

10-SOURBRODT

Aus einer einstigen Haltestelle wurde „der“ Repräsentativbau an der Vennbahn

Zur Eröffnung der Bahnstrecke Malmedy-Monschau war für die Ortschaft Sourbrodt nur eine Haltestelle vorgesehen. Die ersten Häuser lagen etwa einen Kilometer außerhalb der Haltestelle. Doch es sollte anders kommen. 1889, vier Jahre nachdem der erste Vennzug in Sourbrodt eingefahren war, wurde ein Bahnhof errichtet. Er sollte zu einem Schmuckstück der damaligen Zeit werden. Heute verweisen noch die Ziegelsteine über den Türen und Fenstern sowie Stuckverzierungen am oberen Giebelteil auf das einstige Prunkgebäude. Mit dem Bau des Bahnhofes ging der Bau von zwei Beamtenwohnungen einher, den das Personal für den Stationsdienst kam meist von auswärts. In unmittelbarer Nähe der Wohnungen gab es einen Stall für Kleinvieh (Ziegen, etc.).

Weichen und Signale stellen, die Züge verlaufen nach der Übernahme durch Belgien 1921 weiterhin rechts

Schon vor dem zweigleisigen Ausbau wurden die Gleis- und Signalanlagen wie auch die beiden Stellwerke für einen kommenden zweigleisigen Ausbau eingerichtet. Weichen und Signale wurden vom jeweiligen Bedienungshebel im Stellwerk über ein Drahtseil betätigt. Der Weichensteller musste die Zugmeldungen an die benachbarten Bahnhöfe Weywertz und Kalterherberg durchgeben. Besonders gefordert war der Sourbrodter Weichensteller mit dem Stellwerk Richtung Kalterherberg, denn dort befanden sich Militärrampen und ein Ausziehgleis für die Rangierfahrten. Hektisch waren jene Tage, an denen Militärzüge unterwegs waren, vor allem zu Zeiten von NATO-Manövern. Und dann gehörte noch das Bedienen der Schranken am Bahnübergang Nr. 78 zu seinen Aufgaben. 1921 übernimmt die belgische Staatsbahn NMBS/SNCB den Betrieb der Vennbahn. In Deutschland lief der Zugsverkehr rechts, alle Signale und Hinweise befanden sich somit auf der rechten Seite des Gleises. In Belgien rollten die Züge links. Doch die neuen Eigentümer behielten den Rechtsverkehr vorerst als Provisorium bei. Die „Signalisation transitoire“ basierte auf einer Sonderverfügung. Doch die Zwischenlösung hielt – nicht überraschend – bis zum Auslaufen der letzten Züge auf der Vennbahn. Somit musste jeder Lokomotivführer das deutsche Signalwesen kennen und beachten.

Büros, Wartesäle und Gastwirtschaft bilden ein kleines Dorf

Im Erdgeschoss befanden sich die Büros für das leitende Personal am Bahnhof: jeweils ein Büro für den Bahnhofsvorsteher, den Fahrdienstleiter und für den Schalterbeamten. Die Reisenden wurden an zwei Fahrkartenschaltern bedient, weiter gab es auch eine Gepäckannahmestelle. Und vor allem gab es eine Bahnhofswirtschaft. Deren Ausschank trennte den Wartesaal für die 3. Klasse von jenem für die 2. Klasse. Über dem Zugang zu letzterem stand zu lesen. „Wartesaal 2ter Klasse – Zutritt nur mit gültigem Fahrausweis 1ter oder 2ter Klasse erlaubt“. Der Bahnsteigschaffner kontrollierte regelmäßig die Einhaltung dieser Vorschrift. Der Wartesaal für die 3. Klasse war als Aufenthaltsstätte für Jedermann vorgesehen. Zeitungen und Zeitschriften, Süßigkeiten und Raucherwaren wurden im Vorschalterraum verkauft. Dieser Verkaufsstand wurde noch bis 1970 geführt. Im Obergeschoss wohnte der Bahnhofsvorsteher mit seiner Familie und auch der Betreiber der Bahnhofswirtschaft. Die Latrinen in 50 Meter Entfernung vom Bahnhof dienten noch bis 1960. Später wurde im Erdgeschoss ein Raum für das Telefon- und Telegraphenamts eingerichtet, vom Mast am Bahnübergang liefen die Leitungen in alle Richtungen entlang der Bahngleise. In der Bahnhofswirtschaft war immer etwas los, vor allem zu Manöverzeiten im Camp Elsenborn. Nach dem Krieg führte Joseph Comès aus Sourbrodt die Gastwirtschaft (er ist Vater des berühmten Comicsautors Didier Comès). Wie sein Nachfolger übte er auch das Taxigewerbe aus. 1970 wurde die Bahnhofswirtschaft als letzte ihrer Art in Ostbelgien endgültig geschlossen.

