

Zur Eisenbahnstrecke von St.Vith über Lommersweiler und Bleialf nach Pronsfeld

(1. Teil)

Von Michael Heinzel

Die Strecke zwischen St.Vith und Pronsfeld war die südlichste von fünf Eisenbahnverbindungen zwischen Belgien und Deutschland und die erste, die von der Bildfläche verschwunden ist. Da es inzwischen schwierig geworden ist, dazu die historischen Fakten zu recherchieren, soll dieser Beitrag zusammenfassen, was sich davon diessseits und jenseits der Grenze noch rekonstruieren lässt. Für belgische, deutsche und luxemburgische Eisenbahnfreunde lag diese Strecke buchstäblich am Rande ihres Interessengebietes und der zuletzt aktive Abschnitt Pronsfeld-Bleialf wurde in den letzten Betriebsjahren auch nur noch sporadisch befahren. So verwundert es nicht, dass es nur relativ wenig Bildmaterial dazu gibt. Man muss die Entstehung der Strecke

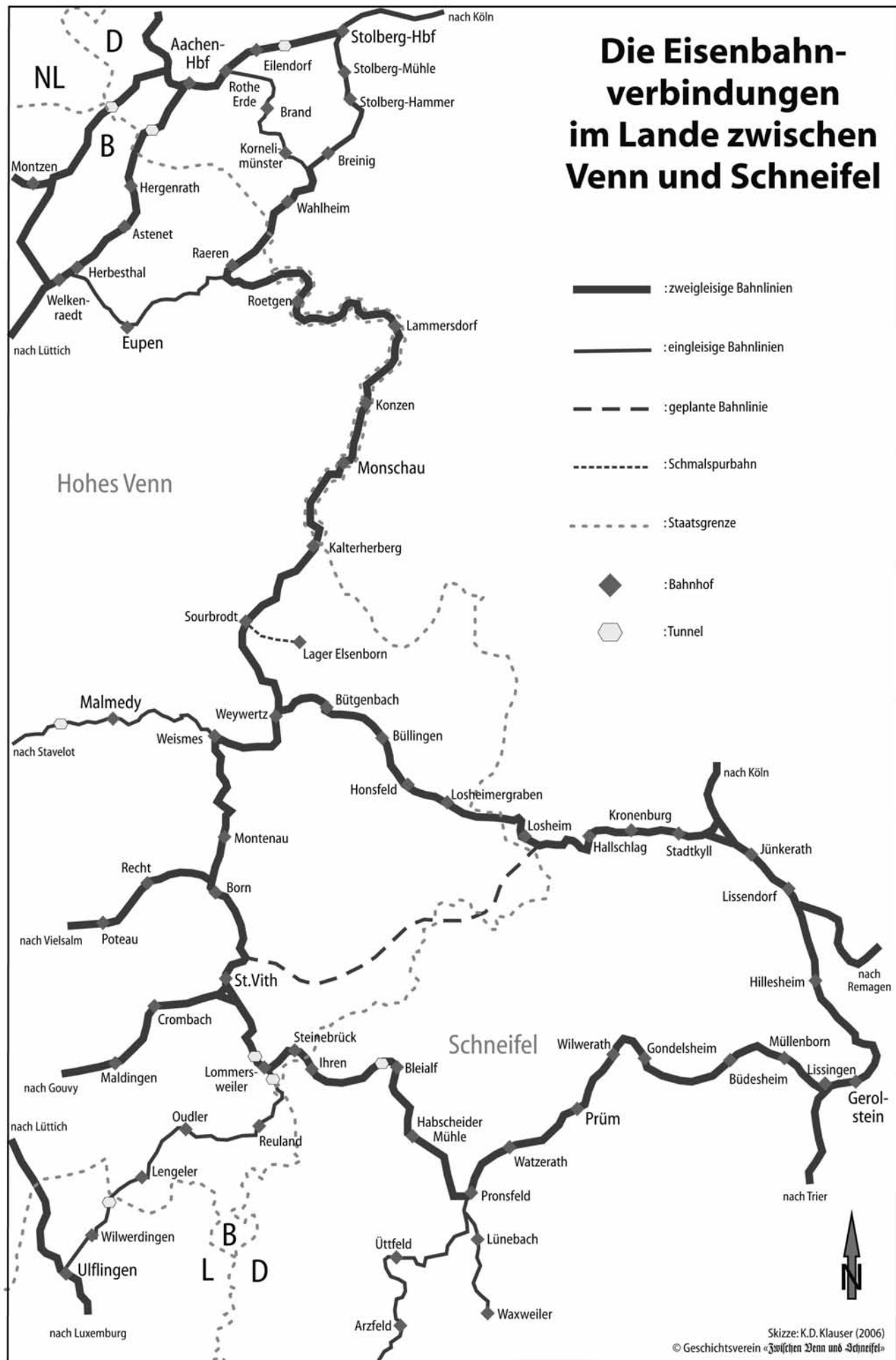
46 St.Vith-Pronsfeld von der Planung der Vennbahnstrecke 48 her verstehen. Diese „Hohe Venn-Bahn“ war ursprünglich als Ersatz der alten Postkutschenlinie von Aachen nach Trier gedacht und der Streckenabschnitt von Lommersweiler über Steinebrück, Bleialf nach Pronsfeld sollte in diesem Sinne zur Anbindung der Vennbahn nach Gerolstein an die seit 1871 bereits bestehende Eifelstrecke von Köln nach Trier dienen. Erst ein Jahr später, am 4.11.1889, wurde auch die Strecke 47 von Lommersweiler nach Ulflingen, dem heutigen Troisvierges, in Luxemburg fertig, wodurch dem Montanverkehr vom Aachener Revier ein direkter Weg zu den Hüttenwerken im Raum Saar-Lor-Lux eröffnet wurde und der Vennbahn für 30 Jahre einen enormen Güterverkehr mit bis zu 80 Zügen pro

