

4-ROETGEN

Roetgen in het Vennvorland – "De toegangspoort tot de Eifel"

Uitgestrekte graslanden onderbroken door zacht hellende heuvels geven het zogenaamde Vennvorland een zacht karakter. Veehouderij en zuivelproductie kunnen hier terugblikken op een lange traditie. De daarop volgende klim naar de Hoge Venen heeft daarentegen een heel andere karakter. Dit natuurgebied, ook "Vennabdachung" genoemd, ziet er schraal uit. Voor landbouw is het nauwelijks geschikt, maar het trekt wandelaars aan door het contrast met de liefelijkheid van het Vennvorland rond Roetgen. In het wandelstation bevindt zich een infopunt van het nationaal park. Het Vennvorland is gelegen op de overgang tussen de Nederrijnse Bocht en de Eifel, een van de kenmerkende middelgebergten van Duitsland. In het zuiden wordt het gebied afgebakend door de Moezel, in het oosten door de Rijn en in het noorden door de lijn Aken–Düren–Bonn. De grens aan westelijke zijde is minder duidelijk. Ze bevindt zich daar waar het gebied de grens met België en Luxemburg overschrijdt en stoot op de Ardennen en de Ösling. De Eifel strekt zich uit over twee Duitse deelstaten: Rijnland-Palts en Noordrijn-Westfalen. Roetgen als "toegangspoort tot de Eifel" mag echter niet begrepen worden in de zin van "toegangspoort tot het Nationaal Park Eifel". Toegangspoorten tot dit park in de buurt van de Vennbahn zijn te vinden in Simmerath-Rurberg en Monschau-Höfen.

Met de Vennbahn het Duitse middelgebergte beleven

De Eifel en ook de Ardennen zijn verheffingen van het Duitse middelgebergte, dat ten zuiden van de Noord-Duitse laagvlakte geleidelijk aan de kop opsteekt. De topografie van dit overgangsgebied kan men op verschillende manieren beleven, met twee symbolische tegenstellingen. De eerste mogelijkheid is de "Himmelsleiter" (ladder naar de hemel), een steile weg die gemotoriseerde verkeersdeelnemers over een indrukwekkend traject in een rechte lijn door het Vennvorland leidt, richting Roetgen. De andere mogelijkheid is de Vennbahn, die na het verlaten van het keteldal rond Europastad Aken, zich een weg baant door het Vennvorland in wijde bochten met zachte hellingen. De Himmelsleiter lokt met hellingsgraden die kunnen oplopen tot tien procent en heeft op bepaalde stukken drie baanvakken zodat er ook sneller gereden kan worden, terwijl de Vennbahn resoluut kiest voor zachte beklimmingen. Pas tijdens de klim van Roetgen naar Lammersdorf bereikt het traject zijn maximale hellingsgraad van 1,7 procent. Tegenwoordig zijn aan de routes verschillende opvattingen over mobiliteit verbonden: enerzijds het genieten van landschappen op fietsroutes die zo goed mogelijk aangepast zijn aan de kenmerken van het landschap en de natuur, anderzijds het doelgericht doorkruisen van het gebied, op zo rechtlijnig mogelijke wegen, waarbij de landschappen vaak slechts als een voorbijtrekkend decor worden waargenomen. Het doelgericht verbinden van steden en markten heeft al meer dan 200 jaar geleden een aanvang genomen.

De Himmelsleiter na 200 jaar "afgevlakt"

