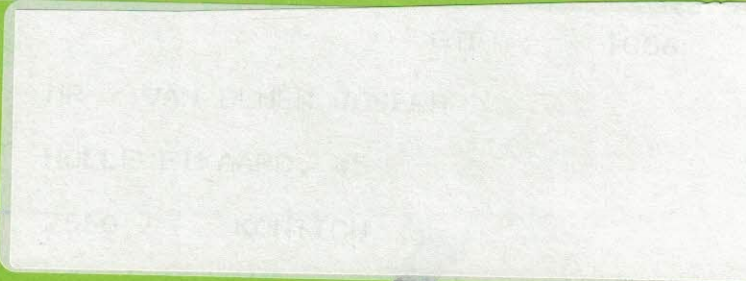
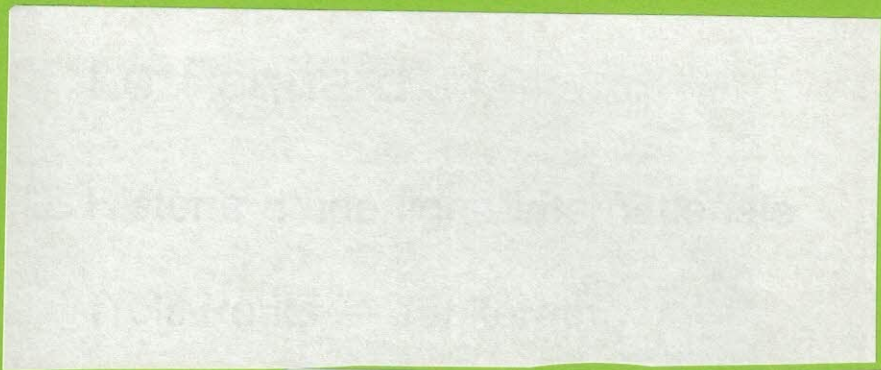

 ATeliers du Faïence
 Rue René-Hoelst, 1-3-B
 4000 LIÈGE
 Tel. 041/752.69.06




transfer

périodique trimestriel – Liège X

n° 70 – Juin 1990 – 80 BEF

GTF asbl, boîte postale 191, B-4000 Liège 1

S O M M A I R E

Numéro 70

Treizième année

Juin 1990

Une nouvelle édition du GTF asbl Histoire du chemin de fer Landen-Statte	3
Nouvelles de la SNCB Evolution de la nomenclature des lignes SNCB Nouveau service des trains au 27/5/90	7 8
Histoire La Meuse, le Rhin et le Rail Le train fantôme du 2 septembre 1944	11 19
Courrier des lecteurs	25
GTF-Distribution	28
Réouverture touristique de la Vennbahn	29
Suppléments : voyage GTF sur l'Athus-Meuse le 21 juillet 1990 voyage ASVi en Thudinie en août 1990 Vennbahn - chemin de fer touristique des Hautes Fagnes	

C O L O P H O N

Le GTF asbl remercie toutes les personnes qui ont bénévolement participé à la création de ce numéro.

Rédaction : H. Arden, F. Beckers, M. Lambou, J. Laterre, P. Lemja, R. Marganne, M. Machine et autres collaborateurs.

Revue de presse : D. De Seille, J. Ferrière, J. Ganton, A. Tenaerts, D. Van Look

Coordination : H. Arden, R. Marganne

Expédition : J. Ferrière

Tirage : 1400 ex.

Toute correspondance relative à Trans-Fer est reçue à l'adresse suivante :

GTF asbl, service de Trans-Fer, BP 191, B-4000 LIEGEL.

Imprimé en Belgique. Dépôt légal à la parution.
Editeur responsable : R. Marganne, rue Ambiorix, 75 Liège.

Didier FUNKEN & Christian LAMBY

Histoire du chemin de fer Landen - Statte



La toute dernière édition
du GTF asbl

144 pages - 150 photos et plans
nouveau format carré 21 x 21 cm

histoire complète d'une ligne
ferrée secondaire de Hesbaye

souscription
à prix préférentiel
dans ce numéro

La construction de la ligne

Introduction

Le rail dans la région Hutoise

Le rail en Hesbaye - Condroz

L'exploitation

La fin du XIX^e siècle et La Belle Epoque

L'Entre-Deux-Guerres

La deuxième guerre mondiale

L'apogée de l'exploitation de la ligne

Suppression du trafic voyageurs

L'exploitation simplifiée

La ligne

Landen

Waasmont

Avernas-le-Baudouin

Bertrée

Hannut

Villers le Peuplier

Avennes

Braives

Fallais

Fumal

Huccorgne

Moha (gare privée)

Moha

Statte

Conclusions

Remerciements

Bibliographie

Histoire du chemin de fer Landen - Statte

Une tranche d'histoire locale de la Hesbaye, cette région de Moyenne-Belgique située entre Namur, Tirlemont, St-Trond et Liège.

Aujourd'hui désert ferroviaire, la Hesbaye a jadis été sillonnée de voies ferrées à écartement normal, gérées par la SNCB, et de lignes à écartement métrique, gérées par la SNCV. Celles-ci ont apporté, pendant près d'un siècle, une contribution décisive au développement économique et social de toute une région.

Le GTF asbl est heureux de publier une monographie de deux de ses membres, Didier Funken et Christian Lamby, consacrée à la défunte épine dorsale des lignes ferrées de la Hesbaye : elle joignait Landen, gare de bifurcation située sur l'artère Bruxelles - Liège, et Statte, un village de la périphérie de Huy, dans la vallée de la Meuse, sur l'artère Namur - Liège.

Fruit de trois années de travail de recherche en bibliothèque, de relevés sur le terrain, de rencontres avec les témoins de cette ligne aujourd'hui disparue, l'ouvrage qui paraît le 5 juillet prochain a l'ambition de faire le tour de l'histoire de la ligne Landen-Statte. Une première section de ce livre évoque chronologiquement tous les aspects de la vie de cette artère, depuis les palabres qui ont présidé à sa création jusqu'à sa mise hors service et à son démontage, intervenus ces dernières années : matériel moteur et remorqué, exploitation, horaires, trafic... Une seconde section passe en revue toutes les gares, haltes et points d'arrêt ayant jalonné la ligne : pour chacun, de nombreux témoignages historiques sont rassemblés sur la gare, son exploitation, sa raison d'exister, avec la cas échéant plans de voie et photos d'ambiance du chemin de fer inséré dans la vie locale.

Le tout est très abondamment illustré de photos de toutes époques, la plupart du temps inédites, d'un intérêt ferroviaire, par les sites et le matériel vapeur et diesel représentés, mais aussi général, par les tranches de vie qu'elles évoquent.

L'ouvrage compte 144 pages et environ 150 photos en noir et blanc et plans dans une présentation luxueuse et complètement renouvelée : format carré 21 x 21 cm, couverture colorée, intérieur sur papier couché et glacé 115 gr, caractères d'écriture très lisibles et agréables, photos et plans le plus souvent de grand format, reproduits avec finesse grâce à une nouvelle technologie de photogravure laser, reliure cousue fil de lin. Une publication assistée par les ordinateurs dont notre association s'est récemment équipée.

Dès sa sortie de presse, l'ouvrage sera vendu au prix de
750 BEF (+ frais d'envoi en cas de commande postale).

Landen - Statte

SOUSCRIPTION RESERVEE AUX MEMBRES DU GTF ASBL

Une souscription à prix préférentiel est dès à présent ouverte et réservée aux membres GTF asbl en règle de cotisation pour 1990, et ce jusqu'au 25 juillet 1990.

L'ouvrage vous est proposé au prix de 675 BEF (+ 50 BEF frais d'envoi enveloppe anti-chocs) = 725 BEF.

[envoi à l'étranger : frais d'envoi portés à 75 BEF, soit un prix total de 750 BEF].

Pour souscrire, il vous suffit de verser, avant le 25/7/1990, la somme correspondante au compte 240-0380489-59 GTF asbl-Edi-tions, BP 191, 4000 Liège 1, en mentionnant en communication "Landen-Statte" et votre n° de carte de membre (qui figure aussi sur l'étiquette-adresse du présent Trans-Fer). Nos membres étrangers voudront bien, pour le paiement, se référer à la 3e page de couverture.

Prix après le 25/7/90 : 750 BEF (+ 50 BEF envoi) = 800 BEF
(étranger : frais de port portés à 75 BEF)

Remarque : vous souhaitez acquérir notre nouvel ouvrage "Histoire du chemin de fer Landen-Statte" et vous participez à notre voyage sur l'Athus-Meuse du 21/7/90 annoncé dans ce numéro: il vous suffit d'y souscrire sur le bulletin de participation à ce voyage et de le régler AVEC votre participation à l'excursion. Vous éviterez ainsi les frais de port et l'ouvrage vous sera remis en main propre et par nos soins dans notre train spécial.

Nos membres apprécieront les recherches bénévoles de qualité de nos deux auteurs et l'investissement financier considérable réalisé par le GTF asbl dans une publication de cette envergure, en vue de conserver le souvenir du très riche patrimoine ferroviaire belge. Ils auront à coeur, nous l'espérons, de soutenir cette initiative par leur souscription. Du succès de celle-ci dépendra d'autres initiatives du même genre, sur d'autres lignes ferrées attachantes, et déjà à l'étude...

