



NOTE SPECIALE
sur les
LIGNES MILITAIRES DE TRANSPORT PAR CABLE
dans les
VOSGES
pendant la
PREMIERE GUERRE MONDIALE

Lorsqu'éclate la première guerre mondiale, le transport automobile sort à peine de l'enfance.

C'est pourquoi la guerre va faire massivement appel au chemin de fer, seul moyen de transport pour déplacer rapidement de grandes quantités d'hommes ou de matériaux, ou des éléments pondéreux.

C'est aussi pourquoi de très nombreuses voies ferrées à usage militaire vont être construites sur tous les fronts, absolument partout, au-delà des lignes régulières d'intérêt national (en écartement standard) ou départemental (en écartement métrique).

Les Alliés, Français, Anglais et Américains, utiliseront des voies de 60 cm de large, dites Decauville. Et les Allemands utiliseront un matériel voisin, sur voies de 70 cm, dit Feldbahn (chemin de fer de campagne).

Bien qu'elles soient légères et n'exigent pas de grosses mises en œuvre d'infrastructure, et malgré l'usage de systèmes de plans inclinés funiculaires, ces voies restent mal adaptées aux zones de relief très accidentées. Cela est particulièrement vrai dans les Vosges et c'est pourquoi les deux belligérants, Allemands notamment, feront appel à un autre moyen de transport apte à vaincre toutes les pentes et les enneigements hivernaux : les transbordeurs aériens par câble.

Avec la réintégration de l'Alsace et de la Lorraine en 1919, pour effacer le souvenir de ces choses qu'on ne voulait plus voir et pour compenser la pénurie en métal due aux usines détruites, la plupart de ces installations disparaîtront après guerre. C'est pourquoi, pour avoir vu divers vestiges ici et là au cours de randonnées, deux Alsaciens ont voulu retrouver l'histoire et les traces de ces moyens de transport. Malheureusement, leurs travaux se sont arrêtés par décès de l'un d'entre eux qui détenait l'essentiel de l'information.

Le deuxième a alors pris contact avec nous, Inventaires Ferroviaires de France, nous priant d'essayer de sauver l'essentiel de ce qu'ils avaient fait, ce à quoi nous avons bien voulu adhérer.

Concernant les plans inclinés funiculaires qui, de toute façon, faisaient partie de réseaux ferroviaires militaires plus larges, nous les avons intégrés à notre géographie ferroviaire quand ils n'y étaient pas déjà.

Quant aux transbordeurs aériens dont le nombre dans les Vosges est pratiquement identique à celui de tous les autres transbordeurs civils de France, nous avons créé cette liste particulière :

ITMV - INVENTAIRE des TRANSBORDEURS MILITAIRES VOSGIENS

avec les [liens](#) vers les fiches que nous avons réalisées.

Mais il faut savoir qu'après l'annexion de l'Alsace et d'une partie de la Lorraine par l'Allemagne suite à la défaite française de 1870, les noms français de ces régions ont été changés et germanisés. Puis ils ont subi un sort inverse 50 ans plus tard lorsque ces régions ont été réintégrées en 1919. Sauf que les noms français d'origine étaient souvent perdus et que de nouveaux noms ont pris leur place. Et le même phénomène s'est produit dans les deux sens lors de l'occupation allemande de la Seconde Guerre mondiale. De ce fait, il est donc très difficile de situer avec exactitude certains transbordeurs d'autant que, pour ne rien simplifier, les Allemands avaient pour habitude de donner des noms de personnalités à certains d'entre eux, voire même à certaines de leurs stations. Dès lors, le lecteur comprendra toute la complexité de notre travail puisque, selon les sources, certains appareils peuvent être désignés par trois ou quatre noms différents.

Par ailleurs, engins légers par nature, et ce d'autant plus qu'ils ont été créés dans l'urgence du conflit, ces transbordeurs militaires n'ont pratiquement laissé aucune trace sur le terrain et dans l'histoire. Leur existence passée se résume le plus souvent à une ligne sur une carte et parfois à quelques photos qui peuvent donner une idée de l'appareil. Les archives sont donc muettes et les renseignements disponibles très fragmentaires. Nos recherches et nos fiches sont donc loin de donner l'exacte dimension de cette réalité passée.

Cependant, nous sommes quand même en mesure de donner quelques éléments généraux sur ces appareils.

- La liste jointe est éloquent : la plupart sont allemands ; chose normale puisque l'inventeur de ce moyen de transport, Adolf Bleichert (1845 > 1901), était allemand. La plupart des appareils ont donc repris son concept.

