

**Genèse de la Ligne 24.**  
*Tongres - Visé - Montzen.*

Textes et Archives :  
Armand BOVY.

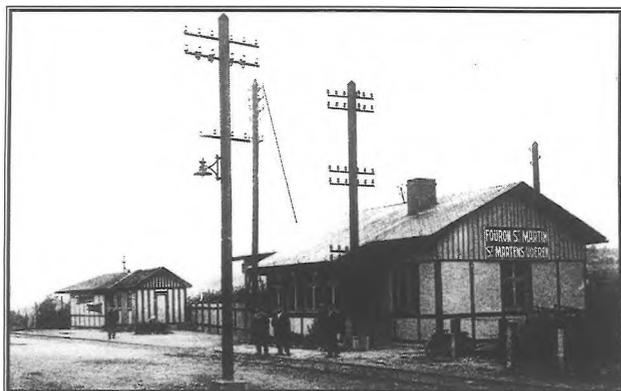
Photos et Images numériques :  
Jean-Claude ADAM.

Conception : Graphic Médias.  
Tel : 04/379.66.68.

(Jusque 09.96 : 041/79.66.68)

A  
7  
0  
2  
6  
4  
4  
2

**Dans le cadre du :**  
**80e anniversaire de la Ligne.**



1.  
La gare de Fouron Saint-Martin en 1925..

## Préface.

### 1996 : la ligne 24 a 80 ans.

C'est à l'occasion de cet anniversaire que Monsieur Armand BOVY publie cette plaquette. Celle-ci est tout particulièrement consacrée à la construction des ouvrages d'art de la zone ferroviaire de Visé entre la bifurcation de Glons (bk 5.283) et le tunnel de la Galoppe à Rémersdael (bk 34.455). Les amateurs d'histoire ferroviaire et de photographies seront enchantés par cet ouvrage.

La ligne 24, construite par l'occupant allemand entre janvier 1915 et décembre 1916, est essentielle à notre économie nationale : elle est actuellement une des plus importantes relations du trafic marchandises de notre réseau. Elle permet de relier le port d'Anvers, plusieurs gares Belges (tant à l'importation qu'à l'exportation), la France et la Grande-Bretagne aux réseaux Allemand, Autrichien, aux pays Nordiques et aux pays de l'Est. Elle permet également le passage du trafic intérieur. Pas moins de 200 parcours empruntent journellement cette ligne.

Sa construction exigea des travaux gigantesques : j'en veux pour preuve le tunnel de Veurs, la tranchée de Berneau et le talus de Visé-Haut.

Une très importante main d'oeuvre fut nécessaire, de nombreux travailleurs furent occupés à cette réalisation, parmi eux beaucoup de prisonniers de guerre et principalement des Russes.

Un grand nombre y perdit la vie : cet ouvrage leur est dédié.

René MARX.  
Chef de Gare.  
Visé.

FONDS  
DUMONT de  
CHASSART

## Avant - propos.

Dès le mois de décembre 1914, lorsque les Allemands ont décidé la construction d'une ligne de Chemin de fer reliant Tongres à Aix-la-Chapelle via Visé et Montzen, actuellement numérotée 24, les conversations les plus hypothétiques ont circulé à son sujet pendant les quatre ans qu'a duré la guerre. Pour la compréhension du texte qui suit, nous résumerons les 80 ans qui ont précédé sa mise en chantier.

En 1821, à l'occasion de l'établissement d'un canal entre Bruxelles et Charleroi, Thomas GRAY, ingénieur Anglais et inventeur d'un système de traction à vapeur d'eau, présenta un projet de Chemin de fer qui offrait beaucoup plus d'avantages que la voie d'eau. Cette proposition fut repoussée par le Gouvernement des Pays-Bas et Monsieur GRAY s'en fut proposer son invention à l'Angleterre.

Vraisemblablement à la suite de la construction d'un Chemin de fer de 18 km, en avril 1829, reliant les charbonnages du Grand Hornu au canal de Mons - Condé, un industriel Liégeois, John COCKERILL - d'origine Anglo-Saxonne, propose la création d'une voie ferrée reliant Anvers à la Meuse.

Le 12 décembre 1830, le Gouvernement provisoire charge son ministre de l'Intérieur de faire effectuer une étude sur les avantages comparés d'un canal et d'un Chemin de fer entre Anvers et Maestricht (que l'on croyait définitivement dans le giron belge).

Le 24 août 1831, un arrêté du ministre de l'Intérieur confie à deux ingénieurs, Gustave DE RIDDER et Pierre SIMONS, qui avaient étudié en Angleterre l'invention de la traction par locomotive à vapeur d'eau, le soin d'établir un avant-projet de voie ferrée allant de l'Escaut (Anvers) jusqu'au Rhin (Cologne). Par le Traité des XXIV articles du 15 novembre 1831, la Belgique doit abandonner Maestricht aux Hollandais.

Le 10 février 1832, les deux ingénieurs déposent un deuxième projet qui consiste à relier Anvers à Cologne en passant par Diest - Tongres - Visé - Moresnet et Aix-la-Chapelle; un embranchement aurait relié Liège au tronc principal.

Le 1er mai 1834, le Roi Léopold Ier signe la loi autorisant l'Etat à construire une ligne de Chemin de fer partant de Malines et se dirigeant vers Verviers, avec embranchement vers Bruxelles, Anvers et Ostende. Cette loi sera complétée par celle du 21 mai 1837 qui envisage un réseau en étoile dans 4 directions au départ de Malines, dont la ligne de l'Est : Malines - Louvain - Tirlemont - Waremme - Liège - Verviers - Welkenraedt. Ce n'est qu'à partir de 1863 que l'idée initiale refait surface avec de très nombreuses variantes.

Le sujet devient à ce point sérieux que l'ingénieur DE RUDDER, directeur du service de la Voie aux Chemins de fer de l'Etat se rend en 1901 à Berlin pour y négocier l'implantation de cette ligne en projet. Des signes tangibles d'une menace de guerre se font jour le 11 juin 1903 lorsque le Gouvernement Belge décide une levée importante d'impôts nouveaux. Quelque 400 millions de FB sont en effet nécessaires à l'exécution de la nouvelle loi militaire destinée à renforcer le système défensif du pays. Il ne reste rien pour financer le projet de chemin de fer.

Pourtant, le 7 août 1913, le nouveau ministre des Chemins de fer, Monsieur VAN de VUVER, déclare avoir ouvert de nouveaux entretiens avec les Allemands. Un embranchement sera construit de Tongres vers Aix-la-Chapelle, liaison plus indispensable pour le Limbourg qu'une ligne à grande vitesse. Les Allemands auraient été bien mal inspirés de refuser une telle aubaine.

L'ont-ils construite à l'aide de plans belges ? C'est possible mais pas nécessaire puisqu'ils avaient des ingénieurs comme officiers de réserve.

La ligne a donc été une voie de pénétration pour charrier des flots de trains militaires ballottés entre les fronts Est et Ouest. Prévüe opérationnelle par les Belges après 10 ans de travaux, elle l'a été après 2 ans par les Allemands.

# 1. Les Entrepreneurs Allemands.

Afin de rétablir au plus vite les ouvrages d'art détruits par les armées belge et française, les militaires Allemands font appel à des firmes de leur pays pour hâter la reprise du trafic. Dans le même temps, ces firmes sont sollicitées pour renforcer les lignes de pénétration et en poser de nouvelles. Parmi ces dernières, la nouvelle ligne qui doit relier Tongres à Aix-la-Chapelle est de loin la plus importante par l'envoie des moyens à mettre en oeuvre.

Aussi, afin de conjuguer les verbes réparer et construire ; quelques firmes s'installent déjà le samedi 9 janvier 1915 le long de la ligne à construire. C'est ainsi que la firme Grün & Bilfinger s'installera à demeure, au même titre qu'une succursale, entre Veurs et Moresnet afin de raccourcir le trajet la séparant de son siège social sis à Mannheim et le théâtre des opérations.

L'un après l'autre, des entrepreneurs allemands arrivent sur le terrain, et les travaux seront exécutés de janvier 1915 à fin décembre 1916. Durant près de deux ans, ils travailleront d'arrache-pied au gros oeuvre de la ligne : terrassements et ouvrages d'art.

Les militaires répartissent aux diverses entreprises des parties de la ligne : des lots au nombre de 17, compte tenu du raccordement de Ronheide.

Les grands ponts forment chaque fois un lot bien séparé. Par contre, les tunnels sont repris dans de simples lots de terrassements, les constructeurs de tunnels étant des entrepreneurs de terrassement. Certains entrepreneurs reçoivent plusieurs lots suivants l'importance des firmes; d'autres lots, comme les viaducs, sont partagés entre plusieurs entrepreneurs qui se complètent.

Parmi les firmes qui livrent le gros du travail, nous trouvons quelques chefs de file du bâtiment, voies ferrées, ponts, etc... Dyckerhoff & Widmann, Philipp Holzmann (12.000 salariés en 1913), Grün & Bilfinger, M.A.N. - GUSTAVSBURG (10.000), Gütehoffnungshütte <sup>(1)</sup>. De petites firmes, comme Stöcker (1.500) voient quadrupler leurs effectifs suite aux ordres de guerre.

Pour plusieurs de ces firmes, la ligne Tongres - Aix-la-Chapelle (ligne 24) n'est pas la première ni la dernière contribution à la guerre. Elles seront aussi dans l'obligation de disperser leurs effectifs. Stöcker, par exemple, construira les six premiers kilomètres de la ligne et le raccordement Cornillon - Vennes par le percement du tunnel de Froidmont. Par contre, d'importantes firmes n'ont nulle part participé à des projets de guerre : Berger de Berlin (voies ferrées) et Harkort, de Duisbourg (ponts).

Dès 1895, Holzmann a travaillé au Chemin de fer Anatolien en Turquie que l'Allemagne voyait comme allié militaire important. Il est très possible que les firmes Siemens Bauunion GmbH et Hochtief AG aient contribué à l'effort de guerre Allemand. Nous n'en avons toutefois pas trouvé trace pour la ligne qui nous intéresse. Pour l'arrivée des constructeurs allemands, un impôt de 580 millions FB est décidé.

