

HET VERHAAL VAN VROEGER VLAKBIJ



De vreemde kronkels van de "Vennbahn": het verhaal van de unieke Belgisch-Duitse grenssituatie

Tim Trachet 05:24

Geschiedenis is soms dichterbij dan je denkt: achter "gewone" plaatsen kunnen verrassende, onverwachte verhalen schuilen, het ene al onbekender dan het andere. Deze week nemen we u mee naar enkele plaatsen in ons land en vertellen we u de geschiedenis van dat kleine hoekje België. Vandaag: de vreemde kronkels van de "Vennbahn": het verhaal van de unieke Belgisch-Duitse grenssituatie.

Als je vanuit Eupen (de hoofdstad van Duitstalig België) naar het Duitse stadje Monschau rijdt, dwars door het indrukwekkende landschap van de Hoge Venen, steek je de Duitse grens over bij het dorp Mützenich. Bij het verlaten van Mützenich passeer je langs een onopvallende overweg. Zonder het weten ben je even weer in België geweest. De in onbruik geraakte spoorweg waar nu een fietspad loopt, is een smalle strook Belgisch grondgebied.

Het kan nog gekker. De modernste Bundesstraße 258. Even voorbij Monschau loopt die weg een drietal kilometer door een bos op Belgisch grondgebied. Toch is het een Duitse weg en je kan er bij die doortocht door België nergens afrijden. Maar eenmaal terug over de Duitse grens, passeert de weg nog drie keer onopvallende smalle stroken Belgisch grondgebied. Om van het ene naar het andere deel van Duitsland te rijden steek je dus achtmaal een grens over!

Sommige - niet alle - kaarten tonen hoe er bij de Duitse gemeenten Monschau en Roetgen enkele vreemde slijten lopen van en naar de Belgische grens. Grenzen die buiten de grens lopen, of beter: smalle corridors Belgisch grondgebied.

Het gaat om het tracé van een spoorweg die kronkelde door het huidige grensgebied. Die liep van Aken door (Duitstalig) België tot Troisvierges in Luxemburg, 125 kilometer verder. De spoorweg kreeg de Duitse naam *Vennbahn*, naar de Hoge Venen.



Het volledige traject van de Vennbahn (in het rood)

Het is niet moeilijk de Vennbahn te verkennen. Langs het traject loopt nu een fietsroute. Je kan zonder veel moeite 125 kilometer fietsen door drie landen: België, Duitsland en Luxemburg. Een bijzonder mooie en aangename ervaring. Met de eigenaardigheid dat je op het noordelijke deel van de weg, tussen de Belgische dorpen Raeren en Soutbrodt, meermaals de Duitse grens oversteekt en... toch in België blijft.



Voor fietsers (en wandelaars) loopt er langs de Vennbahn een geasfalteerde weg. De rails zijn enkel nog op sommige delen aanwezig.

De spoorweg dateert uit de jaren 1880, toen de huidige Oostkantons nog tot Duitsland behoorden. Tot aan de Luxemburgse grens liep hij toen volledig door Duitsland. De inwoners van Eupen, Sankt-Vith en Monschau kregen zo een betere verbinding met Aken.

Maar de Vennbahn was vooral van economisch belang. Daardoor konden de mijnen bij Aken steenkool leveren aan de belangrijke Luxemburgse ijzerindustrie en ging er omgekeerd Luxemburgs ijzererts naar Duitsland. Op grotere schaal verbeterde hij de verbindingen tussen het Ruhrgebied en (het toen Duitse) Lotharingen. Ook militair was de Vennbahn belangrijk: de Duitse troepen die in augustus 1914 België binnenvielen zijn voor een deel via die spoorweg aangevoerd.

