

LA LIGNE OUBLIEE DU HAUT SUNDGAU : ST. LOUIS - WALDIGHOFFEN

VAPEUR 040 SURNOMMEE "D' DER BUMMELZUG"

=====

18 AVRIL 1908 : Ligne St-Louis /Waldighoffen déclarée d'utilité publique par Ordonnance Impériale Allemande, approuvée par l'Office Impérial des Chemins de Fer Allemand le 4 mai 1908.

Caractéristiques : essentiellement stratégique, car la ligne reliera le Sundgau au réseau allemand par le pont de chemin de fer Huningue - Weil-am-Rhein.

Le coût de la voie ferrée jusqu'à Waldighoffen fut établi en août 1909.

OCTOBRE 1912 : Démarrage des travaux sur la section de ligne Obermichelbach-Blotzheim, quant à ceux de la section Waldighoffen-Obermichelbach ils doivent être adjugés en hiver 1912/13.

MAI 1914 : Le 25 MAI 1914, la section de ligne St-louis-Michelbach-Le-Haut est mise en service pour le convoi des ouvriers. Ce jour nous rapproche aussi d'une autre date, celle de la déclaration des hostilités.

OCTOBRE 1914 : Le 19, la direction militaire se substitue sans autre préambule à l'administration des chemins de fer.

GUERRE DE 1914-1918 : Les travaux commencés avant la guerre ont été terminés pendant cette guerre par le génie allemand.

MARS 1920 : Le 1er mars, la ligne a été ouverte à l'exploitation, elle est maintenue, à titre définitif, par décision ministérielle du 2 mai 1922.

GUERRE DE 1939/1940 : En Juin 1940, les troupes françaises abandonnent la ligne des fortins, le pont routier entre Folgensbourg et Knoeringue est dynamité ainsi que celui entre Waldighoffen et Roppentzwiller. La ligne est inutilisable.

1942/1945 : Le trafic reprend son fonctionnement dès 1942. Les combats de la libération en novembre 1944 n'affectent pas la voie et tout redevient normal en 1945 après les hostilités.

MARS 1955 : Le trafic voyageur a été fermé le 28 MARS.

Folgensbourg et Knoeringue est dynamité ainsi que celui entre Waldighoffen et Roppentzwiller. La ligne est inutilisable.

1942/1945 : Le trafic reprend son fonctionnement dès 1942. Les combats de la libération en novembre 1944 n'affectent pas la voie et tout redevient normal en 1945 après les hostilités .

MARS 1955 : Le trafic voyageur a été fermé le 28 MARS.

juIN 1957 : La ligne a été fermée à tout trafic entre Waldighoffen-St.Louis par décision ministérielle le 6 JUIN.

CARACTERISTIQUES DE LA LIGNE ST-LOUIS-WALDIGHOFFEN

La ligne, construite à voie unique, avait une longueur de 22,500 km et sa superstructure était, en majeure partie composée de rails de 33 kg. Elle avait un profil difficile, avec des rampes et des pentes atteignant 25 mm/m, un tracé comportant des courbes de 300 m de rayon, de trois ponts construits en estacade en bois, le premier à Michelbach-le-Haut, le second à Muespach-le-Bas, le dernier à Steinsoultz. De plus, elle était traversée par de nombreux passages à niveau.

De ce fait, la vitesse était limitée à 40 km à l'heure.

La ligne St.Louis-Waldighofen comportait les six gares suivantes : Steinsoultz, Muespach, Muespach-Le-Haut/Folgensbourg, Michelbach-Le-Haut/Atteschwiller, Michelbach-le-Bas et Blotzheim.

Lors d'une grave des chemins de fer à Mulhouse, la ligne a été

Die Zeit der Fabriken

Die letzte Eisenbahnlinie im Elsass

Ein Unternehmen in Kriegszeiten (1)

Die Zeit der Fabriken beginnt nach den Manufakturen, den Werkstätten, was eine Binsenweisheit ist, als Maschinen die menschliche Arbeitskraft zu ersetzen begannen. Mulhouse hat in jeder Beziehung auf diesem Gebiet ein aufschlussreiches Beispiel geliefert, ja bis zum Niedergang dieser Fabriken, der mit der Wirtschaftskrise in den 30er Jahren begann. Die Stadt brauchte dann mehrere Jahrzehnte, um die Flächen, die mit den Schedbauten der Textilfabriken bedeckt waren, anderweitig zu verwenden.

Die Zeit der Fabriken ver-



Die Bahnlinie Blotzheim-Waldighoffen führte nur durch wenige Dörfer. Welches ist dieses auf dem Bild? Die Loren wurden von Menschen geschoben, wie auf dieser Hillsbrücke. (Sammlung Robert Weber)

den.

