

De spoorwegen aan de Belgische Oostgrens

door Ing. A. JACOBS (Brussel).

Grens! — Tooverachtig woord, dat allerlei geheimzinnige begrippen inhoudt: scheiding tusschen twee volkeren, die beide even trotsch zijn op hun zelfstandigheid; aanraking van twee beschavingen, die elk een eigen ontwikkeling volgen; botsing tusschen twee talen, die als de ziel zelf zijn van iedere menschengroep; lijn getrokken tusschen twee naties met verschillenden economischen drang; kentering tusschen twee verkeersstelsels, welker stroomingen in omgekeerden zin zijn gericht; land van vermenging en onzekerheid, van bewaking en bespieding, van douane, smokkelarij en paspoorten. Een lijn, die zich opricht als een wal, doch zonder materieel bestaan; waar men doorheen kijkt zonder ze te zien. Een omheining, die niets is, en toch, door den wil van miljoenen, hechter en dichter dan de beroemde Chineesche muur!

De belangstelling, die iedereen koestert voor de grillen van het grensverloop, spoort er ons toe aan hier eenige eigenaardigheden te vertellen over zekere geographische toestanden in het Oosten van België, die in het algemeen aan de aandacht ontsnappen, vooral voor degenen, die niet meer op de schoolbanken zitten.

Zooals bekend, werd door het verdrag van 1918 de grens tusschen België en Duitschland in een zekere mate naar het Oosten verschoven en daardoor zijn eenige bijzondere territoriale toestanden ontstaan, waarin de verkeerswegen — en in het bijzonder de spoorweg — een groote rol spelen.

Vooreerst kan het eenige verwondering wekken, dat het nieuwe verloop der grens pas betrekkelijk laat definitief bepaald is geworden. De werkzaamheden hiertoe duurden blijkbaar lang. Zij werden uitgevoerd onder toezicht van een internationale grensregelingscommissie, die van Januari 1920 tot October 1922 zetelde te Aken, alwaar zij op 6 November 1922 haar bezigheden afsloot. Deze commissie was samengesteld uit zes commissarissen, wier namen volgen:

voor België, de heer Maury, Directeur aan het Ministerie van Koloniën;
 voor Duitschland, Landrat Heimann;
 voor Groot-Brittannië, Kolonel Whitlock;
 voor Frankrijk, Luitenant-Kolonel Tilho;
 voor Italië, Luitenant-Kolonel Pellissone;
 voor Japan, Kommandant Sakai.

De documenten, die deze commissie naliet, zijn samengevat in een atlas van 129 bladen, opgemaakt onder leiding van den Kapitein-Kommandant van de artillerie Van Bleyenbergh, van Belgische zijde, en Regierungs- und Steuerrat Kracke, van Deutsche zijde. De lengte van de nieuw afgepaalde grens bedraagt in vogelvlucht ongeveer 70 kilometer.

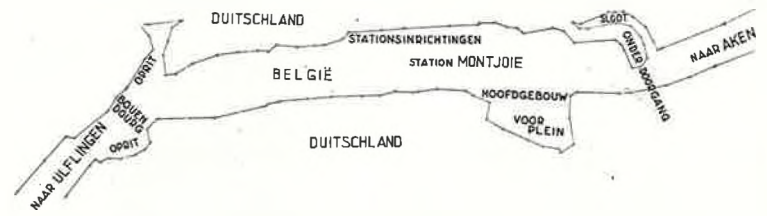
De grensbeschrijving bestaat uit een tekst (in Fransche en in Deutsche taal), 34 kaarten op schaal 1 : 5000, en 92 bladen met topografische opnamen, die precies de ligging en den aard van alle grensstenen en -palen opgeven. Om het algemeene grensverloop vast te leggen, zijn er in het geheel 1032 grensstenen in gemeenschappelijk bezit; het aantal grensstenen, die aan het ene of andere land, of zelfs aan particulieren toebehooren, hebben we maar liever niet geteld.

De woordelijke beschrijving van de grenslijn is zeer droog en onaangenaam te lezen. Ziehier een staaltje daarvan.

