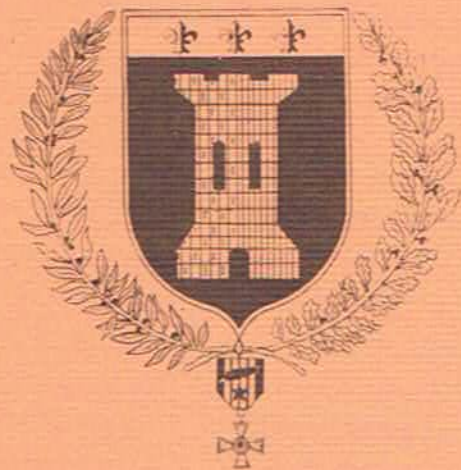
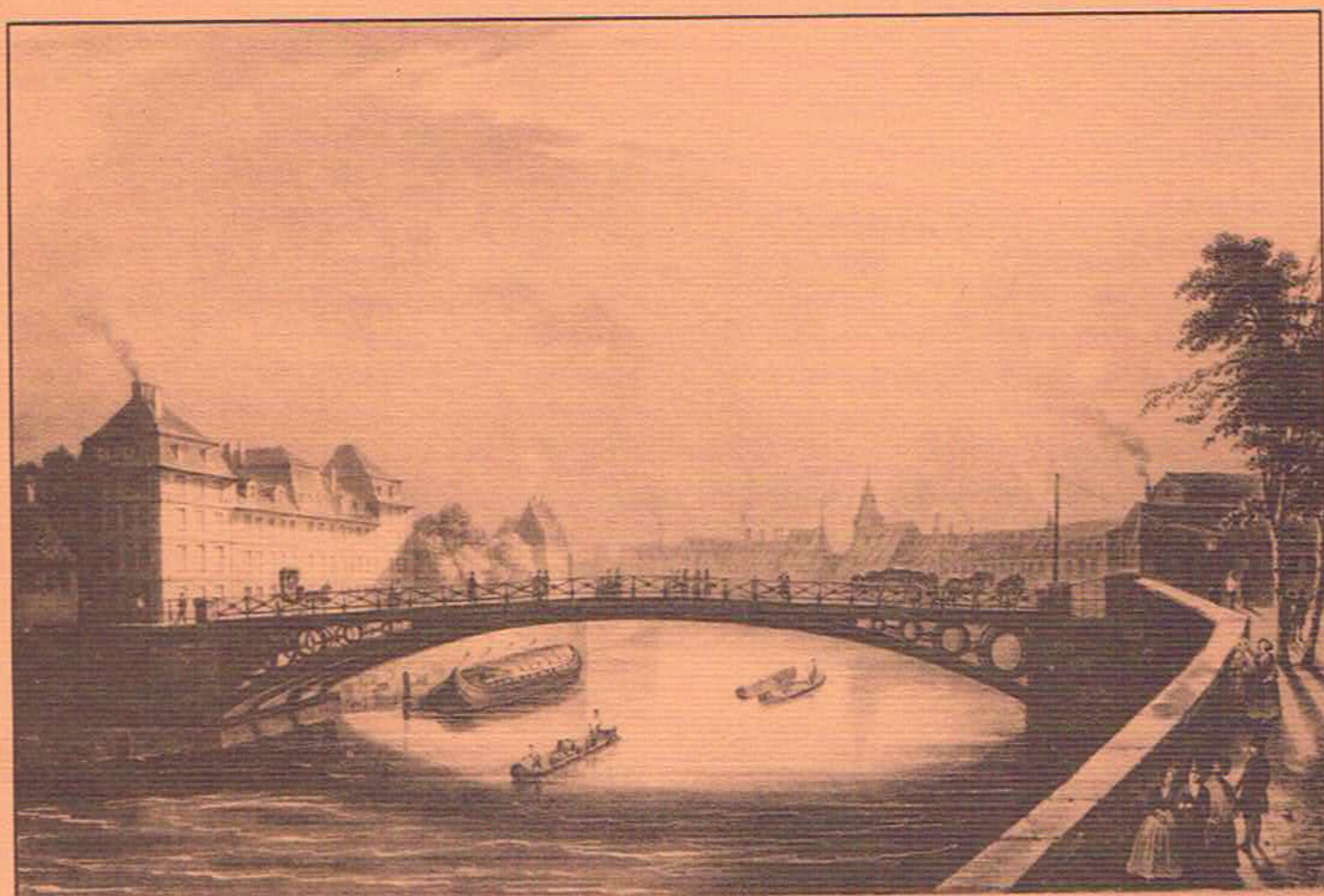




# SOCIÉTÉ D'HISTOIRE DE REICHSHOFFEN ET ENVIRONS



VUE DU PONT ST-THOMAS A STRASBOURG

Illustration par M. de Nodding d'après la gravure de M. de Nodding sur le plan de M. de Nodding 1804





## SOMMAIRE

|                                                                                             |                     |       |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-------|
| Mot du Président .....                                                                      | <i>B. Rombourg</i>  | p. 1  |
| Musée municipal, une bâtisse du 18ème siècle .....                                          | <i>B. Rombourg</i>  | p. 3  |
| Un ancien mouleur-fondeur parle de son métier .....                                         | <i>J. Gross</i>     | p. 10 |
| Notices historiques des hauts-fourneaux de<br>Jaegerthal, Reichshoffen et Niederbronn ..... | <i>B. Rombourg</i>  | p. 17 |
| Activités des usines De Dietrich pendant la période 1940 - 1945 .....                       | <i>R. Dillar</i>    | p. 24 |
| Le centre d'apprentissage De Dietrich en 1939 - 1945 .....                                  | <i>A. Letzelter</i> | p. 30 |
| La ligne de chemin de fer privée de Bannstein à Mouterhouse .....                           | <i>B. Rombourg</i>  | p. 32 |
| Du wagon trappe au TGV .....                                                                | <i>B. Rombourg</i>  | p. 41 |

PRÉSIDENT : Bernard ROMBOURG  
 SECRÉTAIRE : Lise POMMOIS :  
 TRÉSORIER : Jean-Claude NICOLA

1, rue des Chevreuils  
 8, rue des Cerisiers  
 2, rue Sainte-Odile

REICHSHOFFEN  
 NIEDERBRONN-LES-BAINS  
 REICHSHOFFEN

## Le mot du Président

L'année 1993 est l'année de l'ouverture de notre Musée. Ouvert au public le mercredi 14 avril, inauguré le vendredi 11 juin, le lieu de sauvegarde de notre patrimoine a suscité des éloges unanimes, ainsi qu'en témoignent les propos verbaux ou écrits. Le faire vivre, l'animer et le développer, telle est la mission de la Société d'Histoire, mission définie dans l'article 2 de nos statuts. Merci à toutes celles et à tous ceux qui ont assuré la permanence les dimanches et jours de fête. Lors de la cérémonie d'inauguration, j'ai eu l'occasion de remercier tous les intervenants. Déjà dans l'annuaire 1992 j'ai énuméré certains acteurs particulièrement efficaces. Je me dois de ne pas oublier Charles Haudot, conservateur des musées de la Petite Pierre, qui a réalisé gracieusement les moulages des nombreux sceaux qui enrichissent le caisson lumineux de la salle historique du rez-de-chaussée. Certes il n'est pas possible de fournir dans cet éditorial une liste exhaustive des donateurs ou des artisans bénévoles qui, par leur disponibilité désintéressée, ont largement contribué à la réalisation de ce musée. Il aura fallu des heures d'abnégation, de persévérance depuis le 8 mars 1982, date à laquelle le Conseil Municipal a décidé d'aménager l'ancien presbytère en musée.

Vous découvrirez, dans cet annuaire, l'historique de cette bâtisse du 18<sup>e</sup> siècle. Ce numéro est d'ailleurs entièrement consacré à des anecdotes et à des informations non révélées par les panneaux de l'exposition permanente. A présent nous sommes en mesure de faire connaître à nos lecteurs quand et dans quelles conditions les deux hauts-fourneaux de "la Schmelz" de Reichshoffen ont passé le relais aux deux hauts-fourneaux de Niederbronn. Merci à M. Joseph Gross et à ses collaborateurs MM. Welsch et Faul de nous avoir consacré une soirée d'octobre dans le but de nous familiariser avec le métier de mouleur-noyauteur-fondeur. Merci également aux responsables de la Division ferroviaire, et en particulier à M. Bucher, d'avoir mis à notre disposition les maquettes des voitures et tramways lors de l'exposition temporaire "Du wagon-trappe au TGV", s'étalant du 11 juin au 18 octobre et dont vous relirez avec plaisir, je pense, la documentation dans la présente brochure.

M. René Dillar a pris l'heureuse initiative de nous faire connaître les fabrications de la Société de Dietrich pendant l'occupation de 1940-45 à travers des anecdotes vécues. André Letzelter fait partie de la promotion des dessinateurs ayant réalisé leur apprentissage pendant la guerre. Il nous narre le déroulement des journées d'un apprenti, perturbées par de nombreuses alertes aériennes. Les photos réalisées après les bombardements témoignent d'ailleurs de l'état de dévastation des ateliers.

Vous lirez sans doute aussi avec intérêt l'historique de la ligne de chemin de fer privée de Bannstein à Mouterhouse, ainsi que les témoignages recueillis par Philippe Balmer, relatifs au triste accident du 1<sup>er</sup> juillet 1936.

Notre sortie annuelle nous a conduits, le dimanche 26 septembre, à Guebwiller et à Barr. Merci à nos membres d'avoir répondu plus nombreux que l'année écoulée à notre invitation. Je crois savoir que tous les participants en garderont un excellent souvenir. La



visite guidée du musée du Florival nous a permis d'enrichir nos connaissances dans les domaines de la minéralogie, de l'art de la céramique et de l'art religieux des Dominicains. Nous avons la chance de pouvoir admirer l'exposition temporaire consacrée aux fers et repassoirs du monde entier, des origines à nos jours. Quelle palette impressionnante des "lisseurs en os", des "cassolettes en bronze", des "lisseurs en verre", des "rouleaux à calandrer", des "broches en fer", des "carreaux de tailleurs, de chapeliers, des lingères", des "fers creux à braises", des "fers creux à lingots", des "fers à coque", "à tuyauter", "à plisser", et enfin les fers dont la source de chaleur est fournie par la combustion interne d'alcool, de gaz, d'essence ou d'eau chaude pour aboutir à la naissance du fer électrique qui s'est substitué progressivement à tous les autres fers. La tourte au Riesling et le cordon bleu garni consommés à la Brasserie-Restaurant de la Place nous ont rassasiés. L'après-midi, la visite guidée à "la Folie Marco" à Barr, demeure mi-seigneuriale mi-bourgeoise, constitue pour l'amateur d'histoire un complément indispensable à la connaissance de la vie alsacienne.

Chers Membres, continuez à nous rester fidèles et contribuez au rayonnement toujours croissant de notre Société. Joyeux Noël et une bonne santé à vous pour l'année nouvelle.

**Bernard ROMBOURG**



*L'ancien presbytère de Reichshoffen en cours de restauration.*

## Le Musée municipal, une bâtisse du 18<sup>e</sup> siècle

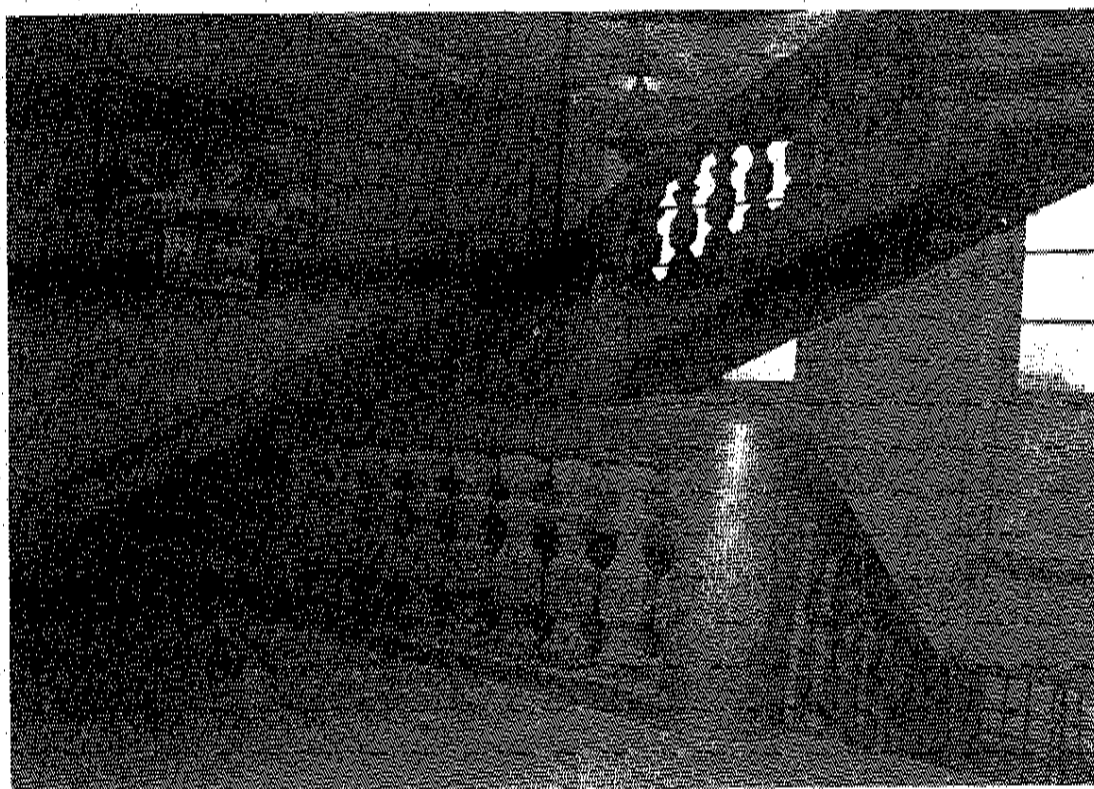
Le bâtiment qui abrite actuellement les collections du Musée s'appelle encore couramment "l'ancien presbytère". Il jouxte le nouveau presbytère inauguré en septembre 1972. Se trouvant dans un état délabré jusqu'en 1984, il a servi de dépôt de fouilles pendant douze ans. Livrée aux intempéries, la bâtisse a été sauvée grâce à l'aide de la Direction Régionale des Affaires Culturelles, du Conseil Régional et du Conseil Général. De quand date-t-elle ?

Hans Haug, dans sa brochure éditée en 1929 et intitulée "Reichshoffen, Niederbronn et environs, l'architecture du dix-huitième siècle dans les petites villes d'Alsace", nous révèle p. 53 que *"le presbytère catholique, situé au milieu d'un jardin au nord du chevet de l'église, date à peu près de la même époque que l'ancien hôtel de ville (1741) et présente le même caractère, bâtiment rectangulaire au toit très élevé, aux fenêtres encadrées de pierre de taille sans moulures et presque carrées"*. Mes investigations m'ont permis de découvrir que le bâtiment n'avait pas toujours servi de presbytère. Grâce aux documents des Archives municipales, je suis en mesure de broser un bref historique du presbytère ou maison curiale.

Sous l'Ancien Régime, l'entretien de la maison curiale était à la charge du Seigneur. Il est fait mention d'une maison curiale dans un document (1) relatant les principaux événements de la période seigneuriale à partir de 1286. En effet, p. 14, sont spécifiés les biens qui appartiennent à l'évêque de Strasbourg, comme seigneur de Reichshoffen, en 1570: *"Détail des maisons et autres bâtiments parmi lesquels est la maison curiale qui avait été bâtie treize années auparavant"*, donc en 1557.

Où était-elle située? Le même document nous parle p. 40 de la maison curiale appartenant toujours en 1606 à l'évêché de Strasbourg, sans préciser l'emplacement. Ce n'est qu'en 1699 que le livre-terrier situe le presbytère dans la rue des Juifs (2). Le livre-terrier de 1721 le place dans la rue de la Fontaine (Heckersgass) (3). En voici la traduction: *"Maison seigneuriale où demeure le sieur curé. Plus un quart et sept verges, une maison, cour et dépendances, d'un côté une ruelle communale, de l'autre une grange où il y a une retraite au milieu, par derrière sur la Heckersgass et par devant sur la Ambtsgass (4), dont au milieu passe le fossé appelé Mittelgraben"*. On peut donc admettre que le presbytère bâti en 1557 était situé rue des Juifs et qu'entre 1699 et 1721, le curé résidait dans un autre bâtiment situé rue de la Fontaine ou Heckersgass.

Au moment de la Révolution, l'édit de prescription du 17 juillet 1791 contre les clercs qui n'ont pas prêté serment provoque la fuite presque totale et concertée du clergé réfractaire dans tout le district de Wissembourg. Le curé réfractaire Lambrecht part et le curé assermenté Plagnieux arrive. La municipalité de Reichshoffen s'est refusée à installer le nouvel administrateur paroissial. Le baron Jean de Dietrich, seigneur de Reichshoffen, ne veut plus



*Escalier du 1er au 2e étage.*



*Extérieur du bâtiment avant restauration.*

loger le curé. Une lettre du Directoire du District de Wissembourg de décembre 1791 nous en donne la raison:

*"Requête de M. Jean de Dietrich, propriétaire de la ville de Reichshoffen,*

*Le Sieur requérant a déjà réclamé à diverses reprises auprès du Directoire du District de Wissembourg l'abandon en sa faveur de la maison, du jardin, des terres labourables et prés appelés vulgairement "die Pfarrgüther", possédés jusqu'à présent par les Sieurs curés de Reichshoffen. Tous ces biens sont une propriété des anciens seigneurs de Reichshoffen représentés aujourd'hui par le requérant, lequel pour son titre d'acquisition est entré dans tous leurs droits. Ces seigneurs avaient accordé la jouissance de ces maisons et biens aux Sieurs les curés parce qu'en leur qualité de collateur, ils les nommaient; et ils n'ont pas cessé d'entretenir la maison; mais, comme aujourd'hui, cette nomination est en vertu du décret de l'Assemblée Nationale au choix des citoyens, le sieur requérant n'a plus aucun intérêt de loger le curé qui aura été élu sans sa participation..."*

Sur l'état des citoyens de 1793 (5), le presbytère est toujours au même endroit, donnant sur la rue de la Fontaine et sur la rue du Bailliage, et il porte le n° 58. Dans sa séance du 16 juin 1793 (6), le Conseil municipal estime que le presbytère est trop grand et que son entretien coûte trop cher. Sa transformation ou sa vente permettrait de construire un nouveau presbytère.

Dans la même séance, le Conseil déplore profondément l'absence d'un curé assidu: *"Le citoyen Plagnieux, curé assermenté de Reichshoffen depuis 18 mois, n'a officié que deux fois du fait qu'il est constamment en déplacement. Les nouveaux-nés restent plusieurs jours sans être baptisés et les morts sont enterrés par leurs concitoyens"*. Le Conseil rédige une pétition pour obtenir la nomination d'un curé qui doit s'installer sur place sans interruption et qui mérite la confiance d'une population aussi importante que celle de Reichshoffen.

Le 28 Germinal an XI (18 avril 1803) (7), le Conseil municipal déclare accepter l'offre du citoyen Ignace Geiger qui se propose de céder le presbytère et la moitié du jardin curial à la commune. Ce dernier en est devenu propriétaire après aliénation par la République et soumissionné en exécution de la loi du 28 Ventôse an IV (19 mars 1796) et acquis le 23 Nivôse an VIII (13 janvier 1800). Le 22 Floréal an XI (12 mai 1803), le curé Etienne Schultz a pris possession de la cure de Reichshoffen devenue vacante par décret du 19 Germinal an X (9 avril 1802).

Le 26 Germinal an XII (16 avril 1804), le citoyen Mathieu Favier, publiciste du Ministre des relations extérieures, membre de la Légion d'Honneur et propriétaire du château de Reichshoffen, demande à la commune de libérer le logement occupé par le curé au dit château. Les propositions d'Ignace Geiger concernant la cession du presbytère étant jugées inacceptables pour la commune, le Conseil décide de transférer le cimetière à l'extérieur des murs de la commune et de construire à cet emplacement un presbytère avec jardin curial.

Cette délibération est annulée trois jours après lorsque le Conseil accepte les nouvelles conditions formulées par Ignace Geiger qui propose la somme de 4800 F pour la maison, cour et dépendances.

L'expertise de la maison curiale a été réalisée le 2 Prairial an XII (22 mai 1804) (8) par Ignace Weber, maître-maçon à Oberbronn, et Etienne Kieffer, maître-charpentier à Reichshoffen, experts assermentés. La maison et les dépendances sont situées dans la rue dite Amtsgass (rue du Bailliage) d'un côté et dans la rue dite Heckersgass (rue de la Fontaine) de l'autre.

Dans sa séance du 5 octobre 1809, le Conseil municipal insiste sur le retour à la commune de l'ancien presbytère. Le Conseil et plusieurs citoyens se portent garants pour

cette acquisition au cas où les moyens de la caisse communale ne permettent pas d'y faire face si les autorités de tutelle n'ont pas donné leur accord.

Le procès-verbal du 5 décembre 1809 nous apprend que Jacques Mathieu s'est rendu acquéreur du presbytère (9).

Par décret du 16 mai 1810, l'empereur Napoléon Ier autorise le maire de Reichshoffen, Antoine Héberle, à acquérir du sieur Jacques Mathieu, pour le prix de 6300 F, l'ancien presbytère avec dépendances. Le prix d'acquisition sera payé avec l'excédent du budget communal de 1809 et avec une partie de celui de 1810.

Le 19 juin 1814, le Conseil municipal a été convoqué "aux fins de délibérer sur les moyens à pourvoir aux frais de la reconstruction à neuf du presbytère de la commune". L'adjudication au rabais a déjà été passée par le Sous-Préfet le 22 juillet 1813, dûment ratifiée par le Préfet et portée à la somme de 14.730 F.

- "Considérant qu'il est de l'intérêt même de la commune de poursuivre avec célérité la reconstruction de son presbytère pour faire cesser le loyer énorme que la commune est obligée de payer depuis plusieurs années pour loger son curé.

- Considérant quoique les ressources qu'avait cette commune lorsqu'elle forma le projet de reconstruction se sont en plus grande partie évanouies par les événements de la guerre, il en reste cependant encore à pouvoir faire face aux frais de cette reconstruction,

le Conseil municipal espère obtenir de l'administration supérieure l'autorisation d'abattre de vieux arbres (chênes et hêtres) dans la forêt du Neuenwald."

Le 21 juillet 1814 (10), sur invitation du maire Joseph Millet, Ignace Weber, architecte assermenté, demeurant à Oberbronn, a procédé à l'estimation de l'ancien presbytère et à la maison appartenant à André Ulrich négociant à Strasbourg, "maison dont la commune se propose d'en faire l'acquisition et la destiner pour son presbytère, en remplacement de son ancien, qu'elle se propose de vendre et d'employer le produit à la nouvelle acquisition".

"L'ancien presbytère de la commune de Reichshoffen consiste en une maison à rez-de-chaussée et un étage présentement dans un état inhabitable et menaçant ruine, d'un bâtiment sous lequel se trouve la cave, d'une petite buanderie et d'un bâtiment d'écurie, le tout situé, dans ladite commune, d'un côté une ruelle communale, de l'autre Pierre Messmer et en partie les héritiers de Pierre Schellmanns, par devant la rue dite Amtsgass et par derrière la rue dite Heckersgass. Le tout situé sur une superficie de 9 ares, 76 centiares, a été estimé à 4386 F, 50."

