

Numéro: 32260.

2

Codman: A 24644

Table des matières

Le canton de Saint-Vith et sa géographie, par Robert STEKKE	5
Petite histoire de l'établissement du chemin de fer dans le canton de Saint-Vith, par Roland MARGANNE	9
Chronique de la disparition progressive du réseau de chemin de fer du canton de Saint-Vith, par Roland MARGANNE	17
A la recherche des témoignages archéologico-ferroviaires du canton de Saint-Vith, par Roland MARGANNE	27
Erinnerungen - Souvenirs par Herbert GOMBERT	37
Le réseau ferré du canton de Saint-Vith vu par un cheminot, par Jean LEONARD	43
L'exploitation des lignes du canton de Saint-Vith pendant les années cinquante, d'après P. BIHAIN et F. SCHWINNEN	53
Particularités d'exploitation des lignes du canton de Saint-Vith, d'après une documentation de Robert HUYSMAN	64

Colophon

Ce numéro hors série de Trans-Fer a été publié à l'occasion d'un voyage organisé par le GTF asbl en train et en autocar dans la région de Saint-Vith le 7 mars 1992. Le GTF asbl remercie chaleureusement toutes les personnes qui ont contribué bénévolement à la création de cette édition.

Contributions : P. Bihain, R. Goëmé, H. Gombert, R. Huysman,
J-R. Lejeune, J. Léonard, F. Schwinnen, R. Stekke

Cartographie : G. Close

Iconographie : F. Beckers, B. Dieu, A. Ferrière, H. Gombert,
J. Renard.

Coordination, mise en page et réalisation : R. Marganne

Edition

GRUPEMENT BELGE POUR
LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION
TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE, asbl.
BP 191 - B-4000 LIEGE 1.

Copyright : GTF asbl, mars 1992
Des presses de l'imprimerie Polyprint sprl à Sclessin - Liège
Dépôt légal à la parution
Editeur responsable : R. Marganne, rue Ambiorix 75, Liège

A la mémoire de

Marc SAMSON

cheminot

décédé accidentellement
à Braine l'Alleud
le 27 février 1992

Ses amis du GTF asbl

Die Ostkantone

Dieses Gebiet - größtenteils deutschsprachig - befindet sich im Osten der Provinz Lüttich und umfasst die Kantone Eupen, Malmédy und St Vith.

AUX CONFINS DES HAÛTES FAGNES ET DE L'EIFEL

Les Cantons de l'Est

Cette région de Belgique, où l'on parle aussi l'allemand, est située à l'est de la province de Liège et comprend les Cantons d'Eupen, de Malmédy et de St Vith.

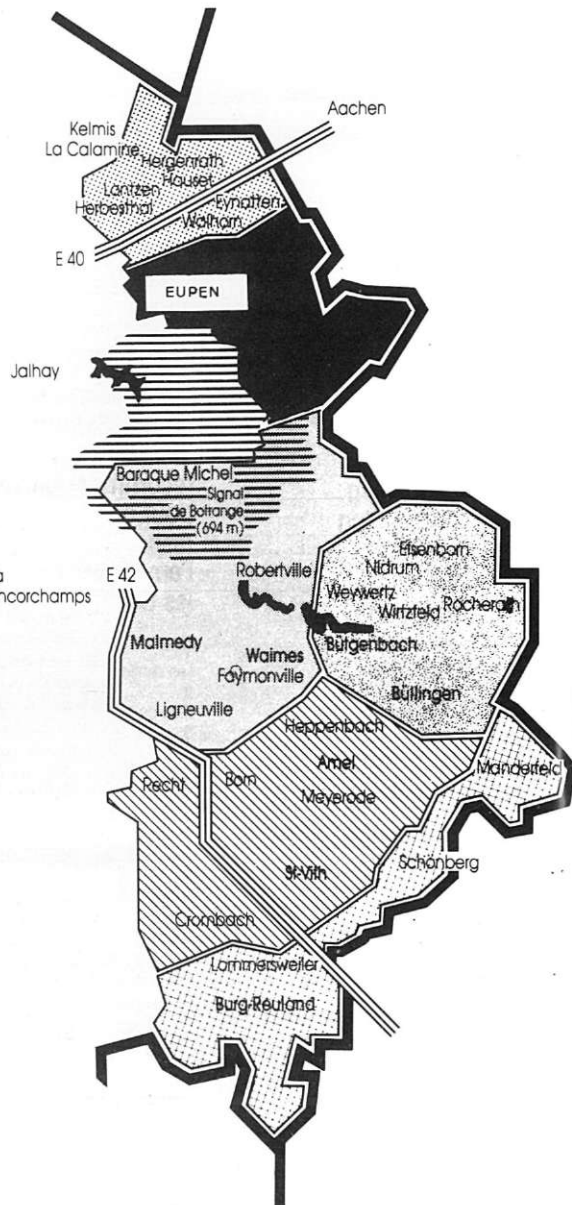
IN DE HOGE VENEN EN DE BELGISCHE EIFEL, LIGGEN

De Oostkantons

Dit gebied, grotendeels duitstalig, bevindt zich in het Oosten van de provincie Luik en omvat de kantons Eupen, Malmédy en St Vith.

- Spa Francorchamps

das Gohltal
la vallée de la Gueule
het Geuldal
- das Eupener Land
le Pays d'Eupen
het Land van Eupen
- das Hohe Venn und das Malmédyer Land
les Hautes Fagnes et le Pays de Malmédy
de Hoge Venen en het Land van Malmédy
- rund um den See von Büttgenbach
autour du Lac de Büttgenbach
rond om het Meer van Büttgenbach
- das St. Vith'er Land und das Obere Ameltal
le Pays de St. Vith et la Haute Vallée de l'Amblève
het Land van St Vith en de Amelvallei
- das Ourtal
la Vallée de l'Our
het Ourtal



Le canton de Saint-Vith et sa géographie

par Robert STEKKE

Perchée sur le toit de la Belgique, Saint-Vith est une de ces régions de notre pays qui, parce qu'elle est un peu hors des circuits habituels, nous est moins connue. Et pourtant, cette région possède un charme et un pittoresque qui valent bien d'autres.

Le relief nous la montre située dans cette ligne de crête de la Belgique, cet axe des plus de cinq cents mètres qui va de la Croix Scaille à l'Eifel allemand. C'est dire que cette altitude vaut à Saint-Vith un climat quelque peu rude et caractéristique de l'Ardenne : les hivers sont les plus froids de Belgique avec un 0° de moyenne en janvier ; l'été y est frais, 15° de moyenne en juillet. C'est le plus froid. La pluie est présente là-bas comme dans toute la Haute-Ardenne : jugez-en, 1000 mm de précipitations en un an, 190 jours de pluies mais plus de 30 jours de neige. Le gel frappe 110 jours par an, ce qui n'est pas loin du tiers du temps. Evidemment, ces chiffres sont les moyennes nées des statistiques. Mais on sait que la Météo n'aime pas les statistiques. Et l'hiver 1991-92 que nous venons de vivre l'a prouvé pour la 3e année consécutive. A quand le retour de ces beaux hivers gelants et neigeux pour le bonheur des skieurs de fond ...?

Laissons là ces considérations un peu nostalgiques et voyons le sol. Comme une grande partie de l'Ardenne, Saint-Vith fait partie d'une région d'origine très ancienne, le "Dévonien inférieur", de l'Ere Primaire, fait de quartzites et de phyllades : en fait, cela donne un massif surtout schisteux avec çà et là, des limons ou du grès. Malheureusement ce sol ne fournit pas de bonnes ressources à exploiter : à part le coticule, cette fameuse pierre à rasoir exploitée non loin de là, à Vielsalm, un peu d'ardoises, de grès, il n'y a guère de belles carrières de pierres en exploitation aujourd'hui !

Par contre, le paysage est beau et reposant. Il alterne les forêts surtout de feuillus, le conifère y est peu fréquent, avec des clairières consacrées à la pâture. Le sol, fort ingrat, ne comporte que peu de terres de culture, sauf un peu du côté de Reuland.

La région n'est pas très gâtée par la nature et ce n'est pas la richesse dans tous les villages. D'ailleurs la population est clairsemée, moins de 50 habitants au km² (la plus faible de Belgique). Cependant, la natalité est une des meilleures de notre pays : 13,5 à 15 naissances pour 1.000 habitants par an. Mais voilà, beaucoup de ces jeunes ne trouveront guère d'emplois et ils émigreront vers d'autres cieux plus propices. Si l'agriculture reste un secteur très important du

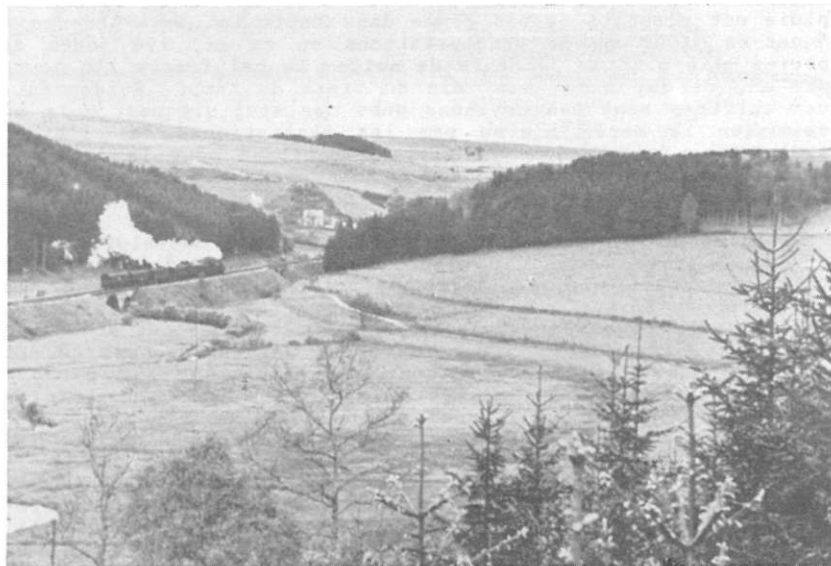
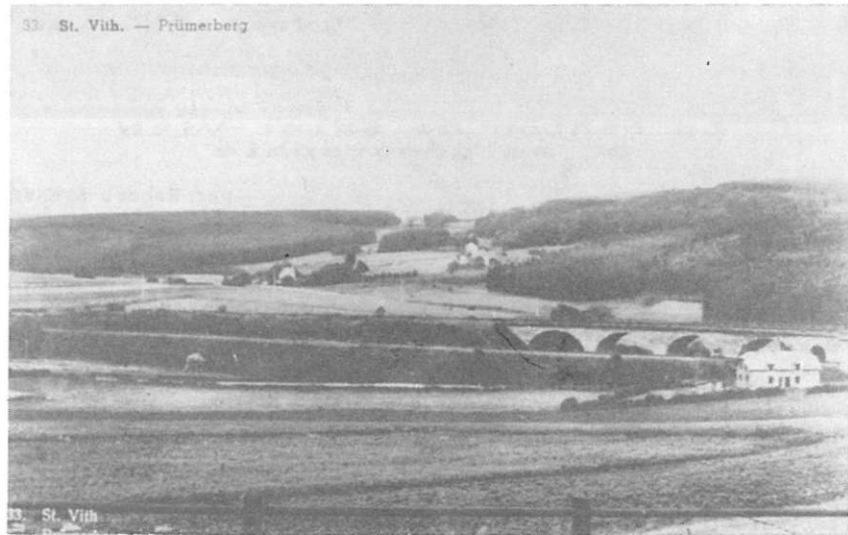


fig. 1 : le Prümberg à Saint-Vith est un exemple du paysage vallonné de la région : on distingue les deux assiettes superposées des lignes St-Vith - Lommersweiler (en dessous) et St-Vith - Gouvy (au dessus) avec le saut de mouton de Wiesenbach. (coll. H. Gombert)

fig. 2 : un train de voyageurs à vapeur chemine vers Neidingen dans la vallée de la Braunlauf (coll. H. Gombert)

point de vue de l'emploi, le tertiaire se développe de plus en plus vers le tourisme. Cette région est si belle, si calme et reposante, vivant à un rythme plus lent. Ces villages, perdus loin des routes chargées de touristes pressés, développent de nos jours un tourisme tourné vers l'hébergement à la campagne de personnes qui cherchent là le calme, la nature, le repos, le bon air et les longues promenades dans le parc naturel des Hautes Fagnes - Eifel. Ils trouveront des distractions à Bütgenbach et Robertville grâce à des lacs sur la Warche, ou à Waimès, le château des Metternich à Reinhardstein.

Si le sifflement des locomotives s'est tu, si le rail a déserté la région, heureusement une splendide autoroute concourt à désenclaver cette région un peu perdue.

Pour la petite histoire, cette autoroute qui part de l'E40 Bruxelles - Liège - Cologne, à hauteur de Battice et rejoint la petite ville allemande de Prüm a connu bien des déboires. Tout d'abord elle n'est une vraie autoroute qu'en territoire belge et les Allemands se font tirer l'oreille pour en faire autre chose qu'une belle route. Mais les Belges ne font pas mieux puisque cette autoroute reste coupée en deux à hauteur de Malmédy ; en cause une longue et stérile querelle entre partisans de deux solutions pour franchir la vallée de l'Eau Rouge, un viaduc ou un remblai. C'est fatalement le viaduc qui l'a emporté et on s'affaire aujourd'hui à la terminer pour 1993. Mais que de temps perdu et d'embouteillages du côté de Francorchamps ou de Meiz.

Pauvres automobilistes ! Serait-ce la revanche du fantôme des chemins de fer ?



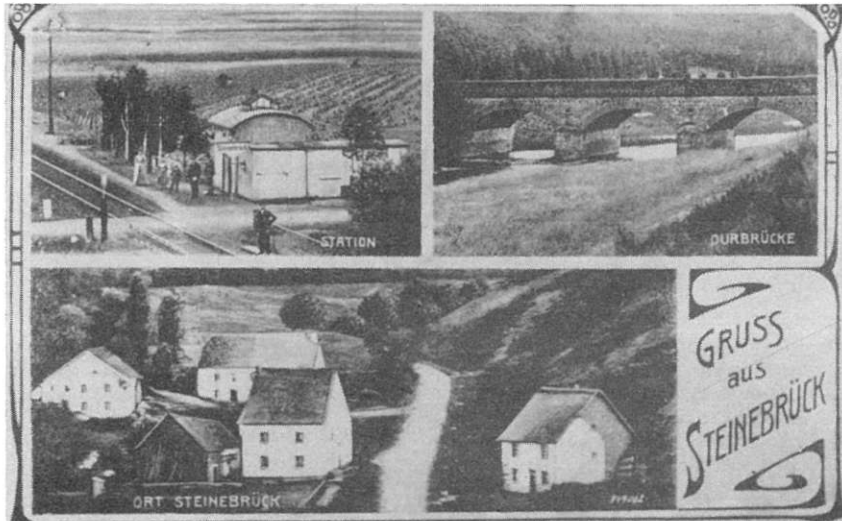
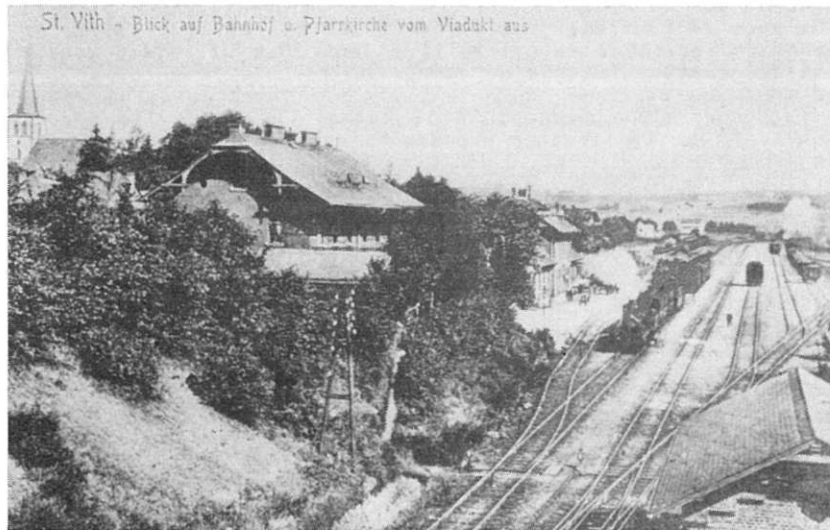


fig. 3 : vue de la gare de Saint-Vith
avant la première guerre mondiale (coll. H. Gombert)
fig. 4 : la gare de Steinebrück et le pont routier sur l'Our
avant 1919 : la frontière ne passe pas encore à cet endroit
(coll. H. Gombert)

**Petite histoire
de l'établissement
du chemin de fer
dans le Canton de Saint-Vith**

par Roland MARGANNE

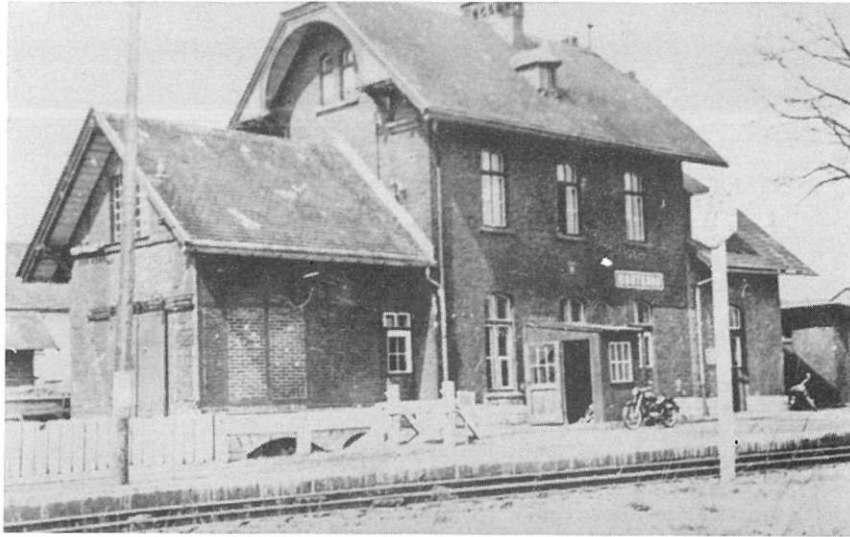
Dans une étude récente ⁽¹⁾, nous avons tenté de dresser l'état de la recherche sur l'histoire du rail dans le Canton de Saint-Vith : nous y renvoyons notre lecteur, nous bornant, dans le cadre de cet article, à un rappel sommaire des grandes étapes de l'établissement des lignes ferrées dans la région.

