

Mars - Avril 2017
N° 205

Périodique d'information du R.C.F.E.B. Editeur responsable : Philippe CAMUS, Neuville 43, 4987 Stoumont. – les articles publiés n'engagent que leurs auteurs, sauf mention, ils sont la propriété du C.F.E.B. asbl, ils peuvent être reproduits dans un but non lucratif à condition de citer la source et les auteurs, et d'envoyer une copie à l'éditeur.
Téléphone : Jean-Claude SIMAR, président 087 - 33 89 56 Email : jean-claude.simar@skynet.be

Web : <http://www.rcfeb.be> Compte bancaire : BE 34 751-2028029-90.

Le mot du Président :

Bonjour à toutes et à tous,

Quand vous lirez votre Entre-Voies, Patrick Hoffsummer nous aura exposé sa proposition concernant les anciens trams de Verviers. Informations suivront.

Sur les deux prochains mois, nous proposons deux événements annuels qui concernent la vie du Club : le repas annuel le 26 mars et le voyage à Dortmund le 7 avril.

Vous avez reçu les propositions dans le supplément à l'Entre-Voies. Les réservations vont bon....train, on n'attend plus que vous. Pour les distraits, n'oubliez pas le paiement de la cotisation annuelle au prix inchangé de 30€

Les réunions sont bien suivies. Nous constatons la présence de plus de membres le lundi et le jeudi ou vendredi une remontée de présence se produit également. Nous sommes toujours demandeurs de propositions de membres pour assumer une présentation.

Les travaux aux réseaux sont bien suivis tant en Ho qu'en N. Nous sommes demandeurs pour aider Alex au réseau HOM.

Nous terminerons ces deux mois par notre Assemblée Générale sans élection le 28 avril, date à laquelle nous vous attendons nombreux pour s'informer de la vie du Club.

Nous vous souhaitons un excellent printemps et au plaisir de vous voir.

Pour le comité.

 **Le Président. J-C Simar**

La ligne de chemin de fer Stavelot-Malmedy (Deuxième partie) : Une ligne à simple voie sous haute surveillance.

Incontestablement, c'est au débouché de la petite jonction ferroviaire Stavelot Malmedy que les sabotages belges furent les moins efficaces. La ligne était très récente

puisqu'elle venait d'être inaugurée quelques mois auparavant, le 4 janvier 1914. Depuis le début de sa construction et même avant, cette petite jonction transfrontalière, d'apparence anodine, avait défrayé la chronique. À la Chambre des Représentants, plusieurs députés s'étaient opposés à son établissement. D'aucuns la considéraient comme extrêmement dangereuse pour la sécurité du pays puisque, depuis le camp d'Elsenborn, elle donnait accès à tout le réseau ferroviaire ardennais, en dehors du rayon d'action des forts de la Meuse.

Prophétiquement, certains commentateurs annonçaient que la ligne pourrait aussi servir dans le cadre d'un coup de main allemand sur la PFL. Dans son rapport sur le budget de la guerre du 30 mars 1904, le député catholique Henri Delvaux de Fenffe, représentant de l'arrondissement Arlon-Marche-Bastogne, consacra un chapitre entier à cette délicate question.

L'avertissement de Delvaux de Fenffe serait anecdotique s'il n'était devenu par la suite gouverneur de la province de Liège (de 1908 à 1919), doté d'un droit de regard direct sur les nouveaux projets routiers et ferroviaires provinciaux.

Dans le sillage de ce rapport parlementaire, il y eut ensuite plusieurs tentatives infructueuses de l'ambassade de France à Bruxelles pour inciter le gouvernement belge à abandonner définitivement le projet. Au moment de l'inauguration, la presse britannique elle-même se faisait le relais des craintes des milieux militaires français.

Le 30 décembre 1913, le *Morning Post* soulignait qu'avec la jonction Malmedy Stavelot, l'Allemagne avait achevé la première et la plus importante partie de son projet de pénétration pacifique des Ardennes.

