

Die Brücke von Braunlauf

(Km 11,27 - 454 m NN)

Die Eisenbahnverbindung zwischen Gouvy und St.Vith wurde während des Ersten Weltkrieges - von 1915 bis 1917 - für die an der Front in Nordfrankreich kämpfenden deutschen Truppen in Windeseile gebaut. Kriegsmaterial, Soldaten und Proviant wurden so von Remagen/Rhein über Gerolstein, Bleialf und St.Vith nach Gouvy transportiert, von wo aus sie über bereits bestehende Bahnlinien in der Provinz Luxemburg und in Nordfrankreich die Front bei Verdun erreichten.

Diese doppelgleisige Strecke war fast 21 km lang. An vielen Stellen schnitt sie fast schnurgerade durchs Gelände. Dies erforderte stellenweise hohe Dämme, tiefe Schächte und zahlreiche Brücken. Um den Bau zu beschleunigen, wurde das benötigte Gelände entschädigungslos enteignet; Ländereien wurden durchtrennt und waren künftig nur über Umwege erreichbar. Einige Bahnhöfe, wie in Beho, Maldingen, Weisten und Crombach, lagen weit außerhalb der Ortschaften. Schließlich war die Strecke ja nicht für zivile Zwecke gebaut worden. Als Militärstrecke war sie aber auch nur ein knappes Jahr in Betrieb, denn 1918 war der Kriegs zu Ende.

In Braunlauf musste die Bahn das lang gestreckte Bachtal überqueren. Dazu war ein imposanter fünfbogiger Viadukt erforderlich, der in einer Rekordzeit von weniger als einem Jahr gebaut wurde. Neben Facharbeitern (vor allem Zimmerleuten für die Betonverschalung) aus allen Teilen des Deutschen Reiches, wurden vorallem russische Kriegsgefangene eingesetzt. Während die meisten Handwerker bei der einheimischen Bevölkerung unterkamen, wurden Hunderte von russischen Zwangsarbeitern in bewachten Barackenlagern bei Crombach und Beho untergebracht

Nach dem Ersten Weltkrieg blieb es zunächst still auf der Strecke. In den 1920er Jahren, nach dem Anschluss der Kantone Eupen, Malmedy und St.Vith an Belgien, verkehrten im Rahmen der deutschen Reparationsleistungen wieder Güterzüge nach Frankreich. Ab den 1930er Jahren diente die Bahn dann nur mehr für den lokalen Personen- und Gütertransport (z.B. Agrarprodukte). Als die internationalen Spannungen in den späten 1930er Jahren zunahmen, geriet die Eisenbahn und vorallem die Brücken zunehmend unter militärischer Kontrolle.

Am Freitag, dem 10. Mai 1940, wurde das Dorf um 4 Uhr morgens von einer gewaltige Explosion aufgeschreckt. Belgische Armeeeinheiten hatte die Brücke gesprengt und damit für die vorrückende deutsche Wehrmacht unbrauchbar gemacht. Im Herbst 1940 - Hitler hatte in der Zwischenzeit die belgischen Ostkantone dem nationalsozialistischen Deutschland einverleibt - begannen die Arbeiten zum Wiederaufbau der Eisenbahnverbindung. Nachdem zunächst eine provisorische Brücke errichtet wurde, die den Zugverkehr wieder ermöglichte, baute man einem Tunnel mit erhöhtem Erdbett an Stelle der zerstörten Brücke. Das Wasser der Braunlauf läuft seither durch einen Kanal unter dem Bahndamm. Der gemauerte Tunnel - eine wahre „Kathedrale“ - wurde im Jahre 1942 fertiggestellt.



Bau der Bahnbrücke bei Braunlauf (1916).
Construction du pont ferroviaire près de Braunlauf (1916).
Bouw van de spoorwegbrug nabij Braunlauf (1916).