"La maison appartenant à André Ulrich située dans ladite commune d'un côté le cimetière et l'église, de l'autre la rivière dite Schwartzbach, en haut en partie la rue dite Auf dem Graben et George Hohl et en bas les prés et le jardin. Cette maison avec dépendances consiste en:

1. une maison à rez-de-chaussée et un étage, toute construite en pierre de taille et maçonnerie;
2. un bâtiment contenant grange, écurie et remises;
3. un bâtiment servant à la buanderie et boulangerie;
4. la superficie de l'emplacement cour contenant 10 ares 61 centiares;
5. la clôture en mur de la cour;
6. la superficie du jardin, potager et verger attenant à la maison contenant 99 ares 36 centiares;
7. la clôture en mur du jardin contenant 777 ½ mètres carrés.

Le tout en très bon état est estimé à 25.205 F, 50."

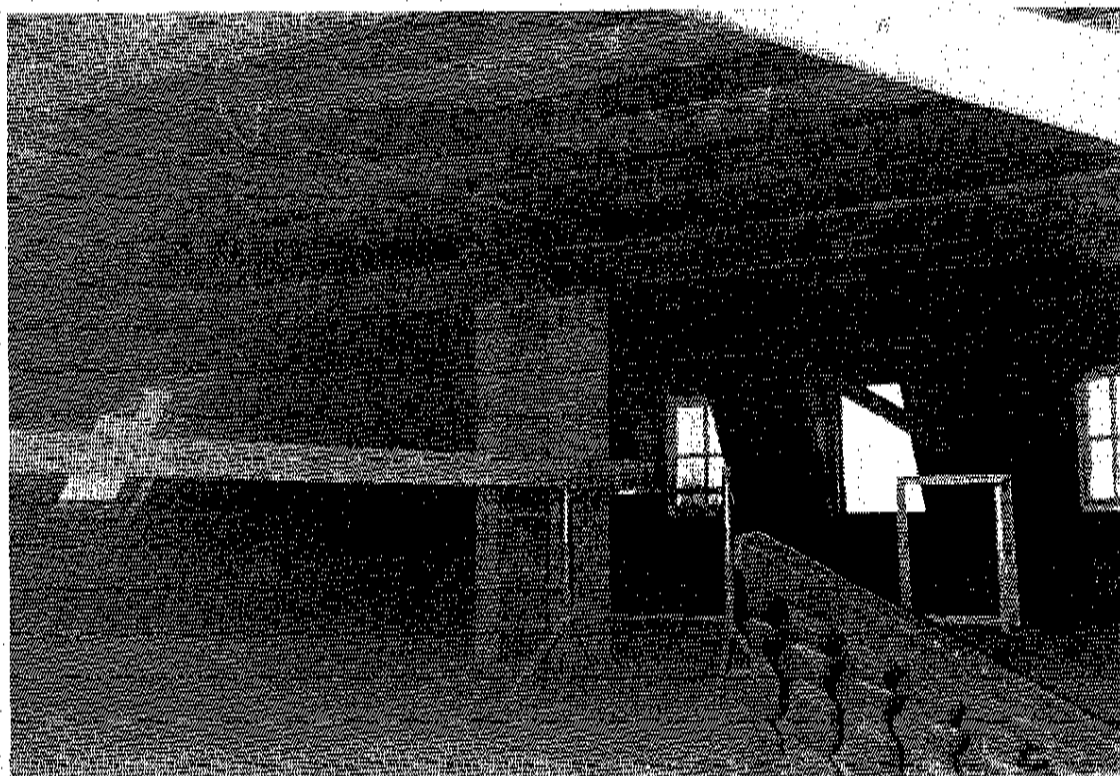




*Escalier du rez-de-chaussée au 1er étage.*



*Démontage de l'escalier par le menuisier.*



*Transformation du grenier en salle d'exposition.*

Finally par ordonnance du roi Louis XVIII du 14 janvier 1818 (11), *"le maire de la commune de Reichshoffen est autorisé à acquérir la propriété de M. Ulrich au nom de la commune, moyennant la somme de 20.720 F,50 pour loger le desservant. Pour payer le prix de cette acquisition, des frais et des intérêts, la commune de Reichshoffen est autorisée à aliéner aux enchères publiques un terrain communal estimé 400 F et l'ancien presbytère et ses dépendances estimé 5380 F,50. Le surplus du prix de l'acquisition sera fourni au moyen des fonds qui seront alloués au budget de ladite commune."*

Nous savons donc que le bâtiment abritant l'actuel musée a servi de presbytère à partir de 1818. Quelle était sa destination première? Un acte de vente du 27 août 1759 déposé aux Archives municipales nous apprend que François Christophe Feigenthal, mandaté par François Antoine Rémy, bailli, a acheté la propriété de Louis Marie Basset de Lestra pour 700 Florins (12).

Le prédécesseur de Rémy à l'office du bailliage de Reichshoffen s'appelait Sébastien de Fouquerolles. Ce dernier, déjà en fonctions en 1699 puisqu'il a signé le livre-terrier à cette date, avait une grande propriété entre la Bachgasse (rue du Ruisseau), le Schwarzbach et le Falkensteinerbach (13). Sans doute était-il parent d'Anna Maria Marguerite Mazille de Fouquerolles, épouse de Jean Claude Basset de Lestra, propriétaire de l'immeuble "Auf dem Graben".

Si nous pouvons affirmer avec certitude que sa construction est antérieure à 1759, date de l'achat par François Antoine Rémy, nous n'avons pas connaissance à ce jour ni de la date exacte ni de l'identité du constructeur.

Pendant combien de temps le bâtiment a-t-il servi d'office de bailli? Au moins pendant trente ans. François Antoine Erasme Rémy s'est marié à Reichshoffen en 1758 avec Fürst Maria Rosalia (14). Avocat au Conseil souverain d'Alsace, il a été nommé à l'office de bailli de la ville et seigneurie le 22 février 1759 par sa Majesté Impériale François, duc de Lorraine, alors seigneur de cette terre. Le 8 avril 1774, Jean de Dietrich lui a confié également l'office de bailli du bailliage de Niederbronn, composé des villages de Niederbronn, Gundershoffen, Uttenhoffen, Gumbrechtshoffen et de deux tiers de Griesbach (15). Rémy a exercé les fonctions de bailli jusqu'en 1787. C'est son gendre Joseph Ignace Sontag, également avocat au Conseil souverain d'Alsace, qui lui a succédé aux deux offices des bailliages de Niederbronn et de Reichshoffen. Une lettre du 8 février 1788 (16) nous apprend que le père de Joseph Ignace Sontag consent à payer à Rémy 12.000 livres pour la maison et le jardin. On peut donc supposer que le jeune couple Sontag y a habité au moins jusqu'en 1790, année de la création des nouvelles divisions administratives (départements, districts, cantons et communes).

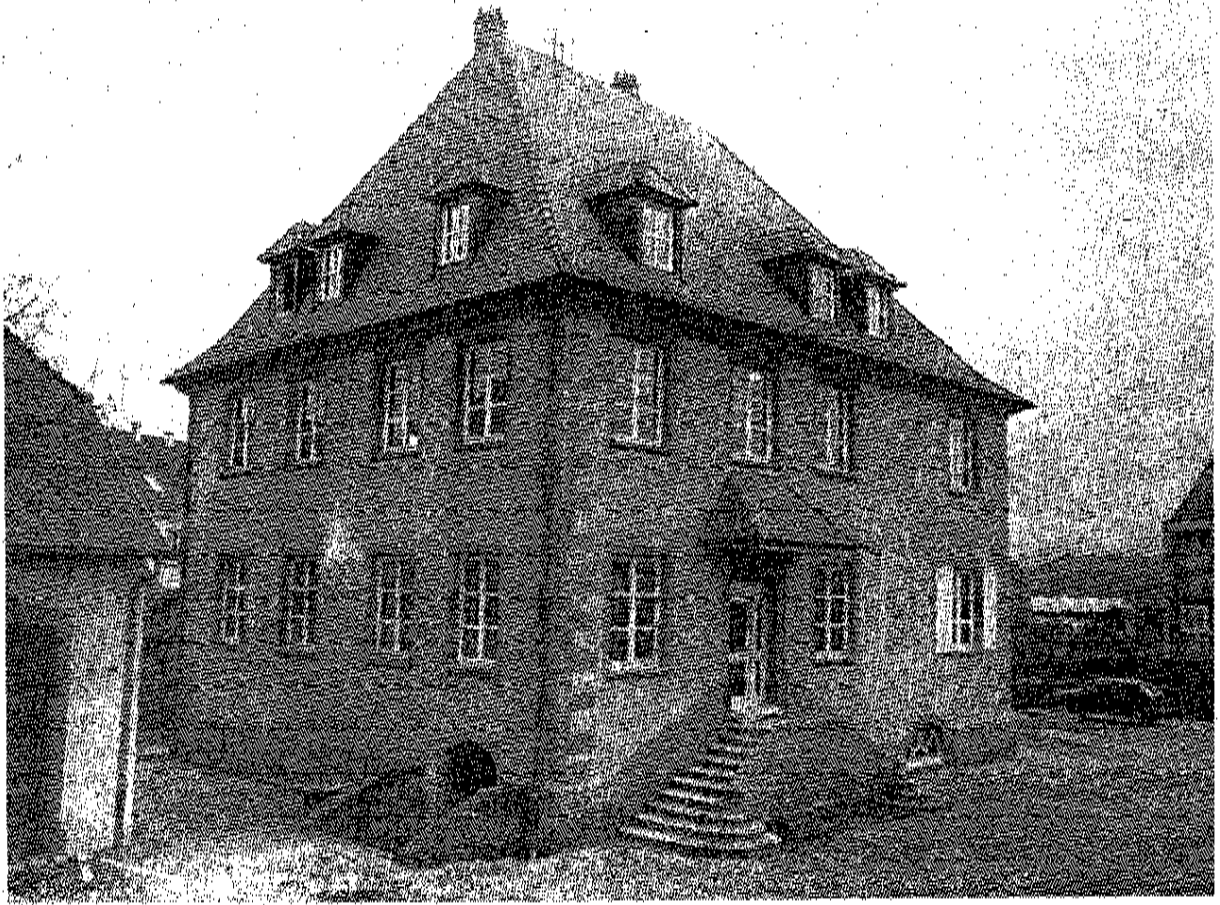
Peut-être qu'un jour un chercheur courageux se plongera dans les actes notariés, travail ô combien fastidieux, pour nous révéler les occupants de "l'ancien presbytère" pour la période allant de 1790 à 1818, ainsi que la date précise de sa construction.

**Bernard ROMBOURG**

## Notes

1. Spécification des biens remis par le Cardinal de Rohan, évêque de Strasbourg, à M. Jean de Dietrich le 25 août 1767 (ADBR série G 1392).
2. P. 677: "Pfarrhaus. Ein Behausung ein und anderseit ein allmendtschlupf, hinten der Kirchhoff, vornen die Stattschreiberey in der Judengass. Item die pfarrscheuer einseit allmendt anderseit die stattmauer, hinten der Kirchhof vornen auf Jacok danner" (Archives municipales).
3. P. 192: "Item ein Viertzel und sieben ruthen, ein Haus sambt der Hofreith und darzu gehörigem Bezirk einseits neben einem Allmendgässlein anderseits neben folgender Scheuer ist ein Schlupf dazwischen, stosst vornen auf die Heckersgass und hinden auf die Amtsgass, gehet in der Mitten der Mittelgraben dardurch. Gnädiger Herrschaft Eygen." (Archives municipales).

4. Aujourd'hui rue du Bailliage.
5. Archives municipales.
6. Archives municipales registre n° 3 p. 31 des P.V. de délibération du Conseil municipal.
7. Archives municipales registre n° 4 p. 40.
8. Archives municipales registre n° 4 p. 52.
9. Archives municipales registre n° 5 p. 1.
10. Archives municipales registre n° 8 p. 31.
11. Archives municipales registre n° 8 p. 58 et 59 (copie).
12. "Herr Frantz Christoph Feigenthal wohl verordneter cantzelist bey E. hochlöblichen Regierung vom Bistumb Strasbourg zu Zabern wohnhaft als bevollmächtigter von Herren Louis Marie Basset de Lestra als einziger sohn und Erb von H. Jean Claude Basset de Lestra gewesten Capitain unter dem Regiment Pkardie undt von Anna Maria Marguerithe Mazille de Fouquerolle seinen gewesten Eltern... benanntlichen eine in allhiesiger Stadt auff dem graben vor dem vorderenthor gelegene Behausung, Scheuer, Stallung hoff und garthen sambt übrigen recht und gerechtigkeiten einseits neben Peter Knöpffler anderseits neben dem Mittelgraben vornen auf den Stattgraben undt hinten auf die bach ziehendt... umb die Summ von sibem hundert Gulden frantzösischen Währung... Roth Stattschreiber."
13. Extrait du livre-terrier: "Ein Haus Hofreith und Garthen einseits neben der Mühlbach und mit dem Garthen neben der Stadtmauer, anderseits neben der bach, stosst vornen auf den Ablass und hinten mit dem Haus auf das Almend, ein Garthen einseits neben der Mühlbach, anderseits neben der Niederbronner bach und unden an dem Garthen kommen beyde bach zusammen".
14. Actes de mariage aux Archives municipales.
15. ADD (Archives de Dietrich) carton V, liasse 7.
16. ADD 5/7/i.



*Bâtiment après restauration.*



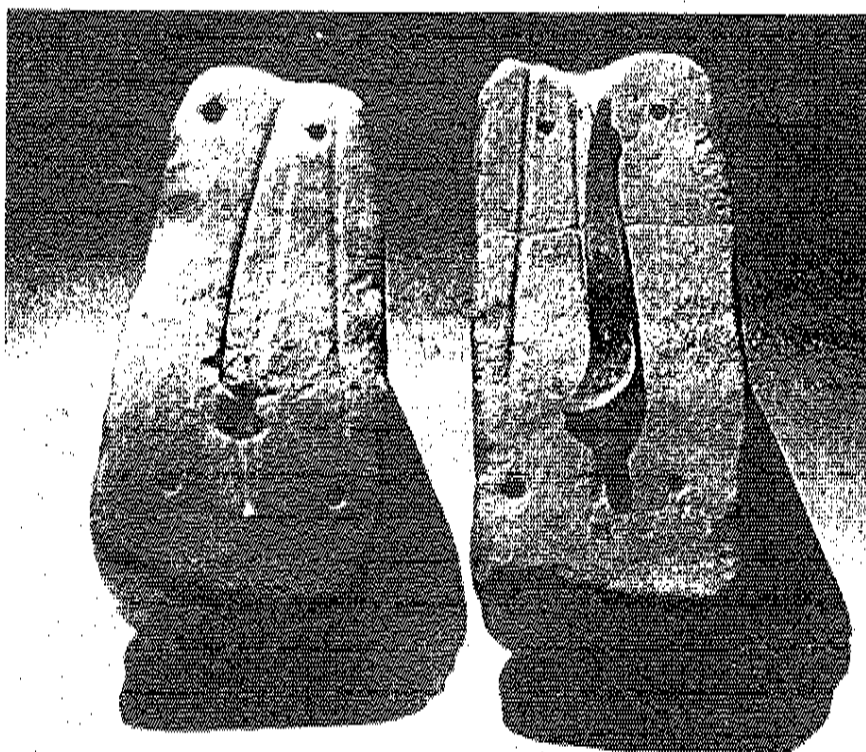
## **Un ancien mouleur-fondeur parle de son métier**

A l'occasion de la soirée "Invitation à l'insolite au Musée", la Société d'Histoire a accueilli, le jeudi 21 octobre, M. Joseph Gross, ancien chef de la Fonderie de Niederbronn, assisté de MM. Welsch et Faul. Le public, attentif, a pu ainsi prendre connaissance de l'évolution des techniques, des plus anciennes à celles qui font, aujourd'hui encore, la renommée de la Fonderie. Dans son introduction, le conservateur Bernard Rombourg a brossé l'histoire de la fonte à travers les siècles. Joseph Gross prit le relais pour nous familiariser avec un des plus anciens métiers du monde, celui de mouleur-fondeur. Grâce à son exposé vivant et enrichi par quarante-cinq années d'expérience, il a su capter l'attention de l'auditoire par une vulgarisation adéquate d'une science apparemment austère. Tous ceux qui ont eu le privilège de bénéficier de l'exposé de M. Gross auront dorénavant un regard plus expert, mais aussi plus admiratif, en présence des nombreuses collections en fonte moulée du Musée, convaincus que les activités des modelleurs, moulcurs, noyauteurs et fondeurs appartiennent à coup sûr à la famille des arts nobles.

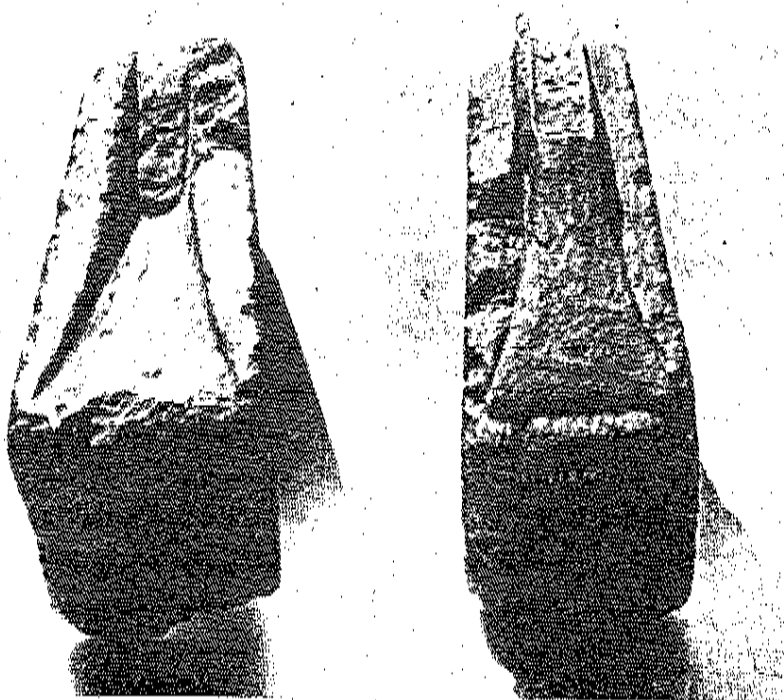
### **Historique de la fonderie.**

L'importance de l'utilisation des métaux est telle que les savants n'ont pu mieux définir les ères, ou âges, immenses tranches de vie, véritables frontières temporelles de la préhistoire, qu'en les liant aux mots pierre, bronze et fer. Le travail des métaux pour les hommes d'alors répondait à une nécessité première: ils devaient se défendre contre une faune toute puissante, aux proportions gigantesques, à laquelle ils n'avaient opposé jusque-là que des armes grossières. Celles-ci furent d'abord – au prix de quelles difficultés! – taillées dans la pierre. La découverte des métaux, or, argent, cuivre, étain, fer, et surtout la possibilité de les marteler et de les fondre, préparèrent, dès la fin de l'Age de la Pierre, le règne de la métallurgie.

Si on ignore la date exacte de l'utilisation des métaux, tout laisse croire que le fer fut découvert par l'empereur chinois Fou-Hi, environ 3000 ans avant Jésus-Christ. Travaillés d'abord à froid par martelage, les métaux furent transformés en armes ou outils. Mais la rupture définitive entre ce qui avait été l'Age de Pierre et ce qui devait devenir l'Age de Bronze fut consacrée le jour où l'on obtint par fonte les admirables objets, témoins de cette pré-civilisation, qui ornent de nos jours les musées d'antiquités. Par quel miracle, semblable pas de géant put-il être accompli? En quel esprit germa l'idée merveilleuse de mettre le feu en contact avec le métal? Cette rencontre fut-elle accidentelle? C'est là une hypothèse fort séduisante et tout porte à croire qu'en ces temps lointains, comme aujourd'hui encore, le hasard, cet ami des savants, servit, lui aussi, nos ancêtres. Il ne paraît pas absurde, en effet,



*Moules de couteaux en pierre avec couteau à soie en bronze.  
Age du Bronze (Musée de Saint-Germain-en-Laye).*



*Moules de haches en stéachiste et hache en bronze découverte à Provins (S.-et-Marne).  
Age du Bronze (Musée de Saint-Germain-en-Laye).*

d'admettre que les hommes de la préhistoire furent amenés à constater, à leur profond étonnement, lors de quelque incendie de forêt, une réduction des roches métallifères.

Si ce jour-là marqua indiscutablement la véritable naissance de la métallurgie, il renforça aussi, on s'en doute, le pouvoir quasi-divin du feu. L'homme primitif ne pouvait manquer d'être frappé par la faculté que présentent les liquides d'épouser la forme des objets creux dans lesquels ils se trouvent et qu'ils conservaient en se solidifiant. Tout porte à croire que les premiers moules furent confectionnés en pierre tendre taillée au négatif de l'objet à fabriquer. Les plus anciens datent du commencement de la fonderie et sont antérieurs à la découverte du bronze. Ils sont formés par de simples entailles creusées dans la pierre, dans lesquelles le cuivre était coulé à l'air libre. Les pinces de forge n'existant pas, les objets hérissés de bavures et de boursofflures étaient écrouis à froid.

Par la suite, les moules, toujours en pierre, comportèrent deux parties susceptibles de se recouvrir. Ils étaient munis d'évents et, souvent, d'un bassinet de coulée. L'un d'entre eux, en deux parties, servant à couler des haches de bronze, a été retrouvé en Cornouailles. On a estimé son âge à 3000 ans avant Jésus-Christ.

On a par ailleurs retrouvé dans la vallée du Nil des objets en bronze moulé et une peinture murale du temple de Karnak représentant une fonderie, datant de 1500 ans avant Jésus-Christ. La plupart des ustensiles de ménage égyptiens étaient en bronze fondu ou martelé.

Dès l'Age du Bronze, deux méthodes de moulage furent pratiquées: la fonte en moule et la fonte à cire perdue. Dans ce dernier cas, l'objet fabriqué était unique. En effet, le modèle confectionné avec de la cire était enrobé de couches successives d'argile délayée qui en prenaient l'empreinte. La fusion de la cire au cours du séchage du moule par le feu laissait un creux dans lequel on versait le métal liquide. Pour récupérer l'objet lors du refroidissement, il fallait casser le moule. Ce fut le cas lors de la confection des statuettes Apollon et Eros, exposées au sous-sol du Musée.

Hérodote mentionne que le fer était travaillé en Crète deux siècles avant la Guerre de Troie. Il est convenu de faire remonter l'Age du Fer à la période de Hallstatt (Salzkammergut en Autriche), depuis le premier millénaire jusqu'à cinq-cents ans avant Jésus-Christ.

A l'époque gauloise, le fourneau était formé d'un profond creuset d'argile dans lequel on entassait alternativement des couches de charbon de bois et de minerai. Il était placé dans la direction des vents dominants. L'air entrant par la tuyère permettait d'atteindre une température suffisante pour fondre le minerai et opérer la réduction. On obtenait directement le fer sous la forme d'une masse spongieuse, la loupe.

Le 12<sup>e</sup> siècle fit connaître la coupellation. L'usage de grands soufflets, le plus souvent accouplés, permit d'augmenter la température des foyers. Le 14<sup>e</sup> siècle, sous l'impulsion d'artisans liégeois, donna naissance à la fonte, primitivement appelée fer liquide, fer cru ou fer aigre.

Jusqu'au 18<sup>e</sup> siècle, la technique du métier se perfectionna surtout en matière de fusion. Le remplacement progressif du charbon de bois par la houille donna, à cette époque, un grand essor à l'industrie du fer. Le 18<sup>e</sup> siècle vit naître Réaumur, pionnier de la sidérurgie et de la fonderie. Il exécuta ses expériences à l'aide d'un petit four portatif de son invention, véritable ancêtre du cubilot moderne, capable de fondre deux livres de métal en moins d'une demi-heure. En 1770, l'anglais Wilkinson réalisa le premier cubilot industriel utilisant le coke. Ce fut l'origine des fonderies de seconde fusion, à grand débit, indépendantes du haut-fourneau. Leur développement devait donner à l'industrie de la fonderie de fonte sa physionomie actuelle.