Quelques semaines après l'inauguration, paraissait dans la *Fortnightly Review* de février 1914 un article très détaillé sur le danger que constituait pour la Belgique et pour la France le réseau ferré allemand à la frontière luxembourgeoise. D'après l'auteur de l'article, la nouvelle jonction Stavelot-Malmedy venait en quelque sorte apporter la confirmation des intentions malveillantes de l'Allemagne.

Nos futurs alliés avaient-ils raison de s'inquiéter ? On a souvent affirmé que les Allemands avaient forcé la main aux Belges pour construire cette voie de chemin de fer à proximité du camp d'Elsenborn.

Cyniquement, ils auraient présenté aux Belges le grand intérêt commercial de la ligne Stavelot-Malmedy, alors qu'ils caressaient en sous-main des objectifs militaires moins avouables. Cette affirmation un peu rapide doit être nuancée.

En réalité, ce projet de jonction ferroviaire internationale entre la Belgique et l'Allemagne était dans les cartons du ministère belge des Affaires étrangères depuis 1896. Il était même réclamé des deux côtés de la frontière. Il s'agissait notamment de favoriser la tannerie locale et les échanges commerciaux des petites entreprises ardennaises avec l'Allemagne.

À cette époque, on ne trouve pas de trace d'une quelconque pression de la part des milieux militaires berlinois. Rappelons que les plans du général Alfred von Schlieffen ne prévoyaient pas encore la violation de la neutralité belge.

Après bien des palabres, une convention ferroviaire fut signée entre l'Allemagne et la Belgique, le 15 août 1903, au grand désespoir des Français. Ces derniers continuèrent à exercer une pression diplomatique sur Bruxelles jusqu'à la ratification du traité par le parlement belge en 1907. L'échange définitif des ratifications eut lieu à Berlin le 26 octobre 1907.

Entre 1896 et 1903, la situation stratégique avait diamétralement changé ! Le plan Schlieffen programmait désormais un passage à travers les Ardennes belges, ce qui impliquait notamment la concentration de troupes jusqu'à hauteur d'Eupen/Malmedy.

En avril 1903, le major von Staabs fut appelé au sein du Grand État-major pour prendre la direction du bureau des chemins de fer (*Eisenbahnabteilung*).

Dès sa première entrevue avec Schlieffen, Staabs lui soumit un programme complet d'amélioration des chemins de fer sur la rive gauche du Rhin, dans toute la région frontalière de l'Eiffel.

L'axe majeur de ces travaux pharaoniques était le projet d'extension de la ligne de la vallée de l'Ahr (*Ahrthalbahn*) entre Remagen (sur le Rhin) et Dümpelfeld, prolongée ensuite vers le camp d'exercices d'Elsenborn/Sourbrodt.

Le 22 septembre 1903, ce projet fut envoyé pour expertise à Coler, le collaborateur militaire de la *Linien Omission H* à Cologne. Selon la procédure, ce dernier fut chargé d'analyser le nouveau projet sous l'angle des intérêts de l'armée.

