arrêts.		Marche effective.	Observations.
	heures	minutes	heures	minutes						heures	minutes		
Leopoldshafen	7	2	"	"	2	21/22	0.						Le Rhenus prend 400 q ^{ts} de charbon de Neuen Knielinguen au s'est arrêté pendant 1 ^h 12 ^m pour prendre de la houille et pour paiement des droits.
Knielinguen	8	48	"	"	"	"	"		5 ^h m. 1.12				
Daxlauder	10	46	"	"	1 3/4	20/21	"						
Houbourg	11	50	"	"	2	21/22	"		0. 23 ^m				Arrêt de 0. 23 ^m pour paiement des droits.
Laatelbourg	12	51	"	"	"	"	"		"				
Modern	"	"	1	48	"	"	"		"				
Plittersdorff	"	"	3	41	"	"	"		"				
Wetzheim	"	"	4	52	"	"	"		"			8 15	Après la nuit de Wetzheim et reparti le lendemain matin 29 Novembre à 6 ^h 44 ^m
parti le 29					"	"	"		"				
Wetzheim	6	44	"	"	"	"	S.O		"				
Hügelsheim	7	46	"	"	"	"	"		"				
Fort-Louis	8	57	"	"	"	"	"		"				
Drusenheim	11	15	"	"	"	"	"		"				
Offendorf	"	"	1	17	"	"	"		"				
Freystadt	"	"	2	"	"	"	"		"				
Gambelsheim	"	"	2	30	"	"	"		"				
Total de la marche effective de Leopoldshafen à Gambelsheim												7 43	
											15.58		

Rapport de la course du remorqueur « Rhenus », afin de tester ses performances, le 28 et 29 novembre 1842