

Geschichtlicher Rückblick



Noch vor ungefähr vierzig Jahren konnten Wanderbegeisterte, welche über die Vogesenwege zwischen Abreschviller und dem Gebirgsstock des Donon wanderten, keines der zahlreichen Täler des Donon in Richtung Abreschviller durchqueren oder an ihm entlangwandern, ohne auf ein Bahngleis mit der unüblichen Spurweite 0,70 m zu stoßen. Wanderte der eine oder andere diesem Gleis aus Neugierde entlang, musste er allgemein keine lange Strecke zurücklegen, bevor er entweder auf ein Überholungsgleis stieß, auf dem mit Langholz beladene Loren abgestellt waren, oder auf eine Abzweigung, welche zu einer bewirtschafteten Forstparzelle führte.

Wenn auch die meisten wussten, dass das auf diese Weise vorgefundene Gleis zum Verkehrsnetz der Waldbahn von Abreschviller gehörte, kannten nur wenige ihre Geschichte, ihren Umfang und ihre Betriebsweise. Von diesem Bahnnetz bestehen heutzutage nur noch die letzten sechs Kilometer in nächster Nähe zu Abreschviller, welche für den Fremdenverkehr bewirtschaftet werden. Bevor die Zeit den Schleier des Vergessens ausbreiten kann, scheint es deshalb von Interesse, an den Ursprung und die Geschichte dieser Bahn zu erinnern, welche den Aussagen der Fachleute zufolge auf ihrem Höhepunkt eine der wichtigsten Waldbahnen Europas war.

Geographische und wirtschaftliche Lage

Der nördliche Teil des Gebirgsstocks DONON (Höhe 1008 m) besteht aus ausgedehnten hügeligen Waldgebieten mit einem Waldbestand von 80%. Die Staatsforste von Abreschviller, Walscheid und Saint-Quirin bilden ein zusammenhängendes, 11 500 Hektar großes Waldgebiet in einer Höhe von 300 bis 1000 Metern. Mehrere Täler: Weiße Saar, Rote Saar, Gelbe Zorn, Alberschweilerer Bach und ihre Zuflüsse ziehen vom Gebirgsstock herab. Dieser zu 75% aus Nadel- und zu 25% aus Laubbäumen (Buchen und Eichen) bestehende Wald erzeugt ungefähr 75 000 m³ Holz pro Jahr. Er wird von der Forstbehörde Office National des Forêts verwaltet.

Die geringe Bevölkerungsdichte und die wenigen Verkehrswege, die in ihn hineinführten, waren lange Zeit der Grund für die zu geringe Bewirtschaftung dieses Waldes. Das Schlagholz wurde von den wenigen bewirtschafteten Zentren in den leichter erreichbaren Gebieten mit Hilfe von Schlitten oder Ochsenkarren zu kleinen Sägewerken am Rande der ungestümen Bäche gebracht, von denen sie angetrieben wurden. Das Wasser wurde oftmals genutzt, um ihre Produktion durch Flößen talabwärts zu bringen.

Ankunft der Eisenbahn



Die Forstverwaltung hatte um die 1850er Jahre ein umfangreiches Programm für den Bau von Forststraßen ausgearbeitet, welches nur zu einem sehr kleinen Teil umgesetzt wurde. Im Jahr 1884 entschied sich die deutsche Forstverwaltung für den Bau einer Eisenbahn anstelle der geplanten Forststraßen, welche dem Alberschweilerer Bach vom Ort ZWEIBACH aus 5 km talauf folgte und bald verlängert wurde, um im Jahr 1888 13 km zu erreichen. Bei der ausgewählten Spurweite handelte es sich um die Spurweite der preußischen Militärbahnen, also 70 cm. Dies ist der einzige bekannte Fall, bei dem eine derartige Spurweite in Frankreich zum Einsatz gelangte.

Einige Jahre später wurde der geplante Bau einer Eisenbahn mit normaler Spurweite zwischen Sarrebourg und Abreschviller untersucht. Es stellte sich die Frage, ob die Strecke mit normaler Spurweite bis zum unteren Endbahnhof der Waldbahn in ZWEIBACH verlängert werden oder bis nach Abreschviller hinunterführen sollte. Die Niederlassung großer Sägewerke in Abreschviller, darunter eines von der Forstverwaltung bewirtschafteten Staatssägewerks, bewirkte, dass man sich für die zweite Lösung entschied : das normale Gleis sollte in Abreschviller enden, dessen SNCF-Bahnhof im Jahr 1892 gebaut werden sollte.

Ausbau der Waldbahn



Am 30. März 1892 zerstörte ein heftiger Sturm, welcher dem Sturm vom 26. Dezember 1999 gleichkam, das Waldgebiet und brachte ungefähr 200 000 m³ Holz zu Fall. Angesichts dieser enormen Menge an rasch zu verarbeitendem Material setzte die damalige deutsche Forstverwaltung unverzüglich alle untersuchten Planungen für den Ausbau des Schmalspurgleises, d.h. eine ungefähr 35 Km lange Strecke (Abstell- und Überholungsgleise nicht inbegriffen) um, welche in vier Monaten gebaut wurde. Fahrzeuge wurden eingekauft, während eine Werkstatt für die Wartung und Reparatur dieser Fahrzeuge in Abreschviller, in der Nähe des Staatssägewerks eingerichtet wurde. Die ersten Dampfzüge fuhren bereits am 5. Juli 1892 durch das Waldgebiet.

