

Verslag fietstocht Vennbahn (27-28 juli 2026)

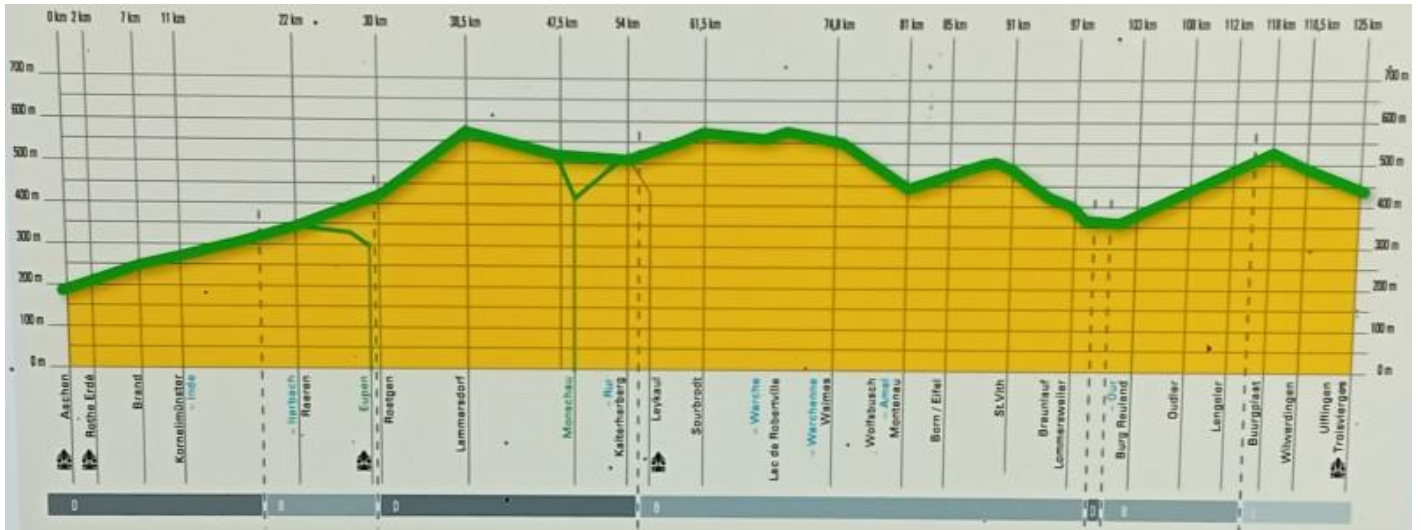
Wim Kusee

Hst.0 Inhoud

Blz. 2	Hoofdstuk 1	Inleiding
Blz. 3	Hoofdstuk 2	Spoorlijn
Blz. 5	Hoofdstuk 3	Troisvierges-St.Vith <i>Troisvierges, Wilwerdange, Goedange (vleermuistunnel), Lengeler, Oudler, Burg-Reuland, Auel, Hemmeres, Lommersweiler, Neidingen, Wiesenbach, St.Vith</i>
Blz. 23	Hoofdstuk 4	St.Vith-Waimes <i>Born, Montenau, Ondenval, Waimes</i>
Blz. 29	Hoofdstuk 5	Waimes-Monschau <i>Faymonville, Weywertz, Weywertz-Nidrum, Robertville, Sourbrodt, Kaltherberg, Monschau</i>
Blz. 38	Hoofdstuk 6	Monschau-Raeren <i>Konzen, Lammersdorf, Roetgen, Raeren</i>
Blz. 44	Hoofdstuk 7	Raeren-Aachen <i>Walheim, Kornelimünster, Brand, Aachen</i>

Hst.1 Inleiding

Op 27 en 28 juli 2026 reed ik per fiets via de Vennbahn-route vanaf Troisvierges (in het land Luxemburg) via de Hoge Venen (grens België – Duitsland) naar Aken (Duitsland). Een route van ongeveer 125 km. Op het traject van een oude spoorlijn ligt er sinds 2012 een prachtig fietspad. Vrijwel de hele Vennbahn heeft een stijging van maximaal 2 % . Alleen in het zuidelijke stuk zijn een paar stukjes waar het pad over de openbare weg (dus buiten de vroegere spoorlijn) gaat en waar een wat grotere helling genomen moet worden. En hier en daar zijn er wat opritten of enkele tientallen meters waar een grote helling (b.v. 10 %) is, maar dat zijn maar zeer korte stukjes.



Dit document

In dit document is het verslag van deze fietstocht te lezen. In een eerste hoofdstuk wordt iets verteld over de aanleg, uitbreiding en stopzetting van de spoorlijn. In de daarop volgende hoofdstukken wordt per plaats iets verteld over de ontwikkeling, specifieke dingen over die plaats, en worden diverse foto's getoond.

Erlebnis

Het woord "Erlebnis", Duitse taal, geef eigenlijk weer hoe een fietstocht over de Vennbahn voelt. Je zou het kunnen vertalen met "belevens". Meer dan gewoon een fietstochtje dus. Tijdens deze fietstocht kreeg ik meer en meer dat gevoel. Onderweg staan veel borden die iets over de omgeving, de spoorlijn of de natuur vertellen. En, meer dan bij andere fietstochten, gebeurde het dat mensen elkaar begroeten. Kom je weer een fietser tegen met bakpakking, dan heb je blijkbaar een saamhorigheidsgevoel. Veel mensen groeten elkaar dus. Eigenlijk onbegonnen werk, want op een dagje fietsen kom je wel meer dan 100 mensen tegen die allemaal hetzelfde doen als jij: een fietstocht over de Vennbahn.

Leeswijzer

Wie vooral interesse heeft in de spoorwegen en de ontwikkeling van de Vennbahn, die kan het best beginnen met hoofdstuk 2. Voor wie meer interesse heeft in de fietstocht en de dingen die je vanaf de fiets-Vennbahn kunt zien en beleven, die kan beginnen met hoofdstuk 3.

Opmerkingen

Heeft u opmerkingen, vragen of aanvullingen op dit document, voel u vrij om contact met mij op te nemen. Dat kan per e-mail onder wim@kusee.nl .

Hst.2 Spoorlijn



Wat ging vooraf

In de loop van de 19^e eeuw kwam de industrialisatie op gang. Dit was een gevolg van de verbeterde mogelijkheden om ijzer te maken. In plaats van welijzer, dat met slaan uit steen gewonnen kon worden, kwam het proces van hoogovens op gang. In een hoogoven kan onder hoge temperatuur het ijzer in de ijzererts vloeibaar worden gemaakt, zodat dit gegoten kan worden. Ook ontstond er de mogelijkheid om het (veel sterkere) staal te maken.

Hoogovens gebruiken voor het opwekken van de warmte onder andere steenkool. Laat nu in de omgeving van Aken (Duitsland) veel steenkool gevonden worden, en laat nu in het zuiden van het land Luxemburg veel ijzererts worden gevonden.

Luxemburg was (tot 1914) onderdeel van de Duitse tol-unie, en zo ontstond er een sterke vraag naar steenkool in het Luxemburgse winningsgebied, en een sterke vraag naar ijzererts in het gebied van Aken. Zonder tol (uitvoer/invoer rechten) te moeten betalen konden deze materialen worden vervoerd.

Maar de verbinding van Aken naar Luxemburg liep vanaf halverwege de 19^e eeuw via België, en dat lag nou net buiten de tol-unie. Het gebied van Eupen, Malmédy en Sankt-Vith was in die jaren nog onderdeel van het Duitse Rijk. En zo ontstond eind 19^e eeuw de wens om over de Hoge Venen een spoorlijn aan te leggen. Het was een Duitse, binnenlandse spoorlijn.

De aanleg

Tussen 1885 en 1889 werd een (eerst nog enkelsporige) spoorlijn aangelegd van Aken, via Raeren, Monschau, Sankt-Vith naar Troisvierges waar aansluiting werd gevonden op de al bestaande noordlijn van de spoorwegen in het land Luxemburg. Vanwege de loop over het landschap dat de naam "de Hoge Venen" had kreeg deze spoorlijn de naam de Vennbahn.

De eerste jaren

Bij de aanleg was de spoorlijn enkelsporig. Dat leek in eerste instantie genoeg. De maximumsnelheid was in het begin 40 km/h. Maar al snel bleek dat er veel vervoervraag was. Niet voor personenvervoer. De omgeving was dunbevolkt. Een stuk of 6 reizigerstreinen was al genoeg om aan de vervoervraag te voldoen. Maar bij het goederenvervoer was dat anders. Steenkolen uit het Akense gebied gingen in zuidelijke richting, ijzererts uit het Luxemburgse gebied in noordelijke richting. Naast de reizigerstreinen reden er per dag zo'n 20 goederentreinen heen en eenzelfde aantal terug. En dat over een enkelsporige lijn. Daarom werd in 1909 de spoorlijn verdubbeld tussen Walheim, net onder Aken (waar aansluiting bestond op een dubbelsporige lijn naar Stolberg en verder) en Lommersweiler (ten zuiden van St.Vith). Het zuidelijkste deel, tussen Lommersweiler en Troisvierges, bleef enkelsporig.

Hieronder zien we een tabel met de jaartallen van aanleg. Vanuit Aken in 1885, verderop in 1887 en het laatste stukje in 1889.

Traject	Datum opening	Datum dubbelspoor	Datum sluiting personenvervoer	Datum sluiting goederenvervoer
Aken – Walheim	1885-07-01	n.v.t.		
Walheim – Raeren	1885-07-01	1897		
Raeren – Lammersdorf	1885-07-01	1894		
Lammersdorf – Monschau	1885-12-01	1902		
Monschau – Kaltenberg	1885-12-01	1908		
Kaltenberg – Sourbrodt	1885-12-01	1908	1954-06-01	
Sourbrodt – Weywertz	1885-12-01	1908	1954-06-01	
Weywertz – Waimes	1885-12-01	1908	1954-06-01	
Waimes – Born – St.Vith	1887-11-28	1908	1954-06-01	1982-09-23
St.Vith – Lommersweiler	1888-10-01	1908		
Lommersweiler – Reuland	1889-11-04	n.v.t.	1944	1944
Reuland – Wilwerdange	1889-11-04	n.v.t.	1944	1962
Wilwerdange – Troisvierges	1889-11-04	n.v.t.	1950-10-08	1977-12-31

Eerste Wereldoorlog

De Eerste Wereldoorlog had dramatische gevolgen. Uiteraard voor het westen van België en andere oorlogsgebieden, maar ook voor de ontwikkeling van de spoorlijn. Want na het einde van deze oorlog in 1918 werd bij de vrede van Versailles bepaald, dat het deel rond Eupen, Malmédy en St.Vith, dat voorheen aan Duitsland behoorde, zou worden toegewezen aan België. Verder trad het land Luxemburg uit de Duitse douane-unie, en ging het land een unie aan met België. Gevolg was, dat nu voor zowel de steenkolen als voor de ijzererts er invoerrechten betaald moesten worden. Daarnaast speelde een rol dat Luxemburg zich nu veel meer op België ging richten. Dat gold ook voor de staalindustrie in het land. Het vervoer over de Vennbahn daalde daarmee zeer sterk.