NOUVELLES DE LA SNCB

Evolution de la nomenclature des lignes SNCB

- Ligne 18 Winterslag - Houthalen (1)
 Eksel (BK 29.750) - Neerpelt (2)
 ... devient Winterslag - Houthalen (1)
 Eksel (BK 29.750) - Neerpelt (3)
- Ligne 22 Tirlemont - Grimde (3) devient hors inventaire
- Ligne 40A Froidmont - Longdoz (3) devient hors inventaire
- Ligne 31 Liers - Rocourt (3)
 Rocourt - Ans (1)
 ... devient : Liers - Ans-Est (BK 4.684) (3)
 Ans-Est (BK 4.684) - Ans (2)
 NDLR : cette disposition, concernant la ligne 31, est bizarre : le PSS n'est pas modifié et des parcours sont toujours organisés pour la desserte de l'arsenal de Rocourt, qui se trouve sur la section déclarée officiellement hors service. En fait, la section Liers - Ans-Est a été remise à la Défense Nationale, en vue de la desserte de l'arsenal de Rocourt ; elle est donc hors service pour les besoins de la SNCB, tout en apparaissant au PSS, puisque du matériel moteur de la SNCB la parcourt pour le compte de la Défense Nationale.
- Ligne 63 Kortemark - Westrozebeke (2) devient (3)
- La ligne 58 Gent-Dampoort - Eeklo devient en outre apte au chauffage électrique des trains de voyageurs.

(note du 22/3/90 publiée le 17/4/90)

-
- Ligne 111 Berzée - Thy-le-Château (3) devient hors inventaire
- Ligne 88A tronçon Allain - Chercq (3) devient hors inventaire
- Ligne 204 tronçon Y Rostijne - Zelzate RD hors service devient hors inventaire

(note du 25/4/90 publiée le 15/5/90)

P. Lemja

Le nouveau service des trains SNCB au 27/5/90
--

Peu de nouveautés apparaissent au nouvel indicateur SNCB.

La principale est l'électrification de la ligne 154 section Namur - Dinant, et sa desserte à l'aide d'automotrices "Break" série 300. Cette mise sous tension, qui couronne d'interminables travaux, sans cesse retardés à cause du plan d'assainissement imposé à la SNCB, permet d'organiser une liaison voyageurs directe cadencée toutes les heures entre Dinant, Bruxelles et Gand les jours ouvrables. Le samedi et le dimanche, par contre, les trains en provenance de Dinant seront limités à Namur et mis en correspondance avec les trains "IC" du service Arlon - Bruxelles. Des trains cadencés Dinant - Gand (avec prolongation vers Blankenberge) ne seront mis en ligne les samedis et dimanches que pendant la période d'été, ce qui n'a pas l'heur de plaire aux mandataires locaux. Certes, les horaires des autorails Dinant - Bertrix - Libramont et Libramont - Virton ont été adaptés, assure la SNCB. Il n'empêche que les habitués des lignes 166 et 165 se plaignent aujourd'hui des difficultés qu'ils ont à se déplacer rapidement dans la région...

On constate en effet que les correspondances ménagées à Dinant de et vers la ligne 166 et Bertrix, toutes les deux heures, sont pour le moins médiocres. Ainsi, l'autorail en provenance de Bertrix arrive à Dinant à l'heure 19, dix minutes avant le départ du train électrique pour Namur (sept minutes avant le 27 mai). Dans l'autre sens, le train électrique de Namur arrive à l'heure 13, et l'autorail pour Bertrix part à l'heure 23... Dix minutes de correspondance (contre 5 minutes avant le 27 mai 1990, dans une gare grande comme un mouchoir de poche, c'est frustrant, ... à condition que l'autorail soit à l'heure à l'arrivée de Bertrix, puisqu'il ne dispose que de ... quatre minutes pour changer de front (contre 28 minutes avant le 27 mai 1990) ! Les correspondances à Bertrix posent d'autres difficultés : si le train en provenance de Dinant y offre une correspondance très rapide pour Virton (5 minutes de battement - correspondance impossible avant le 27 mai 1990), il stationne lui-même ... 22 minutes avant de rallier Libramont. Même scénario en sens inverse...

Interpellé par un sénateur de la région, Didier Reynders, président du Conseil d'Administration de la SNCB, tente de justifier ce stationnement interminable à Bertrix et ce long délai de correspondance à Dinant par la nécessité d'offrir de bonnes correspondances aux usagers des trains IC Bruxelles - Luxembourg en gare de Libramont, et de réutiliser rapidement le matériel tant autorail qu'électrique à Dinant. Il met en valeur la possibilité nouvelle de correspondance à Bertrix, pour les voyageurs en provenance de Virton et de Pin, et se rendant dans la direction de Dinant et de Namur.

Chacun appréciera cette nouvelle organisation horaire, qui provoque, dès sa mise en service, une belle polémique. Nous

craignons quant à nous que la SNCB ait été guidée au sud de Dinant par des considérations purement financières, à savoir mettre en ligne le minimum de matériel et de personnel. Que devient le voyageur dans tout cela ?

Il y a sans doute des solutions originales à concevoir afin de concilier rentabilité et service de qualité : afin de réduire les frais d'exploitation des lignes ferrées rurales, dans de nombreux pays voisins, les autorails omnibus de desserte circulent avec un seul agent à bord : il assure à la fois la conduite et la billetterie. Pourquoi ne pas étudier sérieusement la question sur le réseau de la SNCB, avec tout le respect que les problèmes d'emploi méritent par ailleurs ? A force de vouloir concevoir les horaires selon les impératifs strictement internes, rigides et traditionnels de l'exploitation de la SNCB, ne risque-t-on pas, une fois de plus, de léser l'usager-client, qui ne trouve pas de desserte rapide et performante, et qui finit par se détourner vers d'autres solutions, à savoir le transport individuel. Et la spirale bien connue depuis trente ans s'enclenche alors : moins d'usagers, moins de trains, puis abandon de toute desserte ferrée... Certes, le président du Conseil d'Administration laisse-t-il entrevoir la possibilité d'organiser des trains "P" sur la ligne 166 Dinant - Bertrix "lors de l'évaluation de l'impact sur la clientèle des nouveaux services en vigueur au 27 mai 1990". Mais ne sera-t-il pas trop tard à ce moment-là ?

Assurément, la SNCB ferait bien de "revoir sa copie" au sud de Dinant.

Autre amélioration, celle-ci incontestable, la SNCB assurera désormais une desserte cadencée horaire de la ligne 162 section Arlon - Luxembourg. Celle-ci était antérieurement assurée toutes les deux heures. La société ferroviaire est certainement aiguillonnée par la concurrence de la SNCV, qui a pris l'initiative de créer quatre nouvelles lignes d'autobus directes entre la province du Luxembourg belge et la capitale grand-ducale. il est vrai que des problèmes de parking de plus en plus aigus se posent à Luxembourg, et que la municipalité, qui parle aujourd'hui de créer... une ligne de métro, mène actuellement une politique d'encouragement des transports en commun.

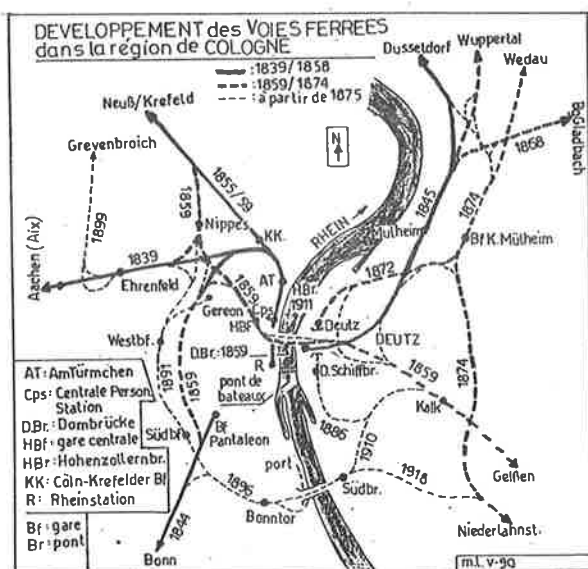
Les autres adaptations sont plus mineures, notamment sur la ligne Renaix - Audenarde - Gand, ou sur certaines liaisons de pointe, qui partiront de Bruxelles - Quartier Léopold.

Au point de vue tarifaire, la SNCB continue la rénovation de sa billetterie : nul ne s'en plaindra... Les anciens abonnements, dénommés désormais "cartes-train", sont rendus plus alléchants par la facilité et la souplesse avec laquelle ils sont émis. La SNCB crée également le "Multi-Pass" : il s'agit d'un titre de transport aller-retour entre deux gares quelconques du réseau belge, et couvrant le voyage d'un mini-groupe comportant 5 personnes (1 ou 2 adultes maximum, et 1 à 3 "juniors" de moins de 18 ans maximum). Le prix de cette carte particulièrement attractive est de 990 FB en 2e classe : elle devrait intéresser des familles souhaitant se déplacer en train sur une distance de plus de 75 km. A côté de ces

nouvelles formules bien pensées, il reste quelques "fossiles" peu engageants : par exemple, la carte d'agglomération, rebaptisée "carte 10 trajets", qui permet de voyager à un prix intéressant sur les lignes suburbaines des grandes villes. L'idée est bonne en soi, mais pourquoi diable maintenir une durée de validité limitée à deux mois sur ce type de titre de transport, alors que les sociétés urbaines de transport en commun ont supprimé depuis belle lurette toute restriction de validité dans le temps de leurs cartes multiples ?

On attend aussi en vain un rééquilibrage, pourtant promis, des tarifs des billets à l'unité vendus par la SNCB. Par le jeu de la taxe dite "terminale" frappant un billet quelque soit la distance parcourue, le voyageur désirant effectuer un "petit" trajet (moins de 30 à 40 km) paie son déplacement proportionnellement beaucoup plus cher qu'un voyageur se déplaçant sur une distance plus longue. Il est de notoriété publique que cette particularité "perverse" du tarif SNCB, loin d'amener des recettes supplémentaires, a un effet dissuasif sur les petites distances... Qu'attend la SNCB pour repenser ce problème ?

