

MALTE HELFER

Die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs in der Großregion SaarLorLux

GR-Atlas

PAPER SERIES

Paper 35-2012

ISBN 978-99959-52-34-1

ISSN 2418-4616

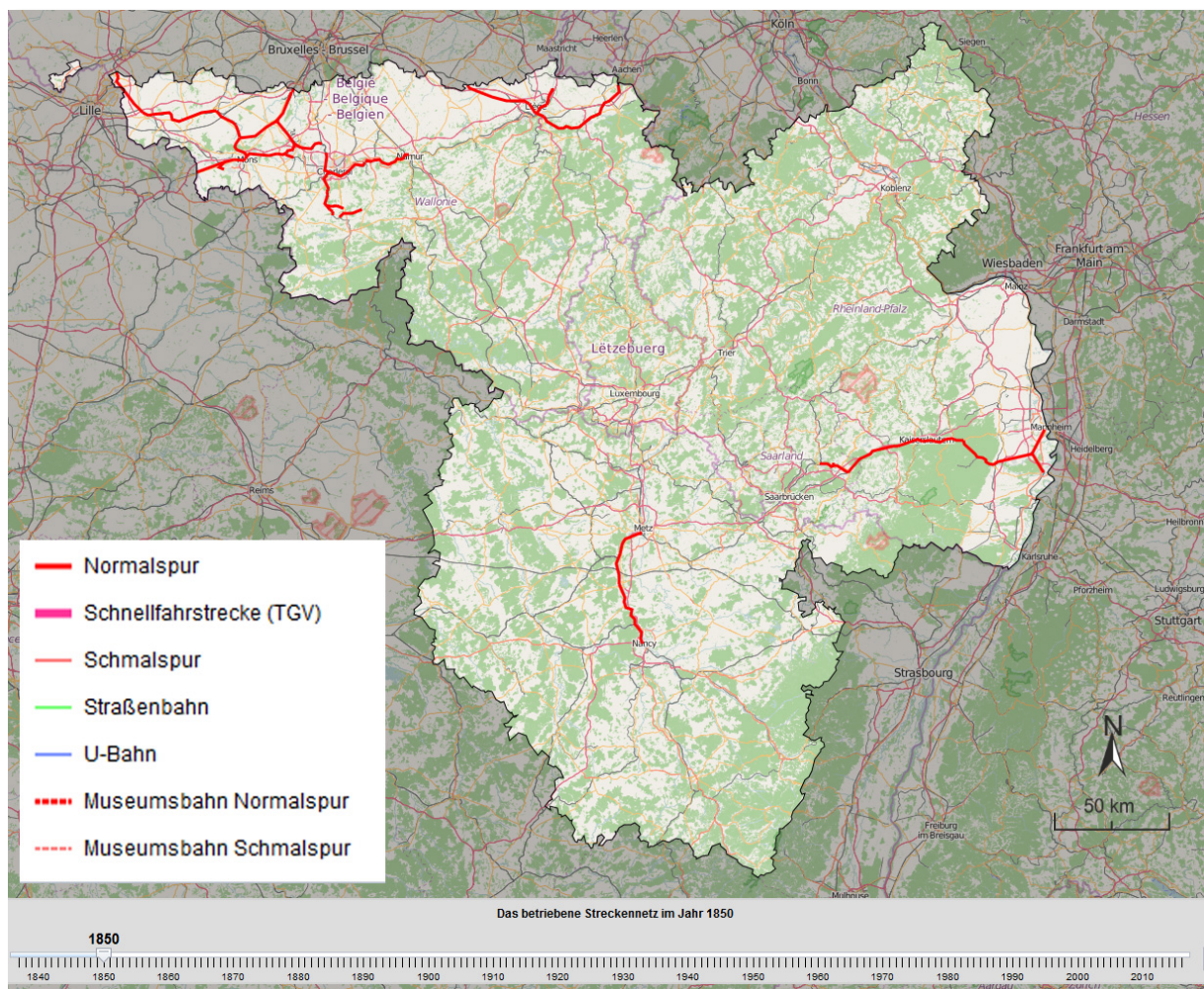
Permalink: <http://hdl.handle.net/10993/27951>

www.gr-atlas.uni.lu

Die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs in der Großregion SaarLorLux