Quand le Canton de Saint-Vith était prussien...

Pour comprendre l'évolution historique de la région de Saint-Vith ces deux derniers siècles, il convient de remonter... à la bataille de Waterloo. Suite à la débâcle napoléonienne de 1814, la carte politique de l'Europe fut redessinée par les grandes puissances lors du célèbre "Congrès de Vienne" réuni en 1815. Dans un redécoupage tout théorique du théâtre ouest-européen, faisant fi des réalités locales, il fut décidé entre autre d'attribuer le territoire de la future Belgique à Guillaume Ier, Roi des Pays Bas, à l'exception des cantons d'Eupen, Malmédy et Saint-Vith, Kronenburg, Schleiden, de même que les communes orientales du Canton d'Aubel, contrées revendiquées par une Prusse en mal d'expansion. Cette décision fut par ailleurs confirmée par le "Traité des Limites" signé entre la Prusse et les Pays-Bas à Aix-la-Chapelle le 26 juin 1816. Les problèmes de délimitation de la frontière entre les deux pays y furent réglés comme suit dans la région qui nous occupe : la frontière néerlando-prussienne fut tracée à partir du point le plus au nord-est du Grand Duché de Luxembourg (Schmiede), d'où elle filerait plein nord via Poteau (un hameau de la commune de Recht) pour passer ensuite quasiment à équidistance entre les villes de Malmédy et de Stavelot.

C'est cette ligne de démarcation qui deviendra la limite orientale du Royaume de Belgique dès sa création, en 1830, jusqu'au Traité de Versailles qui devait clôturer la première guerre mondiale en 1919. A l'époque, la Belgique, forte du "droit des vainqueurs", revendiqua et obtint le rattachement à la Belgique de l'ancien territoire neutre de Moresnet, et des Cantons d'Eupen, Malmédy et Saint-Vith, que l'on désigne encore aujourd'hui sous l'appellation familière de "Cantons de l'Est". Ceux-ci sont donc belges depuis quelque septante ans,

(1) - Cf. Roland MARGANNE, Le chemin de fer dans le Canton de Saint-Vith, dans Trans-Fer spécial n°3, Liège, GTF asbl, 1985, pp. 5-73, où le lecteur trouvera toute bibliographie utile sur le sujet.



*fig. 5 : la gare de Montenau (coll. H. Gombert)
fig. 6 : ambiance de départ à Saint-Vith : une petite fille
s'apprête à monter dans une voiture "bavaroise"
(coll. H. Gombert)*

si l'on excepte la sinistre période de la seconde guerre mondiale, où ils furent arbitrairement annexés au Troisième Reich, avec toutes les conséquences dramatiques que l'on devine : nouveau changement de nationalité, incorporation de force des jeunes dans la Wehrmacht, nazification...

Aussi, la création du réseau ferré dans les Cantons de l'Est est-elle une oeuvre prussienne : le tracé du réseau fut conçu à Berlin, en fonction de besoins spécifiquement allemands. Cette particularité portait en fait les germes de la future décadence de ce réseau : inadapté aux besoins nouveaux créés par le rattachement des Cantons de l'Est à la Belgique après la première guerre mondiale, il entrera, après une courte période d'intense activité, dans une phase d'engourdissement progressif, et les destructions provoquées dans la région par la seconde guerre mondiale lui porteront un coup fatal.

La Vennbahn, dorsale des cantons de l'Est

La création de la Vennbahn, cette "ligne des Marais" traversant les Cantons de l'Est du nord au sud, d'Aix-la-Chapelle à Bleialf et Gerolstein par Raeren, Montjoie, Wévercé, Waimes, Saint-Vith et Lommersweiler, correspondait à deux objectifs : volonté d'équiper la région de voies de communication de qualité (les célèbres Nebenbahn allemandes), afin de la développer économiquement, mais aussi nécessités stratégiques invoquées par un Etat-Major impérial particulièrement attentif à l'infrastructure d'une région frontalière proche de la France, ennemie héréditaire de l'époque.

Prescrite par une loi prussienne de 1882, la construction de la Vennbahn s'échelonna de 1883 à 1888 entre Aix-la-Chapelle et Pronsfeld... Ce fut le tronçon Saint-Vith - Bleialf qui posa le plus de difficultés à la construction : il fallait en effet traverser un terrain très vallonné : on dut entailler la roche ici, créer de hauts remblais là-bas, et même percer deux tunnels, l'un à Lommersweiler, l'autre à Bleialf.

La liaison avec le Grand Duché de Luxembourg

Une fois la Vennbahn en exploitation, les autorités locales mirent en relief la nécessité de la relier à un axe ferré établi dès 1867 entre Trois-Vierges et Luxembourg. Cette dorsale du Grand-Duché de Luxembourg, petit état souverain depuis 1815, quoique personnellement lié, par son chef d'Etat, à la Couronne des Pays-Bas, et économiquement avec la Prusse dans la cadre du Zollverein (2), pouvait en effet offrir de nouvelles perspectives de trafic de transit, notamment pour les échanges entre le bassin industriel et minier de la Ruhr, son homologue grand-ducal de la vallée de l'Alzette, et même son équivalent français de la Lorraine. Le principe d'une

(2) - sorte de "Marché Commun" avant la lettre de tous les états qui composaient l'ancien Saint Empire de la Nation Germanique.



fig. 7 : la toute nouvelle cabine de signalisation de Beho
 (ligne Gouvy - St-Vith) en 1920 (coll. A. Chabottaux)
 fig. 8 : cette photo de la gare de Saint-Vith sous régime
 belge permet d'admirer la remise à locomotives (à gauche) et
 la signalisation d'origine allemande qui équipera la gare
 jusqu'à sa simplification après 1945 (coll. H. Gombert)

ligne Lommersweiler - Reuland - Trois-Vierges fut assez rapidement décidé conjointement par la Prusse et le Grand Duché de Luxembourg : quoique d'un tracé particulièrement difficile vu le relief, elle fut opérationnelle dès 1889.

Dispositions stratégique-ferroviaires

Cette nouvelle antenne internationale ne déçut pas les espérances placées en elle : bien plus, elle généra un tel trafic de transit que les Prussiens décidèrent, avec le XXe siècle, de porter la totalité de la Vennbahn à double voie. Il était vrai qu'ils étaient largement confortés dans ce dernier projet par l'Etat Major du Kaiser, dont les projets belgiques étaient de plus en plus déterminés et qui avait un besoin vital de liaisons rapides est-ouest en cas d'ouverture de probables hostilités avec la France. Dès 1910, la Vennbahn était équipée d'une double voie d'Aix-la-Chapelle à Bleialf et au-delà vers Gerolstein, au prix de travaux souvent considérables pour l'époque, comme le percement de tunnels jumeaux à Lommersweiler et Bleialf, l'élargissement ou le doublement de tous les ouvrages d'art. Corrélativement, les installations annexes des gares jugées importantes furent fortement développées notamment sur les recommandations des militaires : voies de garage très longues comme à Lommersweiler, extension des installations de gare à Saint-Vith avec remise à locomotives bien équipée.

Les lignes de guerre Born - Vielsalm et Saint-Vith - Gouvy

La liaison Lommersweiler - Trois-Vierges, elle, ne fut pas portée à double voie : sans doute l'opération nécessitait-elle des travaux plus considérables et onéreux encore, mais l'Etat Major prussien avait d'autres projets dans ses cartons.

Lorsque la première guerre mondiale éclata, le besoin de voies de communication est-ouest vers la France, à travers la Belgique occupée, se fit sentir de manière encore plus cruciale, surtout lorsque le conflit prit l'allure d'une guerre de positions, notamment dans la région de Verdun. Certes, dans les Cantons de l'Est les Prussiens disposaient-ils d'une ligne toute nouvelle, posée entre Malmédy et Stavelot (3), et de l'antenne luxembourgeoise de la Vennbahn, mais leur débit respectif ne fut sans doute pas jugé suffisant. Aussi créa-t-on en site neuf deux liaisons ferrées à double voie et à grande circulation entre la Vennbahn et l'axe belge Liège - Rivage - Gouvy : les axes ferrés Vielsalm - Born et Saint-Vith - Gouvy furent établis au prix de travaux de terrassement considérables et d'ouvrages d'art monumentaux, la plupart du temps encore visibles aujourd'hui. Un autre projet de voie ferrée est-ouest, cette fois entre Losheim, Schönberg et Saint-Vith resta, lui, dans les cartons, la fortune des armes ayant tourné entre-temps.

(3) - voir à ce sujet notre étude dans Trans-fer hors série "le Fagnard, histoire d'une ligne ferrée internationale. Trois-Ponts - Jünkerath, 2e édition, Liège, GTF asbl, 1990.

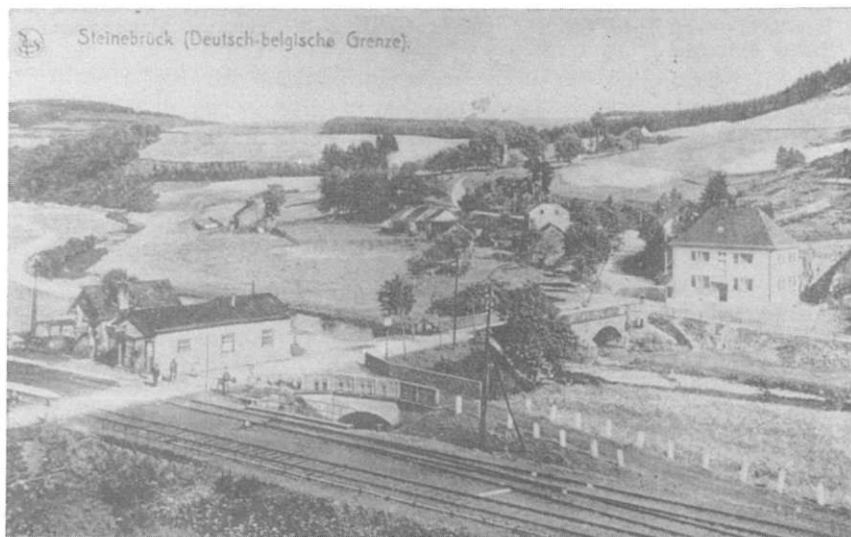
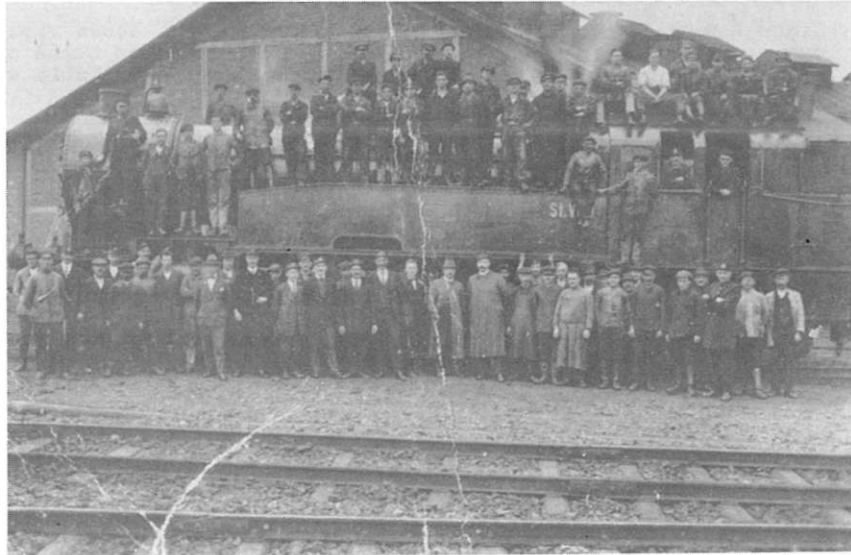


fig. 9 : cette photo "de famille" du personnel SNCB devant la remise de Saint-Vith témoigne de l'importance de l'activité de la gare dans l'Entre-Deux-Guerres (coll. H. Gombert)
 fig. 10 : vue des installations de Steinebrück dans l'Entre-Deux-Guerres : au premier plan, la Vennbahn, à double voie, au second plan, le pont frontalier sur l'Our (coll. H. Gombert)

Le réseau belge des Cantons de l'Est durant l'Entre-Deux-Guerres

La Belgique hérita de ce réseau ferré disproportionné par rapport aux besoins réels de la région lorsque les Cantons de l'Est revinrent à la Belgique après 1919. Assurément, un trafic de transit soutenu continua à circuler pendant plusieurs années entre la Ruhr et le Grand-duché de Luxembourg par la Vennbahn, notamment dans le cadre des réparations de guerre en nature que l'Allemagne avait été contrainte de fournir par le Traité de Versailles : ainsi, une vingtaine de trains journaliers de coke seront-ils mis en ligne entre Aix-la-Chapelle et Trois-Vierges dans les années vingt, le trafic d'équilibre étant constitué par des trains de minerai de fer originaires de la Lorraine et destinés à la Ruhr. C'est incontestablement la période de l'apogée pour la gare de Saint-Vith, dont dépendent à ce moment non moins de 1200 cheminots : machinistes et chauffeurs de la remise, chefs-gardes et gardes du dépôt, mais aussi quelque 250 serre-freins (4), et un peloton d'agents d'entretien occupés à l'atelier de réparation des wagons situé dans les emprises de la gare.

Pourtant, cette prospérité relative fut de courte durée. Le déclenchement de la crise économique mondiale en 1929, et l'apparition du régime hitlérien en Allemagne donnèrent le coup de grâce à la fortune ferroviaire de Saint-Vith. Le trafic de marchandises de transit se raréfia, crise oblige, quand il ne fut pas détourné par des itinéraires au profil plus facile, la ligne de la Moselle et de l'Eifel (5) en territoire allemand notamment. Les lignes du Canton, le plus souvent desservies par des locomotives type 81, 96 et 97 attachées à la remise de Saint-Vith prirent alors l'allure d'axes de desserte locale, "vicinale" serions-nous tenté d'écrire dans une région où ce mode de transport fut complètement absent. Ils furent parcourus par de rares trains omnibus de voyageurs et par l'inévitable train de marchandises de cabotage, principalement voué au trafic de bois de grumes, de combustible domestique et de matériel pour l'agriculture. Dans les années trente d'ailleurs, tout ce petit réseau fut progressivement remis à simple voie, non sans une arrière-pensée stratégique d'ailleurs : il s'agissait d'éviter qu'il serve à nouveau de voie d'invasion.

A la SNCB, certains commençaient même à évoquer l'abandon du trafic des voyageurs déficitaire notamment sur la ligne Lommersweiler - Trois-Vierges, quand la seconde guerre mondiale éclata. Les nouvelles stratégies qui y furent mises en oeuvre et la nature même du conflit ne donnèrent plus au rail l'importance décisive qu'il avait eue pendant la première guerre. Aussi, le réseau des Cantons de l'Est ne subit-il pas, sous l'annexion nazie, de modification d'aspect considérable, une fois réparées les destructions qui lui avaient été infligées par l'armée belge dans l'espoir de retarder

(4) - le frein automatique n'existe pas à l'époque sur les trains et il faut un cheminot tous les trois ou quatre wagons pour actionner manuellement les freins.

(5) - via Apach ou Wasserbillig, Trèves et Jünkerath - Cologne.

l'invasion nazi. Par contre, le dernier sursaut allemand sur le front occidental, l'offensive von Rundstedt de l'hiver 1944-45, causa au réseau des dégâts beaucoup plus considérables, qui amenèrent la SNCB, après la fin de la guerre, à abandonner progressivement l'exploitation : c'est une autre histoire, que nous allons tenter de relater dans un article suivant.

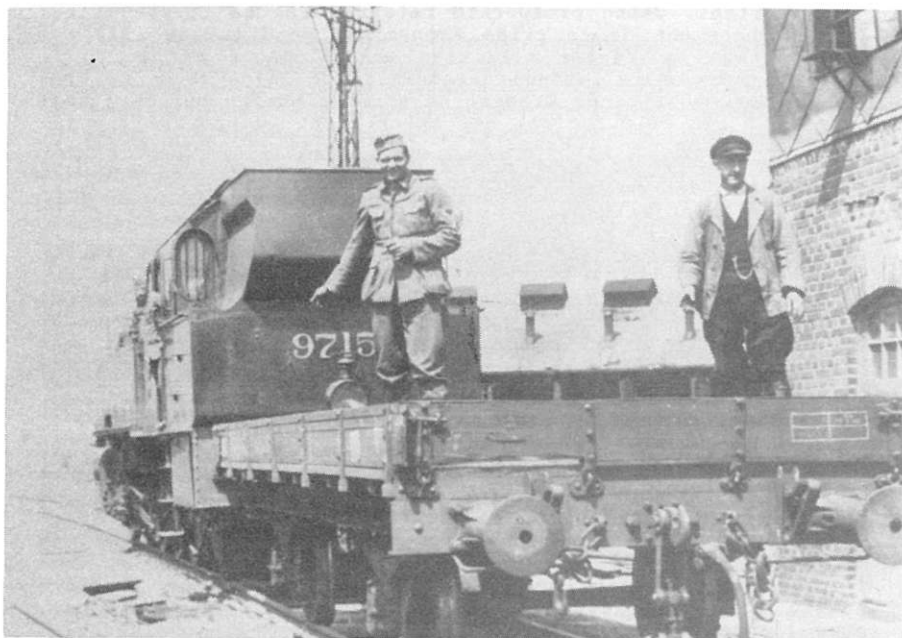


fig. 11 : en gare de Saint-Vith, en mai 1940 : toute l'ambiance de la guerre (coll. H. Gombert)

**Chronique
de la disparition progressive
du réseau de chemin de fer
du Canton de Saint-Vith**

par Roland MARGANNE

Comme dans pratiquement toutes les régions du pays, l'entre-deux-guerres fut l'époque où le réseau ferré du Canton de Saint-Vith connut son apogée : pendant cette période, toutes les lignes établies jusqu'en 1918 par les Prussiens furent exploitées, tant en trafic voyageurs qu'en trafic marchandises, quoique la crise économique mondiale, qui se manifesta à partir de 1929, sonna le glas du trafic marchandises de transit sur la Vennbahn.

