Eisenbahnstrecke von Pépinster nach Trois-Ponts

Ligne 44 : Pepinster - Spa - Stavelot

Ligne 45 : Waimes - Trois-Ponts

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n):
Bundesland:





Bahnhof Pépinster (2022)
Fotograf/Urheber: Japplemedia

Die Eisenbahnstrecke von Pépinster nach Trois-Ponts wurde in mehreren Abschnitten von zwei verschiedenen privaten Eisenbahngesellschaften gebaut und betrieben. Heute wird der Abschnitt von Pépinster bis Spa-Géronstère von Regionalbahnen der belgischen Staatsbahn bedient.

Geschichte der Bahnstrecke
Mitte des 19. Jahrhunderts war eine Bahnverbindung von Luxemburg bis in den belgischen Badeort Spa geplant. Diese Strecke wurde von der *Société royale grand-ducale des chemins de fer Guillaume-Luxembourg* (Königlich Großherzogliche Eisenbahngesellschaft Wilhelm-Luxemburg) finanziert und sollte von der *Compagnie française des chemins de fer de l'Est* (Französische Ostbahn-Gesellschaft) gebaut und betrieben werden. Sie eröffnete 1862 den Abschnitt von Luxemburg bis Ettelbrück der sogenannten „Nordlinie“. Im selben Jahr erhielt das Unternehmen die Genehmigung, seine Strecke bis Spa zu verlängern, um sie an das belgische Eisenbahnnetz anzuschließen, eröffnet 1867.

Nach der Eröffnung der Bahnstrecke von Aachen nach Lüttich 1843 befürchtete man im Kurort Spa, seinerzeit beliebtes Ziel gehobener Kreise bis hin zu europäischen Königshäusern, gegenüber Chaudfontaine ins Hintertreffen zu geraten. Chaudfontaine hatte seit 1843 einen Bahnhof an der internationalen Hauptstrecke. Deshalb gründete sich die *Société du chemin de fer Pépinster-Spa*, um eine Verbindung von der neuen Bahnlinie an die Bahnstrecke von Aachen nach Lüttich zu errichten.
Die neue Strecke wurde in mehreren Etappen in Betrieb genommen:

21. Oktober 1854	Pépinster – Theux
7. November 1854	Theux – La Reid
17. Februar 1855	La Reid – Spa
20. Februar 1867	Spa – Stavelot / Trois-Ponts

Die Bahnstrecke verbindet den Kurort Spa mit Pépinster an der damaligen Bahnlinie zwischen Lüttich und Preußen. Man bevorzugte als Anschlussbahnhof Pépinster vor Verviers, da die Trasse am Zusammenfluss von Vesdre und Hoëgne liegt und somit das Vesdre-Tal ohne aufwändige Bauarbeiten genutzt werden konnte. Zwischen Theux und Spa folgt die Strecke dem Verlauf des Flusses Wayai.
1868 übertrugen die Konzessionsinhaber den Betrieb der gesamten Strecke an die französische Ostbahn-Gesellschaft. Beim belgischen Staat löste dies – im Vorfeld des drohenden Deutsch-Französischen Krieges – eine gewisse Beunruhigung aus. Aus diesem Grund übernahm der belgische Staat 1870 den Betrieb mehrerer Bahnstrecken in Belgien und verbot jegliche Übertragung von Strecken an ausländische Unternehmen. 1872 musste die Ostbahn-Gesellschaft die Betriebsführung der Strecke der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn abgeben. Die belgische Streckenanteile kamen daraufhin unter die Verwaltung der *Chemins de fer de l'État belge*, seit 1926 *Société nationale des chemins de fer belges* (SNCB) / *Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen* (NMBS)
Es war zunächst eine eingleisige Strecke. Über sie führte die internationale Verbindung zwischen Lüttich nach Luxemburg. Die Bedeutung der Bahnverbindung ging jedoch mit der Eröffnung der Strecke von Trois-Ponts nach Rivage (1885 bis 1890) stark zurück. Lediglich der Abschnitt von Pépinster nach Spa wurde zwischen 1901 und 1903 zweigleisig ausgebaut.
Ursprünglich verkehrten auf dieser Strecke auch Güterzüge mit Kohlen, Erzen und Fertigprodukten zwischen dem Großherzogtum Luxemburg und dem Lütticher Becken bzw. der Aachener Region. Da die Strecke fast auf ihrer gesamten Länge sehr hügelig war, wurden diese Züge nach und nach auf die 1890 fertiggestellte Verbindung von Trois-Ponts nach Rivage bzw. auf die zwischen 1885 und 1889 erbaute Vennbahn verlegt, die vor 1919 auf preußischem Gebiet verlief.
Im Jahr 1910 wurde der Streckenabschnitt von Spa nach Hockai für die Erprobung von Lokomotiven der Reihe 36 genutzt. Dies waren schwere Güterzug-Dampflokomotiven mit fünf angetriebenen Achsen (Achsfolge 1'E). Damals wurde geplant, einige dieser Lokomotiven für Güterzüge zwischen Verviers und Trois-Ponts einzusetzen.
Vor dem Ersten Weltkrieg gab es Schnellzüge zwischen Brüssel und Luxemburg über Spa sowie zwischen Spa und Köln. Daneben fuhren fünf Zugpaare zwischen Verviers-West und Luxemburg, drei zwischen Verviers-West und Trois-Ponts sowie Lokalzüge zwischen Verviers-West und Spa.

