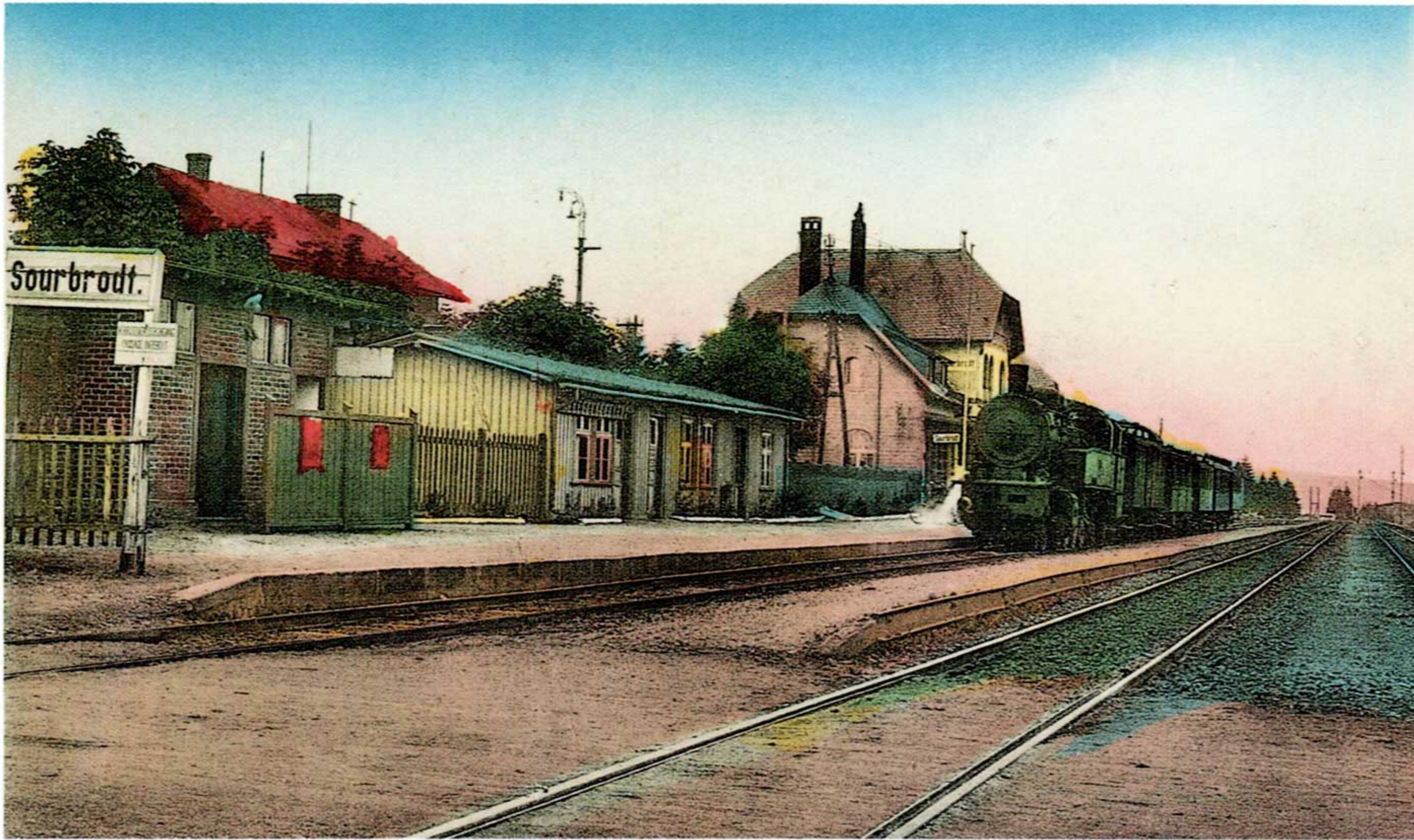


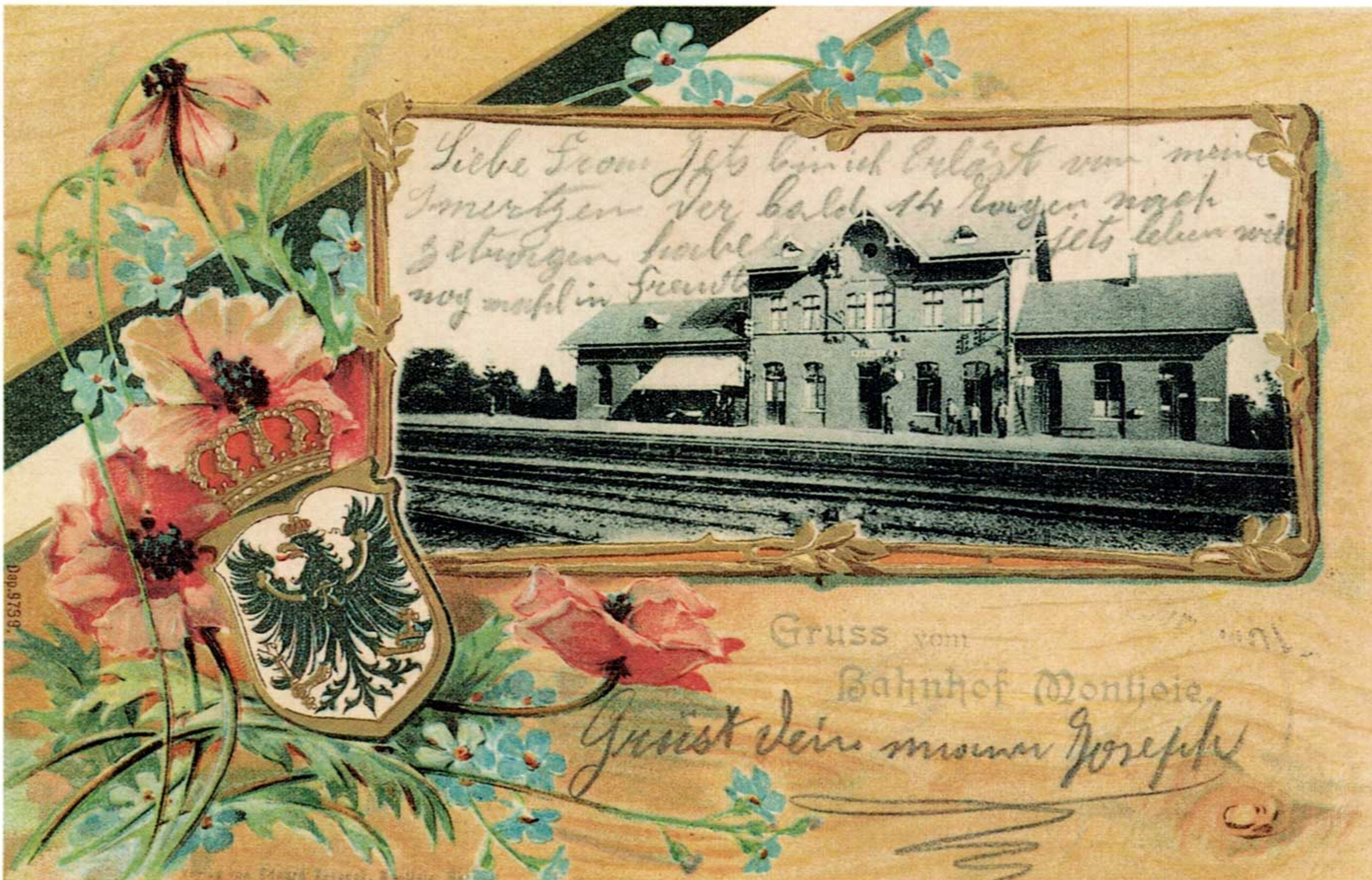
VENNBAHN



**DAMALS UND HEUTE
HIER ET AUJOURD'HUI
VROEGER EN NU**



Postkarte von / Carte postale de / Prentbriefkaart van: H. Gombert, St. Vith



Postkarte von / Carte postale de / Prentbriefkaart van H. Ruland

Zum Geleit

Liebe Vennbahnfreunde,

als am 2. Juni 1990 die Vennbahnlinie 105 Jahre nach der feierlichen Eröffnungsfahrt im Beisein hoher Würdenträger und einer großen Zahl von Eisenbahnfreunden wieder in Betrieb genommen wurde, konnten die Organisatoren und freiwilligen Helfer mit Sicherheit nicht ahnen, welchen Erfolg ihnen in den darauffolgenden Monaten beschieden sein würde.

Viele tausend Besucher aus nah und fern machten von der Möglichkeit Gebrauch, die wohl urwüchsigste Hochmoorlandschaft Europas per Eisenbahn im Schnecken tempo zu genießen.

Unsere Grenzregion im Herzen der EUREGIO kann sich rühmen, einen attraktiven touristischen Pluspunkt ihr eigen zu nennen, der Flora und Fauna in ihrer natürlichen Gegebenheit wahrt.

Das vorliegende Werk versteht sich als eine anschauliche Dokumentation eines gelungenen Beitrages zur »harmonischen« Tourismusentwicklung, eines Beitrages, der überdies territoriale und kulturelle Grenzen auf das Abstellgleis der geschichtlichen Vergangenheit verbannt.

Ich möchte mir die Gelegenheit nicht nehmen lassen, allen Personen und Institutionen zu danken, die es ermöglicht haben, diese Broschüre zu erstellen. Mein ganz besonderes Dankeschön gilt dem Naturparkzentrum Botrange, das keine Opfer gescheut hat, die Ausstellung, aus der dieses Heft hervorgegangen ist, so interessant wie möglich zu gestalten.

Idee und Koordination dieser bemerkenswerten Broschüre lagen in der bewährten Verantwortung von Herrn M. Lejoly, Beigeordneter Bezirkskommissar.

Joseph Maraite

Minister-Präsident der Exekutive
der Deutschsprachigen Gemeinschaft

Avant-propos

Chers amis de la Vennbahn,

Le 2 juin 1990, lorsque 105 ans après son inauguration, la Vennbahn a été remise en service en présence de hauts dignitaires et de nombreux amis des chemins de fer, les organisateurs et volontaires ne pouvaient imaginer l'ampleur du succès que leur entreprise allait connaître par la suite.

Plusieurs milliers de visiteurs venus de partout ont mis l'occasion à profit pour découvrir en train un des paysages fagnards les mieux conservés d'Europe.

Notre région frontalière au coeur de l'EUREGIO a la chance de renfermer en son sein ce pôle touristique où flore et faune sont conservés dans leur état naturel.

Le présent ouvrage illustre une contribution réussie à un développement harmonieux du tourisme, une contribution qui a de plus remis des frontières territoriales et culturelles sur une voie de garage de l'histoire.

Je voudrais saisir l'occasion qui m'est donnée ici pour remercier les personnes et institutions grâce auxquelles ce fascicule a pu être réalisé. Mes remerciements tout particuliers vont à l'adresse du Centre Nature de Botrange qui n'a reculé devant aucun effort pour rendre l'exposition à la base de ce cahier aussi intéressante que possible.

Idée et coordination de cette remarquable brochure se trouvaient sous la responsabilité efficace de Monsieur M. Lejoly, Commissaire d'Arrondissement adjoint.

Joseph Maraite

Ministre-Président de l'Exécutif
de la Communauté germanophone

Ten geleide

Beste vrienden van de »Vennbahn«,

Toen op 2 juni 1990 de »Vennbahn« 105 jaar na de plechtige inhuldiging weer in dienst werd gesteld in aanwezigheid van dignitarissen en talrijke liefhebbers van het spoor, konden de organisatoren en vrijwillige helpers niet weten, wat voor een succes hun onderneming in de volgende maanden zou boeken.

Duizenden bezoekers hebben intussen van de mogelijkheid gebruik gemaakt, om één van de meest ongerepte hoogveenlandschappen in Europa met de trein genoeglijk te ontdekken.

Ons grensgebied in het hart van de EUREGIO mag zich gelukkig prijzen, deze toeristische trekpleister waar flora en fauna in hun oorspronkelijkheid zijn bewaard zijn eigen te kunnen noemen.

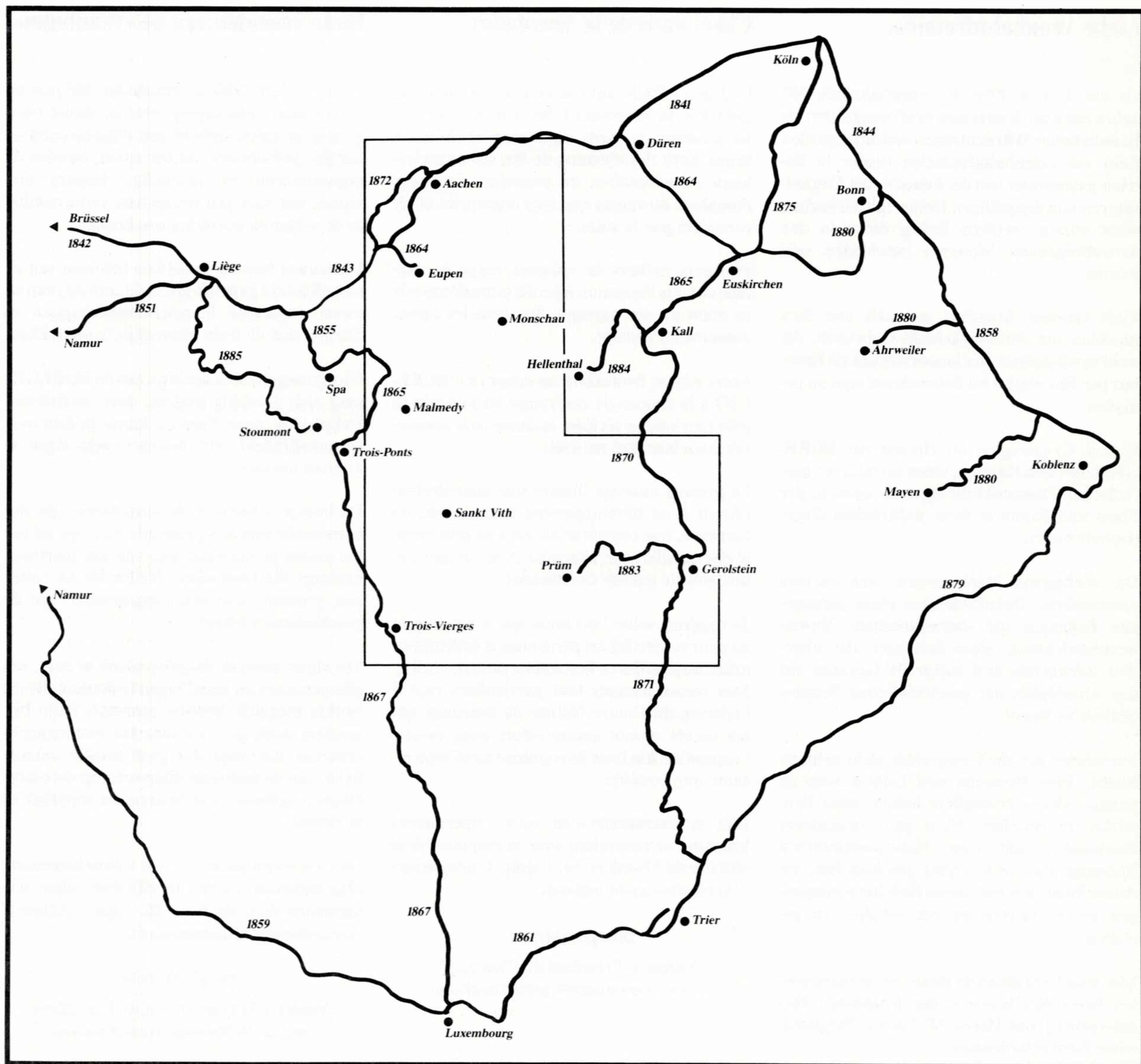
Dit boekje is bedoeld als aanschouwelijke documentatie over een geslaagde bijdrage tot een harmonische ontwikkeling van het toerisme, bijdrage die bovendien territoriale en culturele grenzen naar een rangeerspoor van de geschiedenis verbant.

Ten slotte neem ik de gelegenheid te baat, om alle personen en instellingen te danken die dit boekje mogelijk hebben gemaakt. Mijn bijzondere dank gaat uit naar het Natuurparkcentrum Botrange dat geen moeite ontzien heeft, om de tentoonstelling waarop deze brochure is gebaseerd zo interessant mogelijk in te richten.

Idee en coordinatie van die opmerkenwaardige brochure werden in efficiënte wijze verantwoord door de Heer M. Lejoly, Adjunct-Arrondissementscommissaris.

Joseph Maraite

Minister-Voorzitter van de Executieve
van de Duitstalige Gemeenschap



Als die Vennbahn 1882 endlich bewilligt wurde, war der Eifel-Ardennen-Raum bereits an den Rändern von Bahnlinien umsäumt sowie zweimal von Nord nach Süd durchquert.

Die im mittleren Teil des Heftes aufgeführten Karten befassen sich mit der auf diesem Plan eingegrenzten Region.

Lorsque l'autorisation de construire la Vennbahn fut enfin octroyée en 1882, les marches de la région Eifel-Ardennes étaient déjà sillonnées de lignes de chemin de fer et la région elle-même traversée deux fois du Nord au Sud.

Les cartes au centre du cahier reprennent le secteur encadré sur ce plan.

Toen in 1882 de bouw van de »Vennbahn« eindelijk werd goedgekeurd omboorden spoorweglijnen reeds het gebied van Eifel en Ardennen, en de streek werd daarenboven door twee lijnen in de richting noord-zuid doorkruist.

De kaarten in het midden van dit boekje tonen de op dit plan omliggende zone.

Die private Phase des Eisenbahnbaus

In der ersten Phase der industriellen Revolution wurden die Bahnen von privaten Unternehmern und Gesellschaften gebaut. Diese waren gezwungen, diejenigen Strecken auszusuchen, die bei möglichst niedrigen Baukosten möglichst viele Frachten versprachen - also zwischen Industriezentren im Flachland oder längs Flußläufen. So entstand 1841/43 am Nordrand von Ardennen und Eifel als erste Bahn die Linie Antwerpen - Brüssel - Lüttich - Aachen - Köln. Viele private Projekte quer durch den Eifel-Ardennen-Raum in den folgenden Jahrzehnten jedoch scheiterten.

gekürzt aus: R. Marganne, *Le chemin de fer dans le Canton de Saint-Vith*, in: *transfer n° 3*, Lüttich 1983

Der preußische Staat als Bahnunternehmer

Die deutsche Reichsgründung 1871, unter preußischer Vorherrschaft, brachte einen grundlegenden Meinungswandel der staatlichen Einrichtungen zur Eisenbahn mit sich. Die Privatkonzessionen wurden von der staatseigenen Preußischen Staatsbahn übernommen. 1880 wurde die rheinische Eisenbahngesellschaft verstaatlicht. Diese Gesellschaft betrieb zahlreiche Strecken im westrheinischen Gebiet.

aus: Marganne, idem

Die »Minette«

Luxemburg mit seinen reichen Eisenerzvorkommen im Süden (die »Minette«) war seit 1842 im deutschen Zollverein. Nach dem Sieg über Frankreich annektierte Deutschland das lothringische Erzbecken. Der Eisenbahnvertrag mit Luxemburg von 1872 führte schließlich dazu, daß immer mehr deutsche Industriebetriebe sich dort ansiedelten, und schließlich stand die ganze luxemburgische Wirtschaft unter deutschem Einfluß.

Diese neuen Umstände (Verstaatlichung der Bahnen und das neue luxemburgisch-lothringische Revier unter deutscher Kontrolle) ebneten schließlich den bergigen Weg über Venn und Eifel.

La phase privée de la construction des chemins de fer

Durant la première phase de la révolution industrielle, les chemins de fer furent construits par des entreprises et des sociétés privées. Celles-ci étaient obligées de choisir les tracés les plus prometteurs en marchandises, tout en permettant la construction au moindre coût — donc entre les centres industriels en plaine ou le long des rivières. C'est sous ces prémices que se réalisa en 1841/43 la première ligne de chemin de fer longant le nord de l'Eifel et des Ardennes, la ligne Anvers - Bruxelles - Liège - Aix-la-Chapelle - Cologne. Cependant, les années suivantes, de nombreux projets privés à travers la région des Ardennes et de l'Eifel échouèrent.

abrégé de: R. Marganne, *Le chemin de fer dans le Canton de Saint-Vith*, dans: *transfer n° 3*, Liège 1983

L'état prussien, entrepreneur de la Vennbahn

La création de l'Empire Fédéral Allemand, sous l'hégémonie de la Prusse, en 1871, entraîna une profonde modification de l'attitude des pouvoirs publics vis-à-vis du rail. Les concessions privées furent reprises par les Chemins de Fer Prussiens (*Preußische Staatseisenbahn*), eux-mêmes aux mains de l'Etat. Ainsi, la Compagnie des Chemins de Fer Rhénans, qui exploitait nombre de liaisons à l'ouest du Rhin, fut-elle nationalisée dès 1880.

extrait de: Marganne, id.

La »Minette«

Le Luxembourg, riche de ses gisements de minerai de fer dans le sud du pays (la »minette«), faisait depuis 1842 partie de l'union douanière allemande »Zollverein«. Après sa victoire sur la France, l'Allemagne annexa le bassin minier lorrain. En 1872 fut conclu un traité de chemin de fer avec le Luxembourg, qui entraîna l'installation d'un nombre croissant d'entreprises industrielles allemandes dans la région. A la fin, toute l'économie luxembourgeoise était sous influence allemande.

Ce nouvel état de fait (nationalisation des chemins de fer et nouveau bassin luxembourgo-lorrain sous contrôle allemand) nivela finalement le chemin accidenté à travers Fagnes et Eifel.

De aanleg van de spoorwegen door de privé-sector

In de eerste fase van de industriële revolutie werden de spoorwegen door particuliere ondernemingen en maatschappijen aangelegd. Deze waren verplicht, voor lijnen met lage bouwkosten en goede uitzichten op een druk verkeer te kiezen - dus lijnen tussen industriële centra gelegen in vlakten of langs rivieren. Zo ontstond in 1841/1843 aan de noordelijke kant van Ardennen en Eifel de lijn Antwerpen - Brussel - Luik - Aken - Keulen. Talrijke andere projecten van de particuliere sector in het gebied van Eifel en Ardennen daarentegen konden niet worden verwezenlijkt.

ingekort uit: R. Marganne, *Le chemin de fer dans le Canton de Saint-Vith*, in: *transfer n° 3*, Luik 1983

De Pruisische staat, bouwheer van de »Vennbahn«

De oprichting van het Duitse Rijk in 1871 onder Pruisische hegemonie leidde tot een vergaande wijziging van de houding van de overheid ten opzichte van het spoor. De concessies aan particuliere spoorwegmaatschappijen werden door de Pruisische staatspoorwegen (de »Preussische Staatseisenbahn«) overgenomen. Zo werd de »Rheinische Eisenbahngesellschaft« die talrijke verbindingen ten westen van de Rijn exploiteerde al in 1880 genationaliseerd.

uit: Marganne, id.

Het »Minette«

Luxemburg en het ijzerertsrijke zuiden van het land (het »Minette«) maakte sinds 1842 deel uit van de Duitse douane-unie, de »Zollverein«. Na de zege over Frankrijk annexeerde Duitsland het Lotharingse kolenbekken. Het spoorwegverdrag met Luxemburg (1872) leidde uiteindelijk tot de vestiging van meer en meer Duitse industrieondernemingen in die streek. Ten slotte kwam de hele Luxemburgse economie onder Duitse invloed te staan.

Deze nieuwe omstandigheden (nationalisering van de spoorwegen en nieuw Lotharings-Luxemburgs kolenbekken onder Duitse controle) zorgden uiteindelijk voor de nivellering van de heuvelachtige weg over de Hoge Venen en de Eifel.

Die rechtlichen Grundlagen

Les fondements juridiques

De juridische basis

Gesetz = Sammlung

für die

Königlichen Preussischen Staaten.

(Nr. 8864.) Gesetz, betreffend die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes. Vom 15. Mai 1882.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen etc. verordnen, unter Zustimmung beider Häuser des Landtages der Monarchie, was folgt:

§. 1.

Die Staatsregierung wird ermächtigt:

I. Zum Bau einer Eisenbahn:

1) von Königsberg nach Labiau die Summe von 4 924 000 Mark,

13) von Prüm über St. Vith und Montjoie nach Rothe Erde (Aachen) mit Abzweigung von Saimonville oder einem anderen geeigneten Punkte der Hauptbahn nach Malmedy die Summe von ... 14 567 000 .

14) von Rären oder einem anderen geeigneten Punkte der Bahn ad 13 nach Eupen die Summe von .. 970 000 .

15) von Walheim oder einem anderen geeigneten Punkte der Bahn ad 13 nach Stolberg die Summe von 1 263 000 .

16) von Ahrweiler nach Ahenau die Summe von 3 560 000 .

zusammen 47 038 000 Mark.

Durch das Gesetz vom 15. Mai 1882 ermächtigte Kaiser Wilhelm I. die preußische Regierung, zum Bau einer Eisenbahnlinie von Prüm über St. Vith und Monschau nach Aachen-Rothe Erde mit Abzweigungen von geeigneten Punkten der Linie aus nach Malmedy, Eupen und Stolberg Gelder in Höhe von insgesamt 16,8 Mio. Mark auszugeben (Punkte 13, 14, 15).

Im Vertrag vom 21. Juli 1883 vereinbarten die Regierungen des Deutschen Reiches und des Großherzogtums Luxemburg den Bau einer Verbindung von St. Vith nach Ulflingen.

Im Gesetz vom 4. April 1884 werden für den Bau bis zur Landesgrenze 2,8 Mio. Mark bewilligt.

Par la loi du 15 mai 1882, l'empereur Guillaume Ier autorisait le gouvernement prussien à consacrer la somme de 16,8 millions de marks à la construction d'une ligne de chemin de fer de Prüm à Aix-la-Chapelle Rothe Erde par Saint-Vith et Montjoie, avec des embranchements vers Malmedy, Eupen et Stolberg aux endroits de la ligne qui s'y prêtaient (point 13, 14, 15).

Par le traité du 21 juillet 1883, les gouvernements du Reich et du Grand-Duché de Luxembourg s'accordaient sur la construction d'une jonction ferroviaire entre Saint-Vith et Trois-Vierges.

La loi du 4 avril 1884 accordait un crédit de 2,8 millions de marks pour la construction du tronçon de Saint-Vith à la frontière.

Door de wet van 15 mei 1882 machtigde keizer Willem I de Pruisische regering ertoe, het bedrag van 16,8 miljoen mark te besteden aan het aanleggen van een spoorweg van Prüm naar Aachen-Rothe Erde via St. Vith en Monschau met zijsporen naar Malmedy, Eupen en Stolberg op daarvoor geschikte plaatsen (punt 13, 14, 15).

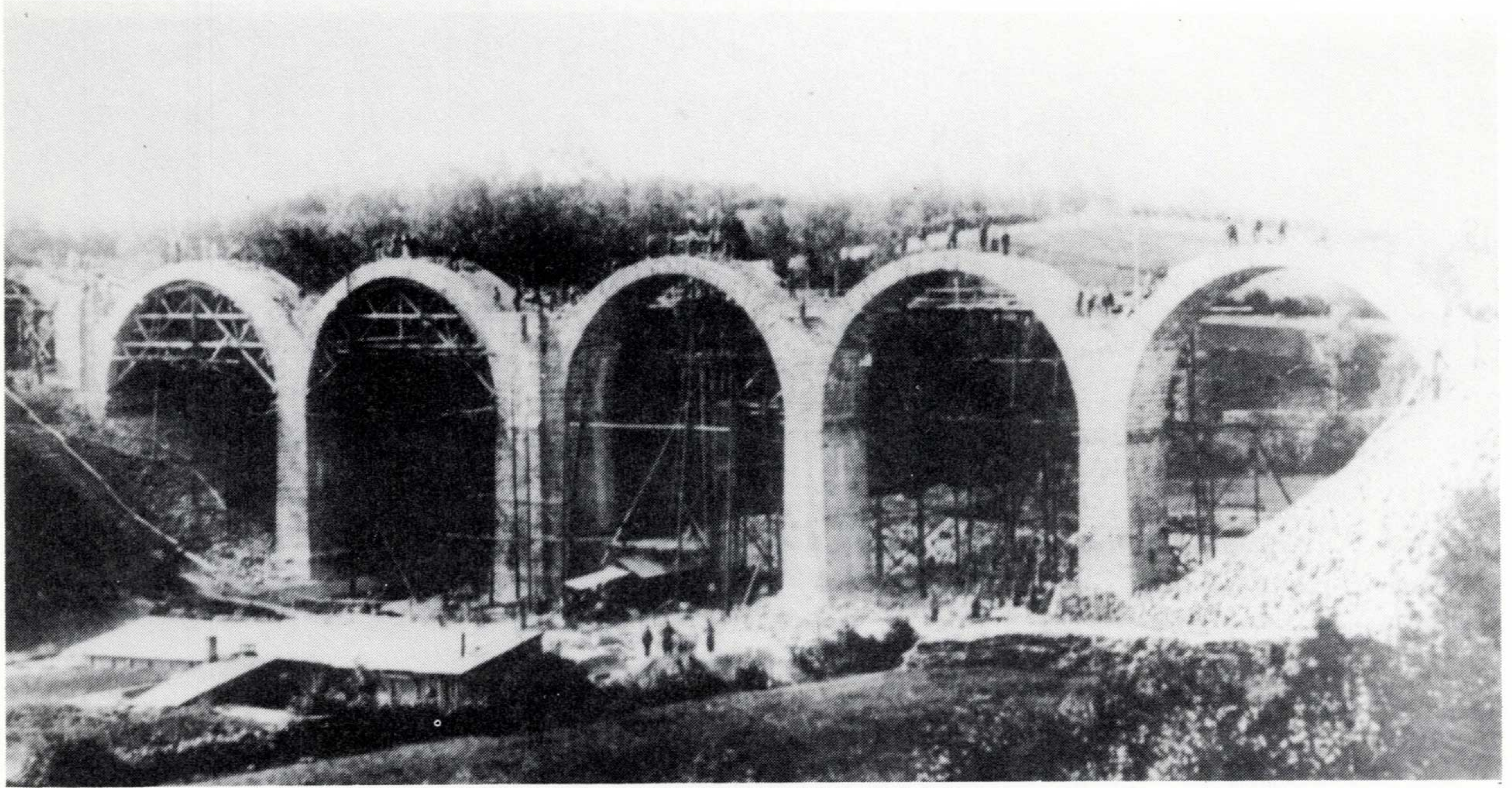
In het verdrag van 21 juli 1883 kwamen de regeringen van het Duitse Rijk en van het Groot-hertogdom Luxemburg overeen, een verbinding tussen St. Vith en Ulflingen aan te leggen.

Door de wet van 4 april 1884 werden voor het baanvak van St. Vith tot aan de grens midden ten bedrage van 2,8 miljoen mark ter beschikking gesteld.