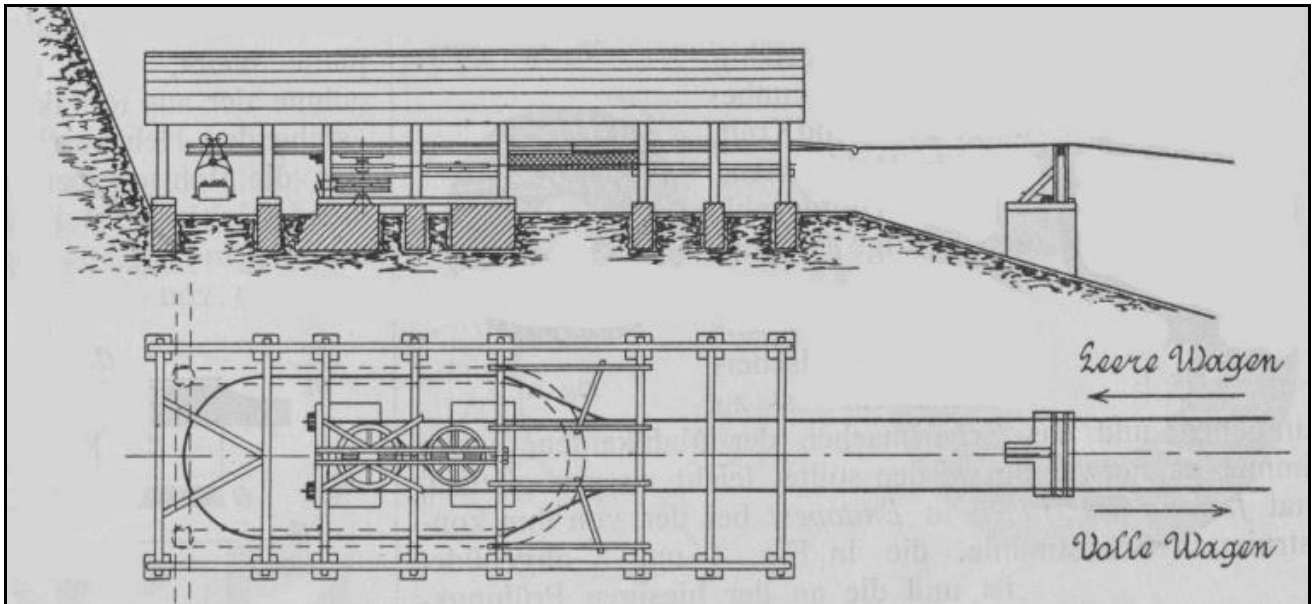
- Ils méritent pleinement le nom de chemins de fer aériens puisque ce sont encore les Allemands qui ont eu l'idée de concevoir des caisses adaptables indifféremment aux transbordeurs et aux châssis des wagonnets des chemins de fer militaires de campagne.

- Mieux encore ! Comme le prouvent la photo ci-dessous et de nombreux documents similaires retrouvés ici et là, ils étaient exploités comme de vrais chemins de fer avec des tranches horaires bien définies et applicables au transport de tel ou tel type de matériaux ou de personnels : munitions de telle heure à telle heure, ravitaillement à telle autre heure, descente des blessés, etc...

