

# Erfahrbare Spuren des Weltkrieges

Auswirkungen des Krieges von 1914-1918 sind auf der Vennbahn verewigt



VON JONATHAN PONCHON

Der Vennbahnradweg macht europäische Geschichte über einen Museumsbesuch hinaus erfahrbar. Die frühere Bahnstrecke sollte einen Zweifrontenkrieg des deutschen Kaiserreichs im Ersten Weltkrieg verhindern. Ein skurriles Relikt des Versailler Vertrags von 1919 bleibt bestehen.

„Unsere Gäste sind ganz überrascht, wenn sie erfahren, dass sie hier in Belgien sind und nicht in Deutschland“, erklärt Norbert Siebert. Er und seine Frau Waltraud betreiben das „Kaffeeeee“ am Rand des Vennbahnwegs im ostbelgischen Raeren. Das Café steht auf einer belgischen Enklave, umgeben vom deutschen Eifelort Roetgen (Foto 3). Die Grenzziehungen nach dem Ersten Weltkrieg machen sich in der Buchhaltung der Cafébesitzer noch bemerkbar: Strom und Wasser bezieht das Café aus Deutschland, gleichzeitig sind belgische Behörden rechtlich zuständig.

Belgien wollte die nach dem Ersten Weltkrieg zurückgelassenen Gebiete um Sankt Vith, Malmedy und Eupen per Bahn verbinden. Diese Gebiete waren 1815 an das Königreich Preußen gefallen, 1871 in das Deutsche Kaiserreich übergegangen und wurden ab 1920 dem belgischen Staatsgebiet zugerechnet.

Die Trasse, die dafür genutzt werden sollte, war unter anderem die Vennbahn – benannt nach dem Naturpark Hohes Venn-Eifel – die auch durch deutsches Staatsgebiet führt. So geht ein Teil Belgiens, das kaum größer als zwei nebeneinanderliegende Gleise ist, durch Deutschland. Nur, dass es heutzutage keine Bahnstrecke mehr ist, sondern ein Teilstück des Vennbahnwegs, der auf 125 Kilometern von Aachen nach Ulflingen führt.

Entsprungen aus der Grenzziehung nach dem Ersten Weltkrieg wechselt der Vennbahnweg stellenweise mehrfach von deutschem auf belgisches Staatsgebiet und zurück.

Während heutzutage Radfahrer am Wegrand im Café des Ehepaars Siebert Kaffee und Kuchen zu sich nehmen, hatte das deutsche Kaiserreich einen anderen Verwendungszweck für diese Strecke.

## Die Vennbahn sollte einen Zweifrontenkrieg verhindern

Im 19. Jahrhundert erkannte Generalfeldmarschall Helmuth von Moltke die militärische Bedeutung der Strecke und kündigte an, dem Handelsminister den Bau der Gleise zu empfehlen.

1882 wurde das Gesetz „zum Bau einer Eisenbahnlinie zwischen Prüm, Sankt Vith, Montjoie (Monschau) und Rothe Erde (Aachen)“ erlassen. Bis 1914 hatte die Trasse zu Beginn des letzten Jahrhunderts einen großen industriellen Nutzen. Sie verband die Tagebauregionen rund um Aachen mit der Minette in Luxemburg.

Neun Jahre vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs wurden erste Pläne entworfen, die im Ernstfall genutzt werden sollten. Generalfeldmarschall Alfred Graf von Schlieffen wollte verhindern, dass das Deutsche Reich auf zwei Fronten gegen Frankreich und Russland gleichzeitig kämpfen müsste.

Der rechte Flügel des deutschen Westheeres sollte durch das neutrale Belgien bis nach Nordfrankreich marschieren, um die französischen Truppen, die um Verdun und Metz lagen, im Zangenriff zu umschließen. Dieser Plan sollte misslingen.

In den Köpfen der Ostbelgier hat das hin und her zwischen belgischer und deutscher Zugehörigkeit schmerzhaft Spuren hinterlassen, denn auch im Zweiten Weltkrieg wurde die Neutralität Belgiens vom Deutschen Reich verletzt. Felix Thommesson denkt an seinen Vater, als er seine Fahrgäste von Ulflingen im Shuttletaxi nach Aachen fährt. Seine Familie gehört zur Deutschsprachigen Gemeinschaft Ostbelgiens. Während des Zweiten Weltkriegs wurden die ostbelgischen Gebiete von Nazi-Deutschland annektiert, die Nationalsozialisten erkannten das „Diktat von Versailles“ nicht an. Männer aus diesen Gebieten wurden – anders als ihre Landsleute – für die Wehrmacht zwangsrekrutiert.

