

BAARLE-HERTOG – BAARLE-NASSAU

• Roland Marganne

EEN INTERNATIONAAL STATION DAT IN VERGETELHEID
IS GERAAKT
EEN BELGISCH DORP, ENCLAVE IN NEDERLAND



VERZAMELING P. PASTELS

▲ Grensstation Baarle-Nassau

De lezers van Asterix zullen het zich zeker herinneren: ten tijde van de Romeinen was er een onneembaar Gallisch dorp, een soort woeste en onafhankelijke enclave vlak in het midden van een gebied dat onderworpen was aan de "Pax Romana". Weet u dat deze plezierige stripfictie, die generaties van kinderen én volwassenen in vervoering heeft gebracht, bij ons een grond van waarheid bevat? Ook België heeft immers een "ingesloten" dorp. Hoewel geen onbuigzame Belgen, toch leven de inwoners van de Belgische gemeente Baarle-Hertog, ten noorden van Turnhout, in de provincie Antwerpen, op een soort internationale "puzzel". Het dorp Baarle is in feite verdeeld in twee gemeenten: de Belgische, Baarle-Hertog, en de Nederlandse, Baarle-Nassau, beide intiem met elkaar verweven in ongeveer dertig enclaven. Dit huwelijk is zo sterk dat in Baarle de politieke grens door wijken, straten... en zelfs door huizen loopt.

EEN STUKJE GESCHIEDENIS

Deze verbijsterende toestand is een eeuwenoud overblijfsel van de versnippering van de grondgebieden, die typisch was voor het feodale tijdperk. In Baarle werden de gronden in 1198 verdeeld – zonder maar enig oog te hebben voor homogeniteit – tussen de Hertog van Brabant (vandaar de naam Baarle-Hertog) en zijn vazal, de heer van Breda (waarvan een van de afstammelingen niemand minder was dan Willem van Nassau, beter bekend onder de naam "Willem de Zwijger"). De wisselvallige gebeurtenissen van de tijd hebben ertoe geleid dat het Hertogdom Brabant en de Heerlijkheid van Breda vervolgens definitief werden gescheiden en onder verschillende gezag werden geplaatst. Geen enkel internationaal verdrag heeft iets kunnen veranderen aan deze toestand. De verdeling, die werd bepaald bij het Verdrag van Münster in 1648, overleefde de tendens naar een concentratie van de moderne staten in de 19e eeuw en de herstructurering van Europa na het *Congres van Wenen* in 1815. Bij de afscheiding van Nederland en België na de Revolutie van 1830 kwa-

men de twee partijen evenmin tot een akkoord over een rationeel grenstracé in Baarle. Het *Grensverdrag* van 8 augustus 1843 liet deze historische toestand voortbestaan, om de plaatselijke bevolking niet van de ene Staat bij de andere onder te brengen: de Belgische inwoners van Baarle-Hertog waren hier voorstander van te meer daar ze ook een actieve rol hadden gespeeld in de gebeurtenissen van 1830 en de eerste stappen naar de onafhankelijkheid van België gesteund hadden. Bij het begin van de 21e eeuw en ondanks een tiental pogingen om het probleem te regelen, bestaat de Belgische gemeente Baarle-Hertog, die ongeveer tweeduizend inwoners telt, uiteindelijk uit vijftientig delen, waarvan eenentwintig enclaves op het Nederlands grondgebied van Baarle-Nassau (5800 inwoners), en de vier andere aan de Belgische kant van de grens, maar wel van elkaar gescheiden. Kortom, de Belgische en Nederlandse inwoners van Baarle hebben al lange tijd geleerd samen te leven. Er zijn in Baarle twee gemeentehuizen en twee katholieke kerken. De Nederlandse kerk, met vierkante toren, is gewijd aan O.L.V. van Voortdurende Bijstand, de Belgische, met uivormige torenkoepel, aan Sint-Remigius. Er zijn eveneens twee lagere scholen, twee openbare bibliotheken enz. De grens is gemarkeerd op de grond. Het is niet zeldzaam dat ze gedeeltelijk door een woning loopt. In dit geval bepaalt de deur van de hoofdingang de nationaliteit, zoals overigens wordt aangewezen door het vlagje op de huisnummerplaat. Deze grensoverschrijdende woningen waren overigens een kolfje naar de hand van deviezen- en goederenfraudeurs... en openbare gezagsdragers. Wie is niet vertrouwd met de bijzondere situatie van het café 't Hoekske' in Baarle, waar de grens door de gelagzaal loopt en waar men nu en dan twee notarissen, een Belg en een Nederlander, ziet plaatsnemen

Kortom, de excentrieke toestanden zijn legio... een zegen voor gespecialiseerde juristen.