Die Bauarbeiten

Les travaux de construction

De bouw- werkzaamheden



Foto/Photo: W. Braun, Aachen-Brand; aus/extrait de/uit: G. Marenberg, Geschichte der Vennbahn, Aachen 1989

Die Talbrücke über das Iterbachtal bei Kornelimünster während der Bauarbeiten 1883/84. Sie verläuft geradlinig und überspannt den Iterbach und die Landstraße, die heutige Bundesstraße 258, Aachen-Monschau. Der Viadukt ist etwa 130 Meter lang und rund 22 Meter hoch. Im letzten Krieg wurden die beiden Bögen im Bereich der Landstraße zerstört. Am 20. August 1950 war die Talbrücke wieder befahrbar.

Le pont surplombant l'Iterbach près de Kornelimünster, lors de sa construction en 1883/84. Il est rectiligne et enjambe l'Iterbach ainsi que la grand-route, l'actuelle nationale 258 Aix-la-Chapelle - Montjoie. Le viaduc a une longueur de 30 mètres et une hauteur de 22 mètres. Les deux arcades surplombant la grand-route ont été détruites durant la dernière guerre. Le viaduc a été rouvert à la circulation le 20 août 1950.

De brug over het Iterbachtal bij Kornelimünster in 1883/84 tijdens de bouwwerkzaamheden. Ze is rechtlijnig aangelegd en overspant de Iterbach en de huidige rijksweg 258 Aken-Monschau. Het viaduct heeft een lengte van 30 meter en een hoogte van 22 meter. De twee gewelven over de straat werden tijdens de laatste oorlog vernield. Het viaduct werd op 20 augustus 1950 opnieuw voor het verkeer opengesteld.

Der Bau der Vennbahn wurde in mehreren Abschnitten durchgeführt. Begonnen hat man mit der Teilstrecke von Aachen-Rothe Erde nach Monschau. Sie hatte eine Länge von 45,9 km. Schon auf den ersten 11 Kilometern der Strecke mußten gleich zwei große Viadukte mit jeweils fünf Pfeilern und sechs Rundbögen errichtet werden. Und zwar über das Rollefachtal bei Brand und das Iterbachtal bei Kornelimünster. Mit der Grundsteinlegung zum Bau der Talbrücke bei Kornelimünster am 27. September 1883 wurden gleichzeitig auch die Arbeiten am gesamten Streckenabschnitt aufgenommen.

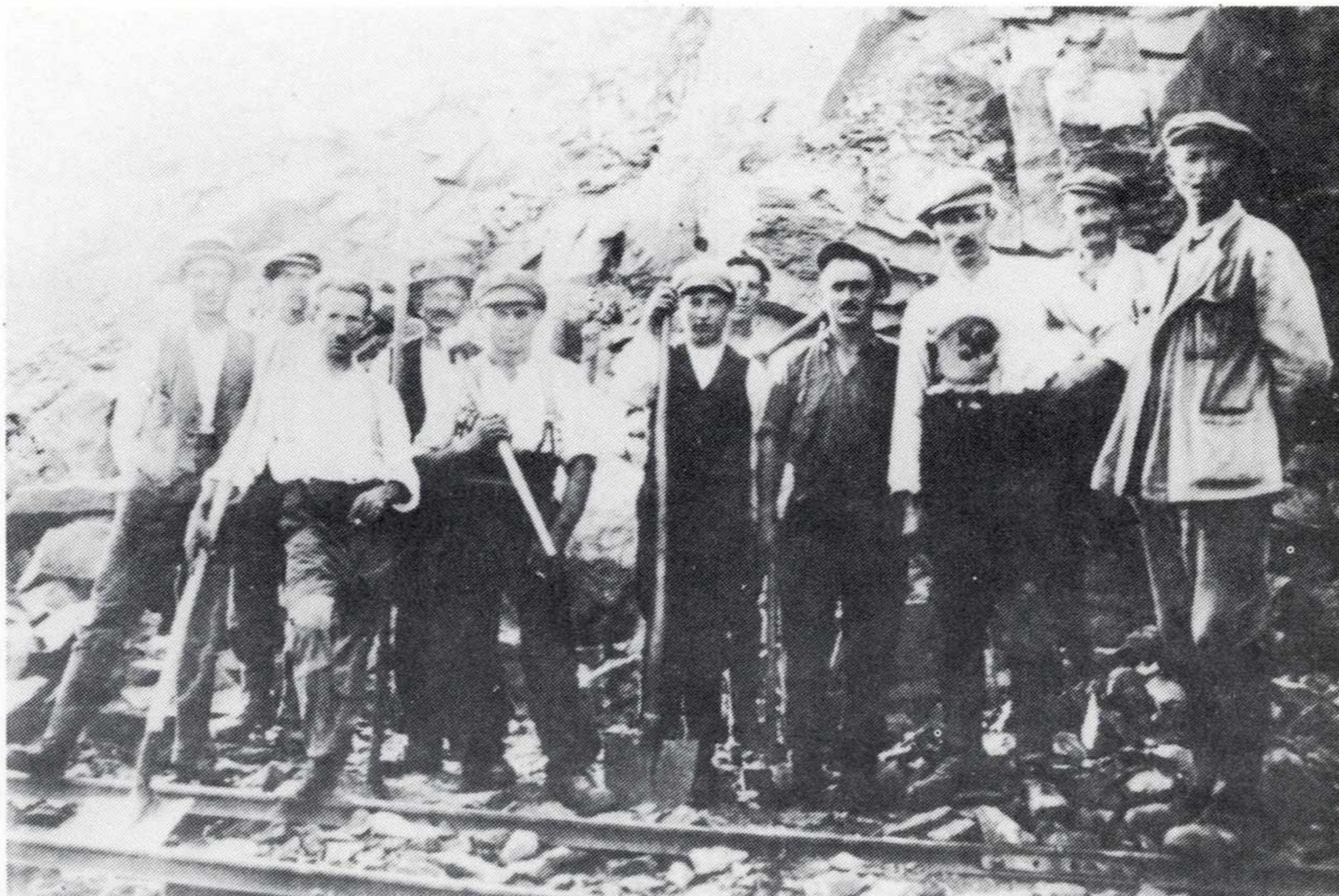
La construction de la Vennbahn s'effectua en plusieurs tronçons. Le premier à être mis en chantier fut le tronçon Aix-la-Chapelle Rothe Erde - Montjoie, d'une longueur de 45,9 kilomètres. Sur les 11 premiers kilomètres déjà, la construction de deux grands viaducs comptant cinq piliers et six arcades chacun s'avéra nécessaire, l'un sur la vallée du Rollefbach près de Brand, l'autre enjambant l'Iterbach à Kornelimünster. La pose de la première pierre de cet ouvrage le 27 septembre 1883 marque en même temps le début des travaux sur l'ensemble du tronçon.

De bouw van de »Vennbahn« gebeurde in meerdere etappes. Begonnen werd met het baanvak Aken - Rothe Erde - Monschau met een lengte van 45,9 km. Tot op kilometer 11 was de bouw van twee viaducten met elk vijf pijlers en zes gewelven al noodzakelijk — over het Rollefachtal bij Brand en het Iterbachtal bij Kornelimünster. Samen met de eerstesteenlegging van het viaduct van Kornelimünster op 27 september 1883 werden ook de werkzaamheden op het overige gedeelte van het traject aangevat.

Die Bauarbeiten

Les travaux de construction

De bouw- werkzaamheden



*Bauarbeiten 1884 im Rurtal.
Chantier dans la vallée de la Roer en 1884.
Bouwwerkzaamheden in het Rurdal in 1884.*

Foto/Photo: F. Giet, Sourbrodt



*Bauarbeiten 1884 zwischen Sourbrodt und
Weywertz.
Chantier entre Sourbrodt et Wévercé en 1884.
Bouwwerkzaamheden tussen Sourbrodt en
Weywertz in 1884.*

Foto/Photo: R. Giet, Sourbrodt

Beim Bau dieser Eisenbahnlinie haben viele Menschen der einheimischen Bevölkerung und aus der weiteren Umgebung für längere Zeit Arbeit und Brot gefunden. Aber auch viele ausländische Gastarbeiter wurden beim Streckenbau beschäftigt.

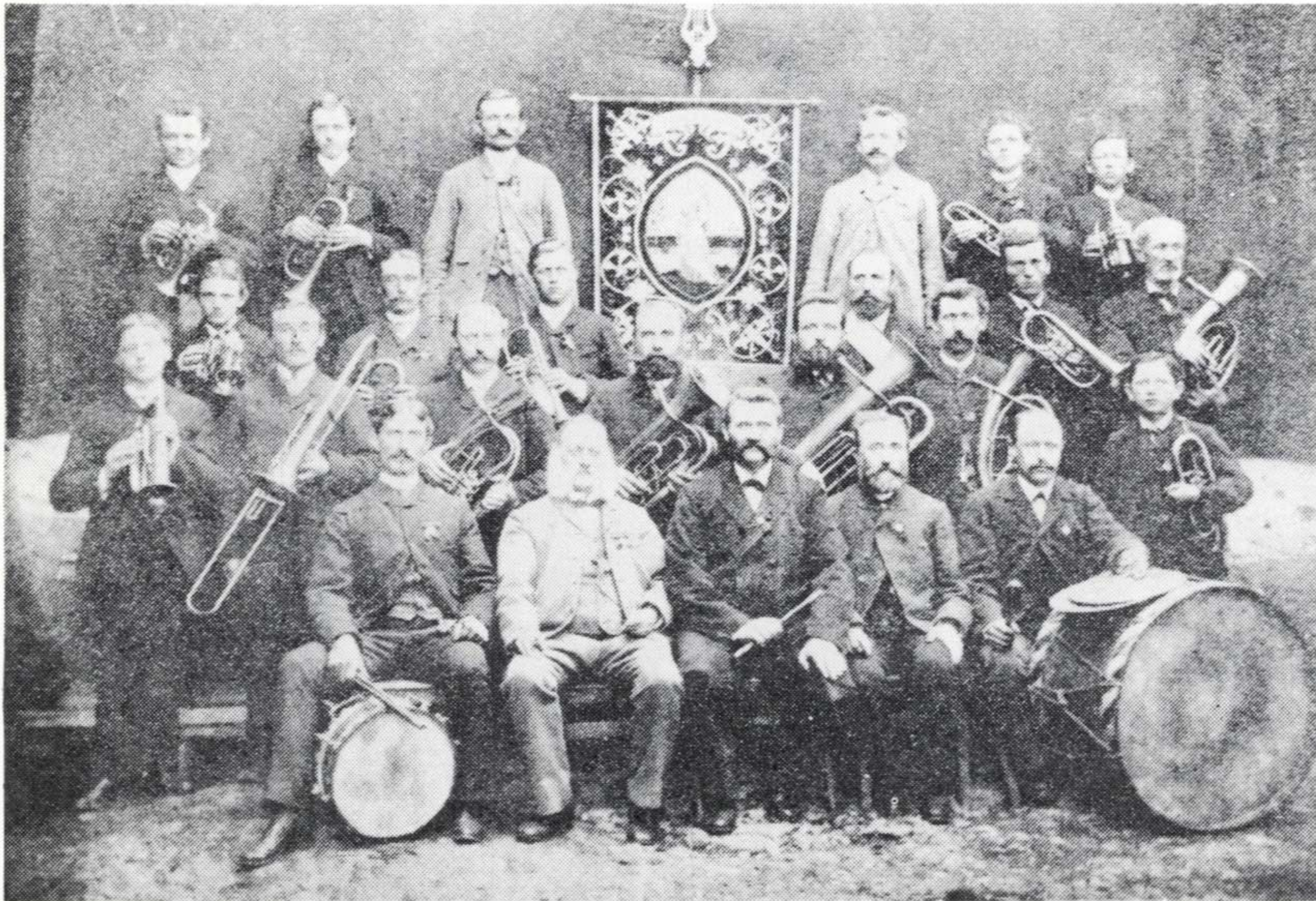
La construction de ce chemin de fer procura du travail et du pain à beaucoup d'habitants de la région et des contrées avoisinantes. De nombreux travailleurs immigrés furent également engagés pour la construction de la ligne.

Door de bouw van de spoorweg vonden vele mensen uit de streek en de nabije omgeving voor lange tijd werk en brood. Tevens werden veel gastarbeiders bij deze onderneming tewerkgesteld.

Die Eröffnungen

Les inaugurations

De inhuldigingen



Der Musikverein von Reuland bei der Einweihungsfeier des Tunnels von Hemmeres am 22.9.1888.

La Société musicale de Reuland lors de l'inauguration du tunnel de Hemmeres le 22 septembre 1888.

De Muziekvereniging van Reuland bij de inwijding van de tunnel van Hemmeres op 22 september 1888.

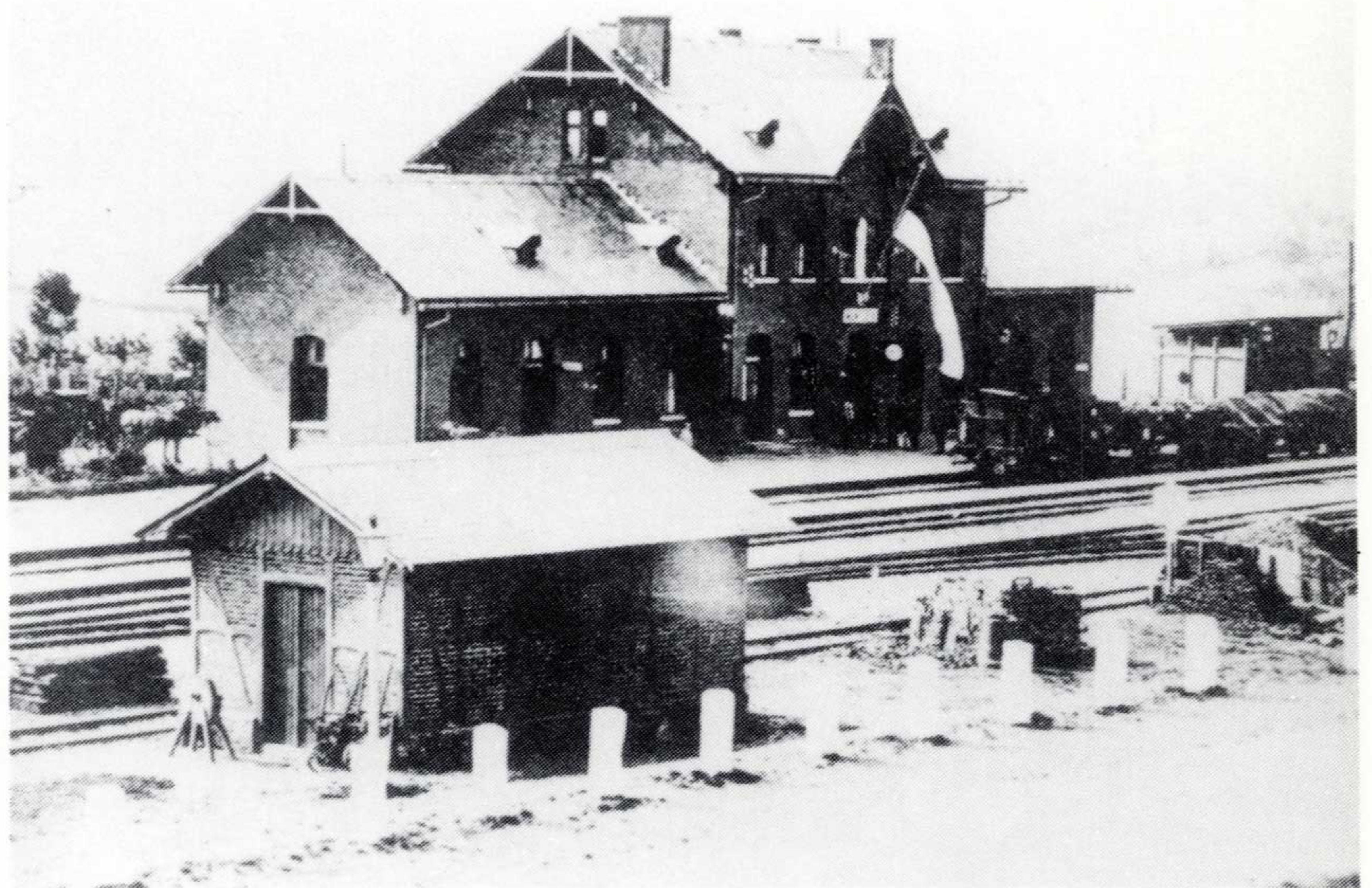
Die Arbeiten am Tunnel bei Hemmeres wurden größtenteils durch italienische Arbeiter ausgeführt. Anlässlich des Durchschlages des Tunnels fand am 22. September 1888 eine kleine Feier dasselbst statt. Die Arbeit ruhte des Festes wegen, nur waren hier und da noch Arbeiter beschäftigt, eine letzte Hand an die Ausschmückung des Stollens zu legen. In Lommersweiler trafen sich die Gäste aus St. Vith und Reuland. In festlichem Zuge, die Musikkapelle von Reuland an der Spitze, ging es nun zum Tunnel. In sicherer Entfernung wurde das Abbrennen der letzten Sprengschüsse abgewartet. Der ganze Stollen war mit bunten Papierlaternen und bengalischen Flammen beleuchtet. An der Durchschlagstelle begrüßte Baumeister Mühlen die Gäste. In Hemmeres wurde den Festteilnehmern ein Erfrischungstrunk überreicht. Ein stärkendes Mahl erwartete die Gäste am Bahnhof Lommersweiler, wo sie mit Musik und Gesang noch einige gemütliche Stunden verbrachten.

Ce sont des ouvriers italiens qui exécutèrent l'essentiel des travaux du tunnel de Hemmeres. Une petite cérémonie eut lieu le 22 septembre 1888 à l'occasion de la percée du tunnel. Le travail avait été interrompu pour la cérémonie, seuls quelques ouvriers finissaient de décorer le tunnel. Les invités venus de Saint-Vith et de Reuland se réunirent à Lommersweiler, et c'est précédée de la fanfare de Reuland que l'assistance se dirigea en cortège vers le tunnel où il fallut attendre à distance respectueuse l'explosion des dernières charges de mine. Tout le tunnel était illuminé de lampions et de feux de Bengale. M. Mühlen, le directeur des travaux, accueillit les invités à l'endroit même de la percée. Des rafraîchissements furent servis à Hemmeres, tandis qu'un repas bienvenu attendait les invités à la gare de Lommersweiler où la journée se termina en musique et en chansons.

De werkzaamheden aan de tunnel bij Hemmeres werden grotendeels door Italiaanse gastarbeiders uitgevoerd. Ter gelegenheid van de doorbraak van de tunnel vond op 22 september 1888 een kleine plechtigheid plaats, waarvoor het werk kort werd onderbroken. Slechts enkele arbeiders waren hier en daar nog bezig met het versieren van de tunnel. De genodigden uit St. Vith en Reuland verzamelden zich in Lommersweiler, waarvandaan een hele stoet met de muziekkapel van Reuland op kop naar de tunnel vertrok. Op veilige afstand werd de ontploffing van de laatste springladingen afgewacht. De hele tunnel was verlicht met gekleurde lampions en Bengaals vuur. Op de plaats van de doorbraak begroette bouwmeester Mühlen de gasten. In Hemmeres zelf werd de genodigden een verfrissende drank aangeboden, terwijl een maaltijd in het station van Lommersweiler werd geserveerd. Aldaar werd het feest met muziek en gezang beëindigd.

Der Bahnhof Monschau
La gare de Montjoie
Het station Monschau

Foto/Photo: R. Goffart, Monschau/Montjoie; aus/extrait de/uit: Marenberg...



Die Eröffnung der ersten Vennbahnteilstrecke von Aachen - Rothe Erde nach Monschau wurde von der Bevölkerung auch gebührend gefeiert. Drei Jahrzehnte lang hatte man diesen Tag herbeigesehnt und versprach sich nun von der neuen Bahnlinie den erhofften wirtschaftlichen Aufschwung. Und das war ein Grund, sich zu freuen.

Der erste Zug wurde auf allen Stationen von der Bevölkerung jubelnd begrüßt und feierlich empfangen. In Monschau, dem Endpunkt der ersten Teilstrecke, fanden die Hauptfeierlichkeiten statt. Hier wurde sogar ein Festprogramm für dieses freudige Ereignis aufgestellt.

So oder ähnlich hat man die Eröffnungsfahrten der Vennbahn auch in Malmedy am 1. Dezember 1885 und in St. Vith am 4. November 1889 gefeiert.

(vgl. Karte Seite 21)

L'inauguration du premier tronçon de la ligne entre Aix-la-Chapelle Rothe Erde et Montjoie fut célébrée comme il se doit par la population. Il avait fallu attendre ce jour pendant trois décennies, et le nouveau chemin de fer était porteur d'un grand espoir d'essor économique. Il y avait donc lieu de se réjouir.

A chaque station, une foule enthousiaste attendait le premier train pour l'accueillir solennellement. Les principales festivités eurent lieu à Montjoie, gare terminale du premier tronçon. Il y eut même un programme des fêtes pour cette joyeuse entrée.

On célébra d'une manière analogue l'inauguration de la ligne à Malmedy le 1er décembre 1885 et à Saint-Vith le 4 novembre 1889.

(cf. carte p. 21)

De opening van het eerste baanvak van de »Vennbahn« van Aken-Rothe Erde naar Monschau werd door de bevolking keurig gevierd. Dertig jaar hadden de mensen op deze dag moeten wachten, en ze verhoopten nu de vooruitgestelde economische groei. En dat was alvast aanleiding genoeg om zich te verheugen.

Aan elk station wachtte een enthousiaste menigte de eerste trein op om hem plechtig te ontvangen. De hoofdplechtigheden vonden in Monschau, het laatste station van het eerste baanvak, plaats, waar een heel feestprogramma op touw werd gezet.

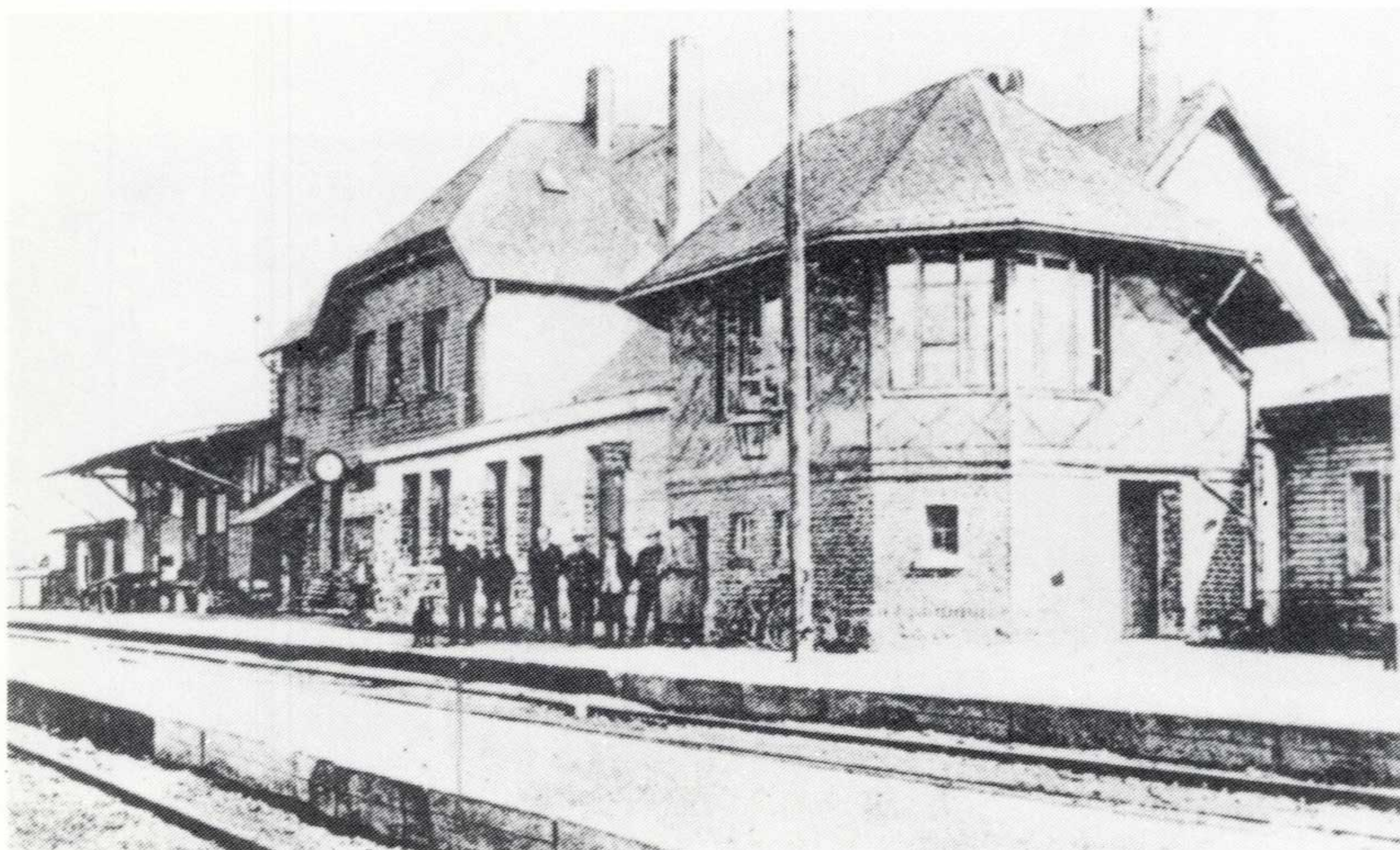
Op gelijkaardige manier werden eveneens de inwijdingen in Malmedy en St. Vith op respectievelijk 1 december 1885 en 4 november 1889 gevierd.

(zie kaart op blz. 21)

Bahnhöfe und Eisenbahner

Gares et cheminots

Stations en spoorwegarbeiders



*Der Bahnhof Kalterherberg auf einer Postkarte
Anfang der 20er Jahre.*

*Carte postale de la gare de Kalterherberg,
début des années 20.*

*Prentbriefkaart van het station Kalterherberg
begin van de jaren 20.*

Foto/Photo: F.W. Hermanns, Roetgen; aus/extrait de/uit: Marenberg...

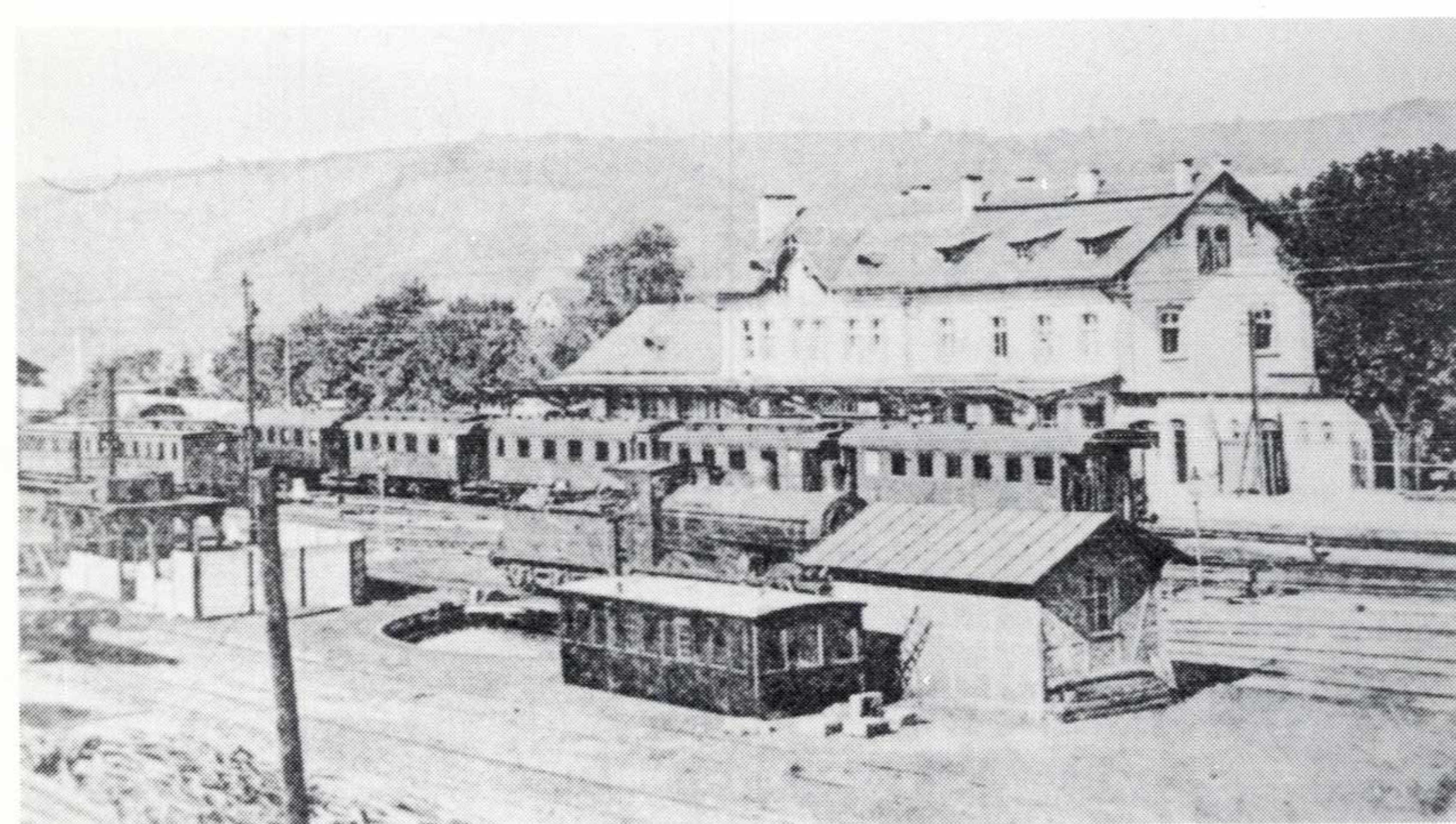


Der Bahnhof Raeren Mitte der 30er Jahre.

La gare de Raeren au milieu des années 30.

Het station Raeren midden van de jaren 30.

