

19-GOEDANGE

De niet al te enthousiaste voltooiing van het eindstuk van de Vennbahn

Van Lengeler loopt de Vennbahn door de 790 meter lange tunnel naar Wilwerdange en verder naar Luxemburg. Op 4 november 1889 reed de eerste trein door de tunnel, toen de aansluiting van Sankt Vith naar Troisvierges opengesteld werd. Aan de noordelijke zijde werd de nieuwe spoorweg enthousiast onthaald, maar op het Luxemburgse eindstuk was daar helemaal niets van te merken. Het *Kreisblatt für den Kreis Malmedy* berichtte op 5 november 1889: "De spoorlijn zelf is op Luxemburgs grondgebied nog helemaal niet in orde. Er moet nog veel werk verzet worden voor deze klaar is." De reden voor de vertraging bij de voltooiing kan gezocht worden in de terughoudendheid van de Luxemburgse economie tegenover het nieuwe verkeers- en transportmiddel, dat alleen voordelen bood voor de Duitse industrie of het Duits Tolverbond. In de lente van 1887 werd begonnen met de werken aan het 5,2 kilometer lange Luxemburgse eindstuk van de Vennbahn. In september 1888 werd de tunnel, de langste van de hele Vennbahn, geopend. Naast Polen hadden vooral Italianen meegewerkt aan de bouw van de tunnel. Zij stonden in de 19e eeuw bekend als spoor- en tunnelbouwspecialisten en ze werden gevraagd voor vele spoorprojecten. De arbeiders vonden een eenvoudig onderkomen niet ver van de tunnel in Trois Baraques. Hun karige vrije tijd brachten ze door met kaartspelen en borrels drinken in een eveneens barakachtige zaak. Deze was eigendom van de heer Knauf, die nadat hij zijn zaak sloot in Huldigen hier "boven aan de kruising" een betere vestigingsplaats vond.

De tunnellampen brandend houden

In de "Pétrolbud", niet ver van de spoordijk, beheerde de tunnelwachter de brandstof voor de 90 lampen die dag en nacht in de tunnel branden. De lampen brandend houden was een vermoeiende en ongezonde taak. Tunnelwachter Knauf moest al met pensioen gaan op de leeftijd van 45 jaar. De kool- en verbrandingsgassen hebben zijn gezondheid enorm geschaad. Het kon tot een kwartier duren voor de gassen weggetrokken waren uit de tunnel, vooral als twee locomotieven de trein uit het Ulfdal naar omhoog trokken. Als de baanwachter het traject afstapte om de spoorinstallatie te inspecteren, moest hij zich inschrijven in het inspectieboek, ter controle van zijn aanwezigheid.

De grenslandtunnel als aanlokkelijk, maar gevaarlijk smokkelpad

Op de keper beschouwd bevindt de "grenslandtunnel" zich alleen op Luxemburgs grondgebied, aangezien hij 100 meter voor de Belgische grens stopt. Voor het grensstuk in de Ösling is dat eerder van ondergeschikt belang. Blijkbaar wisten alleen plaatselijke inwoners, grensgendarmen en smokkelaars of ze zich al in België bevonden of nog op Luxemburgse bodem stonden. Hier werd vooral in de jaren voor en na de Eerste Wereldoorlog gesmokkeld. De tunnel tussen Lengeler en Wilwerdange bood zich welhaast aan als smokkelroute. Zo werd er bijvoorbeeld vaak vee te voet over de grens "gesluisd". Men kan zich voorstellen dat dit niet helemaal zonder gevaar was. Het is dan ook een keer voorgevallen dat er een trein op een kudde inreed.

Uitdovende Vennbahntijden - rinkelende glazen, rammelende borden en schotels

Met de opening van de sectie tussen Sankt Vith en Troisvierges in 1889 werd de Vennbahn een belangrijke verkeersverbinding, die het Luxemburgse ertsgebied verbond met het kolengebied rond Aken en ook met de hoogovens van het Ruhrgebied. In de hoogperiode denderden tussen de 30 en de 40 stoomtreinen door het idyllische Ulfdal. In het begin van de jaren zestig reed hier nog maar één goederentrein per week. Voor André Kleis, tegenwoordig landbouwer in Lengeler, was een bezoek aan het restaurant boven de tunnel niet ver van zijn geboortedorp een bijzondere belevenis tijdens zijn kinderjaren. Als de stoomtreinen de tunnel inreden, begonnen boven op de toog de glazen te kletteren en het servies in de keukens te rammelen. Voor de ouders was het een nieuwe gewaarwording - geen denderende maar enkel nog dof puffende treinen - de Vennbahntijden doofden uit!