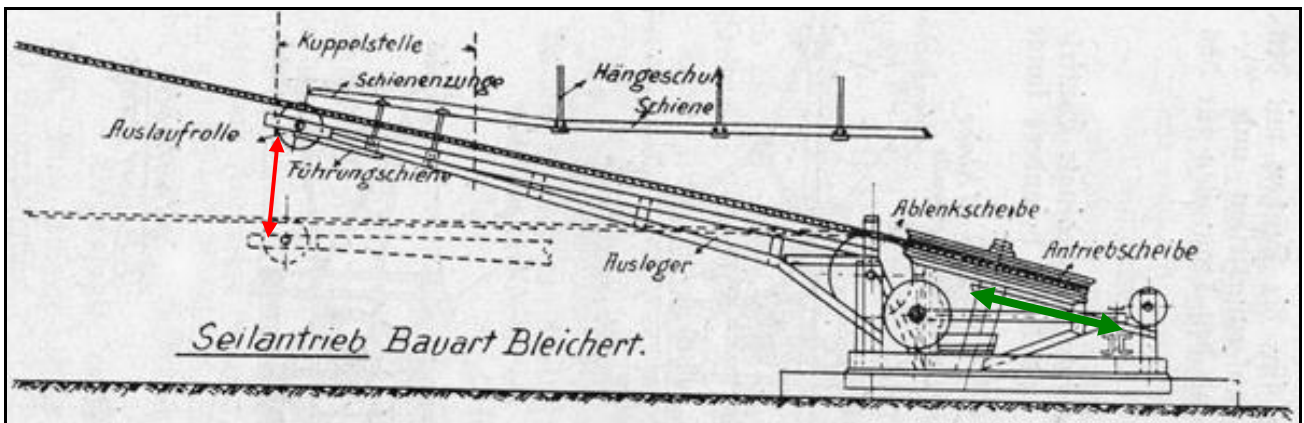
11 Rufach-Thannweiler-Bönlesgrab-Längenmünz.												
ab			an			ab			an			
6 ⁰⁰	6 ³⁰	6 ⁵⁰	9 ⁰⁰	9 ³⁰	9 ⁵⁰	ab Colmar	an	7 ⁰⁰	7 ³⁰	7 ⁵⁰	12 ⁰⁰	12 ³⁰
6 ⁰⁰	6 ³⁰	6 ⁵⁰	10 ⁰⁰	10 ³⁰	10 ⁵⁰	an Rufach	ab	7 ⁰⁰	7 ³⁰	7 ⁵⁰	12 ⁰⁰	12 ³⁰
<i>Personenverkehr von Thannweiler bis Bönlesgrab beim Subamt Sulzmat annehmb.</i>												
ab			an			ab			an			
12 ⁰⁰	12 ³⁰	12 ⁵⁰	7 ⁰⁰	7 ³⁰	7 ⁵⁰	ab Rufach	an	7 ⁰⁰	7 ³⁰	7 ⁵⁰	12 ⁰⁰	12 ³⁰
12 ⁰⁰	12 ³⁰	12 ⁵⁰	7 ⁰⁰	7 ³⁰	7 ⁵⁰	ab Desthalten	an	7 ⁰⁰	7 ³⁰	7 ⁵⁰	12 ⁰⁰	12 ³⁰
12 ⁰⁰	12 ³⁰	12 ⁵⁰	7 ⁰⁰	7 ³⁰	7 ⁵⁰	an Thannweiler	ab	7 ⁰⁰	7 ³⁰	7 ⁵⁰	12 ⁰⁰	12 ³⁰
12 ⁰⁰	12 ³⁰	12 ⁵⁰	7 ⁰⁰	7 ³⁰	7 ⁵⁰	an Dornsil	ab	7 ⁰⁰	7 ³⁰	7 ⁵⁰	12 ⁰⁰	12 ³⁰
12 ⁰⁰	12 ³⁰	12 ⁵⁰	7 ⁰⁰	7 ³⁰	7 ⁵⁰	an Bönlesgrab	ab	7 ⁰⁰	7 ³⁰	7 ⁵⁰	12 ⁰⁰	12 ³⁰
12 ⁰⁰	12 ³⁰	12 ⁵⁰	7 ⁰⁰	7 ³⁰	7 ⁵⁰	an Bekchenbach	ab	7 ⁰⁰	7 ³⁰	7 ⁵⁰	12 ⁰⁰	12 ³⁰
12 ⁰⁰	12 ³⁰	12 ⁵⁰	7 ⁰⁰	7 ³⁰	7 ⁵⁰	an Rothbrunnen	ab	7 ⁰⁰	7 ³⁰	7 ⁵⁰	12 ⁰⁰	12 ³⁰
12 ⁰⁰	12 ³⁰	12 ⁵⁰	7 ⁰⁰	7 ³⁰	7 ⁵⁰	an Längenmünz	ab	7 ⁰⁰	7 ³⁰	7 ⁵⁰	12 ⁰⁰	12 ³⁰
<i>Abendfahrzeiten Rufach-Längenmünz ändern sich mit Sommeruntergang bezw. Aufgang.</i>												

- Quant à leur structure et leur morphologie exacte, toutes les archives techniques ayant quasiment disparu, il n'y a que de rares photos pour en témoigner. On peut néanmoins affirmer que trois types d'appareils ont été utilisés dans les Vosges :

- Deux transbordeurs bicâbles (avec câbles porteurs fixes et câble tracteur sans fin tournant en continu entre deux poulies de renvoi).
Celui du Donon Nord était un engin particulièrement long et lourd ayant nécessité deux stations motrices avec d'importants soubassements et la mise en œuvre de contrepoids dans des fosses pour tendre ses câbles porteurs.
Celui du Hartmannswillerkopf, dit Grand Transbordeur du HWK, était un engin beaucoup plus court et léger dont la morphologie se rapproche plutôt de celle des engins monocâbles.
- Pour le reste, la plupart des autres appareils étaient des engins légers monocâbles dont la charge utile des suspentes n'excédait pas 150 Kg. Ils étaient simplement posés sur le sol et leurs gares abritées sous des auvents en bois et en tôle.



