

10-SOURBRODT

Un ancien arrêt de train devint l'édifice représentatif de la Vennbahn par excellence

Lors de l'inauguration du tronçon Malmedy-Montjoie, Sourbrodt n'avait qu'un point d'arrêt. Les premières maisons étaient situées environ un kilomètre à l'écart de cet arrêt. Mais on n'en resta pas là. En 1889, une gare fut construite à Sourbrodt, quatre ans après que le premier train de la Vennbahn y avait fait une halte. Elle deviendrait un joyau de l'époque. Aujourd'hui, les briques au-dessus des portes et des fenêtres ainsi que les décors stuqués dans la partie supérieure du pignon rappellent encore l'ancien bâtiment somptueux. En même temps que la gare furent construits deux logements pour le personnel qui venait généralement de l'extérieur pour y travailler. À proximité directe des logements se trouvait une étable pour petit bétail (chèvres, etc.)

Commande des aiguillages et des signaux ; après la reprise de la Vennbahn par la Belgique en 1921, les trains continuent de circuler à droite

La voie et les signaux, de même que le poste d'aiguillage, étaient conçus dès le départ en vue de la construction future d'une deuxième voie. Les aiguillages et les signaux étaient commandés par un levier distinct relié à un câble et situé dans le poste d'aiguillage. L'aiguilleur devait transmettre les informations sur les trains aux gares voisines de Weywertz et de Kalterherberg. L'aiguilleur de Sourbrodt, notamment, avait fort à faire au poste d'aiguillage en direction de Kalterherberg où se trouvaient des dessertes militaires et une voie de service affectée aux manœuvres. Les jours les plus stressants étaient ceux où des convois militaires circulaient, surtout lors des exercices de l'OTAN. Il devait également manœuvrer les barrières du passage à niveau n° 78. En 1921, la Société nationale des chemins de fer belges (NMBS/SNCB) a repris l'exploitation de la Vennbahn. En Allemagne, les trains circulaient à droite, c'est-à-dire que tous les signaux et la signalisation se trouvaient à droite de la voie. En Belgique, les trains circulaient à gauche. Mais les nouveaux propriétaires maintinrent provisoirement la circulation à droite. La « signalisation transitoire » reposait sur une décision spéciale. Mais, fait peu étonnant, cette solution provisoire est restée applicable jusqu'à ce que les trains cessent de circuler sur la Vennbahn. De la sorte, tous les conducteurs de train devaient connaître et respecter la signalisation allemande.

Les bureaux, les salles d'attente et le buffet de la gare constituent un petit village

Au rez-de-chaussée se trouvaient les bureaux du personnel de cadre de la gare : un bureau pour le chef de gare, un bureau pour l'agent de la circulation ferroviaire et un bureau pour le préposé au guichet. Il y avait deux guichets pour les voyageurs, un service de prise en charge des bagages et, surtout, un buffet. Le comptoir du buffet séparait la salle d'attente des voyageurs de 3e classe de celle des voyageurs de 2e classe. L'accès à cette dernière était surmonté de l'inscription suivante : « *Wartesaal 2ter Klasse – Zutritt nur mit gültigem Fahrausweis 1ter oder 2ter Klasse erlaubt* » (« Salle d'attente de 2e classe – accès réservé aux titulaires d'un titre de transport de 1re ou de 2e classe »). Le contrôleur de quai vérifiait régulièrement si les voyageurs s'en tenaient à cette règle. La salle d'attente pour les voyageurs de 3e classe était ouverte à tout le monde. Dans la zone située devant les guichets, on vendait des journaux et des revues, des sucreries et des articles pour fumeurs. Ce point de vente a été exploité jusqu'en 1970. Le chef de gare et sa famille ainsi que l'exploitant du buffet de la gare habitaient au premier étage. Les lieux d'aisance situés à 50 mètres de la gare ont servi jusqu'en 1960. Plus tard, le Bureau des télégraphes et des téléphones s'est installé dans une pièce du rez-de-chaussée ; du mâât du passage à niveau, les câbles partaient dans toutes les directions le long des voies de chemin de fer. Au buffet de la gare, il y avait toujours de l'animation, surtout lors des exercices au camp militaire d'Elsenborn. Après la guerre, le buffet fut tenu par Joseph Comès de Sourbrodt, le père de l'auteur connu de BD, Didier Comès. Il était conducteur de taxi, comme son successeur. En 1970, le buffet de la gare, le dernier de ce genre dans les cantons de l'Est, ferma définitivement ses portes.

