



# LE TRAMWAY

## « MUNSTER-SCHLUCHT »

### (1907-1914)

**Inaugurée le 13 mai 1907, la ligne de tramway électrique « Munster-Schlucht », « Münster-Schlucht-Bahn », reliait la gare de Munster au col de la Schlucht, frontière entre l'Empire et la France. Victime de la Première Guerre mondiale, elle ne fonctionna que sept ans !**

Mise en circulation quelques années après la prolongation de la ligne française de Gérardmer à Retournemer en direction du Hohneck, la ligne alsacienne contribua elle aussi au développement du tourisme au col de la Schlucht. Poste frontière hautement symbolique, les voyageurs allemands et français s'y côtoyaient pacifiquement et pouvaient contempler, d'un côté, les Vosges françaises et de l'autre, les provinces perdues en 1871. Il a été le seul col-frontière comportant deux poteaux frontières en fonte du côté allemand. L'un se trouve aujourd'hui au Mémorial du Linge, le second au musée historique des armées aux Invalides, à Paris.

Le départ de la ligne se faisait en face de la gare de Munster, desservie par la voie ferrée Colmar-Munster, inaugurée en 1868, puis prolongée jusqu'à Metzeral en 1893. De Munster à la Schlucht, il fallait compter une heure de voyage. Les arrêts étaient nombreux : Hohrod, Stosswihr, Ampfersbach, Rosselwasen, Schmelzwasen, Saegmatt et Altenberg. Le tramway commençait par rouler en ville (gare, rue Frédéric Hartmann, rue du Dr Heid, rue Rapp, rue du 9<sup>ème</sup> Zouaves) puis suivait la route et la quittait à gauche de l'église catholique de Stosswihr-Ampfersbach, jusqu'à la Saegmatt (actuel restaurant des Cascades), dernière station avant la montée. Il empruntait ensuite la crémaillère jusqu'au pied de l'hôtel de luxe Altenberg, construit en 1896 par Alfred Hartmann (1826-1898). De nombreuses personnalités y séjournèrent : le Premier Ministre anglais, le Marquis de Salisbury, la Reine Wilhelmine des Pays-Bas, les fils de l'Empereur Guillaume II, des ministres du Reichsland, Raymond Poincaré, futur Président de la République Française...

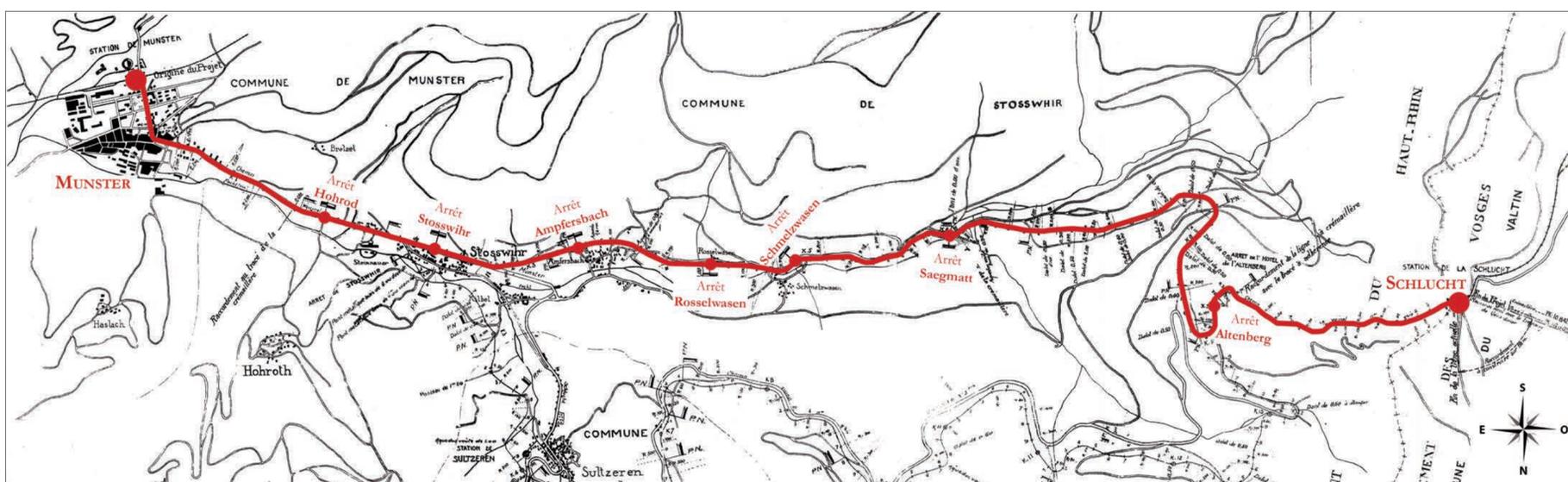
L'originalité de ce tramway résidait dans la combinaison d'une partie à adhérence normale (10,8 km à 17 km/h, entre Munster et la Saegmatt puis entre l'hôtel Altenberg et la Schlucht) et une autre à crémaillère (2,8 km à 7,5 km/h, entre la Saegmatt et l'Altenberg). Les pentes pouvaient accuser jusqu'à 22 % de déclivité !

