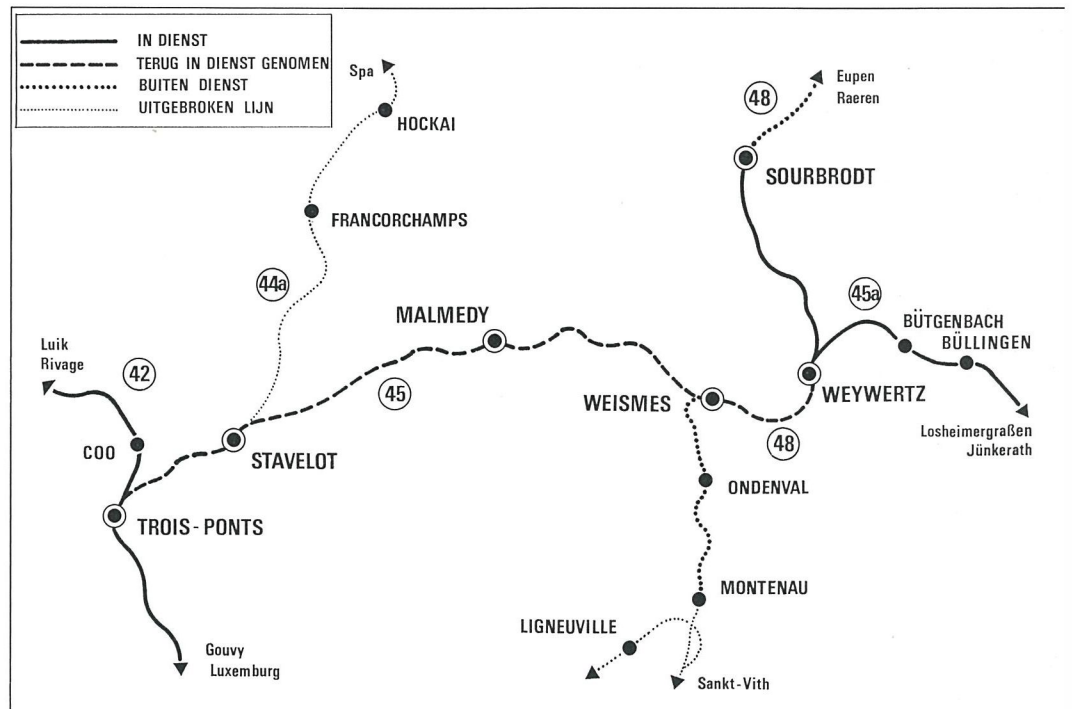


HEROPENING VAN LIJN 45

Trois Ponts – Malmédy – Weismes



EEN TERUGBLIK

In 1873 werd door de inwoners van de Oostkantons, toen nog onder Pruisisch gezag, « het Centraal Comité van Malmédy, Monschau en van de steden Eupen en Stolberg » opgericht.

Dit comité had als hoofddoel de Duitse overheid onder druk te zetten om de streek door het spoor te laten bedienen.

Onder druk van dat comité kreeg de Pruisische overheid door de wet van 15 mei 1882 toestemming voor de aanleg van een spoorlijn van Prüm naar Aken via Monschau, met een vertakking naar Malmédy.

De aanleg van het zuidelijk deel van deze lijn, m.a.w. het lijnvak Monschau – Malmédy, via Weismes, werd in 1885 beëindigd. Op 1 december 1885 werden de lijnvakken Monschau – Weismes (lijn 48) en Weismes – Malmédy (lijn 45) in gebruik genomen.

Sinds het einde van de 19e eeuw al dacht Duitsland eraan Frankrijk binnen te vallen;

het strategisch belang van die lijn was dan ook evident.