Der Sourbrodter Bahnhof – himmlischer Segen und höllische Gefahr

Die Vennbahn ist der erste große Arbeitgeber in der Region. Laut Pfarrregister 1887 ist der Schrankenwärter Hubert Etienne-Decourty der erste Sourbrodter Bahnarbeiter. Die Errichtung des Militärlagers Elsenborn (1885) und der Guts Rurhof (1901) sowie das 1895 gegründete Torfwerk von

Oberst von Giese sorgte in den Folgejahren für weiteren Bedarf an Arbeitskräften. Weiter siedelten sich nach und nach viele Gewerbebetriebe an. Die Bevölkerung im einstmalig so abgeschiedenen Sourbrodt nahm rapide zu. Und auch die Zahl der Gastbetriebe stieg nach und nach. Die Militärs vom Lager Elsenborn kamen mit dem „Feurigen Elias“ zum Ausgehen nach Elsenborn. Dieser Kleinbahn wurde vornehmlich für den Transport von Hafer, Gerste und Stroh für die Pferde eingesetzt. Doch auch für Personen waren Waggons vorgesehen. Zu besten Zeiten gab es über 20 Gaststätten. So manches Lokal kam in Verruf. So konnte Hochwürden Pietkin eines Tages nicht anders, als von der Kanzel herab zu warnen: „Diese Bahn führt in die Hölle!“ (Echo de Malmedy, 5.5.1989). Heute werden Fahrten mit den Railbikes zum Bahnhof Sourbrodt von Kalterherberg aus angeboten. Sie verkörpern auf spezifische Art die Symbiose von Bahn- und Radfahren. Am Bahnhof Sourbrodt lassen nur mehr wenige Zeugen von einst wie ein Stellwerk oder das renovierte Bahnhofsgebäude eine Vorstellung von der Betriebsamkeit und dem Gesellschaftsleben zu den goldenen Zeiten der Vennbahn aufkommen.

Die Vennbahn als Arbeitgeber

Der Schrankenwärter Hubert Etienne-Decourty ist 1887 der erste Sourbrodter, der als Angestellter bei der Bahn arbeitete (siehe Ausstellung „Vennbahn“, Foto von Rudy Giet). In der Folge fanden viele Menschen aus der Gegend um Sourbrodt bei der Vennbahn Arbeit. Ganz neu war zu Beginn die Erfahrung, dass der Lohn regelmäßig alle 14 Tage einlangte. Das Geld kam zu preußischen Zeiten aus dem fernen Berlin, „kam unter die Leute“. In das einst ärmliche Dorf war inzwischen Wohlstand eingekehrt. Viele sahen positiv gestimmt in die Zukunft. Doch dann stellte sich eine Erfahrung ein, dass nicht alles so glatt weitergehen würde. Denn die Vennbahn stellte von Handbremsung auf Luftbremsung um. Dies bedeutete, dass pro Vennbahnzug die fünf bis acht Bremser, die an den Waggons die Bremse entsprechend den Signalen des Lokführers betätigten, nicht mehr benötigt wurden.

Die Sarlettes, eine Eisenbahnerfamilie

Die Vennbahn war der erste große Arbeitgeber in der Venngegend. Viele Familien konnten in Ostbelgien mit den Einkommen aus der Vennbahn solide Existenzen aufbauen, wie etwa zwei Generationen der Familien Sarlette aus Weywertz. Peter Sarlette, 1892 geboren, war vorerst mit dem Lehmabbau am Venn in der Sourbrodter Ziegelei beschäftigt. Nach und nach sah er, dass die Arbeit bei der Bahn eine bessere Perspektive bieten würde, nicht ganz so schwer wie die Lehmstecherei. Und vor allem gab es regelmäßig Lohn. So wechselte er zur Vennbahn als Rottenarbeiter. Schon ein Jahr später wurde er zum Militärdienst einberufen. Doch 40 Tage vor der Entlassung setzte 1914 die Mobilmachung für den Ersten Weltkrieg ein. Peter Sarlette verbrachte die Kriegsjahre in Verdun. 1955, als sich die Vennbahn nach und nach ihrem Ende zuneigte, ging er in den Ruhestand.

Wie der Vater, so zwei Söhne

Nach dem Zweiten Weltkrieg meldete Peter Sarlette seinen Sohn Gottfried bei der Eisenbahn an. Er war einfacher Arbeiter. Durch Kurse und Ausbildung brachte er es zum Bahnhofsvorstand, unter anderem in Eupen und Raeren. Er hatte, so sein Bruder Richard Sarlette, ein Faible für Dampflokomotiven. Er beteiligte sich auch an der Einrichtung der Vennbahn-Ausstellung im „Museum Zwischen Venn und Schneifel“ in St. Vith. Ein besonderes Anliegen war ihm darüber hinaus die Zusammenarbeit zwischen belgischen und deutschen Bahnen. Richard Sarlette trat schon mit gut 14 Jahren in die Fußstapfen seines Vaters. Er begann als Avisenträger, als Überbringer der Mitteilung betreffend angekommener Pakete. Das war der Anfang. Denn wenn dann noch Kurse erfolgreich belegt wurden, endete die Tätigkeit des „Laufburschen“ meist in einer Anstellung als Bahnarbeiter oder Bahnbeamter. Nach dem Abschluss der Prüfung mit mittlerer Reife und nach dem Militärdienst übernahm er 1955, als sein Vater pensioniert wurde, eine leitende Funktion am Bahnhof Sourbrodt. Diese übte er bis zu seiner Pensionierung Ende der 80er Jahre aus. Seine Zeit war schon von den Militärtransporten geprägt. Belgische Militärs und NATO-Einheiten führten im Camp Elsenborn immer wieder ihre Manöverübungen durch. Insbesondere erinnert sich Richard Sarlette an das



Verladen der zahlreichen Militärzüge auf dem Sourbrodter Bahnhof: „Bei Nato-Manövern auf dem nahe liegenden Truppenübungsplatz Elsenborn haben wir oft nächtelang gearbeitet.“ Besonders hart war der Bahnofsalltag im Winter, wenn das Thermometer 20 Grad unter Null stand. „Da war dann das Stellen der Weichen immer eine große Herausforderung!“. Er weiß den Stellenwert der Vennbahn für die Menschen der Region zu schätzen. Denn in Sourbrodt blühte die Wirtschaft auf und „es gab regelmäßig Lohn“.