Tweede Wereldoorlog

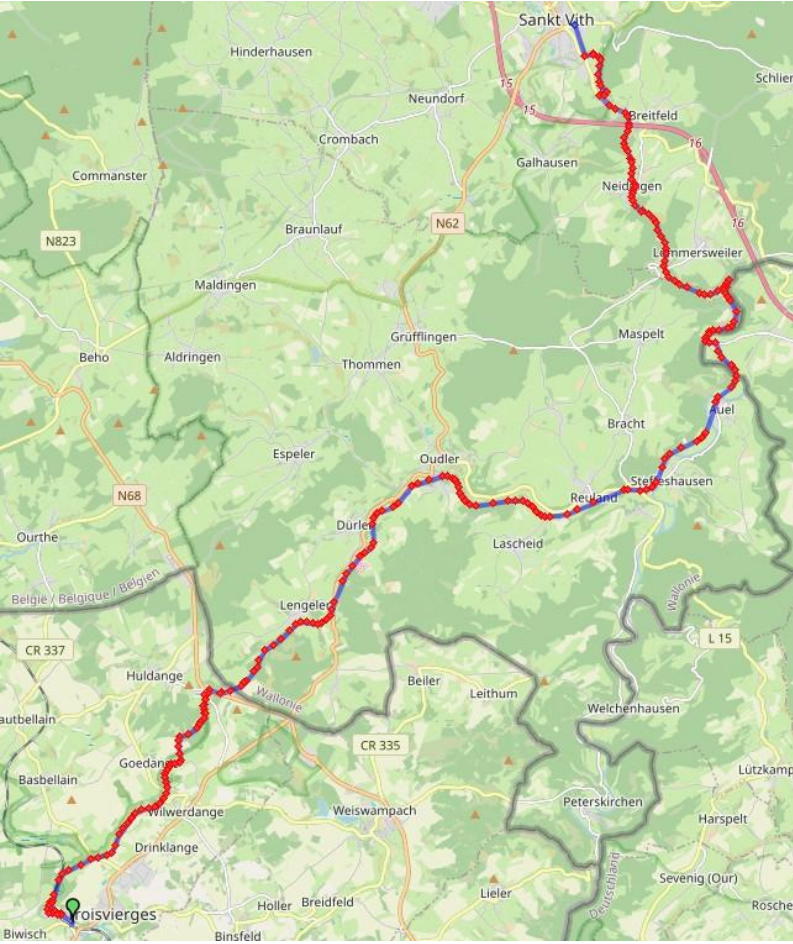
Ook de Tweede Wereldoorlog had grote gevolgen voor de spoorlijn. In 1940 werden diverse bruggen, viaducten en gebouwen verwoest. En in 1944 speelde het Ardennen offensief van de geallieerden een rol, waarbij veel van de spoorlijn werd vernield. Over het gedeelte tussen Troisvierges en St.Vith werd het doorgaande vervoer onderbroken omdat 4 bruggen tussen Lommersweiler en Reuland werden vernield. Herstel loonde, gezien het geringe vervoer, niet meer de moeite.

Maar ook het gedeelte tussen Aken en St.Vith had aan belang ingeboet. Na de Tweede Wereldoorlog was er nog wel wat vervoer, maar dan moet je denken aan een stuk of 4 reizigerstreinen per dag, en een enkele goederentrein per week. In 1954 werd het goederenvervoer over het grootste deel stilgelegd, het goederenvervoer hield het nog enkele jaren uit, maar ook dat werd gaandeweg minder en stilgelegd.

Vanaf 1990 was er een organisatie die op de oude rails van de Vennbahn een museumspoorlijn exploiteerde. Vanuit Waimes werd in zuidelijke richting gereden. Helaas is in 2006 deze museumbaan stilgelegd. De spoorlijn is in de jaren daarna opgebroken, en vanaf 2015 werd het nu bestaande fietspad over het traject van de Vennbahn aangelegd.

In de omgeving van Aken bestaat er hedentendage nog een museum organisatie. In Walheim en Raeren zijn daarvan nog delen te zien. In een loods in Raeren is een diversiteit aan rollend spoormaterieel opgeslagen. Of deze organisatie ook ritten uitvoert is mij niet bekend, voor zover ik weet gebeurt dat nog niet.

Hst.3 Troisvierges – St.Vith



Mijn fietstocht begon aan de zuidkant van de Vennbahn. Het begin ligt in Troisvierges.



Via Maastricht en Luik kan de trein worden genomen die over de noordlijn van het land Luxemburg naar de stad Luxemburg gaat. Het eerste station dat je dan in het land Luxemburg tegenkomt is het startpunt van de fietstocht: Troisvierges.

De treinrit van Luik naar Troisvierges is overigens best mooi. De lijn slingert zich door het dal van enkele rivieren, het uitzicht uit de trein is heel mooi. De snelheid van de trein op dit traject is niet zo groot, soms 70 tot 80 km/h. Dat komt omdat de lijn is aangelegd met bogen met een vrij kleine boogstraal.

Mijn treinreis eindigde om ongeveer 14:30 uur in Troisvierges.
Fiets uit de trein, opstappen en fietsen maar.....

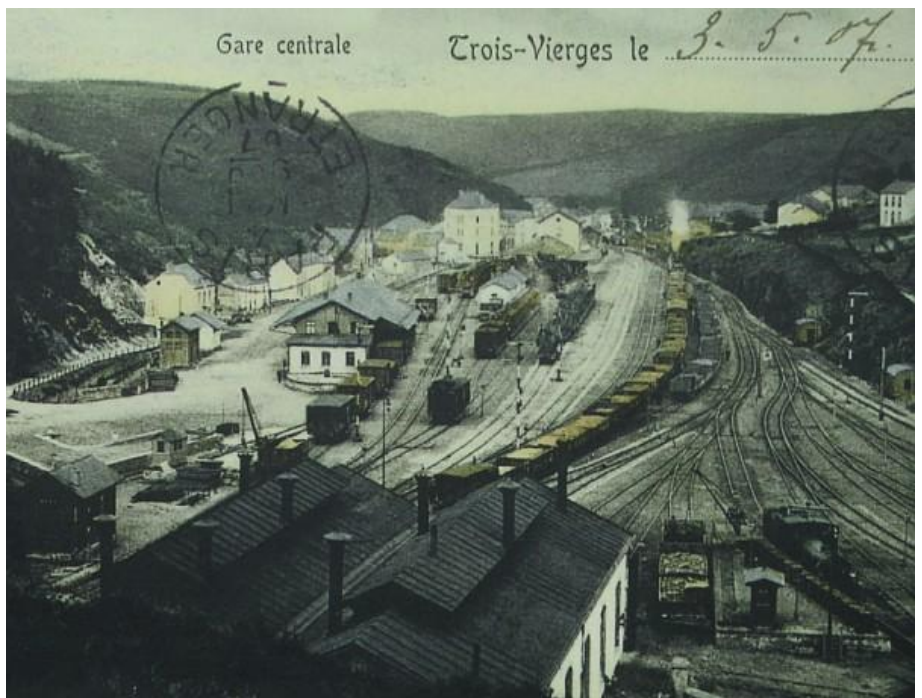


Troisvierges



Bij de start raak je direct al wat ontmoedigd. Een bordje dat aangeeft dat je een helling van 10 % omhoog moet staat bij het begin van de route. Gelukkig is deze helling maar over een afstand van ongeveer 100 meter. Met een gewone fiets (met 7 versnellingen) betekent dat dat je hier moet lopen.

Na ongeveer 100 meter kom je op een punt van waaruit je een overzicht hebt over het emplacement van het station van Troisvierges. Een bord geeft aan hoe het er vroeger uitzag. Toen waren er veel meer sporen. Tegenwoordig zijn er maar drie doorgaande sporen en nog enkele opstelsporen. Wél is er tegenwoordig een grote parkeergarage, ongeveer op het terrein links op de foto waar toen nog het goederenstation stond.



De route van de Vennbahn is goed aangegeven. Overal staan borden met tekst en uitleg over de route, maar ook over de geschiedenis van de lijn en eventueel van de natuur in de omgeving. Hierboven een algemeen bord met informatie over de hele lijn.



Onderweg staan overal bodjes met de afstand (tot Aken), en fiets-wegwijzers met de afstanden tot de dichterbij gelegen plaatsen. Verdwalen hoef je beslist niet te doen, alles is prima bewegwijzerd.



Wilwerdange



Soms gaat het fietspad even van de doorgaande spoorbaan af, even omlaag, en dan met een tunneltje de (oude) spoorbaan onderdoor. Bovenop is als klein monumentje een treinwiel neergezet.

Na ca. 5 km kom je bij het eerste stationsgebouw. Om de voorkant van het gebouw te zien moet je even van de route afwijken en over de grote weg er naartoe rijden. Het gebouw is tegenwoordig in gebruik als woning, maar je kunt nog goed de structuur van het station zien.



Goedange (vleermuistunnel)

Even verderop, in de buurt van Goedange kom je bij het hoogste punt van dit gedeelte van de spoorlijn. Om een heuvel te doorsteken werd bij de aanleg een tunnel aangelegd. Toen de spoorlijn werd omgebouwd naar een fietspad was het de bedoeling het fietspad door deze tunnel te laten lopen. Maar in de tunnel bleken zeldzame vleermuizen hun nesten te hebben gemaakt. Deze vleermuizen mogen niet worden verjaagd, vandaar dat hier een stukje van enkele kilometers buitenom het spoortraject moet worden afgelegd.

Dit vormt gelijk het moeilijkste deel van de fietsroute. De omleidingsroutes zijn prima te fietsen, hebben een egaal wegdek, maar de helling is toch wel wat meer dan de maximale 2 % die op de spoorlijn gebruikelijk is. Voor een gewone (niet elektrische) fietser betekent dat toch wel enkele honderden meters lopen. Maar gelukkig is de natuur prachtig en het uitzicht wonderbaarlijk.



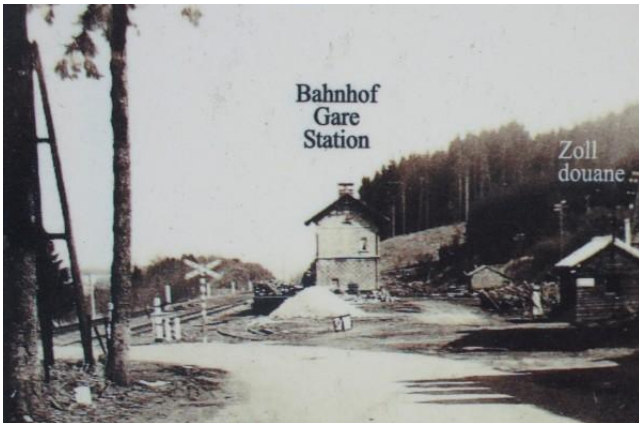
Damplokomotive, Februar 1961 / locomotive à vapeur, février 1961



Na het hoogste punt bereikt te hebben betekent het naar beneden fietsen een heerlijk einde van dit zware gedeelte van de Vennbahn. En na een paar kilometer kom je weer op de oude spoorbaan terecht en kun je weer heerlijk verder fietsen.



Lengeler



Het vroegere station staat er tegenwoordig wat vervallen bij. Er staat een bordje op dat er horeca in gevestigd zou zijn, maar dat was toen ik er was gesloten.

Even verderop kom je bij het vroegere grensstation Lengeler. Dat lag in Duitsland (de hiervóór genoemde stations Troisvierges en Wilwerdange lagen in Luxemburg). Nu was Luxemburg in de beginjaren opgenomen in de douane unie met Duitsland, zodat goederentreinen tot 1919 zonder douane verplichtingen konden doorrijden. Maar toch waren er wel douane faciliteiten zoals voor passagiers, en na 1919 ook voor goederen.



Het fietspad kruist hier een belangrijke weg waarop druk autoverkeer plaatsvindt. Zowel voor fietsers als voor automobilisten wordt op het wegdek met felle kleuren aangegeven dat je hier moet opletten.



Het station van Lengeler

(Km 108,437 - 455 m NN)



In het jaar 1883 besloten de regeringen van het Duitse Rijk en het Groot Hertogdom Luxemburg een spoorweg aan te leggen tussen Sankt Vith en Ulflingen (Troisvierges). De verbinding takte in Lommersweiler van de venbaan af en voerde over Auel, Reuland, Oudler en Lengeler naar het Groot Hertogdom. De aanleg van de spoorweg was een behoorlijke klus, en het boren van tunnels tussen Lommersweiler en Hemmeres (386 m), en tussen Lengeler en Wilwerdingen (790 m.) kostte handenvol geld. Na twee jaar bouwen, werd de spoorlijn op 4 november 1889 ingehuldigd. De enkelsporige baan won aan belang door het goederentransport van het Akense kolen- naar het Luxemburgse ijzerertsbekken. Als verlengstuk van de Venbaan Aken-Monschau-Waimes-St-Vith kreeg zij dagelijks meer als 100 treinen te verwerken.

Tot 1919 controleerde de Pruisische douane in Lengeler de passagierstreinen; goederentreinen konden meestal doorrijden omdat Luxemburg tot de Duitse tolunie behoorde. Na het einde van de eerste wereldoorlog trad Luxemburg uit de tolunie en de vroegere Pruisische districten Eupen en Malmedy (met o.a. het Sankt Vith en Reulander gebied) werden aan België aangehecht. Het station van Lengeler werd tolstation.