Die Weltkriege haben nicht nur geografische Spuren hinterlassen

Nach Kriegsende wurden die Zwangsrekrutierten wie andere Belgier, die freiwillig zur Wehrmacht gingen, in Kriegsgefangenschaft genommen. Dies führte zu einem nachhaltigen Misstrauen der Deutschsprachigen Gemeinschaft, die sich im Laufe der Zeit Autonomierechte vom belgischen Staat erstritt. Noch heute setzen sich politische Kräfte dafür ein, das Franckofone aus Ostbelgien zu verbannen. Während Thommesson von den Erlebnissen seines Vaters spricht, fährt er an Autobahnschildern vorbei, auf denen die französische Ortsbezeichnungen durch-



gestrichen sind. Der Vennbahnweg beginnt am Elisenbrunnen in Aachen, keine 200 Meter vom Thron Karls des Großen. Die ersten Kilometer führen entlang der Trierer Straße, die unter Napoleon konzipiert wurde. In Roetgen, ganz in der Nähe des Cafés des Ehepaars Siebert, verlief der Westwall, ein 630 Kilometer langes Verteidigungssystem entlang der Westgrenze des Deutschen Reiches. Knapp zehn Kilometer abseits des Vennbahnwegs in Malmedy fielen amerikanische Soldaten Kriegsverbrechen der SS zum Opfer.

„Das hat doch irgendwas mit dem Krieg zu tun?“ antwortet Norbert Siebert unsicher, als er gefragt wird, ob er wüsste, warum die Grenzziehungen um sein Café herum so kurios sind. 100 Jahre nach dem Ende des Ersten Weltkriegs hat die Antwort für seinen Alltag an Bedeutung verloren.



## Mit dem Fahrrad von Aachen nach Ulflingen

Der Vennbahnweg führt über 125 Kilometer von Aachen nach Ulflingen. 2013 wurde der Fahrradweg von der European Greenways Association mit einem Sonderpreis versehen. Die European Greenways Association ist eine Organisation, die grüne Wege fördert.



1. Der Thron Karls des Großen im Aachener Dom.
2. Die Trierer Straße am Anfang des Vennbahnwegs: dass sie unter Napoleon konzipiert wurde, lässt sich nicht mehr erkennen.
3. Das Ehepaar Siebert in seinem Lokal „Kaffeeeee“. Beide stehen auf belgischem Staatsgebiet und sind umgeben von Deutschland.
4. Ein historisches Foto des Westwalls in Roetgen.
5. Eine Straßenkreuzung in Lammersdorf: Links im Bild ist das Ortsschild von Lammersdorf zu erkennen. In der Mitte des Bildes ist der belgische Teil des Vennbahnwegs gekennzeichnet. Rechts im Bild ist ein weiterer deutscher Radweg zu sehen.
6. Korporal Charles Devisser vom Radfahrerbataillon, der diesen Posten an der Vennbahn in der Nähe von Bütenbach überwachte, war einer der ersten belgischen Soldaten, die beim Einmarsch der Wehrmacht am 10. Mai 1940 den Tod fanden.
7. Das amerikanische Mahmal in Malmedy. Am 16. Dezember 1944 metzelten SS-Soldaten kriegsgefangene amerikanische Soldaten nieder. In der Nähe des Massakers steht ein „Historical Center“, das in einer fragwürdigen Erinnerungskultur in seinem Museumshop neben Erinnerungstassen Wehrmacht- und Hakenkreuzmedaillen verkauft (Foto unten links).
8. Das Museum „Zwischen Venn und Schneifel“ in Sankt Vith. Es vermittelt dem Besucher spannende Erkenntnisse über die Geschichte der Region.
9. Taxifahrer Felix Thommesson fährt an Autobahnschildern vorbei; zu sehen sind verschmierte französische Ortsnamen.
10. Entlang des Vennbahnwegs gibt es viele Tunnel und Brücken.
11. Kilometerschild in Ulflingen.

(FOTOS: JONATHAN PONCHON, NICOLAS CASUCCIO, SHUTTERSTOCK, KARTE: TOURISMUSAGENTUR OST-BELGIEN)

Lesetipp der Redaktion: „Die Vennbahn, Auf dem Rad von Aachen nach Luxemburg“, Gotthard Kirch und Hans-Jürgen Serwe, Grenz-Echo Verlag; erhältlich bei der Tourismusagentur Ostbelgien.