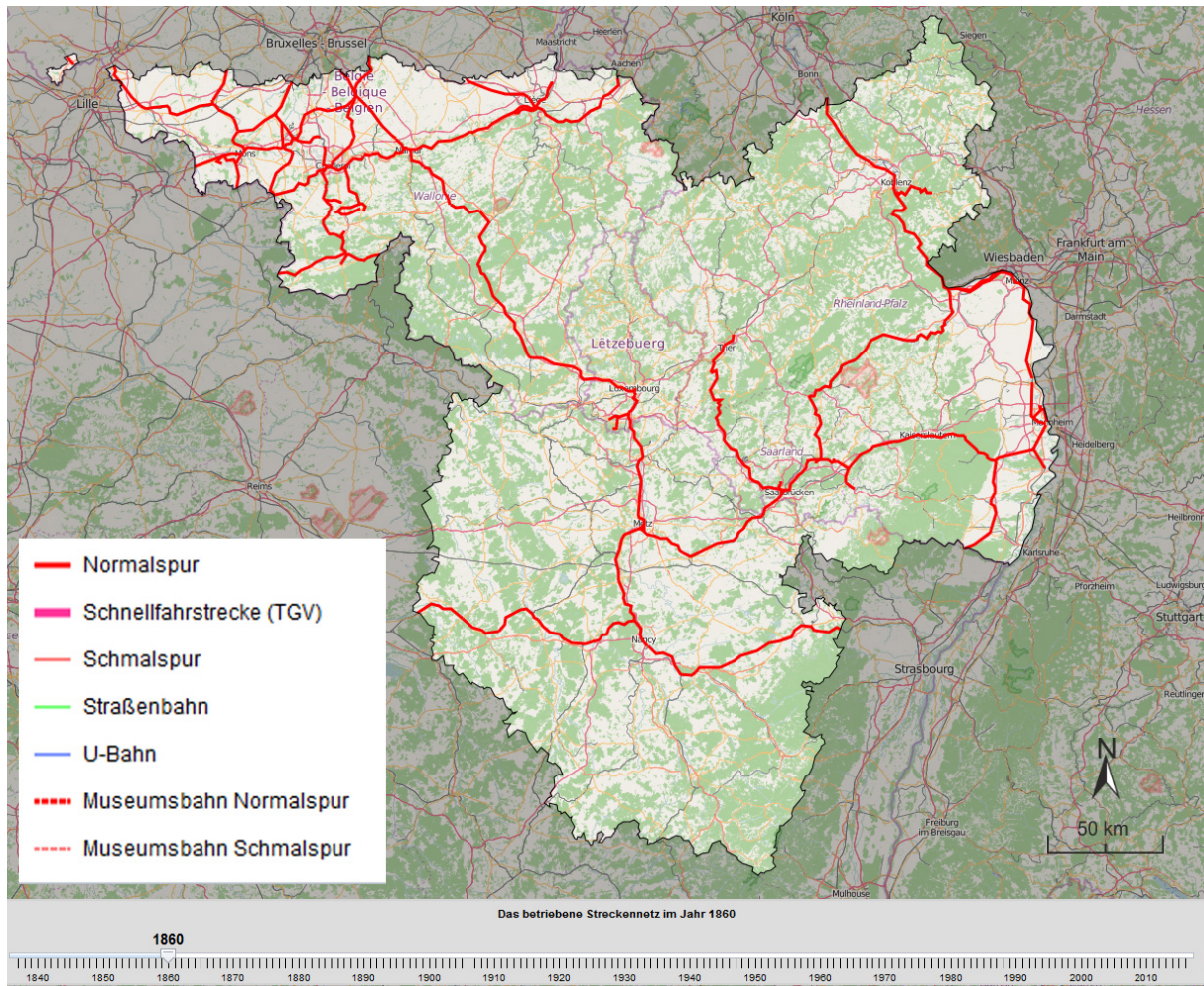
Malte Helfer

Die Karte zeigt die Entwicklung des Schienenverkehrs in der Großregion SaarLorLux von seinen Anfängen im Jahr 1838 bis 2016. Die Expansion der betriebenen Netze bis zum 2. Weltkrieg wie auch die Schrumpfung danach lassen sich im GR-Atlas an einer zeitgesteuerten Karte verfolgen, indem das jeweils gewünschte Jahr ausgewählt wird. Es ist ebenfalls möglich, die Zeit automatisch ablaufen zu lassen.



Die ersten Bahnstrecken in der Großregion SaarLorLux entstanden ab 1838. Die Karte zeigt die Situation im Jahr 1850. Diese ersten Strecken entstanden für den überregionalen Transport der Steinkohle aus den Revieren in Wallonien und an der Saar. Quelle: GR-Atlas

Zwischen der Einstellung des Verkehrs und der offiziellen Stilllegung können zuweilen Jahrzehnte vergehen. Dargestellt wird daher das Schienennetz für jedes einzelne Jahr von der Inbetriebnahme bis zur Aufgabe des regulären Verkehrs der einzelnen Streckenabschnitte, wobei der Güterverkehr den Personenverkehr meist um einige Jahre überdauert. Liegen die Daten für die Verkehrseinstellung nicht vor, wird ersatzweise auf die Daten der Stilllegung zurückgegriffen.



Die Karte zeigt die Situation im Jahr 1860. In wallonischen Kohlegürtel entsteht ein sich immer stärker verdichtendes Netz. Die Saarbrücker Eisenbahn ist mit dem neuen Ludwigshafen am Rhein, seit 1852 mit der französischen Strecke Metz-Nancy und seit 1859 über Luxemburg mit Wallonien verbunden.

Quelle: GR-Atlas

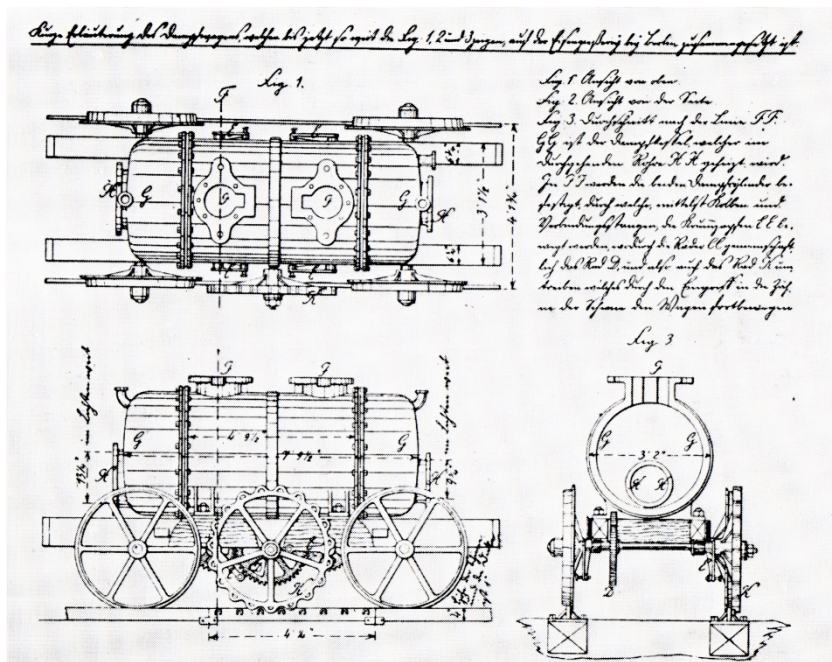
Erste Schienenwege werden in Verbindung mit dem Bergbau bereits von Agricola 1556 erwähnt. Ab dem späten 18. Jahrhundert entstanden die ersten Überlandstrecken in Form von Pferdebahnen, die zum Teil bereits regelrechte Netze entwickelten.

Erste Versuche mit einer dampfbetriebene Bahnstrecke wurden in der Großregion SaarLorLux, genauer gesagt an der Saar, bereits im Jahr 1816 unternommen: Bei der ersten Generalbefahrung der 1815 preußisch gewordenen Saargruben im Juli 1816 hatte der Oberberghauptmann Johann Carl Ludewig Gerhard die Anlage eines Schienenweges vorgeschlagen: „Keine Grube wird sich besser zur Pferdeförderung qualificiren als gerade Großwald, wegen der Mächtigkeit und der Regelmäßigkeit des Flötzes, und wegen der Ausgedehntheit des Baues, aber die Wagenförderung wird noch viel wichtiger, wenn

man damit eine Förderung auf Schienenwege bis zur Saar verbindet, und auf diesem Wege, der p[ro]pt[er] 900 Lachter lang wird, die Wagen durch eine Feuermaschine bewegt.“

So wurde der Bau einer 2,5 km langen Bahnstrecke von der Kohlengrube Großwald bei Altenkessel zur Verladestelle Luisenthal an der Saar geplant, die ab 1819 von einem Dampfwagen der Königlichen Eisengießerei Berlin bedient werden sollte. Der 1817 in Angriff genommene Friederiken-Schienenweg im Frommersbachtal bei Altenkessel wurde zunächst mit hölzernen Schienen versehen, die aber bald durch von der Eisenhütte Geislauren hergestellte gusseiserne Schienen ersetzt wurden.

Die von der Königlichen Eisengießerei Berlin konstruierte Lokomotive war nach einem erfolglosen Versuch für das Bergwerk Königshütte in Oberschlesien die zweite in Deutschland überhaupt gebaute Dampflokomotive. Beide hatten die englischen Lokomotiven von Blenkinsop zum Vorbild, deren Pläne sich das Oberbergamt im Rahmen früherer Industriespionage besorgt hatte. Die Maschinen nutzten eine Zahnstange neben dem Gleis zum Antrieb, wurden in England seit 1812 erfolgreich eingesetzt und zogen dort 50 bis 100 t schwere Züge mit 6 bis 7 km/h.