La déclaration de guerre de 1939, et l'envahissement de la Belgique par les armées allemandes en 1940 amorcèrent néanmoins le déclin définitif de tout ce réseau. Vu la complexité d'une matière encore mal étudiée, nous procéderons à la mode des "Annales" : que le lecteur veuille bien nous pardonner cette présentation quelque peu "didactique", qui a néanmoins le mérite de la clarté...

1940 : l'annexion des Cantons de l'Est par le IIIe Reich

Lors de l'invasion de la Belgique par les armées nazies le 10 mai 1940, l'armée belge avait prévu de dynamiter les ouvrages d'art les plus importants sur les lignes ferrées des Cantons de l'Est. Ce plan ne fut pas complètement exécuté, et n'eut même pas grand succès au point de vue stratégique : la supériorité technologique du "Blitzkrieg" des Nazis était imparable. Dès le 18 mai 1940, tout était consommé pour les "Cantons de l'Est" : par ordonnance d'Adolf Hitler, ils étaient arbitrairement rattachés à l'Allemagne, avec toutes les conséquences humaines dramatiques que l'on imagine. Sur le plan ferroviaire, les services allemands se hâtèrent de rétablir le trafic sur tous les axes des Cantons de l'Est, à l'exception de la ligne Vielsalm - Born toutefois, dont la remise en état fut sans cesse différée. Sans doute l'occupant jugea-t-il que le peu d'importance de la ligne ne justifiait pas une restauration rapide du viaduc d'Hermanmont, partiellement détruit par l'armée belge le 10 mai 1940. Aussi, au moment de la retraite allemande de 1945, la ligne n'avait-elle pas encore été remise en service sur toute sa longueur. Les Belges firent sans doute le même raisonnement à la Libération : la ligne Vielsalm - Born était ainsi définitivement condamnée, à l'exception d'un petit tronçon, à la sortie de Vielsalm, transformé en raccordement industriel.



fig. 12 & 13 : les ruines du bâtiment de gare et des installations de Saint-Vith en 1945 (coll. H. Gombert)

1944 : destructions massives et définitives au noeud ferroviaire de Saint-Vith

Les mois d'août et de septembre 1944 furent le théâtre de gigantesques bombardements dans la région de Saint-Vith. Ils causèrent des dégâts considérables au noeud ferroviaire de la région. Ainsi le 9 août 1944, la gare de Saint-Vith fut-elle durement touchée par des bombardements alliés. Le harcèlement continua ensuite, si bien que, au mois de septembre, les Nazis décidèrent d'évacuer le matériel ferroviaire de la région. Le 9 septembre 1944, un dernier train quitta Saint-Vith en direction de Trois-Vierges : ce fut la toute dernière circulation régulière qui parcourut la ligne St-Vith - Trois-Vierges de bout en bout, et notamment la fameuse section à jamais sinistrée entre Lommersweiler et Reuland.

Les affres de l'offensive von Rundstedt, ultime sursaut du IIIe Reich sur le front occidental européen, et les destructions sauvages opérées par l'armée allemande en retraite marquèrent ensuite définitivement le paysage ferroviaire du Canton de Saint-Vith. Pendant l'hiver 1944-45, tandis que le tunnel d'Elcherath servait d'abri à la population de la région de Saint-Vith, placée sous le feu constant des armées allemande et américaine, pratiquement tous les ponts des lignes ferrées de l'étoile de Saint-Vith furent démolis.

1945-46 : reconstruction sélective sur l'étoile de Saint-Vith

Dès la fin de l'hiver 1945, les armées alliées, une fois maîtresses de la situation militaire sur le terrain, ressentirent le besoin vital de rétablir au plus vite des axes de communication vers l'Allemagne qu'elles allaient occuper : elles parèrent au plus pressé en réparant provisoirement certains axes ferrés, d'autant plus que l'état du réseau routier était lamentable. Ainsi on peut penser que la Vennbahn était à nouveau en service entre St-Vith, Bleialf et Pronsfeld dès février-mars 1945, pour le trafic militaire, grâce notamment à des ponts provisoires lancés par les services du Génie de l'armée américaine.

Le premier indicateur belge publié à la fin de la guerre, à la date du 8 octobre 1945, indique que la SNCB a pu profiter de cette situation : elle restaure en effet un embryon de service voyageurs dans la région de Saint-Vith. On voit apparaître, à l'époque, deux trains aller-retour réguliers de voyageurs mis en ligne entre Gouvy et Lommersweiler, avec deserte d'un nouveau point d'arrêt non gardé, à Wiesenbach, tout à côté de la bifurcation permettant aux trains de Gouvy de rejoindre la Vennbahn en direction de Lommersweiler. La branche nord du triangle permettant l'entrée directe en gare de Saint-Vith est à l'époque neutralisée suite, notamment, aux destructions subies par le saut de mouton enjambant la Vennbahn à la sortie de Saint-Vith. Les trains venant de Gouvy ne peuvent donc plus pénétrer directement en gare de Saint-Vith et les voyageurs pour cette ville par ailleurs sinistrée doivent parcourir les dernières centaines de mètres séparant Wiesenbach du centre ville... à pied.

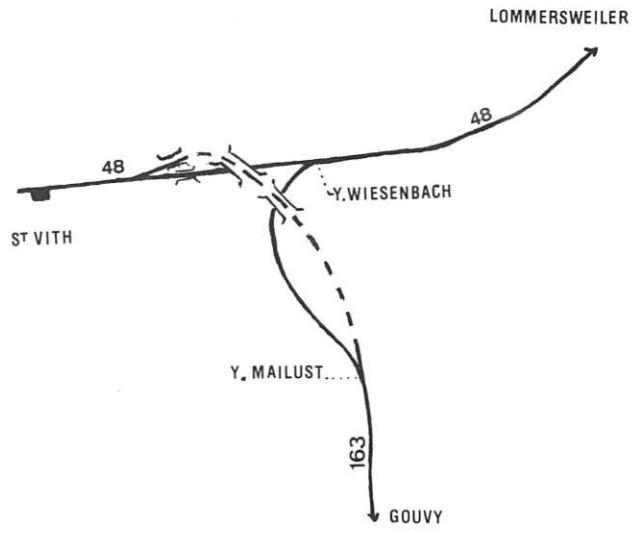


fig 14 : l'aspect définitif de la gare de Saint-Vith après 1945 (coll. H. Gombert)

Le 6 mai 1946, un aller-retour supplémentaire est établi entre Gouvy et Lommersweiler, et on voit les premiers trains de voyageurs réapparaître à Saint-Vith même dans le cadre de navettes organisées notamment entre Lommersweiler, Waimes et Wévercé. La gare de Saint-Vith est réduite à sa plus simple expression, avec une unique voie à quai, des signaux mobiles de block, et les services de gare proprement dits transférés dans un bâtiment de service : une solution "provisoire" qui deviendra définitive.

1948 : extension maximale des services de l'après-guerre

L'année 1948 correspond à l'extension "maximale" du réseau ferré du Canton de Saint-Vith tel qu'il a été exploité après 1945.

Du nord au sud, les lignes suivantes, toutes à voie unique, sont ouvertes, parfois pour quelques années seulement, au trafic voyageurs et marchandises :

* ligne 48 Waimes - Born - Saint-Vith avec postes de block à Waimes (n°10), Montenau (n°11), Born (n°12) et Saint-Vith (n°13).

* ligne 48 Saint-Vith - Lommersweiler avec postes de block à Saint-Vith (n°1), Wiesenbach-bifurcation (n°2) et Lommersweiler (n°3 vraisemblablement).

* ligne 46 Lommersweiler - Steinebrück - Bleialf. Sur cette ligne, le trafic de marchandises a d'abord été organisé entre Lommersweiler et Bleialf pour les besoins militaires (trafic de bois notamment), à l'intervention de locomotives et du personnel de la SNCB, sans doute dès 1946. Puis, à une date indéterminée, le trafic "civil" de marchandises a été rétabli sur la section internationale à l'intervention du personnel belge (un train deux fois par semaine - exploitation en navette). En revanche, les trains de voyageurs, eux, n'ont plus jamais franchi la frontière matérialisée par l'Our après 1945. Les trains de voyageurs belges en provenance de St-Vith ont à nouveau atteint la gare belge de Steinebrück via Lommersweiler le 3 octobre 1948 (4 allers-retours). Les trains de voyageurs allemands, eux, au départ de Pronsfeld, ont atteint Ihren, de l'autre côté de l'Our le 17 octobre 1949. A une date indéterminée, les "Schienenbus" ont été prolongés jusqu'au point frontière, au pied du pont sur l'Our, au droit du passage à niveau dénommé "Ihren-Grenze", sans doute afin de desservir le village allemand d'Urb.

* ligne 163 Gouvy - bifurcation Wiesenbach. Les trains de voyageurs de desserte continuaient jusqu'à Lommersweiler, tandis que les trains de marchandises atteignaient Saint-Vith moyennant un rebroussement en pleine voie à Wiesenbach. Des postes de block étaient établis à Gouvy (n°1), Crombach (n°2) et Wiesenbach-bifurcation (n°3).

* ligne 47 Lommersweiler - Reuland - Trois-Vierges : la section Lommersweiler - Reuland est à jamais neutralisée, et ses ouvrages d'art détruits ne seront finalement pas réparés. Le trafic des voyageurs n'existe plus sur la ligne au sud de Lom-



fig. 15 : un autobus de substitution stationne à Saint-Vith devant le bâtiment désormais affecté aux services de gare (photo R. Temmerman - 8 avril 1972)

fig. 16 : l'autorail spécial affrété par le GTF asbl le 14 avril 1977 stationne sur le raccordement de la scierie, au sud de Saint-Vith. En arrière-plan, les ruines du saut-de-mouton de la ligne St-Vith - Gouvy (photo J. Renard)

mersweiler, à l'exception d'une desserte voyageurs purement luxembourgeoise organisée de Trois-Vierges à Wilwerdange. Le trafic des marchandises des gares de Reuland, Oudler et Lengeler, ainsi que celui de la gare CFL de Wilwerdange, aura désormais lieu via la gare luxembourgeoise de Trois-Vierges.

1952 : première vague de suppressions de trains de voyageurs

L'année 1952 correspond à une première vague de suppressions de trains de voyageurs dans la région de Saint-Vith. Ainsi, au 18 mai, tout service voyageurs est supprimé au sud de Saint-Vith, à savoir sur les lignes St-Vith - Lommersweiler - Steinebrück et Gouvy - Lommersweiler. La suppression du trafic des marchandises sur ces lignes, à l'exception du tronçon Gouvy - Maldange, aura lieu quelques années plus tard, peut-être en 1954, sans que la date ait pu être déterminée à ce jour.

1954 : deuxième vague de suppressions

Le 1er juin 1954, il n'y a plus de trains de "voyageurs" sur les lignes du Canton de Saint-Vith. C'est à cette date en effet que les trains de voyageurs sont supprimés entre Waimes et Saint-Vith.

1960 : démontages

C'est en 1960 que la SNCB reçoit l'autorisation de démonter la Vennbahn au sud de Saint-Vith, jusqu'à Steinebrück-frontière, et la section Maldange - bifurcation Wiesenbach de la ligne 163, à l'exception de la section Gouvy - Maldange, toujours desservie pour le trafic des marchandises local. Les voies de la Vennbahn sont donc démontées au sud de Saint-Vith, à l'exception d'une antenne de 700 mètres destinée à desservir une importante scierie.

1962 : fin de la pittoresque desserte de Reuland

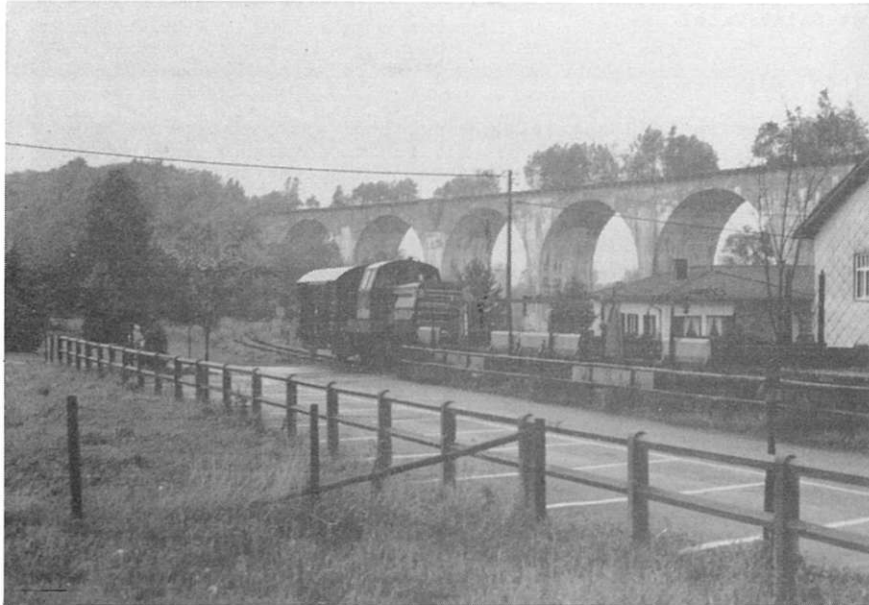
Le 4 décembre 1962, la SNCB suspend définitivement la desserte marchandises des gares de Reuland, Oudler et Lengeler, via le Grand-Duché de Luxembourg. Les CFL, de leur côté, continuent à desservir Wilwerdange.

1963 : Gouvy - Maldange supprimé ?

Selon certains documents en provenance de la SNCB, la section Gouvy - Maldange n'aurait plus été desservie en trafic marchandises après 1963, et démontée peu après.

1965 : suppressions côté allemand

Côté allemand, la Deutsche Bundesbahn semble avoir pu profiter d'un meilleur état des voies et avoir donc pu exploiter plus longtemps la section allemande de la Vennbahn. Néanmoins,



*fig. 17 : un train de desserte en gare de Saint-Vith
le 21/9/1982 (photo B. Dieu)
fig. 18 : train de démontage de la section Waimes - St-Vith
à l'oeuvre à Born en août 1987 (photo A. Ferrière)*

elle supprime tous les trains de voyageurs et marchandises entre Ihren (grenze) et Bleialf le 31 décembre 1965, jour de la Saint-Sylvestre, de même que tout trafic voyageurs entre Bleialf et Pronsfeld.

1972 : et Vielsalm - Vielsalm-sous-Bois ?

Cette courte ligne industrielle, numérotée 220, ancienne amorce de la ligne Vielsalm - Born, qui avait été maintenue en service pour la desserte d'une scierie, perdit tout son trafic résiduel à cette époque.

1978 : fin de la desserte de Wilwerdange

Au 1er janvier 1978, vu le mauvais état de la voie, les Chemins de Fer Luxembourgeois abandonnaient toute desserte de Wilwerdange : la Vennbahn au sud de Saint-Vith disparaissait ainsi complètement...

1982 : épilogue

Le 24 août 1982, le dernier train de marchandises quittait Saint-Vith pour Waimes. Le dernier tronçon ferré du Canton de Saint-Vith, hors service à la même époque, fut laissé en friche jusqu'en 1985, lorsqu'un arrêté royal daté du 19 avril autorisa son démontage, qui eut effectivement lieu, par petites étapes, au cours des années qui suivirent. L'épopée du rail à Saint-Vith n'avait pas duré cent ans... Elle laissait néanmoins dans la région de multiples traces archéologiques que nous avons tenté de recenser dans l'article suivant.



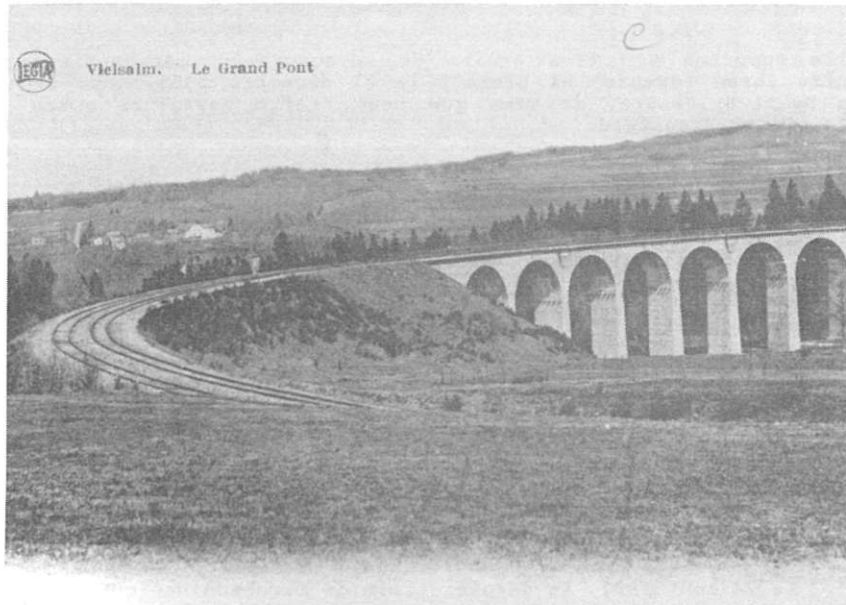


fig. 19 : le viaduc d'Hermanmont (coll. F. Beckers)
 fig. 20 : le viaduc de Born, sous lequel passe l'autorail
 affrété par le GTF asbl le 8/4/1972 (photo R. Marganne)

A la recherche des témoignages archéologico-ferroviaires du Canton de Saint-Vith

par Roland MARGANNE

Avec le démontage de la section Waimes - Saint-Vith de la Vennbahn, décidé en 1985 ⁽¹⁾, la SNCB a achevé de faire disparaître toute voie ferrée à l'est de la ligne Liège - Rivage Gouvy - Trois-Vierges.

Si les rails et le ballast ont été ainsi enlevés... et récupérés, l'assiette des voies subsiste sur la majorité des anciennes lignes ferrées du canton de Saint-Vith, ainsi que de très nombreuses traces, parfois monumentales, de l'implantation du chemin de fer.

