Exposition temporaire au musée de Reichshoffen
de mai à octobre 2023

Le wagon De Dietrich, roi du fret ferroviaire
Une production au service du transport de marchandises

Francis Albert

Le bureau d'études et les ateliers De Dietrich de Reichshoffen ont largement contribué à l'essor industriel de la France du XIX^{e} siècle.

De Dietrich a d'abord produit des wagons transportant les marchandises dès 1855 avant de fabriquer des voitures de chemin de fer destinées aux voyageurs. L'impérieux besoin de faire circuler des matériaux lourds et encombrants s'est imposé pour satisfaire l'industrie et le commerce alors en plein développement.

Ainsi, les wagons ont-ils pris de nombreuses formes : wagons couverts, wagons tombereaux, wagons plats, wagons pour le transport de ballast. Leur usage a dicté des modèles spécifiques selon les marchandises transportées : wagons isothermes pour le transport de produits alimentaires et la bière, wagons citernes pour le transport de produits chimiques, pétrole et vin !

De Dietrich a fortement participé aux progrès du fret ferroviaire par les nombreuses avancées techniques conçues et mises au point dans ses bureaux d'étude et usines pour répondre aux demandes des industriels : évolution des structures pour une meilleure résistance aux chocs, toit de wagon en polyester pour le transport de la potasse et protéger le wagon de la corrosion, amortissement du déplacement du chargement lors des chocs.

La Première Guerre mondiale a commencé par freiner les commandes, puis à la fin de la tourmente, celles-ci sont venues en nombre de la part de l'Elsass Lothringen. En 1919, De Dietrich est coupé de ses clients allemands, la compensation vient alors de la production d'un très grand nombre de wagons de transport de vin.

La diminution des commandes dans les années 1930 a incité l'entreprise à réorienter sa production vers la construction d'autorails. Pendant la 2^{e} guerre mondiale, seuls des wagons de marchandise sortent de l'usine. Les pics de production qui viennent après la guerre sont majoritairement des commandes de wagons couverts pour la reconstruction.

La production de wagons s'est arrêtée en 1970, seule celle de wagons spéciaux pour la sidérurgie, objets de commandes spécifiques à peu d'exemplaires mais à forte valeur ajoutée a subsisté. Cette activité a été vendue vers 1988/89 à PHB Illzach, toutefois cette société n'a rien produit avec les plans et brevets transférés.

De Dietrich a ainsi cessé la production de wagons, confronté à la raréfaction des grosses commandes et à la concurrence acharnée des très gros fabricants du Nord de la France (ARBEL, ANF, Franco-Belge), lesquels ont fini par rafler les dernières grosses commandes de la SNCF. Ces sociétés ont disparu avec la dégringolade du transport de fret en France à partir de 2005, et de la concurrence des pays de l'Est nouvellement intégrés dans le marché unique.

Enrichie de documents, photographies, maquettes, d'un circuit miniature animé, cette exposition dresse le panorama du savoir-faire développé par De Dietrich entre 1855 et 1990 pour répondre à l'essor du fret ferroviaire.

LES WAGONS FRIGORIFIQUES ET DE BIÈRE, UN MARCHE RÉGIONAL

De 1878 à 1918, De Dietrich livre 160 wagons pour les brasseries d'Alsace-Lorraine. Ces wagons sont frigorifiques ou isothermes: ils sont isolés avec une double paroi de planches qui prend en sandwich du feutre du liège ou de la paille pressée, ils comportent un ou deux réservoirs à glace lorsqu'il s'agit de wagons frigorifiques. De Dietrich a aussi fabriqué des wagons frigorifiques pour d'autres usages comme le transport de viandes.

WAGON FRIGORIFIQUE 1886

À Schiltigheim, le réseau ferré de la Compagnie de l'Est évite la ville. La Schiltigheimer Eisenbahn construit sa propre voie ferrée pour desservir les usines de la cité. Ce chemin de fer est créé par deux brasseurs : Louis Schützenberger, Philipp-Jacques Hatt (brasserie de l'Espérance) et un tanneur Alfred Herrenschmidt de Schiltigheim. La Schiltigheimer Eisenbahn, petite compagnie, fait fabriquer ses propres wagons qu'elle loue ensuite aux utilisateurs de sa voie ferrée. Ce réseau sera vendu à l'Elsass Lothringen en 1885. Ce wagon commandé à De Dietrich est loué par la brasserie Adelshoffen.





WAGON FRIGORIFIQUE 1922

La Société d'Abattoirs Modernes Industriels commande 5 wagons frigorifiques en 1922. Ce wagon peut être intercalé dans les trains de voyageurs pour gagner du temps. Le marchepied continu et la rambarde permettaient aux contrôleurs de passer d'un bout à l'autre du wagon quand celui-ci est inséré dans la rame. Incroyable aujourd'hui!



WAGON FRIGORIFIQUE 1923

Wagon pour la brasserie de Champigneulles (54) d'une commande de 5 exemplaires en 1923 avec une guérite haute unifiée du premier type. La brasserie de Champigneulles a commandé en tout 47 wagons entre 1919 et 1962.



WAGON FRIGORIFIQUE 1928

Commande de 1928 de 30 exemplaires pour le réseau de l'État, compagnie gérant le réseau des voies ferrées sur la Bretagne, la Normandie et la Vendée qui assure alors principalement le transport frigorifique pour le poisson, la viande, les produits laitiers. L'État commande 165 wagons frigorifiques en tout.



WAGON FRIGORIFIQUE 1933

Le PO, réseau Paris-Orléans commande 30 wagons frigorifiques pour le transport de viandes, car le PO desservait le Massif central, grand pourvoyeur de viande pour Paris.



WAGON FRIGORIFIQUE ENTRE 1945 ET 1950

Un des wagons De Dietrich en gare de Reichshoffen usines avec les couleurs de la brasserie Tigre Bock.



WAGON ISOTHERME 1949

Wagon de la brasserie de Charmes (88), remis en état en 1949 à la suite de la 2e Guerre mondiale. La bière est la célèbre Kanterbrau.

WAGON ISOTHERME 1958

Un des wagons De Dietrich, sur la plaque tournante de l'usine, avec les couleurs de la brasserie Kronenbourg en 1958.
Wagon brasserie fabriqué par De Dietrich en 1935 avec ses livrées successives selon l'évolution du nom de la brasserie de Kronenbourg

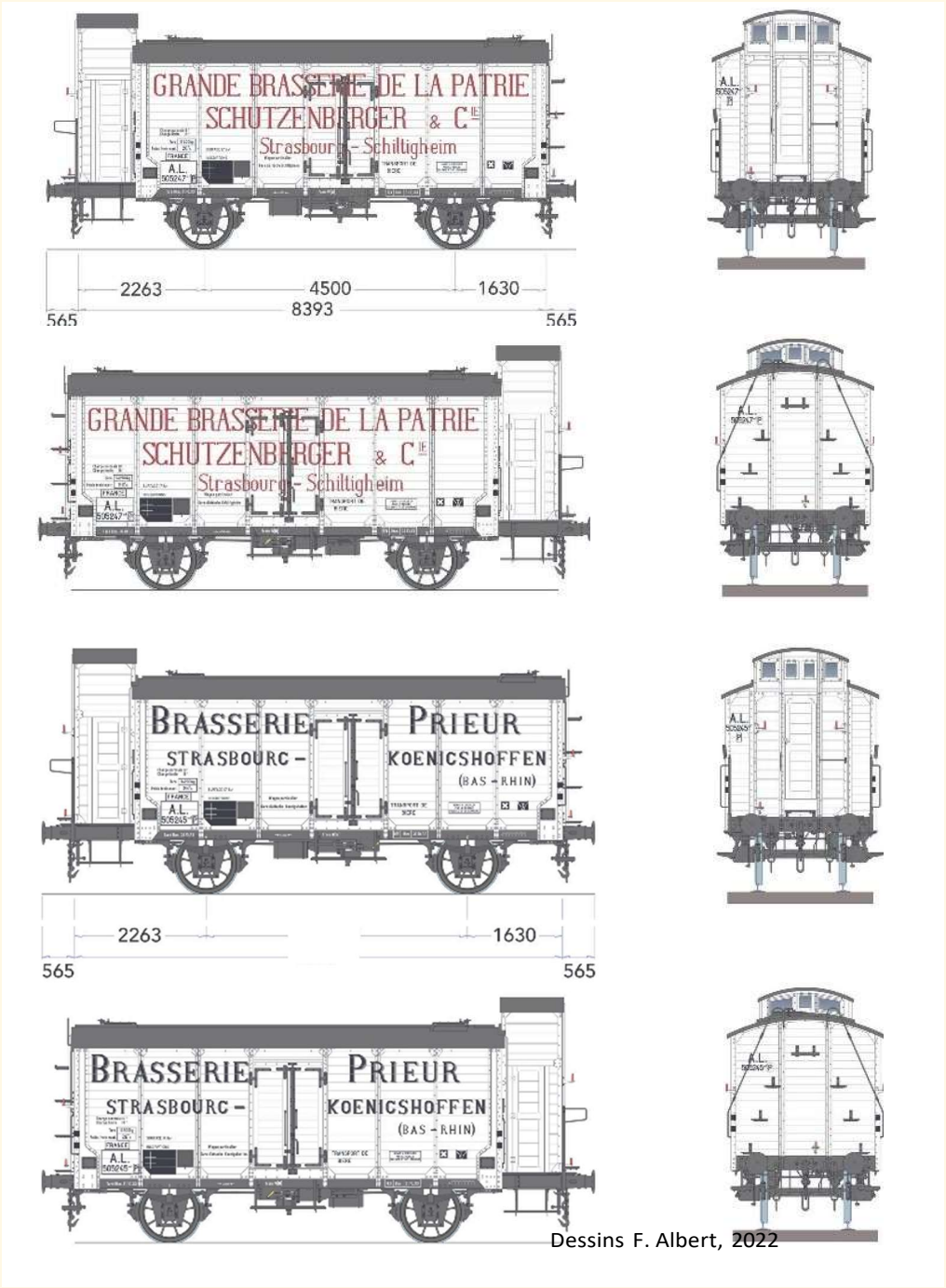




WAGON ISOTHERME 1962

Un des wagons De Dietrich avec les couleurs de la brasserie de Sarrebourg.

LES PREMIERS WAGONS À BIÈRE, PROPRIÉTÉ DE DIETRICH, DESTINÉS À LA LOCATION



Dessins F. Albert, 2022

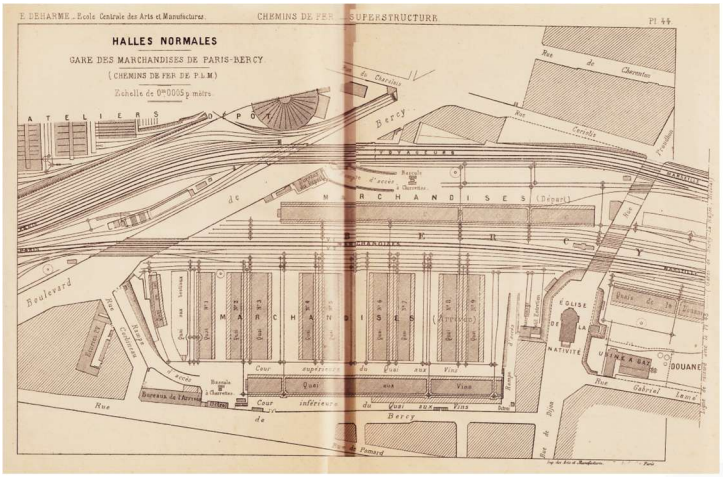
De Dietrich fabrique 3 wagons à bière en 1933 pour lui-même, qu'il loue aux brasseries de Schutzenberger de Schiltigheim (2 wagons) et Prieur de Strasbourg (1 wagon). Ces wagons sont conformes aux wagons unifiés de 2e génération avec une guérite basse et un frein pneumatique. Équipés de compartiments à briquettes chaudes pour éviter le gel. S'ils sont dotés d'un bac à glace, ils sont dits frigorifiques. L'année suivante la brasserie de Schutzenberger rachète les 2 wagons qu'elle a loués, De Dietrich n'est dès lors propriétaire que d'un seul wagon.

Pour compléter son parc de wagons frigorifiques, De Dietrich commande 8 wagons en 1935, dont 4 sont rigoureusement identiques à sa commande de 1933 et 4 wagons sont sans guérite. Ces wagons sont immédiatement loués aux brasseries de Mutzig, de Colmar et du Tigre à Cronenbourg. Au fur et à mesure des rénovations, les locataires changent aux profits de la brasserie de Sarrebourg - la brasserie du Tigre devient Kronenbourg. Ils porteront la première immatriculation UIC jusqu'au début des années 1970 où ils seront réformés.

UN POSITIONNEMENT FORT SUR LES WAGONS POUR LE TRANSPORT DE VIN

Il paraît étonnant que De Dietrich ait construit 1 261 wagons-foudres, tonneaux de 7 000 à 9 000 litres de 1905 à 1927, mais le réseau d'Alsace-Lorraine a été désigné comme responsable de la conception des wagons-foudres unifiés après la 1re Guerre mondiale ce qui a donné une véritable impulsion à la construction de ces wagons après 1919. Par ailleurs, De Dietrich était propriétaire de wagons- foudres et citernes dédiés au transport de vin. En 1950, il reste encore 82 wagons-foudres dans les inventaires de la société de même que 56 déjà transformés en wagons-citernes.

De Dietrich avait confié l'exploitation de ses wagons pinardiers à la Société des Wagons Foudres Mitjaville de Montpellier et Perpignan. Cette société avait la charge de trouver des clients et d'assurer l'entretien courant, les gros travaux restants à la charge de De Dietrich.



PLAN DU QUARTIER DES GROSSISTES EN VIN À PARIS-BERCY 1860

Tous les embranchements des grossistes étaient accessibles aux wagons grâce à une multitude de plaques tournantes de faible diamètre ce qui imposait d'avoir des wagons qui ne dépassaient pas 3,50m d'empattement sous peine de ne pas pouvoir desservir ce quartier.



WAGON BIFOUDRE 1905

Malgré son aspect de wagon couvert, il s'agit bien d'un wagon bifoudre, exemplaire unique de 1905. Sa capacité est de 124 hl. Ses parois protègent les foudres, mais en compliquent fortement l'entretien et alourdissent sa tare. Les foudres ferroviaires nécessitent beaucoup d'entretien.



