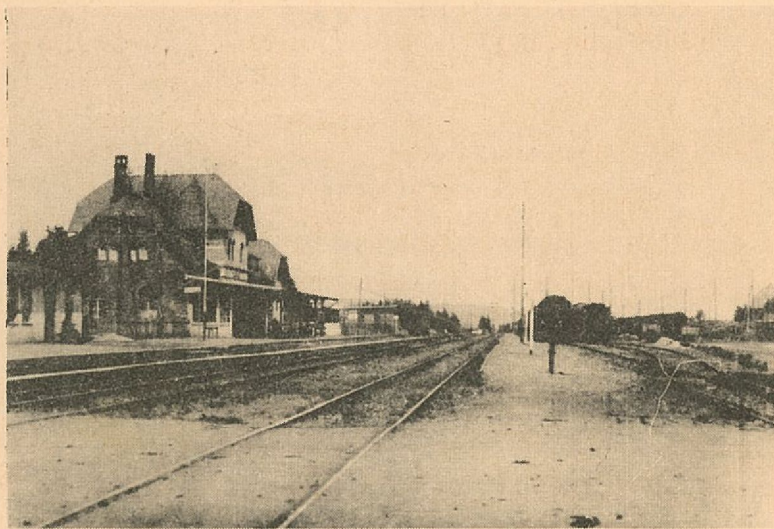


**LES LIGNES FERREES DE L'EST DE LA BELGIQUE**

Roland MARGANNE.



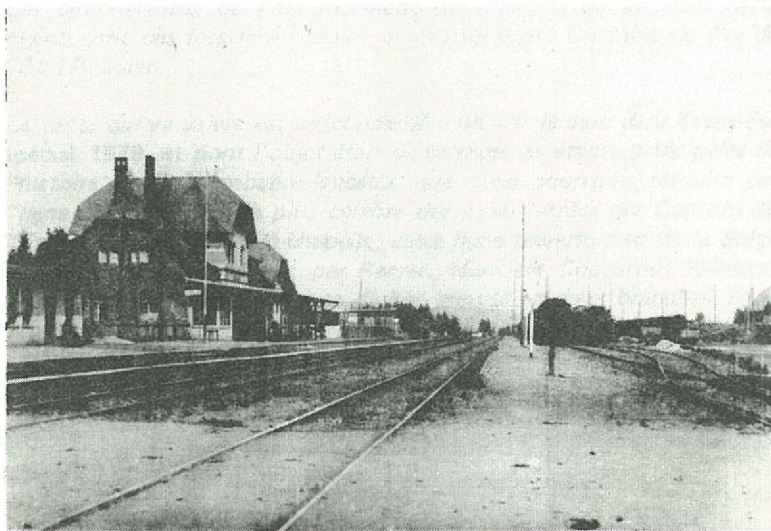
Sourbrodt en 1933 (collection F. BECKERS)

**DIRECTION COMMERCIALE DE LA S.N.C.B.**  
Représentation commerciale régionale  
4000 LIEGE — Tél.: (041)23 22 85.

## 1. CONTRIBUTION A L'HISTOIRE DE LA VERRAINE.

### LES LIGNES FERREES DE L'EST DE LA BELGIQUE

Les cantons d'Esch, Malmedy et Saint-Vith, au **Roland MARGANNE.**  
partie intégrante du territoire allemand depuis l'indépendance de la  
Belgique (1830) jusqu'à la fin de la Première Guerre Mondiale, lorsque  
le Traité de Versailles (1919) les a rattachés à la Belgique.



Sourbrodt en 1933 (collection F. BECKERS)

**DIRECTION COMMERCIALE DE LA S.N.C.B.**  
Représentation commerciale régionale  
4000 LIEGE — Tél.: (041)23 22 85.

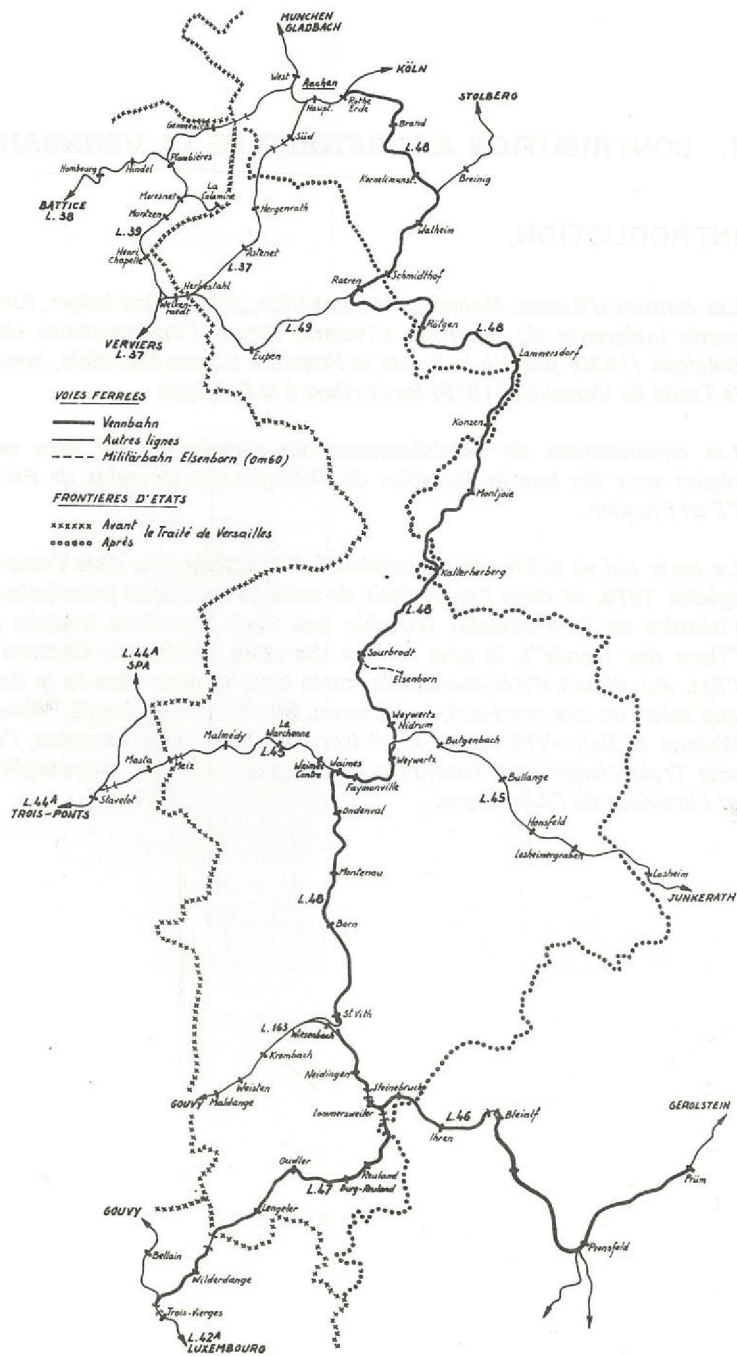
## 1. CONTRIBUTION A L'HISTOIRE DE LA VENNBAHN.