La base de l'accord entre les entrepreneurs et l'autorité militaire est le Kolonialvertrag, un contrat modèle qu'on utilise en cas d'exécution de travaux publics dans les colonies. On l'utilise ici parce qu'il ne nécessite pas un cahier des charges précis, mais bien une estimation rapide des frais. Il permet aux firmes concernées d'obtenir des indemnités pour frais d'administration.

Cette forme d'accord permet à l'autorité militaire d'intervenir au cours de l'exécution du projet. Cet accord est basé sur la confiance, mais il en résulte quelquefois des frictions comme la question des paiements.

(1) La forge (hütte) de Gütehoffnung avait appartenu à Frédéric KRUPP mais était passée en d'autres mains.

L'attribution des lots ne s'effectue pas selon le modèle classique des adjudications publiques. Il y a des adjudications partielles où l'on décide simplement de l'attribution. Des délais sont déterminés. Des primes sont attribuées à ceux qui terminent les travaux avant l'échéance. Les firmes organisent le travail au départ de Baubüro's locaux (Bureaux de chantiers). Parfois ceux-ci prennent l'allure de vraies filiales.

Dyckerhoff & Widmann va agrandir son bureau de Moresnet comme centre de toutes ses activités dans les parties occupées de Belgique et de France.

Au moment de la plus grande activité (été 1916) il y a journallement plus ou moins 12.000 travailleurs occupés à la nouvelle ligne, principalement des Allemands, des Belges et des prisonniers Russes. Ce n'est pas la première fois qu'un tel nombre est utilisé sur des chantiers de chemin de Fer allemands : à la construction d'une partie de la ligne Paderborn - Kassel en 1853, 10.000 à 15.000 travailleurs furent employés.

Ce n'est pas seulement chez nous que, durant la guerre 1914-1918, plusieurs nationalités travaillent au Chemin de fer : 10 nationalités sont présentes à la construction du tunnel de Remagen en 1918.

L'industrie allemande a beaucoup de peine à trouver de la main d'oeuvre : une grande partie de son personnel est sous les drapeaux et la production du matériel de guerre absorbe de plus en plus le personnel. Il est à remarquer que ce sont les firmes elles-mêmes et non les militaires qui doivent prendre l'initiative de recruter du personnel. Le personnel dirigeant et les hommes de métier sont recrutés dans leur propre milieu.

On tire la ficelle avec les commandants pour la libération de personnel mobilisé. Même pour la mutation des gens de métier allemands vers la Belgique, les militaires ne font pas exception à la règle. En Belgique, les firmes ont leur propre agence de recrutement; l'aide du Deutsches Industriebüro est évoquée mais cet institut envoie les meilleurs éléments en Allemagne.

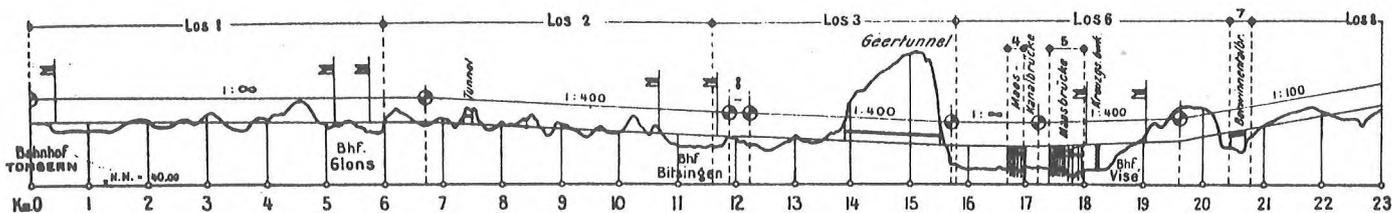
Certains Belges, destinés à la déportation en Allemagne (ordre du 03.10.16), sont attribués à la ligne. Ils viennent du Brabant Wallon, de Jodoigne et Perwez et s'échappent directement après leur arrivée sur place.



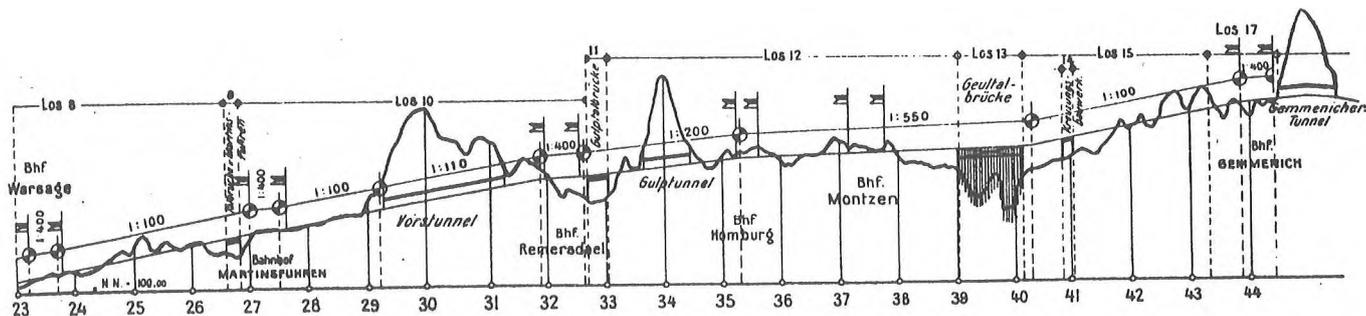
2. Ancienne carte Allemande de la région de Visé. Vers 1920.

## 2. Les Chantiers.

Lots.	Limites.	Nature des travaux.	Entrepreneurs Allemands.
1	0 à 6	Voie + Ponts + Racc. au Liégeois-Limbourgeois.	Heinrich Stöcker : Köln/Mülheim.
2	6 à 11,6	Voie + Ponts + Tunnel de Glons.	Carl Brandt : Düsseldorf.
3	11,6 à 15,8	Voie + Tunnel de Wonck.	Philipp Holzmann : Frankfurt-am-Main.
6	15,8 à 20,4	Rehaussement de la vallée de la Meuse. Tranchée de Berneau et Racc au Liège-Maestricht.	Philipp Holzmann : Frankfurt-am-Main. Philipp Holzmann : Frankfurt-am-Main.
4	16,6 à 17,5	Pont sur le Canal : Piliers. : Tablier.	Sager & Woerner : München. Dortmunder Union.
5	17,3 à 17,9	Pont sur la Meuse: Piliers. : 4 Tabliers Ouest. : 6 Tabliers Est.	Sager & Woerner : München. Dortmunder Union.
7	20,4 à 20,8	Viaduc de Berneau (Berwime).	Hein, Lehman et Cie.: Düsseldorf/Oberbilk.
8	20,8 à 26,6	Voie + Ponts.	Hüser & Cie. : Oberkassel/Siegbkreis.
9	26,6 à 26,8	Viaduc de Fouron-Saint-Martin (Voer).	Hüser & Cie. : Oberkassel/Siegbkreis.
10	26,8 à 32,7	Voie + Tunnel de Veurs.	Wayss & Freytag : Neustadt/Haardt.
11	32,7 à 33,5	Viaduc de la Galoppe à Rémersdael.	Grün & Bilfinger : Mannheim.
12	33,5 à 39	Voie + Tunnel de la Galoppe à Rémersdael. Raccordement à la ligne du Plateau. Raccordement à la ligne Belgo-Prussienne.	Dyckerhoff & Widmann : Wiesbaden/Biebrich. Dyckerhoff & Widmann : Wiesbaden/Biebrich. Dyckerhoff & Widmann : Wiesbaden/Biebrich.
13	39 à 40,1	Viaduc de Moresnet (Geule) : Piliers Ouest. : Tabliers Ouest. : Piliers Est. : Tabliers Est.	Dyckerhoff & Widmann : Wiesbaden/Biebrich. M.A.N. - Gustavsburg : Mainz. Grün & Bilfinger : Mannheim. Gütehoffnungshütte : Oberhausen.
15	40,1 à 43,3	Voie + Ponts.	Lenz & Cie. : Berlin.
14	40,9 à 41,1	Pont de Boschhausen (Moresnet).	Franz Schlüter : Dortmund.
17	43,3 à 44,5	Voie + Pont.	Sächsische Tiefbau, GmbH : Dresden.
16	Geulthal-Ronheide.	Voie + Ponts + Raccordement à la ligne 37.	Lenz & Cie. : Berlin.



3. Chantiers entre Tongres et Warsage.



4. Chantiers entre Warsage et Gemmenich.

### 3. Le Tunnel de Wonck.

Ce tunnel à double voie coupe la ligne de partage des eaux du Geer et de la Meuse, situé entre Wonck et Lixhe, il traverse une colline appelée aussi la Montagne Saint-Pierre.

Il s'agit du lot n° 3, et l'exécution du travail incombe à la firme Philipp Holzmann, de Frankfurt-am-Main, et qui effectue aussi les travaux de rehaussement dans la vallée de la Meuse, le raccordement de Visé Bas - Visé Haut et la grande tranchée de Berneau.

Cette firme a construit en 1909-1914 le Königsshultunnel à Heidelberg sous la surveillance de l'ingénieur Ernst GABER qui représente maintenant à Visé l'autorité militaire : le Streckenbauamt B.

Le tunnel de Wonck est certainement influencé par le tunnel de Heidelberg. Il a une longueur de 1.640 mètres, une largeur de 8,60 mètres et une hauteur de 6,50 mètres. Suivant la fiche B 34.8.1, établie par la Direction SNCB de la Voie, il est repris entre les bk 13.839 et 15.476. La maçonnerie sera effectuée en pierre de Namur de 0,70 à 1 mètre d'épaisseur, avec apport de pierres du pont des Arches de Liège détruit par l'armée Belge en août 1914.

