

# DER ZUG KOMMT

SANKT VITH EN DE SPOORWEG • Roland Marganne

HET SPOOR 20 AUGUSTUS 2005



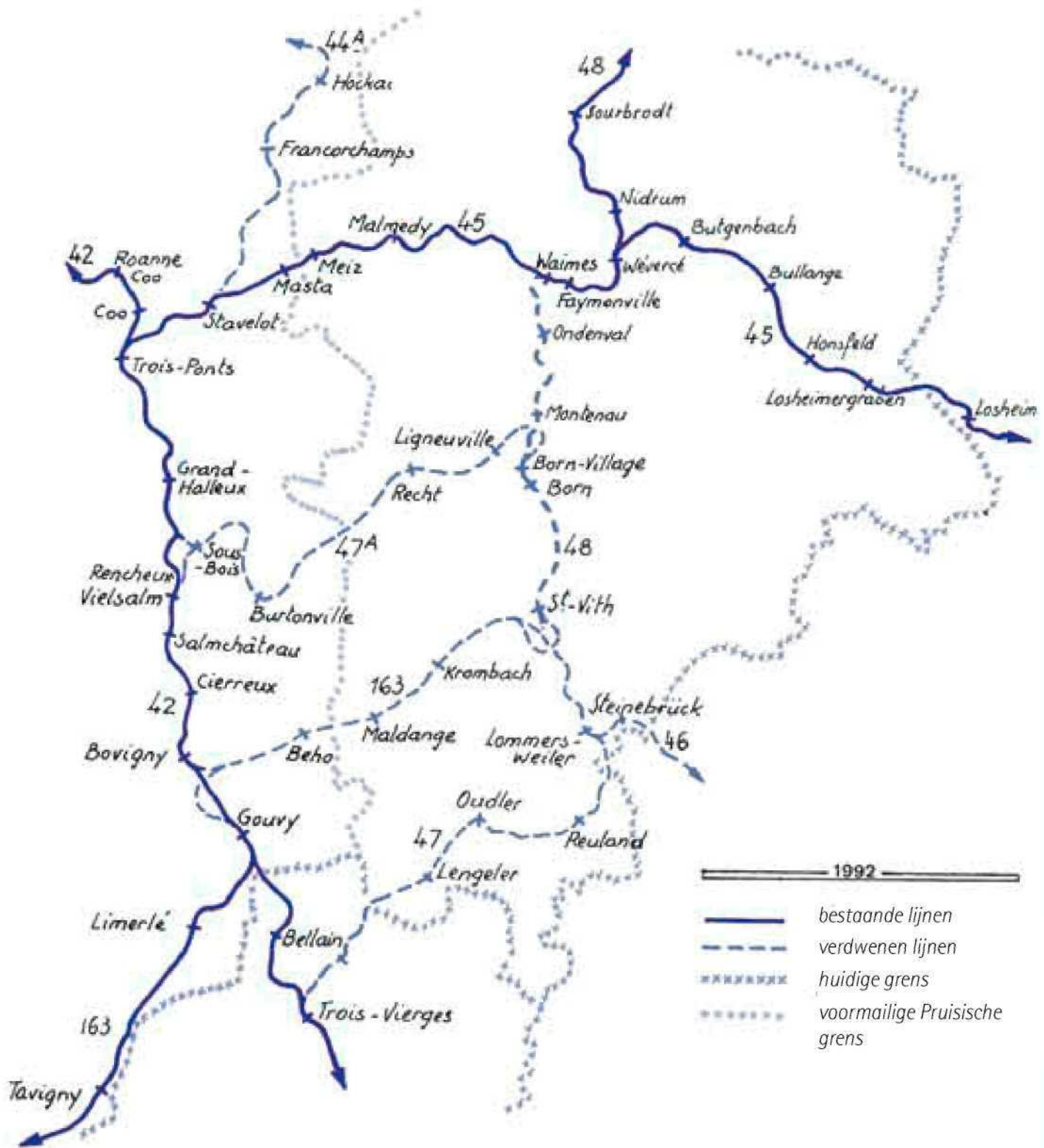
▲ Station St.-Vith

Onder de naam "Der Zug kommt (de trein komt aan)" heeft de historische kring "Zwischen Venn und Schneifel" uit Sankt Vith op 21 mei dit jaar een permanente tentoonstelling geopend die gewijd is aan de spoorweggeschiedenis in de Belgische Eifel. Opmerkelijk is dat die retrospectieve – ingericht in het kader van het gewestelijk historisch museum – ondergebracht is in het « maison du piqueur » van Sankt Vith, dat van 1945 tot 1982 dienst deed als NMBS-spoorweggebouw. De tentoonstelling biedt een terugblik op de honderd jaar spoorwegen in een streek die in de loop van de 20e eeuw drie keer van nationaliteit is veranderd. De spilfiguur van dit evenement is een gepensioneerde spoorman die hier zeer bekend is: de heer Gottfried Sarlette uit Wévercé, gewezen stationschef van Sourbrodt, vervolgens zonechef in Herbesthal en in die functie verantwoordelijk voor de spoorweginstallaties van de Duitstalige gemeenschap. Het is zijn grote verdienste dat hij tijdens zijn loopbaan de getuigenissen heeft weten te bewaren van het spoorwegverleden van de Oostkantons. Hiermee heeft hij de basis gelegd van de huidige tentoonstelling. Op

23 september 2005 is het drieëntwintig jaar geleden dat de laatste goederentrein het station van Sankt Vith binnenreed. Hij kwam uit Gouvy en vervoerde – via Trois-Ponts en Waimes – twaalf wagens met meststof voor een Duitse klant uit de streek van Bitburg. Deze trein vormde het eindpunt van 95 jaar spoorwegaanwezigheid in het zuiden van de Oostkantons. Een eeuw eerder, op 22 november 1887, kwam de eerste trein in Sankt Vith aan!