Die Zeit der Fabriken verlief parallel mit der Entwicklung der Eisenbahnen, was sich an und für sich von selbst versteht, vor allem als sie noch mit Dampf betrieben wurden und den Ehrgeiz hatten, überall vorhanden zu sein. Nach dem Ersten Weltkrieg begann der Aufstieg der Autos und veränderte diese Konzeption.

Mit Langsamkeit

Wenn sich eines Tages die Historiker mit der Unzufriedenheit der Eisenbahner befassen, so werden sie feststellen, dass diese nicht allein durch Lohnforderungen und Arbeitsbedingungen bedingt war, sondern viel tiefer verwurzelt war.

Die Langsamkeit, die zur Anlegung der letzten Eisenbahnlinie im Elsass, im zweiten Jahrzehnt dieses Saeculums aufgewandt wurde, war ein Vorzeichen der Veränderung des Ei-

Die Bahnlinie Blotzheim-Waldighoffen führte nur durch wenige Dörfer. Welches ist dieses auf dem Bild? Die Loren wurden von Menschen geschoben, wie auf dieser Hillsbrücke.

(Sammlung Robert Weber)

senbahnsystems, die das ganze 20. Jahrhundert beherrscht. Das langsame Fortschreiten der Arbeiten an der Linie Blotzheim-Waldighoffen zeigt zur Genüge den Standpunkt auf, den man 60 Jahre nach der Schaffung der Verbindung Mulhouse-Thann einnahm. Vorbei war der vorbehaltlose Einsatz, den das vorhergehende Jahrhundert gekennzeichnet hatte, wo man die Baustellen zügig vorangetrieben hatte. In einigen Wochen zog man Bahnhöfe hoch, deren letzte erst jetzt verschwinden.

Der Geist herrschte nicht mehr, als man die 22,5 km lange Bahnlinie Blotzheim-Waldighoffen, die an die Strecke Altkirch-Ferrutle anschloss, legte.

Vier Züge pro Tag

Die Entscheidung für den

Bau dieser Linie wurde 1908 gefällt, diese Bahnverbindung durch den oberen Sundgau zu legen. Aber sechs Jahre später, das heisst 1914, war sie noch nicht fertiggestellt. Und gerade um diese Zeit hatten sie die deutschen Behörden sehr nötig, allerdings aus strategischen und nicht aus wirtschaftlichen Gründen. Erst 1922 wurde die Bahn fertig. Nur von diesem Zeitpunkt bis 1955 beförderte sie Personen, zuerst mit vier Zügen am Tag und dann nur noch mit einem. Dennoch hat sie glückliche Tage erlebt.

So wurden hier zu Ostern 1951 die internationalen Züge Basel-Paris umgeleitet. Da der Mulhauser Bahnhof durch einen Streik blockiert war. Zu dieser Zeit wurde der Zug Paris-Basel durch einen Triebwagen TAR vom Typ Nord gebildet. Er benutzte die

Strecke Dannemarie-Waldighoffen-St-Louis. Die Fahrt war für die Reisenden wirklich touristisch, denn der Zug hatte nur eine Stundengeschwindigkeit von 40 km.

Eine schwierige Strecke

1986 wurde die eingleisige Strecke Blotzheim-St-Louis für einen Sonderzug benutzt, der symbolisch aus Wagen der SNCF, der SBB und der DB zusammengesetzt war, und zwar auf Rechnung der Regio, die so ihr Interesse an einer Bahnverbindung Basel-Flughafen-Mulhouse demonstrieren wollte.

Die Strecke führt unter der Piste des Flughafens durch. Aber auf der Rheinterrasse liegen keine Schienen mehr. Die alten Eisenbahner erinnern sich noch an die schwierige Strecke, die sechs bis 25 mm Stei-

gung pro Meter hatte und Kurven mit einem Radius von lediglich 300 m. Man musste Zugmaschinen des Typs G8 oder G10 mit fünf Achsen pro Motor einsetzen, um die Strecke zu bewältigen. Diese Bahnlinie wurde auch vom Krieg geprägt, denn 1914 setzte man Arbeiterkompanien des Landsturms ein, zu denen auch Mulhauser eingezogen wurden, die nicht frontverwendungsfähig waren. Diese Arbeiter wurden im Dezember 1914 aufgenommen. Die «Erdarbeiter» hatten unter militärischer Disziplin unter besonders harten klimatischen Bedingungen zu leiden.

Diese Bahnlinien, die an und für sich schon Arbeit schufen, trugen aber auch wesentlich zur Entwicklung der Industrie bei und auch der der Häfen.

Roland FISCHER