R. M.



HISTOIRE

La Meuse, le Rhin et le rail

La traversée des fleuves importants a souvent constitué un obstacle majeur sur le tracé des routes qui sillonnent notre pays depuis l'occupation romaine. Si la plupart des rivières étaient traversées à gué, il n'en allait pas de même lorsque les itinéraires recoupaient des fleuves aussi larges que la Meuse ou le Rhin.

Sous l'ancien Régime, entre Givet et Maastricht, on aurait pu compter sur les doigts d'une seule main les ponts jetés sur la Meuse. Dans la région liégeoise, par exemple, le premier pont fut celui des Arches : il fut construit au XIe siècle.

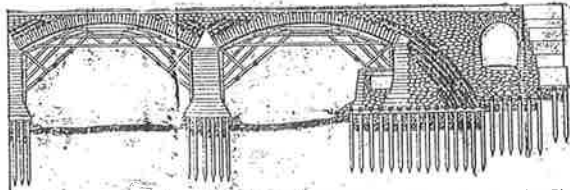
L'apparition du rail au XIXe siècle allait donner une impulsion décisive à l'ère industrielle et technologique : il provoqua notamment la construction de nombreux ponts indispensables à la continuité des lignes de chemin de fer. La prochaine commémoration, en 1993, du 150e anniversaire de la première liaison ferrée internationale européenne entre Ostende, Cologne et la Prusse nous donne l'occasion de voir comment les traversées de la Meuse et du Rhin furent résolues : ce fut l'occasion de lancer des ouvrages d'art imposants, que l'on imaginait à peine quelques années auparavant, lors de l'indépendance de notre pays.

Le problème du franchissement d'un large fleuve se posait donc à Liège et à Cologne, mais d'une manière différente compte tenu de la largeur et du débit des deux cours d'eau.

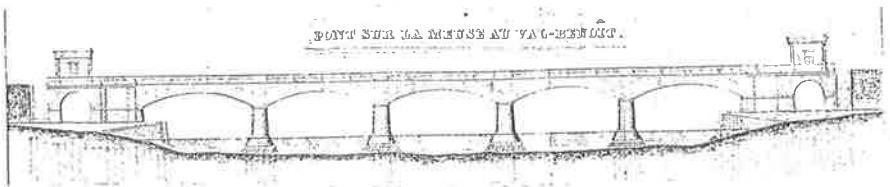
A Liège, le tracé de la Meuse coupait la ville en deux et venait à peine d'être normalisé depuis Fétinne : les divers bras de la Sauvenière, et des actuelles rues de la Régence et de l'Université venaient d'être comblés en 1940. Il n'en était pas de même à Cologne, où la ville était toute entière située sur la rive gauche du Rhin. La construction du chemin de fer, et par conséquent des ponts, ne reposerait donc pas sur les mêmes bases en Belgique et en Prusse. A Liège, l'Etat était le constructeur et le bailleur de fonds de la ligne internationale. En Prusse, la politique de l'époque était de concéder construction et exploitation à des compagnies privées chargées elles-mêmes de récolter les fonds nécessaires.

Le pont du Val-Benoît

La ligne en provenance de Bruxelles et d'Ans, où elle était arrivée en 1838, aboutit à Liège, en ligne droite du Haut-Pré, par un plan incliné rectiligne, dans les prairies de Fragnée, au pied même de la colline de Cointe. Forcément, si l'on voulait éviter un rebroussement vers le centre de la ville, le passage de la Meuse devait se situer à proximité de la gare des Guillemins, pour que le rail puisse se faufiler dans la vallée de la Vesdre en évitant l'éperon formé par les bois du Sart Tilman. Or, entre Chênée et le fleuve, s'étire à cette époque une large plaine, dénommée "campagne de Quinquempoix", déjà traversée par le canal du Luxembourg, créé à l'initiative de



Détail de la construction du pont du Val-Benoit, montrant l'enfilade de pilotis soutenant les piles. Le petit tunnel à droite constituait le seul passage routier sur les berces. (arch. Tr. Pbl.)



Premier pont du Val-Benoit, sur la Moselle. (archives Travaux publics).

Napoléon. Le tracé était donc tout trouvé : il fallait atteindre le Val Benoît par une large courbe pour aborder le fleuve perpendiculairement à hauteur du Rivage-en-pot (ou Rivage-en-Bac), hameau rural qui s'étendait de Fétinne à Kinkempois, et d'où partaient les bacs à fond plat vers Chaudfontaine.

La construction du pont sur la Meuse était prévue par les lois du 1er mai 1834 et du 26 mai 1837. Le projet fut présenté en octobre 1838, quatre ans avant l'arrivée du rail à Liège, par l'ingénieur en chef Simons ; son adjudication, estimée à 1.155.000 F, eut lieu en février 1839. L'entrepreneur Franck, de Liège, emporta le travail avec une offre de 1.019.000 F, mais les modifications apportées au projet primitif porteront le coût de la construction à 1.470.874,35 F.

Les travaux, commencés en mars 1839, seront réceptionnés le 16 juillet 1842. Le pont, long de 150,50 m, et large de 15 m, comporte cinq arches de 20 m d'ouverture, qui s'appuient sur les culées des deux rives et sur quatre piles de 5,50 mètres de hauteur et 3 mètres d'épaisseur à la base, sur des assises de 5 mètres de large sur le lit du fleuve.

Le tablier est prévu pour la pose de deux voies de chemin de fer et d'une chaussée charretière, séparées par un trottoir supportant un très élégant grillage de fer. De part et d'autre du pont, une pente d'accès rejoint, sur la rive gauche, la rue d'Angleur, et sur la rive droite, la route provinciale vers Chênée et Trooz, qui traverse ensuite le quadrilatère : cette chaussée sera condamnée en 1954 dans le cadre du réaménagement de la gare de Kinkempois.

Chaque culée est surmontée d'un gracieux pavillon en pierres de taille, destiné à abriter la police du pont et le réposé au péage (2 centimes), lequel sera aboli le 1er janvier 1845 sur insistance des autorités provinciales et communales. Ces pavillons seront ensuite utilisés comme habitation par des agents de la voie. Entre 1891 et 1914, le pavillon de la rive droite sera affecté à la vente des billets de la halte du Val-Benoît (Etat). Enfin, des escaliers monumentaux, en pierres de taille également, situés côté amont et éclairés par quatre candélabres en fer forgé, seront réservés aux piétons. Soit dit en passant, leurs larges rampes très lisses serviront de terrain de jeu aux enfants jusqu'en 1936...

Devenu vieux aux yeux des technocrates d'avant-guerre, mais devenu également insuffisant pour l'écoulement du trafic, le pont, presque centenaire, fut démoli pour faire place en 1937 à deux ouvrages métalliques à superstructures d'aspect robuste : le sort ne leur fut pas favorable, puisqu'ils s'abîmèrent dans la Meuse le 31 août 1939 à la suite de l'explosion accidentelle de mines posées dans le piles à l'aube de la "drôle de guerre".

Les ponts métalliques actuels, sans superstructure, d'aspect pour le moins austère, ne remplaceront jamais, dans le paysage du Val-Benoît, l'allure imposante des ponts de pierre de 1840.

Signalons, pour terminer sur ce sujet, que le passage par dessus les deux rives avait été assez négligé, vu le peu d'importance du trafic routier. Sur la rive gauche, le quai Banning n'existait pas, et la propriété de l'abbaye du Val-Benoît arrivait en bord de Meuse par des terrains en friche jusqu'en 1936. Sur la rive droite, le hameau de Rivage-en-Pot avait été coupé en deux par la masse des remblais prolongeant le pont : les deux parties étaient reliées par un étroit tunnel ne permettant que le passage alterné du charroi. Il est vrai qu'à l'époque, le hameau du Rivage se trouvait en cul-de-sac vers Liège, en l'absence des ponts de Fraignée et de Fétille. C'est dire si la chaussée du nouveau pont avait toute son importance pour les relations entre les deux rives au sud de la ville de Liège.

Le Dombrücke

Dès 1831, les cercles industriels d'Aix-la-Chapelle et de Cologne revendiquèrent la construction d'un "Eisernen Rhein", un "Rhin ferré", appelé à se raccorder au réseau belge en gestation vers les ports de la mer du Nord, pour constituer une solution de rechange à la route fluviale, parfois aléatoire, vers les Pays-Bas.

La même année, John Cockerill, décidément très entreprenant, et membre du "Gotha" industriel allemand par son siège d'Aix-la-Chapelle, introduisit une demande de concession allant dans le même sens. Grâce à l'obstination de deux hommes d'affaires, MM. Camphausen de Cologne et Hausemann d'Aix-la-Chapelle, un comité pour une voie ferrée de Cologne à Aix fut mis sur pied le 3 mars 1833. On fit appel au soutien financier de l'Etat, mais le roi Friedrich Wilhelm III y accorda aussi peu d'intérêt que pour le projet Rhien - Weser. Il prit toutefois la construction en considération le 5 décembre 1833 et accepta de garantir, au nom de l'Etat, les amortissements et intérêts du capital investi. Malgré cette réserve, le nombre d'actions souscrites début 1834 permit la préparation des travaux.

Nous n'entrerons pas dans le détail des problèmes soulevés dès fin 1834 par les sociétés de navigation inquiètes de la concurrence et des rivalités de clocher entre les deux villes, qui perdurèrent jusqu'à la mi-1837.