## DE VENNBAHN, EEN SCHEPPING VAN HET DUITSE RIJK

De aanwezigheid van de spoorweg in Sankt Vith is het resultaat van het streven van het Duitse rijk – het in 1871 onder impuls van kanselier Otto von Bismarck opgerichte 2e Rijk – om alle economisch zwakkere Duitse gebieden van spoorwegen te voorzien. Bovendien kan niet worden voorbijgegaan aan het militair belang van de grensstreken. We dienen immers in gedachte te houden dat, op basis van de bepalingen van het Congres van Wenen in 1815, heel de streek die nu Belgisch is, de zogenaamde Oostkantons met Eupen, Malmédy en Sankt Vith, aan Pruisen werd toegewezen.





Samengevat kunnen we zeggen dat de aanleg van de Eifelspoorlijn Keulen – Trier in 1870 en meer bepaald van een antenne hiervan tussen Prüm en Gerolstein in 1883, de overheden van Sankt Vith de gelegenheid bood om de verlenging van de spoorlijn tot Bleialf en Sankt-Vith te vragen. Ze vonden gehoor in Berlijn. De Pruisische wet van 15 mei 1882 gelastte de aanleg van een spoorlijn tussen Prüm, Sankt Vith en Aken met drie vertakkingen naar Malmédy, Eupen en Stolberg. De *Vennbahn* was geboren. De lijn werd zo genoemd omdat ze door verschillende veengebieden (*Venn* is het Duits voor veen) in de Hoge Venen loopt.

De *Vennbahn* werd uiteindelijk over het volledige traject, van Aken tot Gerolstein, geopend in 1888, het jaar dat keizer Wilhelm II in Duitsland aan het bewind kwam. Het was een *Nebenbahn*, een lichter gebouwde enkelspoorlijn met ballast van sintel, waarop de snelheid van de reizigerstreinen beperkt was tot 30 km/u. Zo duurde het vier uur om de 91 km tussen Sankt Vith en Aken met trage, slecht verlichte en slecht verwarmde stoomtreinen af te leggen. Maar wie kon zich in die tijd, waarin het begrip "mobiliteit" nog onbestaande was, een treinbiljet veroorloven buiten handelslui, ambtenaren of militairen? Verder waren twee reizigerstreinen per dag voldoende om de beperkte clientèle te vervoeren, die de keus had tussen rijtuigen 1e, 2e en 3e klasse.

