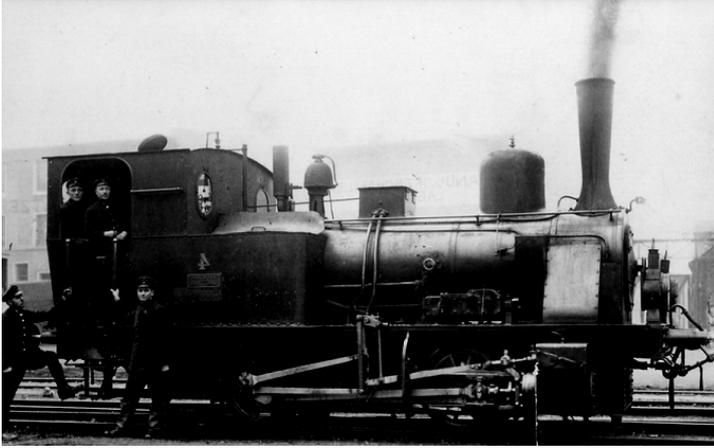




Verein für Heimatkunde Lisdorf e.V.

Vorsitzender Georg Jungmann, III. Gartenreihe 50, 66740 Saarlouis, Tel: 06831-40155 E-Mail: georg.jungmann@lisdorf.de



125 Jahre Güter- und Personennahverkehr im Kreis Saarlouis

Von den Anfängen bis nach dem 2. Weltkrieg



Eine Dokumentation des Vereins für Heimatkunde Lisdorf

Diese Version enthält Auszüge aus dem Text, Stand

15.03.2021

<http://heimatkunde.lisdorf.de>

Falls Sie mehr wissen oder selbst etwas zum Thema beisteuern wollen, wenden Sie sich bitte an den Verein für Heimatkunde Lisdorf oder an die

Redaktion: Harald Weiler, Großstraße 12 , 66740 Saarlouis, Tel. 06831-42113 harald_weiler@t-online.de

Inhalt:

01. Vorwort
02. Entwicklung bis zum Baubeginn der Kleinbahn Wallerfangen - Saarlouis - Lisdorf - Ensdorf
03. Entwicklung der Kleinbahn und der Straßenbahn im Kreis Saarlouis
04. Umstellung auf Kraftverkehr - Einstellung des Bahnbetriebes
05. Kleinbahn- und Straßenbahnverkehr im Bild
06. Was erinnert heute noch an die Kleinbahn und Straßenbahnen
- 07 Auszüge aus dem Schriftverkehr
08. Die Bahnen in Postkarten

01. Vorwort

Die eisenbahntechnische Erschließung der Saarregion durch die Bahnlinie Saarbrücken-Trier mit der Inbetriebnahme der Gesamtstrecke Saarbrücken-Trier am 25. Mai 1860 erfolgte schwerpunktmäßig auf der rechten Saarseite, da sich dort die Kohlegruben und die Hüttenwerke befanden. Der Bahnhof Saarlouis lag ebenfalls auf der rechten Saarseite, anfangs in Fraulautern, später in Roden, mehr als zwei Kilometer vom Stadtzentrum entfernt. Eine Heranführung an die damalige Festung Saarlouis erfolgte nicht, denn die Anlage eines Bahnhofes in der Bannmeile der Festung Saarlouis wurde nicht gestattet. Die Industriebetriebe auf der linken Saarseite hatten also keinen Gleisanschluss, ein schwerer Standortnachteil.

Das am 28. Juli 1892 verabschiedete *Reichskleinbahngesetz* gestattete den Kommunen jedoch den Betrieb lokaler Bahnen unabhängig von der Staatsbahn und wurde dankbar aufgegriffen. Auch die Stadt Saarlouis plante nach Aufgabe der Preußischen Festung Saarlouis um 1890 auf Grundlage dieses Gesetzes ein Kleinbahnnetz mit Normalspur 1435 mm. Die Bahn begünstigte vor allem in der Zeit bis zum 1. Weltkrieg die industrielle Entwicklung links der Saar bis hinein bis in das benachbarte, damals deutsche Lothringen.

Die Planungen stießen keineswegs auf breite Zustimmung. Auch in Lisdorf wandten sich Spediteure und Schiffseigner in einer Petition an die Bezirksregierung Trier gegen den Bau, da sie an einem weiteren Wettbewerber auf dem Verkehrssektor kein großes Interesse hatten und nicht zu Unrecht Einbrüche bei den Transportaufträgen erwarteten. Letztendlich setzten sich jedoch die Befürworter durch und die Bahn wurde gebaut.

Kaum ein anderer Verkehrsträger hatte Anfang des 20. Jahrhunderts, als noch Muskel- oder Pferdekraft den Verkehr dominierten, für die wirtschaftliche Entwicklung der Gemeinden links der Saar und auch von Lisdorf eine größere Bedeutung als die Kleinbahn, stellte sie doch einen Anschluss an das große Eisenbahnnetz her, das in den Jahren vor dem 1. Weltkrieg seine größte Ausdehnung erreichte. Im häuslichen Bereich dienten Hand-Ziehwagen als Transportmittel, im bäuerlichen Bereich leisteten dies Pferdewagen. Die schnell wachsende Industrie benötigte jedoch große Ladekapazitäten und die stellten Binnenschiffe oder die Eisenbahn bereit.

Kaum jemand kann sich heute an die Zeiten erinnern, als fauchende Dampfloks in Lisdorf durch die Provinzialstraße fuhr oder man am Lisdorfer Bahnhof den Zug bestieg, dennoch war dies fast drei Jahrzehnte lang Alltag in Lisdorf. Neben den "Dillenschass" - Lastkähnen für den Gemüsetransport ab dem Schiffsanleger in der heutigen Saarstraße war die Kleinbahn der zweite wichtige Lisdorfer Verkehrsträger: Es wurden Bau- und Brennstoffe oder Düngemittel am Lisdorfer Kleinbahnhof umgeschlagen oder örtliche Industriebetriebe bedient. Viele Lisdorfer erinnern sich noch an spätere Zeiten, als man mit der Straßenbahn fuhr oder eine kleine Elektrolok Eisenbahnzüge durch den Ort zog. Dank des ständigen Läutens ihrer Warnglocke hieß sie im Volksmund bald "Bimmelbahn". Die permanent läutende Glocke war zu Zeiten, als noch Kinder auf der Straße spielten, zwingend geboten.

