

# „Schellebelle-Bähnche“ und „Mokka-Express“

1885 rollte die Vennbahn zum ersten Mal durch Aachen und die Eifel. Lange war sie die Lebensader der Region, doch heute sind die meisten Gleise abgebaut. Geblieben ist die Erinnerung an ein Jahrhundertwerk, das zwei Weltkriege, Zugkollisionen und Schmugglerfahrten überdauerte.

VON LEON KIRSCHGENS UND JOEL TEICHMANN

Es war das dumpfe Rollen des Zuges, das Alfred Sarlette an einem Spätsommerabend Mitte der 1950er Jahre aufhorchen ließ. Nie wird er vergessen, wie der Ton der rasenden Waggons in seine Ohren drang. Dass neben seinem Haus an der Vennbahn gelegentlich Züge vorbeirrten, war alltäglich. „Aber das war ein Geräusch, das kann man sich nicht vorstellen“, erinnert sich der heute 83-Jährige an das drohende Zuggeräusch. Sarlette, mittlerweile ein Rentner, der neben und mit der Vennbahn aufgewachsen ist, hat auch mehr als 60 Jahre später das Rattern der Waggons noch im Gedächtnis. Den Ursprung, erzählt er, nimmt diese Geschichte am Bahnhof in Raeren.



1952 und heute: Zeitzzeuge Alfred Sarlette, der neben und mit der Vennbahn aufgewachsen ist, an den Gleisen in Aachen-Walheim.

Wie gewöhnlich wird auf dem Rangierbahnhof fleißig gearbeitet: Ein paar Arbeiter trennen drei Waggons von der Lok und schieben sie anschließend gegen einen Hemmschuh. Dann nimmt das Unglück in Sekundenschnelle seinen Lauf. Ein Bremsklotz fliegt weg. Die Waggons kann keiner mehr halten. Führerlos und ungebremst brechen sie von Raeren in Richtung Breinig. Doch die Weichensteller reagieren zügig, alle Schranken werden schurstracks geschlossen. Dass eine Lok mit demselben Tempo die Waggons langsam abfängt, ausbremsen und so nichts Schlimmeres passiert – vielleicht ein Wunder.

Inzwischen sind die Gleise auf diesem Abschnitt längst kalt, ein fahrender Zug die große Ausnahme. Die Vennbahn hat ausgedient. Selbst die Erinnerung schwindet von Jahr zu Jahr, ist Sarlette überzeugt. Schließlich liegt die Geburt der Eisenbahnstrecke in weiter

Vergangenheit: Am 15. Mai 1882 genehmigte Kaiser Wilhelm I. den Bau der Vennbahn von Prüm über Monschau nach Aachen-Rothe-Erde mitsamt den Abzweigungen nach Malmédy, Eupen und Stolberg.

### „Das Teufelswerk ist der Weltuntergang“

Und es sollte ein Prestige-Projekt werden. Eines, das über Ländergrenzen hinweg für wirtschaftlichen Aufschwung sorgen und die belgisch-deutsche Kooperation stärken sollte. Geblendet von dieser Vision, ahnte die Regierung nicht, dass vereinzelt Bürger sich zunächst querstellen würden: Denn um die Strecke zu errichten, mussten zuvor an ihr wohnende Menschen enteignet werden. Sie wurden zwar entschädigt – für die Betroffenen war das aber nur ein schwacher Trost.

cher Weg. Dass die Gleise überhaupt dahin verlegt werden sollten, stellte die Streckenplaner vor eine Herausforderung. 280 Höhenmeter musste der Zug von Walheim bis Lammersdorf überwinden. Die Folge: Weitausholende Schleifen mussten her. So zog sich die Strecke von Aachen nach Monschau, Luftlinie gerade einmal 25 Kilometer, mit dem Zug beinahe doppelt so lang. Und weil die Vennbahn deshalb oft die Landstraße (heute B258) Richtung Monschau überquerte, kündigte sie sich mit einem schrillen Läuten an, was ihr den Spitznamen „Schellebelle-Bähnche“ verlieh.