Holzmann place les travaux du tunnel sous la surveillance civile de ses ingénieurs HÜNERWADEL et LEEGER. Des ateliers sont construits à chaque extrémité, et les hommes de métier viennent d'Allemagne. Le personnel non qualifié est composé de Wallons et de Flamands. Quelques militaires Allemands sont aussi concernés au début. Des Suisses sont repérés le samedi 31 juillet 1915.

Les travaux débutent le 21 mai 1915 côté de Wonck et le 7 juin 1915 côté de Lixhe par un Vorstollen (couloir) de 4,4 mètres carrés. Ensuite, ce couloir sera agrandi jusqu'à 11 mètres carrés. Les masses de terre (127.000 mètres cubes de craie cimentifère) seront utilisées aux 2/3 au rehaussement de la vallée de la Meuse. Le vendredi 17 décembre 1915, les deux équipes se rejoignent. Le Gouverneur Général VON BISSING (1) est venu à cette occasion et une petite fête est donnée le 18 à la ferme du Pierreux à Wonck.

En accord avec les théories de GABER, une couche d'asphalte est étendue au-dessus de la voûte, elle-même protégée par une couche de béton. L'espace restant entre la voûte et le rocher calcaire est comblé avec des pierres et même avec du béton.

Le tunnel est entièrement maçonné le mardi 3 octobre 1916 ; les charpentiers sont remerciés le mercredi 24 décembre 1916, et il est prêt le 30 décembre. A cette date, 8 à 900 soldats fignolent les abords et posent les rails. On a relativement peu souffert de l'eau et des pressions latérales.

Il y a eu toutefois quelques effondrements : le samedi 19 juin 1915 suite à une explosion et en juin 1916. Le plus grave a eu lieu le jeudi 9 décembre 1915 quand l'entrée de Wonck s'est effondrée en isolant 22 ouvriers qui ne seront libérés que 40 heures plus tard (2). Sur une longueur de 68 mètres, on utilisera alors la méthode de construction ouverte : excaver, voûter, remblayer. La moyenne d'avancement des travaux aura été de 3,3 mètres par jour, contre 2,1 m au tunnel de Heidelberg.

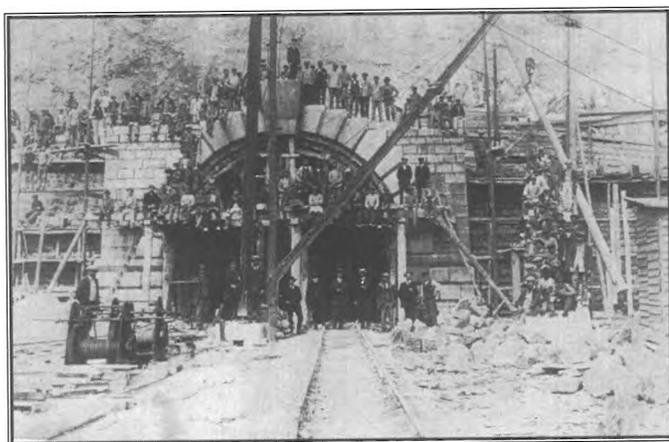
(1) Gouverneur militaire de Belgique et du Nord de la France du 3 décembre 1914 au 19 avril 1917.

(2) La Direction avait promis une prime de 1.000 francs si l'oeuvre était terminée pour Noël.

**3 + 1/3 pour l'assiette de Bassenge**



5.  
Train de marchandises venant  
de Genk, à la sortie du tunnel,  
côté Visé. (20.05.1996)



6.  
Les ouvriers construisant le  
tunnel, côté Visé

## 4. Le Tunnel de Veurs.

Le projet original de la ligne prévoyait un tunnel de 1.971 mètres de long à travers la ligne de partage des eaux du Veurs et de la Galoppe (Guip) à Rémersdael. On constate cependant que les assiettes à élever dans cette région n'absorberont pas les masses de terre qui en seront extraites. On décide alors de prolonger le tunnel côté Visé et de porter sa longueur définitive à 2.130 mètres. L'épaisseur de la couche de terre au-dessus de ce prolongement ne sera que de 5 à 16 mètres. La route La Planck - Hagelstein passe 70 mètres plus haut.

Ce tunnel fait partie du lot n° 10, long de 6 km, attribué à la firme Grün & Bilfinger de Mannheim.

Le mercredi 14 avril 1915, le percement du tunnel, côté Visé, a commencé à l'aide d'une puissante machine d'extraction.

Le vendredi 28 mai 1915, les militaires répondent positivement à la requête de la firme de poser chaque voie dans une galerie séparée selon l'exemple Italien. Les axes se situent distants de 18 mètres. La capacité du travail sera surtout concentrée sur la galerie Nord (Voie gauche en montant vers Montzen).

La firme charge Paul HEIN de la direction des opérations. On installe des ateliers à chaque extrémité de l'ouvrage, notamment à Veurs et à Zinnich. Contrairement à Holzmann, à Wonck, la firme Grün & Bilfinger emploie des ouvriers de nationalités étrangères pour son tunnel.

Au bout de trois mois d'un travail acharné, Paul HEIN s'aperçoit qu'il faudra une éternité pour percer le tunnel car le personnel n'est utilisé qu'aux deux extrémités, autrement dit, 2.000 mètres ne sont pas en chantier. Il décide alors de multiplier par trois la capacité de travail en forant deux puits verticaux. Les entailles préparatoires à l'entrée côté Montzen ne sont pas encore terminées.

Les travaux débutent le jeudi 19 août 1915 par le forage d'un puits vertical de 50 mètres de profondeur, à 910 mètres de l'entrée côté Montzen. Au fond de ce puits, on commence dans chaque sens un couloir de 1,60 m. de large et 1,80 m. de haut. Côté Visé, on décide de forer un puits de 27 mètres de profondeur, à 570 mètres de l'entrée, juste au milieu des deux futures galeries. De là, on creusera dans les deux sens un couloir de 3 x 3 m. d'ouverture, mais après 80 mètres, on réduit les dimensions à 1,60m. x 1.80 m. à cause des eaux. Cette dernière percée est réalisée le mercredi 1<sup>er</sup> septembre 1915. Ces deux puits seront conservés comme bouches d'aération.

Le tunnel aurait dû être maçonné à la méthode autrichienne, mais vu le manque de temps, on décide, en mai 1916 avec l'autorisation des militaires, de placer tous les mètres une armature métallique à la place de la maçonnerie. Une solution de secours est aussi suggérée : poser une ligne provisoire par Hagelstein, mais elle ne sera pas retenue.

La galerie Nord est provisoirement terminée au début février 1917. A ce stade, les travaux ont progressé de 3,90 mètres par jour. Malgré l'effort considérable livré sur cette partie la plus difficile de la ligne, le tunnel de Veurs reste un point d'interrogation pour sa mise en service.

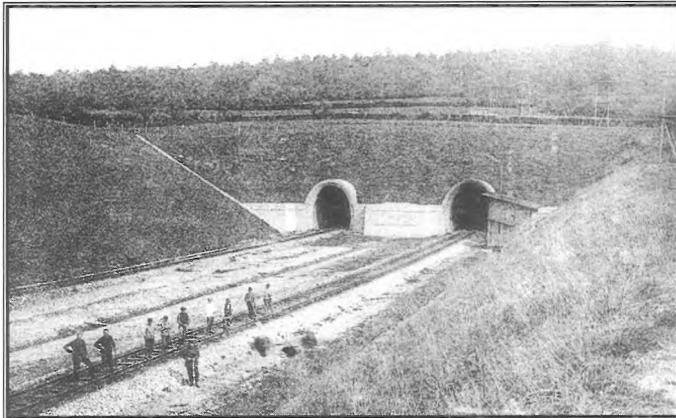
Entretemps, on a travaillé à la galerie Sud. La percée est réalisée fin mars 1917 et une petite fête est organisée à cette occasion. Cette galerie est définitivement terminée le 15 décembre 1917 avec ses parois en béton et sa voûte en briques dures.

Les deux galeries sont reliées par quelques passages latéraux. A cette date, la galerie Nord n'est définitivement terminée que sur une longueur de 27 mètres à chaque embouchure. Entre les deux entrées Ouest (côté visé), un écriteau marque la date de sa construction : Vörsstunnel 1915 - 1917.

Comme les nappes aquifères ont été coupées, la source du Veurs tombe à sec. Les eaux de ruissellement proviendront maintenant du tunnel même et rejoindront la Voer en plein coeur du village de Fouron Saint-Martin.

C'est au tunnel de Veurs qu'aura lieu le plus grave accident de travail de la ligne. Le 9 février 1917, six personnes trouvent la mort : un Flamand, deux Wallons, un Hongrois, un Croate et un Italien. Ce qui donne un échantillon des représentations européennes de cet ouvrage. L'accident est dû à l'augmentation de la puissance d'une locomotive dont le moteur a fini par exploser.

A notre connaissance, la seule photocopie du plan original nous vient de la Direction de la Voie à Bruxelles. Elle porte le n° F 13.5.2 - 06748. Il s'agit d'une coupe de la 2<sup>ie</sup> Röhre (2<sup>ème</sup> pertuis) daté de : Vörs, im April 1917, sans autre approbation, complétée d'une niche personnelle. Ce pertuis a une ouverture de 5 m et une hauteur de 6,50 m. La paroi a une hauteur de 2,83 m et la voûte une flèche de 2,77 m. Ces deux parties ont une épaisseur de 64 cm.



7.  
Réfection de la voie en 1923.  
Côté Montzen.

8.  
Machine diesel allemande  
venant de Aix et sortant du  
tunnel en direction de Visé.  
(22.05.1996)



## 5. Le Tunnel de la Galoppe à Rémersdael.

Nous avons très peu de documents concernant cet ouvrage d'art. Il s'agit d'un tunnel à double voie, long de 795 mètres, construit au travers de la ligne de partage des eaux de la Galoppe et de la Geulde par la firme Dyckerhoff & Widmann à qui échoit le lot n° 12.

Le plan R 12 3/1 représente la coupe du tunnel. Il est simplement daté : Homburg den 4. November 1915  
Dyckerhoff u. Widmann A.G.  
Baubüro «Homburg».

