

Schoenau Weisweil - un fleuve, un pont, un destin commun

par François Schleret + (extrait de l'annuaire n°9 – 1996 de la Société d'Histoire de la Hardt et du Ried) traduction Lucienne Schmitt

Un bac, un pont, et un destin commun

Les visiteurs de l'Ecomusée d'Ungersheim ne s'étonnent pas de trouver parmi de nombreuses maisons alsaciennes une maison de pêcheur : une petite et modeste construction en colombages, typique de celles de nos villages des bords du Rhin. Mais ils sont surpris d'apprendre que cette construction a été démontée dans le village de Schoenau, qui a subi deux bombardements, pour être remontée ici, dans le Musée alsacien de plein-air. Une peinture à l'huile représentant cette maison et due au peintre sélestadien Prosper Meyer se trouve dans la salle du restaurant « A l'Aigle ».

Au Musée archéologique de Strasbourg aussi, plusieurs objets exposés attirent notre attention sur le remarquable passé historique de Schoenau. Quand la nécessité des travaux de correction du Rhin par Tulla fut reconnue en 1818, personne ne se doutait des découvertes archéologiques que ces travaux allaient entraîner. Personne non plus ne pouvait se douter que le domptage du fleuve allait bouleverser le paysage de prairies humides ainsi que leur végétation.

Un coup d'œil sur la « Carte topographique comprenant la Haute et Basse Alsace » de

Beaurain, de 1675, peut nous en donner une idée. Les lieux de vie des nombreuses populations de poissons, mais aussi les mares et les cours d'eau, ainsi que les barques à fond plat des pêcheurs et les barques du passeur disparaurent. Le célèbre marché aux poissons de Strasbourg ne proposa plus à partir de là son si riche étalage de poissons. Mais personne n'évoqua tout ce qui était resté du paysage et du mode de vie des habitants, et que les travaux de correction du 19^{ème} siècle n'avaient pas changé. L'article 358 du traité de paix de Versailles (1919) garantissait à la France le droit d'utiliser l'eau du Rhin pour alimenter les canaux existants ou futurs destinés à la navigation ou à l'irrigation, ou à tout autre usage.



Carte topographique comprenant
la Haute et Basse Alsace Beaurain 1675
(Bibliothèque Humaniste, Sélestat)



Daniel Speckle 1576 (Photo F.S.)



Lithographie : Secrétariat Mairie de Schoenau (Photo F.S.)

René Koechlin, un ingénieur français, s'était emparé dès 1902 d'un projet de canal latéral avec des usines électriques. Les travaux, interrompus seulement par la guerre, ont duré de 1928 à 1977. Que ces mots de Goethe résonnent juste ici : « Destin de l'homme, pareil au vent ! »

Notre maison de pêcheur de Schoenau arrachée à son environnement ne va plus offrir son abri ombragé derrière sa digue d'un mètre de haut. Elle continuera sa vie à l'ombre des « Kalimandjaros » (réf. au Kaligone, zone des mines de potasse) des mines de potasse, sur une terre desséchée et salée, dans un paysage de steppe ; le pastel des teinturiers que des ouvriers, des amis et des parents ont apporté de Weisweil à Schoenau doit dépérir, planté sur une pelouse verte à côté de pensées. Nul ne songera plus au temps où il jalonnait le chemin du batelier qui se rendait à la pêche dans les bras tordus du Rhin. Personne ne fera plus une prière silencieuse avec le passeur avant d'entamer la traversée du fleuve. Des ponts en métal permettent la circulation des marchandises et des voyageurs, des piliers en béton et en acier supportent des routes sur lesquelles vont et viennent des milliers de carrosses en acier. Et le grand chantier tant admiré de Tulla jalonne le paysage sur 50 kilomètres, mais on y prête à peine attention. Là où il y avait des sources, des bras du fleuve, un lieu de vie pour les insectes, les larves, les plantes, les oiseaux, tout a changé. Le promeneur n'a plus besoin de se couvrir la nuque, les jambes et les bras, ou de les frotter avec de l'essence de girofle. Le pêcheur attrape son offrande dominicale dans la gravière aménagée en étang avec aire de jeux,

parking, barbecue, et pelouse où se prélasser.

Seuls sont restés à la place des ponts des bacs beaucoup plus modernes et motorisés, qui passent à côté ou sous des turbines de mille chevaux bourdonnant leur chant monotone. Le Rhin supérieur est resté ce qu'il était de tout temps, un lieu de passage, une voie ouverte à tous. Pourvu que le riverain actuel n'oublie pas le chemin qui mène vers son voisin, et qu'il prenne le temps de profiter de ce qui reste de ce para-diesel.

« Nous cultivons du blé et des betteraves
Nous voulons vivre heureux
Nous avons assez souffert
Nous ne voulons que la paix ». Raymond Matzen

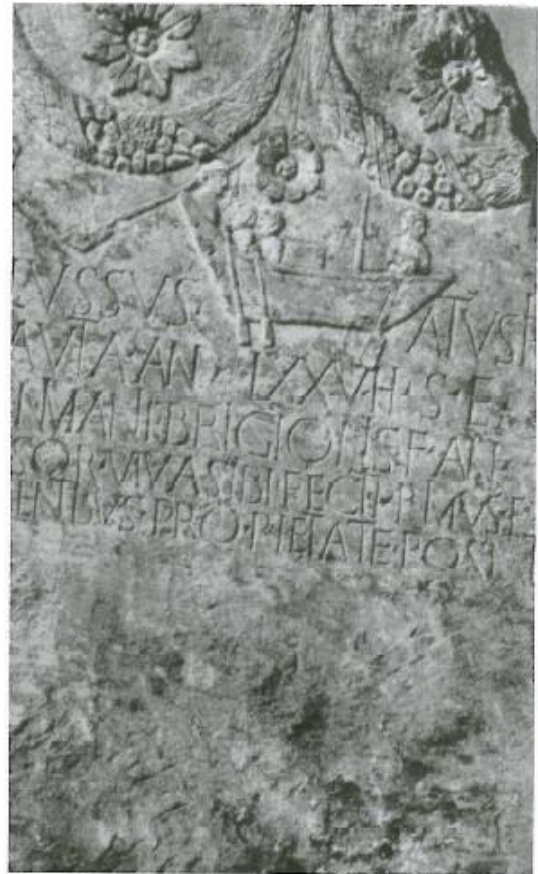
Une page d'histoire de la région du Rhin supérieur

Caius Julius Cesar (101-44 avant J-C) écrit dans « De Bello Gallico » (1,53 et 4,4) qu'avant sa venue déjà on circulait sur le Rhin. Une inscription dédiée au dieu Neptune a été découverte à Ettlingen, en bordure de la Forêt-Noire. Elle rend hommage à la « contubernio nautarum », la camaraderie entre les bateliers.

Au Musée archéologique de Strasbourg déjà cité, se trouve une stèle dédiée au dieu Rhénus. Et au musée de Mainz se trouve une stèle funéraire qu'une épouse a fait ériger à la mémoire de son époux Blussus, batelier sur le Rhin.

Arrêtons-nous un instant à cette stèle : elle nous montre un bateau naviguant sur le Rhin.

Il s'agit là à notre connaissance de la plus ancienne représentation d'une telle embarcation : un bateau à bords hauts, de taille moyenne, occupé par quatre personnes. La proue, mais ce pourrait être aussi la poupe, est très relevée. Trois hommes manient les rames. Celui tout à droite et celui tout à gauche sont deux fois plus larges que les autres. Un récipient contenant la marchandise est placé entre le groupe des hommes à gauche et le batelier à droite. Deux bateliers font bouger l'embarcation à l'aide de courroies. Le bateau possède aussi deux mâts plutôt petits, auxquels on pourrait fixer des voiles. Il s'agit ici, de même que pour le fragment d'armature d'un bateau du 3^{ème} siècle, d'une embarcation typique du Rhin supérieur.



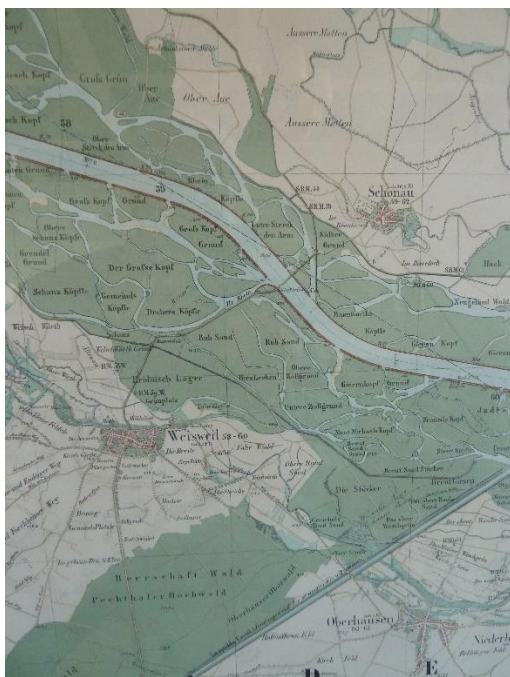
Grabmal des Rheinschiffers Blussus (Museum Mainz)
in Dollinger - Oberlé Histoire de l'Alsace.



Détail Blussus Grabmal (Photo F.S.)

