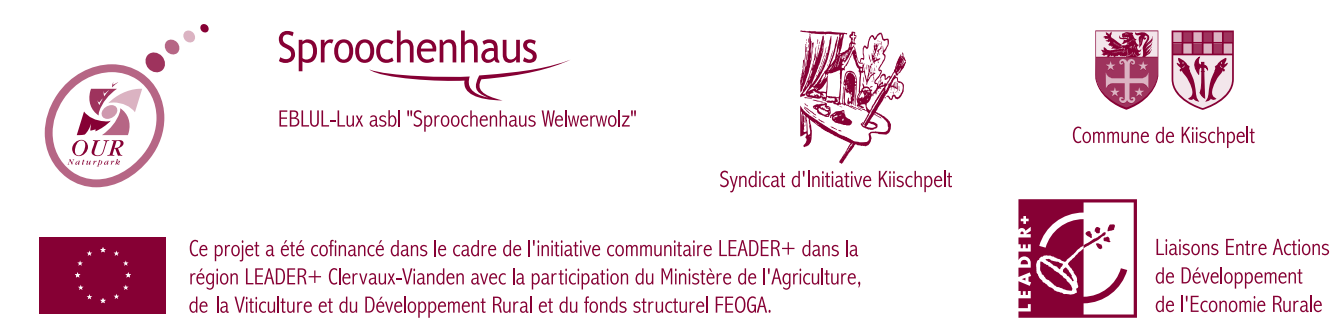


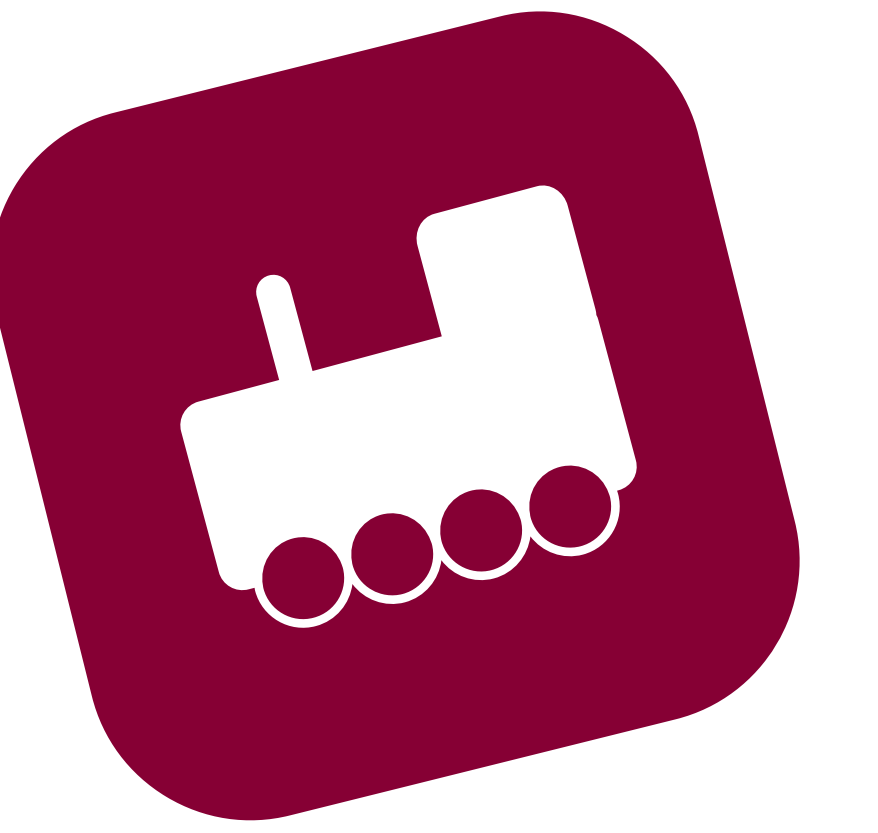


www.webwalking.lu



# Eisenbahnen im Kiischpelt

## Chemins de fer en Kiischpelt



Durch den Kiischpelt verlaufen zwei Eisenbahnstrecken der CFL: die Nordstrecke Luxemburg-Lüttich (1858–1867) und die Nebenstrecke Kautenbach-Wiltz (1880/81). Daher bringt es der Kiischpelt bei nur etwa 1000 Einwohnern auf drei Bahnhöfe bzw. Haltepunkte: Kautenbach, Wilwerwiltz und Merkholtz.

Die beiden Strecken schlängeln sich durch die schmalen, tiefen Täler der Wiltz und der Clerve mit ihren zahlreichen Flussschlingen. Deshalb gehören unsere Eisenbahnstrecken mit ihren zahlreichen Brücken und Tunneln zu den reizvollsten Mittelgebirgsbahnen in Europa.

Le Kiischpelt est traversé par deux lignes ferroviaires des CFL: la ligne Luxembourg-Liège (1858–1867) et la ligne Kautenbach-Wiltz (1880/81). Ce qui fait que le Kiischpelt compte trois gares ou points d'arrêt - Kautenbach, Wilwerwiltz et Merkholtz - pour une population d'environ 1000 habitants.

Les deux lignes serpentent à travers les étroites et profondes vallées de la Wiltz et de la Clerve, marquées par de nombreux méandres. C'est pour cette raison que nos lignes ferroviaires avec leurs nombreux ponts et tunnels comptent parmi les chemins de fers les plus attrayants des régions de moyenne montagne en Europe.

## Geschichte

### Die Nordstrecke Luxemburg-Ettelbruck-Troisvierges-Gouvy (B)-Lüttich (B)

Der Streckenabschnitt zwischen Ettelbruck und der belgischen Grenze überwindet auf etwa 43 km einen Höhenunterschied von 270 m (davon ca. 60 m im Kiischpelt). Die maximale Steigung beträgt 15 ‰. Das Minimum bei den Kurvenradien liegt (mit drei Ausnahmen) bei 400 m. Aufgrund der zahlreichen Fluss- und Talschlingen sind 51 Flussbrücken sowie 18 Tunnel mit einer Gesamtlänge von 3.675 m erforderlich. Dabei entfallen allein auf den Kiischpelt 20 Flussbrücken und 6 Tunnel.