Finalement, le premier tronçon, long de 7 kilomètres, de Cologne à Müngersdorf, aujourd'hui faubourg de Cologne, fut inauguré le 2 août 1839. Bien qu'il ne desservît à l'époque aucun pôle important, son succès populaire fut tel que, du 2 août au 31 octobre 1839, non moins de 50.300 voyageurs y furent transportés;

Tout comme en Belgique, les travaux allèrent sans jeu de mots bon train, et le tronçon Müngersdorf - Aix-la-Chapelle fut livré à la circulation le 6 septembre 1841. Au cours des quatre premiers mois de l'exploitation, on compta... 110.280 voyageurs.

Les trois premières locomotives, type 18, construites en Angleterre par Longridge & Co, furent suivies d'autres d'origine anglaise et belge (vraisemblablement des ateliers J. Cockerill), la seule locomotive d'origine allemande de la nouvelle ligne (construite par la firme Dobles & Ponsgen d'Aix-la-Chapelle) ayant été plutôt décevante.

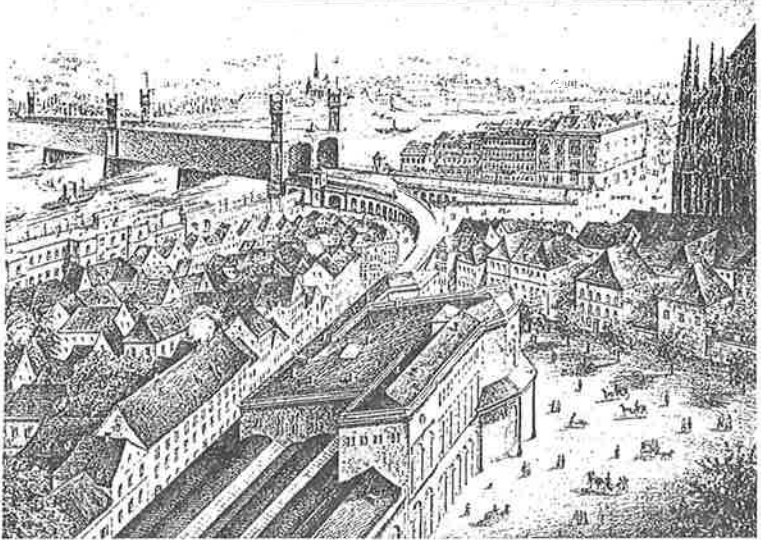
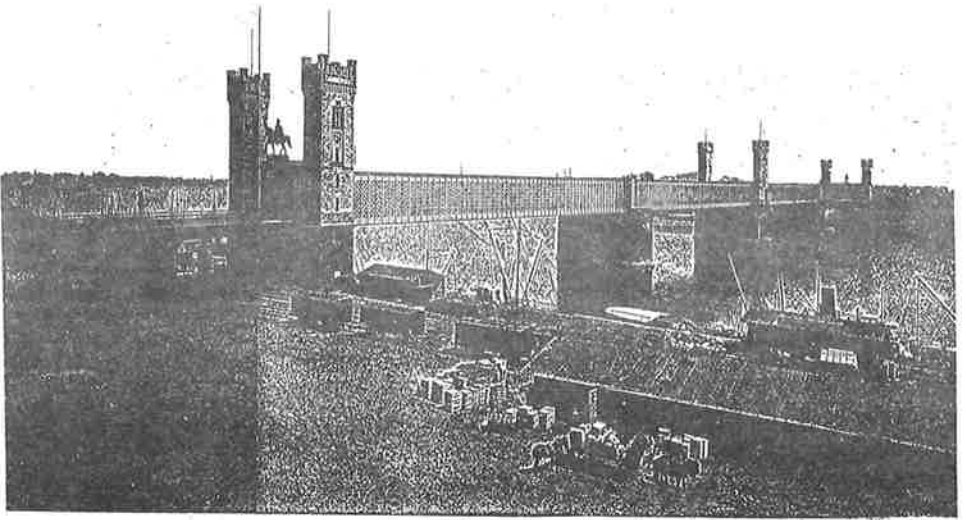
Toujours est-il que les rails belges et prussiens finirent par se raccorder sous le pont de la rue Mitoyenne, à Herbesthal, le 15 octobre 1843.

La société exploitante, la "Rheinische Eisenbahn Gesellschaft" n'avait sans doute pas encore envisagé la traversée du Rhin, puisque la gare tête de ligne avait été implantée, à Cologne, au lieu-dit "Am Türmchen", parallèlement au fleuve, à plus ou moins un kilomètre de la future gare centrale actuelle. Ce terminus sera rapproché du centre en 1857 jusqu'à la Centrale Personenzüge Station, juste entre le Rhin et le Dom, puis jusqu'en 1898, passant par dessous le pont, à hauteur des embarcadères actuels des lignes de navigation rhénanes (Rheinische station).

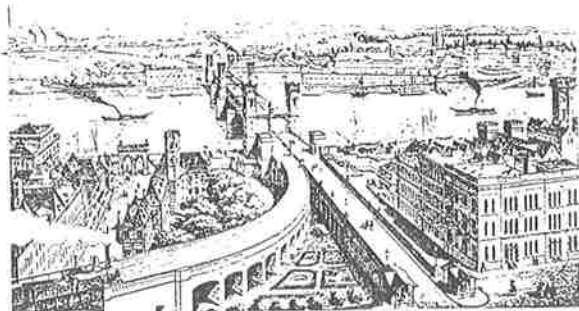
Il faudra pourtant attendre encore 16 ans, le 3 octobre 1859, pour que le monumental pont du Dom comble le maillon ferré manquant de la relation Belgique - Allemagne via Cologne.

Composé de trois piles dans le fleuve et de deux culées, le nouvel ouvrage d'art avait exigé près de 4 ans de travaux sur un fleuve au débit capricieux. Les deux culées et la pile centrale étaient garnies de deux grandes tours parallélipédiques à base carrée, reliées par deux arches soutenues par un pilier central surmonté d'un cavalier, et rappelant la "porte" d'accès aux villes. Une guérite s'élevait sur les piles intermédiaires, côté amont. Le tablier, contrairement à la situation actuelle, était, comme au Val-Benoît, divisé en deux parties, celle d'aval, réservée au rail, et celle d'amont pour le charroi. Un garde-corps, pratiquement une muraille, arrivait à hauteur des arches surplombant le tablier. Cet épais grillage cachait les convois que l'on pouvait néanmoins deviner en suivant l'échappement de vapeur des locomotives.

Ce pont du Dom (Dombrücke) fut le premier ouvrage d'art destiné à relier les deux rives du Rhin allemand entre la Suisse et les Pays-Bas depuis l'occupation romaine. Plus tard, il fut saturé et dédoublé par un nouveau pont métallique à quatre voies, situé en aval. Peut-être des considérations stratégiques ont-elles aussi joué, puisqu'il sera livré à la circulation le 22 mars 1911. Ce dernier subira les nombreux bombardements de la seconde guerre mondiale et sera détruit par la Wehrmacht en retraite au début de l'année 1945. Ajoutons qu'un second pont ferroviaire avait été lancé en 1910 sur le Rhin, le "Südbrücke", pour compléter le contournement ferroviaire sud de Cologne. Quant au pont de bateaux qui était installé dans la perspective du Neumarkt, et qui était le seul passage à pied sec du Rhin jusqu'à l'arrivée du rail, il ne fut remplacé par un pont fixe qu'en 1915 : celui-ci permettra enfin le passage des tramways vers les quartiers de la rive droite.



Colonne: Le pont du Rhin (Corbrücke); à l'avant-plan, la gare centrale (Hbf), ± 1860



Colonne: Le Corbrücke, premier pont ferroviaire sur le Rhin



Situation des bacs sur le Bas-Rhin

- 1: Spuyk-Hölle.
- 2: Homberg-Pfahrdorf.
- 3: Rheinhausen-Hochfeld (Duisb.)
- 4: Bonn-Boekassa! (au sud, à l'est).

Et pourtant, dès 1847, les affiches annonçaient une liaison ferrée entre la Belgique et Berlin, il n'y a là aucune contradiction, car les Allemands, faute de pont, avaient décidé en 1852 de "faire traverser les wagons à la nage" (Eisenbahnwagen schwimmen über den Rhein). Comment ? A l'aide de bacs transbordeurs dont s'inspireront plus tard les compagnies confrontées aux traversées de bras de mer, à savoir les ferry-boats. Ceux qui connaissent la vallée du Rhin savent qu'aujourd'hui encore, de nombreux bacs (Fähre) permettent aux piétons et automobilistes de traverser le fleuve là où les distances entre ponts sont considérables.

Il est bien sûr difficile d'imaginer une rame de wagons ou de voitures descendant vers le rivage et poussée sur un long bac plat équipé de rails, pour en être retirée sur l'autre rive. Et pourtant, ce système existait en quatre endroits différents du Bas-Rhin, trois au nord de Cologne et un à Bonn, sans qu'un seul soit installé à Cologne même.

Le procédé vaut la peine d'être décrit. Une fois le train en gare, la locomotive est décrochée et enlève sur une voie adjacente deux wagons-tampon qu'elle adjoint à la rame poussée vers le bac. La présence de ces deux wagons-tampon permettait à la locomotive de rester sur la terre ferme. Sur l'autre rive, une autre locomotive, avec deux wagons-tampon, exécutait la même manœuvre en sens inverse.