Tag bescherte (s.a. L. Nilles, 1970). Die ursprünglich geplante Verbindung Aachen-Trier wurde deshalb so weder im Personen- noch im Güterverkehr jemals realisiert. Natürlich standen aber von Anfang an auch militärische Gründe im Hintergrund, die für den Bau dieser Strecke bis unmittelbar an die Grenzen der westlichen Nachbarn letztlich ausschlaggebend waren. Schließlich hatte man im Krieg 1870-71 ja die enorme strategische Bedeutung der Eifelstrecke kennengelernt. Deshalb wurde die Strecke nach St.Vith 1907-09 auch noch zweigleisig ausgebaut; das zweite Gleis wurde allerdings 1930-31 wieder rückgebaut und die ursprünglich erste Tunnelröhre in Bleialf stillgelegt. Nach dem 2. Weltkrieg, als militärische Gründe keine Rolle mehr spielten, verfiel die

Zeittafel

Zeit	Ereignis
01.10.1886	Eröffnung Prüm-Pronsfeld-Bleialf
01.10.1888	Eröffnung Bleialf-Lommersweiler-St.Vith
10.08.1944	Betriebseinstellung St.Vith-Pronsfeld
03.03.1945	Instandsetzung Gouvy-Bleialf durch das 718th US-ROB für Militärverkehr
08.10.1945	Wiedereröffnung Güterverkehr Gouvy/St.Vith-Steinebrück-Bleialf
15.05.1949	Wiedereröffnung Personenverkehr Gouvy/St.Vith-Steinebrück
17.10.1949	Wiedereröffnung Prüm-Ihren
18.05.1952	Einstellung Personenverkehr Gouvy/St.Vith-Steinebrück
≥1954	Einstellung des SNCB-Güterverkehrs St.Vith-Steinebrück-Bleialf; Rückbau von der Landesgrenze bis Lommersweiler
~1960	Rückbau von Lommersweiler bis Anschlussgleis Pauls/Wiesenbach
31.12.1965	Einstellung DB-Gesamtverkehr Bleialf-Ihren-Grenze und, Personenverkehr Pronsfeld-Bleialf
27.05.1972	Einstellung Personenverkehr Prüm-Pronsfeld
1986	Abbau Anschluss Pauls-St.Vith-Weismes
31.05.1987	Einstellung Güterverkehr Pronsfeld-Bleialf; Streckenabbau ab 8/1987
31.12.1994	Einstellung Güterverkehr Prüm-Pronsfeld
ab 9/2002	Rückbau Pronsfeld-Prüm

Die Eisenbahnverbindungen im Lande zwischen Venn und Schneifel



Skizze: K.D. Klausner (2006)
 © Geschichtsverein «Zwischen Venn und Schneifel»

Strecke dann auch schnell in Bedeutungslosigkeit, nicht zuletzt, weil auch auf der Vennbahn der internationale Güterverkehr stark zurückgegangen war.