Nach dem Ersten Weltkrieg ging die internationale Bedeutung der Strecke zurück, bedingt durch die veränderten gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse im Kurbad Spa. Im Fahrplan 1935 waren 23 Züge von Verviers-Central bis Spa und davon sieben bis Trois-Ponts ausgewiesen. In der Gegenrichtung fuhren 26 bzw. 8 Züge.

Im Zweiten Weltkrieg wurde die Verwaltung von der Deutschen Reichsbahn übernommen. Den Betrieb führten jedoch weiter belgische Eisenbahner durch. Das zweite Gleis zwischen Pépinster und Spa baute man 1942 wieder aus.
Wegen zurückgehender Bedeutung und Beanspruchung stellte man den Personenverkehr zwischen Spa-Géronstère und Stavelot/Trois-Ponts am 2. August 1959 ein. Der Güterverkehr folgte 1963. Lediglich für besondere Transporte zur Motorsport-Rennstrecke in Spa-Francorchamps (Circuit de Spa-Francorchamps) verblieb der Verkehr bis 1966. Bis 1974 hatte man die Bahnlagen abgetragen. Auf der Trasse zwischen Stavelot und Sart-lez-Spa richtete man 2010 einen Radwanderweg ein (RAVeL L44)

Die Versorgung der lokalen Industrie in Spa erfolgte weiter auf der Eisenbahn. Mineralwässer wurden von der Fabrik Spa Monopole, die über ein eigenes Gleisanschlussgleis in der Nähe des Bahnhofs Spa verfügte, bis 1972 versandt. Diesen Transportweg stellte man mit folgenden Begründungen ein: *Durch das Aufkommen der Plastikflasche, wodurch ein Großteil der Abfallentsorgung (Recycling) wegfiel; durch die Tatsache, dass große Depots in der Hauptstadt in der Nähe der Eisenbahn aufgrund des U-Bahn-Baus enteignet wurden; durch die Langsamkeit der SNCB bei der Bereitstellung flexiblerer Ausrüstung.* Zwar denkt man über eine Wiederaufnahme des Güterverkehrs nach Spa nach, dies führte jedoch noch zu keinem Ergebnis. (nach fr.wikipedia.org)
Der fünf Kilometer lange und stark abfallende Abschnitt von Stavelot bis Trois-Ponts wurde noch bis Oktober 2006 von Güterzügen aus Malmedy genutzt, ist seit 2010 ebenfalls Radweg (RAVeL L45).

Der Abschnitt bis Géronstère ist weiterhin in Betrieb. Er wurde bis zum 23. Mai 1971 mit 3 Kilovolt Gleichstrom elektrifiziert. Zunächst wurden auch wieder Schnellzüge zwischen Mons, Brüssel und Spa angeboten. 1984 wurde in Belgien ein strenger Taktfahrplan eingeführt, nun fuhren stündlich Züge zwischen Spa-Géronstère und Verviers. Ab 2014 gab es dann durchgehende Züge zwischen Géronstère und Aachen Hbf über Verviers. Seit Dezember 2023 fahren wieder Regionalbahn-Züge der Linie L09 zwischen Verviers-Central nach Spa-Géronstère.