### INTRODUCTION.

*Les cantons d'Eupen, Malmédy et Saint-Vith, aujourd'hui belges, furent partie intégrante du territoire allemand depuis l'indépendance de la Belgique (1830) jusqu'à la fin de la Première Guerre Mondiale, lorsque le Traité de Versailles (1919) les attribua à la Belgique.*

*Les circonstances de l'établissement des chemins de fer dans cette région sont dès lors inséparables de l'histoire des Chemins de Fer de l'Etat Prussien.*

*Le texte qui va suivre est un condensé d'un article paru dans Trans-Fer spécial 1979, et dont l'objet était de retracer les étapes principales de l'histoire de la Vennbahn (vocable que nous pourrions traduire par "ligne des Marais"), la plus célèbre des voies ferrées des Cantons de l'Est. Au départ d'Aix-la-chapelle, cette ligne traverse l'est de la Belgique selon un axe nord-sud, par Raeren, Montjoie, Sourbrodt, Wévercé, Waimes et Saint-Vith, pour se diviser ensuite en deux branches, l'une vers Trois-Vierges et le Grand Duché de Luxembourg, l'autre vers Prüm et l'intérieur de l'Allemagne.*





## CHAPITRE 1

### CONSTRUCTION DE LA LIGNE.

De 1850, les régions d'Eupen, Malmédy et Saint-Vith, alors prussiennes, espéraient fermement être desservies par chemin de fer, ce moyen de transport révolutionnaire qui semblait, à l'époque, être porteur d'espoirs de prospérité économique et sociale.

En 1873, la population des Cantons de l'Est, décida d'entrer elle-même dans la bataille. Elle créa le "Comité Central de Malmédy, Montjoie et des villes d'Eupen et de Stolberg", dont l'objectif était de faire pression auprès du gouvernement allemand pour obtenir la desserte ferroviaire de la région.

Cependant, une desserte ferroviaire ne pouvait se concevoir que dans la mesure où celle-ci était connectée à un réseau ferré déjà structuré. Les habitants de la région se tournèrent vers l'est: une occasion se présentait d'ailleurs, puisque les Allemands étaient en train d'établir une voie ferrée entre Gerolstein et Prüm. Le comité ne négligea donc aucun effort pour obtenir un prolongement de cette ligne vers Malmédy et Saint-Vith. Les démarches furent couronnées de succès: par la loi du 15 mai 1882, le gouvernement prussien était autorisé à établir une voie ferrée de Prüm à Aix-la-Chapelle (Rothe Erde) via Montjoie. Une bifurcation était par ailleurs prévue vers Malmédy.

La construction de la voie ferrée fut immédiatement entreprise en partant du nord. Le 30 juin 1885, le tronçon Aix-la-Chapelle (Rothe Erde) – Raeren – Montjoie (48 km) fut ouvert au trafic.

La section Montjoie–Malmédy (27 km entre Montjoie et Waimes, 8 km entre Waimes et Malmédy) fut ouverte à l'exploitation le 1<sup>er</sup> décembre 1885. Deux ans plus tard, le 28 novembre 1887, la section Waimes–Saint-Vith (17 km) fut ouverte. La même année (1887) vit enfin la mise en exploitation de la section Bleialf–Prüm (19 km): cette section a toujours fait partie du territoire allemand.

La réalisation du dernier tronçon de la Vennbahn, soit Saint-Vith – Bleialf (16 km) fut retardée par des difficultés techniques: dans un relief assez tourmenté, il fallut lancer un grand nombre de ponts (le plus célèbre est celui de Steinebrück) et creuser à Lommersweiler un tunnel de 120 m de long, qui donna beaucoup de soucis aux ingénieurs, malgré ses modestes dimensions. Finalement, ce tronçon fut exploité à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1888.

La Vennbahn, alors à voie unique, fut enfin complétée par une antenne Lommersweiler – Trois-Vierges (Grand Duché de Luxembourg), ouverte le 4 novembre 1889. La construction de celle-ci ne fut pas non plus une sinécure: il fallut percer un tunnel de 387 m entre Lommersweiler et Hemmeres et un autre de 800 m entre Lengeler et Wilwerdange. Cette ligne ouvrait de nouvelles perspectives de trafic: la Vennbahn, jusqu'alors considérée comme secondaire et d'intérêt local, devenait, du jour au lendemain, une grande ligne internationale. On vit transiter par la Vennbahn du charbon et du coke du bassin rhénan vers Luxembourg et la Lorraine, dans le sens nord-sud, et dans le sens inverse, du minerai de fer français vers l'Allemagne.

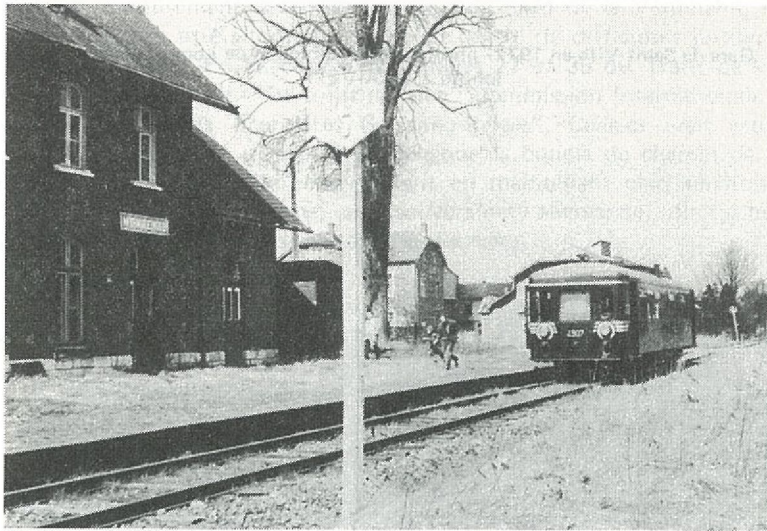
Il fallut environ vingt ans pour effectuer les travaux de mise à double voie de la Vennbahn entre Aix-la-Chapelle et Prüm. Ceux-ci se terminèrent le 8 mai 1909, avec la mise en double voie de la section la plus difficile, Saint-Vith – Lommersweiler. Notons cependant que l'antenne Lommersweiler – Trois-Vierges resta à simple voie.

