

## Die Vennbahn

### und die damit verbundenen Bahnstrecken in der Eifel

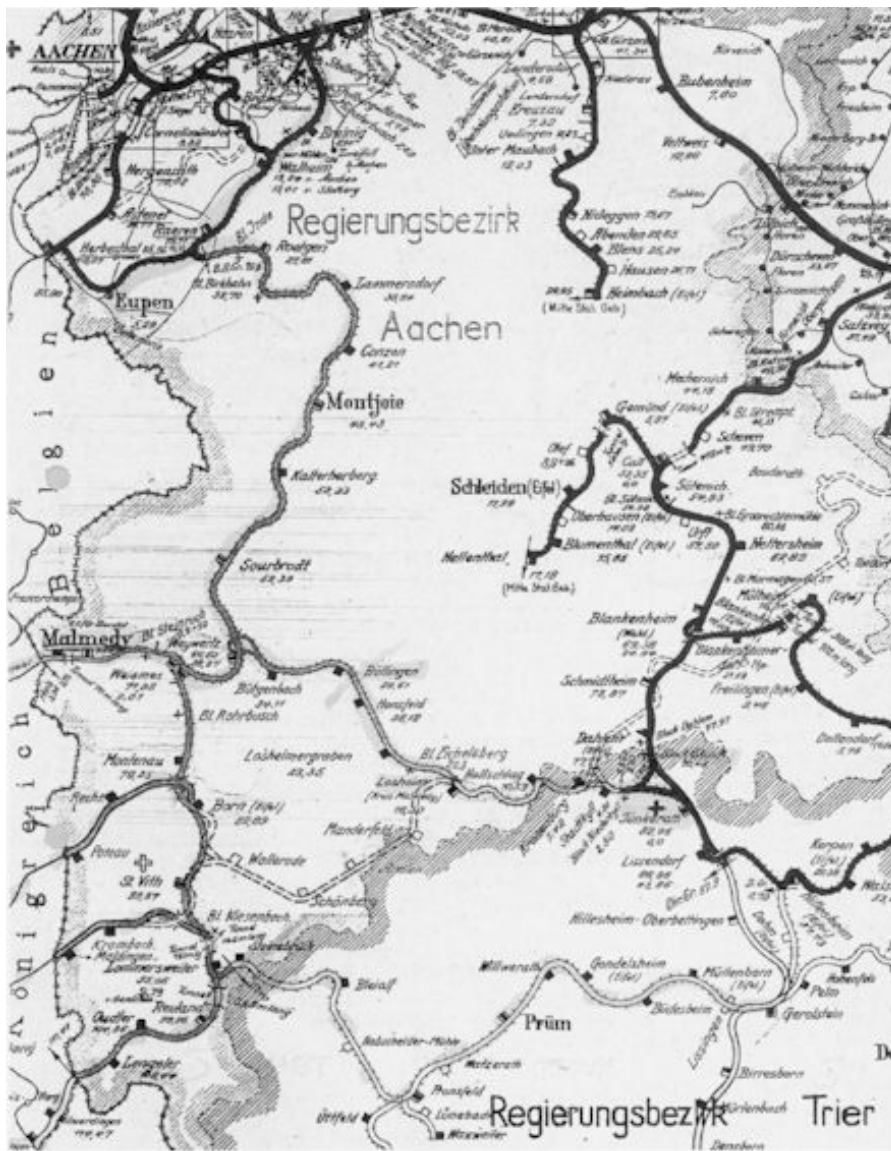
Eine erste Übersicht vermittelt die Datei

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

Der nachstehende Übersichtsplan von 1917 aus der Datei

[Heimatjahrbuch Vulkaneifel, 1995: Das Vennbahnsystem, Vorgeschichte der Vennbahn Aachen - Malmédy - Ulflingen](#)

lässt den Umfang des Eisenbahnnetzes in der Eifel deutlich erkennen.