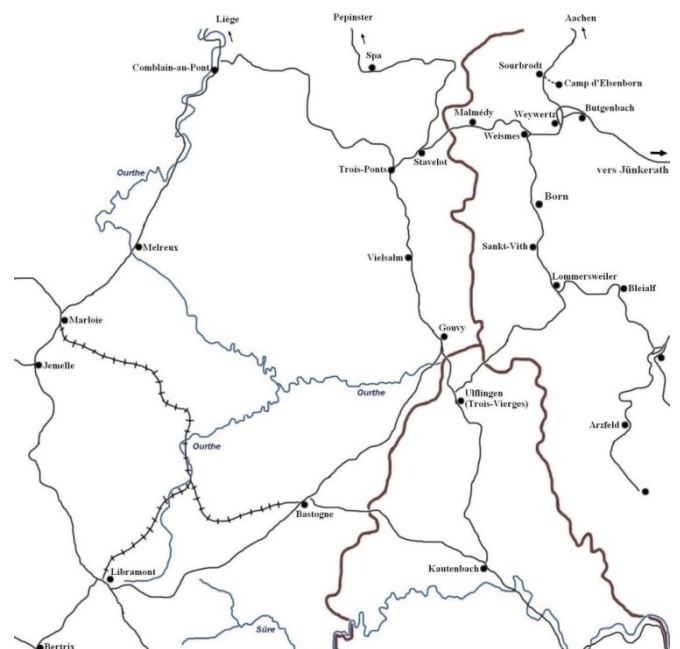
Le 3 octobre 1903, Coler répondit par un rapport très enthousiaste concernant les perspectives militaires ouvertes par la ligne annoncée. Selon lui, le nouveau chemin de fer permettra « en temps de paix » de faciliter les communications avec l'*Übungplatz* d'Elsenborn.

Il note aussi que la ligne augmentera l'efficacité des transports sur l'*Eifelbahn* en provenance d'Euskirchen. Au point de rencontre de cette ligne, il préconise la création d'un nœud ferroviaire à Blankenheim au détriment de Jünkerath, qui sera pourtant choisi par la suite comme point de jonction entre l'*Eifelbahn* et l'*Ahrthalbahn*.

Les conseils de Coler sont particulièrement révélateurs concernant l'utilisation de la ligne dans le cadre du plan de guerre allemand. En temps de guerre, note-t-il, Sourbrodt deviendrait « un point de sortie idéal pour des opérations ultérieures ».

Néanmoins, poursuit-il, il faudra privilégier comme point de rencontre de la nouvelle ligne avec la Vennbahn, la gare de Waimes (Weismes), située au sud de Sourbrodt, parce qu'elle se relierait ainsi « avec la prolongation déjà existante en direction de Malmedy, un important nœud routier et qu'elle établirait une liaison parallèle à la chaussée Jünkerath-Saint-Vith et à la ligne Gerolstein - Lommersweiler ».

L'année suivante, l'*Eisenbahnabteilung* souligne dans une nouvelle note que l'approbation récente du projet de jonction germano-belge Stavelot-Malmedy augmente encore significativement l'intérêt militaire de la voie de chemin de fer entre Blankenheim et Waimes. On ne peut être explicite !



Liaisons ferroviaires allemandes avec le réseau ardennais

Le chantier débuta du côté allemand en février 1908. En Belgique, le premier coup de pioche fut donné en juillet de la même année.

Étant donné la terreur que le projet avait suscitée à Paris, on ne sera guère étonné d'apprendre que la progression des travaux fut soigneusement surveillée par le 2e Bureau

français. Suite aux difficultés du terrain et au retard accumulé du côté belge, la ligne ne fut inaugurée que le 4 janvier 1914.

Sa réalisation avait nécessité la construction de deux tunnels : l'un à la sortie de Stavelot, l'autre du côté allemand, juste après le poste frontière.

En Belgique, le ministère de la Guerre avait bien pris soin d'exiger la création de chambres de mines dans le tunnel de Stavelot percé à proximité de la Haute Levée, appelé aussi tunnel du Monty ou tunnel de Burziheid.



Photo prise lors de la construction du tunnel de Burziheid entre 1909 et 1911

Cependant, en août 1914, sur les huit charges préparées à 185 mètres de l'entrée du tunnel, seule une fonctionna. La paroi et le sol furent arrachés sur une quinzaine de mètres, mais la voûte en pierre calcaire demeura intacte. La circulation fut rétablie en quatre jours.

Les wagons allemands purent donc entrer en gare de Stavelot dès le 8 août.



Intérieur du tunnel de Burziheid qui livre aujourd'hui le passage au Ravel.

