

Die Vennbahn und ein kurioser Grenzverlauf

Am 28. Juni 1919 unterzeichnete das besiegte Deutschland den Versailler Vertrag. Darin wurde u.a. festgehalten, dass Deutschland das Gebiet von Neutral-Moresnet sowie die Kreise Eupen und Malmedy an Belgien abtritt. Auch die rund 28,5 km lange Eisenbahnschleife zwischen Raeren und Kalterherberg fiel an Belgien, doch die fünf Gebiete des Kreises Monschau westlich davon blieben unter deutscher Hoheit – ein ungewöhnliches Grenzgebilde, das wohl in Europa seinesgleichen sucht.

Der hiesige Bahnhof lag bis dahin auf Kaltherberger Gebiet. Der Breitenbach, der auf Höhe des Stellwerks unter dem Bahndamm in die Rur floss, bildete bis 1920 die Grenze zwischen den Bürgermeistereien Bütgenbach (Kreis Malmedy) und Kalterherberg (Kreis Monschau). Da der Bahnhof nun aber belgisch wurde, verschob man die Grenze (die nur zur Staatsgrenze wurde) im Bereich des Bahnhofs um einige Meter nach Nordosten, so dass das Dorf Kalterherberg vom nunmehr belgischen Bahnhof abgeschnitten wurde. Auf deutscher Seite war man fassungslos wegen dieser Grenzziehung, die den Kreis Monschau durchtrennte und eisenbahnmäßig isolierte.

Die Übernahme der Strecke durch die belgische Bahn erfolgte am 1. November 1921. Als Entgegkommen hatte die Grenzkommission zugestanden, dass die belgischen Bahnbeamten auf diesem Abschnitt der Vennbahn die deutsche Sprache verwenden mussten, dass die Stationsnamen deutsch blieben und dass in den betreffenden Bahnhöfen die deutsche Währung galt.

In Raeren und Kalterherberg wurde je ein belgisches und ein deutsches Zollamt eingerichtet.

Zum 50-jährigen Bestehen der Vennbahn 1935 wollte keine rechte Feierstimmung aufkommen, denn die Grenzziehung, die eingestellten Gütertransporte zwischen Aachen und Luxemburg und das zu Beginn der 1930er Jahre wieder abgebauten 2. Gleis zwischen Kalterherberg und Lommersweiler bedeuteten wirtschaftlichen Rückschritt. Auch in politischer Hinsicht trübte sich die Stimmung in Eupen-Malmedy wegen der prodeutschen und der probelgischen Agitation. Als provocatieve und propagandistische Maßnahme stellten die Nationalsozialisten die Vennbahn zum Ende der 1930er Jahre auf dem Abschnitt zwischen Raeren und Kalterherberg unter Bewachung.

Mit der Annexion der Kreise Eupen und Malmedy durch das „III. Reich“ geriet die Vennbahn wieder unter deutsche Hoheit und der Verkehr nahm wegen der Militärtransporte auch wieder zu.

Beim Rückzug der deutschen Wehrmacht im September 1944 und in der Ardennenoffensive (Winter 1944-45) wurde die Vennbahn schwer in Mitleidenschaft gezogen, so dass ein regulärer Personen- und Güterverkehr auf der inzwischen wieder zu Belgien gehörenden Bahnstrecke erst ab 1946 stattfinden konnte. Einen durchgehenden Verkehr von Aachen bis Prüm bzw. bis Luxemburg gab's allerdings nicht mehr, denn einige zerstörte grenznahe Brücken und Tunnel wurden nicht wieder aufgebaut.

Am 1. Juni 1954 wurde der plärrige Personenverkehr zwischen St.Vith und Kalterherberg eingestellt; aus den Bahnhöfen wurden Haltestellen, die im Zuge der Gleisstilllegungen nach und nach abgebaut wurden.

