

welkenraedt - eupen : de heropening

3 juni 1984. Na een tijdspanne van iets meer dan 25 jaar werd het gedeelte Welkenraedt – Eupen van lijn 49 voor het reizigersverkeer heropend. Terzelfdertijd werd het geëlektrificeerd en kreeg Eupen een nieuw station : zo zijn Eupen en omgeving rechtstreeks met de rest van het nationale net verbonden.

Lijn 49

De lijn 49 werd in de vorige eeuw aangelegd. Daar het betrokken gebied in die tijd onder Pruisisch bewind stond, waren het Duitse maatschappijen die de verschillende baanvakken in dienst stelden : Herbesthal – Eupen in 1864, Walheim (nu West-Duitsland) – Raeren in 1885 en Raeren – Eupen in 1887. De lijn was aldus een onderdeel van de spoorwegverbindingen die zich door de hoogvlakten van het huidige Oost-België heen slingerden (zie het stukje over de Vennbahn). Aanvankelijk was het een verbinding op enkelspoor, maar het baanvak Welkenraedt – Eupen kreeg in 1917 een tweede spoor, dat echter vóór de 2^e wereldoorlog werd opgebroken.

In 1920 kwam de lijn tot Raeren in Belgische handen als gevolg van de grenswijzigingen tussen België en Duitsland, bepaald in uitvoering van het Verdrag van Versailles uit 1919, na afloop van de eerste wereldoorlog.

Tussen Herbesthal en Raeren bestond er een reizigersdienst, die op 29 maart 1959 naar de weg werd overgeheveld. Het goederenvervoer tot Raeren en verder bleef evenwel altijd behouden.

heropening voor het reizigersverkeer van het baanvak Welkenraedt – Eupen. Jaar na jaar kregen de plannen meer gestalte en werden ze aangepast aan de voor het reizigers- en goederenverkeer uitgewerkte reorganisaties. Daarom werd er besloten het baanvak te elektrificeren, bepaalde spooraanpassingen in volle baan uit te voeren en het sporenplan in het station Eupen te vereenvoudigen. Herbesthal kreeg immers de behandeling van wagenladingen

toegewezen. Daarnaast kwam de beslissing om in Eupen een nieuw stationsgebouw voor reizigers- en stukgoedverkeer op te trekken.

Spoorwerken

Aan de uitrit van het station Welkenraedt werd het tracé aan het begin van de lijn over een afstand van 900 m grondig gewijzigd : het verkeer naar Herbesthal en Eupen werd van in het begin gescheiden en de bochtstraal werd vergroot om de toegestane snelheid te verhogen.

Het station Eupen, richting Welkenraedt.



Heropening en aanpassing

In de loop van de jaren 70 leidden verschillende overwegingen tot de

De Vennbahn

De lijn 48 Raeren – Weywertz en, bij uitbreiding, haar zijlijn Weywertz – Büllingen (lijn 45a) wordt vaak de « Vennbahn » of Venenlijn genoemd.

Het begin

Deze verbinding draagt ook wel de naam « Monschaubahn » (lijn naar Monschau) en vormt met lijn 49 (Welkenraedt – Raeren), het enige nog geëxploiteerde stuk van een vrij belangrijk net dat gedurende de 19e en in het begin van de 20e eeuw in deze streek aangelegd werd : Aken (Stolberg) tot Sankt-Vith met uitlopers tot Steinebruck (naar Prüm – BRD) en Lengeler (naar Ulflingen (Troisvierges) – Luxemburg). Als aanvulling van deze lijn, de werkelijke Veenlijn, waren er andere verbindingen : Herbesthal tot Raeren via Eupen, Weywertz tot Losheimergraben (naar Junkerath – BRD), Weismes tot Trois-Ponts, Born tot Vielsalm en Sankt-Vith tot Gouvy. Deze lijnen werden grotendeels door Duitse maatschappijen aangelegd : krachtens de beslissingen van het Congres van Wenen van 1815 stond het gebied in die tijd onder Pruisisch gezag. Afgezien van sommige militaire overwegingen was het niet alleen de bedoeling de betrokken gebieden te bedienen, maar ook de streek van Aken en Keulen met een volledig Duitse lijn te verbinden met Trier, de Moezel (die toen ook grotendeels op Duits grondgebied lag) en met Luxemburg. Op die lijn was er dan ook veel verkeer, zowel van reizigers als goederen (vooral cokes). Dit was een voldoende reden om het spoor te verdubbelen en belangrijke installaties op te trekken, zoals te Sankt-Vith een wagenwerkplaats waar 700 personen werden tewerkgesteld.

