

Die Glantalbahn bei Homburg und Jägersburg (Saarland)



Nach der Eingliederung der Reichslande Elsass-Lothringen ins Deutsche Reich 1871 bemühte man sich im Südwesten des Landes um Bahnverbindungen für militärische Zwecke. Zur Anbindung der lothringischen Festungen um die Garnisonsstadt Metz mit dem Rhein-Nahe-Raum beschlossen Bayern und Preußen 1900 den Bau der 84,9 Kilometer langen, strategisch wichtigen Glantalbahn. 1901 wurde der Auftrag an die Pfälzische Nordbahnen AG vergeben. Ab 1904 führte die Glantalbahn von Homburg nach Bad Münster am Stein und verband die pfälzische Ludwigsbahn mit der preußischen Rhein-Nahe-Bahn. Anbindungen Richtung Frankreich über Saarbrücken und in Richtung Rhein folgten. Die Glantalbahn dien-

te militärischen Transporten bzw. dem Güterverkehr. In der Zeit von 1920 bis zur Wiedereingliederung des Saargebiets ins Deutsche Reich 1935 unterstand auch die Glantalbahn der französischen Zollverwaltung und wurde in Folge des Versailler Vertrages auf ein Gleis zurückgebaut. 1938-1939 verlegte man in Vorbereitung auf den Zweiten Weltkrieg das zweite Gleis wieder neu. 1945 war die Glantalbahn die einzige intakte Schienenverbindung zwischen dem Saargebiet und dem Rhein und wurde von US-Kriegseisenbahnen stark befahren. Ab 1961 begann die Teilstilllegung. 1995 wurde der Frachtbetrieb in die Industriegebiete um Homburg eingestellt.

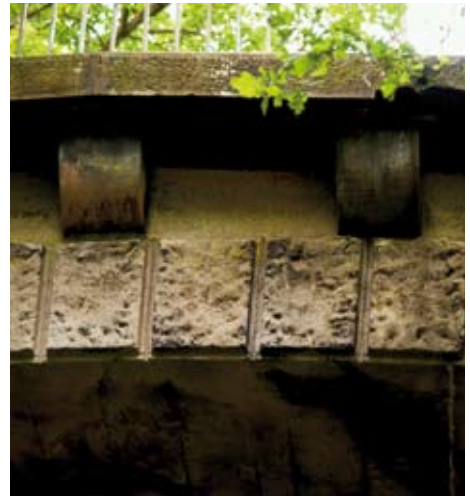


Ehemalige Bahnstation Jägersburg, 2010

Zu dem seit 2010 denkmalgeschützten Ensemble „Glanthalbahn“ gehören die Bahnstrecke mit Oberbau vom Rangierbahnhof Homburg bis zur Landesgrenze bei Jägersburg, die Brücke 2, die Grenzaussteinerung mit Gelände bis zur Bahnstrecke, die Haltestelle Erbach mit Haupt- und Wirtschaftsgebäude, Vorplatz sowie Gelände bis zur Bahntrasse, die Brücken 3 und 4, die Station Jägersburg mit Haupt-, Neben- und Wirtschaftsgebäude, Bahnhofsvorplatz, sowie Zufahrtsstraße und das von ihr bis zur Bahntrasse um die Gebäude herum erschlossene Gelände bis zur Verladestation, die Güterverladestation Jägersburg mit Wohneinheit und Gelände bis zur Bahntrasse sowie der Lagerplatz mit Verladerrampe Jägersburg und die Brücke 5.

Der Gleiskörper, meist mit Schwellen der 1920er Jahre, zweigt in Homburg am ehemaligen Bahnbetriebswerk von der Hauptstrecke nach Norden ab. Nach drei Kilometern quert die Schützenhausstraße über Brücke 2 die Bahnstrecke und erreicht bei km 3,2 die Haltestelle Erbach. Die Bahn führt durch Einschnitte und auf Bahndämmen durch den Staatsforst Homburg, überquert mittels Brücke 3 bei km 4,1 einen Waldweg. Ein anderer Weg kreuzt via Brücke 4 bei km 4,8 die Strecke. Hinter der Station Jägersburg quert Brücke 5 das Gleis kurz vor der Landesgrenze.

