

L'ancien chemin de fer de la forêt syndicale de Barr et 4 autres communes

Le présent guide le citant dans les descriptifs des itinéraires n° 5, 31, 34, 42 et 52, il y a paru intéressant d'y évoquer l'histoire de l'ancien chemin de fer de la forêt syndicale de Barr et 4 autres communes (1): « die Waldeisenbahn », dont la construction à la fin du siècle dernier, fortement controversée, et la courte existence devaient constituer pour les communes participantes une entreprise coûteuse: « ein kostspieliger Versuch, sozusagen à fonds perdus ». (2)

Sur proposition de l'Oberförster Rebmann (fonctionnaire allemand) le Conseil syndical de la forêt de Barr et 4 autres communes, présidé par M. Gottfried BOSSERT, ancien maire de Barr, décida par délibérations des 28.11.1887 respectivement 15.5.1888: (3 et 4) voir croquis joint.

- 1) la construction d'un premier tronçon de voie ferrée étroite de 2 980 m entre le chantier du Holzplatz (Grossmatt - alt. 342 m) dans la vallée de la Kirneck et le chantier du « Pfostenhiesel » (alt. 520 m) die « Baracke », ancien abri de bûcherons;
 - 2) la prolongation de la voie sur 4 666 m, jusqu'au chantier du « Reibelsbühl » (actuel Ribelsbühl) près de la M.F. Welschbruch (alt. 775 m), en passant par le col entre Kienberg et Schwarzenberg;
 - 3) le raccordement au Welschbruch à une voie ferrée existante depuis 1860 d'environ 3 000 m - démodée et à moderniser à cette occasion - rejoignant la limite ouest du ban communal de Barr dans le vallon du Grand Breitenbach au sud de la Rothlach (alt. 825 m);
- soit un total d'environ 10 646 m, pour un coût total, achat du matériel roulant compris, estimé à 63 000 Mark, somme fortement contestée par la suite, l'Oberförster

Trawitz avançant le chiffre de 106 000 Mark!!

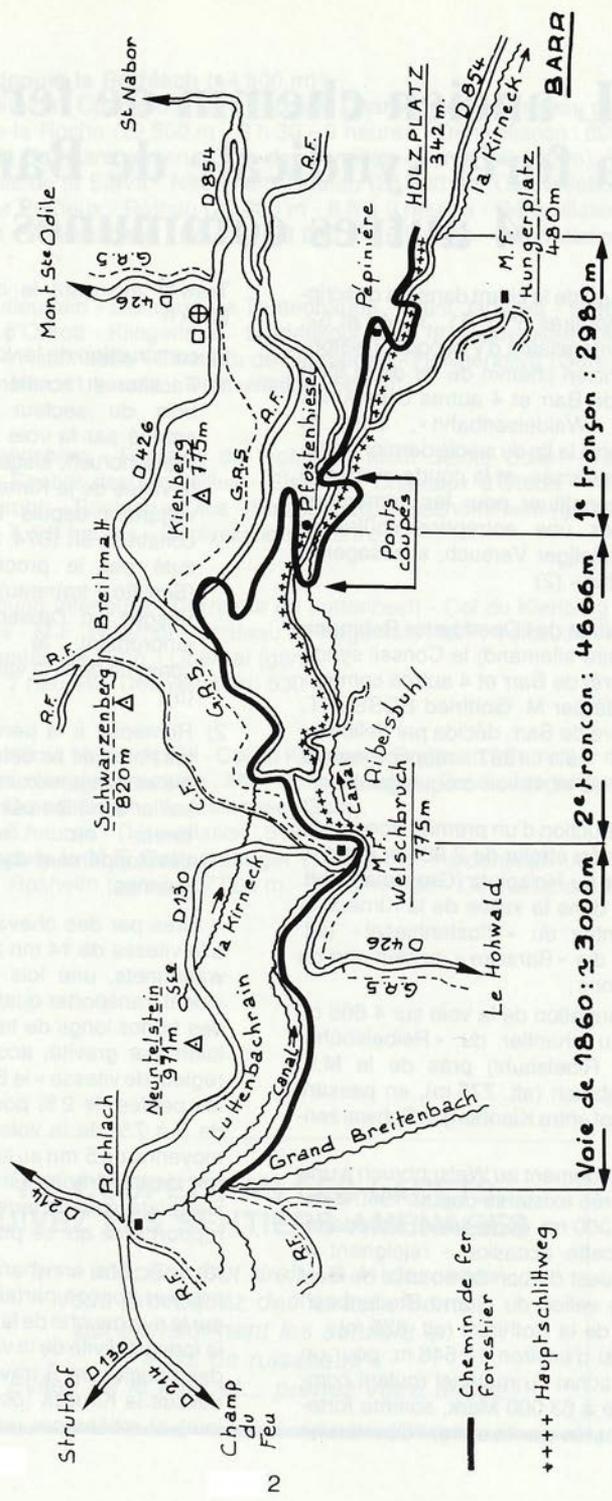
La construction de la voie avait deux buts:

