

<http://menouetsesvoisinsdargonne.fr/spip.php?article919>

Le chemin de fer.

- Revue N°66 -

Date de mise en ligne : vendredi 27 mars 2015

Copyright © Sainte Ménehould et ses Voisins d'Argonne - Tous droits

réservés

Henri Jean-Baptiste écrivait : son fils Jacky nous a confié ses écrits concernant la gare de Menou, à l'époque où y régnait une grande activité. Souvenirs.

Ouverture des tronçons de ligne :

- Saint-Hilaire au Temple à Sainte-Ménéhould : le 23 juillet 1867.
- Sainte-Ménéhould à Aubréville : le 12 août 1869.
- Aubréville à Verdun : le 14 août 1870.
- Verdun à Conflans-Jarny : le 7 juin 1873.
- Conflans-Jarny à Frontière : 1871, et Metz : le 23 juin 1873.
- Metz à Thionville : le 16 septembre 1854.
- Amagne à Vouziers : 1873.
- Vouziers à Revigny par Sainte-Ménéhould : le 10 décembre 1882.

Avant la seconde guerre mondiale, le chemin de fer était géré par plusieurs compagnies. Par exemple la « Compagnie de l'Est », « Alsace Lorraine », « P.L.M. », « Paris Orléans », etc En 1937 toutes ces compagnies deviennent la S.N.C.F.



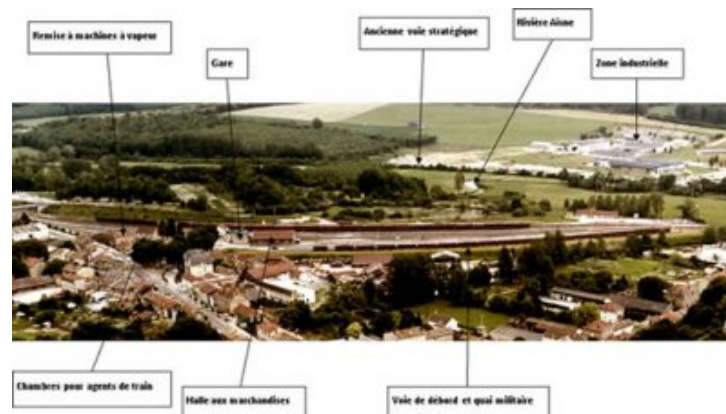
Le sergent-chef Jean-Baptiste

La gare de Sainte-Ménéhould, était un noeud ferroviaire important, qui desservait 4 directions : Châlons, Verdun, Revigny, Vouziers. C'était certainement la plus grosse entreprise Ménéhildienne, employant plus de 120 agents tous services compris : exploitation, voie, service enclenchement, service de bureau, District (Section !), traction. Les voies étaient remplies de wagons et dans la cour de la gare on côtoyait des camionnettes qui chargeaient et déchargeaient soit des wagons (de grumes, de bois de chauffage ou de mines, de charbon, de sable vert, de ciment, de gravier, de vin, d'alimentation pour les succursales des Goulet-Turpin, Familistère, Comptoir Français), car tous ces produits étaient acheminés par le rail.

La transmission entre les gares se faisait encore à l'aide du télégraphe (morse, breveté en 1840) avant 1937. Remplacé aujourd'hui par le téléphone. Deux machines de manoeuvre assuraient le tri des wagons et la formation des trains. Les signaux ainsi que les lanternes des machines et des trains fonctionnaient au pétrole et les lanternes des agents au carbure. En 1938 on commençait à voir l'éclairage des signaux fourni par des piles (Leclanché). A cette époque il passait environ 100 trains dans les 24 heures en gare, dont le Paris-Metz.

Pendant la guerre 1939-1945, la gare tournait à plein régime, des équipes de voie étaient fournies pour réparer les dégâts causés par les bombardements (train parc), une cuisine, dortoirs et wagons de matériel, présent 24 heures sur 24. Les trains de troupes, Français et Anglais, passaient en gare ou par les raccordements. Ces raccordements rendirent de nombreux services,

Le chemin de fer.



