Eisenbahnstrecke von Waimes nach Trois-Ponts

Ligne 45 de Waimes à Trois-Ponts

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt, Eisenbahntunnel, Eisenbahnbrücke
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n):
Bundesland:



Bahnhof Waimes, Empfangsgebäude (2008)
Fotograf/Urheber: Les Meloures



Die Eisenbahnstrecke von Waimes nach Trois-Ponts verband wichtige Nord-Süd-Verbindungen im belgischen Hohen Venn: im Osten die Vennbahn von Troisvierges nach Aachen und im Westen die Strecke von Lüttich nach Luxemburg mit dem Abzweig von Trois-Ponts nach Pépinster. Die vollständige Bahnstrecke von Waimes (Weismes) nach Trois-Ponts wurde am **5. Januar 1914** in Betrieb genommen.

Als ersten Abschnitt eröffnete man am 20. Februar 1867 die Verbindung von Trois-Ponts nach Stavelot als Verlängerung der Strecke von Luxemburg nach Troisvierges (Uflingen), errichtet von der *Société royale grand-ducale des chemins de fer Guillaume-Luxembourg*. Betrieben wurde sie von der französischen *Société des Chemins de fer de l'Est*.
Nach dem deutsch-französischen Krieg 1870 bis 1871 übernahm der belgische Staat die Linie und betrieb sie ab 1872 durch die *Chemins de fer de l'État belge*.
Der östliche, deutsche Abschnitt von Waimes zur Kreisstadt Malmedy wurde am 1. Dezember 1885 eröffnet. Die preußische Staatsbahn (KPEV) hatte den Abschnitt gebaut und betrieb ihn als Nebenstrecke zur Vennbahn. 1890 befuhren sechs Zugpaare die Strecke.
Der mittlere Abschnitt von Malmedy nach Stavelot eröffneten beide Bahngesellschaften am 5. Januar 1914. Bereits 1909 hatte die preußische Staatsbahn den Abschnitt von Malmedy bis zur deutsch-belgischen Grenze nahe Masta gebaut. Die Strecke war in die militär-strategischen Planungen des deutschen Heeres für einen möglichen Krieg gegen Frankreich einbezogen. Über sie sollten Truppen und Material an die Front und in die Bereitstellungsräume gefahren werden.
Der belgische Staat verzögerte zunächst die weitere Fertigstellung der Strecke, sie wurde erst 1914 vollendet. Masta wurde Grenzbahnhof mit einem entsprechendem Ausbau der Bahnanlagen.
Im Ersten Weltkrieg und nach dem Überfall von Belgien zu Kriegsbeginn wurde die Strecke von der preußischen Staatsbahn betrieben und diente dem Transport von militärischen Gütern und Soldaten an die Front.
Nach dem Kriegsende 1918 übernahm der belgische Staat die gesamte Strecke, sie wurde von der *Chemins de fer de l'État belge*, seit 1926 *Société nationale des chemins de fer belges* (SNCB) / *Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen* (NMBS) betrieben. Bedeutend war sie bis in die 1930er Jahre für die Züge mit aus Deutschland abgefahrenen Kohlen als Reparationsleistungen.

Im Zweiten Weltkrieg wurden wieder Militärzüge gefahren, zunächst mit belgischen Truppen, nach der Eroberung Belgiens durch