Allen Erschwernissen zum Trotz brachte die Vennbahn schon bald den erhofften Güterverkehr in die Eifel. Ein Großteil der Züge transportierte Kohle und Eisenerz zwischen Luxemburg und Aachen. Landwirte konnten ihre Ernten wie Roggen und Hafer verfrachten. Waggons vollbeladen mit Ochsen und Ferkeln der Eifler Viehhändler fuhren täglich nach Aachen und Köln. Tuchfabriken und Ledergerebereien belieferten nun auch die urbanen Gebiete. Die Lebensverhältnisse in der Eifel verbesserten sich; der Handel blühte. Dann aber suchte die erste Katastrophe die Vennbahn heim.

### Das zweite Gleis und die Schattenseiten

Am 14. September des Jahres 1890, einem Sonntagmorgen, ist der in Aachen gestartete Zug verspätet und noch mitten auf der Strecke, als der Stationsvorsteher in Monschau vergisst, den entgegenkommenden Zug zu stoppen. Auf der Anhöhe zwischen Kalterherberg und Monschau kollidieren sie. Mehrere Waggons werden zertrümmert, die Loks verkeilen sich. 14 Menschen sterben. Die Katastrophe führen die Ermittler schnell auf die Überlastung der Strecke zurück, was den Gedanken an ein zweites Gleis reifen lässt.

Und so begann man schon drei Jahre später, eine zweite Spur zu bauen. Die darauffolgenden Jahre wurden zur Blütezeit der Vennbahn. Allein in St. Vith wurden täglich bis zu 1200 Wagen abgefertigt; die Vennbahn war ausgelastet – was vor allem mancher Stahlarbeiter bei den Fahrten etwa in die Eifel zu spüren bekam. 80, manchmal 90 Arbeiter zwängten sich in die Viehwaggons, die man teilweise für die Arbeiter einsetzte. Einzig ein mit Koks befeuerter Ofen beheizte das Innere. In seinem Tagebuch berichtet ein Stahlarbeiter von einer besonders widrigen Fahrt an einem Oktobertag, als graue Wolken aufzogen und Landregen die Region erfasste hatte: „Am grässlichsten ist's bei diesem Regenwetter. Der Ofen tut mehr als seine Schuldigkeit. Jetzt die nassen Kleider, die zu dampfen anfangen“, schreibt er. „Die Pulle macht die Runde. Dann dampfen die Stinkadoras; dann dampfen die Schnäpse; dann dampfen alle möglichen, im Orient nicht möglichen Gerüche. Es wird einem grün und blau vor Augen, während alle aneinandergeschmiegt vor dem Ofen hocken.“

te? Da überzieht rostiger Schimmer die übrig gebliebenen Gleise. Es herrscht Stillstand, seit Jahrzehnten. Parallel verläuft stattdessen auf der Vennbahntrasse einer der längsten Fahrradwege Europas. Doch es regt sich etwas. Bis zum Fahrplanwechsel 2019/2020 soll die Strecke von Stolberg bis Breinig für die Euregiobahn reaktiviert werden, dafür muss das Rüstbach-Viadukt auf der Strecke noch erneuert werden. Und so manch einer wünscht sich, dass die Bahn in den kommenden Jahren auch weiter nach Walheim oder gar Eupen fährt – ob als touristische Bahn oder Teil des Linienfahrplans. Eine Renaissance scheint also gar nicht so abwegig. Beginnt da ein neues Kapitel des „Schellebelle-Bähnche“?