Voor het vervoer van kolen en erts tussen Aken en Luxemburg betekende de nieuwe grens een geleidelijk einde. Het Luxemburgse erts werd in januari 1925 belast met een tol van 10 Rijksmark/ton, en door de gestegen prijzen ging het goederenverkeer op de spoorverbinding tegen het einde van de jaren 1920 helemaal teloor. Alleen het dagdagelijkse verkeer kleurde nog de dag van Lengeler. Het hotel en de bouwmaterialenhandel Reckinger bleven de enige "grote" klanten van de spoorweg. Deze laatste beschikte zowaar over een eigen spooraansluiting.

Na de tweede wereldoorlog was er wegens de vernielde infrastructuur geen spoorverkeer meer mogelijk tussen Reuland en Lommersweiler. De treinen voor Reuland reden van Gouvy over Troisvierges. Tweemaal per week voerden zij brand- en meststoffen aan, en als terugvracht namen zij hout mee voor de mijnen en de papierfabrieken, alsook verzaagd plankenhout. Dat alles was weer met uitvoerige tolformaliteiten verbonden. Het goederenverkeer naar Reuland werd in December 1962 stilgelegd; de stations Reuland, Ouren, Lengeler werden gesloten. Twee jaar later werd het hele traject opgebroken.

Oudler

Het vroegere stationnetje van Oudler staat er nog wel, maar is nu in gebruik als woning. De eigenaar heeft blijkbaar niet zoveel feeling met de geschiedenis, want er zijn diverse lelijke aanbouwen bij het gebouw neergezet.



De omgeving is gelukkig wél prachtig. Een foto van de omgeving geeft de prachtige natuur weer.

Bij kruispunten van de fietsroute en lokale wegen moet je soms even van het tracé af. Alles is goed aangegeven en met felle kleuren wordt je erop gewezen dat je voorzichtig moet zijn.

Voor de fietsers staan er op diverse plekken langs de Vennbahn schuilhokjes waar je even kunt uitrusten.



Burg-Reuland



Het station van Burg-Reuland ligt na een bocht in de spoorlijn. De bocht kon alleen maar goed worden aangelegd als een flink deel van een heuvel zou worden weggegraven. De afgraven is vandaag de dag nog steeds goed in het landschap te zien.



Het oude stationsgebouw van Burg-Reuland ligt wat verscholen achter de bomen, maar is toch nog in alle glorie te bewonderen, zie de foto rechts.



De postkoets moest, nadat de spoorlijn werd aangelegd al snel het loodje leggen. Lees hieronder een verhaal over postkoets en trein.

Op 4 november 1889 werd een nieuw tijdperk ingeluid voor het vervoer in het dal van de Our en de Ulf. De openingsrit van de Vennbahn van Sankt Vith naar Troisvierges mondde uit in een spectaculaire koers tussen de trein en de postkoets. Terwijl alle mensen de naderende trein in Reuland toejuichten, wou de postkoetsier zich niet zomaar gewonnen geven. Hij joeg de paarden op met de zweep, zodat de inzittenden stevig door elkaar geschud werden. Alle moeite ten spijt moest de koetsier al snel het onderspit delven tegen de trein, die natuurlijk als winnaar zegevierde. Maar deze triomf zou niet eeuwig duren: na de wereldoorlogen moest het spoorverkeer op zijn beurt wijken voor wegen en auto's. Nu kunnen fietsers en wandelaars het Vennbahngedebied weer beleven met de snelheid van een postkoets, genieten van de natuurlijke schoonheid en met een glimlach op de lippen denken: langzaam, maar mooi!

Hieronder nog een foto van het schuilhuisje dat nabij het station is neergezet, waar fietsers even kunnen uitrusten.



Het station van Reuland (2)

Km 99,962 - 352,47 m NN



Een tweede spoor, zoals op de Vennspoorweg, werd hier niet aangelegd. Eerst in 1914 werden sporen aangelegd om voorbijte rijden in de stations van Reuland en Lengeler. De Pruisische militairen verhinderden om strategische redenen en ook op basis van de te verwachten hoge kosten dit traject efficiënt uit te bouwen. Het dichte verkeer voerde onvermijdelijk tot ongevallen, die dikwijls dodelijk waren, zoals bijv. op 16 december 1913 in het station van Reuland, waar de machinist en de stoker van een trein om het leven kwamen. Nadat het kolen- en ertstransport vanaf de jaren 1930 verminderde en tenslotte stopte, ontwikkelde zich een zuiver lokale spoorwegbedrijvigheid: hout en aardappelen werden van hieruit vervoerd, terwijl kolen, briketten en mest aangevoerd werden. Een uit Solingen (D) afkomstige zakenman bracht zijn bedrijf dank zij de spoorweg door zijn inkoopmethodes (in het groot) tot bloei.

Na de oorlogsvernietigingen in de herfst en in de winter van 1944 kon het traject van Reuland tot Lommersweiler niet meer voortdurend gebruikt worden; Reuland werd een eindstation. Tot 1962 gebeurden de goederenleveringen tweemaal per week vanuit Ulflingen en Gouvy. Tenslotte werden de Belgische stations van het traject gesloten. De rails werden in 1964 opgeruimd. Het station was met twee hoofdspoorlijnen en twee zijsporen uitgerust, waarvan één met en één zonder laadperron.

Het hoofdgebouw, op heden privaat bezit, heeft zijn oorspronkelijk karakter (inclusief zijn gotisch opschrift) behouden. Rechts van de ingang bevond zich de wachtzaal, links was de dienst voor het verzenden van goederen (pakjes) in een kleine aanbouw ondergebracht en rechtdoor ging het naar het stationsloket.

Auel

Bij de halte Auel staat nu een bankje om even uit te rusten. Verder is er niet zoveel te zien. Het was vroeger geen drukke halte. Alleen een perronnetje aan een enkelsporige spoorbaan, zie de foto hieronder.



Hieronder een stukje tekst uit één van de informatieborden.

De halte Auel (Km 97,650 - 358 m N.A.P.)

Vanaf 1889 was het met de ingetogen rust in Auel gedaan, want vanaf die tijd „denderden” de treinen met 40 km./h door het plaatsje. Voorbij kwamen vooral goederentreinen tussen het Akense kolenrevier en het Luxemburg-Lotharingse Minette-gebied. Maar ook de reizigerstreinen tussen St. Vith en Troisvierges reden los door en stopten niet. Bij de aanleg van het traject was in Auel namelijk geen station en geen halte voorzien. Wie de trein wou nemen, moest zich begeven naar het station Reuland op 3 km afstand.

Na het verdrag van Versailles kwam dit gebied met haar spoorlijn aan België. Op grond van tolrechtelijke vorderingen van België verminderde het goederenverkeer in de jaren 1920 sterk; de *Vennbahn* en haar nevenlijnen werden tot onbeduidende regionale lijnen herleid.

In het begin van de jaren 1930 richtte de Belgische spoorwegmaatschappij hier, zoals ook elders, een halte in. Tot aan de Duitse inval in mei 1940 konden reizigers vijf maal per dag de trein nemen naar St. Vith of naar Troisvierges.

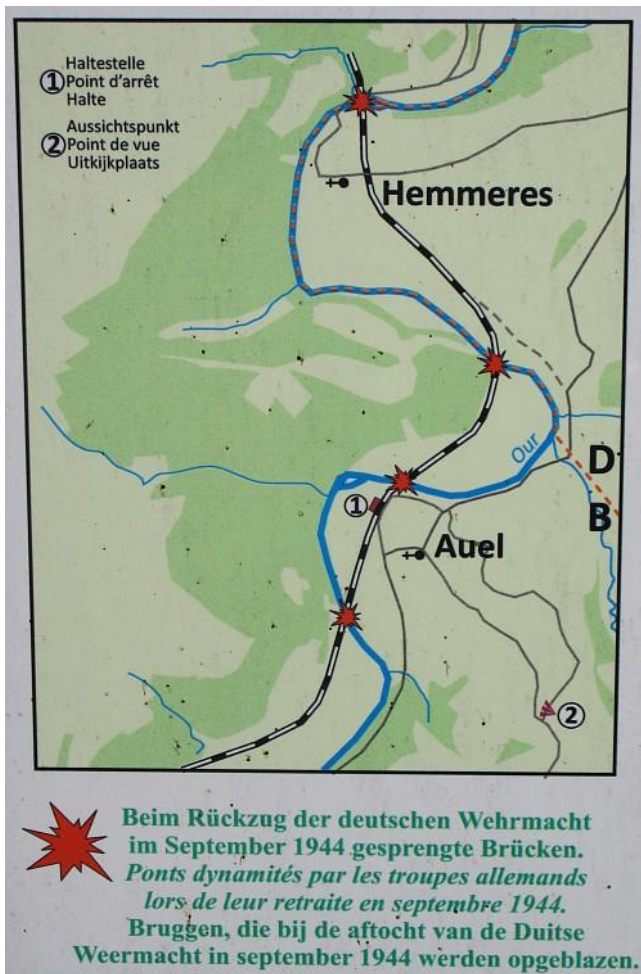
Tussen 1940 en 1944 kwam de halte Auel in de Duitse treingids maar meer voor met vier paar reizigerstreinen; de trein deed 20 minuten over de rit naar St. Vith en naar Troisvierges was men drie kwartier onderweg.

Als de Duitse Weermacht in september 1944 uit het gebied wegtrok, bliezen ze vele spoorwegbruggen op, waaronder de vier bruggen over de Our tussen het station Reuland en Hemmeres. Dat betekende het einde van de halte Auel, want de bruggen werden niet hersteld en geen trein kon Auel nog bereiken. Het dorp kreeg zijn ingetogenheid terug, wat inwoners en gasten evenzeer wisten te waarderen. Het gevarieerde landschap kan sedert 2006 makkelijk doorkruist worden over de tot fietsweg omgebouwde spoorlijn.

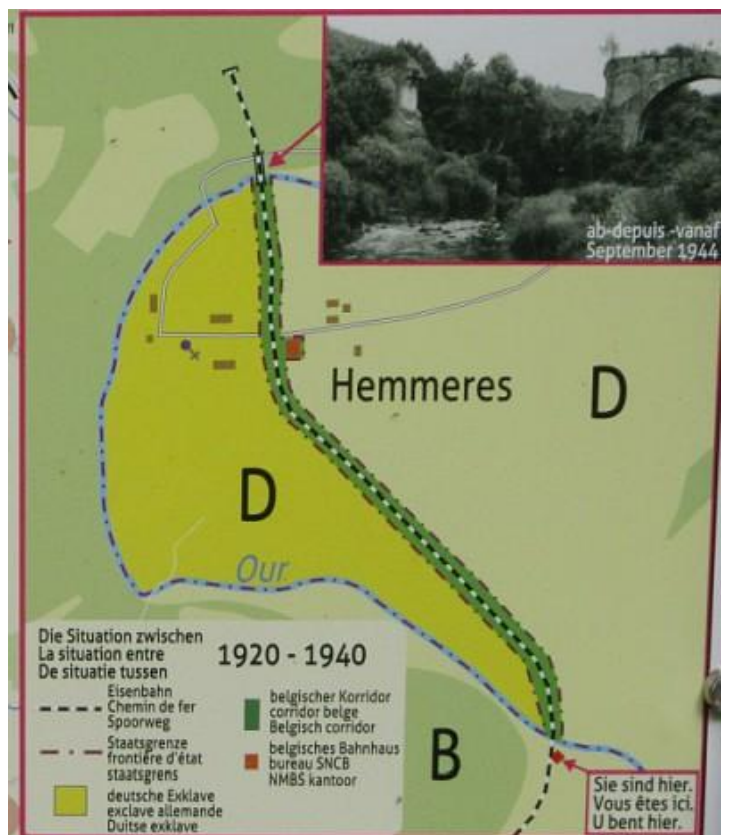
Sedert 2008 kunnen fietsers en wandelaars zelfs de Our tussen Auel en Hemmeres weer oversteken, want er werd een kleine houtconstructie op de pijlers van de vroegere spoorwegbrug gebouwd.

