

EEN VAN DE KORTSTE SPOORLIJNEN VAN BELGIE

MORESNET – KELMIS (39 B)

|| | || | | Roland Marganne



© Verzameling P. Pastiels

▲ Station Moresnet is verdwenen, het viaduct staat er nog

In het begin van de 20e eeuw was het Belgische spoorwegnet zodanig vertakt dat er zelfs spoorlijnen bestonden van korter dan 5 km die voorzagen in zowel reizigers- als goederenvervoer. Het ging dan ook om lokaal verkeer.

Van deze lijnen zijn er nog altijd operationeel, zoals:

- lijn 36 C naar Zaventem (3 km);
- lijn 134 Mariembourg - Couvin (5,5 km);
- lijn 161 D Ottignies - Louvain-la-Neuve-Université (4,6 km).

Andere zijn verdwenen, zoals lijn 39 B Moresnet-Kelmis. Zij was 2,5 km lang en had gedurende vijftig jaar zelfs een internationaal karakter.

Deze lijn werd samen met lijn 39 aangelegd. Lijn 39 liep langs de Belgisch-Pruisische grens van vóór 1919 en verbond Welkenraedt met Moresnet, Plombières («Bleyberg»), Gemmenich en Aken. Zij bediende de oude lood-, zink- en pyrietmijnen van de streek. Vandaag verbindt ze Welkenraedt met Montzen.

De lijn kreeg de naam van *Belgisch-Pruisische verbinding*. De concessie ging naar Rémy Paquot, directeur-beheerder van de *Société Anonyme de Bleyberg et Montzen* die de mijnen exploiteerde.

Hij liet op 7 december 1870 een eerste lijnvak van 11 km tussen Welkenraedt (in die tijd Belgisch grensstation), Moresnet en Bleyberg (toekomstig «Plombières») openen. Zij werd op 29 juli 1872 over een afstand van 10 km verlengd naar Gemmenich, Botzelaer en Achen-Templerbend.

Dezelfde concessiehouder stelde op 12 maart 1871 lijn 39B open voor het publiek. Zij verbond Moresnet met Kelmis en ze bediende de fabriek van Vieille Montagne («Altenberg» in het Duits), die gelegen was langs de weg Luik-Aken in de mooie omgeving van Moresnet dat op neutraal grondgebied lag.

Vieille Montagne was een onafhankelijke mini-staat (344 ha, 2500 inwoners in 1850!) opgericht in 1815 op de grens van Nederland,



Pruisen en het toekomstige België. Dit was een gevolg van een betwisting over grenzen bij het Congres van Wenen, dat na Napoleon de grenzen van de Europese landen hertekende. Vieille Montagne werd toen vergeleken met Andorra of het prinsdom Monaco en uiteindelijk in 1919 toegewezen aan België op dezelfde wijze als de Oostkantons (Eupen, Malmédy en Sankt-Vith).

Lijn 39B splitste zich af van de lijn Welkenraedt-Gemmenich-Aken in het station van Moresnet. Dit oude spoorwegknooppunt werd na de Eerste Wereldoorlog vervangen door het station van Montzen. De lijn loopt eerst over en vervolgens langs de «Gueule» doorheen een schilderachtige vallei, daarna over de internationale grens van het grondgebied van Moresnet om vervolgens te stoppen voor het administratieve gebouw van de fabriek van Vieille Montagne op de helling langs de weg Luik-Aken.

De spoorweginstallaties van Kelmis (toen werd het Neutraal-Moresnet genoemd) hielden enkele verrassingen in petto. Het eindstation van de lijn 39 B kon met geen enkel ander vergeleken worden: in feite had de directie van de fabriek Vieille Montagne kosteloos een klein huisje naast haar lokalen ter beschikking gesteld om de exploitatiediensten, het loket en de woning van de stationschef in onder te brengen. De infrastructuur zelf beperkte zich tot een hoofdspoor en twee zijsporen. Het ene voor het terug vooraan plaatsen van de locomotief en het andere voor het rangeren van enkele wagens. Daarenboven bedienden nog twee andere spoorlijntjes Kelmis. Vooreerst was er het mininetwerk op smalspoor dat bestemd was voor de bediening van de zinkmijnen «Oskar» en «Mützhagen». Vervolgens bevond er zich een terminus van de elektrische tram op meterspoor op de top van de helling, in de dorpskern, maar wel op Pruisisch grondgebied. Deze tram kwam vanuit Aken.

Zodra de lijnen 39 en 39B voor het verkeer werden opengesteld, werden ze geëxploiteerd door de spoorweg van de Belgische staat voor rekening van de concessiehouder. Op de lijn Moresnet – Kelmis reden er in het begin alleen goederentreinen. Bij aankomst losten ze kolen terwijl ze bij het vertrek limonade en producten van de zinkmijn meenamen. De limonade werd geproduceerd in



▲ Plan van lijn 39B

een plaatselijk bekende onderneming en was bestemd voor uitvoer naar Engeland. In het voorbijrijden bediende de lijn nog drie andere ondernemingen: de voederhandel van Schyns, de steengroeve Klinkenberg en een zagerij.

Door het verdrag van Versailles na de Eerste Wereldoorlog kwam de hele streek terug bij België. De Belgische staat nam in 1925 de concessie van de lijnen 39 en 39B over. Omdat de inwoners van Kelmis een snelle verbinding wilden met Herbesthal, werd op 29 maart van hetzelfde jaar een dienst reizigerstreinen ingevoerd op lijn 39B. In plaats van een lokale tramlijn op te richten, wat voor de hand lag, organiseerde de Belgische administratie een pendeldienst van reizigerstreinen tussen Kelmis en Moresnet in aansluiting met de treinen Plombières-Herbesthal. Hiervoor werd inderhaast een perron in sintels aangelegd op de terminus van Kelmis. Er reed een tiental treinen per dag en zij waren samengesteld uit een stoomlocomotief met tender type 97 en twee of drie reizigersrijtuigen uit Beieren die aan België werden toegewezen als herstelbetaling. Het traject nam tien minuten in beslag. Er werd gereden aan 20 km/u.

Na de Tweede Wereldoorlog moest lijn 39B opboksen tegen de concurrentie van het wegvervoer, de uitputting van de plaatselijke zinkmijn en de geleidelijke sluiting van de verwerkingsfabriek van mineralen. Tot grote verrassing van de reizigers en de verantwoordelijken van de fabriek van Vieille Montagne werd ze buitendienst gesteld op 18 mei 1952. Tegelijkertijd werd op lijn 39 gestopt met vervoer in het stuk tussen de uitgang van de tunnel van Botzelaer, Plombières, Moresnet en de vertakking in Mühlbach. Vier jaar later werden de spoorwegstaven weggenomen. Wat er nog overblijft van lijn 39 is de verbinding tussen de stations van Montzen en Welkenraedt.

En lijn 39B? Zij is een wandelroute langs de «Gueule» geworden. In Kelmis is elk spoor van industriële activiteit verdwenen met uitzondering van het gebouw van de administratieve zetel van Vieille Montagne. Wat de tram naar Aken betreft, die werd vervangen door een busdienst.

© Roland Marganne



▲ Kelmis, 1917