economische en douane-unie die aan de basis lag van de Duitse voorspoed. In dat kader kon de *Vennbahn* profiteren van een nieuwe verkeersstroom. Dagelijks zorgden veertig goederentreinen en directe treinen voor de verbinding tussen het kolen- en staalbekken van het Ruhrgebied, de streek van Aken en de steenkoolmijnen van het bekken van Briey in Lotharingen. Van noord naar zuid vervoerden die treinen ijzererts (het pas ontdekte Lotharingse erts werd « minette » genoemd), van zuid naar noord werd cokes aangevoerd voor de Luxemburgse hoogovens van de Alzette-vallei. De *Vennbahn* was de kortste spoorverbinding tussen die industriële centra.

Om een dergelijke verkeersstroom aan te kunnen, kreeg de *Vennbahn* het statuut van hoofdlijn in plaats van dat van *Nebenbahn*. Bovendien werd de snelheid van de treinen verhoogd tot 40 à 50 km/u, en vervolgens werd besloten de *Vennbahn* op twee sporen te brengen. Daartoe moest de spoorbedding verbreed worden en moesten de kunstwerken aangepast worden of dienden er zelfs nieuwe gebouwd te worden. Zo werd vanaf 1908 de tunnel van Lommersweiler – die vandaag nog te zien is – ontdebeld, zoals het opschrift op het fronton aangeeft. Maar de lijn Lommersweiler – Reuland – Lengeler – Troisvierges bleef op enkelspoor. Men dient er rekening mee te houden dat het tracé veel overeen-

## De Belle Epoque (1900–1914) was dus de bloeitijd van de Vennbahn. In Sankt Vith vertrokken er dagelijks vijf treinen naar Aken, Gerolstein of Troisvierges.

### BLOEITIJD VAN DE VENNBahn

Alles veranderde in Sankt Vith toen de lijn naar Lommersweiler in dienst werd genomen. Dit station van de *Vennbahn* ligt enkele kilometer ten zuiden van Sankt Vith, Reuland en Troisvierges in het Groothertogdom Luxemburg. Vanaf 1889 en dankzij die lijn was de *Vennbahn* verbonden met de twintig jaar eerder geopende Luxemburgse spoorlijn « du Nord » Troisvierges – Ettelbruck – Luxembourg.

Van de ene dag op de andere werd de *Vennbahn* een belangrijke transitlijn tussen de grote Duitse, Luxemburgse en Lotharingse industriële centra. Want het Groothertogdom was, hoewel een soevereine staat, met het Duitse rijk verbonden door de *Zollverein*, een door Pruisen gedomineerde

komst vertoonde met een berglijn, met de tunnel van Elcherath, nu een beschermde schuilplaats voor vleermuizen, het viaduct over de Our, nu bouwvallig, dat er het verlengstuk van was, en de vele afgravingen, aanaarding en kunstwerken waardoor de lijn al stijgend de loop van de rivier de Ulf kon volgen tot Troisvierges. Bovendien was er nog de lange Belgisch-Luxemburgse grenstunnel van Lengeler.

De Belle Epoque (1900–1914) was dus de bloeitijd van de *Vennbahn*. In Sankt Vith vertrokken er dagelijks vijf treinen naar Aken, Gerolstein of Troisvierges. Er groeide een nieuw reizigerscliënteel: zakenlui die naar Luxemburg reisden (toen al ...), maar ook studenten die werden aangetrokken door de reputatie van de technische hogeschool van Aken. Van zijn kant laadde het bureau van de Keizerlijke Post van Sankt Vith





▲ Viaduct van Born

VERZAMELING R. MARGAARDE



▲ Steinbrück (Duits-Belgische grens) na het Verdrag van Versailles (1919)

VERZAMELING R. MARGAARDE

alle brievenpost van de streek en de vrachtstukken in postrijtuigen, speciale wagens die meestal aan reizigerstreinen werden vastgehaakt. Ze waren voorzien van een brievenbus voor dringende briefwisseling langs het traject: de zending kreeg dan een speciale poststempel die niet de plaats maar wel het traject van het postrijtuig aangaf. Een dergelijke stempel is vandaag zeer in trek bij de filatelisten.