*Un haut-fourneau à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle d'après un tableau de Pieter Brueghel 1528-1569.*

*Le haut-fourneau est une construction en pierre s'élevant près d'un ruisseau. Il est chargé par le haut. Des ouvriers y jettent tour à tour du minéral concassé et du charbon de bois qu'ils transportent dans des paniers. Les fumées s'échappent par cette ouverture. Une roue à aubes met en mouvement les soufflets. Derrière le fondeur qui fait face au foyer, la rigole où s'écoule la fonte liquide.*

*Ce jour-là, deux seigneurs, propriétaires sans doute de l'exploitation, visitent leur "moulin à fer" et s'entretiennent avec le maître fondeur.*

surmontent à la surface de la pièce coulée. Ce procédé ne peut être employé que pour la fabrication de pièces de peu d'épaisseur et ne demandant pas de grands soins (plaques de fonte servant à recouvrir des caniveaux...).

- le moulage en châssis: pour les pièces de fonte compliquées, on fait en sorte que l'empreinte de l'objet soit entièrement renfermée dans la masse de sable, et dans ce cas le sable est maintenu par des cadres ou châssis.

Pour obtenir l'empreinte, on se sert d'un modèle, c'est-à-dire d'une pièce-type semblable à celles que l'on veut fabriquer. Pour les pièces ne comportant pas de trous ou de creux, on se sert d'un modèle "nature". S'il doit en exister, on construit des modèles avec noyaux, c'est-à-dire tels qu'une partie des surfaces à obtenir sont données par des pièces rapportées dans le moule.

Les creux sont réalisés dans des boîtes en bois, en métal, en plâtre ou en matières synthétiques reproduisant la forme en creux. Ces boîtes sont en autant de parties qu'il est nécessaire pour que l'extraction des noyaux soit facile.

Le sable servant à la fabrication demande une préparation spéciale: il est mélangé avec des matières qui lui donnent de la porosité et de l'élasticité. La matière la plus communément employée autrefois était le crottin de cheval séché et tamisé. Malaxé avec trois fois son volume de sable, mi-partie neuf et vieux, il donne un mélange spongieux qui devient, après séchage des particules de crottin, tout à fait poreux et se prêtant bien au retrait de la fonte. On remplace aujourd'hui le crottin de cheval par de la résine synthétique.

Les agglomérants sont variés: résine, dextrine, glucose, huile de lin etc... Pour donner de la résistance aux noyaux, on les munit, sauf quand ils sont très petits, d'armatures en fil de fer ou en fonte qui aident à les manipuler. Les noyaux doivent être séchés avant leur mise en place dans les moules pour éviter tout dégagement de vapeur. Ce séchage s'effectue dans des séchoirs spéciaux ou étuves.

Pose des noyaux: autrefois on ménageait des repos de quelques centimètres aux deux extrémités pour supporter le noyau. Aujourd'hui, on utilise des supports à noyau ou "queues de cochon" pour créer l'espace entre le moule et le noyau, pour permettre la coulée de la fonte.

- le moulage en fosse: pour les très grosses pièces, les châssis seraient trop considérables en poids et en dimensions. On exécute alors le travail dans des fosses dont les parois remplacent celles du châssis.

Ces trois procédés de moulage sont exécutés à la main, c'est-à-dire que toutes les opérations de foulage du sable, de lissage des parties du moule etc... sont faites à l'aide des outils à main du mouleur: fouloir, lisseur, spatules, truelles etc... Le moulage à la machine s'effectue par des moyens mécaniques divers.

#### **L'outillage de manutention:**

Il n'y a pas très longtemps, toutes les manutentions de matières premières, de moules ou de matériel étaient effectuées à la main, à la brouette ou avec des engins primitifs. Aujourd'hui on manoeuvre à la grue, au pont roulant ou au palan, au moyen de chaînes ou de balanciers.

Pour distribuer et couler la fonte on utilise:

- pour les petites pièces: la poche à main munie d'un manche ou la poche-brancard à fourches.
- pour les autres pièces: la poche-théière sur chariot où le basculement se fait au moyen d'un dispositif mécanique de roue et vis sans fin.

## **Le métier de modelleur-noyateur et de mouleur-fondeur.**

Le modelleur crée et réalise le modèle de base. Le noyateur réalise le noyau qui donne le creux ou la cavité de la pièce. Le mouleur prépare le moule et le fondeur coule la pièce à fabriquer. Souvent le même artisan est capable de réaliser les quatre opérations. Les apprentis étaient déjà formés par De Dietrich au début du 19<sup>e</sup> siècle. *"Dans les années 50, nous étions encore une vingtaine. Aujourd'hui il n'y a plus personne et c'est dommage"*, regrette Joseph Gross.

### **La fonderie:**

Une fonderie comprend:

- un hall de stockage des matières premières (charge métallique, coke, castine, sable),
- un outillage de manutention (grues, ponts roulants, palans...),
- des cubilots ou fours de seconde fusion,
- depuis 1975, un four électrique de maintien en température (1350°), alimenté par le cubilot,
- une sablerie pour préparer le sable de moulage,
- un atelier de moulage avec l'appareillage destiné à la confection des moules,
- un atelier de modelage pour la fabrication d'un modèle de base,
- un atelier de noyautage pour la fabrication des noyaux,
- un atelier de finition,
- un hall de stockage des produits fabriqués,
- un hall d'expédition.

### **Les matières premières:**

Pour le moule:

- sable de carrière non séché (sable vert),
- sable d'étuve ou recyclé après exécution du moule,
- argile broyée,
- noir ou poussier de charbon de terre.

Pour le noyau:

- un sable bien poreux et pur,
- des agglomérants: huile de lin, résine, crottin de cheval...

Pour le cubilot:

- la charge métallique: 25% de fonte de première fusion (gueuses), 40% de vieille fonte, 25% de fonte de recyclage, 10% d'acier;
- le coke: 10 à 15% du poids de la charge métallique;
- la castine (calcaire): un tiers du coke.

### **L'atelier de moulage:**

Le moulage consiste à créer une cavité de forme déterminée destinée à être remplie de métal. Un moule est, par conséquent, l'empreinte de ce que sera l'objet qu'on désire obtenir. On distingue trois procédés de moulage:

- le moulage à découvert: la fonte n'est pas emprisonnée hermétiquement et effectue librement sa dilatation puis sa contraction. On se borne à imprimer dans une couche de sable préalablement nivelée le modèle de l'objet. On n'emploie que du sable vert (non séché).

On ménage une cavité qui communique avec l'objet par des canaux, dans laquelle on verse la fonte qui remplit le vide. On enfonce habituellement le modèle un peu plus qu'il n'est nécessaire pour que les canaux servent également de chenaux d'évacuation aux scories qui

### **La coulée des moules:**

Après le remoulage, opération qui comporte la mise en place et la fixation de toutes les parties amovibles du moule, on verse le métal fondu dans les moules.

Procédés de coulée: l'introduction du métal dans le moule est différente selon la nature, le volume et la forme des objets à couler. Les principaux modes de coulée sont:

- la coulée directe en chute: employée pour les petites pièces demandant un métal très chaud par le chemin le plus court.

- la coulée à talon: le métal n'arrive pas directement sur l'empreinte mais sur le côté. Elle est utilisée pour les moules de peu de profondeur et de surface assez grande.

- La coulée en source: pour les moules assez fragiles, on fait arriver le métal par la partie basse du moule, dans lequel il s'élève parallèlement à la base, à la manière d'une source. Ce procédé offre plusieurs avantages:

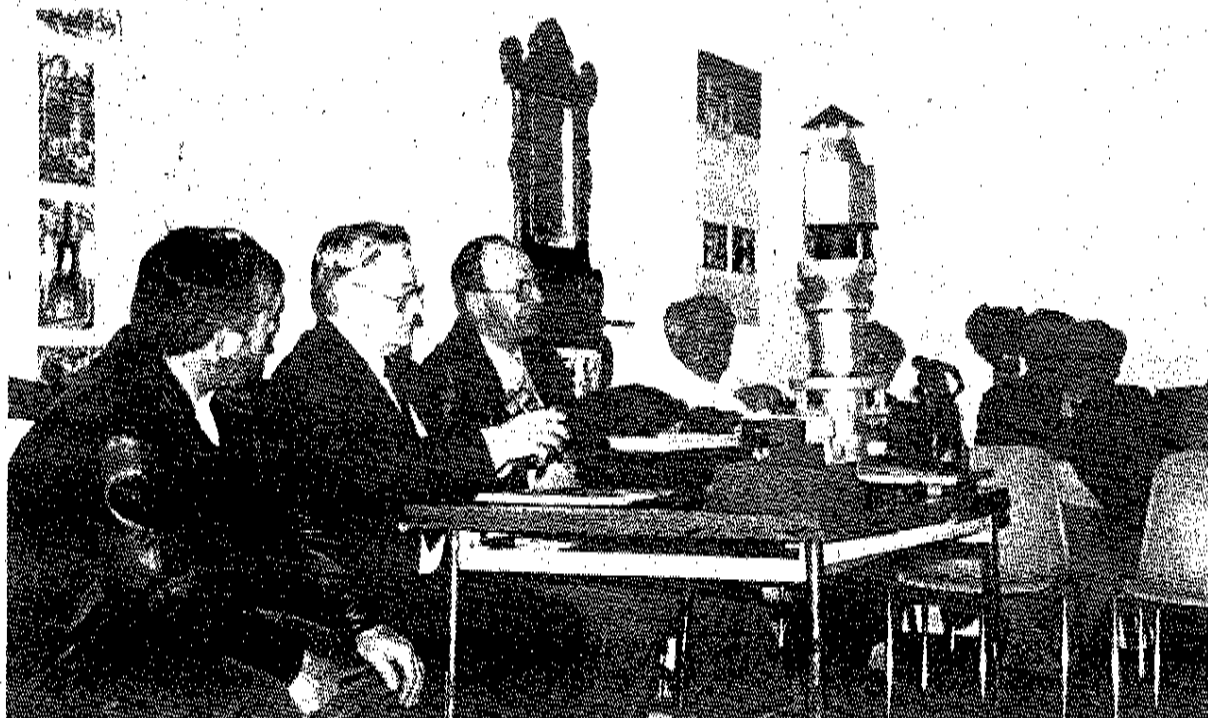
- . sécurité pour la conservation des parois,
- . évacuation des gaz et des impuretés au sommet de la nappe liquide par les événements.

### **Finitions:**

Environ 90 minutes sont nécessaires au refroidissement des moules et surtout des pièces avant le décochage. Cette dernière opération consiste à séparer le sable de moulage des pièces en fonte. Le noyau se détruit parce que la résine est décomposée au moment de la fusion et on peut évacuer le sable par des ouvertures prévues à cette fin.

Le sable est recyclé et les éléments sont transportés vers l'atelier de parachèvement. Il faut faire subir aux objets fabriqués un nettoyage et un ébarbage qui leur donnent l'aspect marchand propre aux produits finis. Grenailage, ébarbage, moulage, test de pression précèdent les opérations de surfacage, perçage, taraudage ou assemblage, s'il y a lieu.

**Joseph GROSS**



*Soirée insolite au Musée avec, de gauche à droite: MM. Weller, Gross, Faul et Rombourg.*



# Notices historiques des hauts-fourneaux de Jaegerthal, Reichshoffen et Niederbronn

## Jaegerthal

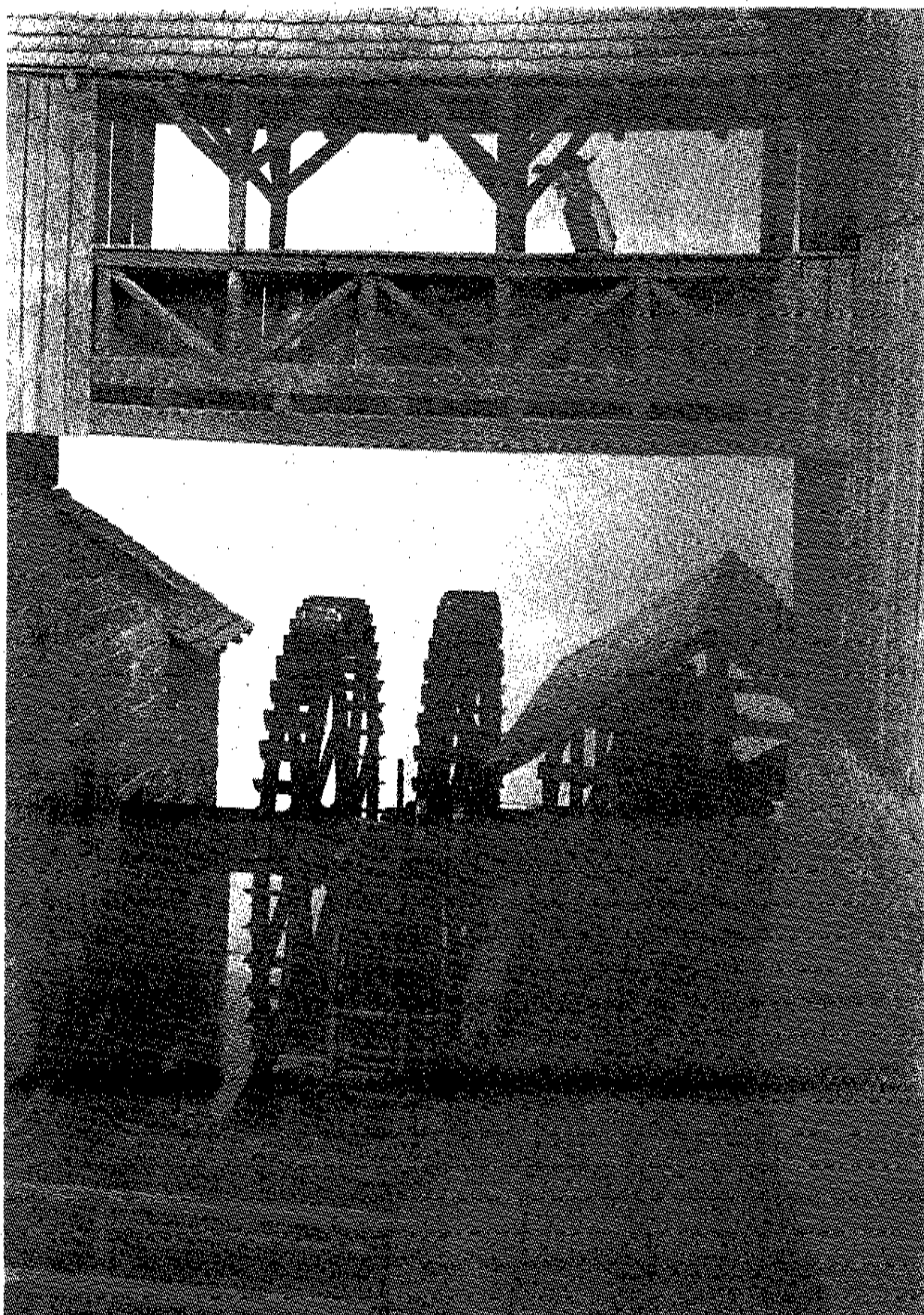
Le haut-fourneau de Jaegerthal avait été allumé pour la première fois le 5 avril 1685 et il fut éteint le 19 décembre 1885. Une note de Jean Serp, pasteur à Niederbronn de 1682 à 1687 et conservée dans les registres paroissiaux nous apprend que, sur ordre de Jean Dietrich, un service religieux avec sermon et prières spéciales consacrait la mise à feu du fourneau. Voici la traduction de la prière (1):

*"Dieu tout puissant, Père miséricordieux, toi qui as créé le ciel et la terre par ta parole et qui as donné aux hommes toutes sortes de minerais, Toi qui as aussi donné aux hommes le savoir et le raisonnement nécessaires pour exploiter ces dons, les utiliser, en tirer profit, nous qui voulons, par tes cadeaux paternels, par la mise en route de cette fonderie, servir nos prochains, nous implorons ta toute-puissance, qu'elle bénisse notre entreprise. Protège par Ta bienveillance paternelle tous les hommes qui oeuvreront dans cette usine car Jésus-Christ, ton fils bien-aimé, a dit: "Ce que vous demandez à mon Père en mon nom vous sera accordé". Fort de cet ordre clément, je t'appelle, Notre Père, avec espoir et confiance filiale, ainsi que le Seigneur nous a enseigné et recommandé la prière: Notre Père qui es aux cieux..."*

Bâtiment du haut-fourneau: *"C'est une halle bâtie autour du massif du haut-fourneau et dont le toit est appuyé sur ce dernier. Dimensions: 21 mètres sur 13 mètres. Construction en moellons, couverture en tuiles simples..."*

Le haut-fourneau: *"Le haut-fourneau a son massif en pierre de taille, la chemise en briques réfractaires. La distance du fond du creuset au gueulard est de 10 mètres. Le massif construit en 1800 a été refait à neuf pour un tiers environ en 1836. La partie du massif au-dessus du sol est assez fortement crevassée."*

La machine soufflante: *"Le moteur est une turbine Fourneyron pour laquelle on débite environ 300 litres d'eau par seconde, le minimum du débit du Schwartzbach; on lui attribue 10 chevaux de force. La soufflerie se compose de trois cylindres en fonte, de 0 mètre 765 de diamètre; la course du piston est de 1 mètre 280; ils sont à double effet. Cet appareil et son moteur sont renfermés dans un bâtiment en moellons avec chaînes en pierre de taille, couverture en tuiles doubles. Il est à 27 mètres du haut-fourneau. L'ensemble est dans un état parfait de conservation et fonctionne avec une régularité remarquable."*



*Les deux roues à aube activant l'une le bocard, l'autre les deux soufflets de forge.*

Appareil à chauffer le vent: *"Placé dans le bâtiment du haut-fourneau, il consiste en deux appareils de Calder superposés l'un à l'autre. Les tuyaux porte-vent ont 0m270 de diamètre; les coudes 0m162; ils sont librement placés dans une maçonnerie. L'appareil est chauffé par les gaz qui descendent du gueulard dans une conduite en fonte; on peut y porter la température du vent à 300 degrés centigrades. Il renferme avec les conduites qui amènent les gaz du gueulard environ 10.000 kilos de fonte."* (1 bis).

## Reichshoffen

En 1767, Jean III de Dietrich fit construire par Christian G'Styr (2) une forge au canton dit Obermatt, à l'emplacement du moulin à huile et à fouler le chanvre appartenant au Schultheiss Sébastien Héberlé (3). "Deux tours accouplées renferment sous un même bâtiment fort vaste deux hauts-fourneaux, près desquels sont construites deux grandes halles à charbon. Elles ont chacune une porte au-devant des deux rampes qui conduisent au gueulard, et sont accompagnées de deux casernes fort étendues, destinées au logement des ouvriers; ces casernes bordent la chaussée royale" (4).

"Le 5 mai 1768, le curé Joseph Amédée Straubhar, curé de l'église paroissiale de Reichshoffen, a béni le premier four destiné à fondre du fer situé dans l'enceinte sur le terrain de cette paroisse" (5).

En 1804, un des deux hauts-fourneaux fut transféré à Niederbronn (6). En 1830, le deuxième haut-fourneau, éteint depuis 1823, fit place à l'usine de construction mécanique. Le 24 septembre 1834, l'entreprise Mme Veuve de Dietrich et Fils demanda à l'autorité préfectorale l'autorisation de reconstruire le second haut-fourneau abandonné et de construire deux fourneaux à réverbère pour la seconde fusion de la fonte (7). Le 17 novembre 1836, ils renoncèrent à rétablir le haut-fourneau de l'usine de Reichshoffen et sollicitèrent l'autorisation de le transférer à Niederbronn (7).

## Niederbronn

La création de la forge de Niederbronn remonte à l'année 1769. Au début la production était réduite à la transformation en fonte marchande de la fonte brute (gucuses) produite par les hauts-fourneaux de Reichshoffen. En 1804, un des hauts-fourneaux de Reichshoffen fut transféré à Niederbronn. Le maréchal Christophe Kellermann, très lié à la famille des maîtres de forge de Dietrich, avait été invité pour présider à la cérémonie de l'allumage du haut-fourneau, baptisé Christophe. Ainsi peut-on lire dans "Der Niederrheinische Kurrier" du 22 Messidor an XIII (11 juillet 1805):

*"On nous dépêche depuis Niederbronn: mercredi dernier, le 14, le très illustre maréchal Kellermann est arrivé à Niederbronn en compagnie du général Leval, accueilli avec enthousiasme par toute la population. Des fillettes vêtues de blanc ont semé des fleurs sur son passage et lui ont présenté des bouquets. Des coups de canon ont été tirés. Le lendemain, un cortège précédé de musiciens se rendait au haut-fourneau de Niederbronn que Monsieur le Maréchal d'Empire alluma. Le soir, il y eut un grand bal et un feu d'artifice. Un transparent en forme de couronne portait les noms de Valmy et Kellermann" (8).*

En 1823, l'installation de deux tuyères a permis de lancer l'air des soufflets d'une manière continue sur le foyer de combustion. Grâce à ce système, "Christophe" fabriquait désormais à lui seul autant que les deux hauts-fourneaux de Reichshoffen. Cela eut pour conséquence l'arrêt du deuxième haut-fourneau de Reichshoffen.

