

Der Bahnhof Kalterherberg

(Km 52,325 - 505,43 m NN)

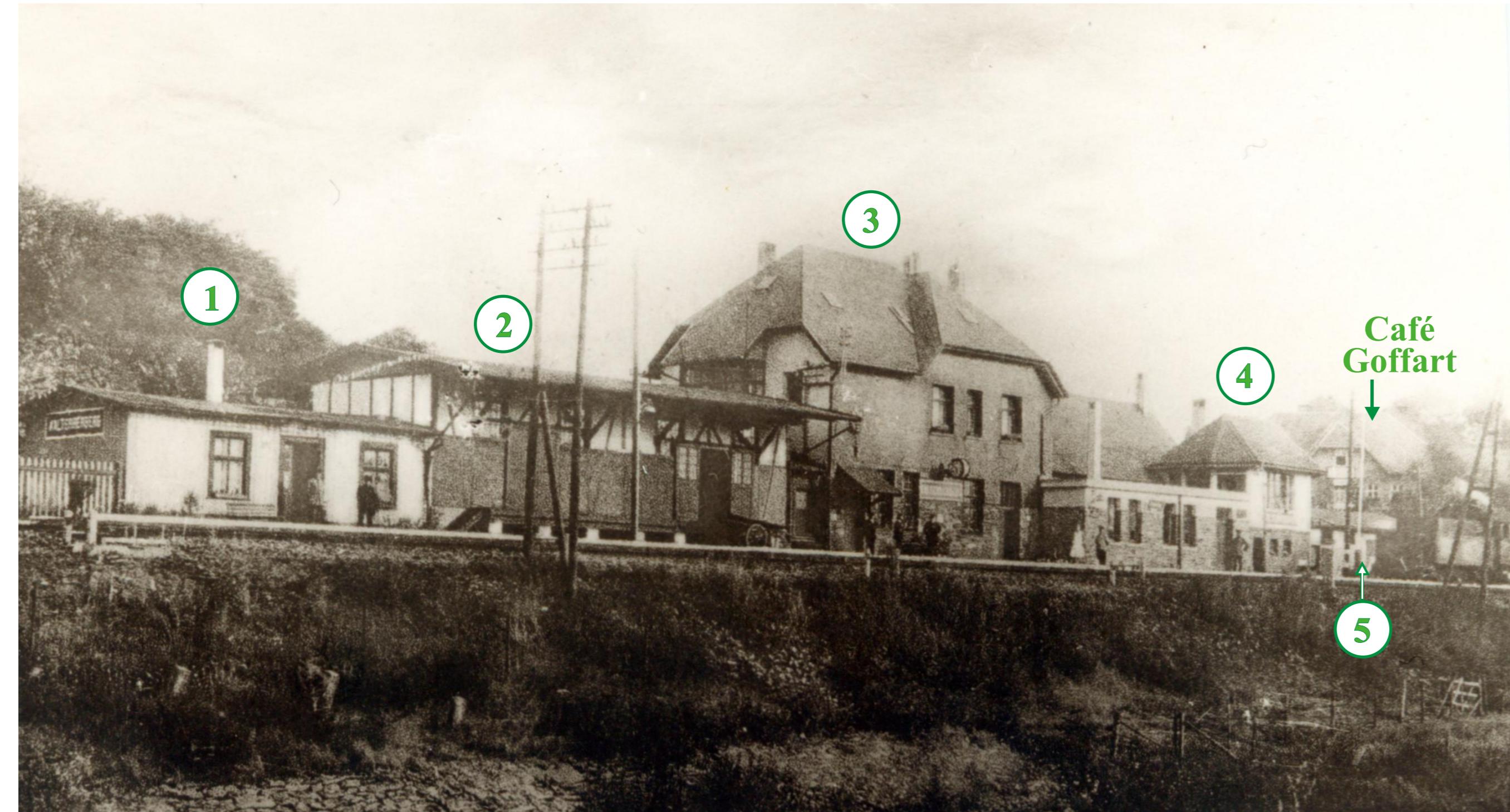
Die Vennbahn, die von 1885 bis 1889 gebaut wurde, entstand in sechs Abschnitten: Aachen-Monschau und Monschau-Waimes (1885), Waimes-St.Vith (1887), St.Vith-Bleialf (1888), Bleialf-Prüm (1886) und Lommersweiler-Ulfingen (1889). Von der Hauptstrecke führten Abzweigungen nach Stolberg (1889), Eupen (1887) und Malmedy (1888). Auf dem Abschnitt Monschau-Weismes, der am 1. Dezember 1885 eröffnet wurde, waren Bahnhöfe in Sourbrodt und Weywertz vorgesehen. Hier in Leykau entstand ein erstes Stationsgebäude in einem flachen Holzbau. Dass überhaupt hier ein Bahnhof gebaut wurde, ist dem Kalterherberger Gemeindevertreter Josef Conrads zu verdanken, der sich mit seinem Gesuch bei der Eisenbahndirektion gegen den Gutsbesitzer von Reichenstein durchsetzen konnte, der den Bahnhof in der Nähe seines Gutshofes wünschte.

