

HERGENRATH

|| || || | Roland Marganne



Nieuw in Oost-België...

... een tweede stopplaats in de Deutschsprachige Gemeinschaft

Op vrijdag 18 april laatstleden, tegen het middaguur, stopte het motorrijtuig nr. 161 van de NMBS in Hergenrath. Het motorrijtuig was voor de gelegenheid afgehuurd en vertrokken vanuit Welkenraedt. De genodigden, prominenten uit de politieke wereld en van de spoorwegen, huldigden symbolisch een nieuwe stopplaats in, ingericht op enkele honderden meters van de Duitse grens, aan het einde van het Belgische traject van de lijn Luik – Aken. We zouden eigenlijk moeten zeggen « opnieuw ingericht », want de reizigerstreinen hadden dit grensdorp al vanaf het einde van de 19e eeuw, zeven decennia lang, bediend. In die periode wisselden stationsinstallaties nogal, ook door het feit dat ze in een periode van vijftientig jaar drie keer een andere nationaliteit kregen.

DE PRUISISCHE PERIODE VAN HERGENRATH

Een eerste spoor van het dorp Hergenrath vinden wij terug in 1280. Het maakte integraal deel uit van het kanton Eupen, dat zelf toebehoorde aan Pruisen. Dit werd zo bepaald op het Congres van Wenen (1815) na de nederlaag van de legers van Napoleon in Waterloo.

De spoorlijn Luik-Aken die in 1843 werd ingehuldigd sneed dit dorpje doormidden. De treinen zelf stopten er pas vanaf 1 augustus 1884 toen er een station geopend werd. Dit lag op zowat zevenhonderd meter ten noorden van de Hammerbrücke, een viaduct van 285 meter, dat de vallei van de Geul overspant en waarvan het originele uitzicht doet denken aan een Romeins aquaduct.

Het station Hergenrath, beheerd door de toenmalige spoorwegcompagnie « Königlich Preussische Staatsbahn » werd geleidelijk beter en beter uitgerust, ook al bleef het stationsgebouw bescheiden. Het was een typisch klassiek Pruisisch gebouw – met vier traveeën – dat ontworpen werd volgens het bestaande model in Raeren en Rötgen, langs de naburige Vennbahn. Het werd niet alleen ontworpen om de diensten van de spoorweg in onder te brengen, maar ook de openbare telegraaf- en telefooninstallaties. Net zoals de spoorweg, werd deze opkomende technologie toen als een onderdeel van de nieuwe communicatiemiddelen beschouwd.

Voor het reizigersverkeer werden, naast de twee hoofdsporen, een inhaal- en uitwijkspoor aangelegd. De definitieve perrons, die in 1896 werden geplaatst en ongeveer honderd meter waren verschoven ten opzichte van de as van het stationsgebouw, hadden duidelijk te grote afmetingen voor een plaatselijke bevolking die in die tijd niet meer dan duizend inwoners bedroeg. Die omslachtige uitrusting verraadde de militaire bestemming van de plaats: er moesten troepen kunnen worden afgezet in de periode dat het II^e Reich van keizer Friedrich-Wilhelm II oorlogszuchtige plannen koesterde in Europa, die concreet werden met de invasie in 1914 van België.

Voor het goederenverkeer waren de installaties behoorlijk, rekening houdend met de ondernemingen in Hergenrath, voor wie de spoorweg het enige snelle en betrouwbare vervoermiddel was voor hun producten, in een periode dat het wegennet in een erbarmelijke staat verkeerde en het enige vervoermiddel een door een os getrokken wagen was.

Het station stond ook in voor het vervoer van de postpakjes. Die bevatten "vingerhoedjes" die in de enige, kleine werkplaats werden gemaakt.

Om dit geheel te beheren, werden twee verhoogde seinhuizen opgetrokken, die in het Duits "Hst" en "Hnt" werden genoemd.

HERGENRATH EN DE INLIJVING VAN DE « OOSTKANTONS » BIJ BELGIE

Door de Duitse nederlaag in de Tweede Wereldoorlog, verkreeg België, door de bepalingen van het Verdrag van Versailles, de annexatie van de « Kreis » van Eupen en Malmédy.

Op de lijn Luik – Aken werd de staatsgrens enkele kilometers naar het oosten verschoven: het station en de inwoners van Hergenrath veranderden zo een eerste keer van nationaliteit.

Het station Hergenrath werd beheerd door de spoorwegen van de Belgische Staat, en vervolgens door de NMBS vanaf haar oprichting in 1926. Het behield wel de Duitse exploitatiebijzonderheden tot aan de elektrificatie in 1966.