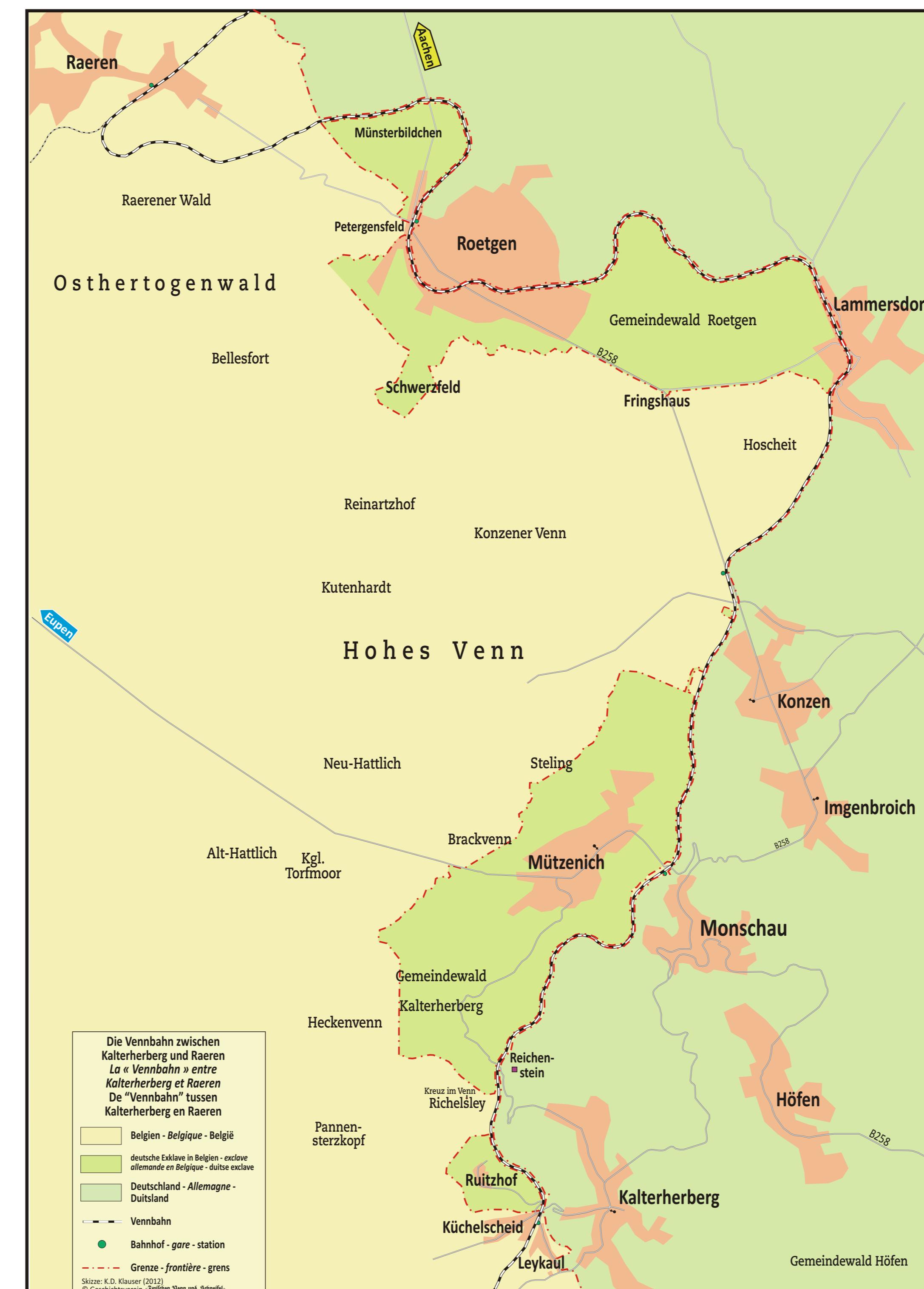
Der deutsch-belgische Staatsvertrag von 1956 legte fest, dass die vereinbarte Grenzziehung an der Vennbahn endgültig sei. Deutscherseits hatte man kein Interesse an der Übernahme der Bahnstrecke; im Falle eines belgischen Verzichts hätte man sie unmittelbar stillgelegt.

Seit dem Jahre 2006 ist die Vennbahn Geschichte, doch lebt sie unter anderer Form weiter: als Fahrrad- und Wanderweg. Und Grenzen spielen dabei überhaupt keine Rolle mehr.