WAGON MONOFOUDRE 1919

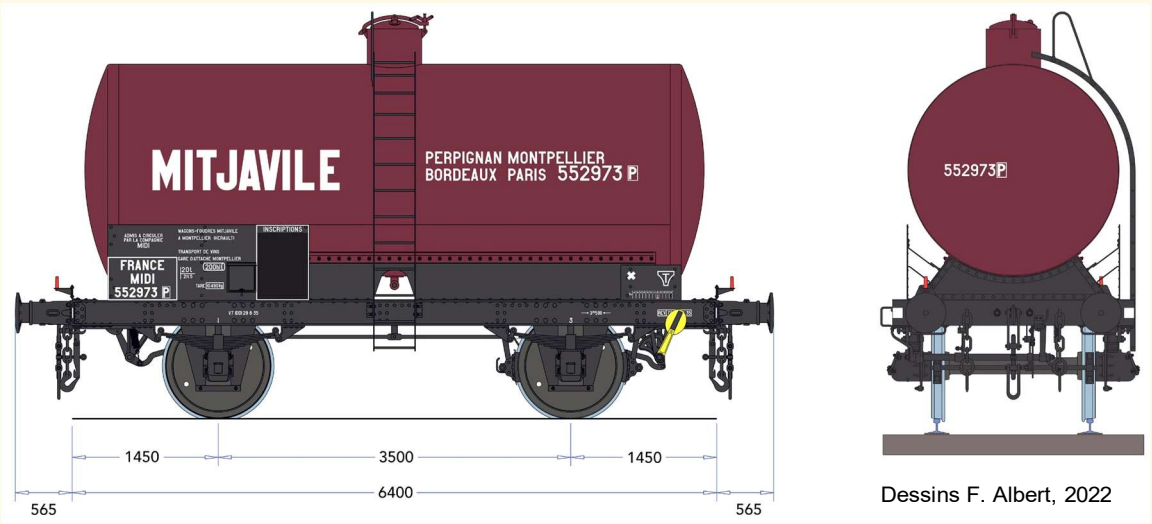
Objet d'une commande de 13 exemplaires



WAGON-CITERNE 1919

Objet d'une commande de 12 exemplaires en 1919. Cinq commandes seront passées par un même client pour un total de 41 exemplaires.

LES WAGONS "CITERNE"



Dessins F. Albert, 2022

WAGON CITERNE, ANCIEN WAGON-FOUDRE 1935

Dessin d'un wagon-citerne de propriété De Dietrich donné en gestion à Mitjaville. Ce wagon est issu d'une transformation d'un foudre en citerne en 1935. Très vite, les foudres ont posé d'innombrables problèmes de maintenance, et de vol de vins. Les mauvaises langues diront que l'intérieur d'un foudre ressemblait à une peau de hérisson tant les chevilles pour boucher les trous réalisés pour soutirer illégalement du vin étaient nombreuses.

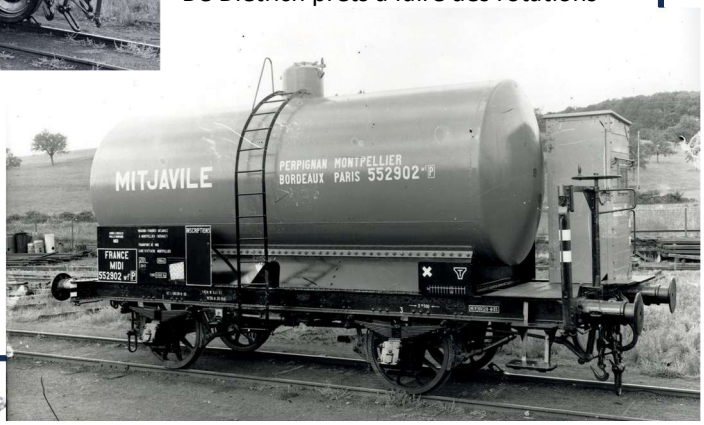


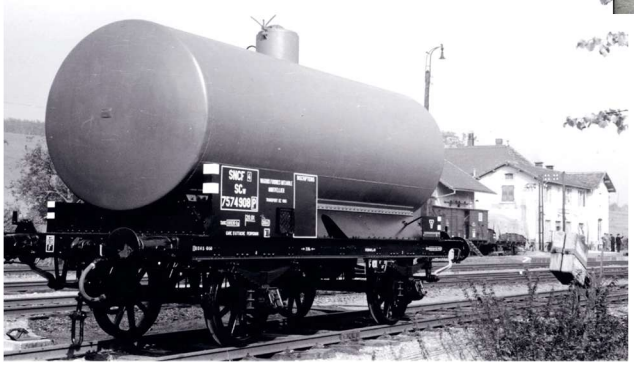
WAGON CITERNE, 1935

Avec guérite de freineur en 1935 juste après sa transformation.

Tout le lot des wagons transformés en citerne en 1935 et appartenant à De Dietrich prêts à faire des rotations entre le vignoble du Midi et la halle aux vins de Paris.

Ce ne sont pas des grands crus qui voyagent dans ces citernes, mais du gros rouge dont on remplit les bouteilles étoilées d'un litre.



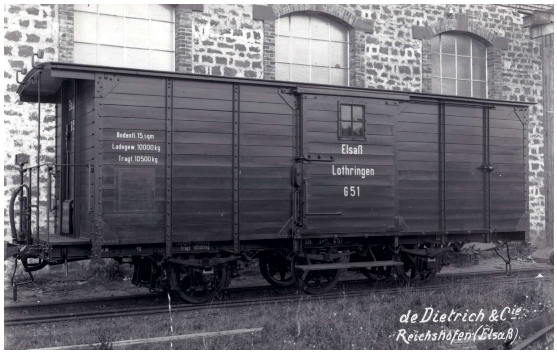


WAGON-CITERNE, 1950

Citerne De Dietrich vue en 1950 devant la gare de Reichshoffen usines. 7574908 est la nouvelle immatriculation à partir de 1950 (le premier 7 est transitoire, il signifie que ce wagon a reçu sa nouvelle immatriculation). À la compagnie du Midi, ce wagon portait le numéro 552960. L'exploitation est toujours confiée à la société Mitjaville.

DES WAGONS COUVERTS POUR PRESERVER DE L'HUMIDITE

Les wagons couverts servent au transport des marchandises de valeur, généralement emballées, et craignant l'humidité. Ils transportent ciment, sel, grains en sacs, farines, petits colis, primeurs, ainsi que du bétail. Ils sont également prévus pour le transport des troupes en cas de circonstances exceptionnelles. La qualité essentielle du wagon est son étanchéité. Les volets et fermetures doivent rendre impossibles les vols.



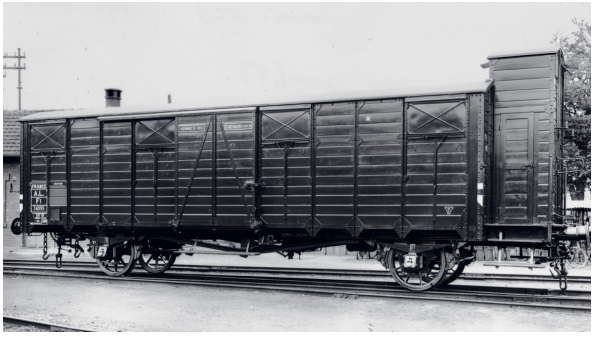
WAGON COUVERT À VOIE MÉTRIQUE ALSACE-LORRAINE, 1897

Petit wagon à voie métrique à 3 essieux utilisé sur le réseau d'Alsace-Lorraine puis de la SNCF jusqu'au milieu des années 1950. Il a été construit de 1897 à 1911 à 31 exemplaires.



WAGON COUVERT POUR LE TRANSPORT DES PRIMEURS DE LA VALLÉE DU RHÔNE, 1927

Construit à 150 exemplaires. Cet usage implique une aération dans la partie basse de la caisse. L'usage militaire n'est pas exclu avec le traditionnel cartouche *HOMMES/CHEVAUX* selon la surface du plancher.



WAGON DE MESSAGERIE POUR l'ALSACE-LORRAINE

Construit en 1932 pour l'Alsace-Lorraine à 100 exemplaires. Il est apte au service rapide et peut être incorporé aux trains de voyageurs. Il possède une guérite unifiée de 2e génération.



WAGON COUVERT POUR LES CHEMINS DE FER PRUSSIENS, 1909

190 exemplaires construits. Ce wagon est livré sans aucun frein comme il était d'usage en ces temps-là sur 66% des wagons, le tiers restant étant freiné manuellement et possédait une guérite.



WAGON COUVERT UNIFIÉ DE SECONDE GÉNÉRATION, 1929 À 1931

Construit à 1900 exemplaires. Diverses améliorations des wagons : agrandissement de l'empattement 75 cm pour la stabilité et plus de surface, pose d'une guérite basse avec échelle intérieure moins périlleuse pour le freineur.



WAGON COUVERT STANDARD C SNCF, 1951

Construit à 900 exemplaires. Ils ont été fait pour remplacer les nombreux wagons détruits pendant la guerre. Les deux première version était en kit, mais De Dietrich n'était pas concerné par leur montage. La charge admise en régime accéléré est de 20t (pour les produits alimentaires).

LES "WAGONS DE L'AVENIR", DES AVANCÉES TECHNIQUES



Prototype du "wagon de l'avenir", il avait les parois en panneaux de "Permaplex". construit à 1 250 exemplaires en 1961 avec frisage en bois contrairement au prototype.

Wagon de l'avenir

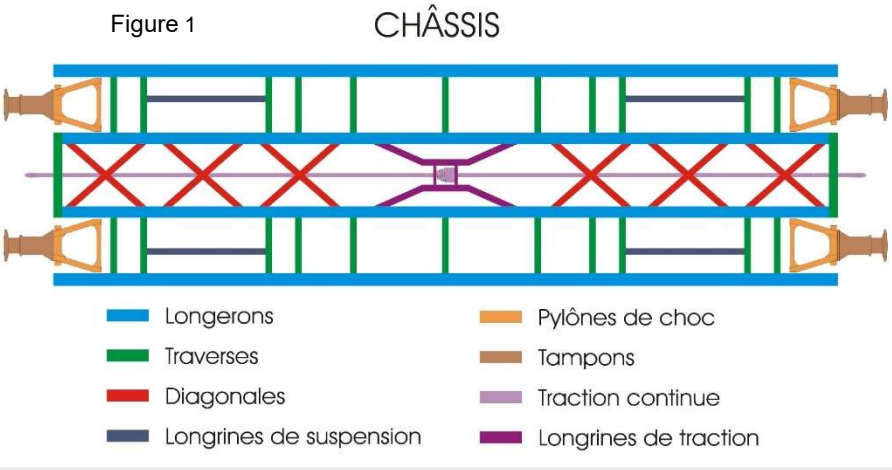
L'Union Internationale des Chemins de fer a lancé au début des années 1960 un concours d'idées dénommé « *wagon de l'avenir »* qui devait améliorer les caractéristiques des wagons, construits suivant les premiers diagrammes UIC, en les rendant plus productifs. Les prototypes construits devaient suivre un programme d'essais conséquent au terme duquel un choix devait être fait pour retenir la solution optimum dans le cadre de la standardisation des wagons.
2 constructeurs ont répondu à l'appel, Uerdingen et De Dietrich qui ont tous les deux présentés un prototype. Ces wagons ont subi une batterie de tests, tests comparés aux résultats obtenus avec des wagons couverts classiques type UIC 2.

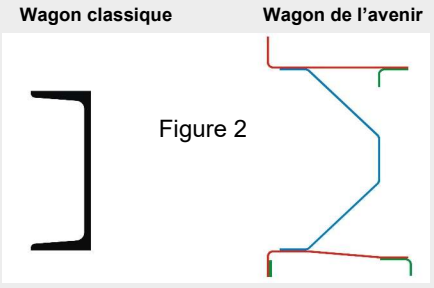
Après les essais, la SNCF a commandé 1250 wagons couverts de l'avenir identiques au wagon De Dietrich ainsi que 100 voitures UIC équipées d'une structure similaire et d'absorbeurs contre 300 wagons de l'avenir commandés à Uerdingen pour la DB. Le principe d'absorption est ensuite tombé dans l'oubli jusqu'en 1991 lors de la conception du TGV Duplex qui utilise un schéma similaire qui a même fait l'objet d'un nouveau brevet.

Châssis d'un wagon de l'avenir

Le wagon De Dietrich est réalisé en tôle pliée de 3 mm soudées par points. Le châssis (**figure 1**) est composé de 4 longerons, constitués chacun par 3 éléments principaux en tôle de 3 mm, reliés par soudure par points, ainsi le gain de masse pour un longeron du châssis est supérieur à 20% par rapport à un longeron classique.
Ces longerons sont disposés symétriquement, à la fois par rapport à l'axe du wagon et par rapport aux tampons. Les efforts de traction et de compression sont centrés par rapport à leurs axes respectifs, de sorte qu'il a été possible de supprimer les traverses de tête, et d'empêcher la naissance d'efforts secondaires obliques. Les 2 groupes de longerons disposés de part et d'autre de l'axe du wagon sont reliés entre eux par un système de croisillons. Les 2 longerons constituant un groupe sont reliés par des traverses.
Les efforts produits par chaque tampon sont transmis au groupe de longerons correspondant par des « tiroirs », derrière lesquels des pylônes de choc doivent se déformer de sorte que le châssis garde son intégrité.
La tare pesée du wagon atteint 11 350 kg, le gain de masse par rapport au wagon de référence est de 550 kg.

Figure 1





Sections des longerons

Comparaison entre un longeron d'un wagon traditionnel et celui d'un wagon de l'avenir

Figure 2 : Comparatif entre les sections.