Le pont de Braunlauf

(Km 11,27 - alt: 454 mètres)

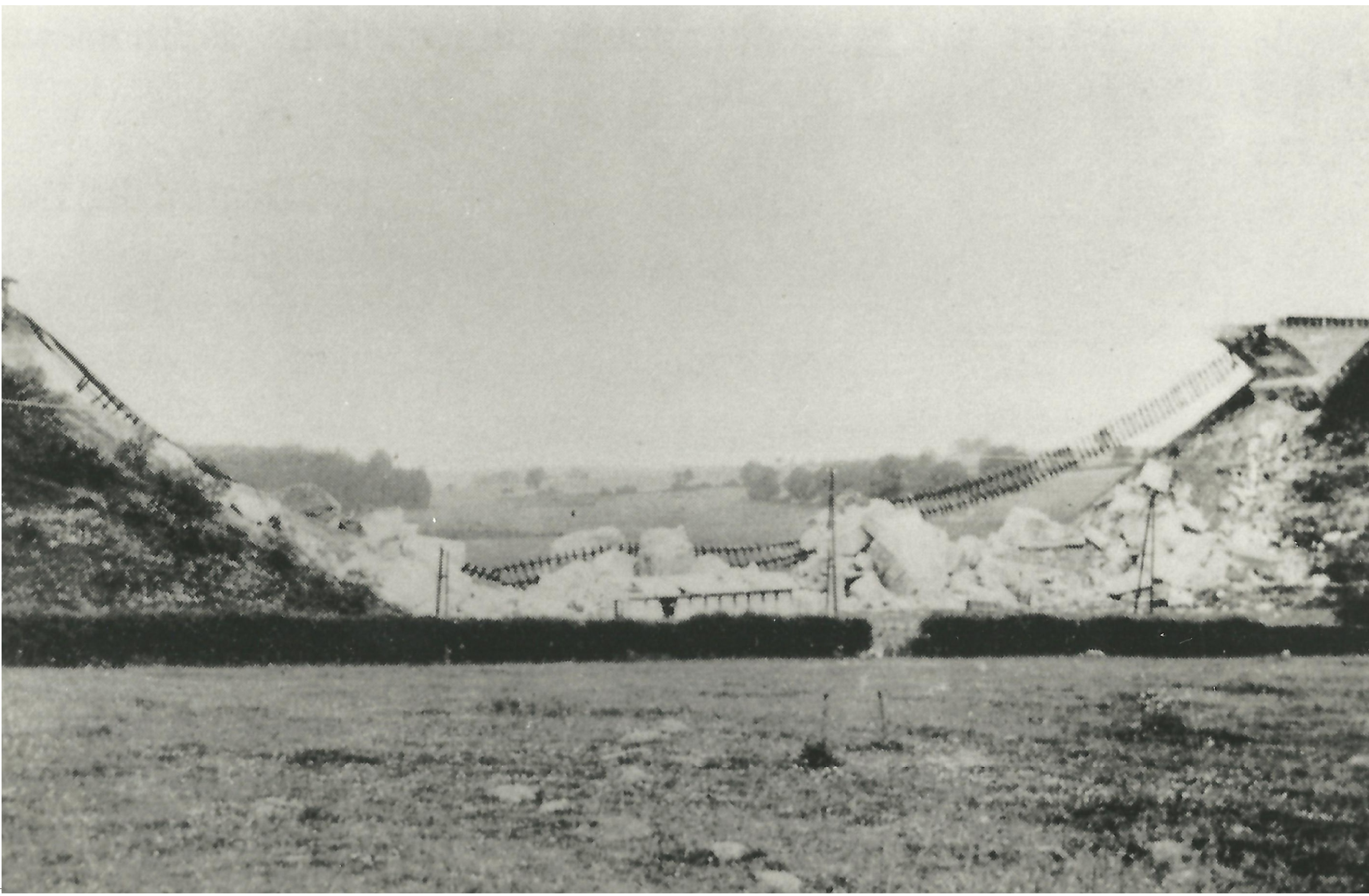
La liaison ferroviaire entre Gouvt et St-Vith a été construite à une vitesse vertigineuse pendant la Première Guerre mondiale - de 1915 à 1917 - pour les troupes allemandes combattant sur le front dans le nord de la France. Le matériel de guerre, des soldats et le ravitaillement étaient transportés de Remagen/Rhin à Gouvy en passant par Gerolstein, Pronsfeld, Bleialf et St-Vith. De là, ils atteignaient le front de Verdun en empruntant les lignes ferroviaires existantes dans la province de Luxembourg et dans le nord de la France.