Bijzondere toestand

Na de eerste wereldoorlog bepaalde

het Verdrag van Versailles van 1919 dat verscheidene streken bij België moesten worden aangehecht; zo gingen de daar aangelegde voormelde lijnen in Belgische handen over.

Tussen Raeren en Kalterherberg loopt lijn 48 echter meermaals Duitsland binnen. De NMBS, exploitant en eigenaar van spoorbedding, gebouwen en aanhorigheden, bedient aldus de « Belgische » stations van de Duitse plaatsjes Roetgen, Lammersdorf en Kalterherberg.

Deze eigenaardige situatie heeft geleid tot een bijzondere reglementering betreffende zowel infrastructuur (nabuuerschap, verkeerssignalering van de OW's enz.) als exploitatievoorwaarden en toe te passen tarieven.

Uitrusting

Net als de verbinding Welkenraedt – Raeren, loopt de lijn Raeren – Büllingen (56,1 km) heden over de hele afstand op enkelspoor. Er zijn geen tunnels maar wel twee viaducten : Reichenstein, tussen Monschau en Kalterherberg en Bütgenbach, vóór het station met dezelfde naam. Van Raeren tot Sourbrodt stijgt de lijn bijna voortdurend (tot 17 ‰) om over de Hoge Venen te raken (maximumhoogte te Sourbrodt : 562 m).

De lijn mag bij normale exploitatie (alleen goederen) tegen 40 km/u. bereden worden. Kruisen is mogelijk te Roetgen, Lammersdorf, Kalterherberg, Sourbrodt en Weywertz.

De belangrijkste OW's zijn van het

Het station Eupen, richting Raeren.



Tot Eupen bedraagt die nu inderdaad 90 km/u. Te velde moest het spoor op enkele plaatsen uitgelijnd worden en waren de straalbogen hier en daar aan verbetering toe.

Te Eupen waren de werken omvangrijker. De brug bij de inrij van het station over de provinciale weg naar Aken werd vernieuwd en verbreed om het wegverkeer vlotter te laten verlopen.

In het station zelf werd het sporenplan sterk vereenvoudigd.

De oude opstel – en de los – en laadsporen werden opgebroken en door drie nieuwe vervangen : twee doorrijsporen (een langs het perron en een voor uitwijkingen en rangeerbewegingen) en een doodlopend spoor langs het perron (zie schema's).

Elektrificatie en seininrichting

Het enkelspoor, alsook de drie sporen van het station Eupen, kreeg een bovenleiding, die door het bestaande onderstation van Welkenraedt gevoed wordt.

Overigens zijn er twee 1 000 V-kabels voor de seininrichting, de spoorstroomkringen en het al-relaisseinhuis dat in het nieuwe reizigersgebouw werd ondergebracht. Een nieuw gepupiniseerde telefoonkabel werd eveneens gelegd en tot Raeren verlengd. Door de nieuwe verkeersomstandigheden was het nodig de seininrichting aan te passen : bij de inrit van zowel Eupen als Welkenraedt staan er nu stop – en waarschuwingssenen. Aangezien het baanvak betrekkelijk kort is (ongeveer 5,5 km), zijn er geen bloksecties tussenin. De overwegen werden gewijzigd en behoren nu tot de 2e categorie : rode knipperlichten en halve slagbomen.

Een nieuw gebouw

Het nieuwe stationsgebouw staat iets meer naar het westen dan het vorige en heeft 3 verdiepingen. De benedenverdieping (straat) omvat de hal die uitgaat op de trap naar wachtzaal en loketten. Hier liggen eveneens de lokalen voor aanneming en opslag van colli, alsook de laadhelling voor

vrachtwagens en een helling naar de perrons.

Op de middenverdieping (perrons) strekt zich de twee verdiepingen hoge wachtzaal uit. De zo ontstane ruimtelijke indruk wordt nog versterkt door het licht dat door de grote ramen overvloedig binnenvalt. In de versiering voert rood de boventoon. Vanuit het lokaal achter de loketten wordt het station beheerd : dienst ontvangsten, al-relais bedieningspaneel enz. Op de hoogste verdieping bevindt zich de relaiszaal.

De nieuwe reizigersdienst

Al deze aanpassingen en vernieuwingen komen ten goede aan de nieuwe reizigersdienst, die op 3 juni 1984 ingegaan is (nieuw

spoorboekje, tabel 33)

Deze dienst bestaat uit twee soorten treinen : IC- en stoptreinen. De 4 IC-treinen staan in voor de verbinding Eupen – Oostende, terwijl de stoptreinen tussen Eupen en Spa – Geronstère rijden, met aansluiting te Verviers – Centraal. Op werkdagen vertrekken er aldus 15 reizigerstreinen tussen 6 u. 01 en 20 u. 42 uit Eupen en komen er evenveel aan.