Bildarchiv/archives photos /fotoarchief: L. Kever, Eupen

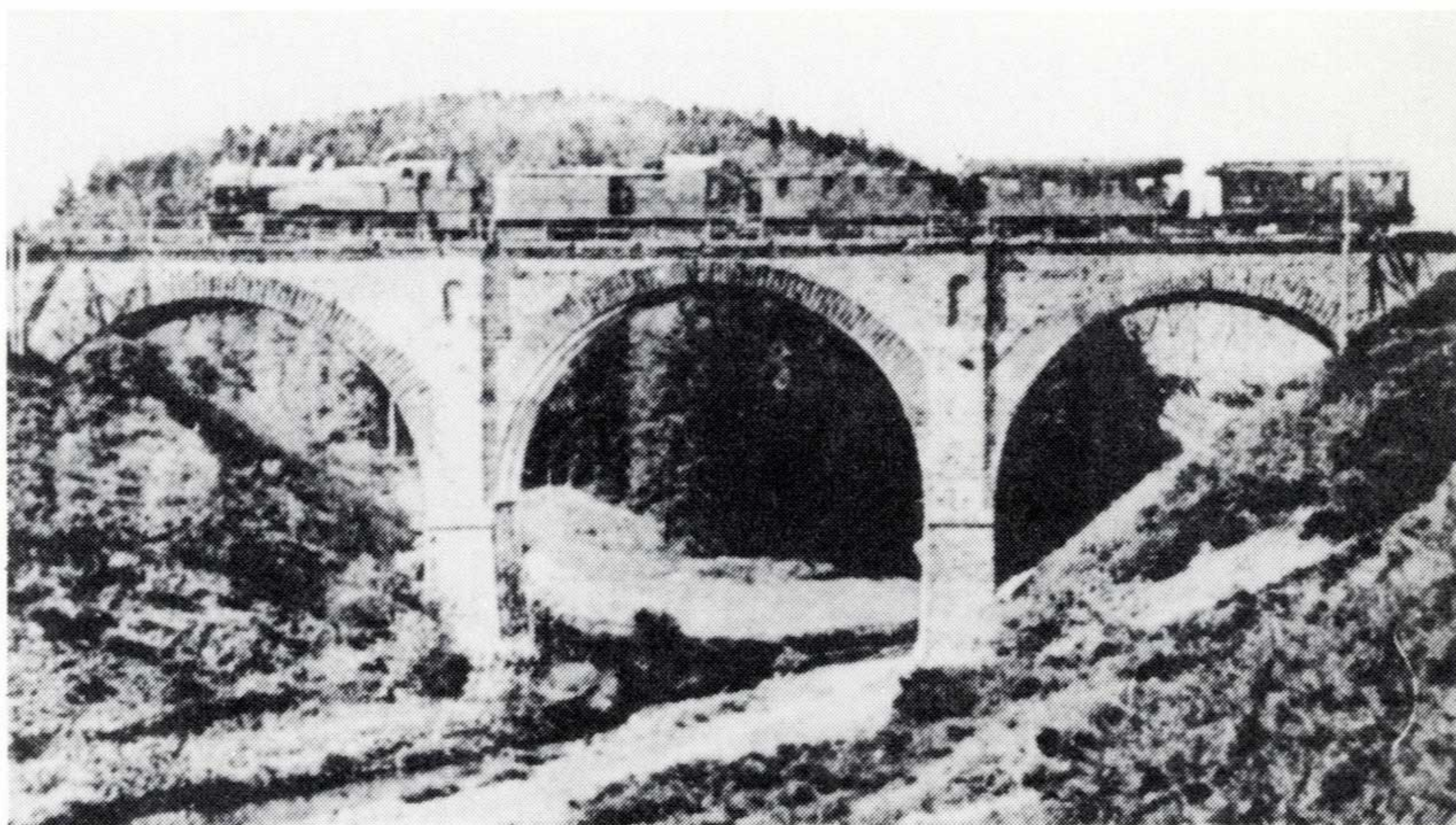


Der Bahnhof Malmedy.

La gare de Malmedy.

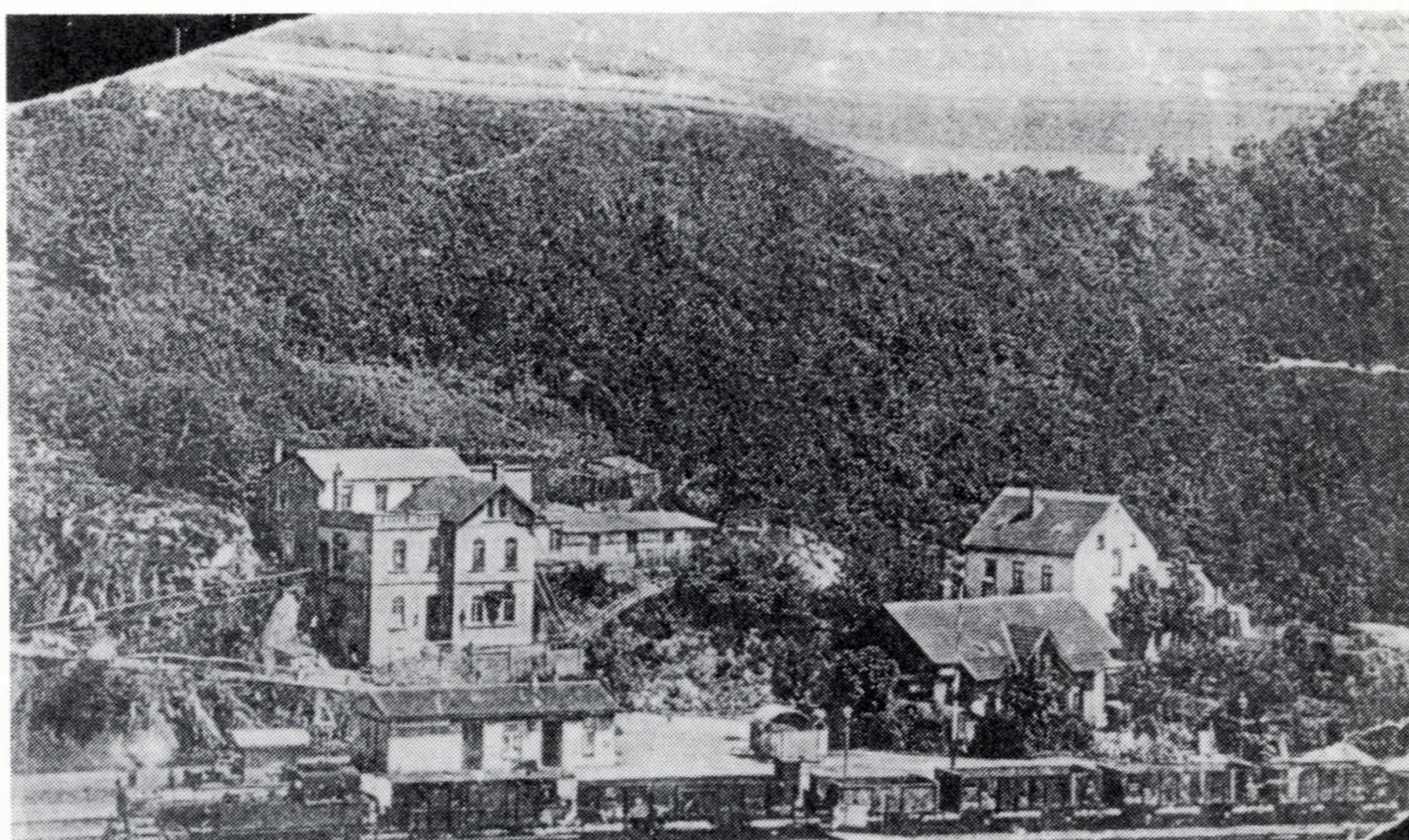
Het station Malmedy.

Foto/Photo: P. Pastiels; aus/extrait de/uit: Marenberg...



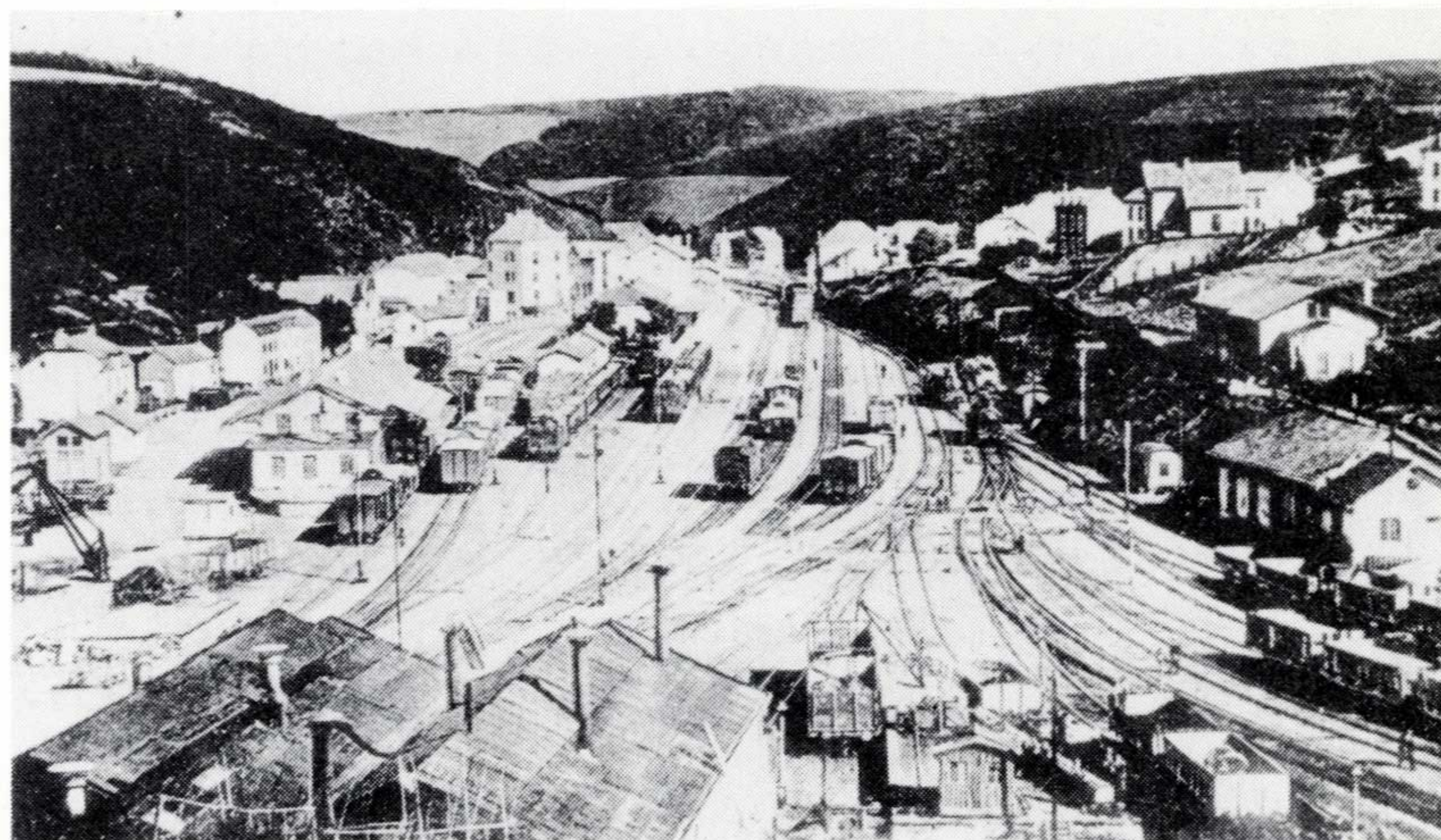
*Die Brücke Weywertz.
Le pont de Wévercé.
De brug van Weywertz.*

Foto/Photo: G. Sarlette, Weywertz; aus/extrait de/luit: Marenberg...



*Der Bahnhof Lommersweiler.
La gare de Lommersweiler.
Het station Lommersweiler.*

*Postkarte von / carte postale appartenant à / prentbriefkaart van
H. Gombert, St. Vith*



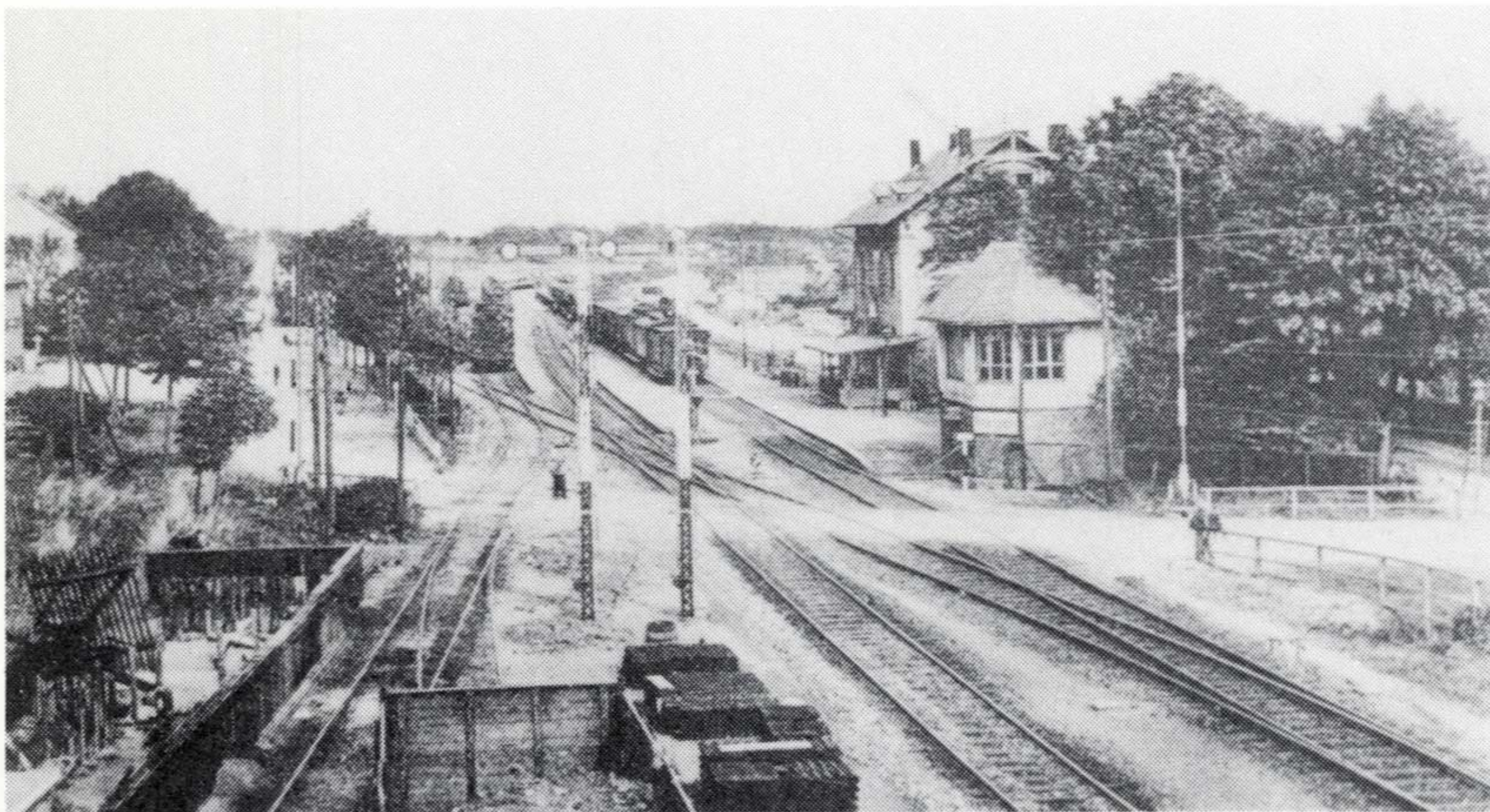
*Der Bahnhof Ulflingen.
La gare de Trois-Vierges.
Het station Ulflingen.*

Foto/Photo: F.W. Hermanns, Roetgen; aus/extrait de/luit: Marenberg...

Bahnhöfe
und Eisenbahner

Gares
et cheminots

Stations
en spoorwegarbeiders



Der Bahnhof Roetgen.

La gare de Roetgen.

Het station Roetgen.

Foto/Photo: Elmar Klubert, Roetgen/Monschau; aus/extrait de/uit: Marenberg...



Eisenbahner des Bahnhofs Roetgen.

Cheminots de la gare de Roetgen.

Spoorwegarbeiders van het station Roetgen.

Foto/Photo: J. Klubert, Roetgen; aus/extrait de/uit: Marenberg...

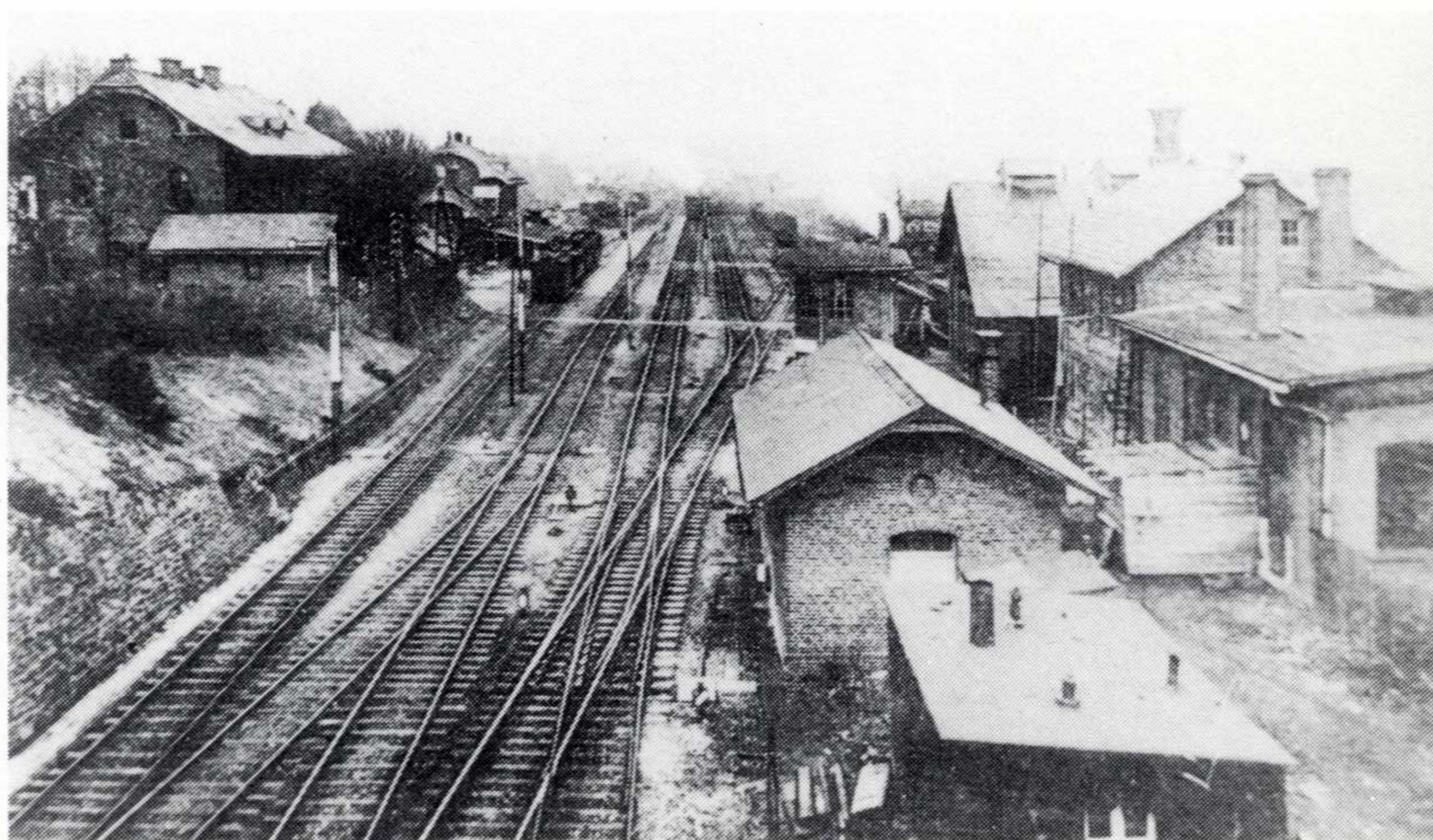
Bahnhöfe und Eisenbahner

Gares et cheminots

Stations en spoorwegarbeiders

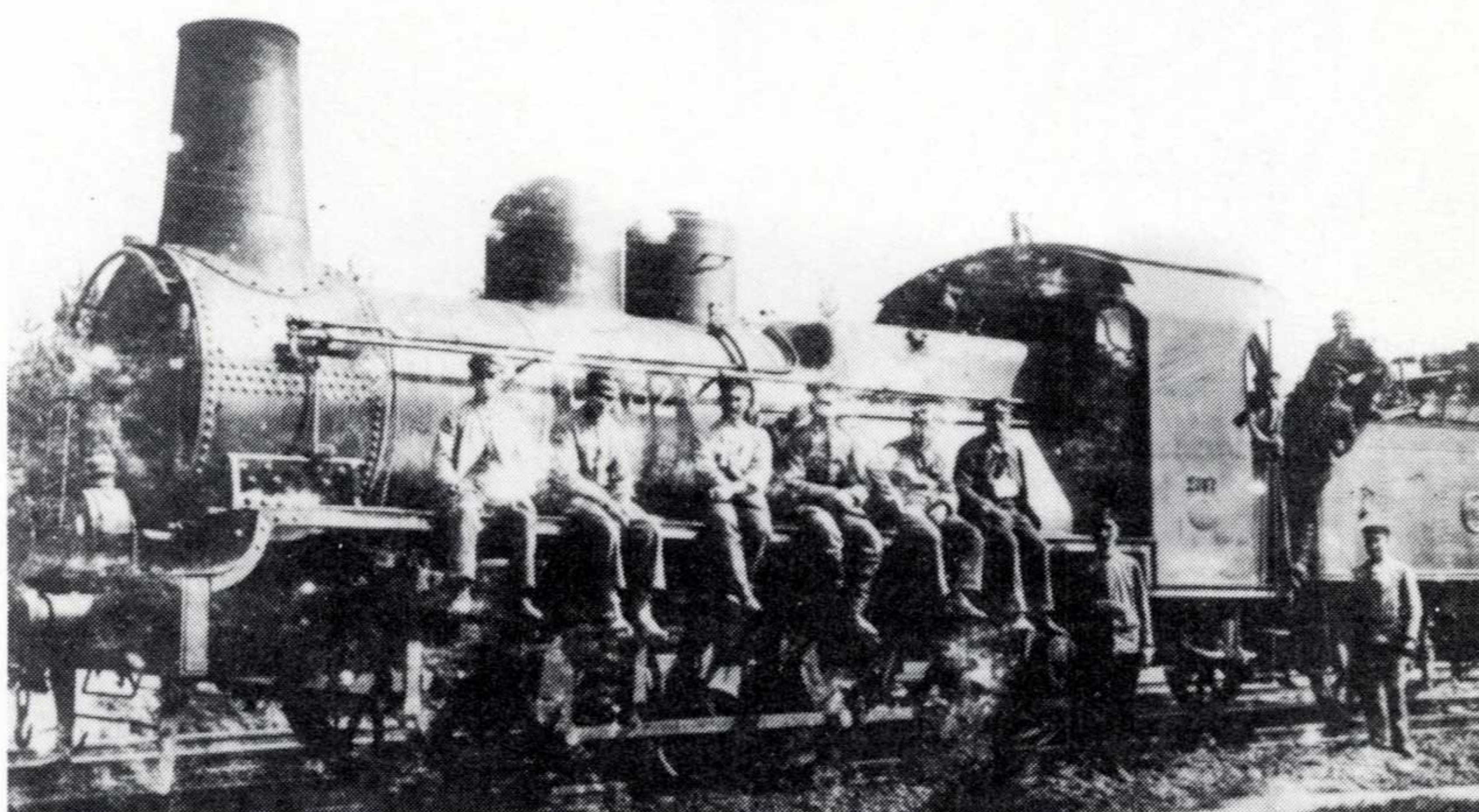
*Der Bahnhof St. Vith.
La gare de St-Vith.
Het station St. Vith.*

Foto/Photo: H. Gombert, St. Vith



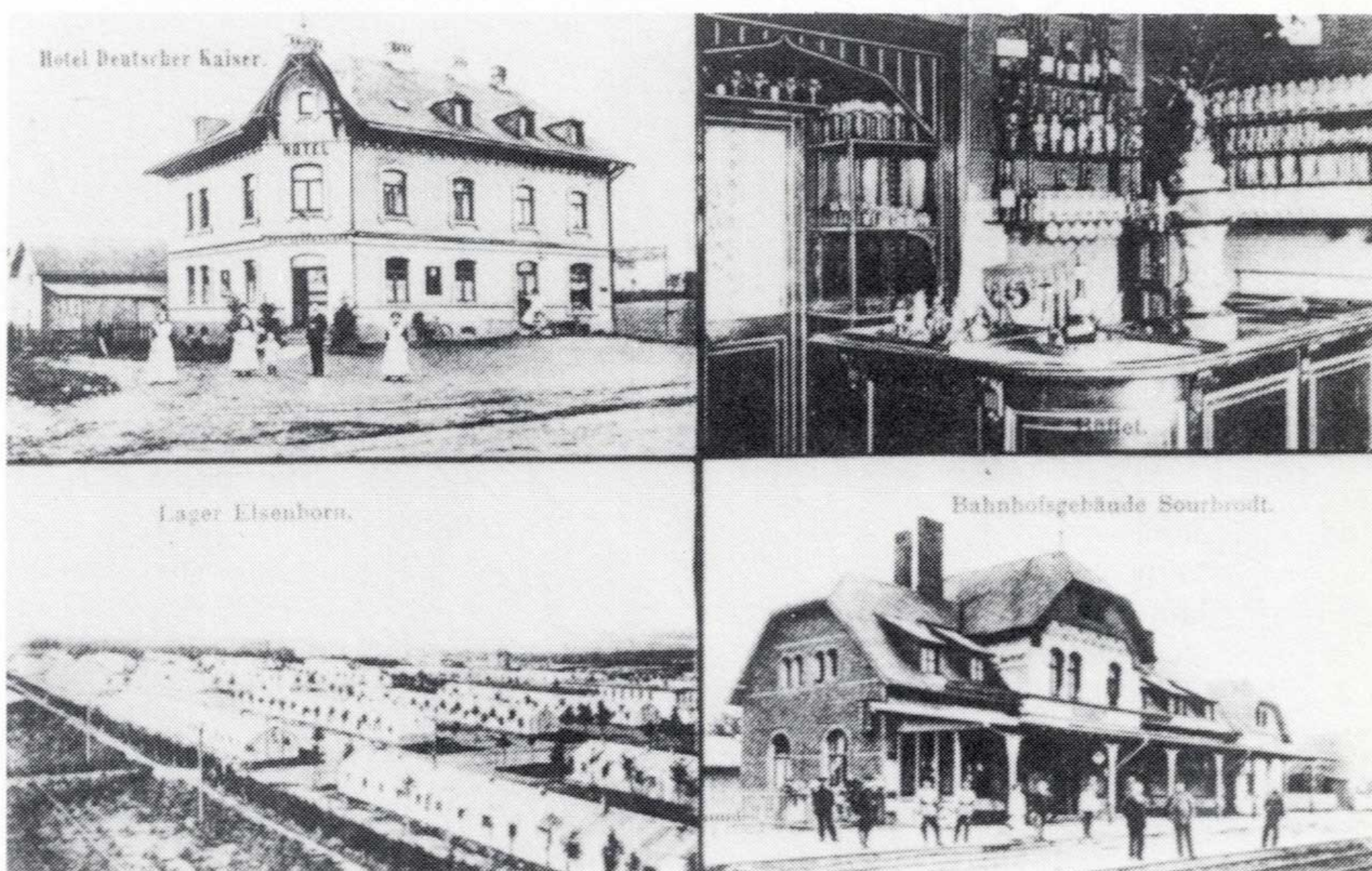
*St. Vither Eisenbahner.
Des cheminots à St-Vith.
Sporwegarbeiders in St. Vith.*

Foto/Photo: H. Gombert, St. Vith



*Vier Postkarten aus Sourbrodt um 1913.
Montage de cartes postales de Sourbrodt
vers 1913.
Vier prentbriefkaarten van Sourbrodt - 1913.*

Foto/Photo: R. Giet, Sourbrodt





Hubert ETIENNE-DECOURTY war der erste Sourbrodter, der als Angestellter bei der Bahn arbeitete.

Hubert ETIENNE-DECOURTY fut le premier cheminot du village de Sourbrodt.

Hubert ETIENNE-DECOURTY was de eerste inwoner van Sourbrodt die bij het spo was aangesteld.

