

M.Ketterer

Entretien avec M. Ketterer Antoine de Munchhouse

M. Ketterer commence l'entretien en nous prêtant deux livres relatant l'historique du vieux canal du Rhône au Rhin, des notes qu'il a prises au sujet du canal, ainsi que les noms de ses anciens collègues et leurs années de présence à leur poste. Il nous montre également des photos d'un tracteur fabriqué en 1926, exposé en plein air à Biesheim. Ce type de tracteur allait de Strasbourg à Huningue. C'est donc le premier modèle de tracteurs circulant, construit par l'entreprise allemande A.E.G.

M. Ketterer souligne que c'étaient de très bonnes machines, mais qui demandaient un entretien permanent :

" Tous les matins, il fallait se lever de bonne heure pour les graisser ". Selon M. Ketterer, la machine pesait 6 tonnes, ce qui signifie qu'en plus des 5,5 tonnes d'origine, elle avait été lestée par des gueuses en fonte de 0.5 tonne, pour plus de stabilité et d'adhérence. Elle tirait les péniches à 6 km/h, et circulait à vide à environ 10 km/h.

Il y avait trois garages de la Traction de l'Est sur la portion connue par M. Ketterer : à Munchhouse, Rustenhart et Neuf-Brisach.

"A Munchhouse, nous avions aussi le magasin où était stocké le matériel, et nous avions même un atelier pour les réparations". Ils ont été arrachés, la nostalgie du temps remonte, M. Ketterer en a gardé les articles des journaux. Le hangar à proximité de la maison éclusière n°47 a été démoli, il le fallait pour cause de vétusté et de squats. Le terrain est aujourd'hui un skate-park.

D'après ses souvenirs, les machines ont commencé à circuler en 1933, auparavant des chevaux effectuaient le halage.

Selon lui, l'électricité est arrivée vers 1957, les câbles ayant été installés sur les poteaux déjà existant appartenant à la Traction de l'Est.

"Afin d'avoir l'électricité dans leur maison non équipée, certains éclusiers installaient des mini-turbines au bord du canal, tandis que d'autres se branchaient directement sur la ligne. Ceux-là devaient en permanence maintenir 5 lampes allumées, sinon elles grillaient toutes!" nous dit-il amusé

En octobre 1950, M. Ketterer a eu son poste de conducteur à la Traction de l'Est, à l'âge de 14 ans. Avec le recul, il pense que c'était un âge bien trop jeune pour un métier aussi

dangereux. Il y est resté six mois, avant de passer ouvrier en charge de l'entretien du canal aux Ponts et Chaussées, Service de la Navigation, et ce jusqu'en 1956, où, il part pour son service militaire.

A son retour, il a retravaillé au canal pendant quatre mois, avant d'aller à Rhône-Poulenc :

"Eh oui, tout le monde savait que le canal allait s'arrêter, avec la construction du Grand Canal d'Alsace" nous dit-il avec regrets,

"Les éclusiers du secteur sont tous partis vers le Sundgau, j'ai même aidé mon ex-beau père à faire son déménagement jusqu'à l'écluse 23 d'Hagenbach en chargeant les meubles sur une péniche de 12 tonnes"

Concernant le métier qu'il exerçait :

"les conducteurs devaient tirer les péniches de 6h30 le matin jusqu'à 19h30. Mais vu la lenteur des machines, on devait partir bien avant, parfois à 5h30, après le graissage!"

Tous les soirs vers 17h, nous devons appeler le poste à Neuf-Brisach, pour les informer du lieu où on laissera la dernière péniche. On nous indiquait alors où on devait se rendre le lendemain matin pour tracter la première péniche. Neuf-Brisach centralisait les informations et savait où étaient tous les bateaux. Quand il n'y avait pas beaucoup de circulation, tous les tracteurs ne circulaient pas, ou alors ils allaient plus loin pour seconder d'autres conducteurs. C'est pour cette raison que Mr Ketterer est parfois allé jusqu'à l'Île Napoléon dans un sens, et Dessenheim dans l'autre avec sa machine.