Le plan R 12 3/2 représente le profil en long de ce tunnel. Comme le précédent, la date a été volontairement effacée et retranscrite par une personne peu scrupuleuse : Homburg den 18. Januar 1913  
Dijckerhofn. Widmann A.G.  
Baubüro «Homburg».

Le plan R 12 3/3 représente diverses coupes de ce même tunnel. Les indications de lieu, date et firme sont complètement effacées.

L'ouvrage commence à la bk 33.660 et finit à la bk 34.455 <sup>(1)</sup>. A la bk 33.600, la hauteur des rails se trouve au niveau 197,75 et au niveau 202,25 à la bk 34.500 ; soit une dénivellation de 4,50 m sur une longueur de 900 m avec une rampe de 0,005 % entre Remersdael et Homburg. Sa largeur est de 8,60 m et sa hauteur utile est de 6,55 m. La paroi a 1,20 m d'épaisseur et la voûte 90 cm.

Le territoire de Homburg devient un immense chantier. Le samedi 22 avril 1916, on y recense plus de 700 ouvriers : Namurois, Liégeois, Luxembourgeois, Limbourgeois et Italiens. Ils logent dans sept baraquements.

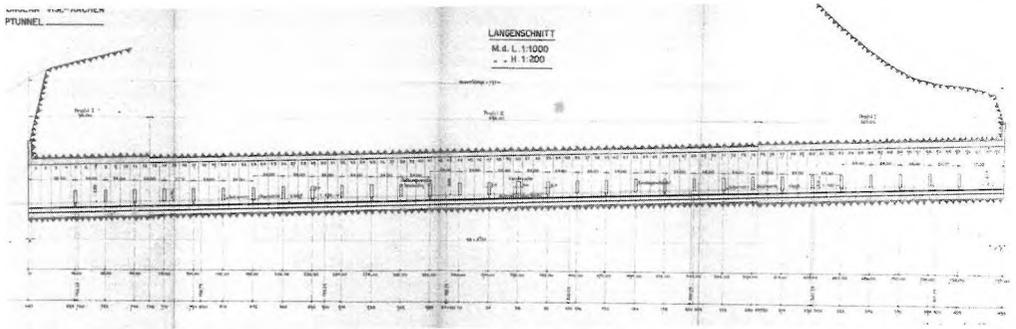
Les ouvriers Italiens et Flamands ne fraternisent pas. Les contremaîtres sont Italiens. Les ouvriers reçoivent de 43 à 95 pfennig l'heure et en travaillent 10 par jour, même la nuit. Le coût est de 3,50 francs pour la nourriture. Un oeuf coûte 25 centimes à la cantine, plus 10 centimes pour le faire cuire.

Le dimanche 1<sup>er</sup> octobre 1916, on enregistre un éboulement sur une longueur de 16 mètres, côté Montzen.

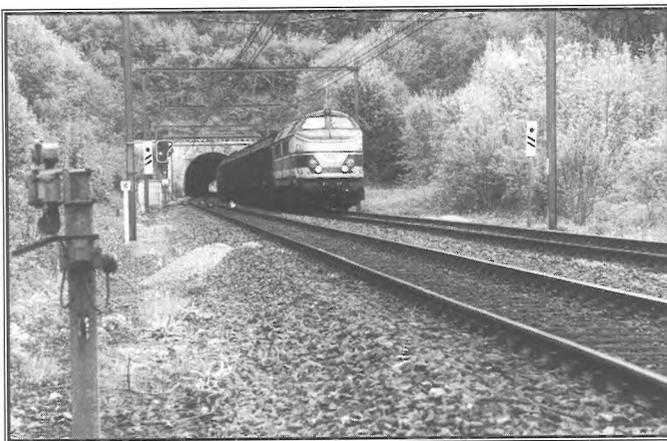
Le tunnel est achevé le mardi 14 novembre 1916.

---

(1) Alors que certaines firmes situent leurs ouvrages d'art au centimètre près, il n'est pas rare de constater des différences énormes dans des plans qui situent, comme ici le tunnel à 33.700 - 34.495, soit 40 mètres plus loin. (33.658 - 34.455 : plan 24.07 A/IC 00 du 22.11.1982).



9.  
Plan du Tunnel.



10.  
Train de marchandises venant  
d'Allemagne, sortant du tun-  
nel en direction de Visé.  
(22.05.1996)

## 6. Le Pont sur le Canal Liège - Maestricht.

C'est en mars 1915 que le Baùableitung a dessiné les plans du projet d'un pont sur le canal Liège - Maestricht (nom officiel Belge de l'époque), Maaskanal (nom attribué par les Allemands) et qui deviendra Canal Albert en 1938.

Pour une raison qui nous échappe, c'est la firme GUSTAVBURG qui en a dressé les plans alors que se sont d'autres firmes qui l'ont construit. Comme tous les plans d'origine, ceux que nous avons pu consulter ont été quelque peu modifier par la suite : suppression des renseignements en langue allemande (en écriture gothique) et des trois approbations réglementaires (avec lieux, dates et signatures).

Le plan V.8.1.1 (classement SNCB) est simplement daté : GUSTAVBURG im DECEMBER 1915.

Tout porte à croire que les modifications apportées au plan original n'ont été motivées que par une nouvelle pose de rails à une date non précisée mais se situant entre les deux guerres. Ce viaduc constitue l'entièreté du lot n°4 attribué à deux firmes allemandes.

Les deux culées et les cinq piliers ont été coulés en béton damé par la firme Sager & Woerner entre le 21 août 1915 et le 13 mai 1916.

Les charpentes métalliques ont été montées par la firme Dortmunder Union entre le 18 mars 1916 et le 1<sup>er</sup> septembre 1916 à l'aide d'échafaudages.

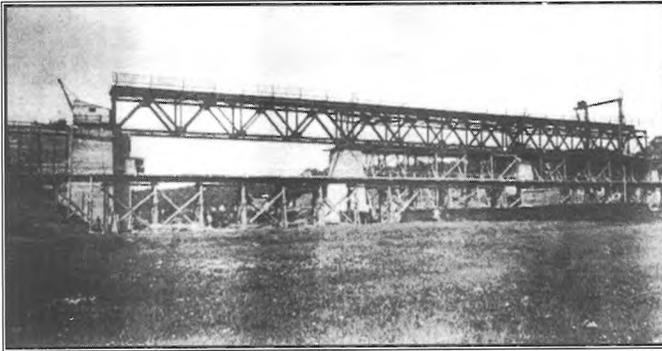
Avec la maçonnerie des deux culées comprises, le pont a une longueur totale de 360 mètres. La partie métallique (326 mètres) est composée de trois enjambées de terre de 35,60 m, dont la hauteur est de 5 m et la largeur de 4,50 m, et d'une charpente GERBER ayant une enjambée de 44,95 m sur la terre, une de 62,30 m sur le canal et une de 44,50 m sur la terre. La partie flottante sur le canal mesure 53,40 m.

Repris au niveau 72.00 à chaque bout, le pont est donc parfaitement horizontal. Il a fallu 12.000 m<sup>3</sup> de béton et 2.100 tonnes de fer pour le construire. La largeur entre garde-fous est de 8,10 m avec possibilité de doubler la voie par le Nord.

Le plan V 8.1.2 est daté GUSTAVSBURG, im September 1915. Il décrit la coupe transversale d'une poutrelle de 35,60 mètres.

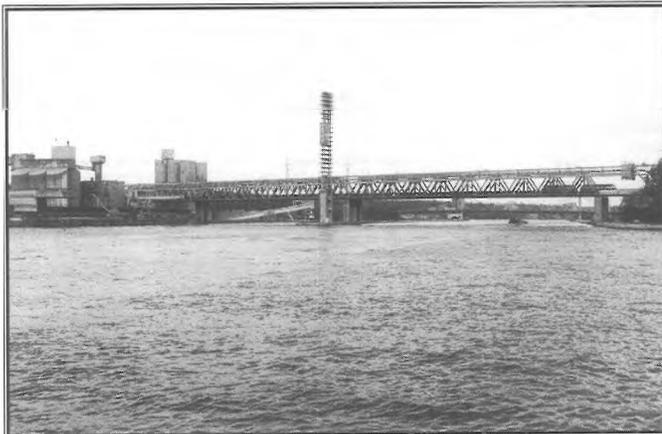
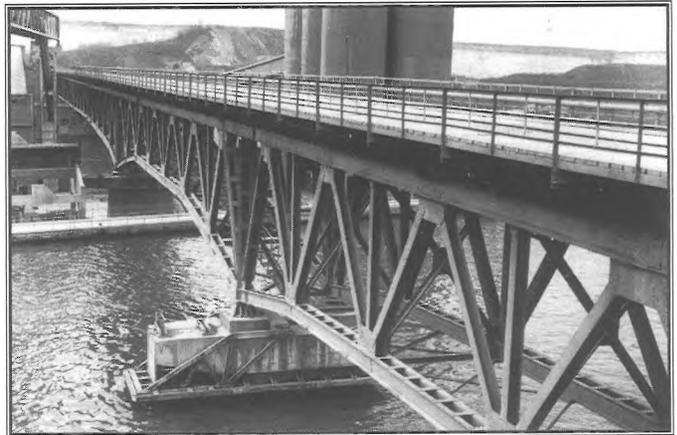
Les plans V 8.1.3, 4 et 5 sont datés GUSTAVSBURG, im SEPTEMBER 1915. Ils décrivent une des poutrelles de 35,60 mètres sur sa longueur.

Les charpentiers sont remerciés le mercredi 24 mai 1916.

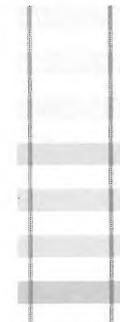


11.  
Construction du pont. 20.05.1916

12.  
Le pont avant sa démolition pour permettre l'élargissement du Canal et l'électrification de la ligne.



13.  
Train traversant le nouveau pont et longeant la cimenterie de Haccourt. (20.05.96)



## 7. Le Pont sur la Meuse à Visé.

C'est le Baùableitung I qui a dessiné les projets de ce pont métallique sur la Meuse à Visé et qui fait totalement partie du lot n° 5.