Foto/Photo: R. Giet, Sourbrodt

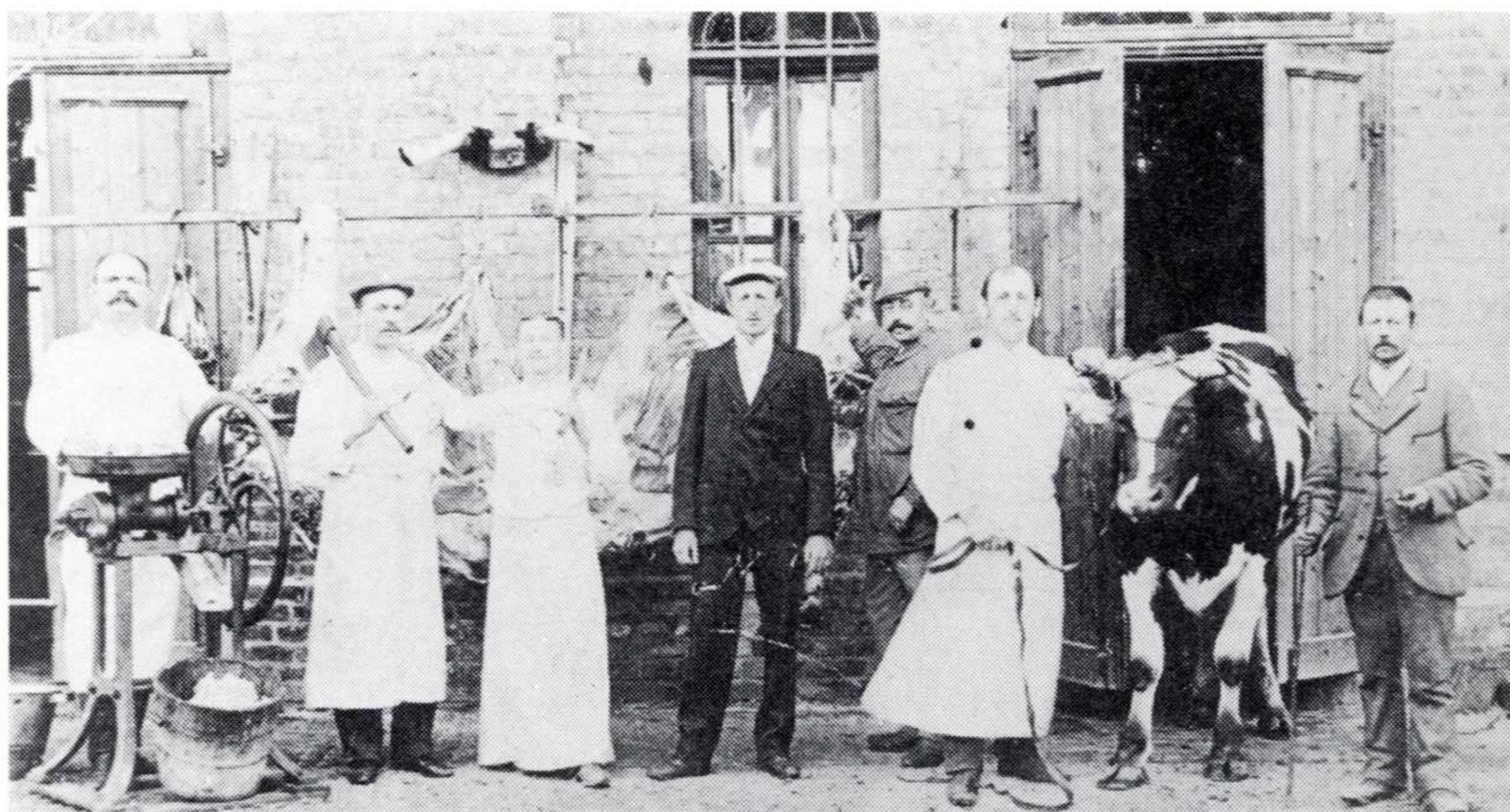
Sourbrodt - ein neues Viertel entsteht

La naissance d'un nouveau quartier

Sourbrodt - het ontstaan van een nieuwe wijk

*Die Metzgerei Jenchenne 1920.
La boucherie Jenchenne en 1920.
De slagerij Jenchenne - 1920.*

Foto/Photo: F. Giet, Sourbrodt



*Die Sourbrodter Kaufleute des Bahnhofviertels
beim fröhlichen Umtrunk 1912.*

*Les commerçants de la gare de Sourbrodt en
goguette, vers 1912.*

*De koopmannen uit de stationswijk van Sour-
brodt op kroegentocht - 1912.*

Foto/Photo: R. Giet, Sourbrodt

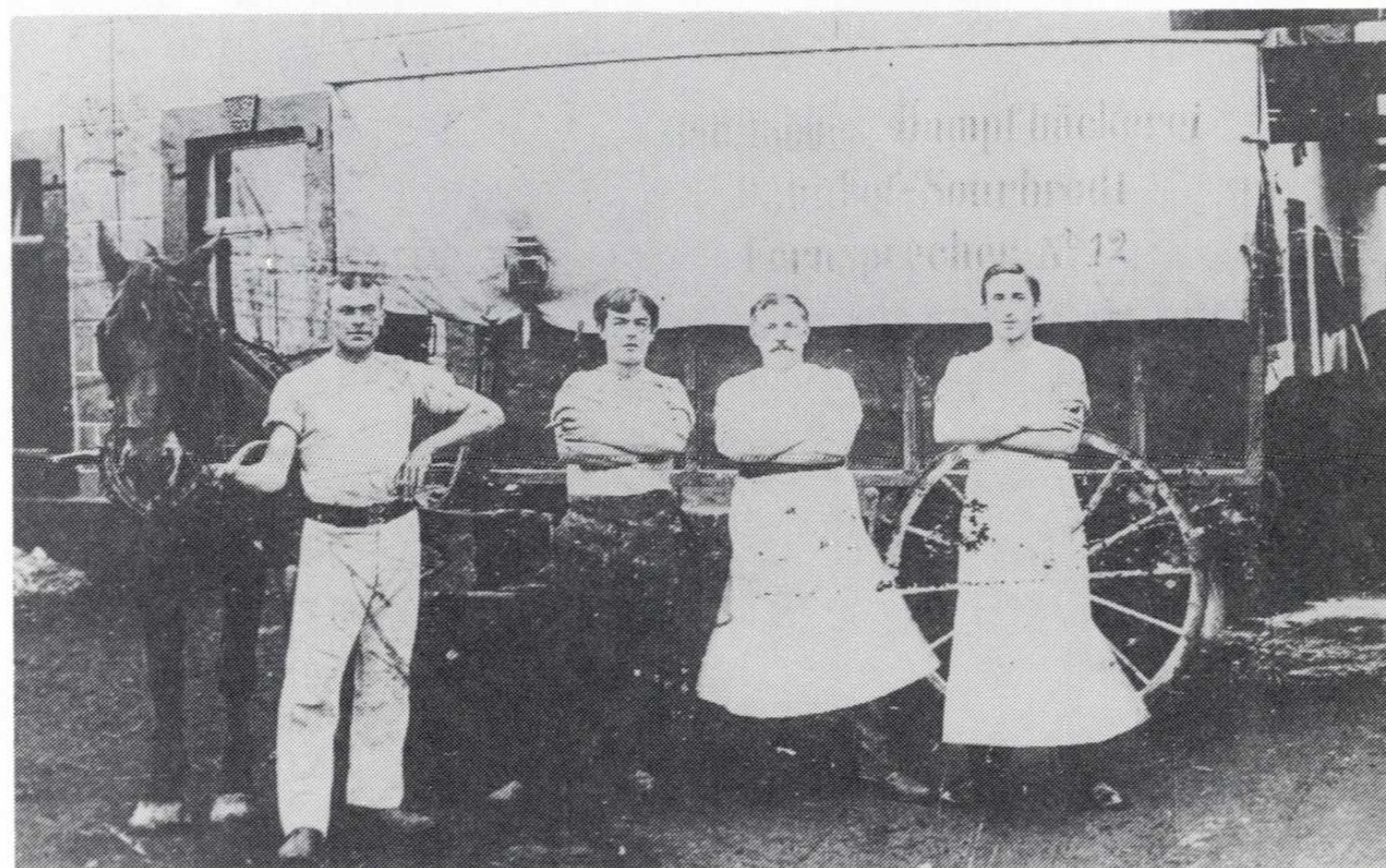


Die Dampfbäckerei Komes 1896.

La boulangerie Komes en 1896.

De bakkerij Komes - 1896.

Foto: R. Giet, Sourbrodt



Sourbrodt - ein neues Viertel entsteht

Dem Pfarregister des Hochwürden PIETKIN zufolge ist der Schrankenwärter ETIENNE-DECOURTY 1887 der erste Sourbrodter Bahnarbeiter. 1889 wird noch der Angestellte J.B. KOCH verzeichnet. Im gleichen Jahr erwähnt Pietkin den Bau des ersten Hauses an der Haltestelle (heute A. NOEL), sowie den Bau der Fabrik VON GIESE. Notdürftig errichtete Baracken dienen den beim Fabrikbau beschäftigten Arbeitern als Unterkunft.

Als bald werden zwei bedeutende Baustellen eröffnet: das Gut Rurhof und das Militärlager Elsenborn. Jedes Jahr nimmt die Bevölkerung um das Doppelte zu, sodaß sich 1892 ein erster Bäcker niederläßt, der aus Koblenz stammende Joh. KOMES. Andere Händler und Handwerker folgen: ein Fuhrmann, Joh. HEINEN; ein Schankwirt, DANEMARK; Kaufleute, wie die Familien RAUW, MILS, LINDEN, HAGEMAN, SARLETTE, JENCHENNE.

Der Aufschwung des kleinen Bahnortes lockt auch Immobilienmakler an. Herr ROTH-SCHILD läßt das Haus Mennicken errichten, das als Schlachthof, Metzgerei, Wirtshaus und Gasthof dient, später sogar eine Mühle beherbergt.

Die Herren SOMMER und KEMPEL bauen ein Luxushotel für die im Lager Elsenborn im Manöver befindlichen preussischen Offiziere: das Grand Hotel, heute Diskothek COLORADO.

Damit hatte sich die kleine Haltestelle zu einem mehrgleisigen Bahnhof mit bedeutendem Verkehrsaufkommen entwickelt, der über ein mächtiges Gebäude mit Bahnhofs-gaststätte und über Reparaturwerkstätten verfügte. Eine 60 cm Schmalspurbahn von 3,200 Kilometern verband den Bahnhof mit dem Militärlager. Die Lokomotive trug den hübschen Namen der »feurige ELIAS«. Sie diente zu Transportzwecken und beförderte abends auch Soldaten auf der Suche nach einer Kneipe und einigen netten Mädchen.

Die stets wachsende Anzahl Wirtshäuser in der Nähe des Bahnhofs mißfiel Hochwürden PIETKIN, der mit ansehen mußte, wie die Dorfjugend diese verrufenen Orte aufsuchte. So geschah es, daß der aufgebrachte Geistliche eines Tages von der Kanzel herab das ver-rufene Viertel verwünschte und lautstark ausrief: »Diese Bahn führt in die Hölle!«

(gekürzt aus: Echo de Malmedy, 5.5.'89, nach Vorlagen von R. Giet/Sourbrodt)

La naissance d'un nouveau quartier

D'après le registre paroissial de l'abbé PIETKIN, le garde-barrière ETIENNE-DECOURTY est, en 1887, le seul cheminot de Sourbrodt. En 1889, J.B. KOCH est répertorié comme commis. La même année, il note la construction de la première maison près de la halte (actuellement A. NOEL) et l'installation de l'usine VON GIESE. Des baraquements érigés à la hâte hébergent les ouvriers qui construisent la nouvelle usine.

Et bientôt, deux chantiers importants seront mis en construction: le domaine de Roerhof et le camp militaire d'Elsenborn. Le nombre des habitants double chaque année, ce qui justifie bientôt l'implantation en 1892 du premier boulanger, Joh. KOMES, originaire de Coblenz. Il est suivi d'autres commerçants et corps de métiers: un transporteur, Joh. HEINEN. Un cafetier, DANEMARK. Des négociants, les RAUW, MILS, LINDEN, HAGEMAN, SARLETTE, JENCHENNE.

L'essor de la petite halte attire des promoteurs immobiliers. M. ROTHSCHILD fait construire l'immeuble MENNICKEN, à la fois abattoir, boucherie, café, restaurant, et même, par après, moulin.

MM. SOMMER et KEMPEL érigent un hôtel de luxe, destiné aux officiers prussiens en manoeuvre au camp d'Elsenborn: le Grand Hôtel, qui abrite aujourd'hui la discothèque COLORADO.

La petite halte du début est devenue une gare au trafic important. Elle est dotée de plusieurs voies, d'un imposant bâtiment avec un buffet, et d'ateliers. Une ligne vicinale de 3,200 km à voie de 60 cm relie bientôt la gare au camp militaire. La locomotive porte le joli nom d'ELIAS. Elle sert au transport et amène, en soirée, les soldats à la recherche d'un bistrot et de quelques jolies filles.

La multiplication des cafés aux environs de la station déplaît au curé PIETKIN, qui voit les jeunes du village fréquenter ces lieux de perdition. Un jour, l'abbé exaspéré brandira, du haut de la chaire de vérité, un doigt vengeur en direction du quartier maudit en proférant un sonore: »C'est le chemin de l'enfer!«

(abrégé de: Echo de Malmedy, 5.5.'89, d'après des textes de R. Giet/Sourbrodt)

Sourbrodt - het ontstaan van een nieuwe wijk

Volgens het parochieboek van de eerwaarde heer PIETKIN is de baanwachter ETIENNE-DECOURTY in 1887 de enige spoorwegaarbeider uit Sourbrodt. In 1889 vermeldt hij een tweede, de bediende J.B. KOCH. In hetzelfde jaar maakt hij gewag van de bouw van het eerste huis in de omgeving van de halte (vandaag in het bezit van A. NOEL) en van de vestiging van de fabriek VON GIESE. De arbeiders, die de fabriek bouwen, worden in ellendige barakken gelogeerd.

Kort daarna worden twee omvangrijke werken ondernomen: het domein Rurhof en het legerkamp Elsenborn. Het aantal inwoners verdubbelt elk jaar, en in 1892 vestigt zich de eerste bakker in de wijk: Joh. KOMES, afkomstig uit Koblenz. Andere handelszaken en ambachten volgen: een transportondernemer, Joh. HEINEN; een caféhouder, DANEMARK; handelaars: RAUW, MILS, LINDEN, HAGEMAN, SARLETTE, JENCHENNE.

De ontwikkeling van de kleine halte lokt ook makelaars aan. M. ROTHSCHILD richt het huis MENNICKEN op, waar tegelijk een slachthuis, een slagerij, een kroeg, een restaurant en nadien zelf een molen gevestigd zijn.

De heren SOMMER en KEMPEL bouwen een luxe hotel bestemd voor de Pruisische officieren, die in de legerplaats Elsenborn manoeuvres houden. Vandaag bevindt zich in het voormalige Grand Hôtel de discotheek COLORADO.

De kleine halte van het begin heeft zich intussen tot een druk station ontwikkeld met veel sporen, een statig stationsgebouw met een buffet, en werkplaatsen. Een smalspoor van 60 cm breedte en 3,2 km lengte verbindt nu het station met het legerkamp Elsenborn. De locomotief draagt de mooie naam »Vurige ELIAS«. Ze wordt voor het vervoer gebruikt en brengt 's avonds de soldaten op zoek naar een café en een paar mooie meisjes naar het dorp.

Meer en meer cafés doen hun deuren open in de buurt van het station, wat de eerwaarde heer PIETKIN ten zeerste misnoegt omdat de dorpsjeugd deze beruchte plaatsen vaak bezoekt. Zo gebeurde het dat hij op zekere dag van de preekstoel uit de hele wijk vervloekte en met luider stemme uitriep: »Dit spoor voert naar de hel«.

(ingekort uit: Echo de Malmedy, 5.5.'89, volgens teksten van R. Giet/Sourbrodt)

Der Güterverkehr

Schon bald spielte die Vennbahn die erwartete wichtige Rolle für den regionalen und überregionalen Verkehr; sie verband das Aachener Kohlrevier mit dem luxemburgischlothringischen Erzbecken und sorgte für einen Aufschwung in der Eifeler Landwirtschaft.

Da Luxemburg zum deutschen Zollverein gehörte, Lothringen 1871 annektiert worden war, erwuchs einem Thomasstahlwerk in Aachen wegen der geringeren Frachtkosten ein erheblicher Standortvorteil gegenüber den entfernt gelegenen Stahlkochen des Ruhrgebietes. Der Transport von einer t Rohstahl betrug auf dem Schienenweg für die Strecke Luxemburg-Rothe Erde 5,20 M, für Fracht bis Ruhrort 7,70 M. Verلود man den Rohstahl in Koblenz auf Rheinschiffe, waren 6,20 M zu zahlen. Um mindestens 1,72 M verringerte sich also pro t Fertigfabrikat die Produktionskosten in Rothe Erde. Auf der Strecke fuhren um 1910 täglich 16 Personen- und 24 Güterzüge, die Minette zur Eschweiler Konkordia-Hütte, Roheisen zum AHAV und Kohle des EBV nach Luxemburg brachten.

aus: P. Emunds, Rauchfahnen - Streikfahnen - Staubfahnen, 1989

In der Tat war die Bahn für den Absatz der landwirtschaftlichen Produkte außerordentlich wichtig. Vor allem jene Marktorte nahmen einen Aufschwung, die an einem Bahnhof lagen.

So etwa St. Vith, das alte Zentrum der Ardennen mit dem Einzugsbereich der Kreise Prüm und Malmedy. Hier sollen bis zu 20 Waggons Vieh pro Markttag von Kölner Händlern verladen worden sein. Sie gingen in die Randgebiete der Eifel und ins Ruhrgebiet zur Versorgung der dortigen Bevölkerung mit Fleisch. Über die Auftriebszahlen einiger Jahre gibt die nebenstehende Tabelle Auskunft.

aus: Arbeitskreis Eifeler Museen (Hg.), Dünneinig mit krummem Horn, 1986

Le transport de marchandises

La Vennbahn joua bientôt un rôle important au niveau des transports régionaux et interrégionaux; elle reliait le bassin houiller d'Aix-la-Chapelle au bassin minier luxembourgeois et lorrain; en outre, elle fut à l'origine d'un essor de l'agriculture dans l'Eifel.

Etant donné que le Luxembourg faisait partie de l'Union douanière allemande et que la Lorraine avait été annexée en 1871, une usine sidérurgique Thomas établie à Rothe Erde avait un net avantage sur la sidérurgie implantée plus loin dans le bassin de la Ruhr, et ce en raison des frais de transport sensiblement moins élevés. Le transport par le rail d'une tonne d'acier brut de Luxembourg à Rothe Erde revenait à 5,20 marks et à 7,70 marks jusqu'à Ruhrort. Si l'on chargeait l'acier brut sur une péniche fluviale à Coblenz, il fallait payer 6,50 marks. Les coûts de production à Rothe Erde pouvaient donc être abaissés d'1,72 marks au moins par tonne de produit fini. 16 trains de voyageurs et 24 trains de marchandises circulaient quotidiennement sur la ligne, amenant la minette à l'aciérie Konkordia à Eschweiler, la fonte brute à l'AHAV et le charbon de l'EBV à Luxembourg.

extrait de: P. Emunds, Rauchfahnen - Streikfahnen - Staubfahnen, 1989

En effet, cette ligne de chemin de fer revêtait une importance capitale pour l'écoulement des produits agricoles. Ce sont surtout les marchés situés près d'une gare qui connurent un essor considérable.

C'est par exemple le cas pour Saint-Vith, ancien centre des Ardennes aux confins des cantons de Prüm et de Malmedy. On raconte que les jours de marché, les marchands de Cologne chargeaient jusqu'à 20 wagons de bétail à destination des régions voisines de l'Eifel et du bassin de la Ruhr. Ces bêtes de boucherie étaient destinées à l'approvisionnement des populations en viande. Le tableau ci-contre établit le nombre d'animaux proposés à la vente pour certaines années.

extrait de: Arbeitskreis Eifeler Museen (éd.), Dünneinig mit krummem Horn, 1986

Goederenverkeer

Al gauw speelde de »Vennbahn« een belangrijke rol op het vlak van het regionaal en supraregionaal transport; ze vormde immers de verbinding tussen het Akense kolenbekken en het Luxemburgs-Lotharings ertsbekken. Verder zorgde ze voor de ontwikkeling van de landbouw in de Eifel.

Omdat Luxemburg deel uitmaakte van de Duitse douane-unie en Lotharingen in 1871 geannexeerd werd, had een thomasstaalfabriek die in het nabije Aken gevestigd was, vanwege de lagere vervoerkosten een sterkere marktpositie dan de hoogovens uit het Ruhrgebied. Het vervoer per spoor van één ton onbewerkt staal van Luxemburg naar Rothe Erde kostte 5,20 mark, naar Ruhrort daarentegen 7,70 mark. Voor het transport per binnenschip vanuit Koblenz moest per ton onbewerkt staal 6,50 mark worden neergelaten. Per ton eindproduct lagen de produktiekosten in Rothe Erde dus ten minste 1,72 mark beneden de produktiekosten in het Ruhrgebied. Rond 1910 reden dagelijks 16 passagierstreinen en 24 goederentreinen op de lijn, die minette naar de staalfabriek Konkordia te Eschweiler, ruwijzer naar de AHAV en steenkool van de EBV naar Luxemburg vervoerden.

uit: P. Edmunds, Rauchfahnen - Streikfahnen - Staubfahnen, 1989

De lijn was ook uitermate belangrijk voor de afzet van de landbouwprodukten. Vooral de marktplaatsen in de nabijheid van een station bloeiden op.

Dat was bij voorbeeld het geval voor St. Vith, oud centrum van de Ardennen aan de grens van de kantons Prüm en Malmedy. Naar het heet verlaadden op marktdagen handelaars uit Keulen tot 20 wagons vee. Het slachtvee was bestemd voor de verzorging met vlees van de bevolking uit de naburige Eifel en het Ruhrgebied. De overzichtstabel hiernaast geeft voor bepaalde jaren het aantal dieren aan, die te koop werden aangeboden.

uit: Arbeitskreis Eifeler Museen (uitg.), Dünneinig mit krummem Horn, 1986



Viehmarkt in St. Vith.

Marché aux bestiaux à Saint-Vith.

Veemarkt in St. Vith.

Foto/Photo: H. Gombert, St. Vith

Jahrg.	Ochsen	Kühe	Rinder	Pferde	Schweine	Ferkel	Bachlinge
1908	4466	1589	906	35	3300	7925	4098
1909	3920	1630	1213	26	3385	6652	4351
1910	2813	1708	1713	35	3616	8062	4347
1911	1695	1241	795	—	1778	4321	2713
1912	3292	2644	1675	38	3377	8804	3624
1913	2672	2132	1489	43	3303	9776	3711
1914	2399	1848	1446	25	2129	9300	3245
1927	954	1296	1643	32	989	7500	2752
1928	1998	1927	2109	73	—	3899	4023
1929	1502	1344	1572	96	738	4120	2613
1930	1024	1061	1156	54	1247	6294	3455
1931	1176	1092	1492	113	784	5616	2863

Der Bau der Eisenbahn belebte vor allem die an den Strecken gelegenen Marktorte. Von St. Vith aus ging das Schlachtvieh waggonweise in die Industriegebiete an Wurm und Ruhr.

La construction du chemin de fer permit l'essor des marchés situés le long de la ligne. Des wagons entiers de bétail sur pied quittaient Saint-Vith pour les centres industriels de la Wurm et de la Ruhr.

De bouw van de spoorweg stimuleerde vooral de ontwikkeling van de marktplaatsen nabij een station. Hele wagons met slachtvee vertrokken vanuit St. Vith naar de industriële centra aan de Wurm en de Ruhr.

aus/extrait de/luit: Arbeitskreis Eifeler Museen (Hg./éd./uitg.), Dünneinig mit krummem Horn, 1986

In St. Vith ist auch das gesamte Wirtschaftsleben durch die Bahn am stärksten gefördert worden. Das geht aus der Einwohnerzunahme hervor. Das Städtchen zählte im Jahre 1825 800 Einwohner, die in 50 Jahren auf nur rd. 1240 und dann im Jahre 1885 auf rund 1350 gestiegen waren. Dann begann aber bald nach Eröffnung der Bahnen eine merkliche Zunahme; im Jahre 1895 waren es rd. 1940, 1905 bereits 2200 Einwohner. Den Höhepunkt bildete das Jahr 1917 mit 2740 Personen.

aus: K. Kaufmann, Der Kreis Malmedy, Bd. II, 1961

Comme en témoigne l'évolution démographique, c'est Saint-Vith qui a le plus bénéficié du renouveau économique apporté par le chemin de fer. En 1825, la ville comptait 800 habitants. En l'espace de 50 ans, ce chiffre passa à 1240 puis à 1350 en 1885. A partir de l'inauguration du chemin de fer, une augmentation sensible se dessina: s'il y avait 1940 habitants en 1895, la ville en comptait déjà 2200 en 1905 pour atteindre un point culminant en 1917 avec 2740 habitants.

extrait de: K. Kaufmann, Der Kreis Malmedy, Bd. II, 1961

Het hele economische leven werd in St. Vith door het spoor bevorderd. Daarvan getuigt de demografische ontwikkeling van de stad. In 1825 telde St. Vith 800 inwoners. 50 jaar later waren er 1240 en in 1885 rond 1350. Daarna en onder invloed van het spoor steeg dit aantal gevoelig: 1895 telde St. Vith ongeveer 1940 inwoners en in 1905 werd de grens van 2200 overschreden. Het hoogtepunt was in 1907 met 2740 inwoners bereikt.

uit: K. Kaufmann, Der Kreis Malmedy, vol. II, 1961

Die Touristen kommen

Voilà les touristes!

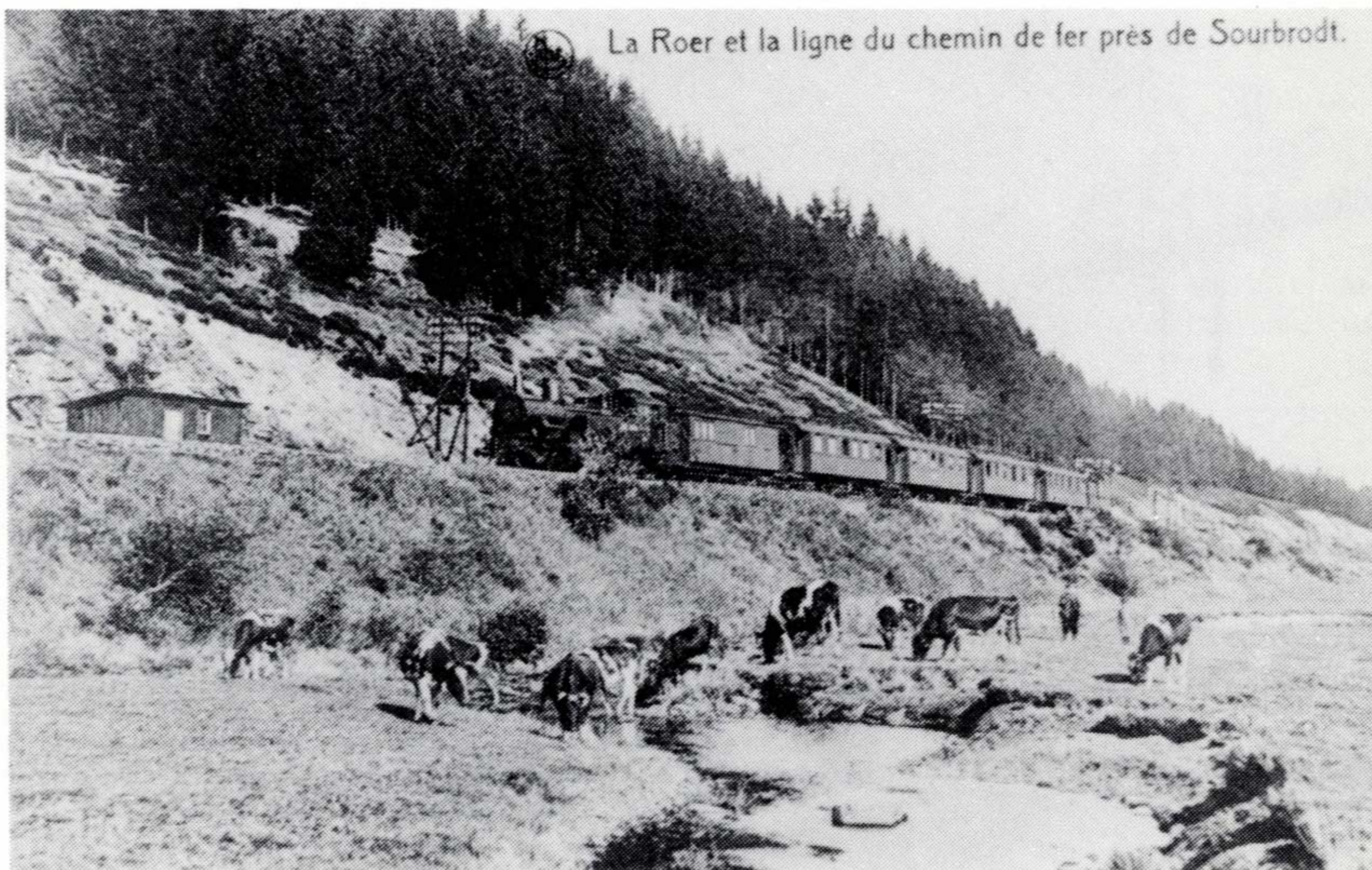
De toeristen komen



Postkarte vom Rurdal aus den 20er Jahren.
Carte postale de la vallée de la Roer datant des années 20.

Prentbriefkaart van het Rurdal uit de jaren 20.

Foto/Photo: J. Lanneau; aus/extrait de/uit: Marenberg...