Le 17 novembre 1836, le Préfet du Bas-Rhin, Choppin d'Arnouville, fit placarder et publier une affiche pendant quatre mois à Niederbronn, Wissembourg et Strasbourg, relative à l'établissement d'un haut-fourneau destiné à fondre le minerai de fer à Niederbronn, dont voici un extrait:

*"Madame Veuve Dietrich et Fils, demeurant à Niederbronn, propriétaire des usines dites Forges du Bas-Rhin, demandent la permission d'établir à Niederbronn à côté de l'ancien fourneau et sur l'emplacement de l'ancienne forge de cette usine, un nouveau haut-fourneau dont la machine soufflante sera mise en jeu par une machine à vapeur, chauffée par la flamme du gueulard. Ce fourneau, qui marchera sans cours d'eau, remplacera l'ancien haut-fourneau de Reichshoffen, que les demandeurs voulaient reconstruire, et qu'ils se proposent maintenant de supprimer définitivement. Les minerais qui alimenteront le nouveau fourneau seront pris dans les minières et mines qui alimentent les trois autres fourneaux des Forges du Bas-Rhin" (7).*

Le 10 janvier 1837, le Préfet publia un supplément à l'affiche du 17 novembre 1836, dont voici le contenu:

*"Le nouveau fourneau consommera soit du charbon de bois, soit du coke de Sarrebrück. Les bois seront tirés des forêts qui alimentent les Forges du Bas-Rhin ou du commerce; la consommation annuelle s'élèvera à 14.000 stères environ" (7).*

Un document non daté nous apprend que *"le haut-fourneau de Niederbronn n°2 a été mis à feu le 16 août 1837 et mis hors feu le 27 septembre 1839" (9).*

Haut-fourneau n°1: *"Massif en pierre de taille construit en 1804; chemise en briques réfractaires refaite en 1834. Distance du fond du creuset au gueulard environ 10 mètres.*

*La machine soufflante consiste en deux caisses en bois ayant les pistons en fonte; ceux-ci reçoivent le mouvement par une roue hydraulique à augets de côté en bois et fonte; ayant de diamètre 6 mètres et de largeur 2 mètres 75; cette roue est de la force de 15 chevaux. Les conduits du vent sont en fonte et ont 0 mètre 27 de diamètre. Une communication de mouvement en fonte met en activité le mécanisme de la charge." (1 bis).*

Haut-fourneau n°2: *"Même hauteur et même genre de construction que le n° 1. La machine soufflante consiste en un cylindre en fonte ayant 1 mètre 30 de diamètre dont le piston est mû par une machine à vapeur de la force de 18 chevaux, système de Wolff à haute pression. Il y a un régulateur sec en fonte. La machine est alimentée par deux chaudières en tôle timbrées à 4 atmosphères dont chacune peut suffire à donner le vent aux deux hauts-fourneaux. Elles sont chauffées directement par les gaz du gueulard.*

*Une transmission de la machine soufflante donne le mouvement:*

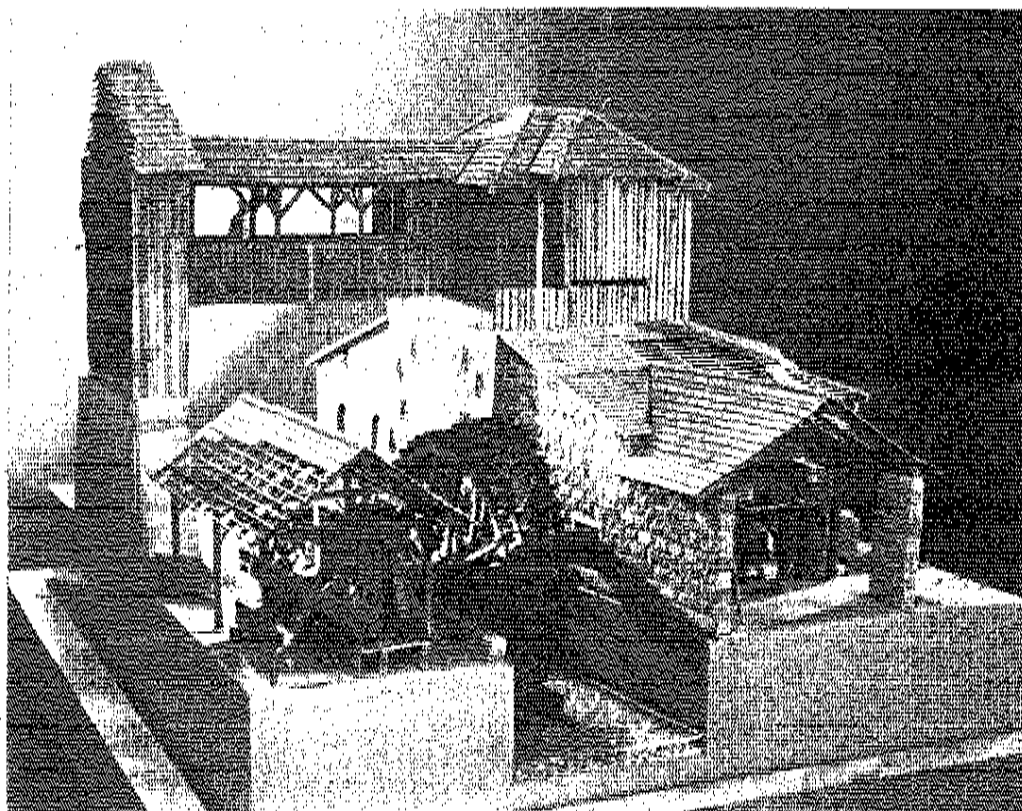
- au mécanisme de la charge;*
- à une scie circulaire pour façonner le bois cru consommé par le haut-fourneau.*

*Ces accessoires peuvent aussi être mus par une transmission de la roue du bocard.*

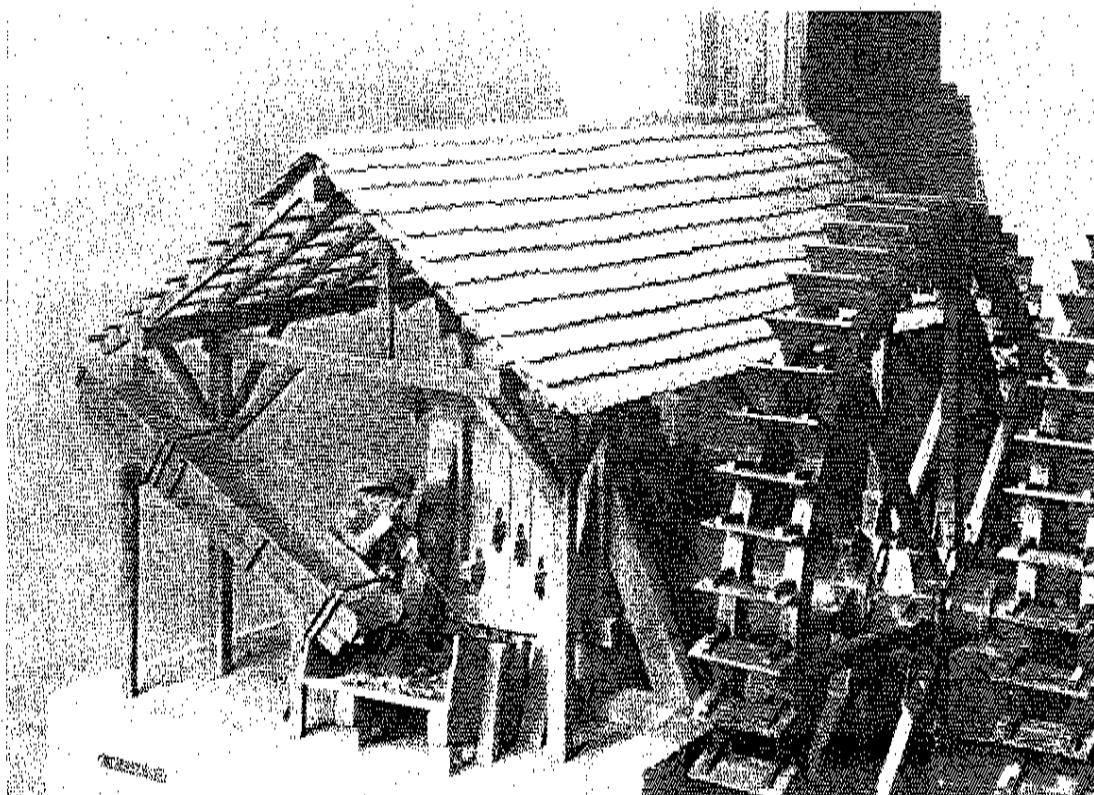
*L'appareil à chauffer le vent des deux hauts-fourneaux: disposé pour desservir jusqu'à 3 tuyères par fourneau. C'est l'appareil de Calder ayant les deux conduites horizontales superposées comme à Jaegerthal. Les tuyaux ont 0 mètre 27 de diamètre, les coudes 0 mètre 21. On peut chauffer l'appareil à volonté pour l'un ou l'autre des deux fourneaux. Non compris l'armature en fonte des parois, on y a mis pour les tuyaux de tout genre 18.000 kilos de fonte." (1 bis).*

Les rapports de la gérance de 1826-1859 (10), de 1859-70 (11) ainsi que de 1870-80 (12) nous révèlent les périodes de fonctionnement, les consommations et la qualité des fontes produites. Ainsi nous apprenons que les deux hauts-fourneaux ont fonctionné soit simultanément soit alternativement de 1840 à 1865. Les archives de 1865 à 1870 sont pratiquement inutilisables. Durant l'exercice 1871-72, le haut-fourneau n°1 a été démoli. Le haut-fourneau n°2 fut mis hors service en août 1875. Nous fournissons ci-dessous un récit très intéressant, extrait des "Souvenirs d'un baigneur", livre publié par Cunier aux éditions Jean Henri Heitz en 1927 (13):





*Maquette du haut-fourneau de Jaegerthal.*



*Bocard.*

*Du lundi 26 juillet 1824.*

*Vers quatre heures du soir nous allons aux forges de Niederbronn, situées à un demi-quart de lieue à gauche, sur la route de Bitsche. Cette usine qui appartient à la famille Dietrich, construite en 1767, repose au fond d'une riante vallée et se compose d'un haut-fourneau, de deux feux d'affinerie et de deux martinets.*

*Nous y sommes arrivés au moment où la gueuse allait s'échapper du fourneau. Un fossé était creusé au pied de ce fourneau, pour y recevoir le liquide enflammé. Tout autour sont des moules en sable noir destinés à donner la forme à plusieurs rouages de mécanique pour la filature du coton.*

*Bientôt le maître-fondeur s'est assuré que la matière brûlante est parvenue à son point de fusion; il donne le signal; aussitôt les ouvriers s'agitent et se mettent en mouvement; les uns s'arment de crocs pour ouvrir la bouche du fourneau, les autres de cuillers ou de puisoirs pour enlever la matière et la répandre dans les moules. La bouche du fourneau est débarrassée des scories qui l'obstruent, les ouvriers actifs les enlèvent par masses plus ou moins grandes et qui se reproduisent sous des formes variées: tantôt ce sont des blocs grossiers et informes; tantôt vous croyez voir le terrible habitant du fleuve qui fertilise l'Egypte; vous distinguez sa longue queue et sa tête menaçante; mais le métal brillant s'élance et comme de l'or liquide tombe dans le fossé qui lui a été ouvert et dans lequel, de distance en distance, de petites fosses lui ont été préparées. Ces fosses se remplissent; les ouvriers y plongent leurs puisoirs et distribuent dans les formes ce liquide éclatant qui y dessine çà et là des roues et d'autres figures toutes de feu. Ce fourneau embrasé, cette lave enflammée qui s'avance avec une calme lenteur, cet élément terrible, maîtrisé par la puissance de l'homme et devenu pour la société un grand moyen d'industrie et de prospérité, ces forgerons dont les corps robustes laissent échapper une sueur abondante, étonnent et inspirent un puissant intérêt.*

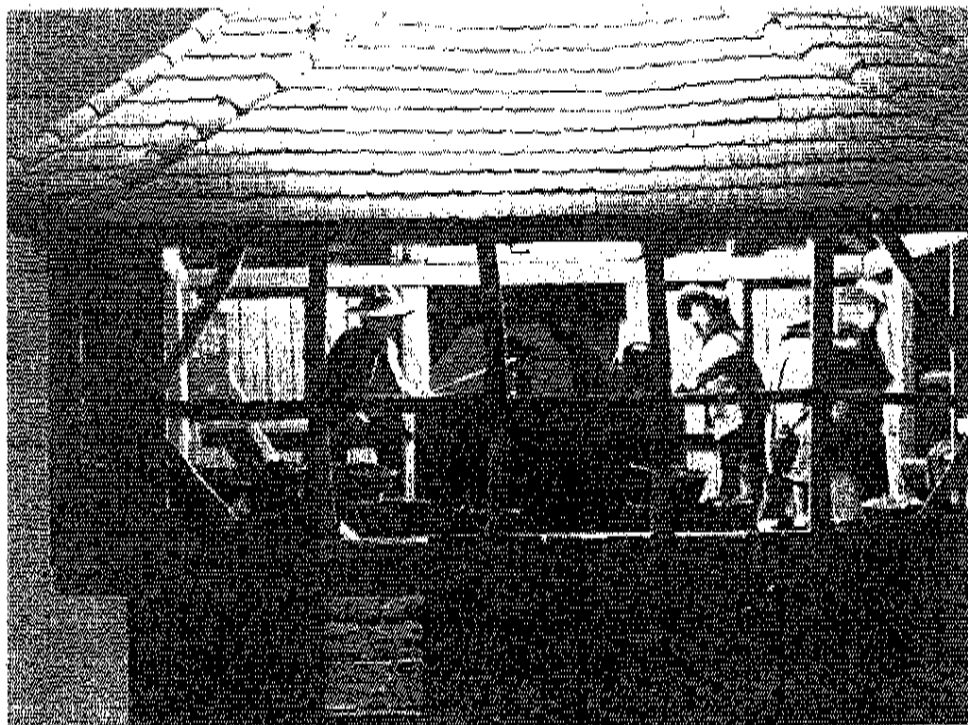
*Malgré la faiblesse comparative des proportions, ce spectacle dans son ensemble éveille le souvenir de ces vastes ateliers, où la nature prépare ces commotions profondes qui agitent des continents entiers, qui ensevelissent Herculanum et Pompeja, détruisent des villes, dévastent de florissantes campagnes et ne présentent que des débris et des ruines, là où l'industrie de l'homme avait élevé de puissantes cités et couvert une terre féconde des fleurs riannes du printemps, des riches moissons de Cérès et des doux fruits de Pomone."*

**Bernard ROMBOURG**

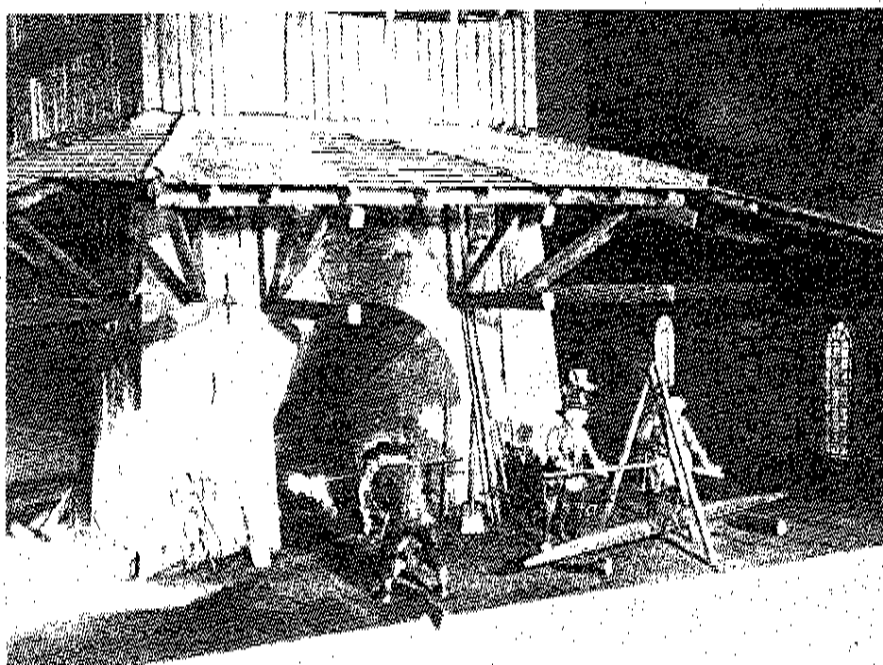
#### Notes

1. Texte en allemand aux Archives de Dietrich carton 85 B.
- 1bis ADD 84: Expertise des propriétés immobilières appartenant à la Société Veuve de Dietrich et Fils? Août 1844.
2. Registre des mariages de 1770 à 1774 à Niederbronn par le pasteur Eissen.
3. Sébastien Héberlé a vendu l'immeuble, la cour, les étables et deux jardins le 6 avril 1767 à Jean III de Dietrich pour 2250 Florins.
4. Description des gîtes de minéral, forges ... de la Haute et Basse-Alsace par le baron Philippe Frédéric de Dietrich, p. 347.
5. Document fourni par M. Gehres, greffier à la mairie de Reichshoffen: "Anno Domini Millesimo Septingentesimo Sexagesimo octavo die quintâ Maiy a me infra Scripto Parocho Ecclesiae Parochialis in Reichshoffen, Benedictus fuit fornax ius ferro fundendo destinatus situs in Districtu hujus Parochiae".

6. En vertu des lettres patentes du 21 janvier 1767 autorisant l'implantation des hauts-fourneaux à Reichshoffen.
7. Archives nationales microfilm 2 mi 502.
8. Bulletin Club Vosgien n° 132 p. 3, article de Marcel Wolff.
9. ADD 85A.
10. ADD 40 et microfilm 2 mi 560.
11. ADD 41 et microfilm 2 mi 561.
12. ADD 41 et microfilm 2 mi 561.
13. Chapitre septième p. 90 à 92.



*Chargement au gueulard.*



*Ecoulement de la fonte.*

## **Activités des usines de Dietrich pendant la période 1940-45.**

A retenir: deux catégories de fabrication:

1. Matériel d'équipement divers et matériel roulant fabriqué suivant un programme axé sur les besoins de l'économie de la guerre d'abord et la reconstruction ensuite.
2. Matériel spécifique dit de guerre.

### **Détails catégorie 1.**

- 1-1 Meubles de bureau standard pour équiper toutes les mairies de l'arrondissement.
- 1-2 Wohnkauen – Maisonnettes mobiles prévues pour le logement du personnel et en partie pour l'administration sur les grands chantiers éloignés des cités (entre autres Mur de l'Atlantique).
- 1-3 Divers types de wagons pour marchandises (fabrications commencées sous l'administration françaises, dont une automotrice).
- 1-4 Wagons à déchargement automatique pour le transport de poudre de charbon (programme Energie – fabrication de courant électrique).
- 1-5 Grandes séries de wagons plats Ssy (pouvaient aussi servir aux transports de chars).
- 1-6 Boggies OT et essieux de rechange.
- 1-7 Tramways pour la ville de Sarrebrück.
- 1-8 Réparation de voitures qui constituaient la Schnellbahn de Hambourg, endommagées par des bombardements anglais.

### **Détails catégorie 2.**

- 2-1 Action Franz III – Vaste programme de transformation et d'adaptation d'affûts de canons de 75 récupérés en partie à l'état neuf dans les arsenaux français. Activité Non Stop sur une chaîne de fabrication hâtivement installée. Des camions nous



apportaient les affûts et les matières récupérées dans les aciéries de Lorraine et chargeaient au retour les affûts transformés suivant les normes de guerre allemandes.

- 2-2 Affûts pour canons de 88 spéciaux pour la marine (équipement de sous-marins).
- 2-3 Transformation d'affûts pour mitrailleuses lourdes anti-aériennes (pièces récupérées en Hollande) pour équipement du système de défense côtier.
- 2-4 Peilanhänger et Sonderanhänger – Remorques spéciales à deux roues pour camions, half-tracks ou chars, permettant le déroulement automatique des câbles téléphoniques.
- 2-5 Opération "Maultier" – Programme de fabrication d'éléments et sous-ensembles soudés et usinés pour l'équipement des systèmes de suspension et roulements pour chaînes des véhicules légers blindés, adaptés aux conditions de terrain en Russie (Raupenschlepper OST).
- 2-6 Coffres à munitions en tôle emboutie pouvant recevoir 6 obus de mortier de 90.
- 2-7 Gleisketten – Chaînes légères adaptées à des motos à sidecar qui devaient être utilisées dans les marécages de Russie. La chaîne de fabrication était installée dans l'ancienne boulonnerie et desservie en partie par de la main d'oeuvre féminine russe. La fabrication fut arrêtée par manque de bons résultats lors de l'utilisation de ces dispositifs.
- 2-8 Abschussgerät – Affût lanceur de fusées antiaériennes. La fusée était pourvue d'un grillage à grande surface en fil d'acier très fin qui devait se déployer et gêner les formations de bombardiers ennemis. A une hauteur préétablie, la fusée explose et libère le grillage suspendu à de petits parachutes. Fabrication lancée à grande échelle mais arrêtée par la suite, le système n'étant pas efficace.
- 2-9 Dispositif de blindage en assemblage mécano-soudé prévu pour être monté sur un canon de DCA léger (3 cm) simple et quadruple (2 cm).
- 2-10 Flaktürme – Tourelles en béton armé sur socle pouvant être fixées sur un wagon plat. Elles devaient recevoir une mitrailleuse anti-aérienne bi-tubes légère. En 1944, tous les trains étaient équipés d'un wagon de ce type pour parer aux attaques en rase-mottes des chasseurs ennemis. Il était toujours attelé en queue de train.
- 2-11 Forgeage d'anneaux pour roulements à billes pour les B.M.W.

Le travail fut arrêté le 20.09.44, date de mon départ au Schanzdienst, puis à l'armée. En novembre, les machines les plus précieuses furent démontées pour être transportées en Allemagne, l'avance américaine remettant tout en cause. Une petite usine fut montée à Forst Lausitz en Prusse orientale.

**René DILLAR**

# Anecdotes des années d'occupation à l'usine de Dietrich de Reichshoffen.

## Perte d'un poinçon de contrôle d'armement.

Le département usinage devait usiner des pièces constitutives pour des affûts de canon, entre autres la suspension, le pointage, le verrouillage, le tube ayant été fourni par une usine d'armement de Berlin Tegel.

Toute pièce acheminée au montage devait être contrôlée et réceptionnée, donc porter le poinçon de l'aigle avec la croix gammée OKM (Oberkommando der Marine). Ce poinçon n'était utilisé que par des personnes absolument compétentes et sûres, accréditées par l'OKM. Un de ces contrôleurs, un marin, gardait le poinçon dans la poche de son pantalon. Or un jour, alors qu'il était entrain de satisfaire un besoin naturel, le poinçon glissa de la poche du pantalon dans la fosse des latrines. La déclaration de perte de cet outil aurait irrémédiablement entraîné une enquête sévère et le transfert du coupable dans une unité combattante. Que faire? Dans un premier temps, les services en place (Schirel Charles) pompèrent la masse du contenu de la fosse, mais sans résultat. Le poinçon restait irretrouvable. La seule solution était de descendre dans la fosse par le trou d'homme et de fouiller la vase à la main. Après bien des palabres, Charles se déclara prêt à le faire. Il descendit donc dans la fosse et se mit à l'oeuvre. Après un certain temps il finit par trouver l'objet convoité. En guise de récompense il reçut le Führerpacket, un colis avec une bouteille de cognac et des biscuits, des amandes et des bonbons. Le contrôleur de l'OKM put alors respirer à l'idée qu'il garderait son job loin des unités combattantes, tandis que Charles savourait le cognac.

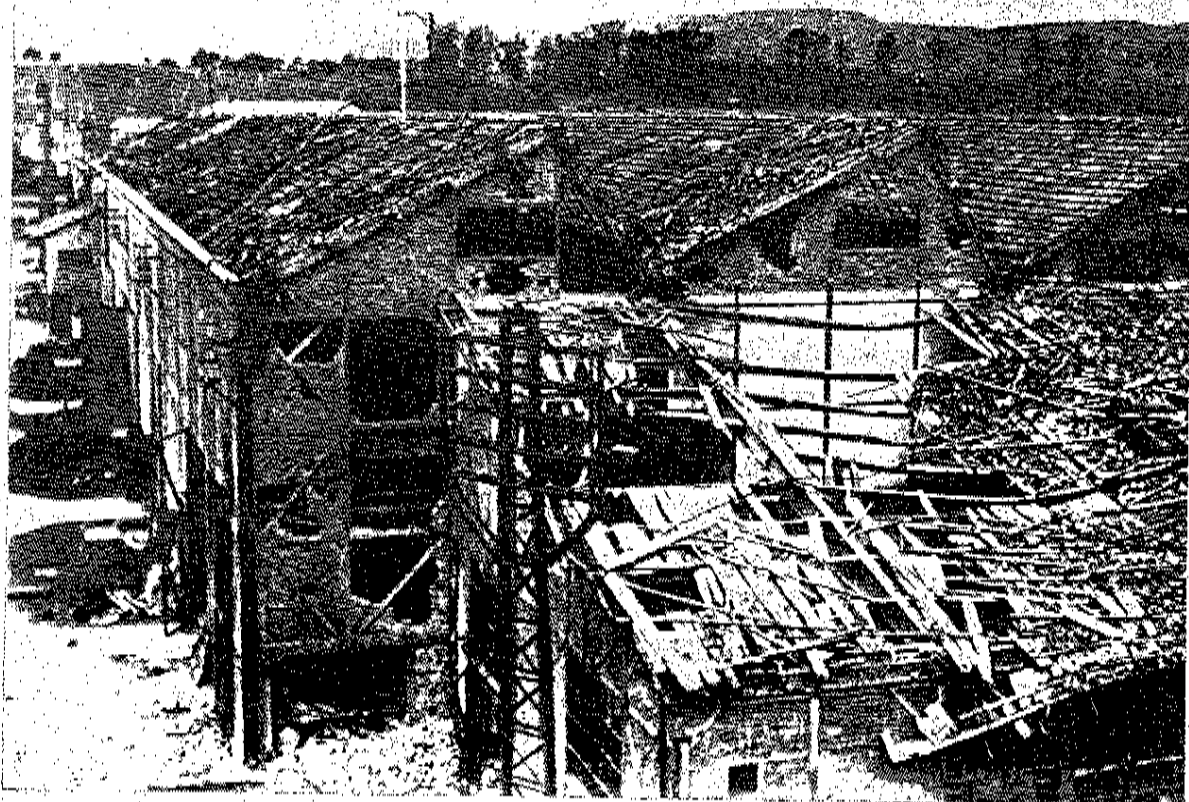
## Fabrication clandestine de presses à huile dans la section mécanique.