Dessin F. Albert 2022

DES INSCRIPTIONS QUI FONT SENS

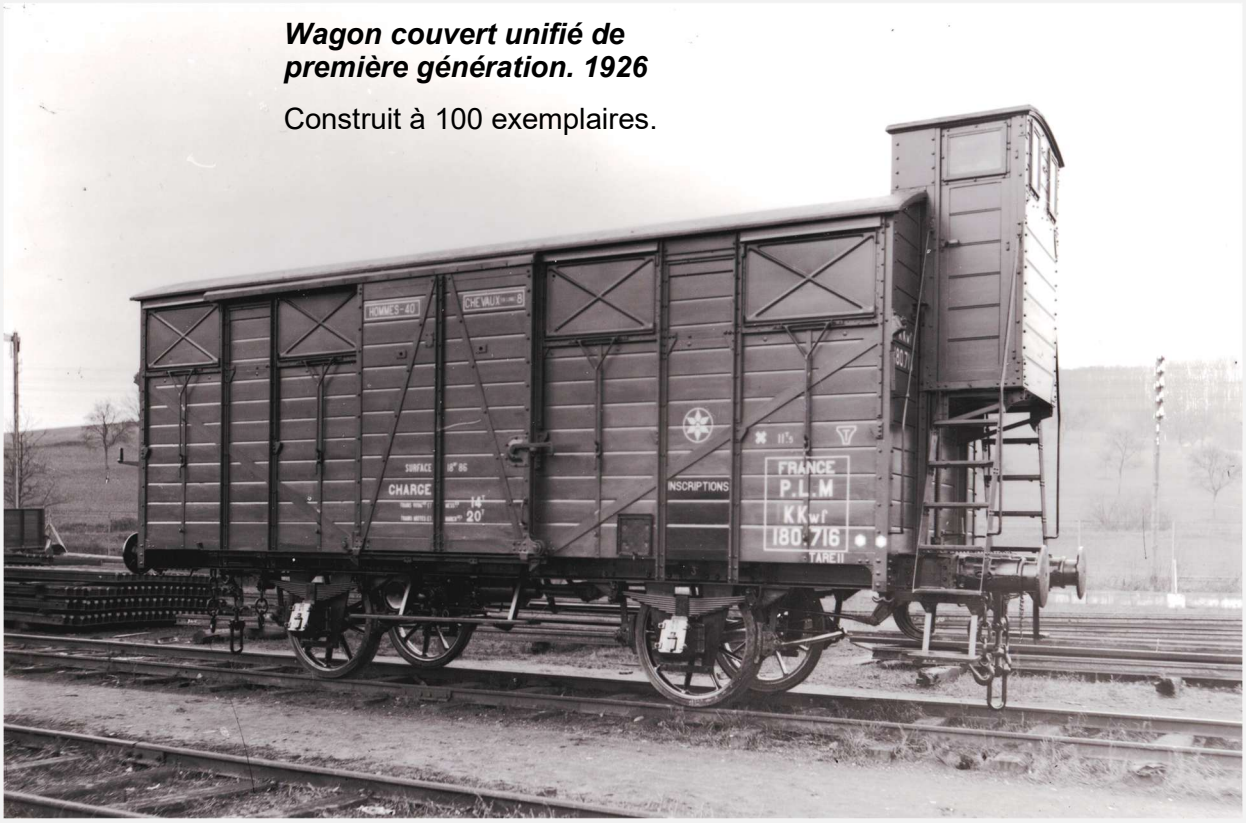
Les inscriptions donnent des indications. Chaque réseau avait son code jusqu'en 1924, entre 1924 et 1950, elles ont fait l'objet d'une normalisation :

KK	La lettre K se rapporte aux wagons couverts. Le doublement de la lettre, indique que le wagon couvert admet 20 t de chargement, charge ramenée à 14 t quand le wagon intègre un train de voyageurs ou un train de messagerie
w	Il est équipé du frein pneumatique
f	Il possède une guérite pour le freineur
Le flocon de neige	Il est équipé d'attelages renforcés.
La croix de saint André	La croix de saint André : il est douanable, il peut être verrouillé par un cadenas.
T	Il peut se rendre à l'étranger sous le régime du transit.

(Pour illustrer le propos ci-dessus)

Wagon couvert unifié de première génération. 1926

Construit à 100 exemplaires.



WAGON COUVERT TRANSFORMÉ DE TYPE UIC2, 1958-1960

Wagon "Union Internationale des Chemins de fer". 14443 exemplaires sont construits pour la SNCF dont 2643 produits par De Dietrich en suivant une collection de plans édités par l'UIC. 200 autres exemplaires sont construits par De Dietrich pour les chemins de fer algériens.



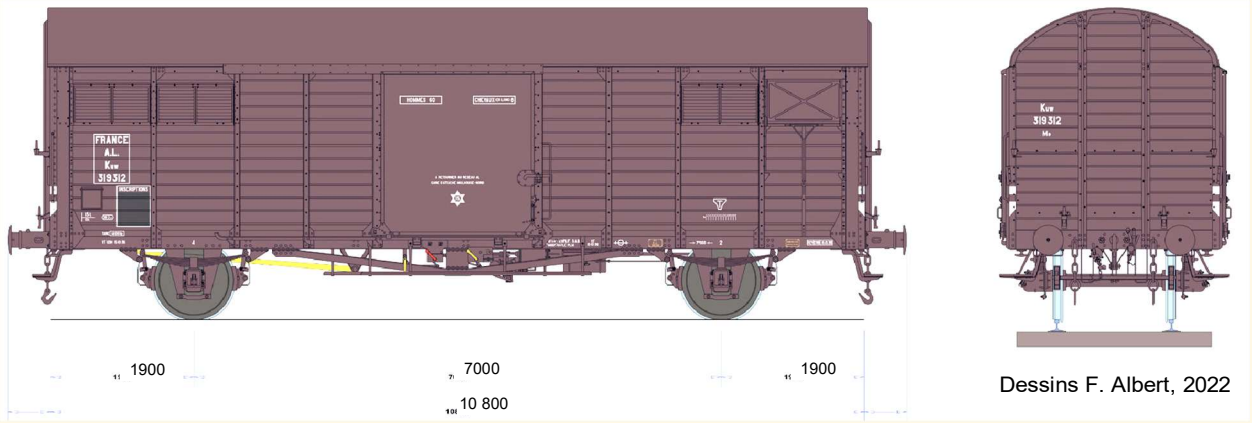


75 wagons pour l' AL Kuw 319301 à 319375
Particularités :

- Conduite blanche chauffage vapeur
- Porte signaux compatibles voitures voyageurs
- Conduite pneumatique principale + conduite pneumatique générale

WAGON COUVERT 709-1936

La porte est entièrement en acier ce qui lui donne un air particulièrement moderne. Il possède 3 persiennes à l'allemande, 1 volet à la française et un empattement de 7 m ce qui est particulièrement long. Il faudra attendre les années 1960 pour retrouver des wagons couverts à 2 essieux ayant la même longueur.



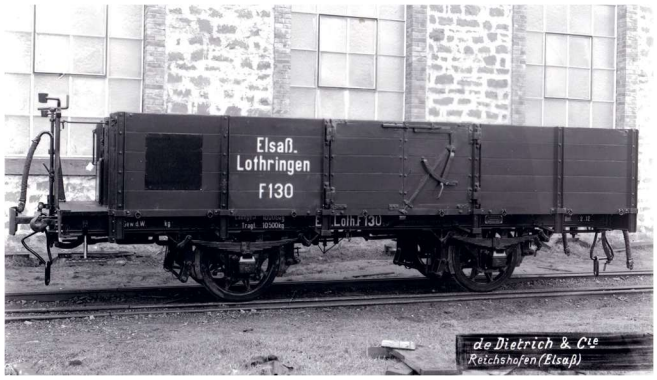
Dessins F. Albert, 2022

Dessin du wagon couvert 709 construit pour l'Alsace-Lorraine en 1936 à 75 exemplaires. Il s'agit d'un wagon ultra moderne apte à être incorporé dans les trains de voyageurs: il possède donc des freins pneumatiques compatibles.

Il peut être incorporé derrière la locomotive ou en fin de rame. Pour le premier cas, il est doté d'une conduite blanche pour amener le chauffage vapeur aux voitures de voyageurs qui lui succéderaient. Divers porte-signaux permettent de l'insérer dans les trains de voyageurs internationaux. Cette série de wagons a servi au transport de meules de gruyère depuis la Suisse.

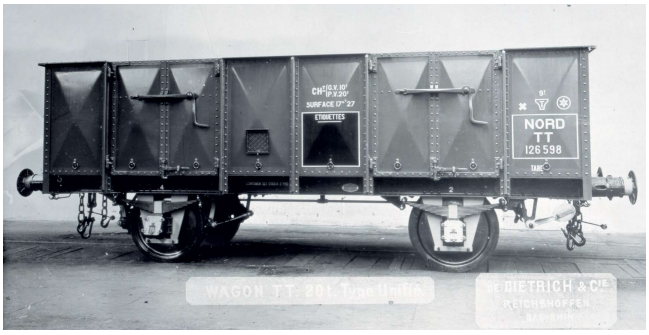
LES WAGONS-TOMBEREAUX POUR LE TRANSPORT EN VRAC

C'est le premier type de wagon construit par De Dietrich en 1855. Les wagons-tombereaux comportent une caisse ouverte dont les bords font au minimum 60 cm de haut. Utilisés pour le transport de matières pondéreuses et plus particulièrement du charbon et du minerai, ils sont employés pour transporter également des matériaux de construction, pommes, betteraves, déchets métalliques, liquides en fûts, bois de chauffage; d'une manière générale, tout ce qui peut être chargé en vrac et exposé sans dommage sérieux aux intempéries. Le déchargement des tombereaux se fait manuellement à la pelle, à l'aide de grues à bennes preneuses, par basculage latéral ou longitudinal, ou bien encore par jets hydrauliques.



WAGON-TOMBEREAU À VOIE MÉTRIQUE POUR L'ALSACE-LORRAINE VERS, 1912

Petit wagon-tombereau à voie métrique utilisé sur le réseau d'Alsace-Lorraine puis de la SNCF jusqu'au milieu des années 50.



TOMBEREAU UNIFIÉ NORD EN LIVRÉE PHOTOGRAPHIQUE, 1923

Axes, goupilles, lames de ressorts, plaques de garde, bielles et couvercles de boîte sont peints en blanc dans le but de faire ressortir ces détails lors de la prise de vue officielle qui sinon les ferait disparaître dans l'ombre du châssis.



TOMBEREAU UNIFIÉ PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE EN LIVRÉE PHOTOGRAPHIQUE, 1925

PLM, Paris-Lyon-Méditerranée est la grande compagnie du Sud-Est de la France.
200 exemplaires produits.

WAGON-TOMBEREAU POUR LE CTF ET LA STEMI, 1929

Wagon faisant partie d'une importante série de 187 exemplaires, construit pour le CTF, Comptoir des Transports Ferroviaire et la STEMI, Société de Transports et Manutentions Industriels. Cette dernière compagnie finira par racheter l'ensemble du lot. En 1948, 50 de ces wagons seront fortement agrandis par adjonction d'un segment de 2 m 71 et le rajout d'une porte sur la caisse. Leur capacité passera de 52 m^3 à 77 m^3. Cette modification sera faite dans les ateliers de la STEMI. Fabriqué en octobre 1929.





WAGON-TOMBEREAU
À VOIE MÉTRIQUE POUR LE THIONVILLE-MONDORF (LUX.), 1929

Les 4 wagons de cette commande servaient à la construction de la ligne Maginot du secteur. Le freineur a juste un siège sans guérite pour s'abriter.

TOMBEREAU UNIFIÉ POUR LE RÉSEAU DU NORD
ANNÉES 1930

Commandé à 100 exemplaires. Avec des boîtes d'essieux Isothermes pour éviter la surchauffe, qui était l'incident le plus grave touchant les wagons. Chaque cheminot était tenu de suivre du regard chaque train passant à proximité et de signaler toutes les boîtes chaudes. En cas de boîte chaude avérée, le wagon était retiré de la rame, à la gare suivante et le cheminot touchait une prime. Le remplacement des coussinets par des roulements à billes, fini par élimine ces incidents.



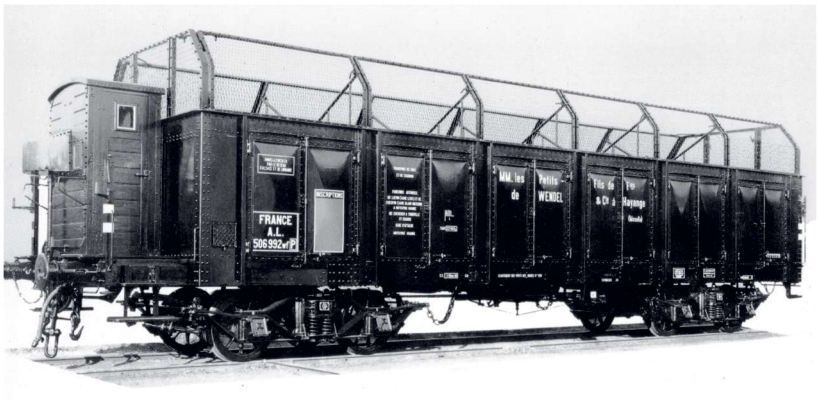


WAGON POUR LA STEMI, 930

Wagon spécialisé dans le transport de sable et de minerai de fer, 36 exemplaires.

WAGON-TOMBEREAU À DOUBLE CAPACITÉ, 1934

Commandé par De Wendel à 30 exemplaires. Des rehausses amovibles en métal augmentent la capacité de 56 à 88 m^3 nécessaire pour le transport de coke d'une densité beaucoup plus faible que le charbon. À la création de la SGW, Société de Gérance de Wagons en 1940, ces wagons sont à l'origine d'une polémique de la part de De Wendel qui craignait de recevoir, de la SGW, des wagons moins performants en matière de déchargement. Ces wagons sont dotés de portes sur l'ensemble des faces facilitant leur déchargement. Les tombereaux étudiés par l'État n'ont que 3 portes par face au lieu de 7. Finalement le rendement de cette opération tourne autour de 60% à l'ouverture des portes, quel que soit le nombre de celles-ci; le rendement dépend surtout de la hauteur de la charge, plutôt que du nombre de portes.