L'exploitation de la voie fut malheureusement de courte durée. Le 3 août 1914, l'Allemagne déclarait la guerre à la France. Utilisée pour l'évacuation des blessés et le transport des troupes françaises entre le 18 août 1914 et le 3 septembre 1914, l'alimentation électrique de la ligne fut coupée le 3 septembre dans l'après-midi par les troupes allemandes. La guerre signait alors la fin de cette épopée ferroviaire. Après 1918, un projet de reconstruction fut mis à l'étude mais la concurrence de l'autobus empêcha son aboutissement.

Celui qu'on surnommait le « tram des crêtes », transporta en 7 ans près de 410 000 voyageurs vers les sommets vosgiens et s'enorgueillissait d'être la plus haute remontée mécanique à crémaillère du Reich.



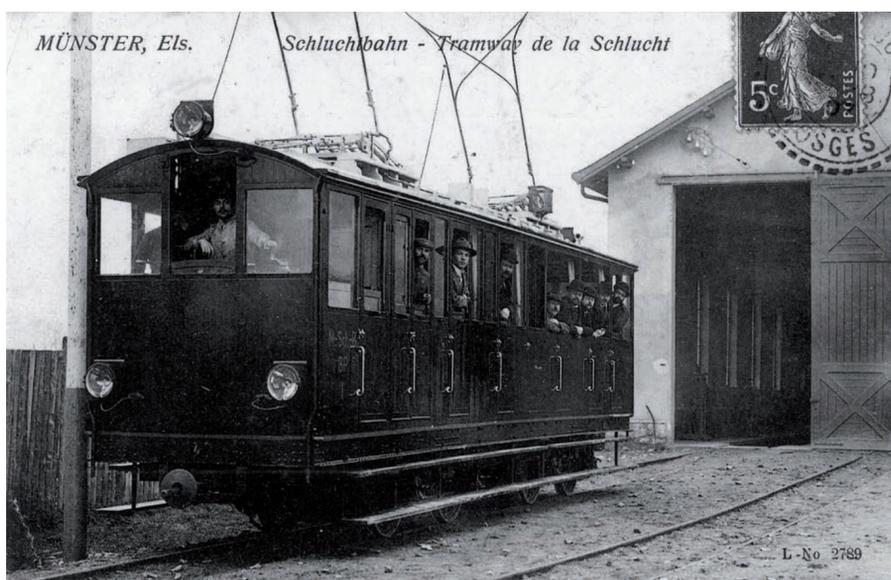
▲ « Départ à Munster », reproduction d'un tableau de Jean-Jacques Waltz, dit Hansi.



▲ Tracé de la ligne « Munster - Schlucht » (basé sur un plan de reconstruction de la ligne après 1918, in *Annuaire de la Société d'Histoire* n°34, 1980).

#### En savoir plus :

- > CHAPUIS Jacques, « La traversée des Vosges en voie métrique de Remiremont à Munster (première partie) », in *Chemins de fer régionaux et urbains*, n°216, 1989, pp. 12-17.
- > LAEDERICH Pierre et JACQUOT André, « Les trois lignes du col de la Schlucht », in *Connaissance du Rail* n°336-337, mai-juin 2009, pp. 4-15.
- > LESER Gérard, JACQUAT Gérard, *La photo au service de l'histoire, La vallée de Munster, Le tramway Munster-Schlucht et les environs de la Schlucht* (vol. 6), 1992.
- > SCHONTZ André, FELTEN Arsène et GOURLOT Marcel, *Le chemin de fer en Lorraine*, éditions Serpenoise, Metz, 1999.
- > SCHMITT Robert, « Feu le chemin de fer électrique de Munster à la Schlucht (1907-1914) », in *ASHVVM* n°34, 1980, pp. 40-44.
- > Le blog de Pierre : [www.le-blog-de-pierre.fr/l-histoire-du-tramway-munster-col-de-la-schlucht.html](http://www.le-blog-de-pierre.fr/l-histoire-du-tramway-munster-col-de-la-schlucht.html)



▲ Automotrice sortant du dépôt de Munster © Coll. Laurent Schaffhauser.