Hemmeres

Bij Auel en Hemmeres lagen vier bruggen over de rivier de Our. Deze vier bruggen werden in 1944 bij het Ardennenoffensief door de Duitsers opgeblazen. Nadien zijn ze niet meer terug opgebouwd, zodat het treinverkeer vanaf dat jaar op dit traject werd onderbroken. Bij de aanleg van het fietspad over de Vennbahn zijn de bruggen hersteld, zodat je op de fiets toch deze rivier op de genoemde plaatsen kunt passeren.



Het dorp Hemmeres lag tussen beide wereldoorlogen afgescheiden van Duitsland. De Vennbahn was immers door België geannexeerd, het stukje land links van de spoorlijn bleef Duits.



Op de volgende bladzijde een stukje tekst over het leven in het dorp Hemmeres

Als door het Verdrag van Versailles (1919) de gebieden van Eupen, Malmédy en St.-Vith toebehoorden aan België, werd de 1,134 km lange spoorlijn door het Duits gebleven dorp Hemmeres eigendom van België. Van de brug over de Our, die in aansluiting met de tunnel van Hemmeres de grensrivier overstak tot Auel liep de spoorweg door Duits gebied en vormde een enclave. De Belgen hadden graag het door de spoorweg afgescheiden deel van het dorp aan het Belgische Staatsgebied toegevoegd, maar dat mislukte door het verzet van de inwoners. De spoorbaan met een breedte van 5 m werd Belgisch grondgebied - evenals het spoorwachtershuisje in het midden van het dorp, dat door een Belgische beampte werd bewoond. Enkele velden lagen nu in Belgisch gebied en de inwoners moesten meerdere controles doorstaan vooraleer hun oogst te kunnen binnenrijden. Dergelijke oogst-ritten moesten van de douanepost van Steinebrück toegelaten worden. Het reizigersverkeer verliep vlotter, daar men met een groene pas gemakkelijk kon passeren. Toch had de grens het samenleven van de mensen beknot, want zij verdeelde een tot dan toe commercieel gemeenschappelijk gebied.

Eerst in de tijd van de Westwall controleerden de Belgische douaniers strenger en vanaf september 1939 tot mei 1940 was de grens bijna volledig gesloten. In september 1944 deden Duitse militairen de spoorwegbrug over de Our springen. Na de oorlog bleef de grens dicht en de velden kwamen onder het Belgisch bestuur van inbeslaggenomen goederen.

In de eerste jaren na de oorlog doken steeds meer geruchten op, dat het dorp naar België overgeheveld zou worden. In mei 1947 stemden de inwoners weliswaar nog voor de grondwet van Rheinland-Pfalz, maar in april 1949 kwam Hemmeres als gevolg van grenscorrecties bij België. De officiële reden hiervoor was de spoorweglijn, die echter niet meer in gebruik was. Op verzoek van het militaire bestuur legde de RWE een nieuwe elektrische leiding, zodat Hemmers nu ook krachtstroom ontving. Weldra moest men ook niet meer, zoals vroeger, met het paardengespan door de Our rijden om de velden op de andere zijde van de Our te bereiken. Een nieuwe brug werd gebouwd en verbond sedertdien de beide oevers. In 1954 werden de spoorwegdwarsliggers tussen Lommersweiler en Reuland uitgebroken en het spoorwegtraject werd als weg uitgebouwd.

Een zelfde situatie ontstond overigens na de Eerste Wereldoorlog tussen Raeren en Kalterherberg, waar de Veenspoorweg Belgisch werd, terwijl het omliggende gebied bij Duitsland bleef. Terwijl de Veenspoorweg, evenals vroeger, Belgisch grondgebied werd, is het spoorwegtraject tussen Hemmeres en Auel opnieuw aan Duitsland teruggegeven, en wel als gevolg van de onderhandelingen voor teruggave in 1956, als Hemmeres opnieuw tot de Bondsrepubliek Duitsland terugkwam.



Luftaufnahme von Hemmeres mit der noch intakten Bahnstrecke (um 1940).

Hemmeres avec la ligne de chemin de fer encore intacte (vers 1940).

Het dorp Hemmers met haar nog intact gebleven spoorweglijn (rond 1940).

Splitsing Vennbahn



Even na Hemmeres is het toch wel even opletten geblazen. Het fietspad volgt hier even niet de oude Vennbahn. Die liep door een tunnel naar het station van Lommersweiler. Die tunnel is niet meer te betreden. Daarom draait het fietspad in oostelijke richting en komt uit op een kruispunt. Let op, daar moet je scherp linksaf om weer op de Vennbahn terecht te komen.

Voor wie pech onderweg heeft, wat moet repareren aan de fiets, of de banden van wat extra lucht wil voorzien, staan er her en der reparatiezuilen opgesteld.

En soms staan er weleens waarschuwingsbordjes voor overstekende dieren.



Lommersweiler

Van het station Lommersweiler is tegenwoordig niet zoveel meer te zien. Het terrein is niet meer dan een kale vlakte met hier en daar wat geboomte. En er staat een schuilhutje en een paar bankjes voor de fietsers.

Maar vroeger was het een heel belangrijk station. Twintig jaar na de aanleg in 1888 werd in 1908 de spoorlijn ten noorden van Lommersweiler uitgebouwd van enkelspoor naar dubbelspoor. Ten noordwesten van Lommersweiler lag er een enkelsporige tunnel. Om dat stukje spoor te verdubbelen werd er een tweede tunnel ernaast gebouwd.



Het emplacement was groot. Er moesten soms extra locomotieven aan de achterkant van een goederentrein gezet worden om te helpen een zware goederentrein de helling richting Troisvierges op te duwen. Op een grote draaischijf aan de westkant van het emplacement konden de stoomlocomotieven worden gedraaid.



Het station Lommersweiler vormde het splitsingspunt van de lijn uit St.Vith (links) naar Troisvierges (rechtsonder) en richting Prüm (rechtsboven).

Ten noordwesten van het station ging de spoorlijn in een tunnel. Deze tunnel is tegenwoordig opgenomen in het fietspad. Een rare gewaarwording. Fietsen door een tunnel. Gelukkig is er verlichting en de tunnel is niet zo heel lang (iets meer dan 150 meter).



Op deze bladzijde enkele foto's van de oude tunnel. Op de onderste foto zien we links naast de tunnel uit 1888 (rechts) waar nu het fietspad doorheen loopt een tweede brug en de (dichtgemetselde) ingang van de in 1908 aangelegde tunnel.



Bouw van een tweede spoorlijn

De Veenspoorweg was nog maar een jaar in bedrijf, als men een ontwikkelingsplan had kunnen voorzien. Na de opening van het traject St.-Vith - Ulft, een internationale verbinding gegroeid, waarop kolen en cokes van de steengroeve te Aken naar het Luxemburgse ertsgebied getransporteerd werden en in omgekeerde richting vervoerde men erts naar de hoogoven in die tijd dagelijks 6 doorgaande en 4 lokale reizigerstreinen. Daarbij kwamen ook nog meer dan 20 goederentreinen. Aan de reizigerstreinen werden soms ook nog goederenwagens gekoppeld om alles te vervoeren met zulk een verkeersdrukte natuurlijk ondoenbaar: vertragingen traden op, niet vermeden konden worden. Na enkele ongelukken op het traject van een tweede spoor te ontlasten, doch het zou nog 20 jaar duren (tot 1909) voor de Veenspoorweg tot stand kwam. Tussen St.-Vith en Lommersweiler waren twee tunnels (de tweede tunnel: 165 m) moesten verdubbeld worden. In het station werd de spoorwijdte verbreed. Ook werden drie ondergrondse toegangen tot de spoorweg overwegingen aan de basis lagen. Deze tunnels werden alleen tijdens de Duitse periode (vóór 1920 en tussen 1940-1945) gebruikt. Het station diende voor het overladen van hout. Ook de brug over de Rijn werd voor de eerste maal met beton gebouwd, zodat de bouw ervan hoofdzakelijk Kroaten; men noemde hen 'Monarchen', zeer veel sneller ging. Bij de bouw van de tweede spoorlijn waren de arbeiders waarschijnlijk omdat zij uit de keizerlijke en koninklijke dubbel-monarchie afkomstig waren. Daar waar de beide spoorlijnen zich naar Prüm en Ulft scheidden, stonden de beide spoorlijnen seinteknik bediend, die nog tot in de jaren 1950 in het station van Lommersweiler Na de bouw van de tweede spoorlijn nam het treinverkeer sterk toe. Tot 80 km per uur van 'voorbijrazen' kan spreken. Bij het uitrijden van het station, niet ver van de tunnel in de richting van St.-Vith, bevond zich een draaischijf, die voornamelijk diende om de kolentreinen met duwlocomotieven uit te rusten, die in Lommersweiler moest met een dubbele bespanning afgelegd worden. Wegens het sterke stijgende niveauverschil van de Ulftlijn liepen de kolentreinen in de 1920-er jaren ook over de spoorlijn St.-Vith - Gouvy. In het begin van de 1930-er jaren werd de draaischijf afgebouwd en een tunnel van kleine hoogte bij het station bevond zich een waterreservoir dat afgepompt werd om de locomotieven van water te voorzien. Het water werd uit de Braunlauf gepompt. Rond Kerstmis 1944 zochten vele inwoners van St.-Vith beschutting in de eerste tunnel.

Neidingen

In Neidingen loopt het fietspad even over de openbare weg. De spoorlijn bestaat hier niet meer. In de tijd toen de trein er reed lag er een brug en een spoordam dwars door het dorp. De huizen stonden zo dicht op de spoorbaan, dat dat problemen gaf.

In het stukje tekst hieronder wordt gemeld van vonken van de stoomlocomotief waardoor enkele huizen in brand vlogen.



Die Brücke mitten im Dorf (um 1955).
Le pont au milieu du village (vers 1955).
De brug in het midden van het dorp (rond 1955).

Neidingen: de spoorweg in het dorp

In Neidingen veranderde de spoorweg de ingetogen rust pas echt. Al reeds bij de planning liet het zich aanzien, wat er zou gebeuren: een woonhuis, een paar schuren en vele grasvelden moesten voor de spoorweg wijken. Een huis moest worden verkleind toen in 1908 het tweede spoor werd aangelegd.

Een paar huizen lagen zo dicht bij de spoorweg, dat dat problemen gaf. De met stro bedekte huizen en stallingen en de vonken van de stoomlocs zorgden ervoor dat in 1921 twee huizen in vlammen opgingen.

De brug in het midden van het dorp Neidingen vormde een regelrecht verkeersobstakel. De brug was maar 3,5 meter hoog, waardoor veewagens of wagens met hooi er niet onderdoor konden. Zo kon het gebeuren dat boeren het vee eerst onderdoor de brug doorjoeg, waar vervolgens de vrachtwagen wachtte voor verder transport.

Wiesenbach

Even ten zuiden van St.Vith loopt het fietspad niet meer via de spoorlijn, maar via een stukje openbare weg. Gelukkig staat overal overduidelijk aangegeven hoe de fietsroute verloopt. Zowel met pijlen op de straat, als met bordjes langs de route is te zien hoe je verder moet rijden.

Nabij Wiesenbach (net ten zuiden van St.Vith) werd in de Eerste Wereldoorlog door de Duitsers een spoorlijn aangelegd van St.Vith (toen in Duitsland) naar Gouvy in België. Daarover konden militaire transporten plaatsvinden. Om doorgaande treinen in alle richtingen mogelijk te maken, werd met viaducten een verbinding in alle richtingen gemaakt. Een foto van een miniatuurbaan geeft weer hoe deze lijnen liepen.



In de jaren na de Eerste Wereldoorlog, toen o.a. het gebied van St.Vith door België was geannexeerd, werd de spoorlijn in exploitatie genomen door de Belgische spoorwegen.



In de Tweede Wereldoorlog werden grote vernielingen aan de viaducten gedaan. Na de Tweede Wereldoorlog werden de viaducten niet meer hersteld. Direct treinverkeer van Gouvy naar St.Vith was toen niet mogelijk. De weinige treinen die na 1945 over de lijn liepen moesten eerst richting Lommersweiler rijden, om vervolgens terug te keren over de lijn naar St.Vith.

Het spoordriehoek van Wiesenbach

Gedurende de Eerste Wereldoorlog bouwden Duitse spoorwegbataljons een dubbelsporige spoorlijn die bij Wiesenbach (net ten zuiden van St.Vith) van de Vennbahn aftakte en naar Gouvy liep. Om zonder te keren in alle richtingen direct te kunnen rijden werd een imposante aansluiting aangelegd. Indrukwekkende onder- en overbruggingen overspanden het dal en maakten treinverkeer in alle richtingen mogelijk.