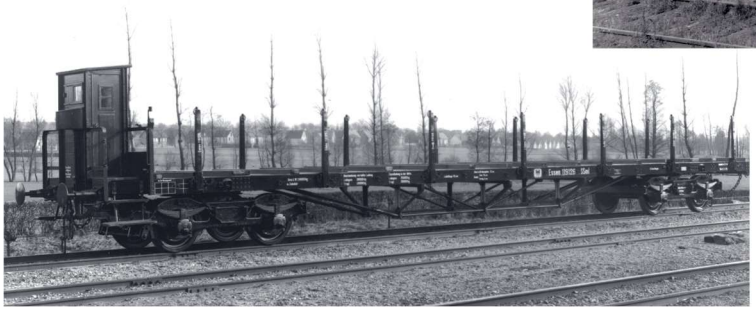


LES WAGONS PLATS INTRIGUENT SOUVENT PAR LEUR LONGUEUR

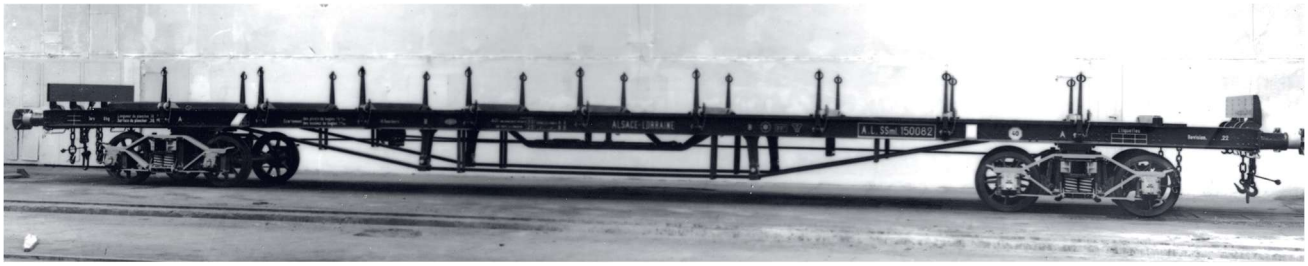
Les wagons plats sont utilisés, comme les wagons-tombereaux, pour le transport des marchandises ne craignant pas les intempéries: pierres, sable, bois bruts, poteaux, charpentes, produits métallurgiques, fûts, containers, fourrage, etc. ainsi que des marchandises encombrantes ou d'un chargement difficile. Le plat peut présenter un simple plateau nu ou des bords de faible hauteur, inférieur à 50 cm qu'on appelle «hausses» ou encore des «ranchers», barre de maintien verticale. Quand le wagon plat est dédié aux transports de pièces de grande longueur, ils peuvent aller jusqu'à 22m de long.



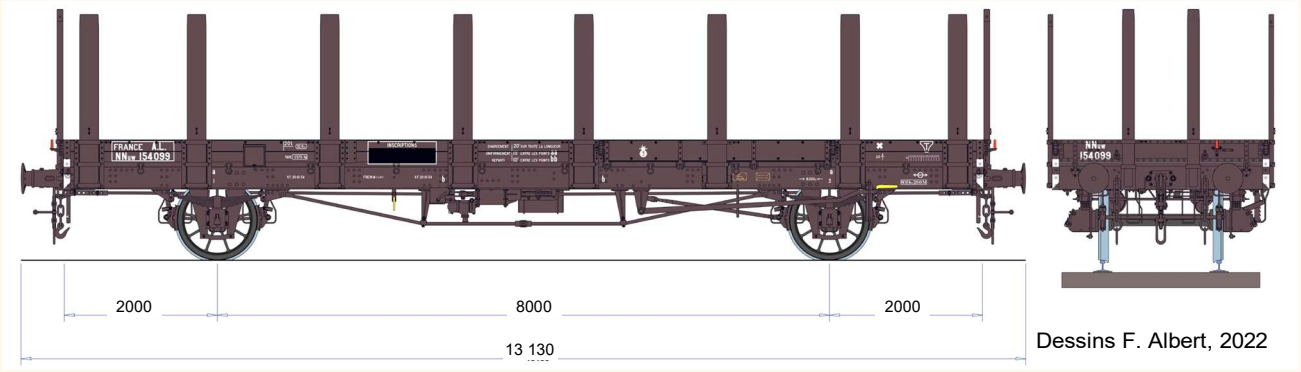
WAGON PLAT POUR L'ALSACE-LORRAINE, 1922
Wagon plat de 18,5 m pris en photo entre Reichshoffen et Gumbrechtshoffen. Il fait partie d'une commande de 50 exemplaires.



WAGON PLAT POUR LES KPEV, 1912
Wagon de 18,8 m pour les KPEV, *KOnig/ich Preussische Eisenbahn* Verwaltung (Administration des chemins de fer du royaume de Prusse), commande de 20 exemplaires.



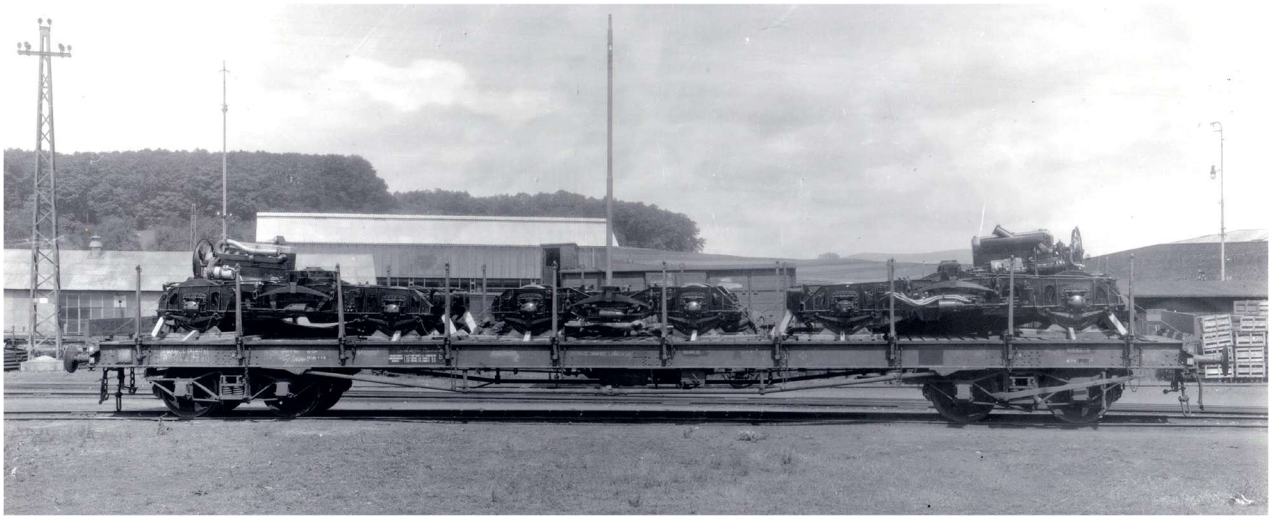
WAGON PLAT POUR ALSACE-LORRAINE, 1922
Ce wagon plat de 18,5 m est identique au précédent. Il est pris en photo à l'intérieur de l'usine en livrée photographique. Ce wagon est construit avec les plans standards de l'OCEM, l'Office central d'études de matériel de chemins de fer, créé en France après la 1reGuerre mondiale.



Dessins F. Albert, 2022

WAGON PLAT À 2 ESSIEUX POUR L'ALSACE-LORRAINE, 1934

Dessin d'un wagon plat à 2 essieux pour l'AL construit à 100 exemplaires en suivant les plans de l'OCEM. Les ranchers sont en bois, habitude typiquement allemande. La grenade avec le chiffre 3 est une inscription qui classe ce wagon dans la 3ecatégorie, celle des wagons pouvant charger des véhicules militaires sur roues ou chenilles jusqu'à la catégorie 3 indiquée également sur ces véhicules.



WAGON PLAT DU PARI-LYON-MÉDITERRANÉE, 1937

Wagon plat de 18,5 m du PLM, identique à une commande pour De Dietrich de 1928 de 100 exemplaires. Ces wagons sont construits avec des plans d'origine PLM. Cet exemplaire est chargé des 3 bogies d'un autorail double pour la Tunisie.



WAGON PLAT AVEC CONTAINERS ISOTHERMES• 1962

Utilisés pour le transport de bière, les containers servent aux liaisons entre brasseries et non aux livraisons. Ce wagon a été modernisé à Reichshoffen.



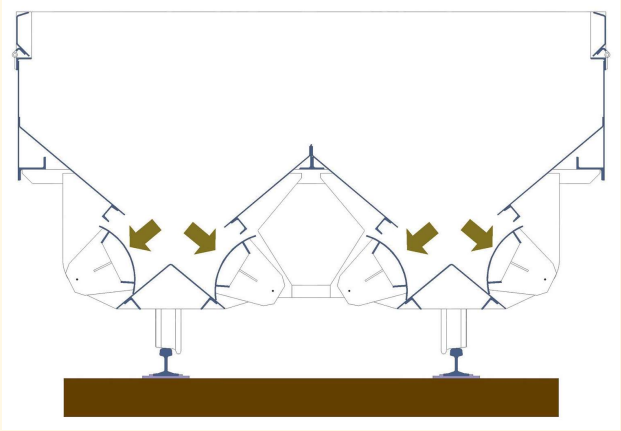
WAGON PLAT AVEC CONTAINERS ISOTHERMES, 1962

Utilisé pour le transport de bière. Ce wagon a été modernisé à Reichshoffen ainsi que les containers qui ont été repeints. Les containers sont attitrés à un seul wagon comme l'indique leur immatriculation.

TRANSPORT DU BALLAST ET REPARTITION DU DECHARGRMENT

Il ne s'agit pas ici de wagons du parc commercial, mais de wagons dédiés à l'entretien des voies. De Dietrich a acquis la licence de fabrication d'un couplage de wagons de la société Talbot d'Aix-La-Chapelle dans le début des années 1930. Cette fabrication est perfectionnée de commande en commande jusqu'en 1958. En tout, 1133 wagons de ce type ont été construits par De Dietrich.

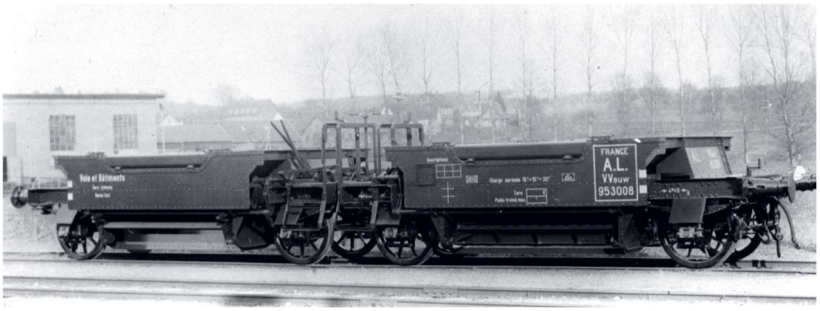
COUPE DE PRINCIPE D'UN WAGON COUPLÉ À BALLAST

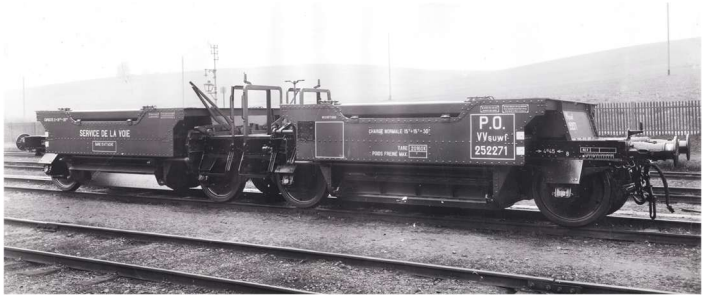


La coupe de principe de ces wagons montre la répartition des trappes tournantes. Ces wagons permettent le déchargement simultané des 2 côtés de la voie et entre les rails pour gagner du temps lors de la mise en place du ballast. La commande des trappes à ouverture variable est réalisée de la plateforme par 3 leviers (ou vis par la suite). Dans une majorité de cas, ces wagons sont constitués de 2 éléments réunis par une bielle élastique du côté des plateformes, de telle manière qu'une seule personne puisse commander le déchargement des 2 éléments du couplage. Les volets latéraux permettent de réduire la hauteur de pelletage lors du chargement.

WAGON BALLAST POUR L'ALSACE-LORRAINE, 1931

Wagons de la première commande de 1931, de 60 exemplaires, pour le réseau Alsace Lorraine. Cette commande est la première de la licence Talbot. Seul un élément du couplage est freiné.



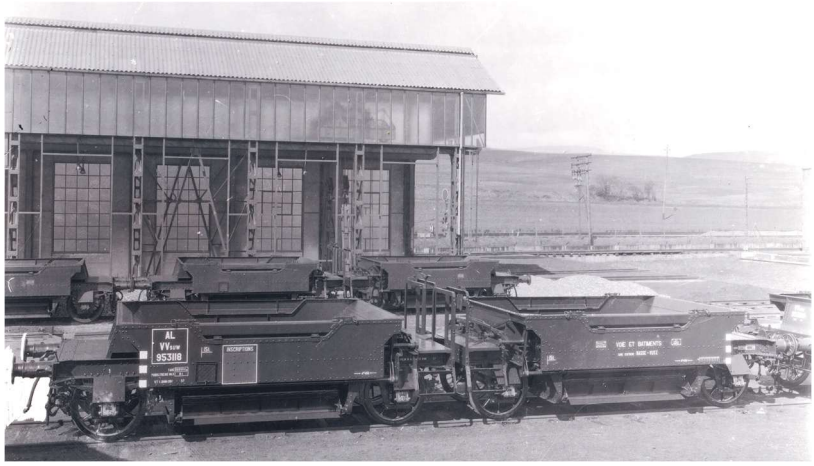


WAGONS BALLAST POUR LE PARIS-ORLÉANS, 1932

Wagons pour la compagnie du Paris-Orléans, PO, produits à 37 exemplaires par De Dietrich. Le PO, étant un réseau de montagne desservant le Massif central, il avait besoin de wagons mieux freinés. De plus, l'ensemble du couplage est freiné en double régime: plaine/montagne.

WAGONS BALLAST POUR L'ALSACE-LORRAINE, 1936

De 1931 à 1936, le réseau Alsace Lorraine, AL, commande 130 couplages. Les 24 wagons de la commande de 1936 se retrouvent devant le poste d'essais de Reichshoffen.