(Grafiken werden durch Anklicken vergrößert geladen)

Heute sind die meisten Eifelstrecken abgebaut. Der [Vennbahn Radweg](#) vermittelt mit seinen Anbindungen noch eine Ahnung einer längst vergangenen Eisenbahn-Epoche. Noch gut erinnere mich an die Fahrten mit der Vennbahn, etwa zu einem Sonntagsausflug nach Monschau, Malmedy etc. Im Herbst fuhren viele mit dem Zug in die Eifel um dort Waldbeeren zu suchen.

Die Vennbahn von Aachen nach St. Vith hatte eine ganze Reihe Querverbindungen. In Hahn lief die [Bahnstrecke Stolberg-Walheim](#) kurz parallel zur Vennbahn.

Dazu die Dateien:

[Roland Keller: 125 Jahre Strecke Stolberg-Walheim, Teil 1](#)

[Roland Keller: 125 Jahre Strecke Stolberg-Walheim, Teil 2](#)

[Roland Keller: Der Bau der Strecke von Stolberg nach Walheim](#)

In [Raeren](#) war ein Übergang auf die [Bahnstrecke Welkenraedt - Raeren](#) möglich.

Die weitere Fahrt über Roetgen, Lammersdorf, Konzen, Monschau, Kalterherberg, Sourbrodt bot viele schöne landschaftliche Eindrücke.



Das Bahngelände in Sourbrodt



In [Weywertz](#) war dann wieder ein Eisenbahnknotenpunkt erreicht.



### Die Burg Reinhardstein

Noch gut kann ich mich erinnern an einen schönen Ausflug von Weywertz an der Burg Reinhardstein vorbei durch das Warchetal nach Malmedy. In Weywertz stieß die [Vennquerbahn](#) als Verlängerung der [Bahnstrecke Dümpelfeld - Hillesheim - Lissendorf](#) auf die Vennbahn.



Viadukt der Vennquerbahn bei [Bütgenbach](#) mit einem Museumsbahnzug.

Hier war auch ein Abzweig zur [Bahnstrecke Waimes - Stavelot](#). Nicht weit davon findet sich als Wahrzeichen von Born ein Viadukt der im 1. Weltkrieg eingerichteten Strecke [Vielsalm - Born](#). Born ist Ortsteil der historisch so interessanten Gemeinde [Amel](#).



Auf einer Informationstafel zu dieser Brücke steht:

1887 wurde die Eisenbahnlinie Weismes-St.Vith über Montenau und Born (Vennbahn) ihrer Bestimmung übergeben. Derweil in Weismes, Montenau und St.Vith zur gleichen Zeit Bahnhöfe errichtet wurden, sollte sich die Errichtung eines Bahngebäudes in Born noch um einige Jahre verzögern. 1903 wurde die Borner Haltestelle schließlich in Betrieb genommen. Dieses Gebäude befand sich nicht in Born selbst, sondern wurde außerhalb des Ortes angesiedelt (rund 1/2 Km in Richtung St.Vith).

Dort kann man noch heute ein rotes Ziegelhaus und die Überreste einer sogenannten Drehscheibe für Lokomotiven sehen. Der Bahnhof selbst wurde mittlerweile abgerissen. 1982 befuhr der letzte Zug die Strecke St.Vith-Weismes über Born und Montenau.

Heute befindet sich auf einem Teilstück der Vennbahn ein Radwanderweg. Die einstige Vennbahn bzw. der heutige Radwanderweg läuft unter einer großen Brücke (Freiherr von Korff-Brücke), die Sie vor sich sehen. Es handelt sich