Au musée de Haguenau on peut voir une statue en bronze trouvée à Seltz et dédiée au dieu Neptune-Rhenus, qui tient un poisson dans sa main droite. Nous savons que Seltz était, avec Strasbourg, Rhinau-Gerstheim, Breisach et Kembs, un lieu de traversée du Rhin. Des poteaux de soubassement d'un pont de l'époque romaine ont été trouvés dans le lit du Vieux-Rhin près de Kembs, l'antique Cambete, lors du creusement du Grand Canal d'Alsace. Mais il existait sûrement encore, à côté de ces grandes voies de traversée, un grand nombre de passages où bateliers et simples pêcheurs transportaient la marchandise sur l'autre rive.

Quand l'Empire romain s'effondre sur les bords du Rhin en 451, les Alamans prennent possession du pays. Le Rhin, devenu frontière après le retrait des Romains du Limes en 260 ap. J.C., redevient voie de communication entre les tribus établies ici. Non seulement les marchandises, mais aussi les connaissances et la culture s'échangent d'une rive à l'autre.



NEPTUN - RHENUS
(Musée de Haguenau - Photo F.S.)

Nous pourrions épiloguer sur les joutes et les batailles qui se sont jouées sur le Rhin. Limitons-nous plutôt à ce qui relie les hommes.

Si nous traçons sur une carte routière actuelle le trajet Sélestat – Riegel puis Kenzingen, nous arrivons directement à Marckolsheim par la D 424. La route traverse ensuite le pont sur le Rhin et passe au pied du Limberg, site fortifié autrefois par les Celtes et les Romains. Puis elle continue vers Riegel. A moins de 10 kilomètres plus au nord, de part et d'autre du Rhin, il y a une route qui arrive jusqu'au bord du fleuve. L'endroit est bien fléché et on ne peut le rater. Examinons une carte

plus ancienne (1934), d'avant la construction des barrages et des centrales électriques. Nous y constatons l'existence d'un pont reliant Schoenau à Weisweil. Il est remarquable encore de constater que tous les 10 à 20 kilomètres il existait des points de passage entre les deux rives : des ponts pour les trains, des ponts de bateaux pour le trafic routier, mais aussi des bacs pour les habitants pour qui c'était la voie la plus rapide pour aller d'une rive à l'autre. Ces voies servaient aussi pour les échanges de marchandises, et les taxes douanières alimentaient les caisses de l'Etat. Le Rhin était le « Rhenus cornibus aureis », « le Rhin aux cornes d'or » chanté par Martial (40 avant J.C. – 101 ap. J.C.) dans ses épigrammes (10, 7-6).

Ce qui relie Weisweil et Schoenau

La formation du nom des localités

Les deux noms ont été formés de la même manière (ne tenons pas compte de la théorie du professeur Piémont qui fait découler Schoenau du latin « ad secundam quadragesimam » en prenant à la légère la phonétique).

En 1244 Schoenau s'appelait SCONENAWWE, comme on peut le lire dans « Reichsland », à la page 1011. L'existence d'un SCHOENOWE en 1357 est confirmée par Baquol –Ristelhuber à la page 479 de « Alsace Ancienne et Moderne ».

Weisweiler est cité un peu plus tôt, dans la première moitié du 12^{ème} siècle, sous le nom de WISHWILARE, dans « Chronicon Ebersheimense ». Un « WIZUUILARE ad vagum hugonis », un bac soumis au droit, est cité dans un document de l'empereur Henri II en 1017.



Arrondissement Selestat
Carte physique, géographique, administrative et
économique dressée par Joseph Klein,
M.J. Stutzmann I.E. Primaire
Librairie Seltemann, Selestat 1934 (Photo F.S.)

Si on peut exprimer un doute quant à l'authenticité des deux derniers documents, examinons-en un de 1183. Un « Privilège » du pape Lucius II ratifie en faveur du couvent d'Ebersheim l'attribution d'une « curtem dominicam in villa WIZWILERE cum omnibus appendiciis suis ... », une cour seigneuriale à Weisweil avec toutes ses dépendances. Il nous est permis d'accorder plus de foi à un pape plutôt qu'à un abbé qui, pour le renom de son couvent, doit s'efforcer de lui trouver des fondements historiques.

Examinons maintenant la formation de ces deux noms de localités. Le nom de Schoenau est sans équivoque formé de deux constituants, un adjectif qui précède un nom. L'adjectif décrit le nom. On pourrait voir dans SCON le mot celtique SGOEN, qui signifie charmant, agréable au regard. Mais on est certain d'y reconnaître l'ancien haut allemand SCONI qui

deviendra SCHOEN(E) sous le haut allemand moyen, et qui signifie agréable, beau. La deuxième moitié du nom, AU, est issue de l'ancien haut allemand OUWA, « pays au bord de l'eau, île », et du haut allemand moyen OUWE, qui donneront le nom mieux connu de AU ou AUE. Il est connu qu'on trouve souvent AU dans des noms de cours d'eau ou de terres.

Le nom WISH ou plutôt WIZ-VILARE est lui aussi composé de l'adjectif Wish ou WIZ, qui signifie en haut allemand moyen resplendir, être blanc. De son côté, WILARE est issu du moyen latin VILLARE. Ce mot descend de l'adjectif latin villaris et a donné le nom latin de villa, ou domaine seigneurial. « Curtem dominicam » est écrit dans le Privilège du pape. Le haut allemand moyen WILER devient WEILER avant d'être employé dans les noms de localités.

Y aurait-il quelque chose de mieux assorti ici, sur les rives du Rhin, qu'un « agréable et beau pays au bord de l'eau » et un « blanc et brillant domaine seigneurial » ?

Un château et trois moulins

Il y a dans le ban de Schoenau, au nord du village, un « Schlossgarten », jardin seigneurial, et sur la « Carte Topographique comprenant la Haute et Basse Alsace » de Beaurain de 1675, on trouve au nord-est un château. Dans son « Dictionnaire des châteaux de l'Alsace médiévale », Salch nous décrit une « motte castrale », une butte circulaire surmontée d'un domaine. L'ensemble,

dépendant au milieu du 15^{ème} siècle des seigneurs de Schoenau et de Ramstein, comprenait le village, un fief des chevaliers palatins de Ribeaupierre au 14^{ème} siècle.

Le « Güterbuch », qui recensait les biens du couvent cistercien de Tennenbach, cite en 1341 Weisweil comme bien des seigneurs de Ribeaupierre. En 1352, Friedrich von Usenberg a inféodé sa seigneurie et deux châteaux sont mentionnés, le Kürnberg près de Kenzingen et un château à Weisweil. Au sud de la Salmengasse et de la Steingasse, une section du ban porte le nom de « Breite ». On sait que le terme « Breite » désigne des terres qui appartenaient au seigneur au Moyen Age. Le château de Weisweil se trouvait-il ici ? En 1410, cette motte féodale ou château de plaine a été mise en gage aux chevaliers de Rathsamhausen. Il n'existe pas de documents ultérieurs.

Trois moulins

L'ancien moulin est facilement repérable sur un plan de 1788 établi d'après les relevés effectués en 1765-66 par le géomètre C.F. Ehrhardt. Il se trouvait dans la plaine, au bord du Muhlenbach alimenté par le Rhin, et il possédait une roue à aubes identique à celle du moulin du haut, la « Obermühle », visible sur une photo prise après les dégâts de 1945. La roue plonge dans l'eau et le courant fait remonter les godets. Il existe aujourd'hui encore à Weisweil une « Untere Mühle », un moulin du bas, le long de la route vers Oberhausen.

Plan über den
Weisweiler Bann
diesseits des Rheins
Gezeichnet von I.H.
Behrens – 1788

(Photo F.S)



Postkarte – Paul
Schmitt – Schoenau

(Photo F.S)

Postkarte – Paul
Schmitt – Schoenau

(Photo F.S)



Nous trouvons la même situation à Schoenau. Le « moulin de Schoenau » est repérable sur une carte de 1675 ; il se trouve sur un étroit bras du Rhin, au nord du village, et est très éloigné de ce dernier. Un peu plus loin, sur un autre bras du Rhin, se trouvait la « Rhinowwe Mühle ». Il fallait compter au moins une heure de trajet pour les paysans qui voulaient y faire moudre leur grain. La « Siegwalt Mühle » se trouvait sur le Mühlenbach, dans le village même. En plus d'y faire moudre les céréales, on pouvait y faire broyer le chanvre. Le moulin possédait aussi un large couloir où les hommes pouvaient étaler les gerbes pour les battre. Il a péri dans les flammes en 1945. Il a subi le même destin que le moulin de Weisweil.

Un paysage romantique sur une rive, englouti par le Rhin sur l'autre rive

Comme on peut le voir sur la « Carte Topographique » de Beaurain de 1675, le paysage était le même des deux côtés du Rhin. Il est maintenant difficile de se représenter le paysage de la rive gauche du Rhin tel qu'il était avant la régulation du Rhin et la construction des digues.



Borne Rheinmark 59 – sur la digue à Schoenau



Borne frontière 62 – bord du Rhin à Rheinhausen

Il n'en reste que les « Rheinmark-Steine », « R.M. Steine » en abrégé, posés par Noblat entre 1765 et 1790 pour marquer la frontière exacte. Noblat a tracé des lignes allant d'une rive du Rhin à l'autre, en prenant des repères visibles de loin, comme les clochers, pour l'implantation de ses bornes. Il en est ainsi de la borne 59 marquée E.L., pour Elsass-Lothringen, orientée vers le clocher de Schoenau et distante de 723,8 m de ce dernier. La borne 58 se trouve à 820,20 m du même clocher et à 2 319,7 m de la borne 60 sur la section « Juden-Kopf » au nord-ouest du village. Ces bornes permettaient de retrouver le tracé de la frontière après une inondation, comme celle qui après 1748 a causé la disparition du « Potäscher ou Bodäscher Hof », domaine faisant partie de Weisweil mais situé sur territoire français.