Die Nordstrecke LUXEMBURG-TROISVIERGES-GOUVY (B)-LÜTTICH (B)	
1857	Gründung der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft
1858–1862	Bau der Strecke Luxemburg-Ettelbruck-Diekirch (zunächst eingleisig)
1862–1867	Bau der Strecke Ettelbruck-Kautenbach-Troisvierges-Gouvy/B (eingleisig)
1907–1917	Bau des zweiten Geleises zwischen Luxemburg und Troisvierges
1944/45	Während der Ardennenoffensive vom 16. Dezember 1944 bis Februar 1945 starke Zerstörungen an Gleisen, Brücken, Gebäuden und Telegraphenleitungen
März/April 1945	Eingeschränkter eingleisiger Betrieb
1948	Gründung der CFL
Bis 1952	Wiederaufbau der Anlagen
1981–1993	Elektrifizierung der Strecke Ettelbruck-Troisvierges mit eingleisigen Rückbau in den Tunnelabschnitten, zusätzlich Modernisierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen (elektrische Signalanlagen, Reduzierung der Bahnhofsübergänge usw.)
Dezember 2004	Einstellung des planmäßigen nationalen und internationalen Güterverkehrs

### Die Nebenstrecke Kautenbach-Wiltz (-Schimpach Grenze-Bastogne (B))

Die Strecke Kautenbach-Wiltz ist ca. 9,5 km lang. Mit einer maximalen Steigung von 15 ‰ überwindet sie einen Höhenunterschied von ca. 60 m. Da Kurvenradien bis zu einem Minimum von 200 m akzeptiert wurden, waren nur zwei kurze Tunnel in Wiltz (Länge insgesamt 180 m) erforderlich. Allerdings mussten insgesamt 12 Brücken über die Wiltz errichtet werden.

Die Nebenstrecke KAUTENBACH-WILTZ-SCHIMPACH GR.-BASTOGNE (B)	
1860	Erste Überlegungen zur Anbindung von Wiltz an die Nordstrecke
1869	Konzessionsvergabe an die neu gegründete Prinz-Heinrich-Eisenbahngesellschaft
1880/81	Bau des Abschnitts Kautenbach-Wiltz
1888	Eröffnung der Strecke Wiltz-Bastogne
1907 bzw. 1916	Bahnanschlüsse für die Steinbrüche bei Merkholtz (aufgelassen in den 50er Jahren)
1944/45	Während der Ardennenoffensive vom 16. Dezember 1944 bis Februar 1945 starke Zerstörungen an Gleisen, Brücken, Gebäuden und Telegraphenleitungen
Ab 1948	Vereinlichter Nebenbahnbetrieb
1950	Einstellung des Personenverkehrs auf belgischer Seite zwischen Benonchamps und Bastogne, Güterverkehr bis 1965
1967	Einstellung des gesamten Personen- und Güterverkehrs ab Wiltz
1968–1974	Gleisabbau auf belgischer Seite
1969	Erneuerung des Oberbaus und der Gleise zwischen Kautenbach und Wiltz
1972	Abbau der Gleise zwischen Winseler und der belgischen Grenze
1983	Abbau der Gleise zwischen Wiltz und Winseler
1990	Radweg Wiltz-Bastogne auf der ehemaligen Bahnstrecke
1991	Elektrifizierung
2001/2004	Komplette Sanierung der Strecke (Unterbau und Brücken sowie Aus- und Umbau des Bahnhofs Wiltz unter anderem auf zwei Bahnsteige)
2004	Einstellung des Güterverkehrs
2005	Offizielle Neueröffnung

## Aktuelles Rollmaterial

### ELEKTROLOKOMOTIVEN

<b>CFL Baureihe 4000</b> (TRAXX F140 Ac, (in Deutschland BR 185.1)	Bombardier, ab 2004
Länge 18,90 m Gewicht 84 t Leistung 5.600 kW Höchstgeschwindigkeit 140 km/h	Stromversorgung 25.000 V, 50 Hz, (CFL, SNCF Norden) 15.000 V, 16 Hz (DB)



### ELEKTROTRIEBWAGEN

<b>CFL Baureihe 3000</b> (identisch mit der Baureihe 13 der SNCB)	ACEC (Alstom), 1998–1999
Länge 19,11 m Gewicht 138 t Leistung 5.000 kW Höchstgeschwindigkeit 200 km/h	Stromversorgung 25.000 V, 50 Hz (CFL, SNCF Norden) 3.000 V AC (SNCB) 1.500 V AC bei reduzierter Leistung (SNCF-Süden)



### ELEKTROTRIEBWAGEN

<b>CFL Baureihe 2000</b>	De Dietrich, 1990–1992
178 Sitzplätze Länge 50,20 m Gewicht 108,12 t Leistung 1.275 kW Höchstgeschwindigkeit 160 km/h	Stromversorgung 25.000 V, 50 Hz (CFL, SNCF Norden)



### ELEKTROTRIEBWAGEN

<b>CFL Baureihe 2200</b> (TER2N NG)	Alstom/Bombardier, ab 2004
339 Sitzplätze Länge 81,10 m Gewicht 193 t Leistung 3 x 780 kW = 2.340 kW Höchstgeschwindigkeit 160 km/h	Stromversorgung 25.000 V, 50 Hz (CFL, SNCF Norden) 1.500 V AC (SNCF-Süden)



### PERSONENWAGEN

<b>Doppelstockwagen der CFL</b>	
<b>Drei Typen</b> 1. Steuerwagen mit 1. Klasse oben, unten 2. Klasse und großes Mehrzweckabteil (rollstuhltauglich) mit Behindertentoilette, 80 Sitzplätze	3. Wagen 1. Klasse (oben) und 2. Klasse (unten) 116 Sitzplätze
<b>2. Wagen 2. Klasse</b> 133 Sitzplätze	Bombardier Transportation Görlitz, ab 2004



### Internationale Schnellzugwagen I6 der SNCB

Baujahr 1977 Abteilwagen 1. und 2. Klasse	
--	--



## Matériel roulant

### LOCOMOTIVES ÉLECTRIQUES

<b>CFL Série 4000</b> (TRAXX F140 Ac, (en Allemagne BR 185.1)	Bombardier, à partir de 2004
Longueur 18,90 m Poids 84 t Puissance 5.600 kW Vitesse max. 140 km/h	Alimentation électrique 25.000 V, 50 Hz, (CFL, SNCF Nord) 15.000 V, 16 Hz (DB)