Nach den ersten Betriebsjahren steigerte sich der Verkehr auf der Vennbahn dermaßen, dass Güterwagen an Personenwagen gekoppelt werden mussten. Am 15. September 1889 kam es zwischen Monschau und Kalterherberg zu einem schweren Unglück, als zwei Personenzüge zusammenstießen und 5 Personen zu Tode kamen. Es sollte nicht das einzige Unglück auf dieser Strecke bleiben. Im Zuge der Verdoppelung des Gleises (1906/08) erhielt Kalterherberg auch einen größeren Bahnhof.

Nach dem Ersten Weltkrieg bestimmte der Versailler Vertrag, dass die einstigen preußischen Kreise Eupen und Malmedy an Belgien abgetreten werden sollten. Auch die Vennbahn zwischen Kalterherberg und Raeren kam zu Belgien. Der Bahnhof Kalterherberg, der durch die neu festgelegte Grenze nun auf dem Gebiet der Gemeinde Bütgenbach lag, wurde belgisch und somit vom Dorf Kalterherberg abgeschnitten, behielt jedoch den Namen. Kalterherberg wurde Grenzbahnhof und die Personenzüge mussten hier, wie in Raeren, einen rund 10minütigen Aufenthalt zur Zollkontrolle einlegen.

Nach dem Staatenwechsel wurden die deutschen Bahnangestellten von der belgischen Bahn übernommen und in Franken entloht. In der Inflationszeit (1923/24) waren sie deswegen bessergestellt. Ab 1933 änderte sich dies ins Gegenteil, denn ausländische Währungen mussten in Deutschland zum amtlichen, ungünstigen Wechselkurs umgetauscht werden. Im Bahnhof selbst galt laut Versailler Vertrag die deutsche Währung, was dem legalen, aber sehr lukrativen Geldwechsel Tür und Tor öffnete. Diese Situation dauerte bis 1939 an.

Zehn Jahre nach der Ardennenoffensive schlug dem im Krieg beschädigten Bahnhof die letzte Stunde. Nachdem der Personenverkehr zwischen Kalterherberg und Trois-Ponts zum 1. Juni 1954 eingestellt worden war, hatte der Bahnhof keinen Nutzen mehr; er wurde abgerissen und 1964 durch das heutige kleine Gebäude ersetzt.



Der Bahnhof Kalterherberg um 1930: 1: erstes Bahnhofsgebäude, später deutsches Zollbüro - 2: Güterschuppen - 3: Bahnhof und Beamtenwohnung - 4: Stellwerk - 5: belgisches Zollbüro
La gare de Kalterherberg vers 1930: 1: gare primitive, reconverte ultérieurement en bureau de douane allemand - 2: hangar de marchandises - 3: gare et habitation des employés - 4: poste d'aiguillage - 5: bureau de douane belge

Het station Kalterherberg in ca 1930: 1: eerste stationsgebouw, later duits douanekantoor - 2: goederenloods - 3: station en beambtenwoning - 4: seinhuis - 5: Belgisch douanekantoor

La gare de Kalterherberg

(Km 52,325 - alt. : 505,43 m)

La « Vennbahn » construite entre 1885 et 1889, se composait de six tronçons : Aachen-Monschau et Monschau-Waimes (1885), Waimes-St.Vith (1887), St.Vith-Bleialf (1888), Bleialf-Prüm (1886) et Lommersweiler-Troisviges (1889). Plusieurs embranchements venaient s'y greffer : vers Stolberg (1889), Eupen (1887) et Malmedy (1888). Sur le tronçon Monschau-Waimes inauguré le 1er décembre 1885, on avait planifié la construction d'une gare à Sourbrodt et à Waimes. Ici, à Leykau, un premier bâtiment vit le jour sous la forme d'une construction en bois, à toit plat. La construction d'une gare à Leykau résultait d'une initiative de Josef Conrads, représentant communal de Kalterherberg. Il avait réussi à faire aboutir sa requête adressée à la direction des chemins de fer en concurrence avec celle introduite par le propriétaire terrien von Reichenstein qui aurait souhaité l'implantation de la gare à proximité de sa résidence.

