

## Die Eifel-Eisenbahnen

Durch Anklicken der nachstehenden Grafik wird ein interaktiver Plan geladen. Die gelb unterlegten Felder enthalten die entsprechenden Links. Da dieser Übersichtsplan keine topographischen Einzelheiten anzeigen kann, sind darin weiter Links zu Messtischblättern der einzelnen Regionen aufgeführt.



Die in dem interaktiven Plan angezeigten Messtischblätter, meist von 1893 (Herausgabe 1895/96), verzeichnen naturgemäß nicht die später gebauten Eisenbahnstrecken. Messtischblätter, welche in den folgenden Jahrzehnten herausgegeben wurden, zeigen jedoch diese Strecken (bzw. nach deren Aufgabe wieder nicht). Solche Messtischblätter wurden von ausländischen militärgeografischen Diensten gesammelt. Auf diese Sammlungen können dann wiederum andere Kartendienste zurückgreifen, und darüber schließlich Privatpersonen. Den Seiten der Deutschen Fotothek konnte ich leider kaum Scans dieser neueren Messtischblätter entnehmen. Eine gute Alternative scheint mir aber das Angebot der (religiös besonders ausgerichteten) [Brigham Young University](#) aus dem US-Bundesstaat Utah zu sein. Links zu deren Scans habe ich teilweise in meinen interaktiven Plan übernommen, meist aber den jeweiligen Einzeldateien beigelegt.

Schriften zur Geschichte der Eifeleisenbahnen:

[Heimatjahrbuch Vulkaneifel, 1973: Gerhard Zimmer, Die Entstehungsgeschichte der Eisenbahnstrecken in der Eifel](#)

[Geschichtlicher Arbeitskreis Bitburger Land: Eisenbahnland Eifel](#)

[zvs.be \(Zwischen Venn und Schneifel\): Gerhard Zimmer, Die Entstehungsgeschichte der Eisenbahnstrecken in der Eifel](#)

<http://www.wisoveg.de/euskirchen/eifelverkehrswesen.html>

Die Geschichte der Eisenbahnen in der Eifel hat auch dunkle Seiten.

Schon früh hatten Militärs die strategische Bedeutung von Eisenbahnen erkannt, was sich schließlich in den jeweiligen Landesverfassungen niederschlug. So enthält die Verfassung des neuen Deutschen Reiches vom 16. April 1871, welche wesentlich der Verfassung des Norddeutschen Bundes von 1866 entsprach, die Artikel:

*Art. 41 Eisenbahnen, welche im Interesse der Vertheidigung Deutschlands oder im Interesse des gemeinsamen Verkehrs für nothwendig erachtet werden, können kraft eines Reichsgesetzes auch gegen den Widerspruch der Bundesglieder, deren Gebiet die Eisenbahnen durchschneiden, unbeschadet der Landeshoheitsrechte, für Rechnung des Reichs angelegt oder an Privatunternehmer zur Ausführung konzessionirt und mit dem Expropriationsrechte ausgestattet werden.*

*Jede bestehende Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, sich den Anschluß neu angelegter Eisenbahnen auf Kosten der letzteren gefallen zu lassen.*

*Die gesetzlichen Bestimmungen, welche bestehenden Eisenbahn-Unternehmungen ein Widerspruchsrecht gegen die Anlegung von Parallel- oder Konkurrenzbahnen einräumen, werden, unbeschadet bereits erworbener Rechte, für das ganze Reich hierdurch aufgehoben. Ein solches Widerspruchsrecht kann auch in den künftig zu ertheilenden Konzessionen nicht weiter verliehen werden.*

*Art. 47. Den Anforderungen der Behörden des Reichs in Betreff der Benutzung der Eisenbahnen zum Zwecke der Vertheidigung Deutschlands haben sämtliche Eisenbahnverwaltungen unweigerlich Folge zu leisten. Insbesondere ist das Militair und alles Kriegsmaterial zu gleichen ermäßigten Sätzen zu befördern.*