BAARLE EN DE SPOORWEG

Maar laten we het even hebben over de spoorweg, want ook de inwoners van Baarle wilden in de 19e eeuw over een spoorweg beschikken, net als elk ander Belgisch of Nederlands dorp dat zich verder wilde ontwikkelen in een tijdperk dat er geen individueel vervoer was.

Vanaf 1850 werden plannen gemaakt voor een spoorweglijn tussen Turnhout en Tilburg om de Waalse steenkoolbekkens van die tijd te verbinden met het zuiden van Nederland. De gelegenheid bood zich uiteindelijk in 1864, toen een privé-maatschappij, de "*Chemin de fer du Nord de la Belgique*", de concessie kreeg voor een spoorweglijn Turnhout – Tilburg. Dit project werd snel opgenomen in de "*Grand Central Belge*", een ruim spoorweggeheel dat werd opgericht in 1864 en uiteindelijk beschikte over een echte internationale lijn die de Hollandse spoorwegen en de havens van Rotterdam en Antwerpen verbond met de spoorwegen van het oosten van Frankrijk, via Leuven, Charleroi, Givet of Treignes – Vireux-Molhain.

HET BELS LIJNTJE

Het is in dit kader dat het lijnvak Turnhout – Baarle – Tilburg, met een lengte van 31 kilometer waarvan 8 in België, op 1 oktober 1867 voor het verkeer werd opengesteld. In het begin hadden de drie dagelijkse reizigerstreinen maar weinig volk aan boord. Het tweelingdorp Baarle-Hertog / Baarle-Nassau werd bediend door het station van Weelde-Merksplas, gelegen in België juist vóór de eerste doortocht van het spoor op Nederlands grondgebied, en door het sta-

Het dorp Baarle is in feite verdeeld in twee gemeenten: de Belgische, Baarle-Hertog, en de Nederlandse, Baarle-Nassau.

om een akte te verlijden, elk aan een kant van een tafel langs de grens. Zo kunnen ze samen handelen, elk op zijn eigen grondgebied, zoals de wet het oplegt.

Gelukkig hebben de huidige goede verstandhouding tussen België en Nederland en de Europese integratie heel wat problemen opgelost in Baarle, maar de plaatselijke handel blijft bloeien: elke winkel, al naargelang het land waar hij zich bevindt, commercialiseert zijn goedkoopste artikelen dankzij het verschil van de BTW-tarieven. Het is zelfs zo dat sommige minisupermarkten zelfs twee ingangen hebben, de ene in Nederland, de andere in België, om de toestand zoveel mogelijk in het belang van hun klanten om te buigen. Ook de banksector profiteert van de verschillen inzake wetgeving...

tion van Baarle-Nassau, dat in Nederland lag. De twee gebouwen die de *Grand Central Belge* er had laten oprichten waren tweelinggebouwen. Wat de goederen betreft, vervoerde onze lijn vanaf het begin de steenkool van de Borinage naar de textielfabrieken in Tilburg. Maar de spoorweg ging al vlug beseffen dat onze lijn een schakel vormde van de kortste reisweg tussen Brussel en Amsterdam, korter dan de andere lijn via Essen en Roosendaal. Zo werden vanaf 1870 dagelijkse rechtstreekse reizigerstreinen Brussel – Utrecht ingelegd via Turnhout, Baarle en Tilburg.

De lijn Turnhout – Baarle – Tilburg ontsnapte niet aan het overnameproces van de spoorlijnen door de nationale Staten, die destijds bezorgd waren om hun onafhankelijkheid. Op ...

... 1 juli 1898 werd het Belgische traject overgenomen door de Belgische Staatsspoorwegen en het Nederlandse door zijn Bataafse tegenhanger, de *Maatschappij tot Exploitatie* van de Staatsspoorwegen. De twee maatschappijen gingen akkoord om een omvangrijk verkeer te plannen op de lijn Turnhout – Tilburg en zo de internationale lijn via Essen en Roosendaal, die als verzadigd werd beschouwd, te ontlasten. Men had overigens berekend dat een spoorverbinding Antwerpen – Amsterdam via Turnhout, Tilburg, 's Hertogenbosch en Utrecht korter zou zijn dan de reisweg via Roosendaal. Men besloot dus nieuwe grensinstallaties op te richten tussen Turnhout en Tilburg, met behoud van het lijnvak op enkelspoor.