Les trains venant de Châlons, Revigny, Verdun ou Vouziers les empruntaient et évitaient ainsi la gare. En 1945, les troupes américaines prirent possession de la cour et des quais militaires pour stocker de l'essence et de l'huile. La hauteur des jerricans arrivait à la hauteur du château d'eau, 20 mètres environ.

Les rames qui partaient vers Verdun étaient tellement lourdes qu'il fallait une machine pour les pousser sur la rampe du souterrain (15mm au mètre). Des renforts du dépôt de Verdun avec leurs machines 140C vinrent renforcer le départ. Pendant cette période de 1940 à 1945, de nombreux cheminots (anonymes) firent passer des prisonniers de zone interdite en zone occupée, puis en zone libre, à l'aide de brassards S.N.C.F. ou de casquettes, ainsi que du courrier. Les étiquettes des wagons allemands changèrent de destination, les boîtes de roues absorbaient de la grenaille, le service hydraulique était saboté, rendant le ravitaillement en eau pour les machines impossible.



En 1942 ou 1943, la mémoire m'échappe, les allemands démontent une voie sur la ligne n°6, Revigny-Challerange, pour envoyer les rails sur le mur de l'atlantique. Avec la reconstruction des ponts, la gare tourne à plein régime.

Avant la guerre, toutes les marchandises étaient acheminées par le train. Les petits colis étaient desservis chez les commerçants par l'entreprise Person (Me Robin et son cheval Bayard).

Les représentants de commerce de tout genre, venaient à Sainte-Ménéhould par le train et logeaient dans les hôtels pendant plusieurs jours. Dans ces hôtels, des coursiers venaient chercher avec les voitures à bras ou avec un cheval, les colis de ces représentants et leurs bagages. Chaque hôtel possédait son coursier. Hôtel Saint-Nicolas, Le Cheval Rouge, l'hôtel Moderne, l'hôtel de Metz. Dans la salle des pas-perdus existait un kiosque à journaux (Me Gérardot)

Avec la modernisation la gare est vraiment déserte, quand on pense à la salle des pas-perdus, que les clients faisaient la queue au guichet. Aujourd'hui, un seul agent assure l'exploitation de 14 à 22 heures !

Le tunnel :

D'une longueur de 800 mètres, il a été construit de 1866 ou 1867 à 1869. Pendant la seconde guerre mondiale, le génie fit sauter l'intérieur. Une entreprise allemande, avec de la main d'oeuvre ménéhildienne réquisitionnée, fit cette réparation. Une coupe de bois située à proximité a fourni le bois pour les coffrages. L'entreprise était "Julius Berger, 1941.

Le chemin de fer.

Quelques noms de cheminots :

Quelques nom de ma connaissance, même si, hélas, beaucoup nous ont quitté. Rendons leur hommage :

Exploitation : Ms Lesjean, Balliot, François, Zambeaux, Genin, Thiébault, Basuel, Didier, Triquenot, Cachier, Steffen, Lidrait, Mangin, Barberin, Bouchet, Etienne, Brochard, Quentin, Morel, Petit, Bry, Mantel, Charlier, Desmoulin, Lemoine, Braconnier.

Aiguilleurs : Ms Beurfait, Monchauffé, Delière, Hennequin, Monfeuillard, Pottier, Leicler, Monjot, Collet.

Lampistes : Ms Perrin, Simon, Vermonet, Sarazin.

Service électrique : Ms : Dumont, Carl, Brosset, Collin, Délissus, Mathieu, Virollet, Supper, Grandidier, Klutmann, Soyer, Jonveaux, Mazinier, Ferrette, Denaufour, Jean-Baptiste, Bayere.

Voies et bâtiments : Adam, Jaunet, Haubert, Thomas, Defaut, Loppin, Kriegel, Mayeux, Margau, Pitet, Rouyer, Ansmann, Mathieu, Richart, Fery, ?, Stans, Siri, Corvisier, Mandin.



Le dernier train pour.... Sainte-Ménehould

Texte d'Henri Jean-Baptiste.