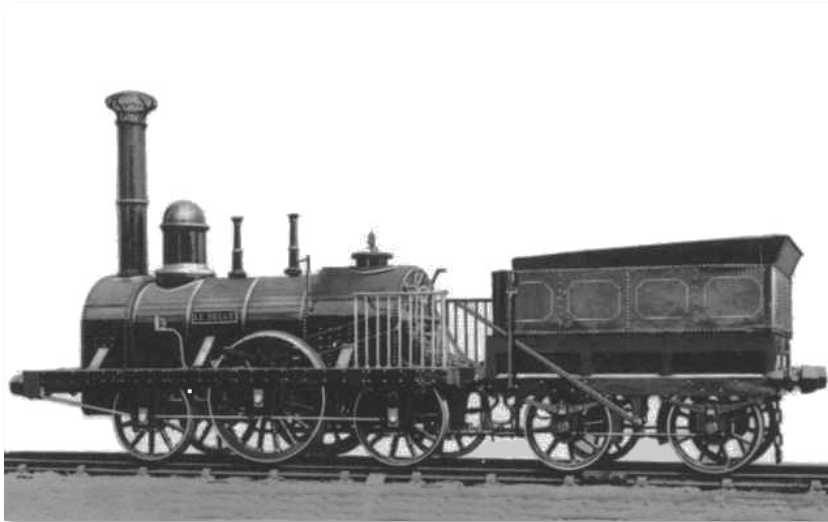
Werkszeichnung des zweiten Dampfzuges der Königlich Preussischen Eisenbahn Berlin, C.L. Althaus 1817.

Quelle: Maey & Born 1983

Die deutschen Maschinen waren etwas kleiner. Der für die Grube Großwald konstruierte 2. deutsche Dampfwagen war im Juli 1818 fertiggestellt und zog bei der Erprobung lediglich 4,2 t, also nur einen Bruchteil der englischen Vorbilder. Die Lok wurde für den Transport demontiert und traf im Februar 1819 zer-

legt in Geislaubern ein. Nach der Montage gelang es jedoch aufgrund zahlreicher Mängel in Konstruktion und Ausführung der Maschine nicht, sie in Betrieb zu nehmen. Nach einem Jahr wurde der Plan aufgegeben, sie auf der Grube einzusetzen. Im Oktober 1821 war es schließlich zwar tatsächlich gelungen, die Lokomotive in Bewegung zu setzen, aber zahlreiche Mängel machten eine praktische Verwendung der Maschine unmöglich, so dass sie 1834 verschrottet wurde. Die Wagen auf dem Friederiken-Schienenweg wurden zunächst von Arbeitern geschoben und später von Pferden gezogen, erst 1862 kam eine erste Dampflok auf dieser Strecke zum Einsatz.

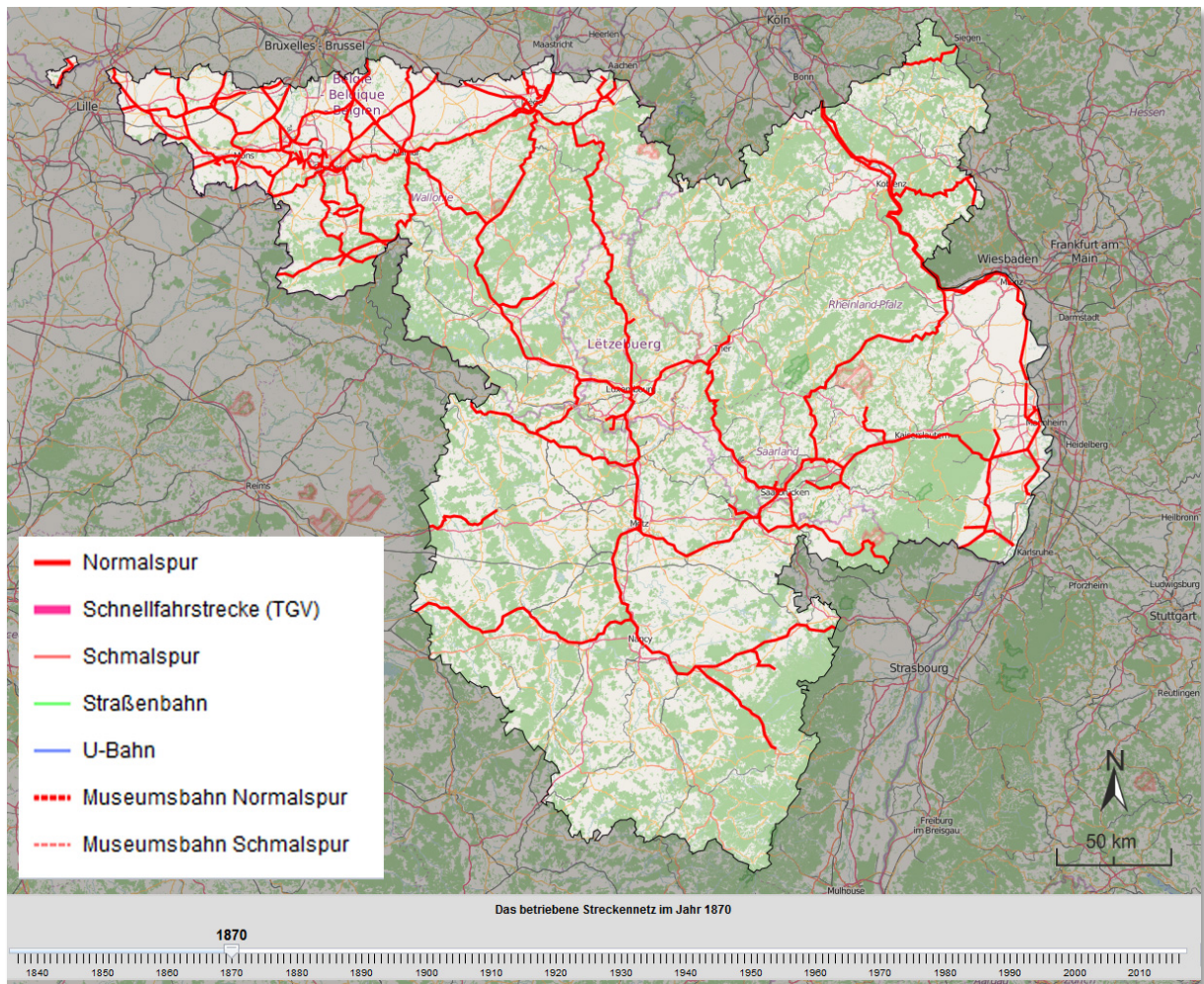
Die erste ausschließlich dampfbetriebene Eisenbahnlinie überhaupt war die 1825 eröffnete neun Meilen lange „Stockton and Darlington Railway“ in England. Die erste rein dampfbetriebene Eisenbahn auf dem Kontinent wurde in Belgien am 5. Mai 1835 zwischen Brüssel und Mechelen eröffnet, während die 1831 in Frankreich eröffnete Strecke von St. Etienne nach Lyon wie auch die in Deutschland im Dezember 1835 eröffnete Strecke von Nürnberg nach Fürth nur in geringerem Umfang mit Lokomotiven, sondern vielmehr vorwiegend als Pferdebahnen betrieben wurden. Im Folgenden wird auf die ersten Bahnverbindungen in den einzelnen Teilregionen der Großregion eingegangen.