Na de Eerste Wereldoorlog werd het gebied ingelijfd door België. In eerste instantie reden er nog veel treinen, maar dat verminderde al snel. Alleen lokale treinen kon je er zien.

Bij de Duitse inval op 10 mei 1940 werd een deel van de bouwwerken vernield. Enkele van de viaducten werden snel hersteld, maar niet alle. In 1944 werden weer viaducten door springstoffen vernield. Zij werden na de Tweede Wereldoorlog niet meer hersteld.

Het traject van St.Vith naar Gouvy werd al in 1960 tot Maldingen opgebroken. Tot 1982 reed er nog één trein per week voor houttransporten. In 1986 werd het traject opgebroken, maar enkele resten van het puin bleven nog liggen tot in 1992.

St.Vith

Voor mij was St.Vith een overnachtingplek op de fietsroute van Troisvierges naar Aken. In een kamerverhuurbedrijf heb ik een goede nachtrust genoten, bij de lokale bakker een prima ontbijtje gehaald, en de volgende morgen vervolgde ik mijn fietstocht richting Aken.

Het stationsgebouw van St.Vith staat er nog. In het gebouw is nu een museum gevestigd waarin de regionale geschiedenis wordt weergegeven.



De Vennbahn fietsroute loopt in St.Vith door enkele straten in een bedrijventerrein, maar ook hier is de fietsroute uitstekend aangegeven met pijlen op de weg en diverse wegwijzerbordjes.

De spoorwegen waren voor de inwoners van St.Vith van groot belang. Het was één van de grote werkgevers van de mensen in het dorp. In het stukje tekst hiernaast wordt dat duidelijk beschreven.

De Vennbahn in St.Vith

In St.Vith werd de totaliteit van het economische leven door de Vennbahn bevorderd. Zo moge blijken uit de toename van het aantal inwoners. In 1895 telde St.Vith 1940 inwoners, in 1905 waren dat er 2.200, in 1917 woonden er 2740 mensen.

In de glorieperiode, rond 1924, vertrokken er dagelijks ruim 30 reizigerstreinen. Verder waren er 80 goederentreinen, vooral steenkool en erts, maar ook veetransport. Dagelijks werden er tot 1500 wagens verwerkt. In het station van St.Vith werkten er rond de 1200 personen.

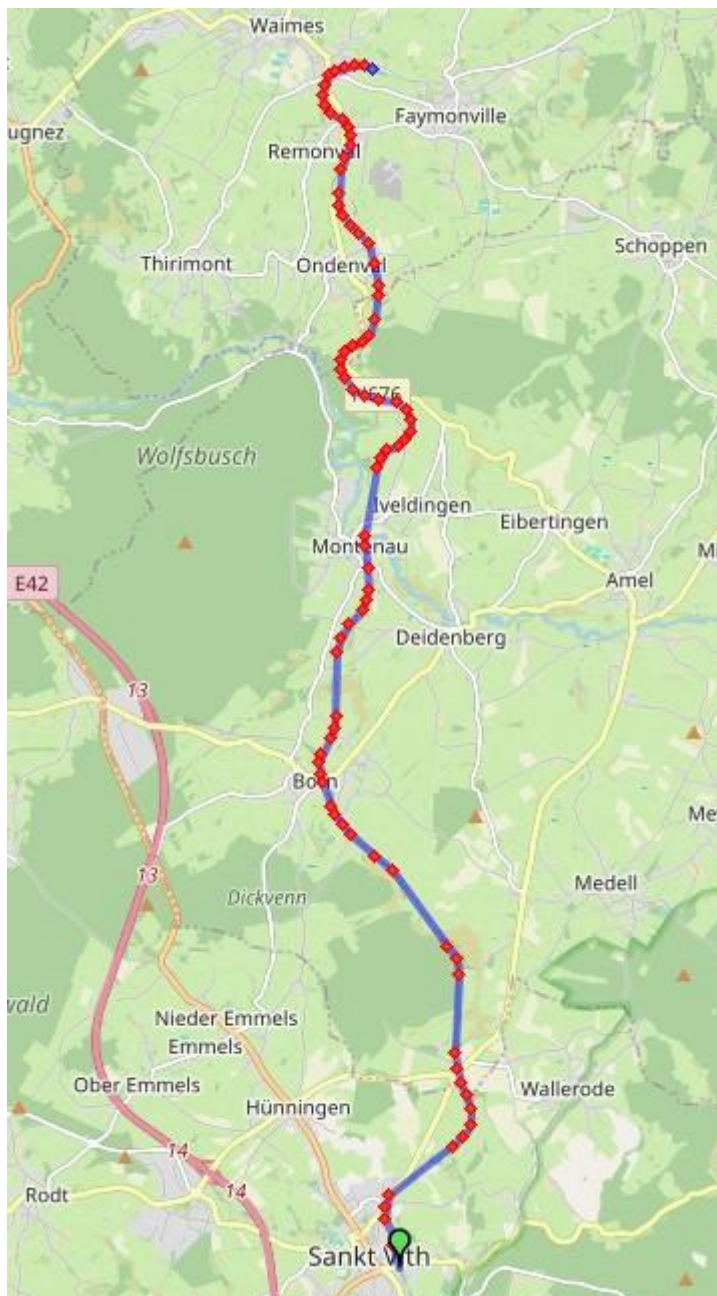


Bahnhof St. Vith (vor der Zerstörung)

Station St. Vith ,voor de verwoesting

La gare de St-Vith avant les bombardements.

Hst.4 St.Vith - Waimes



In dit hoofdstuk wordt het tweede deel van de Vennbahn fietsroute beschreven, vanaf St.Vith langs Born en Montnau naar Waimes.

Dit gedeelte kent veel minder hellingen dan het eerste deel van Troisvierges naar St.Vith. Voor degene (zoals ik) met een eenvoudige fiets zonder elektrische ondersteuning een verademing. Omhoog gaat het met maximaal 2 %, dat merk je zeker, de snelheid neemt uiteraard wat terug, maar het is goed te fietsen. En als je omlaag gaat, dan merk je dat ook, maar ook dan moet je toch nog gewoon fietsen, omlaag gaat alleen wat sneller dan omhoog.

In dit hoofdstuk beginnen we in St.Vith. De beschrijving van deze plaats is opgenomen in het vorige hoofdstuk, hieronder gaan we verder en wordt als eerste het kruispunt bij Born beschreven.

Het eerste stuk tot Born is niet bijzonder landschappelijk, maar ook weer niet eentonig. Het is in ieder geval minder heuvelachtig dan het in het vorige hoofdstuk beschreven gedeelte. Het landschap wordt wat liefelijker, niet zo geaccidenteerd.

De grote weg N676 passeer je met onderdoor een viaduct, dus last van druk verkeer op de grote weg heb je niet.

Born



Bij de opening van de spoorlijn in 1888 was er nog geen station in Born. De gemeente wilde dat graag, en pas na veel aandringen stemde de spoormaatschappij erin toe om in 1903 een station te openen. Dat was toen niet meer dan een halte aan een langslopende spoorlijn.



Tijdens de Eerste Wereldoorlog veranderde de situatie. Voor transporten vanuit Duitsland naar het front in het westen van België was het nodig een verbinding aan te leggen. Vanaf Born (toen nog gelegen in Duitsland) werd er een dubbelsporige spoorlijn aangelegd naar Vielsalm (toen, en ook nu nog, gelegen in België). In ongeveer 9 maanden tijd werd er een groots viaduct (285 meter lang) met 11 bogen van 21,5 meter aangelegd. De hoogte was 9,5 meter. De spoorlijn naar Vielsalm werd in de Eerste Wereldoorlog intensief gebruikt. Ook in de jaren na deze oorlog reden er nog wel treinen, maar het belang van de spoorlijn verminderde al snel. Het viaduct is een overblijfsel van deze lijn, als spoorlijn niet meer in gebruik, als monument een baken van de gekte van de Eerste Wereldoorlog.



Onder één van de overspanningen is tegenwoordig een klimbaan aangelegd. De gekleurde handgrepen kun je vanaf het fietspad zien.



Als je na het passeren van het viaduct vanaf het fietspad even terugkijkt, heb je een leuk doorkijkje onderdoor het viaduct naar de kerk van Born.



Montenau

Bij de aanleg van de spoorlijn was Montenau het enige station tussen Waimes en St.Vith. Later is daar verandering in gekomen en zijn er meer stations geopend. Blijkbaar had een station invloed op de mobiliteit van de mensen. Het aantal reizigers steeg. In 1891 werden er nog net 11.000 kaartjes verkocht, in 1913 was dat aantal al gestegen tot meer dan 21.000. De stijging van het aantal reizigers zorgde ook voor aanpassingen in de infrastructuur. Al in 1907 werd het station uitgebreid. En bij de verdubbeling van de lijn, en de verhoging van de maximum snelheid op de lijn (tot wel 50 km/h) werd een overpad beveiligd met overwegbomen. De foto rechts toont het station rond het jaar 1910.



Tegenwoordig is er een informatiecentrum “Tourist Info Amel” gevestigd. De Amel (Duits voor Franse naam Amblève) is een rivier die ontspringt op het grondgebied van Montenau, na 80km overgaat in de Ourthe, en via deze rivier uitmondt in de Maas bij Luik.

Je kunt, als je komt aanrijden, al zien dat men de fietsers in ere houdt. Een kunstwerk bestaande uit in elkaar gedraaide fietsen geeft weer dat men veel voor de langskomende fietsers doet. En om het aandenken aan de spoorlijn in ere te houden staat er een seinpaal en een wielstel van een trein.



Ondenval



Deze plaats is het meest zuidelijke dorp van de gemeente Waimes (zie de volgende bladzijde). Het fietspad passeert eerst enkele zijwegen, ook hier weer goed aangegeven en met voorrang voor de fietsers boven het lokale verkeer van de zijweg. In Ondenval was vroeger alleen maar een kleine halte.

De omgeving is nog steeds fraai, niet zo mooi als ten zuiden van St.Vith, maar met de bloeiende bloemen is het toch prachtig om van de natuur te genieten.



Een brug over een aantal wegen ten noorden van het dorp is bij de afbraak van de spoorlijn verwijderd. Voor de vier wegen is er een rotonde aangelegd. Bij de aanleg van het fietspad van de Vennbahn is er over deze rotonde heen een lang viaduct voor de fietsers aangelegd.



Waimes

Het station van Waimes was gelegen op een splitsing van de spoorwegen. Uit westelijke richting kwam vanaf 1885 de lijn van Malmédy (bij de opening nog gelegen in Duitsland, nu België). Uit zuidelijke richting kwam sinds 1887 de lijn van St.Vith (toen Duitsland), en uit oostelijke richting de lijn vanuit Aken. In 1954 werd de lijn gesloten voor personenvervoer, in 1982 was de sluiting voor goederenvervoer.

