

Bauten wie schon vor 100 Jahren

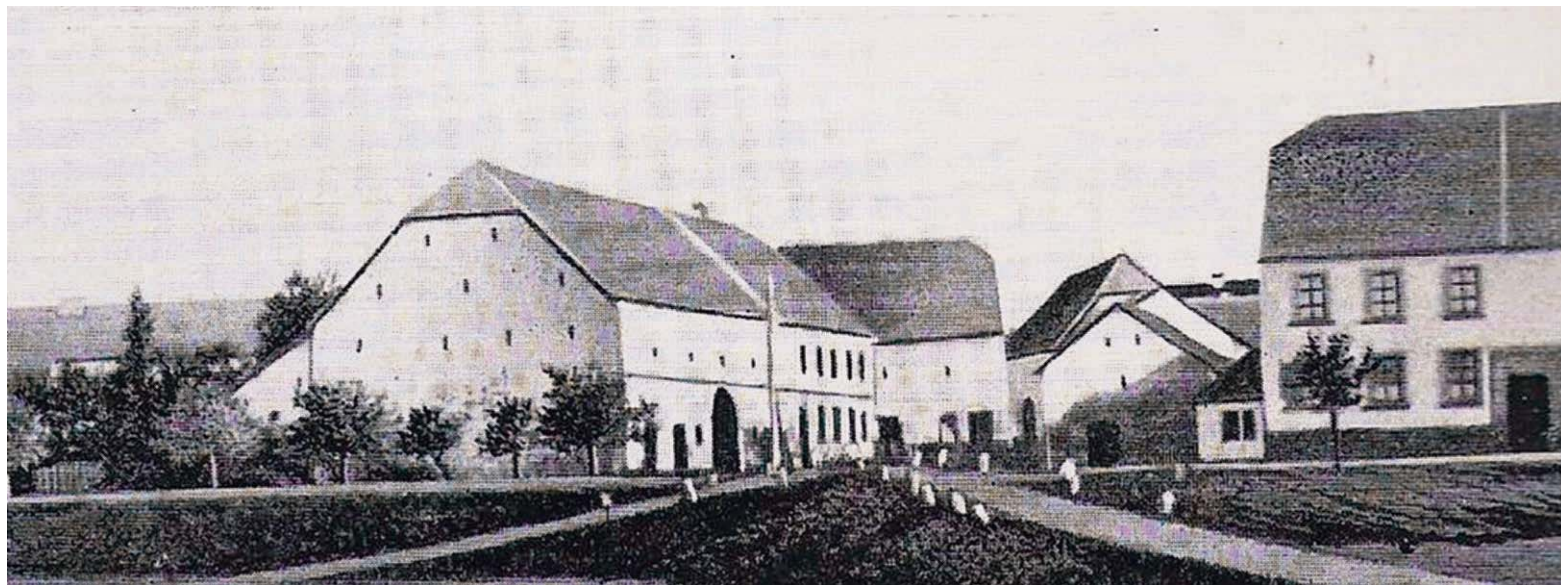
Durch den Neubau der Saarbahn bis nach Lebach-Jabach wird die Bahn-Infrastruktur wiedererweckt

Am Sonntag, 5. Oktober, wird die Saarbahn in Lebach-Jabach einfahren. Es ist der vorläufige Endpunkt der größten Infrastrukturmaßnahme des Saarlandes im öffentlichen Personennahverkehr in den vergangenen Jahrzehnten. Der Heimatkundler Dieter Heim hat aus Jabacher Sicht eine Rückschau erstellt.

Lebach. Lebach war einst ein bedeutender Eisenbahnknotenpunkt. Die noch vorhandene Infrastruktur sowie die verkehrsmäßig günstige Lage in der Mitte des Saarlandes waren neben anderen der Grund für den Ausbau der Saarbahn bis Lebach.