▲ Le départ du tramway à la gare de Munster © Coll. Laurent Schaffhauser.



▲ À proximité de l'actuelle Maison des Services (rue du Dr Heid) © Coll. Laurent Schaffhauser.



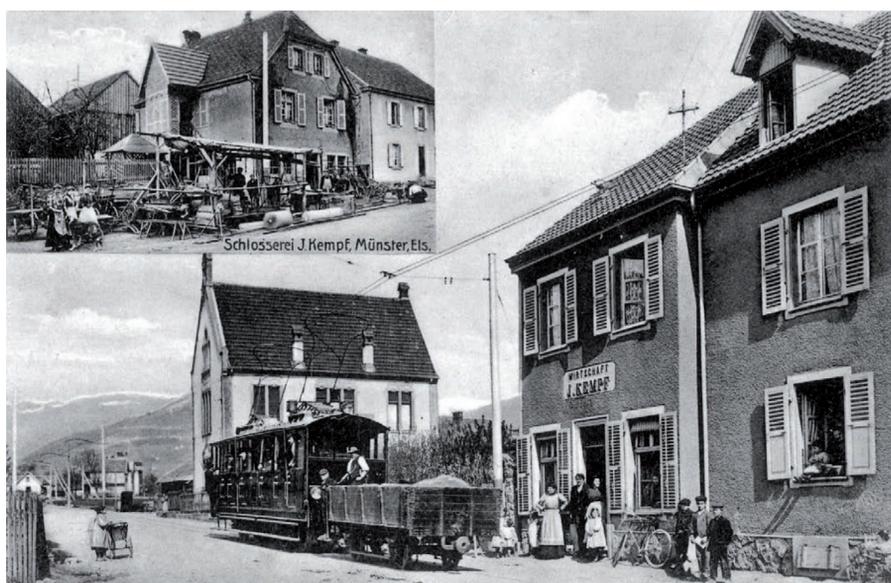
▲ Le parc Hartmann, le monument Kirschleger et au fond le tramway en route vers Stosswehr © Coll. Laurent Schaffhauser.



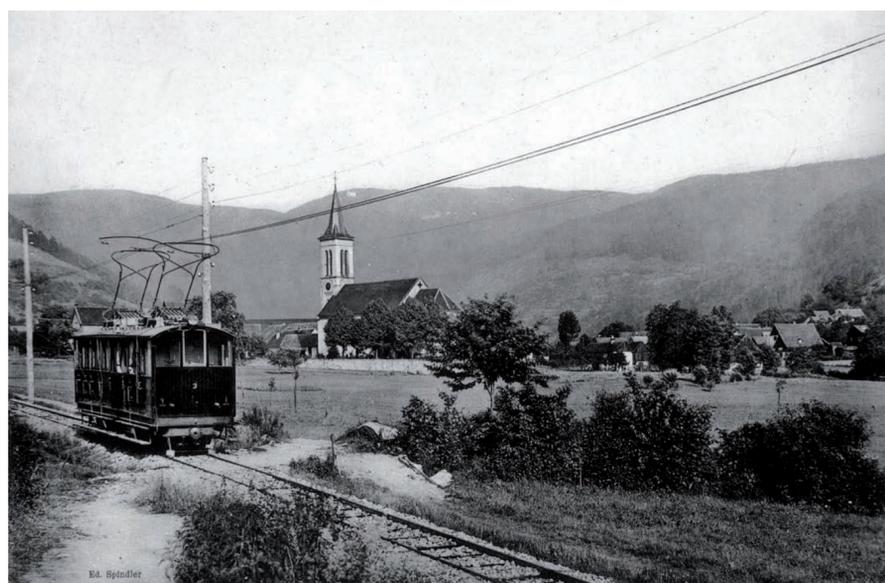
▲ Rue Rapp (à droite, l'actuelle Maison des Services) © Coll. Laurent Schaffhauser.



▲ Rue du 9<sup>ème</sup> Zouaves (vue vers le centre-ville) © Coll. Laurent Schaffhauser.