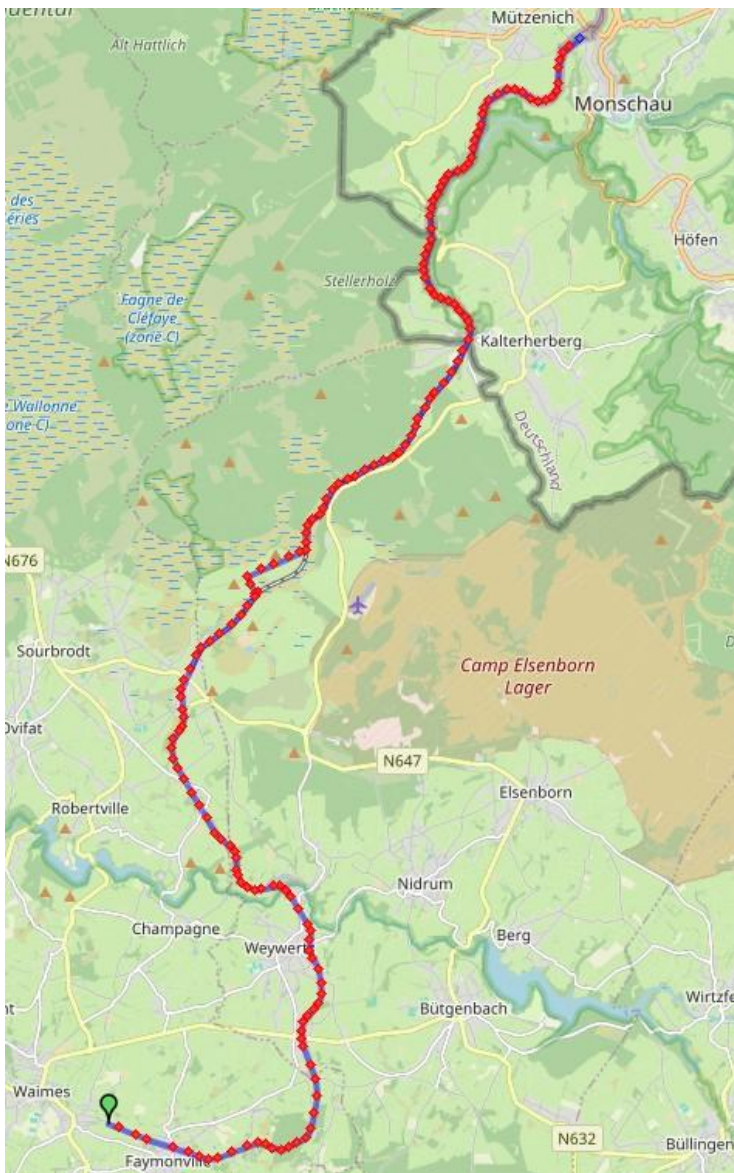
In de eerste jaren werden de treinen gereden door stoomlocomotieven. Na de Tweede Wereldoorlog werd de treindienst gereden door Belgische railbussen.



In 1990 kocht de gemeente het terrein met het erop gelegen stationsgebouw. Dankzij subsidies uit het fonds voor streekontwikkeling kon het stationsgebouw worden gerenoveerd. Tegenwoordig zijn er twee appartementen en ontmoetingszalen in gevestigd.



Hst.5 Waimes – Monschau



Vanaf Waimes gaat het traject door de echte Hoge Venen. Het gebied tussen Waimes en Monschau is hoog gelegen en tamelijk vlak.

Tegenwoordig is de streek best wel goed toegankelijk, maar in de beginjaren van de Vennbahn was dat anders. De streek was slecht ontsloten door wegen, moerassen en zoals de naam dus aangeeft: veengebieden.

Vanaf Waimes loopt de lijn eerst ongeveer 5 kilometer in oostelijke richting, om daarna weer in noordelijke richting af te buigen.

Nabij Weywertz en Bütgenbach zijn tegenwoordig enkele stuwwallen aangelegd. Je kunt vanaf de Vennbahn even een zij-uitstap maken naar deze meren, de natuur is er prachtig. Maar gezien het doel van mijn fietstocht heb ik dat niet gedaan, en ben over de Vennbahn verder gereden, het deel van Waimes naar Monschau.

Het station van Waimes is op de vorige bladzijden al beschreven, op de hierna volgende bladzijden gaan we verder vanaf het eerstvolgende station.

Faymonville

Faymonville is het eerste dorp ten oosten van Waimes. In het begin was de spoorlijn nog rustig, maar dat veranderde al snel toen de hele verbinding tussen Aken en Troisvierges gereed was. In Faymonville was er een spoorwegovergang. Maar omdat (lange) treinen, aankomend uit de richting Aken, vaak moesten wachten bij het inrijsein van Waimes, en daarbij de overweg blokkeerden, bleef deze overweg vaak lang gesloten. Het dorp werd daardoor in tweeën gesplitst. Na lang aandringen van de bevolking van Faymonville stemde de directie van de spoorwegmaatschappij uiteindelijk erin toe om de overweg te vervangen door een viaduct.

Tegenwoordig staat er nog een wachthuisje met het opschrift Faymonville.



Op 18 september 1904 ontspoorde een zwaar konvooi van twee locomotieven en 30 goederenwagens geladen met dakpannen. Gelukkig zonder slachtoffers te maken. Integendeel, het ongeluk heeft velen in het dorp gelukkig gemaakt. Voor een habbekrats werden de dakpannen uit de goederenwagens verhandeld waarmee de bewoners de (tot dan toe rieten) daken van hun huis van een goede dakpan-bedekking konden voorzien.

De toren “Emile Jacquemin”

Naast het wachthuisje in Faymonville staat er een stenen kolom (een toren). Dit is een eerbetoon aan Emile Jacquemin.

Emile Jacquemin (1928 – 2012), geboren in Faymonville, was de zoon van een spoorwegman en werd altijd aangetrokken door de spoorweg, waarop hij dagelijks konvooien zag voorbijrijden. Hij was een liefhebber van zijn dorp en zijn regio. Hij had de gave om alle materialen die hij op weg verzamelde, te transformeren tot kleine kunstwerken om zijn “thuis” te versieren.

Als pionier van de plaatselijke vereniging voor promotie van het dorp bleef hij werken aan de reputatie van zijn dorp. Alle stenen die in delen van het dorp zijn opgericht en bepaalde dingen aanduiden, zijn door Emile in de plaatselijke groeve gevonden. En zo is één van zijn werken geplaatst op de plaats waar hij zo vaak langskwam, op de plek naast de Vennbahn.



Weywertz

Tot 1912 was Weywertz niets meer dan een kleine halte aan een doorgaande spoorlijn. In 1912 werd er een zijlijn aangelegd naar Jünkerath, bestemd voor militair vervoer. Het emplacement werd daartoe flink uitgebreid, ook al omdat er meer goederenvervoer naar het station van Weywertz plaatsvond.



Jaren nadat de Vennbahn gesloten was, werd er een dienst uitgevoerd met museumtreinen, de Vennbahn museumspoorlijn. In 1990 werd daartoe een container (die voorheen in Konzen had gestaan) als ontvangstgebouw in gebruik genomen. Helaas heeft de museumbaan in 2006 de dienst moeten staken.



Weywertz-Nidrum

De halte Nidrum is pas in 1937 geopend. Tot die tijd moesten de inwoners van Weywertz opstappen in het gelijknamige station, maar dat was bijna 2 km zuidelijk van het dorp gelegen. Niet dat de halte door veel treinen werd bediend. In 1937 stopten er maar 6 treinen op een dag.

Het landschap (foto rechts) is nog steeds prachtig. Zo nu en dan zijn er fraaie doorkijkjes. Een bankje vergroot het plezier om hier even te vertoeven.



48 St-Vith - Waimes - Montjoie - Aix-la-Chapelle 48										
E.	2711 23	2772 23	2775 23	4352 23	2777 23	4355 23	2679 23	2681 23	2683 23	2685 23
0 St-VithD.			3.24	4.48	6.49	9.21	11.47	15.57	18.9	21.7
8 BornD.			3.34	4.58	7.0	9.21	11.58	16.8	18.19	21.17
10 MontenoauD.			3.40	5.4	7.6	9.33	12.4	16.14	18.25	21.23
14 OndervalA.			3.49	5.13	7.15	9.45	12.13	16.23	18.34	21.32
17 WaimesD.			3.56	5.20	7.21	9.51	12.19	16.29	18.41	21.39
18 Waimes (Weimes)D.			3.56	5.28	7.22		12.20	16.30	18.43	21.39
22 FaymonvilleA.			4.1	5.33	7.27		12.25	16.35	18.48	21.44
22 WeywertzA.			4.8	5.40	7.34		12.32	16.42	18.55	21.51
22 Weywertz (Wiercé)D.			4.10		7.35		12.33	16.43	18.55	21.52
24 Weywertz-NidrumA.			4.14		7.39		12.37	16.47	18.59	21.57
24 SourbrodtA.			4.22		7.46		12.44	16.54	19.6	22.6
37 KalterherbergA.			4.0	4.33	7.57		12.53	17.5	19.17	22.15
44 MontjoieD.			3.50	4.23	7.47		12.42	16.55	19.7	22.6
44 LammersdorfD.			3.46	4.11	7.45		13.8	17.19	19.27	22.25
52 RoetgenA.			3.57	4.22	7.55		13.13	17.30	19.37	22.36
52 Roetgen (H. O.)D.			4.4	4.29	7.51		13.25	17.41	19.43	22.43
57 RaerenA.			4.12	4.37	7.9		13.34	17.49	19.51	22.51
70 Raeren (H. O.)D.			4.25	4.50	7.25		13.47	18.3	20.4	23.4
73 SchmidhofD.			4.38	5.3	7.58		14.0	18.16	20.17	23.17
76 WalheimD.										4901
80 CornelmünsterD.			4.46	5.21	7.54		14.10	18.27	20.28	23.30
80 Cornelmünster (H. C.)D.			5.46	6.21	7.54		15.10	19.27	21.28	24.30
84 BrandD.			5.56	6.31	7.4		15.20	19.36	21.37	24.39
84 Brand (H. C.)D.			6.1	6.35	7.8		15.33	19.40	21.40	24.42
84 Brand (H. C.)D.			6.9	6.43	7.16		15.40	19.47	21.48	24.48
84 Brand (H. C.)D.			6.17	6.52	7.25		15.48	19.57	21.57	24.55
84 Brand (H. C.)D.			6.24	7.2	7.33		15.56	20.6	22.3	25.1
84 Brand (H. C.)D.			6.28	7.6	7.37		15.59	20.10	22.9	25.1
84 Brand (H. C.)D.										1.6
84 Brand (H. C.)D.										1.6

Auszug aus dem Fahrplan 1937.
Extrait de l'indicateur de 1937.
aduct over de Warche (ca 1925).

48 Kalterherberg - Waimes - Lommersweiler 48										
K.	4001 4544	4546 4548	4550 4552	4554 4556	4558 4560	4562 4564	4566 4568	4570 4572	4574 4576	4578 4580
0 KalterherbergA.		6.0	—	—	11.25	—	—	—	18.34	+
8 SourbrodtA.		6.11	—	—	11.36	—	—	—	18.45	46
10 RobertvilleA.	4.41	6.12	—	—	11.37	13.45	—	—	18.45	—
13 Weywertz-NidrumA.	4.49	6.20	—	—	11.45	13.53	—	—	18.53	—
15 WeywertzA.	4.54	6.24	—	—	11.49	13.57	—	—	18.57	—
18 FaymonvilleA.	4.55	6.25	—	—	11.50	—	—	—	18.57	—
20 WaimesA.	5.1	6.31	—	—	11.56	—	—	—	19.3	Stein
20 WaimesA.	5.4	6.34	—	—	11.59	—	—	—	19.6	—
23 OndervalA.	6.35	8.17	10.45	12.0	17.5	18.7	19.6	20.20	20.53	—
27 MontenoauA.	6.39	8.21	10.50	12.4	17.9	18.11	19.10	20.24	20.57	—
30 Born (Village)A.	6.46	8.28	10.57	12.11	17.16	18.18	19.17	20.31	21.4	—
31 BornA.	6.50	8.32	11.3	12.15	17.20	18.22	19.21	20.35	21.8	—
31 BornA.	6.57	8.34	11.6	12.22	17.30	18.24	19.23	20.37	21.10	—
37 Saint-VithA.	7.8	8.44	11.20	12.33	17.40	18.33	19.34	20.47	21.21	—
41 NaidingenA.	7.9	—	11.26	12.34	—	18.34	19.34	20.47	21.21	—
43 LommersweilerA.	7.19	—	11.32	12.43	—	18.43	19.43	20.56	21.30	—
43 LommersweilerA.	7.25	—	11.39	12.50	—	18.50	19.50	21.3	21.37	—
K.	TA	TA	TA	TA	TA	TA	TA	TA	TA	TA
0 LommersweilerA.	4.14	6.10	7.28	—	11.45	—	16.9	17.0	—	4001
2 NeidingenA.	4.21	6.18	7.35	—	11.52	—	16.10	17.7	—	—
6 Saint-VithA.	4.30	6.27	7.44	—	12.1	—	16.19	17.16	—	—
12 BornA.	4.31	6.33	7.45	8.47	12.2	—	16.20	17.17	—	17.43
13 Born (Village)A.	4.41	6.54	7.55	8.57	12.9	—	16.30	17.28	—	19.48
15 MontenoauA.	4.43	6.57	7.57	8.58	12.21	—	16.32	17.30	—	19.50
15 MontenoauA.	4.47	7.2	8.19	9.12	12.25	—	16.36	17.34	—	19.54
23 OndervalA.	4.55	7.10	8.9	9.11	12.33	—	16.44	17.42	—	20.2
23 WaimesA.	5.1	7.15	8.15	9.17	12.39	—	16.50	17.48	—	18.5
25 FaymonvilleA.	5.6	—	—	10.42	13.16	17.10	—	18.0	—	23.19
25 FaymonvilleA.	5.10	—	—	10.46	13.20	17.14	—	18.4	—	23.24
28 WeywertzA.	5.16	—	—	10.52	13.26	17.20	—	18.10	—	23.30
30 Weywertz-NidrumA.	5.17	—	—	10.53	13.28	17.21	—	18.11	—	23.31
33 RobertvilleA.	5.20	—	—	10.56	13.31	17.24	—	18.14	—	23.35
35 SourbrodtA.	5.28	—	—	11.4	13.39	17.22	—	18.22	—	23.43
43 KalterherbergA.	5.29	—	—	11.5	13.42	17.25	—	18.25	—	—
43 KalterherbergA.	5.39	—	—	11.15	—	18.32	—	18.32	—	—

De dienstregeling in 1948

De dienstregeling in 1937

Na 1945 was er alleen nog maar lokaal verkeer. De verbinding met Monschau en Aken werd al snel opgeheven. In 1952 is het personenvervoer op de lijn gestopt en de halte dus opgeheven.