Alle vier Bogenbrücken unterscheiden sich in ihren Bogenformen, die sich als Parabel, enger Halbbogen oder weit gespannter Segmentbo-



gen der Topografie anpassen. Die Stirnwände sind aufwendig mit Kunststeinquadern verblendet, die eine grob bossierte Sandsteinoberfläche imitieren. Kräftige Fugenverläufe gliedern die Sichtbetonflächen. Als Fahrbahnbegrenzung dienen Sandsteinplatten auf abgerundeten Sandsteinkonsolen.

Die Haltestelle Erbach entstand 1902-1903 als Typenbau der Pfälzischen Nordbahnen. Das traufständig zum Bahnkörper ausgerichtete zweigeschossige Bauwerk wurde aus lokalem Bundsandstein erbaut. An den Fassaden ist noch der schwarze Schriftzug „Erbach“ sichtbar. Ein kleines Wirtschaftsgebäude diente unweit der Haltestelle als Abort und Waschküche. Die Haltestelle wurde bereits 1905 geschlossen. Heute nutzt sie der örtliche Tierschutzverein.

Die Station Jägersburg wurde 1904 eröffnet. Das zweigeschossige, parallel zum Gleiskörper ausgerichtete Hauptgebäude mit Wartesaal

und Dienstwohnung hat eine asymmetrische Fassade. Im südlichen Anbau befand sich der Stellwerkraum mit Stellwerkserker. Die Lagerhalle wurde in der Zwischenkriegszeit von der französischen Eisenbahnzollverwaltung angebaut. Eine Zufahrtsstraße erschließt die südlichen Funktionsgebäude des Güterverkehrsbetriebs: ein Abort- und Waschküchengebäude entstand als Typenbauwerk analog zu dem in Erbach. Südlich davon steht die Güterverladestation, bestehend aus Büro, Dienstwohnung und Ladeschuppen. Der Güterschuppen wurde in den 1920er Jahren durch die französische Zollverwaltung um einen Fachwerkbau erweitert. Die Straße führt weiter zum Verladeplatz und zur Verladerampe mit Kopf- und Seitenrampe am Ende des Bahnhofsgeländes.

Die Glantalbahn war das letzte Großprojekt der 1909 verstaatlichten Pfälzer Nordbahnen. Ihr Bestand definiert bis heute die funktionalen Zusammenhänge und gehört zu den am voll-



Pour des raisons militaires, après la guerre franco-allemande et l'annexion de l'Alsace-Lorraine à l'Empire allemand en 1871, le désir d'établir un trafic ferroviaire redoublait d'importance. En effet, la plupart du temps, la « Glantalbahn » servait aux transports militaires et aux transports de marchandises.

Plusieurs bornes avec l'inscription « P.N.B. » (Pfälzische Nordbahnen) balisent tout au long d'un chemin forestier la frontière du terrain ferroviaire, parallèlement à la ligne.

La « Glantalbahn », datant de la période tardive de l'Empire allemand est l'un des tronçons le mieux conservé en Allemagne. L'ensemble, due à son histoire militaire, économique et du trafic ferroviaire, relève d'une grande importance même hors la région. C'est pour ces raisons-là que la « Glantalbahn » a été classée parmi les monuments historiques en 2010.

ständigsten erhaltenen Bahnabschnitten ihrer Zeit in der Bundesrepublik Deutschland. Die Bahn, seit ihrer Entstehung eng mit den politischen Machtverhältnissen verflochten, stellt ein wichtiges militärhistorisches Zeugnis der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts dar. Zudem erschloss die Strecke die Westpfalz und trug zur Förderung der dortigen Gewerbe bei. Das Ensemble ist deshalb aus verkehrs- und wirtschaftshistorischen Gründen auch überregional von großer Bedeutung.



Text, Abbildungen und Redaktion: K. Marschall;
 Übersetzung: B. Hust; Karte: M. Le Moigne
 Edition: Ministerium für Umwelt, Energie und Verkehr, Landesdenkmalamt, Saarland