Les documents dont on dispose montrent que six voitures à deux essieux pouvaient être introduites sur le bac, lui même mû à la vapeur par une machine fixe disposée parallèlement à la voie. Les trains plus longs étaient donc "traversés" en plusieurs fois. Pour ce qui concerne le trafic en provenance de Belgique, dès 1855, les convois une fois arrivés à Cologne (Centrale Personenzüge Station) étaient repris par la compagnie Köln-Krefelder Eisenbahn Gesellschaft, pour être acheminés au bac Homberg - Rhurort ouvert en 1847, via Krefeld, au nord de Duisbourg, où ils étaient repris vers l'est par le compagnie Köln - minden. Par suite de la progression sensible du trafic (70 wagons par jour en 1854), un bac à vapeur, construit par la firme Armstrong de Newcastle-on-Tyne, équipa ce service. Nanti d'un système de traction hydraulique, il permettait le trainage des véhicules sans intervention d'une locomotive, tout en augmentant la vitesse et la sécurité. Cet engin fut ensuite

transféré à Elberfeld (Wuppertal) sur le réseau des chemins de fer Bergisch-Märkisch. Une autre traversée très fréquentée reliait Rheinhausen et Duisbourg-Hochfeld jusqu'à la construction du pont de Hochfeld en 1873. A cette époque, 700 wagons étaient transbordés chaque jour à l'aide de quatre bacs.

Le troisième passage en aval de Cologne était situé entre Spyk et Wall sur le Bas-Rhin. Cette liaison, ouverte le 19 avril 1865, resta fonctionnelle jusqu'au 31 août... 1926 ! Enfin, le bac situé en aval de Cologne reliait Bonn à Oberkassel. Ouvert le 9 juillet 1870, il cessa ses activités le 2 août 1914. Ses installations furent démontées en 1919, sans qu'aucun pont ferroviaire le remplace à ce jour, si bien que depuis la destruction du pont de Remagen en 1945, il n'y a plus de pont ferroviaire fixe entre Cologne et Neuwied (près de Coblenze)

M. Lambou

Sources

Pont du Val Benoît : - le rail passe par Liège (éd. GTF asbl)
- brochure du 150e anniversaire (par

l'auteur)

Rhin : nos remerciements vont à M. Siebecke, directeur de la région d'Aachen de la Deutsche Bundesbahn.

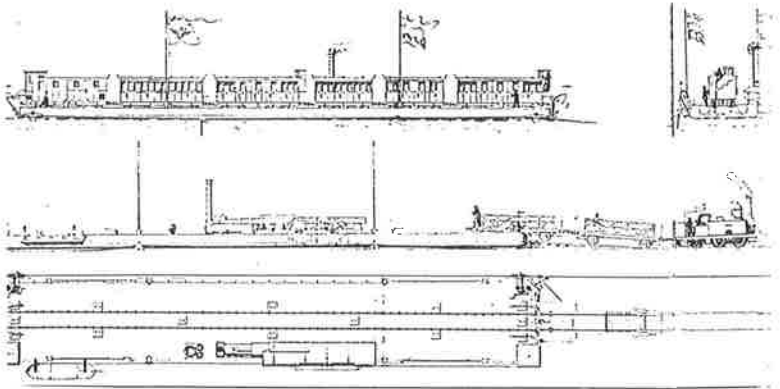


Schéma d'un bac ferroviaire sur le Rhin, avant la construction de ponts fixes.

**Le train fantôme
du 2 septembre 1944**
par G. Feron

Le texte ci-après est la version écrite d'une conférence donnée à Kortenberg le 16 septembre 1989 par Monsieur Georges Feron, un spécialiste ferroviaire qu'il est inutile de présenter à nos membres. Il constitue la synthèse historique d'un haut-fait des cheminots de la SNCB pendant la seconde guerre mondiale : le texte a été rédigé sur base des rapports rédigés à l'époque par Messieurs Verheggen, Masquelier, Ugeux, Lokker et Handelsberg.

Durant quatre années, le pays a attendu, souvent en luttant, la Libération et le retour à la paix. Le débarquement des Alliés en Afrique du Nord, puis en Italie et enfin sur les côtes françaises ainsi que les grandes offensives de l'armée soviétique ont ranimé l'espoir de la population tandis que les résistants, attaquent l'ennemi avec de plus en plus d'aide et d'efficacité. Les bombardements effectués par les aviations alliées manquent souvent de précision et provoquent la mort de nombreux compatriotes. L'ennemi essaie en vain d'utiliser ces faits à des fins de propagande.

Le 1er septembre 1944, les Alliés lancent une offensive en direction de la Belgique. On les dit à Tournai, à Enghien, alors qu'en réalité, ils n'ont pas encore franchi la frontière franco-belge.

Un chaos indescriptible règne à Bruxelles. Les habitants préparent l'accueil des libérateurs. De nombreux "feldgrau" prennent le chemin de la Germanie par tous les moyens disponibles. Il reste cependant des "SS" prêts à tout. Ils détiennent encore quelques milliers de patriotes, et rien qu'à la prison de Saint-gilles, on compte + quinze cents détenus belges, français, anglais, américains et russes.

Au cours des quinze derniers jours, des personnes incarcérées pour des faits pas trop graves ont été libérées. Par contre, celles restées derrière les barreaux sont virtuellement condamnées à mort. L'autorité allemande a décidé de les expédier en Allemagne. Dans les sinistres camps de concentration, leur sort sera vite réglé.

Depuis le 25 août, des diplomates belges (dont le Vicomte Berryer) et étrangers appartenant aux ambassades de Suède, Suisse et Espagne, se rencontrent en permanence pour élaborer un plan visant à obtenir la libération de tous les détenus. L'ambassadeur d'Allemagne, Mayr - Falkenberg, se déclare disposé à intervenir dans ce sens lorsqu'il jugera le moment propice venu.

Le temps presse. Le 1er septembre, le baron Knudse de Verchou, consul général de Suède, demande un nouvel entretien avec les Allemands. Il est informé que le général SS Jungclaus, chef de la Gestapo locale, a fait certaines promesses allant dans le sens désiré. Et pourtant, on apprend le même jour qu'il vient d'expédier cent trente femmes à Ravensbrück

et quatre groupes de huit cents à neuf cents hommes vers Sachsenhausen. Le même sort attend les détenus de Saint-Gilles.

Dans la nuit du 1er au 2 septembre, des allemands armés jusqu'aux dents et plus que surexcités ouvrent les cellules en criant "Transport". au même moment, les détenus reçoivent deux colis de la Croix Rouge. Ils devinent immédiatement ce qui se passe.

Ils sont embarqués dans des camions et conduits sous forte escorte à la gare du Midi par l'avenue Fonsny. Durant ce transfert et malgré les menaces, des détenus chantent des airs patriotiques et lancent en rue des boulettes de papier avec leur ultime message.

A la gare du Midi, pourtant surveillée et commandée par des cheminots allemands généralement très compétents de la Deutsche Reichsbahn, le personnel belge a très vite compris que quelque chose de très grave se prépare et il prend immédiatement une série de contre-mesures.

Le sous-chef de gare Michel Petit a constaté l'arrivée insolite, dans une gare à voyageurs, de trente deux wagons à bestiaux. De plus, des nazis en armes et très excités occupent les installations.

Michel Petit alerte Léon Petit, chef de gare principal, ainsi que des collègues résistants ou dignes de confiance. Toutes les locomotives disponibles sont expédiées au loin.

Lorsque les prisonniers arrivent en gare vers 8 heures du matin, les mesures prises par les Allemands s'expliquent. On comprend que les prisonniers vont être déportés. La remise des machines, alertée, arrange les locomotives de manière à les rendre inutilisables. Michel Petit et ses hommes sabotent des aiguillages.

Au nez et à la barbe des Allemands, les responsables de la Résistance et même un délégué du Général De Gaulle se réunissent au bureau du chef.

Un coup de main armé est envisagé. Face aux deux cents Allemands, les quelques armes légères des Résistants ne feront pas le poids et un bain de sang est à craindre. On utilisera donc la ruse.

On apprend que le convoi portera le n° 1.682.508 et qu'il devra partir dans les délais les plus brefs vers l'Allemagne via Malines - Essen et les Pays-Bas. Il est important de connaître le n° du train, car les Allemands réclament des locomotives. Quand ils demanderont la "M.P. 1.682.508", on saura de quel train il s'agit, à savoir qu'il faudra le retenir autant que possible.

Les prisonniers sont entassés par dizaines dans les wagons. Lorsque les portes sont fermées, elles sont pourvues - ainsi que les vasistas - de fil de fer barbelé. Les gardiens se sont réservé des véhicules confortables en prévision du long voyage. Tous les groupements de Résistance de Bruxelles et le long de la ligne sont alertés.

Déjà vers 8h30, les Allemands ont exigé une locomotive en ordre de marche. Nous savons déjà pourquoi il ne s'en trouve plus aucune en gare. La demande est transmise à Forest-Midi où le mot d'ordre est de gagner du temps coûte que coûte, et on en gagnera.

On apprend aussi que le 30e corps de l'armée britannique est entré à Tournai. On espère que les libérateurs fonceront vers Bruxelles à la vitesse de l'éclair. En fait, ils arriveront le 3 septembre dans l'après-midi.

On trouve une machine et on la prépare tellement bien qu'elle tombe en panne. A la longue, on met la main sur la 3302, une locomotive de type américain de 1918 pour trains de marchandises et trains omnibus de voyageurs, donc une machine inapte à la vitesse, mais n'est-ce pas ce qu'il faut ? Les Allemands s'impatientent de plus en plus : à leur nez et à leur barbe, les tuyaux de graissage sont sabotés et la 3302 ne pourra assurer la traction;

Finalement, on dénêche la 1202. C'est une Atlantic conçue par l'ingénieur Notesse, mise en service en 1939. En fait, elle ne convient que pour des trains rapides et relativement légers, sur des lignes à profil favorable. Or, le train à remorquer sera long et lourd. En temps de paix, on aurait beaucoup hésité à utiliser une "type 12" pour un train lourd. Mais c'est la guerre et le but n'est pas d'aider l'ennemi.