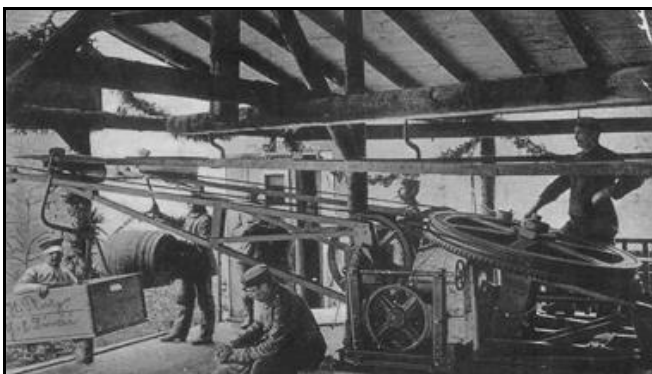
Plan global d'une station de départ ou d'arrivée



Coupe du mécanisme d'une station de départ ou d'arrivée

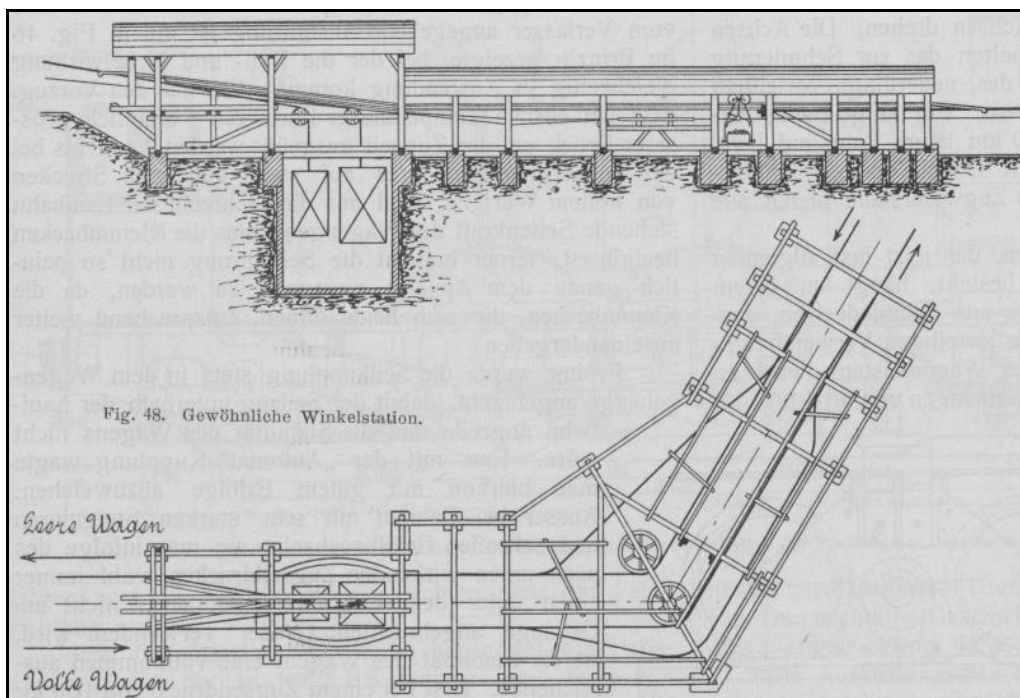
Noter que le support de la poulie retour repose sur une simple dalle en béton

La poulie était montée sur un chariot coulissant maintenu par un treuil qui permettait de tendre le câble
Et un bras mobile permettait de maintenir une tension constante selon le poids des bennes