Pour le passage des écluses, les conducteurs tiraient la péniche jusqu'à l'écluse, puis passaient la corde de traction à l'éclusier. Avec sa propre force, la péniche allait parfois jusqu'à l'écluse. Si ce n'était pas le cas, les conducteurs aidaient l'éclusier à tirer la péniche. Quand la péniche était accrochée à l'écluse, l'éclusier fermait les portes. La manœuvre durant de quinze à vingt minutes. **"Et là, la porte de l'écluse ne s'ouvrait pas tant que le niveau d'eau n'était pas exactement le même dans l'écluse qu'à la sortie!"**

Il raconte aussi la difficulté qu'il y avait à faire passer l'Île Napoléon aux péniches. La première fois qu'il y est allé, il a dû laisser faire l'éclusier et le batelier. Il fallait en effet donner de la force aux péniches, afin qu'elles passent le tournant.

"C'était impressionnant et vraiment dangereux, car le tracteur s'inclinait! Pour réaliser ces manœuvres, les conducteurs gardaient la porte ouverte afin de sauter de la locomotive au cas où elle se renversait".

Les ouvriers, étaient six sur la portion de M. Ketterer. Ils travaillaient tous les jours, en échange de compensations, par exemple deux jours de congés d'affilée.

L'éclusier était en congé un jour par semaine, un auxiliaire qui effectuait les remplacements venait prendre sa place; cependant, lorsque plusieurs éclusiers étaient au repos en même temps, les ouvriers comme M. Ketterer assuraient le service des écluses.

Le Service de la Navigation avait en charge les réparations des francs-bords: **" Les péniches ne devaient pas être tractées à plus de 6 km/h, sinon les vagues devenaient trop importantes, et faisaient des dégâts dans les berges. Il fallait 5 jours aux péniches pour aller de Strasbourg à Mulhouse"**. M. Ketterer explique comment les ouvriers ont

régulièrement consolidé les berges avec du bois d'acacia puis de la terre et des "tapis" d'herbe..

Quand il y avait une fuite trop importante dans le bief, les ouvriers allaient en vélo jusqu'à Neuf-Brisach, où ils récupéraient une machine qui tapait avec un poids. Ils devaient alors haler la machine et 60 tonnes de gravier. Il allait aussi souvent à Mulhouse à vélo, pour les réparations, effectuées notamment par l'entreprise Spinhirny. **"A Munchhouse, une portion des berges a été bétonnée, car il y avait trop d'infiltrations"**

"Le canal était vidé tous les cinq ans pour des travaux de réparations, ce qui donnait lieu à un chômage de huit jours. Pour réparer les portes, il fallait pomper toute l'eau de l'écluse, puis les ouvriers intervenaient avec l'aide d'un maçon pour réparer les murs. L'éclusier était chargé de l'entretien continu des portes, pour la peinture par exemple".

En hiver, les ouvriers coupaient du bois appartenant au Service de la Navigation, qui disposait de 20m de chaque côté du canal. Il se souvient avoir coupé 120 stères à la hache et à la scie à bande. Les ouvriers faisaient ce que leur chef leur disait de faire; il leur est ainsi arrivé de faire du bois pour lui, et même de cueillir des cerises pour son schnaps!

"J'allais aussi chez l'éclusier de la maison n°50, pour le seconder et allumer le transformateur, car il fallait porter des gants isolants très épais et respecter un certain rituel. Ce n'était pas rassurant! C'était une manœuvre très délicate, il fallait une bonne dose d'insouciance, car des produits dangereux comme le mercure à hauteur de visage étant en jeu".

Concernant la circulation sur le canal,

"les bateaux avaient une charge de 290 tonnes, et circulaient dans 2.5 mètres d'eau. Ils transportaient diverses marchandises, parmi lesquelles du sucre d'Erstein, de la coke pour l'industrie mulhousienne, des céréales, de l'essence, de la houille, de la potasse". Il y avait un débarcadère à Hirtzfelden, un quai pour décharger certaines marchandises pour les villages voisins, et charger le gravier issu des gravières.

"Il y avait un sens de circulation, montante et descendante, mais partout les péniches pouvaient se croiser". M. Ketterer nous explique comment se faisait la traction, et la manœuvre à effectuer lors du croisement de deux péniches : **"il fallait échanger de péniche, en faisant passer le câble au-dessus de la péniche la plus proche, et repartir en marche arrière".**

A l'époque des péniches il y avait des particuliers qui circulaient avec leur propre bateau moteur, ainsi que du tourisme. Par la suite, il y en a eu plus, à cause de l'interdiction pour eux d'aller sur le Grand Canal d'Alsace, du fait de la restriction d'accès selon la puissance du moteur. "