WEELDE-STAAT – BAARLE-NASSAU GRENS

Conform de akkoorden van 1898 werd overeengekomen dat de installaties van het Belgisch grensstation Weelde-Merksplas en van zijn Nederlandse tegenhanger Baarle-Nassau niet meer waren afgestemd op het verwachte verkeersvolume. De Hollanders belastten zich met de oprichting van een nieuw grensstation in het uiterste zuiden van het grondgebied van de gemeente Baarle-Nassau, ver van de residentiewijken en op een plaats waar de spoorweglijn, die noodzakelijkerwijs door de enclaves liep, voor de eerste keer de Belgisch-Nederlandse grens overstak. Een enorme site van 40,17 ha in Nederland, 23 in België, tot dan toe een woestijn, werd aangewezen.

Het stationsgebouw "Baarle-Nassau grens", dat werd gebouwd volgens de plannen van de Nederlandse ingenieur G.W. van Heukelom, zou een origineel monument worden.

Het imposante gebouw, dat op 1 oktober 1906 werd geopend en zich situeert op enkele honderden meter ten noorden van de vroegere Belgische installaties van Weelde-Merksplas, had indrukwekkende afmetingen: 167 m lang, anderhalf niveau, met kantoorruimte, wachtzalen, buffet, lokettenzaal ... gesplitst, aangezien men zijn biljet in franken of in guldens kon kopen, en vooral reusachtige inrichtingen voor de douane met visitatiezaal, quarantainezone, 350 meter overdekte perrons en douaneopslagplaatsen over een lengte van 150 meter. In het station werd het grenstracé op de grond gemarkeerd door gekleurde tegels op de perrons en in de sporen. Inzake spoorweginstallaties had men een sporenbundel van 22 km voorzien, met een honderdtal wissels en drie seinhuizen. Aan de Nederlandse kant was er zelfs een ronde locomotiefloods met draaischijf.

De grensovergangsprocedure voor de reizigers had iets pittoresks. Een trein uit België moest stoppen aan de Belgische zone van het perron. De reizigers moesten uitstappen en in de visitatiezaal van de douane hun bagage tonen. Ze staken dus te voet de grens over, terwijl de douane de trein... die leeg was, doorzocht. Vervolgens reed de trein de Nederlandse zone binnen, om de "ingeklaarde" reizigers te laten opstappen.

Het gemeenschappelijk Belgisch-Nederlands station had nog andere rariteiten in petto. Zo was het wettelijk uur in België niet hetzelfde als in Nederland. Het uurverschil bedroeg soms een kwartier tot dertig minuten. Het was dus niet zeldzaam dat een trein in het Belgische station van Weelde-Staat aankwam en... een half uur vroeger opnieuw vertrok uit het Nederlandse station Baarle-Nassau-grens, nadat de douane-

Eén van de rariteiten van het Belgisch-Nederlands station was dat het wettelijk uur in België verschilde van dat in Nederland. Het uurverschil bedroeg soms een kwartier tot dertig minuten.

Het werd gebouwd in de vorm van een eiland, met aan weerszijden perronsporen ... en pal op de grens. Zo beschikten de twee perrons, beschermd door een markies, over een Belgische en Nederlandse zone, elk op hun nationaal grondgebied. Het station had twee benamingen, één per nationaliteit: het Belgisch gedeelte kreeg de naam "Weelde-Staat" - door de plaatselijke bevolking als snel veranderd in "Weelde-Statie" - terwijl het Nederlands gedeelte "Baarle-Nassau-grens" werd genoemd.

formaliteiten waren vervuld. Elk "half station" beschikte dus over "zijn" nationale klokken, met de misverstanden die men kan raden... Wat het spoorwegpersoneel betreft... waren er twee stationschefs, een Belg en een Nederlander en bedienden van de twee administraties, met verschillende reglementen... En iedereen moest overeenkomen...