Die dertig ritten die bij het goederen- en dienstverkeer komen, betekenen voor het spoorwegaanbod in de streek rond Eupen een grondige wijziging en... vernieuwing. Laten wij hopen dat zowel de streek als de spoorweg er de vruchten van kunnen plukken.

LRG

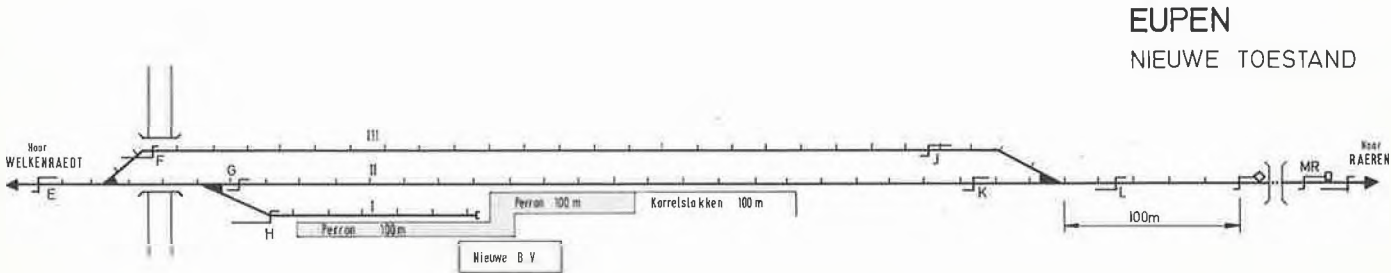
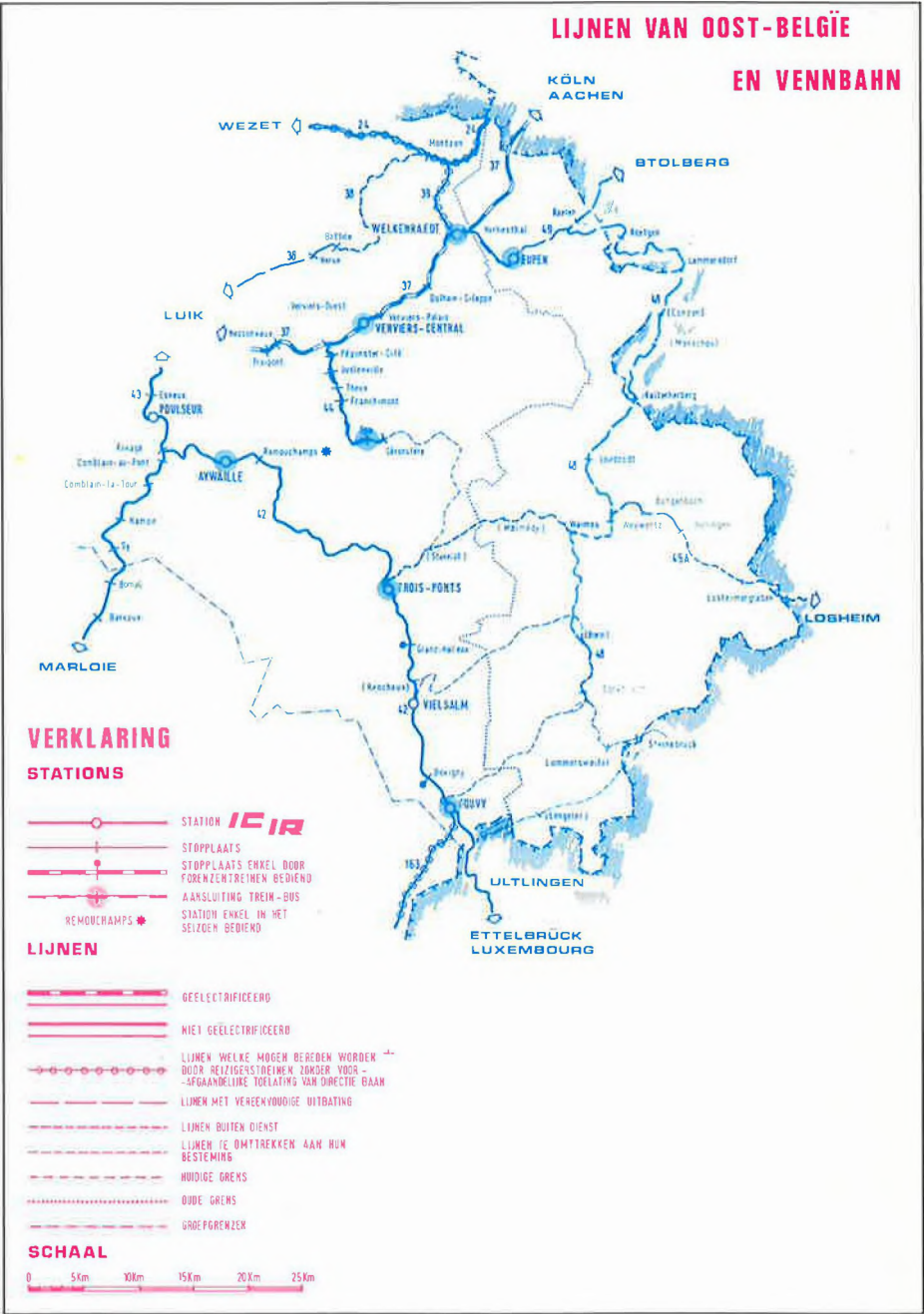
Het nieuwe station van Eupen.