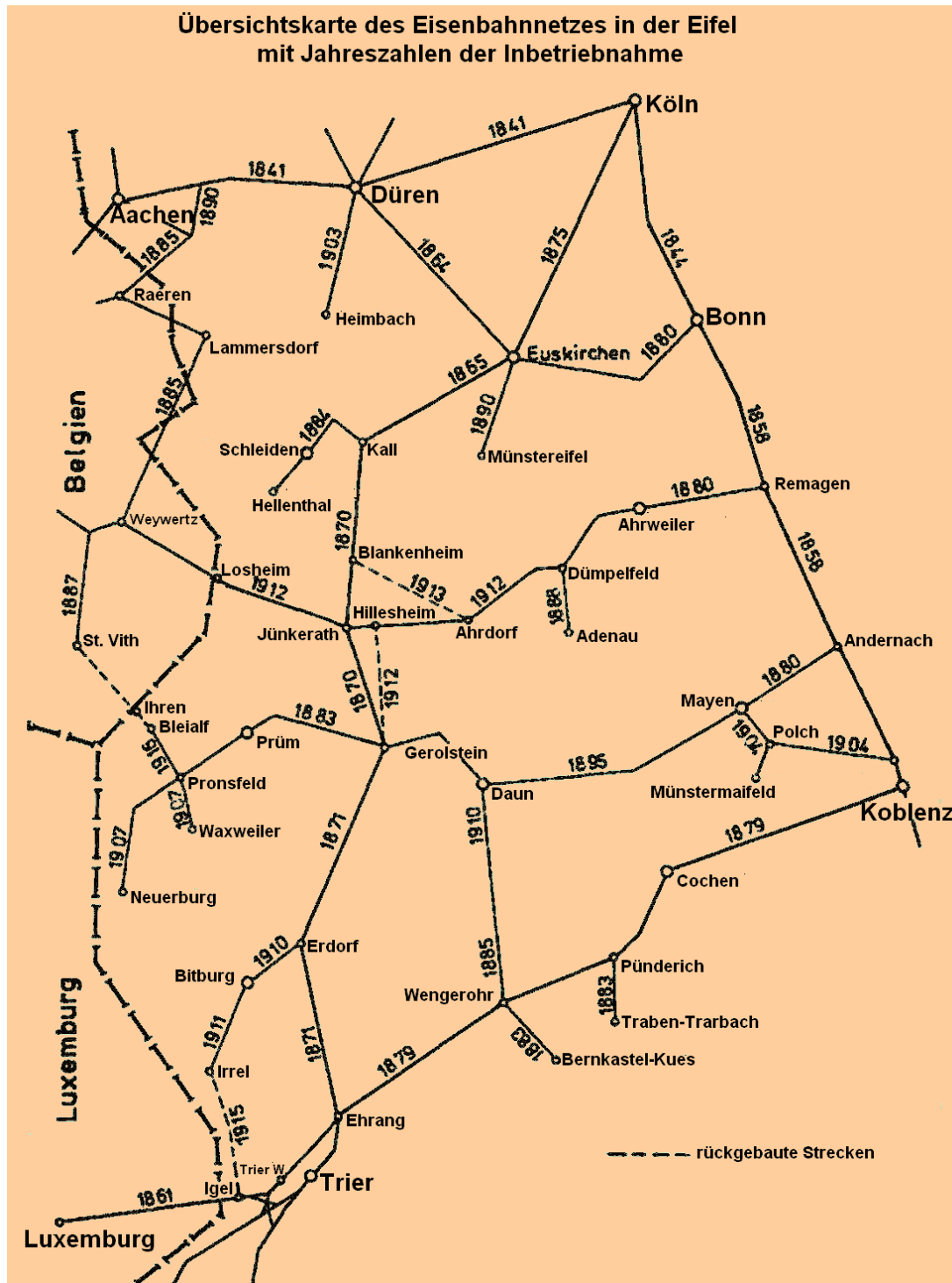
Wie in dem Aufsatz [MGZS \(Militärgeschichtliche Zeitschrift\): Klaus-Jürgen Bremm, Die Eisenbahnen im Deutsch-Französischen Krieg 1870/71](#) dargestellt, erwies sich im [Deutsch-Französischer Krieg](#) 1870/71 die Eisenbahn als ein Faktor von entscheidender Bedeutung. So war es schon fast zwangsläufig, dass man in den folgenden Jahren, wohl die Möglichkeit eines weiteren Krieges mit Frankreich in Betracht ziehend, die Eifel als strategisches Glacis auszubauen begann, was mit der Anlage von militärischen Einrichtungen wie den [Truppenübungsplatz Elsenborn](#) und neuen Eisenbahnstrecken einherging.

Die auf dem [Schlieffen Plan](#) basierenden Überlegungen für die Strategie in einem solchen Krieg setzten u. a. den massiven Ausbau des Eifel-Eisenbahnnetzes voraus.

Wenn auch in den Texten zur Entstehungsgeschichte der einzelnen Eisenbahnstrecken meist die regionale Entwicklung im Vordergrund steht, so lässt sich nicht bestreiten, dass der wirtschaftliche Nutzen mancher Bahnen

jedenfalls in einem merkwürdigen Missverhältniss zu den horrenden Aufwendungen für ihren Bau stand. Ihr Hauptzweck war offensichtlich: die Westeifel zu einem Aufmarschgebiet in einem möglichen Krieg auszugestalten.

Dazu eine Skizze aus der oben angegebenen Schrift von Gerhard Zimmer.