Après 1909, le trafic s'intensifia; à Saint-Vith, à l'époque, on comptait journellement jusqu'à quatre-vingts trains de marchandises en transit, soit en provenance ou à destination de Gerolstein, soit de ou vers Trois-Vierges. Corollairement, la vie économique de Saint-Vith se développa grâce au chemin de fer.

En trafic voyageurs, on comptait, dès 1888, quatre trains omnibus Saint-Vith – Aix-la-Chapelle, et trois trains dans l'autre sens. La durée moyenne du parcours (92 km) était de quatre heures. Entre Saint-Vith et Gerolstein (60 km), on comptait trois paires de trains, tous omnibus, couvrant le trajet en deux heures et demie environ. Enfin, une liaison directe était établie entre Malmédy et Saint-Vith, avec rebroussement à Waimes.

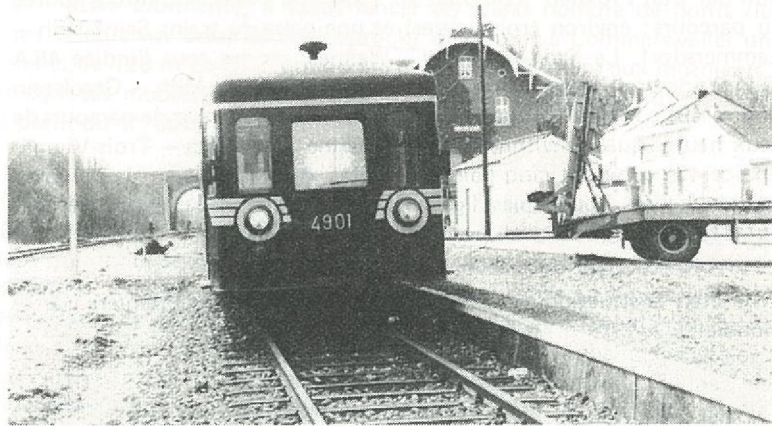
En 1912, la ligne Aix-la-Chapelle – Saint-Vith, reprise à l'indicateur des Chemins de Fer Belges sous l'indice 48, avec mention "exploitation par Etat Prussien" comptait six paires de trains aller-retour (durée du parcours: environ trois heures) et une paire de trains Saint-Vith – Lammersdorf. La ligne Malmédy – Waimes, reprise sous l'indice 48A (8 km) comptait treize paires de trains. La ligne Saint-Vith – Gerolstein (indice 49) comptait cinq paires de trains, pour un temps de parcours de deux heures quart environ. Enfin, l'antenne Saint-Vith – Trois-Vierges (indice 45) comptait cinq paires de trains, qui effectuaient le parcours en une heure. Toutes ces lignes étaient, rappelons-le, exploitées par l'Etat Prussien.

Telle était la situation de la Vennbahn à la veille de la Première guerre Mondiale.

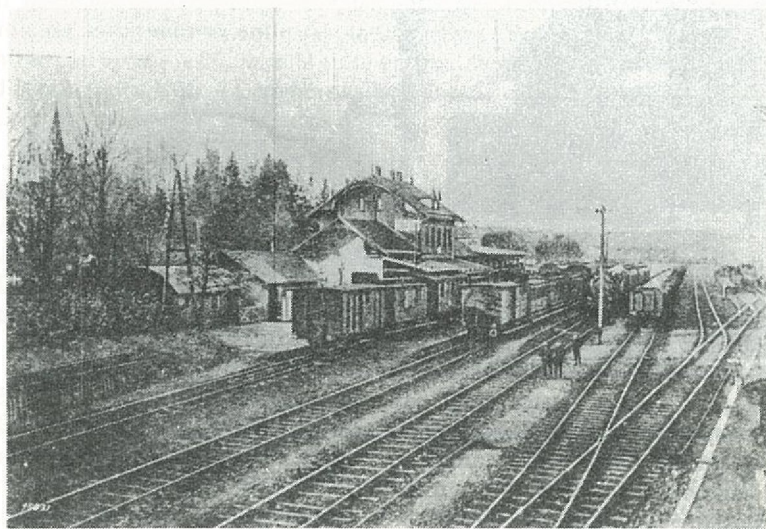


La gare de Montenau, aujourd'hui disparue, en 1971 (photo J. BRAIVE)





Gare de Saint-Vith en 1977 - photo prise en direction de Lommersweiler.  
(photo J. BRAIVE)



Saint-Vith - panorama des installations ferroviaires vers 1920.  
(collection F. BECKERS)



## CHAPITRE 2.

### LE RATTACHEMENT DES CANTONS DE L'EST A LA BELGIQUE ET LA DESTINEE DE LA VENNBAHN.

Le 28 juin 1919, l'Allemagne, vaincue, signait le Traité de Versailles. Celui-ci prévoyait, entre autres clauses, la cession, par l'Allemagne, à la Belgique, à titre définitif, des territoires de Moresnet, Eupen, Malmédy et Saint-Vith.

Au point de vue ferroviaire, tout le réseau de cette région fut naturellement attribué aux Chemins de Fer de l'Etat Belge, qui reprirent effectivement celui-ci à partir de 1919.

Assez curieusement cependant, la portion nord de la Vennbahn, sise entre Raeren et Kalterherberg, fut au centre de difficultés juridiques internationales. En exécution des articles 27 et 35 du Traité de Versailles, on avait en effet constitué une "Commission Internationale de Délimitation des Frontières Germano-Belges". Celle-ci avait estimé qu'il convenait de donner à la Belgique la boucle de chemin de fer entre Raeren et Kalterherberg, tout en maintenant cinq territoires, situés à l'ouest de la ligne, sous souveraineté allemande, afin de tenir compte des aspirations des populations locales.

Cette décision plaçait la Vennbahn dans une situation paradoxale, toujours en vigueur aujourd'hui. La section Raeren — Kalterherberg est territoire belge, et exploitée uniquement par les Chemins de Fer de l'Etat Belge d'abord, la SNCB ensuite. Les bâtiments de gare et le personnel sont belges. A certains endroits (voir carte), la ligne coïncide avec la frontière des deux pays, à d'autres, elle constitue une enclave belge en territoire allemand. Ainsi, la SNCB dessert-elle encore actuellement des villages allemands tels que Rötgen, Lammersdorf, Conzen, Montjoie (une des gares "belges" les plus élevées du réseau, à 505 m au-dessus du niveau de la mer) et Kalterherberg.

