

Karin Maaß

## **Eisenbahnnetz und Bahnhofsbau im Reichsland Elsaß-Lothringen**

Mit der Annexion Elsaß-Lothringens 1871 übernahm die „Kaiserliche Generale Direktion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen“ die Verantwortung für das Eisenbahnnetz in der Region. Die Geschäfte waren unmittelbar der Berliner Reichskanzlei unterstellt. Das Deutsche Reich war sich der wirtschaftlichen und militärischen Bedeutung eines wohlorganisierten Eisenbahnnetzes bewußt und investierte große Summen in seinen Ausbau. Nach und nach tauschte man die französischen Eisenbahnangestellten gegen deutsches, vorzugsweise preußisches Personal aus. Die Wirtschaftsbeziehungen der besetzten Region wurden nach Deutschland ausgerichtet, hierzu trug das ausgebaute Eisenbahnnetz seinen Teil bei.

Ab 1903 gewann das elsässisch-lothringische Eisenbahnnetz im Rahmen der preußischen Zentralisation eine immer wichtigere Rolle. „La gare de Strasbourg étant au confluent des lignes de Rotterdam, d'Anvers, des bouches de l'Escaut et du Rhin, la Prusse peut aisément détourner le trafic ferroviaire du grand-duché de Bade et du royaume de Wurtemberg vers les lignes d'Alsace-Lorraine, au cas où ces États ne se comporteraient pas de la façon souhaitée par Berlin“ (Baudoin, S. 18). Das Netz wuchs von 1081 km im Jahre 1871 über 1769 km 1896 auf 2076 km vor Kriegsausbruch 1914. Über die Strecke wurden große Fernzüge geführt, was zu einer Zunahme des Aufkommens an Reisenden von 8,5 Mio. Personen im Jahre 1872 auf 53 Mio. 1912 führte. Der Warenhandel stieg von vier auf 42 Mio. Tonnen. Die Eisenbahnlinien verbanden das neu annektierte Land mit dem Deutschen Reich, die Verbindungen nach Frankreich wurden hingegen kaum ausgebaut.

Mit der Annexion begann das Deutsche Reich, die Bahnhöfe in Elsaß-Lothringen und in Luxemburg aus-, um- und aufzubauen, um sie für ihre zivilen und vor allem militärischen Zwecke besser nutzen zu können und politische Zeichen zu setzen. Ihre Architektur spiegelte „très clairement la volonté de domination politique, idéologique et culturelle du vainqueur“ wider (Baudoin, S. 25). Besondere Sorgfalt wurde auf die Grenzbahnhöfe verwendet. Von 541 Bahnhöfen sind bis 1913 etwa 350 gebaut bzw. umgebaut worden.

Mit dem wachsenden Stellenwert der Eisenbahn für das Land wuchs auch der Aufwand für die Bahnhofsbauarchitektur. Wichtige Kriterien für die Gestaltung neuer Bahnhöfe waren die Länge der Gleise entsprechend den Zugarten, die Nähe des Bahnhofs zur Stadt und die moderne, nützliche Form des Durchgangs- statt eines Kopfbahnhofs. Die Architektur orientierte sich an der Neoromanik (vor allem unter Wilhelm II.), der Neogotik oder der Neorenaissance, charakteristische Baumaterialien waren Backstein, Eisen und Glas.

Die Architektur der Bahnhöfe, die in Elsaß-Lothringen während der deutschen Zeit gebaut wurde, läßt sich in vier Gruppen aufteilen:

### *1. Bahnhof mit Bergfried/Wehrturm/Uhrturm*

Grundform: Uhrturm mit Dach aus vier Dachschrägen, an den sich zwei weitere Gebäude anschließen. Ein Gebäude war zweigeschossig (meistens lag im Obergeschoß die Wohnung des Bahnhofsvorstehers), das andere eingeschossig (Büro oder technische Einrichtungen), WC in einiger Entfernung.

Dieser Typ fand bei etwa 18 Bahnhöfen mittlerer Bedeutung Verwendung. Im Departement Moselle waren es Dambach-la-Ville, Morhange, Sundhoffen, Rosheim, Vogelsheim, weiterhin Berthelming, Bouzonville, Burtécourt, Chambrey, Creutzwald, Hargarten, Hayange, Koenigsmacker, Landroff, L'Hôpital, Metz, Metzervisse, Réding, Sarralbe und Thionville. Die ausgebaute Grundform findet sich in

Barr, Bénestroff, Bitche, Mutzig, Rémillly, Sarreguemines, Téterchen und am ehemaligen Bahnhof von Haguenau. Gebäude links und rechts des Uhrturms haben die Bahnhöfe in Augny, Lauterbourg und Sierck-les-Bains, einen Uhrturm mit zwei Dachschrägen statt vier diejenigen in Bischheim, Lauterbourg und Sierck-les-Bains

### *2. Bahnhof im Villenstil*

Grundform: Kubisches Gebäude mit seitlichem Zwerchgiebel, eventuell mit Glocke, ähnelt einer bürgerlichen Villa. Es finden sich regional unterschiedliche Ausformungen. Etwa acht Orte erhielten diesen Bahnhofstyp: Salornnes, Haboudange, Conthil, Distroff, Carling, Bourg-Bruche, Drulingen, Frouday, Rountzenheim, Saales, Saint-Blaise-La Roche, Poutay und Stephansfeld (Bas-Rhin).

### *3. Bahnhof im neoklassizistischen Stil*

Diese ausgesprochen repräsentative Architektur wurde selten und vor allem in Grenzorten verwendet. Orte mit diesem Bahnhofstyp sind Amanvillers, Deutsch-Avrécourt und Bischwiller (Bas-Rhin).

### *4. Bahnhof mit schlichter Gebrauchsarchitektur*

Dieser Bahnhofstyp wurde üblicherweise an unbedeutenden Strecken errichtet und war am weitesten verbreitet. Heute sind diese gebauten Zeitzeugen selten geworden, da ungenutzt und architektonisch unbedeutend. Es waren zweigeschossige Bahnhofsgebäude mit Satteldach, gelegentlich mit Stockwerkgesims und Sandsteinrahmung der Fenster. In etwa 72 Orten findet sich dieser Bahnhofstyp. Zwei Achsen hat er in Langensulzbach, Mattstaff, Rosteig und Soucht, drei Achsen in Efig, Ferrette, Kruth, Saint-Louis-lès-Bitche, Sewen, Wingen-sur-Moder und Woerth, noch mehr Achsen in Molsheim und Obernai (Elsaß).

## **Quellen und weiterführende Literatur**

Baudoin, Laurent, Les gares d'Alsace-Lorraine. Un héritage de l'Annexion allemande (1871–1918), Sarreguemines 1995.

Wilcken, Niels, Architektur im Grenzraum. Das öffentliche Bauwesen in Elsaß-Lothringen (1871–1918), Saarbrücken 2000, S. 281.