WAGONS A DECHARGEMENT AUTOMATIQUE POUR LE GRAVIER SNCF, 1947



La SNCF reçoit après la *2e* Guerre mondiale des wagons-tombereaux anglais aux caractéristiques complètement dépassées. Ne sachant pas quoi en faire, elle décide de leur transformation en wagons pour l'entretien de ses voies. En effet, il ne s'agissait sûrement pas de les verser au parc commercial. Ainsi, en 1947, De Dietrich transforme 200 wagons-tombereaux anglais en wagons à déchargement automatique pour le transport et la répartition du gravier de soufflage. Le gravier de soufflage est un gravier plus fin que le ballast pour caler les rails à la hauteur voulue.

WAGONS COUPLÉS À BALLAST POUR LA SNCF, 1954-1955

La SNCF commande 320 exemplaires de wagons couplés à ballast. Une version à caisse entièrement soudée et d'une capacité nettement accrue.





WAGONS COUPLÉS À BALLAST POUR L'UCPMI, 1957

L'Union de Consommateurs de Produits Métallurgiques et Industriels commande 3 wagons couplés en 1957, peu différents de ceux de l' AL de 1931.
L'UCPMI, comprenait en partie les industries automobiles françaises. L'UCPMI reprit le séquestre de l'usine de Hagondange tout juste inaugurée avant la 1ere guerre par August Thyssen. Cette usine sidérurgique gigantesque avait son propre réseau ferroviaire.

WAGON BALLAST POUR SIDELOR, 1961

SIDELOR commande 3 wagons simples, version modernisée avec commande par vis et soudée pour son usine de Micheville en Meurthe et Moselle.



LES TRANSPORTS DE CHARBON ET DE COKE

Le chemin de fer a été créé pour transporter du charbon du côté de Saint-Étienne. Le transport de charbon tiendra une part énorme des circulations sur chemin de fer, y compris pour l'alimentation des locomotives. Un ballet incessant reliera les bassins miniers aux consommateurs à l'aide de wagons-tombereaux puis de plus en plus de wagons spécialisés. De Dietrich pendra part à la fabrication des wagons-tombereaux et spécialisés sans toutefois être à la première place. De Dietrich est même propriétaire de trois wagons-trémies qui sont loués via la SGW.

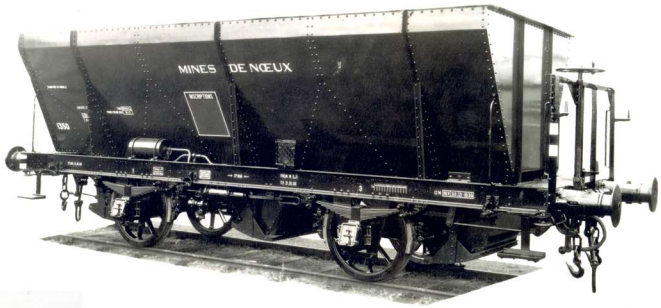


WAGON-TRÉMIE À DÉCHARGEMENT AUTOMATIQUE DE TYPE TALBOT, 1928

Construits par De Dietrich en sous-traitance, ce qui était rare, pour les établissements Lütgens, constructeur de wagons à Saarbrück. La rame terminée est tractée par le locotracteur électrique à batteries de l'usine de Reichshoffen.

WAGON-TRÉMIE À DÉCHARGEMENT CENTRAL, 1936

Typique des houillères du nord de la France, utilisé pour du brouettage à l'intérieur du réseau minier de surface.



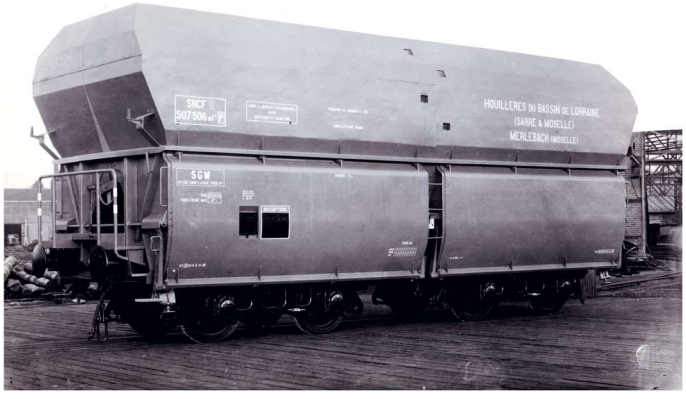


WAGON-TRÉMIE TYPE TALBOT, 1944

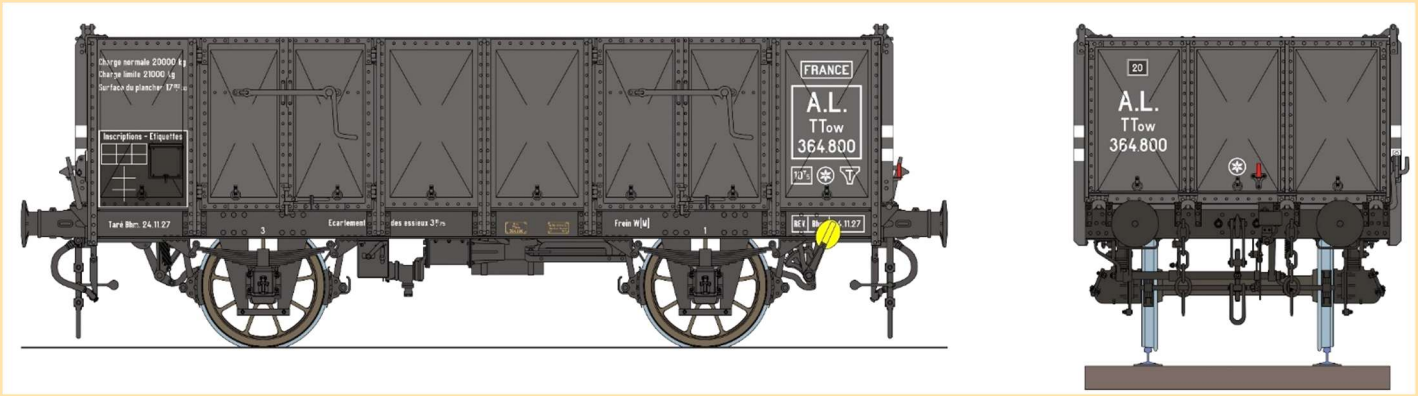
Un des 3 wagons-trémies type Talbot propriété de De Dietrich, construit en 1944 sur plans allemands et exploité par la SGW

WAGON-TRÉMIE À DÉCHARGEMENT AUTOMATIQUE, 1946

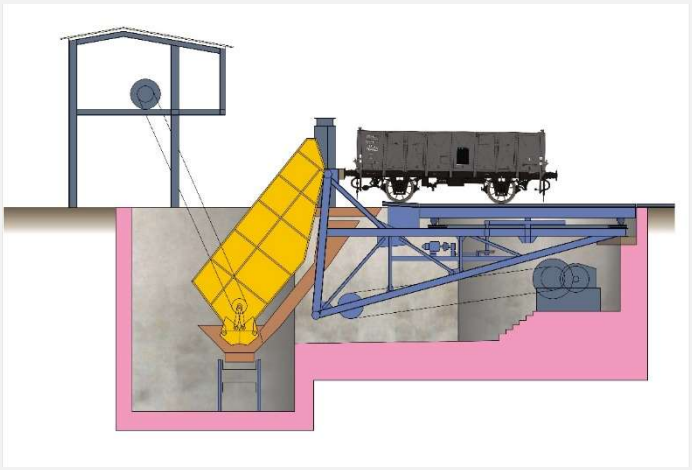
Wagon-trémie à déchargement automatique commandé par les autorités allemandes en 1944 sur plans allemands MBA (anciennement Orenstein et Koppel). Il s'agit des premiers wagons de marchandises entièrement soudés construits chez De Dietrich. Ces wagons n'ont jamais été livrés aux Allemands, les Houillères du Bassin de Lorraine ont repris cette commande de 24 wagons à leur compte. Ils ont été finalement livrés en 1946, ce qui est un exploit vu l'état de l'usine en 1945.



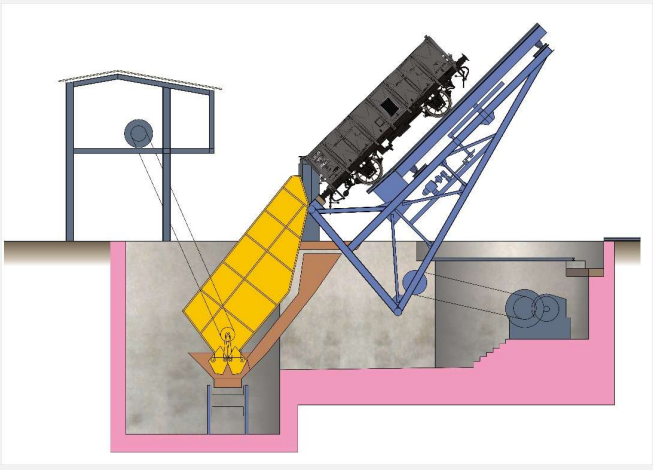
OPTIMISATION DU DÉCHARGEMENT PAR BASCULEMENT D'UN WAGON TOMBEREAU



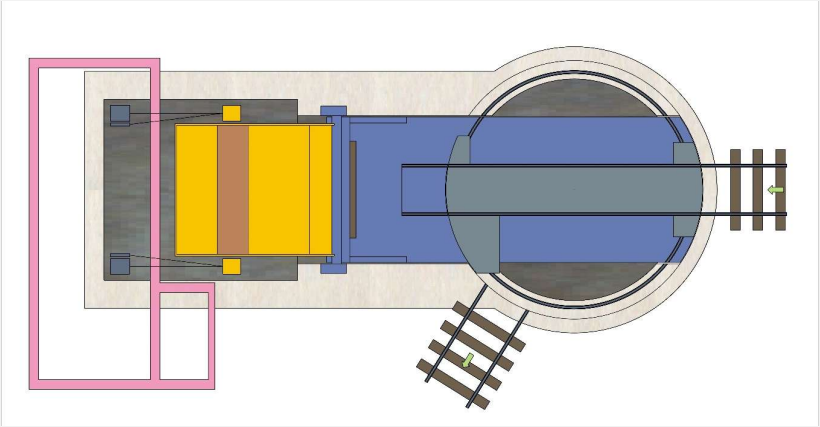
Dessin d'un wagon tombereau unifié pour le réseau d'Alsace Lorraine commandé à De Dietrich en 1 200 exemplaires en 1927. Ce wagon peut être déchargé aux deux extrémités par basculement. De tout temps, on a essayé de diminuer le temps de déchargement des pondéreux.



Dessin, vue du wagon arrivant sur la bascule



Dessin, vue du wagon en position basculée



Dessin, vue de dessus de la bascule. La plaque tournante sert à pivoter les wagons qui n'ont qu'une seule porte extrême, ce qui est le cas de tous les wagons avec une guérite de freineur.

Dessins : F. Albert, 2022

COUPE DE PRINCIPE DU HAUT-FOURNEAU N°1 DE LA SMK

Cette coupe permet de repérer les voies de passage des différents wagons utiles au fonctionnement du haut-fourneau de la SMK, Société Métallurgique de Knutange, cliente de De Dietrich.

1 et **2** : voies de chargement de la fonte sur les poches tonneaux ou poches droites

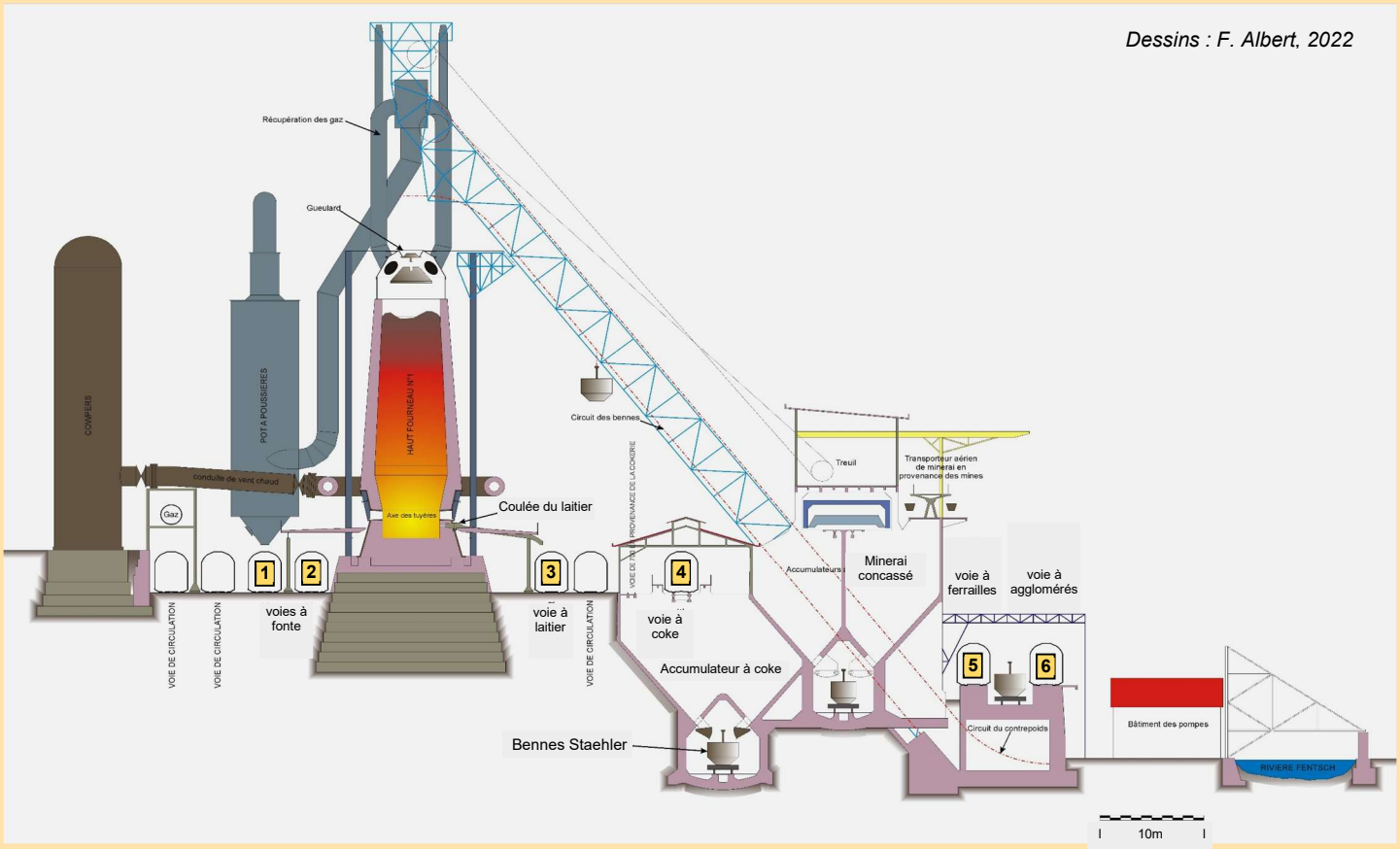
3 : voie de chargement des poches à laitier qui sont déversées dans des fosses de granulation. Une fois refroidi, le laitier entre dans la composition du ciment.