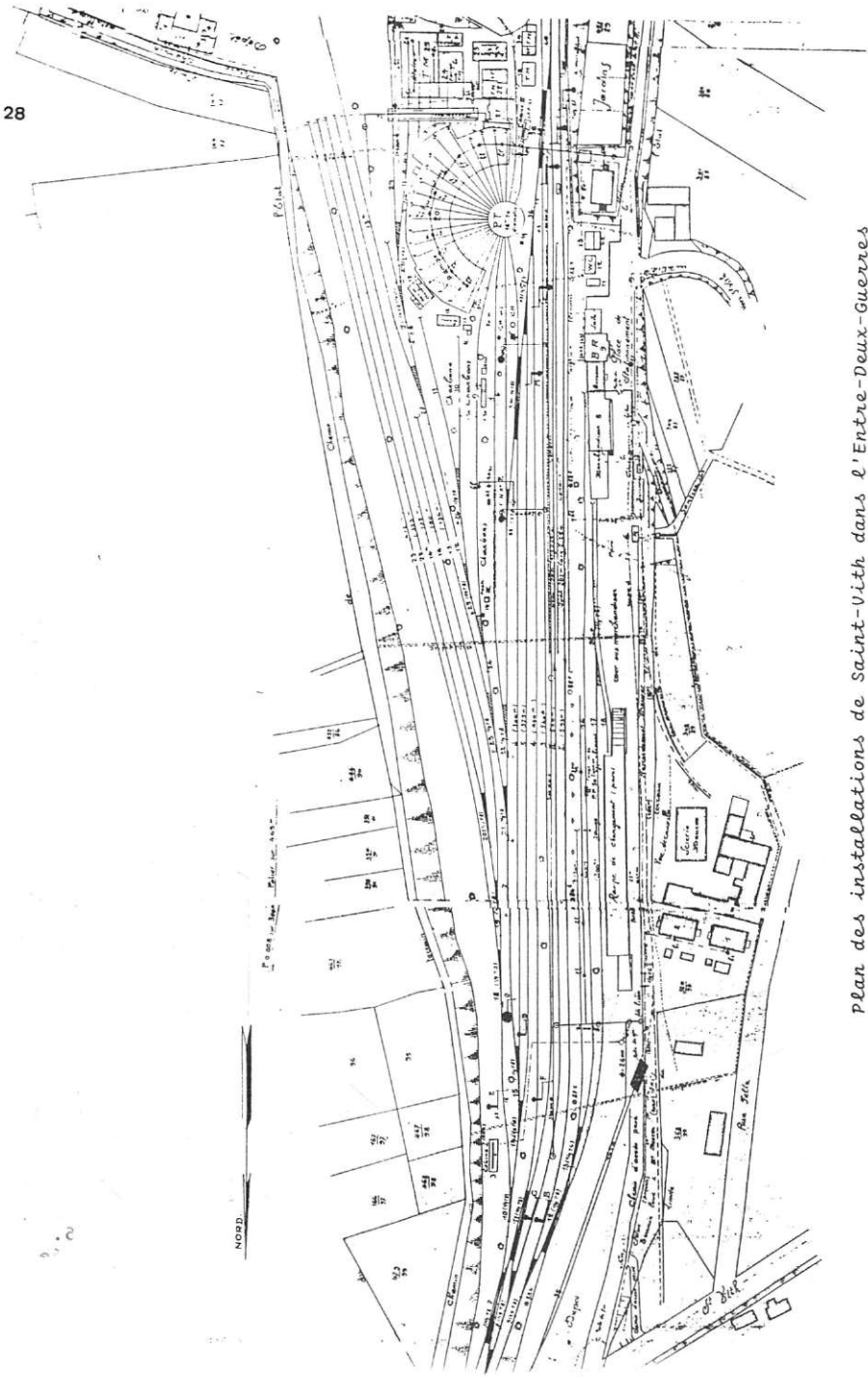
Nous livrons à notre lecteur un recensement, qui n'a aucune prétention d'être exhaustif, des témoignages "archéologiques" du chemin de fer dans la région. Puisse-t-il inciter le plus grand nombre à aller les admirer, et à jouir par la même occasion de la beauté et de la sérénité des paysages des Cantons de l'Est.

Les deux grands viaducs de la ligne Vielsalm - Born

Commençons cette promenade imaginaire par le nord du Canton, et la ligne Vielsalm - Born, celle dont le site est le plus dénaturé : voilà plus de cinquante ans, en effet, qu'elle n'a plus été exploitée en totalité. Deux témoignages monumentaux de l'existence de cette relation subsistent néanmoins à ses deux extrémités.

Le grand viaduc d'Hermanmont tout d'abord, qui franchissait le vallon de la Salm à l'est de Vielsalm ; il avait été construit par des prisonniers russes pendant la première guerre mondiale et comportait dix arches pour un développement total de 260 mètres. Dynamité en 1940 et 1944, l'ouvrage d'art est presque totalement détruit aujourd'hui : seule, une arche se dresse encore au beau milieu de prairies.

(1) - Arrêté Royal du 19.04.85 - Moniteur Belge du 23.05.85. Cette décision est aujourd'hui jugée pour le moins prématurée et malvenue par la Communauté Germanophone, qui a mis en service, en 1989, un train touristique entre Eupen, Sourbrodt et Bullange à travers les Cantons de l'Est. Si la voie avait encore existé entre Waimes et S-Vith, il y a fort à parier que ce train aurait eu St-Vith comme terminus.



Plan des installations de Saint-Vith dans l'Entre-Deux-Guerres
(doc. GTF asbl)

Par contre, à l'autre extrémité de la ligne, le célèbre Freiherm von Korff Brücke (2) en béton, long de 285 mètres, pour une hauteur maximale de 18 mètres, continue à barrer la perspective du village de Born, et à marquer le paysage en résistant vaillamment aux outrages du temps. Il permettait à la ligne Born - Vielsalm de s'élever progressivement au dessus de la vallée de l'Emmels afin de se diriger vers Recht.

Entre ces deux ouvrages d'art, dans la forêt entre Born et Vielsalm, en cherchant bien, on peut encore repérer l'assiette de la ligne, et l'un ou l'autre ponceau ou tranchée, à Poteau notamment. Les promeneurs peuvent encore en parcourir le tracé entre le viaduc d'Hermanmont et Burtonville, car son assiette a été reconvertie en sentier de promenade.

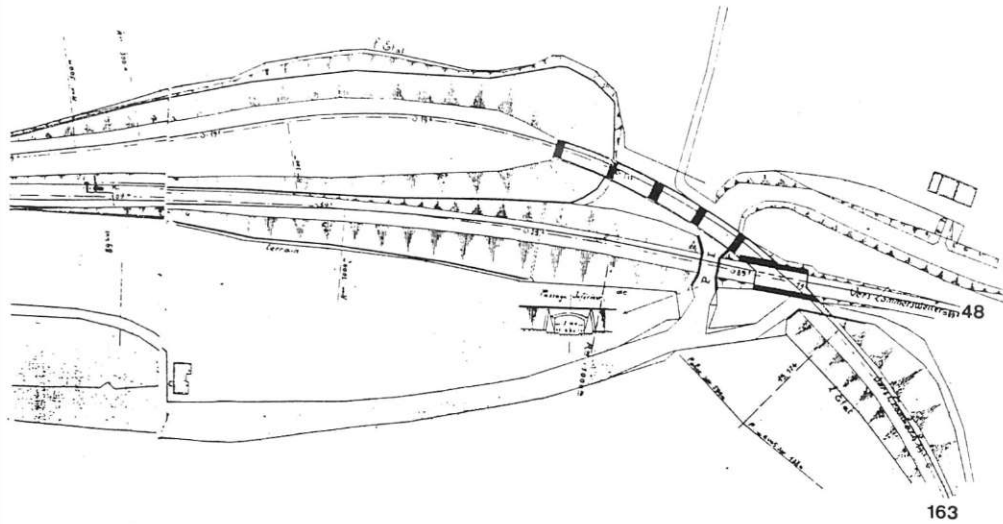
Les vestiges ferroviaires de la ville de Saint-Vith

La ville de saint-Vith recèle, elle, parfois pour peu de temps encore, plusieurs sites remarquables.

L'assiette proprement dite de la gare de Saint-Vith devrait être réaffectée dans le courant du premier semestre de cette année 1992. La largeur de ses emprises était surprenante: la gare comprenait en effet un important faisceau d'une vingtaine de voies pour le trafic des voyageurs et des marchandises, de grande longueur pour la réception de trains militaires, un atelier de réparation de wagons et une remise à locomotives ne forme de semi-rotonde, à la mode germanique, juste en face du bâtiment de la gare : elle pouvait abriter non moins de vingt locomotives ! La plupart de ces installations, détruites lors des terribles bombardements qui ont totalement dévasté Saint-Vith lors l'offensive von Rundstedt à la fin de l'année 1944, n'ont jamais été reconstruites.

Le site de Saint-Vith-gare a donc été progressivement désaffecté par la SNCB depuis la fin de la seconde guerre mondiale, pour ne plus comporter que quelques voies de garage. Le dernier tronçon exploité du noeud ferroviaire de St-Vith, St-Vith - Waimes, a été mis hors service il y a dix ans, le 24 août 1982. Depuis lors, le site, privé de ses voies ferrées, est resté à l'abandon : çà et là, on trouve encore quais de chargement, talus, tranchées... Mais, en vertu de la loi sur la rénovation des sites d'activité économique désaffectés, l'Administration Communale de St-Vith vient de conclure avec la Région Wallonne une convention lui permettant d'obtenir une aide pour l'acquisition du site et pour les travaux de rénovation. Cette subsidiation à l'acquisition a été accordée et la ville de St-Vith est devenue propriétaire du bien. En outre, la Région a octroyé un montant de 12 millions de francs pour assurer les travaux de rénovation du site, qui se dérouleront en trois phases. La première sera consacrée à l'assainissement du site. La seconde consistera en la construction d'une route régionale qui contournera ainsi le centre-ville. Troisième phase, l'aménagement du site qui va accueillir des logements, des bâtiments publics ainsi qu'un établissement de la RTT qui desservira la Région...

(2) - du nom du "Landrath" (sous-préfet) de Malmédy de l'époque de sa construction.



Plan du saut-de-mouton de la bifurcation de Wiesenbach dans l'Entre-Deux-Guerres (doc. GTF asbl)



fig. 21 : cette photo "familiale" montre très bien à l'avant-plan la ligne St-Vith - Lommersweiler et au dessus d'elle le saut-de-mouton de la ligne St-Vith - Gouvy (Wiesenbach vers 1940). (coll. H. Gombert)

Le seul témoignage subsistant de l'activité ferroviaire en gare de Saint-Vith restera alors le bâtiment qui servit de gare après 1945, après destruction du bâtiment de gare "titulaire" au cours de l'offensive Von Rundstedt.

La ligne Saint-Vith - Gouvy

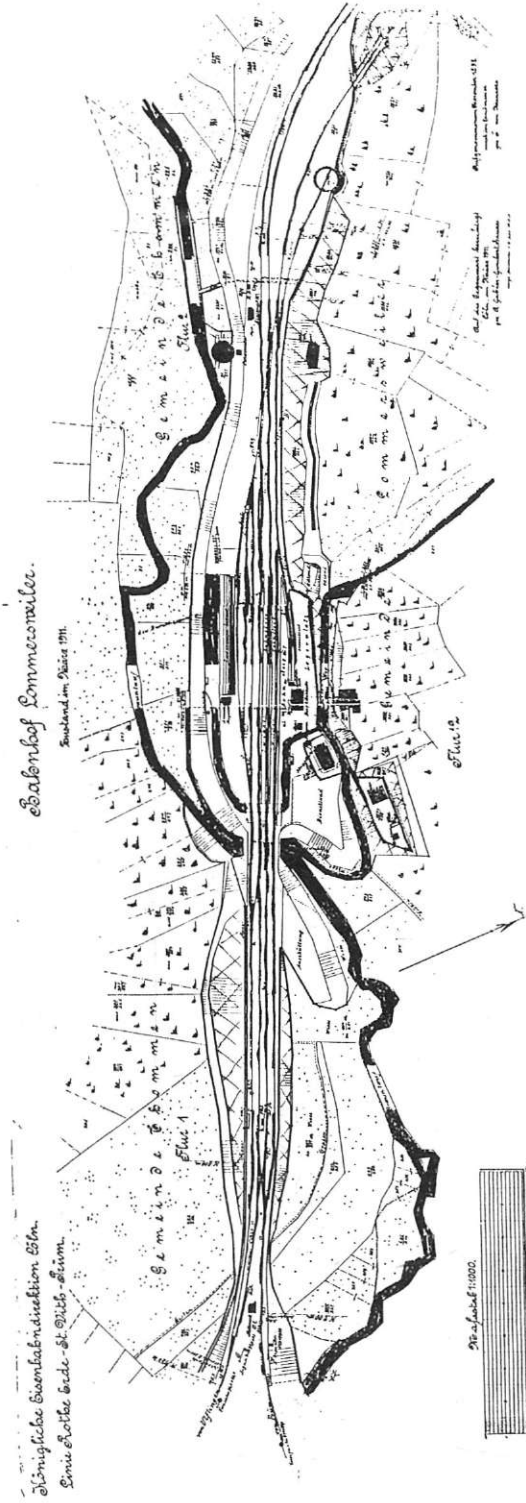
A la sortie sud de l'ancienne gare de Saint-Vith, certains des ouvrages d'art des bifurcations vers Gouvy sont encore visibles, parfois à l'état de ruine. C'est le cas pour le raccordement direct gare de Saint-Vith - bifurcation de Maïlust, qui s'élevait en pente douce, dès la sortie sud de Saint-Vith, le long de la Vennbahn, direction Lommersweiler : il enjambait la Vennbahn par un gigantesque et disgracieux saut-de-mouton en béton, à l'endroit précis où la Vennbahn enjambait la route de Steinebrück, tout près d'une scierie. Aujourd'hui, une partie du saut-de-mouton est toujours bien visible, à l'état de ruine, de même que l'assiette des deux lignes. Au delà du saut-de-mouton vers la bifurcation de Maïlust, la ligne de Gouvy s'engouffrait dans une tranchée, aujourd'hui comblée notamment par les remblais de l'autoroute Verviers - Prüm, construite ces dernières années. L'assiette de l'autre branche de la bifurcation, celle qui partait de Wiesenbach et qui rejoignait la bifurcation de Maïlust, est elle, toujours visible, en partie en tranchée. Un pont routier enjambe d'ailleurs toujours le site à double voie de ce raccordement.

De nombreux autres ouvrages d'art parsèment toujours le tracé de la ligne St-Vith - Gouvy. A la pointe de la bifurcation de Maïlust, le tablier du viaduc qui enjambait la route St-Vith - Reuland, et dont l'instabilité aurait provoqué la suppression de la ligne en 1952 a bien sûr été enlevé ; mais les culées restent encore bien visibles, non loin des accès à l'autoroute Verviers - Prüm, de même que l'assiette en remblai de la ligne, des deux côtés de l'ouvrage d'art disparu.

En direction de Gouvy, les villages traversés gardent la marque du chemin de fer, notamment par un ouvrage d'art, généralement en béton, aujourd'hui encore debout, quoique abandonné. A Neundorf, il s'agit d'un pont de quatre arches qui forme porche d'entrée à la bourgade ; à Weisten subsiste un pont de même facture. A Crombach, un pont routier en béton enjambe le site de l'ancienne gare. Enfin, les concepteurs prussiens de la ligne avaient conçu, à son extrémité ouest, un triangle qui permettait à la ligne de Saint-Vith, à l'arrivée à Gouvy, de se raccorder soit en direction de Trois-Ponts, soit en direction de la gare frontalière proprement dite. Ainsi, les voies de la branche "Gouvy" passaient-elles sous les voies de la ligne Liège - Luxembourg, grâce à un pont qui existe toujours, pour revenir ensuite de niveau, le long de la ligne internationale et de la remise à locomotives de la gare.

Le site de la gare de Lommersweiler

Le plus beau site archéologico-ferroviaire du Canton de Saint-Vith, est, de notre point de vue, celui de la gare de Lommersweiler, car il est miraculeusement resté pratiquement



Plan des installations de Lommersweiler en 1911 :
 la Vennbahn vient d'être mise à double voie (doc. GTF asbl)

intact : seuls les rails, le ballast et la signalisation manquent pour créer une ambiance ferroviaire digne des "Nebenbahn" germaniques.

Le site est accessible par un petit chemin carrossable mais escarpé, qui descend à main gauche après l'église et le centre du village. On arrive ainsi à l'emplacement de l'ancienne gare, dont le bâtiment SNCB provisoire visible sur les cartes postales de l'entre-deux-guerres, a bien entendu disparu. Par contre, les couloirs sous-voies sont toujours là, opérationnels, même si leurs rembarbes ont disparu. Ils desservent toujours trois quais bas, en cendrées, longs de 150 mètres environ, dont les fondations sont toujours visibles. Le quai central, de part et d'autre des voies II et III, fut le dernier utilisé par la SNCB en trafic voyageurs, la voie I longeant l'ancien bâtiment de gare, ayant été transformée en cul-de-sac pour la desserte d'un quai à bois dont les fondations sont toujours bien visibles.

En remontant le site vers le nord-ouest, on peut toujours voir les traces d'un réservoir d'eau destiné à l'alimentation des locomotives à vapeur, et de la plaque tournante ⁽³⁾, déjà désaffectée par la SNCB dans les années trente, à flanc de coteau au nord, avant d'arriver aux deux portails jumeaux, quoique écartés de quelques dizaines de mètres, des tunnels en courbe de Lommersweiler. Rappelons à cet égard que la Vennbahn avait été conçue et établie pour la simple voie. Elle fut portée à double voie au début du siècle, dans la foulée des projets belliqueux de la Prusse. Le pertuis ouest, long de 120 mètres, est le tunnel originel : il fut le premier à être désaffecté par la SNCB dans les années trente, au moment de la mise à simple voie de la Vennbahn. Le pertuis "est" date de la mise à double voie, ainsi que l'indique la mention "1908", gravée sur la pierre de taille située au faite du fronton de l'ouvrage d'art : sensiblement plus long (161 mètres), il fut exploité par la SNCB jusqu'à la fermeture de la ligne. Les deux tunnels sont aujourd'hui murés, mais ventilés.

Il ne faut pas oublier de visiter aussi la partie sud-est du site, qui est tout aussi riche : les vestiges des fondations de la cabine de signalisation située à la bifurcation des lignes de Reuland - Trois-Vierges et Steinebrück sont toujours bien visibles : elle commandait cette bifurcation, à l'aide de signaux d'aspect "allemand" dont la gare de Lommersweiler fut pourvue jusqu'à la fin de son exploitation dans les années cinquante. De l'emplacement de la bifurcation, on peut toujours nettement distinguer le tracé des deux lignes.