### LOCOMOTIVES ÉLECTRIQUES

<b>CFL Série 3000</b> (id. à la série 13 de la SNCB)	ACEC (Alstom), 1998–1999
Longueur 19,11 m Poids 138 t Puissance 5.000 kW Vitesse max. 200 km/h	Alimentation électrique 25.000 V, 50 Hz (CFL, SNCF Nord) 3.000 V AC (SNCB) 1.500 V AC en cas de puissance réduite (SNCF Sud)

### AUTOMOTRICES ÉLECTRIQUES

<b>CFL Série 2000 (Z2)</b>	De Dietrich, 1990–1992
178 places assises Longueur 50,20 m Poids 108,12 t Puissance 1.275 kW Vitesse max. 160 km/h	Alimentation électrique 25.000 V, 50 Hz (CFL, SNCF Nord)

### AUTOMOTRICES ÉLECTRIQUES

<b>CFL Série 2200</b> (TER2N NG)	Alstom/Bombardier, à partir de 2004
339 places assises Longueur 81,10 m Poids 193 t Puissance 3 x 780 kW = 2.340 kW Vitesse max. 160 km/h	Alimentation électrique 25.000 V, 50 Hz (CFL, SNCF Nord) 1.500 V AC (SNCF Sud)

### VOITURES

<b>Voitures 2N (à deux niveaux) des CFL</b>	
<b>Trois types:</b> 1. Voiture-pilote avec 1 <sup>re</sup> classe à l'étage, 2 <sup>e</sup> classe en bas et grand compartiment à usages multiples (accessible en fauteuil roulant) avec WC accessible aux personnes handicapées, 80 places assises	3. Voitures 1 <sup>re</sup> classe (en haut) et 2 <sup>e</sup> classe (en bas) 116 places assises
<b>2. Voitures 2<sup>e</sup> classe</b> 133 places assises	Bombardier Transportation Görlitz, à partir de 2004

### Voitures internationales I6 de la SNCB

Année de construction 1977 Voitures à compartiments pour 6 personnes, 1 <sup>re</sup> et 2 <sup>e</sup> classe	
---	--

## Histoire

### La ligne du Nord Luxemburg-Ettelbruck-Troisvierges-Gouvy (B)-Liège (B)

Le tronçon de ligne entre Ettelbruck et la frontière belge doit surmonter une différence d'altitude de 270 m (dont quasi 60 m au Kiischpelt) sur une longueur d'environ 43 km. Le taux maximal de la rampe est de 15 ‰. Le rayon minimal d'inscription en courbes est de 400 m (hormis trois exceptions). La forte sinuosité des vallées et les nombreux méandres des cours d'eau ont exigé la construction de 51 ponts-rivières et de 18 tunnels d'une longueur totale de 3.675 m. Le seul Kiischpelt compte 20 ponts enjambant les cours d'eau ainsi que 6 tunnels.

### Die Nordstrecke LUXEMBURG-TROISVIERGES-GOUVY (B)-LÜTTICH (B)

1857	Fondation de la société des chemins de fer Guillaume-Luxembourg
1858–1862	Construction de la ligne Luxemburg-Ettelbruck-Diekirch (d'abord à voie unique)
1862–1867	Construction de la ligne Ettelbruck-Kautenbach-Troisvierges-Gouvy/B (à voie unique)
1907–1917	Construction de la deuxième voie entre Luxemburg et Troisvierges
1944/45	Au cours de la bataille des Ardennes, c.-à-d. entre le 16 décembre 1944 et février 1945, les voies, ponts, bâtiments et lignes télégraphiques sont fortement détruits
Mars/Avril 1945	Circulation limitée à voie unique
1948	Fondation des CFL
Bis 1952	Reconstruction des installations
1981–1993	Electrification de la ligne Ettelbruck-Troisvierges avec retour à la voie unique dans les secteurs à tunnel, et des mesures de modernisation et de rationalisation (signaux électriques, réduction du nombre des passages à niveau etc.)
Decembre 2004	Cessation du trafic programmé de marchandises, national et international

### La ligne Kautenbach-Wiltz (-Schimpach frontière-Bastogne (B))

La ligne Kautenbach-Wiltz présente une longueur d'environ 9,5 km. Avec une rampe maximale de 15 ‰, elle surmonte une différence d'altitude d'env. 60 m. Comme on acceptait des rayons minimaux d'inscription en courbes de 200 m, il ne fallait creuser que deux tunnels courts à Wiltz (longueur totale 180 m). Mais la construction de 12 ponts au-dessus de la Wiltz s'avérait néanmoins indispensable.

### La ligne KAUTENBACH-WILTZ-SCHIMPACH GR.-BASTOGNE (B)

1860	Premières réflexions sur le raccordement de Wiltz à la ligne du nord
1869	Attribution de la concession à la société des chemins de fer Prince Henri nouvellement fondée
1880/81	Construction du tronçon Kautenbach-Wiltz
1888	Ouverture de la ligne Wiltz-Bastogne
1907 resp. 1916	Raccordements à la voie ferrée des carrières près de Merkholtz (abandonnées dans les années 50)
1944/45	Au cours de la bataille des Ardennes, c.-à-d. entre le 16 décembre 1944 et février 1945, les voies, ponts, bâtiments et lignes télégraphiques sont fortement détruits
A partir de 1948	Service simplifié de ligne secondaire
1950	Cessation du trafic «voyageurs» du côté belge entre Benonchamps et Bastogne, trafic «marchandises» jusqu'en 1965
1967	Cessation de la totalité du trafic «voyageurs» et «marchandises» à partir de Wiltz
1968–1974	Dépote de la voie du côté belge
1969	Renouvellement de la superstructure et des voies entre Kautenbach et Wiltz
1972	Dépote de la voie entre Winseler et la frontière belge
1983	Dépote de la voie entre Wiltz et Winseler
1990	Piste cyclable Wiltz-Bastogne sur l'ancien tronçon de voie ferrée
1991	Electrification
2001/2004	Renovation complète de la ligne (infrastructure de la voie et ponts, agrandissement et transformation de la gare de Wiltz, aménagement de deux quais)
2004	Cessation du trafic «marchandises»
2005	Réouverture officielle



