



⑩ Die Eisenbahnlinie
« Atertlinn »



Die Steinforter Schmelz mit ausgeprägter Eisenbahnanbindung.
© ASIS.



Der Steinforter Bahnhof im 2ten Weltkrieg. © ASIS.

Erst im Jahre 1857 kam es in Luxemburg zur Gründung einer Aktiengesellschaft, deren Zweck der Bau und Betrieb von Eisenbahnen war. Diese Gesellschaft, die Société anonyme royale grand-ducale des Chemins de fer Guillaume Luxembourg, Kürzel GL, weihte im Jahre 1859 die ersten zwei Eisenbahnlinien des Landes ein, es waren die Strecken Luxembourg-Arlon und Luxembourg-Diedenhofen. Die feierliche Einweihung fand in Anwesenheit des Prinzen Heinrich der Niederlande statt. Er war der jüngere Bruder von Wilhelm III, König der Niederlande und Großherzog von Luxemburg. In Erinnerung an den denkwürdigen Tag hat Michel Lentz das Nationallied «De Feierwon» gedichtet und vertont. Bis 1867 wurde das Netz der GL auf eine Länge von 170 km ausgeweitet, und es waren 9 Strecken in Betrieb. Angesichts des raschen wirtschaftlichen Erfolges des neuen Transportmittels sollten die weiteren geplanten Linien den Anforderungen der Industrien nachkommen, insbesondere die Ortschaften des Beckens der jungen Eisenindustrie wurden ins Auge gefaßt und verlangten einen möglichst schnellen Anschluß. Daher sollte eine «ligne circulaire non-interrompue» entstehen, auch «Gürtelbahn» genannt, um nach den Plänen von 1865 hauptsächlich

die Landesteile zu erschließen, welche bis dahin im Eisenbahnbau nicht berücksichtigt worden waren. Sie erhielt den Namen Prinz-Heinrich-Bahn, im Volksmund «Pränzebunn» genannt, und 1873 wurden ohne jedweden Pomp die ersten Teile der Strecke eröffnet. Es waren dies die zweigleisige, 16 km lange Strecke von Esch-Alzette nach Petingen und die 18,36 km respektiv 1,11 km langen Strecken von Petingen nach Steinfort und von Kleinbetingen nach Hagen. Die Hochöfen der Steinforter Hütten konnten ab nun mit wertvollem Erz aus der Minette beliefert werden, und die Ära des Alluvialerzes, welches vielen Leuten aus der Steinforter Umgebung einen überlebenswichtigen Nebenverdienst ermöglichte, nahm ein Ende. Sieben Jahre später war die 52,19 km lange Strecke beendet, und der erste Zug fuhr 1880 durchgehend von Petingen nach Ettelbrück. Noch bevor die Linie offiziell auf den Namen «Atterrtlinie» getauft wurde, hatte die Bezeichnung «Iwwer d'Atert» sich im Volksmund durchgesetzt.

Beim ursprünglichen Steinforter Empfangsgebäude, das ab 1873 dem Dienstpersonal und den ersten Reisenden zur Verfügung stand, handelte es sich wohl eher um einen Holzschuppen als um einen Prunkbau. Im Jahre 1900 wurde dann aber das auch heute noch bestehende Bahnhofsgebäude geplant. Im Erdgeschoß befanden sich Diensträume und verschiedene Aufenthaltsräume für die Reisenden, je nachdem ob sie in 1ter, 2ter oder 3ter Klasse unterwegs waren. Im ersten Stockwerk befand sich die Wohnung des Bahnhofsvorstehers.

Die Steinforter Eisenhütte nahm in den Jahren des ersten Weltkrieges Vergrößerungen vor, und es wurde eine eigene Güterhalle errichtet. Die bestehenden Gleise wurden ausgebaut. Die Eisenhütte war der Hauptkunde der ganzen Atterrtstrecke, und beide Geschäftspartner erlebten somit zusammen Höhen und Tiefen. Nach dem endgültigen Aus beim Hüttenwerk in den Jahren 31/32 schlitterte die Atterrtlinien-Gesellschaft in eine prekäre finanzielle Situation. Der Anmarsch der deutschen Truppen führte im Vergleich zu dem, was andere Eisenbahnlinien erleiden mußten, nur zu geringfügigen Schäden. Die sich zurückziehenden Truppen sprengten lediglich die beiden Alzettebrücken in Colmar-Berg und in Ettelbrück. Bald nach der Befreiung konnte der Verkehr entlang der Atterrtlinie wieder aufgenommen werden.

Mit der Gründung der CFL wurden im Jahre 1946 alle nationalen Eisenbahnnetze zusammengeschlossen. Am rollenden Material konnte man aber noch Jahre später den ursprünglichen Besitzer erkennen. Die Eisenbahnlinie erlebte einen neuen Aufschwung. Sie wurde in dieser Zeit, wo die allerwenigsten ein eigenes Auto besaßen, von Arbeitern und Schülern genutzt, und von den damaligen Benutzern wissen heute noch viele lustige Geschichten von damals zu erzählen. Selbstverständlich florierte auch der Güterverkehr in der Nachkriegszeit. Güterbahnhöfe mit regelmäßiger Bedienung gab es in Küntzig, Kleinbettingen, Steinfort, Eischen, Nördingen, Böwingen, Bissen, Schieren und Colmar-Usines. Besonders in Steinfort, wo sich in der Nachkriegszeit auf dem früheren Werksgelände immer wieder neue Firmen niederließen und ablösten, konnte ein reger Verkehr ver-



Der heutige Fahrradweg.



zeichnet werden. Durch die im Jahre 1945 errichtete Sandrampe wurde das Verladen der aus den Steinbrüchen stammenden Fracht wesentlich erleichtert, und eine stattliche Anzahl von geladenen Waggons verließ jeden Tag Steinfort.