M. Ketterer explique également le rôle du "champignon", ces plots servaient à freiner la péniche, ou encore à faire tourner le bateau: **"à l'écluse 46, il y avait dans le temps, un espace suffisamment grand pour faire faire demi-tour aux péniches en cas de besoin".** **"Un bateau n'était jamais accroché à l'avant, car la traction le tirerait vers la berge. Les cordes étaient donc installées entre le milieu et l'arrière de la péniche.**

L'arrivée de l'hiver donnait assez fréquemment lieu à du gel. Les brise-glaces, que deux machines de Traction de l'Est devaient chercher, venaient de Neuf-Brisach. Mais dans les écluses, il fallait casser la glace avec une lance à griffes pour pouvoir refermer les portes. **"Un jour, M. Ketterer pense en 1949, le canal a débordé un fait qui n'est indiqué nulle part!**

Des morceaux de glace ont bouché le trou du déverseur, faisant déborder le canal. Les champs jusqu'au cimetière de Munchhouse et l'actuelle rue des fleurs étaient inondés. C'était une immense patinoire pour le bonheur des enfants dont je faisais encore partie!"

"L'hiver 1956, nous avons la même crainte, car 50 cm de glace bloquaient le canal, les vannes étaient gelées! rien ne pouvait être fait. Mais il fallait tout de même dégager les portes des écluses, les déversoirs étaient bloqués... Du coup, on a découpé la glace avec une scie à bande pour pouvoir faire passer l'eau. De Neuf-Brisach, ils sont venus avec un chalumeau, le premier que possédait le Service de la Navigation, mais l'affaire a été très compliquée.

En hiver, il y avait aussi les problèmes de contact entre les lignes électriques, il y avait parfois de la glace sur les rails et sur les câbles ce qui créait des étincelles et les machines ne tournaient qu'au ralenti".

Concernant les relations avec les autres personnes et institutions sur le canal, M. Ketterer souligne par exemple **"le mauvais caractère de certains bateliers, toujours les mêmes.**

Ils se plaignaient tout le temps, soit c'était trop rapide, soit pas assez". Les jeunes conducteurs se faisaient réprimander assez violemment, mais ne disaient rien du fait de leur jeune âge. Certains naviguaient avec une barre, pas avec un volant, ils étaient donc dans une position inconfortable. Parfois, ils avaient affaire à des bateliers ivres. **"Il y avait toute sorte de gens qui circulaient sur ce canal".**

"Dans nos relations, nous n'avions aucun problème avec les éclusiers, on s'entraidait".

Les péniches accostaient le soir ; les bateliers (M. Ketterer dit « marinières ») connaissaient les gens des villages:

" les marinières avaient leurs habitudes, ils venaient faire leurs commissions pour avoir des aliments frais car le réfrigérateur n'existait pas encore!

Ils se retrouvaient souvent au bistro ou au restaurant. Certains sortaient à l'écluse n°48 avec leur vélo, ils allaient faire leurs commissions au village, puis rejoignaient leur péniche, qui arrivait juste à temps à l'écluse suivante".

"Les éclusiers avaient également quelques petits privilèges: ils disposaient du terrain allant de 50m en aval et de 50 m en amont de l'écluse. Ils y utilisaient l'herbe pour les chèvres ou lapins, plantaient des arbres tels que les merisiers. Ils possédaient également tous les poissons dans cette portion du canal.

"Munchhouse faisait partie de l'autorité de Sausheim pour la pêche ; pour obtenir une autorisation de pêche dans un secteur bien défini, il fallait avoir une carte de pêche de cette société, qui dispensait les permis. A l'époque, il y avait plusieurs espèces de poissons : brochets, carpes, gardons, ablettes, perches".

Concernant des aspects divers :

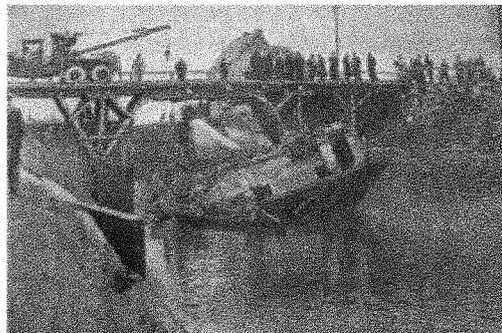
M. Ketterer évoque le téléphone, dont deux fils étaient réservés aux éclusiers (chaque éclusier avait sa sonnerie sous forme de code, par exemple long-court-long), et les deux autres aux ingénieurs. Les ouvriers pouvaient cependant écouter toutes les conversations sur le même circuit.