Über 60 Jahre lang sicherten Kleinbahnen und elektrische Straßenbahnen Transport und Verkehr im Nahbereich. Erst das Aufkommen des Kraftverkehrs in Zeiten billigen Benzins machte dem kleinen Schienenverkehr ein Ende. Er war nicht mehr wettbewerbsfähig, jedoch ist seine frühere Bedeutung nicht zu unterschätzen. Ein bedeutendes Kapitel der Lisdorfer Ortsgeschichte ging mit der Einstellung des Kleinbahnverkehrs Ende 1963 zu Ende. Bald verschwanden auch die Schienen und die Eisenbahnbrücke und nur noch einige Überbleibsel erinnern noch an den Bahnverkehr früherer Tage. Auch die erwarteten negativen wirtschaftlichen Auswirkungen traten ein, denn einige lokale Unternehmen verlegten an andere Standorte oder schlossen ihre Tore, und unter anderem das Raiffeisen-Zentrallager in der Eisenbahnstraße, das Kohlensäurewerk Lisdorf oder 1969 nach dem plötzlichen Tod von Mary auch der Kohlenhandel Lonsdorfer.

125 Jahre nach der Einführung der Kleinbahn wollen wir in Wort und Bild über diesen Aspekt der örtlichen Geschichte berichten mit Schwerpunkt Lisdorf, aber auch unsere Nachbargemeinden Wallerfangen, Felsberg und die Gemeinden Tal der Bist bis nach Creutzwald sollen nicht unerwähnt bleiben. Auch sie waren an das Bahnnetz angeschlossen und sie nutzen es.

02. Entwicklung bis zum Baubeginn der Kleinbahn Wallerfangen-Saarlouis-Lisdorf-Ensdorf

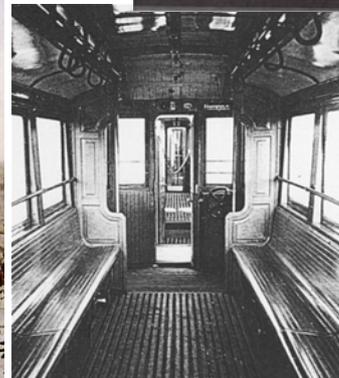
Zur Verbesserung der Wettbewerbssituation der Industriebetriebe auf der linken Saarseite und auch zur Einrichtung eines Personennahverkehrs plante die Stadt Saarlouis nach Aufgabe der Festung 1890 ein lokales Kleinbahnnetz mit Normalspur 1435 mm. Dieses hatte in Ensdorf direkt Anschluss an die deutsche Staatsbahn und später auch in Creutzwald an das französische Bahnnetz. Die Planungen stießen jedoch auf nicht auf ungeteilte Zustimmung: Einige damalige Lisdorfer Spediteure und Schiffseigner wandten sich in einer Petition an die Bezirksregierung Trier gegen den Bau, da sie an einem weiteren Wettbewerber kein großes Interesse hatten. Letztendlich setzten sich jedoch die Befürworter durch und das Vorhaben wurde in relativ kurzer Zeit realisiert:

- 1875 Pendelverkehr von Saarlouis zum Staatsbahnhof Fraulautern durch privates Unternehmen mit Fuhrwerken
- 1894 Beschluss des Stadtrates von Saarlouis zum Bau einer normalspurigen (1435 mm), dampfbetriebenen Kleinbahn von Wallerfangen über Saarlouis nach Ensdorf für Personen-, Stückgut- und Wagenladungsverkehr
Vertrag mit Villeroy & Boch Steingutfabrik Wallerfangen über Nutzungsrechte bzw. Nutzungs-Verpflichtungen der zu errichtenden Kleinbahnverbindung. Die Fabrik unterhielt zu dieser Zeit einen großen Fuhrpark für den Transport zum Staatsbahnhof Fraulautern.
- 1894 Antrag der Stadt Saarlouis an Bezirksregierung Trier auf Erbauung einer Kleinbahn von Ensdorf über Lisdorf nach Saarlouis bis Wallerfangen
- 1895, 4. Mai Vertrag zwischen der Stadt Saarlouis und der *Baufirma* Vering & Waechter (Berlin) über den Bau der Kleinbahn Ensdorf - Saarlouis - Wallerfangen
- 1895, Okt. Gesuch Lisdorfer Bürger *gegen* den Bau der Kleinbahn (Genaueres Datum unbekannt)
- 1895, 1. Okt. Gesuch Lisdorfer Bürger *für* den Bau der Kleinbahn
- 1895, 1. Okt. In Berlin gründen Carl Vering und Karl Leonard Waechter die Eisenbahn *Bau- und Betriebsgesellschaft Vering & Waechter*. Diese erbaut bis zum 1. Weltkrieg insgesamt 40 Neben- und Kleinbahnen, davon acht im Gebiet des heutigen Saarlandes.
- 1895, 1. Nov. Kaiserliches Dekret erlaubt der Stadt Saarlouis Grundstücksenteignungen für den Bahnbau
- 1895 10. Dez. Regierungspräsidium Trier erteilt Konzession für die Strecke Ensdorf - Saarlouis - Wallerfangen
- 1896, 6. Feb. Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidenten in Trier
- 1896, 23. Feb. Schriftliche Beschwerde Lisdorfer Bürger gegen den Planfeststellungsbeschluss.
Die Beschwerdeführer schlagen eine andere Streckenverlegung durch Lisdorf außerhalb der Bebauung vor.
- 1896, 31. Mai Beschluss des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten (Reichsministerium in Berlin) zum Bau der Bahn. Der Beschwerde gegen den Planfeststellungsbeschluss wird nicht stattgegeben.
- 1896, 11. Juni Mitteilung des Beschlusses an den Lisdorfer Bürgermeister durch den königlichen Landrat in Saarlouis mit Anweisung zur Ausführung des Vorhabens.
- 1896, 1. Sept. Baubeginn Kleinbahn Ensdorf - Saarlouis - Wallerfangen
- 1898, 10. Juli Regierungspräsidium Trier erteilt Konzession für die Strecke zum Bahnhof Fraulautern
- 1900 Die Stadt Saarlouis beginnt mit Planungen zum Bau eines zusammenhängenden elektrischen Überland-Bahnnetzes mit zentralem Knoten am Kleinen Markt als Ergänzung der Kleinbahnen. Die Planungen verzögerten sich und dauerten fast ein Jahrzehnt.

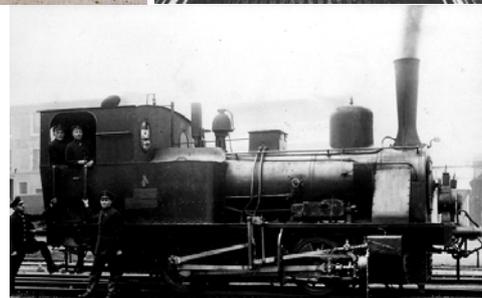
03. Entwicklung der Kleinbahn und der Straßenbahn im Kreis Saarlouis



1897, 29. Juli Eröffnung der Kleinbahnstrecke Wallerfangen-Saarlouis-Lisdorf-Ensdorf mit einem offiziellen Festessen im Hotel Kaiserhof (heute Kreissparkasse am Kleinen Markt) auf Einladung von Bürgermeister Josef Titz (Amtszeit 1877-1904, das Gedeck war kostenpflichtig) →



Fr, 30. Juli Festfahrt mit geschmücktem Zug auf der neuen Strecke. Der Betrieb startet mit zwei T2-Dampf-Lokomotiven (ca. 250 PS, max. 40 km/Std.), Bild rechts Lokomotive Henschel Bn2t, 1898. Betrieb der 10,2 km langen Strecke durch die Eisenbahn Bau- und Betriebsgesellschaft Vering & Waechter, Berlin.