Tussen 1809 en 1818 werd tussen Aken en Trier een provinciale weg aangelegd. De werken werden aangevat in Napoleontische tijden en voltooid onder Pruisisch bewind. Het moet Napoleon zelf geweest zijn die in 1804 het bevel gaf tot de aanleg van het traject van Aken via Monschau naar Metz. Naar verluidt hadden Monschause lakenfabrikanten een verzoek daartoe aan de keizer gericht, die vanaf 1806 zeven jaar beschermheer van de Rijnbond was. Aan het wegenbouwproject lagen economische, maar vooral ook militaire overwegingen ten gronde. Het was er vooral om te doen snel grote troepenbewegingen te kunnen uitvoeren. Om dat mogelijk te maken werden er nieuwe eisen gesteld aan de wegenbouw en de routing en ook aan de organisatie van het verkeer. Uit die overweging voerde de keizer en veldheer ook het verplicht rechts rijden op alle wegen in zijn rijk in. De uitbreiding en verbetering van het vervoersnet behoorden tot zijn prioriteiten. Tussen 1800 en 1815 werd de reistijd op de wegen van het keizerrijk gehalveerd. De planning van de Himmelsleiter stoelde grotendeels op deze doelstellingen. De Himmelsleiter en de Vennbahn kruisen één keer, maar dat gebeurt ondergronds. Eerst werd er gediscussieerd over een brug, maar tenslotte werd er een tunnel aangelegd niet ver van de "springschans" op de Himmelsleiter. Daartoe werd de weg over de tunnel iets verhoogd. Het verticale verloop van de Himmelsleiter is nu afgevlakt, misschien wel tot

vreugde van de snelheidsrijders. Zachte weggebruikers, zoals fietsers, zijn dan weer blij dat ze de hogesnelheidsweg veilig ondergronds kunnen kruisen.

Zachtjes de Eifelhoogten beklimmen - vroeger met de trein, nu met de fiets

Na Roetgen stijgt de Vennbahn verder naar de hoogten van de Eifel. Daar staat fietsers de zwaarste beklimming van de hele Vennbahn te wachten. De hellingsgraad van 1,7 % is echter maar een peulenschil in vergelijking met de Himmelsleiter. Deze zachte hellingen zijn te danken aan de spoorweg. Voor het spoorwegtijdperk liepen verkeerswegen en handelsstraten over bergruggen en door dalen. De spoorweg werkte deze hoogteverschillen weg door de bouw van tunnels en bruggen. Daarom werd ook altijd in de eerste plaats gezocht naar oplossingen met zachte hellingen. Deze planningsfilosofie vergemakkelijkt vroeger de aanleg van de spoorlijnen, later de aanleg van de fietspaden en ten slotte het fietsen zelf. De fietsroutenetwerken links en rechts van de Vennbahn, een van de langste fietsroutes op oude spoorbeddingen in Europa, bouwen nu voort op de kwaliteit van de planning van het spoorwegennet in vroegere tijden.

Fietsen op oude spoorbeddingen, niet alleen in de Eifel...

Naast de fietspaden langs rivieren tellen de fietspaden op buiten gebruik gestelde spoortracés tot de troeven van de fietsroutes in de Eifel. Daartoe behoren onder andere de 58 kilometer lange fietsroute Maare-Mosel en ook de fietsroute Eifel-Ardennen, die de Vennbahn vanaf Sankt Vith verbindt met Adenau aan de Nürburgring. Tot Gerolstein wordt het tracé van de voormalige Westeifelbahn gevolgd. In plaats van gewone wegen met autoverkeer te voorzien van dure, maar doorgaans onaantrekkelijke fietspaden, werden parallel met deze wegen lopende oude spoortracés omgebouwd tot vlakke, autovrije fietswegen, met hier en daar een hellingsgraad van 2,5 procent. Dit netwerk op oude spoorbeddingen wordt door "spoorfiets"expert dr. Achim Bartoschek geapprecieerd en hij ziet nog potentieel: "Gezien de dichtheid en de kwaliteit van de fietsroutes op oude spoorbeddingen die momenteel al bestaan in de Eifel, ligt het voor de hand dat deze verbonden worden tot één groot netwerk met de routes die tot stand komen op Luxemburgse en Oost-Belgische spoortracés."

