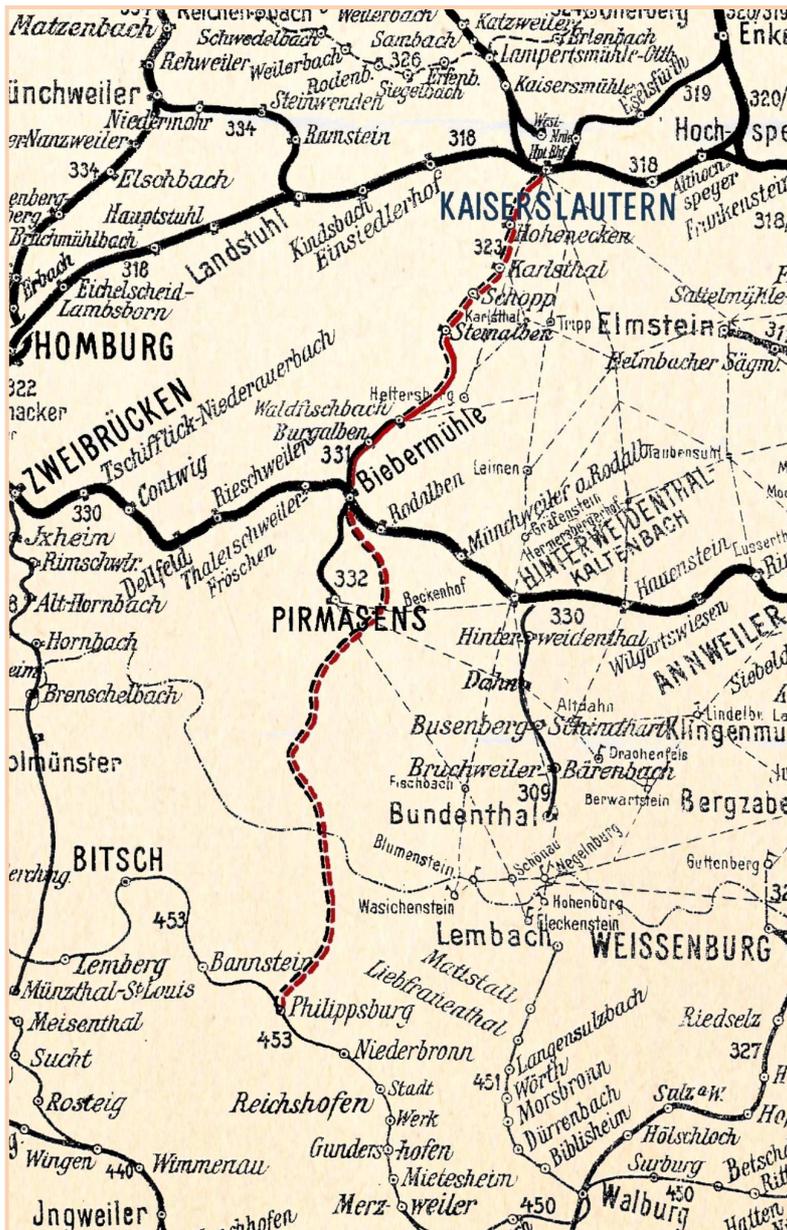


Projet de construction d'une ligne reliant Kaiserslautern et Pirmasens à Strasbourg via Niederbronn et Reichshoffen.



Depuis quelques décennies les deux villes de Kaiserslautern et de Pirmasens visaient une relation entre elles et Strasbourg. Leur souhait était totalement justifié au vu de la carte accusant bien des relations entre l'Est et l'Ouest du Palatinat sans qu'il en existât une entre le Palatinat central et son état voisin du Bas-Rhin. Bien que la distance à vol d'oiseau entre la relation de Landau à Wissembourg et Zweibrücken à Sarreguemines n'excédât pas les 80 km, les deux villes importantes de Kaiserlautern et de Pirmasens ne sont accessibles que par un important détour de 146 km. De Strasbourg à Kaiserslautern il faut parcourir 150 km en train pour une distance à vol d'oiseau de 76 km, représentant le plus souvent 3 à 4 heures de trajet. L'effort de ces deux villes consistait alors à établir une relation plus directe entre elles et la ligne existante de Bitche à Haguenau. Les intérêts communs de l'Alsace et du Palatinat ont conduit les deux régions à créer un comité d'action auquel appartenaient les représentants de Pirmasens et de Kaiserslautern ainsi que ceux de la ville et de la Chambre de Commerce de Strasbourg et ceux des autres villes intéressées comme Haguenau – Bischwiller – Reichshoffen et Niederbronn.