De plus, la pompe Westinghouse de cette machine n'est pas en bon état, et à tout hasard, on sabote les sablières. Nous verrons plus tard combien ce sabotage fut judicieux. Les heures passent...

Le machiniste Georges est désigné. il se porte malade. Il sera remplacé par son collègue Vanderveken, qui fait mine de se préparer : en parfait comédien, il simule une chute du tender. Il hurle de douleur : il faut l'évacuer.

Le machiniste Louis Verheggen vient prendre son service à 14 heures. Le chauffeur Léon Pochet, lui, était déjà sur place à midi. Ensemble, ils sont requis d'office pour conduire le train-prison. Pas moyen de s'esquiver. Sous bonne garde, ils sont conduits à la machine, elle-même déjà surveillée par des militaires.

Nos deux amis ne peuvent plus faire autrement que se mettre en marche. ils connaissent toutes les installations comme leur poche. Ils voient donc bien qu'on ne les dirige pas vers la gare. Le signaleur de Forest a tracé un itinéraire vers une voie en impasse, appelée cul de sac de Ruisbroek. Ne pouvant aller plus loin, Verheggen feint la surprise et engage une longue discussion avec le sous-chef de gare. On va les renvoyer vers Forest. Mais l'itinéraire à suivre est occupé par un long train allemand, conduit par des cheminots allemands qui, malgré les menaces de leur ingénieur, refusent la poursuite de tout service.

Au lieu d'avancer ou de refouler, les Allemands scindent le train et en évacuent la queue pour dégager l'itinéraire de Verheggen qui arrive finalement en tête de son train. La loco-

motive est accrochée et le machiniste exige l'essai réglementaire des freins. Ainsi, il gagnerait encore cinq minutes mais le surveillant affirme qu'un essai concluant a été effectué. Il faut partir.

A 16h50, le train s'ébranle avec déjà plus de huit heures de retard. Verheggen confie au sous-chef de gare Decoster que le train ne franchira jamais la frontière. Le message est transmis aux prisonniers.

Mais le commandant du train a encore une exigence. Il faut ajouter un wagon "Flak" en queue du train. Voilà un ordre qui tombe à pic. Rappelons, pour mémoire, qu'un wagon "Flak" est armé de canons anti-aériens et de mitrailleuses pouvant prendre le train sous un feu en enfilade.

Ce fameux wagon se trouve à Forest. Quand il est accroché, Verheggen demande à pouvoir refaire le plein d'eau. Il faut bien lui accorder satisfaction. En cours de route, machiniste et chauffeur feront tout pour perdre de la vapeur.

A 17h45, le départ est donné vers Bruxelles-Ouest, et à 19h35, le train arrive à Schaerbeek. Il lui a fallu plus de deux heures pour faire moins de 10 km.

A Schaerbeek, les signaux sont au passage. Pourtant, Verheggen s'arrête. Il prétend ne pas bien connaître la ligne et il descend, de la machine pour aller chercher un pilote. Mais les Allemands ne l'entendent pas ainsi et le contraignent à remonter au poste et l'avertissent "machine kaput, du kaput !"

On repart vers Vilvorde où le signaleur retient le train au signal. Verheggen propose d'aller s'informer et de demander un ordre de dépassement. Le commandant du train lui ordonne alors de franchir le signal fermé et de continuer à route. Verheggen se rebiffe, discute, évoque le règlement et la sécurité. Rien n'y fait. "Vorwärts !"

On dépasse Epegem, et à 23 heures, on atteint le signal d'entrée de Malines. Il est fermé. Les Allemands sont assez futés pour comprendre que le franchissement de ce signal pourrait entraîner un déraillement;

Sous escorte, Verheggen peut aller discuter. Le train sera finalement reçu sur une voie occupée, ce qui signifie qu'il ne pourra repartir de sitôt. Verheggen sait qu'il n'est plus possible de prendre de l'eau à Malines. Raison de plus pour en demander. Il pourra en obtenir s'il va à la prendre à Muizen, càd sur un itinéraire dévié. Le train arrive à Muizen peu après minuit. A ce moment, des coups de feu éclatent. La Résistance du coin se manifeste.

Le commandant du train veut repartir immédiatement vers Malines, mais il faut changer de front. De Malines à muizen, la voie est posée en courbe. Ce qui devait arriver à une locomotive type 12 avec une forte charge arrive à cet endroit. Les roues motrices, d'un diamètre de 2,109 mètres, patinent. Il faudrait sabler, mais elles ont été, nous l'avons dit, sabo-

tées. Devant l'impossibilité de repartir, Verheggen se déclare "en détresse".

Une locomotive Pacific type 1 circule d'Anvers à Bruxelles. On lui donne l'ordre d'aller remorquer la 1202 et son train.

Pendant ce temps, à Bruxelles, Jungclaus, soumis aux pressions internationales et au jeu habile des forces de l'intérieur, a finalement accepté que les prisonniers de St-Gilles soient libérés. En fait, ce criminel les croit bel et bien en route vers l'Allemagne. Cependant, les autorités allemandes du train ignorent l'accord de leur chef et le suspense continue.

La locomotive type 1 a été placée en tête du train. Gérardy, son machiniste, et Verheggen se connaissent. Ils ont établi leur plan en peu de paroles.

Les Allemands ont cru comprendre qu'ils ne pourront pas atteindre la Hollande via Essen, ni Louvain via Muizen, car les tirs des Résistants leur font croire que cette zone est occupée. Il veulent atteindre le Reich via Schaerbeek et Louvain, et ordonnent le départ.

A Malines, les Allemands, toujours réglementaires, s'aperçoivent que le wagon "Flak" est en tête, derrière les deux locomotives. Ils exigent une manoeuvre pour remettre le "Flak" en queue. Cet ordre tombe à pic. Docilement, pour une foi, on effectue la manoeuvre. On décroche le train et on part garer le "Flak" sur une voie de garage. Les machines reviennent au train. L'ensemble devrait aller reprendre le "Flak"; Au lieu de cela, les deux machinistes ouvrent tout grand le modérateur et le train repart à vive allure vers Bruxelles. Quand les occupants du wagon "Flak" se rendent compte qu'ils sont abandonnés, le train est déjà trop loin pour entendre leurs vociférations.

On pourrait se demander pourquoi les SS du train ne réagissent pas. Probablement ont-ils appris l'avance des Alliés, et ils veulent atteindre l'Allemagne au plus vite. Ils savent qu'à Schaerbeek, il y a une voie qui conduit vers Louvain, et ils comptent bien que c'est la direction qu'a prise le train.

Mais à Schaerbeek, l'itinéraire tracé mène directement vers la ceinture Ouest; Le 3 septembre à 10h15, le train s'immobilise à Bruxelles-Petite-Ile. La gare est bourrée d'Allemands, de collaborateurs et de trains de blessés. Un train a été préparé pour évacuer les Allemands et leurs valets, mais il n'y a pas de locomotive. On réquisitionne la "type 1".

Verheggen descend de sa machine, se dirige innocemment vers les bureaux, dévale le talus de la senne et quitte les installations. Il pense que les Allemands l'attendent chez lui, mais les voisins le rassurent. Pochet, le chauffeur, pourra également s'éclipser.

Les SS veulent absolument emmener leur proie en Allemagne. On essaie de les raisonner en faisant valoir qu'il vaudrait

mieux rapatrier les combattants et les blessés. Ils ne démontent pas de leur idée. Alors, la Résistance joue le grand jeu. Si les prisonniers ne sont pas libérés, les Allemands capturés et même les blessés seront massacrés. Dans l'autre cas, ils bénéficieront du statut de prisonnier de guerre. Le marché va être conclu lorsque parvient l'ordre de Jungclaus de remettre les détenus en liberté, ce qui est fait à 13h30. Le soir, vers 19 heures, les Anglais et la brigade Piron entrent à Bruxelles.

Les Allemands avaient emporté les biens enlevés aux prisonniers. Un cheminot découvre les caisses et la restitution pourra s'opérer.

L'aventure est terminée.

Le train fantôme est entré dans l'histoire sous ce nom. Pourtant, on a toujours su où il se trouvait. En fait, on aurait pu l'appeler le "train miracle".

En vue de la rédaction d'un petit ouvrage sur les tunnels des chemins de fer belges, je cherche des récapitulatifs et inventaires, d'autrefois et d'aujourd'hui, des tunnels des différents groupes de la SNCB. Toute information supplémentaire sur ce sujet est aussi la bienvenue. Tous frais de reproduction et d'envoi payés.

Membre GTF 673

Christian Breckpot
Hyacintenstraat 56
9300 Aalst

Courrier des lecteursA propos de Trans-Fer spécial n°4

Un lecteur savant, Monsieur R. Huysman, nous écrit afin de nous faire part de ses remarques concernant notre dernière édition. Vu leur pertinence, nous les communiquons volontiers, article par article, à la connaissance de nos membres.

Article "Bastogne..."

Il faut remarquer que le système d'exploitation en vigueur sur la ligne 163 entre Bastogne et Libramont, avec sa signalisation simplifiée à l'approche des passages à niveau (1) a été mis en service vers 1975. La vitesse de référence de la ligne ne peut cependant être supérieure à 70 km/h, dans la réglementation SNCB, car les signaux Ap-Bp de fermeture des passages à niveau ne sont pas répétés. Il ne suffirait donc pas de reculer les pédales... si l'on veut augmenter la vitesse de référence de la ligne.

