

14 novembre 1884 – L'arrivée du marégraphe totalisateur sur la Corniche

Le marégraphe totalisateur de Marseille est construit à Altona, dans la banlieue de Hambourg, par la maison *Dennert & Pape*, qui a déjà fabriqué les marégraphes totalisateurs d'Helgoland et de Cadix.

Johann Christian Dennert (1829-1920), le plus jeune des enfants d'un menuisier-charpentier, est un gaillard aux larges épaules et à la tête bien faite. Il acquiert une grande partie de ses connaissances de mécanicien grâce au compagnonnage. Entre 1850 et 1860, il se forme ainsi dans douze des plus grandes villes de Prusse et d'Autriche.

Lorsqu'il succède à son ancien patron, il emploie l'un de ses anciens collègues, Martin Pape (1834-1884), qui devient ensuite son associé. La nouvelle société, dont les principaux clients sont des services publics, fabrique des théodolites, des niveaux, des mires de nivellement, des balances, ou des instruments de dessin... Dennert assure les responsabilités techniques et son associé est plutôt chargé de la partie administrative du travail.

En 1869, ils s'installent à une quinzaine de kilomètres du centre-ville de Hambourg, dans la coquette ville prussienne d'Altona où les grands négociants et armateurs de la vieille ville hanséatique possèdent de belles villas entourées de grands jardins. Le marégraphe de Marseille est construit au n° 55 de la Friedenstrasse, non loin de la gare, dans un solide bâtiment de trois étages abritant un atelier, des bureaux et des appartements.



L'équipe Dennert & Pape en 1880 - Collection particulière, famille Dennert.

En novembre 1883, Heinrich Reitz, l'inventeur des marégraphes totalisateurs, fait savoir que Dennert compte faire transporter l'appareil à Marseille par bateau à vapeur. Le 13 octobre suivant, les ateliers *Dennert & Pape* confient en effet leur production à la compagnie maritime *Robert Miles Sloman junior*, qui possède une agence à Marseille, au n°54 rue Paradis.

Robert Miles Sloman junior, né en 1812, est le petit-fils de William Sloman, capitaine anglais venu s'installer à Hambourg en 1785. Ce dernier a fondé l'une des plus anciennes compagnies maritimes allemandes. A sa mort en 1800, c'est le plus jeune de ses deux fils, Robert Miles

Sloman, qui lui a succédé. Celui-ci a marqué l'histoire de sa ville et de son pays puisqu'en dehors de son champ d'activité professionnel, il a acquis en 1855 le plus grand théâtre de Hambourg et a aussi été l'un des fondateurs de la société allemande de sauvetage en mer. Après son décès en 1867, Robert Miles Sloman junior a hérité de sa flotte, qu'il a rapidement fait évoluer de façon très sensible. En 1884, *Rob. M. Sloman & Co.* ne possède presque plus que des bateaux à vapeur.

Les cinq caisses renfermant les pièces du marégraphe de Marseille sont embarquées sur l'un d'entre eux, le petit steamer de 430 tonneaux *Hamburg*, fabriqué en 1871, dont la longueur est de 58 m, la largeur de 7,80 m et qui présente un creux de 4,59 m.

Commandé par le capitaine Walters, le *Hamburg* quitte son port d'attache le 18 octobre 1884 pour un voyage qui doit, selon Heinrich Reitz, avoir une durée de 18 à 20 jours. Mais le trajet, ponctué de plusieurs escales, est un peu plus long que prévu. Le 30 octobre, le bateau mouille à Malaga ; le 6 novembre, il est amarré à Barcelone ; le 10 du même mois, son périple passe par Cette (Sète).

Le vraquier n'arrive à Marseille que le 12 novembre. Sa cargaison comprend, outre les "cinq caisses d'instruments scientifiques" expédiées au nom de l'ingénieur Adolphe Guérard, cinquante tonneaux de marchandises diverses, parmi lesquelles des baguettes dorées, de la fécule de pomme de terre, du silicate de soude, des huiles diverses, des ferronneries et des pièces d'acier, des graines, de la paraffine, mais aussi 764 caisses de sucre, 1 caisse de boutons, 25 paquets de pâte à polir, 2 fûts de camphre...

Comme Reitz s'en est personnellement assuré, l'instrument est soigneusement emballé. Les caisses ont été fabriquées par le menuisier de la maison Dennert & Pape et sont très solides. Leur intérieur est revêtu de tôle de zinc afin d'éviter la pénétration de l'eau. Les plus petites pièces sont placées dans des caisses à double paroi, résistantes aux chocs qui sont amortis par une couche de paille placée entre les deux parois. Certaines parties plus importantes de l'appareil ont été laissées assemblées.

Les ingénieurs marseillais ont effectué les démarches nécessaires auprès des Douanes pour que l'ouverture des caisses soit retardée jusqu'à l'arrivée de Christian Dennert (c'est Dennert qui doit remonter l'appareil à Marseille). Un honorable bureaucrate de cette administration a consenti au débarquement des colis sans vérification préalable de leur contenu, et sans recevoir aucun droit.

Le 14 novembre, les colis renfermant l'appareil sont transportés dans le bâtiment du marégraphe où ils restent en dépôt, sans être ouverts, jusqu'à l'arrivée du constructeur. Quant au vapeur *Hamburg*, il reprend la mer dès le lendemain, après seulement trois jours de planche (en langage de marin, une planche est une passerelle jetée entre le navire et le quai. La starie (ou estarie), plus communément appelée jours de planche, est le délai accordé au capitaine du bâtiment pour charger ou décharger sa cargaison).

A. C.