... maar ook op de RAVeL-routes in Oost-België

In het Waalse Gewest verbindt het RAVeL-routenetwerk (Réseau Autonome de Voies Lentes: autonoom netwerk voor langzaam verkeer) sinds 1995 fietspaden op oude spoorbeddingen en fietspaden langs waterwegen tot een netwerk van "groene wegen". Als het eenmaal voltooid is, moet dit netwerk zo'n 2000 km fietswegen omvatten. Ook in het Vlaamse Gewest worden fietswegen gecreëerd op voormalige spoortracés. De RAVeL-wegen vormen de infrastructuur voor wie wil onthaasten en wil fietsen, paardrijden, wandelen of nordic walken. Afhankelijk van de staat van de weg is ook in-lineskaten mogelijk. De RAVeL-routes zijn grotendeels nog in handen van de Belgische spoorwegen. De aanleg van de wegen wordt begeleid door de vereniging Chemins du Rail. De Vennbahn wordt in de RAVeL-nomenclatuur aangeduid als route L48 tussen Schmidthof/Raeren en Kalterherberg/Leykaul.

De Vennbahnroute, deels een boeiend kat-en-muisspel

Tussen Schmidthof/Raeren en Kalterherberg/Leykaul vormt de Vennbahn de Belgische grens. Vijf keer snijdt het traject een stukje van Duitsland af, zodat er vijf Duitse exclaves gevormd worden (meer informatie hierover vindt u bij de bespreking van Kalterherberg/Ruitzhof). De eerste Duitse enclave bevindt zich in Roetgen aan het voormalige stationterrein. In totaal wordt op het 35 kilometer lange traject elf keer gewisseld tussen Duits en Belgisch territorium. Tussen Raeren en Roetgen bevindt Duitsland zich aan weerszijden van de Vennbahn vanaf Perschei (kilometer 23,73). 50 meter verder aan het station van Roetgen ligt links Duitsland en rechts België. 80 meter verder, bij kilometer 27,86, is het weer Duitsland aan beide zijden. Voor Gilbert Perrin, de voorzitter van de vzw Chemins du Rail, is dit een van de gekste grenzen in Europa. Hij vergelijkt het met een boeiend kat-en-muisspel.

Roetgen in de Tweede Wereldoorlog - nieuwe toespitsing van het oorlogsgebeuren na de bevrijding

Roetgen heeft historisch gezien nog een andere "poortfunctie" vervuld. Hier staken de geallieerden in de Tweede Wereldoorlog voor het eerst de grens over naar Duitsland. Ruim drie maanden na de landing op Normandië zetten op 12 september 1944 de eerste Amerikaanse soldaten voet op Duitse bodem in Roetgen, komend van Raeren. Een van deze Amerikaanse soldaten was Ernest Hemingway, tien jaar later winnaar van de Nobelprijs voor literatuur en toen al een bekend Amerikaans schrijver. Nadat de Amerikaanse eenheden de Siegfriedlinie of "Westwall" doorbroken hadden, werden Monschau, de dorpen van de Eifel en de voorsteden van Aken bezet. In de daaropvolgende maanden zou de strijd dramatisch op de spits gedreven worden met de slag in Hürtgenwald en het Ardennenoffensief. Aan de defensieve veldslagen op het dunbevolkte hoogplateau tussen Roetgen en de Roer lagen verscheidene strategische overwegingen ten grondslag. De opmars van de geallieerde strijdkrachten was in de omgeving van Aken voor de Westwall tot een halt gekomen. Dat had tot gevolg dat de Duitse troepen zich konden herorganiseren en ook nieuwe verdedigingsposities konden innemen en versterken. Voor de Duitsers was Hürtgenwald een uitstekende verdedigingspositie. Immers, met de stuwdam hadden ze het Roerdal kunnen laten onderlopen en zo de oprukking van de Amerikaanse troepen aanzienlijk kunnen bemoeilijken. Bovendien moest dit gebied van de Noord-Eifel veilig gesteld worden als opmarsgebied voor het geplande Ardennenoffensief. Ook nu liggen de schattingen van het aantal gewonden en doden nog altijd ver uit elkaar. Het aantal gesneuvelde Duitse soldaten wordt geschat op 12.000 à 15.000. De verliezen aan Amerikaanse zijde tussen september en december 1944 worden geraamd op 32.000. In de Verenigde Staten wordt Hürtgenwald ook symbolisch uitgesproken als "Hurtgenwald" (hurt = verwonden). Ernest Hemingway was voor altijd getekend door de slag. Zijn aanvankelijk oorlogsverheerlijkende houding was verleden tijd. Zijn roman *Over de rivier en onder de bomen* is een afscheid van een verbitterde en moegestreden wereldoorlogsveteraan en een hulde aan het leven en de liefde.