M. Huysman rappelle aussi que les locomotives diesel série 1600 des CFL ne sont analogues qu'aux seules locomotives série 54 de la SNCB, dans leur état actuel (engrenages réducteurs pour 120 km/h, chauffage du train à la vapeur, absence de frein rhéostatique dont les locomotives SNCB séries 52/53 sont munies).

Article "Les lignes ferrées oubliées du Borinage et du Valenciennois".

M. Huysman se souvient du fait que les signaux d'arrêt de la ligne 98 n'étaient pas répétés, ce qui interdit une vitesse de référence supérieure à 70 km/h, par ailleurs confirmée au tome III du LST des 15/12/37 et 1/3/52. La plupart des lignes secondaires belges avaient d'ailleurs une vitesse de référence de cet ordre, vu l'absence de ce type de répétition. M. Huysman ne se souvient que de deux lignes SNCB munies d'avertisseurs, et dont la vitesse de référence était pourtant limitée à 70 km/h : il s'agit des lignes 44 Pepinster - Spa (2) et 108 Haine-St-Pierre - Binche, avant leur électrification.

Ligne 97 : M. Huysman précise que les autorails SNCB ont desservi Blanc-Misseron jusqu'au 28 mars 1976, et non 26 mars comme imprimé. Il rappelle aussi que la SNCB a organisé des liaisons directes Bruxelles - Quiévrain - Valenciennes avant la dernière guerre mondiale. La volonté politique de les rétablir après 1945 a toujours fait défaut... seraient-elles par ailleurs utiles aujourd'hui ?

Au renvoi 9 de la page 15 et aux légendes de photos de la page 16, concernant la signalisation mécanique de Quiévrain, M. Huysman signale qu'il ne s'agit pas de "chandeliers", qui devraient disposer d'au moins deux mâts...

(1) signaux d'arrêt des trains Ap-Bp passant à l'orange dès que le passage à niveau a été mis au rouge pour les voitures suite au passage du train sur la pédale correspondante

(2) NDLR : cette faible vitesse de référence entre Pepinster - Spa était sans doute justifié par le tracé très sinueux de la ligne, qui épouse les méandres tortueux du cours de la Hoëgne.

Il rappelle enfin que le service voyageurs a été supprimé sur la partie belge de la ligne du chemin de fer d'Anzin aboutissant à Péruwelz le 16 avril 1963. Cette même partie a été fermée à tout trafic le 15 octobre 1975.

Article "le GTF asbl en Bavière"

Les participants ont parcouru - à la descente - la célèbre ligne allemande du Höllental, où les déclivités sont parmi les plus sévères au monde en simple adhérence : elles oscillent entre 20 et 58 pour mille !

L'exploitation par crémaillère de cette ligne a pris fin en ... 1933, à la mise en service des locomotives à vapeur 1E1 T à 3 cylindres Baureihe 85.

La ligne a été électrifiée en système expérimental 20 kV 50 Hz fin 1935, et exploitée dès le printemps 1936 à l'aide de cinq locomotives électriques BB prototypes différentes. Dans les faits cependant, la moitié des services fonctionnaient toujours à la vapeur (série 85).

La ligne a été convertie à la tension "standard" allemande de 15 kV 16 2/3 Hz le 20 mai 1960. L'exploitation de la ligne se fait par machines électriques non spécialisées (séries 110 et 139 par exemple).

Article "Haute-Meuse Express"

Charleroi-Sud : à propos de la locomotive-musée. Sous n° de générateur A 621/154 et accouplée au HT 17.115 type 31 KPEV, la HL 41.195 a été utilisée de la saison 1973/4 à la saison 1975/6 indifféremment à Charleroi-Sud et Châtelineau, en alternance avec les générateurs sur roues A 621/103 (HL 44.225) et A 621/197 II (HL 29.267) auxquels fut adjoint en 1975 le générateur A 621/186 (HL 29.010).

Desserte internationale par autorails SNCF "Picasso" : outre les sections belges Heer-Agimont - Dinant (154) et Mont-St-Martin - Athus (171), les autorails typiques "Picasso" fréquentaient régulièrement la section Blandain - Tournai (94) dans les années soixante, et jusqu'en 1973, époque de leur remplacement graduel par les "Caravelles" de la SNCF.

Article "De Courtrai à Dunkerque"

La desserte voyageurs de la ligne 83 a cessé entre Renaix et Avelgem non le 22 août 1959, mais le 02 août 1959. Sur la ligne 63, le service des trains au 23 mai 1971 prévoyait encore, sauf les samedis et dimanches, un caboteur Ieper - Vorming - Kortemark, qui revenait en parcours direct à Ieper-Vorming.

Article "Le Fagnard"

La photo du point frontière de Losheimergraben, sise en page 49, permet à M. Huysman de faire observer que l'on distingue à droite de l'autorail, sur la photo, la face arrière du triangle de vitesse belge indiquant la vitesse de référence (pointe en haut). C'est lui qui matérialise la frontière.

fonction que le signal de changement de réglementation (3) ne remplit pas nécessairement.

En effet, si le premier signal d'arrêt du réseau abordé et/ou son avertisseur sont implantés sur le réseau cédant, l'indication du changement d'exploitation est reportée en amont de l'avertissement.

L'exemple le plus représentatif à cet égard est celui d'Essen, sur la ligne 12. Dans le sens sud - nord, il n'y a pas d'interférence avec la signalisation d'espacement, et le signal de changement de réglementation est implanté à la frontière géographique. Par contre, dans le sens nord - sud, le signal d'entrée d'Essen et sa répétition sont sur le territoire néerlandais. Le signal de changement de réglementation se trouve au voisinage de la BK 29,2 de la ligne NS, alors que la frontière géographique se trouve à la BK 31,2 (origine du kilométrage à Lage Zwaluwe). La distance qui sépare de la frontière le signal qui nous occupe est donc de 2 km.

Rappelons que Trans-Fer spécial n°4 est toujours disponible par correspondance. Pour l'obtenir, versez une somme de 450 BEF (+ 30 BEF de port pour la Belgique, 75 BEF pour l'étranger) à notre compte 240-0380489-59 GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 Liège 1.

Maisons de commerce vendant tout ou partie du catalogue GTF

ASSORTIMENT ASSEZ COMPLET

*Musée des transports en commun du pays de Liège, rue Heintz, 4020 Liège (ouvert en saison samedis et dimanches après-midi)

*Dellicour, rue de Namur 49A, 1000 BRUXELLES (accepte les commandes non en stock)

*Jocadis, rue de Bruxelles 53, 1390 ENGHEN

ASSORTIMENT LIMITE

*MTUB, avenue de Tervuren 364B, 1150 BRUXELLES

*Chalet du CFV3V, route de Givet 49, 6370 MARIEMBOURG

LIVRES TRAMWAY AU PAYS DE LIEGE/LE RAIL PASSE PAR LIEGE

*Gothier, rue Bonne Fortune, 4000 LIEGE

*Biblio, rue de la Régence, 4000 LIEGE.

(3) deux losanges superposés indiquant respectivement le "logo" barré de l'administration que l'on quitte et celui - non barré - de celle chez qui on entre.

GTF - Distribution

Les articles proposés par notre service "Distribution" peuvent être commandés par versement préalable de la somme correspondante à notre compte 001-0643004-67 de GTF asbl-Distribution, BP 191, B-4000 LIEGE 1, en indiquant en communication le titre de l'ouvrage souhaité. Nos membres étrangers se réfèrent à la 3e page de couverture de Trans-Fer.

Les articles suivants doivent nous être commandés pour le 31 juillet 1990 au plus tard.

*** Autorails SNCB**, par Max Delie

Un ouvrage entièrement consacré aux autorails de la SNCB, et publié par la Maison Ediblanchart.

Max Delie, photographe de talent et amateur ferroviaire éclairé, par ailleurs membre du GTF asbl, y traite de tous les autorails de la SNCB depuis leur apparition sur le réseau jusqu'à nos jours.

Après une ample introduction historique, l'auteur traite techniquement de chaque série d'autorails : un descriptif est prévu avec caractéristiques. Une iconographie comprenant 118 photos noir et blanc et 44 en couleurs, une carte des lignes encore exploitées par autorails et deux pages de diagrammes complètent l'ouvrage.

Un livre de 182 pages broché, format A4 sous jaquette quadrichrome.

Le GTF asbl peut vous procurer cet ouvrage. Pour le commander, il suffit de verser à notre compte "distribution" précité, une somme de :

1980 BEF + 80 BEF (emballage anti-chocs) = **2060 BEF**
 (envoi à l'étranger : frais d'envoi portés à 150 BEF).
 Envoi dès réception de l'éditeur.

Cartes-vues GAR

Série de 8 cartes-vues en couleurs publiée par le Groupement des Amis du Rail (Grand Duché de Luxembourg).

Sujets : loco diesel SNCB 6005 et voitures 12 à Trois-Vierges, SNCB 2109 "Technorame" à Blankenberge, CFL 1603 à Michelau, CFL autorail De Dietrich Z105 à Trois-Vierges, CFL 1819 et 1805 + ICE de la DB à Aachen, loco NS 1207 à Amsterdam, CFL 1602 à Clausen, autorail Westwaggon CFL 207 à Dommeldange.

prix par série : 130 BEF + 20 BEF (envoi) = 150 BEF
 (envoi à l'étranger : port porté à 35 BEF)

Cartes-vues Cabri (TF 70)

Série de 4 cartes-vues en couleurs publiée par les éditions du Cabri.

Sujets : autorail 4006 à Anseremme, autorail Picasso à Treignes (CFV3V), tram vicinal type S à St-Vaast (ligne 90), tram STIC et remorque à Charleroi-Sud.

prix par série : 80 BEF + 20 BEF (envoi) = 100 BEF
 (envoi à l'étranger : port porté à 35 BEF)



La Vennbahn rouverte au trafic voyageurs touristique

Chacun le sait, la section nord de la Vennbahn, reliant Raeren à Sourbrodt par Montjoie, a été mise hors service par la SNCB le 30 juin 1989 (1).