Sa, 31. Juli Aufnahme des regulären Bahnbetriebs mit Personen- und Güterverkehr. Bereits im ersten Jahr transportiert die Kleinbahn große Mengen Güter und viele Passagiere. Die Kleinbahn wird von Beginn an gut angenommen und muss bereits im Jahr 1898 aufgerüstet werden.

Bild rechts neben dem Festzug zeigt das Innere der Personenwagen, diese waren durchgängig, die Holzbanksitze seitlich angeordnet.



Bilder: Wartende Fahrgäste am ehemaligem Kleinbahnhof Wallerfangen und ein abfahrbereiter Zug. Vor den Zug ist eine T2-Dampflok als Zugmaschine gespannt (Bilder um Jahr 1900).

Die Gesamtlänge der Strecke Ensdorf Staatsbahnhof - Bahnhof Lisdorf - Saarlouis Kleiner Markt - Saarlouis Kleinbahnhof - Kleinbahnhof Wallerfangen betrug 6,5 km, die verbaute Gleislänge inklusive Lade- und Abstellgleisen 9,3 km. Von Ensdorf bis zum Ortseingang Lisdorf im Bereich Grostrostraße verlief die Bahn auf einem eigenen, 2,2 km langen Gleiskörper. In Lisdorf, Saarlouis und Wallerfangen werden drei gleichartige Bahnhofsgebäude mit angebautem Güterschuppen erbaut, die sich in Lisdorf und Wallerfangen noch teilweise erhalten haben. Loksuppen und Betriebswerkstatt lagen ursprünglich in Wallerfangen und wurden 1899 verlegt zum Kleinbahnhof Saarlouis. Dort wurde ein zweigleisiger Loksuppen gebaut, in dem später auch die E-Loks untergestellt waren.

Die Strecke begann im Staatsbahnhof Ensdorf mit Streckenkilometer Null mit einem Übergabegleis zur Staatsbahn und einem eigenen Bahnsteig - In Lisdorf km 2 Bahnhofsgebäude mit zwei Ladegleisen - In Saarlouis Kleinbahnhof km 3,5 Abstell-, Lade- und Werkstattgleise, Fahrzeugsuppen und Werkstatt - auf Strecke nach Kleinbahnhof Wallerfangen waren zwei Haltepunkt an Kaserne und Molkerei - In Wallerfangen km 6,5 Bahnhofsgebäude, Abstell- und Ladegleise und Ladegleis in der Hauptstraße bis zur Steingutfabrik.

1932, 22. Nov. Kleinbahn Ensdorf - Saarlouis - Kreuzwald für den Güterverkehr wird elektrifiziert, die vier T2-Dampflokomotiven werden durch zwei elektrische Loks der Firma Maffei/Schwartzkopff GmbH (Berlin) → Fahrzeugpark 32 Triebwagen, 20 Beiwagen, 2 Elektroloks für den Güterverkehr, sowie mehrere Güter-/Gepäckwagen und Kohlewagen. Durch Lisdorf fahren bis 1953 zwei Bahnen.



Bild: Provinzialstraße nach dem 2. Weltkrieg in Lisdorf Richtung Süden.
Im Bild links Gleise und Masten der elektrischen Güter-Kleinbahn, vorne links Kohlen- und Baustoff-Handel Lonsdorfer, rechts Gleise und Masten der Straßenbahn nach Wadgassen.

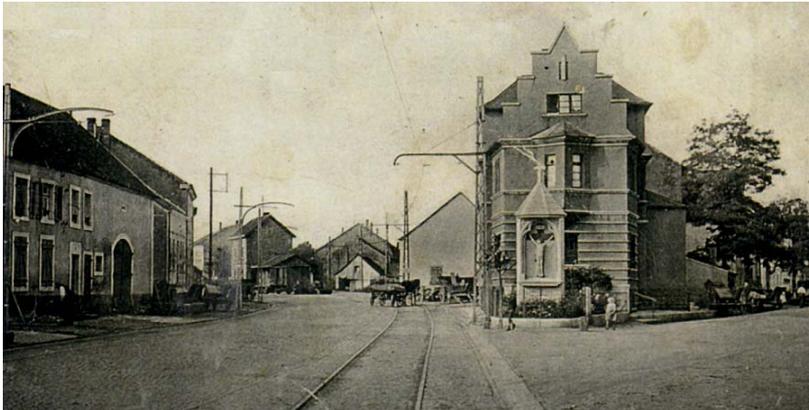
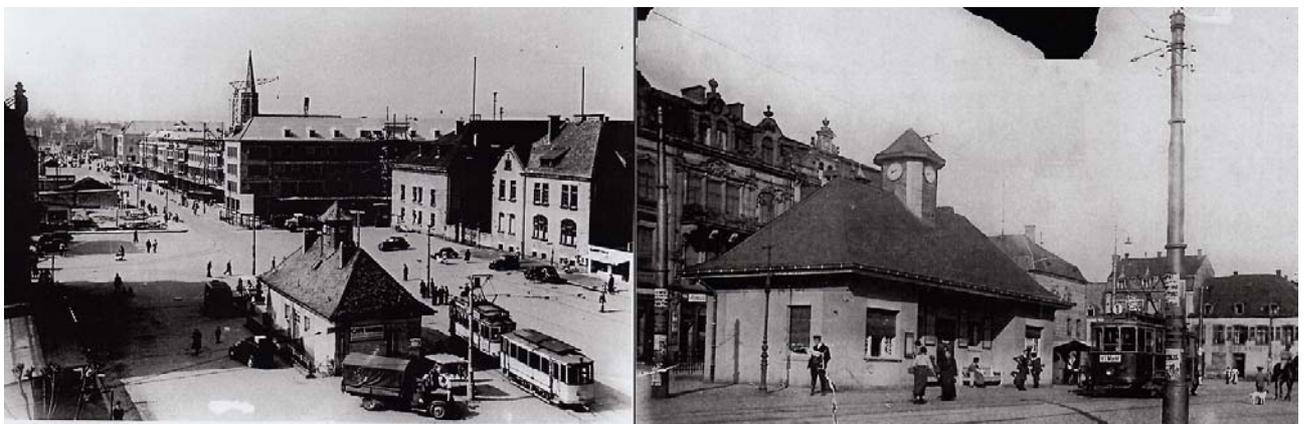


Bild: Provinzialstraße nach dem 2. Weltkrieg in Lisdorf Richtung Norden am Landwehrkreuz.
Im Bild links Gleise und Masten der Straßenbahn nach Wadgassen, im Bild rechts dito der elektrischen Güter-Kleinbahn. Im Hintergrund halblinks der Kleinbahnhof Lisdorf.
Vor dem Güterbahnhof parkt ein Waggong auf dem langen Abstellgleis, direkt vor der Abzweigweiche steht ein Ackerwagen auf den Schienen.