Ces bornes ont aussi servi à Tulla en 1820. On les a appelées « bornes Tulla » parce

que Tulla (1770-1828) a dressé peu avant sa mort la première carte qui indiquait exactement la frontière.



Digue Tulla

Cette carte de Tulla va servir de base pour les travaux de correction du Rhin qui ont eu des conséquences si importantes sur la nature. Mais n'oublions pas que c'est Noblat (1714-1792) qui a planté ces 1 280 bornes à partir de 1760.

Bien que de nombreuses gravières aient été creusées de part et d'autre du fleuve, les prairies humides irriguées par le Rhin et la nappe phréatique entre Weisweil et la digue sont un paysage à protéger. Par contre, à Schoenau, l'intervention humaine sur la nature est à l'origine d'un paysage triste, avec une forêt clairsemée et peu de verdure. Les brusques alternances d'inondations et de sécheresses ont provoqué des conditions de vie extrêmes. Il y avait ici des forêts d'arbres à bois tendre, avec des saules, des aulnes, des peupliers, qui alternent sur la rive droite du Rhin avec des arbres à bois dur comme les chênes, les ormes et les frênes. Il est sûr que la gestion des terres inondables est une haute école pour l'étude de la culture forestière.

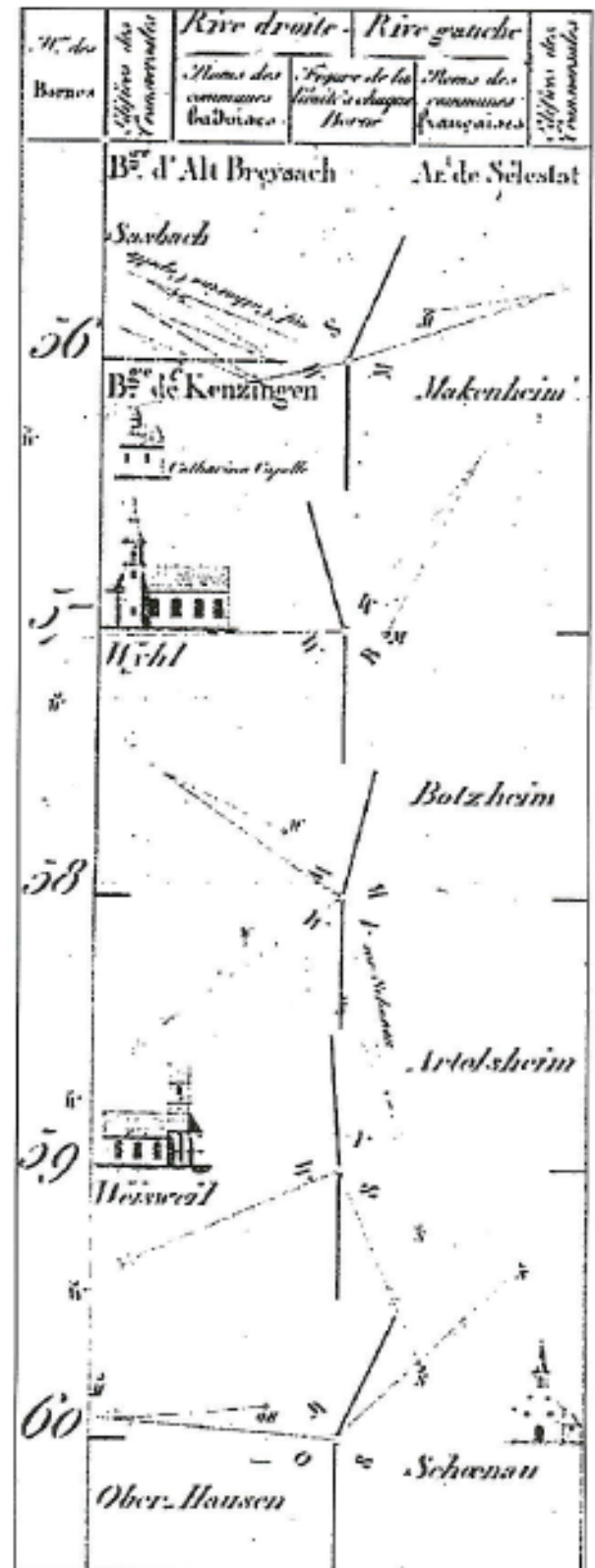
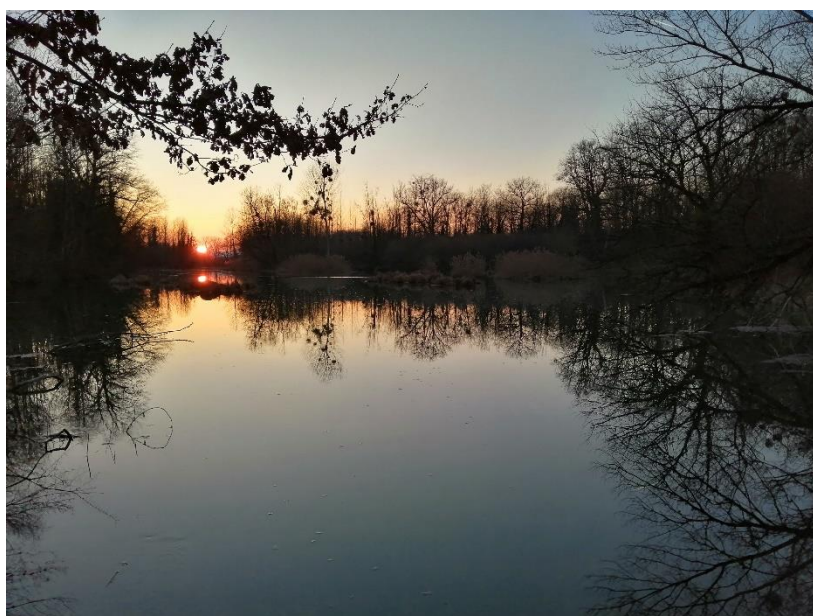


Tabelle der rückwärtigen Rheinmarken N°56-60 und deren Zuordnung zu Kirchtürmen; aufgestellt am 23.10.1838 in Weisweil ein Dorf am Rhein.



On trouve dans les cours d'eau des renoncules d'eau, dans les endroits secs des chénopodes et des renouées, une végétation abondante et luxuriante, presque tropicale. Les racines des plantes et des arbres fixent les sols et les digues. Les cours d'eau étaient riches de nombreuses frayères, et la barque plate du pêcheur faisait partie du paysage. On trouvait ici aussi des bords sablonneux où des chercheurs d'or maniaient leurs pelles avec zèle. Il y avait aussi des bancs de sable, parfois ici, parfois plus loin, et même des frayères à saumons.

« Dans les pays civilisés, les ruisseaux, les rivières et les fleuves devraient servir de canaux, et leur exploitation devrait être décidée par les habitants », écrivait Johann Gottfried Tulla en 1822. Le lit originel du fleuve a donc été réduit de près de 4 000 m à 200 m entre Bâle et la jonction avec le canal Léopold. Les inondations et leurs destructions ont cessé. On n'a plus parlé de fièvres, de diarrhées, de typhus ou de malaria. Ceci est sans conteste à mettre au bénéfice de Tulla. Les digues étagées sur trois niveaux ont protégé les zones habitées.





E.D.F. Aménagements du Rhin (Photo F.S.)

Mais une nouvelle fois les hommes ont profondément modifié notre paysage. Les travaux ont commencé en 1928 pour le barrage de Kembs, ils se sont poursuivis en 1952 à Ottmarsheim, puis en 1957 à Fessenheim, en 1959 à Vogelgrün, et en 1967 à Gerstheim. Une digue de 220 m de large et de 11 m de haut barre le passage du courant pour en détourner 1 400 mètres cubes par seconde. Des millions de mètres cubes de gravier et de sable ont été nécessaires pour aménager des chenaux de 155 m de large et de 11 m de haut. La sécheresse qui en a résulté a occasionné des dégâts. La vue sur le voisin est cachée sur 1 500 m par le canal de dérivation. On a tenté d'être plus respectueux du paysage en faisant les aménagements annexes : des milliers d'hectares de cette végétation propre aux prairies humides en ont fait les frais. Dans la région de Weisweil par contre, on peut encore se faire une idée du paysage d'autrefois à Schoenau.

« Rhenus cornibus fractis... » Les cornes du Rhin ont été brisées, et une part de l'âme du pays est partie avec elles.... Mais la digue de plus de 10 m de haut a non seulement caché la vue sur l'autre rive aux habitants de Schoenau, elle a aussi mis fin à la liaison vieille de 2 000 ans entre les deux rives. C'en est fini des traversées en soirée, après le travail, pour déguster une bière du pays au « Weisweiler Stern », le restaurant « A l'Etoile » de Weisweil. Qui va encore faire une partie de cartes chez le « Starnawert », le patron du restaurant ? « Vater Rhein » a été ligoté, lui qui était un pont entre les hommes, lui qui berçait les barques, lui dont les traversées créaient des liens humains, lui qui choisissait librement son lit. Les cornes lui ont été brisées une première fois par Tulla, et une deuxième fois par E.D.F. !