Het station van Sankt Vith werd uiteraard vergroot om al dat verkeer de nodige ruimte te bieden. Het kreeg een stelplaats voor locomotieven in rotondevorm waarin tot veertig stoomlocomotieven konden worden ondergebracht, een herstellwerkplaats voor wagens en talrijke sporen om het grote aantal wagens te kunnen verwerken die er elke dag passeerden. Ook de stad Sankt Vith zelf haalde ruim voordeel uit de aanwezigheid van de spoorweg. Haar inwonertal verdubbelde in de loop van de 19e eeuw en in 1917 telde de stad 2740 inwoners. Ongetwijfeld is die toename deels toe te schrijven aan de activiteit van honderden spoorwegbedienden in het station, maar ook aan de ontwikkeling van de landbouw, de handel en de houtindustrie, in combinatie met de ontwikkeling van het spoorwegknooppunt van Sankt Vith. Zo verwerkte het station wagens met meststof, veevoer, zaaigoed en steenkool. Vanuit het station vertrokken wagens met rondhout en levend vee.

#### OORLOGSLIJNEN IN DE STREEK VAN SANKT VITH

Maar daar stopt de ontwikkeling van het spoorwegverkeer in Sankt Vith niet... De oorlogsplannen van Wilhelm II zouden het spoor in een andere richting doen evolueren. De

Pruisische plannen om Frankrijk binnen te vallen via België, dat toen nochtans neutraal was, brachten met zich mee dat de streek van Sankt Vith niet alleen spoorlijnen in noord-zuidrichting, maar ook in oost-westrichting nodig had. Zo werd vlak voor de eerste wereldoorlog een nieuwe en internationale lijn tussen Jünkerath in Duitsland en Stavelot in België voor het verkeer geopend, die via Wévercé en Malmédy liep. Het was een lijn met nieuwe karakteristieken: dubbelspoor, gemakkelijk profiel, geen overwegen of kruisingen met andere bestaande lijnen. Verder werd het spoorwegnet in de streek van Sankt Vith tijdens de oorlog 1914-1918 aangevuld met twee andere lijnen die de *Vennbahn* met de aslijn Luik – Trois-Ponts – Luxemburg verbonden: de lijn Born – Recht – Vielsalm, waarvoor het gedurfde viaduct Von Korff werd gebouwd dat ook vandaag nog de vallei van de Emmels in Born en de lijn Sankt Vith – Beho – Gouvy overspant, met zijn niet minder gedurfde viaducten van Wiesenbach en Mailust, die nu niet meer bestaan. Deze lijn was duidelijk een lijn met ambitie. Ze verbond de Rijnvallei met het front van Verdun via Remagen, Gerolstein, Sankt Vith, Gouvy, Bastogne, Libramont, Bertrix, Muno en Carignan in Frankrijk. Ze vormde zo een ontubbeling van de tot dan toe klassieke aslijn via Koblenz, de Moezelvallei, Trier, Luxemburg en Thionville. De lijn Sankt Vith – Gouvy werd begin 1918 voor het Pruisisch militair vervoer geopend. Hier moeten ontelbare troepentreinen voor de verlofgangers, munitie en militaire uitrusting gepasseerd zijn ...

De Pruisische legerstaf had zelfs de aanleg van een derde militaire lijn in de streek gepland. Zij moest vanuit Sankt Vith de loop van de Our volgen via Schönberg en Manderfeld tot ...