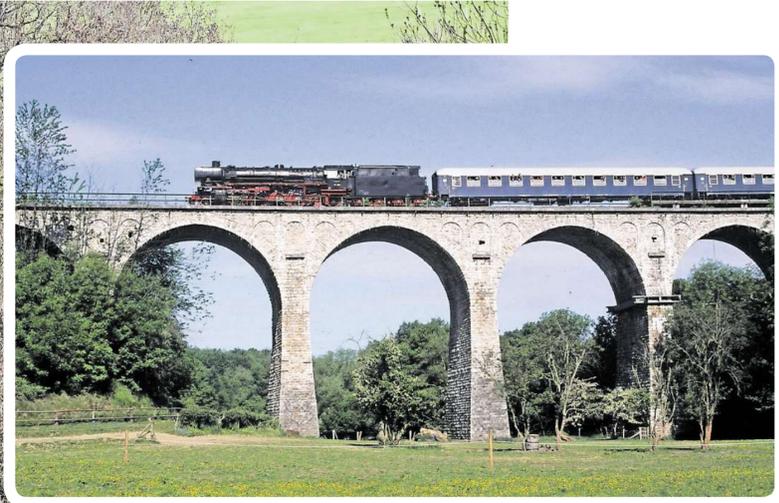
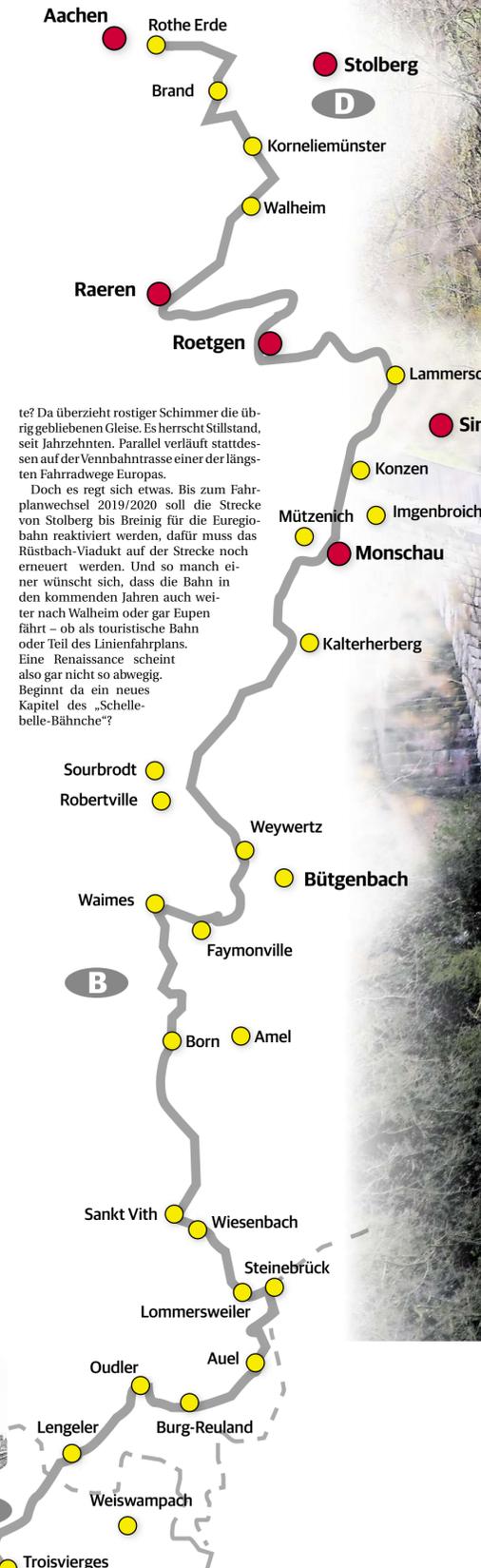
### Zerstört in wenigen Monaten

Die Weltkriege sollten schließlich den Niedergang der Vennbahn einläuten. Nach dem Ersten Weltkrieg gelangte sie infolge des Versailler Vertrags ab Raeren unter belgische Hoheit. Zölle dämpften das ertragreiche Geschäft.