Ein zentraler Knoten des öffentlichen Nahverkehrs war der Kleine Markt in Saarlouis. In einem kleinen Gebäude, im Volksmund einfach nur **Häuschen** genannt, waren Fahrkartenverkauf, Warteraum und ein Kiosk untergebracht.

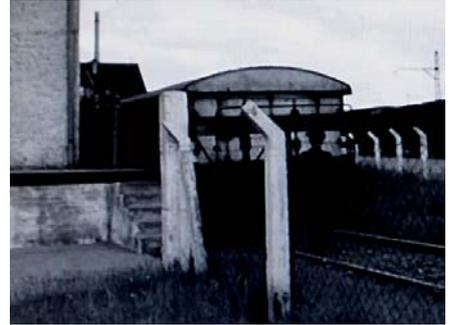
1939, 24. Juli Auflösung der Kraft- und Verkehrswerke AG (KRAVAG); Übernahme der Aufgaben durch die Kreisverkehrsbetriebe Saarlautern Aktiengesellschaft (KVS AG).

1939, 3. Sept. Wegen Evakuierung der "Roten Zone" wird Bahnbetrieb vollständig eingestellt.

Auch in Saarlouis und Lisdorf hatte die Bahn wichtige Kunden:



Beliefert wurden unter anderem, über ein gesondertes Abstellgleis, das 1925 eröffnete *Rommenholler-Kohlensäurewerk* in Lisdorf an der Grostrowstraße, wo Kohlensäure aus großen Tankwagen in Druckflaschen umgefüllt wurde,



oder die Kohlen- und Baustoffhandlung *Lonsdorfer*, ebenfalls über ein gesondertes Abstellgleis, das Johann Adam Lonsdorfer um das Jahr 1900 auf eigene Kosten hatte an der Provinzialstraße anlegen lassen.



Am Saarlouiser Kleinbahnhof lag ein langes Ladegleis, über das mehrere Lagerhäuser, Händler und Firmen beliefert wurden. Darunter war auch das Raiffeisen-Zentrallager für das Saarland. →



In Lisdorf wurde der Güterbahnhof unter anderem mit Düngemittel- und Futtermittel beliefert. Zum Lagerschuppen führten ein langes Abstellgleis bis zur Laderampe an der Provinzialstraße und ein kurzes Gleis bis zur Kopfseite des Lagers in der Einmündung der Feldstraße in die Provinzialstraße. Das Entladen musste schnell gehen, denn die Waggon-Standzeit wurde gesondert in Rechnung gestellt. Die Gleise wurden bedient über zwei Weichen, die vor dem früheren Wohnhaus der Familie Ecker (Provinzialstraße 115) lagen. Auf dem Bild rechts ist über dem Pfeil ein geparkter Güterwagen zu erkennen, auf den Schienen steht ein Ackerwagen. Heute sind die Gleisanlagen vollständig entfernt.



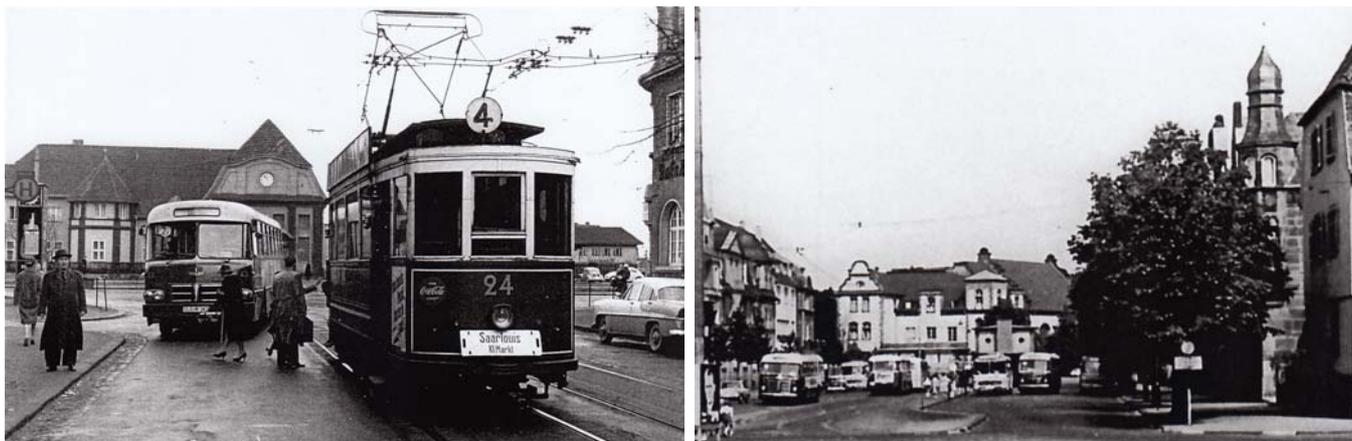
Während der NS-Zeit und auch noch danach wurde der Lagerschuppen genutzt vom Mehl-Großhändler Ernst Friedrich Schlosser, der von hier aus Bäckereien im Kreis Saarlouis und darüber hinaus belieferte. Sein Büro nebst zwei Angestellten hatte er im rückwärtigen Lagerhaus des Anwesens der Familie Fritz-Faller in der Provinzialstraße (Bild links, Bauzustand heute), er selbst wohnte im Bahnhofsgebäude.



Zusätzlich wurde in Lisdorf ein **Latrinen-Abstellgleis** eingerichtet, in dem die Hinterlassenschaften aus den Aborten der Stadt Saarlouis entsorgt und verwertet wurden. Lange Zeit wurde der Inhalt der städtischen Aborte in Fässer gefüllt und für die weitere Verwendung als Dünger in einer großen Grube gesammelt, die sich etwa an der Einmündung der Lisdorfer Kreuzstraße in die Provinzialstraße befand. Diese üble Arbeit wurde Zeit von der Familie Klein aus Lisdorf durchgeführt, die im Volksmund "Ziwwel-Häns-cher" genannt wurden. In den Wintermonaten wurde der Inhalt an die Bauern zum Düngen abverkauft. Der Bau der Kleinbahn bot die Gelegenheit, die Entsorgung der stinkenden Hinterlassenschaften neu zu organisieren. In Lisdorf wurde in der heutigen Grostrowstraße gegenüber dem späteren Kohlensäurewerk ein Abstellgleis eingerichtet (damals noch auf freiem Feld), die Inhalte der städtischen Aborte mit speziellen Waggons dorthin gebracht und von dort an die Bauern verkauft. Diese Einrichtung wurde betrieben bis zur Herstellung der Abwasser-Kanalisation in Saarlouis, das Abstellgleis selbst blieb bestehen bis zum Abriss der Schienen nach der Betriebseinstellung der Bahn.