Die von John Cockerill 1835 in Seraing gebaute "Le Belge" war die erste auf dem Kontinent gebaute Dampflokomotive

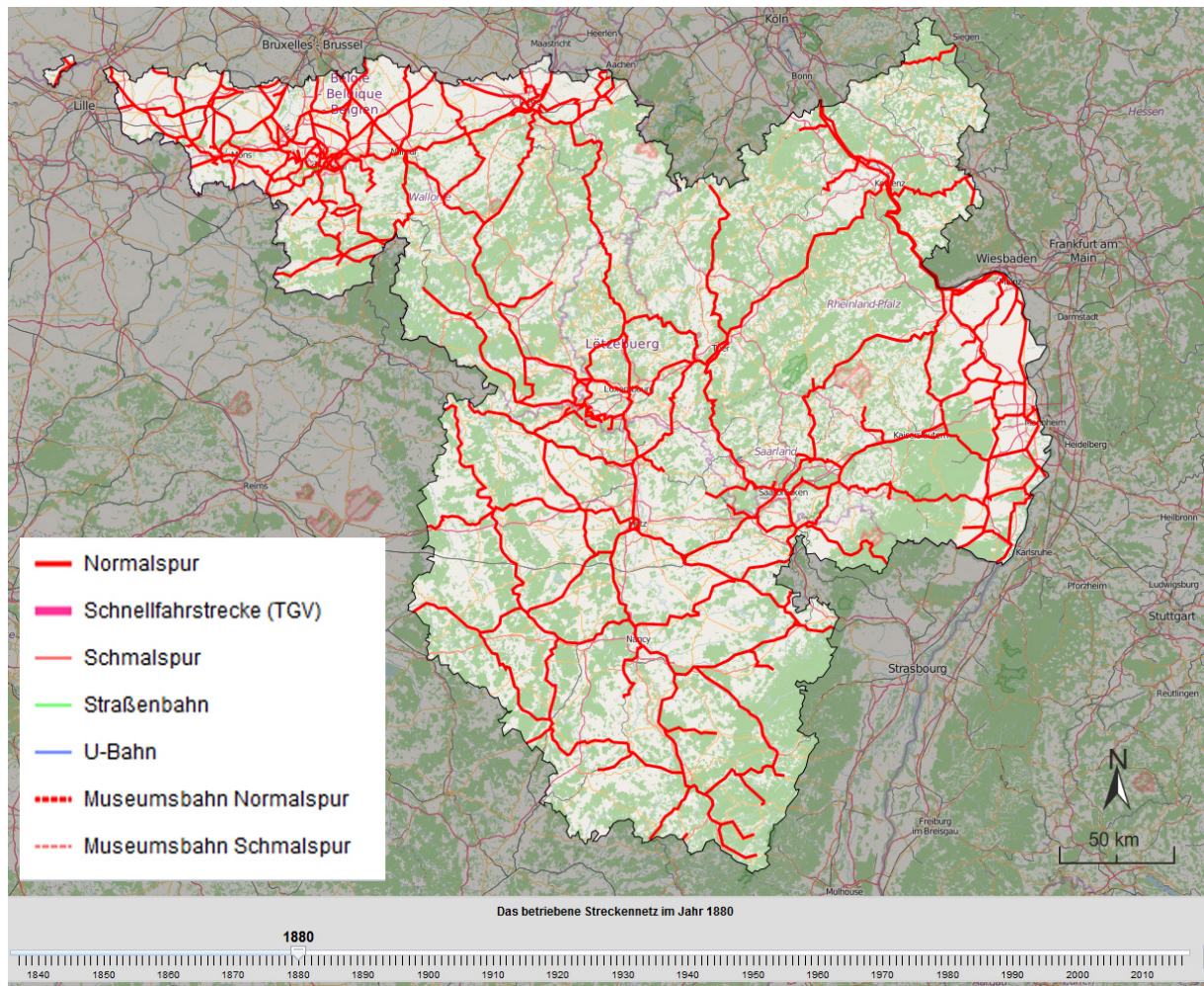
Nachdem die ersten belgischen Strecken in Flandern entstanden waren, erreichte die Bahn 1838 mit der Strecke Mechelen-Leuven-Tienen-Ans auch Wallonien und damit die heutige

Großregion. Danach ging es Schlag auf Schlag: 1841 erreichte die Strecke von Brüssel über Tubize (1840) und Jurbise Mons, 1842 waren Liège und Tournai angebunden, 1843 Charleroi und Namur, 1849 La Louvière.



Die Karte zeigt die Situation im Jahr 1870. Das Streckennetz im wallonischen Revier verdichtet sich weiter. Quelle: GR-Atlas

Die rasche Industrialisierung Belgiens auf der Basis der reichen Kohle- und Eisenerzvorkommen führte zu einem raschen Ausbau des Bahnnetzes, der durch staatliche Förderung unterstützt wurde. Begünstigt durch die hohe Bevölkerungsdichte entstand eines der dichtesten Eisenbahnnetze weltweit, dessen früher Ausbau auch den Bahnbau in Westdeutschland und Nordfrankreich motivierte.



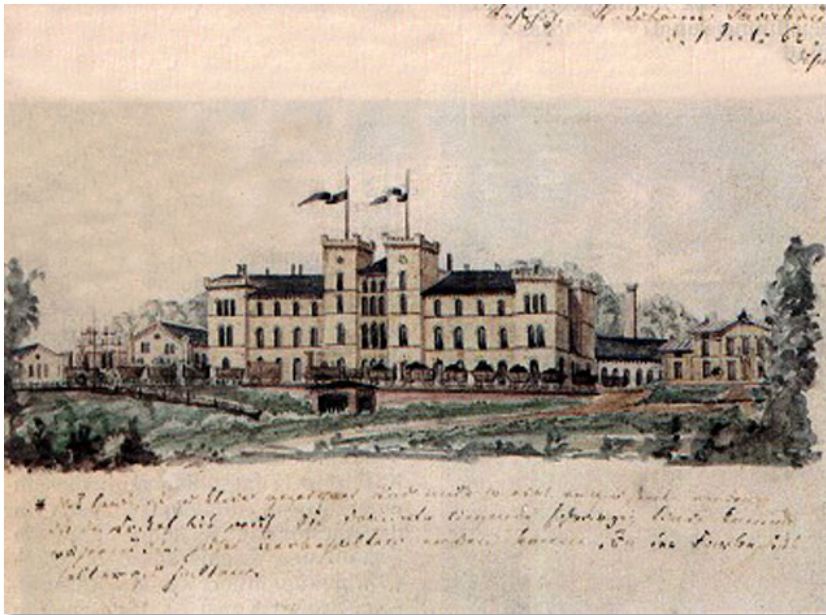
Die Karte zeigt die Situation des Streckennetzes im Jahr 1880. Ab den 1870er Jahren werden auch in Lothringen und dem Rheinland die Streckennetze zügig ausgebaut. Quelle: GR-Atlas

Auf der deutschen Seite der Großregion wurde 1847 der erste Teil der Speyerer Linie zwischen Speyer und Schifferstadt eröffnet, ebenfalls der erste Abschnitt der Pfälzischen Ludwigsbahn vom späteren Ludwigshafen nach Neustadt an der Weinstraße, im folgenden Jahr ein weiterer Abschnitt zwischen Homburg/Saar und Frankenstein.