Après les premières années d'exploitation, le trafic sur la « Vennbahn » se développa à tel point qu'il fallut accrocher des wagons de marchandises aux convois de voyageurs. Le 15 septembre 1889, un premier accident grave coûta la vie à cinq personnes. Deux trains de voyageurs s'étaient télescopés entre Monschau et Kalterherberg. Ce ne fut malheureusement pas le seul accident à déplorer sur cette ligne ; le dédoublement des voies s'imposait. Dans la foulée de ces travaux (1906/08), la gare de Kalterherberg fut agrandie.

A l'issue de la première guerre mondiale, le Traité de Versailles, prévoyait l'annexion par la Belgique des anciens cercles prussiens d'Eupen et de Malmedy, y compris le tronçon de la « Vennbahn » entre Kalterherberg et Raeren. Suite à ces modifications frontalières, la gare de Kalterherberg se retrouva en Belgique, sur la commune de Bütgenbach, et séparée de la localité proprement dite, située elle en territoire allemand. La gare devenait par conséquent une gare frontalière et de ce fait, les trains de voyageurs se voyaient contraints à un arrêt d'une dizaine de minutes afin de permettre le contrôle douanier, aussi bien à Kalterherberg qu'à Raeren.

Suite à ces changements de nationalités, les cheminots allemands locaux furent engagés par les chemins de fer belges et rétribués en francs, ce qui en cette période d'inflation en Allemagne (1923/24) constituait un avantage du moins jusqu'en 1933. A partir de cette date, les devises étrangères en Allemagne devaient obligatoirement être reconvertis en Reichsmark et cela à un taux d'échange officiel particulièrement défavorable. Or le Traité de Versailles prévoyait qu'à la gare de Kalterherberg les transactions financières devaient obligatoirement s'effectuer en monnaie allemande ce qui favorisait un trafic de conversion monétaire particulièrement lucratif, mais tout à fait légal. Cette situation perdura jusqu'en 1939.

Dix ans après l'offensive des Ardennes, la dernière heure sonna pour la gare endommagée. Elle n'était plus d'aucune utilité après l'arrêt du trafic pour voyageurs entre Kalterherberg et Trois-Ponts, intervenu le 1er juin 1954. Le bâtiment fut démolie et remplacé, en 1964, par le modeste édifice actuel.



Het station van Kalterherberg

(Km 52,325 - 505,43 m N.A.P.)

