

LE CHEMIN DE FER

Le chemin de fer traverse le village et coupe celui-ci en 2 parties. Ce fut un bouleversement du paysage mais ô combien bénéfique pour la région, le village et sa population. La voie de communication vers Strasbourg et Sarreguemines a servi et sert toujours comme moyen de transport et de liaison pour rejoindre un lieu de travail ou d'autres destinations.



Vue du village divisé en deux par la voie ferrée

Dès 1855, il était déjà question du passage d'un chemin de fer. En effet en date du 30 août de cette année-là, une délibération du Conseil Municipal, sous la présidence du Maire Jacques Taeuffer, a déjà eu lieu concernant un projet d'établissement d'un chemin de fer de Lille à Strasbourg : « ... *ce chemin qui doit mettre la commune de Frohmuhl en communication directe et rapide avec l'Alsace et la Lorraine* ». Frohmuhl occuperait une « *position centrale entre*

Diemeringen et Wimmenau et desservirait d'autres communes». « Le Conseil émet donc les vœux les plus ardents pour la prompte réalisation du chemin de fer ».

En 1883, il est question de la ligne de chemin de fer entre Sarralbe, la vallée de l'Eichel (Oermingen, Lorentzen, Tieffenbach), le passage de la ligne de démarcation des eaux (*die Wasserscheide*), Wimmenau vers Ingwiller, puis plus loin vers Bouxwiller et Schweighouse. Le maître d'ouvrage était la Direction Générale du Chemin de Fer en Alsace Lorraine : *die Generaldirektion der Eisenbahn in Elsass Lothringen*.

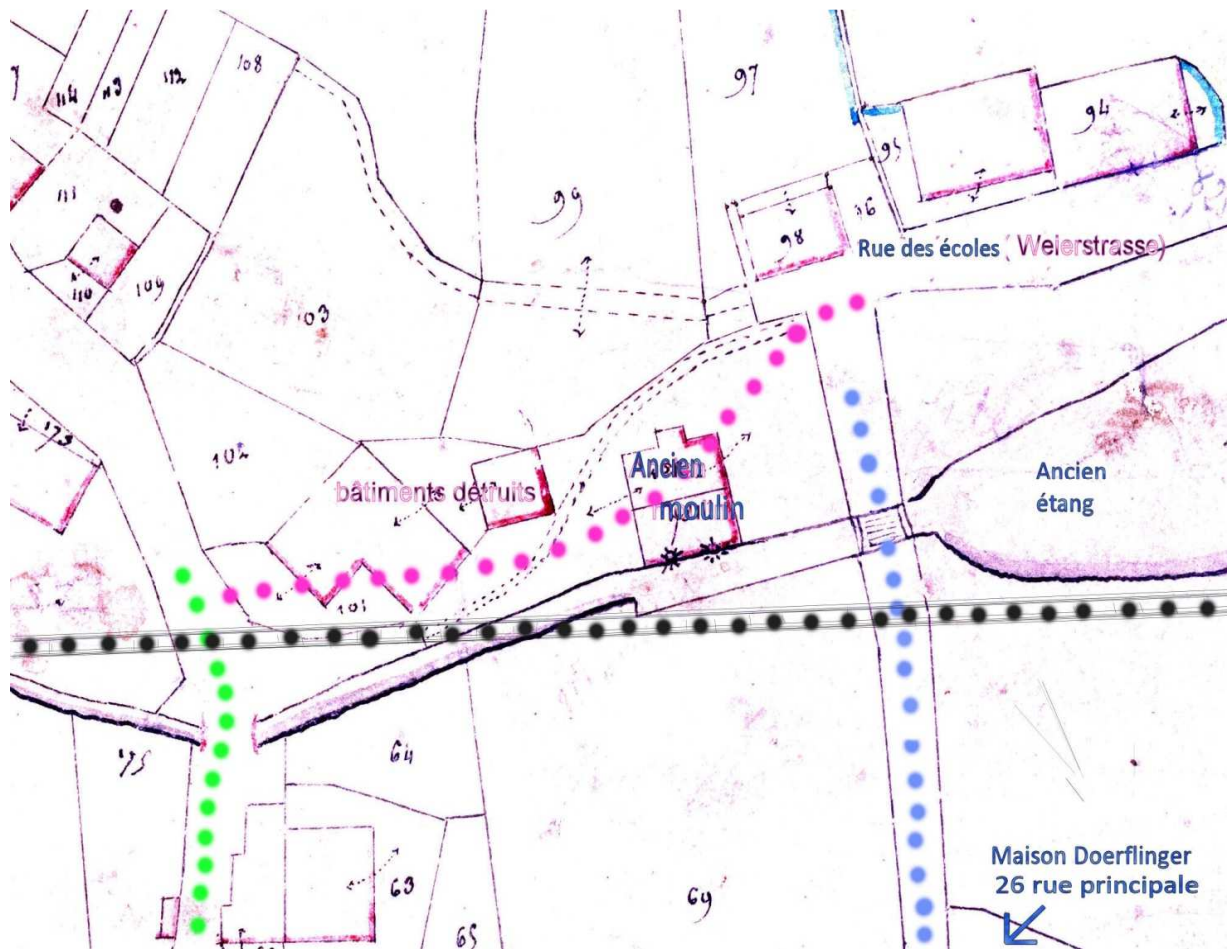
Les travaux entre Mommenheim et Kalhausen ont démarré en 1882-1883. Les ouvriers sont venus principalement du Luxembourg, de Belgique, du Palatinat et d'Italie. A Frohmuhl, les italiens étaient nombreux. Ils logeaient dans des baraquements mais aussi chez l'habitant (par ex. : la boulangerie Doerflinger a aménagé spécialement des chambres pour les héberger).