„Van het Groot-Hertogdom Luxemburg tot aan het Koninkrijk der Nederlanden, is het tracé der grens tusschen Duitschland en België in overeenstemming met onderstaande beschrijving:

„Uitgaande van het samenvloeiingspunt van de beek Ribbach en de rivier Our:

„1°. De middenlijn der rivier Our, naar het Noorden,



Afb. 1. Het grillige grensverloop rondom het stationemplacement Montjoie.

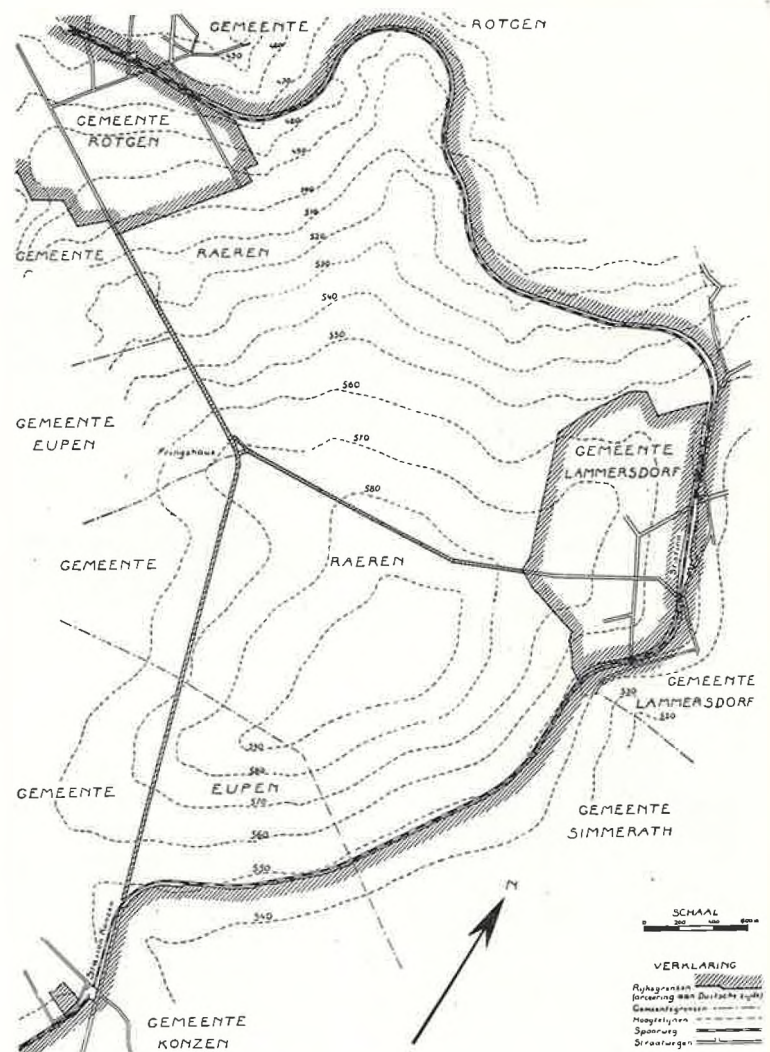
„over een lengte van ongeveer 560 meter tot aan het samenvloeiingspunt van de Our en een kleine beek (zonder naam).

„2°. Deze kleine beek, zijrivier van de Our, naar het Oosten, over een lengte van ongeveer 1.000 meter.

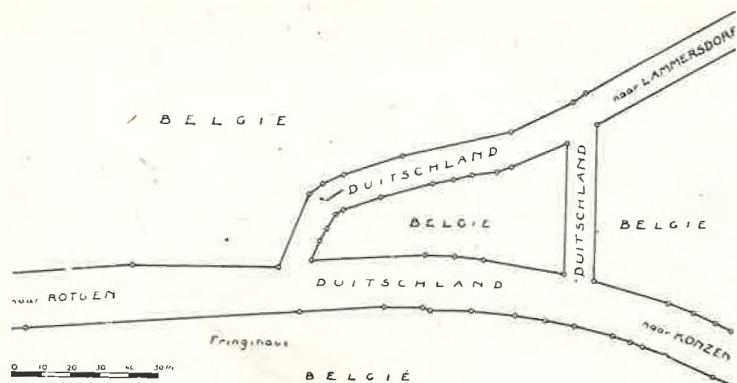
„3°. De dieptelijn van een vallei tot ongeveer 175 meter ten Zuiden van den weg van Ouren naar Lützkampen.