- in Losheim, om daar aan te sluiten op de aslijn Trois-Ponts – Jünkerath. Hoewel de definitieve plannen voor die lijn in 1917 werden opgemaakt, werd er geen begin gemaakt met de uitvoering, ongetwijfeld ingevolge de Pruisische nederlaag in 1918. Maar er wordt wel beweerd dat er in Schönberg of in Manderfeld vandaag nog bepaalde gebouwen in spoorwegstijl te zien zijn, die in het vooruitzicht van die lijn zouden gebouwd zijn.

#### DE VENNBAHN EN HET VERDRAG VAN VERSAILLES

Na de eerste wereldoorlog schreef het verdrag van Versailles van 1919 voor dat de vroegere « Kreise » van Eupen en Malmédy alsook het vroegere neutrale grondgebied van Moresnet bij België moesten worden aangehecht. In dat kader gold voor de *Vennbahn* een speciale beschikking: de spoorbedding werd tot « Belgisch grondgebied » verklaard, zelfs op de plaatsen waar ze op Duits grondgebied lag, namelijk tussen Raeren, Montjoie en Kalterherberg.

Maar de aanhechting van de Oostkantons bij België had andere, eerder zonderlinge gevolgen voor de streek. Zo werd het Belgisch geworden station van Steinebrück aan de Our van de ene dag op de andere een grensstation, wat onoverkomelijke problemen opleverde voor de bewoners van de naburige en Duits gebleven dorpen Ihren en Urb. Zij konden het station niet meer gebruiken zonder zich bij het passeren van de nieuwe grens aan allerlei douaneformaliteiten te onderwerpen. Ook was de Deutsche Reichsbahn verplicht een volledig nieuw station op Duits grondgebied in Ihren te bouwen.

De toewijzing van de Oostkantons aan België had evenwel ernstige gevolgen voor de toekomst van de *Vennbahn*. Terwijl het reizigersvervoer uit de Pruisische tijd over het geheel genomen door de Belgische Staatsspoorwegen, later de NMBS, werd behouden, ging het vervoer van staalproducten tussen Duitsland en het Groothertogdom Luxembourg geleidelijk achteruit. Het werd omgeleid via de Moezellijn en Koblenz in Duitsland ofwel via Montzen, Luik, de lijn van de Amblève en Gouvy, twee lijnen die men daartoe beter uitgerust achtte. Zeker, naast het verkeer in het kader van de oorlogsherstellingen die het overwonnen Duitsland in België moest uitvoeren, bleven de lokale goederentreinen in de streek rijden in een tijd waarin vrachtwagens nog niet bestonden en waarin de toestand van het wegennet erbarmelijk was. De spoorweg bleef voor de ondernemingen en handelaars van Sankt Vith, net zoals elders, het enige doeltreffende vervoermiddel om hun producten te ontvangen en te verzenden.

#### TWEEDE WERELDOORLOG: VERNIELINGEN EN GEVOLGEN

Maar weldra kondigde zich in het oosten een ernstige dreiging aan. Vanaf 1935 werd het spoorwegverkeer met Duitsland gehinderd door de agressieve politiek van Adolf Hitler en de nazi's. De ouderen zullen zich nog wel de Duitse soldaten herinneren die om de tien meter langs het gedeelte van de *Vennbahn* op Duits grondgebied tussen Raeren en Kalterherberg stonden opgesteld om het 3e Reich tegen god mag weten welke dreiging te beschermen. Dan kwam de donkere oorlogsperiode nadat Adolf Hitler met zijn trouweloze verordeningen van 18 mei 1940 de Oostkantons en enkele andere Belgische gemeenten bij Nazi-Duitsland had aangehecht, daarbij beslag leggend op het spoorwegnet en de plaatselijke spoorwegbedienden verplichtend het uniform van de Deutsche Reichsbahn te dragen en trouw aan de Führer te zweren, of anders ... onder te duiken. De inwoners van Sankt Vith werden gedwongen van nationaliteit te veranderen en werden tot aan de bevrijding tegen hun wil burgers van het 3e Reich, met de gevolgen die zich laten raden. Het gruwelijkst was de inlijving van jonge mensen in de Wehrmacht en hun gedwongen vertrek naar een front in het oosten van waar ze niet meer zouden terugkeren.