▲ Rue du 9<sup>ème</sup> Zouaves (on distingue le Temple de la Paix) © Coll. Laurent Schaffhauser.



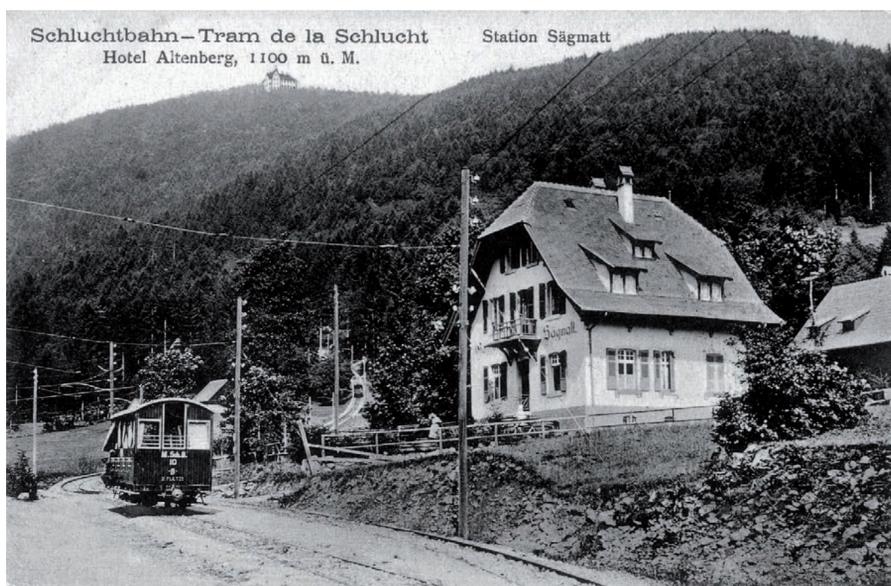
▲ Le tramway passait à côté de l'église d'Ampfersbach © Archives Municipales de Munster.



▲ Entre le Schmelzwäsen et la Saegmatt © Coll. Laurent Schaffhauser.



▲ Un peu avant la Saegmatt (à côté de la moraine) © Archives Municipales de Munster.



▲ La Saegmatt (actuel restaurant des Cascades), dernier arrêt avant l'Altenberg © Coll. Laurent Schaffhauser.



▲ Une automotrice sur le petit pont au début de la montée © Coll. Laurent Schaffhauser.



▲ Montée vers l'Altenberg et amorce de la section à crémaillère après la Saegmatt © Coll. Laurent Schaffhauser.



▲ Le tramway file entre les arbres © Coll. Laurent Schaffhauser.



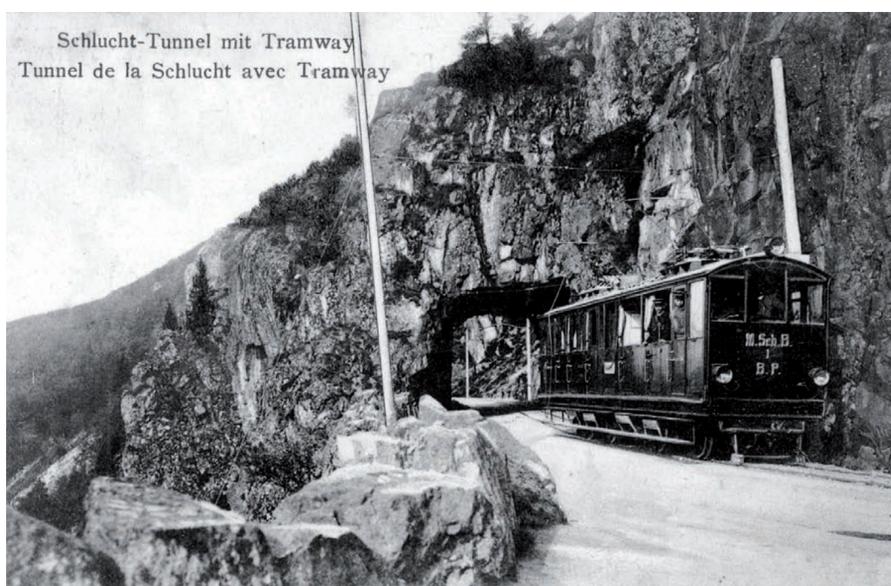
▲ Avant l'Altenberg © Coll. Laurent Schaffhauser.