Mit dem Bau der Eisenbahnen in den 70er und 80er Jahren wurde auch das Innere der Eifel für breitere Bevölkerungsschichten zugänglich. Vor allem Beamte und höhere Angestellte konnten jetzt Urlaub nehmen und sich eine Bahnreise leisten; sie logierten in den Kleinstädten längs der Bahnlinien. Eifeler Honoratioren um Adolf Dronke gründeten 1888 den »Eifelverein«, einen Verband mit mehreren Ortsgruppen, zum Zwecke der Förderung des Images und der touristischen Angebote der Eifel. Sein erster Eifelführer erschien im folgenden Jahr und orientierte sich bei den Tourenvorschlägen an den Eisenbahnlinien und Bahnhöfen.

aus: A. Houben / D. Mirkes: Die Eifel, 1990

Der Eifelverein im Kreise Malmedy

Einen recht erheblichen Anteil an der Verkehrsbelegung im Kreise hat auch der Eifelverein mit seinen dortigen Ortsgruppen gehabt. Solche Verschönerungsvereine besaß der Kreis Malmedy erst seit der Fertigstellung der Vennbahn und zwar in Malmedy (1888), in St. Vith, Ligneuville, Losheim und Burg-Reuland (alle 1889).

aus: K. Kaufmann, Der Kreis Malmedy, Bd. 2, 1961

La construction du chemin de fer dans les années 70 et 80 mit le coeur de l'Eifel à portée de couches plus larges de la population. Les fonctionnaires et les cadres surtout étaient en mesure de prendre des vacances et de s'offrir un voyage en chemin de fer; ils logeaient dans les petites bourgades le long de la ligne. Sous l'impulsion d'Adolf Dronke, des notables de l'Eifel fondèrent en 1888 l'»Eifelverein«, une association qui comportait un certain nombre de sections locales et qui avait pour but la promotion de l'image de marque et des atouts touristiques de l'Eifel. Le premier guide de l'Eifel parut l'année suivante, et proposait des randonnées touristiques avec, comme points de repère, les gares et les lignes de chemin de fer...

extrait de: A. Houben / D. Mirkes: Die Eifel, 1990

L'»Eifelverein« dans le canton de Malmedy

L'»Eifelverein« avec ses sections locales a largement contribué au développement touristique du canton. Dans le canton de Malmedy, ces syndicats d'initiative n'étaient apparus qu'avec la construction de la Vennbahn; il en existait un à Malmedy (fondé en 1888), à Saint-Vith, à Ligneuville, à Losheim et à Burg-Reuland (tous fondés en 1889).

extrait de: K. Kaufmann, Der Kreis Malmedy, Bd. 2, 1961

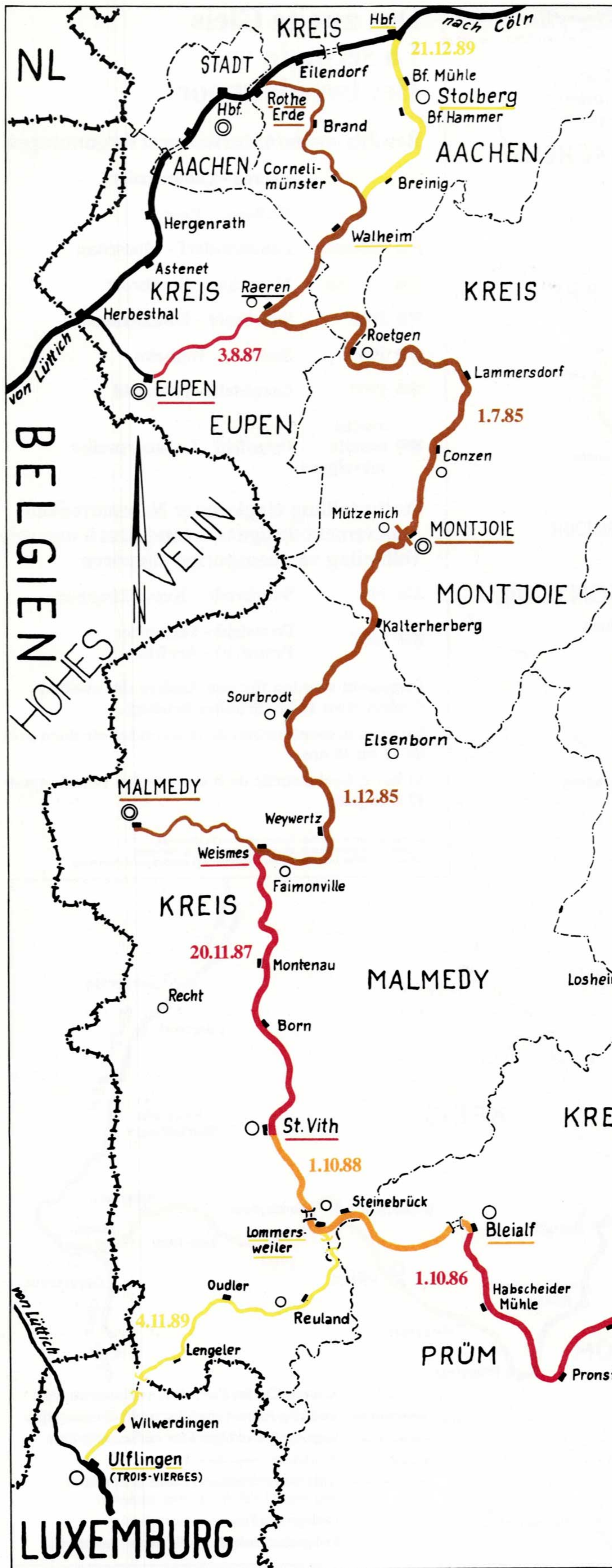
De aanleg van het spoor in de jaren 70 en 80 zorgde ervoor dat het hart van de Eifel voor bredere bevolkingslagen toegankelijk werd. Vooral ambtenaren en stafleden konden het zich nu permitteren met vakantie te gaan en met de trein te reizen; ze logeerden in de kleine steden langs het spoor. Onder impuls van Adolf Dronke richtten notabelen uit de Eifel in 1888 de »Eifelverein« op, een vereniging met een zeker aantal plaatselijke afdelingen, die de promotie van het image en van de toeristische troeven van de Eifel nastreefden. De eerste gids over de Eifel verscheen het daaropvolgende jaar. Stations en spoorwegen dienden als oriëntatiepunten voor de wandelingen, die daarin werden voorgesteld.

uit: A. Houben/D. Mirkes, Die Eifel, 1990

De »Eifelverein« in het kanton Malmedy

Een niet-onaardige bijdrage tot de toeristische ontwikkeling van de streek leverde ook daar de »Eifelverein« met zijn plaatselijke afdelingen. Deze verenigingen voor vreemdelingenverkeer zijn in het kanton Malmedy pas met de beëindiging van de »Vennbahn« opgedoken, in Malmedy in 1888 en in St. Vith, Ligneuville, Losheim en Burg-Reuland in 1889.

uit: K. Kaufmann, Der Kreis Malmedy, vol. 2, 1961



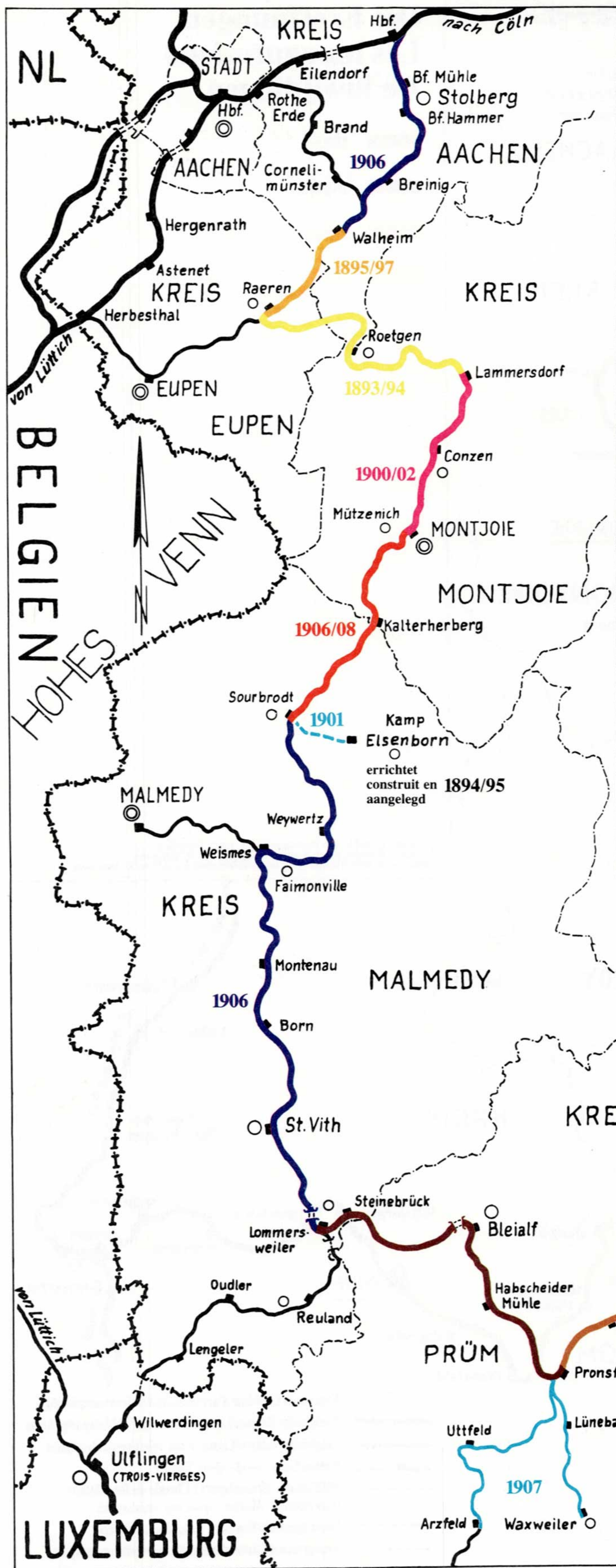
Die Eröffnungen Les inaugurations De inwijdingen

- 1885
- 1886/87
- 1888
- 1889

Konzept: D. Mirkes nach einer Kartenvorlage von G. Marenberg
 Concept: D. Mirkes d'après le relevé cartographique de G. Marenberg
 Ontwerp: D. Mirkes in aansluiting aan het cartografisch overzicht van G. Marenberg



- Kreisstadt/Chef-lieu d'arrondis./Arrondissementshoofdpl.
- Zweigleisige Bahnen/Lignes à deux voies/Dubbelsporige lijnen
- Eingleisige Bahnen/Lignes à une voie/Eensporige lijnen
- Station/Gare Tunnel
- Militärbahn (Schmalspur) / Chemin de fer militaire (voie étroite) / Militaire spoorweg (smalspoor)
- Landesgrenzen/Frontière nationale/Landgrens
- Kreisgrenzen/Limite d'arrondis./Arrondissementsgrens



Das zweite Gleis La seconde voie Het tweede spoor

Bewilligungen/Autorisations/Vergunningen

- 1893/94 Raeren - Lammersdorf
- 1895/97 Walheim - Raeren
- 1900/02 Lammersdorf - Monschau
- 1906/08 Monschau - Sourbrodt
- 1906 Sourbrodt - Lommersweiler
- 1906 Stolberg - Walheim
- 1908 Gerolstein - Pronsfeld
- anschl. ■ ensuite Pronsfeld - Lommersweiler
vervolgens

Fertigstellung eingleisiger Nebenstrecken Achèvement de lignes secondaires à une voie Voltooiing van eensporige zijsporen

- 1901 Sourbrodt - Kamp Elsenborn
- 1907 Pronsfeld - Waxweiler
Pronsfeld - Arzfeld

Insgesamt wurden für den Ausbau des zweiten Gleises etwa 17 bis 18 Jahre benötigt.

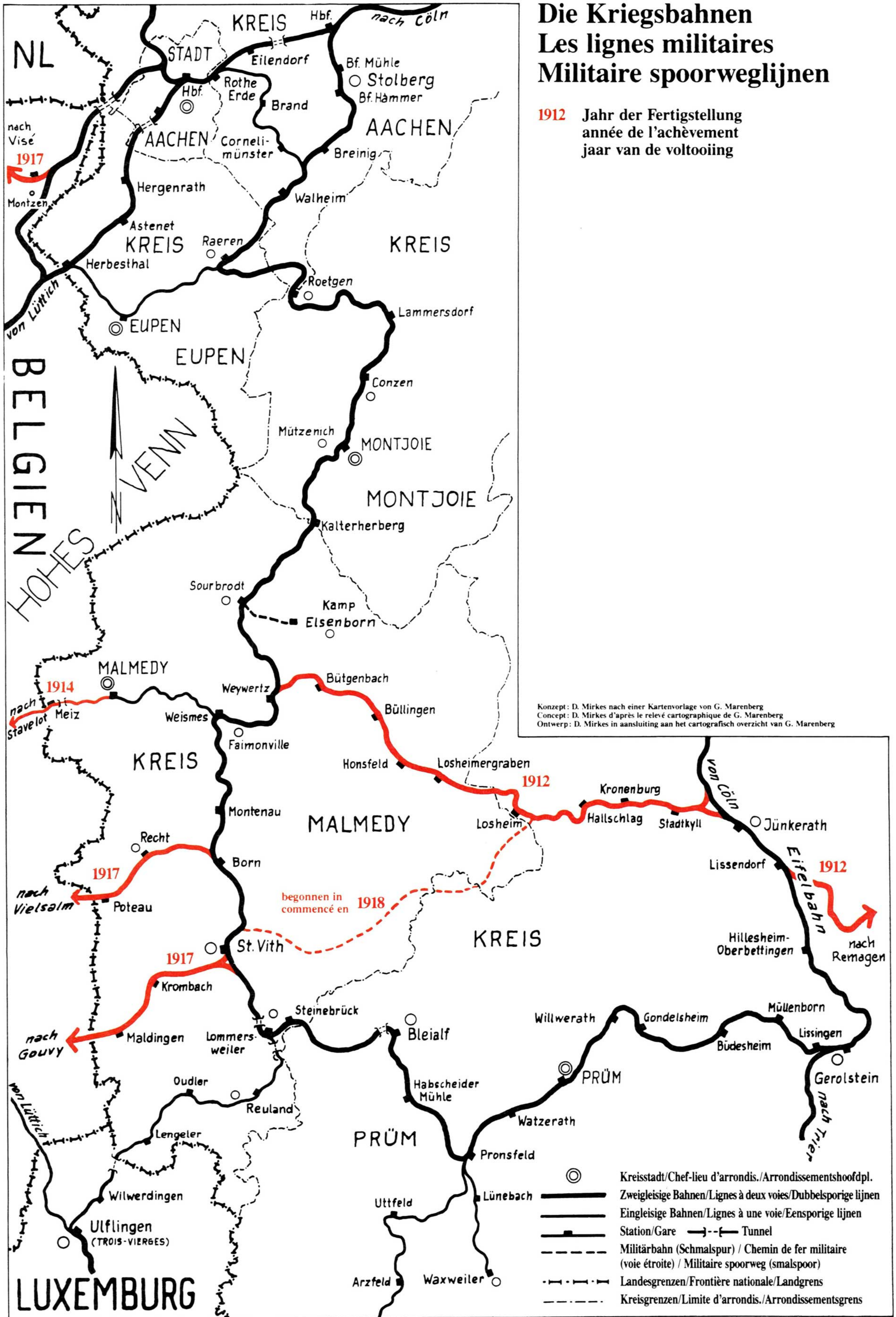
En tout, la construction de la seconde voie dura près de 17 ou 18 ans.

In het geheel duurde de bouw van het tweede spoor 17 à 18 jaar.

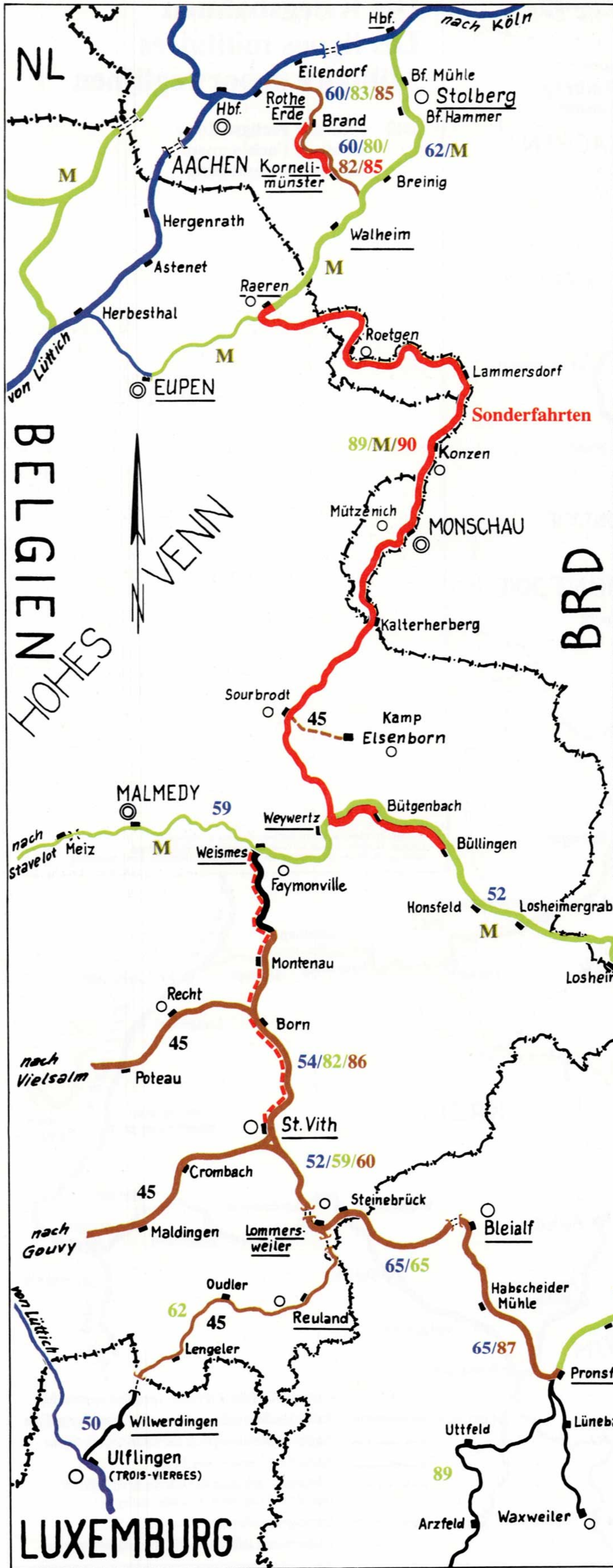
Konzept: D. Mirkes nach einer Kartenvorlage von G. Marenberg
Concept: D. Mirkes d'après le relevé cartographique de G. Marenberg
Ontwerp: D. Mirkes in aansluiting aan het cartografisch overzicht van G. Marenberg



- ⊙ Kreisstadt/Chef-lieu d'arrondis./Arrondissementshoofdpl.
- Zweigleisige Bahnen/Lignes à deux voies/Dubbelsporige lijnen
- Eingleisige Bahnen/Lignes à une voie/Eensporige lijnen
- Station/Gare → - - - Tunnel
- - - Militärbahn (Schmalspur) / Chemin de fer militaire (voie étroite) / Militaire spoorweg (smalspoor)
- - - Landesgrenzen/Frontière nationale/Landgrens
- - - Kreisgrenzen/Limite d'arrondis./Arrondissementsgrens



Konzept: D. Mirkes nach einer Kartenvorlage von G. Marenberg
 Concept: D. Mirkes d'après le relevé cartographique de G. Marenberg
 Ontwerp: D. Mirkes in aansluiting aan het cartografisch overzicht van G. Marenberg



Die Vennbahn heute La Vennbahn aujourd'hui De »Vennbahn« vandaag

Streckenzustand heute
Etat de la ligne aujourd'hui
Tegenwoordige staat van de lijn

- Personen- und Güterverkehr
Transport de personnes et de marchandises
Personen- en goederenvervoer
- Güterverkehr/Transport de marchandises/Goederenvervoer
- M = Militärverkehr/Transports militaires/Militair vervoer
- Stilliegende Gleise
Voies désaffectées
Stilgelegde spoorweglijnen
- Abgebaute Gleise
Voies démontées
Gedemonteerde spoorweglijnen
- Touristische Nutzung
Exploitation touristique
Toeristische exploitatie

Entwicklung der Streckenabschnitte
Evolution des différents tronçons
Evolutie van de verschillende baanvakken

- 45 Nicht wiedereröffnet/Non réouvert/Niet heropend
 - 59 Personenverkehr eingestellt
Abandon du transport de personnes
Geen personenverkeer meer
 - 82 Güterverkehr eingestellt
Abandon du transport de marchandises
Geen goederenvervoer meer
 - 86 Gleisabbau begonnen
Démontage des voies en cours
Demontage begonnen
 - 85 Beginn der touristischen Nutzung
Début d'exploitation touristique
Toeristische exploitatie gestart
- Weismes Ende eines Streckenabschnitts
Fin d'un tronçon de la ligne
Einde van een baanvak van de lijn

Konzept: D. Mirkes nach einer Kartenvorlage von G. Marenberg
Concept: D. Mirkes d'après le relevé cartographique de G. Marenberg
Ontwerp: D. Mirkes in aansluiting aan het cartografisch overzicht van G. Marenberg

- ⊙ Kreisstadt/Chef-lieu d'arrondis./Arrondissementshoofdpl.
- Zweigleisige Bahnen/Lignes à deux voies/Dubbelsporige lijnen
- Eingleisige Bahnen/Lignes à une voie/Eensporige lijnen
- Station/Gare
- Tunnel
- - - - - Militärbahn (Schmalspur) / Chemin de fer militaire (voie étroite) / Militaire spoorweg (smalspoor)
- · - · - · Landesgrenzen/Frontière nationale/Landgrens

Mit dem Zug zur Arbeit

Als bald kamen die meisten zuwandernden Hüttenarbeiter aus dem Monschauer Land und aus dem »Tröteland«, wie die Orte Sourbrodt, Elsenborn, Weywertz und Weismes genannt wurden. Nicht selten gibt es die Familiennamen Arimont und Faymonville, die kleinere Ortschaften im Umkreis von Weismes bezeichnen.

Ein Teil dieses Arbeiterstromes wurde vom Bahnhof »Rothe Erde« geschluckt. Die fern der Vennbahn wohnenden, vor allem aber jüngere Leute, fuhren nur zum Wochenende ins Eifeldorf zurück. Dann gab es billigere Karten, mit denen man zu »einfachem Preis« auch zurückfahren konnte. Bleibe fanden diese »Pendler« im Aachener Ostviertel oder in Eilendorf, oft nur eine Schlafstelle für 1,20 bis 1,50 Mark pro Woche.

Die Fahrt von Rothe Erde nach Konzen z.B. war aber kein reines Vergnügen. B. Hürtgen berichtet darüber:

»Unsere Bahn ist, wie es damals hieß, in der Hauptsache als strategische Bahn gebaut worden, auf der sich nach der Eröffnung ein ungeahnter Verkehr entwickelte. Anscheinend hatte man mit dem großen Verkehr nicht gerechnet, so daß es an Wagen fehlte. Man schaffte deshalb 'Arbeiterwagen' an. Man denke sich einen grauen Viehwagen, an dem die Schiebetüren entfernt, das Loch mit Brettern ausgefüllt, an den Kopfenden ganz schmale Ausgänge angebracht wurden und an den Längsseiten drei winzige Fenster. Das ganze Mobiliar im Inneren bestand aus einem mit Koks beheizten eisernen Ofen. Das war alles. In diesen dunkelgrau gestrichenen Kasten wurden dann 60, 70 bis 90 Menschen hineingestopft. Und dann zweieinhalb Stunden Fahrt. Am gräßlichsten war's bei Regenwetter. Der Ofen tat mehr als seine Schuldigkeit, wahrscheinlich weil der fahrende Zug starken Luftzug verursachte. Jetzt die vielen Menschen mit den nassen Kleidern, die zu dampfen anfangen; dann dampften unzählige Stinkadoras; dann dampften die Schnäpse; dann dampften alle möglichen, im Orient nicht möglichen Gerüche. Es wurde einem grün und blau vor Augen. In Rothe Erde war die letzte Fracht fürs Monschauer Land verladen. Um den Ofen hocken und sitzen die Kalterherberger auf dem Fußboden. Die Pule macht die Runde. Anscheinend hatten sie einen Gesangsverein gegründet und probten nun, da sie dauernd dasselbe Lied sangen. In Rothe Erde fingen sie an; wenn wir in Konzen auf Imgenbroich zu nach Hause gingen, hörten wir immer noch: 'Er war es nicht...'. Es war schrecklich.«

gekürzt aus: Paul Emonds, Rauchfahnen — Streikfahnen — Staubfahnen, 1989

Se rendre au travail par le train

Bientôt, la plupart des ouvriers métallurgistes migrants proviennent de la région de Montjoie et du »Tröteland«, comme on appelle parfois les localités de Sourbrodt, Elsenborn, Wévercé et Waimes. Les patronymes Arimont et Faymonville, qui renvoient à des hameaux des environs de Waimes, ne sont pas rares.

La gare de Rothe Erde absorbait une partie de ce flot de travailleurs. Ceux qui habitaient loin du chemin de fer et les jeunes gens en particulier ne rentraient dans leur village que pour le week-end. On leur proposait alors des billets moins chers qui, pour le prix simple, donnaient également droit au voyage retour. Ces »navetteurs« trouvaient à se loger dans le quartier est d'Aix-la-Chapelle et à Eilendorf. Souvent, il ne s'agissait que d'un logis pour la nuit, à 1 mark 20 ou 1 mark 50 la semaine.

Le voyage de Rothe Erde à Konzen, par exemple, n'était pas vraiment une partie de plaisir, ainsi que le rapporte B. Hürtgen:

«Comme on l'a laissé entendre à l'époque, notre chemin de fer a été conçu à l'origine comme un chemin de fer stratégique, mais il a rencontré un succès inattendu dès son inauguration. Apparemment, il n'avait pas été prévu que le trafic puisse prendre une telle ampleur, si bien qu'on manquait de voitures. C'est la raison pour laquelle on a acquis des 'voitures d'ouvriers'. Imaginez un wagon à bestiaux dans lequel on aurait enlevé les portes coulissantes et refermé l'ouverture avec des planches, ne laissant qu'un étroit passage sur les côtés avant et arrière ainsi que trois minuscules fenêtres sur les côtés latéraux. A l'intérieur, le mobilier ne consistait qu'en un poêle de fonte chauffé au coke. On entassait alors 60, 70 voire 90 personnes dans cette caisse peinte en gris foncé, et ce pour deux heures et demie de voyage. C'était surtout atroce les jours de pluie. Le poêle remplissait plus que son office, sans doute parce que la vitesse du train entretenait un fort courant d'air. Ajoutez-y la masse des voyageurs dont les vêtements trempés se mettaient à fumer; fumaient aussi d'innombrables mauvais cigares; et fumaient les verres d'eau-de-vie; flottaient enfin des parfums inconnus même de l'Orient. Il y avait vraiment de quoi tourner de l'oeil. Le dernier contingent à destination de Montjoie est chargé à Rothe Erde. Les gens de Kalterherberg se blottissent autour du poêle. Le cruchon circule. Sans doute ont-ils fondé une chorale et répètent-ils: ils chantent sans arrêt la même rengaine. Ils s'y sont mis à Rothe Erde, et lorsque nous avons quitté le train à Konzen pour prendre le chemin d'Imgenbroich, nous entendions encore leur 'Ce n'était pas...'. C'était atroce.»

abrégé de: Paul Emonds, Rauchfahnen — Streikfahnen — Staubfahnen, 1989

Met de trein naar het werk

Weldra kwamen de meeste nieuwe metaalarbeiders uit de streek van Monschau en uit het »Tröteland«, zoals de dorpen Sourbrodt, Elsenborn, Weywertz en Waimes werden genoemd. De familienamen Arimont en Faymonville, die naar kleine dorpjes in de omgeving van Waimes verwijzen, treft men nog vrij vaak aan.

Een deel van deze stroom arbeiders werd door het station »Rothe Erde« opgenomen. Degeenen die veraf van het spoor woonden, en in het bijzonder de jonge arbeiders, gingen slechts tijdens het weekend naar hun dorp terug. Voor de prijs van een enkele reis kregen ze een retourkaartje. Ze vonden onderdak in de oostelijke voorsteden van Aken en in Eilendorf. Vaak was het slechts een nachtverblijf, dat 1,20 tot 1,50 mark per week kostte.

De reis van Rothe Erde naar Konzen was beslist geen aangename bedoening. Daarvan getuigt het volgende verhaal van B. Hürtgen:

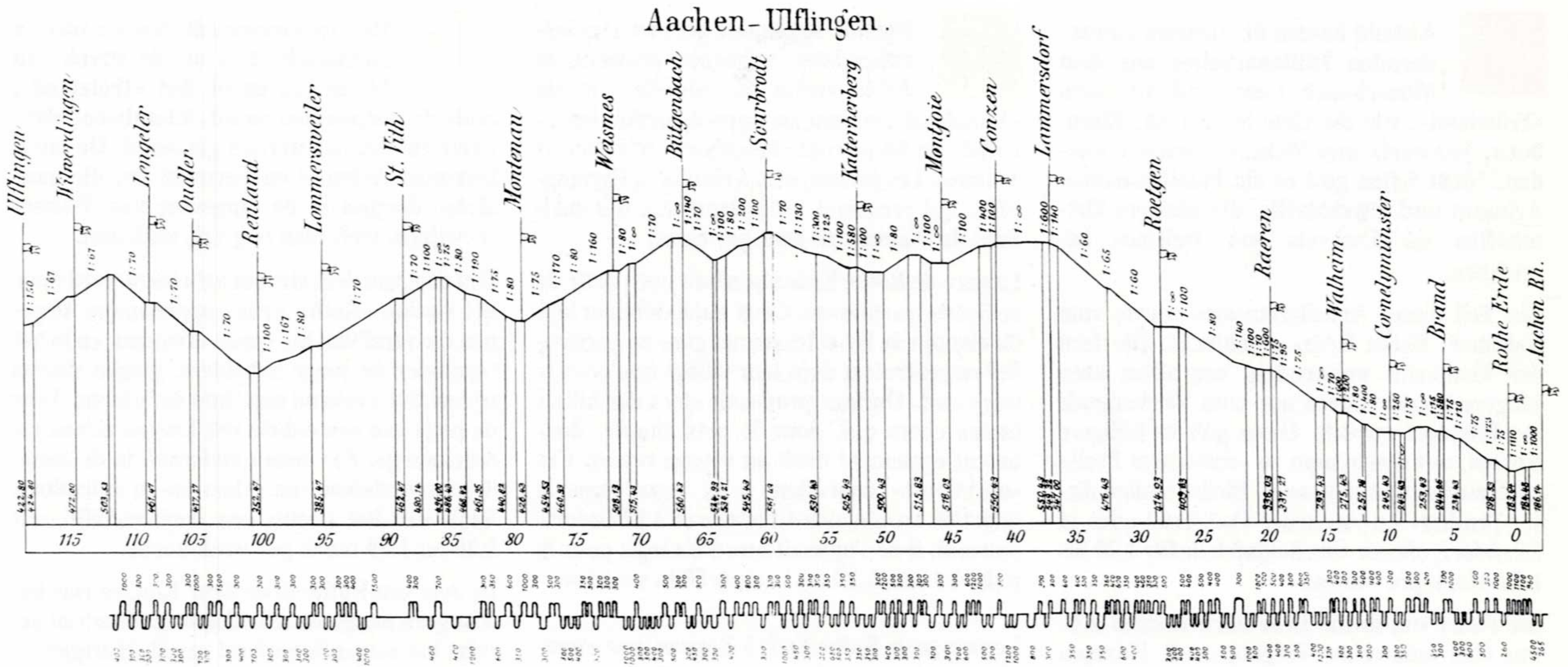
»Onze spoorweg werd, zoals het toen heette, hoofdzakelijk als strategische spoorweg aangelegd, maar van het begin af kende hij een onverwacht succes. Klaarblijkelijk had men zo'n druk verkeer niet verwacht, zodat er te weinig rijtuigen waren. Daarom werden 'arbeiderwagens' aangeschaft, in feite grijsachtige veewagens, waarvan men de schuifdeuren had verwijderd en door planken had vervangen, met slechts twee nauwe uitgangen aan voor- en achterkant en drie zeer kleine raampjes aan de zijkanten. De inrichting bestond uitsluitend en alleen uit een ijzeren kolenkachel. In deze donkergrijs gekleurde kasten werden 60, 70 en soms zelfs 90 mensen samengeperst voor een reis die twee en een half uur duurde. Het afschuwelijkst was het als het regende. De kachel deed meer dan haar werk, waarschijnlijk omdat de rijdende trein een felle luchtstroom veroorzaakte. Daarbij kwamen dan de vele mensen van wie de vochtige kleren begonnen te dampen. En de rook van talloze slechte sigaren; en de damp van ontelbare borrels; en bovenop geuren, die zelf in de Oriënt onbekend waren... Het was echt om er misselijk van te worden. De laatste groep passagiers voor Monschau nam in Rothe Erde plaats. De mensen uit Kalterherberg zaten op de grond rond de kachel. De fles ging van hand tot hand. Blijkbaar hadden ze een zangvereniging opgericht en repeteerden ze nu. In Rothe Erde begonnen ze; en nadat we in Konzen waren uitgestapt en richting Imgenbroich naar huis gingen, vernamen we nog steeds: 'Hij was het niet...'. Het was verschrikkelijk.«

ingekort uit: Paul Emonds, Rauchfahnen - Streikfahnen - Staubfahnen, 1989

Fahrprobleme

Une ligne accidentée

Een heuvelachtige lijn



Vorstehendes Längenprofil mit der Darstellung des Geländes entlang des Streckenverlaufs von Aachen nach Ulflingen in Luxemburg veranschaulicht sehr deutlich die Geländeschwierigkeiten beim Bau der Vennbahn. Zum Beispiel das stetige und starke Ansteigen von Aachen nach Lammersdorf. Durch zahlreiche wechselseitige Bögen und weitausholende Schleifen hatte man sich weitgehend dem ansteigenden Gelände angepaßt, um diese Höhe zu erreichen. Dadurch wurden aus 19,5 Kilometern Luftlinie von Aachen nach Lammersdorf 39,7 Bahnkilometer, doppelt soviel. Und trotzdem befindet sich das größte Steigungsverhältnis der gesamten Strecke von 1:60 (Steigung von einem Meter Höhe bei einer Länge von nur 60 Metern) zwischen Roetgen und Lammersdorf. Interessant ist aber auch der sich wiederholende starke Gefällewechsel zwischen Bütgenbach und Ulflingen.