Die Grenze 1961
La frontière en 1961
De grens in 1961

La « Vennbahn » et son tracé frontalier insolite



Le 28 juin 1919, l'Allemagne vaincue ratifiait le Traité de Versailles. Ce dernier stipulait, entre autres, que l'Allemagne cédaient le territoire de Moresnet-Neutre ainsi que les cercles d'Eupen et de Malmedy à la Belgique. L'assise de la voie ferrée entre Raeren et Kalterherberg, d'une longueur approximative de 28,5 km, devenait également territoire belge alors que les cinq enclaves appartenant au cercle de Monschau et situées à l'ouest de la ligne resteraient sous souveraineté allemande. Cette configuration frontalière pour le moins insolite créa une situation unique en son genre en Europe.

Jusqu'à cette date, la gare implantée ici faisait partie du territoire de Kalterherberg et du cercle de Monschau. A hauteur du poste d'aiguillage, la rivière appelée Breitenbach passait sous l'assise de la voie pour se jeter dans la Rur ; elle matérialisait la frontière entre la commune de Bütgenbach (cercle de Malmedy, annexé à la Belgique) et celle de Kalterherberg (cercle de Monschau resté allemand). Afin que le bâtiment de la gare puisse devenir belge, il fallut donc procéder à une modification des limites entre ces deux communes et les cercles concernés : à proximité de la gare, la frontière fut déplacée de quelques mètres en direction du nord-est. Devenue frontière d'état, elle sépara à présent la gare belge du reste de la localité. Cette initiative insolite ne pouvait que susciter l'incrédulité et le mécontentement dans le chef des autorités allemandes car le cercle de Monschau se retrouvait ainsi, à la fois amputé et isolé sur le plan ferroviaire. Le transfert officiel de la ligne aux autorités belges eut lieu le 1er novembre 1921.

En guise de conciliation, la commission chargée des problèmes frontaliers avait accepté trois concessions : sur le tronçon annexé, les employés belges devaient s'exprimer en allemand, le nom des stations demeureraient inchangé et dans les gares concernées, les transactions financières s'effectuerait en devises allemandes. A Raeren et à Kalterherberg, les douanes allemandes et belges aménagèrent chacune leur poste frontalier.

Lors du 50e anniversaire de l'existence de la « Vennbahn », en 1935, on ne manifesta aucune volonté de fêter l'événement. En effet, le tracé des frontières, la suppression du transport des marchandises entre Aachen et Luxembourg ainsi que la réduction à une seule voie de la ligne au début des années 1930 entre Kalterherberg et Lommersweiler concrétisaient une régression économique considérable. Par ailleurs sur le plan politique, la situation se dégradait dans les cantons d'Eupen et de Malmedy, en proie aux agitations permanentes des activistes pro-allemands et pro-belges. En guise de provocation et de propagande, les autorités nazies placèrent la ligne entre Raeren et Kalterherberg sous surveillance militaire. C'était vers la fin des années 1930.

Avec l'annexion des cantons d'Eupen et de Malmedy par le « 3e Reich », la « Vennbahn » retrouva sa souveraineté allemande de jadis. Les convois militaires lui insufflèrent un nouvel essor. Lors de la retraite de la « Wehrmacht » en septembre 1944 et pendant l'offensive des Ardennes au cours de l'hiver 1944-45, la « Vennbahn » paya un lourd tribut à la guerre. Ce n'est qu'en 1946, que les trains pour passagers et les convois de marchandises circulèrent enfin régulièrement sur la ligne, de nouveau exploitée par les chemins de fer belges. Cependant un trafic interrompu entre Aachen et Prüm n'était plus à l'ordre du jour car plusieurs viaducs et tunnels proches de la frontière et détruits pendant les hostilités ne furent pas reconstruits.