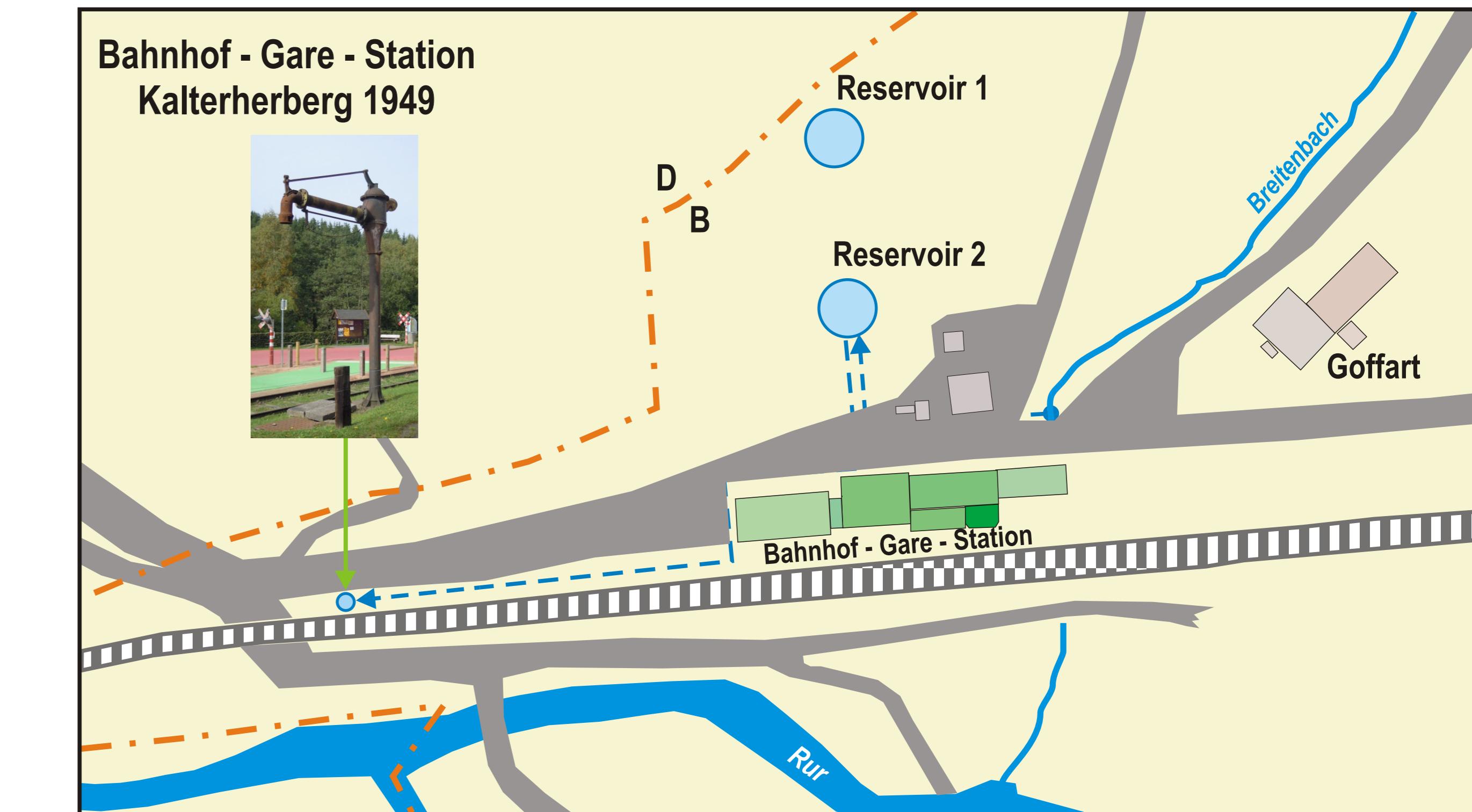
De Vennbahn, die van 1885 tot 1889 gebouwd werd, ontstond in zes deeltrajecten: Aken-Monschau en Monschau-Waimes (1885), Waimes-St.-Vith (1887), St.-Vith-Bleialf (1888), Bleialf-Prüm (1886) en Lommersweiler-Troisviges (1889). Van deze hoofdlijn liepen aftakkingen naar Stolberg (1889), Eupen (1887) en Malmedy (1888). Op het traject Monschau-Waimes, dat op 1 december 1885 werd opengesteld, waren stations voorzien in Sourbrodt en Weywertz. Hier in Leykau kwam een eerste stationsgebouw, een houten platbouw. Het is aan de Kalterherbergse gemeentevertegenwoordiger Josef Conrads te danken dat het station op deze plaats werd gebouwd. Hier toe diende hij bij de spoordirectie een verzoekschrift in, gericht tegen de landeigenaar van Reichenstein, die het station in station nabij zijn landhuis wou hebben.

In de beginjaren stieg het verkeer op de Vennbahn zodanig, dat goederenwagens aan personenwagens moesten gekoppeld worden. Op 15 september 1889 kwam het tussen Monschau en Kalterherberg tot een zwaar ongeval, toen twee reizigerstreinen op elkaar inreden en 5 personen omkwamen. Het was niet het enige ongeval op dit traject. In het verlengde van de ontduubeling van de spoorlijn (1906/08) kwam er in Kalterherberg ook een groter station.

Na de eerste wereldoorlog bepaalde het verdrag van Versailles, dat de Pruisische districten Eupen en Malmedy aan België moesten afstaan werden. Ook de Vennbahn tussen Kalterherberg en Raeren kwam aan België. Het station Kalterherberg lag door de nieuwe grenslijn op het gebied van de gemeente Bütgenbach en was als dusdanig van het dorp Kalterherberg afgesneden. Toch behield het zijn naam. Kalterherberg werd een grensstation en de reizigerstreinen moesten hier, zoals ook in Raeren, een oponthoud van 10 minuten voorzien voor douanecontroles.

Na de staatswissel werden de Duitse spoorlijn door de Belgische Spoorwegen overgenomen en in franken betaald. In de inflatieperiode van 1923/24 waren ze hierdoor bevoordeeld. Vanaf 1933 was het andersom, want buitenlandse munten moesten in Duitsland tegen de officiële, ongunstige wisselkoers omgetaald worden. In het station zelf gold volgens het verdrag van Versailles de Duitse munt, wat de deur wijd openzette voor een legale, en zeer lucratieve geldwissel. Deze situatie bleef voortbestaan tot 1939.

Tien jaar na het Ardennenoffensief beleefde het door de oorlog beschadigde station zijn laatste uur. Toen het reizigersverkeer tussen Kalterherberg en Trois-Ponts op 1 juni 1954 werd stopgezet, had het station geen nut meer; het werd afgebroken en in 1964 vervangen door het huidige kleine gebouw.



Die Wasserversorgung im Bahnhof Kalterherberg (1949).
L'approvisionnement en eau à la gare de Kalterherberg (1949).
De watervoorziening in het station van Kalterherberg (1949).