Schon zur Zeit der gallo-römischen Besiedlung lag Lebach am Schnittpunkt zweier Verbindungsstraßen am Übergang über die Theel. Die preußische Verwaltung hatte diese naturräumlich vorgegebenen Bedingungen beim Ausbau ihres Straßennetzes ebenfalls ausgenutzt. Mit dem Ausbau des Eisenbahnnetzes wurde Lebach zu Beginn des 20. Jahrhunderts zu einem wichtigen Verkehrsknotenpunkt.

Der Bau der Eisenbahn brachte starke Bewegung in die Entwicklung Jabachs. Durch den Streckenbau Richtung Primsweiler (Lebach-Nonnweiler 1897 fertiggestellt) und später durch die Erweiterung des Bahnhofes wegen der neuen Köllertalstrecke Lebach-Völklingen (1911 fertiggestellt) gab es Veränderungen beim Zuschnitt der Grundstücke und im landwirtschaftlichen Bereich. So war zum Beispiel der nördliche Teil des Jabacher Bannes, an der Theel gelegen, durch die Eisenbahn abgeschnitten, die Unterführung war die einzige Verbindung.



Jabach um 1900. FOTOS: ARCHIV EGON GROSS

Dies ging nicht ohne Probleme vonstatten. Entschädigungsansprüche aufgrund von Enteignungen wurden von einem Bezirksausschuss in Trier in einem förmlichen Verfahren festgelegt. Über den Grundstückswert, den die Eisenbahn den Bauern zahlte, schreibt Peter Bauer in seinem Hausbuch: „Ebenfalls im Jahre 1908 kaufte die Eisenbahn das Gemeindefeld von Jabach und Lebach zum Zwecke der Bahnhofsvergrößerung und zwar die Rute für Jabach zehn Mark, für Lebach zwölf Mark. Auch musste die Bahn wieder einen neuen Weg bauen.“ Eine Rute betrug etwas mehr als 14 Quadratmeter, der Quadratmeter wurde also mit etwa 0,70 Pfennig bezahlt.

Durch die Bahn kamen eine ganze Reihe von Bahnbediensteten nach Lebach. Ein Teil von ihnen wohnte in Häusern, die auf der Flitsch (Jabacher Straße von Einmündung Kapellenstraße bis Einmündung Straße Am

Dörrenbach) gebaut wurden. Unter anderem entstand hier auch ein größeres Gebäude mit Dienstwohnungen für Eisenbahner.

Die Erweiterung der Strecke nach Völklingen bedeutete auch eine Vergrößerung der Bahnanlage insgesamt in westlicher Richtung. Am Ortsrand

von Jabach wurde ein Depot für Lokomotiven und Materialien sowie ein zweites Stellwerk errichtet, das heute dem Denkmalschutz unterliegt.

Durch die Errichtung des Westwalles und den Bau der Kasernen wurde am westlichen Ende des Ortes (teilweise auf Knorscheider Bann) der „Pi-

onierpark“ (Pionierpark) eingerichtet, ein Lager- und Umschlagplatz für Bau- und Kriegsmaterial.

Nach der Stilllegung der Strecke nach Primsweiler fuhr kein Zug mehr durch Jabach, mit Ausnahme eines geringen Frachtverkehrs der Firma Diefenbacher. Dies änderte sich, als 1998 in Jabach ein Haltepunkt für die Bahn durch das Illtal nach Saarbrücken gebaut wurde. Begründet wurde der Haltepunkt durch die Vielzahl der Schüler im Schulzentrum in der Dillinger Straße sowie die Nähe zur Landesaufnahmestelle.

Der Bau der Saarbahn läutet nun wieder eine neue Zeit ein. Wie bereits vor 100 Jahren werden Bauten in Jabach errichtet: eine große Wartungshalle, ein Gebäude für Bahnbedienstete sowie weitere Baulichkeiten, die die Infrastruktur ergänzen. Mit der Fertigstellung besteht nun eine direkte Verbindung von Jabach nach Frankreich (Saargemünd).

Jabach von oben. Im Hintergrund ist die Bahn zu erkennen. Im linken Bildfeld die römischen Ausgrabungen im Gewerbegebiet.