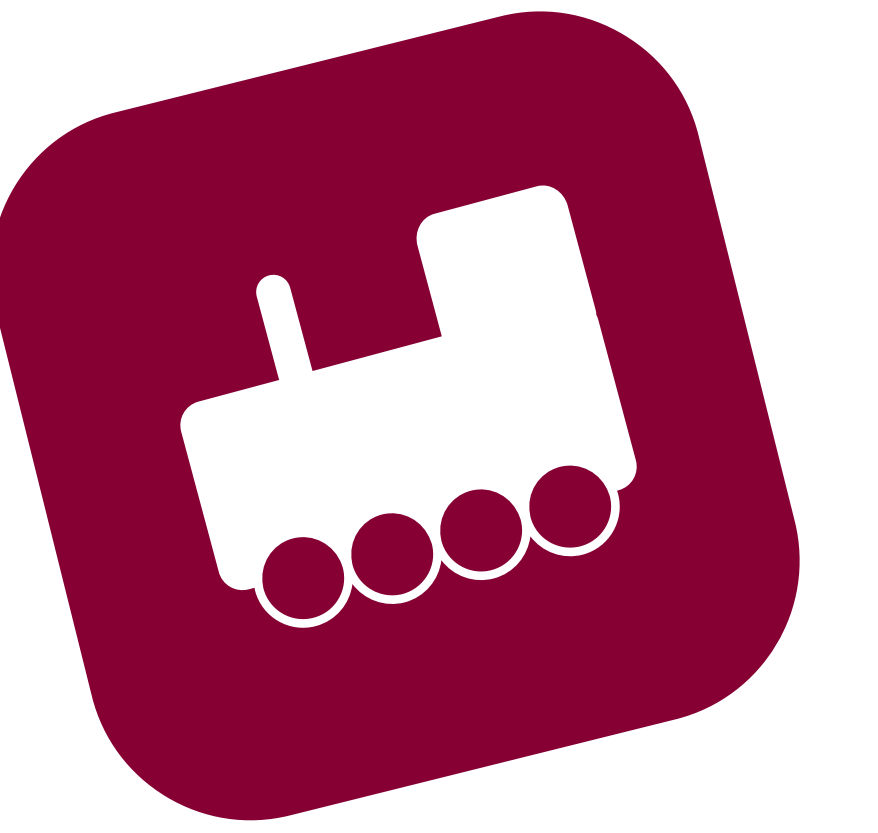


www.webwalking.lu



# Eisenbahnen im Kiischpelt

## Chemins de fer en Kiischpelt



Durch den Kiischpelt verlaufen zwei Eisenbahnstrecken der CFL: die Nordstrecke Luxemburg-Lüttich (1858–1867) und die Nebenstrecke Kautenbach-Wiltz (1880/81). Daher bringt es der Kiischpelt bei nur etwa 1000 Einwohnern auf drei Bahnhöfe bzw. Haltepunkte: Kautenbach, Wilwerwiltz und Merkholtz.

Die beiden Strecken schlängeln sich durch die schmalen, tiefen Täler der Wiltz und der Clerve mit ihren zahlreichen Flussschlingen. Deshalb gehören unsere Eisenbahnstrecken mit ihren zahlreichen Brücken und Tunneln zu den reizvollsten Mittelgebirgsbahnen in Europa.

Le Kiischpelt est traversé par deux lignes ferroviaires des CFL: la ligne Luxembourg-Liège (1858–1867) et la ligne Kautenbach-Wiltz (1880/81). Ce qui fait que le Kiischpelt compte trois gares ou points d'arrêt - Kautenbach, Wilwerwiltz et Merkholtz - pour une population d'environ 1000 habitants.

Les deux lignes serpentent à travers les étroites et profondes vallées de la Wiltz et de la Clerve, marquées par de nombreux méandres. C'est pour cette raison que nos lignes ferroviaires avec leurs nombreux ponts et tunnels comptent parmi les chemins de fers les plus attrayants des régions de moyenne montagne en Europe.

## Geschichte

Die Nordstrecke LUXEMBURG-TROISVIERGES-GOUVY (B)-LÜTTICH (B)	
1857	Gründung der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft
1858–1862	Bau der Strecke Luxemburg-Ettelbruck-Diekirch (zunächst eingleisig)
1862–1867	Bau der Strecke Ettelbruck-Kautenbach-Troisvierges-Gouvy/B (eingleisig)
1907–1917	Bau des zweiten Gleises zwischen Luxemburg und Troisvierges
1944/45	Während der Ardennenoffensive vom 16. Dezember 1944 bis Februar 1945 starke Zerstörungen an Gleisen, Brücken, Gebäuden und Telegraphenleitungen
März/April 1945	Eingeschränkter eingleisiger Betrieb
1948	Gründung der CFL
Bis 1952	Wiederaufbau der Anlagen
1981–1993	Elektrifizierung der Strecke Ettelbruck-Troisvierges mit eingeleisigem Rückbau in den Tunnelabschnitten, zusätzlich Modernisierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen (elektrische Signalanlagen, Reduzierung der Bahnübergänge usw.)
Dezember 2004	Einstellung des planmäßigen nationalen und internationalen Güterverkehrs

## Histoire

La ligne LUXEMBURG-TROISVIERGES-GOUVY (B)-LÜTTICH (B)	
1857	Fondation de la société des chemins de fer Guillaume-Luxemburg
1858–1862	Construction de la ligne Luxembourg-Ettelbruck-Diekirch (d'abord à voie unique)
1862–1867	Construction de la ligne Ettelbruck-Kautenbach-Troisvierges-Gouvy/B (à voie unique)
1907–1917	Construction de la deuxième voie entre Luxembourg et Troisvierges
1944/45	Au cours de la bataille des Ardennes, c.-à-d. entre le 16 décembre 1944 et février 1945, les voies, ponts, bâtiments et lignes télégraphiques sont fortement détruits
März/April 1945	Circulation limitée à voie unique
1948	Fondation des CFL
Bis 1952	Reconstruction des installations
1981–1993	Électrification de la ligne Ettelbruck-Troisvierges avec retour à la voie unique dans les secteurs à tunnel, et des mesures de modernisation et de rationalisation (signaux électriques, réduction du nombre des passages à niveau etc.)
Dezember 2004	Cessation du trafic programmé de marchandises, national et international