La gare de Sourbrodt, bénédiction et tentation

La Vennbahn est le principal employeur de la région. Selon le registre paroissial de 1887, le garde barrière Hubert Etienne-Decourty est le premier employé ferroviaire de Sourbrodt. Dans les années qui suivirent, la construction du camp militaire d'Elsenborn (1885) et de la ferme Rurhof (1901) ainsi que de l'usine de tourbe du colonel von Giese (1895) nécessitèrent également de la main-d'œuvre. L'endroit attira peu à peu un grand nombre d'exploitations industrielles, commerciales et artisanales. Le nombre d'habitants de Sourbrodt, naguère un coin perdu, augmentait rapidement, de même que celui des établissements d'hébergement et de restauration. Les militaires du camp d'Elsenborn en permission prenaient le train *Feuriger Elias* pour venir à Elsenborn. Ce train servait surtout au transport d'avoine, d'orge et de paille pour les chevaux. Mais il avait également des wagons pour le transport de personnes. À l'apogée de son développement, Sourbrodt comptait plus de 20 auberges. Mais plus d'une vit sa réputation se dégrader. C'est ainsi qu'un jour l'abbé Pietkin annonça en chaire : « Ce train mène en enfer ! » (*Écho de Malmedy* du 5 mai 1989). Aujourd'hui, il est possible d'aller de Kalterherberg à la gare de Sourbrodt en draine (*rail bike*). Ce moyen de locomotion symbolise à sa manière la symbiose entre le chemin de fer et le vélo. À la gare de Sourbrodt, il n'y a plus que quelques témoins du passé, comme un poste d'aiguillage ou le bâtiment de la gare qui a été rénové, pour donner une idée de l'ambiance affairée et de la vie sociale à l'âge d'or de la Vennbahn.

La Vennbahn en tant qu'employeur

Le garde-barrière Hubert Etienne-Decourty est le premier habitant de Sourbrodt à avoir travaillé aux chemins de fer en 1887 (voir l'exposition *Vennbahn*, photo de Rudy Giet). De nombreuses personnes trouvèrent ensuite du travail sur la Vennbahn dans la région de Sourbrodt. Un fait nouveau était le paiement du salaire tous les 14 jours. À l'époque prussienne, l'argent venait de Berlin pour être distribué aux salariés. Le village autrefois pauvre était alors prospère. On était optimiste quant à l'avenir. Puis on dut se rendre à l'évidence que cette belle époque ne durerait pas. En effet, la Vennbahn remplaça le frein à main par le frein pneumatique : on n'avait plus besoin des cinq à huit hommes dont le travail consistait à actionner les freins dans les wagons de la Vennbahn en fonction des signaux du conducteur.

Les Sarlette, une famille de cheminots

La Vennbahn était le principal employeur de la région. Dans les cantons de l'Est, un grand nombre de familles vivait du travail sur la Vennbahn, comme deux générations de la famille Sarlette de Weywertz. Peter Sarlette, né en 1892, travailla d'abord dans la briqueterie de Sourbrodt, dans les Fagnes, où il était chargé de l'extraction de l'argile. Mais il se rendit compte que le travail aux chemins de fer offrait de meilleures perspectives et n'était pas si pénible que l'exploitation de l'argile. Surtout, le salaire était payé régulièrement. C'est ainsi qu'il devint homme d'équipe sur la Vennbahn. Un an plus tard, il fut appelé au service militaire. Mais en 1914, 40 jours avant la fin de son service, il fut mobilisé pour la Première Guerre mondiale. Peter Sarlette passa les années de guerre à Verdun. Il fut admis à la retraite en 1955, alors que la Vennbahn touchait à sa fin.

Deux fils suivent l'exemple du père

Après la Seconde Guerre mondiale, Peter Sarlette fit engager son fils Gottfried aux chemins de fer. Simple manœuvre au départ, il suivit des cours et une formation pour devenir chef de gare, notamment à Eupen et à Raeren. Son frère Richard Sarlette raconte que Gottfried avait un penchant pour les locomotives à vapeur. Il participa également à l'organisation de l'exposition sur la Vennbahn au musée ZVS (Geschichts- und Museumsverein „Zwischen Venn und Schneifel“) de Saint-Vith. Par ailleurs, la coopération entre les chemins de fer belges et allemands lui tenait à cœur. Richard Sarlette venait d'avoir quatorze ans lorsqu'il suivit les traces de son père. Il commença comme messenger chargé d'informer de l'arrivée de paquets. C'était un début. En effet, le messenger, après avoir suivi des cours, était généralement engagé comme employé ou agent des chemins de fer. Après l'obtention de son diplôme d'école secondaire et son service militaire, il assuma à partir de 1955, au moment où son père prit sa retraite, une fonction dirigeante à la gare de Sourbrodt. Il exerça cette fonction jusqu'à la retraite, fin des années 1980. Son époque fut marquée par les transports



militaires. Les militaires belges et les unités de l'OTAN faisaient régulièrement des exercices au camp d'Elsenborn. Richard Sarlette se souvient notamment du chargement de nombreux trains militaires à la gare de Sourbrodt : « Lors des exercices de l'OTAN sur le champ de manœuvres d'Elsenborn situé à proximité, nous devons souvent travailler toute la nuit. » Le travail quotidien à la gare était particulièrement pénible en hiver, lorsque le thermomètre tombait à 20 degrés en dessous de zéro. « Actionner les aiguillages était alors chaque fois un grand défi ! » Il est conscient de l'importance de la Vennbahn pour les habitants de la région : grâce à la Vennbahn, l'économie de Sourbrodt était florissante et « on avait un salaire régulier ».