Mit der Inbetriebnahme des Fahrplanes 1956/1957 wurde der Dampfbetrieb auf der Atterlinie vollständig eingestellt und von den neueren Dieseltriebwagen abgelöst. Nur zu besonderen Gelegenheiten dampfte es nochmal im Tal der Eisch und der Attert. Ab den 60er Jahren bot ein Busunternehmen den Einwohnern direkte Fahrten zu den Zielorten an, und rasch wurde hiervon auch Gebrauch gemacht. Von Tag zu Tag wurden immer weniger Reisende in den Zügen notiert.

1967 entschied der CFL-Verwaltungsrat über die Einstellung des Reisezugverkehrs auf der Atterlinie. Zwei Jahre später wurde auch der Güterzugverkehr eingestellt, mit Ausnahme der Strecken Kleinbettingen-Steinfort und Ettelbrück-Colmar-Usines. Bis auf diese Strecken wurden überall die Gleise abgebaut. Der übriggebliebene Bahndamm wurde betoniert und in den 80er und 90er Jahren zu einer Fahrradpiste umgewandelt. Die im Jahre 1997 ins Leben gerufene Vereinigung « d'Frënn vun der Aterlinn » erinnert seitdem durch alljährliche Manifestationen an die Zeit, wo der Zug zwischen Petingen und Ettelbrück die Täler der Eisch und der Attert durchquerte. Für Informationen kann man sich an die « Frënn vun der Aterlinn » wenden. (26, rue de Kleinbettingen - L-8436 Steinfort - tél.: 39 88 90)

Vorstellbar wäre die erneute Inbetriebnahme des noch vorhandenen Schienennetzes mittels einer Draisine. Mit ihr hätte der Besucher die Möglichkeit, die Landschaft auf ganz besondere Art zu « er'fahren ».

Ab dem Empfangshaus Mirador wäre es somit möglich, per Draisine ins Naturschutzgebiet zu gelangen oder auch noch auf entgegengesetztem Weg die Ortschaften Kleinbettingen oder Hagen anzusteuern.

Die tiefen Einschnitte in den Luxemburger Sandstein verdeutlichen den damaligen Arbeitsaufwand.



Flechten, Moose, Farne und Blütenpflanzen erobern meist in genannter Reihenfolge nacktgelegte Felswände und bilden die Lebensgrundlage verschiedenster Insekten. Fotos: J.-M. Parries, S. Kass.

Erhebliche Landschaftseingriffe mit tiefen Einschnitten in den luxemburger Sandstein waren nötig, um den Verlauf der Eisenbahntrasse auf einer Ebene zu halten. Diese Landschaftsveränderungen sind auch im Naturschutzgebiet vorzufinden und sind entlang des heutigen Fahrradweges nicht zu übersehen. Sie können einen jeden dazu anregen, sich eine Vorstellung des damaligen Arbeitsaufwandes zu machen. So ist die Erhebung zwischen dem im Westen liegenden Hochofenareal (« Al Schmelz ») und der sich östlich befindenden Kläranlage eine gewaltige Aufschüttung aus der Zeit der Eisenbahnerrichtung. Ein Pionierwald hat sich seitdem auf dem Westhang jener Aufschüttung entwickelt. Pionierwälder sind jedoch auch innerhalb der alten Steinbrüche vorzufinden. Dabei hat sich die Birke als ausgesprochene Pionierbaumart bei den gegebenen Standortbedingungen am besten durchsetzen können. Die hier durch menschlichen Eingriff entstandenen Felswände verdeutlichen, was man unter extremen Lebensbedingungen verstehen kann. Bodenarmut, Wassermangel und große

Temperaturschwankungen schaffen Lebensräume, in denen nur äusserst angepasste und spezialisierte Pflanzen- und Tierarten überleben können. Andere Arten mögen zwar unter weniger extremen Bedingungen dominant sein, können sich hier aber nicht mehr behaupten.

Um sich der Reichhaltigkeit des auf den ersten Blick unspektakulären Lebensraumes Felswand anzunehmen, bedarf es schon einer besonderen Aufmerksamkeit. Wie ein Puzzle sind Felswände oft aus einer Vielzahl von Kleinstbiotopen zusammengesetzt. Je nach Exposition, Neigung und Beschaffenheit der Felswand bilden sich unterschiedliche ökologische Nischen, in denen jeweils andere Arten am besten zu überleben vermögen. Innerhalb der kleinen Risse in den Felswänden sowie in Spalten und Löchern sammelt sich Feinerde und bietet ein begrenztes Wasserreservoir an. Hier können nun die eigentlichen Felsspaltenpflanzen Fuß fassen. Sie bilden die Lebensgrundlage weiterer, in der Nahrungskette höher stehender Organismen wie Insekten, Spinnen, Eidechsen und Vögeln.

In den Fenstern dieses Modellwagons bei Eischen, von wo aus man die Fahrradpiste befahren kann, befinden sich Bilder und Informationen zur Geschichte der Atertlinie.