„4°. Een lijn, in het algemeen Zuid—Noord gericht, ongeveer 950 meter lang, die bovengenoemden weg snijdt en, door de diepte van een vallei, tot aan de beek Seisbach loopt. Enz., enz.”

Zoo zijn er 128 stukjes lijn beschreven, totdat men het drielandpunt — het vroegere vierlandpunt — nabij Aken bereikt.



Afb. 2. Het gebied tusschen de stations Rötgen en Konzen. Raeren en Eupen zijn Belgische, Rötgen, Lammersdorf, Simmerath en Konzen Deutsche gemeenten. Op dit kaartje zijn drie Deutsche en drie Belgische enclaves zichtbaar.



Afb. 3. Het knooppunt der drie Deutsche straatwegen te Fringshaus.

Terloops wijzen wij op de eigenaardigheid van de volgende opmerking aan het einde der beschrijving:

„De territoriale grens, hierboven beschreven in paragrafen „I, 7, 16 en 32, is vastgesteld als zijnde de middenlijn van „de rivier Our bij haar gemiddelde peil, waarbij de aldus „bepaalde lijn de rivier Our volgt in haar langzame en „natuurlijke verplaatsingen.

„Dezelfde opmerking aangaande de territoriale grens is „toepasselijk op paragraaf 33 betreffende de beek Auw, enz.”

Op welke politieke beschouwingen de nieuwe grensbepaling berustte, zegt de atlas natuurlijk niet. Welke echter de beweegredenen mochten wezen, die de algemeene lijn van het grensverloop hebben vastgelegd, ontegenzeggelijk heeft het toenmaals en thans nog bestaande spoorwegstelsel op de bijzonderheden hiervan een overwegenden invloed uitgeoefend.

In de jaren 1885 tot 1889 had namelijk de Pruisische Staat, niet ver van de Belgische grens en ongeveer evenwijdig daarmee, een 112 kilometer lange spoorlijn aangelegd van Aken naar de Luxemburgsche grens nabij Ulflingen.

De nieuwe grens van 1918 kwam ongeveer in dezelfde strook land te liggen: over lange baangedeelten vormt dan ook de spoorweg zelf de grens, niet door zijn hartlijn zooals in het geval der waterlopen, doch volgens den rand van het terrein dat hem toebehoort, op zoodanige wijze, dat dit terrein zelf bij België werd ingelijfd. Op verschillende punten nu kwam het voor, dat de spoorweg de grens kruiste of zich van haar losmaakte naar de Duitse zijde. Deze omstandigheid plaatste de grensregelingscommissie voor een in administratief opzicht moeilijk vraagstuk: moest de spoorweg op Belgisch gebied door den Belgischen Staat en op Duitsch gebied door de toenmalige Reichsbahngesellschaft geëxploiteerd worden, zoo ging men in de uitvoering van den dienst onontwarbare verwikkelingen tegemoet. Nu wilde het toeval, dat de voornaamste knooppunten der spoorlijn, Raeren en Weywertz, zonder aarzelen aan België toegewezen waren; men besloot daarom de volledige spoorlijn, behalve het 12 kilometer lange baanvak Aken—Raeren, eveneens aan België over te dragen.

Doch wat werd aldus de staatkundige toestand van de strook grond, waarop de spoorweg binnen Duitsch gebied was aangelegd? Dergelijke gevallen kwamen wel meer voor binnen en rondom de Belgische grenzen. Zoo bestaat er in het Noord-Westen van Frankrijk een spoorlijn van 15 kilometer lengte tusschen Abeele (Belgische grens) en Hazebrouck (Frankrijk): zij werd in 1870 gebouwd door de in dien tijd bestaande West-Vlaamsche Spoorwegmaatschappij, ging daarna over tot den Belgischen Staat en wordt nu geëxploiteerd door de N.M.B.S.; staatkundig ligt de lijn echter op Fransch grondgebied. Op dezelfde wijze loopt er door het Belgische „eilandje” Baarle-Hertog een spoorweg die, in 1867 door den Grand Central Belge geopend, thans geheel Nederlandsch eigendom is, doch onderworpen aan de Belgische souvereiniteit. Aldus is het ook gesteld met de lijnen

Quévy—Bergen, Erquelines—Charleroi en Givet—Namen—Luik, echt Fransche lijnen ondanks het Belgisch etiket van de maatschappij Nord-Belge, doch aangelegd op zuiver Belgisch gebied.