Cette double voie nouvellement construite avait une longueur de près de 21 km. En de nombreux endroits, le tracé traversait le paysage de manière presque rectiligne. Cela a nécessité de hauts remblais, de profondes excavations et de nombreux ponts. Pour accélérer la construction, les terrains nécessaires ont été expropriés sans compensations. Des terrains ont été brusquement coupés et n'ont pu être atteints que par des détours. Certains gares, comme celles de Beho, Maldingen, Weisten et Crombach, étaient parfois situées loin des villages. En effet, la ligne n'a pas été construite à des fins civiles. Elle n'a servi pour le transport militaire qu'à peine un an, car la guerre était terminée en 1918.

A Braunlauf, la voie ferrée devait traverser la longue vallée du ruisseau. Cela nécessita un imposant viaduc à cinq arches, qui a été construit en un temps record de moins d'un an. Outre des ouvriers qualifiés (notamment des charpentiers pour le coffrage du béton) venus de toutes les régions de l'Empire allemand, on a surtout fait appel à des prisonniers de guerre russes. Alors que la plupart des artisans trouvaient refuge chez les habitants, des centaines de travailleurs forcés russes ont été logés dans des camps de barque surveillés près de Crombach et près de Beho.

Après la Première Guerre mondiale, le trafic s'estompa. Dans les années 1920, après l'annexion des cantons d'Eupen, Malmedy et St-Vith à la Belgique, des trains de marchandise circulaient à nouveau vers la France dans le cadre des réparations allemandes. Mais bientôt, le chemin de fer n'a plus été utilisé que pour le transport local de personnes et de marchandises (p.ex. Produits agricoles). A la fin des années 1930, alors que les tensions internationales augmentaient, la voie ferrée et (surtout) les ponts sont de plus en plus surveillés par l'armée belge.

Le vendredi 10 mai 1940, à 4 heures du matin, le village est surpris par une puissante explosion. L'armée belge a fait sauter le viaduc et l'a rendu inutilisable pour l'armée allemande en marche. En automne 1940 - entre-temps Hitler a déjà intégré les Cantons de l'est belges à l'Allemagne nazie - les travaux de reconstruction de la liaison ferroviaire commencèrent. Après la construction d'un pont provisoire pour permettre la reprise du trafic ferroviaire, le choix s'est finalement porté sur un tunnel avec un lit de terre élevé. L'eau de la Braunlauf est acheminée par un canal souterrain à travers le remblai de la voie ferrée. Le tunnel en briques - une véritable « cathédrale » - a été achevé en 1942.



Nach der Spengung am 10 Mai 1940.
Après le dynamitage du 10 mai 1940.
Na de ontploffing op 10 mei 1940.

De brug van Braunlauf

(Km 11,27 - 454 m N.A.P.)

De spoorlijnverbinding tussen Gouvy en St.Vith werd tijdens de Eerste Wereldoorlog - van 1915 tot 1917 - in ijlt tempo aangelegd voor de Duiste troepen die in Noord-Frankrijk aan het front vochten. Oorlogsmaterieel, soldaten en bevoorrading werden van Remagen a/d/ Rijn via Gerolstein, Pronsfeld, Bleialf en St.Vith naar Gouvy gebracht, om van daaruit via reeds bestaande spoorlijnen in de provincie Luxemburg en Noord-Frankrijk de frontlinie in Verdun te bereiken.

Op veel plaatsen sneed het tracé haast kaarsrecht door het landschap. Dit vereiste hoge taluds, diepe uitgravingen en talloze bruggen. Om de aanleg te versnellen werden de benodigde gronden zonder compensatie onteigend. Landerijen werd abrupt afgesneden en konden alleen nog via omwegen worden bereikt. Sommige stations, zoals Beho, Maldingen, Weisten en Crombach, lagen soms ver buiten de dorpen. De lijn was immers niet aangelegd voor burgerdoeleinden. Ze was amper een jaar in gebruik als miltaire transportweg, want in 1918 was de oorlog voorbij.