Tot de Eerste Wereldoorlog waren er rechtstreekse treinen Turnhout – Tilburg. Maar vanaf 1 oktober 1906 moesten de



VERZAMELING P. PASTELS

▲ Stationsstraat Baarle-Nassau



VERZAMELING P. PASTELS

▲ Station Baarle-Nassau

treinen in Baarle-Nassau-grens van locomotief veranderen: een locomotief van de Belgische Staat op het Belgische traject, een Nederlandse locomotief voor het verdere traject. In 1912 was de invoering van drie paar rechtstreekse treinen Brussel – Amsterdam via Turnhout en Tilburg, met halte in Baarle-Nassau-grens, het bewijs van de relevantie van de internationale overeenkomst van 1898. De totale reistijd bedroeg vier uur, tegen vier en een half uur voor de reisweg via Roosendaal.

Ons gemeenschappelijk station Weelde-Staat – Baarle-Nassau-grens, te midden van de heide, lokte van zijn kant snel nieuwe activiteiten. In de onmiddellijke nabijheid werden woonhuizen voor spoorweg- en douanepersoneel gebouwd, handelszaken, een school en zelfs een kerk. In feite en zoals vaak het geval is, lag de spoorweg aan de basis van het ontstaan van een nieuw gehucht.

De Eerste Wereldoorlog betekende een einde – dat definitief zou worden – voor de expansie van de spoorweginstallaties in Baarle. Gezien zijn beleid van strikte neutraliteit, nam Nederland niet deel aan het conflict. Alle reizigers- en goederenverkeer viel dus stil in Baarle-Nassau-grens. De Duitsers, die ongeveer heel België bezetten, plaatsten bovendien een afsluiting van geëlektrificeerde prikkeldraad te midden van de stationssite, om elke beweging van burgers tus-

sen het bezette België en de Belgische enclaves van Baarle-Hertog te verhinderen. De enclaves waren in feite ontsnapt aan de Pruisische bezetting, die juridisch onmogelijk werd gemaakt, want de vijandelijke legers zouden dan verplicht geweest zijn over te steken via het neutrale grondgebied van Nederland. De burgers van Baarle-Hertog werden aldus "onbuigzame Belgen", die bij elke gelegenheid de nationale vlag hesen om de Pruisen te tarten. De Belgische burgemeester, die in de enclaves verbleef, liet één van de eerste radiozender/ontvangers installeren om zo de Duitsers te bespioneren. Het is zo dat die radio de communicaties van de Duitse staf met zijn onderzeeërs en zeppelins sterk hinderde. De stationsgebouwen van Weelde / Baarle-Nassau dienden als inkwartiering voor het Nederlandse leger en als centrum voor Belgische vluchtelingen.

Tot na de Eerste Wereldoorlog werden de plannen van 1898 om internationaal verkeer via "Baarle-Nassau-grens" te leiden, niet meer geconcretiseerd. Een ernstige economische crisis ingevolge de oorlog verminderde de uitwisselingen, en de lijn via Essen en Roosendaal was voldoende om het overblijvende goederenverkeer te verwerken. Verder waren de politieke betrekkingen tussen België en Nederland erg afgekoeld. België, dat bij de overwinnaars was, had immers de annexatie geëist van Zeeland en Nederlands-Limburg tijdens de voorbereidende werkzaamheden op het verdrag van Versailles, en voerde hiervoor zijn statuut aan van strijdende natie, tegenover Nederland, dat neutraal was gebleven. Het is zo dat er in 1930 opnieuw rechtstreekse treinen waren tussen Eindhoven en Brussel via Baarle... maar de proef was maar van korte duur in deze onzekere tijden.

Kortom, de spoorwegverbinding Turnhout – Tilburg verkommerde zodanig dat alle reizigersverkeer zowel aan de Belgische als aan de Nederlandse kant vanaf 7 oktober 1934 werd geschrapt en werd vervangen door één van de eerste vervangingsautobusdiensten in België.

Enkele speciale bedevaarttreinen bleven evenwel rijden op de lijn via Baarle-Nassau-grens, meer bepaald treinen vanuit Tilburg naar het Limburgse mariale bedevaartsoord van Scherpenheuvel (Montaigu). Er waren ook nu en dan treinen met Nederlandse voetbalsupporters die hun nationale ploeg kwamen steunen in het stadion van Deurne, tijdens de vermaarde wedstrijden België – Holland. Een koninklijke trein reed zelfs Weelde / Baarle-Nassau voorbij met koningen Wilhelmina en haar dochter, prinses Juliana, tijdens een officiële reis in België in mei 1935. Bij de bevrijding reden treinen met Belgische krijgsgevangenen die terugkeerden van de Duitse krijgsgevangenenkampen op de lijn, maar ook treinen met overlevenden uit de concentratiekampen. Het Nederlandse gedeelte van de lijn werd gebruikt door de ...