1849 stand die Verbindung der Ludwigsbahn zwischen der Kohlenablage am Rhein und den Saarkohlengruben im Bexbacher Raum, 1850 war Neunkirchen erreicht. 1852 eröffnete die Strecke durch das Sulzbachtal nach Saarbrücken und weiter an die französische Grenze bei Forbach, womit nun auch die Kohlengruben bei Sulzbach und Dudweiler angeschlossen waren.

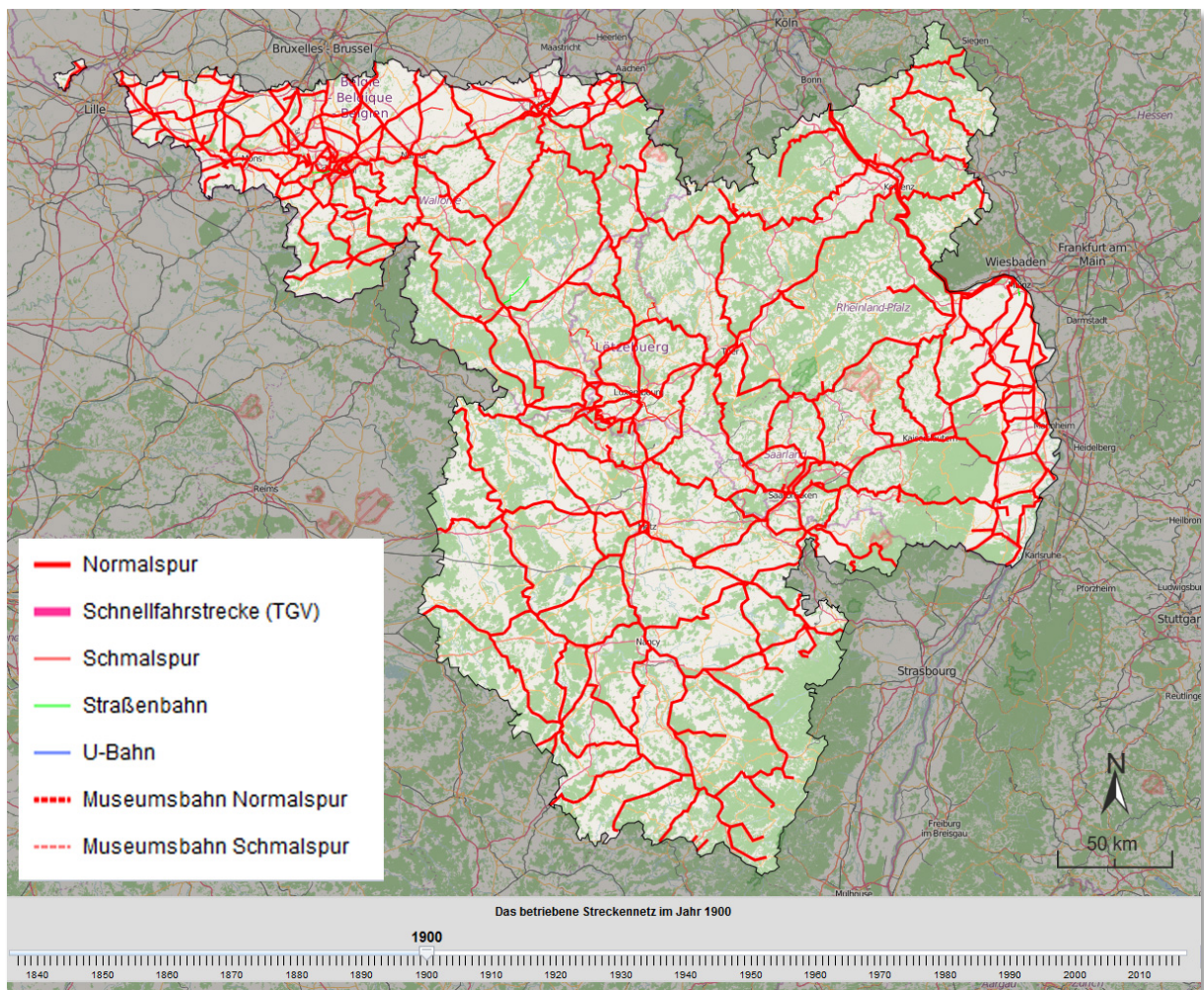
Seit 1853 verband die Hessische Landesbahn Mainz und Ludwigshafen, 1855 die Pfälzische Maximiliansbahn Neustadt an der Weinstraße mit dem elsässischen Wissembourg. Ab 1856 wurden die ersten Abschnitte der Linken und der Rechten Rheinstrecke nördlich von Mainz in Betrieb genommen.

1858 wurde die Saarstrecke von Saarbrücken bis Merzig eröffnet, zwei Jahre später war die Verbindung nach Trier-West auf dem linken Moselufer hergestellt. 1861 wurde ein Abzweig von Konz bis zur luxemburgischen Grenze bei Wasserbillig fertiggestellt.



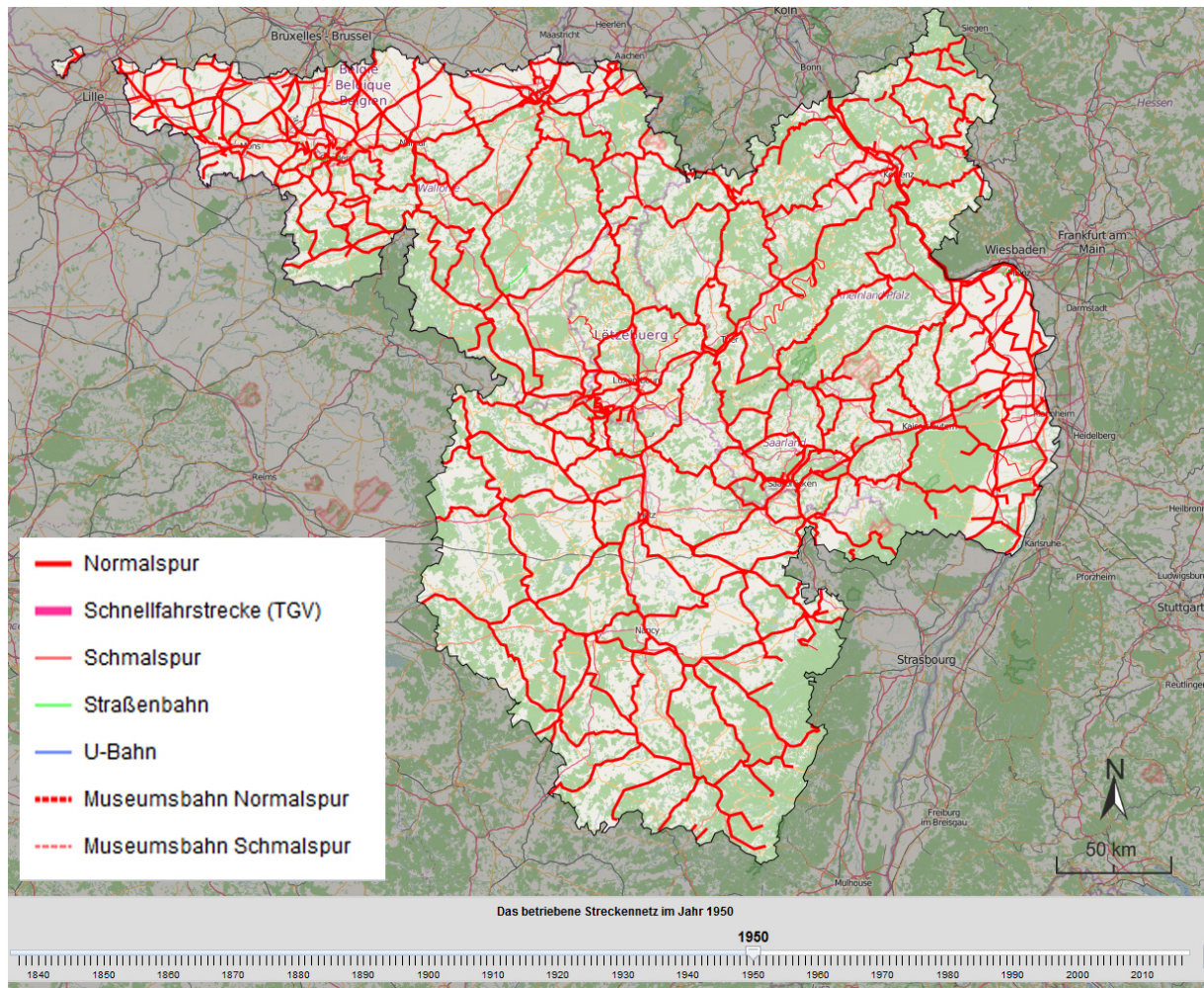
Der Saarbrücker Hauptbahnhof wurde 1852 eröffnet. Foto: H. Dihm, Quelle: Saarheimat 3/4, 1989