In Braunlauf moest de spoorlijn het lange dal van de rivier oversteken. Hiervoor was een imposant viaduct van vijf bogen vereist, die in een recordtijd van minder dan een jaar werd gebouwd. Naast geschoolde arbeiders (voorla timmerlui voor de betonbekistingen) uit alle delen van het Duitse Rijk, werden hiertoe vooral Russische krijgsgevangenen ingezet. Terwijl de meeste ambachtslieden bij de lokale bevolking onderdak vonden, werden honderden Russische dwangarbeiders ondergebracht in bewaakt barakkenkampen nabij Crombach en Beho.

Na de Eerste Wereldoorlog bleef het aanvankelijk rustig op de route. In de jaren 1920, na de aanhechting van de kantonen Eupen, Malmedy en St.Vith beij België, reden er weer goederentreinen naar Frankrijk als onderdeel van de Duitse herstelbetalingen. Maar al snel werd de spoorweg alleen nog gebruikt voor lokaal personen- en goederen vervoer (bw. Landbouwproducten). Toel de internationale spanningen aan het einde van de jaren 1930 toenamen; kwamen de spoorlijn en (vooral) de bruggen onder militaire controle.

Op vrijdag 10 mai 1940 werd het dorp om 4 uur 's ochtens opgeschickt door een krachtige explosie. Her belgisch leger had het viaduct opgeblazen en hierdoor onbruikbaar gemaakt voor het oprukkende Duitse leger. In de herfst van 1940 - Hitler had de Belgische Oostkantons intussen reeds in nazi-Duisland indlijfd - werd begonnen met de heropbouw van de spoorwegverbinding. Nadat er eerst een tijdelijke brig was aangelegd om het treinverkeer weer mogelijk te maken, werd uiteindelijk gekozen voor een tunnel met opgehoogde aarden bedding. Het water van de Braunlauf werd via een ondergrnds kanaal door de spoordijk geloodst. De baksteen tunnel - een heuse “kathedraal” - werd in 1942 voltooid.



Provisorische Brücke und Bau des heutigen Tunnels (1940-41).
Pont provisoire et construction du tunnel actuel (1940-41).
Tijdelijke brug en bouw van de huidige tunnel (1940-41).



Kgl. Geschichts- und Museumsverein
Zwischen Venn und Schneifel

Gouvy

10,15 km

Maldingen

1,10 km

Braunlauf

4,1 km

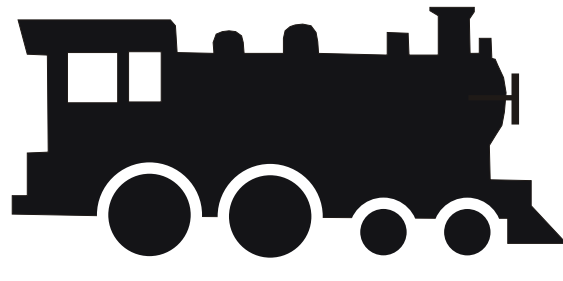
Crombach

4,75 km

St.Vith



Unité-Ligne-Lijn
163



Geschichtskundlicher Lehrpfad des Museums «Zwischen Venn und Schneifel»
auf der einstigen Eisenbahnstrecke Gouvy - St.Vith

Parcours pédagogique et historique à l'initiative du musée «Zwischen Venn und Schneifel»
sur l'ancienne ligne de chemin de fer Gouvy - St.Vith

Geschiedkundig leerpad van het museum «Zwischen Venn und Schneifel»
op de voormalige spoorlijn Gouvy - St.Vith

Schwarzer Weg 6 - 4780 St.Vith - Tel. 080/22.92.09 - info@zvs.be
Öffnungszeiten: di-fr: 13-17 Uhr - sa-so:14-17 Uhr
heures d'ouverture: ma-ve: 13-17 h - sa-di: 14-17 h
openingsstijden: di-vr: 13-17 uur - za-so: 14-17 uur

163.04