4 : voie à coke approvisionnée avec des wagons trémies à déchargement automatique. Les passerelles latérales servent aux opérateurs pour ouvrir les trappes.

5 : voie à ferrailles livrées en wagons tombereaux déchargés au grappin.

6 : voie à aggloméré qui est du minerai ayant subi un premier brûlage pour augmenter le pourcentage de fer. L'aggloméré vient en wagons trémies identiques à ceux utilisés pour le transport du minerai de fer. Dans ce haut fourneau, l'approvisionnement en minerai se fait en transporteur aérien qui jalonne le "pays haut", une partie du plateau lorrain.

Il est chargé à l'aide de bennes Staehler dont le fond s'ouvre en se posant sur le gueulard du haut-fourneau. Une fois vide le fond de la benne se referme suivi de l'ouverture du gueulard et la charge est répartie dans le haut-fourneau par le cône. Ce système permet de récupérer les gaz sans fuite pour réchauffer les cowpers après passage dans un filtre (pot à poussières). Les cowpers, récupérateurs de chaleur, servent à réchauffer l'air enrichi d'oxygène pulsé dans le haut-fourneau, il en faut au minimum 3 pour la marche d'un haut-fourneau, 2 qui servent alternativement, le 3ème est en réserve. Des pompes à eau servent à refroidir le manteau en acier du haut-fourneau, sur lequel l'eau doit couler en permanence.





WAGON-TRÉMIE À DÉCHARGEMENT AUTOMATIQUE, 1957

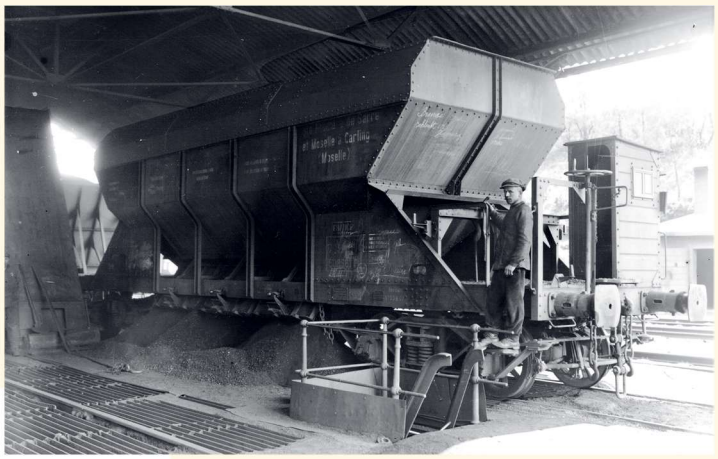
Il s'agit d'un des 24 wagons-trémies des HBL de 1946, dont la caisse a été remplacée en 1957 par une caisse rivetée et non plus soudée. Ces wagons ont fait du brouettage, c'est-à-dire qu'ils ont été autorisés à circuler uniquement à l'intérieur du réseau des HBL. Le réseau des HBL compte 400km de voies. Il dessert les puits, les lavoirs et les magasins des HBL de Creutzwald à Forbach.



WAGON-TOMBEREAU, 1961

Wagon-tombereau issu de l'accord avec les aciéries de Pompey, dans l'usine de Reichshoffen. Il s'agit d'un wagon précédemment équipé d'une guérite de freineur, laquelle a été retirée à la suite de la généralisation du frein pneumatique et des caténaires.

WAGON-TRÉMIE À DÉCHARGEMENT AUTOMATIQUE, 1925 ET ANNÉES 1930



Photographie de dessous :
Wagon-trémie à déchargement automatique de type Talbot issu d'une commande de 32 exemplaires par la Société des Houillères de Sarre et Moselle en 1925. Cette société constitue en 1946 après nationalisation, les HBL (Houillères du Bassin de Lorraine) avec 3 autres sociétés (La Houve, De Wendel, Faulquemont).



Photographie de dessus :
De type Talbot identique au précédent vu pendant son déchargement.

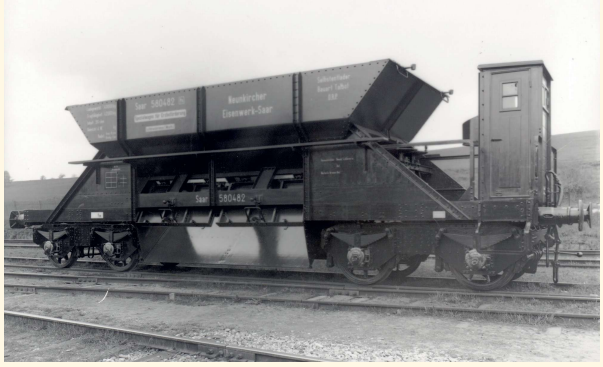
WAGONS POUR LE TRANSPORT DE MINERAI DE FER

La découverte du minerai de fer lorrain et surtout celle du moyen de se débarrasser de son phosphore par le procédé Thomas-Gislchrist, mis au point en 1877, ont permis un développement considérable du bassin lorrain. Une très grosse partie de ce minerai partait en Sarre à Dillingen, Neunkirchen, Burbach et Volklingen. Le reste était transformé sur place dans la vallée de la Fensch, de l'Orne et de la Moselle. Tout ce minerai générait des norias de wagons incessantes entre les mines et les hauts-fourneaux. La desserte était assurée à l'aide de wagons-tombereaux puis avec des wagons-trémies spécialisés demandant moins de main-d'œuvre pour le déchargement

WAGON-TRÉMIE DE NEUNKIRCHEN, 1926-1929



Wagon-trémie de type brevet Talbot D.R.P. (Deutsches *Reichspaten,* équivalent à « Brevet allemand») est clairement indiqué sur la caisse. En effet, la firme Talbot d'Aix-la-Chapelle a breveté ce type de trémie avant la 1•e Guerre mondiale. C'est avec des plans de cette société que De Dietrich en fabrique 52.



Le même wagon vu avec les trappes ouvertes. Ce wagon est immatriculé sur le réseau SAAR donc avant le plébiscite de 1935 pour la réunification de la Sarre avec l'Allemagne. Il fera des rotations incessantes entre la mine mosellane de Hettange-Grande en Moselle et les hauts-fourneaux de Neunkirchen en Sarre.



WAGON-TRÉMIE À FOND PLAT, 1927-1930

La trappe en position basculée prend appui sur les tôles de déversement en partie basse qui prolongent la trappe inclinée pour déverser le chargement à l'extérieur des rails. Il s'agit probablement d'un moyen de contourner le brevet de la société Talbot. 4 wagons sont construits en 1927 pour le brouettage à l'intérieur de l'usine de Burbach en Sarre; 30 autres sont fabriquées entre 1928 et 1930, et ont roulé entre Algrange et Burbach.

WAGONS-TRÉMIES POUR LE CHARBON, 1928-1929

34 wagons-trémies type Talbot ont été construits entre 1928 et 1929. Ils se distinguent des wagons Talbot pour le transport du charbon par leur partie centrale du châssis qui n'est pas surélevée.
Les rotations de minerais avec ces wagons étaient prévues entre Algrange en Moselle et Volklingen en Sarre.





WAGON-TRÉMIE À DOS D'ÂNE POUR SIDELOR, 1954

Construit pour SIDELOR, Union sidérurgique lorraine à Metz à 21 exemplaires. Ils sont équipés de bogies de la CFMCF, Compagnie Française de Matériel de Chemin de Fer. Ils assureront le transport entre les mines et les hauts- fourneaux. Puis, ils feront du brouettage entre le port d'Illange et Hayange après, la fermeture des mines.
En 1962, 50 autres wagons identiques seront construits pour l'ARBED, Aciéries Réunies Burbach Eich Dudelange.



WAGON DE BROUETTAGE, milieu 20e S.

Produit pour De Wendel Hayange, construit entre 1949 à 1962 à 95 exemplaires. Ces wagons servaient pour transporter du minerai de fer en passant sur son réseau privé, entre les 2 vallées exploitées par De Wendel (La Fensch, l'Orne), donc entre Hayange et Moyeuvre Grande où De Wendel avait des hauts-fourneaux et des mines de fer.



WAGON TYPE TALBOT, 1956

Produit en 10 exemplaires. La caisse est entièrement construite en tôle pliée et soudée. Ce wagon est équipé d'un frein à main et pneumatique qui actionne les sabots sur 1 seul bogie seulement. Les 10 exemplaires ont été construits pour le trafic de l'embranchement particulier des mines de Feuguerolles-Saint-André dans le Calvados sur la ligne de Caen à Flers. Ces wagons sont dotés de roues Léonard dont les rayons à 4 doigts répartissent les contraintes sur la jante.



WAGON-TRÉMIE À DOS D'ÂNE, 1970

Construit grâce à une répartition du travail d'un club regroupant des constructeurs. Le but est de se répartir les commandes de wagons qui se raréfiaient entre les partenaires du club en priorisant le moins-disant. À ce jeu, De Dietrich était désavantagé par ses commandes plus petites, préjudiciable au prix de revient des wagons. Il s'agit là de l'avant- dernière commande de 40 wagons traditionnels en 1970 avec les plans de ARBEL et les bogies Y25 construits par la Franco-Belge.

WAGONS POUR TRANSPORT DE LA CHAUX

La chaux entre dans les processus de transformation du minerai de fer en fonte. Dans le Grand Est, sa fabrication est liée aux carrières situées dans la Meuse. Les propriétaires de fours à chaux commandent des wagons à De Dietrich pour transporter la chaux entre les sites de production et les aciéries.



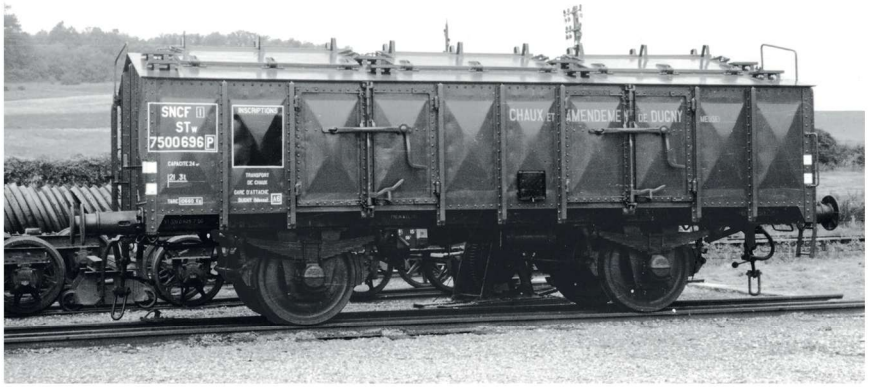
WAGON-TRÉMIE TYPE TALBOT, 1928

Wagon-trémie type Talbot adapté pour le transport de la chaux. D'abord immatriculés De Dietrich sur le réseau Alsace Lorraine, cette commande interne de 27 wagons-trémies en 1928 a été rétrocédée par la suite à la Société Métallurgique de Knutange.

WAGON-TRÉMIE, 1932-1933

Ce wagon-trémie fait partie d'une commande de 60 exemplaires. Elles étaient bâchées, car fabriquées pour expédier de la chaux *vers* l'industrie sidérurgique mosellane et revenir avec un chargement de charbon, améliorant ainsi leur rendement avec des rotations toujours à plein. La bâche était repliée au retour. Cette photo a été prise à Dugny dans les années 1970, lors de l'installation du traînage des wagons construite également par De Dietrich (chariot jaune entre les rails) utilisée pour les déplacer lors de leur chargement.





WAGON-TOMBEREAU AVEC COUVERCLES, 1933

En 1933, De Wendel commande 6 exemplaires de wagon-tombereau avec couvercles pour le transport de la chaux, vus ici à la livraison. 2 autres exemplaires seront commandés en 1938. Ils étaient déchargés manuellement à la pelle.

WAGON-TOMBEREAU AVEC COUVERCLES, 1950

L'inscription chaux *et amendement* nous indique que la chaux est aussi utilisée pour améliorer les sols en agriculture. Il s'agit ici d'une reconstruction de 30 wagons sur des châssis existants de la compagnie de l'Est ou des chemins de fer allemands.





WAGON-TRÉMIE À DÉCHARGEMENT AUTOMATIQUE À DOS D'ÂNE ET COUVERCLES, 1950-1952

Construit de 1950 à 1952 à 45 exemplaires et en 1956 à 16 exemplaires. Ces wagons roulent toujours aujourd'hui, mais avec d'autres bogies et probablement quelques révisions poussées: 72 ans au compteur, un vrai record de longévité.

WAGON-TRÉMIE À DÉCHARGEMENT AUTOMATIQUE À DOS D'ÂNE ET COUVERCLES, 1950-1959

Identique à ceux pour Dugny sauf en ce qui concerne les bogies unifiés plus modernes, commande de 25 unités de 1950 à 1959.





WAGON-TRÉMIE À DÉCHARGEMENT AUTOMATIQUE À DOS D'ÂNE ET COUVERCLES, 1950-1960

Identique à ceux pour Dugny. La SMK en a commandé 24 wagons identiques au total de 1950 à 1960. Les bogies De Dietrich de cette commande sont remplacés en 1964 pour cause de fissurations.

