

## 10-SOURBRODT

### **Eerst een stopplaats, later hét representatieve gebouw van de Vennbahn**

Bij de opening van de lijn Malmedy-Monschau was het gehucht Sourbrodt niet meer dan een stopplaats, op een afstand van ca. één kilometer van de eerste huizen. Daar zou echter verandering in komen. In 1889, vier jaar nadat de eerste Vennbahntrein Sourbrodt binnengereden was, kreeg Sourbrodt een station. Dit stationsgebouw moest een pronkstuk van de toenmalige tijd worden. Dat ziet men nu nog aan de bakstenen boven de deuren en ramen en de stucversieringen in het bovenste deel van de gevel. Niet alleen het station zelf werd gebouwd, maar ook twee ambtenaarswoningen voor het stationspersoneel, dat meestal afkomstig was van buitenaf. In de onmiddellijke buurt van de woningen was er een stal voor kleinvee (geiten enz.).

### **Wissels en seinen bedienen - ook na de overname door België rijden de treinen rechts**

De rail- en seininrichtingen en ook de twee seinhuisjes waren al voorbereid voor een mogelijke toekomstige uitbreiding naar twee sporen. De wissels en seinen werden centraal bediend vanuit het seinhuis via hendels. De overbrenging vond plaats via kabels. De wisselwachter moest de treinen aankondigen aan de naburige stations Weywertz en Kalterherberg. Bijzonder veel werk had de wisselwachter van Sourbrodt met het seinhuis richting Kalterherberg, waar zich de militaire perrons en een uithaalspoor voor het rangeren bevonden. Vooral in tijden van NAVO-manoeuvres bezorgde het militaire treinverkeer het spoorpersoneel hectische dagen. De wisselwachter moest immers ook nog eens de slagbomen aan overweg nr. 78 bedienen. In 1921 werd de Vennbahn overgenomen door de Belgische spoorwegmaatschappij. In België reed het treinverkeer links, maar in Duitsland rechts. Alle seinen en borden van de Vennbahn stonden derhalve aan de rechterkant van het spoor. De Belgische spoorwegenmaatschappij liet de treinen in het begin rechts rijden, als voorlopige maatregel. Deze "signalisation transitoire" was gebaseerd op een bijzondere beschikking. Het zal niet verbazen dat de tussenoplossing standhield tot en met de laatste treinen die over de Vennbahn reden. Maar dat betekende ook dat elke machinist het Duitse seinsysteem moest kennen en volgen.

### **Kantoren, wachtzalen en cafés vormen een klein dorp**

Op de benedenverdieping bevonden zich de kantoren van het leidinggevende stationspersoneel: één voor de stationschef, één voor de treindienstleider en één voor de loketbedienden. De reizigers werden bediend aan twee loketten en er was ook een bagagebureau. Heel belangrijk was ook het stationscafé. De toegang van het café scheidde de wachtkamer van de 3e klasse van die van 2e klasse. Boven de ingang van deze wachtkamer stond te lezen: "Wachtkamer 2e klasse – alleen toegankelijk voor houders van een vervoersbewijs van 1e of 2e klasse". De stationsopzichter controleerde regelmatig of dit voorschrift werd nageleefd. De wachtkamer voor 3e klasse was bedoeld als recreatieruimte voor iedereen. Kranten en tijdschriften, snoepgoed en rookwaren werden verkocht in de lokettenhal. De verkoopstand heeft daar gestaan tot 1970. Op de bovenverdieping woonden de stationschef met zijn gezin alsook de stationscaféhouder. De latrines op 50 meter van het station dienden nog tot 1960. Later werd op de benedenverdieping een ruimte voor het telefoon- en telegraafkantoor ingericht. Vanaf de mast aan de overweg liepen de kabels in alle richtingen langs de rails. In het stationscafé viel altijd iets te beleven, vooral als er manoeuvres waren in het kamp Elsenborn. Na de oorlog kwam het café in handen van Joseph Comès uit Sourbrodt (de vader van de beroemde strippauteur Didier Comès). Net als zijn opvolger was ook hij taxichauffeur. In 1970 werd het stationscafé definitief gesloten. Het was het laatste van zijn soort in Oost-België.

### **Het station van Sourbrodt – hemelse zegen en hels gevaar**

De Vennbahn was de eerste grote werkgever in de streek. Volgens het parochieregister van 1887 was overwegwachter Hubert Etienne-Decourty de eerste spoorwegaarbeider van Sourbrodt. Door de oprichting van het militaire kamp Elsenborn (1885), het goed Rurhof (1901) en de turffabriek van kolonel von Giese (1895) groeide het aantal benodigde arbeidskrachten met de jaren. Geleidelijk aan vestigden er zich vele nijverheidsbedrijven. De bevolking in het vroeger zo afgelegen Sourbrodt nam snel toe. Ook het aantal gastenverblijven steeg geleidelijk aan. De soldaten van het kamp Elsenborn

