



© Francis Albert

L'activité des malteries est influencée par deux paramètres principaux : l'activité des brasseries et la qualité des récoltes d'orge. En effet, les malteries vendent l'intégralité de leur production aux brasseries dont la consommation est proportionnelle aux ventes de bière. Enfin suivant les années, l'orge alsacienne peut ou non être apte à la production de malt. Ainsi de mauvaises récoltes dans des régions concurrentes favorisent l'industrie locale et inversement.

À l'époque EL, le principal concurrent reste l'Autriche-Hongrie qui produit d'énormes quantités de céréales et exporte du malt dans toute l'Europe. En 1886, sur la demande de malteurs alsaciens, badois et bavarois, la direction des chemins de fer badois étudie la possibilité de mettre en place un tarif spécial pour l'exportation de malt vers la France, afin de combattre la concurrence austro-hongroise. Consultés par l'EL, les brasseurs alsaciens s'opposent à cette mesure car elle favoriserait à terme la fabrication de bière en France, au détriment des exportations de bière alsacienne. Les brasseurs proposent en contrepartie une diminution des tarifs

pour l'exportation de bière vers la France, une mesure qui – selon eux – bénéficierait aux deux industries. Leur demande ne sera pas entendue.

De leur côté, les malteries alsaciennes déplorent que certaines brasseries du cru préfèrent se fournir auprès de malteries austro-hongroises. Ces dernières maîtrisent également le marché suisse et privent les malteurs alsaciens d'un débouché intéressant, malgré l'attribution par l'EL d'un tarif spécial pour l'exportation de malt via Bâle (0,026 M/t). À partir du début du XX^e siècle, la concurrence s'accroît avec l'introduction du malt français sur le marché alsacien et lorrain. Ainsi en 1907, 235 wagons de malt sont importés d'outre-Vosges. L'année suivante, ce chiffre progresse et atteint 438 wagons. Bien que de qualité médiocre, le malt français trouve des débouchés sur le marché local grâce à des prix très compétitifs, bénéficiant de tarifs douaniers favorables. Il est probable qu'après la première guerre mondiale, les nouvelles conditions douanières aient favorisé le développement de cette tendance au détriment des importations austro-hongroises.

Les drêches de brasseries

Le brassage de la bière consiste infuser du malt dans de l'eau très chaude pour en dissoudre les sucres. À l'issue de cette opération, on filtre le mélange obtenu pour en séparer les éléments solides. Les moûts épais ainsi récoltés – appelés « drêches de brasseries » (Malztreber en allemand) – sont constitués principalement des enveloppes du grain d'orge. À la sortie de la brasserie, les drêches fraîches contiennent beaucoup d'eau (80%). De par leur constitution, elles ne peuvent être conservées très longtemps et doivent être consommées dans les sept jours qui suivent leur fabrication. Très nourrissantes, on les destine à l'alimentation des vaches laitières.

Des wagons spéciaux permettent de transporter ces drêches. Compte tenu de la forte humidité de cette matière, une ossature en métal remplace le bois utilisé d'ordinaire. D'autre part, pour prévenir le refroidissement trop rapide de la marchandise, il semble que ces wagons étaient pourvus d'une bâche. Avant 1918, une société du nom d'Alexander Meyer, ayant son siège à Wolfisheim, immatricule dans le parc de l'EL au moins quatre wagons pour le transport de drêches. De Dietrich en livre trois (en 1893, 1901 et 1913), tandis que la Waggonfabrik Rastatt en produit au moins un. En 1900, le premier de ces wagons est immatriculé dans le parc EL sous le numéro 502370.

Flambant neuf, le wagon EL 90303 spécialisé dans le transport de drêches pose dans la cour de la Waggonfabrik Rastatt. Sur son flanc, il porte déjà la raison sociale de son propriétaire, Alexander Meyer.



collection: Jean Georges Train