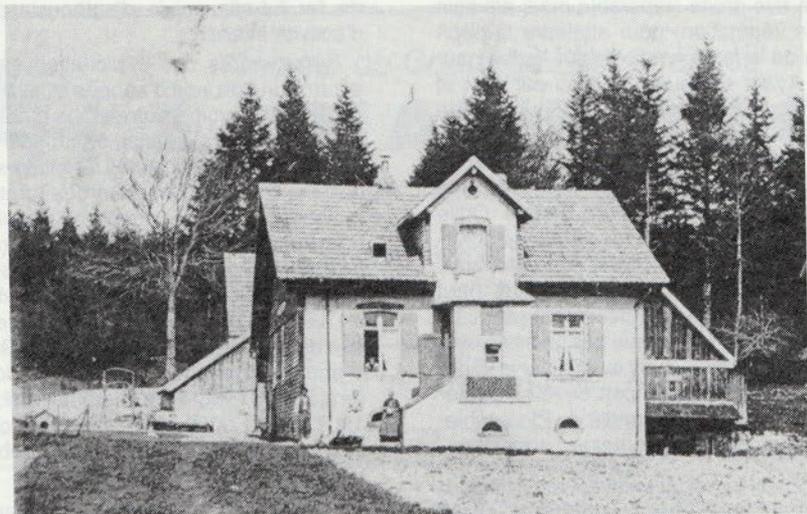
- 1) Faciliter et accélérer le transport du bois du secteur du Neunteulstein, amené par la voie ferrée de 1860 au Welschbruch, jusqu'au Holzplatz dans la vallée de la Kirneck, accessible aux voituriers depuis Barr par la route construite en 1874, transport alors exécuté par le procédé du schlittage (Schlitte = traîneau) en usage dans les Vosges en l'absence de routes, en empruntant le « Hauptschlittweg » construit dans la vallée de 1840 à 1845 (5);
- 2) Remédier à la pénurie de schlitteurs, les hommes se détournant de ce pénible et dangereux métier pour aller travailler dans les usines - tanneries, filatures, etc... alors en plein développement dans les vallées vosgiennes.

Tirés par des chevaux pour la montée à la vitesse de 14 mn au km, les trains de wagonnets, une fois chargés - ils pouvaient transporter quatre stères de bois et des troncs longs de trente mètres - dévalaient par gravité, accompagnés du seul régulateur de vitesse « le Bremser » (freineur), les pentes de 2% pour la voie de 1860, de 5 à 7% de la voie nouvelle à vitesse moyenne de 5 mn au km, soit 1 heure environ de trajet entre Grand Breitenbach et Holzplatz, gain de temps considérable par rapport à ce qui se pratiquait jusque là.

(6 & 7). Mis en chantier début 1888, le premier tronçon partait donc du Holzplatz sur la rive gauche de la Kirneck, surmontait la forte déclivité de la vallée par deux grandes boucles en S traversant la vallée par dessus la Kirneck (ponts conservés à ce jour) et reliées par une section rectiligne

Tracé de l'Ancien Chemin de Fer de la Forêt Syndicale de BARR et 4 autres communes





Maison forestière du Welschbruch.