Une réunion publique fut tenue le 30 Octobre 1910 dans le salon du Casino de Niederbronn où le président du comité, Mr. MICHEL, notaire à Oberbronn et le premier maire de Pirmasens, Mr. STROBEL, expliquaient aux nombreux participants l'intérêt majeur d'une relation entre le Palatinat et l'Alsace. En outre le déclin de la situation balnéaire de Niederbronn rendait cette relation vitale pour la ville. Le tronçon palatin comporterait 27,250 km, et celui du côté Alsacien 14 km. Le raccordement devait se faire aux environs de Niederbronn. Tenant compte des intérêts légitimes de 120.000 habitants, une ligne directe répondrait amplement à leurs aspirations.

Lors d'une réunion le 4 mars 1903 le représentant de la Reichseisenbahn faisait état de sa position favorable à ce projet. Le 1^{er} Avril 1909, le même référendaire exprimait lors d'une session du Reichstag que *« si le gouvernement royal de la Bavière décidait de construire une ligne de chemin de fer autant dans l'intérêt alsacien que dans le sien, nous nous efforcerions d'en réaliser le raccordement à la ligne bavaroise »*.

Dans une lettre adressée le 14 août 1910 au Président du Comité d'action, le ministre des Chemins de Fer prussiens faisait savoir *« qu'il n'était pas opposé à une relation entre Pirmasens et le réseau ferroviaire alsacien à condition qu'elle soit établie dans l'intérêt de l'Etat et de l'Alsace-Lorraine »*. Le Secrétaire de la Chambre de Commerce de Strasbourg, Mr. H. HAUG tempéra néanmoins l'optimisme de l'Assemblée en relatant que la situation financière du « REICH » ne permettait pas la construction de lignes nouvelles. La projection de la nouvelle relation ne pourrait donc pas être envisagée avant l'achèvement du programme de 1902, qui comprenait toutefois le prolongement de la ligne de Wissembourg à la frontière bavaroise vers Bundenthal. Mais il est *« primordial que les deux administrations des chemins de fer – alsacienne et palatine – s'accordent sur l'importance réciproque du projet, ce qui correspond effectivement à la construction d'une ligne PIRMASENS à STRASBOURG, l'Alsace étant déjà reliée au Palatinat par deux lignes : celle par Lauterbourg et celle par Wissembourg »*.

L'orateur exposait également l'importance économique de la ligne où la ville de Wasselonne fournissait le cuir, celle de Bischwiller le lin et la flanelle pour l'industrie de la chaussure à Dahn et des entreprises satellites environnantes. Sans oublier l'intérêt touristique pour la ville de Niederbronn, très lésée par la construction des lignes de Metz à Sarrebruck et de Strasbourg à Sarreguemines. La nouvelle relation signifierait la relance de la ville thermale. Le président du comité d'action, Monsieur MICHEL soulignait lui aussi l'importance majeure de la ligne, proposant le raccordement de celle-ci à Philippsburg ou à

Reichshoffen comme étant la plus courte sur le territoire alsacien.