dienstbetoon te ontwikkelen : uitstekende ligging aan de voet van de Hoge Venen en de Eifel; nabijheid van de stuwdammen; een tweetaligheid die in de handelsbetrekkingen goed van pas komt.

Dit laatste kenmerk (tweetaligheid met Duits als overwegende taal) verklaart waarom 9 gemeenten (Amel, Büllingen, Burg-Reuland, Bütgenbach, Eupen, Kelmis, Lontzen, Raeren en Sankt-Vith) het Duitstalig gebied vormen (met faciliteiten voor de Franstaligen). Dit stelsel werkt andersom (Frans met faciliteiten voor het Duits) in de gemeenten Malmédy en Weismes in het Franstalige gewest. De inwoners van het Duitstalige gewest vormen trouwens de derde gemeenschap van België (Duitstalige gemeenschap), die sedert januari 1984 over eigen instellingen beschikt (Raad en Executieve).

Buiten deze politieke organisatie om zijn de Oostkantons in vele economische sectoren bedrijvig : er is niet alleen mechanische en elektrische nijverheid, maar ook worden de natuurlijke rijkdommen druk aangewend : landbouw en veeteelt (zuivelprodukten), bosbouw, toerisme in de vallei van de Our of in Hertogenwald en in de Venen (een goede kennis van dit gebied is soms noodzakelijk, alsook aangepaste uitrusting), watersport op sommige watervlakten en ski (langlaufen of alpineskiën) in de winter...



spoor-wegtype (inschakeling als de trein over een pedaal rijdt) en de verkeerssignalering ervan is in voorkomend geval aan de Duitse verkeersregels aangepast.

In de meeste stations is er Belgische seininrichting; Raeren en Sourbrodt hebben echter een Duitse seininrichting met seinarmen.

Verkeer

Normaal rijden er, van maandag tot en met vrijdag, dagelijks twee goederentreinen vanuit Montzen heen en terug.

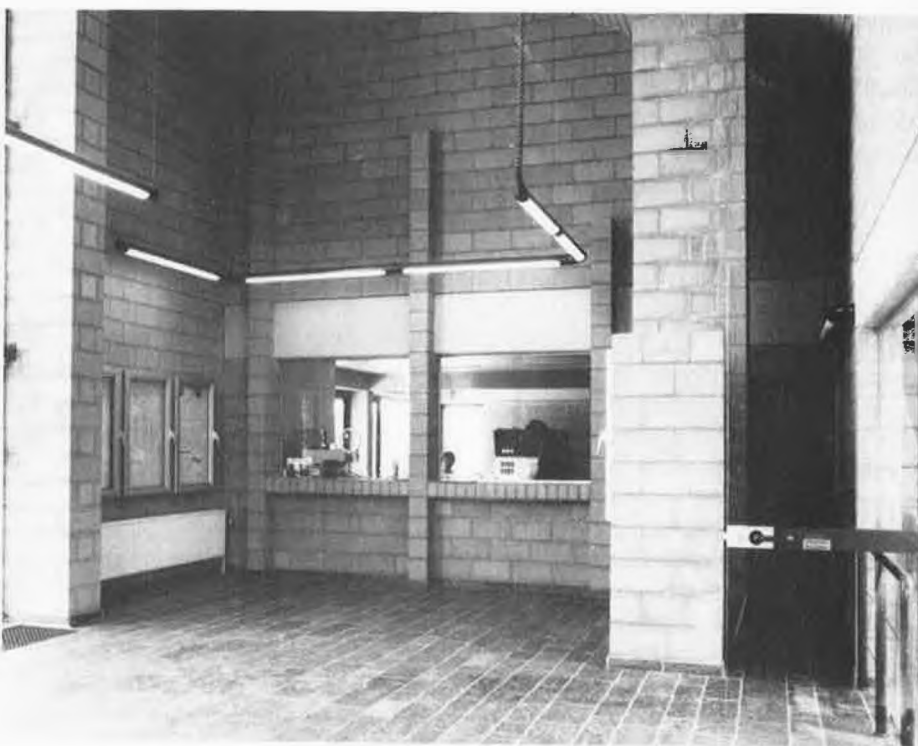
De ene bedient Raeren, Roetgen en Lammersdorf; de tweede, Kalterherberg, Sourbrodt, Weywertz, Bütgenbach en Büllingen.