Pour compenser la pénurie d'huile comestibles, quelques débrouillards eurent l'idée d'en fabriquer à partir du colza. Il était facile de trouver des grains de colza, mais la presse nécessaire à la transformation était un outil sophistiqué, composé de pièces de précision. Le service mécanique disposait des équipements nécessaires pour confectionner ces presses, les machines et la main d'oeuvre existaient, mais la fabrication devait évidemment s'effectuer en cachette, par des équipes de nuit par exemple, afin de ne pas éveiller les soupçons des services officiels ou du parti N.S.D.A.P. Quelques personnes étaient cependant au courant: le Directeur M. Higgy, le chef de l'outillage M. Rusch ainsi que quelques outilleurs qui effectuaient les travaux, parmi lesquels M. Schwartz de Reichshoffen. Et comme trop de personnes savaient ce qui se passait, il arriva ce qui devait arriver: les gens du parti eurent vent de l'affaire.

Le chef du service apprentissage, un certain M. Venier, S.S. d'origine suisse, prévint d'organiser une rafle pour récupérer les pièces à conviction. La veille de la rafle, M. Venier alla voir le Bauernführer Brehm de la ferme Lauterbacherhof, avec lequel il avait des relations, pour une affaire de réunion. M. Brehm faisait partie du N.S.A.D.P., mais il dépannait de nombreux habitants de la région, bien qu'ils n'eussent pas la même appartenance politique. Au cours de cette soirée, Venier annonça à Brehm le grand coup qui allait être déclenché le lendemain matin afin de démanteler le réseau des Volksfeinde qui fabriquaient les presses à huile. Venier visait surtout la direction. Après son départ, M. Jacques Mallo de Gundershoffen se rendit également au Lauterbacherhof pour des questions de ravitaillement. Brehm le mit au courant de l'affaire. M. Mallo prit alors sa bicyclette et il alla trouver le chef de l'outillage qu'il mit au courant. Ce dernier se rendit à l'usine le lendemain à 4h du matin



*Bâtiment administratif.*



*Ateliers rivetage.*

pour faire disparaître les pièces compromettantes. A 6h, heure où les ouvriers démarraient le travail, tout avait disparu. Les recherches des policiers et des Obmänner, M. Venier en tête, restèrent vaines et tous ces gens se retirèrent penauds. Cette opération aurait pu entraîner des conséquences terribles pour de nombreuses personnes, mais elle avait échoué grâce aux renseignements diffusés de bouche à oreille et surtout grâce à la solidarité.

### Pièces mal usinées.

Un fraiseur qui usinait des pièces forgées avait, suite à un mauvais réglage de sa machine, fait du rebut sur toute une série d'éléments de chaîne. Comme ces éléments devaient équiper des véhicules de l'armée O.K.H., l'homme fut saisi de panique. Craignant d'être accusé de sabotage, il fit disparaître le lot de pièces défectueuses dans la rivière. Or ces pièces firent défaut dans la chaîne de fabrication et les recherches du service Contrôle armement aboutirent au poste de fraisage, grâce aux fiches suiveuses. L'ouvrier ne dit mot et les recherches furent poussées jusqu'à l'ouverture des écluses afin d'abaisser au maximum le cours de la rivière. Ceci permit de sonder le fond et d'y retrouver quelques-unes des pièces. Interrogé par la police, l'ouvrier finit par avouer qu'il s'était trompé pendant l'usinage. Le mot sabotage était alors à l'ordre du jour et le coupable fut condamné à un séjour au camp de redressement de Schirmeck. On lui reprocha de ne pas avoir signalé l'incident, et donc d'avoir été de mauvaise foi.

### Histoires vécues.

Mi-août 1944, les nouvelles du front en France n'étaient pas brillantes pour les armées du IIIe Reich. Tout le monde savait, d'abord par les radios étrangères puis par le bouche à oreille, qu'une bataille décisive était en train de se jouer dans l'embouchure de la Seine. A la radio allemande, les bonnes nouvelles étaient annoncées, selon la coutume, par un communiqué spécial (Sondermeldung).

Ce procédé fut vite imité par les services de propagande alliés. Les Anglais en particulier émettaient des informations en langue allemande sur leur "Soldatensender" (radio pour militaires).

Or la bataille en question venait de se terminer par l'encerclement et la destruction de ce qui restait de l'ArmeeKorps allemand. A cette occasion, la radio anglaise donna un communiqué spécial, diffusé en dehors des heures programmées, en indiquant la capture de dizaines de milliers de prisonniers, la prise de centaines de chars, de milliers de canons, en un mot tout le matériel blindé qui équipe un corps d'armée.

Le hasard qui change souvent la face des choses voulut que la femme d'un chef de service employé à l'usine, M. Grammlich, avait écouté le matin même la radio anglaise et l'avait éteinte sans la remettre sur la longueur d'ondes allemande. A 14h, elle alluma à nouveau la radio, ne se souvenant plus qu'elle était branchée sur la longueur d'ondes anglaise, et elle entendit un communiqué spécial annonçant la débâcle.

Enfin un communiqué optimiste! Euphorique, la femme réagit et téléphona la nouvelle à son mari qui était à l'usine. Celui-ci alla aussitôt trouver son directeur, M. Zills, afin de lui annoncer la bonne nouvelle. M. Zills était alors en réunion et il s'adressa à l'assemblée par ces mots: "Diejenigen die die französische Fahne gerüstet hatten, können sie wieder einpacken, denn soeben wurde durch Sondermeldung ein grosser Sieg unserer Wehrmacht in der Seinemündung bekannt gegeben". Tout le monde fut surpris, mais la nouvelle fit le tour de l'usine et de nombreux Volksgenossen retrouvèrent le sourire. Peu après je rencontrai par hasard M. François Rosio qui sortait de la réunion. Il se pencha vers moi en disant:



"Glaubsch dü's, ich glaubs nit". Naturellement la situation s'éclaircit le soir quand tout le monde eut entendu les communiqués à la radio. Le lendemain, une ambiance morose d'un côté, plus gaie de l'autre, régnait dans les bureaux. Quelques-uns eurent même le courage de revenir sur ce fameux communiqué et d'en parler à des gens du parti. Il était question d'erreur d'interprétation et l'incident fut noyé dans le silence par les officiels. Mais chacun, quel que fût son bord, se posait des questions. Un de nos anciens, M. Gassner, adhérent du N.S.D.A.P. de Gundershoffen, avec qui je m'entretenais souvent de la situation, me demanda ce qu'il était de la "Sondermeldung". Je lui répondis que le communiqué était véridique mais émise par la concurrence; il me dit qu'il s'en doutait. Heureusement que c'était une personne de nationalité allemande et assez haut placée qui avait lancé le canular. N'importe qui d'autre aurait pris le chemin de Schirmeck pour avoir écouté la radio anglaise.

**René DILLAR**



*Montage des wagons.*



*Menuiserie.*

# Le centre d'apprentissage De Dietrich

1939 – 1945

Le centre d'apprentissage de Dietrich fonctionnait déjà pendant la guerre 39-45. Y étaient enseignés les métiers dont les différents ateliers avaient besoin: ajusteurs, tourneurs-fraiseurs, outilleurs, chaudronniers-tôliers, électriciens, dessinateurs...

En première année, en ce qui concerne la pratique, les apprentis suivaient le "Lehrgang" "Eisen erzieht" qui consistait à réaliser 28 pièces mécaniques suivant des plans, en commençant par les plus simples pour arriver à des pièces plus compliquées.

Le "Lehrgang" terminé, les apprentis étaient en partie affectés à la fabrication des pièces d'armement. Vers la période de Noël, on réalisait également des jouets tels que camions, canons... pour les garçons, petites cuisinières... pour les filles, perroquets basculeurs etc... Les jouets étaient distribués aux enfants des ouvriers pour Noël.

Après la première année d'apprentissage, les apprentis étaient, pour la plupart, répartis dans les différents ateliers.

A cette époque, le directeur du centre d'apprentissage était un certain M. Venier, citoyen allemand qui portait souvent, même au bureau, l'uniforme S.S. La formation politique n'était pas exclue de l'enseignement. Les 54 apprentis, rentrés en août 1943, étaient divisés en groupes. A tour de rôle, chaque groupe hissait le drapeau à croix gammée, le matin, au mât planté devant l'entrée principale du centre d'apprentissage et le rentrait le soir. Tous les lundis matins, l'ensemble des apprentis du centre participait à cette cérémonie. A cette occasion on récitait le "Wochenspruch", par exemple: "Wer leben will der kämpfe also, und wer nicht streiten will in dieser Welt des ewigen Ringens verdient das Leben nicht". Le "Wochenspruch" était toujours affiché, en grands caractères, pendant toute la semaine à l'intérieur de l'atelier.

Les jeunes étant, en principe, de futurs combattants, il fut également dispensé un début de formation militaire. De temps en temps on allait en colonnes par trois au stand de tir, qui était situé derrière chez Schillinger (actuellement bâtiment Service-Achats de Dietrich) pour s'exercer au tir avec des K.K. Gewehre (Klein Kaliber).

Cette période fut relativement dure à vivre pour les jeunes, étant donné l'horaire pratiqué: 6h10 – 12h, 13h10 – 17h30, samedi matin inclus, c'est-à-dire environ 55h par semaine.

Vers la fin de la guerre, en 1944, pratiquement plus personne n'avait de bicyclette en état de marche. Tous les ouvriers de Reichshoffen, Gundershoffen et environs devaient faire les déplacements à pied.

Les alertes aériennes perturbaient beaucoup le déroulement des journées. En 1943-44, par beau temps, ces alertes étaient pratiquement journalières. Il fallait alors que tout le personnel, sauf exceptions (pompiers...), quitte l'usine et s'en éloigne d'au moins 1 km.

A signaler qu'avant l'arrivée des troupes américaines, c'est-à-dire avant décembre 1944, l'usine de Dietrich de Reichshoffen ne fut jamais bombardée par l'aviation alliée. Par contre, après le va-et-vient du front de décembre 44 à mars 45, on dénombra des centaines et des centaines d'impacts d'obus et de bombes. L'usine fut presque complètement détruite.

N.B. D'après les archives, de Dietrich formait déjà avant 1870 des apprentis dans ses usines de Jaegerthal, Reichshoffen, Zinswiller, Niederbronn, Mertzwiller et Mouterhouse. D'ailleurs, le 1er juillet 1867, le jury international de l'Exposition universelle de Paris décerna à la Maison de Dietrich et Cie un Grand Prix en raison des efforts accomplis par elle en faveur de l'harmonie sociale et le bien-être des populations. La formation des apprentis était certainement pour quelque chose dans l'attribution de ce prix.

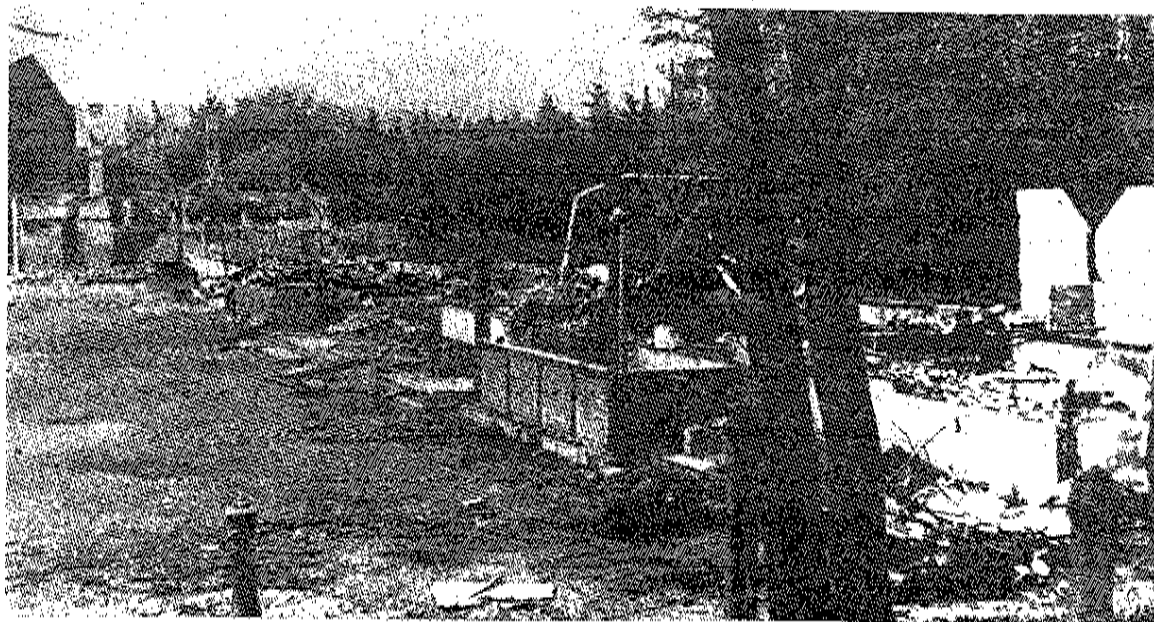
#### **Petite anecdote vécue**

Pendant les combats de décembre 1944, les troupes allemandes firent sauter tous les ponts qui enjambaient la rivière à l'intérieur de l'usine de Dietrich de Reichshoffen, sauf celui situé entre le bâtiment du centre d'apprentissage et la grande plaque tournante près de la menuiserie. Ce pont portait une voie ferrée et était entièrement couvert de gravier. Le passage du pont était interdit par des pancartes "Attention, mines".

Après leur arrivée, les troupes américaines construisirent un pont provisoire en bois dans l'allée près du bureau principal. A la longue, au lieu d'emprunter ce pont provisoire, ce qui impliquait pour certains trajets d'importants détours, quelques audacieux, disons inconscients, commencèrent à passer sur le pont interdit en marchant sur les rails. Petit à petit un sentier se forma ainsi.

Un jour, le préposé à la vidange des latrines voulut, lui aussi, emprunter le pont interdit. N'arrivant pas à monter sur le gravier avec son chariot spécial à deux roues portant un fût bien rempli, il s'équipa d'une pelle afin de dégager le gravier. très rapidement sa pelle heurta une mine antichars qui, heureusement, n'explosa pas. A cette époque, plusieurs centaines de prisonniers allemands étaient employés à dégager les décombres et à commencer la reconstruction des ateliers. Quelques-uns de ces prisonniers se portèrent volontaires pour déminer le pont. Ils en sortirent une bonne demi-douzaine de mines.

**André LETZELTER**



*Reichshoffen: cuisine, réfectoire.*

# La ligne de chemin de fer privée de Bannstein à Mouterhouse

## Historique

Le décloisonnement des Vosges du Nord s'est réalisé à partir de 1864. Dans une lettre du 10 mars 1860, la Société de Dietrich s'est adressée au Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux Publics en ces termes: *"Nous sollicitons la concession d'un chemin de fer départemental de Haguenau à Niederbronn, destiné à relier au réseau de l'Est une partie importante de nos établissements situés dans le Bas-Rhin, afin de leur procurer le minerai à meilleur marché et, surtout, de faciliter l'écoulement de leurs produits"* (1).

Dans une autre lettre du 10 juin 1860, la Société de Dietrich a sollicité la continuation du chemin de fer de Haguenau à Niederbronn vers la frontière bavaroise de Deux-Ponts en ces termes: *"Bien qu'il y ait nécessité pour nous de ne fabriquer que des fontes de qualité supérieure au charbon de bois, la transformation de ces fontes en produits spéciaux que nous livrons aux Chemins de fer français et étrangers, et particulièrement aux Chemins suisses, donne lieu à une consommation très considérable de houille que nous tirons en partie du bassin de Sarrebrück et surtout du bassin bavarois de St Ingbert. L'établissement principal dans lequel s'opère cette transformation est situé dans le département de la Moselle, à 16 km au-delà de Niederbronn, près de Bitche et ses approvisionnements en combustible minéral jusqu'à concurrence de 12.000 tonnes par an s'effectuent au moyen de transports sur chariots à travers un pays très accidenté et souvent impraticable pendant l'hiver..."* (1). L'établissement dont il s'agit est la forge de Mouterhouse.

L'inauguration du chemin de fer vicinal de Haguenau à Niederbronn eut lieu le 18 décembre 1864 (1). La ligne Niederbronn-Thionville ne fut opérationnelle que le 8 décembre 1869 (2). Il restait à raccorder la forge de Mouterhouse à la ligne de chemin de fer de Haguenau-Niederbronn-Sarreguemines. C'est ainsi que fut construite la ligne de chemin de fer allant de la gare de Bannstein à l'usine de Mouterhouse. Une étude fut faite en 1866 par la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est pour le compte de la Société de Dietrich. Elle prévoyait une voie de 5620m pour relier la station de Bannstein à l'usine principale de Mouterhouse, un embranchement de 655m en direction du haut-fourneau de la Nouvelle-Fonderie et une voie de raccordement de 180m pour établir une communication directe entre l'usine principale et le haut-fourneau. La longueur totale des voies était de 6455m. Il est quasi certain que la construction de cette ligne nécessita la démolition en 1868 de l'église catholique attenante à la Maison de direction et la construction d'une nouvelle église (2bis). Malheureusement l'inauguration avait été fixée au 6 août 1870, date qui coïncida avec la bataille de Froeschwiller, et la fête n'eut pas lieu (3).

Une lettre de la Société de Dietrich à Monsieur le Préfet, datée du 29 juin 1923, nous relate l'historique de 1869 à 1923 (4):

"Reichshoffen-usines, le 29 juin 1923

Monsieur le Préfet du Département  
du Bas-Rhin

Strasbourg

Monsieur le Préfet,

Nous avons l'honneur de soumettre à votre haute compétence les faits suivants:

Pour l'exploitation rationnelle de notre usine de Mouterhouse, fondée en 1853, nous avons été amenés à créer une ligne de chemin de fer particulière, reliant notre usine et le village de Mouterhouse à la gare de Bannstein, village situé sur la grande ligne Haguenau-Sarrebrück. Les autorisations nécessaires à l'exploitation de cette ligne nous avaient été données par Monsieur le Préfet et la Compagnie de l'Est construisit elle-même et pour notre compte la ligne indiquée ci-dessus, que nous exploitons depuis 1869. Cette ligne d'une longueur de 5 km 300, initialement prévue pour la facilité des approvisionnements et des expéditions de notre usine de Mouterhouse devait, par la suite, servir également à améliorer la situation très retirée de nos ouvriers et des habitants de Mouterhouse et environs. En effet, en 1871, Monsieur le Préfet nous accordait l'autorisation de transporter à titre gratuit des voyageurs. Une voiture à voyageurs était donc ajoutée à nos trains, permettant ainsi des relations rapides à un nombre important d'habitants de Mouterhouse et environs, privés jusqu'alors de liaison avec les grandes lignes de chemins de fer.

Vint l'armistice. Les conditions industrielles de nos régions se modifièrent profondément; les tarifs de chemins de fer furent augmentés, les salaires des ouvriers durent être relevés dans de très fortes proportions, à tel point qu'il fut impossible à nos laminoirs de Mouterhouse, construits sur des bases anciennes, de lutter avec la concurrence des usines modernes. Les affaires périclitèrent et il nous fallut envisager la fermeture de cette usine, avec pour conséquence la suppression de notre ligne privée. La région de Mouterhouse allait donc se trouver à nouveau complètement isolée, et en plus un grave problème social se posait: la plupart de nos ouvriers et employés de Mouterhouse étaient tous de bons et vieux serviteurs qui allaient se trouver sans travail; nous leur devons au moins de les embaucher dans nos autres usines, et pour cela il fallait assurer leur transport. Cette considération nous amena à ne pas arrêter le trafic de notre ligne privée; mais comme les frais d'exploitation avaient augmenté dans des proportions très importantes, et nous laissaient un déficit important, variant de 65 à 35.000 Frs, la décision fut prise de demander aux ouvriers une légère rémunération pour leur transport et le tarif ci-dessous fut appliqué à partir du 1er février dernier:

#### 1° Abonnements

- |                                                                                               |                  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| a) Ouvriers travaillant dans nos usines                                                       | Frs 10, par mois |
| b) Ecoliers jusqu'à l'âge de 14 ans                                                           | Frs 8, par mois  |
| c) Ecoliers ayant dépassé l'âge de 14 ans peuvent sur demande recevoir une réduction de prix. |                  |
| d) Ouvriers ne travaillant pas dans nos usines                                                | Frs 15, par mois |
| e) Apprentis                                                                                  | Frs 6, par mois  |
| f) Ouvriers prenant le train à la Vieille Fonderie                                            | Frs 7, par mois  |

#### 2° Billets simples

- |                  |                     |
|------------------|---------------------|
| Billet 1° classe | Frs 2, par voyage   |
| Billet 2° classe | Frs 1, par voyage   |
| Billet 3° classe | Frs 0,50 par voyage |



*En même temps, estimant que les ouvriers qui devaient payer le prix de leurs places pourraient exiger plus de confort, nous achetions, pour ajouter à notre train ordinaire, 2 voitures à voyageurs, de telle sorte que la composition de ce train devenait:*

*1 locomotive;*

*1 voiture pour voyageurs composée de:*

*1 compartiment à 4 places de 1<sup>o</sup> classe*

*1 compartiment à 8 places de 2<sup>o</sup> classe*

*1 compartiment à 8 places de 3<sup>o</sup> classe et 1 réduit pour le frêneur;*

*2 voitures de 3<sup>o</sup> classe à 14 (sièges) + 8 (debout) places, chacune;*

*1 voiture de 4<sup>o</sup> classe à 33 places;*

*1 wagon découvert.*

*Le compartiment de 1<sup>o</sup> classe ne sert qu'au seul transport de nos Gérants et Directeurs et celui de 2<sup>o</sup> classe aux touristes visitant la région, ayant pensé, en effet, que nous devions à notre pays d'en faire connaître toute la splendide beauté, nous avons autorisé les touristes à se servir de notre train.*

*La situation étant ainsi exposée, nous avons l'honneur de vous demander si suivant les lois en vigueur actuellement, nous devons demander une nouvelle autorisation de transporter des voyageurs à titre onéreux; dans l'affirmative, à qui nous devrions adresser notre demande et les renseignements que nous aurions à fournir.*

*Nous nous excusons du long exposé que nous avons été amenés à vous faire sur une question qui touche au plus haut point la vitalité de certains de nos villages alsaciens et avec nos remerciements anticipés, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Préfet, l'assurance de notre haute considération."*

## **La locomotive**

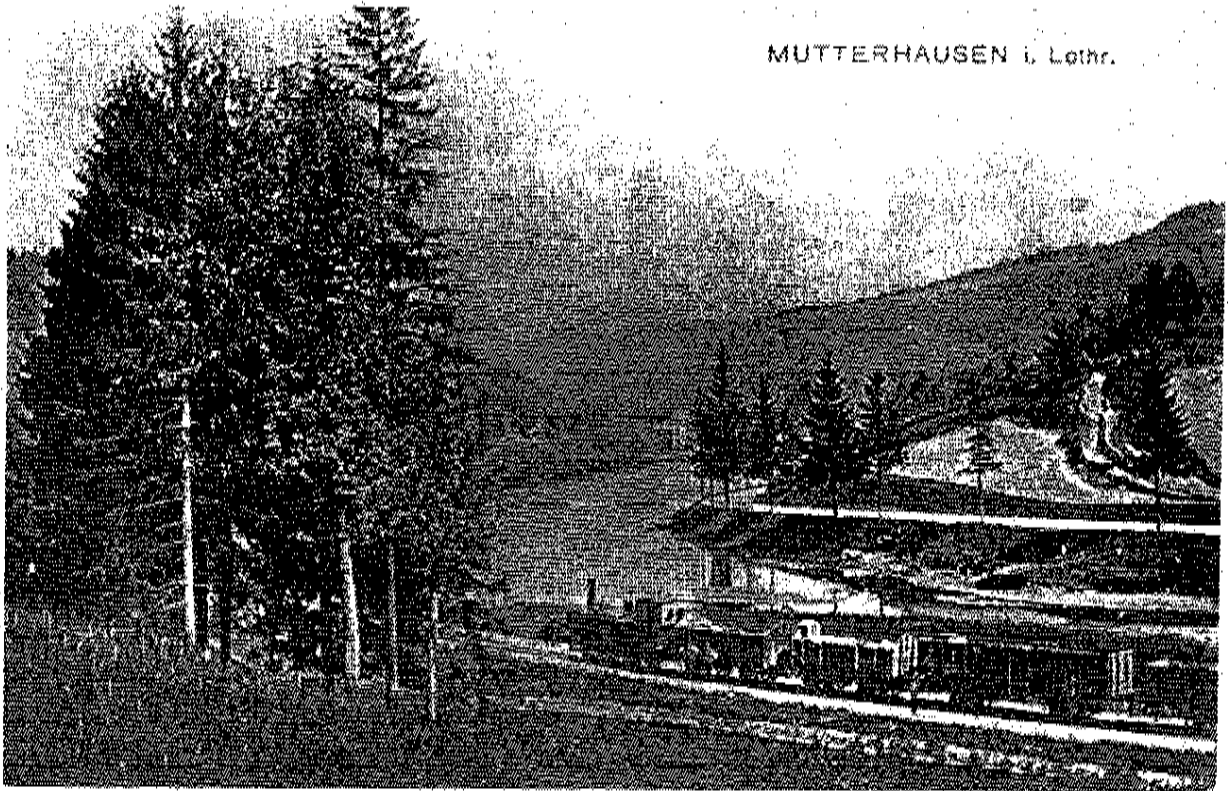
D'après le bulletin de liaison Contact n° 17 de novembre 1974, "deux locomotives furent construites, baptisées l'une Frédéric (5), l'autre Dominique (6), aux usines de la Société alsacienne de Constructions mécaniques à Graffenstaden qui fut absorbée plus tard par l'Alsthom". D'après d'autres sources (7), "Frédéric" aurait succédé à "Eugène" (8), la première locomotive qui circulait de 1870 à 1886 sur la ligne Bannstein-Mouterhouse.