Pas na lange onderhandelingen besloten Duitsland en België tussen Malmédy en Stavelot een lijn voor licht vervoer aan te leggen. Die lijn zou 9,1 km lang zijn, 3,7 km op Duits en 5,4 km op Belgisch grondgebied. In Stavelot zou ze aansluiten op lijn 44A (Spa – Trois-Ponts), in dienst sinds 20 februari 1867. Op 5 januari 1914, nauwelijks enkele maanden voor het begin van WO I, werd het lijnvak Malmédy – Stavelot geopend, een gemakkelijke verbinding naar Luik, Brussel of Namen.

De lijn bleef in dienst tot de dienstregelingen van mei 1983 werden gewijzigd en de NMBS besloot ze niet verder te exploiteren. Wegens haar strategisch belang echter werd de lijn in het landsbelang onderhouden.

IN HET LANDSBELANG BEHOUDEN LIJNEN

Artikel 10 van het statuut bepaalt dat de NMBS, telkens wanneer ze wijzigingen aan het net wil aanbrengen om de exploitatiekosten te verminderen, de toestemming van de koning moet vragen. Die toestemming, verleend bij Koninklijk Besluit, sluit de goedkeuring in van verscheidene ministeriële departementen, o.a. die van Landsverdediging.

Daar de vereisten inzake de verdediging van het grondgebied niet altijd met de belangen van de NMBS overeenstemmen, heeft de generale stafchef van de strijdkrachten in 1959 beslist dat de militaire commissaris voor het vervoer, voorzitter van de Interministeriële commissie voor de Spoorwegen (CICF), moet bepalen welke lijnen worden behouden of onderhouden en hoe de desbetreffende werken worden gefinancierd. Die commissie bestaat uit afgevaardigden van de NMBS, van het Ministerie van Verkeerswezen en van Landsverdediging.

Die commissie vestigt er de aandacht op dat bij een gewapend conflict niet alleen de defensieproblemen een rol spelen, maar dat het hele economische leven in het gedrang kan komen door eventuele verkeersmoeilijkheden op het NMBS-net. Op 8 november 1965 werd hierover tussen de NMBS en de Belgische Staat, vertegenwoordigd door het Ministerie van Landsverdediging, een akkoord gesloten. Dit akkoord heeft tot doel enerzijds de beheersprincipes vast te leggen, en anderzijds de lijnen en spoorweginstallaties die niet meer nodig zijn voor de exploitatie, maar uit nationaal belang behouden moeten blijven, opnieuw berijdbaar te maken en te onderhouden.

Daarbij dient te worden aangestipt dat de opeenvolgende herstructureringen van het NMBS-net het aantal km te behouden spoorlijn drastisch verhoogden : op dit moment zowat 200 km.

HET OPNIEUW BERIJDBAAR MAKEN VAN DE LIJNEN TROIS-PONTS – WEISMES (LIJN 45) EN WEISMES – WEYWERTZ (DEEL VAN DE LIJN 48)

Er moet hier aan herinnerd worden dat de strijdkrachten over 't algemeen de spoorweg als transportmiddel verkiezen voor hun eenheden, omdat die vervoerwijze grote voordelen biedt voor het transport van zwaar en omvangrijk materieel, zoals legervoertuigen.

Dank zij het vervoer per spoor :

- is er geen verkeershinder;
- zijn er geen risico's voor ongevallen met burgervoertuigen;
- wordt het wegdek niet beschadigd;

wordt voorkomen dat de troepen vermoeid en het materieel onklaar zouden raken nog voor ze op het oefenterrein zijn.

Die voordelen van het spoor zorgen jaarlijks voor talrijke « militaire treinen » die volgens hun bestemming zowel de gewone sporen als de in het landsbelang behouden lijnen berijden.

De NMBS en de CICF hebben onlangs hun beleid inzake de lijnen van landsbelang, opnieuw overwogen. Het bleek immers dat door de herschikking van de militaire domeinen in Wallonië de gebruikelijke reismwegen veranderden en dat het wenselijk was lijn 45, alsook het baanvak Weismes – Weywertz van de lijn 48 te heropenen.