Bekendheid van een stationsnaam

Een reiziger kocht een kaartje in Weywertz naar Moskou. Een niet alledaagse reis. De loketbediende, stationschef wisten niet hoe ze dat moesten doen. Boeken werden erop nageslagen. Ze zochten contact met hun superieuren in Brussel, en het duurde drie dagen voordat de reiziger zijn kaartje naar Moskou kon ophalen op het station.

Een paar weken later moest hij terug. Hij stapte in Moskou naar het loket, en vroeg om een kaartje naar Weywertz in België. Zonder blikken en blozen vroeg de loketbediende in Moskou welk station Weywertz hij bedoelde. Het station Weywertz, of de halte Weywertz-Nidrum.

Blijkbaar was Weywertz-Nidrum bekender dan Moskou.

Robertville

Robertville is maar een kleine halte aan de Vennbahn. Toch is de lengte van het perron indrukwekkend. Het perronnetje is overgebleven en dat kun je nog steeds terugvinden. Er staat een wachthuisje waarin wat wordt verteld over de lokale horeca en bezienswaardigheden. Een bord in de vorm van een hart geeft aan dat men trots is op het dorp.



De beukenhagen van de Hoge Venen

Door het contrast met de karige hoogveenvlakte geven de beukenhagen rond de huizen het landschap een uniek karakter. Ze zijn een indrukwekkend voorbeeld van hoe men zich in een open landschap tracht te beschutten. Samen met het erf zorgen de beukenhagen voor een natuurlijke klimaatregeling. In de winter beschermen ze bewoners tegen ijzige wind. In de zomer beschermen ze tegen de hitte.

Veldheggen maken sinds de 17^e eeuw deel uit van het heggenlandschap van Monschau. In 1985 waren er nog genoeg heggen om de afstand München-Keulen (700 km) te overbruggen. Helaas is het aantal wat geslonken, maar de laatste jaren is er weer meer aandacht voor hun waarde.



Sourbrodt



In het begin was er alleen maar een kleine halte. Maar toen door militairen het kamp Elsenborn werd ingericht, was een groter station nodig. Het station werd dus allengs uitgebreid. Het station kende veel vervoer van militaire dienstplichtigen die met de trein naar hun standplaats kwamen.



Op het station zijn nog diverse spoorwegattributen te vinden. Een seinpaal aan de zuidkant van het station, een opgestelde rangeerlocomotief. Verder is ook de vorm van een grote draaischijf te zien. Op een dergelijke draaischijf konden de stoomlocomotieven van richting veranderd worden. Verder is ook het seinhuis en het nieuwe station nog terug te vinden.

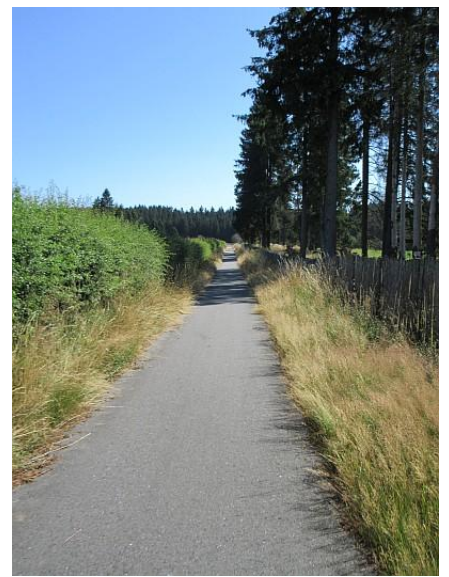


Kaltherberg

Vanaf Kaltherherberg begint er een bijzonder stukje van de spoorlijn. Na de Eerste Wereldoorlog werd het gebied van Eupen, Malmédy en St.Vith door België geannexeerd. De spoorlijn, die voorheen alleen maar op Duits gebied lag, kwam toen voor een deel in België te liggen. Boven Kaltherherberg, voorbij Monschau en tot na Roetgen was de situatie bijzonder. De spoorlijn werd Belgisch grondgebied. Maar het omliggende land bleef Duits grondgebied.

Voor het spoorwegpersoneel had dat gevolgen. Hun salaris werd in Belgische Franken uitbetaald. De meesten woonden echter in de Duitse gebieden. Rond 1923, bij de hyperinflatie in Duitsland, kwam dat goed uit. Helaas was het rond 1933 andersom. Ongunstige wisselkoersen werkten in die jaren negatief voor het personeel. In het station van Kaltherherberg gold volgens het verdrag van Versailles de Duitse munt, wat de deur wijd openzette voor een legale en zeer lucratieve geldwissel. Die situatie bleef bestaan tot 1939.

Na de Tweede Wereldoorlog verminderde het vervoer sterk. Kaltherherberg was het eindpunt van een binnenlandse Belgische lijn. In 1954 werd het personenvervoer stopgezet.



Kort voor kaltherherberg moet je als fietser tegenwoordig even het tracé van de Vennbahn even verlaten. Gedurende ongeveer twee kilometer verloopt het traject over lokale wegen, gelukkig zijn deze tamelijk vlak; ze geven dus geen problemen bij het fietsen. Even later verloopt het traject van het fietspad weer naast de spoorlijn, waarvan de rails hier zijn blijven liggen (zie de volgende bladzijde).



Railbikes tussen Kaltherherberg en Sourbrodt

Tussen Kaltherherberg en Sourbrodt liggen de rails er nog. Over deze rails heeft een bedrijf de mogelijkheid gemaakt om per railfiets deze afstand te overbruggen. De afstand is ongeveer 7 km. Drie maal per dag begint een groep fietsers die dan achter elkaar van het ene naar het andere station fietsen. Voor kleine kinderen kan er een kinderzitje op de railbike gemaakt worden. Gezien de lachende gezichten van de mensen op de fiets is het een leuke activiteit. Overigens, deze foto's zijn gemaakt vrijwel na de start. Hoe de gezichten na 7 km helling-opwaarts fietsen eruit zien heb ik niet kunnen constateren.



Naast het stationsgebouw van Kaltherherberg (waar de railbike organisatie in is gevestigd) staat er een oude spoorwagon. Deze is, met een bijbehorend terras, ingericht als wafelbakkerij. Even pauzeren voor een lekkere wafel en drankje is dan een heel plezierige bezigheid.



Monschau



De locatie van het station is in de heuvels. Er is niet veel meer te zien van hoe het er vroeger uitzag. Een kale vlakte met een enkel schuilhuisje en enkele informatieborden. Toch leuk om er even te halteren.

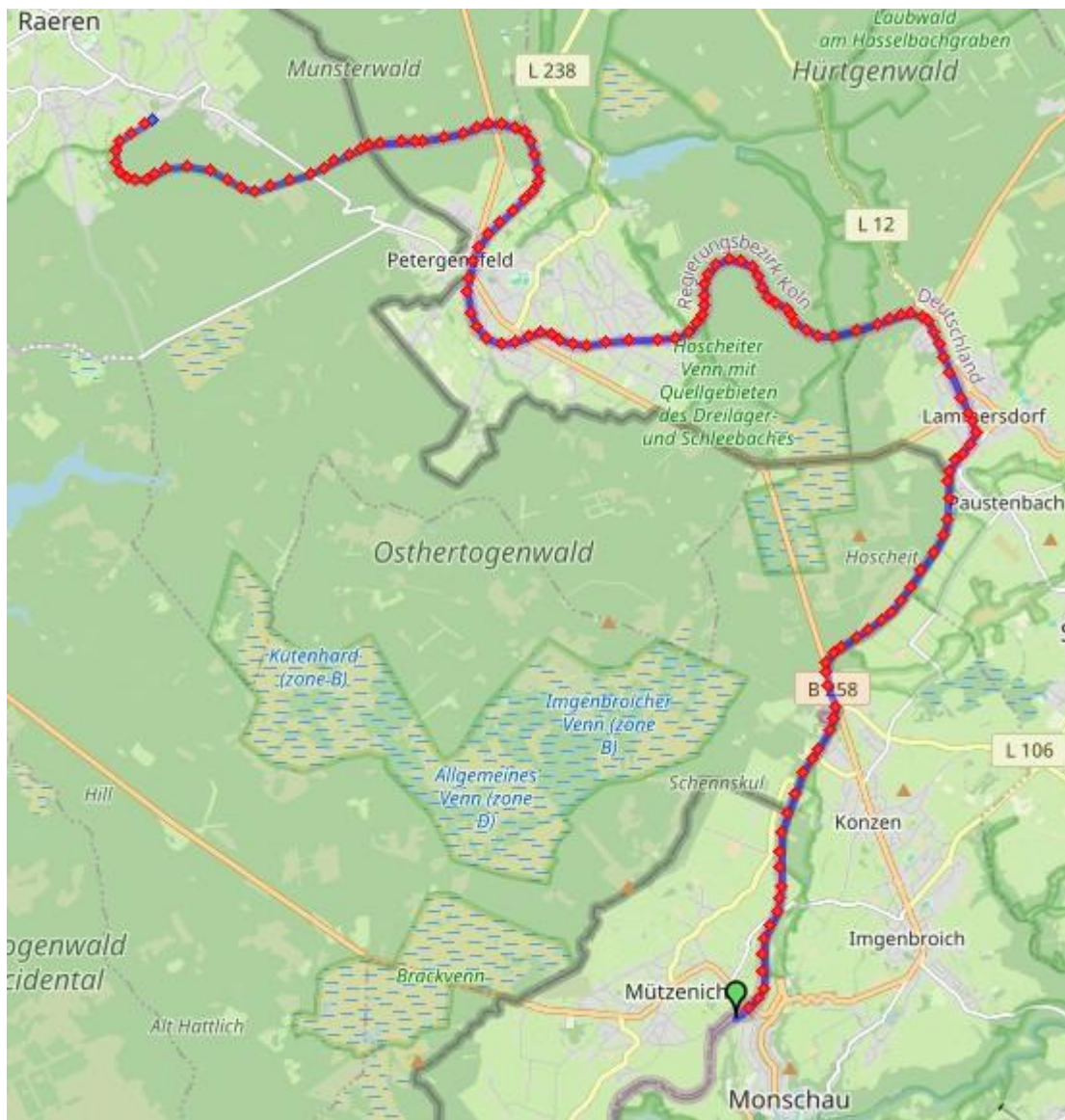
Bij mijn eerste voorbereidingen had ik gedacht vanaf de Vennbahn even een bezoek te brengen aan Monschau. Het is een interessant stadje met mooie vakwerkhuisen. Maar als je je dan bedenkt dat het station in de heuvels is gelegen met een hoogteverschil van bijna 100 meter, dan bedenk je je toch wel even. Naar beneden is natuurlijk leuk (alhoewel je met gewone trommelremmen bij een steile afdaling toch wel moet oppassen voor heetwordende remmen), maar je moet toch ook weer naar boven. Nee, een bezoek aan Monschau is er niet van gekomen.