Enfin, d'après le dernier conducteur, M. François Paradis, âgé aujourd'hui de 78 ans et domicilié à Mouterhouse, les deux locomotives s'appelaient "Frédéric" et "Jean" (9). S'il y a consensus pour "Frédéric", il y a contradiction pour la deuxième locomotive. François Paradis était conducteur de "Frédéric" et de l'autorail qui prenait en charge les voyageurs de 1947 à 1955. D'après Philippe Balmer, "Eugène" tractait des wagons de marchandises, cessa toute activité en 1930 et fut ferrailé en 1941.

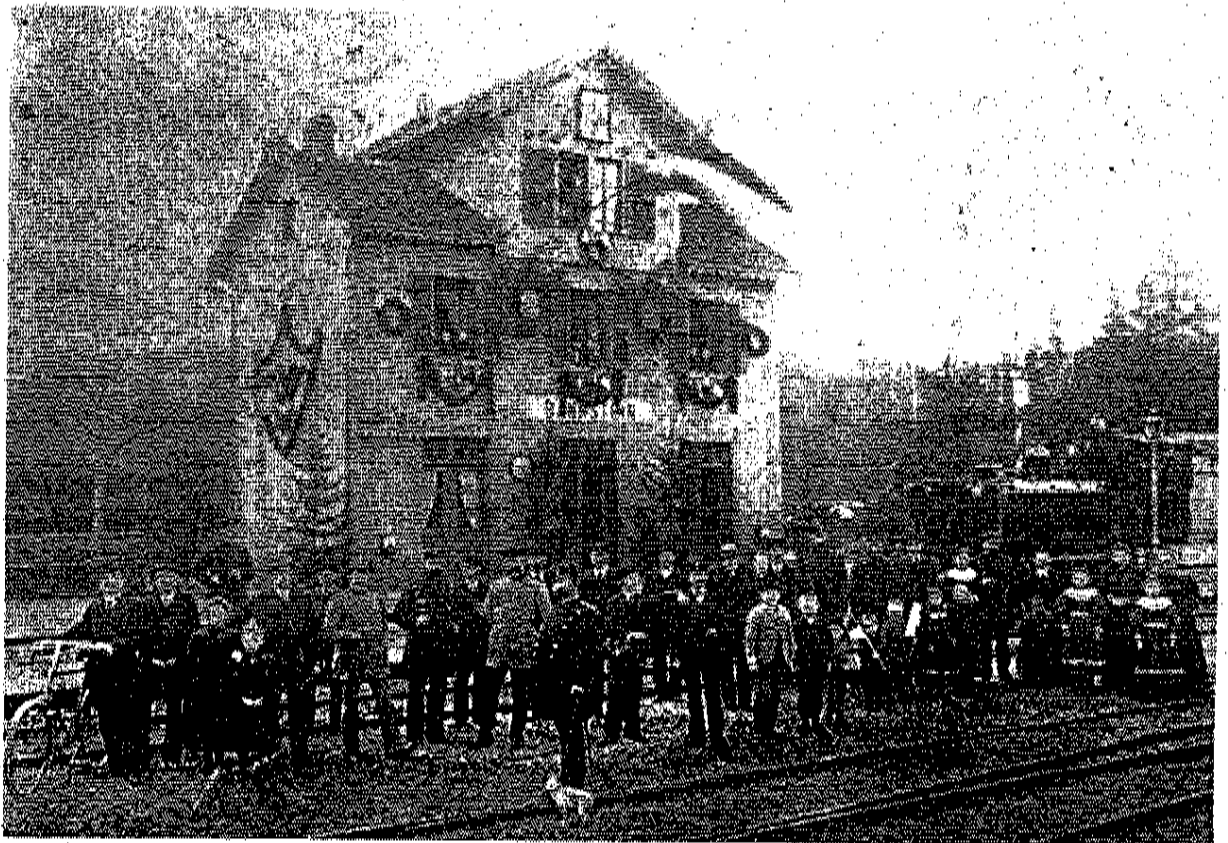
Dans le langage populaire, "Frédéric", dont le nom figurait en relief sur le poitrail d'airain, était appelé "Fritz". "Toutes ses facultés mécaniques, depuis la force motrice jusqu'au tintement de la clochette d'avertisseur, étaient commandées par la vapeur. Sa rapidité maxima de déplacement était de 400 m par minute, ce qui correspondait à la vitesse record de l'époque de 24 km/heure. Le 30 septembre 1955, "Frédéric" faisait son dernier voyage entre Mouterhouse et Bannstein pour le transport des conscrits de Mouterhouse. Pendant six ans, la locomotive était immobilisée sous un hangar, sur le terrain industriel abandonné de Mouterhouse et ne recevait plus guère de visites en dehors de celles, mélancoliques, que lui fit son ancien mécanicien, le "Hammer Sepp", qui, à l'âge de 62 ans, avait, en 1961, le regret de voir son fidèle compagnon de travail quitter sa retraite sous le hangar pour succomber sous la morsure du chalumeau d'un ferrailleur" (7).

1. Archives de Dietrich 83/1.

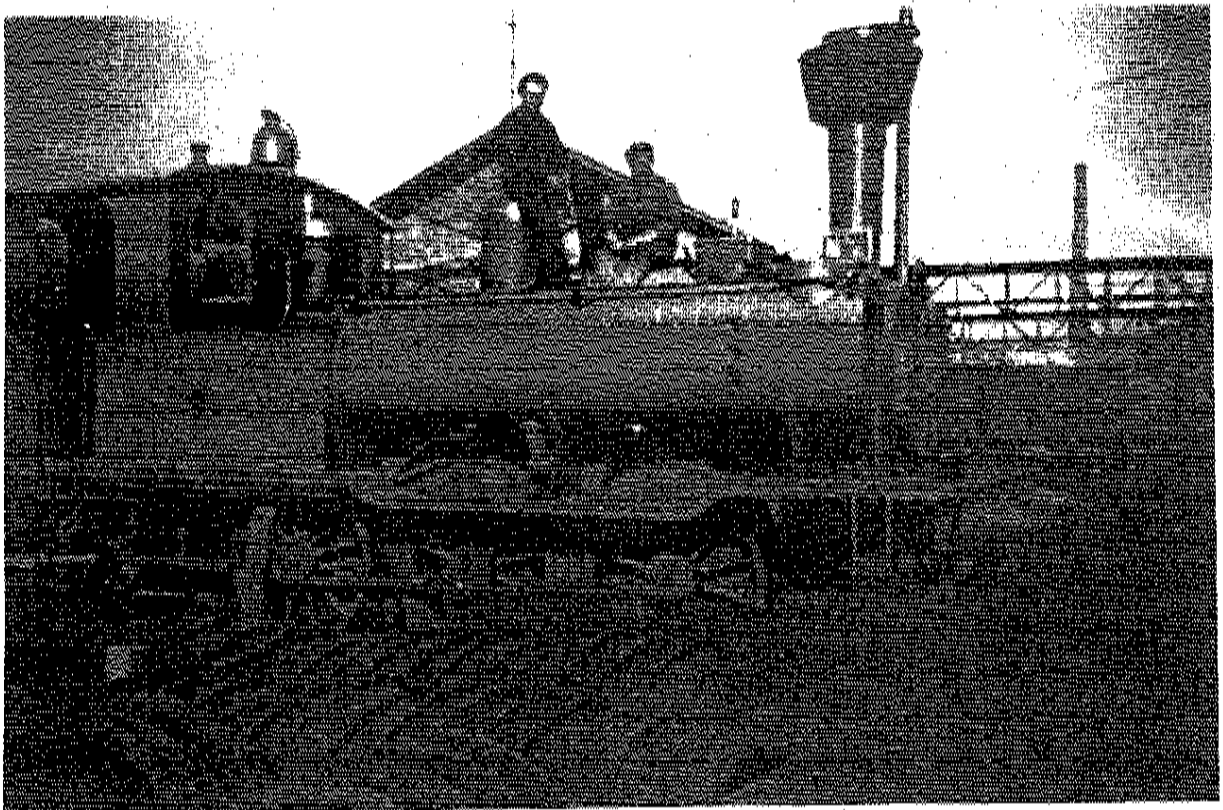
MUTTERHAUSEN i. Lothr.



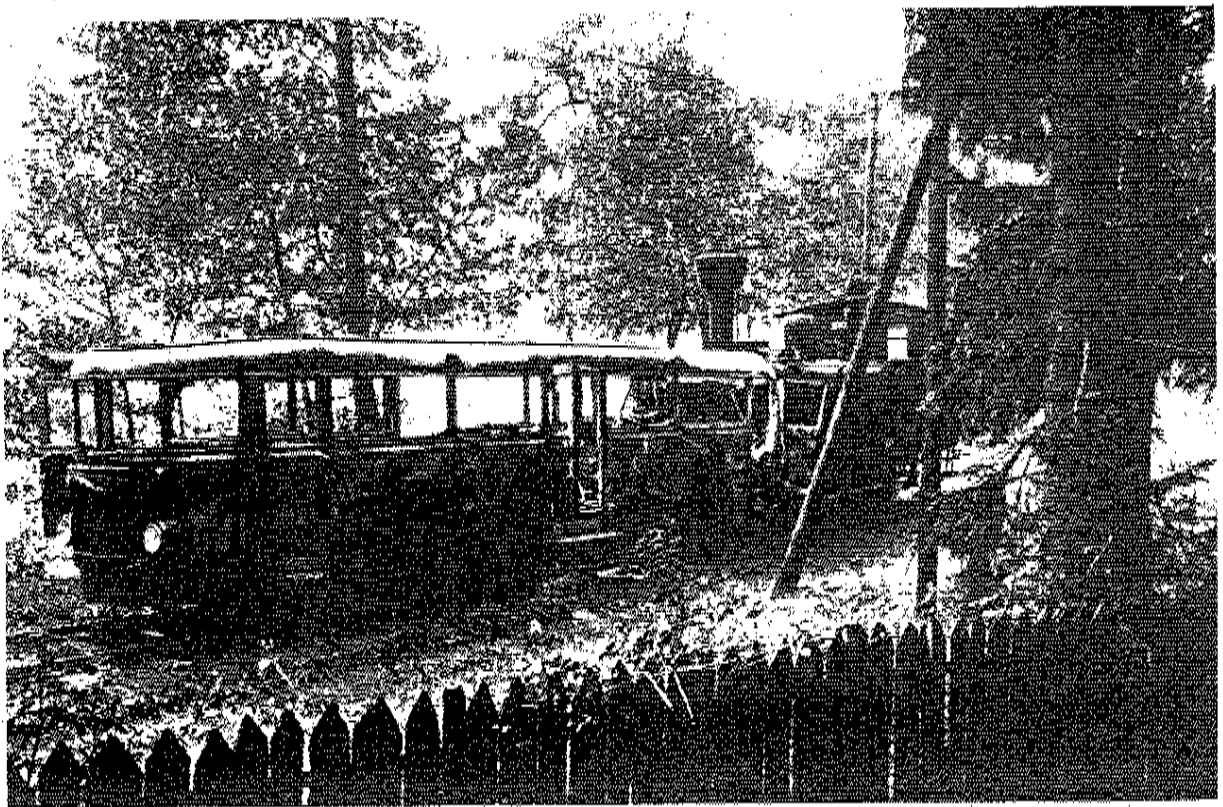
*"Eugène" tractant des wagons de marchandises.*



*"Frédéric" et les habitants de Bannstein, le 27 janvier 1900 à l'occasion de l'anniversaire de l'empereur Guillaume II.*



*"Frédéric" dit "Fritz" avec, de gauche à droite, Philippe Balmer et Emile Rickling du service d'entretien de Dietrich.*



*L'accident du 1er juillet 1936.*

2. Archives départementales du Bas-Rhin S 472.
- 2bis. ADD boîte D.
3. Revue "Contact" de Dietrich n° 25, juillet 1978.
4. Archives de Dietrich 83/6.
5. Charles Frédéric de Dietrich (1841-1906), grand-oncle de l'actuel P.D.G. Gilbert de Dietrich.
6. Eugène Dominique de Dietrich (1844-1918), grand-père de Gilbert.
7. André Neiter Lemberg et Weber, Bitche Impression, ainsi que Philippe Balmer.
8. Eugène, voir (6).
9. Propos confirmés par Louis Gurtner, adjoint au maire de Mouterhouse.

## L'accident ferroviaire du 1er juillet 1936

Témoignages recueillis par Philippe Balmer lors du démontage des trois essieux dans l'enceinte des débris de l'usine de Mouterhouse, en septembre 1948.

En fin d'après-midi de cette journée néfaste, l'autorail de Dietrich, sorti comme prototype d'une nouvelle génération de communication sur rails des Ateliers de Reichshoffen, ramenait, comme tous les jours depuis presque deux ans, les voyageurs et les ouvriers aux usines de Niederbronn, Reichshoffen et Mertzwiller.

Auparavant, c'était la locomotive à vapeur baptisée "Frédéric" qui assurait la service voyageurs et marchandises à chaque correspondance de train à la station de Bannstein. Dès 1934, le renommé-vétérain "Frédéric", mieux dit "Fritz", réglait alors uniquement le service marchandises. En cette journée du 1er juillet, vers 18 heures, après avoir pris ses voyageurs en charge, l'autorail, conduit par son chauffeur M. Albert Bergmann, roula vers le premier arrêt, le lieu-dit "la Neuschmelz", où les premiers voyageurs descendirent. Au moment où l'autorail s'apprêtait à continuer son trajet, le moteur s'arrêta de tourner, cela à la surprise générale. Tout essai de démarrage resta sans succès. Avec le consentement des voyageurs, qui voulaient tous rentrer le plus vite possible car, pour eux, la fenaison battait son plein, le chauffeur ordonna à M. Georges Rubler, le 2e agent de service, de rentrer le plus vite possible à Mouterhouse afin de chercher la locomotive dans l'intention de remorquer l'autorail à bon port.

Celui-ci partit à toute allure et disparut au proche tournant sur le chemin longeant la ligne de chemin de fer. Des habitants de Mouterhouse et du hameau de la Schmelz, qui travaillaient dans les prairies à ramasser leur foin, s'étonnèrent de le voir ainsi passer en hâte et lui crièrent: "Qu'est-il arrivé? Où cours-tu?". Georges le populaire leur répondit: "Je vais chercher le Fritz ("Frédéric") pour remorquer l'autorail en panne". Les habitants, toujours serviables, répondirent de suite: "Prends donc une de nos bicyclettes, cela ira plus vite". Georges ne se fit pas prier, ce qui lui permit d'arriver dans un temps record dans le hangar où se trouvait la locomotive. Le manomètre de pression indiquait encore quelques centaines de grammes de pression et, après avoir lancé quelques pelles de charbon dans le foyer, Georges put démarrer sans attendre.

Or, chose curieuse, pendant ce temps le chauffeur de l'autorail avait réussi à faire tourner le moteur. On se demandait alors s'il fallait attendre ou s'il convenait d'essayer de partir. On calculait les minutes écoulées depuis le départ de Georges. D'après l'avis de tous, il était impossible qu'il soit déjà à l'usine et l'on pouvait donc démarrer sans risques.

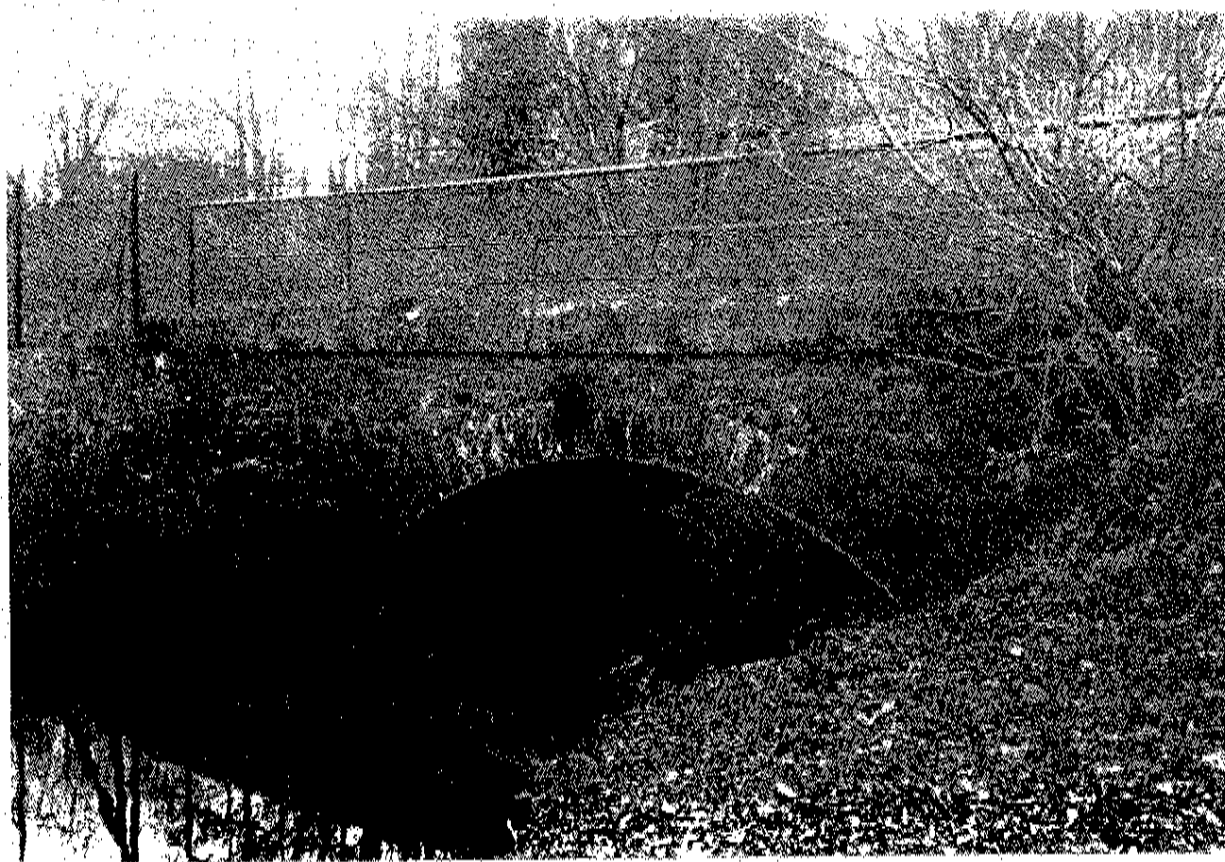
On poursuivit donc le trajet et, après l'arrêt au lieu-dit Kleinhammer, on repartit en longeant l'étang, avec, en vue déjà, la Maison de Direction de l'usine et Mouterhouse.

Mais c'est à l'entrée du Parc de l'usine, juste dans le tournant, comme la vue était bouchée par des rangées de sapins, que l'effrayant et épouvantable accident se produisit.





*Gorge rocheuse du Spitzefelsen.*



*Pont de chemin de fer enjambant le Moderbach avant Mouterhouse.*

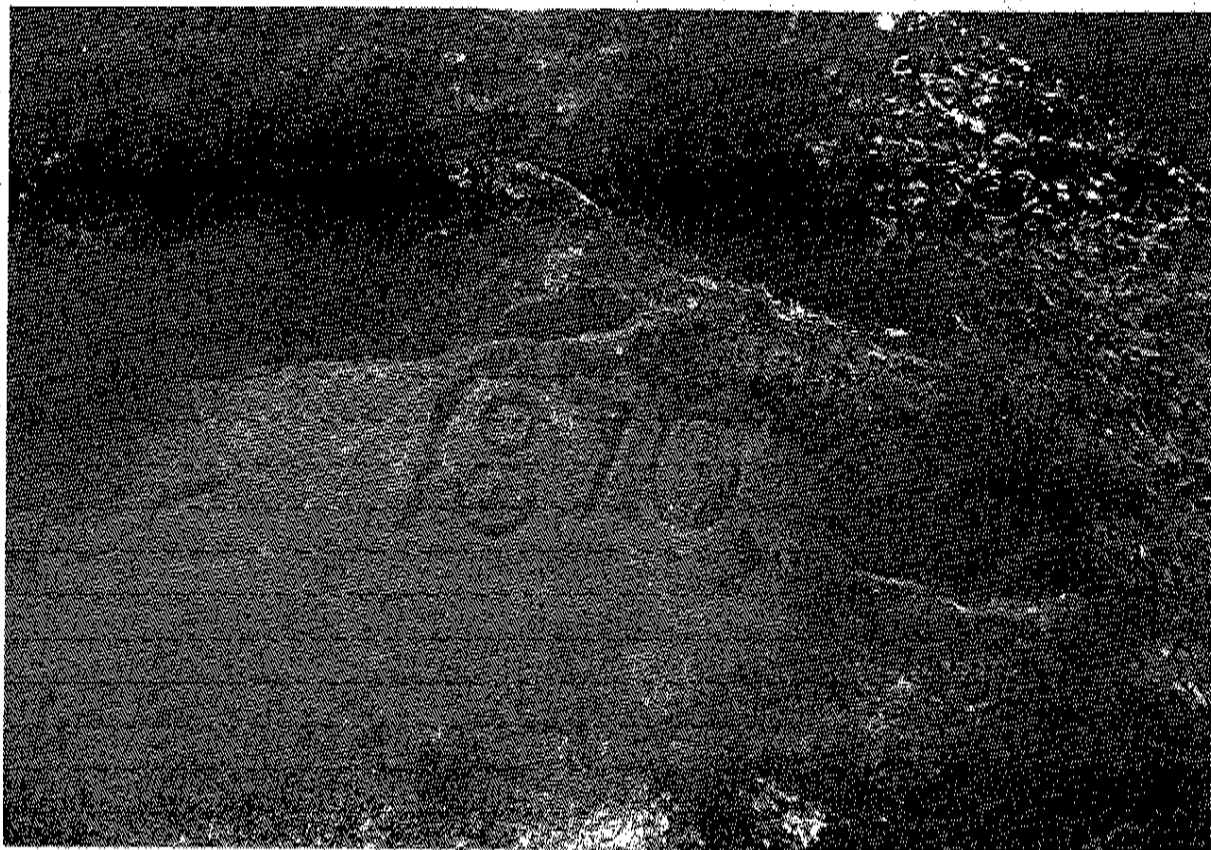


L'inévitable collision mit le feu à la cabine de l'autorail, dans laquelle le conducteur succomba, coincé sur son siège. Personne ne put lui venir en aide.