Zur Zeit des Streckenbaus waren die ostbelgischen Ardennen bis vor Bochholz/Beho preußisch. Wie die Vennbahn gehörte die hier besprochene Strecke damals also zur königlich preußischen Eisenbahn-Verwaltung (KPEV). Nach dem 1. Weltkrieg wurde infolge des Versailler Vertrages die belgische Staatsgrenze nach Osten verlegt und im Jahre 1920 von der Internationalen Grenzkommission en détail festgelegt und zwar so, dass die neuen Grenzbahnhöfe teilweise ganz knapp auf belgischem Gebiet lagen. Kalterherberg an der Vennbahn und Steinebrück an der Bleialfer Strecke sind Beispiele dafür. Die Vennbahn selbst wurde, wo sie deutsches Staatsgebiet durchfährt, zu belgischem Hoheitsgebiet erklärt und das ist bis zum heutigen Tage so geblieben, da 1956 beim Staatsvertrag zwischen dem Königreich Belgien und der Bundesrepublik Deutschland niemand daran gedacht hat, Regelungen für den Fall vorzusehen, dass die Vennbahn eines Tages nicht mehr existieren sollte.

Die Anwohner aus den umliegenden deutschen Gemeinden mussten zum Verreisen nun also teilweise ins Ausland, nach Belgisch-Steinebrück. Andererseits waren deshalb die damals von der belgischen Staatsbahn übernommenen und in belgischen Francs entlohnten deutschen Eisenbahner relativ wohlhabende Leute; alleine in Kalterherberg wurden in der Inflationszeit 40 neue Häuser erbaut (Conrads, 1938). Die Reichsbahn errichtete

nun 1925 für die Anlieger aus den umliegenden deutschen Gemeinden in Ihren einen neuen Bahnhof mit zwei Gütergleisen. Interessanterweise gab es zwischen Gerolstein und St.Vith (mit einer kurzen Unterbrechung zwischen September 1939 und Juni 1940) bis 1944 immer einen durchgehenden Reise- und Güterverkehr, wobei die deutsche Zollabfertigung in Bleialf und die belgische in Steinebrück angesiedelt waren. Auf der weiter nördlich gelegenen Losheimer Strecke 45A hingegen erfolgte in der Zwischenkriegszeit eine Übergabe im belgischen Grenzbahnhof Losheimergraben. Nach alten Fotos zu urteilen, wurde der Verkehr von 1920 bis 1940 von den belgischen und deutschen Staatsbahnen bedient; danach war sowieso wieder alles eingedeutscht. Nach 1945 ist es auf der Strecke 46 zwar noch für ein paar Jahre zu einem grenzüberschreitenden Güterverkehr durch die SNCB gekommen, aber nicht mehr im Personenverkehr. Wohl gab es auf belgischer Seite noch bis 1952 Personenverkehr, aber nur bis Steinebrück, während die DB dann nur noch bis Ihren gefahren ist. Ein grenzüberschreitender Reiseverkehr war aber in jener Zeit zumindest sehr erschwert. In Steinebrück gab es zwar wieder ein Zollamt in einem ausrangierten Bus der US-Army und ab 1949 durfte man mit entsprechendem Passierschein auch wieder für zwei Tage von Belgien nach Deutschland einreisen, aber umgekehrt nur in Ausnahmefällen. Wenn in seltenen Fällen deutsche Reisende hier doch nach Belgien wollten, konnten sie die ja noch vorhandene Eisenbahn und auch die Zollstation nicht nutzen,

sondern mussten von Ihren aus zu Fuß über die Grüne Grenze und liefen dabei Gefahr, wie die zahlreichen Schmuggler beim illegalen Grenzübertritt erwischt zu werden. Das nachbarschaftliche Verhältnis zwischen beiden Ländern war noch tiefgefroren und das führte in der Praxis auch zu manchen Kommunikationsdefiziten, wie man am mangelhaft abgestimmten Fahrplan des einzigen Güterzuges erkennen kann.