In Lothringen eröffnete die Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg (ab 1853 Compagnie des chemins de fer de l'Est) 1850 die erste Bahnlinie, die Nancy und Metz verband. 1852 war mit der Ostbahnstrecke von Metz über Forbach nach Saarbrücken die Verbindung



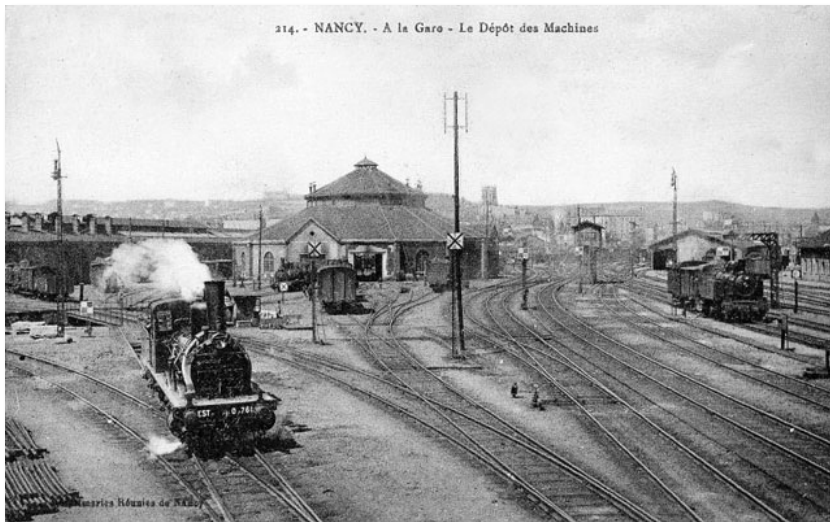
Die Situation des Streckennetzes im Jahr 1900. Quelle: GR-Atlas

zwischen dem deutschen und dem französischen Netz geschaffen. Ebenfalls 1852 wurde die Strecke Paris-Nancy-Strasbourg in Betrieb genommen, die Lothringen etwa mittig von West nach Ost durchquert. 1854 wurde die Strecke Metz-Thionville entlang der Mosel eröffnet.

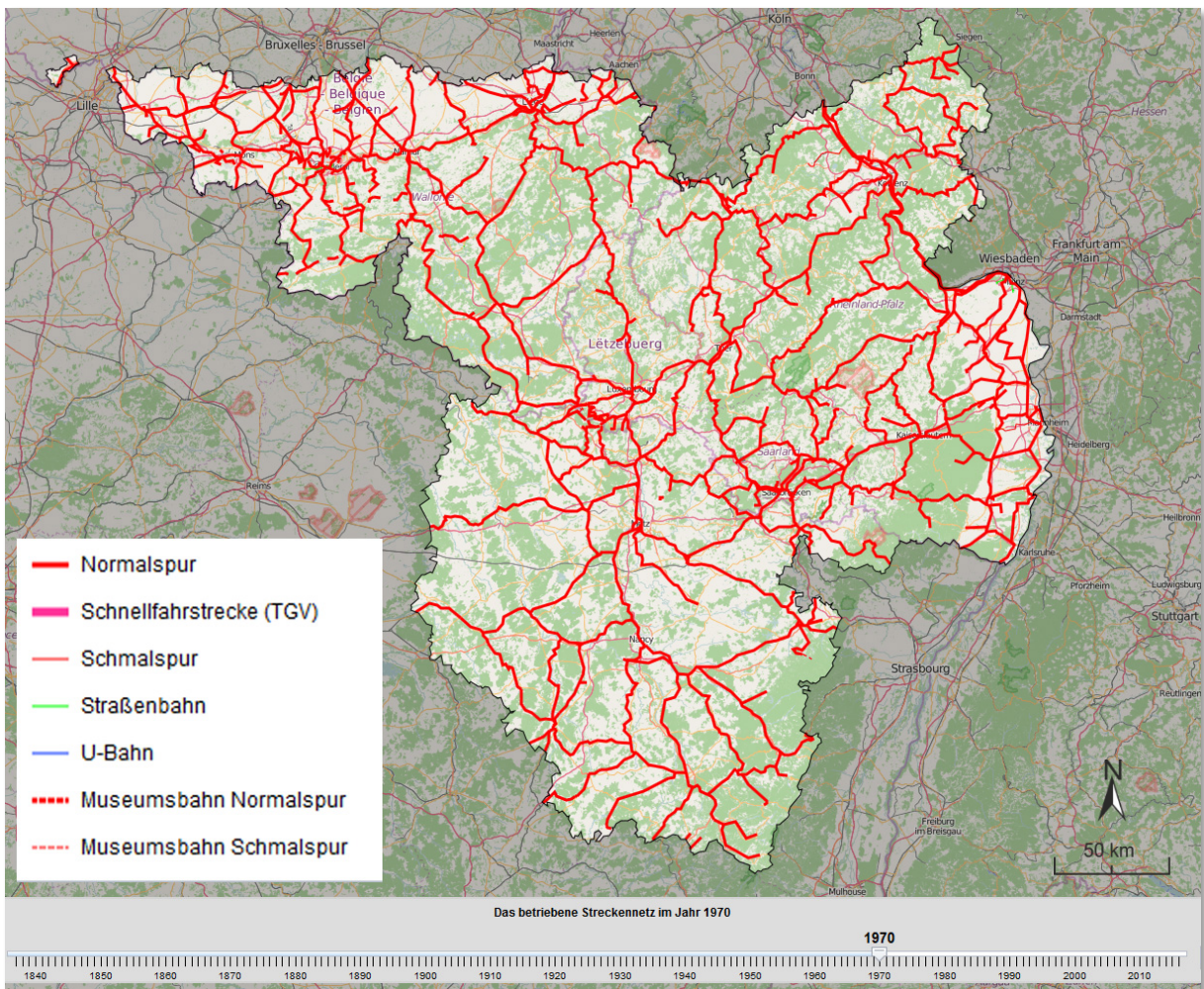


Im Jahr 1930 ist das Streckennetz weitgehend ausgebaut. Bis 1944 gab es nur wenige Veränderungen.
 Quelle: GR-Atlas