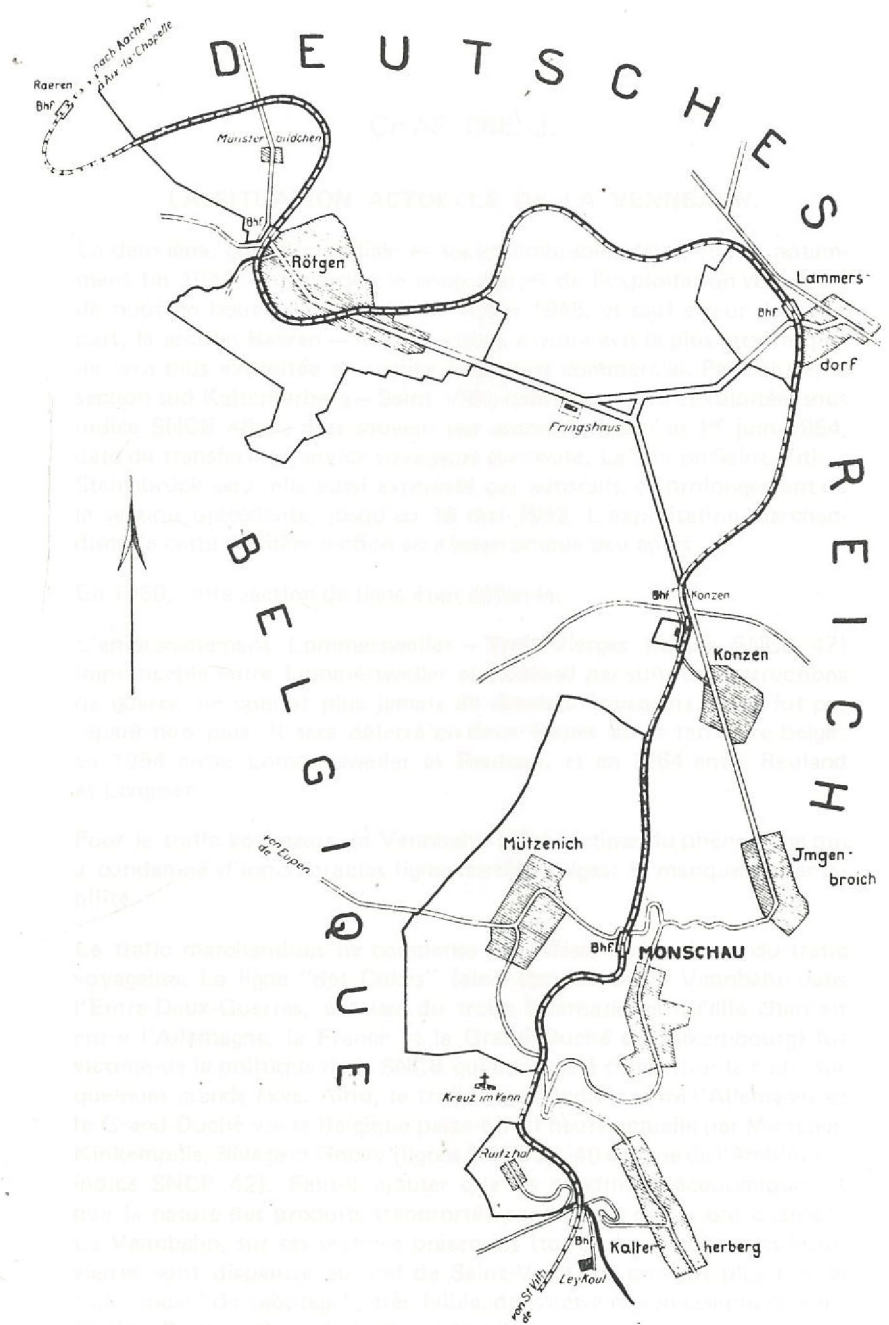
Cette situation absolument exceptionnelle d'une voie ferrée a nécessité des règlements d'exploitation spéciaux pour la desserte ferroviaire, douanière et postale de la ligne. Ils sont contenus dans un document officiel intitulé "Dispositions relatives à la Frontière commune à la

Belgique et à l'Allemagne". Etabli à Aix-la-Chapelle en français et en allemand le 6 novembre 1922, et signé par les membres de la Commission précitée, il sert encore aujourd'hui de point de référence pour l'exploitation de cette ligne.

On en trouvera les passages les plus importants dans notre article complet.

48 St-Vith - Waimes - Montjoie - Aix-la-Chapelle 48												
K		2671 23 X	2673 23 X	2675 23	4952	2677 23	4965	2679 23	2681 23	2683 23	2685 23	
		Ne circule pas le 16 novembre		Ne circule pas le 16 novembre								
0	St-Vith .....D.			3.24	4.48	6.49	9.21	11.47	15.57	18.9	21.7	—
6	Bein .....			3.34	4.58	7.0	9.21	11.58	16.8	18.19	21.17	—
10	Montenau .....			3.40	5.4	7.6	9.36	12.4	16.14	18.25	21.23	—
14	Ondenval .....			3.49	5.13	7.15	9.45	12.13	16.23	18.34	21.32	—
17	Waimes .....A.			3.56	5.20	7.21	9.51	12.19	16.29	18.41	21.39	—
	(Weismes) }D.			3.56	5.28	7.22	—	12.20	16.30	18.43	21.39	—
19	Faymonville .....			4.1	5.33	7.27	—	12.25	16.35	18.48	21.44	—
22	Weywertz .....A.			4.8	5.40	7.34	—	12.32	16.42	18.55	21.51	—
	(Weyerzé) }D.			4.10	—	7.25	—	12.33	16.43	18.55	21.52	—
24	Weywerts-Nidrum .....			4.14	—	7.39	—	12.37	16.47	18.59	21.57	—
24	Sourbrodt .....A.			4.22	—	7.46	—	12.44	16.54	19.6	22.5	—
	(Surbrodt) }D.		3.50	4.23	—	7.47	—	12.43	16.55	19.7	22.5	—
37	Kalterherberg .....A.		4.0	4.33	—	7.57	—	12.53	17.5	19.17	22.15	—
	(H.) }D.	3.46	4.11	4.45	—	8.9	—	13.8	17.19	19.27	22.25	—
44	Montjoie .....	3.57	4.22	4.55	—	8.13	—	13.19	17.30	19.37	22.36	—
48	Conzen .....	4.4	4.29	5.1	—	8.23	—	13.25	17.41	19.43	22.43	—
52	Lammersdorf .....	4.12	4.37	5.9	—	8.35	—	13.34	17.49	19.51	22.51	—
61	Roetgen .....	4.25	4.50	5.25	—	8.48	—	13.47	18.3	20.4	23.4	—
	A. }D.	4.38	5.3	5.38	—	9.1	—	14.0	18.16	20.17	23.17	—
70	Raeren (H. O.) .....D.	4.46	5.21	5.54	—	9.19	—	14.10	18.27	20.28	23.30	—
	(H. C.) }D.	5.48	6.21	6.54	—	10.19	—	15.10	19.27	21.28	0.30	—
73	Schmidhof .....	5.56	6.31	7.4	—	10.29	—	15.20	19.36	21.37	0.39	—
76	Walheim .....	6.1	6.35	7.8	—	10.33	—	15.23	19.40	21.40	0.42	—
80	Cornelmunster .....	6.9	6.43	7.16	—	10.40	—	15.30	19.47	21.48	0.48	—
84	Brand .....	6.17	6.52	7.25	—	10.48	—	15.36	19.57	21.57	0.55	—
89	Rothe-Erde .....	6.24	7.2	7.33	—	10.55	—	15.46	20.6	22.3	1.2	—
92	Aix-la-Chapelle .....A.	6.28	7.6	7.37	—	10.59	—	15.49	20.10	22.9	1.6	—
	(Aachen) }											

Horaire officiel de la Vennbahn (1937) (document SNCB).