De Westwall vroeger - een prestigieus verdedigingswerk van het Derde Rijk en de ironie van het lot

Naast de verkeerslijnen voor motorrijtuigen en fietsen of vroeger de trein, loopt er nog een andere lijn door het Vennvorland en de Hocheifel: de Siegfriedlinie of "Westwall". Dit is een verdedigingslinie die moest voorkomen dat vijandige troepen Duitsland binnendrongen. De verdedigingslinie met een lengte van 630 kilometer, die bestond uit meer dan 18.000 bunkers, mijngangen en talloze graven en tankversperringen, reikte van Kleef aan de Nederlandse grens tot Grenzach-Wyhlen aan de Zwitserse grens. Rijkskanselier Hitler liet de installatie plannen vanaf 1936 en realiseren tussen 1938 en 1940. De bouw van de Westwall nam aanzienlijke middelen in beslag. In Roetgen zelf getuigen nu nog enkele betonblokken en vernietigde bunkerinstallaties op een terrein aan de provinciale weg L238 van de Westwall. De Vennbahn kruist de Westwall slechts één keer, met name in het gehucht Schmithof tussen Aken en Roetgen. Volgens historicus Wolfgang Schivelbusch moest de Westwall als "prestigeproject" van het Derde Rijk ook de macht en superioriteit van de nationaalsocialistische ideologie belichamen. De ironie van het lot sloeg echter ook hier toe. Kort voor Aken, niet ver van Lichtenbusch, lag een veld plots enkele meter hoger, zodat de betonnen piramidevormige tankversperringen niet meer uit de bodem omhoogstaken! Boeren hadden hier een aarden wal opgeworpen, om met hun landbouwtuigen naar de weiden en velden aan de andere kant van de drakentanden te kunnen rijden. Dat kwam goed uit voor de 3e Amerikaanse tankdivisie die oprukte naar Aken. Ondanks de mijnen konden ze dit bolwerk snel overwinnen. Men zou kunnen zeggen dat dit een late genoegdoening was voor de boeren, die hun erf en grond hadden moeten afstaan voor de bouw van de Westwall.

De Westwall nu – lievelingsstek van vleermuizen, eekhoorntjes en Europese dassen

Intussen heeft de tand des tijds geknaagd aan de drakentanden van de Westwall en heeft de natuur weer de overhand gekregen. De Westwall met zijn bunkers is ondertussen uitgegroeid tot een waardevol ecologisch netwerk. Planten die zeldzaam geworden zijn in de overbemeste agrarische landschappen leven hier door op de droge wallen of zelfs op het naakte beton. De bunkers dienen als

vervanging voor natuurlijke holtes, die vooral door wilde katten, vleermuizen en holenspinnen opgezocht worden. Michael Zobel, natuurgids bij de Belgisch-Duitse kunst- en cultuurvereniging Kunst- und Kultur-Verein Köpfchen, KuKuK, is er steeds opnieuw getuige van hoe dieren zich de Westwall ten nutte maken. Afgeknaagde sparappels op de betonnen drakentanden zijn het bewijs dat eekhoortjes deze oude tankversperringen als eetplaats gebruiken. Vanaf deze hogere positie kunnen ze de omgeving nauwlettend in de gaten houden, om in geval van gevaar tijdig op de vlucht te slaan. Passend bij de geest van het nieuwe Europa heeft ook de Europese das zich gevestigd in de omgeving van de Westwall, nabij de grensovergang Köpfchen. Zijn burcht bevindt zich precies op de grens, zij het enkele meters onder de grond, met in- en uitgangen aan beide zijden van de grens, in België en in Duitsland!