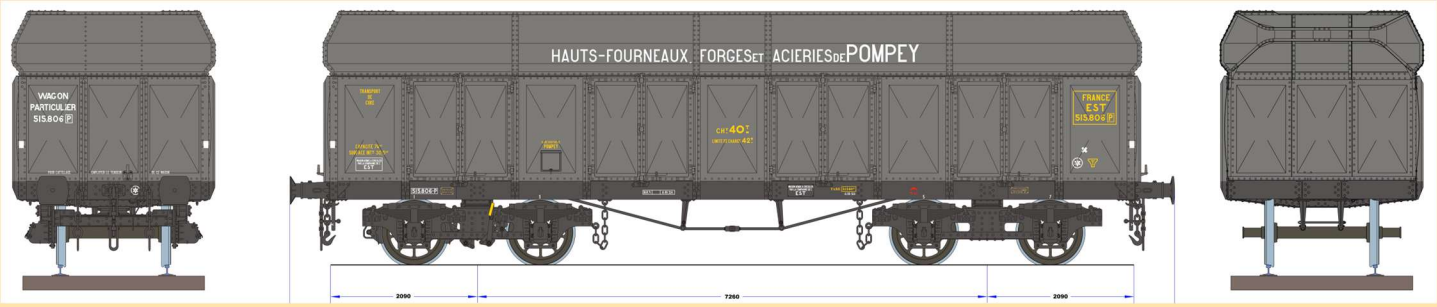
WAGON-TRÉMIE À DOS D'ÂNE À DÉCHARGEMENT AUTOMATIQUE, 1970

Commandé en 12 exemplaires. Produits pour WENDEL- SIDELOR, il s'agit de la dernière commande de wagons classiques chez De Dietrich sur plans ARBEL. Après cette commande, les seuls wagons construits sont des wagons spéciaux pour la sidérurgie.



UNE NÉGOCIATION ORIGINALE ENTRE DE DIETRICH ET LES ACIÉRIES DE POMPEY EN 1959

Dessins : F. Albert, 2022



En 1928, la société des aciéries de Pompey commande 25 wagons tombereaux spécialisés dans le transport de coke pour l'alimentation des haut-fourneaux.

Cette commande est comme d'habitude à cette époque divisée en 2 lots :

- 1 lot de 12 wagons sans frein pneumatique, avec une conduite blanche, tuyau de transport de l'air comprimé d'un bout à l'autre du wagon assurant la continuité pneumatique de la rame et avec un frein d'immobilisation sur un seul bogie ;
- 1 lot de 13 wagons freinés pneumatiquement et manuellement comme l'indique la présence d'une guérite de freineur.

Ces wagons reviendront parfois à Reichshoffen pour des réparations.

La suite est inhabituelle. En octobre 1959, le directeur des aciéries de Pompey prend contact avec De Dietrich pour l'achat de 30 wagons à déchargement automatique. Devant le prix des wagons neufs, estimé par Pompey comme très élevé, une solution originale est négociée par Pompey avec De Dietrich : la fourniture gratuite de l'acier (en tôle et profilé) nécessaire à la construction des 30 wagons, et la reprise des 20 wagons tombereaux construits en 1928, qui ont encore un bon potentiel de location (estimé à 60 000 francs par mois et par wagon). La main d'œuvre ainsi que les autres pièces restent de fourniture De Dietrich. Pompey commande par ailleurs 5 wagons supplémentaire au prix de 2 millions de francs HT.

Les calculs montrent une rentabilité de 8% par an du capital qui serait investi par De Dietrich dans l'opération. Après vérification de l'état des wagons et des recettes induites auprès de la Société de Gestion des Wagons qui assure leur location, l'affaire est conclue.**1928.**



Wagon trémie de grande capacité pour les HBL, 1950

Construit pour les Houillères du Bassin de Lorraine à 120 exemplaires en 1950. Ces wagons seront maintes fois reconstruits et serviront jusqu'à la fin



Wagon trémie à déchargement automatique, 1960

Échangé contre des wagons tombereaux. Les aciéries de Pompey ont reçu 35 exemplaires majorés du paiement de la main d'œuvre et des accessoires, selon l'accord de 1959 passé avec De Dietrich

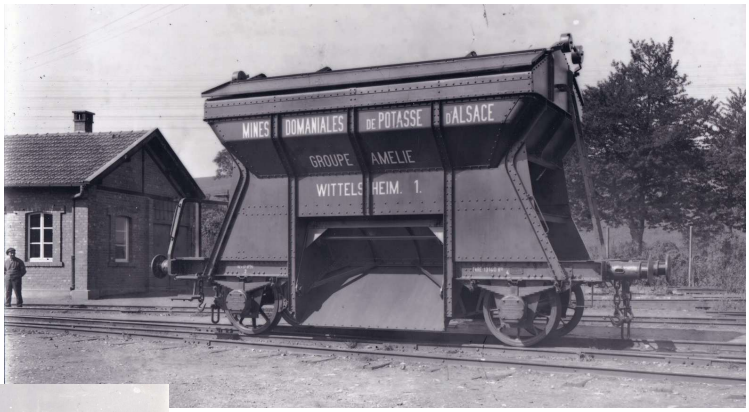
© Archives DD

LES WAGONS DE TRANSPORT DE POTASSE UNE COOPERATION AVEC CFMCF

Les wagons de transport de potasse sont un cas unique de coopération de De Dietrich avec une autre société française, la CFMCF, Compagnie Française de Matériel de Chemins de Fer. La conception et la fabrication de la première et la deuxième tranche des wagons sont réalisées chez De Dietrich ou à la CFMCF. Cette coopération durera de 1927 à 1964.

WAGON DE BROUETTAGE À DÉCHARGEMENT BILATÉRAL, 1926

Construit en 12 exemplaires. Il est à déchargement bilatéral, ce qui est rare pour de la potasse. Des parois de déversement sont placées au milieu de la caisse, induisant son positionnement en hauteur et réduisant considérablement le volume utile. Il est doté de boîtes d'essieux Isothermes.



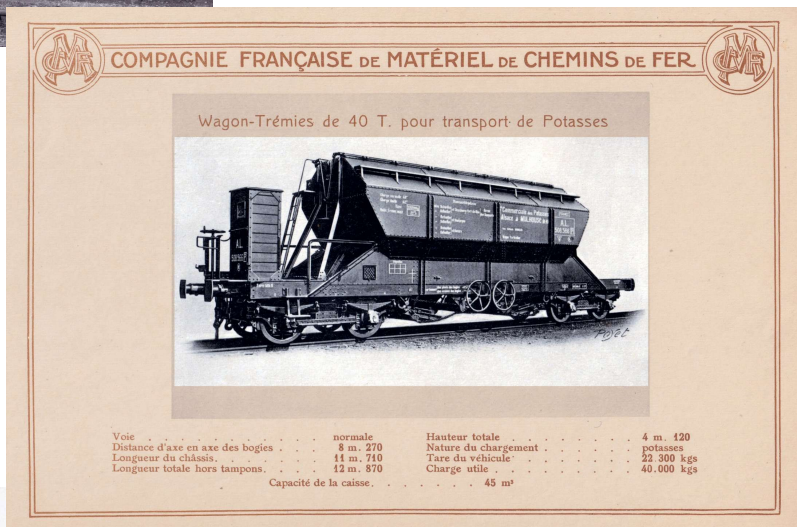


WAGON-TRÉMIE À DÉCHARGEMENT CENTRAL, 1927-1930

69 wagons construits. Ce wagon est destiné au transport de potasse entre le bassin potassique et le Port du Rhin à Strasbourg, les ports de Dunkerque ou d'Anvers. Il est monté sur des bogies Nord-Est.

PUBLICITÉ DE LA COMPAGNIE FRANÇAISE DE MATÉRIEL DE CHEMINS DE FER

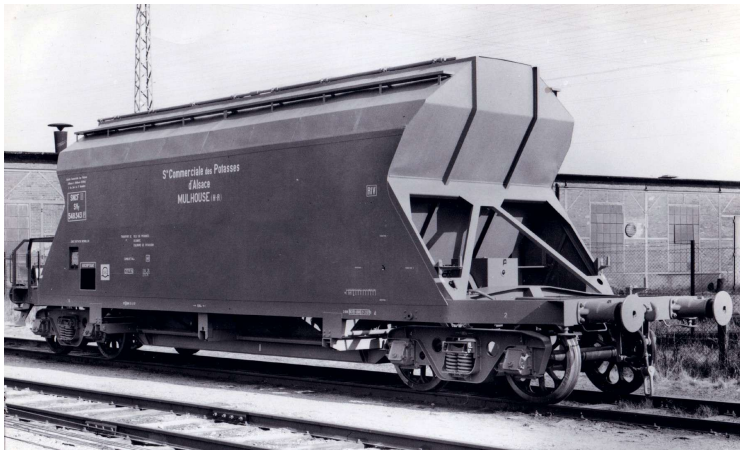
Entre 1927 et 1930, cette société a construit au moins 38 wagons sur plans De Dietrich.





WAGON-TRÉMIE, 1949

Construit avec les plans de la CFMCF, 60 wagons sont fabriqués par De Dietrich et 30 par la CFMCF. Le «décroché>> du châssis non linéaire est une caractéristique de cette société pour les wagons- trémies des années 1950. Les bogies sont également de sa conception.

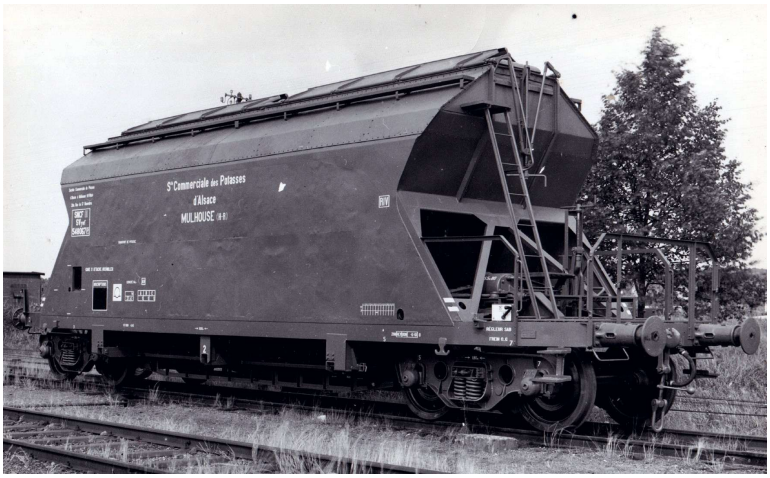


WAGON-TRÉMIE, 1957

Produit à 12 exemplaires. Ces wagons n'ont aucun frein. Les trappes de la trémie pour la vidange s'ouvrent à l'aide de vérins hydrauliques. Contrairement au reste du wagon, tout l'ensembles châssis, à été étudié par la CFMCF qui commande 20 autres wagons, cette fois, équipés de freins. Les bogies D20 ont été étudiés par De Dietrich, mais ils ont eu des problèmes de fissurations : en 1964, une lettre de la SNCF demande leur remplacement par des bogies SNCF.

WAGON-TRÉMIE, 1961

Construit à 18 exemplaires, ce n'est qu'une évolution du précédent. La principale évolution est la construction en polyester du pavillon et des couvercles pour en éviter la corrosion. Les intérieurs de caisse n'étaient jamais peints, la rouille des flancs et des dessous était éliminée par le frottement des charges contrairement au pavillon. 38 autres wagons semblables sont produits par la CFMCF, la répartition des études étant la même. Les bogies sont des D26 de De Dietrich, mais ont les mêmes problèmes.





WAGON-TRÉMIE, 1961

Construit à 15 exemplaires par De Dietrich et 25 exemplaires par la CFMCF. Le pavillon et les couvercles sont en polyester, étudiés par De Dietrich qui se contente également de l'étude des freins et des détails du reste du wagon. La CFMCF étudie le châssis, la caisse pour les ensembles et les trappes de déchargement. Les bogies sont des De Dietrich D17A, ils présentent les mêmes défauts de fissuration.

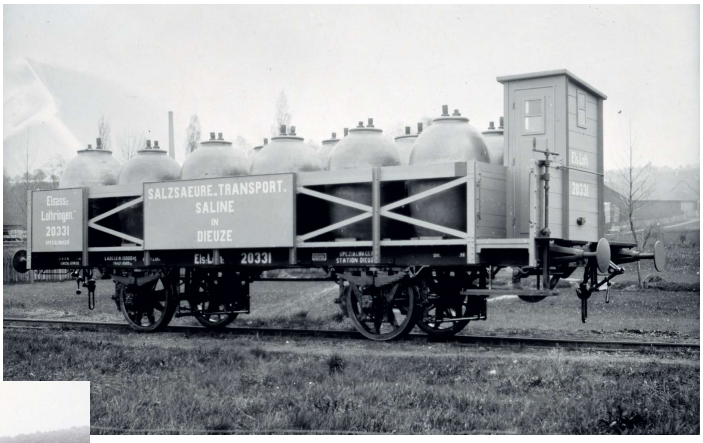


WAGON-TRÉMIE POUR LE BROUETTAGE, 1965

Parmi les wagons-trémies précédents des années 1920-1930, 61 sont rénovés pour assurer du brouettage à l'intérieur du réseau des MDPA, Mines de Potasse d'Alsace.

LES TRANSPORTS DE PETROLE ETDEPRODUITS CHIMIQUES: UNE ACTIVITE MINEURE

Dans ce domaine, De Dietrich faisait du sur mesure pour des clients fidèles par exemple Solvay ou la Fabrique de Produits Chimiques de Thann. Sur 91 commandes de wagons- citernes réservés à cet usage, seulement 15 dépassent les 10 exemplaires.



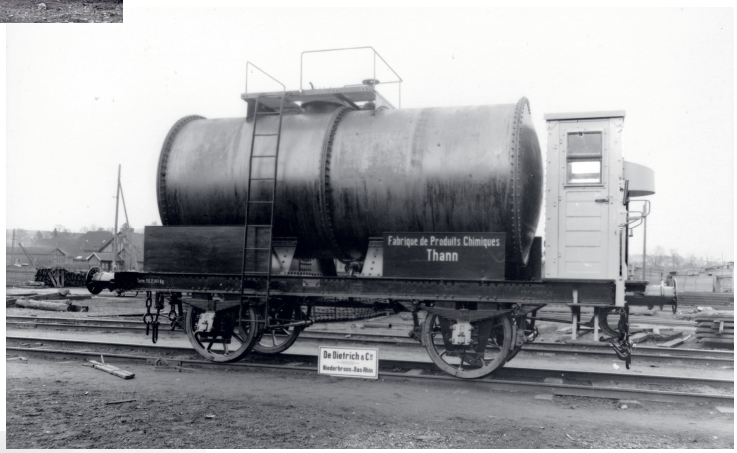
WAGON À JARRES POUR LE TRANSPORT D'ACIDE CHLORHYDRIQUE, 1892

Un seul exemplaire produit pour les salines de Dieuze. Le sel entre dans la fabrication de cet acide. Ce wagon sert aux livraisons. On peut être effrayé par la situation du freineur dans sa guérite peu protégée vis-à-vis du chargement.