(3) - à quoi pouvait bien servir cette plaque tournante, dans cette petite gare de bifurcation ? La meilleure hypothèse semble être la nécessité de disposer, au début du siècle, d'un service d'allèges au delà de Lommersweiler aussi bien en direction de Gerolstein qu'en direction de Trois-Vierges, vu le profil difficile de ces deux sections, et la puissance limitée des locomotives de l'époque. Par contre, nous devons couper court à des spéculations sur l'existence d'une remise à locomotives à Lommersweiler : il n'y en a aucune trace, ni sur plan, ni sur le site lui-même.



fig. 22 : la gare de Lommersweiler dans l'entre-deux-guerres : à l'avant-plan, bâtiment de gare trapu SNCB. La photo semble prise vers 1935, car le plan des voies de la gare a été simplifié : il ne reste plus que deux voies à quai ; le passage sous voies est hors service (coll. H. Gombert)
 fig. 23 : cette locomotive allemande (n° 74.710 ?) entre en gare de ... Steinebrück (coll. H. Gombert)

La branche vers Trois-Vierges d'abord filait plein sud pour s'engouffrer dans le tunnel d'Elcherath, long de 386 mètres, dont l'extrémité côté Reuland est aujourd'hui légèrement effondrée. La ligne se prolongeait ensuite par un viaduc à trois arches sur la vallée de l'Our, particulièrement étroite à cet endroit. D'une hauteur de 18 mètres, le pont est aujourd'hui en ruines, car l'arche centrale d'une ouverture de 21 mètres, a été détruite par faits de guerre. Comme l'Our constitue en ce lieu la frontière entre la Belgique et l'Allemagne, au sud du pont, et sur 800 mètres environ, l'assiette de la ligne constituait une enclave belge en territoire allemand (4). Au delà de cet endroit jusqu'à Reuland, il y avait trois autres ponts sur l'Our, aujourd'hui tous détruits.

La ligne vers Steinebrück et Bleialf, se détachait de la Vennbahn à la sortie de Lommersweiler pour suivre le cours de l'Our et le remonter : elle franchissait d'abord la Braunlauf grâce à un joli viaduc à 3 arches, détruit en 1944, et remplacé par un pont provisoire, genre Bailey, aujourd'hui disparu, mais dont les "agrafes" sur les murs de soutènement sont toujours bien visibles. On peut aussi distinguer sur place les culées primitives du viaduc, en pierre, et les culées additionnelles en béton, datant de la mise à double voie de la Vennbahn. Du débouché du viaduc à Steinebrück, la ligne était établie à flanc de coteau au fond de la vallée de l'Our. Au hameau de Steinebrück, la ligne débouchait perpendiculairement à la route, juste devant le poste de douane belge, et franchissait celle-ci grâce à un passage à niveau. Le bâtiment de gare se situait de l'autre côté de la route, à l'endroit où actuellement s'embranchent une voie asphaltée conduisant à Schönberg. A cet endroit précis se trouvait, sous régime prussien, la limite de juridiction entre la direction de Cologne et celle de Saarbrücken du "Königliche Preussische Eisenbahnverwaltung". La ligne suivait ensuite l'Our sur quelques centaines de mètres, sur sa rive droite, sur l'assiette de la route actuelle, avant de franchir la rivière, sur un pont de fer dont les culées sont encore visibles aujourd'hui. Au droit de ce pont frontalier, côté allemand (5), se trouvait le point d'arrêt d'Ihren-Grenze, aussi appelé dans la région "Ihren-Brug", qui desservait le petit village allemand d'Urb : c'est à cet endroit que les "Schienebus" de la DB en provenance de Prüm ont fait leur terminus jusque dans les années soixante. La ligne remontait ensuite le vallon de l'Ihren, perpendiculaire à la vallée de l'Our, sur 1 km 500, avant de desservir la gare du même nom. Puis, elle rejoignait la gare de Bleialf, grâce à un tunnel à double pertuis, long d'environ 300 mètres, dont les portails de l'un sont aujourd'hui effondrés (6).

(4) - telles étaient les dispositions découlant de l'application des Traités de Versailles de 1919. L'accord belgo-allemand de 1956, relatif à la normalisation du contentieux frontalier, a rendu cette bande de terre à l'Allemagne, puisque l'exploitation de cette ligne était définitivement abandonnée entre Lommersweiler et Reuland.

(5) - Land de Rhénanie - Palatinat.

(6) - pour la "petite" histoire, signalons que l'un des deux pertuis du tunnel de Bleialf avait été transformé, dans les années trente, par les Nazis, en usine d'armement : ils y

La branche "Reuland - Trois-Vierges" de la Vennbahn

Revenons à la branche "Reuland - Trois-Vierges" de la Vennbahn, dont l'assiette longe sur quelques kilomètres la route St-Vith - Reuland - frontière luxembourgeoise, et est toujours visible, car le plus souvent en talus : c'était sans doute la partie la plus pittoresque de la ligne. Outre l'assiette, les vestiges de cette ligne se réduisent à... trois bâtiments de gare : celui de Reuland, aujourd'hui transformé en maison particulière, celui d'Oudler, aujourd'hui une seconde résidence, et celui de Wilwerdange, réhabilité en habitation privée. Un beau viaduc à trois arches subsiste encore, intact, entre Reuland et Oudler, à l'endroit où la ligne franchissait la vallée de Hollersbach (51 mètres de long pour 15 à 16 mètres de hauteur maximale). Enfin, le tunnel de Wilwerdange existe toujours, entièrement sur territoire luxembourgeois : le plus long du grand-duché de Luxembourg avec ses 790 mètres, il est aujourd'hui difficilement accessible et en très mauvais état. Bien sûr, l'assiette de la ligne de Reuland est toujours visible du train liège-Luxembourg à la tête nord du tunnel de Trois-Vierges, aujourd'hui remis à voie unique...

Lors du voyage organisé en autocar par notre Association le 7 mars 1992, nous avons pu découvrir certains des sites que nous venons d'évoquer. Mais une journée entière ne suffit pas pour tout visiter : n'y a-t-il pas là une suggestion pour de prochaines vacances ?

avaient notamment aménagé des caniveaux pour conduites électriques, des socles bétonnés pour machines-outils... Ainsi préparaient-ils la "revanche"...

Erinnerungen . . .

von Herbert Gombert

Bahnhof Sankt-Vith

Deutsche Loks aus Aachen und Stolberg kamen nach Sankt-Vith zur Kur, da unser Wasser garnicht kalkhaltig war.

Im Januar 1940 sind wir von Reuland nach Sankt-Vith umgezogen. Das war ziemlich strapaziös, die Möbel wurden auf einen Bahnsteigkarren geladen und zum Bahnhof gefahren, dort stand ein Güterwagen zu unserer Verfügung. In Sankt-Vith die selbe Prozedur nur war es da etwas weiter und schwieriger, denn die Rosenhügelbrücke war durch schwere Betonblöcke gesperrt, nur Fussgänger konnten passieren.

Am 10. Mai 1940 wurden wir nachts geweckt, denn die Brücken am Rosenhügel und in Wiesenbach wurden gesprengt.

1940, als die Brücken in Wiesenbach gesprengt werden sollten, hat anscheinend nicht alles funktioniert, denn von der grossen Brücke sind nur die hinteren Bogen zerstört worden, die Bogen über der Landstraße und die kleine Brücke blieben intakt. Bei der Reparatur wurde einfach der Bahndamm verlängert, deshalb war die Brücke nachher viel kürzer.

1943-44 fuhren wir jungen Kerls oft nach Ulfingen Brot kaufen, dort war es weitaus besser ; in einem Lokal am Bahnhof versuchten wir auch schon einmal eine Flasche Wein, aber das war saures Zeug und schmeckte uns nicht besonders.

Dann kamen die Jabos und die Züge sollten durch leichte Flakgeschütze, auf einem flachen Güterwagen aufgebaut, geschützt werden, aber dadurch wurde es noch viel schlimmer. Zwischen Neidingen und Sankt-Vith ist manche Lok so durchlöchert worden, dass eine Hilfslok den Zug nach Sankt-Vith bringen musste.

Neidingen

In Neidingen gegenüber der Schule stand ein Eisenbahnerwohnhaus, dort wohnte der Bedienstete des unten an der Braunlauf gelegenen Wasserwerkes, von wo aus das Wasser für den Sankt-Vither Bahnhof in die dortigen Behälter gepumpt wurde. Bis zur Elektrifizierung wurden die Pumpen mit einer Dampfmaschine angetrieben.

Zwischen zwei Zügen brachte eine Sankt-Vither Lok einen vollen Waggon Kohlen nach Neidingen, dort wurden sie über eine Rutsche zu Tal befördert, unten lagen Feldbahngleise und auf Loren wurde der Brennstoff zum Wasserwerk gefahren.

Bahnhof Lommersweiler

Beim Bau des zweiten Gleises waren hauptsächlich Kroaten beschäftigt, man nannte sie "Monarchen", sehr wahrscheinlich weil sie aus der K. u K. Doppelmonarchie stammten. Ihre Verpflegung erhielten sie aus einer Kantine, aus der nachher die Gastwirtschaft Jodozy entstand, dieses Haus steht heute noch.

Die Unterführungen wurden anscheinend nach einem Unfall gebaut, sie wurden nur zu deutscher Zeit vor 1920 und von 1940 bis 1945 benutzt.

Es wurde Eichenrinde abgeschält und als Lohe an die Gerbereien geliefert, auch wurden viele Kartoffeln angepflanzt die im Herbst durch Ochsespanne zum Bahnhof befördert und dort in Waggons verladen wurden. Um den steilen Weg hinunter zu fahren, wurden Holzstangen durch die Speichen der Hinterräder gesteckt, so dass diese über den Boden schleiften.

Die Frau eines im Dorf wohnenden Eisenbahnbeamten nahm es nicht so genau mit der Pünktlichkeit. Eines Tages, als dieser Beamte einen Zug in Richtung Sankt-Vith abfahren lassen wollte, sagten ihm Anwesende : "warte, dort oben kommt deine Frau, sie will noch mit", sagte er "Im Dienst kenne ich meine Frau nicht" und liess den Zug abfahren. Dieser Ausspruch wird auch heute noch viel zitiert.

1934 wurde unter Pastor Busch die Lourdesgrotte in Lommersweiler eingeweiht, dieser Pastor hat viele Leute nach dort gebracht, es kamen sogar Pilgerzüge aus Antwerpen, Flandern, man spricht sogar von Zügen aus Deutschland und Luxemburg. Heute ist die Gottesmutter wieder allein mit den Lommersweilern.

Kurz vor dem zweiten Weltkrieg ist im von Gerolstein kommenden Zug ein deutscher Soldat eingeschlafen und bis Sankt-Vith weitergefahren, wo er von der Gendarmerie in Empfang genommen wurde.

Bahnhof Reuland

Von 1936 bis Januar 1940 wohnten wir in Reuland ; mit zwei anderen Jungen aus Steffeshausen fuhr ich zum Athenäum nach Malmedy, diese beiden haben öfter morgens, wenn sie zum Zug kamen, einen Stock zwischen die Schrankendräfte gesteckt und einigemale rundgedreht. Die Schranken konnten dann nachts geschlossen werden, wenn der Schrankenwärter dann wutentbrannt zum Überweg lief, um die Ursache zu suchen, war wieder alles in Ordnung und meine Kameraden standen schön brav, aber niederträchtig grinsend, auf dem Bahnsteig und warteten auf den Zug. Auf unserer Fahrt mussten wir zweimal umsteigen, in Sankt-Vith und Weismes, das wäre heute undenkbar.

In Hemmeres fuhren wir durch deutsches Gebiet und alles stand an den Fenstern, manchmal sahen wir einen deutschen Soldaten, dann wurde dies anschliessend diskutiert.

Souvenirs . . .

par Herbert Gombert
traduction : Raymond Goémé

Gare de Saint-Vith

Des locomotives allemandes d'Aix-la-Chapelle ou de Stolberg venaient "faire des cures" à Saint-Vith, étant donné que notre eau n'était pas du tout calcaire.

En janvier 1940, nous avons déménagé de Reuland à Saint-Vith. Ce fut plutôt éreintant : on chargea les meubles sur un chariot de quai et on les amena en gare, où un wagon de marchandises avait été mis à notre disposition. A Saint-Vith, on répéta les mêmes manoeuvres, mais ce fut un peu plus long et plus difficile, car le pont du Rosenhügel était barré par de lourds blocs de béton, qui livraient passage aux seuls piétons.

Le 10 mai 1940, nous fûmes réveillés la nuit, car on faisait sauter les ponts au Rosenhügel et à Wiesenbach.

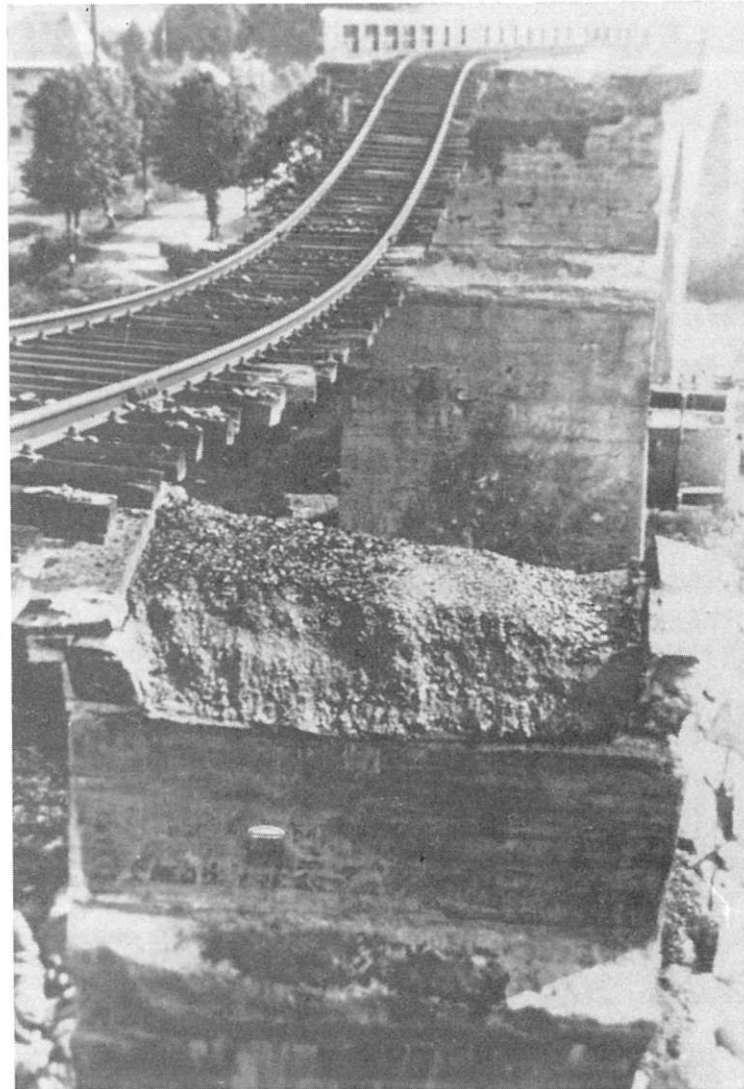
En 1940, quand on dut faire sauter les ponts à Wiesenbach, le système n'a apparemment pas fonctionné correctement, car seules les arches arrières du grand viaduc furent détruites ; les arches situées au-dessus de la grand-route et du petit viaduc restèrent intactes. Lors des réparations, on prolongea simplement le remblai. C'est pourquoi ce pont fut "raccourci".

En 1943-44, nous envoyions souvent de jeunes gaillards à Trois-Vierges pour y acheter du pain, car il était bien meilleur là-bas ; dans un local de la gare, nous dégustions aussi de temps en temps une bouteille de vin, mais c'était de la piquette et cela n'avait aucun goût spécial.

Ensuite arrivèrent les chasseurs-bombardiers : les trains durent être protégés par des canons légers anti-aériens montés sur des wagons plate-forme. De ce fait, la situation empira. Entre Neidingen et Saint-Vith, plus d'une locomotive fut criblée de balles, de sorte qu'une locomotive de secours devait amener le train à Saint-Vith.

Neidingen

En face de l'école de Neidingen, il y avait une maison de cheminot dans laquelle habitait le préposé à la centrale des machines des conduites d'eau, qui se trouvait en contrebas, à la Braunlauf. C'est de là que l'eau pour la gare de Saint-Vith était pompée dans des réservoirs. Jusqu'à l'électrification, les pompes étaient actionnées par une machine à vapeur fixe.



*fig. 24 : en mai 1940, l'armée belge avait fait sauter le
saut-de-mouton de Wiesenbach, mettant ainsi hors service
la ligne St-Vith - Gouvy (coll. H. Gombert)*

Entre deux trains réguliers, une locomotive amenait à Neidingen un wagon complet de charbon. Le charbon était alors déversé par gravité dans un glissoir jusque dans le vallon, au fond duquel on avait disposé des voies de chemin de fer "Decauville". C'est sur des wagons plate-forme que le combustible était alors acheminé à la centrale des machines de conduite d'eau.

Gare de Lommersweiler

Lors de la construction de la seconde voie, on avait principalement employé des Croates : on les appelait des "monarques", très vraisemblablement parce qu'ils étaient sujets de la double monarchie "K. & K." (1). Ils recevaient leur subsistance d'une cantine qui fut à l'origine de l'auberge Jodozy ; cette maison existe encore actuellement.

Les couloirs sous-voies de la gare furent apparemment construits à la suite d'un accident. Ils ne furent utilisés que pendant la période allemande, à savoir avant 1920 et entre 1940 et 1945.

A Lommersweiler, l'écorce du chêne, le tan, était chargé sur wagons pour être livré aux tanneries. On y cultivait aussi des pommes de terre. En automne, elles étaient transportées sur des chariots tirés par des boeufs jusqu'à la gare, où elles étaient chargées sur des wagons. Pour descendre le chemin de la gare, qui est en forte pente, on glissait des perches en bois entre les rayons des roues arrières des chariots, afin de freiner le véhicule.

L'épouse d'un employé de la gare, qui habitait dans le village, n'était pas très regardante sur la ponctualité. Un beau jour, alors que ce cheminot voulait faire partir un train à destination de Saint-Vith, les personnes présentes lui dirent : "Attends, voilà ta femme qui arrive là-bas, elle aussi veut prendre le train." Et lui de répondre : "En service, je ne connais pas ma femme". Et il donna le signal de départ du train. Cette formule est encore citée actuellement !