De aangevoerde goederen zijn vooral meststoffen, veevoeders, bruinkoolbriketten voor verwarming, landbouwmachines en militair materieel voor het kamp van Elsenborn, dat door Sourbrodt bediend wordt.

Als vertrekkende goederen vermelden we vooral hout voor papierfabrieken, militair materieel alsook machines en industriële ovens te Lammersdorf (gieterij Junker, waar meer dan 1 000 mensen werken).

Het station Raeren verzendt wol en bepaalde industriële uitrustingen. Maar het station is vooral belangrijk als grenspunt België – Duitsland (reisweg Montzen – Welkenraedt – Eupen – Raeren – Stolberg) voor alle buitengewoon vervoer bij vertrek, aankomst of in doorvoer.

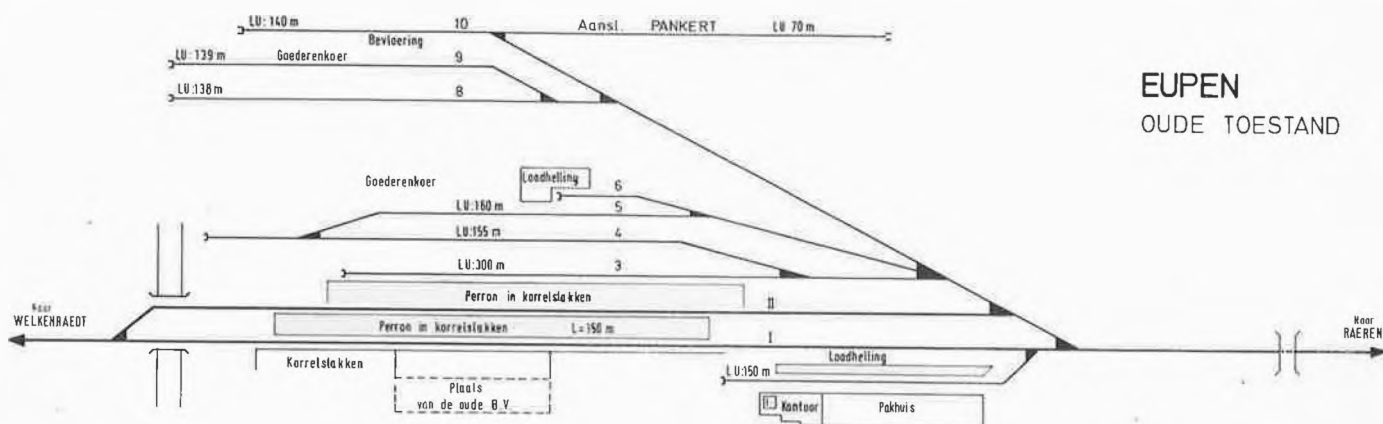
Eupen en de Oostkantons



De loketten en de wachtzaal van het nieuwe station.

Eupen ligt aan de samenvloeiing van Vesder en Helle, en telt bijna 17 000 inwoners, die overwegend Duitstalig zijn. In de 14e en 15e eeuw kende de stad een hoge bloei toen de wevers Brugge en Gent verlieten om zich daar te vestigen. Vele patriciërshuizen getuigen nu nog van de rijkdom van de toenmalige lakenhandelaars. Heden ten dage is er nog

textielnijverheid, maar nu zijn er in de stad nog andere nijverheidstakken : de Eupense kabelfabriek, chocoladefabriek Jacques, de opwekking van elektrische energie (stuwdam op de Vesder), de verschillende ondernemingen in de industriezone enz. Eupen heeft overigens de troeven van het gebied uitgespeeld om de toeristische activiteiten en het



EUPEN
OUDE TOESTAND