Le remblai sorti du tunnel de Puberg pendant sa construction a été acheminé par wagonnets vers le village pour créer la butte où seront posés les rails. Ces travaux n'ont pas seulement modifié le paysage mais ont occasionné la modification de tracés routiers ainsi que la destruction de certaines maisons et du moulin. C'est ainsi que l'école a été démolie et reconstruite en hauteur à l'emplacement actuel. Durant les travaux, la classe et le logement de l'instituteur avaient été aménagés dans un autre bâtiment et cela aux frais de la *Reichsbahn*. Voici des extraits du livre de délibération de juin 1893 : « *...die Annahme des Bauprojektes für den Bau des neuen Schulhauses, über die Erwerbung des Terrains dieses Baus.... die Hauptentschädigungen und die Nebenentschädigungen.....die Einrichtung der Schule in das Mühlgebäude und für die Wohnung des Lehrers bis zur Vollendung des neuen Schulhauses* ». La somme prévue était de 15200 marks pour le bâtiment et 1200 marks pour le terrain.

En avril 1894, la commune accepte l'abandon de la vieille école avec dépendance et jardin. La compagnie ferroviaire allemande donne 13000 marks et cet argent est reversé au fisc allemand à condition que soient pris en charge la nouvelle école, la garde des meubles dans un local et également le logement pour l'instituteur.

La gare mais aussi l'école ont été construites en grès comme les autres bâtiments tout au long de cette ligne de chemin de fer.

Les pierres de taille étaient entre autres sorties d'une carrière de grès située sur le ban de la commune d'Asswiller. Elles étaient acheminées par un système de train à crémaillère jusqu'à Tieffenbach puis taillées.



Extrait du plan de Frohmuhl datant de 1834



Ancien chemin reliant par un pont les routes vers Hinsbourg et Wingen sur Moder et l'actuelle rue des écoles. Ce dernier est supprimé lors de la construction du chemin de fer.



Début de la rue de la montagne passant sur le ruisseau. C'est après ce pont que le tunnel sur lequel passent les rails sera construit.



Tracé actuel du début de la rue des écoles. Des bâtiments dont le moulin ont été détruits



Tracé actuel de la ligne de chemin de fer

Lors de la délibération du Conseil Municipal du 8 juin 1893 en vue du passage de la ligne de chemin de fer, il était question de la suppression du chemin qui passait sur un pont reliant directement le village côté sud-est près de la montée vers Hinsbourg et l'actuelle rue des écoles* (la route vers Wingen sur Moder montait d'abord vers Hinsbourg pour descendre ensuite). Il avait été noté que

ce sera un préjudice (*ein Nachteil*) pour toujours. La commune refuse donc mais elle est d'accord s'il reste un passage pour piétons et chariots. En janvier 1894, la Direction Générale du chemin de fer informe le Conseil Municipal qu'elle n'est pas d'accord avec ce passage et propose l'autre chemin déjà prévu par eux (passage par le tunnel actuel et liaison vers la rue des écoles)*. *voir le plan ci-dessus

La compagnie ferroviaire allemande a également acheté des terrains appartenant aux habitants. Ci-dessous 2 extraits d'un acte de vente d'un terrain de Jacques Tœuffer et de Madeleine Dinckel pour la somme de 506 marks et 40 pfennigs.



Gemeinde *Tœuffermühl.*

Lohn- funde Nr.	Nr. des Vere- ins- Re- gisters	Kataster Blatt	Gewann	Kulturart	Erfur- derliche Fläche	Preis Ar.	Kaufpreis	Besondere Entschä- digung	Gesamtl. Kaufpreis
		1 106 d 199	Abhof	Weide	4,22	120	506,40		506,40

wörtlich: *Fundstück mit Kauf Mark 506 Pfennig*

Le 22 avril 1894, la délibération mentionne que la commune cède les parcelles gratuitement pour le passage de la ligne de chemin de fer.

Cette ligne a été inaugurée le 1^{er} mai 1895 et le trafic se faisait sur une seule voie jusqu'en 1897, date à laquelle la 2^e voie était fonctionnelle.



Plaqué de locomotive
Alsace Lorraine



Vue de l'ancien pont. On distingue le chemin qui a été coupé par le talus du chemin de fer

Plan du réseau ferré à la fin du 19^e siècle



La circulation des trains sur cette ligne était très importante. En premier lieu, elle servait au transport de matériaux lourds tels que charbon, minerai de fer, grumes, pierres de taille... Elle était également utilisée à des fins stratégiques militaires. Bien sûr, elle servait aussi pour le transport des voyageurs.



La gare de Frohmuhl à l'époque de sa fermeture

En 1991 une étude était rendue publique concernant la rentabilité de la ligne Strasbourg-Sarreguemines. Après plusieurs constats, il fallait, entre autre, améliorer le temps de transport. Ainsi le 25 septembre 1994 le projet s'est concrétisé. Plusieurs arrêts sont supprimés, dont Frohmuhl. Mais il est toujours possible d'utiliser ce transport car les usagers peuvent faire appel à un taxi pour être ensuite conduits à la gare de Tieffenbach. Ce trajet étant couvert par le billet SNCF.



Au temps où les trains de marchandises circulaient régulièrement sur la ligne Strasbourg-Sarreguemines.