Près de l'actuel parcours VTT de Munchhouse on trouve une croix,. Elle commémore un accident de machine, dont M. Ketterer explique qu'on ne connaît pas la cause exacte:

" M. Oscar Gantner aurait vu son tracteur emprunter les mauvais rails pour rentrer dans le garage. Il est alors allé droit sur la porte coulissante, qui l'a décapité".

Il parle également de l'accident de bus à l'écluse n°48, à l'entrée de Munchhouse ;

"En temps de guerre, les Allemands ont fait sauter le pont qui a été ensuite, remplacé par un pont temporaire en bois. Deux bus se sont croisés sur ce pont, alors qu'il n'y avait de la place que pour un seul. l'un d'entre eux est tombé dans le canal, c'était tôt le matin du 10 janvier 1950, il faisait encore nuit et nous n'avions pas de lampe. 18 ouvriers de la construction de l'usine hydraulique d'Ottmarsheim (sur le grand canal d'Alsace) ont perdu la vie ce jour là, un drame pour les familles et les villages alentours".



Le soir personne ne circulait sur le canal, sauf pendant la guerre, où les Allemands chargeaient du papier (entre Munchhouse et Roggenhouse) et du ciment. On en voit encore des traces en dessous de l'écluse n°46.

A cette époque, le commandant Edmond Marin-La-Messlée survolait régulièrement le canal, et tirait sur les péniches allemandes. Il a cumulé beaucoup de victoires, mais les

Allemands l'ont observé, puis attendu plus loin pour l'abattre. L'avion s'est écrasé à Dessenheim, au niveau du mémorial en forme d'étoile d'aviateur".

Concernant le rapport du village et des villageois chacun profitait du canal, qui faisait partie intégrante du paysage.

"Les femmes allaient au canal pour laver le linge, avec des brouettes et cuvettes, là où il y avait des marches en pierre. Les plus jeunes se baignaient". Pour les enfants, il y avait une sorte d'initiation à la natation, l'étape ultime consistant à aller d'un bord à l'autre du canal. **"Les jeunes plongeaient également d'un pont en bois qui n'existe plus aujourd'hui, près du parcours VTT, la profondeur du canal était de 2.5m.**

Parfois, l'instituteur venait avec sa classe pour que les enfants apprennent à nager...tout les jeunes savaient nager à Munchhouse!".

"Le canal apportait de l'animation pour le village de Munchhouse, du tourisme et de la richesse. Il y avait un restaurant au bord de l'eau, aujourd'hui il y a des poules et des canards à cet endroit.

Les éclusiers faisaient également leur marché, ils vendaient parfois des salades et produits frais de leur jardin. A Roggenhouse, à l'écluse 49, il y avait aussi un restaurant très connu, il s'appelait le Relais des bateliers, depuis de nombreuses années, c'est devenu un club de rencontres".

Mr Ketterer pense qu'à l'époque de la construction du canal, les gens n'avaient pas grand-chose à dire et ont laissé faire. Les terres étaient sèches, difficilement cultivables, et le lapin de garenne omniprésent. La construction de ce canal leur donnait peut être la vision d'un avenir plus facile, mais c'est trop loin, il n'y a plus de témoin.

"A cette époque, la commune avait sans doute des dédommagements ou percevait des droits de passage".

Parfois, on peut trouver une pierre gravée d'une date au bord du canal. **"A Munchhouse, il y en a une gravée 1889, cette date correspondant sans doute à des travaux de réfection".**

"Le canal a été vidé en 1961, et l'est resté jusqu'en 1971. Les portes en ferraille, une fois démantelées, ont été amenées ailleurs en France" nous dit-il le cœur serré.

M. Ketterer pense que le dernier éclusier s'appelait Schmitt, et l'avant-dernier Moebis.

Il se réjouit de voir que le projet de l'arboretum de Munchhouse consiste également à conserver une partie importante du patrimoine, avec la mise en place de portes éclusières et des moellons récupérés de l'ancien hangar de la Traction de l'Est. **"En Alsace, nous avons du retard, ce canal semble avoir été oublié, il n'y a pas de musée, il ne faut pas oublier ce patrimoine qui a beaucoup apporté à notre village".**

C'est avec la tête pleine d'images et de récits que nous quittons M.Ketterer. Nous le remercions vivement de nous avoir accordé son après midi à nous faire plonger dans son vécu auprès du canal qui lui est si cher.

Sonia Waltisperger et Thomas Vonderscher

11 juin 2015