Het von Rundstedt-tegenoffensief, dat onze Ardennen in de winter 1944-1945 teisterde en de laatste poging van Hitler was om de oorlogskansen te doen keren, bracht een fatale slag toe aan de *Vennbahn* in de streek van Sankt Vith. De bombardementen verwoestten het stationsgebouw alsook de locomotiefstelplaats en andere gebouwen. Alleen het « maison du piqueur » bleef overeind – « piqueur » komt nu overeen met een ploegbaas van de baan – een dienstgebouw waarin het gewestelijk historisch museum momenteel is ondergebracht. De lijnen Born – Vielsalm, Sankt Vith – Gouvy en Lommersweiler – Troisvierges werden zo zwaar beschadigd dat ze na 1945 nooit meer volledig werden hersteld.

Zo werd het station van Sankt Vith – of wat er nog van overbleef – een kopstation aangezien het niet meer rechtstreeks per trein vanuit Waimès bereikt kon worden. Om per trein naar Gouvy te reizen en er de exprestrein voor Luik te nemen diende men zich naar Wiesenbach op enkele honderden meters van het station van Sankt Vith te begeven. Hier was een eenvoudige stopplaats ingericht voor de zeldzame motorwagens die nog als pendeltrein tussen Lommersweiler en Gouvy reden. Kortom, het elan was gebroken ... De laatste regelmatige reizigerstrein verliet Sankt Vith richting Waimès eenenvijftig jaar geleden, op 1 juni 1954, waarna de bediening door een autobusdienst werd overgenomen.

De lijn Waimes – Sankt Vith deed echter nog dienst voor de plaatselijke ondernemingen tot in 1982. Zo was de zagerij Pauwels van Sankt Vith een van de laatste spoorwegklanten om haar houtspaanders met stortwagens af te voeren. Wat de landbouwers betreft willen we nog herinneren aan een markante gebeurtenis: tijdens de periode van grote droogte in 1976 liet de burgemeester van Schönberg, een gemeente die nu met Sankt Vith gefusioneerd is, een volledige trein met stro uit de streek van Doornik met bestemming Sankt Vith inleggen om zo voor voer te zorgen voor het vee dat uitgehongerd was doordat het gras op de weiden door de zon was verschroeid. Dat gaf bij aankomst van de trein aanleiding tot een bijzondere bedrijvigheid op de goederenkoer van Sankt Vith: talloze landbouwtractors met aanhangwagens die dat "reddende" stro kwamen opladen. En tenslotte, in 1982, werd de concurrentie van het wegvervoer fataal voor de spoorweg in Sankt Vith: de treindienst werd volledig afgeschaft en de sporen werden uitgebroken.

#### DER ZUG KOMMT

Het is de verdienste van de tentoonstelling *Der Zug kommt* dat ze het zo boeiende gedeelte van de geschiedenis van deze streek doet herleven door middel van teksten, foto's en andere spoorwegvoorwerpen uit het verleden (spoorwegplans, stempels, kepies, eindlantaarns, bloktelefoons ... maar ook bewegende maquettes die de stations van Sankt Vith, Lommersweiler en Steinebrück in volle activiteit voorstellen). Ze brengt ook hulde aan de inwoners van Sankt Vith die hun beroepsleven aan de spoorweg hebben gewijd: de mannen uiteraard ... en soms ook hun echtgenotes, die bij de spoorweg maar één functie konden uitoefenen, namelijk die van overwegwachteres aan een van de talrijke overwegen van de *Vennbahn*. Die activiteit leverde de overwegwachteres en haar gezin kosteloze huisvesting in het nabijgelegen huisje op. ■

#### Museum « Zwischen Venn und Schneifel »

Schwarzer Weg 6  
4780 Sankt Vith.  
Tel.: 080/22.92.09.

Geopend van maandag tot donderdag van 13 tot 17 u., op vrijdag van 13 tot 16 u., op zaterdag van 14 tot 16 u. en op zondag van 14 tot 17 u.