Schoenau Weisweil – un fleuve, un pont, un destin commun

Par François Schleret + (extrait de l'annuaire n°10 – 1997 de la Société d'Histoire de la Hardt et du Ried) traduction Lucienne Schmitt



Un fleuve créateur et destructeur de ponts

De chaque côté du fleuve on trouvait des paysans aisés. A Weisweil, plus de trente fermes vivaient de la culture du blé, de l'orge, du seigle et de l'avoine, tout comme à Schoenau. Cinq familles tissaient du drap solide avec le chanvre. Tisserands et journaliers faisaient de Weisweil une cité laborieuse. Quatre bateliers avec leurs quatre aides transportaient leurs chargements d'une rive à l'autre sur les bras du Rhin : du bois, des pierres, des vaches, des veaux, du gibier, des canards, des poules, et toutes sortes de marchandises dont on pouvait faire commerce. Mais les pêcheurs constituaient le groupe le plus nombreux.

On comptait au 18^{ème} siècle à Weisweil 12 familles de pêcheurs. En 1900, donc avant la Première Guerre mondiale, on y recensait encore 15 bateliers et 2 constructeurs de barques, un responsable de l'entretien de la digue, un poissonnier et 10 pêcheurs. Le « Drybord » (barque) qui patiente rêveusement, attaché à sa chaîne, nous rappelle cette époque.

Au siècle dernier, et il y a à peine 50 ans encore, ils étaient encore quatre pêcheurs à partir sur le Rhin avec un bateau comme le Drybord. Aujourd'hui on ne voit plus d'apprentis installés à côté des pêcheurs expérimentés, pour nettoyer les filets et les nasses ou le vieux piège à saumons, ou pour écopper l'eau de leur Dreibord, leur

bateau de pêche, avec leur Schnepf (la pelle à écoper). Un équipage était généralement constitué de trois pêcheurs de métier. Le plus souvent ils étaient accompagnés d'un courageux apprenti, qu'ils laissaient parfois guider la barque. Sans que je le veuille, il me revient à l'esprit la stèle de Blussus... N'y a-t'il pas au milieu de son bateau un récipient, une « boîte à poissons » dans laquelle on conservait le poisson en attendant qu'il soit vendu ? Les brochets, les tanches, les perches, les truites et les anguilles sont toujours recherchés pour la préparation de la matelote, une spécialité alsacienne qu'on trouve sur la carte à Illhauesern, mais aussi à Schoenau, où elle est préparée et servie dans l'amour de la tradition.

La place importante que tenait le poisson dans la vie à Weisweil se lit sur le blason de la commune : deux poissons occupent la moitié droite du blason. L'autre moitié évoque l'or des épis, la deuxième source de richesse de la région. De nombreux objets exposés au musée local de Wyhl témoignent de ce passé.

Il y a encore des agriculteurs et des artisans. Les pêcheurs sont encore plus nombreux... La pêche sportive est un loisir très apprécié ! Il n'y a plus de bateliers ni de passeur. La maison de la douane n'est pas habitée par des fonctionnaires austères et la remise à bateaux est vide. La route qui menait au Rhin mène désormais à une installation moderne où des voiliers et des bateaux à moteur sont amarrés à la jetée.

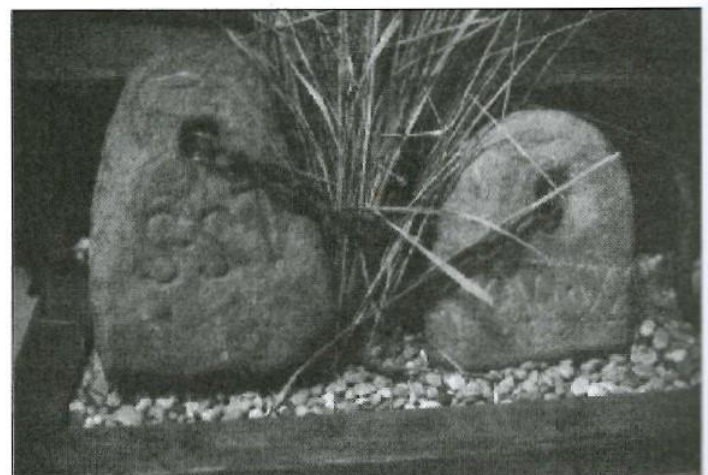
On trouve toujours ici des paysans et des artisans. Mais il y a encore plus de pêcheurs... La pêche sportive est une activité de loisirs appréciée ! Il n'y a plus



LIX : Kupferstich — Lachsfischer am Rhein



Heimatismuseum WYHL : Drybord mit Gerät

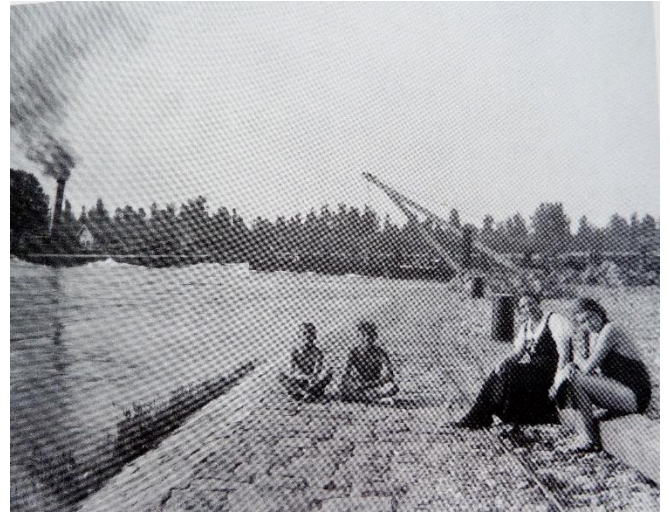


Heimatismuseum WYHL : Ankersteine

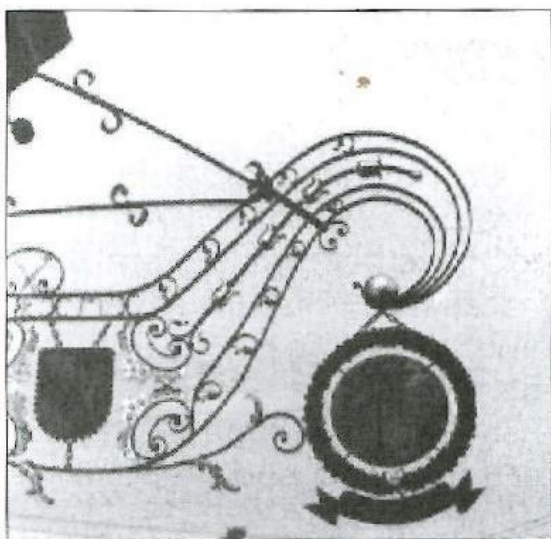
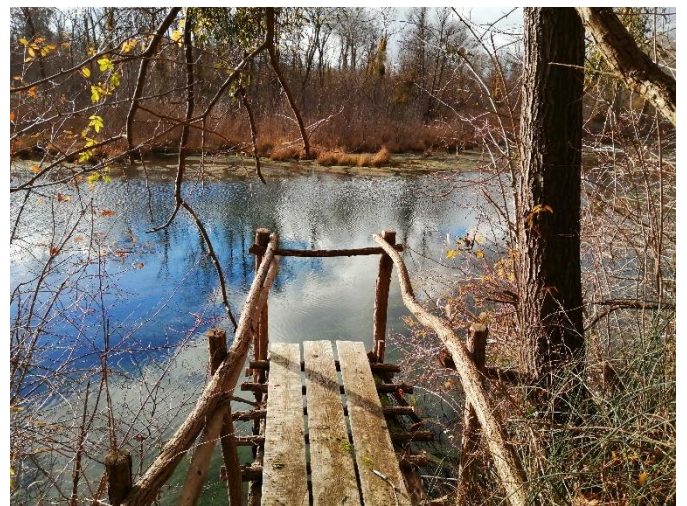
de bateliers ni de passeurs, il n'y a plus à la

douane des fonctionnaires pointilleux, et le hangar à bateaux est vide. La route qui conduisait au Rhin mène maintenant à une zone aménagée, où des voiliers et des bateaux à moteur sont arrimés le long de la jetée.

La passerelle métallique est interdite d'accès. Les kayakistes doivent porter leur embarcation. Les promeneurs longent les masses d'eau du fleuve du haut d'une digue large de 10 mètres. Seuls les cyclistes peuvent rallier Diebolsheim par le sentier de la digue. Les coureurs font leur jogging sur la digue qui protège des hautes-eaux « à leurs risques et périls ». Mais nous, nous pouvons toujours nous promener et rêver sur les chemins forestiers, nous pouvons écouter le chant des oiseaux, nous laisser charmer par le glissement des cygnes sur l'eau, et ensuite nous arrêter devant de vieilles maisons à colombages bien entretenues, avant qu'une enseigne forgée avec beaucoup de savoir-faire ne nous invite à nous installer à la table d'un restaurant local.



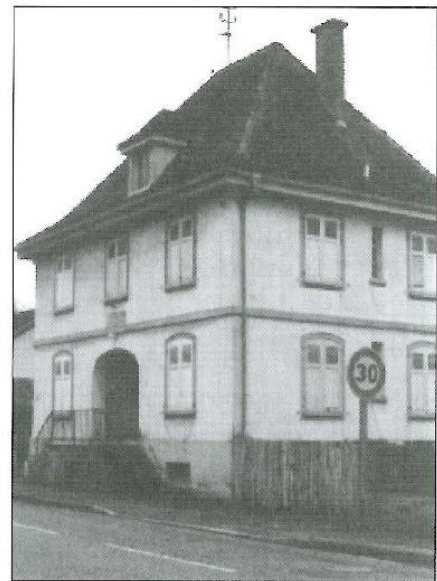
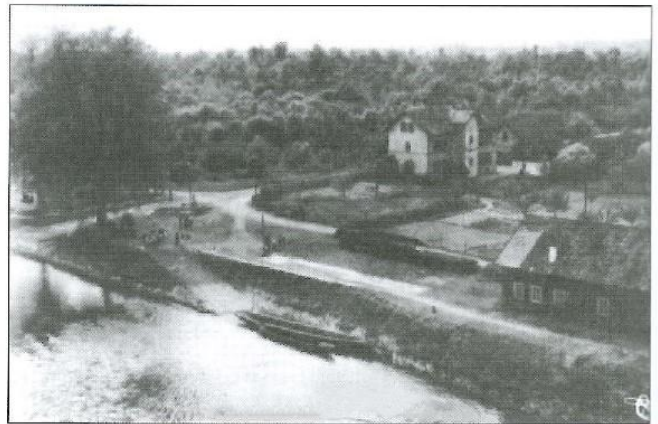
Baden am Rhein, im Hintergrund die Weisweiler Schiffsbrücke um 1935.