In die grensstreek vestigde de Duitse douane, die uit Herbesthal werd geweerd, zich in Aachen Hauptbahnhof, terwijl hun Belgische ambtgenoten zich vestigden in het station Herbesthal, dat voortaan werd aangewezen als stopplaats van de internationale treinen en eindplaats voor het binnenverkeer komende van Brussel en Luik. Het is inderdaad zo dat de uitgebreide, ronde remise-installaties van stellen en locomotieven daar uiterst geschikt voor waren.

Toch bleef de NMBS zowat tien internationale stoptreinen inzetten in de omgeving tussen Herbesthal en Aachen Hbf, met haltes in Astenet en Hergenrath, voor de behoeften van de plaatselijke klanten. De inrichting van een Belgische douanepost op het eerste perron van het station Hergenrath werd immers noodzakelijk geacht omdat op deze korte verbinding de grens wel erg dichtbij lag. De stoptreinen Aken – Herbesthal hadden trouwens een stilstand van 10 minuten in Hergenrath voor de douanecontrole.

De Tweede Wereldoorlog zorgde voor een tweede nationaliteitsverandering van het station Hergenrath en de streekbewoners. De verordeningen van Adolf Hitler van 18 mei 1940 hadden de Staatskantons opnieuw bij het III^e Reich gevoegd. Het station werd vervolgens geëxploiteerd door de « Deutsche Reichsbahn » en zijn personeel aangemaand te kiezen tussen de eed aan Hitler of het verlies van zijn betrekking.

Het einde van het conflict veroorzaakte een derde en laatste nationaliteitswijziging ... en de terugkeer van de NMBS-uniformen.

Onmiddellijk na de oorlog reden, naast de militaire treinen van de geallieerde bezettingslegers, opnieuw enkele internationale treinen Brussel-Keulen die voor het publiek toegankelijk waren over de Belgisch-Duitse grens. De NMBS beperkte echter definitief de lokale dienstverlening in Hergenrath aan de reizigers





komende van Herbesthal. De bediening werd toevertrouwd aan kleine dieselmotorwagens « Brossel » type 551, die het voordeel boden dat ze in het station Hergenrath geen rangeringen vereisten. Toch verplichtte de hoogte van de bestaande perrons in Hergenrath, die dateerden van het Pruisische regime en die ongeschikt waren voor die motorwagens, de NMBS een kort en laag perron van sintels aan te leggen tot aan de sporen die tot dan voor het goederenverkeer voorbehouden waren.

Die bescheiden bediening van de reizigers ontsnapte niet aan de vloed van afschaffingen van de stoptreinen op de Belgische landelijke lijnen. Op 2 juni 1957 werden de motorwagens tussen Herbestahl en Hergenrath vervangen door autobussen, net zoals op alle lijnen van het naburige land van Herve.

De toekomst van de bediening van de goedereninstallaties van Hergenrath stond in dezelfde periode op het spel. De ondernemingen, waarvan de ontwikkelingen de oprichting van het station aan het einde van de 19e eeuw hadden gerechtvaardigd, sloten hun deuren of vertrouwden hun vervoer geleidelijk aan de weg toe.

Tussen 1956 en 1961 bouwde de NMBS de installaties af, hoewel er dagelijks een goederentrein uit Herbesthal de goederenkoer van Hergenrath, tot aan de sluiting in 1968, bleef bedienen. Hij werd getrokken door een stoomlocomotief type 98 van de remise van Herbesthal, daarna door een diesellocomotief reeks 84.

In die periode werd de lijn *Luik – Aken* gemoderniseerd en geëlektrificeerd. In dat kader werden de twee seinhuizen van Hergenrath gesloten en door het automatische blokstelsel vervangen. Toen in 1976 het stationsgebouw afgebroken was, bleven alleen de twee hoofdsporen in Hergenrath over, die door de rechtstreekse treinen Brussel – Keulen werden bereden.

VERRIJZENIS VAN DE STOPPLAATS HERGENRATH

Begin 19e eeuw zijn de mobiliteitsbehoeften van Hergenrath, een plaatsje dat vandaag behoort tot de gemeente Kelmis, sterk veranderd. Tussen 1981 en 2003 is de bevolking van de regio Lontzen, Raeren, Plombières en Kelmis gestegen van 29 000 naar 34 500, waarvan een derde van buitenlandse oorsprong, voornamelijk Duitsers die werden aangetrokken door de voorwaarden voor het verwerven van een eigendom in België. Verschillende



omwonenden van de spoorlijn reizen dagelijks naar Duitsland, in het kader van hun werk of hun studies, in het bijzonder naar Aken, dat op minder dan 10 km van de grens ligt. Het spoor-aanbod op die verbinding was nagenoeg onbestaande, tenzij men met eigen middelen naar het station Welkenraedt ging, wat werkelijk nonsens is.