04. Umstellung auf Kraftverkehr - Einstellung des Bahnbetriebes

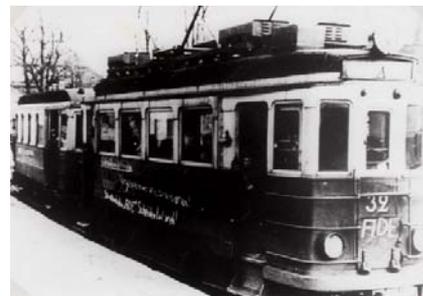
Nach dem 2. Weltkrieg schrumpfte das Netz langsam, aber kontinuierlich.



Zu Beginn der Nachkriegszeit führen noch vorwiegend Straßenbahnen, die jedoch zunehmend durch Busse ersetzt wurden. Am Kleinen Markt erbaute die KVS einen *Zentralen Omnibusbahnhof* (ZOB) mit Abfahrterminals, Ticketverkauf und Wartehalle. Der Saalbau im Hintergrund des rechten Bildes wurde 1970 abgerissen zugunsten eines Bekleidungskaufhauses.

Die Intentionen von Wirtschaft und Politik gingen zunehmend zum Kraftverkehr bzw. LKW-Transport und die Bahnstrecken wurden bald stillgelegt:

1953	18. Mai	Einstellung der Strecken	Lisdorf-Wadgassen und Ensdorf-Bous
	30. Juli		Lisdorf/Rosenthal
	30. Nov.		Saarlouis-Wallerfangen
1955	04. Sept.		Dillingen-Nalbach und Fraulautern-Saarwellingen
1957	31. Mai		Hauptbahnhof-Dillingen
1959	01. Juni		Fraulautern-Ensdorf-Schwalbach
1960	29. Feb.		Hauptbahnhof-Hülzweiler
1961	28. Feb.		Felsberg-Creutzwald (La Houve).
			Die letzte Fahrt nach Creutzwald →



Der Güterverkehr wurde noch eine gewisse Zeit von den Kreisverkehrsbetrieben Saarlouis auf den Strecken Ensdorf-Saarlouis-Wallerfangen und Saarlouis-Felsberg-Creutzwald (insgesamt 22 km) betrieben, obwohl er mit zwei DM Verlust je Tonne defizitär war. Bedeutend war für lange Zeit der Transport von Kohlen aus der Grube La Houve in Creutzwald nach Ensdorf und von dort zur Dillinger Hütte.

Der **Güterverkehr** endete in den Jahren 1953 bis 1963 als letzter Betriebsteil des Schienenverkehrs in Saarlouis auf den noch vorhandenen Strecken:

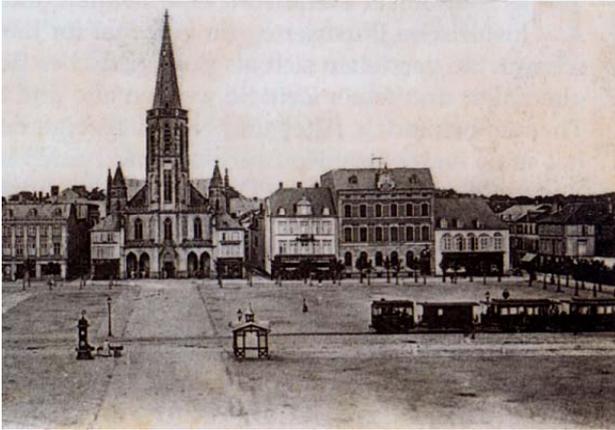
1953, 30. Nov.	Einstellung Strecke	Saarlouis-Wallerfangen
1960, 31. Dez.		Saarlouis-Felsberg-Creutzwald
1963 31. Dez.		Saarlouis-Lisdorf-Ensdorf

Für den weiteren Betrieb wären Investitionen in das Schienennetz und das rollende Material notwendig gewesen, die notwendigen Mittel wollte der Landkreis jedoch nicht mehr aufbringen. Obwohl viele Kunden zuletzt der KVS zum Erhalt der Bahn eine Erhöhung der Frachttarife um zwei DM je Tonne angeboten hatten, entschloss sich die KVS im Herbst 1963 auf Betreiben und auf Beschluss der Kreisverwaltung endgültig dazu, ihre eigentlich noch 50 Jahre gültige Verkehrskonzession aufzugeben. Auch die harsche Reaktion der betroffenen Kundschaft konnte keine Änderung mehr bewirken. Der Saarländische Rundfunk nahm sich der Problematik an und berichtete in einem Beitrag im Abendprogramm über das Thema. Legendär darin der verbale Protest der damaligen Geschäftsführerin des Kohlen- und Baustoffhandels, Mary Lonsdorfer.

Die beiden noch fahrenden Elektrolokomotiven von Maffei/Schwartzkopff erwarb die Dillinger Hütte, das sonstige rollende Material wurde verwertet. Einige Kunden wurden danach noch mit Eisenbahnwaggons beliefert, die auf Tiefladern über die Straße zu den Abstellgleisen transportiert wurden (Rommenhöller Kohlensäurewerk und Kohlenhandlung Lonsdorfer), aber diese Belieferungen wurden einige Jahre später ebenfalls eingestellt.

Nach 66 Jahren hatte der Kleinbahn- und Straßenbahnverkehr im Kreis Saarlouis ausgedient. Personen- und Lastkraftwagen verdrängten nicht nur die Binnenschiffe, auch der kleine Schienenverkehr war in Zeiten billigen Benzins nicht mehr wettbewerbsfähig. Doch nach dem 1. Weltkrieg bevorzugte auch die Kundschaft zunehmend motorgetriebene Transportmittel, da diese flexibel und nicht an Fahrpläne gebunden waren.