Le blason de Schoenau représente un fer à cheval doré sur fond rouge. Il rappelle les

attelages qui travaillaient la terre, les longs convois qui transportaient du bois et des provisions jusque dans les vallées de Villé et de Sainte-Marie-aux-Mines. Des routes séculaires ! Il faudrait essayer une fois de relier la « Via salinatorum », la route du sel, l'antique route qui traversait le val de Villé en venant de la Lorraine, et la route du sel qui allait de Weisweil et Forchheim jusqu'à Riegel et Freiburg. Il est possible que cette route, dont l'existence est prouvée par des documents historiques, conduite par Baldenheim, Schwobsheim et Richtolsheim jusqu'au passage sur le Rhin de Schoenau-Weisweil. Il se pourrait que le sel, si précieux pour la préparation et la conservation des aliments, ait été acheminé jusqu'au « Limes » par la « Strata Salinatorum », la route des Sauniers, puis par la voie romaine venant de Riegel.

Dans le tome 3 de « Reichsland » (1892), il est question d'une maison pour le garde rhénan, ainsi que d'un responsable de la digue à Schoenau ; de même, dans le livre des familles de Weisweil de 1707 à 1709, nous trouvons mentionnés un garde rhénan et un responsable de la digue. Baquol et Ristelhuber (1865) nous apprennent qu'il existait à Schoenau une « Résidence d'un conducteur des travaux du Rhin » ; c'était la maison de ce responsable. Une carte postale nous montre un hangar où on construisait des bateaux en bois et où on rangeait des éléments de pont avant les guerres mondiales. La maison à côté du hangar serait cette « Résidence ». En 1940 il y avait encore sur la rive alsacienne un bâtiment habité par les douaniers, ainsi



RHINAU : Zoll douane



RHINAU : Haus für die Bedienstete der Fähre

qu'une maison pour les employés du pont de bateaux. On peut encore voir des bâtiments analogues à Rhinau.

Bacs et ponts de bateaux permettaient aux habitants de se rencontrer et de se réunir. Je voudrais vous parler maintenant d'une profession – non pas celle de douanier, ni de garde-frontière, ni de contrôleur-, mais celle de ces hommes qui permettaient d'établir des liens, les bateliers des bacs.

Dans un écrit du 12^{ème} siècle il est fait mention d'une charte de Louis le Pieux, qui a accordé en 824 à Weisweil le droit d'exploiter un bac pour traverser le Rhin et pour chercher de l'or.

Le bac de Burkheim a été transféré à Weisweil en 1674, et à partir de là, Weisweil a eu l'exclusivité des traversées. Mais il arriva ce qui arrive toujours après les guerres :

En avril 1675, les Français, qui ont conquis la partie occidentale de l'empire austro-hongrois, prennent le contrôle du trafic sur le Rhin. Ils emmènent à Breisach les gros bateaux et leurs équipages, et démolissent les petits. Seuls deux bateliers ont pu sauver pour une courte durée leur bateau.

A partir de 1807, les traversées, jusque-là aux mains des seuls Français, sont exploitées conjointement par des bateliers badois et alsaciens. C'est une belle recette que perçoivent maintenant les Domaines d'Endingen. Les autorités de part et d'autre du Rhin veillent à ce que le trafic se déroule sans friction. Nous en avons pour preuve la lettre ci-dessous adressée par le conseiller d'Etat de Strasbourg au prince électeur de Bade le 22 mai 1806 :

Französisches Reich
Straßburg, den 22. prairial, Jahr XIII der Republik

Der Staatsrat,
Präfekt des Départements Nieder-Rhein

an die

Kurfürstliche Regentschaft von Baden

Meine Herren,

ich beehre mich, Ihnen mitzuteilen, daß ich beschlossen habe, auf Antrag der Einwohner von Schoenau und der Kommandierenden Offiziere der Obervogtei Hochberg, den Rheinübergang, auf der Höhe von Schoenau, wo sich ein Zollamt befindet, wieder einzurichten

Die Formalitäten, für die Personen, die diesen Übergang benutzen werden, werden die gleichen sein wie sie in der Verordnung vom 21. ~~Febr.~~ Jahr 12 der Republik, die die verschiedenen Übergänge über den Fluß festlegt, vorgeschrieben sind.

Ich werde immer mit Eile und Freude die Möglichkeiten, die sich mir bieten werden, etwas Angenehmes für die Bürger Seiner Kurfürstlichen Hoheit zu tun, ergreifen, solange die mir vorgetragenen Bitten den Rahmen der mir von der Regierung übertragenen Befugnisse nicht überschreiten werden.

Ich verbleibe, sehr geehrte Herren,

mit vorzüglicher Hochachtung. ~~mit~~

« J'ai l'honneur de vous informer que j'ai décidé, sur la demande des habitants de Schoenau et des officiers commandant le baillage de Hochberg, d'autoriser à nouveau la traversée du Rhin à la hauteur de Schoenau, où se trouve un poste de douane.

Les formalités pour les personnes qui emprunteront ce passage seront les mêmes que celles édictées dans l'ordonnance du 21 mai 1805 pour tous les points de traversée.

C'est avec plaisir et diligence que je répondrai aux sollicitations des sujets de Son Excellence le prince électeur, tant que les demandes resteront dans le cadre de la loi. »

Dans sa lettre du 18 octobre 1808 adressée à l'administration du duché de Bade, le maire de Weisweil écrit :

« ... Maintenant la traversée par bac fonctionne comme autrefois... ». De 1812 à 1817, le trafic a rapporté 808 Gulden et 9 Kreuzer. En 1812 son montant était de 100 Gulden et 9 Kreuzer, mais en 1815 il atteignait déjà la somme de 161 Gulden, et en 1822 le passeur a remis à l'administration des Domaines de Kenzingen un total de 1 605 Gulden 32 Kreuzer ½. Il n'est pas étonnant alors que les Domaines d'Endingen aient été chargés par un arrêté du 15 mars 1817 du directeur de l'arrondissement de donner en location la gérance des traversées. Le paragraphe 6 précise : Le loueur doit appliquer pour les traversées les tarifs fixés en septembre 1812, soit :

1 Kreuzer pour une personne
4 Krz pour une charrette ou la charge d'un cheval
8 Krz pour une double charge de cheval
16 Krz pour une quadruple charge
3 Krz pour une tête de bétail telle un cheval ou un bœuf
1 Krz pour un veau de lait
3 Krz pour un gibier tel un chevreuil
1 Krz pour un lièvre
1 Krz pour un faisan
4 Krz pour une douzaine de canards
2 Krz pour une douzaine de poules

L'exploitant du bac a remis une « une somme conséquente de péage » au gouvernement badois, peut-on lire dans un rapport du 23 mai 1828 signé par le bailli Nüblin de Weisweil et le Heimbürger Engel. Un peu plus loin, il est écrit que le trafic au point de passage Weisweil-Schoenau constitue « la recette la plus importante de cette région ». Sans même évoquer l'importante ressource alimentaire pour ses habitants, on comprend que Weisweil ait tenu à conserver la maîtrise du bac, ainsi que le signale un écrit du 23 mai 1828. Le bail pour l'exploitation du bac a été adjugé le 23 mars 1861 pour 100 Gulden. Mais à partir du 1^{er} janvier déjà, les habitants de Weisweil étaient tenus d'utiliser le bac officiel pour les traversées. Seuls en étaient exemptés les journaliers qui pour leur travail devaient se rendre sur la rive française, ainsi que les pêcheurs. Ces derniers étaient autorisés à utiliser leurs propres barques, mais ils n'avaient pas le droit de transporter des personnes.

Un rapport de 1861 nous renseigne sur les moyens de transport à disposition pour les traversées : 1 Langwaidling de 250 quintaux de charge utile
4 zweibordige Nachen (barques) de 30 quintaux
.....