En 1934, le Curé Busch prit l'initiative de faire inaugurer une réplique de la grotte de Lourdes à Lommersweiler. Grâce à cette action, il attira la foule à Lommersweiler ; il y eut même des trains entiers de pèlerins venant d'Anvers ou des Flandres, et on se souvient même de convois spéciaux en provenance d'Allemagne ou du Grand-Duché de Luxembourg. Aujourd'hui, la Mère de Dieu est bien seule avec les habitants de Lommersweiler.

Peu avant la seconde guerre mondiale, un soldat allemand s'était endormi dans le train venant de Gerolstein. Il s'est ainsi retrouvé à Saint-Vith, où il fut pris en charge par la Gendarmerie belge.

(1) - Kaiserlich und Königlich = impériale et royale.

Gare de Reuland

De 1936 à janvier 1940, nous avons habité à Reuland. Je faisais mes études à l'époque à l'Athénée de Malmédy et je faisais le voyage avec deux autres garçons de Steffeshausen. A plusieurs reprises, le matin, en venant prendre le train à Reuland, mes deux compagnons ont glissé un bâton afin d'entraver la manoeuvre des câbles de manoeuvre des barrières. De ce fait, l'installation du passage à niveau ne pouvait plus fonctionner : quand le garde-barrière accourait, rouge de colère, pour rechercher la cause de l'avarie, le bâton disparaissait et mes camarades se tenaient bien sages sur le quai en attendant l'arrivée du train. En route pour Malmédy, nous devions changer deux fois de train, à Saint-Vith et à Waimès, une chose inimaginable aujourd'hui.

A Hemmeres, la ligne traversait le territoire allemand et tout le monde était aux fenêtres. Parfois, nous voyions un soldat allemand, ce qui alimentait bien des discussions à cette époque troublée.

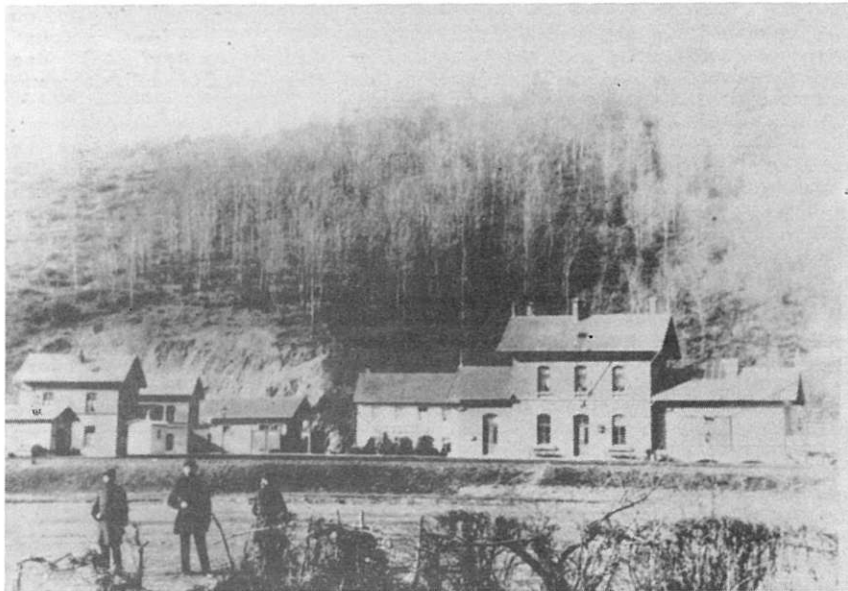


fig. 25 : la gare de Reuland avant 1914 (coll. H. Gombert)

Le réseau ferré du Canton de Saint-Vith vu par un cheminot

par Jean Léonard
Chef-garde contrôleur honoraire de la SNCB
Dépôt de Liège

En autorail sur la ligne Gouvy Wiesenbach - Lommersweiler

En 1948 ou 1949, un dimanche, je devais commencer mon service sur le premier train express Liège - Luxembourg de la journée, jusqu'à la gare frontière belge de Gouvy. Comme mon épouse, elle, ne travaillait pas le dimanche, je l'avais emmenée avec moi : la suite de mon service prévoyait en effet un "découcher de jour" à la gare de Gouvy (de 8h50 à 18h30 environ) : nous avions donc tout le temps de visiter la région... en train. Après une courte visite du village frontalier, nous avons emprunté à 10h35 le TA 4608, un autorail "Brossel" du service régulier assurant la liaison Gouvy - Wiesenbach - Lommersweiler : une partie des ouvrages d'art ferroviaires de la sortie sud de Saint-Vith était en effet hors service par faits de guerre, ce qui empêchait l'accès direct à Saint-Vith, sans rebroussement.

L'autorail, type 551, était desservi par un chef-garde et par un conducteur du dépôt de Gouvy. On le conduisait pratiquement comme un camion : le machiniste disposait, devant lui, de deux leviers, l'un pour changer de vitesse, l'autre pour inverser le sens de marche. Un jeu de deux pédales permettait, l'une de débrayer (double débrayage, bien sûr !), l'autre d'accélérer. Une petite manette permettait le réglage du ralenti du moteur. A portée de la main droite du conducteur, se trouvaient la poignée du frein oléo-pneumatique et le volant du frein à main. Près de l'accoudoir de son siège, était disposée la manette de commande du klaxon. Le tableau de bord, lui, était spartiate : un manomètre de pression d'huile, un indicateur de vitesse, les interrupteurs de manoeuvre des portes pliantes, appuyés par quatre lampes-témoin rouges. Quant à l'essuie-glace, il était manoeuvré... à la main. Quel pittoresque...

Dès la sortie de Gouvy côté Vielsalm, la voie de la ligne 163 Gouvy - Saint-Vith longeait, sur quelques centaines de mètres, le dépôt de locomotives avant de passer, grâce à un saut-de-mouton, sous la grande ligne Liège - Luxembourg et de se diriger vers Beho. Nous avons ainsi remarqué, près de la remise et de la cabine d'entrée de la gare, une locomotive d'origine allemande : c'était une T 14.1, vraisemblablement le matricule n° 93.1040 ou 93.1041. Cette engin était plein de boue : il avait en fait été récupéré à Saint-Vith, enterré

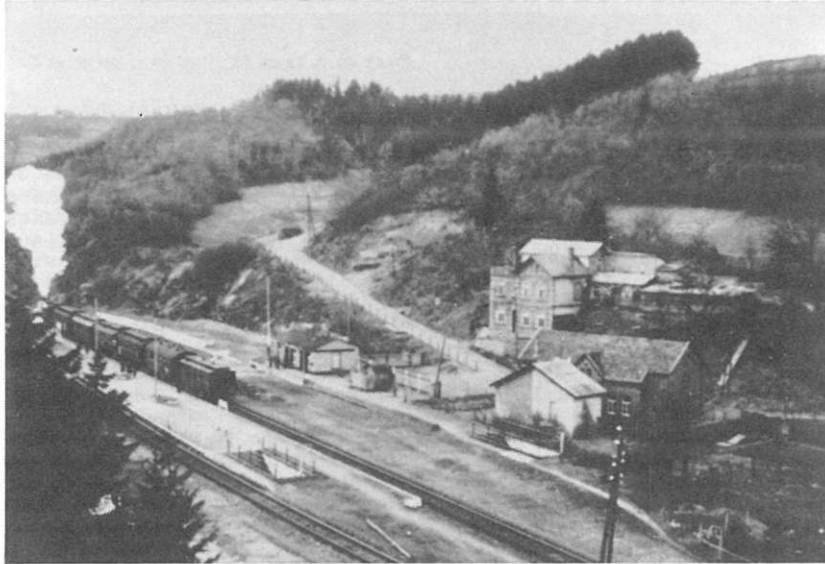


fig. 26 : un train de voyageurs en partance pour Saint-Vith à Lommersweiler : une locomotive à vapeur, type 96 ou 97 sans doute, cinq voitures bavaroises et un fourgon (coll. H. Gombert - vue prise vers 1935)

fig. 27 : autorail série 49 (ancien type 553) sous les ruines du saut de mouton de Wiesenbach le 8 avril 1972 (photo J. Renard)

jusqu'aux essieux, victime du terrible bombardement de la ville en août 1944.

Après avoir avoir marqué l'arrêt à Beho, Maldange, Weisten et Crombach, l'autorail arriva, après un parcours d'une demi-heure, en vue de la bifurcation de Mailust. L'accès direct vers Saint-Vith, qui se débranchait de la ligne principale sur la gauche, était de fait hors service suite aux destructions de guerre infligées aux ouvrages d'art des sauts-de-mouton de la sortie sud de Saint-Vith. Aussi, la SNCB avait-elle aménagé, à cet endroit, le plus proche de Saint-Vith, un simple quai destiné à desservir la ville. Un agent de la SNCB se tenait à poste fixe, non loin de là, à la bifurcation de Wiesenbach, qui recevait la voie venant de Saint-Vith, afin de manoeuvrer l'aiguillage de cette bifurcation et de placer les signaux mobiles destinés à la couvrir. Les trains de marchandises originaires de Gouvy rebroussaient à cet endroit pour entrer à Saint-Vith. Les trains de voyageurs, eux, ne rebroussaient pas : ils continuaient jusqu'à Lommersweiler...

Une fois la bifurcation de Wiesenbach dépassée, nous nous sommes donc trouvés sur la section sud de la Vennbahn. La voie unique, établie à fond de vallée, était très sinueuse, et coupait de nombreux ruisseaux : chaque traversée s'effectuait, à allure réduite, sur des ponceaux provisoires constitués de deux poutrelles sur lesquelles rails et traverses avaient été fixés. L'autorail franchissait ces ouvrages d'art au ralenti, mais ce n'était pas très rassurant. Et pourtant, les locomotives à vapeur G 8 (type 81) de Gouvy devaient les franchir, elles aussi, pour se rendre à Lommersweiler.

Après avoir marqué l'arrêt à Neidingen, nous sommes arrivés à Lommersweiler, non sans avoir traversé un court tunnel à double pertuis. Des collègues de Gouvy m'ont alors fait remarquer que le chemin de fer n'utilisait plus qu'un des deux pertuis depuis la mise à simple voie de la Vennbahn.

A Lommersweiler, l'autorail Brossel fut reçu à 11h23 sur une des deux seules voies à quai de la gare encore disponibles. C'était là son terminus et son point de rebroussement. Les couloirs sous-voies de la gare étaient encore bien présents, mais ils étaient devenus le domaine de la basse-cour du personnel de la gare. Celle-ci était à l'époque démunie de tout signal fixe, la sécurité des circulations étant assurée par des signaux mobiles de block. A la sortie de la gare côté Steinebrück/Reuland, j'ai encore pu voir les vestiges d'une grosse cabine de signalisation surélevée d'allure typiquement germanique : elle commandait jadis les aiguillages et signaux de la bifurcation vers Bleialf et Trois-Vierges. A l'époque, elle était vidée de ses leviers et de tout son appareillage. Un pont provisoire en bois avait par ailleurs été jeté sur la Braunlauf. Sur la branche "Trois-Vierges" de la ligne, le tunnel d'Elcherath (ou d'Hemmeres si l'on préfère) était partiellement obstrué : il est vraisemblable qu'il avait été en partie miné. L'endroit était vraiment sinistre.

Nous avons donc rebroussé à Lommersweiler, en plein désert, après avoir fait la classique photo du personnel devant l'autorail.

Sous le numéro 4553, l'autorail allait desservir cette fois Saint-Vith, Waimes et Malmédy. Dans cette dernière gare, il nous suffirait d'attendre un autorail pour Trois-Ponts, et de là, un train pour Gouvy, afin d'assurer la suite de mon service : un parcours de rêve pour les nostalgiques du chemin de fer...

Les collègues chef-gardes du dépôt de Saint-Vith

Avant 1940, la gare de Saint-Vith était accolée à un dépôt de locomotives et disposait également d'un dépôt de chefs-gardes pour la desserte des trains de voyageurs et de marchandises.

Après les hostilités de la seconde guerre mondiale, la remise de Saint-Vith, très largement détruite, fut abandonnée. Par contre, un mini-dépôt de chefs-gardes avait été maintenu. A l'époque, tous les trains de marchandises étaient encore accompagnés par ce type de personnel, et les deux ou trois chefs-gardes affectés au dépôt Saint-Vith n'assuraient pratiquement que des trains de marchandises. Ainsi, en 1957, les chefs-gardes de Saint-Vith assuraient-ils encore la desserte du train de marchandises 44227 qui circulait les mardis, vendredis et samedis entre Trois-Ponts (départ 10h36), Waimes et Losheimergraben et retour.

J'ai pu rencontrer moi-même un des chefs-gardes du dépôt de Saint-Vith lors d'un passage à la salle des gardes de Trois-Ponts. J'y avais avisé, un peu à l'écart, au fond du local, un collègue que je ne connaissais pas, et je me renseignais sur son dépôt d'attache quand un chef-garde présent me répliqua, sans rire : "c'est le chef de dépôt de Paris-Nord !". On m'expliqua alors qu'en 1940, après les décrets hitlériens d'annexion des Cantons de l'Est au IIIe Reich, le personnel SNCB resté sur place dans la région avait changé de nationalité et avait été versé à la Deutsche Reichsbahn, dans des fonctions similaires. Notre cheminot, agent SNCB à Saint-Vith, et parfait bilingue français-allemand de surcroît, était ainsi devenu chef-garde allemand par la force des choses. La Deutsche Reichsbahn avait profité de ses connaissances linguistiques pour l'envoyer à... Paris-Nord, au service du personnel des trains. En 1945, rentré au pays, il était redevenu belge... Après enquête, il avait été rétabli dans ses anciennes fonctions à la SNCB. C'est ainsi que j'ai appris l'existence de ces agents, sans doute des "Malgré Nous", balottés à leur corps défendant par les aléas de l'histoire.

Quelques particularités de la ligne Trois-Vierges - Reuland

Après le second conflit mondial, la SNCB décida finalement de ne pas réparer le tunnel d'Elcherath et le pont sur l'Our qui lui est adossé. La desserte des gares belges de Lengeler, Oudler et Reuland, désormais impossible au départ de la Belgique et de Lommersweiler, fut alors assurée via le Grand-Duché de Luxembourg et Trois-Vierges. Deux fois par semaine, le mardi et le vendredi, une rame-navette portant le n° 44223/44225 quittait Gouvy un peu après 10 heures pour Trois-Vierges et Reuland. Après desserte des gares, elle revenait à son lieu de départ vers 15h30. Elle était tractée par une locomotive à vapeur type 81 de Gouvy, montée par un chef-garde de la SNCB, et sa charge était souvent complétée par des wagons à destination de Trois-Vierges, afin d'éviter un séjour trop long de ces wagons en gare de Gouvy. Vu la surcharge ainsi créée, ce train partait souvent de Gouvy en double, et parfois triple traction, à cause du profil difficile de la ligne jusqu'au faite de Bellain.

Après dépôt des wagons à Trois-Vierges et rebroussement, le train parcourait le tunnel de Trois-Vierges en sens inverse afin de s'engager sur la ligne de Reuland. A la suite d'accords entre la SNCB et les CFL, il devait d'abord desservir Wilwerdange, la seule gare luxembourgeoise de la ligne. Sur intervention du chef-garde SNCB, chargé des aiguillages, le train y déposait et retirait donc des wagons pour Trois-Vierges. Juste avant la frontière géographique, il s'engageait alors dans le tunnel de Wilwerdange (appelé aussi par les Belges "tunnel de Lengeler"), le plus long ouvrage d'art de ce type du Grand-Duché de Luxembourg. Ce souterrain offrait une particularité encore visible aujourd'hui : juste à côté du portail d'entrée côté Trois-Vierges, il y a, dans la roche, une sorte de caverne naturelle munie encore à l'époque de portes et fenêtres : c'était sans doute un poste de gardes-frontière - ou de douaniers - grands-ducaux. La frontière géographique belgo-luxembourgeoise passait en effet à quelques dizaines de mètres du portail du tunnel côté Reuland.

Sur la portion belge de la ligne de Reuland, où les valeurs de freinage et de dérive étaient respectivement de 25 % et de 17 %, le chef-garde ne chômait pas. Outre ses tâches administratives (création du document DC 1888), il devait assurer la sécurité des circulations aux passages à niveau de la catégorie "SF 0.5", situés à Reuland. Il devait aussi déverrouiller les aiguillages à Lengeler, Oudler et Reuland, pour la manoeuvre des wagons, et même peser ceux-ci sur la bascule qui existait encore à Reuland. En l'absence de chef de gare patenté dans les gares belges, devenues dépendances de Gouvy, il devait aussi encaisser les frais de transport chez les destinataires : ainsi, en mars 1959, les chefs-gardes de la SNCB avaient-ils perçu les sommes suivantes chez les clients du chemin de fer : 8.545 F à Lengeler, 31.665 F à Oudler et non moins de 47.784 F à Reuland. Cette information nous est connue grâce à une note de l'Inspecteur du Mouvement du Groupe de Liège de la SNCB rédigée en 1959 et relative au projet de la suppression de l'escorte par chef-garde notamment sur le train de desserte de la ligne de Reuland. Dans celle-ci,

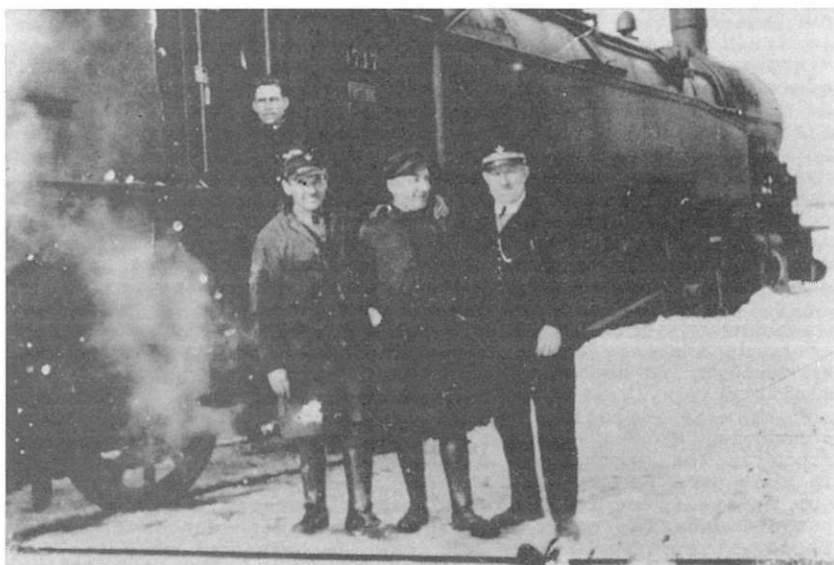
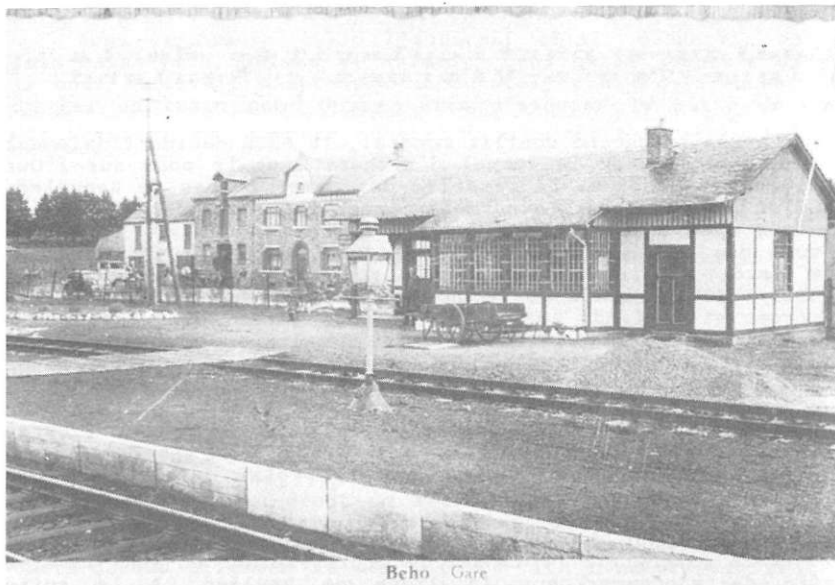


fig. 28 : gare de Beho (coll. GTF asbl)
fig. 29 : l'équipe du train qui pose dans la neige devant
la locomotive 9717 à Saint-Vith comprend évidemment
le chef-garde à droite (coll. H. Gombert)

l'Inspecteur liégeois du Mouvement signalait que les Chemins de Fer Luxembourgeois refuseraient probablement la suppression de cette escorte étant donné le passage du train par l'importante section à voie unique Gouvy - Trois-Vierges. Inutile décrire que finalement, le chef-garde disparaîtra de tous les trains de marchandises sur le réseau de la SNCB...