Le 1er juin 1954, le transport régulier de passagers entre St.Vith et Kalterherberg cessa définitivement. Les gares désertées se muèrent d'abord en simples arrêts puis furent condamnées à la démolition lorsque les trains cessèrent définitivement de circuler sur ces voies. Les accords belgo-allemands signés en 1956 prérenaissaient le tracé des frontières instaurées en 1919. Les autorités allemandes ne voyaient aucun intérêt à revendiquer la récupération du tronçon entre Raeren et Kalterherberg. Un désistement belge aurait d'ailleurs signifié l'arrêt immédiat de toute exploitation sur cette portion de ligne. Depuis 2006, la « Vennbahn » appartient au passé mais elle survit malgré tout sous des formes nouvelles : les sentiers pour cyclistes et randonneurs, pour lesquels les frontières ne jouent plus aucun rôle.

De “Vennbahn” en een merkwaardig grensverloop

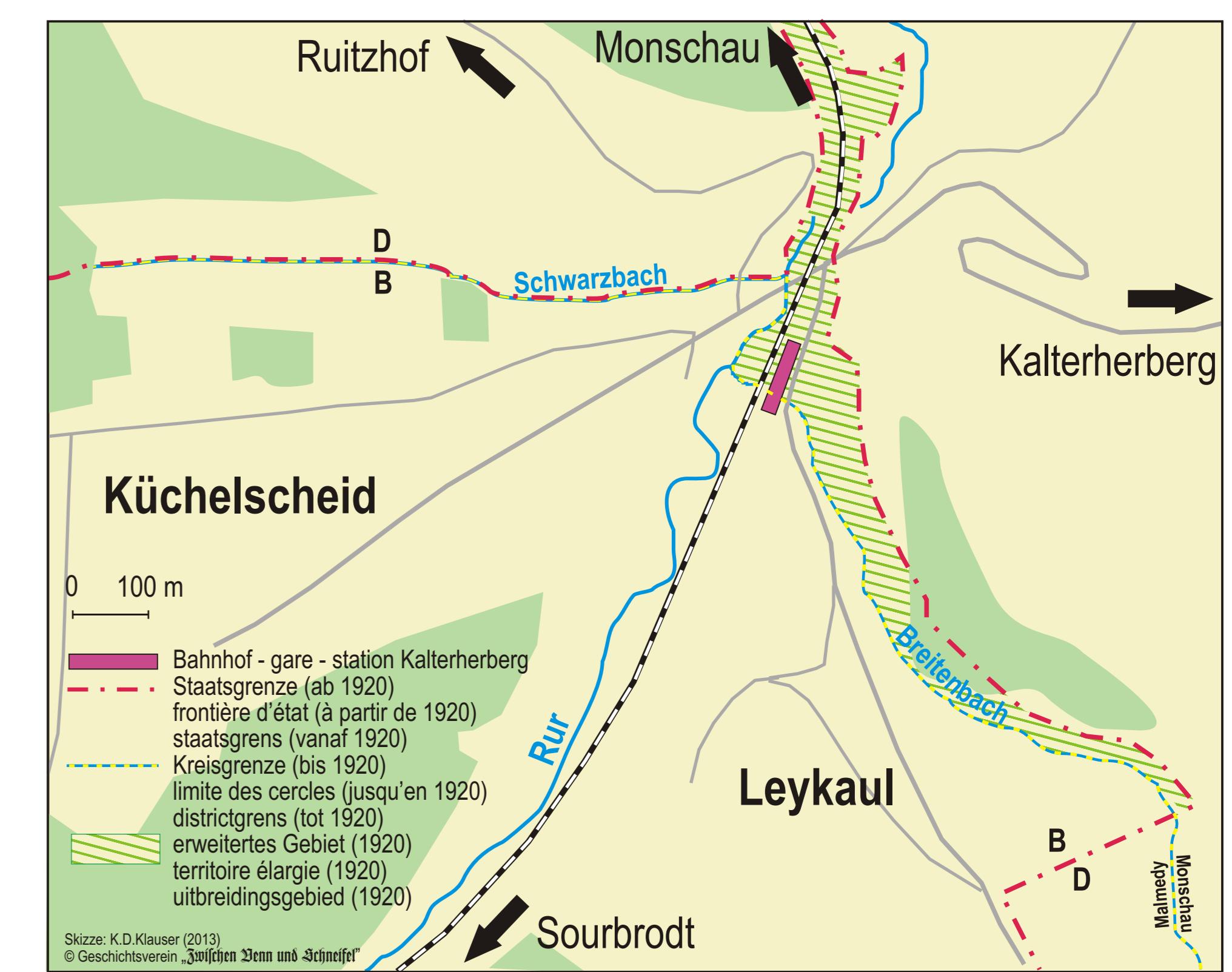
Op 28 juni 1919 ondertekende het verslagen Duitsland het verdrag van Versailles. Daarin werd o.a. gesteld dat Duitsland het gebied van Neutral-Moresnet, evenals de districten Eupen en Malmedy aan België afstond. Ook de ongeveer 28,5 km. lange spoorlijn tussen Raeren en Kalterherberg kwam aan België, maar de vijf gebieden van het district Monschau ten westen ervan bleven onder Duits bestuur – een ongewone grensconstructie, die in Europa haar gelijke niet kent.