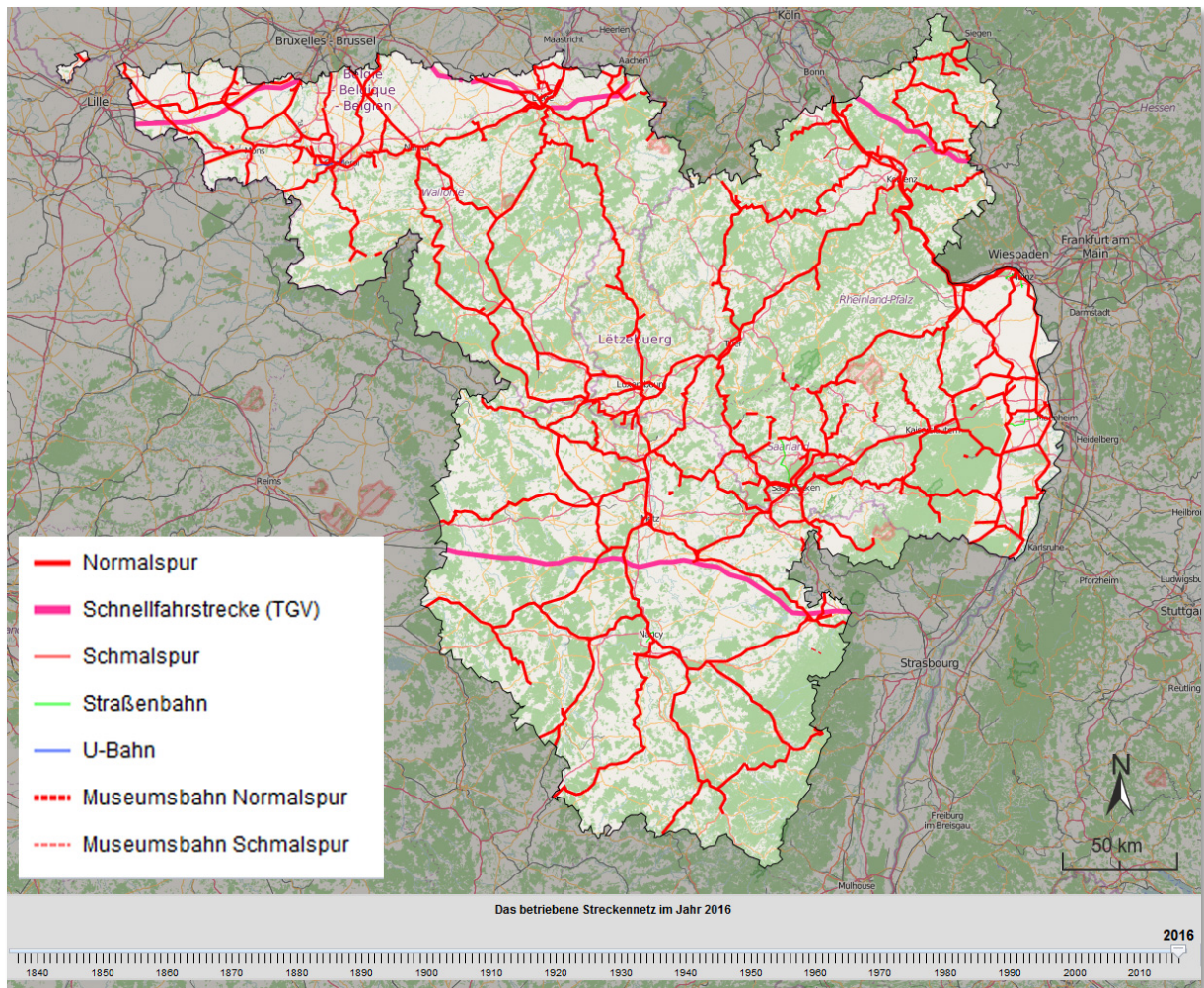
In Luxemburg wurden die ersten Strecken der Wilhelmsbahn von der Hauptstadt bis zur französischen Grenze in Richtung Thionville und zur belgischen Grenze nach Arlon erst 1859 eröffnet. Ein Jahr darauf wurden die Anschlussbahnen Bettembourg-Esch/Alzette und Nörtzingen-Rümelingen/Öttingen zu den Eisenerzgruben im Minett in Betrieb genommen. Die Strecke nach Wasserbillig an der deutschen Grenze in Richtung Trier wurde 1861 eröffnet. Die Nordlinie über Diekirch und Ulflingen an die belgische Grenze nach Spa und Liège ging 1867 in Betrieb.



Lokomotivdepot und Güterbahnhof Nancy. Quelle: Hist. Postkarte, Coll. Pierre Boyer



Die Karte zeigt die Situation im Jahre 1970. Nach ersten Stilllegungen zerstörter Strecken gegen Ende des zweiten Weltkrieges kommt es mit der Massenmotorisierung ab den 1950er Jahren zu einer allmählichen Ausdünnung des Streckennetzes. Die meisten der einst zahlreichen Schmalspurbahnen verschwinden. Quelle: GR-Atlas



Die Karte zeigt die Situation des Streckennetzes im Jahr 2016. Der Rückzug der Eisenbahn aus der Fläche setzt sich stetig weiter fort. Gegen Ende des Jahrtausends werden einige Hochgeschwindigkeits-trassen neu gebaut. Einige stillgelegte Strecken nehmen neuen Betrieb als Museumsbahnen auf. Andere werden ab den 1990er Jahren in Radwege umgewandelt. Quelle: GR-Atlas

Quellen

Rheinland-Pfalz

Holzborn, Klaus D. 1993: Eisenbahn-Revier Pfalz. Berlin

Mühl, Albert 1982: Die Pfalzbahn. Geschichte, Betrieb und Fahrzeuge der Pfälzischen Eisenbahnen. Stuttgart

Räntzsch, Andreas 1997: Die Eisenbahn in der Pfalz. Dokumentation ihrer Entstehung und Entwicklung

Schweers+Wall (Hrsg.) 2007: Eisenbahnatlas Deutschland 2007/2008. 6 Aufl., Aachen

Sturm, Heinz 2005: Die pfälzischen Eisenbahnen. Ludwigshafen

Wenzel, Hansjürgen 1976: Die Südwestdeutschen Eisenbahnen in den französischen Zonen (SWDE). Wuppertal