Vers 1979, alors que je cherchais à racheter une vieille gare ou maison de garde-barrière pour en faire une maison de campagne, j'ai eu l'occasion de visiter les bâtiments de gare de Lengeler, Oudler, Reuland, et même Montenau (sur la ligne St-Vith - Waimès). Ils avaient tous la particularité d'avoir été construits avec des matériaux de toute première qualité : planchers en chêne, pierre du pays, armatures de toiture, tout était pensé pour défier l'éternité. Plusieurs appartements séparés étaient en général aménagés au premier étage du bâtiment pour loger plusieurs ménages de cheminots : le chef de gare évidemment, mais aussi sans doute un ouvrier de gare, voire un employé. Rien ne manquait à l'équipement : installation électrique, éviers, toilettes... Les vandales étaient malheureusement déjà passés avant moi. Quelques années plus tard, en 1985, la SNCB avait fait tout raser.

Aujourd'hui, la gare de Reuland est encore debout, de même que la maison du chef de gare d'Oudler...

Le travail des chefs-gardes sur la ligne Gouvy - Maldange

Au milieu des années cinquante semble-t-il, la SNCB se borna à assurer une desserte marchandises des gares de Beho et de Maldange au départ de Gouvy par un train navette matinal portant le n° 40527 et circulant facultativement le mardi et le vendredi (départ de Gouvy à 6h55, retour à 8h55). Le chef-garde du dépôt de Gouvy, toujours lui, devait alors assurer, outre la paperasse (document DC 1888) le déverrouillage des aiguillages de Beho et Maldange, l'encaissement des frais de transport chez les clients de Beho et chez le dépositaire SNCB de Maldange.

En 1959, le Groupe de Liège étudia la suppression de l'escorte de ce train par un chef-garde. Plusieurs problèmes étaient à régler. La desserte de cette rame navette pouvait, certes, être assurée par un manoeuvre ambulant, mais celui-ci ne pouvait reprendre toutes les attributions du chef-garde. Bien sûr, le manoeuvre pouvait-il s'occuper du maintien des aiguillages lorsqu'ils étaient pris en pointe. Il y avait un dépositaire SNCB à Maldange et un autre à Beho. Mais le paiement des frais de transport restait un problème sans solution : en mars 1959, les chefs-gardes de la SNCB avaient perçu une somme de 47.186 F à Maldange et 29.055 F à Beho : des sommes considérables, à l'époque. Le Groupe de Liège jugeait impensable d'en confier la perception à un manoeuvre ambulant, tandis que les dépositaires refusaient d'en assurer le versement au compte de chèques postaux de la gare de Gouvy, arguant du fait que les bureaux de poste où le versement pouvait être ef-



fig. 30 & 31 : le GTF asbl s'est rendu à plusieurs reprises en train spécial à Saint-Vith, et notamment en autorail le 8 avril 1972 (photo R. Marganne) et en train tracté par locomotive diesel le 11 avril 1981 (photo J. Renard)

fectué était distants d'au moins 7 kilomètres des gares correspondantes. Enfin, il restait la paperasse remplie par le chef-garde : le document DC 1888 pouvait bien être créé par la gare de Gouvy à la rentrée de la rame, mais "pour autant que le service Matériel et Achats de la SNCB n'exige pas de renseignements relatifs à la charge et au freinage avant le départ des arrêts où des opérations ont été effectuées".

On le voit, les chefs-gardes exerçaient nombre de tâches de confiance sur les trains de marchandises : pourtant, on finira bien par s'en passer. L'histoire ne dit pas comment les problèmes évoqués par l'Inspecteur du Mouvement ont été solutionnés sur le train Gouvy - Maldange. Peut-être la SNCB a-t-elle trouvé la solution radicale : la suppression pure et simple de cette desserte, par ailleurs effective quelques années plus tard.

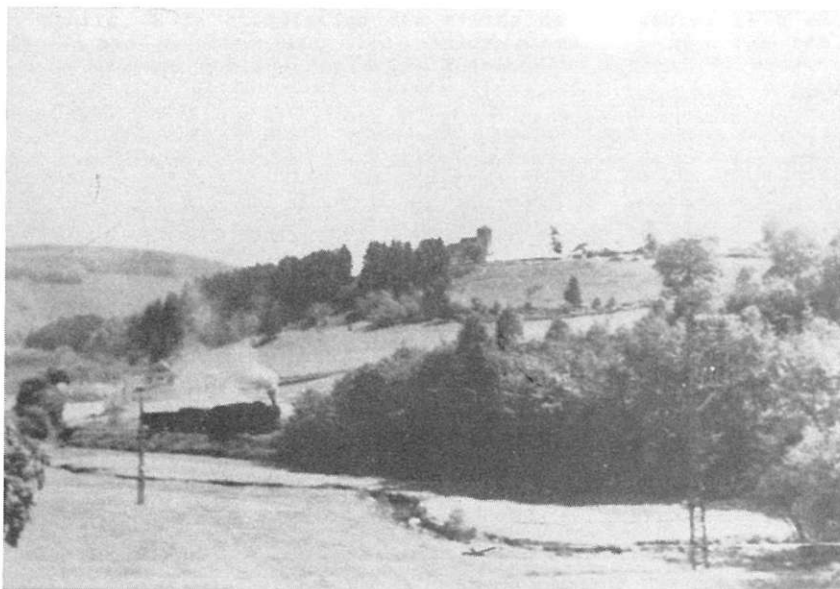
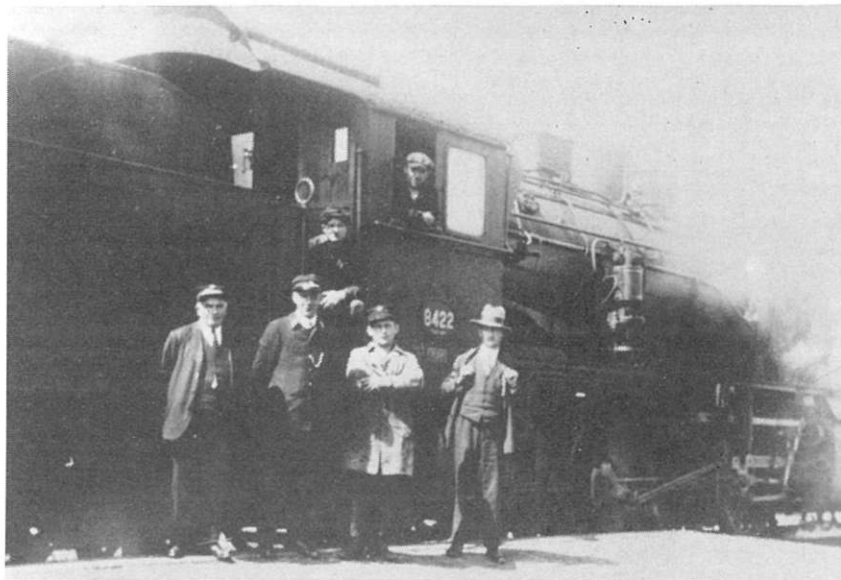


fig. 32 : une photo sans doute historique : le dernier train de la desserte marchandises de Reuland passe à Weveler à la fin de l'année 1962 (coll. H. Gombert)



*fig. 33 : la gare de Gouvy au début du siècle
(coll. F. Beckers)
fig. 34 : une photo de famille devant la locomotive 8422 à
saint-Vith dans l'Entre-Deux-Guerres (coll. H. Gombert)*

L'exploitation des lignes du canton de Saint-Vith pendant les années cinquante

d'après les témoignages
de MM. P. Bihain et F. Schwinnen
chefs-gardes contrôleurs honoraires de la SNCB

Grâce au témoignage bienveillant de deux cheminots retraités de la SNCB, MM. P. Bihain et F. Schwinnen, chefs-gardes contrôleurs honoraires aux dépôts de Trois-Ponts et Gouvy, nous avons pu reconstituer divers aspects de l'exploitation des lignes du Canton de Saint-Vith dans les années cinquante, à la fin de leur exploitation voyageurs et marchandises.

Les publications ferroviaires ont trop peu insisté jusqu'à présent, à notre gré, sur l'importance du rôle des chefs gardes dans la circulation des trains. Si aujourd'hui, la tâche du chef-garde est exclusivement associée, dans l'esprit du public, à la circulation des trains de voyageurs, il n'en allait pas de même dans les années cinquante, où tous les trains de marchandises étaient flanqués d'un fourgon et escortés d'un chef-garde, dont le rôle était essentiel : il avait fonction de chef du train. C'est à ce titre que le témoignage de Monsieur Jean Léonard, que l'on a pu lire ci-avant, et celui de Messieurs Schwinnen et Bihain est particulièrement important.

Souvenirs de la desserte de "la ligne de Reuland"

Nous l'avons écrit plus haut : vu les destructions infligées lors de l'offensive von Rundstedt notamment au tunnel d'Elcherath et au viaduc sur l'Our à Hemmeres, la section ferrée Lommersweiler - Reuland devint impraticable, provisoirement crut-on d'abord. Afin d'assurer la continuité du service public, la SNCB se débrouilla en organisant la desserte marchandises des gares belges de Reuland, Ouren et Lengeler de la branche "luxembourgeoise" de la Vennbahn par le Grand-duché de Luxembourg et Trois-Vierges.

A la suite d'un accord avec les Chemins de fer Luxembourgeois, la SNCB se chargea, seule, de la desserte : la gare de Gouvy en fournit tout naturellement les moyens.

Dans les années cinquante donc, tous les mardis et vendredis, un train de marchandises quittait Gouvy, tracté par une locomotive à vapeur type 81 de la SNCB avec machiniste et chauffeur belges, un chef-garde du dépôt de Gouvy faisant office de chef de train. Monsieur Firmin Schwinnen se souvient du fait que le chef-garde ne devait surtout pas oublier de se

faire remettre, à Gouvy, la boîte contenant les clés permettant le déverrouillage des cadenas des aiguillages des gares belges de Lengeler et d'Oudler ⁽¹⁾ : sinon, toute manoeuvre de desserte y aurait été impossible.

Le train de desserte de la ligne de Reuland devait tout d'abord parcourir la courte section internationale Gouvy - Trois-Vierges de la ligne de Luxembourg, avant de manoeuvrer en gare de Trois-Vierges pour permettre la remise en tête de la locomotive à vapeur type 81. C'est que les aiguillages permettant l'accès à la ligne de Reuland se trouvaient sur le grill d'entrée nord de la gare de Trois-Vierges elle-même. Une fois le tête à queue de la machine effectué, le train devait donc à nouveau franchir le tunnel de Trois-Vierges. Celui-ci comportait bien deux voies, mais elles étaient complètement indépendantes : la voie ouest supportait le trafic de la ligne à simple voie vers Gouvy, la voie est le trafic vers Reuland : les deux lignes respectives se séparaient en effet, sans plus aucune liaison entre elles, à la sortie nord du tunnel.

Une fois engagé sur la ligne de Reuland, le train de marchandises belge desservait d'abord la gare luxembourgeoise de Wilwerdange, le seul établissement grand-ducal de cette branche de la Vennbahn. Celui-ci recevait des wagons de charbon et d'autres produits houillers destinés au grossiste de la région. Un forestier y expédiait du bois en grumes. Les manoeuvres à Wilwerdange, gare dépourvue de personnel, avaient ainsi un caractère très "international" : elles étaient effectuées à l'intervention exclusive du personnel belge du train, bien que le chef de gare luxembourgeois de Trois-Vierges en personne tenait parfois à escorter le train. Les Chemins de Fer Luxembourgeois n'assuraient plus de leur côté la desserte marchandises spécifique de Wilwerdange que dans le cas où cette gare aurait dû expédier ou recevoir des denrées périssables, qui n'auraient pu attendre la desserte bi-hebdomadaire par le train de la SNCB.

Après la desserte "grand-ducale", le train de la SNCB enfilait les 790 mètres le tunnel de Wilwerdange afin de regagner le territoire belge et la gare de Lengeler. Dans cette localité, le trafic à l'arrivée se composait de charbon et d'engrais destinés à la firme Reckinger, dont les installations jouxtaient la gare ; au départ, il y avait des wagons de bois en grumes. Dans la seconde gare de la ligne, à Oudler, le marchand de grains Freychels recevait des engrais et autres produits destinés à l'agriculture. Au départ, il y avait aussi du bois en grumes. A Reuland, terminus obligé de la ligne, les installations ferroviaires étaient plus étoffées : outre la voie principale et la voie de remise en tête de la locomotive, la gare comptait quatre ou cinq voies de débord. Le trafic marchandises y était un peu plus important : au départ, des forestiers chargeaient du bois, tandis qu'à l'arrivée, le train amenaient des produits destinés à un marchand de grains.

Au retour, le profil de la ligne était tel que le train montait en permanence. Arrivé au signal d'entrée de Trois-Vierges, à quelques dizaines de mètres du portail nord du tun-

(1) - aucune clé n'était par contre nécessaire pour la manoeuvre des aiguilles de Reuland : celle-ci était libre...

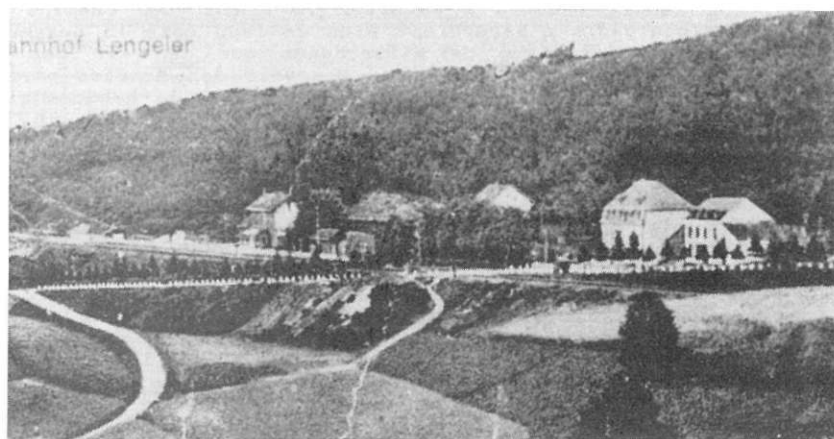


fig. 35 : l'élégant viaduc de Lascheid, sur la section Reuland
- Trois-Vierges (coll. H. Gombert)
fig. 36 : la gare de Lengeler (coll. H. Gombert)

nel, le machiniste devait téléphoner pour annoncer sa présence à la cabine de la gare. La ligne de Reuland fonctionnait en effet selon le régime de l'exploitation en "navette" : un seul train à la fois pouvait s'y engager, en l'absence de tout personnel de gare sur la ligne.

Après 1945, la SNCB avait donc pu trouver une solution au problème de l'interception, qui allait s'avérer définitive, de la ligne St-Vith - Trois-Vierges entre Lommersweiler et Reuland. Un arrangement à l'amiable avait été possible avec les Chemins de Fer Luxembourgeois pour desservir les gares belges de Lengeler, Oudler et Reuland, isolées du reste du réseau belge. Par contre, prisonnière sans doute, de son esprit réglementaire, la SNCB n'avait pu, ou su, ou... voulu, garder le tarif appliqué avant la seconde guerre mondiale pour la réception ou l'expédition de marchandises en gare de Reuland, Oudler ou Lengeler. Avant guerre, la tarification des marchandises était naturellement établie en fonction des kilomètres parcourus, via la ligne directe, Saint-Vith et Lommersweiler. Après 1945, la SNCB imposa à ses clients une tarification au nombre de kilomètres réellement parcourus, et fit donc payer le détour par Trois-Vierges... Comme les gares expéditrices ne connaissaient pas toujours les particularités d'exploitation de la ligne 47 Lommersweiler - Lengeler-frontière, le service commercial de la SNCB publia dans les années cinquante note sur note pour rappeler au personnel compétent la procédure particulière de taxation des envois destinés aux gares de Lengeler, Oudler et Reuland.