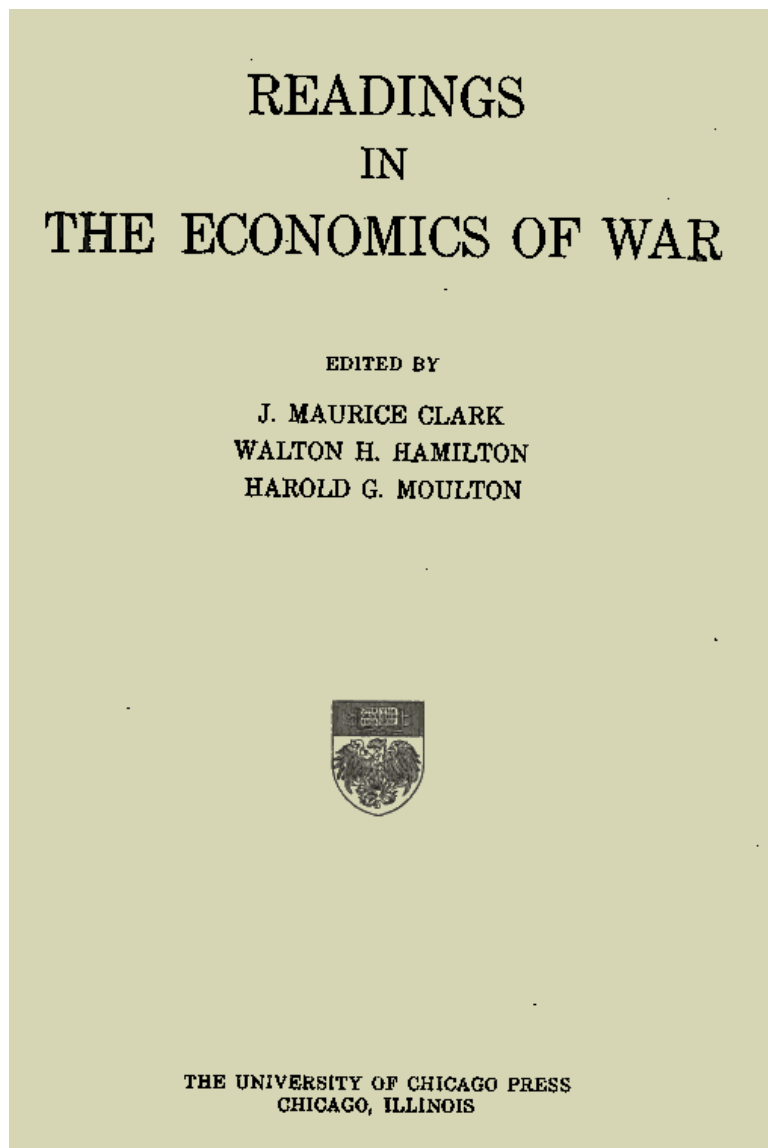


Zwei Beiträge des Deutschlandfunks zu diesem Thema :

[Deutschlandfunk: Radweg Vennbahn. Vom Militaergeheimnis zum Touristenereignis](#)

[Deutschlandfunk: Erster Weltkrieg, Fotoband über die Urkatastrophe im Rheinland](#)

Nachstehend ein Link zu dem dort erwähnten Text GERMANY'S STRATEGIC RAILWAYS (S.149). Leider war kein vergleichbarer deutscher Beitrag zu finden.



Im ersten Weltkrieg wurden dann weitere Strecken gebaut bzw. bestehende Bahnlinien erweitert. Vielfach wurden dazu russische Kriegsgefangene eingesetzt. Ein besonders aufwendiges Projekt war die am 28. Februar 1917 eingleisig in Betrieb genommene 44km lange [Neubaustrecke Aachen –Tongern](#)



[Göhlviadukt bei Moresnet](#)

Die Internet-Seite <https://www.aachenbahn.de/seiten/str24.php> von Stefan von der Ruhren enthält eine Reihe von Bildern mit Anmerkungen zu dieser Strecke



Zu dem Bild auch die Datei: [nl.wikipedia.org](https://nl.wikipedia.org): [Tunnel van Veurs](#)



Viadukt bei Martinsvoeren. Foto aus: [www.eisenbahn-stolberg.de](http://www.eisenbahn-stolberg.de): **175 Jahre Eisenbahn in Belgien**

Nicht alle gewünschten bzw. geplanten Eisenbahnstrecken wurden gebaut bzw. vollendet. In der Datei **Geplante und teilweise in Angriff genommene Eifel-Eisenbahnstrecken** finden sich dazu Pläne und Texte.

Nach dem 1. Weltkrieg mussten auf Befehl der Siegermächte einzelne Strecken von zweispurig auf einspurig zurückgebaut werden. Zum Ende des zweiten Weltkrieges wurden viele der Eifel-Eisenbahnstrecken demoliert aber später zunächst wieder instand gesetzt. Das endgültige Aus für fast aller dieser Bahnen war dann schließlich bedingt durch die völlige Umgestaltung des Verkehrswesens.

Heute leben noch viele der alten Eifel-Strecken als Rad-Wanderwege fort. Dazu findet man im Internet eine fast unübersehbare Flut von Schriften höchst unterschiedlicher Qualität.