Betrieb

Während es auf der Vennbahn zumindest in den Anfangsjahren tatsächlich durchgehende Reisezüge von Aachen bis Ulflingen gab, ist auf der Bleialfer Strecke immer nur ein Regionalverkehr mit 3 bis 5 täglichen Zugpaaren von Gerolstein oder Prüm nach St.Vith festzustellen.

Bei den Loks dieser Züge handelte es sich um ursprünglich preußische Maschinen der Baureihe T12, die nach dem 1. Weltkrieg als Reparationsleistung an Belgien abgegeben wurden. Viele solcher Reparationsloks behielten auch unter belgischer Verwaltung ihr früheres Einsatzgebiet wie zur KPEV-Zeit bei und deshalb ist anzunehmen, dass solche Lokomotiven als preußische Maschinen hier auch schon vor dem Krieg eingesetzt waren. Auch bei Marganne (2005) finden sich weitere Fotos mit T12-Loks auf dieser Strecke; damit dürfte klar sein, dass die T12 bis 1940 hier wohl die Standardlok war. Auch Loks der Baureihe G8.0 und G8.1 wurden als Reparationsloks an Belgien abgegeben und waren dann noch jahrzehntelang zunächst in St.Vith und nach dem 2. Weltkrieg in Gouvy



Bahnhof Steinebrück um 1930: links eine Lok der belgischen Serie 96, rechts ein Personenzug in Richtung Pronsfeld, ebenfalls mit einer solchen Lok. Das zweite Gleis ist hier schon rückgebaut und nur noch als Ladegleis im Bahnhof vorhanden. (Fotos: ZVS-Archiv)



Rechts eine Lok der preußischen Baureihe G8.0 mit einem Güterzug im Bahnhof Lommersweiler, wo die Strecke 47 aus Trois-Vierges einmündete. Das Bild stammt vermutlich von vor 1920, als hier noch der Montanverkehr dominierte und in Lommersweiler dazu eine Schublok stationiert und eine Drehscheibe vorhanden war. (Foto: ZVS-Archiv)

stationiert. Sie bildeten bis 1967, als in Gouvy die letzte belgische Dampflok stillgelegt wurde, das Rückgrad der Traktion auf der Vennbahn.

Durch die Annexion der ostbelgischen Gebiete an das Deutsche Reich wurde das Betriebswerk (Bw) St. Vith am 18.8.1940 der Reichsbahndirektion Köln unterstellt. Wie das Schicksal der 93 1041 zeigt, scheinen dann deutsche Loks dieser Baureihe den Betrieb teilweise übernommen zu haben: Die 93 1041 des Bw Kreuzberg/Ahr war offenbar über Gerolstein nach St. Vith gekommen, als es

sie am 9.8.1944 beim ersten, schweren Luftangriff erwischte, so dass sie in der Nacht zum 10. August nicht zusammen mit dem anderen Rollmaterial aus St. Vith evakuiert werden konnte, sondern dort beschädigt bis Kriegsende verblieb.