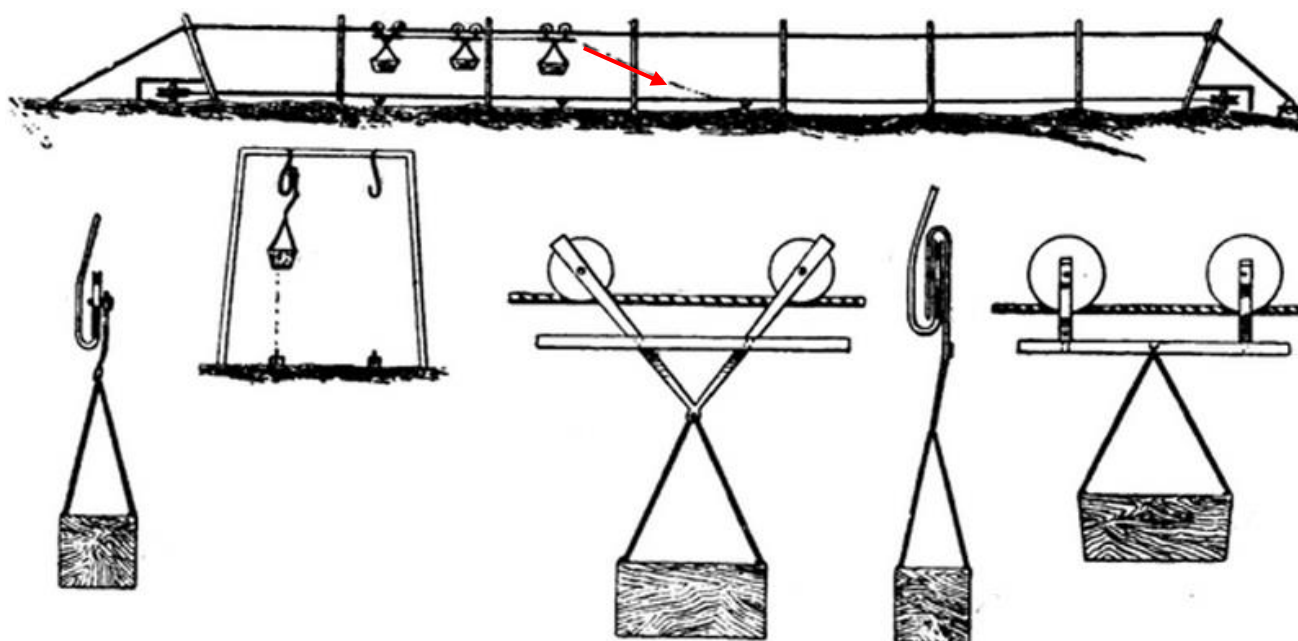
Intérieur et extérieur d'une station

Par ailleurs, ces appareils évitaient les crêtes situées aux vues de l'ennemi. Ils couraient donc dans le fond des vallées ou le long des pentes, ce qui impliquait de nombreux changements de direction et la présence de stations d'angle dont certaines devaient avoir des moteurs d'appoint, sans quoi les forces de tractions auraient été trop importantes.



Plan global d'une station d'angle

- Mais dans certains cas, il fallait traverser des zones très exposées aux tirs ennemis : crêtes ou abords immédiats du front. Des télécâbles encore plus légers ont été mis en œuvre. Ils avaient l'avantage d'être plus discrets que les transbordeurs classiques et d'être facilement réparables.



Télécâble allemand du système Von Dücker tel qu'employé au Hartmannswillerkopf

Seuls les câbles porteurs sont montés sur potences ou pylônes en bois

Le câble tracteur est au ras du sol et les bennes, généralement couplées par trains de 3 ou 4 unités, lui sont reliées par un câble de liaison (flèche rouge)

L'usage de l'appareil implique un arrêt à chaque train pour charger ou décharger les bennes

Les Français ont aussi utilisé des modèles similaires pour franchir la crête du Gazon de Faîte

En conclusion, on ne peut guère en dire plus mais, de façon globale, compte tenu des circonstances et du relief, on peut affirmer que ces engins représentaient une prouesse technique indéniable pour leur époque et qu'ils ont parfaitement rempli leur rôle, transportant chaque jour des dizaines de tonnes de matériels divers vers les sommets.



Ci-contre, photo intéressante d'un des deux télécâbles allemands du Hartmannswillerkopf

On voit bien le support à deux poulies auquel est suspendue la charge

Le câble tracteur passe au-dessus de la tête du sapeur du génie chargé du fonctionnement de l'appareil

Mais lorsque la charge va s'éloigner, ce câble va descendre vers le sol et passer sur la poulie que l'on voit en bas de la photo, derrière la poutre en bois

★ ★ ★