Zerstörerischer war der Zweite Weltkrieg: Die Ironie der Geschichte wollte es, dass ausgerechnet die deutsche Wehrmacht Teile der Strecke am Ende des Zweiten Weltkriegs sprengte. „Räder müssen rollen für den Sieg“, hatte die Hitler-Regierung zuvor gefordert und Teile der Vennbahn für Nachschubtransporte genutzt. Als die Alliierten aber immer weiter vorrückten, zerstörte man einfach Streckenabschnitte, die nicht ohnehin zerbombt wurden, darunter die Viadukte in Kornelimünster und Breinig – es hätte die Alliierten aufhalten sollen. Trotzdem eroberten die Amerikaner am 12. September 1944 Roetgen als ersten deutschen Ort.

Zwar fingen die Alliierten noch in den letzten Kriegsmomenten mit der Reparatur der Bahnstrecke an – doch da hatte die Vennbahn ihren Zenit als Lebensader längst überschritten. Bald prägte ein anderes Geschäft die Grenzregion: der Schmuggel. „Sie kamen in Scharen, man nannte sie Rabbatzkolonne“, erinnert sich Sarlette. Hunderte von Kindern und Jugendlichen. „Die Züge waren voll beladen, sogar die Dächer waren voll besetzt.“ Manchmal kontrollierten Zollbeamte die Schmuggler. „Dann sprangen sie haufenweise ab, flüchteten kreuz und quer.“ Und wer durchkam, hatte nur ein Ziel: Raeren. Der Ort, an dem sie Rucksäcke so voll mit Kaffee und Tabak füllten, dass sie zu platzen drohten. Mancherorts war die Vennbahn deshalb auch als „Mokka-Express“ bekannt. Doch der Schmuggel währte nicht lange. 1953 wurden Kaffee- und Tabaksteuer gesenkt, das Geschäft verlor an Bedeutung.

Und so verlor in den folgenden Jahrzehnten auch die Vennbahn selbst an Bedeutung. Stück für Stück wurde sie stillgelegt. Zu groß war die Konkurrenz der Straßen. Zwischen Stolberg und Walheim fuhr der letzte fahrplanmäßige Personenzug 1976, ab Raeren sind die Gleise entfernt worden. Und heu-



Einige Viadukte zeugen noch von der Vennbahn: etwa die Falkenbachbrücke über dem Indetal. 1944 wurde sie von deutschen Soldaten gesprengt, danach von der US-Army wieder behelfsmäßig befahrbar gemacht.

Von Aachen über das belgische St. Vith bis zum luxemburgischen Troisvierges (Uifflingen): Die Vennbahn wurde ab 1885 in Teilstücken eröffnet. Wo früher Kohle und Eisenerz transportiert wurden, fahren heute Radfahrer – etwa über das Viadukt am Rollefer Berg in Aachen (großes Bild links).

FOTOS: SAMMLUNG ROLAND KELLER (8), HARALD KRÖMER

### NACHGEFRAGT

#### Wie geht es weiter mit der Vennbahn in der Region?

Dass die Euregiobahn zum Fahrplanwechsel 2019/2020 wieder regelmäßig zwischen Stolberg und Breinig regeln soll, ist beschlossene Sache. Unsicher ist indes noch, ob auch das Stück weiter nach Eupen über Walheim reaktiviert wird. „Dazu müssen erst einmal die Eupener überzeugt werden“, sagt der Stolberger Eisenbahnchronist Roland Keller. Diese befürchteten nämlich, eine Reaktivierung könne für Eupen als Zentrum der deutschsprachigen Gemeinschaft den Verlust seines Interzityanschlusses zur Folge haben. Bisher ist Eupen hervorragend in das belgische Interzitynetz eingebunden. Doch wenn die Euregiobahn auch das kurze Stück nach Welkenraedt weiterfährt, ende der Interzityverkehr vielleicht in Zukunft schon dort, so die Befürchtung. „Möchte man die Eupener von einer Reaktivierung überzeugen, muss ihnen zugesichert werden, dass die Euregiobahn keine Konkurrenz, sondern eine Ergänzung zum Fernverkehr darstellen würde“, sagt Keller.