## CHAPITRE 3.

### LA SITUATION ACTUELLE DE LA VENNBAHN.

La deuxième guerre mondiale et ses innombrables destructions, notamment fin 1944, ont marqué le coup d'arrêt de l'exploitation voyageurs de bout en bout de la Vennbahn. Après 1945, et sauf erreur de notre part, la section Raeren — Kalterherberg, à notre avis la plus pittoresque, ne sera plus exploitée en service voyageurs commercial. Par contre, la section sud Kalterherberg — Saint-Vith, continuera à être exploitée, sous indice SNCB 48, le plus souvent par autorails, jusqu'au 1<sup>er</sup> juin 1954, date du transfert du service voyageurs sur route. La section Saint-Vith — Steinebrück sera, elle aussi exploitée par autorails, en prolongement de la section précédente, jusqu'au 18 mai 1952. L'exploitation marchandises de cette dernière section sera interrompue peu après.

En 1960, cette section de ligne était déferrée.

L'embranchement Lommersweiler — Trois-Vierges (indice SNCB 47) impraticable entre Lommersweiler et Reuland par suite de destructions de guerre, ne connut plus jamais de desserte voyageurs. Il ne fut pas réparé non plus. Il sera déferré en deux étapes sur le territoire belge : en 1954 entre Lommersweiler et Reuland, et en 1964 entre Reuland et Lengeler.

Pour le trafic voyageurs, la Vennbahn a été victime du phénomène qui a condamné d'innombrables lignes ferrées belges : le manque de rentabilité.

Le trafic marchandises ne compense pas, hélas, la décadence du trafic voyageurs. La ligne "des Cokes" (ainsi appelait-on la Vennbahn dans l'Entre-Deux-Guerres, à cause du trafic international qu'elle charriait entre l'Allemagne, la France et le Grand Duché de Luxembourg) fut victime de la politique de la SNCB qui consiste à concentrer le trafic sur quelques grands axes. Ainsi, le trafic marchandises entre l'Allemagne et le Grand-Duché via la Belgique passe-t-il à l'heure actuelle par Montzen, Kinkempois, Rivage et Gouvy (lignes SNCB 24, 40 et ligne de l'Amblève — indice SNCB 42). Faut-il ajouter que les conditions économiques et que la nature des produits transportés par chemin de fer ont changé... La Vennbahn, sur ses sections préservées (toutes les installations ferroviaires sont disparues au sud de Saint-Vith), ne connaît plus que le trafic local "de cabotage", très faible, dans cette région essentiellement rurale... Pour combien de temps encore ?



## L'EXPLOITATION ACTUELLE.

La SNCB n'exploite plus, en trafic marchandises régulier, la ligne Raeren – Saint-Vith de bout en bout.

### A. Section Raeren – Waimes.

Cette section est actuellement à voie unique. Elle est exploitée exclusivement par la SNCB, comme nous l'avons exposé au chapitre 2. La SNCB continue à desservir les villages allemands de Rötgen, Lammersdorf, Montjoie et Kalterherberg: ces localités disposent d'une gare, propriété de la SNCB et territoire belge, dont les citoyens allemands peuvent utiliser les services.

Cette section est classée dans les lignes à exploitation simplifiée. Les sections de block y sont bloquées par téléphone. Des blocks sont situés à Raeren (Bl. 2/48 – 3/49), Rötgen (Bl. 3), Lammersdorf (Bl. 5), Kalterherberg (Bl. 7, qui peut ne pas être desservi), Sourbrodt (Bl. 8), Wévercé (Bl. 9) et Waimes (Bl. 10/48 – 1/45). Des croisements éventuels de trains peuvent être réalisés à Raeren, Kalterherberg et Sourbrodt.

L'aspect actuel des gares rappelle leur grandeur d'antan. Raeren possède encore trois voies à quai et une série de voies de débord, deux cabines et une signalisation typique à palettes ex-allemands. Elle est encore exploitée comme gare frontière, mais n'expédie plus en Allemagne que du trafic local, ou des chargements exceptionnels. Les gares de Rötgen, Lammersdorf, Montjoie et Kalterherberg possèdent encore des voies de garage pour marchandises. Sourbrodt, actuellement gare tête de ligne, possède deux cabines, une signalisation à palettes ex-allemands avec un portique typique côté Wévercé, trois voies à quai et plusieurs voies de garage, dont certaines sont spécialisées pour le chargement de chars de l'armée sur wagons plats. Cette gare reçoit en effet fréquemment des trains militaires, le plus souvent en provenance de Raeren, car elle est proche du camp militaire d'Elsenbon. Le site de Wévercé, gare de bifurcation avec la ligne SNCB 45 vers Losheimergraben (à exploitation simplifiée pour les marchandises) témoigne de l'importance de cette station à une certaine époque: on y trouve par exemple les vestiges d'un couloir sous-voies pour la desserte de cinq voies à quai. La longueur des voies de réception des trains dénote l'importance stratégique de cette gare à l'époque des deux guerres mondiales.

La ligne est desservie trois fois par semaine (lundi, mercredi et vendredi) par un unique train de marchandises Welkenraedt – Raeren – Sourbrodt. La traction en est assurée par une locomotive diesel de Montzen série 84 ou plus rarement 55. Ce train local achemine surtout du bois et des produits agricoles. De plus, des trains militaires lourds sont mis en circulation, sur demande du Ministère de la Défense Nationale, à destination de Sourbrodt. Entre Sourbrodt et Wévercé, la ligne est maintenue en état, mais elle n'est parcourue en temps normal par aucun train... La Section Wévercé – Waimés, commune avec la ligne SNCB 45 Trois-Ponts – Malmédy – Waimés – Losheimergraben, est desservie par les trains de marchandises de cette dernière ligne.