- onderhoudswerkplaats voor locomotieven van Tilburg voor lijnproeven.

Maar het regelmatige goederenverkeer op de lijn ging achteruit en beperkte zich tot de plaatselijke bevoorrading: kolen en meststoffen (guano...) kwamen uit België, tulpen, melkproducten en zelfs jenever van 't vat kwamen uit Nederland. Zo werden de spoorweginstallaties aan de grens ook geleidelijk afgebouwd.

De meeste gebouwen van dit opvallende grensstation verdwenen rond 1959. Een sluw kereltje gaf de andere gebouwen... een heel andere bestemming. Hij kende erg goed het tracé van de enclaves en voerde er op Nederlands grondgebied gokspelen in – meer bepaald roulette – die door de Nederlandse wetgeving waren toegelaten, maar in België verboden. Het initiatief leidde uiteraard tot eindeloze polemieken tussen Belgische en Nederlandse douaniers en juristen.

Op 1 juni 1973 reed de laatste commerciële trein tussen Tilburg en Turnhout. Het was een trein met Hollandse bedevaarders naar Lourdes. De lijn werd vervolgens buiten dienst verklaard voor de behoeften van de NMBS en van de Nederlandse Spoorwegen.

HET BELS LIJNTJE IN 2004, FIETSPAD DOORHEEN DE ENCLAVES...

In 1974 werd een maatschappij van toeristische treinen opgericht die stoomtreinen liet rijden tussen Tilburg-West en het domein van Schaluinen, nabij Baarle-Nassau-grens. De toeristen stapten uit in Schaluinen; de trein reed leeg naar Baarle-Nassau-grens om de locomotief opnieuw aan de kop te plaatsen. De organisatoren in die tijd hebben altijd – tevergeefs – gehoopt van de NMBS een toelating te krijgen om de toeristische trein uit te breiden tot Turnhout. Tien jaar later sloot de toeristische lijn.

Zowel aan de Belgische als aan de Nederlandse kant werd de ontmantelde spoorbedding omgevormd in een recreatief fietspad, dat de oude bijnaam heeft behouden van de lijn "Het Bels Lijntje".

Bij het berijden ervan kan iedereen de spoorwegresten van het verleden ontdekken, en meer bepaald het vroegere stationsgebouw Weelde-Merksplas, dat nu gerestaureerd en privé-eigendom is, of de site van het internationale station, dat nu is omgevormd tot een natuureservaat... waarbij herhaaldelijk de Belgisch-Nederlandse grens wordt overgestoken... zwervend tussen de onbuigzame enclaves die de geschiedenis ons al honderden jaren heeft nagelaten.



VERZAMELING P. PASTELS



VERZAMELING P. PASTELS

▲▲ Ketelexplosie Belgische locomotief type 9 te Baarle-Nassau (1932)

DE INTERNATIONALE ENCLAVES IN EUROPA

Volgens het internationaal recht is een grondgebied ingesloten als het volledig omringd is door dat van een andere Staat, zonder enige rechtstreekse toegang. We merken evenwel op dat een grondgebied dat toegang heeft tot de internationale wateren, zoals het prinsdom Monaco, strikt genomen geen enclave is, omdat men er toegang heeft zonder de soevereiniteit van een andere staat aan te tasten. In Europa zijn er behalve Baarle-Hertog nog drie andere enclaves, erfenissen van het ancien régime: Livija, een Spaanse enclave op Frans grondgebied, aan de noordzijde van de Pyreneeën, Campione d'Italia, een Italiaanse gemeente op de oostelijke oever van het meer van Lugano, en volledig ingesloten in Zwitserland, aangezien het water van het meer juridisch als interne en niet als internationale wateren wordt beschouwd, en Büsingen, een Duitse enclave die ressorteert onder de deelstaat Baden-Württemberg, op Zwitsers grondgebied. Maar de Belgische gemeente Baarle-Hertog is de enige enclave die is samengesteld uit vijftientwintig delen, uniek ter wereld! ■