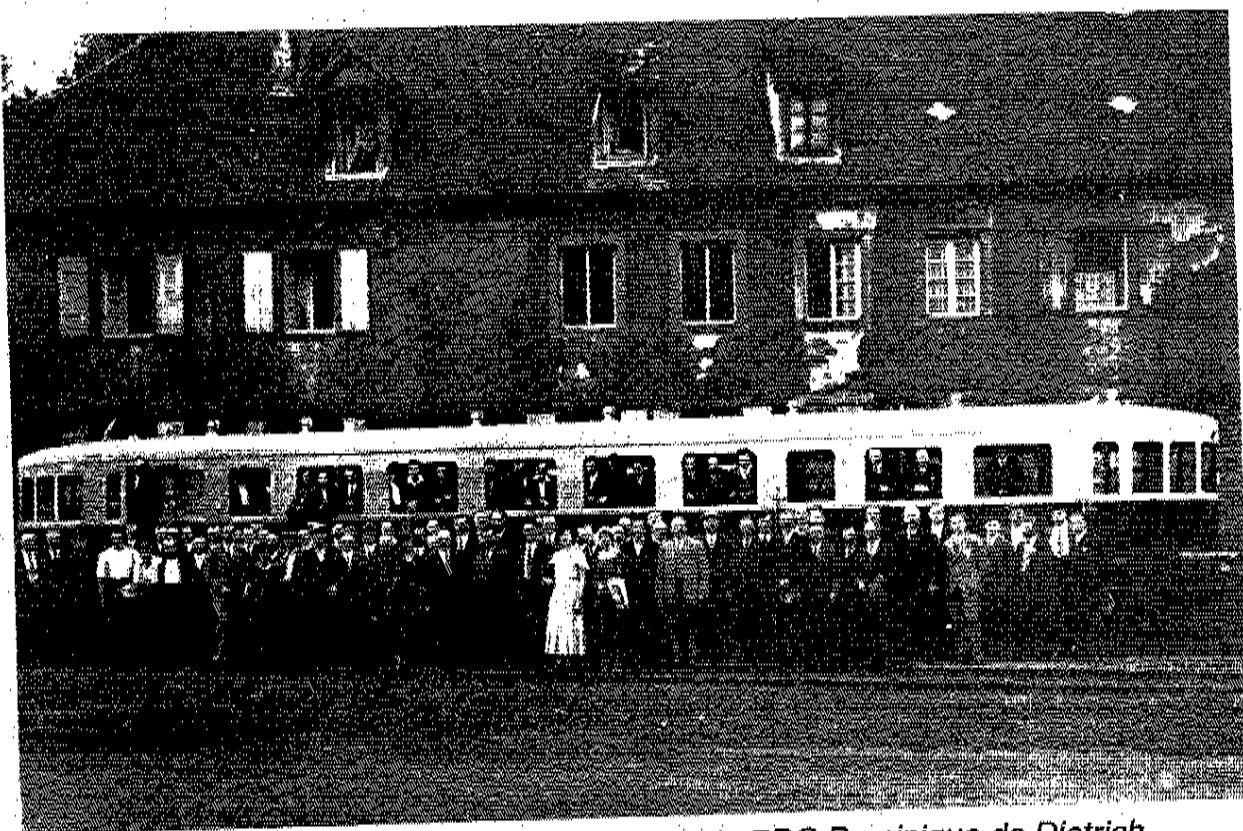
## Vestiges actuels

Aujourd'hui, bien que les rails soient démontés, il est facile de suivre l'itinéraire de la ligne de chemin de fer, longeant le plus souvent la route forestière qui mène de la gare de Bannstein au lieu-dit "Kleinhammer" ou "Petit Marteau". La date de 1870 est toujours gravée dans le défilé rocheux creusé pour le passage de la ligne en contrebas de la route forestière. Des murs en pierres de taille ont même été érigés pour consolider les emplacements dépourvus de rochers. En aval du Parc de la Maison de Repos de Mouterhouse subsiste le pont de chemin de fer qui enjambe le Moderbach.

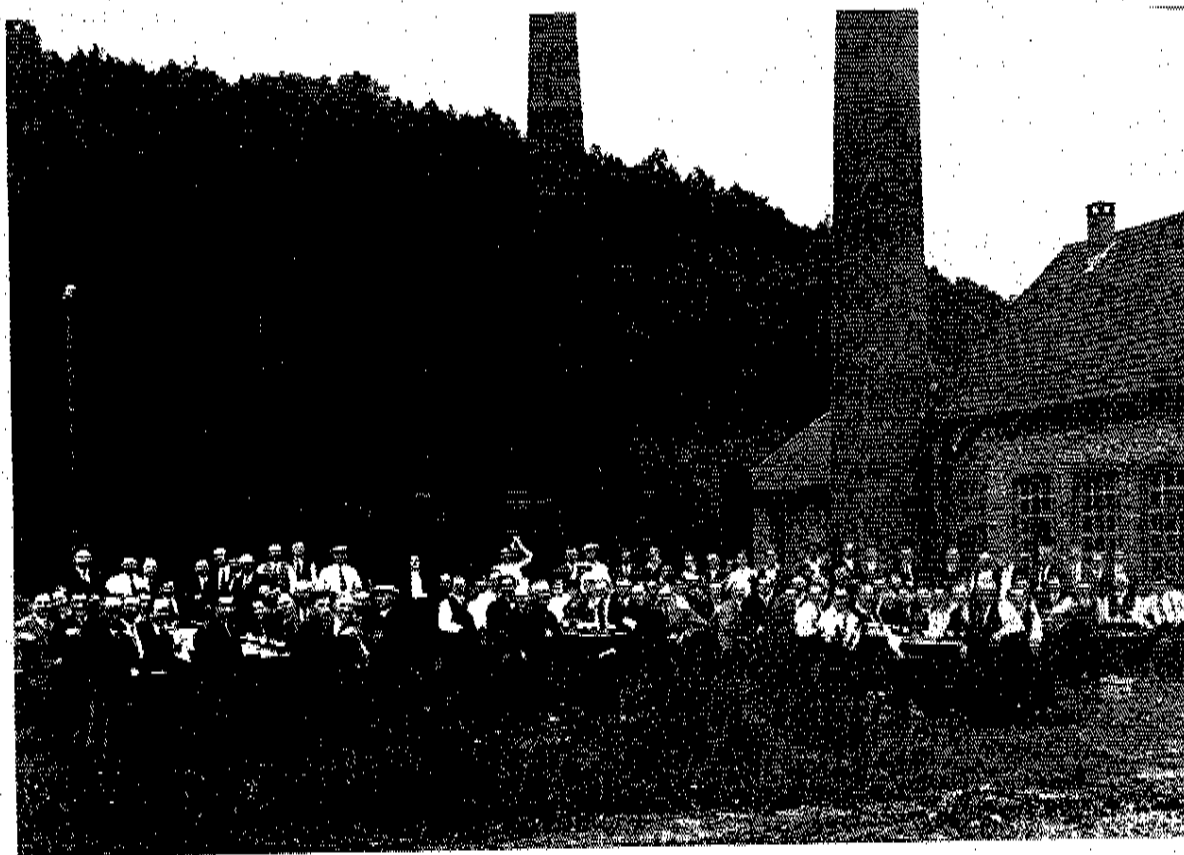
Bernard ROMBOURG



*Le Spitzfelsen avec la date 1870.*



*Voyage à Mouterhouse en autorail avec le PDG Dominique de Dietrich.*



*Après-midi récréative à l'usine de Mouterhouse.*

# Du wagon-trappe au T.G.V.

## L'évolution du matériel ferroviaire

La locomotion terrestre passe en quelques décennies de la diligence au chemin de fer. Partout en France, le développement du réseau ferroviaire est à l'origine d'une industrie considérable. La métallurgie fournit les rails, les locomotives, les wagons et les voitures.

Dès 1848, l'entreprise de Dietrich diminue la fabrication de produits qui ne trouvent plus de débouchés dans le commerce pour concentrer ses possibilités dans la production de fonte destinée au chemin de fer. Les tôles, essieux et bandages de roues connaissent un essor fulgurant. Alors que Mouterhouse livre le châssis comprenant bandages et essieux, Reichshoffen construit la carrosserie et procède au montage des wagons.

Dès 1830: l'usine de constructions mécaniques de Reichshoffen sort des machines à vapeur.

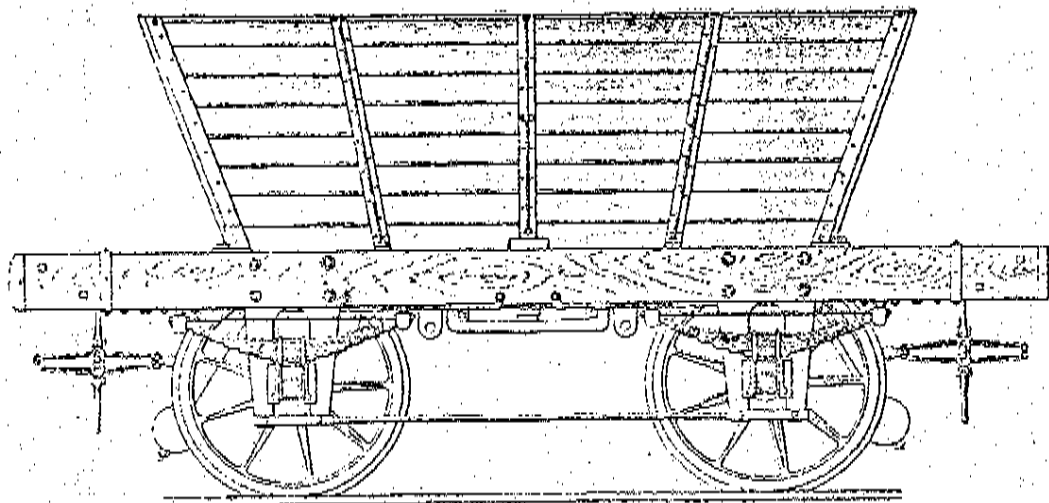
A partir de 1848: elle fabrique du matériel ferroviaire roulant (voitures de voyageurs, wagons de marchandises ouverts et couverts, des fourgons, des tramways pour traction animale et à vapeur) et du matériel fixe (appareils de signalisation, des barrières de passage à niveau, des plaques tournantes...).

Il n'y a pas d'essor industriel sans possibilité de véhiculer au moindre coût des quantités toujours plus grandes de matières premières et de produits fabriqués. L'industrie exige des moyens de transport correspondant à sa puissance et à ses objectifs. Pour désenclaver la région de Reichshoffen-Niederbronn, on construit la voie ferrée de Haguenau à Niederbronn, inaugurée en 1864, puis celle de Niederbronn à Sarreguemines inaugurée en 1869. L'usine de Mouterhouse est raccordée par une voie privée à la gare de Bannstein, la même année.

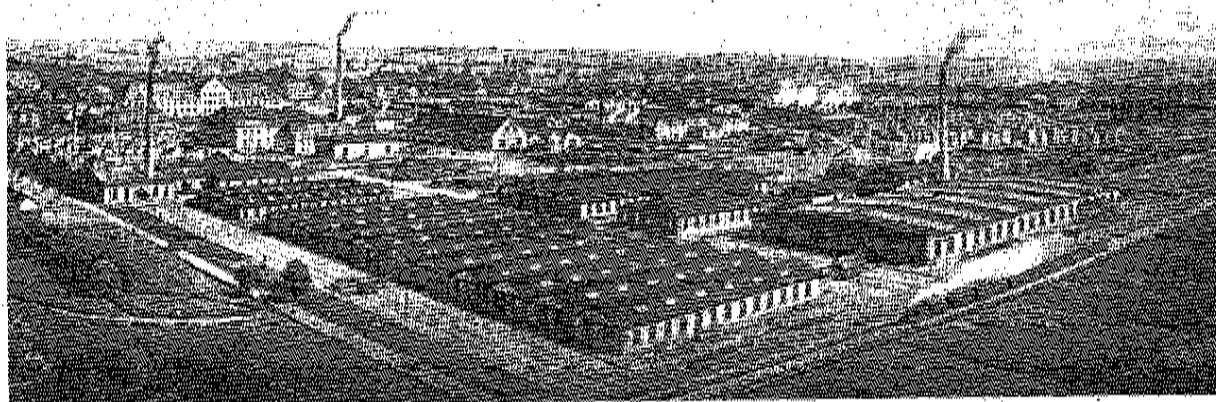
En 1870: Reichshoffen est le premier fournisseur des réseaux ferroviaires français, puis, après l'annexion, elle est devenue un gros fournisseur des réseaux allemands avant de redevenir, après 1918, celui des compagnies françaises.

L'annexion de l'Alsace-Lorraine à l'Allemagne a pour conséquence la fermeture progressive du marché français. Pour conserver la clientèle d'avant-guerre, l'entreprise de Dietrich installe un atelier de construction à Lunéville en 1879. On retrouve la même variété de wagons et de matériel qu'à Reichshoffen. Après 1919: l'usine occupait plus de 1700 ouvriers et couvrait 200.000 mètres carrés. Elle produisait normalement 250 à 400 voitures par an et 3000 wagons de marchandises de tous modèles.

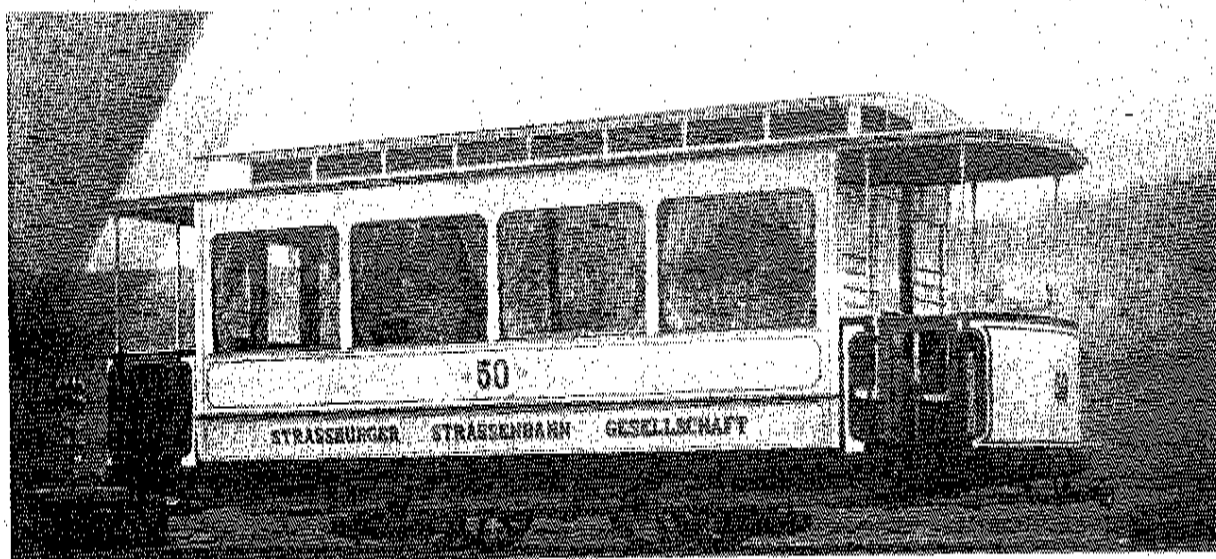
1929-1930: Après quelques années d'intense activité pour l'industrie ferroviaire, les parcs des réseaux reconstitués, les besoins de l'industrie lourde (mines et aciéries) satisfaits, la crise mondiale des années 1929-30 n'épargna pas l'usine de Reichshoffen.



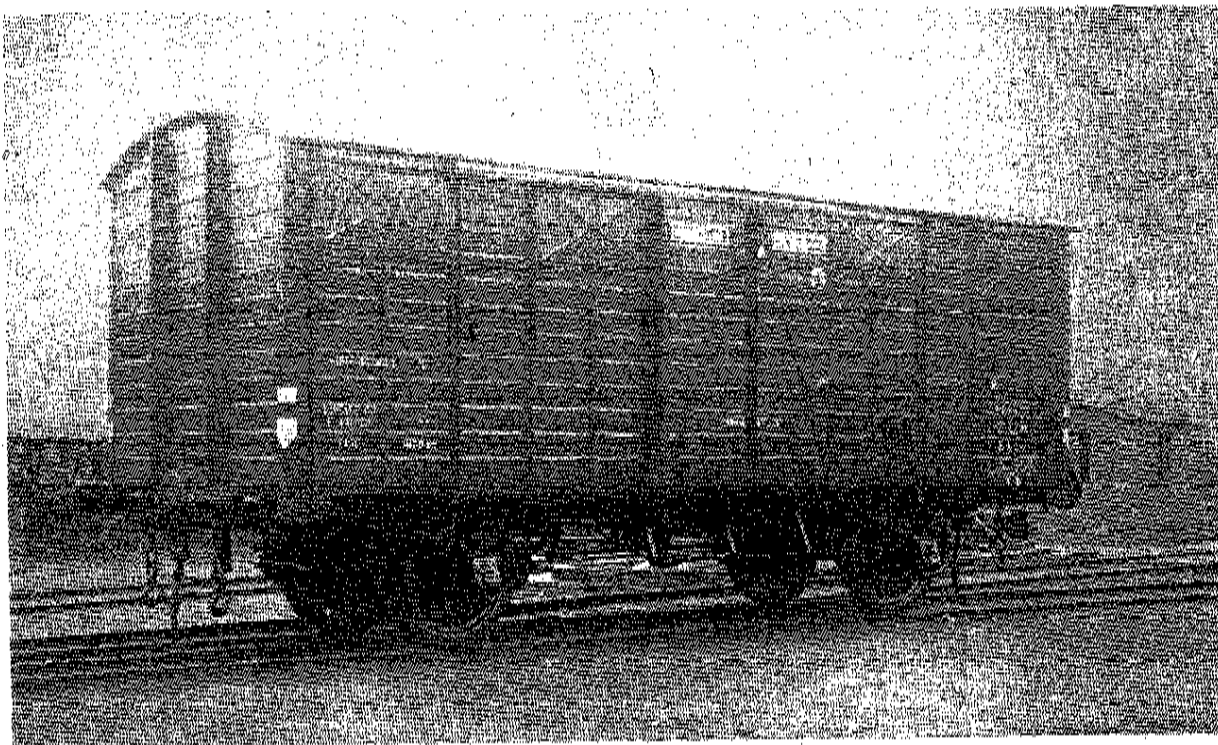
*Wagon-trappe pour le transport du charbon, ligne Paris-Strasbourg 1855.*



*L'usine de la division ferroviaire de Reichshoffen en 1910.*



*Tramway pour Strasbourg.*



*Wagon couvert.*



*Wagon de bière.*



Il importait alors d'implanter une activité complémentaire pour pallier l'insuffisance des commandes de voitures et de wagons. Les premiers prototypes de véhicules automoteurs à moteurs thermiques (Micheline, Panhard, Bugatti) faisaient leurs premiers essais sur le réseau français. Dominique de Dietrich prit alors la courageuse initiative de faire étudier et réaliser par l'usine de Reichshoffen un prototype d'autorail à moteur Diesel. Les succès enregistrés aux essais entrepris sur les différents réseaux français amenèrent des commandes substantielles aux ateliers de Reichshoffen.

1932-33: La Maison de Dietrich tenait alors une place de choix parmi les constructeurs d'autorails.

Avant 1939: Le cor de chasse (symbole de la Société de Dietrich) figurait sur les autorails des chemins de fer de Syrie et de Tunisie.

Néanmoins les années qui précédèrent la seconde guerre mondiale furent très maigres du point de vue des commandes des chemins de fer: c'est alors du côté des besoins en armement que l'usine de Reichshoffen chercha à compenser, très partiellement d'ailleurs, la baisse de son activité ferroviaire.

Durant l'Occupation, les chemins de fer français préparaient les commandes qui devaient être passées après la libération pour la reconstitution des parcs voitures et wagons durement éprouvés. La Maison de Dietrich coupée provisoirement de la France eut quelques difficultés à ne pas être oubliée. Si elle fut écartée de la construction des voitures voyageurs, elle fut cependant retenue pour la construction des wagons couverts.

Après la remise en état des ateliers sévèrement sinistrés lors des derniers combats de la libération de l'Alsace, plusieurs commandes importantes de wagons couverts furent confiées à l'usine de Reichshoffen qui poursuivit encore pendant quelques années la construction de matériel automoteur et de wagons particuliers.

La Société de Dietrich livra du matériel automoteur (autorails ou fourgons) aux chemins de fer de Péloponnèse, du Luxembourg, à Madagascar et à certains réseaux d'Afrique noire.

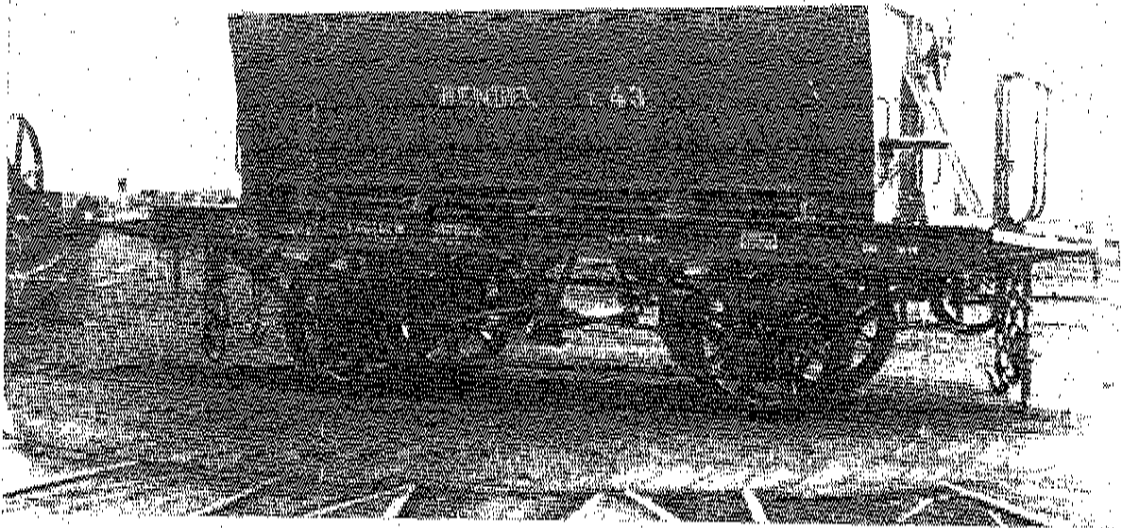
La dernière réalisation fut la rame de luxe étudiée et réalisée avec la Société Alsthom et destinée aux chemins de fer du Maroc.