#### **B. Section Waimés – Saint-Vith.**

Entre Waimés et Saint-Vith, la ligne, toujours à voie unique, est classée sous le régime des lignes industrielles. L'exploitation de celle-ci se fait en navette au départ de Waimés (même numéro de train à l'aller et au retour, un seul train en ligne à la fois). Il n'y a ni signaux ni poste de block. Cette ligne est desservie le mardi et le jeudi au départ de Trois-Ponts (lignes 42/45), par une locomotive diesel, série 82 du dépôt de Gouvy. Le trafic provenant de cette voie ferrée est essentiellement composé de bois de scierie. Son avenir est incertain.

La gare de Waimés est toujours très bien entretenue: sa localisation est très originale: à l'instar de Pepinster ou d'Ottignies, elle a été bâtie dans le triangle formé par la Vennbahn et la ligne 45 Trois-Ponts – Losheimergraben. Toutes les gares intermédiaires entre Waimés et Saint-Vith sont démolies et n'assurent plus aucun trafic. Le seul vestige du passé de Born est un immense viaduc ferroviaire à arcades, qui, enjambant la Vennbahn, permettait à la ligne 47A de joindre Born à Vielsalm. La gare de Saint-Vith, autrefois très importante (elle comptait une remise à locomotives et un atelier de réparation de wagons occupant 700 personnes) ne compte plus qu'une voie de passage, une voie de remise en tête et trois voies de débord.

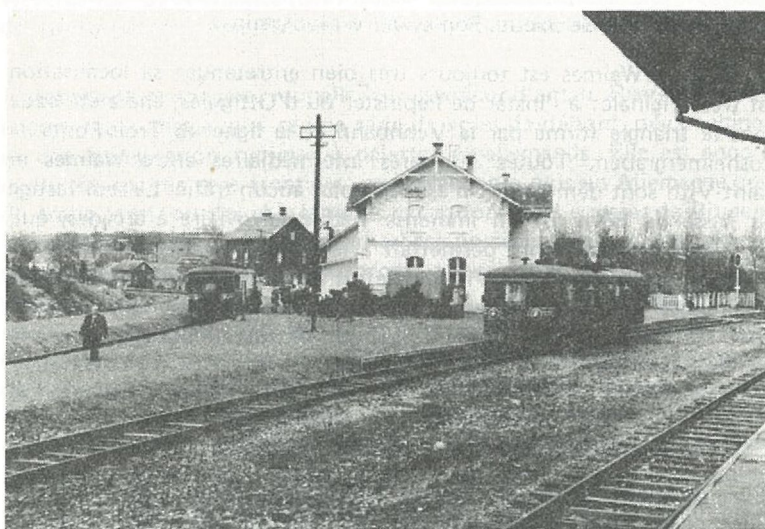
#### **EN GUISE DE CONCLUSION: ET L'AVENIR...**

Il y a quelques années, la Deutsche Bundesbahn avait, semble-t-il, lancé l'idée d'une desserte touristique de la région de Montjoie, au départ d'Aix-la-Chapelle, en utilisant la Vennbahn. Aussi, des responsables des réseaux ferrés belges et allemands s'étaient-ils retrouvés à Waimés pour en discuter.

A Sourbrodt et Saint-Vith, aussi, on avait reparlé, en 1974, du rétablissement d'un trafic ferroviaire à vocation touristique sur la Vennbahn: les atouts ne manquaient pas: la ligne traverse les Hautes-Fagnes, région de promenades et de séjours fort prisés. Tous ces projets semblent, hélas, actuellement tombés dans l'oubli...

Pourtant, des associations d'amis du rail ont démontré la possibilité d'une exploitation touristique de la ligne. Ainsi, le GTF asbl a-t-il donné à ses membres la possibilité de parcourir la Vennbahn en autorail série 49 de Montzen en 1971, 1972, 1977 et 1980, les excursions ont toujours rencontré un grand succès, à telle enseigne qu'en 1977, il fallut mettre en marche deux autorails pour contenter tout le monde... D'autres associations à vocation ferroviaire ou plus simplement touristique ont aussi tenté l'expérience, soit en autorail, soit en train remorqué par une locomotive diesel (la traction vapeur est malheureusement interdite sur cette ligne, par crainte, paraît-il, de feux de forêts!).

La Vennbahn renaîtra-t-elle un jour sous une forme ou l'autre. Beaucoup le souhaitent. Qui les entendra?



Waimès en 1977: autorail 4906 à gauche vers Saint-Vith - autorail 4901 à droite vers Malmédy (photo J. BRAÏVE)



## 2. NOTICE SUR LA LIGNE 45

### TROIS-PONTS – MALMEDY – WAIMES.

La ligne Trois-Ponts – Malmédy – Waimès (indice SNCB 45 – longueur : environ 20 km) a été conçue et construite en deux temps, et répondait à des aspirations très particulières, puisqu'elle eut un caractère international belgo-prussien jusqu'au Traité de Versailles (1919).

Nous avons écrit plus haut que la première section en service de cette ligne fut Malmédy – Waimès, ouverte le 1<sup>er</sup> décembre 1885: c'était en fait une antenne de la Vennbahn, permettant de relier Malmédy au réseau ferré prussien. Pendant la fin du XIX<sup>e</sup> et le début du XX<sup>e</sup> siècle, Malmédy a donc joué le rôle d'un cul-de-sac ferroviaire: des rames navettes circulaient sur cette section, en correspondance avec les trains de la Vennbahn.

Dans les premières années du XX<sup>e</sup> siècle, les Chemins de Fer de l'Etat Prussien firent part à la Belgique de leur désir de connecter Malmédy au réseau belge, en construisant une voie ferrée internationale entre Malmédy et Stavelot, point de jonction avec la ligne belge Pepinster – Spa – Trois-Ponts (ouverte le 20 février 1867). Les Prussiens justifiaient leur désir d'ouvrir une telle relation ferrée pour des raisons d'ordre touristique, mais aussi économique (volonté des tanneurs malmédiens de disposer d'une voie ferrée pour importer leur tan des forêts ardennaises). Les Prussiens étaient aussi pleins d'arrière-pensées: une telle ligne pourrait aussi constituer une voie de pénétration supplémentaire vers l'ouest en cas de guerre...

Les Belges, qui n'étaient pas dupes, se firent tirer l'oreille: la liaison, décidée en 1903, fut seulement réalisée le 5 janvier 1914, avec des précautions militaires (voie unique seulement, minage de tunnels). La frontière belgo-prussienne était alors située entre Masta et Meiz.

Inutile d'écrire que les militaires allemands firent grand cas de cette ligne pendant la première guerre mondiale...

Le Traité de Versailles fit passer la région de Malmédy... et notre ligne en territoire belge. Celle-ci fut reprise par les Chemins de Fer de l'Etat le 28 février 1921.



A partir de cette époque, la ligne joua le rôle d'une desserte secondaire locale, à l'écart des grands courants de trafic: en 1938, on y comptait 10 trains de voyageurs omnibus dans les deux sens.