Einige Jahre später, nachdem das Holz des Sturmes aus dem Jahr 1892 verarbeitet worden war, ging die Forstverwaltung davon aus, dass der Ausbau des Bahnnetzes sich für den normalen Bedarf zu umfangreich gestaltete.

Ein Teil des bestehenden Bahnnetzes wurde nach einer Untersuchung für überflüssig erklärt : das Gleis wurde abgebaut, die Schienen und die überzähligen Fahrzeuge wurden verkauft.

Im Jahr 1902 stellte ein weiterer Sturm die Forstverwaltung vor 180 000 m³ zu verarbeitendes Holz. Ein weiterer Ausbau des Bahnnetzes wurde beschlossen.

Im Jahr 1918 umfasste es 50 Km Gleise. Es wurde bis ins Jahr 1939 weiter ausgebaut und erreichte ungefähr 73 Km, davon 9 Km Überholungs- und Abstellgleise

Betrieb



Zwei Züge verkehrten jeden Tag auf dem Bahnnetz: einer auf der Zorn-Strecke und der andere auf der Strecke der Roten Saar und des Alberschweilerer Baches. Sie zogen morgens leere Loren mit sich und ließen sie kurz oberhalb der Beladestellen zurück. Das im Wald geschlagene Holz wurde von 2 Holzfällern bis zum Gleis gebracht und mit einem Windenzugsystem auf die Loren verladen. Es wurde danach durch Schwerkraft auf das nächste, talabwärts gelegene Überholungsgleis gebracht und am Ende des Tages vom Zug mitgenommen, der nach Abreschviller zurückfuhr. Die einzelnen Loren wurden mit Hilfe einer langen, aufgeschumpften Holzstange mit einem Kupplungsring an jedem Ende an die nächste und die vorhergehende Lore sowie an die Lokomotive angekoppelt. Dieses System erlaubte einen großen Überhang der Ladung an den Enden der Loren und erleichterte den Transport des Langholzes ohne Stabilitätsprobleme oder Probleme bei der Kurvenlage. Jeder Zug konnte 50 bis 70 T Langholz befördern.

Ungefähr fünfzig Mitarbeiter wurden für den Betrieb der Eisenbahn eingesetzt (einschließlich der Belader und des Wartungspersonals).

Das jährliche Transportvolumen belief sich um 1958 auf 35 bis 40 000 m³, d.h. ungefähr die Hälfte der Holzproduktion des gesamten Waldgebiets, während die andere Hälfte unmittelbar über die Straße abtransportiert wurde, welche immer tiefer in das Waldgebiet führte.



Der Niedergang des Bahnnetzes

Im Jahr 1960 umfassten die Wege zum Abtransport des Holzes 61 Km Bahngleise und 92 Km Straßen. (42 Km Forststraßen und 50 Km als öffentliche Wege eingestufte Straßen). Die Gleise und die Fahrzeuge wiesen eine ausgesprochen starke Abnutzung auf, welche umfangreiche Ausbesserungsmaßnahmen bzw. gar eine Erneuerung erforderlich gemacht hätte. Außerdem gab es nun Holzlaster und Holzvollernter mit Anhängern, die flexibler und günstiger eingesetzt werden konnten als die Eisenbahn : das mitten im Wald verladene Holz konnte ohne weiteres Umladen unmittelbar zum Benutzer abtransportiert werden. Diese Erwägungen bewegten die Forstverwaltung zu dem Beschluss eines schrittweisen Rückbaus des Gleises und der Umsetzung eines Straßenbauprogramms über 85 Km, darunter 48 Km als Ersatz für die Strecke an der Roten Saar, welche der Donon-Straße bereits über ungefähr zwölf Kilometer entlangführte. Ein zusätzliches Programm mit Transportwegen- und -pfaden für die leichtere Zufahrt zum Holz wurde umgesetzt. Der Rückbau des Bahngleises begann im Jahr 1962. Im Jahr 1964 waren 40 Km Gleise abgebaut, wobei die Bahn Ende des Jahres 1966, nach 75 Jahren zuverlässiger und treuer Dienste, nicht mehr für den Holztransport genutzt wurde.

Touristische Revalorisierung



Die Forstverwaltung hatte die Bahn nach der Einstellung ihres Betriebs für den Holztransport bereits mehrere Jahre lang Touristengruppen zur Verfügung gestellt, welche einen entsprechenden Antrag stellten. An einigen Samstagen und Sonntagen wurden touristische Reisen veranstaltet. Als die geplante Aufgabe des Bahnnetzes bekannt geworden war, keimte in Absprache mit dem Fremdenverkehrsverein von Abreschviller deshalb unverzüglich der Gedanke auf, einen Streckenabschnitt zur touristischen Nutzung beizubehalten. Mit der Unterstützung der Forstverwaltung, bildete die Straßburger Vertretung des Verbandes der Freundeskreise der Nebenbahnen (Fédération des Amis des Chemins Fer Secondaires - FACS) unter dem Vorsitz von Herrn Dr. SINGER einen Ausschuss im Hinblick auf die Übernahme eines Streckenabschnitts und seines regelmäßigen Betriebs an den Sommerwochenenden.