Il prévoit une partie sur le fleuve avec trois arches de 70,90 et 70 mètres d'enjambée et une partie sur la terre avec 7 arches de 30 mètres d'enjambée chacune. A la limite des deux parties, il apporte des tours qui atteignent une hauteur de 39 mètres. Des tours et des portes sont des décorations agréables à regarder aux anciens ponts. L'ensemble a la forme du Jugenstil.

Prévu entièrement en béton, sa longueur est de 530 mètres. La ressemblance de cet ouvrage avec les ponts de Kempen (Allgau) construits par Dyckerhoff & Widmann est remarquable. Le projet final du pont sur la Meuse sera une interprétation en fer du projet militaire original : 3 + 7 enjambées.

Les trois grandes arches au-dessus du fleuve sont formées d'une charpente du type GERBER ou CANTILEVER avec trois enjambée de 75,30 - 93 - 75,30 mètres. Les sept enjambées de la partie «inondation» mesurent : 5 de 41,90 et 2 de 40,50 mètres. La longueur totale atteint 536 mètres.

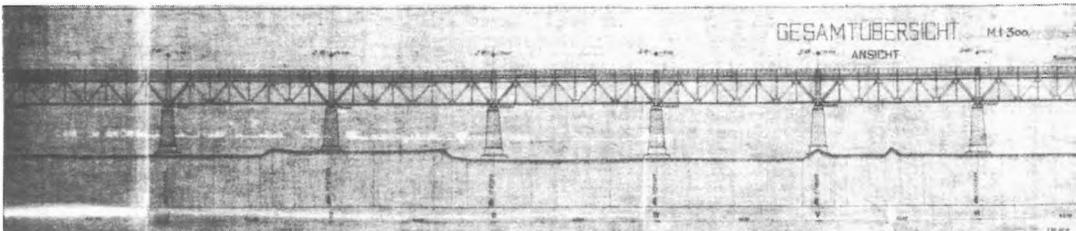
Une charpente métallique Cantilever a en son milieu une partie flottante qui repose avec des charnières sur les deux autres parties comme des consoles (en Anglais CANTILEVERS). Cette méthode est aussi nommée GERBER, d'après l'ingénieur GERBER de la firme GUSTAVSBURG (1832 - 1912). Cette partie flottante du pont a 69,60 mètres de longueur. Les charpentes de la partie inondable ont 5,50 m de haut et 4,50 m de largeur. La charpente GERBER a naturellement une hauteur adaptée, soit ici 11 mètres sur les piliers VIII et IX.

Du 11 septembre 1915 au vendredi 28 juillet 1916, les piliers sont coulés avec du beton damé par la firme Sager & Woerner. La fondation des piliers s'effectue à l'aide de parois métallique (système LARSEN). Cette méthode existe depuis 1900. Le système des fondations à l'aide d'air comprimé est déjà connu mais n'est pas employé ici

Les dix charpentes sont montées au moyen d'échaffaudages.

Les six charpentes Est sont montées par Hein, Lehmann & Cie entre le 6 juin et le 16 septembre 1916.

Les quatre charpentes Ouest sont montées par la Division Dortmunder Union du Deutsch-Luxemburgische Bergwerks und Hütten A.G. entre le 1<sup>er</sup> août et le 30 septembre 1916.



Il faudra 26.500 m<sup>3</sup> de béton et 3.100 tonnes de fer fournis par la firme Thyssen (Allemagne) pour réaliser le pont.

Le samedi 4 décembre 1915, le premier pilier du pont est bétonné derrière la sucrerie de Devant-le-Pont. Le lundi 14 août 1916, le tablier et le parapet sont en voie d'achèvement.

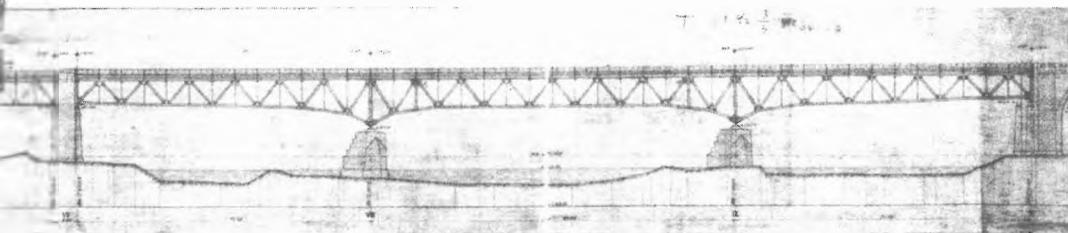
Sur le plan V 8 2/3, dessiné par la firme GUSTAVSBURG im Juli 1915, nous relevons les données principales simplifiées à partir du pilier VI. Au début du pont, les rails se trouvent à la hauteur 72,101. et à la fin à 73,441, soit une rampe de 1,34 mètres. La largeur totale est de 8,10 mètres.

#### Pilier

0	avec point d'appui au km	17.39059	40,50 m + 0,50 en porte à faux.
I		17.43109	41 m
II		17.47209	41 m
III		17.51309	41 m
IV		17.55409	41 m
V		17.59509	41 m
VI		17.63609	40,50 + 0,50 en porte à faux.
VII		17.67659	6 m d'épaisseur
		17.68259	75,50 m à 70° de l'axe des rails
VIII		17.75809	93 m à 70° de l'axe des rails
IX		17.85109	75,50 m
X		17.92659	

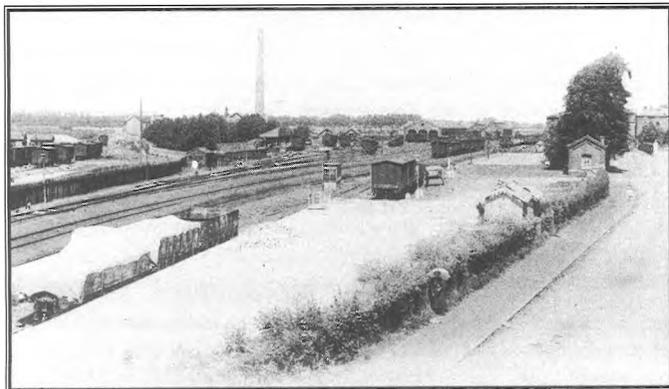
Contre la dernière culée vient s'adosser la grande arche en béton, montée au-dessus du quai des Fermettes, entre la Meuse et la ligne 40. C'est aussi en-dessous d'elle que passait une voie de raccordement «A Mouse» se terminant en cul-de-sac quelques mètres au-delà.

Le premier plan d'origine connu de la ligne ne commence qu'à Visé et porte le n° V 8.2.67 - 09866. Il est simplement daté : BAUNTERNEHMUNG SAGER & WOERNER VISÉ, 4 März 1916.



14. Plan du pont.

## 7. Le Pont sur la Meuse à Visé.



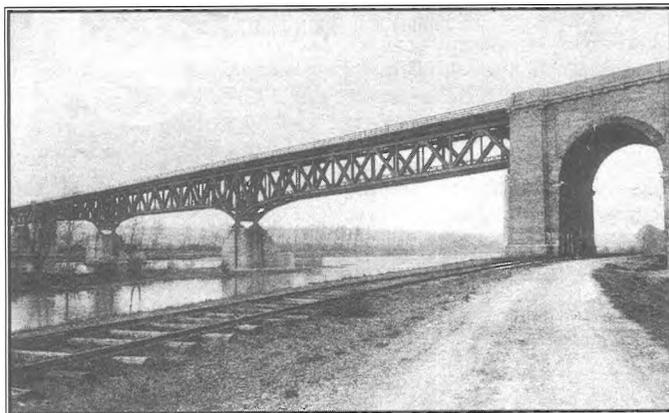
15.

L'intérieur de la gare au début du siècle et avant la construction de la ligne 24.



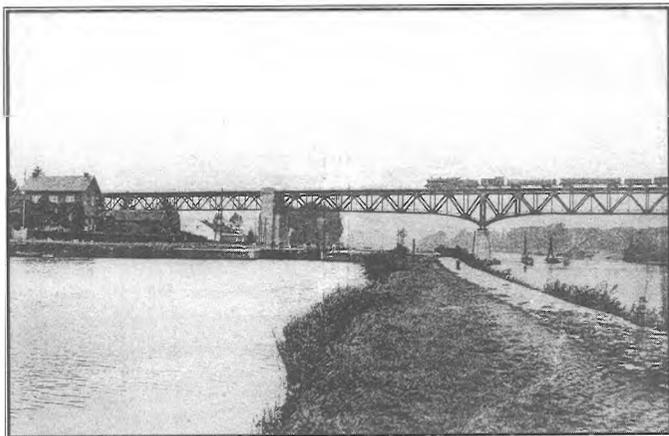
16.

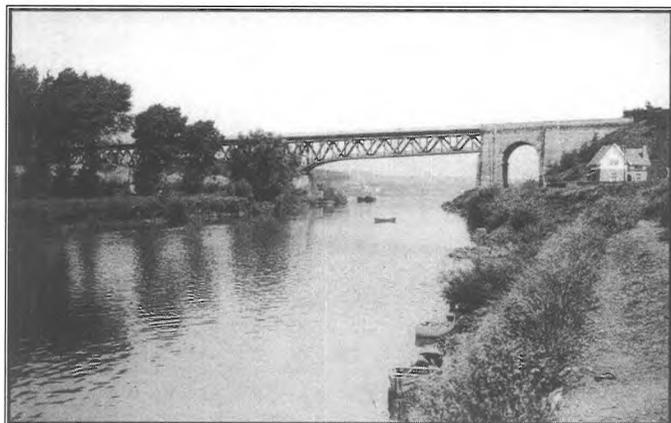
Raccordement «A Mouse»



17.