die Deutsche Wehrmacht am 10. Mai 1940 durch deutsche Truppen. Belgische Truppen hatten große Teile des Bahnnetzes im Hohen Venn durch Sprengungen und blockierte Tunnel lahmgelegt. Nur die Strecke von Jünkerath über Weismes nach Malmedy war noch befahrbar. Über diese Verbindung fuhren nun die deutschen Militärzüge zur Versorgung der Truppen.
Der Tunnel bei Masta (Montys) war teilweise gesprengt worden. Zur Wiederherstellung der Bahnverbindung errichtete man ein Behelfsgleis zur Umgehung des Tunnels. Nach Wiederherstellung des Tunnels betrieb die Deutsche Reichsbahn die Strecke, 1939 bot sie zehn Personenzüge zwischen Weismes und Malmedy und zurück an. Über die Strecke von Malmedy nach Stavelot fuhren die Belgischen Eisenbahnen zwei Zugpaare (Jahresfahrplan 1943).
Für den Betrieb der Eisenbahnen in den ehemaligen deutschen Kreisen Eupen und Malmedy richtete die Eisenbahndirektion Köln in Malmedy zum 10. Juni 1040 ein eigenes Betriebsamt ein. Es betreute mit 38 Dienststellen ein Netz von 158 Kilometern Länge.
Gegen Ende des Krieges nahmen im Sommer 1944 die Zerstörungen durch alliierte Flieger zu. Im September konnte der Betrieb nur noch mühsam aufrecht erhalten werden. Es fuhren nun Räumzüge mit Menschen und Material aus den besetzten Gebieten ins Reich. Am 10. September standen amerikanische Truppen kurz von Malmedy, das Betriebsamt wurde geräumt. Der Verkehr auf der Vennbahn wurde eingestellt. Der letzte Räumzug fuhr von Malmedy nach Osten, er kam nur noch bis Losheimergraben.
Von amerikanischen Eisenbahn-Pionieren des 740th ROB (Railway Operation Battalion) wurden die Bahnstrecken wieder in Betrieb genommen, zur Versorgung der vorrückenden Truppen. Im Dezember 1944 erreichten sie von Pépinster ausgehend über Trois-Ponts wieder Malmedy. Dort wurden zwei große Treibstoffdepots eingerichtet. Diese waren eines der Ziele der am 16. Dezember 1944 begonnenen Ardennenoffensive. Malmedy konnte jedoch von amerikanischen Truppen gehalten werden.
Nach dem Ende der letzten deutsche Offensive im Hohen Venn fuhren erste Personenzüge Weihnachten 1944 von Pépinster über Stavelot nach Trois-Ponts.
Das 740th ROB machte die Strecke von Stavelot bis Malmedy am 25. Januar 1945 wieder befahrbar. Es fuhren nun Züge von Malmedy über Waimes, Weywertz, Raeren nach Herbesthal bzw. Walheim. Dies war teilweise die einzige Versorgungslinie, da die Straßen wegen einsetzenden Tauwetters zunehmend unbefahrbarer wurden.
Nach dem Ende des Krieges 1945 übernahm wieder die SNCB den Betrieb. Diese nahm 1946 den Personenverkehr auf einer Linie durch das Hohe Venn wieder auf. Sie führte von Trois-Ponts über Malmedy und Waimes nach Kalterherberg im Nordosten und St. Vith im Südosten. Wegen der geringen Bedeutung stellte man den Reiseverkehr am 30. Mai 1959 ein. Güterverkehr und eine Museumsbahn betrieb man noch bis Jahresanfang 1970.
1980 wurde die Strecke vom belgischen Staat übernommen. Sie wurde Teil der nationalen Verteidigungsstrategie. Hintergrund war, dass die Vennbahn teilweise durch deutsches Gebiet verlief und der Verkehr hier eingestellt werden sollte. Somit war der Bahnhof Sourbrodt nicht mehr aus Norden erreichbar. Von hier aus wurde der Truppenübungsplatz Elsenborn mit Zügen erreicht.
Die Strecke wurde ertüchtigt und am 25. August 1989 fuhr ein erster Militärzug von Trois-Ponts über Waimes nach Weywertz.
2001 kamen wieder Touristikzüge auf die Strecke, betrieben von der Museumseisenbahn Vennbahn V.o.E. Bis 2003 fuhren mehrere Sonderzüge über die Strecke. Nachdem in diesem Jahr der Militärverkehr eingestellt worden war, fuhr nochmals 2004 ein letzter Museumszug über die gesamte Strecke.
Zwischen 2005 und dem 4. Oktober 2006 gab es einen letzten privaten Güterverkehr zwischen Trois-Ponts und Malmedy. Danach wurde die Strecke offiziell am 29. Juni 2006 stillgelegt.

Die Trasse der ehemaligen Bahnstrecke wurde 2010 in einen Radweg des RAVeL umgebaut. Er trägt die Nummer L45 (entsprechend der Nummerierung belgischer Eisenbahnstrecken).