Eind 2002 werd het idee geopperd om de stopplaats Hergenrath te heropenen. Op 15 december van dat jaar, reorganiseerden de NMBS en de DB AG de internationale relaties tussen België en Duitsland. Dit was het gevolg van de indienststelling van de hogesnelheidslijn *Leuven - Ans*. De relaties tussen Brussel en Keulen worden voortaan bediend door zowel de HST Thalys PBKA als de ICE3-stellen die verder rijden tot Frankfurt Am Main. De buurtrelaties tussen Luik en Aken worden overgenomen door een nieuwe klokvaste dienst om de twee uur - met versterking in de piekuren - IR q genaamd in België en Euregio Aixpress in Duitsland. Deze dienst wordt momenteel gereden met klassieke dubbele motorstellen van het NMBS-park met haltes in Angleur, Pepinster, Verviers-Centraal en Welkenraedt.

Hij werd vooral ingevoerd om Hergenrath te bedienen, op voorwaarde dat er een aangepaste infrastructuur kwam.

DE NIEUWE INSTALLATIES

De infrastructuur van het 1800 m lange lijnvak *Hammerbrücke – Duits-Belgische grens* werd grondig vernieuwd eind de jaren 90 als verlenging van de toekomstige hogesnelheidslijn nr. 3 *Chênée – Hammerbrücke*: vernieuwing van het viaduct, afschaffing van twee overwegen, bouwen van een tractieonderstation, vernieuwing van de sporen. Op Duits grondgebied, tussen de grens en Aken, zijn nog altijd nivelleringswerken aan de gang: de fly-over voor verandering van rijrichting in Bildchen is verdwenen, terwijl de Bushtunnel door een nieuw kunstwerk verdubbeld werd.

Er moest nog een nieuwe onbewaakte stopplaats worden opgericht in Hergenrath. Infrabel en haar filiaal Tuc Rail lieten vanaf oktober 2007 twee perrons van 130 m lengte met een gemiddelde hoogte van 55 cm aanleggen langs beide hoofdsporen op de site van de vroegere spoorinstallaties. Tevens werden er aan weerskanten van de sporen op kosten van de NMBS-Holding parkings aangelegd met respectievelijk 21 en 27 plaatsen. Beide perrons zijn voorzien van een schuilplaats, drie buitenbanken, een omroepinstallatie voor de aankondigingen voor de reizigers en verlichting van de infrastructuur. Tot slot werden er gegroefde en noppetegels gelegd voor slechtzienden en werden

er twee hellingen aangelegd op elk perron, opdat iedereen, ook personen met beperkte mobiliteit of reizigers beladen met bagage, er vlot toegang zou toe hebben.

Aan de hand van de uitgevoerde studies hoopt de NMBS tijdens de week dagelijks zowat 170 reizigers in Hergenrath aan te trekken: 130 werknemers en 40 studenten, zelfs al is er momenteel geen verbinding met het busnet van de TEC. Een kwart onder hen zou de trein nemen naar Welkenraedt, de overige drie vierden naar Aken. Voor die nieuwe "grensoverschrijdende" reizigers zou die trein een aanzienlijke tijdswinst opleveren. Aken ligt maar op 10 minuten van Hergenrath meer. Bij die gelegenheid werd een aangepast Belgisch-Duits tarief ingevoerd, zowel voor de abonneementen als voor de treinkaarten. Het geeft ook recht op een vrijkaart op het stadsbusnet van Aken.

Hoewel er destijds maar één perron operationeel was, werd de stopplaats Hergenrath al voor het verkeer geopend bij de wijziging van de dienstregelingen op 9 december 2007. In de week wordt ze bediend door elf paar reizigerstreinen, tegen acht in het weekend. Enigszins een avant-première, de inleiding tot de inhuldiging van 18 april ll.: De « Deutschsprachige Gemeinschaft » (Duitstalige gemeenschap) van België heeft er een tweede stopplaats bij. Het station van Eupen, haar hoofdstad, werd opnieuw voor het reizigersverkeer opengesteld in 1984 in het kader van de invoering van het plan IC-IR en wordt nu om het uur verbonden met de federale hoofdstad en de kust met de treinen van de relatie IC A *Eupen - Oostende*. ■■■■



© NMBS-Groep/D. Moinil