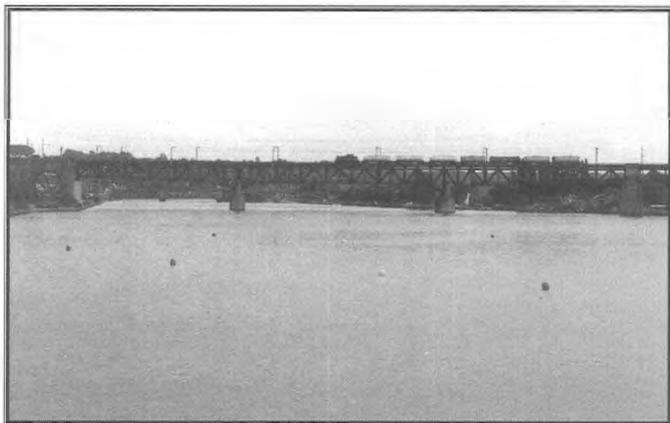
Train vapeur sur le pont.  
Vers 1920.





18.  
Le pont et la Meuse dans  
les années 1930.

19.  
Le pont des «Allemands»  
avant l'électrification de la  
ligne et les travaux de  
modernisation de la Meuse.



20.  
Train traversant le pont et  
venant de l'usine E.C.C. de  
Lixhe. (20.05.1996)

## 8. Le Viaduc de Berneau.

Cet ouvrage d'art constitue le lot n° 7 et a été attribué à la firme Hüser d'Oberkassel.

La photocopie du plan original du viaduc de Berneau porte le n° V 8.5.1 - 06757.

Il a été dessiné : Oberkassel, Siegkreis, im November 1915.

Gesellschaft für Cementsteinfabrikation.

Hüser & Cie.

OBERKASSEL, SEIGKREIS.

UNTERNEHMUNG für BETON - u. EISENBETONBAU.

Les approbations réglementaires par le Streckenbauamt C (situé à Fourn-Saint-Martin) et par le Bauableitung (Liège) ne sont pas renseignées. Il a été définitivement approuvé à Bruxelles sous le n° 6667/15 le 13 février 1916. Signé : TECKLENBURG.

Sa longueur au sommet est de 231,50 mètres. Sa largeur totale, les parapets en béton compris, est de 9,65 m, celle-ci pouvant être portée à 16,30 m en cas de dédoublement de la ligne par le Nord.

Il a fallu 12.000 m<sup>3</sup> de béton damé pour le construire. Il est situé à la bk de 20.600 <sup>(1)</sup>. Il est composé de 9 arches de 15,30 m et 2 arches à 3 charnières de 27 mètres. Les charnières sont réalisées en intercalant du carton goudronné.

Venant de Visé, sa présentation est la suivante : une ouverture de 15,30 m à moitié enterrée, une ouverture de 27 m sur la route de Visé - Berneau déviée en S, sept ouvertures de 15,30 sur la vallée, une ouverture de 27 m sur la Berwinne et une ouverture de 15,30 à moitié enterrée.

Les deux culées sont construites comme les piliers. La première a une largeur de 15 m et la dernière une largeur de 14 m. La largeur des autres piliers est de 9,21 m.

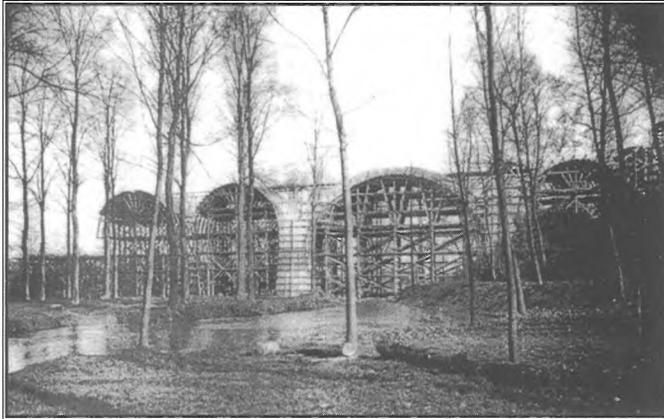
Ces douze piliers présentent les caractéristiques suivantes :

Pilier :	Niv. Base	Arche :	bk 20	Fondations.		
				Niv. rail	Largeur	Hauteur
I	67,81			86,25	8,00	2,00
II	68,36	17,30			10,00	3,00
III	68,36	31,00			10,00	2,80
IV	69,30	18,70			6,80	2,00
V	68,90	18,10			6,90	2,00
VI	68,40	18,10			7,00	2,00
VII	68,10	18,10			7,20	2,00
VIII	67,60	18,10			7,40	2,00
IX	66,91	18,10			7,50	2,00
X	63,90	18,70			12,80	4,00
XI	67,94	31,00			11,50	3,50
XII	75,75	17,30		88,56	5,40	2,00

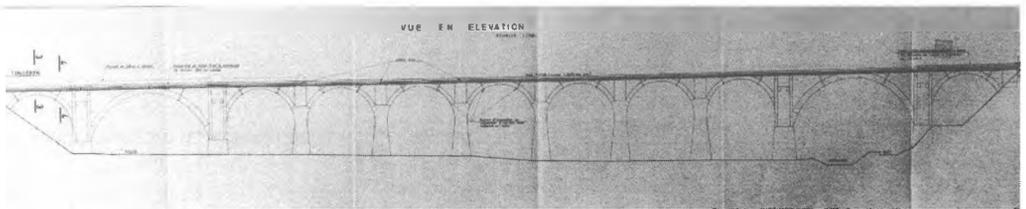
\* L'ouvrage débute au niveau 86,25 (au rail) et finit au niveau 88,56, soit une dénivellation de 2,30 m sur 2,31, soit une rampe de 1%.

Le lundi 3 janvier 1916, les trous des 12 piliers sont creusés. Le deuxième pilier (à droite de la route) a déjà sa base en béton. Le lundi 17 avril 1916, les premiers piliers sont érigés. Le jeudi 3 août 1916, les neuf arcades sont construites.

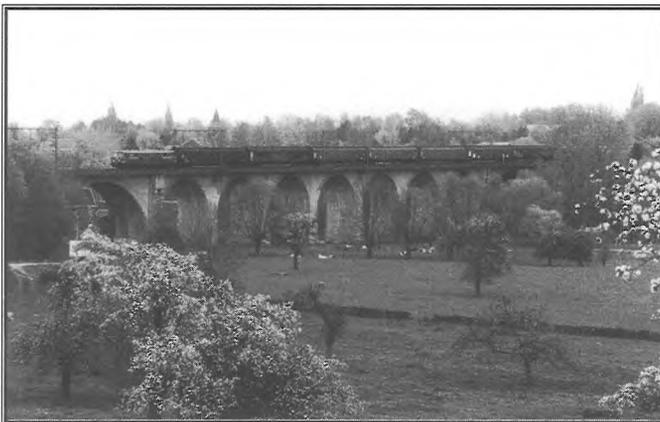
<sup>(1)</sup> Cette affirmation officielle est caduque. Les plans hésitent entre les bk 20.484 à 20.716 (moyenne 20.600) et 20.400 à 20.630 (moyenne 20.515).



21.  
Construction du viaduc. (7-4-1916)



22. Plan du viaduc.



23.  
Motrice électrique type 23 sur  
le viaduc venant de Montzen.  
(06.05.1996)



## 9. Le Viaduc de Fouron-Saint-Martin.

L'officier (KOEPTER, puis ALTENBURG) et l'ingénieur allemands, responsables du viaduc de Fouron-Saint-Martin, logeaient au village. L'ingénieur, M. JOOS, avait réquisitionné une chambre chez ROUMERS-HEUSCHEN, un café à l'époque qui devint par la suite un magasin d'alimentation générale.

L'ouvrage a 251 mètres de long et une hauteur maximum de 23 mètres. Une des arches est plus large pour pouvoir laisser passer la Voer et un chemin de campagne. Il constitue le lot n° 9 attribué à la firme Ways & Freytag.

La photocopie du plan du viaduc de Fouron porte le n° F 13.6.1 - 11306 de la Direction de la Voie, bureau 33-12. Il a été dessiné par :

Ways u. Freytag A.G. sous le n° 4023.

Für die Abrechnung aufgestellt (Pour approbation)

Düsseldorf, den 10. Oktober 17.

Soumis à l'approbation militaire : Für die Abrechnung anerkannt.

Martinsfuhren, den 12. Febr 18.

et signé par : ALTENBURG, Leutnant der Réserve u. Vorstand d. Streckenbauamts C.

Le plan n'ira pas plus loin que Fouron : à la date du 12 février 1918, les collègues et supérieurs d'ALTENBURG sont déjà loin, en Pologne (1). C'est d'ailleurs la dernière date que nous avons eu l'occasion de voir apposée au bas d'un document.

Venant de Visé, le pont est composé de 9 arches de 15 m, une de 30,80 m à trois charnières en acier et 2 de 15 m d'ouverture. Sa largeur est de 8,10 m entre les centres des deux parapets. Il est entièrement coulé dans 20.000 m<sup>3</sup> de béton armé.

La première culée a une base de 12,20 m en long et 36 m perpendiculaire aux rails. La hauteur de la maçonnerie est de 22,40 m. Les deux piliers qui supportent la grande arche ont une hauteur de maçonnerie de 24,22 m, avec des bases larges de 18 m et 5,20 m d'épaisseur moyenne.

L'épaisseur de la grande voûte est de 1,10 m à sa base, et au-dessus, renforcée à 1,65 m vers les deux coins supérieurs. Les autres voûtes ont une épaisseur moyenne d'un mètre. La base des fondations est armée de 12 poutrelles placées dans le sens de la ligne.

Il est situé entre les bk 26.600 et 26.851. Il se trouve au niveau 143,73 (centre de la première arche) et à 146,05 (centre de la dernière arche), soit une dénivellation de 2,32 m sur une distance de 240 m, soit une rampe de 1%.

(1) On peut aussi s'étonner de la date tardive du dressage du plan (10.10.17) et de son approbation par Altenburg (12.02.18) alors que les trains circulaient déjà depuis février 1917.



## 10. Le Viaduc de la Galoppe à Rémersdael.

La photocopie du plan original du viaduc de la Galoppe porte le n° R 12 2.1 - 06819. Ce pont constitue le lot n° 11 attribué à Dyckerhoff & Widmann.