Es wurde zunächst in Betracht gezogen, die Strecke ABRESCHVILLER-BRECHPUNKT, also ungefähr zehn Kilometer zu betreiben. Das Ende dieser Strecke gestaltete sich besonders hügelig, da es zwei aufeinanderfolgende Kehrtwenden umfasste, um einen umfangreichen Höhenunterschied überwinden zu können. Diese Situation hätte besondere Vorgaben für den Verkehr erforderlich gemacht, sobald es darum ging, Fahrgäste zu befördern. Es stellte sich sehr schnell heraus, dass diese Schwierigkeit sowie die zurückzulegende Entfernung die Betriebskosten beträchtlich erhöht

hätten. Um die Reise zu einem angemessenen Preis anbieten zu können, wurde der Ausschuss sich deshalb rasch bewusst, dass er seine ehrgeizigen Ziele einschränken musste. Auf diese Weise wurde die Strecke ABRESCHVILLER-GRAND SOLDAT, also 6,100 Km berücksichtigt.

Der ursprüngliche Ausschuss gelangte in den Vorteil verschiedener Zuschüsse nach seiner Umwandlung in den Verein Association du Chemin de Fer Forestier d'Abreschviller (ACFA) und ab Juni 1968 nahm ein regelmäßiger Wochenenddienst den Betrieb auf, und zwar mit der Dieselkleinlokomotive, welche die wenigsten Instandhaltungskosten erforderlich machte, sowie drei Schiebebühnen, die als offene Wagen umgebaut worden waren.

Dieses erste Betriebsjahr war von einem Erfolg gekrönt, der die optimistischsten Voraussagen übertraf, da mehr als 10 000 Touristen im Laufe der Saison befördert wurden.



Ermutigt von diesem Erfolg, verstärkte der Verein seine Anstrengungen und konnte auf diese Weise den Endbahnhof Grand Soldat ausbauen, einige Streckenabschnitte erneuern, die es wirklich nötig hatten, die Dampflokomotive Heilbronn 02-20 T, System Mallet wieder instand setzen und sich zwei geschlossene Personenwagen beschaffen, welche von der schweizerischen Wengenalpbahn unter äußerst günstigen Bedingungen abgetreten wurden (Strecke, die das Jungfraumassiv in der Nähe von Interlaken bedient). Der Umbau der Laufwerke erfolgte in den Werkstätten des Vereins, damit diese Wagen auf der Spurweite 0,70 fahren können, obwohl sie für den Verkehr auf Gleisen mit einer Spurweite 0,80 entwickelt waren. Parallel hierzu kümmerte sich die örtliche Abteilung des Club Vosgien um die Markierung einiger neuer Rundwanderstrecken in unmittelbarer Nähe zum Endbahnhof Grand-Soldat, bei dem es sich ebenfalls um einen bekannten Ort handelt, da man dort das Geburtshaus des im Jahr 1826 geborenen Schriftstellers und Eisenbahners Alexandre Chatrian besichtigen kann, der zusammen mit seinem Freund Erckmann aus Phalsbourg eine Reihe von Romanen schrieb, darunter den bekanntesten: « L'ami Fritz ».

Auf diese Weise gelangen wir zum 20. April 1969, welcher das offizielle Datum der zweiten Geburt der Waldbahn kennzeichnet, da der damalige Armeeminister Herr Pierre MESSMER an diesem Tag unter einem Schneeschauer sowie in Gegenwart zahlreicher Persönlichkeiten des lokalen Lebens und des Departements das symbolische Band des Einweihungszugs durchschnitt, der sich unter den Beifallrufen der Menschenmenge und zu den Klängen eines von der Blaskapelle « La Vosgienne » aus Abreschviller angestimmten Volksliedes kurz danach, Rauch und Dampf speiend, in Bewegung setzte. Seitdem wurde die zweite Dampflokomotive in Stand gesetzt (Decauville), 2 Wagen in Orléans eingekauft und zwei Wagen aus vorhandenen Drehgestellen gebaut, eine dritte Dampflokomotive 030 mit Schlepptender (JUNG 1944) in Österreich eingekauft, die am Abgangs- und am Endbahnhof eingerichteten Gleise durch eine 2 km 500

lange, vollständig wiederhergestellte und eingeschotterte Strecke ergänzt und Bahnhofs-Schalterhäuschen am Abgangs- und am Endbahnhof dank der Mithilfe des Fremdenverkehrsamts Abreschviller gebaut.

Die 10 000 Reisenden pro Saison (Mai-Oktober) des ersten Jahres erhöhten sich auf 25 000 und dann ab 1971 auf 35 000. Das Besucheraufkommen beläuft sich seither auf 25 bis 30 000 pro Saison.