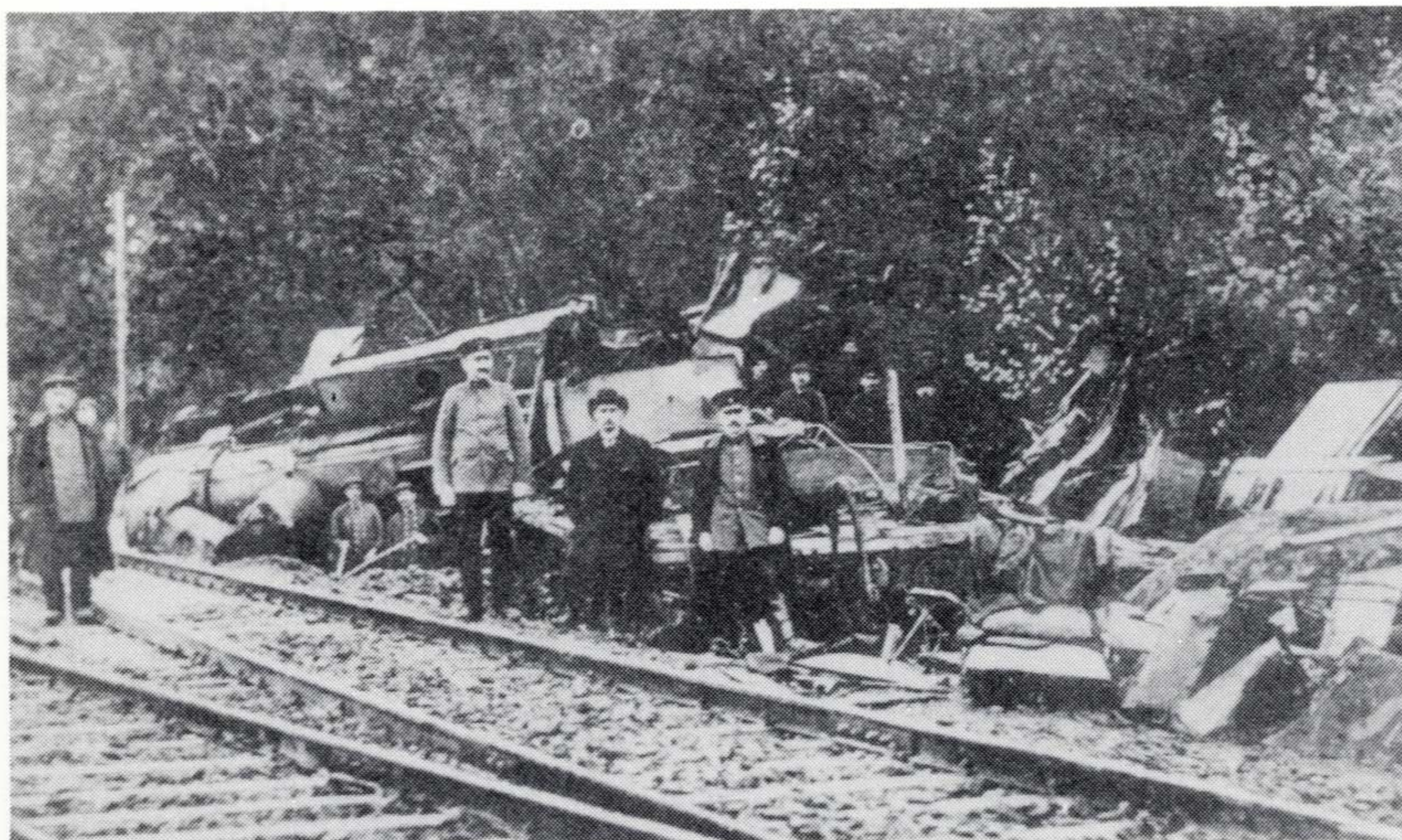
Auf Grund der schwierigen Geländebeziehungen in der Eifel-Venn-Region wurde und wird auch noch heute die Trassierung und der Bau der Vennbahnlinie als eine gelungene Leistung angesehen.

La coupe transversale ci-dessus représente la configuration topographique de la ligne entre Aix-la-Chapelle et Trois-Vierges au grand-duché de Luxembourg; elle illustre bien les difficultés rencontrées tout au long de la construction de la Vennbahn, comme par exemple la longue et forte montée entre Aix-la-Chapelle et Lammersdorf. Un nombre impressionnant de courbes alternées et de larges lacets ont permis de s'adapter à la déclivité et d'atteindre cette altitude, ce qui explique pourquoi les 19,5 kilomètres à vol d'oiseau entre Aix-la-Chapelle et Lammersdorf requièrent 39,7 kilomètres de voie ferrée, c'est-à-dire plus du double. Malgré cela, la ligne atteint un pourcentage de déclivité de 1:60 (élévation de 1 mètre sur 60 m de distance seulement) entre Roetgen et Lammersdorf. Il faut retenir également les alternances répétées de fortes déclivités entre Bütgenbach et Trois-Vierges.

En raison des difficultés topographiques dans les régions de l'Eifel et des Fagnes, le tracé et la construction de la Vennbahn sont encore considérés de nos jours comme une réussite.

De dwarsdoorsnede hierboven is een topografische afbeelding van het gebied langs het spoor van Aken naar Ulflingen in het Groothertogdom Luxemburg; ze is een goede illustratie van de moeilijkheden, die bij de aanleg van de »Vennbahn« werden ondervonden, zo bijvoorbeeld de lange en steile helling van Aken naar Lammersdorf. Dankzij een groot aantal alternerende wijde bochten heeft men zich aan deze helling kunnen aanpassen en kon deze hoogte worden bereikt. Dat verklaart, waarom voor de 19,5 kilometer hemelsbreedte tussen Aken en Lammersdorf uiteindelijk 39,7 kilometer spoor vereist waren, dat is meer dan het dubbele. Desondanks vinden we de grootste hellingsgraad van de hele lijn (1:60, dat is een verschil van 1 m in de hoogte op een afstand van slechts 60 meter) tussen Roetgen en Lammersdorf. Opmerkelijk zijn verder de alternerende steile hellingen tussen Bütgenbach en Ulflingen.

Vanwege het moeilijke terrein in de Eifel en de Hoge Venen worden de trassering en de bouw van de »Vennbahn« nog altijd als een opmerkelijke prestatie beschouwd.



Eisenbahnunfall am 16. Dezember 1913 auf dem Bahnhof Reuland, wobei Reserveführer Krux und Heizer Schwabe tödlich verunglückten.

Accident ferroviaire de 16 décembre 1913 à la gare de Reuland. Le conducteur de réserve Krux et le chauffeur Schwabe y trouvent la mort.

Spoorwegongeluk op 16 december 1913 in het station van Reuland. De reservetreingeleider Krux en de stoker Schwabe kwamen daarbij om het leven.

Foto/Photo: H. Gombert, St. Vith

Fachleute haben jedoch schon recht bald wesentliche Mängel erkannt und auch aufgezeigt. In der Zeitschrift »Der Eisenbahn-Bau der Gegenwart« von 1897 wird das so beschrieben:

»Als ein Beispiel einer dem vorhandenen Verkehre nicht entsprechenden Linienführung sei die Bahn von Rothe Erde bei Aachen nach Ulflingen erwähnt. Diese hat sehr wechselnde Steigungen bis zu 1:60, ohne daß in den Bögen von 300 m und 350 m Halbmesser eine Ermäßigung eingeführt wäre. Dabei wechseln namentlich auf der Strecke von Lammersdorf bis St. Vith Steigungen und Gefälle sehr häufig, daß auf der ganzen Strecke trotz langsamer Fahrt entweder nur kurze Züge gefahren werden können, oder durchweg Vorspann geleistet werden muß. Die ungünstige Linienführung hat dazu genötigt, schon bei einem Verkehre von 12 Zügen in jeder Richtung Nachtdienst einzurichten und stellenweise das zweite Gleis herzustellen.«

Schon beim Ausbau des zweiten Gleises wurden einige Unebenheiten beseitigt. Das mitunter sehr starke Steigungsverhältnis ließ sich jedoch nicht mehr ändern. Und bei den langen Güterzügen mußte nach wie vor eine zweite Lok entweder vorn mit aushelfen oder hinten drücken.

(G. Marenberg)

Pourtant, les experts on rapidement relevé et dénoncé des défauts majeurs. Dans la revue »Der Eisenbahn-Bau der Gegenwart« de 1897, il en est fait la description suivante:

«Il convient de mentionner la ligne de Rothe Erde à Trois-Vierges comme un exemple de tracé non adapté au trafic existant. Elle présente de fréquents changements de pente allant jusqu'à 1:60 sans qu'une diminution n'ait été prévue dans les courbes de 300 à 350 mètres de diamètre. C'est surtout sur le tronçon Lammersdorf-Saint-Vith qu'il y a une telle succession de montées et de descentes que même à vitesse réduite, seuls des trains relativement courts peuvent circuler à moins qu'on ne fasse appel à une locomotive de renfort. Le tracé inadéquat fait qu'avec un trafic de 12 trains dans chaque sens, on est obligé de recourir au service de nuit et même d'aménager une seconde voie par endroits.

Certains accidents de terrain ont pu être rectifiés dès la construction de la seconde voie. Mais la déclivité parfois très prononcée n'a pu être corrigée. Et une locomotive de renfort doit toujours aider à l'avant ou pousser à l'arrière les trains de marchandises un peu longs.

(G. Marenberg)

Desondanks hadden deskundigen reeds vlug belangrijke tekortkomingen ontdekt en aan de kaak gesteld. Zo werd in 1897 in het tijdschrift »Der Eisenbahn-Bau der Gegenwart« de »Vennbahn« als volgt geschetst:

»Als voorbeeld van een tracé, dat niet aan het bestaande verkeer is aangepast, is de spoorweg van Rothe Erde nabij Aken naar Ulflingen aan te halen. Deze lijn vertoont vaak afwisselende hellingen tot 1:60, zonder dat in de bochten met een radius van 300 en 350 m een vermindering van deze graad werd voorzien. Vooral op het baanvak Lammersdorf-St. Vith is dat het geval, zodat — zelfs tegen een lage snelheid — op het hele traject slechts korte treinen kunnen rijden, behalve als er een bijkomende locomotief is. Deze ongunstige tracering noodzaakte ertoe, bij een verkeer van 12 treinen in elke richting een nachtdienst in te richten en op sommige plaatsen een tweede spoor aan te leggen.«

Bij de aanleg van het tweede spoor werden reeds sommige oneffenheden weggewerkt. Maar de soms heel grote hellingsgraad kon niet meer worden veranderd. En bij lange goedertreinen moest noch steeds een tweede locomotief of van achteren duwen of van voren helpen trekken.

(G. Marenberg)

Das zweite Gleis

La seconde voie

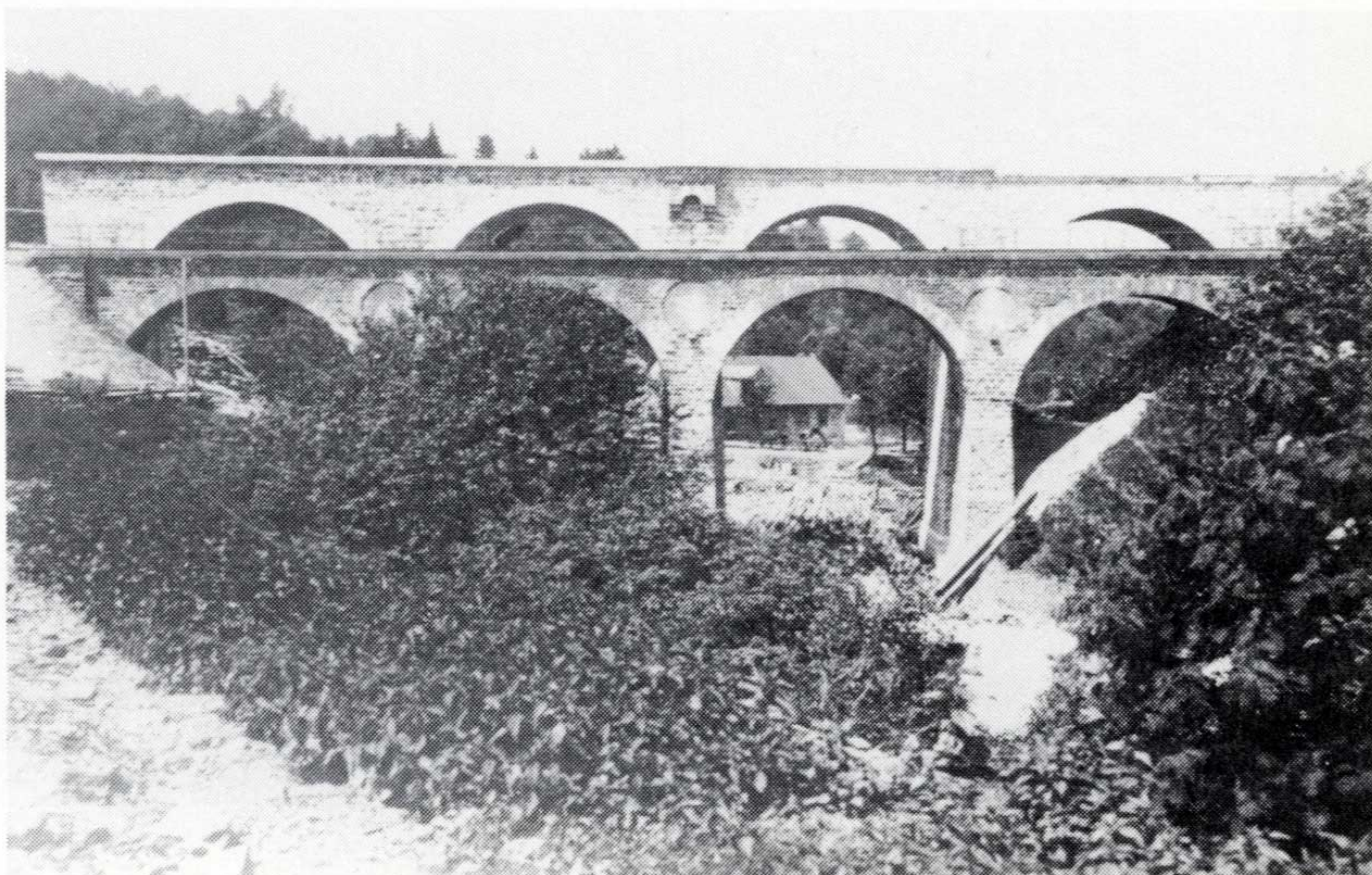
Het tweede spoor

1907 wurde das Viadukt bei Gut Reichenstein durch ein zweigleisiges, 5 m höheres ersetzt.

Le viaduc près du domaine de Reichenstein fut remplacé en 1907 par une nouvelle construction à deux voies, plus haute de 5 m.

Het viaduct nabij het domein van Reichenstein werd in 1907 vervangen door een nieuw dubbelsporig viaduct, dat 5 m hoger was dan het oorspronkelijke.

Foto/Photo: E. Wynands, Monschau; in/dans/in: Marenberg...



Der unerwartet hohe Verkehr auf der Vennbahn und einige schlimme Bahnunglücke ließen schon bald die Anlage eines zweiten Gleises als notwendig und rentabel erscheinen.

Dazu kamen militärische Interessen: Der Standort Elsenborn war durch die Nähe zur Bahn als Manövergelände attraktiv geworden. Angelegt ab 1894 und nach 1901 durch eine kleine Querbahn, den »Feurigen Elias«, an den Bahnhof Sourbrodt angebunden, verstärkte der neue Truppenübungsplatz seinerseits die Bedeutung der Vennbahn für Militärtransporte.

Gemäß der alten Maxime von Clausewitz, daß die Strategie bestimmt, wann wo wieviele Truppen einzusetzen sind, war die Bedeutung der Eisenbahn als strategisches Transportmittel allgemein enorm gewachsen. Beim »Großen Generalstab« gab es mittlerweile eine »Eisenbahn-Abteilung«, und eine »Militär-Eisenbahnordnung« regelte schon seit 1873 das Zusammenwirken mit den zivilen Eisenbahnverwaltungen.

(vgl. Karte S. 22)

L'intensité inattendue du trafic sur la ligne des Fagnes et quelques accidents graves firent rapidement apparaître la nécessité d'une seconde voie et la rentabilité de celle-ci.

A cela, il fallait ajouter des raisons militaires: la proximité du chemin de fer faisait d'Elsenborn un camp d'entraînement intéressant. Aménagé à partir de 1894 et relié à la gare de Sourbrodt dès 1901 par un petit train de liaison baptisé »Elias«, le camp d'Elsenborn renforça l'importance de la Vennbahn pour les transports militaires.

En règle générale, l'importance du chemin de fer en tant que moyen de transport stratégique s'était accrue énormément, conformément à une vieille maxime de Clausewitz selon laquelle c'est la stratégie qui détermine quand et où il faut lancer quelles forces. Entretemps il y avait une section »chemin de fer« auprès du grand état major et la collaboration avec les administrations civiles des chemins de fer était fixée depuis 1873 par un règlement militaire de chemin de fer.

(cf. carte p. 22)

Door het onverwacht drukke verkeer op de »Vennbahn« en vanwege enkele ernstige treinongevallen die er gebeurden beseftte men vrij snel, dat de aanleg van een tweede spoor noodzakelijk was en ook rendabel zou zijn.

Daarbij kwamen militaire belangen: door de nabijheid van het spoor was Elsenborn als militair oefenterrein interessant geworden. Dit nieuwe oefenterrein, dat aangelegd werd vanaf 1894 en in 1901 door een kleine verbindingstrein, de »Vurige Elias«, met het station van Sourbrodt werd verbonden, versterkte het belang van de »Vennbahn« voor militaire transporten.

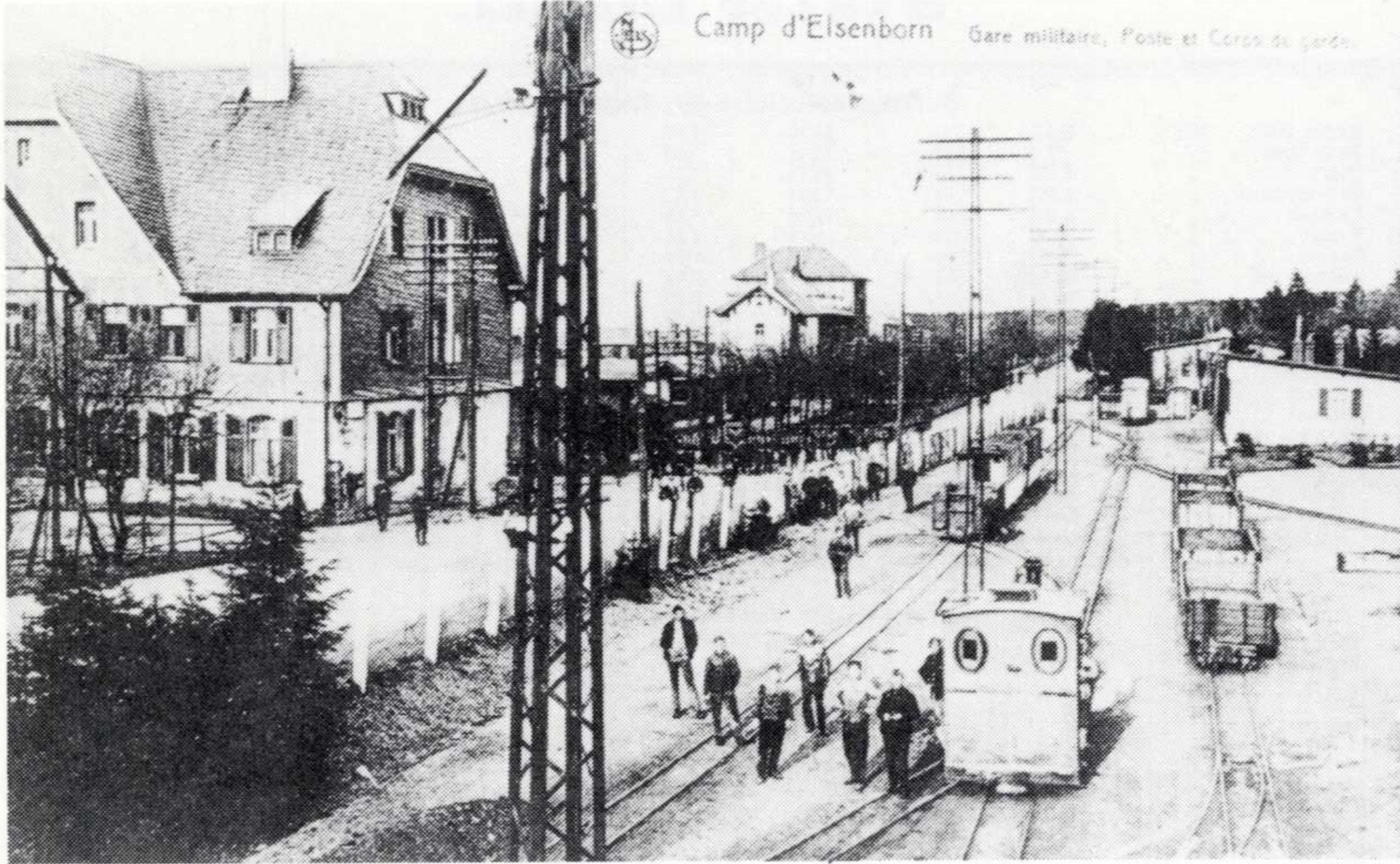
Overeenkomstig de oude maxime van Clausewitz, volgens welke de strategie bepaalt wanneer en waar hoeveel troepen moeten worden ingezet, was de betekenis van het spoor in het algemeen enorm gegroeid. Bij de generale staf was inmiddels een afdeling spoorwegen ingericht, en een militaire spoorverordening regelde al sinds 1873 de samenwerking met de civiele spoorwegbesturen.

(zie kaart op blz. 22)

Der »SCHLIEFFEN-Plan«

Le plan «SCHLIEFFEN»

Het »SCHLIEFFEN-plan«



General von Schlieffen, von 1891-1906 Chef des Generalstabs, entwarf eine Strategie, um einen Krieg an gleichzeitig zwei Fronten gegen Frankreich und Rußland zu vermeiden; sie ist als »Schlieffen-Plan« in die Geschichte eingegangen und sah vor, zunächst Frankreich von Norden durch Belgien hindurch mit voller Wucht anzugreifen und schnell zu schlagen, um sich anschließend Rußland zuzuwenden. Dies setzte ausreichende Verbindungswege voraus:

»Je mehr sich im Laufe der Jahre der Schwerpunkt des Aufmarsches gegen Frankreich nach Norden an den Niederrhein verschob, um so mehr lag im Westen das Hauptgewicht des späteren strategischen Ausbaues neben der weiteren Vermehrung der Rhein-Übergänge vor allem in der leistungsfähigen Ausgestaltung des Bahnnetzes im linksrheinischen Bezirk der Eisenbahndirektion Köln. Hier mußten die für die Versammlung eines starken rechten Heeresflügels unentbehrlichen Zufuhr- und Auslauflinien neu geschaffen werden.« (S. 3)

(Dt. Reichsarchiv - Hg., Das deutsche Feldeisenbahnwesen, Berlin 1928)

Le général von Schlieffen, chef d'état-major de 1891 à 1906, avait conçu une stratégie pour éviter en cas de conflit une guerre sur deux fronts contre la France et la Russie; elle est connue sous le nom de «plan Schlieffen» et prévoyait une attaque massive contre la France par le nord, à travers la Belgique, et une victoire rapide afin de pouvoir ensuite se tourner contre la Russie. Cela supposait l'existence de voies de communication suffisantes.

«Plus le centre du dispositif de déploiement contre la France glissait au nord vers le Bas-Rhin, plus il devenait nécessaire d'axer la mise en place des infrastructures stratégiques à l'ouest sur une multiplication des points de passage sur le Rhin ainsi que sur l'aménagement d'un réseau ferroviaire performant sur la rive gauche du Rhin, dans le district de la Direction des Chemins de Fer de Cologne. Le déploiement d'une forte aile droite de l'armée de campagne dans ce secteur rendait indispensable l'existence de lignes d'approche et de ravitaillement.» (p. 3)

(Dt. Reichsarchiv - éditeur, Le chemin de fer allemand de guerre, Berlin 1928)

Der »Feurige Elias« verband den Bahnhof Sourbrodt mit dem Lager Elsenborn. Da in Sourbrodt oft hohe Offiziere quartierten, erhielt der Bahnhof einen besonders repräsentativen Charakter.

La gare militaire du vicinal Sourbrodt - Camp Elsenborn: «Elias». Comme des officiers supérieurs logeaient souvent à Sourbrodt, on donna rapidement un aspect particulièrement représentatif à la gare.

De »Vurige Elias« verbond het station van Sourbrodt met het legerkamp Elsenborn. Daar de hoofdofficieren vaak in Sourbrodt logeerden, werd aan het station een bijzonder representatief karakter gegeven.

Foto/Photo: R. Giet, Sourbrodt

Generaal von Schlieffen, stafchef van 1891 tot 1906, ontwikkelde een strategie die als doel had, een oorlog op twee fronten tegen Frankrijk en Rusland te voorkomen. Deze strategie is als »Schlieffen-plan« de geschiedenis ingegaan. Ze bepaalde dat eerst Frankrijk vanuit het noorden door België heen massaal diende te worden aangevallen en vlug moest worden verslaan; nadien zou Duitsland zich dan tegen Rusland keren. Het plan veronderstelde goede verbindingswegen:

»Hoe meer het zwaartepunt van de opstelling tegen Frankrijk naar het noorden naar de Nederrijn toe verschoof, hoe belangrijker het werd, de strategische infrastructuurwerken in het westen te richten op een verdere vermeerdering van de oversteekplaatsen op de Rijn, en vooral op de aanleg van een efficiënt spoorweganet op het linke Rijnsoever in het district van de spoorwegdirectie Keulen. Aldaar moesten aanvoer- en bevoorradingslijnen — die onontbeerlijk waren voor de opstelling van een sterke rechter troepenleugel — worden aangelegd.« (blz. 3)

(Dt. Reichsarchiv — uitg., Das deutsche Feldeisenbahnwesen, Berlin 1928)

Winter 1910/11.

Nachen—Montjoie—St. Vith—Walmedy.												
Nachen S. B.	Abf.	8,54	7,37	10,36	1,08	8,55	7,29	8,32	5,30	6,14	7,40	10,89
Rothe Erde	"	"	7,49	10,41	1,08	4,00	7,34	8,37	5,88	6,23	7,48	10,46
Brand	"	4,18	7,53	10,52	1,19	4,11	"	8,48	5,52	6,38	8,02	11,00
Cornelmünster	"	4,24	8,01	11,00	1,27	4,19	7,50	8,56	6,02	6,49	8,18	11,18
Walheim	"	4,59	8,09	11,08	1,35	4,27	7,58	9,05	6,15	7,02	8,23	11,23
Raeren	"	5,18	8,20	11,19	1,46	4,38	8,08	9,17	6,30	7,17	8,42	"
Roetgen	"	5,47	8,38	11,37	2,04	4,58	8,23	9,35	6,54	7,41	9,02	"
Lammersdorf	"	6,29	8,56	11,54	2,21	5,15	8,39	9,52	7,15	8,02	"	"
Gongen	"	6,42	9,03	12,02	2,29	5,23	"	10,00	7,27	8,14	"	"
Montjoie	Anf.	6,52	9,10	12,08	2,37	5,30	8,51	10,07	7,37	8,24	"	"
Montjoie	Abf.	7,07	9,12	12,10	2,39	5,31	8,52	10,09	7,39	8,26	"	"
Kalterherberg	"	7,80	9,33	12,21	2,50	5,42	"	10,20	7,54	8,41	"	"
Sourbrodt	"	7,66	9,39	12,34	2,55	5,54	9,12	10,32	"	"	"	"
Weywerth	"	8,14	9,52	12,46	3,17	6,06	9,23	10,44	"	"	"	"
Weismes	"	8,23	10,04	12,55	3,29	6,16	9,32	10,54	"	"	"	"
Montenau	"	8,46	10,15	1,06	3,40	6,27	"	11,05	"	"	"	"
Born	"	8,59	10,22	1,13	3,48	6,34	"	11,12	"	"	"	"
St. Vith	Anf.	9,12	10,31	1,22	3,58	6,43	9,55	11,21	"	"	"	"
Weismes	Abf.	7,20	8,33	10,10	11,10	12,57	1,57	3,31	4,32	6,19	7,27	9,36
Walmedy	Anf.	7,40	8,51	10,28	11,28	1,15	2,17	3,49	4,52	6,37	7,47	9,56

t) Von Nachen bis Lammersdorf am 4., 11., 12., 18., 25. October, 2., 8., 9., 15. November, 20. Dezember, 3., 17. Januar, 21. Februar, 21., 28. März, 4., 18. und 25. April; außerdem von Roetgen aus jeden Montag, von Lammersdorf aus täglich.