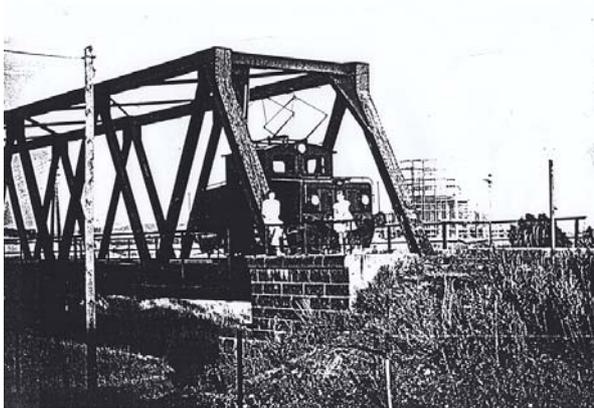
05. Kleinbahn- und Straßenbahnverkehr im Bild



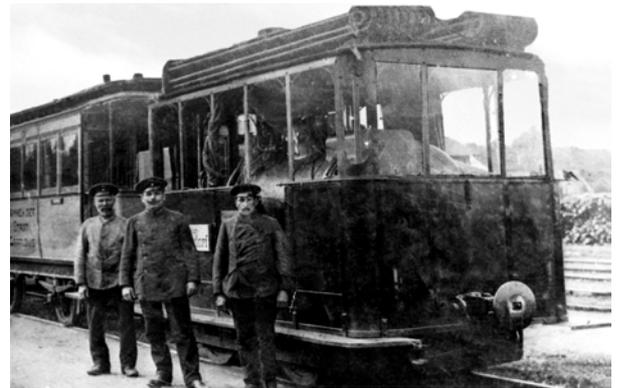
← Großer Markt vor dem 1. Weltkrieg. Der "feurige Elias" fährt zur Haltestelle vor, um Fahrgäste aufzunehmen.



Am Kleinbahnhof Wallerfangen: Zugführer und Schaffner warten vor einem "feurigen Elias" auf das Signal zu Abfahrt. →



← Eine Elektrolok der Kleinbahn auf der Eisenbahnbrücke Lisdorf - Ens Dorf um das Jahr 1960. Im Hintergrund ist das Stahlskelett des Kraftwerkes Ens Dorf zu erkennen, das zu dieser Zeit gebaut wurde.



← Eine Elektrolok der Kleinbahn auf der Eisenbahnbrücke Lisdorf - Ens Dorf um das Jahr 1960. Im Hintergrund ist das Stahlskelett des Kraftwerkes Ens Dorf zu erkennen, das zu dieser Zeit gebaut wurde.



Das Landwehrkreuz Lisdorf im Jahre 1902. Im Hintergrund halblinks der Güterbahnhof und im Bild vorne rechts die Gleise der Dampf-Kleinbahn.

Die später auf der linken Seite verlegten Gleise der Straßenbahn fehlen zu dieser Zeit natürlich noch. Ebenso fehlt das Kaufhaus Bernhard Klein hinter dem Landwehrkreuz.

Der Grund für die Ansammlung der Menschen ist nicht bekannt



Das Landwehrkreuz Saarlautern 4 (Lisdorf) im Jahre 1936, im Hintergrund halblinks der Güterbahnhof.

Im Bild vorne rechts die Gleise der damals elektrisch betriebenen Kleinbahn, links Gleise und Masten der elektrischen Straßenbahn nach Wadgassen.

Hinter dem Landwehrkreuz steht jetzt das Kaufhaus Bernhard Klein.

größerer Gefahren und auch keine Behinderung des damaligen örtlichen Verkehrs mit Handwagen und Fuhrwerken. Der vollständige Beschluss ist im Text nachfolgend wiedergegeben.

06. Was erinnert heute noch an die Kleinbahn und Straßenbahnen

Der ehemalige Kleinbahnhof in Lisdorf dient heute als Bürogebäude und Lager-schuppen. Die ursprüngliche Funktion blieb also zum Teil erhalten, nur fahren keine Züge mehr und Fahrkarten kann man hier auch nicht mehr kaufen. →



An der ehemaligen Auffahrt zur alten Saarbrücke nach Ensdorf steht noch heute ein Oberleitungsmast.



Bild oben: Das Gelände des ehemaligen Latrinenbahnhofs vor der Eisenbahnbrücke, heute Grostrowstraße. Bei Errichtung des Abstellgleises dort war das Gelände unbebaut, es stand nur die Mühle Reinhard (Kapellenmühle), heute Hauptgebäude der Fa. Rietmann.

← Das ehemalige Rommenhöller-Kohlensäurewerk, heute auch genutzt von der Fa. Theodor Rietmann.

Überall sind die Gleisanlagen verschwunden und das Gelände wird anderweitig genutzt.

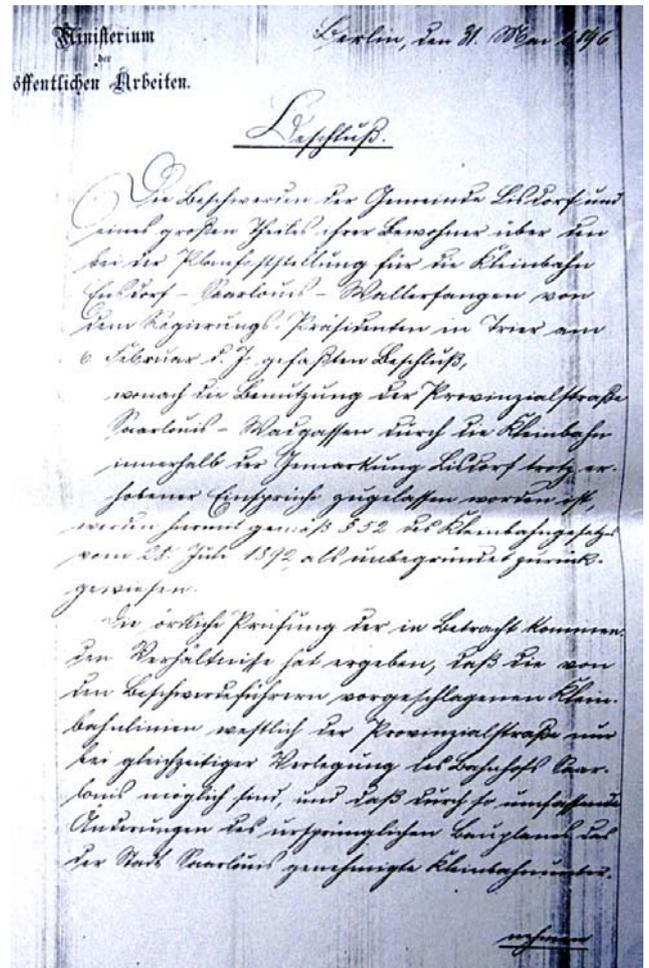


Der ehemalige Kleinbahnhof Wallerfangen dient nach Abriss des Lagerschuppens als Wohnhaus, Bild links um 1900, Bild rechts im Jahre 2020.

07 Auszüge aus dem Schriftverkehr



← 1895, 1. November: Ein Kaiserliches Dekret erlaubt der Stadt Saarlouis Grundstücksenteignungen für den Bahnbau



1896, 31. Mai: Beschluss des Ministeriums der öffentlichen → Arbeiten (Reichsministerium in Berlin) zum Bau der Kleinbahn. Eine von Lisdorfer Bürgern eingelegte Beschwerde gegen die Planfeststellung wird zurückgewiesen.