1 Dreibord (barque) de 20 quintaux
1 bac de 150 quintaux

Après le transfert du point de départ des bacs du « Dreher Köpfle » au « Kälbergrund » à cause des travaux de correction du fleuve, la route d'accès a dû être prolongée, et le prix de la traversée a naturellement augmenté. L'exploitant a bien sûr vu son bail augmenter aussi. Le bail était maintenant de 251 Gulden, une belle différence avec le bail de 100 Gulden des années précédentes ! L'opération s'est cependant avérée rentable puisqu'en 1857, 152 bêtes de trait traversaient journallement le fleuve avec du bois venu du Elztal, du Glottertal et du Simonstal, alors qu'en 1860 on en comptait déjà 160 par jour. Et il a été noté que le trafic allait en augmentant. En mars 1866 le conseil municipal de Weisweil a été informé d'un projet de « pont volant ». Weisweil a acquis pour 2 200 Gulden l'exclusivité des traversées et a installé un bac à câble. Il a été opérationnel le 29 mai 1870 et son exploitation a été attribuée définitivement à Friedrich Stöcklin pour un montant annuel de 500 Gulden. Ce dernier n'a pas toujours été le meilleur passeur... « ...Le passeur doit être présent du lever du jour jusqu'à la nuit complète, sauf du 1^{er} novembre au 1^{er} février. Mais durant cette période le bac doit être opérationnel de 7 heures du matin à 6 heures du soir, parce que le passeur est tenu d'être à son poste. » Mais notre Friedrich

Le paragraphe 11 du contrat de bail nous donne un aperçu du prix des traversées. Leur montant est fixé selon le barème suivant :

Pour une personne, 4 Kreuzers. Les habitants de Weisweil n'ont toutefois à s'acquitter que de 2 Kr. Il en est de même

pour les habitants de Schoenau.

Pour une tête de bétail ou un cheval, 14 Kr par tête jusqu'à 5 têtes ; 8 Kr pour chaque bête supplémentaire.

Pour un gros porc, 8 Kr.

Pour un porcelet, 3 Kr.

Pour un grand nombre de porcelets, 2 Kr par porcelet.

Pour un veau, un mouton ou une chèvre, 4 Kr ; 3 Kr par tête si leur nombre est supérieur à 10.

Pour une marchandise de plus de 15 livres, 3 Kr.

Pour une brouette, 3 Kr.

Pour un chariot à 2 roues, 6 Kr.

Pour une charrette à 1 cheval : 14 Kr.

Pour une charrette à 2 chevaux sans chargement, 25 Kr.

..... à 1 cheval, chargée, 28 Kr.

..... à 2 chevaux, chargée, 42 Kr.

Pour un attelage d'1 cheval, avec chargement, 59 Kr.

Pour des céréales, des pommes de terre et du lin non chargés sur des charrettes, 2 Kr par quintal. Pour 10 barriques vides ou des barattes de moins de 50 litres, 4 Kr.

Pour une grande barrique ou des grands baquets, 3 Kr par ohm.

Pour des barriques avec contenu, 12 Kr par ohm.

Si le gérant dépasse ces tarifs, il devra rembourser le trop-perçu et sera poursuivi en justice.

Comme il n'y a qu'un seul bac en fonction entre Weisweil et Schoenau, et que le trafic va en augmentant pour le transport du Kaiserstuhl vers l'Alsace de bétail engraisé, de tabac, de vin, de gibier, de bois, de chanvre et de pierres, la question

d'une amélioration de la traversée est mise sur la table en 1871.

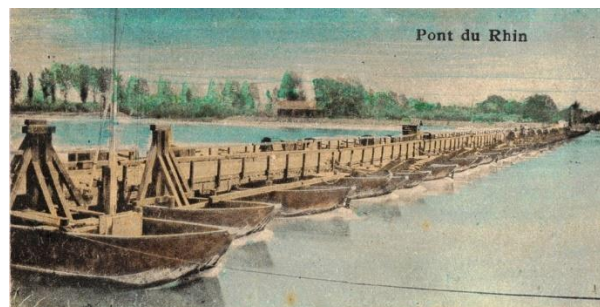
Kenzingen et Weisweil se montrent très intéressés par ce projet. La création de trois ponts entre Vieux-Brisach et Strasbourg est prise en considération. Les deux ponts existants sont en effet à 18 heures de route l'un de l'autre.

L'administration alsacienne des Ponts et Chaussées crée un pont de bateaux en 1872 et 1873, et le bac à câble est abandonné à partir du 1^{er} janvier 1873. Les frais de construction du nouveau pont, dont chaque Land prend la moitié en charge, s'élèvent à 140 568 Mark. Weisweil tente de vendre son bac à câble pour 5 412 Gulden. Le nouveau pont Weiweil-Schoenau est inauguré en grande cérémonie le 31 août 1873, en présence du comité des fêtes, des officiels et d'invités. Un article de la Breisgauer Zeitung détaille le programme de la journée.

A partir de là, les échanges et la circulation s'intensifient entre les deux rives du Rhin. Ils augmentent de 64% entre 1874 et 1884, en particulier de 67% pour la circulation des personnes et des voitures, comme le montrent les chiffres ci-dessous :

1874 : nombre de personnes 43 494,
donc 119 par jour
nombre de charrettes 12 101, donc 33
par jour

1884 : nombre de personnes 67 626
donc 185 par jour
nombre de charrettes 17 977, donc 49
par jour.



Ni les marchandises ni les voyageurs ne sont soumis à un péage pour la traversée du pont. Un pont en dur est construit sur le Vieux-Rhin. Ainsi la voie est ouverte à des petites excursions chez les voisins. Il est aussi plus agréable de faire une promenade en barque avec le vieux Dreibord plutôt qu'un voyage à dos de cheval.

En 1881 on réfléchit aussi à une liaison par omnibus entre Sélestat et Kenzingen. La ligne serait le prolongement de la ligne déjà existante Sélestat-Sundhouse. Le 13 mars 1892, on discuta même à Muttersholtz de la création d'une ligne ferroviaire entre Sélestat et Kenzingen. Elle faciliterait le trafic local, elle favoriserait le commerce des produits de l'agriculture, et serait utile pour les échanges commerciaux avec les industriels et les artisans de Sainte-Marie-aux-Mines et de Villé.

Programm

zur Eröffnung der Rheinbrücke Schönau-Weisweil am 31. August 1873.

I.

Um 10 Uhr: Empfang der badischen Gäste in Weisweil beim Rathhaus.

Um 11 Uhr: Empfang der Gäste aus dem Elsass in Schönau beim Gemeindehaus durch die Fest-Comité's.

Um 11 Uhr: Zusammenkunft und Begrüßung der elsässischen und badischen Festgäste in Schönau beim Gemeindehaus.

II.

Ordnung des Festzuges.

1) Fahnen mit deutscher, elsässischer und badischer Farbe.

2) Schuljugend aus Schönau und Weisweil.

3) Festmusik.

4) Das Comité, die Behörden und die Festgäste.

5) Gesangsvereine und Feuerwehren aus den badischen Nachbarorten.

6) Die übrigen Festtheilnehmer.

Um $\frac{1}{2}$ 12 Uhr: Abgang des Festzuges in Schönau.

Um 12 Uhr: Ankunft auf der Rheinbrücke.

III.

Festrede, Gesang- und Musikvorträge.

Um 1 Uhr: Abmarsch des Festzuges nach Weisweil.

Um $\frac{1}{2}$ 2 Uhr: Festessen im Löwen (Stube) in Weisweil.

Um 4 Uhr: Banket auf dem Festplatz.

IV.

Montag den 1. September: Ausflug nach Sundhausen über Schönau und Sassenheim.

Die Bewohner der beiden Rheinufer werden zur Theilnahme an diesem Feste höflichst eingeladen.

(2) [3759]

Das elsässische und badische Fest-Comité.

Qu'en est-il du trafic sur le pont du Rhin avant la Première Guerre mondiale ? D'après les documents de 1911 que nous avons pu consulter, il semble avoir fortement diminué. Une nouvelle régression a été notée en 1912. Il se peut aussi que le comptage n'ait pas été fait avec la rigueur nécessaire ou qu'on ait simplement mal compté.



A partir de la mobilisation de 1914, le trafic augmente beaucoup à cause du renouvellement des troupes et de leur approvisionnement. 30 hommes sont affectés à la surveillance du pont, et 50 autres sont prévus pour son démontage éventuel. 48 hommes de 45 à 62 ans, dont 18 bateliers, parmi lesquels 4 pêcheurs, figurent sur la liste des personnes affectées à la surveillance du fleuve.



En 1917, lors de l'évacuation de Mulhouse, Guebwiller et Ribeauvillé, il y a eu beaucoup de mouvement sur notre pont : 27 000 personnes l'ont traversé, dont 7 457 devaient être hébergées dans le canton d'Emmendingen.

En 1918, la liaison entre Schoenau et Weisweil a été suspendue et l'accès au pont de bateaux a été soumis sur la rive droite au contrôle des militaires et des douaniers.

Le trafic a repris après la guerre. Les douaniers et la police des frontières veillaient aux intérêts de leurs pays respectifs. A partir de 1930 on bétonna vaillamment du côté alsacien. Il fallait verser 400 à 500 mètres cubes de béton sur



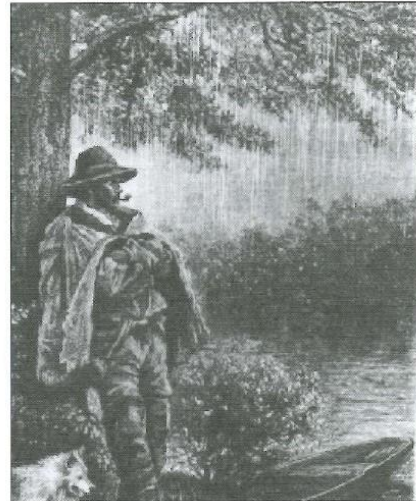
une armature en acier pour construire un bunker. Les ouvertures menaçantes des meurtrières étaient dirigées vers la rive opposée. Des slogans arrogants sont apparus sur des affiches et sur les murs, et ont imprégné les esprits. « On ne passe pas » était la devise qui fleurissait sur le bord du Rhin depuis l'occupation des bunkers de la ligne Maginot.