Walmedy—St. Vith—Montjoie—Nachen.												
Walmedy	Abf.	6,30	7,58	9,33	10,38	12,18	1,25	2,55	3,59	5,47	6,47	8,58
Weismes	Anf.	6,52	8,20	9,55	11,00	12,40	1,47	3,17	4,21	6,09	7,09	9,20
St. Vith	Abf.	4,44	7,59	10,35	1,22	3,59	6,51	9,56	7,01	10,12	12,22	10,12
Born	"	4,54	8,09	10,45	1,32	4,14	7,08	10,42	7,22	11,03	12,37	12,37
Montenau	"	5,01	8,16	10,52	1,39	4,26	7,33	11,03	7,46	11,46	12,46	12,46
Weismes	"	5,14	8,28	11,04	1,54	4,36	7,46	11,23	7,59	11,46	12,46	12,46
Weywerth	"	5,24	8,38	11,14	2,04	4,47	7,59	11,46	8,09	12,04	12,10	12,37
Sourbrodt	"	5,38	8,49	11,25	2,16	4,57	8,09	12,10	8,11	12,10	12,37	12,37
Kalterherberg	"	5,52	9,02	11,38	2,29	5,00	8,09	12,04	8,11	12,10	12,37	12,37
Montjoie	Anf.	6,03	9,12	11,48	2,30	5,10	8,09	12,04	8,11	12,10	12,37	12,37
Montjoie	Abf.	6,05	9,13	11,49	2,40	5,11	8,11	12,10	8,11	12,10	12,37	12,37
Gongen	"	6,14	9,21	11,57	2,48	5,19	8,19	12,26	8,27	12,37	12,37	12,37
Lammersdorf	"	6,23	9,29	12,05	2,56	5,27	8,27	12,37	8,27	12,37	12,37	12,37
Roetgen	"	6,39	9,43	12,19	3,10	5,41	8,41	12,41	8,41	12,41	12,41	12,41
Raeren	"	6,21	6,19	6,39	9,43	12,19	3,10	5,41	8,41	12,41	12,41	12,41
Walheim	"	5,24	6,21	6,40	7,00	9,56	12,32	9,23	8,55	9,06	9,13	9,21
Cornelmünster	"	5,18	5,39	6,36	6,54	7,11	10,06	12,42	3,33	5,53	6,01	9,21
Brand	"	5,51	6,47	7,04	7,19	10,13	12,49	3,40	6,01	9,13	9,21	9,30
Rothe Erde	"	6,05	6,59	7,15	7,28	10,21	12,57	3,45	6,17	9,21	9,30	9,34
Nachen S. B.	Anf.	6,25	7,18	7,37	7,43	10,34	1,10	4,01	6,21	8,41	9,34	9,34

Walheim—Stolberg und umgekehrt.												
Walheim	Abf.	5,18	5,37	5,50	6,02	6,15	6,30	6,45	6,60	6,75	6,90	7,05
Breinig	"	5,29	5,47	5,61	5,76	5,91	6,06	6,21	6,36	6,51	6,66	6,81
Stolberg	Anf.	5,53	6,10	6,25	6,35	6,45	6,55	6,65	6,75	6,85	6,95	7,05

Herbesthal—Eupen—Raeren.												
Herbesthal	Abf.	5,14	6,24	7,30	8,12	8,56	10,10	11,10	1,00	1,40	3,40	4,55
Eupen	Anf.	5,26	6,36	7,42	8,24	9,08	10,22	11,22	1,12	1,52	3,52	5,07
Eupen	Abf.	5,46	6,39	7,56	8,14	9,32	1,18	4,10	7,37	8,55	9,06	9,13
Raeren	Anf.	6,04	6,57	8,14	9,50	1,38	4,30	7,57	8,55	9,06	9,13	9,21

Raeren—Eupen—Herbesthal.												
Raeren	Abf.	6,14	7,25	8,28	10,01	1,52	4,45	5,05	7,26	8,38	9,24	9,36
Eupen	Anf.	6,32	7,45	8,48	10,20	2,12	5,05	7,26	8,38	9,24	9,36	9,36
Eupen	Abf.	5,40	6,09	7,48	8,34	9,22	10,35	12,28	1,16	2,15	4,03	4,15
Herbesthal	Anf.	5,52	6,14	8,00	8,46	9,34	10,47	12,40	1,28	2,27	4,15	4,27

St. Vith—Brüm—Gerolstein und umgekehrt.												
St. Vith	Abf.	6,43	10,35	1,28	4,43	10,08	6,36	10,40	1,42	5,13	9,30	9,30
Bronsfeld	"	7,45	11,24	2,20	5,58	10,58	7,28	11,41	2,37	6,21	10,29	10,29
Brüm	"	4,28	8,14	11,43	2,44	6,25	11,14	7,55	12,00	2,55	6,43	10,56
Gerolstein	Anf.	5,17	9,06	12,31	3,34	7,28	an.	8,46	12,51	3,44	7,54	11,46

St. Vith—Ulftingen—Luxemburg und umgekehrt.												
St. Vith	Abf.	9,17	10,49	1,40	5,03	9,58	7,06	9,36	12,42	3,48	5,48	5,48
Ulftingen	Anf.	10,12	11,44	2,35	5,58	10,45	7,43	9,86	12,10	3,02	5,23	5,23
Luxemburg	"	12,36	2,11	6,15	8,35	12,05	7,43	10,27	1,03	3,55	9,16	9,16

Ende 1909 wurde der zweigleisige Ausbau der Vennbahn mit dem letzten Abschnitt Walheim - Stolberg abgeschlossen. Damit war diese Bahnlinie von Stolberg aus über Walheim - Raeren - Roetgen - Monschau - Sourbrodt - Weismes - St. Vith bis hin nach Lommersweiler zweigleisig ausgebaut. Und damit erreichte die Vennbahn den Höhepunkt ihrer Existenz. Der Hauptanteil des großen Verkehrsaufkommens auf dieser Bahnlinie lag nach wie vor bei den zahlreichen Gütertransporten zwischen dem Aachener Kohlerevier und den Hochöfen in Luxemburg und Lothringen. Der Fahrplan von 1910/11 zeigt aber auch das große Verkehrsaufkommen im Personenverkehr auf der Vennbahn und ihren Abzweigungen. (Marenberg)

A la fin de 1909, la deuxième voie de la Vennbahn fut terminée avec le dernier tronçon entre Walheim et Stolberg. Cette ligne de chemin de fer entre Stolberg et Lommersweiler par Walheim - Raeren - Roetgen - Montjoie - Sourbrodt - Waimes - Saint-Vith était ainsi à double voie. Ce fut l'apogée de la Vennbahn. L'essentiel du trafic de cette ligne de chemin de fer était constitué par les nombreux transports de marchandises entre le bassin houiller d'Aix-la-Chapelle et les hauts-fourneaux luxembourgeois et lorrains. Mais l'indicateur de 1910/11 montre aussi l'importance du trafic voyageurs sur la ligne de la Vennbahn et ses embranchements. (G. Marenberg)

Op het einde van 1909 werd het tweede spoor van de »Vennbahn« op het laatste baanvak Walheim-Stolberg voltooid. Daardoor was deze spoorweg van Stolberg via Walheim - Raeren - Roetgen - Monschau - Sourbrodt - Waimes en St. Vith tot Lommersweiler dubbelsporig aangelegd. Het was de bloeitijd van de »Vennbahn«. Het grootste gedeelte van het verkeer op deze lijn maakten de talrijke goederentreinen uit tussen het Akense kolenbekken en de Luxemburgse en Lotharingse hoogovens. Maar het personenverkeer op de »Vennbahn« en haar zijsporen was eveneens aanzienlijk, zoals blijkt uit het spoorboekje van 1910/1911. (G. Marenberg)

Eintreffeübersicht des Westtheeres für den planmäßigen Aufmarsch

(ohne Kavallerie-Divisionen, Landwehr- und sonstige Verbände).

Heeresverband	A u g u s t																Planmäßige Ausladebahnhöfe für die geschlossene Aufmarschbewegung.	
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.		18.
Armee-Oberkommando								■										Montjoie.
G.K.																		(Weismes, Büdingenbach, Losheim, Losheimergraben.
VII. A.K.																		Lammersdorf, Raeren, Stolberg.
IX. A.K.																		Aachen.
X. A.K.																		Sourbrodt, Kalterherberg, Montjoie.
G.R.K.																		Lissendorf, Jünkerath, Hillesheim.
VII. R.K.																		Düren, Buir, Horrem.
X. R.K.																		Vetweiss, Zülpich.
Armee-Oberkommando																		Prüm.
XI. A.K.																		St Vith, Bleialf, Pronsfeld, Prüm.
XII. A.K.																		Erdorf, Densborn.
XIX. A.K.																		Speicher, Cordel, Hetzerath.
XII. R.K.																		Salmrohr, Wengerath.

Erläuterungen:

- Armee-Oberkommando.
- fechtende Truppen.
- Generalkommando.
- Ergänzungen vorausbeförderter Truppenteile.
- ▨ Kolonnen und Trains.

In den Jahren nach der Jahrhundertwende konkretisierte der Chef der Eisenbahnabteilung des Generalstabs, Oberstleutnant W. Groener, den Schlieffen-Plan.

So wurde 1912 quer durch die Eifel eine neue West-Ost-Linie zur Vennbahn fertiggestellt: die Kriegsbahn von Weywertz über Losheim nach Jünkerath mit Anschluß über Hillesheim und die im gleichen Jahr fertiggestellte Ahrtalbahn nach Remagen am Rhein.

Im Januar 1914 wurde auch die von belgischer Seite lange hinausgezögerte kurze Verbindungsstrecke von Malmedy über Stavelot nach Trois-Ponts eingleisig dem Betrieb übergeben. Dieses Bahnsystem trug dazu bei, daß ein Erstschlag gegen Frankreich durch Belgien hindurch als führbar galt. Der Aufmarsch Anfang August 1914 lief wie ein aufgezogenes Präzisionsuhrwerk ab.

Während des Krieges wurden quer zur südlichen Vennbahn nach Westen zur Linie Lüttich-Luxemburg hin 1917 noch zwei weitere Kriegsbahnen zweigleisig eröffnet: Die eine führte von Born aus über Recht nach Vielsalm, die andere von St. Vith über Crombach nach Gouvy.

(vgl. Karte S. 23)

Au début du siècle, le chef de la section «chemin de fer» de l'état-major, le lieutenant-colonel W. Groener, concrétisa le plan Schlieffen.

C'est pour cette raison qu'un nouvel embranchement ouest-est de la Vennbahn fut réalisé à travers les Fagnes en 1912: la voie ferrée militaire de Wévercé à Junkerath par Losheim, avec correspondance par Hillesheim; il en alla de même pour le chemin de fer de l'Ahr vers Remagen sur le Rhin, réalisé la même année.

C'est en janvier 1914 que fut mise en service la courte jonction à voie unique Malmedy - Trois-Ponts par Stavelot, dont la construction avait longtemps été retardée par l'Etat belge. Grâce à ce réseau ferroviaire, une attaque contre la France menée à travers la Belgique parut réalisable. Le déploiement des troupes en août 1914 se déroula avec la précision d'un mécanisme d'horlogerie.

Pendant la guerre, en 1917, deux nouvelles voies ferrées militaires à double voie furent mises en service entre le secteur sud de la Vennbahn et la ligne Liège-Luxembourg, située plus à l'ouest: la première relia Born à Vielsalm par Recht et la seconde Saint-Vith à Gouvy par Crombach.

(cf. carte p. 23)

In het begin van de eeuw concreetiseerde de chef van de afdeling spoorwegen van de generale staf, luitenant-kolonel W. Groener, het plan »Schlieffen«.

Om deze reden werd in 1912 een nieuw zijspoor van west naar oost dwars doorheen de Eifel aangelegd: de militaire spoorweg van Weywertz naar Junkerath via Losheim met aansluiting in Hillesheim, en de »Ahrtalbahn« naar Remagen aan de Rijn, die in hetzelfde jaar voltooid werd.

In januari 1914 werd ook de korte éénsporige verbindingslijn Malmedy - Trois-Ponts via Stavelot, waarvan de aanleg lange tijd door de Belgische Staat werd vertraagd, voor het verkeer opengesteld. Dankzij dit spoorwegnet leek een aanval op Frankrijk doorheen België realiseerbaar. En de opmars van begin augustus 1914 liep met de precisie van een uurwerk af.

Gedurende de oorlog, in 1917, werden twee bijkomende militaire spoorwegen dubbelsporig in gebruik genomen tussen het zuidelijke gedeelte van de »Vennbahn« en de meer westelijke lijn Luik-Luxemburg: de eerste verbond Born met Vielsalm via Recht en de tweede St. Vith met Gouvy via Crombach.

(zie kaart op blz. 23)

Der Versailler Vertrag

Le traité de Versailles

Het Verdrag van Versailles

Der Abgrenzungsausschuß für die deutsch-belgische Landesgrenze, der sich aus den Vertretern Englands, Frankreichs, Italiens, Japans, Deutschlands und Belgiens zusammensetzt.

La Commission de Délimitation des frontières Germano-Belge, composée des délégués de l'Angleterre, de la France, d'Italie, du Japon, de l'Allemagne et de la Belgique.

De Commissie voor de vaststelling van de Duits-Belgische grens, samengesteld uit de afgevaardigden van Engeland, Frankrijk, Italië, Japan, Duitsland en België.



Artikel 35

Ein Ausschuß von sieben Mitgliedern, von denen fünf von den alliierten und assoziierten Hauptmächten, eines von Deutschland und eines von Belgien ernannt werden, tritt zwei Wochen nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages zusammen, um an Ort und Stelle unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse und der Verkehrswege die neue Grenzlinie zwischen Belgien und Deutschland festzusetzen. Dieser Ausschuß entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind für die Beteiligten bindend.

Article 35

Une commission composée de sept membres dont cinq seront nommés par les Principales Puissances alliées et associées, un par l'Allemagne et un par la Belgique sera constituée quinze jours après la mise en vigueur du présent Traité pour fixer sur place la nouvelle ligne-frontière entre la Belgique et l'Allemagne, en tenant compte de la situation économique et des voies de communication. Les décisions seront prises à la majorité des voix et seront obligatoires pour les parties intéressées.

Art. 35

Een Commissie samengesteld uit zeven leden, waarvan er vijf zullen benoemd worden door de Voornaamste verbonden en geassocieerde Mogendheden, een door Duitsland en een door België, zal veertien dagen na het in werking treden van onderhavig Verdrag ingesteld worden, om ter plaatse de nieuwe grenslijn tussen België en Duitsland vast te stellen, rekening houdende met den economischen toestand en de verkeerswegen. De beslissingen zullen bij meerderheid van stemmen genomen worden en voor de belanghebbende partijen verplichtend zijn.

Am 28. Juni 1919 unterzeichnete das besiegte Deutschland den Versailler Vertrag. Darin war unter anderem vorgesehen, daß Deutschland die Gebiete Moresnet, Eupen, Malmedy und St. Vith endgültig an Belgien abtreten sollte.

In Ausführung der Artikel 27 und 35 des Versailler Vertrages hatte man einen Internationalen Ausschuß zur Festlegung der deutsch-belgischen Grenzlinie eingesetzt. Dieser war zu der Schlußfolgerung gelangt, daß die Eisenbahnschleife zwischen Raeren und Kalterherberg an den belgischen Staat abgetreten werden sollte, daß aber fünf Gebiete westlich der Linie unter deutscher Hoheit bleiben sollten, um den Bedürfnissen der betroffenen Bevölkerung Rechnung zu tragen.

gekürzt aus: R. Marganne, Contribution à l'histoire de la Vennbahn; in: transfer N° spécial 1979

Le 28 juin 1919, l'Allemagne vaincue signait le Traité de Versailles. Celui-ci prévoyait, entre autres clauses, la cession, par l'Allemagne, à la Belgique, à titre définitif, des territoires de Moresnet, Eupen, Malmedy et Saint-Vith.

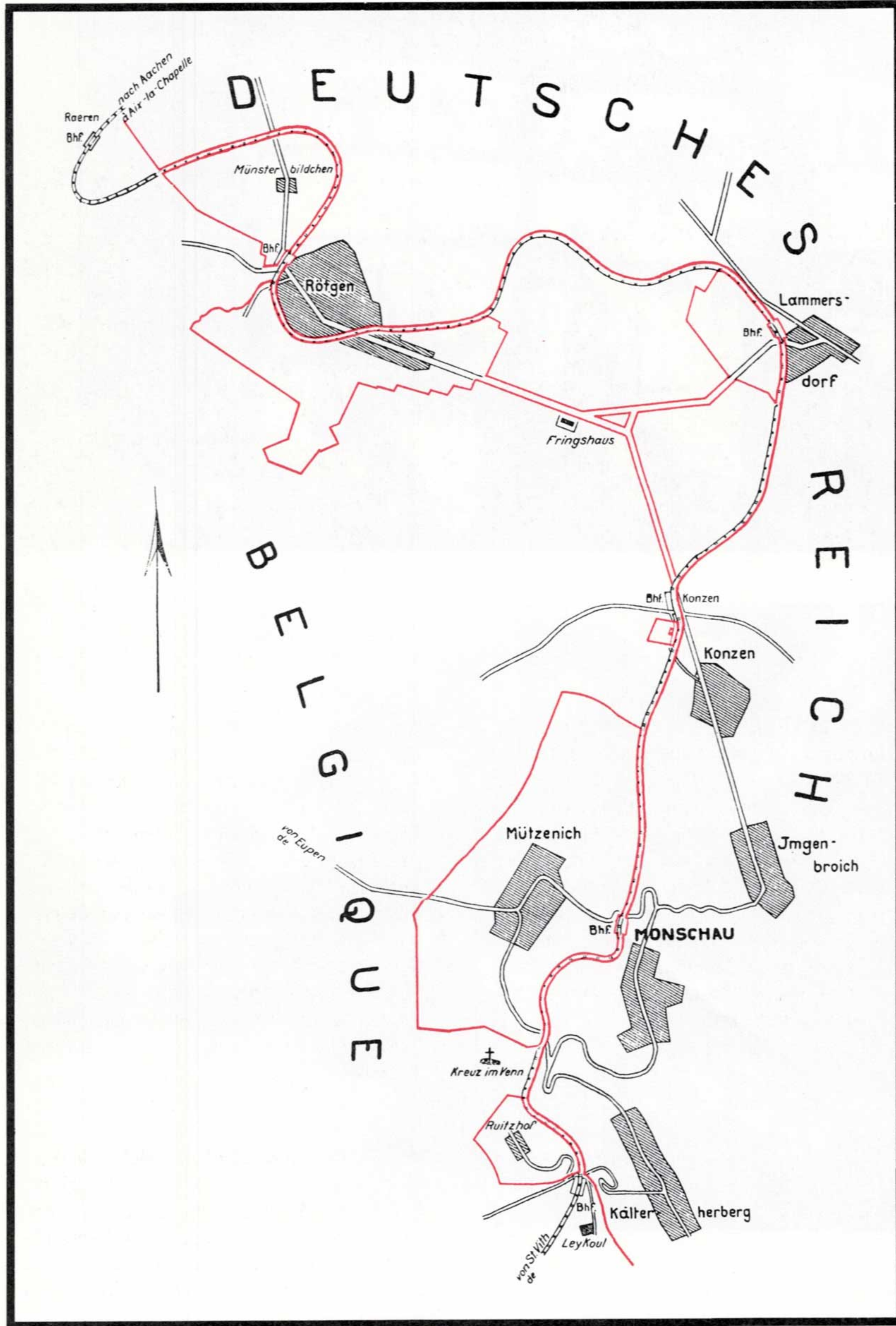
En exécution des articles 27 et 35 du Traité de Versailles, on avait constitué une «Commission Internationale de Délimitation des Frontières Germano-Belges». Celle-ci avait estimé qu'il convenait de donner à la Belgique la boucle de chemin de fer entre Raeren et Kalterherberg, tout en maintenant cinq territoires, situés à l'ouest de la ligne, sous souveraineté allemande, afin de tenir compte des aspirations des populations locales.

abrégé de: R. Marganne, Contribution à l'histoire de la Vennbahn; dans: transfer N° spécial 1979

Op 28 juni 1919 ondertekende Duitsland, dat de oorlog had verloren, het Verdrag van Versailles. Onder meer bepaalde dit verdrag, dat Duitsland het gebied van Moresnet en de kantons van Eupen, Malmedy en St. Vith definitief aan België moest afstaan.

Ingevolge de artikelen 27 en 35 van het Verdrag van Versailles werd een internationale commissie opgericht, die de Duits-Belgische grens moest vastleggen. Deze commissie was tot de conclusie gekomen dat het gedeelte van de »Vennbahn« tussen Raeren en Kalterherberg aan de Belgische Staat moest worden afgestaan, maar dat vijf gebieden ten westen van dit baanvak onder Duitse soevereiniteit moesten blijven in overeenstemming met de wil van de plaatselijke bevolking.

ingekort uit: R. Marganne, Contribution à l'histoire de la Vennbahn; in: transfer N° spécial 1970



Die Grenzbestimmungen vom Nov. 1922 beließen die Orte und Ortsteile zwischen Roetgen und Kalterherberg, die westlich der Vennbahn lagen, beim Deutschen Reich; die Trasse der Vennbahn jedoch blieb durchgehend belgisch.

Im Zug mußten die belgischen Beamten auf diesem Abschnitt die deutsche Sprache verwenden, die Stationsnamen blieben deutsch und es wurde mit deutschem Geld bezahlt. Heute ist das Gelände nördlich der »Himmelsleiter« und der Straße von Fringshaus nach Lammersdorf bis zur Vennbahntrasse deutsch.

Les règlements frontaliers de novembre 1922 stipulaient que l'Allemagne conserverait les agglomérations et localités à l'ouest de la Vennbahn entre Roetgen et Kalterherberg; quant à la Vennbahn proprement dite, elle resterait belge sur toute sa longueur. Dans le train, les agents belges étaient tenus de parler allemand sur ce tronçon, les gares conservaient leur dénomination allemande et on payait en monnaie allemande. De nos jours, toute la zone située au nord du lieu-dit »Himmelsleiter« et de la route Fringshaus-Lammersdorf jusqu'à la Vennbahn fait partie du territoire allemand.

De grensregelingen van november 1922 bepaalden dat de plaatsen en dorpen ten westen van de »Vennbahn« tussen Roetgen en Kalterherberg Duits zouden blijven, maar dat de »Vennbahn« zelf in het geheel Belgisch zou worden. In de trein moesten de Belgische beamten op dat gedeelte van de lijn Duits spreken, de stations behielden hun Duitse benaming en er werd met Duits geld betaald. Tegenwoordig is het gebied ten noorden van de »Himmelsleiter« en van de weg van Fringshaus naar Lammersdorf tot aan de »Vennbahn« Duits.

Karte aus: »Bestimmungen betreffend die Grenze zwischen Deutschland und Belgien« / Carte extraite de: »Dispositions relatives à la frontière commune à la Belgique et à l'Allemagne« / Kaart uit: »Bepalingen betreffende de grens tussen Duitsland en België«

Der Bahnhof St. Vith in seiner Glanzzeit

La gare de St-Vith à son apogée

Het station van St. Vith in zijn bloeiperiode

*In der St. Vither Bahnrestoration in
den 30er Jahren.*

*Au buffet de la gare de Saint-Vith dans les
années 30.*

*De stationsrestauratie van St. Vith in de
jaren 30.*

Foto/Photo: H. Gombert, St. Vith



*Ab 1933 wurde dem Blumenschmuck im
Bahnhof St. Vith großer Wert beigemessen. Der
Vorsteher beauftragte Herrn Oskar Even
mit der Herrichtung und Betreuung von
Blumenanlagen. Als bald hatte dieser Blumen-
schmuck bei den Wettbewerben, an denen die
meisten Bahnhöfe des Königreichs teilnahmen,
Rang und Namen.*

*A partir de 1933, on accorda beaucoup
d'importance à la décoration florale de la gare
de Saint-Vith. Le chef de gare chargea
M. Oskar Even d'aménager et d'entretenir des
parterres fleuris. Bientôt, ces parterres
acquirent une solide réputation dans les
concours auxquels participaient la plupart des
gares du Royaume.*

*Vanaf 1933 werd er veel belang gehecht aan de
bloementooi van het station van St. Vith.
De stationschef droeg Mr. Oskar Even op, de
bloemenperken aan te leggen en te onder-
houden. En weldra kenden zijn parterres veel
succes bij de wedstrijden waaraan de meeste
stations van het land deelnamen.*



In seiner Glanzzeit um 1924 verkehrten täglich knapp 30 Personenzüge nach Luxemburg, Prüm, Aachen, Lüttich und Bastogne hin und zurück. Dazu kamen rund 80 Güterzüge, in der Hauptmasse Kohle- und Erzzüge, aber auch Viehtransporte. Es wurden pro Tag 1200 bis 1500 Waggons verarbeitet. Der Bahnhof beschäftigte rund 1200 Personen und war das größte Unternehmen in Ostbelgien.

A son apogée, vers 1924, près de 30 trains de voyageurs quittaient quotidiennement la gare de Saint-Vith à destination de Luxembourg, Prüm, Aix-la-Chapelle, Liège et Bastogne. A cela, il faut ajouter quelque 80 trains de marchandises, chargés principalement de charbon et de minerai, mais aussi de bétail. Chaque jour, on chargeait et déchargeait entre 1200 et 1500 wagons. 1200 personnes travaillaient à la gare de Saint-Vith qui était le plus grand pourvoyeur d'emplois des Cantons de l'Est.

Rond 1924 kende het station van St. Vith zijn bloeiperiode. Ongeveer 30 passagierstreinen reden toen tussen St. Vith en Luxemburg, Aken, Prüm, Luik en Bastenaken. Daarbij kwamen zo'n 80 goederentreinen, vooral kolen- en ertstreinen, maar ook veetreinen. Elke dag werden tussen 1200 en 1500 wagons geladen en ontladen. 1200 personen werkten in het station van St. Vith, dat de grootste werkgever in de Oostkantons was.

Der langsame Abstieg

Für den Kohle- und Erzverkehr zwischen Aachen und Luxemburg bedeutete die neue Grenze das allmähliche Ende: Die Luxemburger Erze wurden im Januar 1925 mit 10 RM/t Zoll belastet. Die Hütte »Rothe Erde« bei Aachen war inzwischen in den Besitz der luxemburgischen ARBED übergegangen, und dieser Konzern entschloß sich beim Eintritt in die deutsche Rohstahlgemeinschaft, die Stahlquote von Rothe Erde dem saarländischen Burbach zu übertragen. Damit schlug die letzte Stunde für das Aachener Hüttenwerk.

(aus Emunds, a.a.O.)

Die Weltwirtschaftskrise 1929, vor allem aber die Tatsache, daß sich Belgien und Deutschland nicht über die Tarife und Einnahmen aus dem Güterverkehr auf der Vennbahn einigen konnten, führte schließlich zum völligen Erliegen der Kohle-Erz-Transporte in den Jahren 1934/35.

Neben dieser Einschränkung des Verkehrs wurde in den dreißiger Jahren das Schienennetz im Kreis Sankt-Vith systematisch auf eine Spur reduziert. Sicher rechtfertigte das Verkehrsaufkommen keine zweigleisigen Anlagen mehr, aber es gab auch andere, strategische Gründe: Die Belgier hatten aus der Geschichte gelernt und wollten sich nicht nochmals der Gefahr einer Invasion über das von den Deutschen übernommene Schienennetz aussetzen.

(aus Marganne, a.a.O.)

Der Personenverkehr erreichte unter belgischer Verwaltung nicht mehr die frühere Höhe, der Lokalverkehr war bis zur Weltwirtschaftskrise dicht. Der St. Vither Bahnhof erlebte seinen Höhepunkt um 1924/25.

Le déclin progressif

Le nouveau tracé de la frontière amena la disparition progressive des transports de charbon et de minerai entre Aix-la-Chapelle et Luxembourg. En janvier 1925, les minerais luxembourgeois furent frappés d'un droit douanier de 10 reichsmarks par tonne. Entre-temps, l'aciérie «Rothe Erde» près d'Aix-la-Chapelle était passée entre les mains de l'ARBED luxembourgeoise, et au moment de son entrée dans la Communauté allemande de l'Acier, l'ARBED décida de transférer le quota de production d'acier brut de Rothe Erde à l'aciérie sarroise de Burbach. Elle sonnait ainsi le glas de l'aciérie Aixoise.

(extrait de: Emunds, loc. cit.)

La grande crise de 1929 et les dissensions entre la Belgique et l'Allemagne au sujet des tarifs et des bénéfices du transport de marchandises sur la *Vennbahn* conduisirent finalement à l'abandon complet des transports de charbon et de minerai dans les années 1934/1935.

Parallèlement à cette réduction du trafic, on assista, dans les années trente, à une mise systématique à simple voie des artères ferroviaires du canton de Saint-Vith. Certes, l'activité ferroviaire ne justifiait plus de telles installations. Mais il y avait incontestablement d'autres raisons, d'ordre stratégique: tirant les leçons de l'histoire, les Belges voulaient éviter que le réseau ferré légué par les Allemands ne serve une seconde fois de voie d'invasion.

(extrait de: Marganne, loc. cit.)

Sous l'administration belge, le transport de voyageurs n'atteignit plus jamais son intensité antérieure; le trafic local avait été abandonné dès avant la crise de 1929. Quant à la gare de Saint-Vith, elle connut son apogée vers 1924/25.

De geleidelijke ondergang

De nieuwe grens betekende het geleidelijke einde van het kolen- en ertsvervoer tussen Aken en Luxemburg. In januari 1925 werd het Luxemburgse erts met een tol van 10 RM/t belast. De staalfabriek »Rothe Erde« bij Aken was inmiddels in het bezit van de Luxemburgse ARBED overgegaan, en op het ogenblik van haar toetreding tot de Duitse Staalgemeenschap besloot de ARBED, de productiequota voor ruw staal van Rothe Erde aan het Saarlandse Burbach over te dragen. Dat betekende het einde van de Akense staalfabriek.

(uit: Emunds, loc. cit.)

De grote economische crisis van 1929 en de onenigheden tussen België en Duitsland wat de tarieven en de winst van het goederenvervoer op de »Vennbahn« betreft, leidden in 1934/1935 uiteindelijk ertoe, dat helemaal geen kolen en erts meer werden vervoerd.

Samen met deze vermindering van het verkeer werd in de jaren dertig het hele spoorwagennet in het kanton St. Vith systematisch op één spoor teruggebracht. Het verkeer maakte inderdaad een dubbele spoor overbodig, maar er lagen vooral strategische redenen ten grondslag aan deze beslissing: de Belgen hadden uit het verleden lering getrokken en wilden beletten, dat het spoorwagennet dat ze van de Duitsers hadden overgenomen een tweede keer voor een inval zou worden benut.

(uit: Marganne, loc. cit.)

Het personenverkeer bereikte onder Belgisch beheer nooit meer zijn vroeger peil; het lokaal verkeer was reeds voor de economische crisis van 1929 tot stilstand gekomen. Het station van St. Vith kende zijn bloeiperiode rond 1924/25.