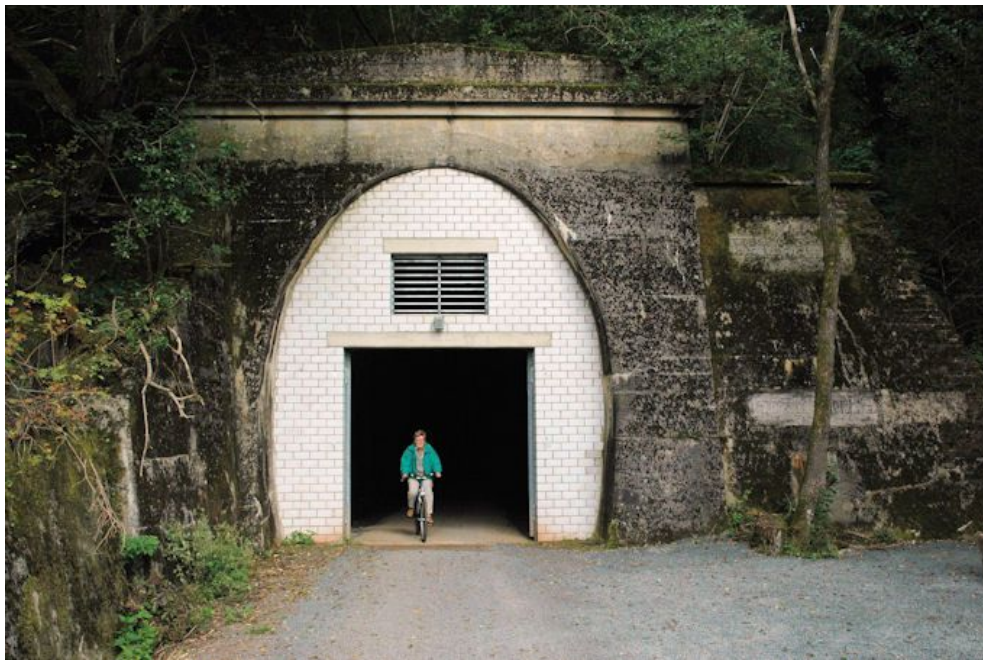
hierbei um das Wahrzeichen der Ortschaft Born! Diese Brücke ist nicht Bestandteil der Vennbahn; sie gehört zu der in den Kriegsjahren 1915/1916 gebauten 22 Km langen Kriegsbahn Vielsalm-Recht-Born, die im Bereich des Borner Bahnhofs auf die Vennbahn stieß.

Bei dem 285 Meter langen und 18 Meter hohen Talübergang wurden rund 19.000 m<sup>3</sup> Beton verarbeitet. Das Bauwerk wurde am B. März 1916 begonnen und am 21. November 1916 beendet!

Unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg (1940-1945) wurde die Bahnstrecke Born-Recht-Vielsam stillgelegt. Das nur 30 Jahre zuvor mit viel Mühe errichtete Borner Viadukt hatte damit auch ausgedient. Wenn auch der vielzitierte Zahn der Zeit an der Brücke nagt, so wird sie doch gewiss noch viele Generationen lang das Wahrzeichen Borns bleiben.

Wieder eine kurze Strecke weiter ist der umgangssprachlich meist als Zielpunkte genannte Ort [Sankt Vith](#). Hier ist einmal Ausgangspunkt der [Bahnstrecke Libramont - St\\_Vith](#).

Südlich von St. Vith ist die Verbindung zur [Westeifelbahn](#) mit den Stichstrecken [Pronsfeld - Waxweiler](#) und [Pronsfeld - Neuerburg](#). Diese Bahn kann man als westliche Fortsetzung der [Eifelquerbahn](#) ansehen.



Westportal des [Bleialfer Tunnels](#)

Der Vollständigkeit halber noch die Datei: [Rheinische Industriekultur: Olefalbahn](#)

Die Geschichte der Eisenbahnen in der Eifel hat auch dunkle Seiten. Dazu die Dateien:

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

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

Die in dem letzteren Beitrag erwähnte amerikanische Textstelle befindet sich auf Seite 150 in dem

**[Sammelband: READINGS IN THE ECONOMICS OF WAR, Chicago 1918](#)**