

OFFICE DE TOURISME DE WASSELONNE CERCLE D'HISTOIRE (N° 49)

Les maîtres des postes aux chevaux et l'entretien des routes

Au début du 19^{ème} siècle, une polémique s'est engagée entre les maîtres des postes aux chevaux et la Préfecture.

Les maîtres des postes aux chevaux qui s'occupaient des transports publics (diligences, courriers...), ne veulent pas assurer leur devoir de citoyen et refusent de participer à l'entretien des routes pour lequel ils devaient fournir des attelages servant au transport du matériel nécessaire. Ils disent que leurs chevaux doivent rester disponibles pour assurer le bon fonctionnement de leur outil de travail.

Une des premières personnes citées dans ces revendications est l'ancien maître des postes aux chevaux de Wiltheim (Willgottheim), Scherbeck. Pour celui-ci, il y a une raison nouvelle pour ne pas participer : en effet, la route principale de Paris à Strasbourg qui passait par Willgottheim et le Kochersberg, passe désormais par Wasselonne, ce qui le met à l'écart du trafic.

Le maître des postes aux chevaux de Wasselonne, Buirel, est également cité. Il fait partie des contestataires. L'administration ne manque pas de lui rappeler qu'il exploite :

- la poste aux chevaux de Wasselonne,
 - une entreprise de transport qui transporte des pierres et même du sel jusqu'à Sélestat (on dit que les chevaux affectés à ces tâches sont absents trois jours par semaine),
 - un train de culture avec également utilisation de chevaux
- et que seulement les chevaux travaillant pour les deux derniers points sont pris en considération.

Plusieurs courriers sont échangés entre Buirel, la Préfecture du Bas-Rhin et le Maire de la commune de Wasselonne, Kling.

Ce dernier charge une tierce personne de l'exécution des travaux qui sont payés par la Caisse communale qui se charge de récupérer le dû auprès du maître des postes, Buirel.

La Préfecture du Bas-Rhin condamne Buirel et lui demande de réaliser les travaux demandés. Elle est très ferme dans les termes de ses lettres, vu que les maîtres des postes à chevaux sont les premiers à avoir besoin de bonnes routes pour le bon déroulement des roulages. Ils devraient donner le bon exemple !

Les documents font référence à l'article 12 de l'arrêté du 17 thermidor de l'an 13 (5 août 1805). Les contestations ont eu lieu entre 1810 et 1820.