Die Zerstörung der Vennbahn

La destruction de la Vennbahn

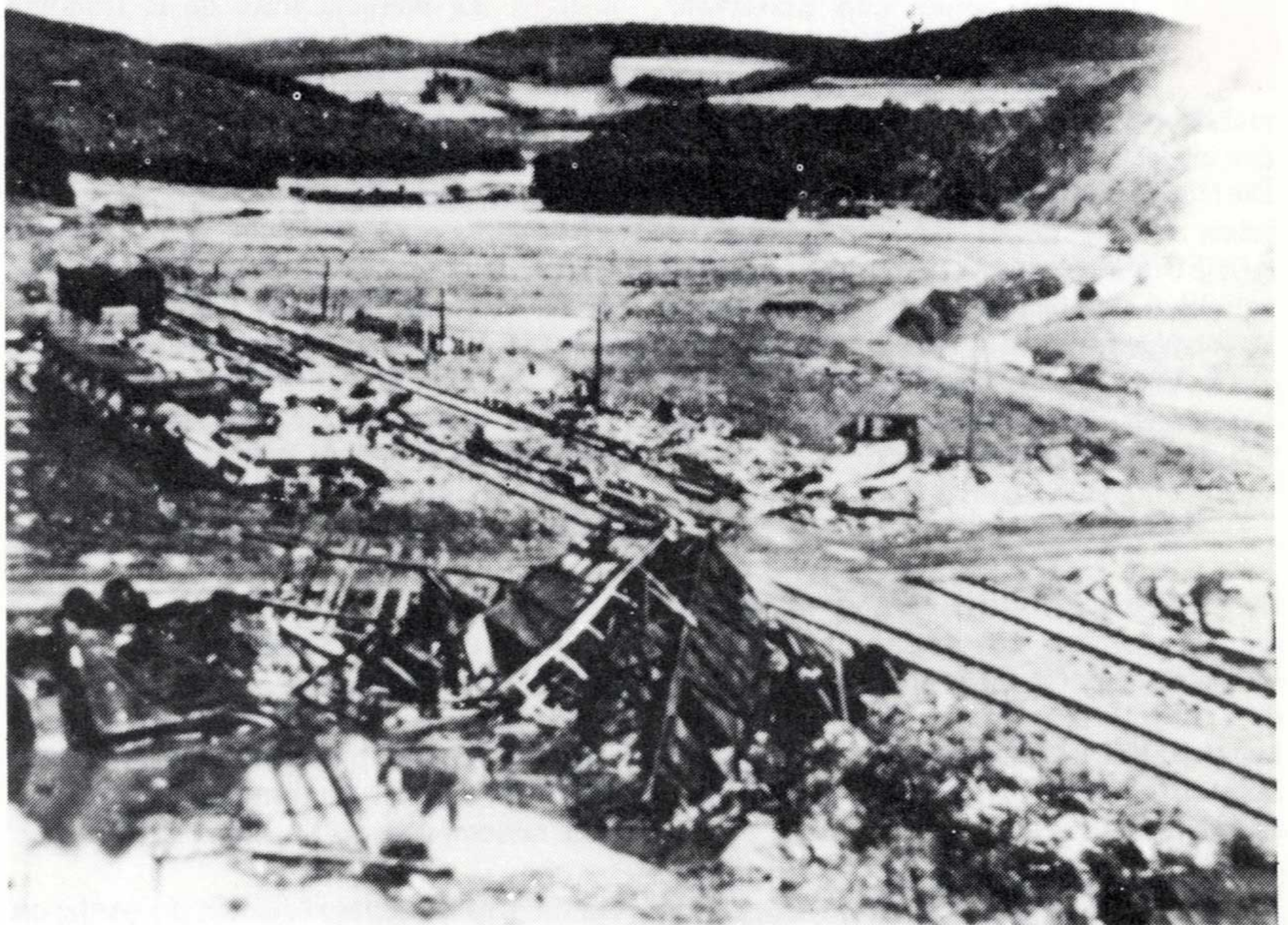
De vernieling van de Vennbahn

Zerstörungen am Bahnhof Steinebrück 1944/45.

Décombres de la gare de Steinebrück en 1944/45.

De puinhopen van het station Steinebrück in 1944/45.

Foto/Photo: H. Gombert, St. Vith



Nach dem Angriff auf Belgien am 10.5.1940 wurden die Ostkantone wieder Bestandteil des Deutschen Reiches und die Vennbahn und ihre Querbahnen der Deutschen Reichsbahn unterstellt. Sie dienten wieder als Nachschublinien, wurden aber nicht weiter ausgebaut.

Mit dem Kriegsende jedoch sollte die Katastrophe kommen: Nach der Landung der westlichen Alliierten in der Normandie und bei ihrem Vormarsch nach Osten im Sommer 1944 führten beide Gegner einen regelrechten »Verkehrskrieg«: Jeder versuchte, dem anderen die Transportwege zu zerstören, die dieser gerade für den Vormarsch oder den Nachschub brauchte. So wurde die Stadt Sankt-Vith am 9. August von der alliierten Luftmacht mit Bomben belegt.

Dann machten die deutschen Truppen, bevor sie sich hinter den Westwall zurückzogen, »hinter sich die Tür zu«: Um den Alliierten das Nachrücken zu erschweren und um Zeit zu gewinnen, sprengten sie im Herbst 1944 die halbe Vennbahn in die Luft.

Après l'invasion de la Belgique le 10 mai 1940, les Cantons de l'Est retournèrent au Reich; le contrôle de la *Vennbahn* et des lignes annexes fut repris par la *Reichsbahn* allemande. Elles servirent une nouvelle fois de voies d'approvisionnement, mais le réseau ne fut plus étendu.

La fin de la guerre devait amener la catastrophe: après le débarquement des Alliés en Normandie et leur avancée vers l'est dans le courant de l'été 1944, les deux camps menèrent une véritable guerre des communications: chaque parti s'efforçait de détruire les voies de communication dont l'autre avait besoin pour son avancée ou son ravitaillement. Ainsi, le 9 août 1944, la ville de Saint-Vith fut-elle pilonnée par l'aviation alliée.

Ensuite, les troupes allemandes «fermèrent les portes» avant de se retirer au-delà de la ligne Siegfried. Pour entraver la progression des Alliés et gagner du temps, il firent sauter la moitié de la *Vennbahn* à l'automne 1944.

Na de aanval op België op 10 mei 1940 werden de Oostkantons weer bij het Duitse Rijk ingelijfd en de »Vennbahn« met haar zijsporen onder het beheer van de Duitse »Reichsbahn« geplaatst. Ze werd weer voor de bevoorrading van de troepen gebruikt, maar niet verder uitgebreid.

Tegen het einde van de oorlog gebeurde de catastrofe. Na de landing van de Geallieerden in Normandië en gedurende hun opmars naar het oosten toe in de zomer van 1944, voerden de beide tegenstanders een ware »verkeersoorlog«: allebei probeerden ze, de communicatiewegen, die de vijand voor zijn opmars of zijn bevoorrading nodig had, te vernielen. Zo werd op 9 augustus 1944 de stad St. Vith door de geallieerde luchtmacht hevig gebombardeerd.

Alvorens zich achter de westwal terug te trekken deden de Duitse troepen nog »de deur dicht«. Om het oprukken van de Geallieerden te bemoeilijken en tijd te winnen, bliezen ze in de herfst van 1944 de helft van de »Vennbahn« op.

**St. Vith - eine Stadt
wird vernichtet**

**St-Vith - une ville
est anéantie**

**St. Vith - een stad
wordt verwoest**



Foto/Photo: H. Gombert, St. Vith

Die Ardennenoffensive schließlich gab der Vennbahn den Rest: Mehrere Bahnbrücken zwischen Weismes und St. Vith wurden zerstört, der Bahnhof von Born in Trümmer gelegt. Über Weihnachten 1944 griffen die alliierten Bomber den Verkehrsknotenpunkt St. Vith, der gerade wieder von den Deutschen besetzt war, noch einmal an und hinterließen eine total zerstörte Stadt mit über 300 Toten.

L'offensive des Ardennes sonna le glas de la *Vennbahn*: entre Waimes et Saint-Vith, plusieurs ponts furent détruits et la gare de Born fut anéantie. Le jour de Noël 1944, les bombardiers alliés attaquèrent une nouvelle fois le noeud ferroviaire de Saint-Vith qui venait juste d'être réoccupé par les Allemands et rasèrent la ville, causant la mort de 300 personnes.

Het Ardennenoffensief betekende het einde van de »Vennbahn«: tussen Waimes en St. Vith werden meerdere bruggen vernield, en het station van Born werd de grond ingeboord. Met Kerstmis 1944 vielen de geallieerde bommenwerpers opnieuw het spoorwegknooppunt St. Vith aan en lieten een volkomen verwoeste stad en meer dan 300 doden achter. Kort voordien hadden de Duitsers St. Vith weer bezet...

Die Vennbahn heute:

La Vennbahn aujourd'hui:

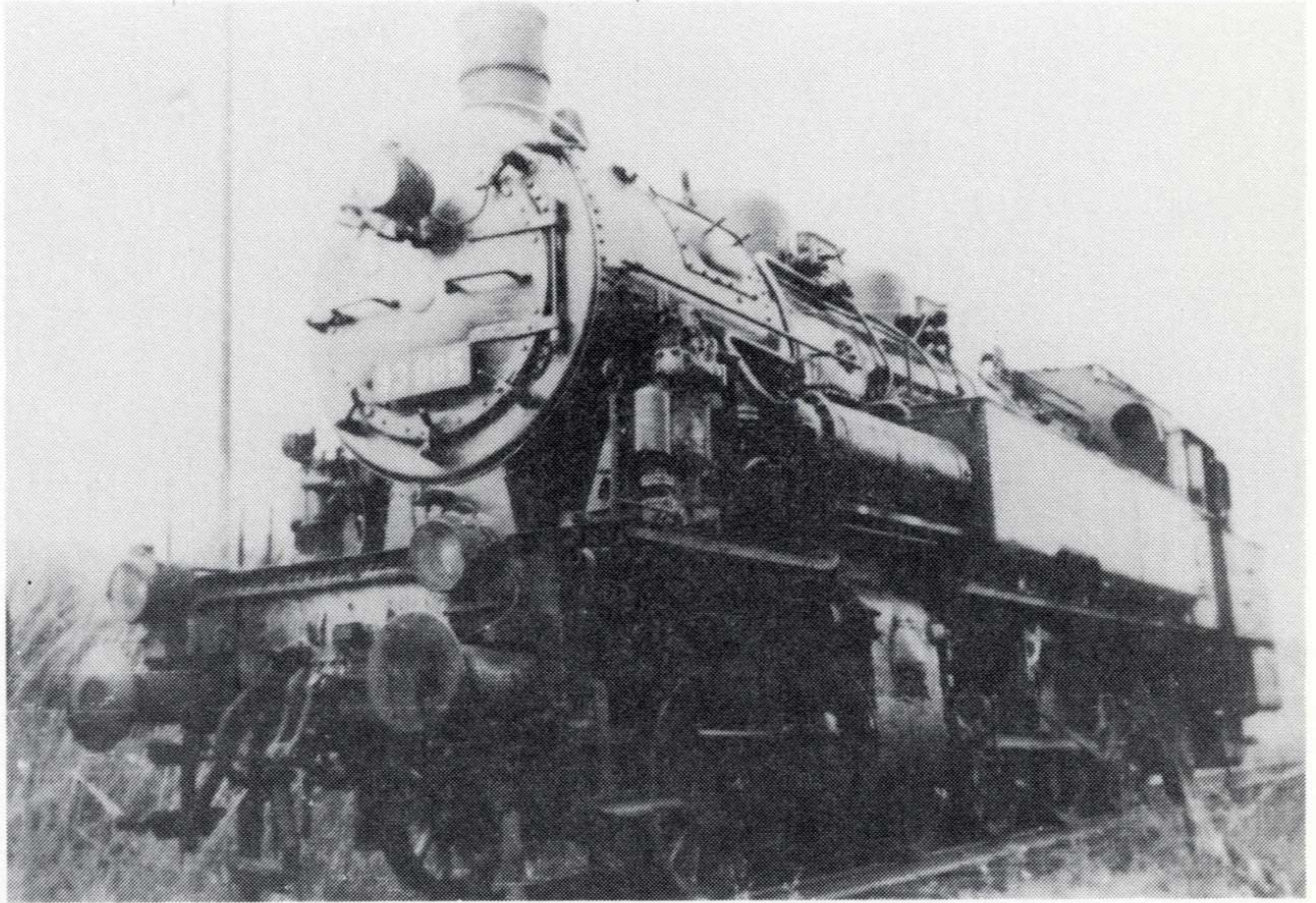
De Vennbahn vandaag:

Die Lok BR 93, wie sie auf der Vennbahn zu Hause war — abgestellt 1966 in Stolberg.

La locomotive BR 93 qui desservait la Vennbahn: remise à Stolberg en 1966.

De locomotief BR 93, die op de »Vennbahn« ingezet werd — in 1966 in Stolberg gestald.

Foto/Photo: A. Krott, Aachen-Brand; aus/extrait de/luit: Marenberg...



Nach dem Krieg sollte sich das Vennbahnsystem nicht mehr von den Zerstörungen erholen. Die Strecke im Ourtal zwischen Lommersweiler und Reuland blieb in Trümmern liegen, auch die Kriegsbahnen von Born nach Vielsalm und St. Vith nach Gouvy wurden nicht wieder eröffnet: Die anderen wurden zunächst notdürftig repariert. Auf der stark zerstörten Strecke über das Hohe Venn wurden lediglich der Güter- sowie der Militärverkehr zum Lager Elsenborn wiederaufgenommen.

In den 50er Jahren wurde nach und nach der Personenverkehr auf den südlichen Strecken eingestellt, in den 60er und 70er Jahren auch auf der deutschen Seite auf der Prümer Linie.

Mit zeitlichem Abstand mußte dann auch der Güterverkehr wegen mangelnder Rentabilität weichen - zu stark war die Konkurrenz der Straße geworden: zunächst in den 60er Jahren auf den Strecken im Süden, 1982 auf der Mittelstrecke zwischen Weismes und St. Vith und schließlich 1989 auf der Vennstrecke im Norden. Vergeblich stemmte sich die betroffene Bevölkerung dagegen.

(vgl. Karte S. 24)

Le réseau de la Vennbahn ne devait jamais se remettre des destructions occasionnées par la guerre. Du tronçon Lommersweiler-Reuland dans le val de l'Our, il ne reste que des décombres, et les voies ferrées militaires Born-Vielsalm et Saint-Vith-Gouvy n'ont jamais été rouvertes; les autres furent provisoirement remises en état. Sur la ligne fortement endommagée qui traverse les Hautes Fagnes, seuls les transports de marchandises et les transports militaires vers le camp d'Elsenborn furent repris.

Dans les années 50, le transport de voyageurs fut peu à peu abandonné sur la partie sud du réseau; il en fut de même dans les années 60 et 70 sur la ligne de Prüm, du côté allemand.

Bientôt le transport de marchandises s'avéra non rentable - la concurrence de la route était devenue trop forte - et il fallut l'abandonner: sur la partie sud du réseau dans les années 60, puis en 1982 entre Waimès et Saint-Vith et finalement en 1989 sur la ligne des Fagnes, au nord. C'est en vain que la population s'opposa à ces fermetures.

(cf. carte p. 24)

Na der oorlog zou de »Vennbahn« nooit meer van de vernieling bekomen. Van het baanvak tussen Lommersweiler en Reuland in het Ourdal bleef slechts een puinhoop over, en de militaire spoorweglijnen van Born naar Vielsalm en van St. Vith naar Gouvy werden evenmin gerepareerd. De andere lijnen werden voorlopig hersteld. Op de zwaar beschadigde lijn over de Hoge Venen werden slechts het goederenvervoer en de militaire transporten naar Elsenborn hernomen.

In de jaren 50 kwam het personenverkeer op het zuidelijke gedeelte van het net geleidelijk tot stilstand. In de jaren 60 en 70 gebeurde hetzelfde in Duitsland op de lijn naar Prüm.

Al vlug bleek dat het goederenverkeer ook niet meer rendabel was — de concurrentie van de weg was te sterk geworden. In de jaren 60 werd het goederenverkeer op het zuidelijke gedeelte van het net opgegeven, in 1982 tussen Waimès en St. Vith, en uiteindelijk in 1989 op de lijn van de Hoge Venen in het noorden. De bevolking verzette zich tevergeefs tegen deze sluitingen.

(zie kaart op blz. 24)

stillgelegt...

délaissée...

stilgelegd...



Die Trasse zwischen Born und St. Vith.

Le tracé entre Born et Saint-Vith.

Het tracé tussen Born en St. Vith.

Foto/Photo: G. Marenberg

Immer entscheidender wurde für Strecken, die von Stilllegung bedroht waren, die Frage, ob sie von militärischem Nutzen sind. Genau 100 Jahre nachdem die Vennbahn durch den Anschluß ans Luxemburger Netz internationale Bedeutung für die Kohle- und Erzzüge in Nord-Süd-Richtung erhalten hatte (Nov. 1889), war Ende 1989 nur noch eine Strecke des Vennbahnsystems in Betrieb: die Linie von Stavelot über Malmedy und Weismes nach Jünkerath, die den Truppenübungsplatz Elsenborn versorgt und auch als West-Ost-Nachschublinie dient.

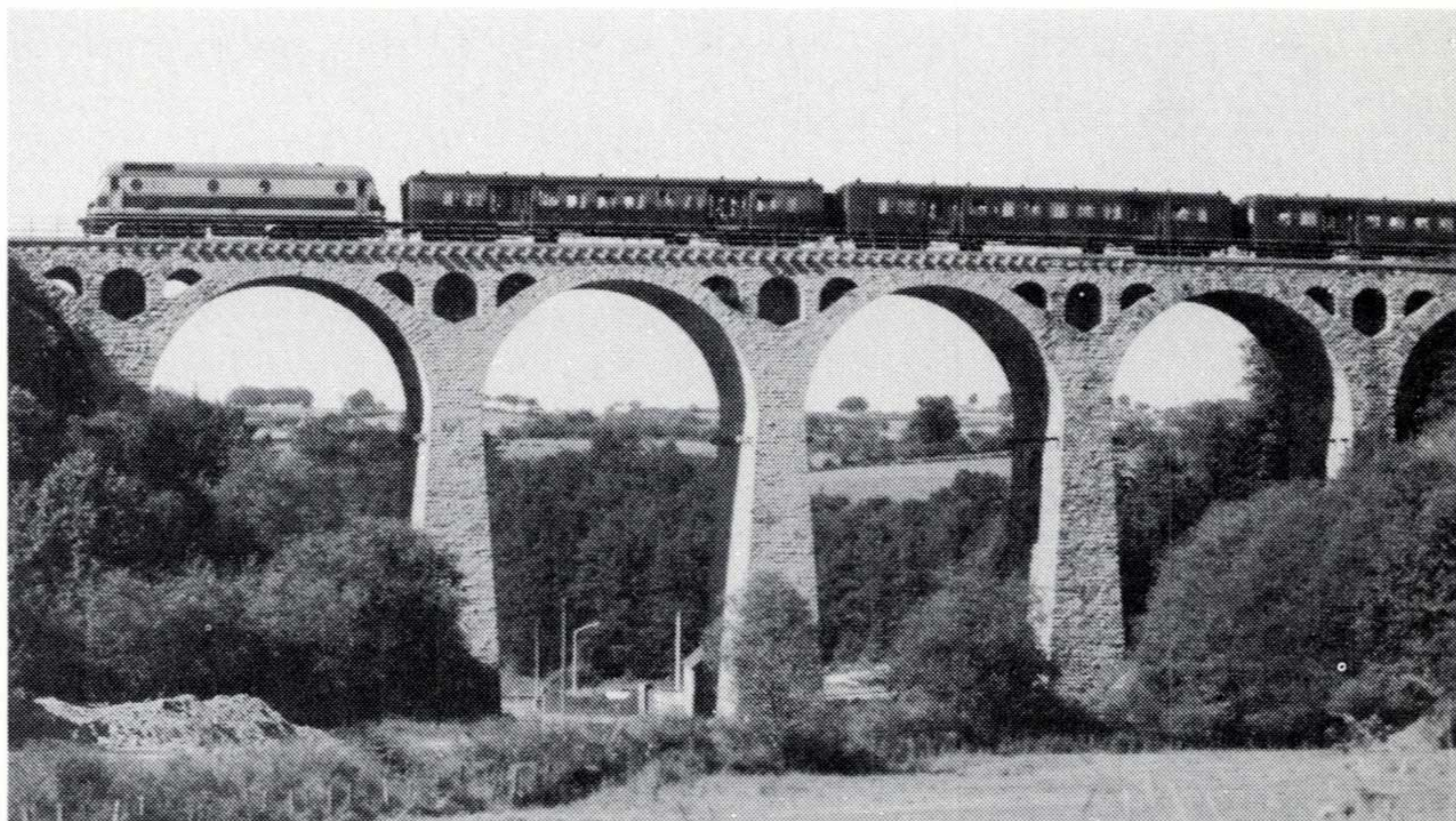
Pour les lignes menacées de fermeture, la question de l'utilité militaire revêtait de plus en plus d'importance. Cent ans jour pour jour après que le raccordement au réseau ferroviaire luxembourgeois eut conféré à la *Vennbahn* une importance internationale pour les transports de charbon et de minerais sur l'axe nord-sud (novembre 1889), une seule ligne du réseau de la *Vennbahn* était encore en service en 1989: la ligne Stavelot-Malmedy-Waimes-Jünkerath, qui dessert le camp militaire d'Elsenborn et est un maillon des lignes de ravitaillement ouest-est.

Het werd van primordiaal belang voor de met sluiting bedreigde lijnen, of ze van militair nut waren. Precies honderd jaar nadat de »Vennbahn« door de aansluiting aan het Luxemburgse net internationale betekenis had gekregen voor kolen- en ertstreinen in de richting noord-zuid (november 1889), werd nog slechts één lijn van het net van de »Vennbahn« gebruikt in 1989, namelijk de lijn Stavelot-Malmedy-Waimes-Jünkerath, die het legerkamp van Elsenborn verzorgt en bovendien deel uitmaakt van de bevoorradinglijnen van west naar oost.

... und
wiederbelebt!

... et
ressuscitée!

... en weer tot leven
gewekt!



Fotos/Photos: J. Weber, Eupen

Die zivilen Chancen der Bahnstrecken im Eifel-Ardennen-Raum liegen heute im Tourismus. Und so rollt sie wieder, die Vennbahn: als touristisches Zugpferd an Sonn- und Feiertagen zwischen Raeren und Büllingen.

Die Eröffnungsfeier am Pfingstsonntag, dem 2. Juni 1990, war ein Volksfest am Venn: rund 700 Eisenbahnfreunde und Ehrengäste genossen den Blick aus den Abteifenstern auf die herrliche Landschaft, die draußen langsam Revue passierte. Wenn der »Rheingold-Expresß« und die historische Vennbahn in die herausgeputzten alten Bahnhöfe einliefen, schmetterte Blasmusik und flatterten Fähnchen im Frühlingswind, und unzählige Schaulustige knipsten, winkten und freuten sich, daß die Strecke wieder zu neuem Leben erwacht ist. Freie Fahrt für die Vennbahn.

Seul le tourisme offre des possibilités pour un avenir civil du rail de l'Eifel-Ardennes. Et c'est ainsi que la *Vennbahn*, nouveau pôle d'attraction, a repris du service les week-ends et jours fériés entre Raeren et Bullange.

L'inauguration le samedi de la Pentecôte 1990 a donné lieu, le 2 juin, à une vraie fête populaire dans les Fagnes. Environ 700 invités d'honneur et amis des chemins de fer se sont fait un plaisir d'admirer les magnifiques paysages défilant devant leurs yeux. Et chaque fois que le »Rheingold-Expresß« et l'historique *Vennbahn* entraient dans une des anciennes gares revêtues de leur costume d'apparat, ils étaient salués par fanfares, trompettes et petits drapeaux. Une foule nombreuse les attendait, prenant des photos à qui mieux mieux, heureuse de voir la *Vennbahn* ramenée à la vie. Pour elle, la voie est à nouveau libre.

Alleen het toerisme biedt mogelijkheden voor een civiele toekomst van de spoorwegen in de streek van Eifel en Ardennen. En zo rijdt ze weer, de »Vennbahn«, als touristische trekpleister, op zon- en feestdagen tussen Raeren en Büllingen.

De openingsrit op Pinksterzaterdag 2 juni 1990 was een echt volksfeest in de Hoge Venen: ongeveer 700 eregasten en vrienden van het spoor genoten door de ruiten van de trein van het heerlijke uitzicht op het langzaam voorttrekkende landschap. Telkens de »Rheingold-Expresß« en de historische »Vennbahn« de opgetooide oude stations binnenreden schetterde blaasmuziek en klapperden vlagjes in de lentewind, en talloze kijklustigen namen kiekjes, wuifden en verheugden zich, dat de lijn eindelijk weer tot leven was gewekt. Groen licht voor de »Vennbahn«.

Ein Wort des Dankes

Dieses Heft wurde von einer Arbeitsgruppe erarbeitet in Anlehnung an die Ausstellung »Die Vennbahn«, die das Naturparkzentrum Botrange im Sommer 1990 zusammengestellt und gezeigt hat.

Herzlichen Dank den Verantwortlichen des Zentrums sowie den vielen Eisenbahnfreunden in der Region für ihre Unterstützung durch Informationen, Texte, Skizzen und Fotos, insbesondere den Herren R. Giet/Sourbrodt, H. Gombert/St. Vith, G. Marenberg/Aachen, L. Nilles/Lommersweiler u. G. Sarlette/Weywertz.

Die Ausstellung »Die Vennbahn« kann beim Naturparkzentrum Botrange ausgeliehen werden (Tel. 080/44 57 81).

Remerciements

Ce cahier a été élaboré par un groupe de travail au départ de l'exposition »Vennbahn« que le Centre Nature à Botrange a mise sur pied et montrée pendant l'été 1990.

Nos remerciements chaleureux sont adressés aux responsables du Centre et aux nombreux amis des chemins de fer de la région qui ont soutenu cette réalisation en fournissant des informations, des textes, des croquis et des photos, et en particulier à MM. R. Giet/Sourbrodt, H. Gombert/St. Vith, G. Marenberg/Aix-la-Chapelle, L. Nilles/Lommersweiler et G. Sarlette/Wévercé.

Le Centre Nature à Botrange peut mettre l'exposition sur la »Vennbahn« à la disposition des personnes intéressées (tél. 080/44 57 81).

Dankwoord

Dit boekje werd door een werkgroep samengesteld naar aanleiding van de tentoonstelling over de »Vennbahn«, die het Natuurparkcentrum Botrange in de zomer van 1990 heeft gehouden.

We danken de verantwoordelijken van het Natuurparkcentrum dan ook voor hun moeite, en de vele liefhebbers van het spoor uit de streek voor de verstrekte informatie en de teksten, schetsen en foto's, die ze ter beschikking hebben gesteld, en in het bijzonder R. Giet/Sourbrodt, H. Gombert/St. Vith, G. Marenberg/Aachen, L. Nilles/Lommersweiler en G. Sarlette/Weywertz.

De tentoonstelling over de »Vennbahn« kan bij het Natuurparkcentrum Botrange worden uitgeleend (tel. 080/44 57 81).



Foto/Photo: G. Marenberg

Inhaltsverzeichnis

Table des matières

Inhoudsopgave

Zum Geleit	3	Avant-propos	3	Ten geleide	3
Das Vorspiel	4	Le prélude	4	Voorspel	4
Die rechtlichen Grundlagen	6	Les fondements juridiques	6	De juridische basis	6
Die Bauarbeiten	7	Les travaux de construction	7	De bouwwerkzaamheden	7
Die Eröffnungen	9	Les inaugurations	9	De inhuldigingen	9
Bahnhöfe und Eisenbahner	11	Gares et cheminots	11	Stations en spoorwegarbeiders	11
Sourbrodt — ein Viertel entsteht	16	La naissance d'un nouveau quartier	16	Sourbrodt — het ontstaan van een nieuwe wijk	16
Der Güterverkehr	18	Le transport de marchandises	18	Goederenverkeer	18
Die Touristen kommen	20	Voilà les touristes!	20	De toeristen komen	20
Karte: Die Eröffnungen	21	Carte: Les inaugurations	21	Kaart: De inwijdingen	21
Karte: Das 2. Gleis	23	Carte: La seconde voie	22	Kaart: Het tweede spoor	22
Karte: Die Kriegsbahnen	23	Carte: Les lignes militaires	23	Kaart: Militaire spoorweglijnen	23
Karte: Die Vennbahn heute	24	Carte: La Vennbahn aujourd'hui	24	Kaart: De Vennbahn vandaag	24
Mit dem Zug zur Arbeit	25	Se rendre au travail par le train	25	Met de trein naar het werk	25
Fahrprobleme	26	Une ligne accidentée	26	Een heuvelachtige lijn	26
Das 2. Gleis	28	La seconde voie	28	Het tweede spoor	28
Der »SCHLIEFFEN-Plan«	29	Le plan «SCHLIEFFEN»	29	Het »SCHLIEFFEN-plan«	29
Der Höhepunkt	30	L'apogée	30	De bloeitijd	30
Die Kriegsbahnen	31	Les voies ferroviaires militaires	31	Militaire spoorweglijnen	31
Der Versailler Vertrag	32	Le traité de Versailles	32	Het Verdrag van Versailles	32
Der Bahnhof St. Vith in seiner Glanzzeit	34	La gare de St-Vith à son apogée	34	Het station van St. Vith in zijn bloeiperiode	34
Der langsame Abstieg	35	Le déclin progressif	35	De geleidelijke ondergang	35
Die Zerstörung der Vennbahn	36	La destruction de la Vennbahn	36	De vernieling van de Vennbahn	36
St. Vith — eine Stadt wird vernichtet	37	St-Vith — une ville est anéantie	37	St. Vith — een stad wordt verwoest	37
Die Vennbahn heute:	38	La Vennbahn aujourd'hui:	38	De Vennbahn vandaag:	38
stillgelegt... ..	39	délaissée... ..	39	stilgelegd... ..	39
... und wiederbelebt!	40	... et ressuscitée!	40	... en weer tot leven gewekt!	40
Ein Wort des Dankes	41	Remerciements	41	Dankwoord	41



Foto/Photo: D. Mirkes

Verantwortlicher Herausgeber: Verkehrsamt der Ostkantone.

Dieses Heft ist mit der Unterstützung der Exekutive der Deutschsprachigen Gemeinschaft Belgiens erstellt worden.

© 1991 Naturparkzentrum Botrange

**Koordination: M. Lejoly
Redaktion: D. Mirkes
Übersetzung: E. Breuer, A. Henn
Layout: R. Johanns
Druck: Grenz-Echo, Eupen
Vertrieb: Verkehrsamt der Ostkantone
Mühlenbachstraße 2
B-4780 St. Vith (Tel. 080/22 76 64)**

Editeur responsable: Office du Tourisme des Cantons de l'Est.

Ce cahier a été réalisé avec le soutien de l'Exécutif de la Communauté germanophone de Belgique.

© 1991 Centre Nature à Botrange

**Coordination: M. Lejoly
Rédaction: D. Mirkes
Traduction: E. Breuer, A. Henn
Lay-out: R. Johanns
Impression: Grenz-Echo, Eupen
Vente: Office du Tourisme
des Cantons de l'Est
Mühlenbachstraße 2
B-4780 St-Vith (tél. 080/22 76 64)**

Verantwoordelijke uitgever: Dienst voor Toerisme van de Oostkantons.

Dit boekje werd gerealiseerd met de ondersteuning van de Executieve van de Duitstalige Gemeenschap van België.

© 1991 Natuurparkcentrum Botrange

**Coördinatie: M. Lejoly
Redactie: D. Mirkes
Vertaling: E. Breuer, A. Henn
Lay-out: R. Johanns
Druk: Grenz-Echo, Eupen
Verkoop: Dienst voor Toerisme van de Oostkantons
Mühlenbachstraße 2
B-4780 St. Vith (tel. 080/22 76 64)**



Foto/Photo: D. Mirkes