## Aktuelles Rollmaterial

ELEKTROLOKOMOTIVEN	
<b>CFL Baureihe 4000</b> (TRAXX F140 Ac, (in Deutschland BR 185.1)) Länge 18,90 m Gewicht 84 t Leistung 5.600 kW Höchstgeschwindigkeit 140 km/h	Bombardier, ab 2004 Stromversorgung 25.000 V, 50 Hz, (CFL, SNCF Norden) 15.000 V, 16 Hz (DB)
<b>CFL Baureihe 3000</b> (identisch mit der Baureihe 13 der SNCF) Länge 19,11 m Gewicht 138 t Leistung 5.000 kW Höchstgeschwindigkeit 200 km/h	ACEC (Alstom), 1998–1999 Stromversorgung 25.000 V, 50 Hz (CFL, SNCF Norden) 3.000 V AC (SNCF) 1.500 V AC bei reduzierter Leistung (SNCF-Süden)

ELEKTROTRIEBWAGEN	
<b>CFL Baureihe 2000</b> 178 Sitzplätze Länge 50,20 m Gewicht 108,12 t Leistung 1.275 kW Höchstgeschwindigkeit 160 km/h	De Dietrich, 1990–1992 Stromversorgung 25.000 V, 50 Hz (CFL, SNCF Norden)

<b>CFL Baureihe 2200</b> (TER2N NG) 339 Sitzplätze Länge 81,10 m Gewicht 193 t Leistung 3 x 780 kW = 2.340 kW Höchstgeschwindigkeit 160 km/h	Alstom/Bombardier, ab 2004 Stromversorgung 25.000 V, 50 Hz (CFL, SNCF Norden) 1.500 V AC (SNCF-Süden)
--	---

PERSONENWAGEN	
<b>Doppelstockwagen der CFL</b> Drei Typen 1. Steuerwagen mit 1. Klasse oben, unten 2. Klasse und großes Mehrzweckabteil (rollstuhltauglich) mit Behindertentoilette, 80 Sitzplätze 2. Wagen 2. Klasse 133 Sitzplätze	3. Wagen 1. Klasse (oben) und 2. Klasse (unten) 116 Sitzplätze Bombardier Transportation Görlitz, ab 2004

<b>Internationale Schnellzugwagen I6 der SNCF</b> Baujahr 1977 Abteilwagen 1. und 2. Klasse
---



## Matériel roulant

LOCOMOTIVES ÉLECTRIQUES	
<b>CFL Série 4000</b> (TRAXX F140 Ac, (en Allemagne BR 185.1)) Longueur 18,90 m Poids 84 t Puissance 5.600 kW Vitesse max. 140 km/h	Bombardier, à partir de 2004 Alimentation électrique 25.000 V, 50 Hz, (CFL, SNCF Nord) 15.000 V, 16 Hz (DB)
<b>CFL Série 3000</b> (id. à la série 13 de la SNCF) Longueur 19,11 m Poids 138 t Puissance 5.000 kW Vitesse max. 200 km/h	ACEC (Alstom), 1998–1999 Alimentation électrique 25.000 V, 50 Hz (CFL, SNCF Nord) 3.000 V AC (SNCF) 1.500 V AC en cas de puissance réduite (SNCF Sud)

AUTOMOTRICES ÉLECTRIQUES	
<b>CFL Série 2000 (Z2)</b> 178 places assises Longueur 50,20 m Poids 108,12 t Puissance 1.275 kW Vitesse max. 160 km/h	De Dietrich, 1990–1992 Alimentation électrique 25.000 V, 50 Hz (CFL, SNCF Nord)

<b>CFL Série 2200</b> (TER2N NG) 339 places assises Longueur 81,10 m Poids 193 t Puissance 3 x 780 kW = 2.340 kW Vitesse max. 160 km/h	Alstom/Bombardier, à partir de 2004 Alimentation électrique 25.000 V, 50 Hz (CFL, SNCF Nord) 1.500 V AC (SNCF Sud)
--	--

VOITURES	
<b>Voitures 2N (à deux niveaux) des CFL</b> Trois types: 1. Voiture-pilote avec 1 <sup>re</sup> classe à l'étage, 2 <sup>e</sup> classe en bas et grand compartiment à usages multiples (accessible en fauteuil roulant) avec WC accessible aux personnes handicapées, 80 places assises 2. Voitures 2 <sup>e</sup> classe 133 places assises	3. Voitures 1 <sup>re</sup> classe (en haut) et 2 <sup>e</sup> classe (en bas) 116 places assises Bombardier Transportation Görlitz, à partir de 2004

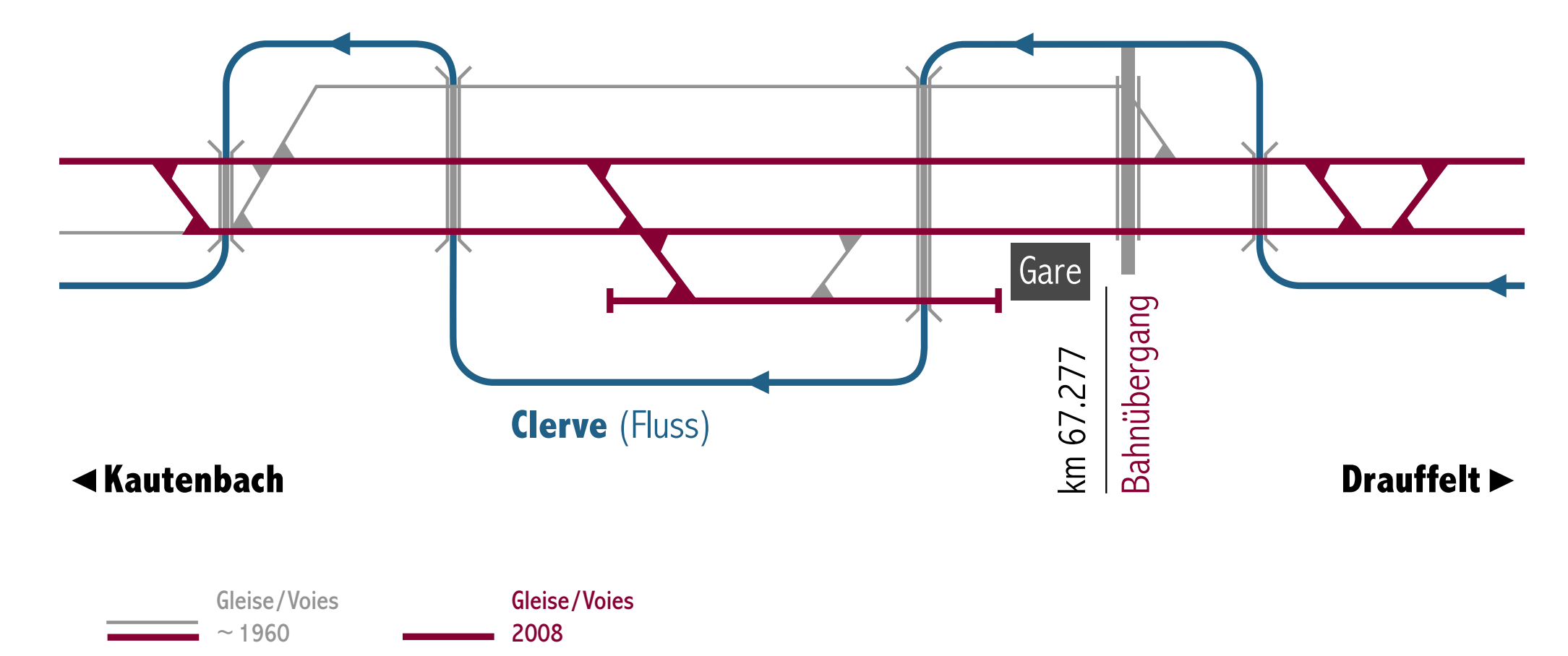
<b>Voitures internationales I6 de la SNCF</b> Année de construction 1977 Voitures à compartiments pour 6 personnes, 1 <sup>re</sup> et 2 <sup>e</sup> classe
--