Het station hier lag tot dan op het grondgebied van Kalterherberg. De Breitenbach, die ter hoogte van het seinhuis onder de spoorwegdam in de Rur uitkomt, vormde tot 1920 de grens tussen de burgemeesterijen Bütgenbach (district Malmedy) en Kalterherberg (district Monschau). Daar het station nu echter Belgisch werd, verschoven men de grens (die nu staatsgrens werd) in de omgeving van het station een paar meter naar het noordoosten, zodat Kalterherberg van het nu Belgische station was afgesneden. Aan Duitse zijde was men verbijsterd over deze grensverlegging, die het district Monschau doorsneed en van de spoorweg afzonderde. De overname van het traject door de Belgische spoorwegen geschiedde op 1 november 1921. Als tegemoetkoming had de grenscommissie toegestaan, dat de Belgische spoorbeambten op dit deel van de *Vennbahn* Duits spraken, dat de stationsnamen Duits bleven en dat in de betrokken stations de Duitse munt gebruikt werd. In Raeren en Kalterherberg werden een Belgisch en een Duits douanekantoor opgericht.

Ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van de *Vennbahn* in 1935 heerste geen echte feeststemming, want de grensverlegging, de stilgelegde goederentreinen tussen Aken en Luxemburg en het in het begin van 1930 afgebouwde 2de spoor tussen Kalterherberg en Lommersweiler betekenden een economische achteruitgang. Maar ook in politiek opzicht werd de stemming in Eupen-Malmedy vertroebeld door pro-Duitse en pro-Belgische agitatie. Op provocatieve en propagandistische gronden stelden de nationaalsocialisten de *Vennbahn* tussen Raeren en Kalterherberg tegen het einde van de dertiger jaren onder bewaking.

Met de aanhechting van de districten Eupen en Malmedy door het „Derde Rijk“ kwam de *Vennbahn* weer onder Duits bestuur en het verkeer nam wegens de militaire transporten weer toe. Bij de terugtocht van het Duitse leger in september 1944 en bij het Ardennenoffensief (Winter 1945-45) werd de *Vennbahn* zwaar beschadigd, waardoor regelmatig personen- en goederenverkeer op de nu weer Belgische spoorlijn eerst vanaf 1946 weer kon plaatsvinden.

Op 1 juni 1954 werd het plannatig spoorverkeer tussen St.Vith en Kalterherberg stopgezet; de stations werden stopplaatsen voor goederenverkeer, die bij de verwijdering van de sporen telkensmal werden afgebroken. Het Duits-Belgisch verdrag van 1956 stelde dat de overeengekomen vastlegging van de grenzen bij de *Vennbahn* definitief was. Van Duitse zijde had men nooit interesse gehad voor de overname van de spoorlijn; in het geval België ze niet had opgeëist, dan had men ze direct stilgelegd. Sedert 2006 is de *Vennbahn* geschiedenis, maar zij leeft onder een andere vorm verder: als fiets- en wandelweg. En grenzen spelen daarin helemaal geen rol meer.



Grenzverschiebungen 1920.
Modification de la frontière en 1920.
Grensverleggingen in 1920.