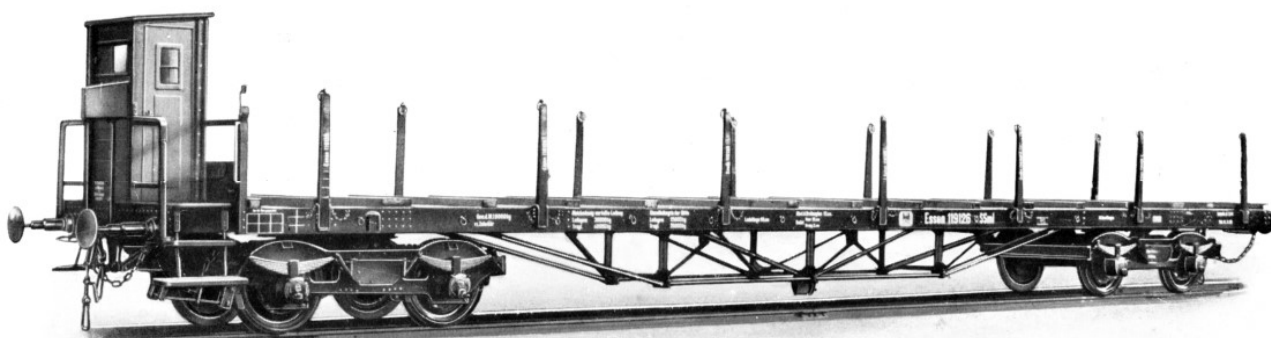


De Dietrich et le wagonnage

Usine d'avant garde, l'unité de production de la société De Dietrich implantée à Reichshoffen a voué dès la naissance du chemin de fer la majeure partie de son développement à la construction de matériel ferroviaire. Dès 1848, l'entreprise diminue la fabrication de produits qui ne trouvent plus de débouchés dans le commerce (turbines, machines à vapeur, machines outils) pour concentrer son activité dans la production de fonte destinée au chemin de fer. Les tôles, essieux et bandages de roues connaissent un essor fulgurant. Alors que Mouterhouse (usine acquise en 1844) livre le châssis comprenant bandages et essieux, Reichshoffen construit la carrosserie et procède au montage des wagons.



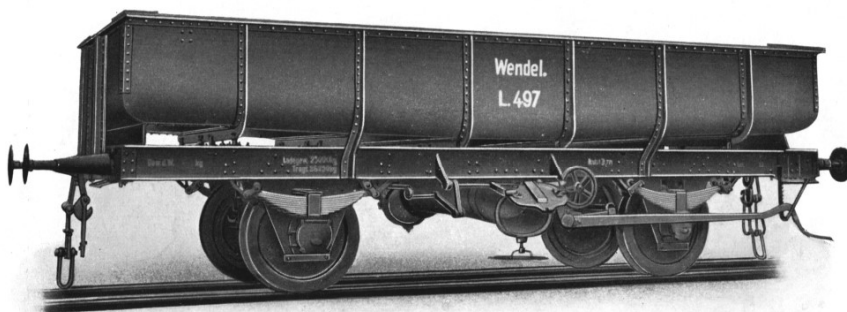
*Wagon plat à 4 essieux (charge 40 Tonnes) - Frein à vis et guérite avec 14 ranchers en fer
Longueur du châssis : 18,8m - Longueur hors tout : 20,10m - écartement des essieux extrêmes : 15,8m
Poids total : 19800 kg*

Historique

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 Niederbronn-Reichshoffen, 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 eu pour conséquence la fermeture progressive du marché français. Pour conserver la clientèle d'avant-guerre, l'entreprise

De Dietrich avait installé un atelier de construction à Lunéville en 1879. On a retrouvé la même variété de wagons et de matériel qu'à Reichshoffen. Après 1919, l'usine de Reichshoffen 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.

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 à bassin à 2 essieux (charge 25 Tonnes) avec 2 trous de vidange inférieurs et 2 couvercles de fermeture.
Longueur en dehors des tampons 8,15m, poids : 9550kg*

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 1940-1945, l'entreprise De Dietrich avait pour mission deux

garnissage, l'équipement électrique, la peinture en même temps que l'exécution des pièces de forge, des ensembles mécaniques, ainsi que l'usinage et le montage des bogies. L'entreprise procède également aux essais de bon fonctionnement des fabrications, de telle sorte que le matériel livré à la S.N.C.F. ou à d'autres réseaux est prêt pour la mise en service immédiate.



Wagon basculeur à déchargement bilatéral de 25 tonnes

catégories de fabrication :

- du matériel d'équipement divers et du matériel fabriqué suivant un programme axé sur les besoins de l'économie de la guerre d'abord et de la reconstruction ensuite.
- du matériel spécifique de guerre.

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 wagons particuliers. C'est ainsi qu'en 1957, la société De Dietrich a mis en construction une série importante de 4200 wagons couverts.