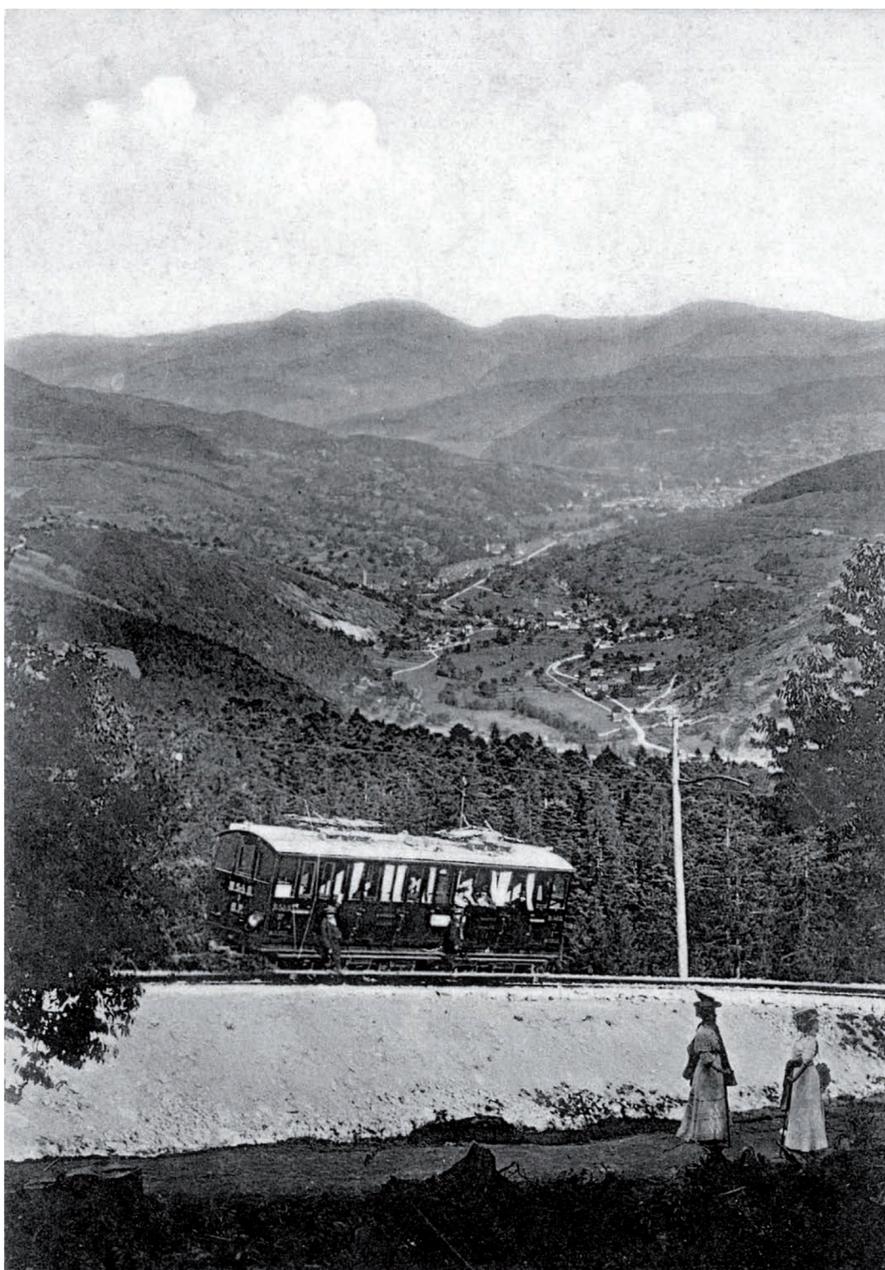
▲ Dernier tournant avant l'Altenberg © Coll. Laurent Schaffhauser.



▲ Arrêt devant l'hôtel de luxe Altenberg © Coll. Laurent Schaffhauser.



▲ Le passage du tunnel avant la Schlucht © Coll. Laurent Schaffhauser.



▲ Vue grandiose sur la vallée de Munster © Coll. Laurent Schaffhauser.



▲ Terminus de la Schlucht © Coll. Laurent Schaffhauser.



▲ Poteaux frontières et gare-bureau de la douane allemande © Coll. Laurent Schaffhauser.



▲ Restes du tramway au dépôt de Munster vers 1919-20 © Coll. Gérard Jacquat.