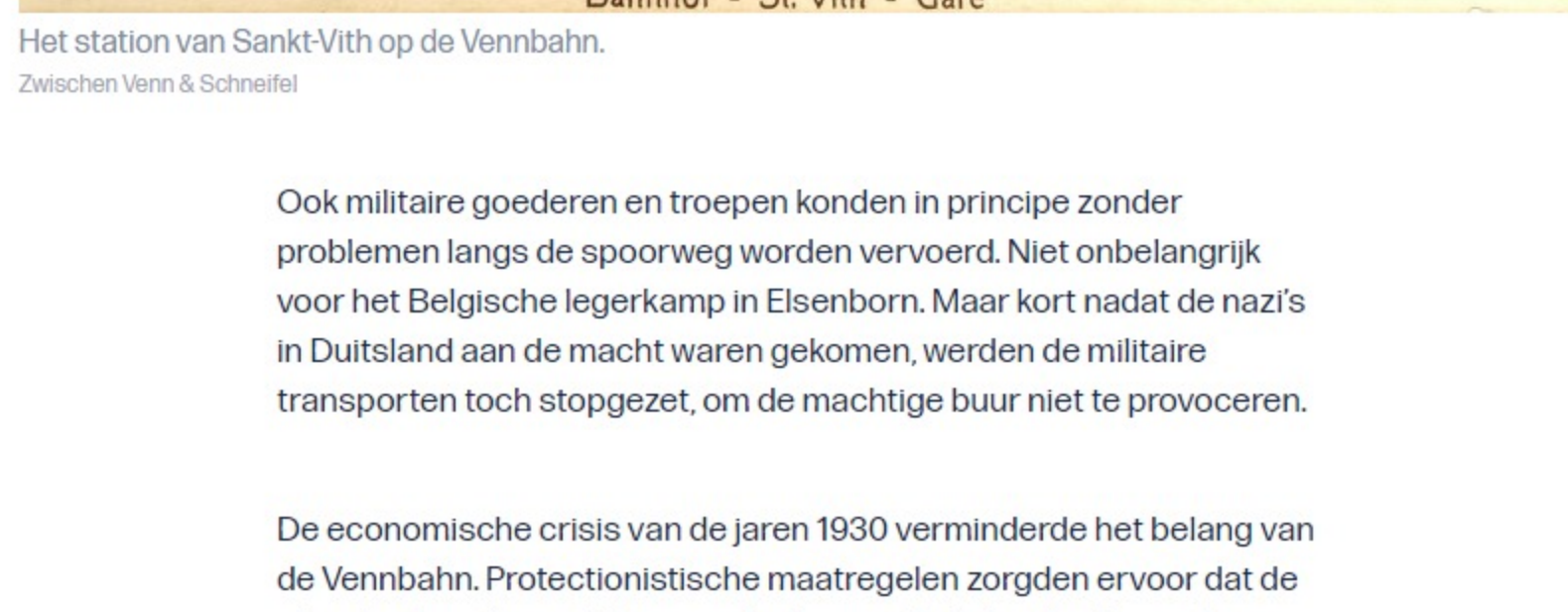
Geen wonder dat de Belgen na de oorlog de controle over de spoorweg opeisten. Door het Verdrag van Versailles (1919) kreeg België de Oostkantons en dus het grootste deel van de Vennbahn. Maar het kronkelende tracé zou ook gebieden doorkruisen die bij Duitsland bleven. Het verdrag voorzorg dat een internationale commissie de nieuwe grens zou vastleggen "tekening houdend met de economische situatie en de verbindingswegen". De Belgen interpreteerden dit zo dat de hele spoorweg over Belgisch grondgebied moest lopen.



De ondertekening van het Verdrag van Versailles in 1919

De commissie kwam tot een compromis dat tot de huidige vreemde toestand leidde. De strook waarop de spoorweg lag werd over de hele lengte tussen de grensovergang bij Raeren en de Luxemburgse grens Belgisch grondgebied, ook daar waar de spoorweg de Duitse grens overschreed.

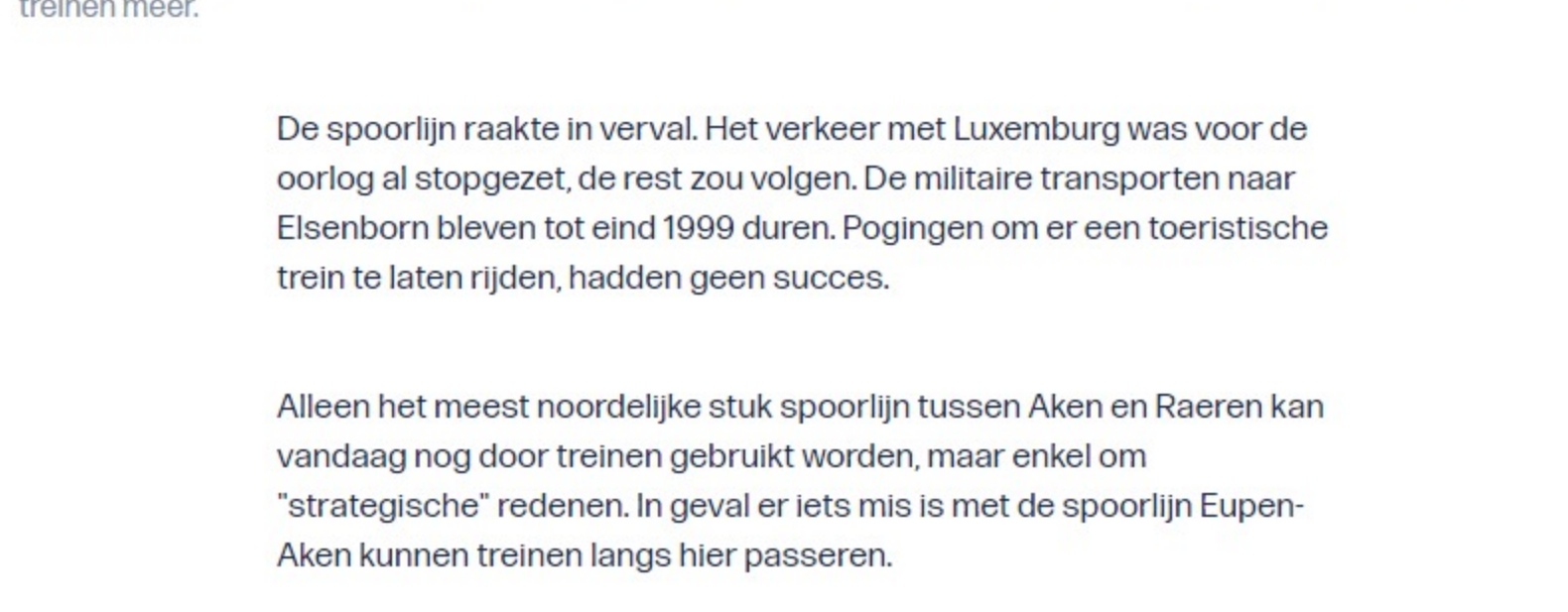
Daardoor raakten een aantal stukken van Duitsland, zoals het eerder vermelde Mützenich, langs de nieuwe grens ingesloten door Belgisch grondgebied. Ze werden Duitse enclaves (of exclaves, naargelang men het bekijkt) in België. Gelukkig maakte dat weinig of geen verschil voor de inwoners, die zonder formaliteiten de overwegen konden passeren.