La production

Les ateliers de constructions et de réparations de matériel roulant ne se bornent pas à un simple travail de montage. Ils réalisent la construction des wagons de bout en bout à partir de leurs approvisionnements en aciéries. Rationnellement imbriquées, les phases de travail successives assurent la mécano-soudure des tôles, la menuiserie, le

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg a publié dans son bulletin numéro 3 de mars 1969 le bilan des livraisons de wagons de l'usine De Dietrich depuis l'origine tant aux réseaux de chemins de fer français et étrangers qu'aux entreprises industrielles. Nous reproduisons ci-dessous le tableau dont les productions reflètent sans doute non seulement les wagons neufs mais également la réparation de wagons de tout type.

1445 wagons foudres, 27917 wagons tombereaux, 26550 wagons couverts, 3700 wagons plats, 255 wagons frigorifiques, 87 wagons à bière, 3077 wagons auto-déchargeurs, 460 wagons citernes, 125 wagons pour la sidérurgie et 554 châssis de wagons.

Les différents clients

Depuis l'origine du chemin de fer, l'usine de Reichshoffen n'a pas dévié de sa vocation de fournisseur attitré des divers réseaux français d'abord, de la S.N.C.F. ensuite. (L'Etat a transféré à la S.N.C.F. l'ensemble des réseaux de chemin de fer d'intérêt général à partir du 1^{er} janvier 1938). Les marchés d'exportation n'étaient toutefois pas négligeables. Les commandes des réseaux de



*Wagon couvert standard U.I.C. à voie normale – frein à air comprimé
Surface utile : 25m² - longueur totale : 10,58m - Poids en charge : 40 T.*

chemin de fer de pays des divers continents ont apporté un soutien souvent très sensible à l'activité de l'usine alsacienne.

Wagons couverts : en 1867 : **250** à l'Autriche, **250** à l'Allemagne, **160** à l'Espagne, **724** à la Suisse...

Wagons à ballast : **428** à la Bulgarie en 1910...

Wagons à houille : en 1867 : **280** à l'Italie, **200** à la Saxe, **180** à la Suisse

Wagons plats : en 1942/43 : **500** pour les chemins de fer allemands.

Wagons grumiers : **50** pour le Congo en 1961.



Wagon double à déchargement automatique pour le transport de ballast

commandes provenaient des secteurs les plus variés, mais essentiellement de ceux des mines, aciéries, pétrole, industries chimiques et alimentaires.



*Wagon à déchargement automatique pour le transport de coke – 2 bogies type Nord-Est – Frein à air Westinghouse
Tare : 24,5 T Charge : 47,5 T – Capacité : 100m³ – Longueur totale : 15m*

Wagons à volailles : **11** pour la Bulgarie en 1910.

De nombreux contrats avec des entreprises industrielles françaises s'insèrent régulièrement dans le programme de l'entreprise De Dietrich. Les

Pour le minerai de fer : citons **123** wagons pour Wendel et Cie à Hayange en 1897, **15** en 1929, **20** en 1949.

Pour la houille : en 1950, **40** wagons pour les houillères de Merlebach, **61** en 1956 et **20** wagons pour St Avold.

Pour le coke : **35** wagons pour Pompey en 1960.

Pour les scories : **10** wagons porte cuves en 1961 et **20** en 1965 pour Sollac.

Pour l'acide sulfurique : **3** wagons plats avec galerie en 1889 et **4** en 1890 pour les Salines de Dieuze.

Pour la chaux : **13** wagons en 1951, **9** en 1953 et **25** en 1964 pour Knuttange.

Pour le sel : **6** wagons en 1884, **2** en 1885 pour Solvay.

Pour la potasse : **20** wagons à déchargement automatique en 1928, **12** en 1930,



*Wagon à déchargement automatique pour le transport de minerai.
Tare : 20,7 T : Charge : 59,3 T – Longueur : 10m
2 bogies soudés monobloc.*

45 en 1943, **60** en 1949 et **12** en 1957 pour les Mines Domaniales de Potasse à Mulhouse.

Pour le pétrole : 4 wagons citernes en 1921 pour Pechelbronn.

Pour la bière : 25 wagons en 1878 et 10 en 1884 pour Gruber et Reeb, 2 en 1890 et 3 en 1894 pour la brasserie de Reichshoffen 13 en 1887 pour la brasserie Espérance de Schiltigheim, 15 en 1879 et 3 en 1882 pour la brasserie Hatt à Strasbourg, 7 en 1922, 5 en 1924, 5 en 1925 et 5 en 1930 pour Champigneulles...



Wagon à bière 4 citernes

Pour le vin : en 1919 : 12 wagons-foudres pour Perpignan, 30 pour Béziers, 22 pour Beaucaire, 50 pour Joanis à Paris et 60 pour Boyer et Voisin à Paris

En conclusion nous pouvons affirmer que le rayonnement du wagonnage de la société De Dietrich a largement dépassé le cadre régional, voire national. Certes nous n'avons évoqué que la clientèle dont les commandes étaient substantielles. Malgré les fluctuations conjoncturelles, la vie de la « Schmelz » est jalonnée de réalisations marquantes dont certaines mettent particulièrement en relief son travail de pionnier.



Wagon à bière « Champigneulles »

Photographies de cet article : Archives De Dietrich

Bernard Rombourg



*Wagon citerne à 3 essieux pour le transport de lessive de soude
Capacité : 30.000 litres*