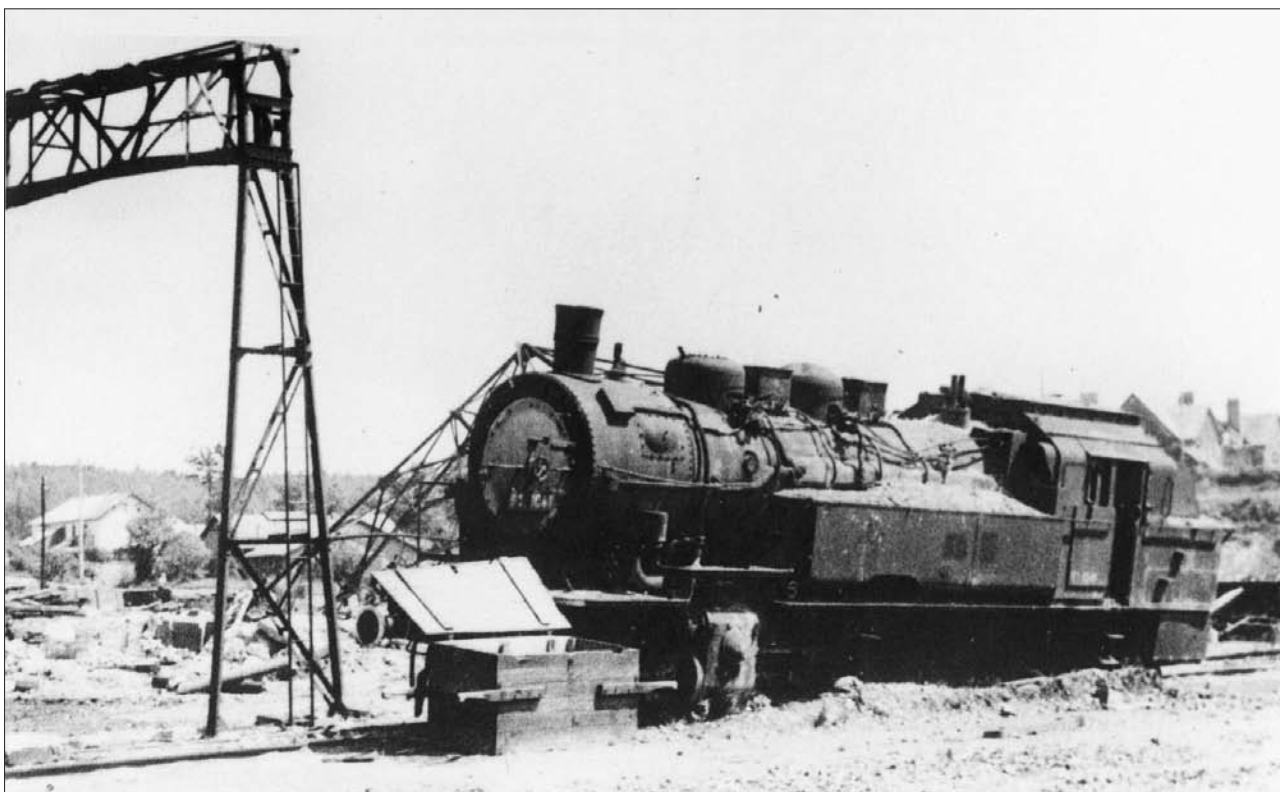
Die Lok wurde dann 1946 von der SNCB nach Gouvy geborgen, instand gesetzt und als 9757 wieder in Betrieb genommen, bevor sie 1950 an die DB zurückgegeben wurde. Alles andere rollfähige Material war in der Nacht zum 10. August 1944 aus St. Vith über Gerolstein nach Holzwickede

evakuiert und die Strecke durch Brückensprengungen an der Braunlauf und der Our unpassierbar gemacht worden. Bis zum 13. September wurde dann das Gebiet bis Winterspelt/Habscheid von den Amerikanern eingenommen, so dass um St. Vith herum der gesamte Zugverkehr zum Erliegen kam. Der letzte Fahrplan vom Sommer 1944 weist noch vier tägliche Verbindungen Gerolstein-St. Vith und zurück sowie für St. Vith Markttag einen Zug aus Prüm aus. Im Rahmen der Ardennenoffensive und der nachfolgenden Gegenoffensive der Amerikaner wurde St. Vith vollständig zerstört und die umliegenden Bahnstrecken wurden stark in Mitleidenschaft gezogen.

(Fortsetzung folgt)

Anmerkung:

In meiner Darstellung auf der Internetseite des ZVS wurden deshalb teilweise Internetlinks eingeschaltet, über die der Interessierte auch Zugriff auf ältere Fotos bekommen kann, die wegen unklarer Urheberrechte für diesen Druckbeitrag nicht übernommen werden können. Bei Peter Weber gibt es auch eine Foto-CD über die Westeifelbahnen mit Aufnahmen von Hermann Grüter aus den letzten Betriebsjahren des deutschen Streckenabschnitts. Die Historie des deutschen Streckenteils haben Wolfgang Druckenmüller (1996, 2010) und Mareike Hartung (2008) zusammengefasst. Die wichtigsten Sekundärquellen zum belgischen Teil sind die Publikationen von Roland Marganne (1985, 1992, 2005, 2009).



Die beschädigte 93 1041 im Bahnhof St. Vith.

(Foto: ZVS-Archiv)