De lijn in de omgeving van Monschau ligt op Belgisch grondgebied, de omgeving is Duits. Veel wegen passeren de Vennbahn daarom via een viaduct onder of over de Vennbahn. Gelukkig zijn er tegenwoordig genoeg zijwegen die dus over de grens lopen, al zie je tegenwoordig niets meer van een grens.



Hst.6 Monschau – Raeren



Het volgende traject loopt van Monschau over de hoogvlakten eerst naar Lammersdorf. Wie het stijgen beu is heeft geluk. Vanaf Lammersdorf tot aan Aken toe gaat de Vennbahn verder in een gestaag dalende lijn. De helling van 2 % is niet zo heel groot, maar al naar beneden rijdend merk je het toch best wel. Op de hierna volgende bladzijden volgt het traject vanaf Monschau tot aan Raeren.

Konzen



Het traject van Monschau tot Konzen is landschappelijk ook weer erg mooi. Even verderop komen we bij het eerstvolgende station, in Konzen.



Het perron is nog te zien. De diverse spoorse attributen doen een beetje koddig aan, ze staan niet op de plaats waar ze eigenlijk horen te staan, maar zijn blijkbaar bewust zo neergezet.



Lammersdorf

Het station van Lammersdorf ligt, net als enkele andere, op Belgisch grondgebied in een verder Duitse omgeving. Die situatie is ontstaan na de Eerste Wereldoorlog, toen een deel van Duitsland door België werd geannexeerd. Naast een groot gebied (Eupen, Malmédy, St.Vith) kwam ook de spoorbaan van de Vennbahn in Belgische handen.

Tegenwoordig is er van het station niet veel meer te zien. Alleen een naambordje en een schuilhuisje kun je er nog zien.



Het toerisme

In de 19^e eeuw was het leven in het Eifelse hoogland heel hard – ook in Lammersdorf. De arme bodem en mislukte oogsten leidden vaak tot schaarste.

Deze situatie werd ingrijpend veranderd door de komst van de Vennbahn. Niet alleen nieuwe handelsactiviteiten, maar ook toeristen zorgden voor nieuwe inkomsten.

Vermetele zielen zoals Michael Josef Mertens zagen een kans en grepen ze. Hij opende tegenover het station het 'Gasthof zur Eisenbahn' met 'verwarmde kamers voor reizigers'. Er verschenen reisgidsen. De zuivere lucht werd gepromoot "zoals in Zwitserland" stond er op diverse ansichkaarten.

In 1929 telde Lammersorf zeven gastenverblijven. Het plaatsje groeide uit tot een populaire bestemming.

Roetgen

Als je in de buurt van het dorp Roetgen komt hoef je nog niet te denken dat je direct bij het station komt. De spoorlijn loopt eerst in een grote boog om het stadje heen om pas aan de noordwestkant van het dorp bij het station te komen. Ook hier weer een raar grensverloop. De plek rondom het station en de spoorbaan in Belgische handen, rondom is het Duits grondgebied.



Na een bezoek aan de Aldi kon ik op een bankje in het stationsgebied van mijn lunch genieten. Maar als je wilt kun je ook in de buurt op een terras wat nuttigen.



Verderop gaat het fietspad door het bos. Voor natuurliefhebbers een eldorado. Diverse bordjes geven aan welk soort bomen, welk soort planten en diverse andere informatie is er te lezen.

Een speciaal bordje doet wat vreemd aan. Als je er bij meer dan 30 graden celcius voorbij rijdt hoef je niet zo bang te zijn voor vallende ijspegels, maar in de winter kan vallend ijs vanaf de bomen toch best gevaarlijk zijn. Het is maar dat je gewaarschuwd bent.



Raeren

Voor een spoorwegliefhebber zoals ik vormt het station van Raeren een hoogtepunt. Diverse oude spoorse zaken zijn nog te zien. Een waterkraan, een spoorrijtuig dat onderdeel vormt van een café, het seinhuis, het stationsgebouw. Dat laatste gebouw doet toch wel wat zeer aan je ogen, het vergt 'enig' herstelwerk. En naast het stationsgebouw staat ergens in een hoek een zeer oud stoomlocomotiefje. Ik vermoed dat het er niet meer staat dan alleen maar weg te roesten. Maar wie weet wat de toekomst nog brengt.



In een loods op het terrein staat materieel van de Eisenbahnfreunde Grenzland, een organisatie die zich inzet voor herstel van materieel en reactivering van de spoorlijn, liefst tot in Eupen met museumtreinen. Dat doet zij samen met de Eisenbahnfreunde Ostbelgien in Eupen. Voor zover ik kon nagaan wordt er (nog) niet met eigen materieel op de lijn gereden, maar wie weet wat de toekomst zal brengen.

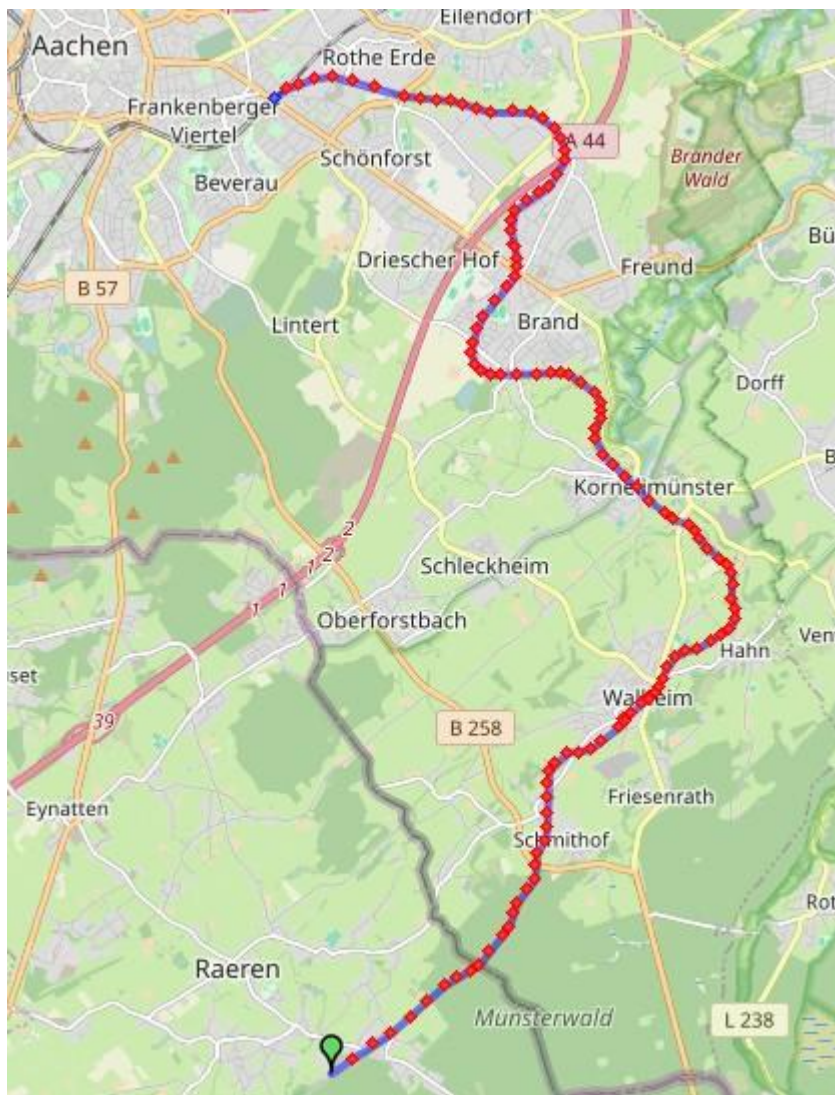




Het is een vreemd idee, dat je vanuit Raeren Nederland kunt zien. Op de foto hieronder zie je heel in de verte een hoge heuvel. Dat is de Vaalserberg, met daarop het drielandenpunt wat de grens vormt tussen Nederland, België en Duitsland.



Hst.7 Raeren – Aachen



Het laatste stuk van de Vennbahn fietsroute is het minst interessante. Toch geeft het een voldoening als je het hele stuk uitrijdt.

Van Raeren tot net voorbij Walheim was de Vennbahn na 1909 dubbelsporig. Het gedeelte vanaf Hahn (net voorbij Walheim) was en bleef enkelsporig. Dat komt, omdat er een andere spoorlijn bij Hahn aansloot. In plaats van de bocht naar links (zie tekening) ging die andere lijn rechtdoor om via Stolberg uit te komen op de spoorlijn van Aken naar Keulen. Die lijn was wél dubbelsporig aangelegd en nam een flink deel van het goederenvervoer over, dat daarmee niet meer de omweg over Aken Hbf moest maken.

Het fietspad gaat, zeker vanaf Kornelimünster door tamelijk dicht bebouwd gebied. Toch heb je niet echt het gevoel dat je in een grote stad rijdt. Het tracé van de Vennbahn waar je over rijdt is met bomen begroeid, zodat je toch continu het gevoel hebt je in de natuur te bevinden.

Walheim

Vanaf Raeren (zie vorig hoofdstuk) verloopt het fietspad naast een nog bestaande spoorlijn. Hier en daar staat er een hoog hek, maar dat is niet op alle plaatsen. De logica waarom op bepaalde plekken wél een hek, maar op andere plekken geen hek staat, die ontbreekt mij.



Kijkend op je fietscomputer zie je het dagtotaal, 77 km. Nee, dat was nog niet het einde, bij het bereiken van mijn einddoel van deze dag stond de teller precies op 100 km.



Nabij het station van Walheim gaat de route even met wat bochten over de publieke weg. Gelukkig staat het hier ook goed aangegeven met pijlen op de weg.

Het station van Walheim is maar oud en vervallen. Bij een deel staat er een hek omheen, de graffiti is rijkelijk aanwezig.

Halverwege Raeren en Walheim bereik je weer een keer de grens. Tussen Monschau en Raeren ben je die al een paar keer overgestoken, maar nu is het definitief. Vanaf nu rij je door Duitsland totdat je bij het eindpunt in Aken beent.



Kornelimünster

Kornelimünster is een voorstad van Aken. Dat merk je zo nu en dan als je weleens een stukje door de bebouwing rijdt. Toch is er veel natuur. Zie maar op de hieronder staande foto's. Een hoge brug leidt over het dal van de rivier de Iter. Mooie uitzichten heb je vanaf de brug.

Het stationsgebouw van Kornelimünster staat er nog. Het is in gebruik als café-restaurant.



Brand

De volgende plaats heet Brand. Voordat je daar komt ga je weer een hoog viaduct over, het Rollefbach-viaduct. Ook vanaf dit viaduct heb je fraaie uitzichten.



Je rijdt vervolgens eerst helemaal om het dorp heen, op een bepaald moment ook door een flink bebouwd gebied. Het stationsgebouw van Brand bestaat nog wel, wat er precies in gevestigd is kon ik niet goed achterhalen.



Aachen

En dank kom je in de laatste plaats van de Vennbahn, de stad Aken. Na enkele passages door parkachtig gebied met fraaie bomen volgt nog een stukje fietspad door een industrieel gebied, en tenslotte kom je bij het eindpunt van de Vennbahn waar deze vroeger aansloot op de spoorlijn van Aken naar Keulen.



En dan kom je bij het echte eindpunt. Voor mij was het eigenlijk een beetje een afknapper. Na 125 km fietsen, vele informatiebordjes over fietspad, spoorlijn, geschiedenis, oorlog, natuur, had ik eigenlijk een bordje verwacht met iets in de trant van “dit is het eindpunt, gefeliciteerd met uw fietstocht”.

Nee, niets van dat alles. Alleen een verkeerslicht bij het oprijden van de Trierer Strasse in Aken, verder niets.

Maar toch, na een lange treinreis naar Troisvierges, twee dagen fietsen met in totaal 125 km lengte was de voldoening groot. Het voelt toch als het meedoen met een “Erlebnis”, een belevenis van het maken van de fietstocht over de Vennbahn.

Opmerkingen

Heeft u opmerkingen, vragen of aanvullingen op dit document, voel u vrij om contact met mij op te nemen. Dat kan per e-mail onder wim@kusee.nl.