Après guerre, la SNCF décida de lancer des concours pour la réalisation de ces différents matériels (voitures, autorails et wagons). Éliminée du concours autorails et du concours wagons, la Société de Dietrich, moyennant un effort sur les prix, put enlever le concours voitures. C'est toujours l'orientation dominante des ateliers de Reichshoffen dans le domaine du matériel roulant.

La technique a considérablement évolué au cours des quarante dernières années:

- la construction rivée a cédé complètement la place à la construction soudée;
- les aménagements luxueux constitués notamment par les panneaux en marqueterie, vernis au tampon, ont fait place à des aménagements beaucoup plus dépouillés faisant appel à des revêtements en plastique;
- d'énormes progrès ont été réalisés sur le plan du confort avec l'utilisation de bogies complètement usinés.

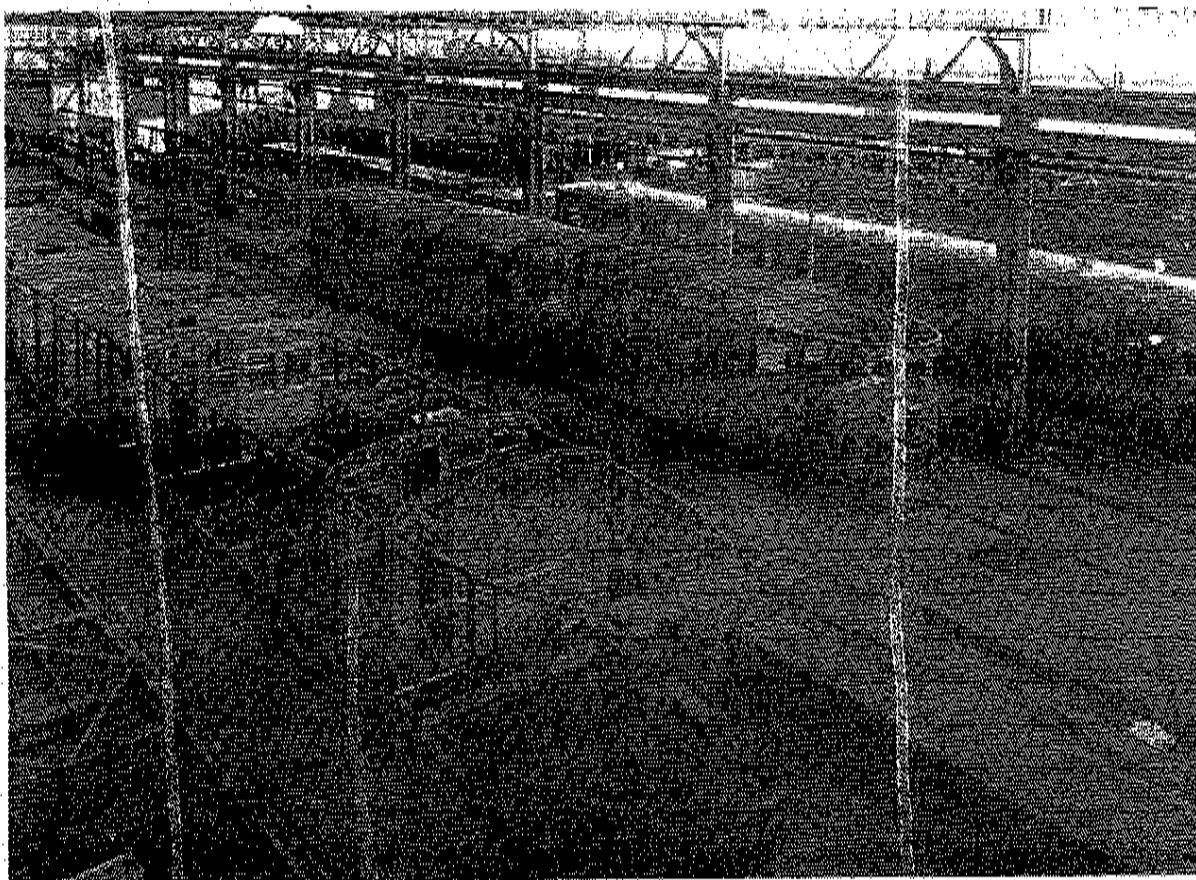
Depuis 1968, de Dietrich a étudié et réalisé un matériel entièrement nouveau: les voitures grand confort à conditionnement d'air constituant les rames de luxe de la SNCF (Capitole, Stanislas et Kléber).



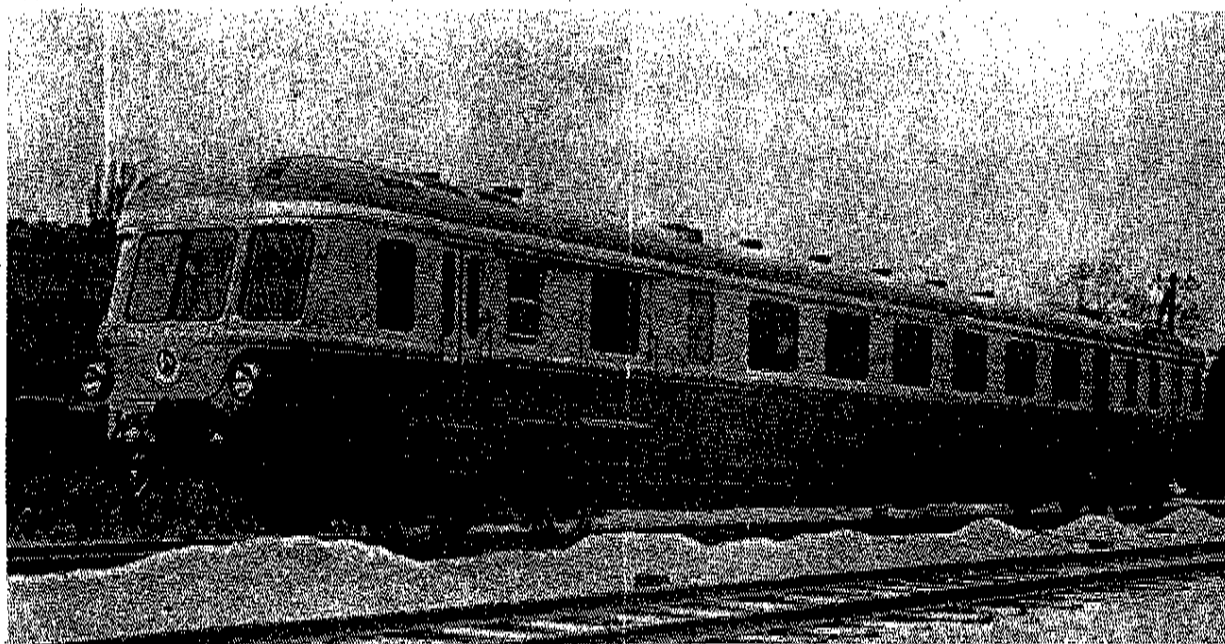
*Wagon pour la sidérurgie.*



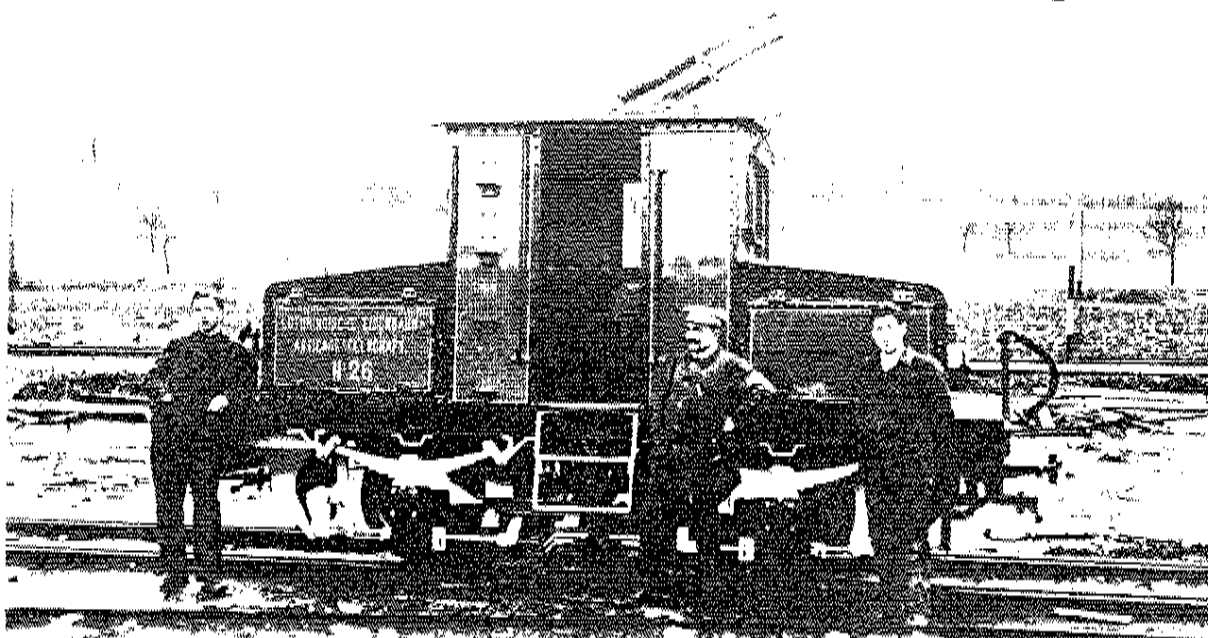
*Wagon pour la potasse.*



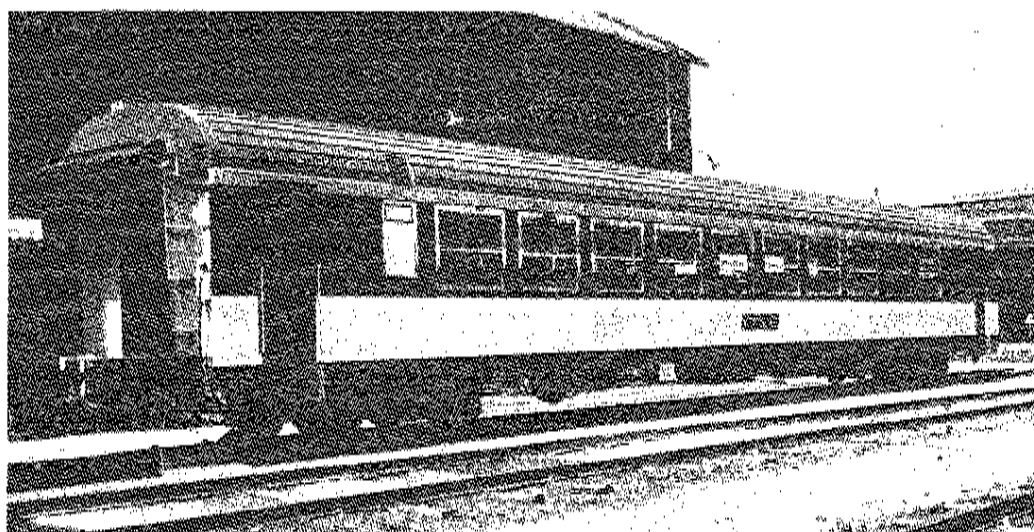
*Autorails en fabrication.*



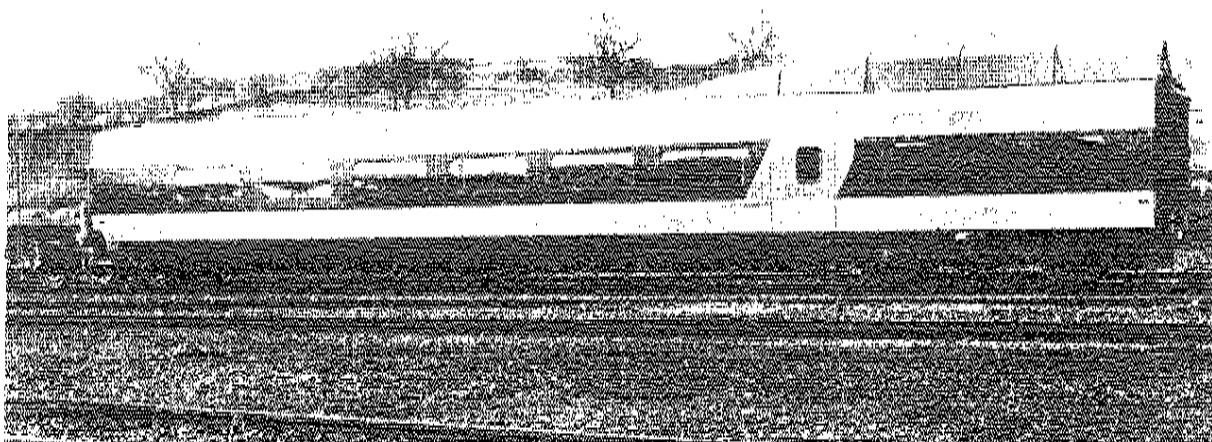
*Automotrice 600 CV à voie normale. Deux groupes moteurs Diesel Renault de 300 CV.*



*Locotracteur.*



*Voiture à voyageurs Congo 1ère classe.*



*Remorque extrême TGV A.*



Le programme TGV (Train à Grande Vitesse) est né quelques années plus tard en 1970. A l'époque, c'est-à-dire avant la crise pétrolière, deux technologies étaient en compétition, d'une part la propulsion électrique, d'autre part la propulsion thermique (turbines à gazole). Le prototype baptisé TGV 001 atteignait la vitesse de 318 km/h en 1972.

Au moment de la crise pétrolière, la propulsion électrique devient économiquement plus rentable. En 1978 sortent d'Alsthom-Atlantique à Belfort les deux premières rames de présérie les TGV 01 et 02. Ce n'est qu'en 1979 qu'est lancée la fabrication en série.

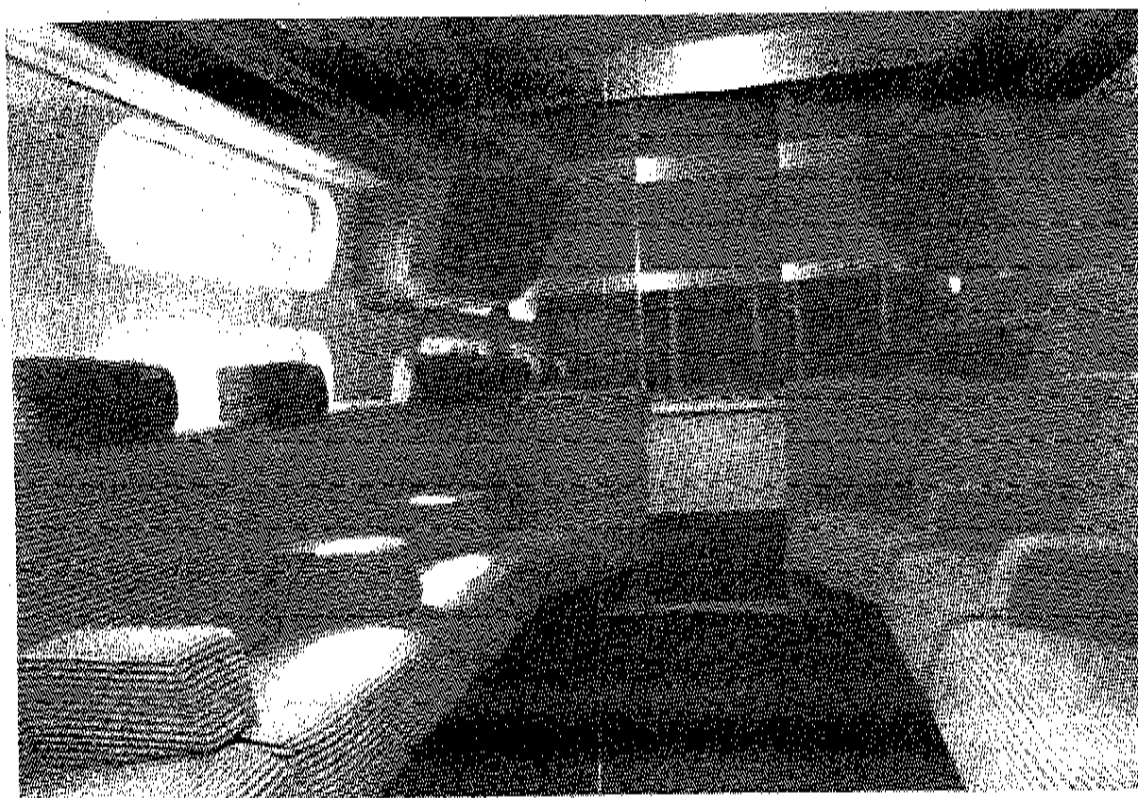
Si le chef de fabrication est Alsthom-Belfort, plusieurs partenaires participent à la fabrication du TGV. Ainsi les deux motrices de chaque rame sont construites à Belfort, les deux "premières" voitures appelées "remorques extrêmes" R1 et R8 sont réalisées à Reichshoffen tandis que les six remorques intermédiaires sont fabriquées à Aytré près de la Rochelle.

Avec une longueur de 200 mètres, une rame TGV pèse 400 tonnes et peut recevoir 402 passagers dont 27 sur strapontins, 135 en 1ère classe et 240 en seconde classe.

#### **Matériel roulant réalisé à l'usine de Reichshoffen depuis sa création.**

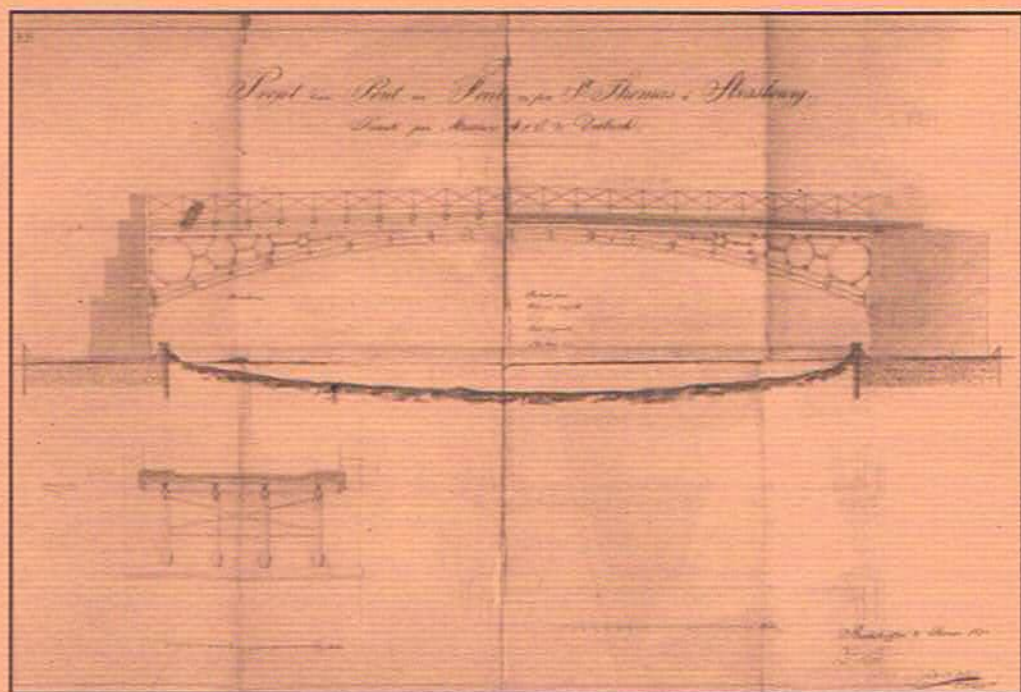
27.917 wagons-tombereaux, 26.550 wagons couverts, 3700 wagons plats, 1445 wagons-foudres, 3077 wagons auto-déchargeurs, 460 wagons-citernes, 255 wagons frigorifiques, 87 wagons à bière, 115 wagons spéciaux et chariots pour la sidérurgie, 1190 châssis de wagons, 1043 véhicules divers, 9836 bogies divers, 361 locotracteurs, 176 caisses de locomotives, 50 tenders, 69 chaudrons, 2446 fourgons, 264 tramways, 5172 voitures de voyageurs, 121 voitures-poste, 78 voitures-restaurant, 408 autorails, 310 rames de TGV, 221 habillages de voitures.

**Bernard ROMBOURG**



*Compartiment surélevé TGV.*



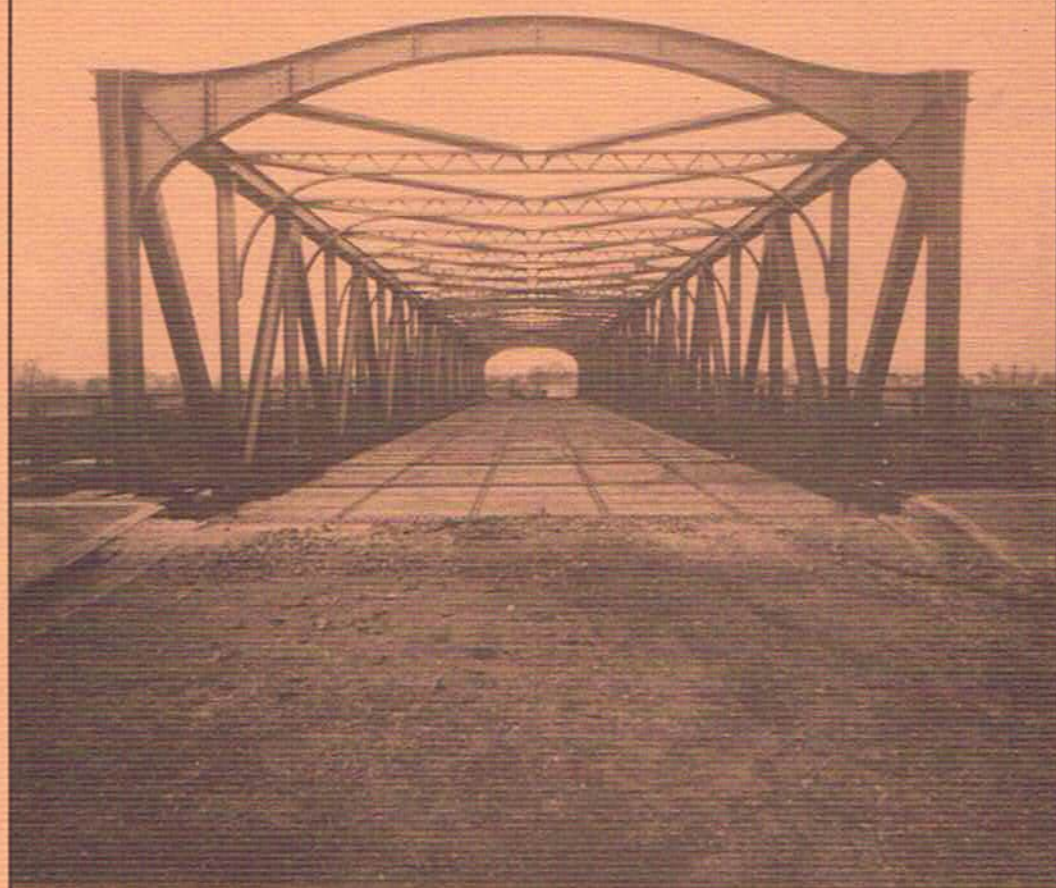


#### Illustrations des pages de couverture :

- page I Pont St-Thomas, construit par  
 De Dietrich, en fonte moulée.  
*Litho déposée à la B.N.U. section  
 Alsatiques*
- page II Portail de l'ancien presbytère
- page III Plan du pont St-Thomas de 1838  
 déposé aux A.M. de Strasbourg  
 Plaque de poêle de 1726 de  
 Mouterhouse déposée au Musée de  
 Metz
- page IV Pont de Bischheim construit en acier  
 riveté par De Dietrich en 1912



de Dietrich & Cie Reichshofen i/Elis.



— Straßenüberführung in Km 3,140  
auf Bahnhof Bischheim. —