Messieurs KUFNER, premier maire de Kaiserslautern, REINHARD, directeur du port et représentant le maire de Strasbourg, WILTBERGER, député de Wissembourg se disaient favorables au projet. Une résolution adéquate fut établie et soumise en pétition aux différentes instances du Reich ainsi qu'à celles des deux Länder. Elle mentionnait notamment que :

- 1- *La construction de la ligne projetée depuis quelques années entre le Palatinat et l'Alsace s'est avérée primordiale et doit être entreprise d'urgence par une action commune des deux régions. La jonction des lignes existantes ou en instance de construction devra se faire par une nouvelle ligne rejoignant la ligne de Bitche à Haguenau.*
- 2- *L'intérêt du Palatinat et de l'Alsace est important et sa construction devra être séparée du programme de 1902.*
- 3- *La construction devra tenir compte d'une relation directe entre les villes de Kaiserslautern - Pirmasens - Niederbronn les Bains - Reichshoffen - Haguenau - Bischwiller et enfin Strasbourg et devra permettre la circulation de trains rapides.*

Le comité d'action souhaitait instamment que les instances compétentes des deux pays prennent une décision rapide pour que la construction puisse être entreprise dans un court délai afin de satisfaire aux aspirations et aux besoins de la population des deux régions.

Ont signé :

1° pour l'Alsace Lorraine :

Docteur MICHEL, Président — notaire et membre du Conseil Régional, d'Oberbronn,
Docteur SCHWANDER, suppléant — maire de Strasbourg,.

Monsieur LEONI, secrétaire — de Strasbourg,
Monsieur SCHALLER, Conseiller économique à la Chambre de Commerce à Strasbourg,

Suppléants

Monsieur HAUG de Strasbourg — 2^{ème} secrétaire.

Les maires ZILLIOX de Haguenau

HINTZ de Bischwiller

WACKERMANN de Reichshoffen

LEONHARD de Niederbronn les Bains

En outre: Monsieur le Baron Eugène de DIETRICH, maître de Forges à Jaegerthal,

Jules OPPENHEIMER, fabricant à Strasbourg

Charles MATHIS, retraité à Niederbronn les Bains

Théodor FREY, retraité, ex-secrétaire du comité des chemins de fer.

2° Pour le Palatinat :

Docteur KÜFNER, 1^{er} maire de Kaiserslautern

Monsieur HOFFMANN, adjoint Kaiserslautern

Monsieur MÜLLER, conseiller économique Kaiserslautern

Monsieur STROBEL, maire Pirmasens ;

Monsieur GERICHTEN, conseiller régional

Pirmasens,

Monsieur KEMMERLING, conseiller juridique Pirmasens

Monsieur SCHÜTZLE, inspecteur des chemins de fer Pirmasens

Mr. ZIEGLER, assesseur à l'office des bâtiments à Pirmasens

Mrs. ELIG — ROECKEL — MAGINOT.

Mais les décisions étaient prises par décrets et étaient sans appel ; elles venaient de Berlin et les directives de l'Etat Major conditionnaient le choix des lignes. Les vœux de la population n'influencèrent guère les dirigeants de la politique ferroviaire allemande.

Malgré l'intérêt de cette relation auprès des militaires le projet n'avait pas encore abouti à l'aube du conflit de 1914/18.

Auguste DORIATH

Source : BNU—M.112.729—Bahnverbindung von Kaiserslautern und Pirmasens mit Strassburg 1911

Erratum : Dans l'annuaire N° 30 page 27 note n° 7 – Il s'agit de Louis WACKERMANN, né le 14 juillet 1909, et non de Marcel-Charles WACKERMANN.

Nouveaux membres de la société d'histoire 2009 – 2010

Raymond Crenner	Reichshoffen	René André	Reichshoffen
Jean-Pierre Wambst	Reichshoffen	Richard Goetz	Gundershoffen
Thomas Lincker	Bouxwiller	Raphaël Sensenbrenner	Reichshoffen
Gisèle Rominger	Niederbronn	Christiane Mengus	Reichshoffen
Gérard Reymann	Reichshoffen	Gérard Picart	Reichshoffen
Marie-Astrid Schiff	Herrlisheim	Jean-Claude Schneider	Reichshoffen
Claude Voos	Niederbronn	Bernard Dietrich	Gundershoffen
		Jean-Michel Steinbach	Schirrheim

Membres Décédés

Francis de Hatten	Reichshoffen	Charles Lehning	Niederbronn
Madeleine Sensenbrenner	Reichshoffen	Charlotte Visse	Reichshoffen

Charlotte Visse était membre actif de notre Comité.