On ne s'étonnera donc pas de ce que la ligne n'échappa pas à la simplification du réseau après 1945. Après un essai de diminution des coûts d'exploitation par mise en ligne d'autorails, la SNCB y supprima totalement le trafic des voyageurs le 23 février 1959.

Actuellement, un train journalier de marchandises circule sur la ligne: il assure une desserte de cabotage entre Trois-Ponts et Waimes, puis poursuit, soit vers Saint-Vith (ligne 48), soit vers Losheimergraven (ligne 45A), gare frontière d'échange avec les chemins de fer allemands.

Techniquement parlant, Waimes — Trois-Ponts est une ligne à exploitation simplifiée, où la vitesse ne dépasse pas 40 km/h. Elle est sous le régime du block téléphonique: on trouve un poste de block à Waimes (Bl. 10/48 — 1/45), Malmédy (Bl. 2), Trois-Ponts (Bl. 4/45 — 4/42). Nous avons décrit la gare de Waimes dans notre article sur la Vennbahn. A Malmédy — dont le bâtiment de gare, dans le style de la région, fut reconstruit après 1945 — on trouve deux voies à quai, sept voies de débord et deux cours à marchandises. A Stavelot, le croisement de deux trains reste possible, quoique la ligne 44 vers Spa soit démontée, hélas. La ligne compte enfin deux tunnels: Meiz (75 m) et Berzilliers (498 m).

Episodiquement, circulent des bruits concernant une éventuelle reprise de la desserte voyageurs de cette ligne, qui dessert tout de même les villes de Stavelot et Malmédy, et le nœud de communication de Waimes. Nous ne pouvons que le souhaiter, dans le cadre d'une meilleure valorisation de la région; encore faudrait-il repenser l'exploitation de l'axe Liège — Trois-Ponts — Gouvy, duquel cette ligne se détache...

éviter que l'histoire ne passe sans équipement. L'histoire est la base de tout travail sérieux et elle est un besoin de mémoire, d'orientation, d'apaisement, de réflexion, de connaissance, de respect, de culture, de progrès, de bonheur.

Tous droits de reproduction, même partielle, par un procédé quelconque sont strictement réservés (loi du 22.03.1886). Copyright GTF, asbl.

#### UN PEU D'HISTOIRE.

Le nom de Saint-Vith proviendrait de celui de saint du lieu, saint Vith dont les restes furent transportés de Metz à Saint-Omer puis de Paris, où l'épave de l'air et plus tard, détruit par l'ouragan de 1802, à l'abbaye de Corvey en Westphalie. Au cours de ce parcours, au VIII<sup>e</sup>, le nom de l'abbaye fut écrit en un mot, peu éloigné de l'actuel.

Si la courte notice que nous avons consacrée dans cette brochure à la Vennbahn, vous a intéressé, nous vous signalons que vous en trouverez le texte complet accompagné d'autres documents photographiques dans le numéro spécial 1979 de la revue "Trans-Fer". D'autre part un prochain numéro spécial de cette revue sera consacré à d'autres lignes de l'Est de la Belgique.

En 1263, Ermesinde, douairière des margraves de Montjoie et de Salm, partagea ses biens entre ses deux fils: Henri comte de Salm et Louis, et Heinrich le Long. Lors de ce partage, Salm fut écarté et ne se trouve ainsi dans les possessions du duc de Luxembourg (qui devint grand-duc de la zone). Henri céda cependant le territoire de Saint-Vith, qui devint le fief de son frère cadet à titre de vicomte au fil du XIV<sup>e</sup> siècle, lequel passa aux comtes de Vindon, les Salm, qui la gouvernèrent jusqu'en 1308. A ce moment, le duc de Luxembourg, Philippe II, roi d'Espagne et duc de Lorraine, contre lequel eurent lieu deux révoltes.

En 1308, la terre de Saint-Vith revint en possession de cette famille qui y resta jusqu'en 1705. C'est pourquoi, en 1705, le duc de Luxembourg, Charles de Lorraine, prince d'Orange-Nassau, fit porter encore le nom de Salm à la Seigneurie de Saint-Vith.

## SAINT-VITH

### VILLE MARTYRE ET RESSUSCITEE.

#### GENERALITES.

Chef-lieu de canton, à 20 km au sud de Malmédy, sur la route du Grand-Duché, Saint-Vith (altitude moyenne 500 m) compte 3.100 habitants et s'étend sur 1.485 ha dont 450 boisés.

C'est un important centre agricole et commercial où la villégiature a également trouvé sa place. Son équipement touristique comprend de nombreux hôtels en ville, un bassin de natation, un terrain de camping à 2 km (route de Wiesenbach) dans un cadre idyllique, 90 km de promenades signalisées, un parc communal et un musée.

#### UN PEU D'HISTOIRE.

Le nom de Saint-Vith proviendrait de celui du saint du même nom, dont les restes furent transportés de Rome à Saint-Denis, près de Paris, sous Pépin-le-Bref et, plus tard, donnés par Louis le Débonnaire à l'abbaye de Corvey en Westphalie. Au cours de ce deuxième transfert, le pieux cortège se serait arrêté en un endroit peu éloigné de Neundorf, qui garde le nom du martyr.

Une chapelle lui fut dédiée et la localité prospéra. Elle devint rapidement un bourg, puis une petite ville. Primitivement, le pays appartint au domaine abbatial de Stavelot-Malmédy.

En 1253, Ermesinde, douairière des seigneuries de Montjoie et Bütgenbach, partagea ses biens entre ses deux fils: Henri, comte de Luxembourg, et Walrand le Long. Dans ce partage, Saint-Vith échut à Henri et se trouva ainsi dans les possessions du comté de Luxembourg (qui devint grand-duché par la suite). Henri concéda pourtant les terres de Saint-Vith, Neundorf et Amblève à son frère cadet à titre de fief. A la fin du XIV<sup>e</sup> siècle, le fief passa aux comtes de Vianden, les Nassau, qui le conservèrent jusqu'en 1566. A ce moment, le domaine fut confisqué par Philippe II, roi d'Espagne et duc de Limbourg, contre qui les Nassau s'étaient révoltés.

En 1606, la terre de Saint-Vith rentra en possession de cette famille qui s'y maintint jusqu'en 1795. C'est pourquoi S.M. la reine de Hollande, parmi ses titres de princesse d'Orange-Nassau, etc. porte encore actuellement celui de baronne de Saint-Vith.

Petite ville fortifiée sur son plateau dénudé, Saint-Vith fut ravagée par deux sièges (1561 et 1602), deux pillages et six incendies (1517, 1541, 1689, 1702 et 1714) pour être complètement sinistrée lors de l'offensive des Ardennes de l'hiver 1944-45: 700 maisons détruites et des centaines de victimes civiles.