Hochwasser am 15. Juli 2021

Bei der Hochwasserkatastrophe am 14./15. Juli 2021 wurde die Strecke infolge der Überschwemmungen in Wallonien schwer beschädigt. Einige Gleise waren unterspült und Brücken eingestürzt, insbesondere zwischen Juslenville und Pépinster-Cité sowie kurz hinter Pépinster-Cité und zwischen Pépinster und Verviers-Central (Strecke nach Lüttich). Die Strecken waren für alle Züge,

einschließlich der Infrabel-Reparaturzüge, unpassierbar. Die reparierte Strecke wurde am 4. Oktober 2021 wieder in Betrieb genommen.

Betriebsstellen

Die Strecke weist eine Länge von rund 43 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung beginnt in Pépinster.
(Bf = Bahnhof, Hp = Haltepunkt, Abzw = Abzweig; jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*
0,0	Bf Pépinster (seit 1843; Güterverkehr bis 1986; Verbindung nach Aachen und Lüttich, Übergang zur Straßenbahn Verviers)
0,7	Hp Pépinster-Cité (1932-1942, neu seit 1952)
1,6	Hp Pépinster Chinheid (1939-1942)
3,2	Bf Juslenville (seit 1854)
3,8	Hp Theux Marie Louise (1932-1942)
4,2	Bf Theux (seit 1854)
5,0	Hp Theux Centre (1932-1942)
5,6	Bf Franchimont (1891-1921, neu seit 1930)
7,4	Bf La Reid (1854-1979)
9,6	Hp Marteau (1855-1979)
11,2	Bf Spa (seit 1855; Übergang zur Vicinalbahn Linie 578: Spa-Verviers)
–	Brücke bei Spa (Viaduc de Spa, 110 Meter)
12,5	Bf Spa-Géronstère (seit 1867, bis 2002 Bf Géronstère)
15,2	Hp Nivezé (1867-1959)
19,8	Bf Sart-lez-Spa (1867-1959)
23,7	Bf Hockai (1867-1959)
27,3	Bf Francorchamps (1867-1959 [Personenverkehr], bis 1969 [Güterverkehr])
36,8	Bf Stavelot (1867-1959 [Personenverkehr], bis 1963 [Güterverkehr]; Verbindung nach Waimes)
–	Bf Trois-Ponts (seit 1867; Verbindung nach Lüttich nach Luxemburg)

(Claus Weber, im Auftrag des Rheinischen Vereins für Denkmalpflege und Landschaftsschutz e.V., 2025)

Hinweis

Der Text wurde im Rahmen des Projektes „Vennbahn“ des Rheinischen Vereins für Denkmalpflege und Landschaftsschutz e.V. 2025 erstellt.

Internet

www.dokumentationszentrum-eisenbahnforschung.org: Bahnstrecke Linie 44 (Verviers -) Pepinster - Spa (- Stavelot) Luxembourg (abgerufen 2.11.2025)
de.wikipedia.org: Bahnstrecke Pepinster – Stavelot (abgerufen 2.11.2025)
fr.wikipedia.org: Ligne 44 (Infrabel) (französisch, abgerufen 31.10.2025)

fr.wikipedia.org: Ligne 45 (Infrabel) (französisch, abgerufen 31.10.2025)
belgischespoorlijnen: L. 44 : Pepinster – Spa – Stavelot (niederländisch, abgerufen 2.11.2025)
ravel.wallonie.be: Ligne 44A: De Spa à Stavelot (französisch, abgerufen 5.11.2025)

Eisenbahnstrecke von Pépinster nach Trois-Ponts

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt
Ort: Pépinster, Theux, Spa, Nivezé, Hockai, Francorchamps, Stavelot, Trois-Ponts / Belgien
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung
Historischer Zeitraum: Beginn 1854 bis 1867
Koordinate WGS84: 50° 29 24,71 N: 5° 51 19,91 O / 50,4902°N: 5,85553°O
Koordinate UTM: 31.702.543,31 m: 5.597.030,90 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.489.792,23 m: 5.594.944,58 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Claus Weber (2025), „Eisenbahnstrecke von Pépinster nach Trois-Ponts“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-356649 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**