## Bahnhof Wilwerwiltz

Der Bahnhof in Wilwerwiltz erhielt von Anfang an ein langes Überholgleis sowie Güterladegleise. Auch beim zweigleisigen Ausbau der Strecke zwischen 1910 und 1917 erhielt der Bahnhof ein Überholgleis und umfasste damit bis zum Rückbau im Rahmen der Modernisierung und Elektrifizierung drei durchgehende Gleise.

Beim Empfangsgebäude griff man auf den gleichen Typ wie in Clervaux, Dommeldange, Lintgen und Mersch zurück. Es brannte 1874 ab und wurde durch einen Neubau gleichen Typs ersetzt. Hinzu kamen der Güterschuppen und ein Stellwerk. Noch 1979 wurden hier immerhin 5.440 t Güter verladen, das entsprach 232 Wagen.

Das Stellwerk wurde als letztes mechanisches Stellwerk mit Formsignalen erst 1991 außer Dienst gestellt und abgerissen.



## Gare de Wilwerwiltz

Dès le départ, la gare de Wilwerwiltz disposait d'une longue voir d'évitement et de voies de chargement de marchandises. Lors de la construction de la deuxième voie entre 1910 et 1917, la gare conservait une voie d'évitement, et elle avait donc trois voies continues jusqu'au moment de la dépose effectuée dans le cadre de la modernisation et de l'électrification.

Le bâtiment d'accueil était du même type que ceux de Clervaux, Dommeldange, Lintgen et Mersch. Détruit en 1874 par un incendie, il était remplacé par une nouvelle construction du même genre. La gare disposait également d'une halle aux marchandises et d'un poste d'aiguillage. En 1979, 5.440 t de marchandises y étaient tout de même chargées, ce qui correspondait à 232 wagons.

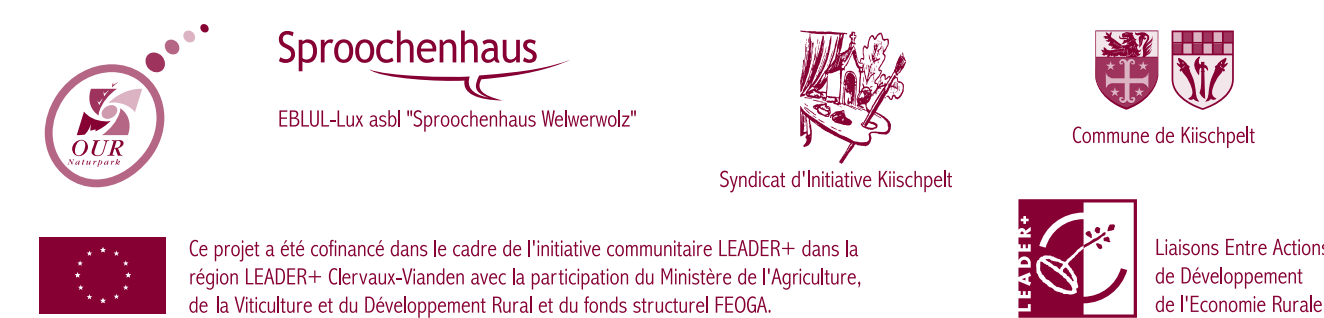
Le poste d'aiguillage – en fait il s'agissait du dernier poste d'aiguillage à signaux mécaniques – était mis hors service et démolit en 1991 seulement.