kwamen met de "Vurige Elias" naar Sourbrodt om uit te gaan. Deze buurttrein werd voornamelijk gebruikt voor het transport van haver, gerst en stro voor paarden, maar had ook passagierswagons. In de hoogperiode waren er meer dan 20 horecazaken in Sourbrodt. Veel cafés hadden een slechte reputatie. Weleerwaarde Pietkin kon op een dag niet anders dan te waarschuwen vanaf zijn preekstoel: "Deze trein rijdt naar de hel!" (Echo de Malmedy, 5 mei 1989). Tegenwoordig kan men met de railbike vanaf Kalterherberg naar het station van Sourbrodt rijden. De railbikes belichamen een zeer specifieke samensmelting van treinreizen en fietsen. Behalve het seinhuis en het gerenoveerde stationsgebouw is er aan het station van Sourbrodt niet veel overgebleven dat helpt om een beeld op te roepen van de bedrijvigheid en het maatschappelijke leven in de gouden tijden van de Vennbahn.

### **De Vennbahn als werkgever**

De overwegwachter Hubert Etienne-Decourty was in 1887 de eerste inwoner van Sourbrodt die spoorwegbediende werd (zie *tentoonstelling Vennbahn, foto van Rudy Giet*). Daarna vonden nog veel mensen uit de omgeving van Sourbrodt werk bij de Vennbahn. In het begin was het een nieuwe ervaring dat het loon regelmatig betaald werd om de 14 dagen. Het geld kwam in Pruisische tijden uit het verre Berlijn en "kwam onder de mensen". In het ooit armoedige dorp was intussen welstand ingetreden en velen zagen de toekomst positief tegemoet. Plots ondervond men echter dat niet alles zo vlotjes zou blijven lopen. De Vennbahn schakelde over van handmatig remmen op luchtremming en dat betekende dat er per trein vijf tot acht remmers, die in de wagons de remmen bedienden op commando van de machinist, overbodig werden.

### **De Sarlettes, een familie van spoorwegbeambten**

De Vennbahn was de eerste grote werkgever in het veengebied. Veel families konden in Oost-België een solide bestaan opbouwen met een inkomen uit de Vennbahn, zo bijvoorbeeld twee generaties van de familie Sarlette uit Weywertz. Peter Sarlette, geboren in 1892, werkte eerst in de leemwinning in het veen voor de steenbakkerij van Sourbrodt. Geleidelijk aan kwam hij tot het besef dat werken bij de spoorweg betere perspectieven bood en dat het werk minder zwaar was dan leemsteken. Ook het regelmatige loon speelde een belangrijke rol. Dus werd hij spoorwerker bij de Vennbahn. Al een jaar later werd hij opgeroepen voor de militaire dienst. 40 dagen voor zijn ontslag in 1914 werden er troepen gemobiliseerd voor de Eerste Wereldoorlog. Peter Sarlette bracht de oorlogsjaren door in Verduin. In 1955 toen de Vennbahn bijna op haar einde liep, ging hij met pensioen.

### **Zo vader, zo twee zonen**

Na de Tweede Wereldoorlog schreef Peter Sarlette zijn zoon Gottfried in bij de spoorwegen. Hij begon als gewone arbeider. Door cursussen en opleidingen schopte hij het tot stationschef, onder andere in Eupen en Raeren. Volgens zijn broer Richard Sarlette had hij een zwak voor stoomlocomotieven. Hij werkte ook mee aan de Vennbahntentoonstelling in het museum Zwischen Venn und Schneifel in Sankt Vith. Bovendien was hem veel gelegen aan de samenwerking tussen de Belgische en de Duitse spoorwegmaatschappij. Richard Sarlette trad al toen hij 14 jaar was in de voetstappen van zijn vader. Hij begon als boodschapper, iemand die de mensen op de hoogte stelt van de aangekomen pakketten. Dat was de eerste stap. Door cursussen te volgen kon zo'n "loopjongen" opklimmen tot spoorwegarbeider of -ambtenaar. Nadat hij de middelbare school had voltooid en ook zijn militaire dienst had vervuld, kreeg hij in 1955, toen zijn vader met pensioen ging, een leidinggevende functie in het station van Sourbrodt. Hij oefende deze functie uit tot hij eind de jaren 1980 met pensioen ging. Zijn tijd werd gekenmerkt door militaire transporten. Het Belgische leger en NAVO-eenheden gingen steeds weer op manoeuvre in kamp Elsenborn. Richard Sarlette herinnert zich nog goed het verladen van de talrijke militaire treinen in het station van Sourbrodt: "Als de NAVO op manoeuvre ging op het nabijgelegen militair oefenterrein Elsenborn hebben we vaak nachtenlang gewerkt." Bijzonder hard was het stationsleven in de winter, als de thermometer zonk tot 20 graden onder nul. "Dan was het overhalen van de wissels altijd een grote uitdaging!". Hij



weet hoeveel de Vennbahn betekende voor de mensen uit de streek. In Sourbrodt bloeide de economie op en "er werden regelmatig lonen uitbetaald".