#### **COMMERCE ET INDUSTRIE.**

Le commerce et l'industrie furent autrefois très prospères à Saint-Vith. Sous l'Ancien Régime, on distinguait six corps de métiers: tisserands, cordonniers, tonneliers, tailleurs, forgerons et serruriers.

Le trafic du bétail y était aussi fort important. Bien que fortement déchu, il donnait encore lieu à quinze foires par an sous la domination française. Actuellement, le marché mensuel est encore très fréquenté.

On pourrait être frappé du grand nombre de maisons de commerce dans cette petite ville. C'est parce que Saint-Vith est d'abord un important nœud routier, ensuite et jusqu'à la dernière guerre, parce que la gare recevait de très nombreux trains venant d'Aix-la-Chapelle et se dirigeant vers le Luxembourg et la France. De plus, le hinterland très étendu et l'éloignement des grands centres favorisent exceptionnellement le commerce local.

#### **CURIOSITES.**

La tour "Büchel" seul vestige des fortifications du XIV<sup>e</sup> siècle, rappelle l'histoire de la ville en ces termes:

(Tour Büchel je suis nommée — Vers 1350 construite — Au démantèlement de 1689 — je survécus — En 1944, endommagée par des bombes — En 1961, restaurée). (Traduction).

Le touriste visitera aussi le musée historique et folklorique et la nouvelle église paroissiale de style néo-roman avec son intérieur très moderne dont la réalisation ne laisse personne indifférent.

Dans son cadre de verdure, l'ancienne chapelle de Wiesenbach (ruisseau des prairies) datant de 1680 et dédiée à saint Barthélemy mérite également une visite.

#### **RENSEIGNEMENTS.**

Documentation, dépliants, listes d'hôtels, pensions, appartements meublés et bungalows auprès du Syndicat d'Initiative local.  
Tél. 080/22 76 64.

SNCB — Direction Commerciale  
Représentation Commerciale Régionale de Liège.  
Tél. (041)23 22 85.





GTF a.s.b.l

**GROUPEMENT BELGE  
POUR LA PROMOTION ET L'EXPLOITA-  
TION TOURISTIQUE DU TRANSPORT  
FERROVIAIRE**

ASSOCIATION SANS BUT LUCRATIF

ADRESSE POSTALE: BP 191 B-4000 LIEGE 1

L'association sans but lucratif GTF a pour but de rassembler au cours de ses activités ceux qui s'intéressent de près ou de loin au rail, ou plus simplement ceux qui recherchent des formules inédites de voyages en vue de pouvoir admirer sous un jour inusité des régions parfois bien connues.

Ce groupement, animé par des membres entièrement bénévoles, recrute ses membres dans toutes les régions du pays et à l'étranger. Ses activités sont variées:

**VOYAGES:** par autorail spécial (ou train spécial) sur les lignes de chemins de fer peu fréquentées, voire fermées à tout trafic voyageurs. A titre d'exemple, quelques périples réalisés:

- Charleroi - Thy-le-Château - Mariembourg - Couvin - Chimay - Momignies.
- Charleroi - Acoz - Gerpennes/Gougnyes - Châtelineau - Gosselies - Thiméon - Tamines - Lambusart - Fleurus - Frasnes.
- Visé - Lanaken - Eisdén - Maaseik.
- Liège - Namur - Ramillies - Hoegaarden - Ramillies - Orp - Landen.
- Bertrix - Florenville - Lorraine belge.
- Le Grand Duché de Luxembourg.
- Et aussi les lignes de Hamois, Spontin, Neerpelt, Tessengerlo, Bois-de-Breux, Battice, Montzen, Warsage, l'étoile de Florennes, Ermeton-sur-Biert...
- Train vapeur à Gouvy, Bastogne, Libramont, Jemelle.
- Train vapeur à Jemelle, Libramont, Bertrix, Beauraing, Dinant.
- Voyage en automotrice électrique spéciale dans la banlieue de Bruxelles.
- Train vapeur de Charleroi à Belœil à l'occasion de l'inauguration de la ligne SNCB 117 Braine-le-Comte - Luttre, en traction électrique.

**EDITIONS** (au 1/6/1979).

**Librairie:**

- **Les Tramways au Pays de Liège**, 280 pages, 400 photos, cartes géographiques... toute l'histoire des transports urbains à Liège.

- **Aide-mémoire n° 1** relatif à la description de toutes les locomotives à vapeur SNCB et aux dates de mise en service et suppression éventuelle de toutes les lignes SNCB.

**Cartes-vues :**

**5 séries différentes** (8 ou 12 cartes) relatives à l'histoire des trains et trams belges.

**Diapositives :**

**1 série** relative aux tramways.

**Cartographie :**

**une carte** reprenant l'**extension maximale du réseau ferré SNCB et tramway de Belgique**, avec des annexes explicatives avec régime d'exploitation, liste des gares, code télégraphique et traduction en néerlandais.

Toutes ces éditions sont disponibles par correspondance. Le GTF assure aussi la vente de publications d'autres associations.

Le GTF informe ses membres à l'aide de son périodique "**Trans-fer**" contenant toutes les nouvelles de la SNCB, STIB, SNCV... et l'annonce de ses activités et éditions. Le GTF encourage enfin toute action de promotion du transport par rail.

La cotisation annuelle au GTF asbl, donnant droit au périodique Trans-fer et à des réductions importantes en cas de participation à nos activités est très modique.

*Tous renseignements complémentaires, bulletin d'affiliation, liste d'éditions... vous sont envoyés sans engagement de votre part. Ecrivez-nous à GTF asbl, BP 191, B-4000 LIEGE 1 en joignant un timbre pour lettre pour la réponse (ou coupon-réponse international).*

La Représentation Commerciale de Liège est à votre service pour tous renseignements :

**TOURISME: (041)23.22.85.**

- Organisation de voyages en groupe (Belgique et étranger).
- Horaires de trains.
- Tarifs Belgique—étranger.
- Auto couchettes.
- Trains' + vélo.

**MARCHANDISES: (041)23.17.13.**

- Renseignements tarifaires colis Belgique—étranger.

\*  
\* \*

Un renseignement ne coûte rien.

\*  
\* \*

Le train = économie d'énergie.



Ⓑ

*Mot de passe*

**INTER  
RAIL** 

*1 mois en train dans 21 pays  
pour les moins de 26 ans*

65 ans et plus?

---

**INTER RAIL SENIOR**

Un mois en train  
dans 17 pays européens



est

un libre-parcours valable  
8 jours, au choix pendant  
une période de 15 jours sur  
le réseau ferroviaire de l'ensemble  
du Benelux

**le train  
au service du  
tourisme**

---

Imprimerie Centrale SNCB — rue des Deux Gares 128 — 1070 Bruxelles

290113