Il a été dessiné : Homburg, den 29. Oktober 1915  
Dyckerhoff u. Widmann A.G.  
Baubüro, Homburg. Signé : illisible LOHRMANN.

Il a été approuvé : Geprüft  
Lüttich, den 6. III 1916  
Baùableitung I Signé : KOHLER.

Définitivement approuvé à Bruxelles par le M.G.D.E. Abtlg. IV sous le n° 3333  
le 11. März 1916. Signé : TECKLENBURG.

Ce pont est composé de 14 arches de 20 m d'ouverture et 10 m de hauteur utile. Sa largeur est de 8,10 m. Les piliers I, II, III, IV ; VI, VII, VIII ; X, XI, XII, XIII, ont une épaisseur de 3 m à 10,82 m de hauteur prise à la base des assises. Les piliers V et IX ont 5 m d'épaisseur à la même hauteur.

Contre la première culée est adossé un grand bac en béton de 23,06 m de long à la base, 16 m d'épaisseur et une hauteur utile de 10 m. La largeur utile au sommet est de 16,30 m (pour quatre voies) avec une largeur extérieure entre les parapets de 22,94 m.

Les deux bords supérieurs sont à 25,56 m de la culée. L'intérieur est évidé par deux grandes poches murées transversalement à 2 m côté bac et en longueur à 1 m côté extérieur et 2 m entr'elles.

La première culée a 7 m d'épaisseur et est vidée transversalement par 6 ouvertures superposées : 3 x 2 en bas rectangulaire de 2,90 m de base et 3,50 m de haut, a 1 m, une arche de 2,90 m de base et 4 m de haut ; à 3,25 m, une arche de 2,80 m de base et 3 m de haut. Les 6 ouvertures en long ont une base de : 3 de 7,44 m et 3 de 7,14 m. Les hauteurs restent les mêmes.

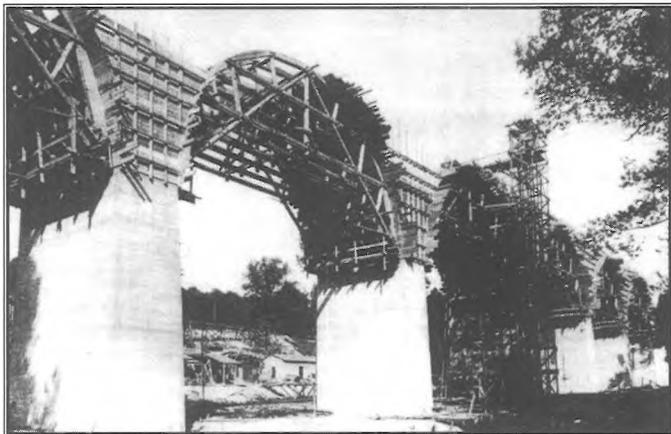
La deuxième culée est très peu différente de la première et est adossée à un grand bac d'une hauteur totale de maçonnerie de 25,54 m ; d'une longueur à la base de 21,50 m et de 24 m au ras des rails.

Sans ses deux bacs, l'ouvrage a 337 m de long et 9,30 m de large. Il commence à la hauteur 193,225 et se termine à 194,91 m, soit une dénivellation de 1,685 m, soit une rampe de 4 ‰. Il a été coulé avec 40.000 m<sup>3</sup> de béton damé et quelques armatures métalliques. L'ouvrage commence au km 32.667 <sup>(1)</sup> et finit au km 33.053. La partie supérieure de la maçonnerie a donc une longueur de 386 mètres de parapet, les deux bacs compris. La première culée a une base de 12 m de long et 28,16 m de large prévue en cas de dédoublement du pont. Son épaisseur est d'environ 8,40 m. La deuxième culée a une base de 10 m de long, 28,16 m de large et 3,20 m d'épaisseur.

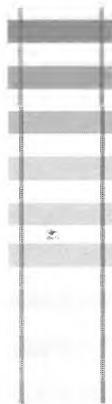
Le pilier I a une base de 9 m de long ; les piliers II, III, IV ; VI, VII, VIII ; X, XI, XII, XIII ont une base de 9,66 m de long ; les piliers V et IX ont une base de 11,66 de long. Suivant la friabilité du terrain, l'épaisseur de ces bases varie entre 4,20 m et 6,60 m.

Le pont coupe la vallée de la Galoppe dans un angle très aigu. Le plan R 12.2.4 - 06822 représente le viaduc en long. Il a été dessiné à Biebrich, den 9. Aug. 1915, dont la signature est illisible avec LOHRMANN. Approuvé par le Streckenbauamt D. à Moresnet, le 25. August 1915 et signé GROHNERT. Approuvé par le Baùableitung I à Warsage, den 31. VIII 15, signé PLATZMANN. Ce plan est surtout intéressant du fait que le Baùableitung I siègeait toujours à Warsage avant son transfert rue Raikem à Liège.

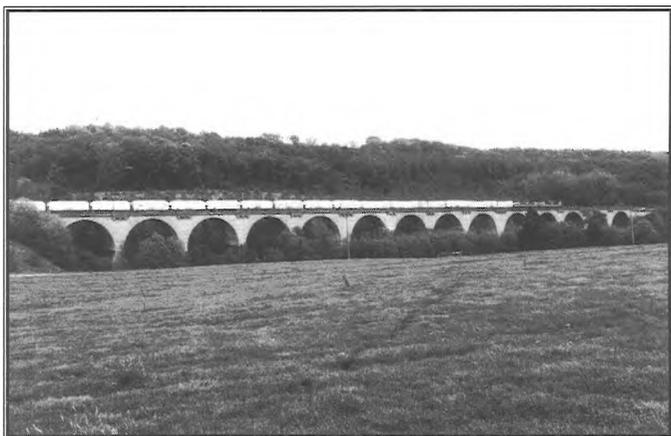
(1) 32.701 suivant d'autres plans.



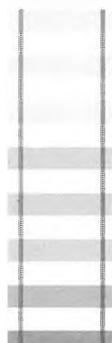
26.  
Construction du viaduc. (2-8-1916)



27.  
Bac en béton, prévu  
pour une voie sup-  
plémentaire.



28.  
Train frigorifique de ban-  
nanes à destination de la  
Suisse et venant d'Anvers.  
(22.05.1996)



# 11. Les ponts supérieurs.

La ligne passe en sept endroits sous un pont :

un à Nerem, - un à Glons, - un à Wonck, - un à Berneau, - deux à Hindel, - un à Nouvelaer.  
Nous retenons les trois faisant partie de la zone ferroviaire de Visé.

2. Glons : Situé au bk 6.055, il fait partie du lot n° 2, et est attribué à Carl Brandt.

3. Wonck : Situé au bk 13.675, il fait partie du lot n° 3 et est attribué à Philipp Holzmann.

4. Berneau : Suivant la photocopie du plan original classé W 17.1 - 06763, le pont supérieur de Berneau se trouvait sur la route Warsage - Mouland à la bk 21.300. Il faisait partie du lot n° 8 attribué à Hüser & Cie.

Dessiné à Warsage, im August 1916, par Hüser & Cie.

Baubüro Warsage (Belgien)

Approuvé : Martinsfuhren d. 27 August 1916, avec une signature illisible.

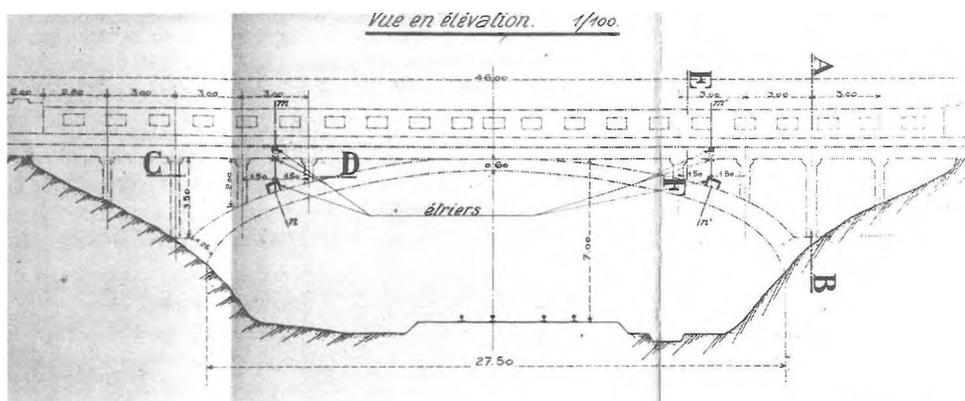
Approuvé à Liège le 29 août 1916 et signé Köhler.

Définitivement approuvé par le MGDE à Bruxelles le 4 septembre 1916 et signé Buttner et Tecklenburg.

Il s'agit d'un pont en béton, garde-fous compris, d'une longueur totale de 45,30 m et d'une largeur totale de 7,50 m, se décomposant comme suit : 5 m pour la voie carrossable, 2 trottoirs d'un mètre et deux parapets de 0,25 m. Le niveau de la route se trouve à la hauteur 100,81 côté Mouland et 101,27 côté Warsage. Il a une ouverture de 27,40 m pour quatre voies. Il a été détruit lors de la guerre 1940-1945 par l'armée Belge et n'a pas été reconstruit.

29.

Plan du pont de Berneau.