La guerre est déclarée le 1^{er} septembre 1939. Le pont de bateaux de Schoenau est démonté. Après l'armistice, les pêcheurs de Weisweil obtiennent le droit de traverser le fleuve avec leurs barques ; ils auront ce droit jusqu'en 1944. Depuis 1945 il n'y a plus ici de point de passage pour l'autre rive. Il n'y a même plus à Schoenau un bâtiment de douane abandonné ou un abri délaissé de la police des frontières pour rappeler une époque révolue, comme c'est le cas à Rhinau par exemple. Une époque moderne a fait irruption, avec un nouveau mur à l'ouest, les digues de plus de 10 mètres de haut dues à l'aménagement du Rhin. On disait hier : « On ne passe pas », on peut dire aujourd'hui : « On ne passera plus » !

De fleuve qui reliait les hommes, le Rhin moderne est devenu un fossé qui les sépare, sillonné par des péniches chargées de tonnes de marchandises.

Je ne verrai plus jamais de pêcheur à l'abri sous un arbre, la barque à ses pieds, je n'entendrai plus les femmes chanter sur leurs barques, je ne répondrai plus au salut d'un pêcheur de saumons. Et si je veux voir un orpailleur laver le sable brillant, je dois prendre en main pour l'examiner une vieille gravure sur cuivre, ou bien, par la petite route qui traverse Weisweil, prendre

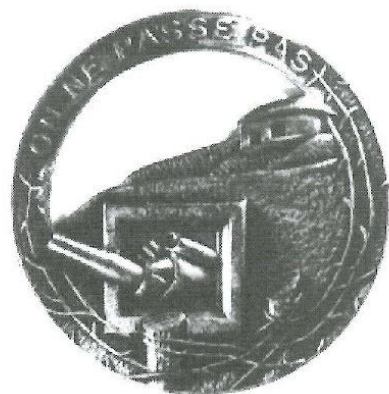
la direction du nord, aller bien plus loin que Rust, presque jusqu'aux portes de Kehl. Là on lui a érigé un monument en bronze. Je ne peux plus que revoir en pensée les vagues vertes qui murmuraient, les prés inondables et les forêts rhénanes, les lieux paisibles des



Hildebrand : Fischer mit Spitz

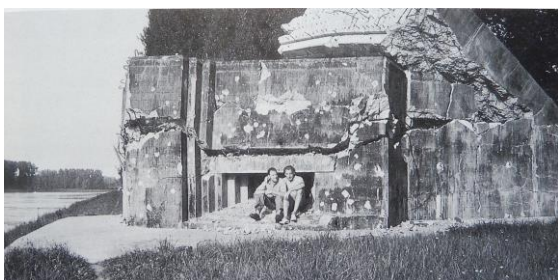


L. Schützenberger
Fischerin im Dreibord mit weisem Spitz



Truppenabzeichen der Maginot Linie

bords du Vieux-Rhin qui invitaient au repos et à la rêverie.



Zu Beginn des Krieges wurde die Schiffsbrücke adgefahren. Sie wurde beim Rückzug der deutschen Wehrmacht 1944 kurzfristig wieder eingerichtet.

Pour aller de Schoenau à Weisweil ou pour en revenir, je dois maintenant faire 20 kilomètres. La route passe devant le Lützelberg et devant la Limburg criblée d'impacts de balles, puis elle franchit un grand pont en béton. Les masses d'eau qui actionnent des turbines de plus de cent tonnes et des moteurs trois fois plus lourds, grondent sous mes pieds. Je passe à côté

des portes hautes de 10 mètres de l'écluse. Puis je suis la route rectiligne qui mène à Schoenau à travers la forêt amaigrie. J'y ai rendez-vous avec des amis ; une peinture à l'huile de Prosper Meyer est accrochée au mur.

Une histoire dantesque

Oui, le destin de nos deux villages est une histoire dantesque.

L'ordre d'évacuation a été promulgué le 1^{er} septembre 1939. Un convoi de charrettes s'est lentement dirigé vers Saasenheim. Seuls les hommes de la sauvegarde sont restés sur place. La nuit est tombée sur les rues désertes. Dans les étables, les bêtes abandonnées ont meuglé et ont gratté en vain le sol. Les gens se sont peu à peu habitués à la vie à Caux, en Dordogne. Quand la plupart d'entre eux sont revenus, ils ont trouvé leur village détruit à moitié. Les grenades lancées depuis le front ouest avaient raté leurs cibles –le bunker Beno et d'autres objectifs militaires- et étaient tombées sur le village. Certains se sont installés dans des granges, d'autres ont été hébergés par des parents plus chanceux ou par des voisins. Les Allemands ont construit cinq fermes modèles. Plus personne ne se risquait à lancer un « bonschour » sonore à son voisin. Le « salut » habituel était banni aussi. Quelques habitants ont été envoyés dans un camp de redressement. Mr Nobel, l'instituteur, a été envoyé en « stage de reconversion » à Heidelberg et a été muté à Wyhl. Quelques pêcheurs serviables le ramenaient parfois chez lui le soir. Des jeunes gens de Schoenau ont été enrôlés dans l'armée et envoyés sur le front russe, certains reposent en terre

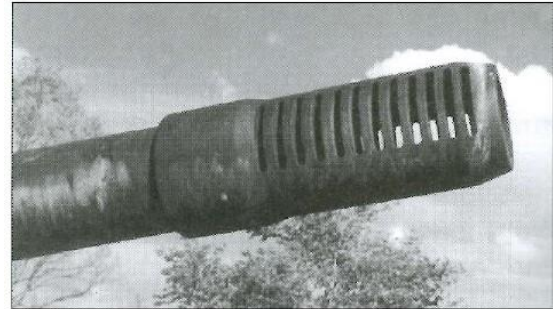


Schönau : Restaurant à l'Aigle
Ölgemälde von P. Meyer : Alt-Rhein

étrangère ou sont portés disparus. Le village allait encore vivre des heures sombres. Des avions bombardiers ont sillonné le ciel, les bombes et les grenades ont à nouveau sifflé et sont tombées sur le village. Un pont provisoire a permis aux troupes sur le repli de rentrer chez elles. Un déluge de feu s'est abattu sur le village, les maisons se sont écroulées, les granges se sont embrasées. Schoenau a à nouveau été réduit en cendres à 90%. Des baraques ont à nouveau été installées, le M.R.U., le ministère de la Reconstruction, a géré les installations, des prisonniers allemands ont été embauchés pour aider les habitants, et Schoenau s'est relevé lentement pour une nouvelle vie.

Weisweil a bien été épargné par les combats de 1939/1940, mais le village a quand même été évacué une 1^{ère} fois le 4 septembre 1939. Il y a eu des frictions entre les « Tziganes du mur ouest » et les habitants de l' Alb souabe. Au fur et à mesure, de plus en plus d'habitants de Weisweil sont revenus chez eux. Une deuxième évacuation a eu lieu le 1^{er} juin 1940. Le passage du Rhin était programmé pour le 15 juin. Les Stukas ont survolé la région pour attaquer la ligne Maginot. Le passage du Rhin et l'assaut sur la rive gauche ont fait d'innombrables victimes

parmi les soldats de la 218^{ème} division d'Infanterie.



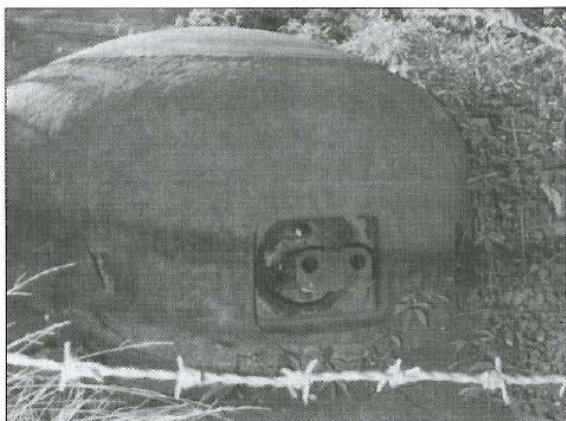
Des prisonniers de guerre polonais sont arrivés ; les prisonniers français ont cultivé les champs. Bientôt il fut dangereux de travailler à l'extérieur, il était très risqué de s'aventurer sur les routes et les chemins : en 1944, des avions Spitfire, Mustang, Thunderbolt et Lightning ont tiré sur tout ce qui bougeait au sol. On creusa des tranchées. Le 3 février, des bombes sont tombées sur Weisweil et le village a à nouveau été évacué. Le 8 avril, des bombes au phosphore sont tombées sur le village. Près de 90% des maisons ont disparu dans un déluge de feu.

Mais les gens ressentaient le besoin de revenir. Ils se sontentraïdés pour reconstruire. 50 ans plus tard, nous avons devant les yeux un village accueillant, avec des maisons à colombages sauvées de l'oubli. Les constructions nouvelles témoignent du courage et de la confiance en l'avenir des habitants.

« Nie wieder Krieg... bella matribus detestata... »

„ Plus jamais de guerre ... ô vous guerres détestées des mères ”

En 1973 apparut à nouveau quelque chose d'effrayant. On écrivit sur les portes neuves des granges « Kein K.K.W. am



Ligne Maginot



Kaiserstuhl ! », « Pas de centrale nucléaire au Kaiserstuhl ! ». Des hommes et des femmes affluèrent des deux côtés du Rhin, avec leurs enfants, et ils se rassemblèrent sur le futur terrain d'implantation de la centrale. Ils avaient fait leurs les mots de Dieter Wenz « Là où la création est mise en danger, c'est Dieu qu'on crucifie ! » Une grande croix de bois fut plantée dans le sol. Il n'y aura pas de « Tchernowylh ici. » Conrad Winter composa son poème en alémanique : POISON.