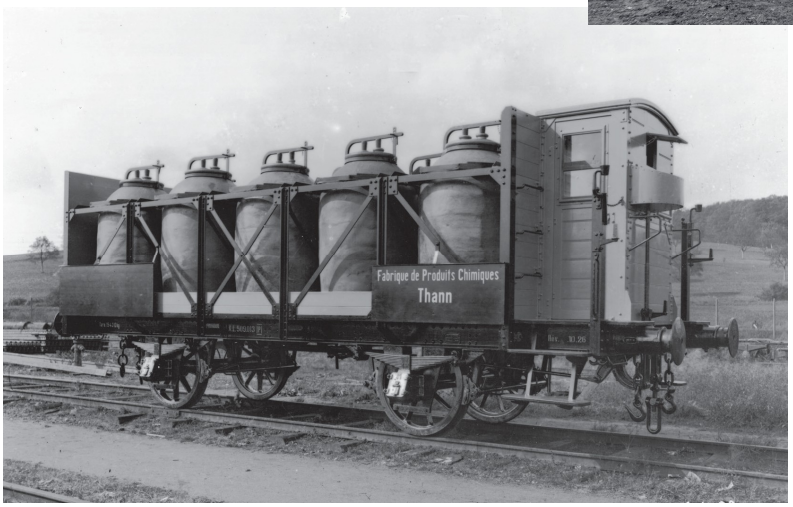
WAGON-CITERNE, 1910

Construit en 2 exemplaires, pour le transport de produits chimiques de l'usine de Thann.



WAGON-CITERNE POUR LE TRANSPORT D'ACIDE CHLORHYDRIQUE, 1924

Deux wagons sont construits sans guérite, mais avec frein de stationnement à rochet, un seul a une guérite de freineur. Il n'ont ni frein pneumatique ni conduite blanche. La citerne est ébonitée c'est-à-dire enduite à l'intérieur d'un caoutchouc et résistant aux l'acides.



WAGON À JARRES EN TERRE CUITE POUR LE TRANSPORT D'ACIDE CHLORHYDRIQUE, 1926

Construit en un seul exemplaire. Il possède une guérite basse unifiée de 2e génération. L'immatriculation peinte sur le châssis, à gauche, doit encore être inscrit, ainsi que le contenu, le poids du chargement, la tare et le cadre qui sert aux messages écrits à la craie grasse par les chargeurs ou les déchargeurs. Il y a aussi sur ce panneau, le support à étiquettes indiquant les anomalies éventuelles et la destination du wagon.



WAGON-CITERNE UNIFIÉ, 1933-1934

Au total, 40 wagons identiques de 230 hl avec guérite et frein pneumatique sont commandés pour la Direction des Poudres. Avec les wagons des Consommateurs de Pétrole, ce sont les seuls wagons-citernes fabriqués par De Dietrich immatriculés dans le Nord, ce qui est dû au grand nombre de constructeurs de wagons de cette région qui y captaient les commandes.

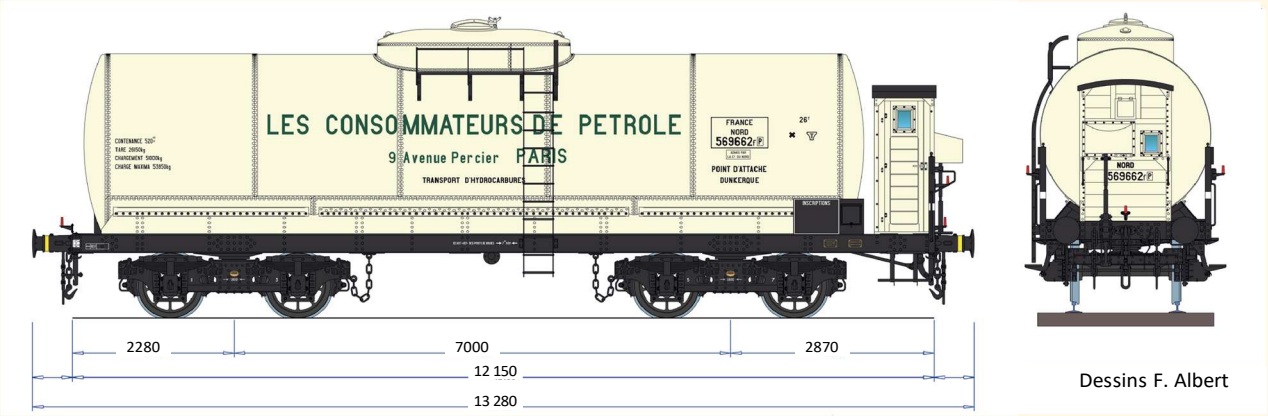


WAGON À JARRES POUR LE TRANSPORT D'ACIDE, 1948

Réparation en 1948 du wagon à jarres pour le transport d'acide destinés à l'usine de produits chimiques de Bouxwiller.

WAGON-CITERNE À BOGIES POUR TRANSPORT D'HYDROCARBURE, 1932

D'une contenance de 520hl, ce wagon correspond à une commande de 1932 de 27 wagons. 8 ont une guérite de freineur et une conduite blanche de frein, un a une plateforme avec frein à vis et une conduite blanche, les autres ont un frein pneumatique.



Dessins F. Albert



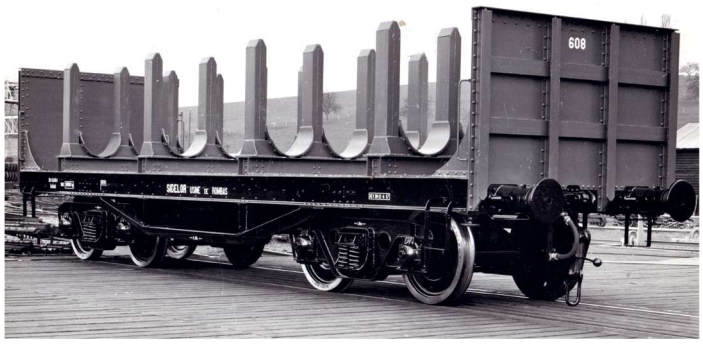
Une rame de 6 wagons prêts au départ de l'usine de Reichshoffen. Ces wagons ont ensuite été versés à la SERCO, une filiale des Consommateurs de Pétrole. Ils ont fini chez Antar.

TRANSPORT DE FONTE LIQUIDE OU D'ACIER SOLIDE

À partir de 1970, De Dietrich concentre sa production de wagons uniquement sur les wagons sidérurgiques spéciaux et abandonne celle de wagons plats, couverts, tombereaux et ballast. Cette activité a cessé avec sa revente peu avant les années 1990 à PHB SOMERAL, société spécialisée dans la fabrication d'équipements de levage et de manutention à Illzach (68). Cette production intervenait dans la chaîne de fabrication de l'acier :

- avant le haut-fourneau (chariot à ferrailles),
- entre le haut-fourneau et l'aciérie (poches à fonte),
- entre l'aciérie et le blooming (transport de lingots chauds)
- après le blooming (transport de billettes).

Les principaux destinataires étaient situés en Europe, en Chine et en Algérie.



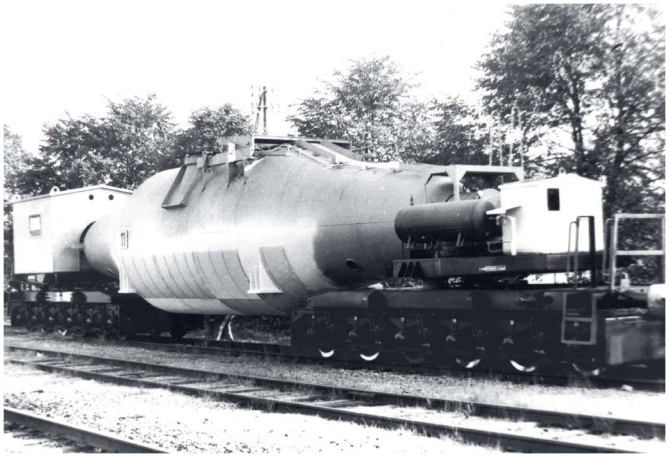
WAGON POUR LE TRANSPORT DE BILLETTES,1957

Fabriqué en 1957 à 16 exemplaires, dont 8 freinés et 8 non freinés. Ce wagon d'une construction extrêmement solide supporte des charges de 58 t.
Il fait du brouettage entre le blooming et les laminoirs sans sortir du réseau de l'usine.

WAGON À POCHE DROITE, 1963

Produit à 6 exemplaires pour la SOLLAC. Le wagon sans sa poche qui se pose sur le berceau une fois remplie de fonte. Un couvercle ferme la poche. Ce wagon est fait pour de faibles distances. 12 autres seront construits en 1964.
Ces wagons sont immatriculés, car ils peuvent circuler à la fois sur les voies SNCF, et sur les voies Wendel. Ils permettent ainsi de sécuriser l'approvisionnement de la fonte.





WAGON POCHE TONNEAU, 1968-1976

De 200 t de charge pour HFRSU fabriqué à 5 exemplaires. Il est vu ici en gare de Reichshoffen. Son expédition se fait sans le revêtement réfractaire pour l'alléger au maximum durant le transport.
En temps normal, il ne doit pas sortir du réseau de l'usine. Un exemplaire est encore visible à Uckange.



WAGON TRANSPORT DE LINGOTS CHAUDS, 1969-1970

Produit pour la société WENDEL-SIDELOR en 13 exemplaires par De Dietrich.



WAGON POUR LE TRANSPORT DE LINGOTS CHAUDS, 1974

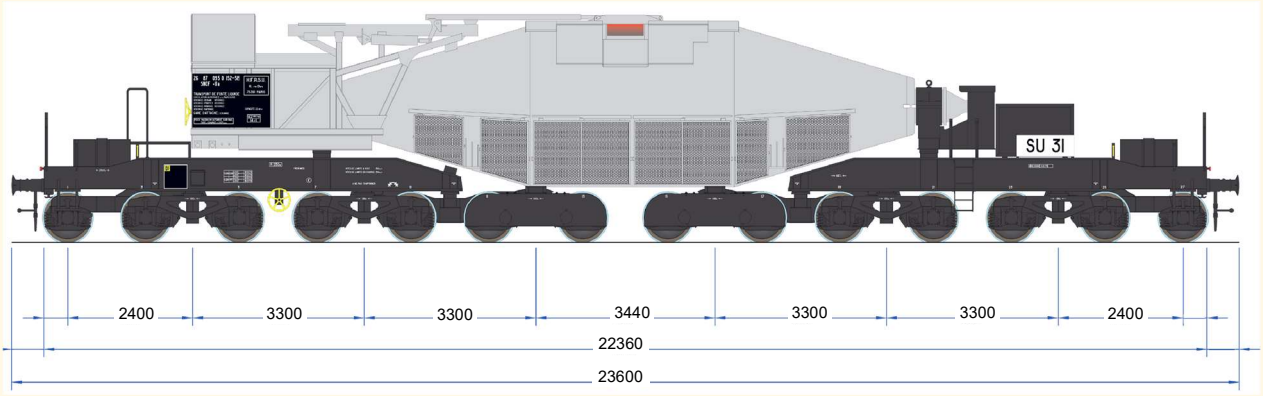
Produit pour la Société Métallurgique et Minière de Rodange-Athus au Grand-Duché du Luxembourg en 2 exemplaires.

Le transport des lingots se faisait principalement à chaud pour éviter de les réchauffer totalement avant leur transformation finale dans des laminoirs. La coulée en lingots est aujourd'hui remplacée par la coulée continue directement en blooms, billettes ou brames.

WAGON POUR LE TRANSPORT DE LINGOTS CHAUDS, 1975-1978

Construit à 24 exemplaires pour la société Ugine Aciers à Ugine en Savoie. Cette société est spécialisée dans les aciers spéciaux et utilise la filière «lingots>> en raison d'une quantité trop faible et trop diversifiée pour une coulée continue.





DESSIN D'UN DES 2 WAGONS POCHE-TONNEAU, 150t, 1978

Appelés aussi poche mélangeuse, cigare ou torpille, construit pour HFRSU, Hauts-Fourneaux Réunis de Saulnes et Uckange en 1978. Ce sont les 2 seules poches-tonneaux construites par De Dietrich, immatriculées sur le réseau national. Elles sont donc autorisées à y circuler. Les poches pèsent 142t à vide, et chargent 150t. La poche elle-même d'une contenance de 22m^3 est réalisée en tôle d'acier de 28mm et est isolée par près de 40cm de briques réfractaires. Leur chargement est effectué sous le plancher de coulée des hauts-fourneaux. Pour la vidange, il faut les brancher sur le secteur et commander une rotation de la poche. La fonte d'une température de 1400°C s'écoule par gravité. La température extérieure de la poche ne doit pas dépasser 80°C. Elles ont été fabriquées pour faire des rotations entre les hauts-fourneaux d'Uckange et Usinor Sedan à une vitesse de 30km/h pleines, 50km/h à vide et à 10km/h sur certains viaducs lorrains. La répartition linéaire de la charge sur les piliers des viaducs s'effectue en intercalant 2 wagons-tombereaux intermédiaires entre les poches. Les trains étaient composés majoritairement de la locomotive, 3 poches et 6 wagons intercalaires.

WAGON POCHE TONNEAU, 450 t, 1978

Dernière évolution des wagons poche-tonneaux de 450t de charge utile pour Solmer à Fos-sur-Mer, construit à 2 exemplaires. La poche d'une forme cylindrique fait du brouettage.





WAGON POCHE TONNEAU, 300 t, 1983

Dernière évolution des wagons poche-tonneaux de 300t de charge utile pour Voest Alpine en Autriche fabriqués à 9 exemplaires. Ces poches sont à destination finale de la RDA.

*****
***