Certes, les envois pour Lengeler, Oudler et Reuland devaient s'effectuer sous couvert de lettres de voiture ou de bulletins d'expédition du service intérieur belge, mais l'expéditeur y était tenu de demander l'acheminement par Wilwerdange - Lengeler. Aussi, la méthode de taxation devait additionner la distance fixée par les tarifs belges intérieurs de la gare de départ à Gouvy - frontière, et la distance de Lengeler - frontière à la gare de destination (2). Il fallait ensuite y ajouter les taxes afférentes au parcours luxembourgeois, inscrites en lettre de voiture par le bureau de Trois-Vierges.

L'histoire ne précise pas quelle fut la réaction des clients du chemin de fer, obligés de payer plus cher suite à la décision de la SNCB de ne pas réparer les dégâts causés par les hostilités au tunnel d'Elcherath et au viaduc d'Hemmeres... Toujours est-il que, le 4 décembre 1962, faute de trafic suffisant - l'avait-elle suscité d'ailleurs - la SNCB abandonnait définitivement la desserte des gares de Lengeler, Oudler et Reuland.

(2) - respectivement, de Lengeler-frontière à Lengeler, 3 km, à Oudler, 7 km, à Reuland, 12 km.



*fig. 37 : ruines du viaduc d'Hermanmont en 1985
(coll. GTF asbl)*

*fig. 38 : un train spécial composé de voitures
bavaroises à Steinebrück (coll. H. Gombert)*

Une autre taxation étrange entre Vielsalm et Born

Si les clients de Reuland, Oudler ou Lengeler étaient bel et bien lésés par les tarifs SNCB à la suite du détour international imposé à leurs marchandises, la situation d'un voyageur de Vielsalm qui souhaitait se rendre à Born après 1945 était, paradoxalement, totalement différente. Bien que les voies aient encore existé à certains endroits, la ligne ferrée Vielsalm - Born n'était plus praticable vu les destructions de guerre, et ne fut jamais réparée. Néanmoins, notre hypothétique voyageur monté à Vielsalm et désirant rallier Born voyait son billet calculé sur base d'une distance de 30 km, comme si la ligne directe existait toujours, alors qu'il devait en fait passer par Trois-Ponts et Waimes, et changer ainsi deux fois de train pour arriver à Born. Un détour de 16 km... gratuit. Y eut-il des amateurs ? L'histoire ne le dit pas...

Le service des chefs-gardes sur l'étoile de Saint-Vith dans les années cinquante

Monsieur Bihain se souvient des services qu'il a effectués dans la région de Saint-Vith, entre 1952 et 1956, tout particulièrement après la mise à la pension des quelques chefs-gardes attachés au dépôt de Saint-Vith, et la suppression corrélatrice de ce dépôt. Il se souvient notamment d'un service de matinée qu'il assurait au départ de Trois-Ponts. Notre chef-garde assurait d'abord le train de voyageurs n°4662 de Trois-Ponts à Wévercé : quittant Trois-Ponts sur le coup de 7 heures du matin, celui-ci était composé d'une locomotive à vapeur type 81, de deux voitures "Bavaroises", ainsi nommées à cause de leur origine (il s'agissait de matériel fourni par l'Allemagne à titre de réparation de guerre 1914-18) et d'un fourgon GCI. Le chef-garde ne chômait pas sur ce train, car il avait la gestion d'un assez gros trafic de petits colis à remettre dans les diverses gares de la ligne ; il jouait ensuite le rôle d'un "facteur" : il relevait, en effet, en gare de Stavelot, où non moins de 13 minutes d'arrêt étaient prévues, tout le courrier SNCB de service provenant de la région de Verviers par le train de desserte n° 4708 de la ligne Pepinster - Spa - Trois-Ponts.

Arrivée à Wévercé, la rame faisait tête à queue et repartait pour Saint-Vith sous le n° 4548, où elle restait garée toute la journée, en attente de réutilisation. A la gare de bifurcation de Waimes, le train s'engageait donc sur la ligne 48. Au delà de cet établissement, c'était le chef-garde qui devait "régulariser" les voyageurs qui montaient à Onderval, Montenau et Born, où il n'y avait plus de personnel à poste fixe. Pourtant, la fréquentation des trains de voyageurs sur la ligne était encore honorable.

Le train de voyageurs arrivé de Wévercé avait donc son terminus à 9h25 à Saint-Vith, une gare dont les installations avaient été fortement réduites après la guerre. Elle disposait pourtant encore à l'époque, selon les souvenirs de Monsieur



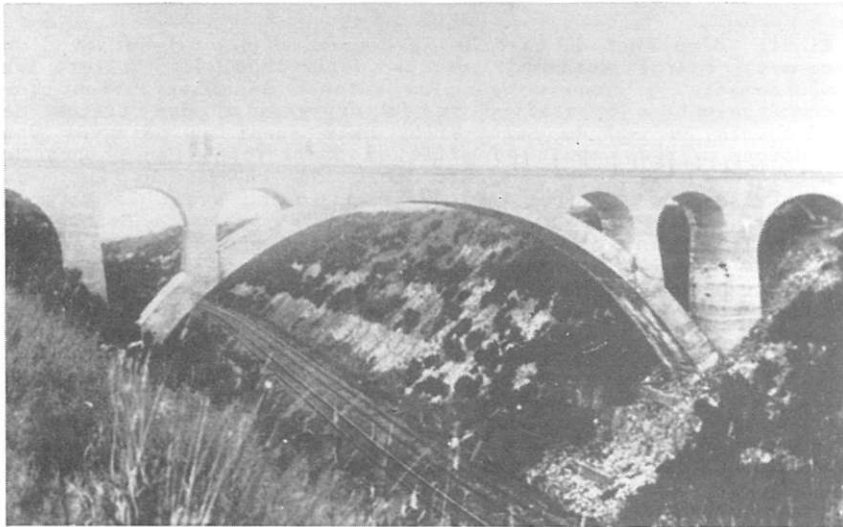
*fig. 39 & 40 : un des derniers trains de desserte à Saint-Vith
le 21 septembre 1982 (photos B. Dieu)*

Bihain, d'un chef de gare de 3e classe, d'un chargeur et d'un commis, chargé notamment de la délivrance des billets et abonnements, y compris pour les autobus de substitution, qui commençaient à apparaître vu la suppression des trains de voyageurs au sud de Saint-Vith, mais aussi du paiement des pensions : il y avait en effet, à Saint-Vith, bon nombre de pensionnés et autres ayants-droit du chemin de fer, vu l'intense activité que la gare avait connue avant la seconde guerre mondiale. Outre son activité "voyageurs", Saint-Vith assurait le service des petits colis, acheminés néanmoins par camions SNCB dès l'ouverture du Centre Routier de Vielsalm au milieu des années cinquante. La gare de Saint-Vith recevait aussi des wagons d'un trafic diffus assez varié : selon la saison, il y avait du charbon, des briquettes, des aliments pour bétail, de la paille, mais aussi du gravier en provenance de Steinhütte, dans l'Eifel allemand, acheminé via Jünkerath et Losheim, et qu'une entreprise locale utilisait pour la fabrication de blocs. A la sortie sud de la gare de Saint-Vith côté Lommersweiler, l'embranchement particulier de la scierie Dairomont fournissait aussi son lot de wagons.

Une fois le train de Wévercé arrivé à Saint-Vith, donc, le service matinal de Monsieur Bihain se poursuivait par la desserte du train de marchandises de cabotage de la ligne de Gouvy. Celui-ci, qui portait le n°44222 ne manquait pas de pittoresque : vu l'impossibilité d'accéder directement à la ligne Saint-Vith - Gouvy à cause de la destruction du raccordement direct entre la gare de Saint-Vith et la bifurcation de Maïlust, le train de marchandises devait entrer sur la ligne de Gouvy par le sud et la ligne de Lommersweiler. Il devait donc refouler sur la ligne de Lommersweiler jusqu'à la bifurcation de Wiesenbach : il s'ébranlait donc de Saint-Vith à 13h00 fourgon en avant, avec un cheminot manoeuvre juché sur son toit en guise de pilote, la locomotive de remorque, une type 81 de Gouvy, poussant en queue. Après rebroussement à Wiesenbach, le train pouvait alors desservir Crombach, Maldange et Beho, les trois seules gares de la ligne de Gouvy encore ouvertes au trafic des marchandises : pour ce faire, le chef de gare de Saint-Vith avait remis les clés des cadenas des aiguillages correspondants au chef-garde. Les gares de Maldange et Beho, pourvues chacune d'une voie de garage accessible dans les deux sens, n'étaient plus gardées : elles expédiaient du bois en grumes, et recevaient du charbon, des aliments pour bétail, de la paille, et occasionnellement des pierrailles pour la réfection des routes de la région.

Arrivé à Gouvy à 14h46, avant de rentrer "haut-le-pied" à Trois-Ponts pour la fin de son service, le chef-garde rédigeait un "télégramme", destiné à accompagner les clés des aiguillages qui retournaient à Saint-Vith, aux bons soins du conducteur de l'autobus de substitution de la ligne Gouvy - Saint-Vith.

En 1960, la section de ligne Maldange - Wiesenbach - Lommersweiler fut défermée. Une desserte marchandises de Beho et Maldange subsista néanmoins au départ de Gouvy jusqu'à la



*fig. 41 : ce pont existe toujours : il enjambait la ligne à double voie "bifurcation Wiesenbach - Gouvy" à Saint-Vith
(coll. H. Gombert)*

*fig. 42 : le bâtiment de gare de Bleialf en 1982
(coll. GTF asbl)*

fin de la traction vapeur à Gouvy aux premiers jours de l'année 1967 (3).

Et la ligne de Lommersweiler ?

Monsieur Bihain se souvient encore des quelques trains St-Vith - Lommersweiler qu'il a accompagnés avant 1952 et la fermeture de la ligne au trafic des voyageurs : si les trains Gouvy - Lommersweiler étaient plutôt assurés par autorail type 551 de la remise de Gouvy, les trains Saint-Vith - Lommersweiler, eux, étaient en général assurés "à la vapeur" et remorqués par une locomotive type 96 de Gouvy, aussi longtemps que ce dépôt put en disposer (4). Ces trains comportaient deux voitures "bavaroises" et un fourgon de type "GCI". On ne s'y bousculait pas : dix voyageurs par train, c'était un maximum. A Lommersweiler, il y avait encore à l'époque un chargeur et un commis de mouvement, qui assurait le service du block avec la bifurcation de Wiesenbach, et la délivrance des rares billets et abonnements. La locomotive type 96 se prêtait particulièrement bien à ce type de service, puisqu'elle pouvait circuler à vitesse maximale aussi bien en marche avant qu'en marche arrière (5). Le trafic de marchandises était réduit à Lommersweiler : du bois essentiellement, comme dans toute la région. Au delà de Lommersweiler vers Steinebrück, après remise en état du pont sur la Braunlauf, il y eut, pendant quelques années, un trafic voyageurs jusqu'à Steinebrück, et même un trafic marchandises jusqu'à Bleialf, première gare allemande gardée de la Vennbahn. Mais ce service était réservé aux chefs-gardes de Gouvy, qui racontaient volontiers à leurs collègues avoir été chercher des trains de marchandises au point d'échange de Bleialf à partir de 1947, sous la haute surveillance des armées alliées d'occupation.

(3) - Monsieur Robert Huysman a pu établir qu'à la suite d'un retard dans la fourniture, à la remise de Gouvy, de locomotives diesel de manoeuvres neuves type 262, ce dépôt eut le surprenant honneur de tourner, dans la discrétion, la dernière page de la traction à vapeur à la SNCB. Les locomotives à vapeur 81.205, 81.287 et 81.432, encore en service à Gouvy au 1er janvier 1967, ne furent arrêtées que le 10 janvier. La locomotive 81.205 fut la toute dernière utilisée. Sur Gouvy - Maldange... Qui sait ?

(4) - d'après les recherches de Monsieur Robert Huysman, le dépôt de Gouvy assura d'abord six, puis trois services-locomotive type 96 entre le 4 mai 1947 et le 18 mai 1952. A cette dernière date, le dépôt de Gouvy perdit son effectif de locomotives-tender type 96 suite à la suppression de tout trafic voyageurs au sud de saint-Vith.

(5) - il s'agissait en effet de locomotives-tender, bien nécessaires pour assurer le trafic voyageurs jusqu'à Lommersweiler, voire Steinebrück, deux gares-terminus dépourvues de plaque tournante : celle de Lommersweiler avait été détruite par faits de guerre, tandis que la gare de Steinebrück, aux installations de tout temps très modestes, n'en a jamais disposé.

**Particularités d'exploitation
de lignes de chemin de fer du
Canton de Saint-Vith**

Source : Livret du Service des Trains de la SNCB au 01-03-1952
(modifié le 15-12-1953).
documentation originale : Robert Huysman

Ligne 46 : Lommersweiler - Steinebrück - Bleialf

section(s) hors service (liste 29) : néant

vitesse de référence (liste 30) :
Lommersweiler - Bleialf : 40 km/h

Service de nuit : (listes 51/52) : néant

Possibilités de garage et de croisement (liste 58) :
croisement possible à Lommersweiler

Mode d'exploitation (liste 59) : ligne non dispatchisée
* Lommersweiler - Steinebrück : block par téléphone à
sections fermées
* Steinebrück - Bleialf exploité en navette

Ligne 47 : Saint-Vith - Lommersweiler - Reuland - Lengeler

section hors service (liste 29) : Lommersweiler - Reuland

vitesse de référence (liste 30) :
St-Vith - Lommersweiler : 40 km/h
Reuland - Lengeler : 40 km/h

régime des passages à niveau (liste 30 bis) :
PN "SF 0.5" n° 135 et 140 à Reuland

Charge maximales pour trains de voyageurs (charge de référence
pour locomotives à vapeur type 16) :
St-Vith - Lommersweiler : 440 t. dans le sens indiqué
150 t. en sens contraire

Section où la double traction est non autorisée en tête (sauf
pour locomotives à vapeur type 51 et 58 toujours autorisées en
double traction en tête) (liste 41) : St-Vith - Lommersweiler

Dispositions spéciales pour trains de marchandises allégés
(liste 42) : l'allège doit être placée en queue entre St-Vith
et Lommersweiler.

Interdictions de circulation (liste 46 - 15-12-1953) :
St-Vith - Trois-Vierges : locomotives type 1, 10, 12 et 38 interdites. Locomotives type 99 admises sur autorisation préalable de la Direction.V.

Service de nuit : (listes 51/52) : néant

Possibilités de garage et de croisement (liste 58) :
St-Vith : garage et croisement possibles

Mode d'exploitation (liste 59) : voie unique - block par téléphone à sections fermées - ligne non dispatchisée

Ligne 48 section Waimes - St-Vith

section(s) hors service (liste 29) : néant

vitesse de référence (liste 30) : 50 km/h

régime des passages à niveau (liste 30 bis) :
PN SF 0.5 : 111 ter et 112 à Amel/Amblève, 117 et 119 à Recht.

Charge maximales pour trains de voyageurs (charge de référence pour locomotives à vapeur type 16) : 170 t. dans chaque sens

Autorisation de triple traction (2 locomotives en tête et une en queue) (liste 43) : autorisation accordée entre Montjoie et St-Vith.

Interdictions de circulation (liste 46 - 15-12-1953) :
Locomotives type 1, 10, 12 et 38.
Les locomotives type 29 et 31 sont interdites sur le pont situé à la BK 88,243, à l'entrée de St-Vith en venant de Born.
Les locomotives type 99 sont admises sur autorisation préalable de la Direction V.

Nombre maximum de véhicules composant un train de marchandises (en raison du profil et/ou du tracé) (liste 49) : 40.

Service de nuit : (listes 51/52) : néant

Possibilités de garage et de croisement (liste 58) : garage et croisement possibles à Waimes et St-Vith.

Mode d'exploitation (liste 59) : voie unique non dispatchisée.
Block par téléphone à sections fermées.

Ligne 220 Vielsalm - Vielsalm-sous-Bois

Ligne industrielle

**Les chemins de fer dans les
Cantons de l'Est
vous intéressent ?**

Notre Association a publié plusieurs articles ou ouvrages sur les lignes ferrées des Cantons de l'Est.

*** Carte du réseau ferré des Fagnes Belges**

Carte format 75x75 cm de toutes les lignes de la région avec indication des bornes kilométriques, tunnels, pentes, rayons de courbure, ouvrages d'art...

prix : 200 BEF envoi compris

*** Trans-Fer spécial n°3**

10 articles d'histoire et actualités ferroviaires belges, parmi lesquels "Le Chemin de fer dans le Canton de St-Vith" (75 pages) et "Le chemin de fer militaire à voie de 60 cm Elsenborn - Sourbrodt" (7 pages).

250 pages format A5, 200 photos et plans

prix : 425 BEF + 30 BEF (port) = 455 BEF (étranger : + 50 BEF)

*** Trans-Fer spécial n°4**

Trains en balade de La Panne à Losheimergraben

Relation complète des voyages en train spécial organisés en 1989 par notre association. Dix pages abondamment illustrées sont consacrées aux lignes encore praticables du réseau des Cantons de l'Est. 56 pages format agrandi A4 21x29,7 cm, 87 photos.

prix : 450 BEF + 30 BEF (port) = 480 BEF (étranger : + 50 BEF)

*** Le chemin de fer de l'Ourthe et de l'Amblève**

Monographie complète sur l'histoire et l'exploitation actuelle des lignes Liège - Jemelle et Rivage - Trois-Ponts - Gouvy - frontière luxembourgeoise.

64 pages format A5, 60 photos et plans

prix : 250 BEF + 20 BEF (port) = 270 BEF (étranger : + 50 BEF)

*** Le Fagnard, histoire d'une ligne internationale. Trois-Ponts - Jünkerath**

Monographie sur la seule liaison ferrée ouest-est encore subsistante à ce jour entre Trois-Ponts, Malmédy, Waimes, Wévercé, Losheim et Jünkerath.

40 pages format A5, 30 photos et plans

prix : 100 BEF + 20 BEF (port) = 120 BEF (étranger : + 30 BEF)

Souvenirs ferroviaires de la région de Saint-Vith

La présente plaquette est disponible au prix de 200 BEF + 20 BEF (port) = 220 BEF (étranger : + 50 BEF)

Tous ces articles sont disponibles par correspondance. Il vous suffit de verser la somme correspondante à notre compte
240-0380489-59 - GTF asbl Editions BP 191, 4000 Liège 1.

Spécifiez bien votre commande en communication.

De l'étranger, utilisez le CCP Bruxelles 000-0896641-70 GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1 ou envoyez-nous un Eurochèque garanti..