Internetseiten zur Vennbahn: <http://www.vennbahn.de>, [http://www.kmatrx.de/wernerkeulen/index\\_side/Vennbahn/chrono.htm](http://www.kmatrx.de/wernerkeulen/index_side/Vennbahn/chrono.htm), <http://www.eisenbahn-stolberg.de>



Am Bahnhof Roetgen im September 1944: Soldaten der US-Army.

1945 Im Zweiten Weltkrieg zerstört ausgerechnet die Deutsche Wehrmacht Teile der Bahnstrecke, um das Vorrücken der Alliierten zu verhindern – erfolglos.

1953 Mit der Senkung der Kaffee- und Tabaksteuer von zehn auf vier Mark pro Kilo endet das lukrative Geschäft des Schmuggels.



Viadukt in Stolberg: Belastungsprobefahrt mit Dampflok der US-Army im Februar 1945. Die Vennbahn wird Nachschublinie der Alliierten.

Ab 1945 blüht ein anderes Geschäft: der Schmuggel. Scharen von Schmugglern nutzen die Vennbahn, um über die Grenze zu kommen. Zurück suchen sie sich einen anderen Weg, etwa durch Wälder und Wiesen.

Abbau der Gleise: Stück für Stück wird die Vennbahn stillgelegt. Der zunehmende Autoverkehr macht der Schiene Konkurrenz.



1882 Die Regierung unter Kaiser Wilhelm I. unterzeichnet den Beschluss zum Bau der Bahnstrecke. Es geht an die Arbeit.

Table with title 'Bekanntmachung' and columns for 'Fahrplan' and 'Fahrplan: Der erste Abschnitt zwischen Aachen und Montjoie (Monschau) wird 1885 eröffnet.'

1885 Nach Jahren des Bauens unter schwierigen Bedingungen – der steile Anstieg in die Eifel stellte die Bauarbeiter vor eine Herausforderung – ist der erste Streckenabschnitt von Rothe Erde nach Monschau fertiggestellt.

1890 Als zwei Züge bei Monschau aufgrund der chronisch überlasteten Strecke kollidieren, beginnt man in den Folgejahren, ein zweites Gleis zu bauen.

In den 1920er Jahren: vom belgischen Sourbrodt Richtung St. Vith.

1900 bis 1920 Die Schattenseiten des schwungvollen Aufstiegs: Arbeiter harren unter widrigen Bedingungen auf Dutzenden in Viehwaggons aus.



Um 1910: ein Blick auf den Bahnhof Monschau.



Hitler-Propaganda: Bahnstrecken sollen für militärische Zwecke genutzt werden.

Ab 1930 Die Vennbahn kann nicht mehr an die Erfolge der alten Zeiten anknüpfen. Sie verliert an wirtschaftlicher Bedeutung, vor allem weil durch die neue Grenzziehung infolge des Ersten Weltkriegs die Zölle steigen.

### VENNBahn-RADWEG

Wo im 19. Jahrhundert Kohle und Eisenerz transportiert wurden, können heute Radfahrer auf der gut ausgebauten Trasse von Aachen über Monschau nach Belgien und Luxemburg die grüne Umgebung genießen. Der 125 Kilometer lange Vennbahn-Radweg zählt zu den längsten Bahntrassen-Radwegen Europas. Mehr als ein Dutzend Mal passiert der Weg bis in die luxemburgische Gemeinde Troisvierges nationale Grenzen, ohne dass man es merkt. Obwohl es in der Eifel viel Berg und Tal gibt, geht es abseits des Straßenverkehrs recht gemütlich durch die typischen Landschaften der Region: Die Steigung beträgt maximal zwei Prozent. Infos: [www.vennbahn.eu](http://www.vennbahn.eu)