Betriebsstellen

Die Strecke weist eine Länge von rund 22 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung beginnt in Waimes.
(Bf = Bahnhof, Hp = Haltepunkt; jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*
0,0	Bf Waimes / Weismes (seit 1885, Verbindungen nach Raeren und St. Vith / Saint-Vith)
8,0	Bf Malmedy
10,9	Hp Meiz
–	*Grenze Deutsches Reich – Königreich Belgien* (1815 bis 1920)
12,9	Bf Masta
14,7	Brücke von Stavelot
15,0	Tunnel von Montys (Länge 450 Meter)

17,2	Bf Stavelot (Verbindung nach Pépinster)
22,1	Bf Trois-Ponts (seit 1867, Verbindungen nach Rivage und Gouvy/Luxemburg)

(Claus Weber, im Auftrag des Rheinischen Vereins für Denkmalpflege und Landschaftsschutz e.V., 2025)

Hinweis

Der Text wurde im Rahmen des Projektes „Vennbahn“ des Rheinischen Vereins für Denkmalpflege und Landschaftsschutz e.V. 2025 erstellt.

Quellen

- Michael Heinzel, Der Krieg in der Eifel vor 80 Jahren (2024) (online www.drehscheibe-online.de, abgerufen 24.7.2025)
- Jahresfahrplan der Deutsche Reichsbahn 1943, Kursbuchstrecke 248 p (online www.deutsches-kursbuch.de, abgerufen 31.10.2025)

Internet

belgischespoorlijnen: L. 45 : Waimes – Trois-Ponts (niederländisch, abgerufen 31.10.2025)
fr.wikipedia.org: Ligne 45 (Infrabel) (französisch, abgerufen 31.10.2025)
de.wikipedia.org: Bahnstrecke Waimes - Trois-Ponts (abgerufen 27.2.2025)
ravel.wallonie.be: Lignes 45 et 45A: De Trois-Ponts à Losheimergraben (Büllingen/Bullange) (französisch, abgerufen 5.11.2025)

Literatur

Bales, Karl Josef (1995): Das Vennbahnsystem. Vorgeschichte der Vennbahn Aachen - Malmedy - Ulflingen. In: Kreis Daun Vulkaneifel, Heimatjahrbuch 1995, S. 22-33. Daun. Online verfügbar: www.heimatjahrbuch-vulkaneifel.de , abgerufen am 01.09.2019

Bêchet, Christophe (2014): Le rôle des chemins de fer. La ligne de chemin de fer Stavelot-Malmedy. Construction, inauguration et expérience de guerre. Visé.

Heinzel, Michael (2022): Eisenbahnen in Ostbelgien nach dem 2. Weltkrieg. Besetzung – Befreiung - Wiederaufbau. 2. Aufl.. Bonn.

Heinzel, Michael; Klauser, Klaus-Dieter; Marganne, Roland (2013): Hommage à la Vennbahn. Prüm (2. verbesserte Auflage).

Henrard, Georges (1999): Malmedy - Stavelot - Trois-Ponts. La voie ressuscitée. In: Histoire des Tortillards ardennais, Tome 2, Genf.

Mirkes, Dietmar / Verkehrsamt der Ostkantone (Hrsg.) (1991): Vennbahn - Damals und heute. St. Vith.

Eisenbahnstrecke von Waimes nach Trois-Ponts

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt, Eisenbahntunnel, Eisenbahnbrücke
Ort: Weimes, Malmedy, Stavelot, Trois-Ponts / Belgien
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung
Historischer Zeitraum: Beginn 1867 bis 1914, Ende 2006
Koordinate WGS84: 50° 25 21,52 N: 6° 01 51,72 O / 50,42264°N: 6,03103°O
Koordinate UTM: 32.289.111,76 m: 5.589.836,99 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.502.249,80 m: 5.587.420,66 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Claus Weber (2025), „Eisenbahnstrecke von Waimes nach Trois-Ponts“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-356648 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**

LVR Qualität für Menschen
HESSEN
SH Schleswig-Holstein Der echte Norden
RheinlandPfalz
Rheinischer Verein Für Denkmalpflege und Landschaftsschutz