Een stuk spoortracé betoverd en verborgen

In de laatste decennia wordt de vraag of de tunnel nog bestaat steeds minder gesteld ("Gëtt et den Tunnel nach?"). Sommige inwoners van Noord-Luxemburg waren al bijna vergeten dat de tunnel ooit bestaan heeft. Paul Aschmann vertelt in een artikel van 1961 (*Zug in den letzten Zügen*) over een excursie naar de Vennbahntunnel, toen er nog maar weinig treinen doorreden: "Vanaf het huisje loopt een pad door struikgewas naar een bouwvallige, met mos begroeide, aalgladde trap met een al even wormstekige houten leuning die de diepte induikt. Plots liggen er rails onder ons. De blinkende spoorlijn loopt eerst lijnrecht tussen met bogen versterkte muren en verdwijnt in de verte, tussen stenen en struiken in een bocht naar links." Nu is het tracé weer geopend voor fietsers. De biels zijn in 1983 verwijderd. In 1985 werd de verkoop van het tracé goedgekeurd. De nieuwe eigenaar heeft een deel laten onderlopen en daar negen visvijvers op een rij laten aanleggen. Met de stilstaande wateren is een deel van de Vennbahn niet alleen symbolisch tot stilstand gekomen, maar ook een stuk geschiedenis weggestouwd. Na de afbraak van de spoorinstallatie werd de tunnel dichtgemaakt aan de portaalzijden. "Zo is met de tijd", aldus Jean Stephany, gepassioneerd liefhebber van fietsen over oude spoortracés uit Erpeldange, "een bijna betoverde gang ontstaan op het meest noordelijke punt."

Het baanwachtershuisje vroeger

Baanwachters moesten permanent ter plaatse zijn om een probleemloos treinverkeer mogelijk te maken. Dat vereiste een hoge mate van zelfvoorziening. Bijgevolg waren er niet alleen leefruimten en voorraadkamers nodig. Volgens de huidige eigenaar van het baanwachtershuisje aan de straat tussen Troisvierges en Huldigen bestond het leef- en werkgebied van de baanwachter uit twee gebouwen: een woonhuis en een schuur. Op de benedenverdieping van het woonhuis bevond zich de woonruimte en de keuken, op de bovenverdieping twee in elkaar overgaande slaapkamers voor de doorgaans kroostrijke baanwachtersgezinnen. Het huis was half onderkelderd. De kelder diende niet alleen als opslagruimte, maar bood ook plaats aan een oven. Als bouw materiaal werd plaatselijke natuursteen gebruikt. Alleen de zandsteen voor de gevelramen was afkomstig van een afbraak iets verderop. Bij het baanwachtershuisje hoorde altijd een geit en vaak ook een koe. Deze hadden hun stal in de schuur, die voor de rest gebruikt werd als voorraadkamer. Oorspronkelijk stond er zelfs een stal in het huis. De entreehal op de benedenverdieping en ook de stal waren op het zuidwesten gericht, de woonruimte en de keuken op het noordoosten. Zo kon de baanwachter het dieper gelegen spoortracé zien.

"Nieuw" baanwachtershuisje - het oude behouden en aanpassen aan moderne standaards

Tegenwoordig heeft het baanwachtershuisje een nieuwe bestemming gekregen, als time-out-huisje voor familie en vrienden van de huidige eigenaar. Op de benedenverdieping bevinden zich een voorkamer, een recreatieruimte, een keuken en een badkamer, op de bovenverdieping de slaapkamers. De vroegere geitenstal is een schuur en pelletopslagruimte geworden. Architect Pol Holweck is zuinig met het nieuwe, want "het oude" moet grotendeels behouden blijven. Zo wordt de vloerbedekking niet alleen verder gebruikt, maar "ze mag er ook wat beschadigd uitzien". Nieuw in de zin van "aanpassen aan moderne standaards" wordt beperkt tot twee ingrepen: enerzijds komt er een groot glasraam aan de westelijke zijde van het huisje en anderzijds worden de dakpannen vervangen door een zinken dak, uiteraard met zonnepanelen.

Natuurbescherming en fietstoerisme strijden om de tunnel

Tegenwoordig moeten strenge voorschriften inzake biodiversiteit en natuurbescherming in acht genomen worden. Leefgebieden en biotopen moeten zo veel mogelijk onaangeroerd blijven. Dat is ook de reden waarom de tunnel te Lengeler slechts beperkt gebruikt kan worden door de fietsers. Een jaar voor de voltooiing van de Vennbahn-fietsroute werd er in de tunnel een vleermuiskolonie van zo'n 300 dieren ontdekt. Het gaat om negen verschillende vleermuissoorten, waaronder de meervleermuis die nog niet eerder in Luxemburg gesignaleerd werd. De beschermde vleermuizen gebruiken de tunnel als winterkwartier. Daarom blijft de tunnel van begin november tot eind april gesloten voor fietsers. Door middel van een alternatieve route is echter verzekerd dat het traject

tussen Huldigen en Lengeler het hele jaar door fietsbaar is. Jean Stephany herinnert zich nog de verhalen van zijn vader die als spoorwegbeambte tijdens de rit op dit traject in de vroege ochtenduren gemoedereerd reeën in de weiden en bossen kon gadeslaan. Hij besluit: "Voor de natuurvriend wordt weer bewaarheid dat de noordelijke punt van het land voornamelijk landschap is. Dat men dit landschap een beetje geweld moet aandoen, om het opnieuw te kunnen ontdekken, is typisch voor onze jachtige tijd". Het tracé loopt nu door een beschermd gebied van het Natura 2000-netwerk.