Der vollständige Text der Urkunde lautete:

Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Berlin, den 31. Mai 1896

Die Beschwerden der Gemeinde Lisdorf und eines großen Teiles ihrer Bewohner über den bei der Planfeststellung für die Kleinbahn Endorf - Saarlouis - Wallerfangen von dem Regierungs-Präsidenten in Trier am 6 Februar d.J. gefassten Beschluss, **wonach die Benutzung der Provinzialstraße Saarlouis - Wadgassen durch die Kleinbahn innerhalb der Gemarkung Lisdorf trotz erhobener Einsprüche zugelassen worden ist**, werden hiermit gemäß § 52 des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892 als unbegründet zurückgewiesen.

Die örtliche Prüfung der in Betracht kommenden Verhältnisse hat ergeben, dass die von den Beschwerdeführern vorgeschlagenen Kleinbahnlinien westlich der Provinzialstraße nur bei gleichzeitiger Verlegung des Bahnhofes Saarlouis möglich sind, und dass durch so umfassende Änderungen des ursprünglichen Bauplanes das der Stadt Saarlouis genehmigte Kleinbahnunternehmen um einen sehr bedeutenden Betrag verteuert werden würde.

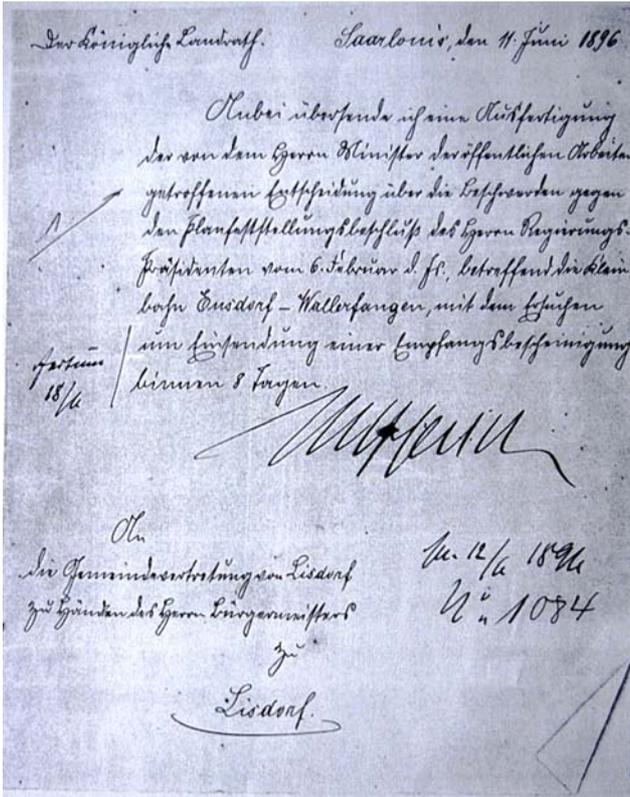
Diese das wirtschaftliche Gedeihen der Kleinbahn in Frage stellenden Mehrkosten würden der Stadt nur in dem Falle aufzutragen sein, wenn die von ihr geplante und in dem angefochtenen Beschlusse des Regierungspräsidenten zugelassene Führung der Kleinbahn auf der Provinzialstraße mit überwiegenden Nachteilen für öffentliche und private Interessen verknüpft sein sollte.

Diese Voraussetzung trifft jedoch nicht zu; vielmehr ist nach Lage der Umstände die Annahme gerechtfertigt, dass wesentliche Schädigungen und unvermeidliche Gefahren aus der Mitbenutzung der Provinzialstraße durch die Kleinbahn weder für den an der Straße wohnen Teil der Bewohner von Lisdorf, noch für das sonstige Publikum erwachsen werden.

Die außergewöhnliche Breite der Provinzialstraße, welche das sonst übliche Maß von 7,7 m zwischen den inneren Grabenkanten um mindestens 1,5 m in der Gemarkung Lisdorf überschreitet, lässt das Nebeneinanderbestehen des Kleinbahnverkehrs mit dem sonstigen, übrigens durch die Kleinbahn demnächst verringerten Straßenverkehr, zulässig erscheinen; Es ist nach Lage der Umstände anzunehmen, dass mit der nötigen Aufmerksamkeit und Vorsicht, deren Anwendung den Anwohnern und Passanten und den Kleinbahnangestellten vorzuschreiben ist, Unglücksfälle beim Kleinbahnbetriebe auf der Provinzialstraße zu vermeiden sind.

Die Wirtschafterschwerung, welche nach Ansicht der Beschwerdeführer darin liegt, dass die Anlieger der einen Straßenseite durch den Kleinbahnbetrieb an der langdauernden Aufstellung von Wagen und Geräten vor ihren Grundstücken gehindert werden, ist als unzulässiger Eingriff in die wirtschaftlichen Interessen der beteiligten Grundbesitzer um so weniger anzusehen, als diesen ein Anspruch auf eine solche Benutzung des Wegekörpers nicht zur Seite steht. Die Möglichkeit der vorübergehenden Aufstellung von Fuhrwerken zum Auf- und Abladen bleibt für die durch das Gleis eingenommene Straßenseite gewahrt, da die Kleinbahnzüge nur mit größeren Pausen verkehren.

Hinsichtlich der durch Erschütterung und Rauchbelästigung drohenden Nachteile wird auf die zutreffenden Bemerkungen in dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss hier Bezug genommen.



← 1896, 11. Juni: Weitergabe des endgültigen Beschlusses zum Bau durch den königlichen Landrat André Helfferich an den Lisdorfer Bürgermeister (1893-1896 Michael Pohl). Anbei die erste Seite des Schreibens, auf dem das Lisdorfer Bürgermeisteramt den Empfang bestätigten sollte.