Saarland

Becker, Hermann J. 1933: Durch zwei Jahrtausende saarländischer Verkehrsgeschichte. Saarbrücken

Hoppstädter, Kurt 1961: Die Entstehung der Saarländischen Eisenbahnen, Saarbrücken

Maey, Hermann & Born, Erhard 1983: Lokomotiven der alten deutschen Staats- und Privatbahnen

Sander, Michael 2002: Ankunft Saarbrücken Hbf...: 150 Jahre Eisenbahn an der Saar. Saarbrücken

Luxemburg

Federmeier, Ed 1984: Eisenbahnen in Luxemburg, Freiburg

Federmeier, Ed 1991: Schmalspurbahnen in Luxemburg, Luxemburg

Lothringen

Paupin, Vauquesal 1980: Un siecle de chemin de fer en Alsace et en Lorraine : 1839 - 1938, Levallois-Perret

Schontz, André 1990: Le chemin de fer et la gare de Metz, Metz

Schontz, André 1999: Le chemin de fer en Lorraine, Metz

Wallonie

Delmelle, Joseph 1977: Histoire des chemins de fer belges, Bruxelles

Delmelle, Joseph 1981: Histoire des tramways et vicinaux belges, Bruxelles

Laffut, Michel 1998: Les chemins de fer belges (1830-1913) : genèse du réseau et présentation critique des données statistiques, Bruxelles

Links

Rheinland-Pfalz

[Bahnstrecken in Rheinland-Pfalz](#)

[rail.lu - Eisenbahnen in Rheinland-Pfalz und im Saarland](#)

Saarland

[Bahnstrecken im Saarland](#)

[rail.lu - Eisenbahnen in Rheinland-Pfalz und im Saarland](#)

Luxemburg

[Schienenverkehr in Luxemburg](#)

[rail.lu - Die Eisenbahnen in und um Luxemburg](#)

Lothringen

[Liste des lignes de chemin de fer de France](#)

[Compagnie des chemins de fer de l'Est](#)

[rail.lu - Eisenbahnstrecken in Lothringen](#)

Wallonie

[Belgische Spoorlijnen](#)

[Lignes SNCB](#)

[Liste des lignes de chemin de fer de Belgique](#)

[Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen/Société Nationale des Chemins de fer Belges](#)

[Société nationale des chemins de fer vicinaux](#)

[L'histoire "saga" des gares... passion partagée](#)

[Le réseau TGV belge](#)

[rail.lu - Eisenbahnen in Wallonien / Belgien](#)

In dieser Reihe bisher erschienen:

- N° 1 (2007): **Christian SCHULZ, Peter DÖRRENBÄCHER, Holger PANSCH**: Autoindustrie in der Großregion SaarLorLux 2007 - Produktion, Forschung, Ausbildung
- N° 2 (2007): **Michel PAULY**: Mittelalterliche Hospitäler in der Großregion SaarLorLux (von 600 bis 1500)
- N° 3 (2007): **Thomas SCHNEIDER**: Naturräumliche Gliederung der Großregion SaarLorLux
- N° 4 (2008): **Malte HELFER**: Aufschwung und Niedergang des Steinkohlenbergbaus in der Großregion SaarLorLux
- N° 5 (2008): **Eva MENDGEN**: Die Glas- und Kristallerzeugung in der Großregion SaarLorLux
- N° 6 (2008): **Cristian KOLLMANN**: Familiennamen aus der Berufsbezeichnung für den Glaser
- N° 7 (2008): **Sonja KMEC**: Die Verehrung Unserer Lieben Frau von Luxemburg
- N° 8 (2008): **Giovanni ANDRIANI**: Wunderheilungen Unserer Lieben Frau von Luxemburg im 17. Jahrhundert
- N° 9 (2009): **Malte HELFER**: Grenzüberschreitender öffentlicher Personennahverkehr in der Großregion SaarLorLux
- N° 10 (2009): **Malte HELFER**: Die Bodennutzungskarte der Großregion SaarLorLux von CORINE Landcover
- N° 11 (2009): **Malte HELFER**: Die Cassini-Karte (1750-1815)
- N° 12 (2009): **Malte HELFER**: Die Tranchot-Müffling-Karte (1801-1828)
- N° 13 (2009): **Malte HELFER**: Die Ferraris-Karte (1771-1777)
- N° 14 (2009): **Daniel ULLRICH**: Der Tanktourismus in der Großregion SaarLorLux
- N° 15 (2009): **Laurent PFISTER**: Das Klima der Großregion SaarLorLux
- N° 16 (2010): **Paul THOMES, Marc ENGELS**: Die Eisen- und Stahlindustrie in der Großregion SaarLorLux
- N° 17 (2010): **Pierre GINET**: Die Großsporteinrichtungen in der Großregion SaarLorLux
- N° 18 (2010): **Wolfgang BETHSCHEIDER**: Das Hochschulwesen der Großregion SaarLorLux
- N° 19 (2010): **Malte HELFER**: Die Natura-2000-Schutzgebiete in der Großregion SaarLorLux
- N° 20 (2010): **Martin UHRMACHER**: Leprosorien in der Großregion SaarLorLux
- N° 21 (2010): **Ines FUNK (KRUMM)**: Das Öffentliche Gesundheitswesen in der Großregion SaarLorLux
- N° 22 (2010): **Alain PENNY**: Spätmittelalterliche Städte in der Großregion SaarLorLux
- N° 23 (2010): **Patrick WIERMER**: Die Wahrnehmung der Großregion SaarLorLux in den Medien
- N° 24 (2010): **Christian WILLE**: Grenzgänger in der Großregion SaarLorLux (1998 - 2008)
- N° 25 (2010): **Florian WÖLTERING**: Der Tourismus in der Großregion SaarLorLux
- N° 26 (2010): **Claude BACK**: Grenzänderungen in der Großregion SaarLorLux vom Wiener Kongress bis heute
- N° 27 (2011): **Christoph HAHN**: Die Autoindustrie in der Großregion SaarLorLux 2011 - aktuelle Entwicklungen, Herausforderungen und Lösungsansätze
- N° 28 (2011): **Barbara NEUMANN, Jochen KUBINIOK**: Die Böden der Großregion SaarLorLux
- N° 29 (2011): **Christian WILLE**: Entwicklungen und Strukturen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in der Großregion SaarLorLux
- N° 30 (2011): **Christian WILLE**: Atypische Grenzgänger in der Großregion SaarLorLux

www.gr-atlas.uni.lu



N° 31 (2011): Michel DESHAIES: Naturparke in der Großregion SaarLorLux

N° 32 (2011): Brigitte KASTEN, Jens SCHÄFER: Der frühmittelalterliche Leihe- und Schenkungsbesitz der Klöster Gorze und Weißenburg in der Großregion SaarLorLux (661 - ca. 860)

N° 33 (2011): Eva MENDGEN: Das UNESCO Weltkulturerbe der Großregion SaarLorLux

N° 34 (2011): Malte HELFER: Die Verwaltungsgliederung der Großregion SaarLorLux

N° 35 (2012): Malte HELFER: Die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs in der Großregion SaarLorLux

www.gr-atlas.uni.lu