Deze oplossing werd niet gekozen aan de nieuwe Belgisch-Duitsche grens: er werd namelijk bepaald, dat de Belgische spoorweg geheel over Belgisch gebied moest loopen, en daarom werden de kadastrale perceelen, die tot het spoorweggebied behoorden, bij België geannexeerd. Tot deze perceelen worden o.a. gerekend de stationsemplacements met al hun aanhoorigheden, evenals b.v. de terreinen, noodig voor opritten, afwatering van slooten en dergelijke, wat aan de grenslijn in menig geval een zeer grillig verloop geeft (afb. 1).

Op deze wijze werden er een zestal Duitse „eilandjes” op Belgisch grondgebied gevormd (in het Fransch heeten deze „enclaves”), doch deze stukken grond zijn vele malen breeder dan de strook terrein, die ze van Duitschland scheidt; deze laatste is immers niet meer dan juist breed genoeg om de aarden haan van de spoorlijn, met eventuele ophoogingen of taluds van insnijdingen, te dragen: doorgaans bedraagt deze breedte ongeveer 20 m. Dit terrein is uit den aard der zaak heelemaal onbewoond, behalve door stationschefs en eenige andere spoorwegbeambten.

De tekst van den atlas beschrijft dezen toestand als volgt onder den titel „bijzondere beschikkingen”:

„1°. Tusschen de twee punten waar de spoorweg Aken—Ulflingen de rivier Our kruist in de nabijheid van het „gehucht Hemmeres, wordt in het Belgisch grondgebied „opgenomen een strook, omvattende de kadastrale perceelen, „die eigendom zijn van den spoorweg, naar het Westen toe „verbreed door een strook grond, waarvan de „omgrenzing” „nauwkeurig op de kaart is bepaald.

„2°. Tusschen twee punten, respectievelijk gelegen bij „het station Kalterherberg en ten Noorden van Petergrens- „feld, waar de spoorweg de hooger beschreven grenslijn „snijdt, wordt in het Belgisch grondgebied opgenomen de „geheele strook, omvattende de kadastrale perceelen van het „terrein van den spoorweg, waarvan de omgrenzing nauw- „keurig op de kaart is bepaald.”

Een deel van het sub 2°. bedoelde baanvak is op afb. 2 voorgesteld. Doch op hetzelfde kaartje zien we, in een uitsprong van het Belgisch grondgebied, drie straatwegen, die de Duitse gemeenten Rötgen, Lammersdorf en Konzen met elkaar verbinden en te Fringshaus (België) samenloopen.

Over deze wegen zegt de tekst van den atlas:

„De kadastrale perceelen, die behooren tot deze drie „wegen, worden opgenomen in het Duitsch grondgebied, „van af de Westelijke grens van het spoorwegterrein aan den „overweg van de baan Konzen—Fringshaus, ten Noorden „van het station Konzen, tot aan de punten waar de twee „banen Fringshaus—Lammersdorf en Fringshaus—Rötgen „de Duitse gedeelten der twee gemeenten Lammersdorf „en Rötgen bereiken.”

Afb. 3 vertoont op groote schaal het knooppunt der drie wegen te Fringshaus. Het wegennet verwezenlijkt hier dus een toestand, die het omgekeerde is van dien, welke door de spoorbanen wordt geschapen, en dus eenigszins als compensatie beschouwd kan worden.

Hoe zonderling dit alles ook moge schijnen, in de praktijk heeft het nooit aanleiding tot moeilijkheden gegeven, wellicht wegens de zuiver technische basis van het grensverloop. De eenige onregelmatigheid, die ons ooit ter oore kwam, bestond in een deviezenknoeierij door verzending van fictieve goederen tusschen naburige stations, waarvan het eene volop in België, het andere op de grens gelegen was; doch daaraan werd spoedig paal en perk gesteld.