Depuis lors, la Communauté Germanophone de Belgique a estimé que cette ligne était un atout touristique de tout premier plan pour la région, et a décidé de tout mettre en oeuvre pour la sauver. En concertation avec les autorités de la RFA, elle a introduit un dossier au Fonds européen de développement régional (FEDER), afin d'obtenir des crédits pour restaurer la ligne et la remettre en exploitation touristique. Le FEDER, séduit par le caractère transfrontalier du projet (2), a fini par accorder une subvention de 50 %.

Dans un délai record, 6000 traverses ont été remplacées sur la ligne, les quais des diverses gares rétablis, un hall d'entretien aménagé en gare de Raeren, la locomotive 5922 rachetée à la SNCB et reconditionnée, de même qu'une rame de voitures Kl de lère classe, et une autre de voitures Ml, ainsi qu'une voiture bar I2 AR (3). Tout ce matériel roulant fut facturé au prix de 4,260 millions par la SNCB. L'asbl "Vennbahn", qui compte une soixantaine de membres, dont des cheminots habilités à conduire les trains, fut chargée de l'exploitation de la ligne ferrée, pour laquelle deux conventions furent signées le mardi 29 mai 1990 avec la SNCB : la première est un accord de location de l'assiette de la Vennbahn entre Raeren et Sourbrodt, qui reste en fait propriété de la SNCB, et l'autre qui permet aux trains touristiques de l'asbl Vennbahn de parcourir la ligne Raeren - Eupen, encore exploitée par la SNCB, afin de venir chercher les touristes dans la "capitale" de la Communauté Germanophone, et de donner correspondance aux trains SNCB réguliers Eupen - Verviers et au-delà..

L'inauguration, en grande pompe, de ce nouveau train touristique, a eu lieu le 2 juin 1990. La Communauté Germanophone avait mis les petits plats dans les grands. Elle avait loué, pour 100.000 marks (!) la rame historique du Rheingold. Celle-ci arriva de Stolberg à 8h47 du matin. Elle fit trois navettes, deux jusqu'à Montjoie, et une jusqu'à Bullange, encadrée par une locomotive série 218 de la DB, qui créa des problèmes aux passages à niveau à la suite de son électronique embarquée, et la locomotive 5541 de la SNCB. De plus, une navette de deux "Schienenbus" de la DB encadrant une remorque fonctionna de Stolberg à Montjoie. Une troisième

(1) - sur les péripéties qui ont émaillé cette mise hors service, voir notre article "Le Fagnard" dans Trans-Fer spécial n°4, pages 41 sq.

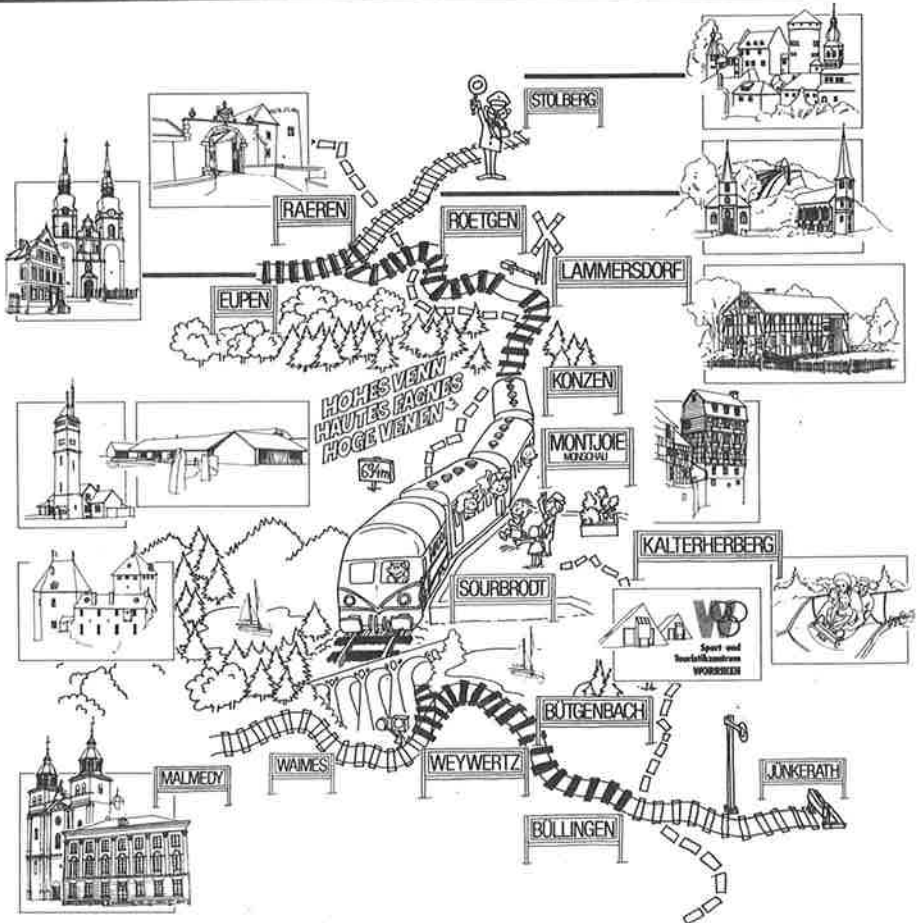
(2) - rappelons que la Vennbahn constitue une enclave belge en territoire allemand entre Rötgen et Kalterherberg via Montjoie, villages allemands..

(3) la rame de voitures Kl est prévue pour des voyages de groupes, séminaires... La rame de voitures Ml servira pour l'exploitation touristique "ordinaire".

rame, baptisée "Vennbahn", et constituée de la locomotive ex-SNCB 5930 (en livrée version Expo 58), de 6 voitures K1 et de la voiture I2AR fut mise en ligne entre Raeren et Bullange.

Une exposition sur la Vennbahn fut présentée dans un wagon à Raeren : elle se trouve en ce moment, et jusqu'à la fin du mois d'août, au tout nouveau "centre nature" situé à quelques pas du signal de Botrange. Elle en vaut vraiment la peine, car elle retrace, par des panneaux explicatifs, des photos et des objets-souvenirs, l'histoire de la Vennbahn.

Tous les dimanches et jours fériés de la belle saison, le train touristique roulera entre Eupen et Bullange, via Sourbrodt et Wévercé : vous trouverez un prospectus explicatif encarté dans ce numéro. N'hésitez pas à faire le déplacement et à soutenir cette initiative : la ligne en vaut la peine : elle traverse un des plus beaux coins de l'Eifel...



Trans-Fer est une publication périodique du GTF asbl, BP 191, 4000 Liège 1 (Belgique). Il est envoyé gratuitement à tous les membres du GTF asbl.

Sauf mention contraire, les articles contenus dans ce numéro peuvent être reproduits librement, à condition de citer la source et d'envoyer un exemplaire de la publication à notre Association. Néanmoins, les articles que nous empruntons à d'autres publications restent la propriété de celles-ci et leur reproduction reste soumise à leur autorisation préalable.

Le GTF asbl en général et l'éditeur responsable en particulier ne sont pas solidaires des opinions exprimées par les auteurs des articles contenus dans Trans-Fer. Ces derniers n'engagent donc qu'eux-mêmes. L'éditeur responsable n'assume aucune responsabilité quant à l'exécution des prestations et services proposés dans Trans-Fer et par le GTF asbl.

Le GTF asbl a une activité variée : voyages en Belgique et à l'étranger, éditions ferroviaires, distribution d'articles divers, réunions tous les deuxièmes mardis du mois au mess du personnel de la gare de Liège-Guillemins. Notre catalogue et toute autre information vous sont volontiers transmis : écrivez-nous à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1 en joignant un timbre pour lettre.

La cotisation de nos membres est très modique : en 1990, 170FB pour les membres belges, 330FB pour les membres étrangers. Demandez-nous un bulletin d'affiliation : vous recevrez régulièrement Trans-Fer et bénéficiez de tous les avantages réservés exclusivement à nos membres.

Service financier de notre Association

Le GTF asbl est entièrement géré par des membres bénévoles. Il dispose de plusieurs comptes financiers et adresses pour répartir son administration sur ceux de ses membres qui en ont accepté la charge. Veuillez donc bien utiliser le n° de compte et/ou l'adresse toujours indiquée à côté des services que nous vous proposons. Nous vous en remercions.

PAIEMENTS EN PROVENANCE DE L'ETRANGER

Par dérogation à ce qui précède, tout paiement en provenance de l'étranger doit nous parvenir selon un des modes suivants

*paiement à notre compte courant postal :

BRUXELLES 000-0896641-70 GTF asbl, 4000 Liège.

*envoi d'un Eurochèque garanti à l'ordre de GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.

*commande par lettre à notre adresse (BP 191, B-4000 Liège 1) en indiquant suite à votre commande la formule "Paiement par carte de crédit VISA ou EUROCARD", suivie du n° de votre carte, de sa date d'expiration et de votre signature.

*envoi d'un mandat postal international à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.

Nous ne pouvons accepter d'autre mode de paiement.

Changements d'adresse

Envoyez-nous un avis de changement d'adresse normalisé disponible dans tous les bureaux de poste. Indiquez-y votre n° de membre (figurant sur l'étiquette-adresse de Trans-Fer).

EDITIONS



a.s.b.l.

**GROUPEMENT BELGE
POUR LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION
TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE**

B.P. 191

B-4000 LIEGE 1