Die maatregelen maken het immers mogelijk :

het militair kamp van Elsenborn verder per spoor via het station Sourbrodt te bedienen, omdat enerzijds het lijnvak Raeren – Sourbrodt van de lijn 48 in juni 1989 werd gesloten en anderzijds het lijnvak Weywertz – Sourbrodt op diezelfde lijn verder werd geëxploiteerd;

een verbinding tot stand te brengen tussen de netten van de NMBS en de DB via Losheim en Jünkerath die het gebruik van het spoorknoppunt Aken overbodig maken (de DB ging in principe akkoord om ook in vredestand bepaalde spoorweginfrastructuren te gebruiken; hiertoe heeft ze op haar net het baanvak Losheim – Jünkerath opnieuw berijdbaar gemaakt);

geld- en tijdwinst te boeken voor de eenheden die in België gelegerd zijn en op oefening gaan in de BRD of voor sommige BSD-eenheden (Belgisch Stijdkrachten in Duitsland) die naar Elsenborn gaan.

Rekening houdend met die voordelen werd er een akkoord gesloten tussen CICF en de NMBS om lijn 45 te heropenen. De financieringsmodaliteiten en exploitatievoorwaarden werden gezamenlijk uitgewerkt. De werken konden spoedig aanbesteed worden zodat de heropende lijnvakken vanaf eind augustus 1989 konden worden bereden.

In 1990 zullen er al een 50-tal treinen met militair materieel over deze heropende lijnvakken sporen. Meer dan de helft van die treinen heeft de BRD als herkomst of bestemming.

BELANGRIJKE WERKEN

Aangezien het tijdschema voor het herstellen van de lijn erg krap was, werd een uitzonderlijke procedure gevolgd om in een zeer korte tijd een zo goed mogelijk resultaat te behalen. Met de goedkeuring van de Algemene Diensten van de NMBS werd het district Zuidoost als opdrachtgever van het werk aangeduid. In maart 1989 begonnen de werken.

De voordelen van het spoor zorgen dagelijks voor talrijke « militaire treinen » die volgens hun bestemming zowel de gewone sporen als de in het landsbelang behouden lijnen berijden.

Na 1990 zullen er al een 50-tal treinen met militair materiaal over deze heropende lijnvakken sporen.

Eerst werden er 16 000 dwarsliggers vervangen : 13 000 op lijn 45 en 3 000 op het opnieuw berijdbaar te maken lijnvak Weywertz – Weismes. De oude metalen en houten dwarsliggers werden vervangen door betonnen dwarsliggers. Deze werken werden uitgevoerd met een gespecialiseerd voertuig, de « P 811 » in spoorjargon. Met deze machine kon zowat 500 meter spoor per dag worden vernieuwd.

Bovendien werden 4,1 km spoorstaven van 40 kg vernieuwd en werden sterkere spoorstaven van 50 kg gelegd.

De bedding van de lijn werd volledig vernieuwd en de spoorinstallaties te Stavelot, Malmédy en Weismes werden vereenvoudigd.

Ook de overwegen werden aan het nieuwe gebruik van de lijn aangepast. Alleen al op het lijnvak Trois-Ponts – Weismes zijn er 33 overwegen van 4e categorie en 2 van 3e categorie. Daarbij komen nog 7 overwegen van 4e categorie op het lijnvak Weywertz – Weismes. Op dit ogenblik worden zes ervan door de NMBS elektrisch bediend.

Ook bouwkundige werken, zoals de vervanging van een brug te Weywertz, werden uitgevoerd.

De werken werden door het Ministerie van Landsverdediging ten laste genomen en beliepen 55 640 000 fr. Voor de NMBS werden ongeveer 30 000 werkuren uitgevoerd.

De spoorwerken in eigen beheer bedroegen 47 714 000 fr., terwijl de werken voor elektriciteit en seininrichting 6 871 000 fr. beliepen; aan privé-firma's werd 1 055 000 fr. betaald voor allerlei werken.

DE EXPLOITATIE VAN DE LIJN

Daar de lijn en haar vertakking sterk hellend en bochtig zijn, is de treinlast beperkt tot 500 t en wordt een diesellocomotief van de reeks 55 gebruikt.