Der vollständige Text der Verfügung lautete:

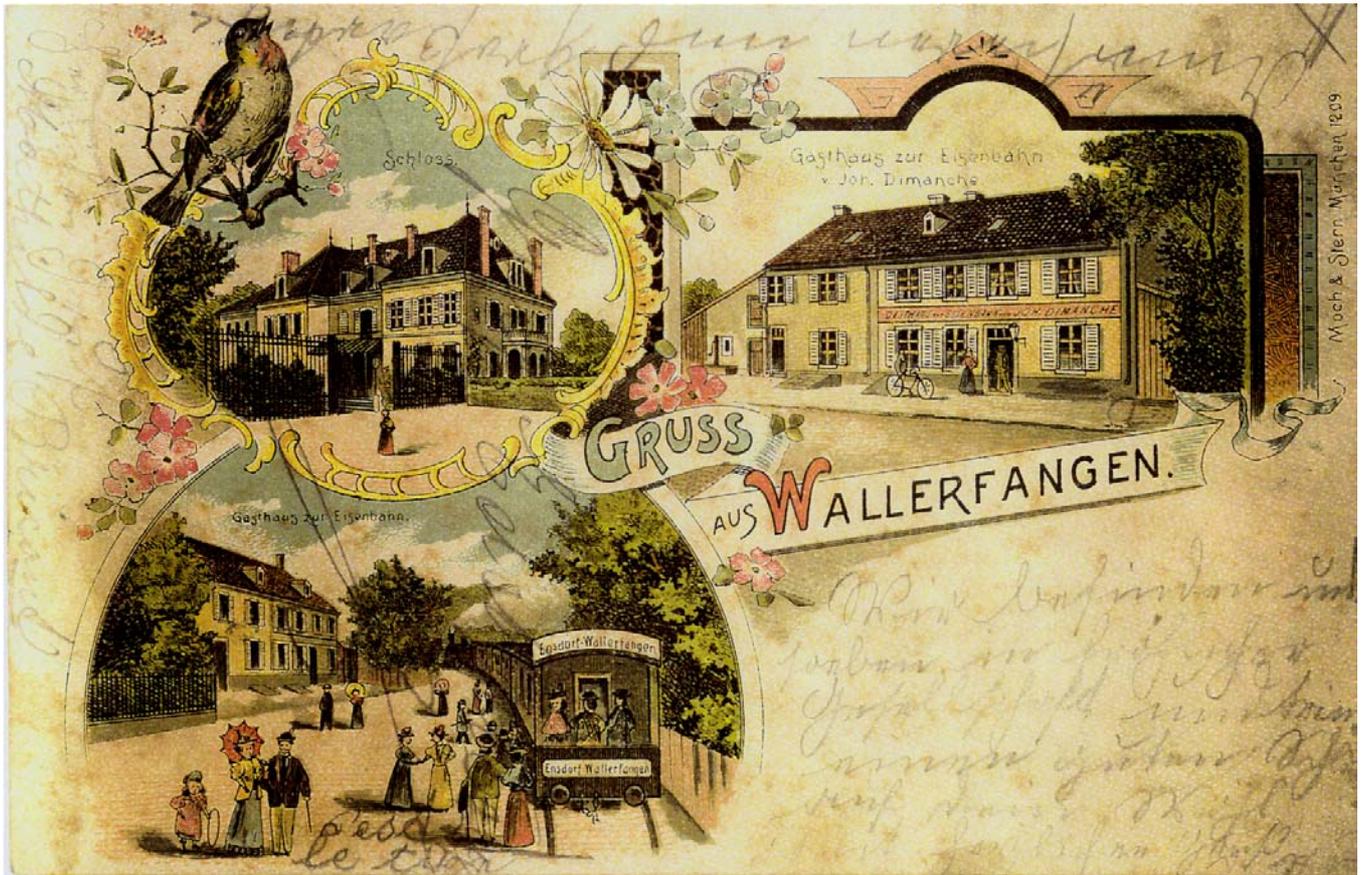
An die Gemeindevertretungen in Lisdorf zu Händen des Herrn Bürgermeisters.

Der königliche Landrath, Saarlouis, den 11. Juni 1896
 Im Anschluss an meine heutige Verfügung, betreffend die Kleinbahn Ensdorf-Wallerfangen, ersuche ich, die beiliegende Ausfertigung der von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten getroffenen Entscheidung über die Beschwerden gegen den Planfeststellungsbeschluss des Herrn Regierungspräsidenten vom 6. Februar dieses Jahres dem Gemeindevorsteher Ecker gegen Empfangsbestätigung auszuhändigen und den Mitunterzeichnern der Beschwerden vom 23. Februar dieses Jahres von der Entscheidung Mitteilung zu machen. Die Empfangsbestätigung ist zu beglaubigen und mir binnen acht Tagen einzureichen.

Im Auftrage und Namens des Herrn Regierungspräsidenten weise ich Sie gleichzeitig nachdrücklich darauf hin, dass es nunmehr, nachdem der Herr Minister entschieden, ihre Pflicht ist, jede fernere Störung des Unternehmens zu unterlassen und zu verhüten, und dass Sie unachtsichtig zur Rechenschaft gezogen werden, wenn Sie hiergegen verfehlen.

08. Die Bahnen in Postkarten

An die große Zeit der Kleinbahn erinnern auch Postkarten aus dem Archiv des VHL



← Eine Bahnfahrt, die ist lustig,



und gedrängt wurde auch ->

10. Impressum, Autoren, Quellenhinweise

Redaktion: Dipl.-Ing. Harald Weiler, Vorstandsmitglied des Vereins für Heimatkunde Lisdorf ----- >
Lektorat: Wirtschaftsdirektor a. D. Karl Schneider, Lisdorf
Dr.-Ing. Franz J. Klein, Lisdorf

Diese Schrift wurde erstellt unter Mitarbeit von:

Gernot Karge, Vereinigung für Heimatkunde im Landkreis Saarlouis →

Sie beruht auf vorherigen Arbeiten und Dokumentsammlungen von
(+) Günter und Sohn Wolfgang Mang, beide ehemals Mitglied im
Vorstand des Vereins für Heimatkunde.



Wir bedanken uns für die Unterstützung in Wort und Bild bei

Prof. Dr. Rudolf Echt, Rainer Darimont
Rosa-Maria Kiefer-Paulus
Städtisches Museum, Benedikt Loew

Verein für Heimatforschung Wallerfangen
Heimatkundeverein *Rodena* Saarlouis-Roden e.V.
Saarlouis, Alte-Brauerei-Straße 1

Karl Faller/ Annemarie Mayer (Lisdorf, Trassem)

Karl Faller war früher Anwohner an der städtischen Kleinbahn.

Heiner Groß (Lisdorf)

Ehrenvorsitzender des Vereins für Heimatkunde Lisdorf

Die Wiedergabe von Plänen aus dem Städtischen Museum Saarlouis erfolgt mit freundlicher Genehmigung des Museums.

Die Fotos stammen aus den Archiven des Heimatvereins Lisdorf oder den oben benannten anderen heimatkundlichen Vereinen. Sofern nicht gesondert betitelt, werden Bilder mit freundlicher Genehmigung der hier Genannten wiedergegeben ohne Einzelnachweis.

Literaturhinweise:

Der Untergang der Wallerfanger Steingutfabrik

Internetseite der Gemeinde Wallerfangen, historischer Teil

Rainer Darimont

Verein für Heimatforschung Wallerfangen

Redaktion: Harald Weiler, Großstraße 12, 66740 Saarlouis
Tel. 06831-42113 Email: harald_weiler@t-online.de
Mitglied im Vorstand des Vereins für Heimatkunde Lisdorf