A suivre...

Les petits trains de la grande guerre (4^{ème} partie)

Les citernes sont de deux types : prismatique de contenance 7 m³, portée par des bogies de 2 essieux, ou cylindrique, contenant 10 m³ et montée sur bogies de 3

essieux. Outre le ravitaillement en eau des hommes, elles servent aussi au remplissage des locomotives.



Réf. SPA 18 N 607 – Région de Suippes (Marne). Wagon citerne « station des abeilles ». Il s'agit d'une citerne prismatique Modèle 1888 (7 m³). 23 novembre 1916, Pierre Pansier

Il existe deux modèles de wagons-grues : la grue Péchot-Magnard de 6 tonnes et une autre de plus petite taille. Sur la voie de 0,60, tous ces matériels coexistent avec les matériels Decauville, de conception plus simple, que l'armée commande en grande quantité en 1915 pour pallier le manque de matériels Péchot.



Réf. SPA 33 S 1721 – La Neuville-Sire-Bernard (Somme). Manœuvre d'une grue Péchot-Magnard et déchargement d'un canon de 120 mm long éclaté. Juillet 1916, Emmanuel Mas



Réf. SPA 88 S 3599 – Bazoches (Aisne). Déchargement d'un wagon Decauville. Septembre 1917, Emmanuel Mas

Il existe donc des bogies Decauville, reconnaissables à leurs ressorts à boudins, qui supportent un poids de 10 tonnes et peuvent être couplés.

Ils peuvent recevoir divers équipement : des plates-formes Decauville, une citerne, des wagonnets basculants, des wagonnets de transport de personnels, dont voici quelques exemples.



Réf. SPA 23 S 1418 – Marcelcave (Somme). Parc à munitions. Chargement d'obus de gros calibre. 27 juin 1916, Emmanuel Mas



Réf. SPA 54 R 2065 – Forêt de Parroy (Meurthe-et-Moselle). Poste de ravitaillement d'eau. Le wagon citerne. Décembre 1916, Edmond Famechon

Après la reprise du fort de Douaumont, près de Verdun (Meuse) et au cours des travaux de reconstruction, le photographe Albert Samama-Chikli réalise un reportage et tourne un film qui montre les conditions difficiles dans lesquelles les hommes du chemin de fer de 0,60 doivent travailler : boue, terrains dévastés, entonnoirs creusés par l'explosion des obus et remplis d'eau, autour desquels demeurent de nombreux cadavres. Il photographie à cette occasion divers matériels.



SPA 22 X 821 – Un chemin de fer sur voie étroite en forêt de Marcaulieu (Meuse). 20 juin 1916, Jacques Agié



Réf. SPA 54 L 2551G – Albert Samama-Chikli au fort de Douaumont (Meuse). Vue partielle. La section photographique de l'armée profite du matériel ferroviaire pour expérimenter le travelling



Réf. SPA 54 L 2565D – Fort de Douaumont (Meuse), wagonnets Decauville pour les travaux de réfection des abords du fort. 19 avril 1917, Albert Samama-Chikli

✉ Véronique Goloubinoff Chargée d'études documentaires ECPAD. (A suivre...)

Liste des bourses et autres manifestations pour les mois de Mars et Avril 2017.

Mars

- 12 : AMAY - Jouets anciens et multi modélisme.
Rue de l'Hôpital, 1 de 9 à 13 h
- 19 : JUPILLE - Foyer culturel de Wandre,
chemin des Vandjons de 9 à 13h
- 19 : Woluwe St Lambert
- 26 : Hoeselt

Avril

- 2 : SCLESSIN Ancienne école du château
Rue de Berloz de 9 à 13 h
- 16 : Woluwe St Lambert
- 15-17 : W.E. de Pâques, Blankenberg Kerkstraat, 66 de
10 à 17 h
- 22 : St Gislain E19 sortie 25 de 9 à 16 h