Du poison est vomi sur notre pays
Du poison pénètre dans la terre
il reste dans l'eau
s'élève dans l'air...

Nous ne voulons pas d'une telle
catastrophe dans le Rhin supérieur. Assez
de poison est vomi sur notre territoire !

Une mobilisation semblable devrait se
faire à chaque fois qu'un danger menace.
Les habitants des deux rives du Vater-
Rhein, le Père Rhin, devraient lancer à
chaque fois ce pont qui les relie !



BONN Rheinisches Landesmuseum Kalksteinrelief
(2. Jährt) RHENUS BICORNIS

Si depuis les dernières années nous ne parlons plus la même langue des deux côtés du fleuve, s'il faut s'exprimer maintenant en français en Alsace, si sur la rive droite du Rhin on s'attaque aussi à la langue régionale, n'oublions pas notre destin commun de riverains du Rhin, et croyons en un temps futur créateur de ponts entre nous !

Au « Rheinischen Landesmuseum », le musée rhénan de Bonn, on peut voir une représentation en pierre calcaire datée du 2^{ème} siècle du « Rhenus bicornis », le Vater-Rhein aux deux cornes. Sur une monnaie romaine de l'époque impériale, le Rhin est qualifié de « salus provinciarum ... », source de prospérité, dieu nourricier des provinces. Aujourd'hui encore les champs, les prairies, les prés humides des deux côtés du fleuve lui doivent leur richesse.

Ovide parle du « Rhenus cornibus fractis », le « Rhin aux cornes brisées ».... Ses eaux ont été contraintes dans des canaux, domptées par des digues, les pales des turbines exploitent et brisent la force de ses flots.



Staustufe IFFEZHEIM Stahlpastik DER RHEIN

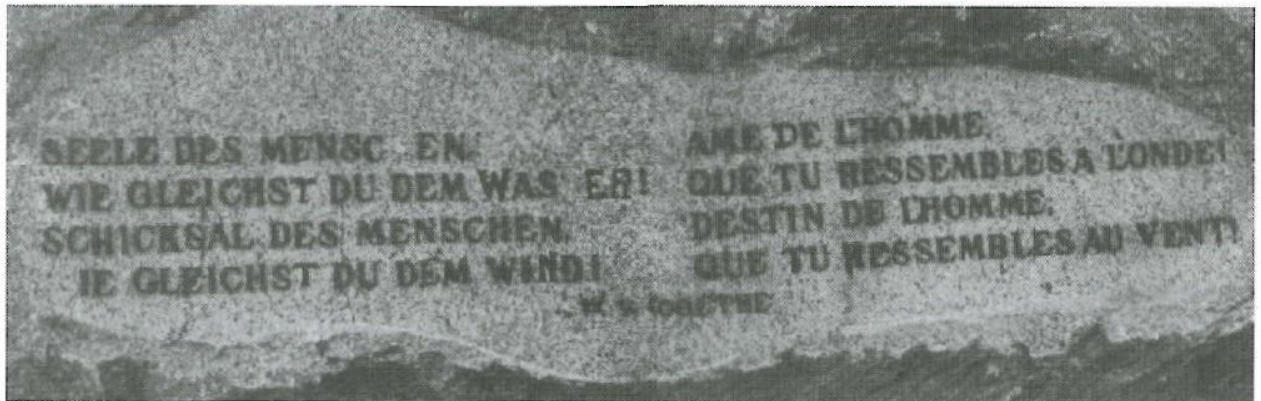
Martial parle du Rhin comme du père des nymphes et des ruisseaux, (... nympharum pater amniumque. » Il parle de cornes dorées, « ... cornibus aureis. ». Il n'y a plus d'orpailleurs sur les bords de notre Rhin. Il y a des usines, les cheminées fument, l'économie est prospère. Les gens travaillent dur et par leur labeur ils gagnent leur vie. Regarder passer un pétrolier lourdement chargé n'invite pas à la rêverie. A Iffezheim, un monument en acier nous permet de nous imaginer les tourbillons du vieux fleuve. Il nous est difficile de décrire les tempêtes qui sévissaient sur ses bords et qui réveillaient les génies du fleuve. Où a passé l'âge d'or ?

Dans ses « Opera et dies », Hesiod écrit que personne ne devrait franchir ces fleuves qui coulent depuis la nuit des temps, ces beaux flots en mouvement, sans faire une prière. Aucun de ceux qui traversent aujourd'hui notre Rhin ne jette un regard sur une médaille de saint Christophe ou ne la prend dans sa main.

Athanase, un des Pères de l'Eglise, critiquait les Egyptiens qui se lavaient dans leur fleuve, bien qu'ils aient considéré comme sacrés les sources et les cours d'eau. Et nous, que faisons-nous ? Que fais-tu, toi ? Comme moi ...

Depuis que nous n'avons qu'à tourner le robinet pour avoir de l'eau dans nos maisons, et depuis que, au grand dam d'Hérodote, nous rejetons dans l'eau nos saletés, nous avons gagné en confort. Depuis que des rails et de larges routes franchissent nos fleuves nous avons gagné du temps. Mais n'y avons-nous pas en même temps perdu l'essentiel, le respect de la nature ainsi que notre âme ?

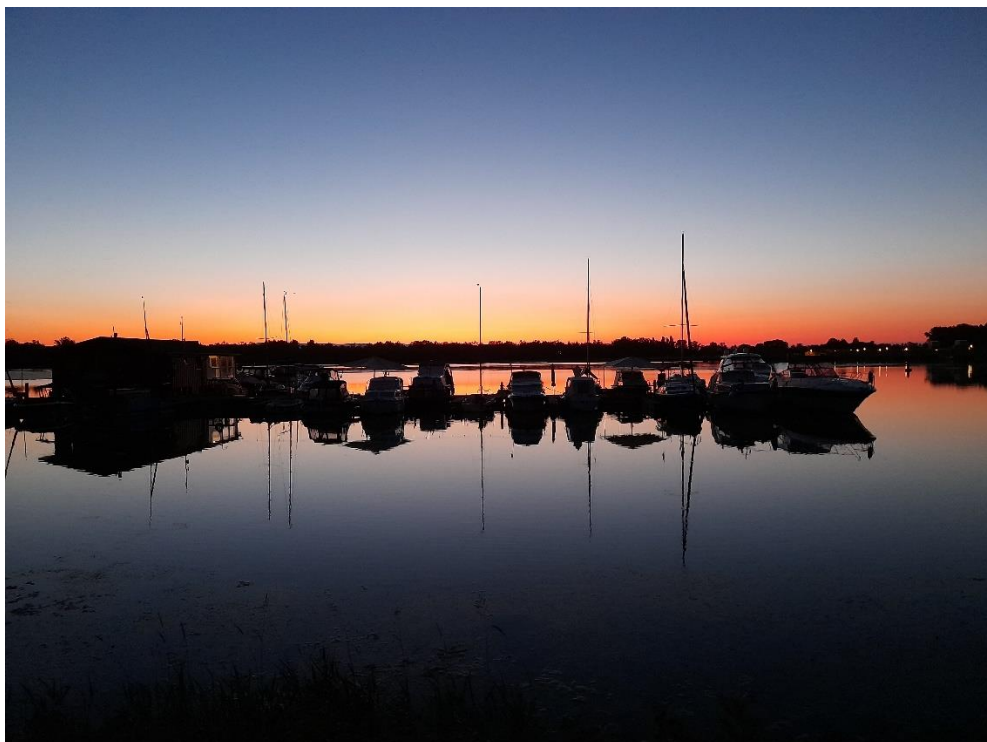
*Ame de l'homme, que tu ressembles à l'onde,
destin de l'homme, que tu ressembles au vent*



Barrage d'IFFEZHEIM : bloc erratique avec citation de Goethe
Staustufe IFFEZHEIM : Findling mit Goethe-Zitat

Cette citation de Goethe, que l'on peut voir gravée au barrage d'Iffezheim, devrait nous inciter à la réflexion.

Et toi, Rhin martyrisé entre Weisweil et Schoenau, ne sois pas un fleuve qui sépare, sois pour l'Europe un fleuve qui relie, un fleuve qui fait jeter des ponts entre les pays et entre les hommes.



Coucher de soleil sur Schoenau depuis le port de Weisweil, il est temps de rétablir une liaison régulière entre les deux rives.

Bibliographie

- Bulletin de la Société Industrielle de Mulhouse
 - Nos Rieds demain, N^o 813
 - De l'eau et des hommes en Alsace, N^o 817.
- Encyclopédie d'Alsace
 - Le Rhin, T. 10 p 6391 - T. 1 1
 - Schoenau, T. 1 1 p 6761
- Forrer : L'Alsace Romaine
- Grad Ch. L'Alsace, le pays et ses habitants
- Piémont : La Toponymie
- Saison d'Alsace
 - N^o 12 Le Rhin, richesse de l'Alsace
 - N^o 15 Le Rhin des poètes
 - N^o 16 Le Rhin, histoire, bateliers, touristes
 - N^o 19 La végétation sur les bords du Rhin
 - H. Série : Connaissance du Rhin
- Schoenau :
 - Bulletin d'Informations 1992, A. Nobel : Un peu d'histoire
 - Bulletin d'informations 1994, A. Nobel • Un peu d'histoire
 - Bulletin d'Informations 1995, A. Nobel : Un peu d'histoire
- S.W.F. Baden-Baden : Das Land dazwischen
- Tumers : Der Rhein
- Weisweil : Ein Dorf, eine Geschichte
- Remerciements à Joseph Bleile de Weisweil