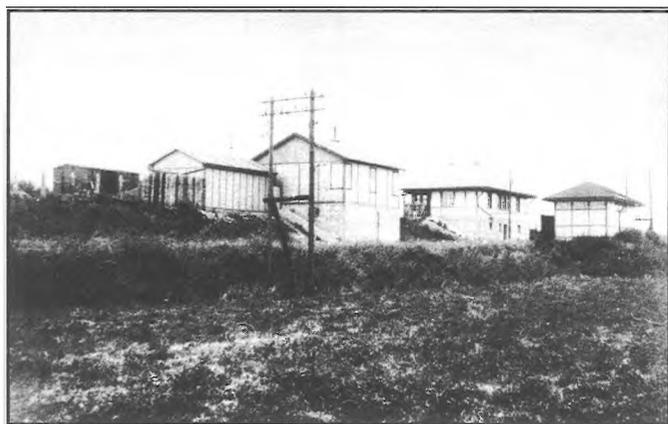
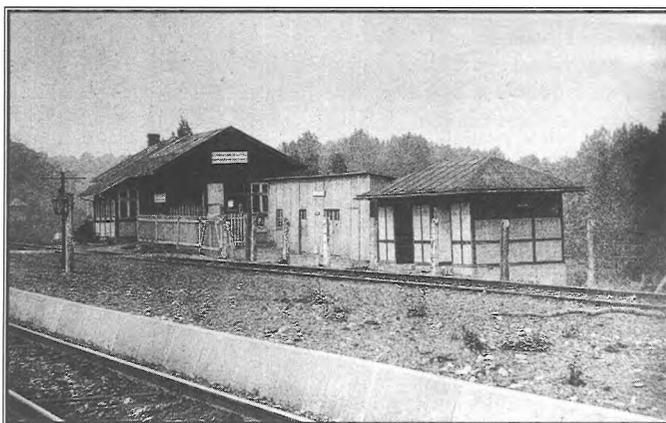


30. *SUPERIEUR*  
 Reste du pont de Berneau.  
 (06.05.1996)



## Anciennes gares disparues.

31.  
 La gare de Bassenge en 1925.



32.  
 La gare de Warsage en 1925.



## 12. Le Pont de Visé - Haut.

Ce pont fait partie du lot n° 6 attribué à Philipp Holzmann, de Frankfurt-am-Main. Il a été coffré suivant un type que GABER, le réalisateur militaire, et déjà utilisé en 1910 pour le pont sur le Tennetschlucht en Forêt Noire.

Afin d'obtenir un rayon de courbe suffisant pour construire le chemin de ceinture entre Visé-Bas - Visé-Haut, la ligne Liège - Maestricht a été déportée de 145 m (milieu de la grande arche) vers l'Ouest, et l'ancien tracé sera recouvert de terre.

Il est composé de deux arches : l'une de 25 m. d'ouverture et l'autre de 16 m. Elles sont séparées par un pilier de 7,50 m. d'épaisseur, long de 26 m. et percé de part en part par 5 niches de 4 m d'ouverture et 5 m de haut (1). Le pilier Ouest mesure 26 mètres et a été prolongé de 14 mètres par un mur de soutènement comme assise à un éventuel allongement du pont par le Nord.

La petite arche restera comblée jusqu'en 1972. Elle sera en fait ouverte côté Sud sur une profondeur de quelques mètres (le personnel y garera ses vélos), le reste étant comblé par des remblais du tunnel de Wonck, ce qui fera le bonheur des facteurs de gare qui marquaient les wagons à la craie.

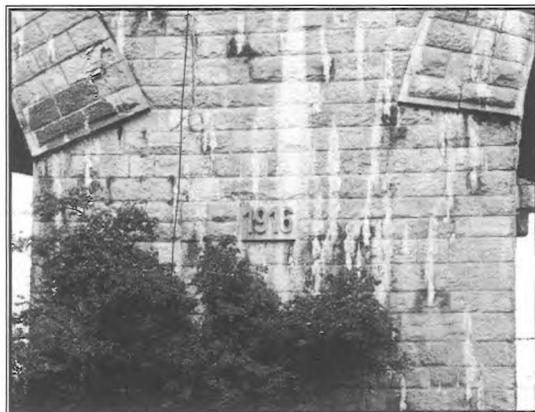
Elle a une hauteur utile de 13,50 m, et on se demande pourquoi les Allemands ont construit les bâtiments de la gare, fondations et caves comprises, dans son prolongement côté Sud, empêchant son utilisation. Le fait d'avoir qualifié la gare de « provisoire » ne laisse rien transpirer sur les intentions de l'occupant quant à son emplacement définitif.

La maçonnerie de la petite arche est percée à mi-hauteur par un souterrain borgne qui conduit à deux volées d'escaliers montant à droite vers un quai de 600 mètres. Ce couloir sous voies est abordé par un sentier depuis la gare de Visé-Bas.

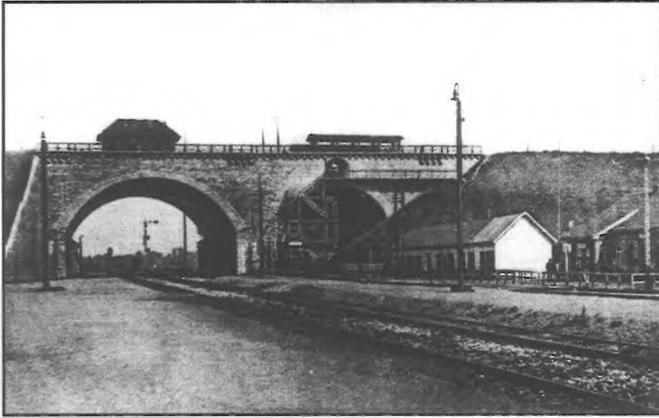
Contre la dernière culée (côté Sud), un ascenseur était prévu pour le transbordement des bagages. Vraisemblablement construit par les Allemands, il sera démoli par les belges.

Sur le côté Sud du pilier, une pierre marque à jamais la date de sa construction : 1916.

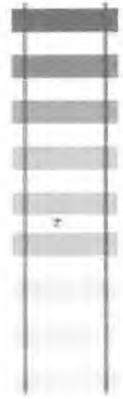
(1) Jusqu'en 1972, les niches sont restées borgnes.



33.  
Date de la construction du  
pont : 1916.



34.  
La gare en 1923.

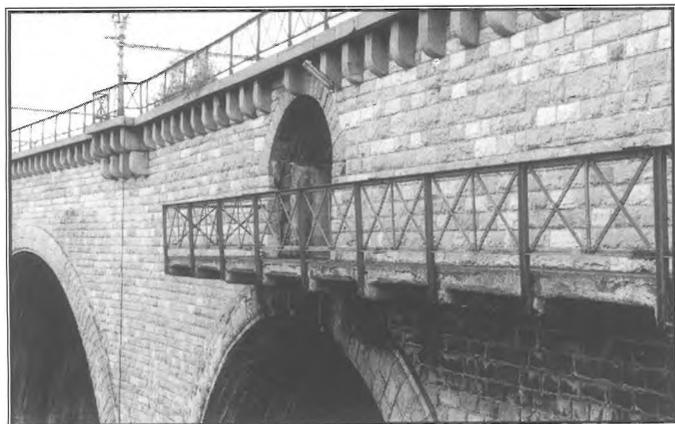


35.  
La cabine sur le pont.  
~~Vers 1935.~~  
*EN 1968*



36.  
La gare en 1973.



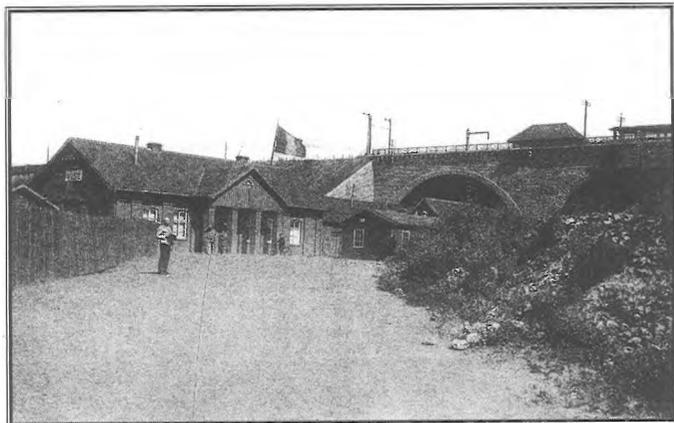


37.  
Petit pertuis avec le souter-  
rain d'accès aux voies de  
Visé-Haut.

38.  
Vue de la voie vers  
Tongres, et emplac-  
ement de l'ancien  
arrêt de Visé-Haut.  
(22.05.1996).



39.  
Le gare de Visé-Bas et l'arrêt  
de Visé-Haut en 1920.



## Sommaire.

Préface :	page :	1.
Avant - propos :	page :	2.
1 Les Entrepreneurs Allemands :	pages :	3 à 4.
2 Les Chantiers :	pages :	5 à 6.
3 Le Tunnel de Wonck :	pages :	7 à 8.
4 Le Tunnel de Veurs :	pages :	9 à 10.
5 Le Tunnel de la Galoppe à Rémersdael :	pages :	11 à 12.
6 Le Pont sur le Canal Albert à Lixhe :	pages :	13 à 14.
7 Le Pont sur la Meuse à Visé :	pages :	15 à 18.
8 Le Viaduc de Berneau :	pages :	19 à 20.
9 Le Viaduc de Fouron-Saint-Martin :	pages :	21 à 22.
10 Le Viaduc de la Galoppe à Rémersdael :	pages :	23 à 24.
11 Les ponts supérieurs :	pages :	25 à 26.
12 Le Pont de Visé-Haut :	pages :	27 à 29.

## Remerciements.

- Monsieur René MARX, Chef de Gare de Visé
- Monsieur Georges RUTTEN, Sous-chef de gare à Visé.
- Monsieur Alain MAISSAIN, Chef de Bureau de dessin à TUC RAIL
- Monsieur Jaak NIJSSE, habitant de Veurs (Fouron Saint-Martin).

## Crédit image.

- Archives du Club des Chercheurs et Correspondants Cheminots de Visé :  
pour les documents n° 1 - 2 - 3 - 4 - 7 - 9 - 11 - 14 - 15 - 16 - 17 - 18 - 21 - 22 - 24 - 26  
29 - 31 - 32 - 34 - 35 - 36 - 39 et photo de couverture. \*
- Monsieur Georges DODEMONT de Fouron-Saint-Martin :  
pour la photographie n°6 sur le groupe d'ouvriers à la sortie du Tunnel de Wonck (côté Visé).
- Monsieur Jean-Claude ADAM photographe :  
pour les photos n° 5 - 8 - 10 - 12 - 13 - 19 - 20 - 23 - 25 - 27 - 28 - 30 - 33 - 37 - 38.