Wagonnets chargés de bois (doc. d'archives 1899).

sur la rive droite (repérable mais envahie par la végétation) pour atteindre la pépinière de la forêt syndicale sur la rive gauche. Ayant contourné celle-ci par l'est et le nord, le chemin de fer continuait sur le versant nord de la vallée pour, par une 3^{ème} boucle en fort remblais, amorcée dans le virage en épingle à cheveux de l'actuelle route Barr-Mont Sainte Odile (D 854), revenir sur la rive droite de la Kirneck en enjambant cette dernière ainsi que le « Hauptschlittweg » cité plus haut par deux ponts, partiellement détruits. Continuant sur cette rive par un tracé facilement repérable, mais envahi par la végétation, le premier tronçon devait s'arrêter 500 m plus haut au chantier du Pfostenhiesel, en amont de la fontaine Laquiante.

Le Conseil Syndical en ayant ainsi décidé, la voie fut poursuivie à partir de là, sur la même rive par un tracé également envahi par la végétation pour, 300 m plus haut, par une 4^{ème} courbe enjambant la Kirneck sur un pont maintenant démolí, revenir sur la rive gauche, croiser le « Hauptschlittweg » (actuelle route forestière) et entamer (circuit n° 42) en deux amples lacets dégagés, la montée par le versant sud du Kienberg jusqu'au chemin inférieur de Heiligenstein (Unterer Heiligensteiner Weg) aujourd'hui R.F. « Verbindung ». Empruntant à partir de là un sentier nouvellement aménagé, le chemin de fer atteignait enfin le chantier du Reibelsbuhl près de la M.F. Welschbruch, après une montée ininterrompue de presque 8 000 m, dont les derniers 2 600 m ont été intégrés entièrement après 1900 dans la plateforme des 500 m terminaux de la R.F. précitée ainsi que de celle de la route Le Hohwald - Mont Sainte Odile (D 426). Quant au tracé de la voie ancienne de 1860, il correspondait à celui de l'actuel chemin forestier du Luttenbachrain, partant du Welschbruch entre les D 130 et 426.

Mettant fin à une bonne année de travaux, l'inauguration de la voie, le 16 juillet 1889, par la Statthalter Fürst Chlodwig von Hohenlohe Schillingsfürst, donna lieu à une fête mémorable - ein Fest wie noch nie - dont la presse locale fit largement état (8). Ainsi la mise en service du chemin

de fer fut-elle suivie d'enthousiasme et d'activité intense.

Hélas, après une exploitation satisfaisante d'une dizaine d'années et les techniques ayant évolué entretemps, l'administration forestière poussa, à partir de 1900, à la construction de routes forestières pour une meilleure accessibilité des forêts. Un malheur venant rarement seul, la construction à partir de 1902 des routes Barr-Mont Sainte Odile (D 854) et Le Hohwald - Mont Sainte Odile (D 426), vinrent s'y ajouter. Ainsi sonna le glas pour le chemin de fer de la forêt syndicale de Barr et 4 autres communes. Son exploitation fut arrêtée en 1906 et le matériel vendu en 1907 pour 17 050 Mark, justifiant l'observation du Dr. HECKER, citée en début de texte.

Il appartient désormais aux promeneurs curieux et sensibles aux rêves des aïeux de ne pas le laisser tomber totalement dans l'oubli. **A. DIETZ**

NOTES :

- 1) Syndicat forestier de Barr et 4 autres communes : Bourgheim, Gertwiller, Goxwiller et Heiligenstein.
- 2) Dr. F. HECKER - Die Stadt Barr - Colmar 1911, pages 269-71.
- 3) Barrer Kantonsblatt des 25 Février et 3 mars 1888.
- 4 & 5) HERBIG - Führer für Barr und Umgebung - Strasbourg 1904 - II^{er} Teil page 41.

Repères pour le tracé :

- 6) HERBIG - Führer für Barr und Umgebung - 1904 - I^{er} Teil pages 40 & 41, II^{er} Teil page 41.
- 7) MUNDEL C. - Die Vogesen 11e Ed. - Strasbourg 1907 - pages 441, 442 (carte) et 445.
- 8) Barrer Kantonsblatt X 29 du 20 juillet 1889.

Cartes :

- Club Vosgien - Karte der Vogesen - Blatt XII - Odilienberg - Strasbourg 1895.
- J.E. KUNTZ - Karte von Hohwald und Umgebung - Zurich 1890.
- FORRER - Der Odilienberg - Strasbourg 1899.
- H. EHRHARDT - Forstgeometer - Gemeindegewald von Barr u. Gemeinden 2^{ème} Série - Blatt 2 - Harskirchen 10 mars 1873.