Links: de rode lijn geeft het Belgische traject van de Vennbahn in Duitsland weer. Rechts: de stukken Duits grondgebied die door de Vennbahn enclaves in België vormen.

Voor de Vennbahn betekende het wel een groot verschil. De spoorweg, met de stations en de bijbehorende infrastructuur, werd nu door de Belgische spoorwegmaatschappij NMBS uitgebaat. De goederentreinen stopten niet bij Duitse plaatsen, maar de passagierstreinen wel, want een groot deel van de reizigers waren Duitsers.

Er werd daarvoor een gepaste regeling uitgewerkt. Men kon zowel met Belgisch als Duits geld betalen. Wie in Duitsland op- en afstapte, werd niet door de Belgische douane gecontroleerd. Omgekeerd werd de bagage van de reizigers van en naar België in een aparte ruimte opgesloten. Hoe dan ook werden de Belgische reizigers niet aan Duitse wetten onderworpen.



Het station van Sankt-Vith op de Vennbahn. Zwischen Venn & Schneifel

Ook militaire goederen en troepen konden in principe zonder problemen langs de spoorweg worden vervoerd. Niet onbelangrijk voor het Belgische legerkamp in Eisenborn. Maar kort nadat de nazis in Duitsland aan de macht waren gekomen, werden de militaire transporten toch stopgezet, om de machtige buur niet te provoceren.

De economische crisis van de jaren 1930 verminderde het belang van de Vennbahn. Protectionistische maatregelen zorgden ervoor dat de steenkool- en ijzerertstransporten tussen Duitsland en Luxemburg werden stopgezet. Tijdens de Tweede Wereldoorlog konden de Duitsers de spoorweg weer ten volle gebruiken, maar op het einde van de oorlog raakte het zuidelijke deel ervan zwaar beschadigd door het Ardennenoffensief. Het zou nooit volledig hersteld worden.



De spoorlijn bij Raeren. Op dit traject is de spoorweginfrastructuur bewaard, maar in de praktijk rijden er geen treinen meer.

De spoorlijn raakte in verval. Het verkeer met Luxemburg was voor de oorlog al stopgezet, de rest zou volgen. De militaire transporten naar Eisenborn bleven tot eind 1999 duren. Pogingen om er een toeristische trein te laten rijden, hadden geen succes.

Alleen het meest noordelijke stuk spoorlijn tussen Aken en Raeren kan vandaag nog door treinen gebruikt worden, maar enkel om "strategische" redenen. In geval er iets mis is met de spoorlijn Eupen-Aken kunnen treinen langs hier passeren.

Officieel zijn er nog altijd vijf stukken Duits grondgebied van de rest van Duitsland afgesloten door de Belgische spoorwegbedding. Een geografische anomalie die geen enkel gevolg heeft. België zou zonder schade die stroken aan Duitsland kunnen afstaan, maar geen enkel land geeft zomaar zijn grondgebied weg.



Het vroegere station van het Duitse dorp Kalterherberg (nu de vertrekplaats van de spoorfietsen). Het typisch Belgische bord met de naam van het station verradt dat het op Belgische grondgebied ligt.

Maar in 1958 gaf België de meeste van die gebieden terug aan het toenmalige West-Duitsland, dat een bevriend land en bogenoot was geworden. Ook Henneres keerde terug. De jonge Bondsrepubliek kreeg er meteen het aangrenzende stukje spoorweg bij, dat toen al niet meer gebruikt werd.

Wie over de Vennbahn fietst, zal daarvan maar weinig merken. Of ze nu Duits of Belgisch is. In de tijd van de Europese Unie en het Schengenvoerdrag zijn grenzen minder belangrijk geworden. Maar als curiusum kan het tellen. De situatie is uniek in de wereld.

Taalfout opgemerkt? Nieuws melden? Andere fout opgemerkt?

LEES OOK

HET VERHAAL VAN VROEGER VLAK... **De Kesterheide in Gooik: het verhaal van een leeg graf en een "Izeren Man"**

ma 29 jul 05:22