De lijn zal vooral door militaire konvoien worden bereden. Tussen de NMBS en het Ministerie van Landsverdediging werd evenwel overeengekomen om de lijnen 45 A en 48 voor het vervoer van handelsgoederen, alsook voor de organisatie van toeristische rondritten te gebruiken.

Daar het een enkelspoorlijn met vereenvoudigde exploitatie betreft, m.a.w. met een beperkte seininrichting, is de snelheid beperkt tot maximum 40 km/u.

EN DE VENNBahn?

Tot eind juni 1989 werden Sourbrodt en de lijn 45 A (Weywertz – Büllingen – Duitsland via Losheimergraben) bediend (alleen goederen) via de lijnen 49 (Welkenraedt – Eupen – Raeren) en 48 (Raeren – Sourbrodt – Weywertz).

Die lijn 48, de « Vennbahn » of Veenlijn, is in meer dan één opzicht uitzonderlijk. Zij werd immers door Duitse constructeurs op het einde van de 18e eeuw aangelegd omdat de streek destijds krachtens een beslissing van het congres van Wenen van 1815 tot Duitsland behoorde. Er zijn trouwens nog enkele opmerkelijke Duitse spoorweginstallaties te bewonderen, zoals de seininrichting van de stations Raeren en Sourbrodt.

Behalve de bediening van de streken en van sommige militaire installaties, wilden de bouwers een directe verbinding, uitsluitend via een Duitse lijn, tussen de streek van Aken – Keulen naar Trier, Luxemburg en de Moezel (die toen ook voor een groot gedeelte tot Duitsland behoorde).

Op het einde van WO I bepaalde het verdrag van Versailles van 1919 dat verschillende gebieden, zoals dat van Eupen, Malmédy en Sankt Vith, bij België moesten worden aangehecht. Hierdoor werd de lijn 48 Belgisch. Tussen Raeren en Kalterherberg loopt de lijn nochtans meermaals op Duits grondgebied, hoewel de NMBS toch eigenaar is van het spoor, van de instellingen, gebouwen en aanhorigheden. Door die eigenaardigheid kwam een specifieke reglementering tot stand o.a. inzake de infrastructuur (bijv. de seininrichting van de overwegen).

Via een bebost en heuvelachtig landschap geeft de pittoreske Vennbahn toegang tot de hoogvlakten van het Oosten van België. De lijn klimt als het ware van Raeren naar Sourbrodt en loopt over de Hoge Venen (hoogste punt te Sourbrodt : 562 m).

De laatste tijd bleek dat voor de verdere exploitatie grote vernieuwingswerken nodig waren, die het bestaande of te verwachten vervoer niet kon rechtvaardigen.

Omdat het nochtans wenselijk bleek de bediening per spoor van het militaire kamp van Elsenborn verder te zetten via het station van Sourbrodt, werd een andere oplossing gezocht. Na onderzoek werd beslist lijn 45 Trois-Ponts – Weismes en het lijnvak Weismes – Weywertz van lijn 48 (zie artikel) opnieuw in dienst te stellen, en het lijnvak Raeren – Sourbrodt vanaf 30 juni '89 niet meer te exploiteren.

Heeft deze beslissing de volledige verdwijning van het spoorverkeer op dat schilderachtige stuk van de Vennbahn tot gevolg?

Dat is helemaal niet zeker, vermits er onderhandelingen lopen tussen de NMBS en een vereniging, gesteund door de Duitstalige Gemeenschap, die op dat lijnvak toeristische rondritten wil organiseren.

Misschien zien we dan binnenkort opnieuw treinen sporen in deze zowel 's zomers als 's winters uitermate aantrekkelijke streek. □

Daar de lijn en haar vertakking sterk hellend en bochtig zijn, is de treinlast beperkt tot 500 t en wordt een diesellocomotief van de reeks 55 gebruikt.

Via een bebost en heuvelachtig landschap geeft de pittoreske Vennbahn toegang tot de hoogvlakten van het oosten van België.