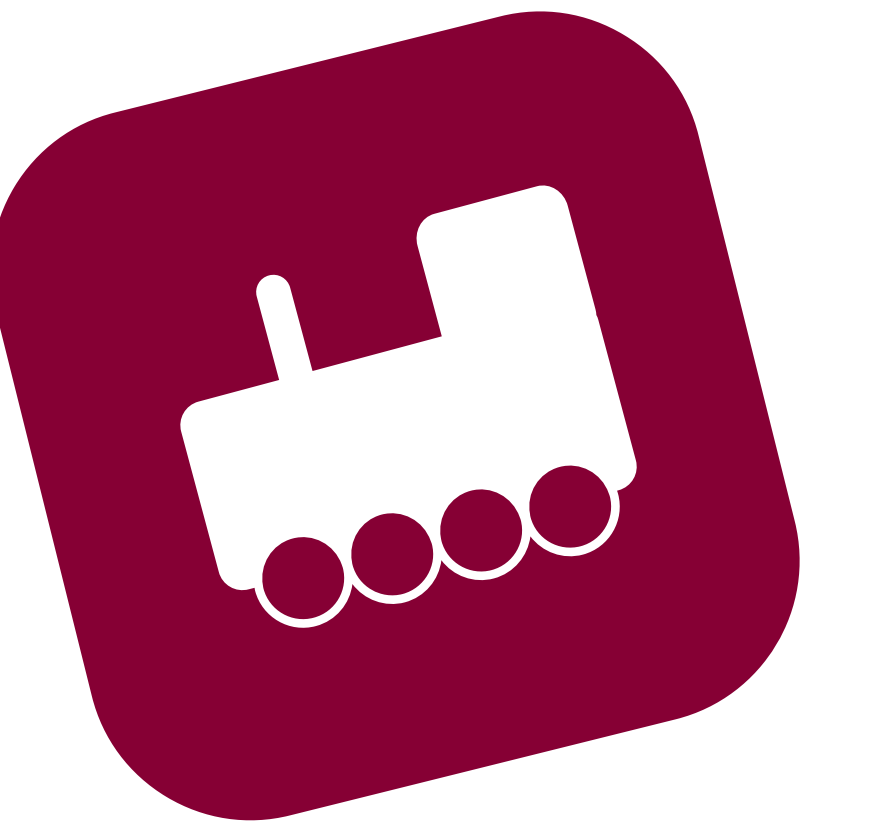




www.webwalking.lu



# Eisenbahnen im Kiischpelt Chemins de fer en Kiischpelt



Durch den Kiischpelt verlaufen zwei Eisenbahnstrecken der CFL: die Nordstrecke Luxemburg-Lüttich (1858–1867) und die Nebenstrecke Kautenbach-Wiltz (1880/81). Daher bringt es der Kiischpelt bei nur etwa 1000 Einwohnern auf drei Bahnhöfe bzw. Haltepunkte: Kautenbach, Wilwerwiltz und Merkholtz.

Die beiden Strecken schlängeln sich durch die schmalen, tiefen Täler der Wiltz und der Clerve mit ihren zahlreichen Flussschlingen. Deshalb gehören unsere Eisenbahnstrecken mit ihren zahlreichen Brücken und Tunneln zu den reizvollsten Mittelgebirgsbahnen in Europa.

Le Kiischpelt est traversé par deux lignes ferroviaires des CFL: la ligne Luxembourg-Liège (1858–1867) et la ligne Kautenbach-Wiltz (1880/81). Ce qui fait que le Kiischpelt compte trois gares ou points d'arrêt - Kautenbach, Wilwerwiltz et Merkholtz - pour une population d'environ 1000 habitants.

Les deux lignes serpentent à travers les étroites et profondes vallées de la Wiltz et de la Clerve, marquées par de nombreux méandres. C'est pour cette raison que nos lignes ferroviaires avec leurs nombreux ponts et tunnels comptent parmi les chemins de fers les plus attrayants des régions de moyenne montagne en Europe.

## Geschichte

### Die Nebenstrecke KAUTENBACH-WILTZ-SCHIMPACH GR.-BASTOGNE (B)

1860	Erste Überlegungen zur Anbindung von Wiltz an die Nordstrecke
1869	Konzessionsvergabe an die neu gegründete Prinz-Heinrich-Eisenbahngesellschaft
1880/81	Bau des Abschnitts Kautenbach-Wiltz
1888	Eröffnung der Strecke Wiltz-Bastogne
1907 bzw. 1916	Bahnanschlüsse für die Steinbrüche bei Merkholtz (aufgelassen in den 50er Jahren)
1944/45	Während der Ardennenoffensive vom 16. Dezember 1944 bis Februar 1945 starke Zerstörungen an Gleisen, Brücken, Gebäuden und Telegraphenleitungen
Ab 1948	Vereinfachter Nebenbahnbetrieb
1950	Einstellung des Personenverkehrs auf belgischer Seite zwischen Benonchamps und Bastogne, Güterverkehr bis 1965
1967	Einstellung des gesamten Personen- und Güterverkehrs ab Wiltz
1968–1974	Gleisabbau auf belgischer Seite
1969	Erneuerung des Oberbaus und der Gleise zwischen Kautenbach und Wiltz
1972	Abbau der Gleise zwischen Winseler und der belgischen Grenze
1983	Abbau der Gleise zwischen Wiltz und Winseler
1990	Radweg Wiltz-Bastogne auf der ehemaligen Bahnstrecke
1991	Elektrifizierung
2001/2004	Komplette Sanierung der Strecke (Unterbau und Brücken sowie Aus- und Umbau des Bahnhofs Wiltz unter anderem auf zwei Bahnsteige)
2005	Einstellung des Güterverkehrs Offizielle Neueröffnung

## Histoire

### La ligne KAUTENBACH-WILTZ-SCHIMPACH GR.-BASTOGNE (B)

1860	Premières réflexions sur le raccordement de Wiltz à la ligne du nord
1869	Attribution de la concession à la société des chemins de fer Prince Henri nouvellement fondée
1880/81	Construction du tronçon Kautenbach-Wiltz
1888	Ouverture de la ligne Wiltz-Bastogne
1907 bzw. 1916	Raccordements à la voie ferrée des carrières près de Merkholtz (abandonnées dans les années 50)
1944/45	Au cours de la bataille des Ardennes, c.-à-d. entre le 16 décembre 1944 et février 1945, les voies, ponts, bâtiments et lignes télégraphiques sont fortement détruits
Ab 1948	Service simplifié de ligne secondaire
1950	Cessation du trafic « voyageurs » du côté belge entre Benonchamps et Bastogne, trafic « marchandises » jusqu'en 1965
1967	Cessation de la totalité du trafic « voyageurs » et « marchandises » à partir de Wiltz
1968–1974	Dépense de la voie du côté belge
1969	Renouvellement de la superstructure et des voies entre Kautenbach et Wiltz
1972	Dépense de la voie entre Winseler et la frontière belge
1983	Dépense de la voie entre Wiltz et Winseler
1990	Piste cyclable Wiltz-Bastogne sur l'ancien tronçon de voie ferrée
1991	Electrification
2001/2004	Rénovation complète de la ligne (infrastructure de la voie et ponts, agrandissement et transformation de la gare de Wiltz, aménagement de deux quais)
2005	Cessation du trafic « marchandises » Réouverture officielle

## Aktuelles Rollmaterial

### ELEKTROLOKOMOTIVEN

<b>CFL Baureihe 4000</b> (TRAXX F140 Ac, (in Deutschland BR 185.1))	Bombardier, ab 2004
Länge 18,90 m Gewicht 84 t Leistung 5.600 kW Höchstgeschwindigkeit 140 km/h	Stromversorgung 25.000 V, 50 Hz, (CFL, SNCF Norden) 15.000 V, 16 Hz (DB)



