

A TRAVERS LE GRAND-DUCHÉ

(Voir l'« Illustré Luxembourgeois » N° 8 du 25 avril 1931.)

Nos deux réseaux de chemins de fer à largeur normale sont presque entièrement l'un à deux voies, l'autre à voie unique. Sur le premier, la nation belligérante qui venait de fouler aux pieds la foi jurée de la neutralité transportait ses troupes et abusait ainsi honteusement de ses droits de fermière. Le représentant allemand, qui, dans un cas particulier, m'a fait sentir, en 1915, sa brutale malveillance, après avoir réussi, trop facilement il semble, à faire partir les ministres des puissances ennemies, se gérait en petit-maître dans le pays brutalisé, secondé par son collègue des chemins de fer avec qui il se concertait chaque jour au parc de la ville. Il est superflu de rappeler dans quelles piteuses conditions nous voyagions pendant la guerre sur le Guillaume-Luxembourg accaparé, tandis que nous avons gardé un souvenir agréable du chauffage, de l'éclairage et des places disponibles au Prince Henri, demeuré indépendant.

Sur les voies doubles, le train, pour l'aller comme pour le retour, prend la droite à son point de départ, excepté la ligne d'Arlon, où c'est le contraire. Il serait évidemment naturel et plus sûr de s'entendre partout sur un seul et même système. On pourrait donc s'attendre à ce que, chez nous, les voyageurs montassent et descendissent toujours du côté droit et à gauche entre Luxembourg et Arlon. Tel n'est pourtant pas généralement le cas, et cette différence a donné et peut donner encore lieu à des méprises dangereuses, d'autant que, aujourd'hui plus que jamais, le voyageur doit ouvrir lui-même la porte de son compartiment séparé, sans savoir sûrement de quel côté il convient de le faire. Sur la ligne de Trèves p. ex., on descend à gauche au lieu d'à droite à Contern, Oetrange, Roodt, Wasserbillig et, au retour, à gauche au lieu de la droite à Mertert, Wecker, Oetrange et, sur la ligne d'Arlon, à droite au lieu de la gauche à Mamer et Kleinbettingen, sans exception au retour. On ne peut pas invoquer que l'absence d'un passage au-dessous soit la cause de cette irrégularité, parce que la règle est observée sans ce passage à Munsbach, Betzdorf, Lorentzweiler, Lintgen, Cruchten et ne l'est pas même toujours où le tunnel existe (Oetrange, Bettembourg, Esch). Sur le réseau à voie unique du Prince Henri, on monte et descend du côté de la station et, comme les voitures y sont à couloir, ce qui d'ordinaire n'est le cas au G.-L. que pour les express, il est assez facile de s'orienter sur la plate-forme avant de descendre. Sur les lignes à voie étroite, on entre et sort à droite et à gauche tout en faisant attention aux trains de croisement qui ne sont pas retenus devant les disques, lesquels y sont inconnus.

Faute de pont tournant ou par commodité ou encore pour marquer que leurs stations centrales sont Pétange, resp. Echternach, les locomotives du P. H. et du Charli marchent au retour vers Luxembourg le tender en avant. Ces machines, dit-on, sont construites de manière à avancer aussi facilement la cheminée en avant qu'en arrière. C'est possible et douteux en même temps. Ce qui est sûrement vrai c'est que le personnel doit éprouver comme grandement désagréable d'être obligé de se tourner et retourner à tout moment et d'aller contre le courant le dos découvert. Les trains rapides surtout font piètre figure en roulant de la manière indiquée de Longwy à Luxembourg, quoiqu'il soit bien agréable aussi qu'ils n'exigent pas de taxe supplémentaire.

Les deux premiers vers du chant national :

« De Feierwon, dën aß berët,

E peift durch d'Loft a fort et geht .. »

ne sont plus exactement vrais sur les lignes pour lesquelles ils ont été composés en ce que les trains du G.-L. ne sifflent plus ni au départ ni en route, sauf peut-être devant le disque fermé ou à l'entrée d'un tunnel. J'ai voyagé ces jours-ci de Luxembourg à Betzdorf et retour sans avoir entendu un seul coup de sifflet, pas même dans la longue courbe d'entre Contern et Oetrange, où, si je ne me trompe, un accident a eu lieu par surprise, semblable à celui de Souftgen, bien plus grave encore. Ce mutisme presque complet, survenu du jour au lendemain, est probablement la conséquence d'une ordonnance spéciale voulant parer à l'excès contraire d'autrefois et tel qu'il existe encore sur quelques lignes secondaires, qui font plus de tapage qu'il ne serait nécessaire. A côté de la clochette qu'il est juste de faire tinter dans les endroits habités, on use et abuse du sifflet, dont l'usage devrait rester réservé à la campagne où la cloche se tait. Je songe surtout au vacarme causé par le Charli sur son trajet de Rollingergrund à la gare centrale et retour. Depuis qu'il a été question d'en délivrer le nouveau pont et les quartiers attenants, le train d'Echternach, pour chaque voyage simple, passe *deux fois* sur le pont et par les rues de la ville, parce que, du jour que sa direction se trouve en d'autres mains et que les deux sociétés n'ont pu s'entendre, le Charli n'a plus de part à l'abri qu'il partageait autrefois, avec son compagnon de Remich. Il n'a plus à sa disposition que les hangars de Dommeldange et les voies mortes auprès de la halle de Kreuzgrundchen. Voici donc comment il s'arrange. Le train qui, à 8 heures du soir, arrive à la gare, s'en retourne une demi-heure plus tard pour aller coucher à Dommeldange. Le matin, après 6 heures, il retourne à la gare prendre sa charge, réveillant jeunes et vieux par sa cloche et ses innombrables sifflements à fioritures. A 7 heures, il repart de la gare pour Echternach, d'où arrive un train à 8 heures et demie, qui, lui aussi, revient de la gare, vide, et va se reposer jusqu'à midi et demi auprès de la halle aux marchandises. Ce va et vient se répète 12 fois par jour pour les trains de voyageurs, ceux de marchandises non comptés. On finira par arrêter à Dommeldange ou au Kreuzgrundchen les exploits du Charli en suppléant au reste par le camionnage et le tram. Pour terminer agréablement le chapitre des chemins de fer à petite section, je rappellerai un incident comique arrivé à l'une des deux stations qui portent le même nom. Un voyageur et le conducteur, qui est en même temps le chef de train, étaient sur le point d'entrer dans le café, la seule maison de la place, lorsque, après un coup de sifflet, le train se mit en marche, bien lentement et facilement rattrapé, puisqu'il s'agissait uniquement de constater que toute réunion compte pour le moins trois personnes. Par tout le pays, la maison la plus rapprochée de la station est un restaurant ou un hôtel, où entrent les voyageurs qui arrivent ou attendent le départ. Il n'y a qu'une seule exception sur le G.-L., au P. H., de date plus récente, il y en a plusieurs, par contre, le premier a installé des buffets dans 6 gares, le second en a 3, celui de Luxembourg compris. Le P. H. a une douzaine de stations en plus que le G.-L., mais une dizaine de km. de moins en étendue. Les lignes à voie réduite comptent ensemble 59 stations, dont 24 sont des cabarets.

JULES DE LA SYR.

(A suivre.)

Abonnez-vous à l'Illustré Luxembourgeois. Prix de l'année 60 fr. pour l'Intérieur. Tout les numéros parus de 1931 seront envoyés franco aux nouveaux abonnés.