<b>CFL Baureihe 3000</b> (identisch mit der Baureihe 13 der SNCB)	ACEC (Alstom), 1998 – 1999
Länge 19,11 m Gewicht 138 t Leistung 5.000 kW Höchstgeschwindigkeit 200 km/h	Stromversorgung 25.000 V, 50 Hz (CFL, SNCF Norden) 3.000 V AC (SNCB) 1.500 V AC bei reduzierter Leistung (SNCF-Süden)



### ELEKTROTRIEBWAGEN

<b>CFL Baureihe 2000</b>	De Dietrich, 1990 – 1992
178 Sitzplätze Länge 50,20 m Gewicht 108,12 t Leistung 1,275 kW Höchstgeschwindigkeit 160 km/h	Stromversorgung 25.000 V, 50 Hz (CFL, SNCF Norden)



<b>CFL Baureihe 2200</b> (TER2N NG)	Alstom/Bombardier, ab 2004
339 Sitzplätze Länge 81,10 m Gewicht 193 t Leistung 3 x 780 kW = 2.340 kW Höchstgeschwindigkeit 160 km/h	Stromversorgung 25.000 V, 50 Hz (CFL, SNCF Norden) 1.500 V AC (SNCF-Süden)



### PERSONENWAGEN

<b>Doppelstockwagen der CFL</b>	Bombardier Transportation Görlitz, ab 2004
<b>Drei Typen</b> 1. Steuerwagen mit 1. Klasse oben, unten 2. Klasse und großes Mehrzweckabteil (rollstuhltauglich) mit Behindertentoilette, 80 Sitzplätze	3. Wagen 1. Klasse (oben) und 2. Klasse (unten) 116 Sitzplätze
<b>2. Wagen 2. Klasse</b> 133 Sitzplätze	



<b>Internationale Schnellzugwagen I6 der SNCB</b>	Baujahr 1977 Abteilwagen 1. und 2. Klasse
---	--



## Matériel roulant

### LOCOMOTIVES ÉLECTRIQUES

<b>CFL Série 4000</b> (TRAXX F140 Ac, (en Allemagne BR 185.1))	Bombardier, à partir de 2004
Longueur 18,90 m Poids 84 t Puissance 5.600 kW Vitesse max. 140 km/h	Alimentation électrique 25.000 V, 50 Hz, (CFL, SNCF Nord) 15.000 V, 16 Hz (DB)

<b>CFL Série 3000</b> (id. à la série 13 de la SNCB)	ACEC (Alstom), 1998 – 1999
Longueur 19,11 m Poids 138 t Puissance 5.000 kW Vitesse max. 200 km/h	Alimentation électrique 25.000 V, 50 Hz (CFL, SNCF Nord) 3.000 V AC (SNCB) 1.500 V AC en cas de puissance réduite (SNCF Sud)

### AUTOMOTRICES ÉLECTRIQUES

<b>CFL Série 2000 (Z2)</b>	De Dietrich, 1990 – 1992
178 places assises Longueur 50,20 m Poids 108,12 t Puissance 1,275 kW Vitesse max. 160 km/h	Alimentation électrique 25.000 V, 50 Hz (CFL, SNCF Nord)

<b>CFL Série 2200</b> (TER2N NG)	Alstom/Bombardier, à partir de 2004
339 places assises Longueur 81,10 m Poids 193 t Puissance 3 x 780 kW = 2.340 kW Vitesse max. 160 km/h	Alimentation électrique 25.000 V, 50 Hz (CFL, SNCF Nord) 1.500 V AC (SNCF Sud)

### VOITURES

<b>Voitures 2N (à deux niveaux) des CFL</b>	
<b>Trois types:</b> 1. Voiture-pilote avec 1 <sup>re</sup> classe à l'étage, 2 <sup>e</sup> classe en bas et grand compartiment à usages multiples (accessible en fauteuil roulant) avec WC accessible aux personnes handicapées, 80 places assises	3. Voitures 1 <sup>re</sup> classe (en haut) et 2 <sup>e</sup> classe (en bas) 116 places assises Bombardier Transportation Görlitz, à partir de 2004
<b>2. Voitures 2<sup>e</sup> classe</b> 133 places assises	

<b>Voitures internationales I6 de la SNCB</b>	Année de construction 1977 Voitures à compartiments pour 6 personnes, 1 <sup>re</sup> et 2 <sup>e</sup> classe
---	---

## Die Haltestelle Merkholtz

Merkholtz erhielt von Anfang an nur eine einfache Haltestelle, die sich in der Nähe der Merkholtzer Mühle, einige Kilometer von Merkholtz entfernt, befindet. Da man nur ein geringes Güteraufkommen erwartete, lehnte die PH eine Güterverladung ab. Am Anfang stand hier nur das Bahnwärterhaus, von wo aus die Schranken und die Signale betätigt wurden. Erst 1907 erhielt die Haltestelle einen kleinen Wartesaal.

Im gleichen Jahr erhielt der Staatssteinbruch, der etwa einen Kilometer in Richtung Wiltz lag, ein eigenes Anschlussgleis. 1916 erhielten auch zwei weitere Steinbrüche in der Nähe einen Bahnanschluss. Diese Gleisanschlüsse wurden Ende der 50er Jahre stillgelegt.

Im Rahmen der Sanierung der Strecke Kautenbach-Wiltz wurde der Bahnsteig erneuert. Ab dem 24.05.1998 wurde Merkholtz zunächst teilweise, später vollständig zur Bedarfshaltestelle.



## Point d'arrêt de Merkholtz

Dès le départ, Merkholtz ne disposait que d'un simple point d'arrêt (situé à proximité du moulin de Merkholtz, à plusieurs km du village). Comme on n'y prévoyait qu'un faible trafic de marchandises, la société Prince-Henri s'opposait au chargement de marchandises. Au début il n'y avait que la maison du garde-barrière, d'où les barrières et les signaux étaient actionnés. Ce n'est qu'en 1907 que l'arrêt était équipé d'une petite salle d'attente.

La carrière de l'État, située environ un kilomètre plus loin en direction de Wiltz, reçut cette même année sa propre voie de raccordement. En 1916, deux autres carrières des proches environs étaient également munies d'un raccordement aux chemins de fer. Ces embranchements étaient mis hors service à la fin des années 50.

Le quai était réaménagé dans le cadre du renouvellement de la ligne Kautenbach-Wiltz. Le 24 mai 1998, Merkholtz devenait un arrêt facultatif, tout d'abord à titre partiel, ensuite pour tous les trains.