Historischer Kalender Lebach 2012
Das Lebacher Verkehrsnetz

Foto: Manfred Britz

Bahnanlage Lebach - Ausfahrt des letzten Zuges nach Völklingen 1985

Herausgegeben vom Historischen Verein Lebach

Autoren
Klaus Altmeyer, Klaus Feld, Egon Gross,
Josef Lattwein, Susanne Leidinger,
Benno Müller, Elke Müller, Johannes Naumann,
Albert Wagner, Richard Wagner
Fotobearbeitung + Layout: Richard Wagner

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

Mit dem Historischen Kalender 2012 halten Sie ein geschichtliches Dokument über die Entwicklung des Personenverkehrs von den Anfängen bis heute in Händen.
Der Kalender beschreibt die Verkehrssituation vom Bau der Eisenbahnstrecke Lebach-Wemmetsweiler 1897 und der Köllertalbahn 1911 bis heute.

Wir haben uns für dieses Thema entschieden auf Grund der Tatsache, dass die Köllertalbahn 2011 ihr 100jähriges Jubiläum gefeiert hätte.

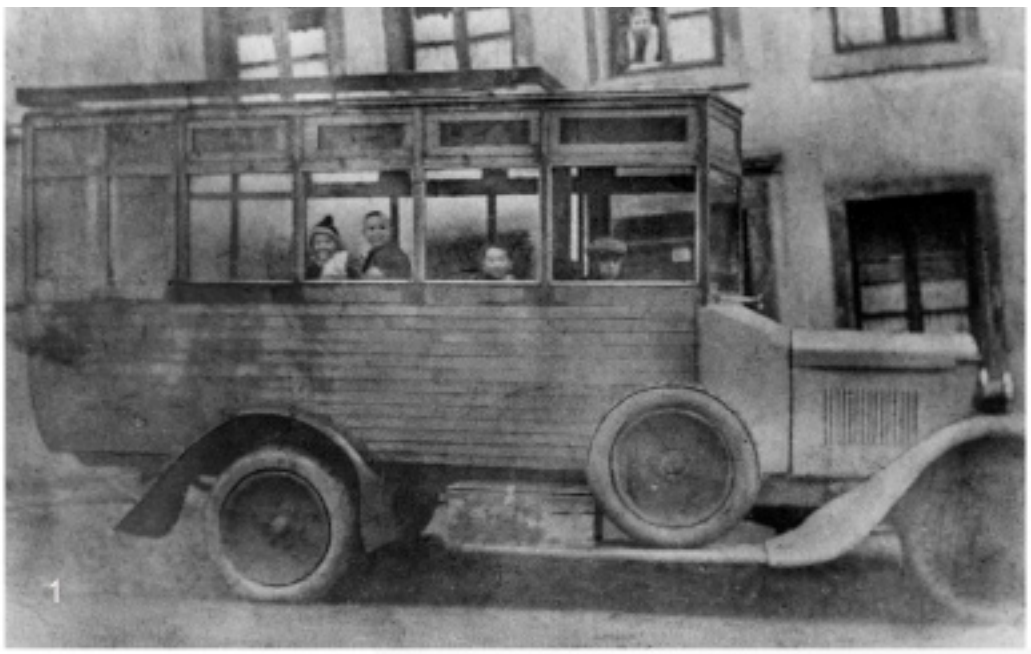
Außerdem können Sie nachlesen, wie sich der Busverkehr, der zur Beförderung der Bergleute eingerichtet wurde, ab dem Jahre 1925 entwickelte.

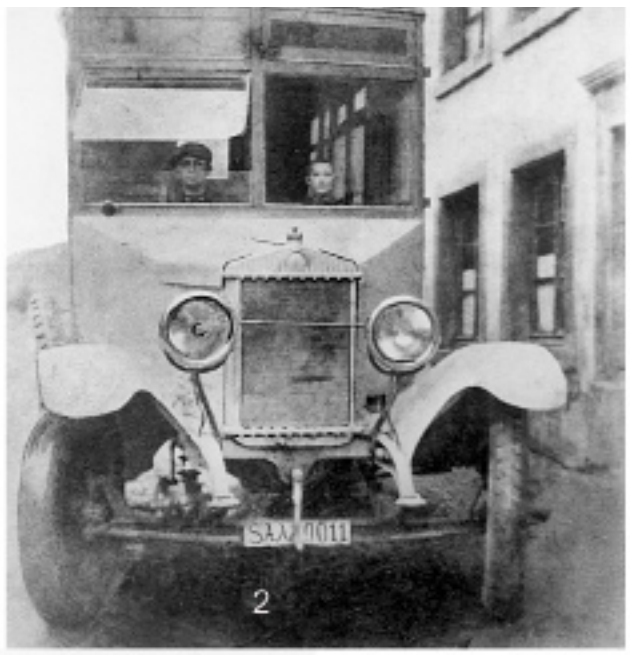
In diesem Jahr war es nicht einfach das Bildmaterial zusammen zu tragen. Ich danke deshalb Frau Waltraud Schwärtzel, den Herren Rainer Schedler, Dudweiler, Karl-Heinz Janson (Verein für Industriekultur, Heusweiler), Manfred Britz, Eppelborn und dem Historischen Verein, Aschbach für ihre selbstlose Hilfe.

Mein Dank geht auch an die Autoren des Kalenders, die wie jedes Jahr viel Zeit investiert haben, um Ihnen geschichtlich fundierte Beiträge zu liefern.

Der Historische Verein wünscht Ihnen ein gesundes Jahr 2012 und viel Freude mit dem Kalender.

Richard Wagner
1. Vorsitzender





Fotos: Archiv Egon Gross

Bild 1 + 2: Nikolaus Herrmann bediente die Verkehrslinie Gresaubach - Lebach von 1926 - 1936.
Bild 3: Von 1936 - 1959 war er als Postbeamter auf dieser Verkehrslinie tätig.

Januar 2012	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So
							1 Neujahr
KW 1	2	3	4	5	6 Heilige Drei Könige	7	8
2	9	10	11	12	13	14	15
3	16	17	18	19	20	21	22
4	23	24	25	26	27	28	29
5	30	31					

Entstehung der Omnibuslinie Gresaubach – Lebach im Jahre 1926

Vor und nach dem 1. Weltkrieg verdienten die meisten Erwerbstätigen aus Gresaubach, abgesehen von den wohlhabenden Landwirten im Ort, ihr tägliches Brot im Kohlenbergbau. Die Bergleute wohnten während der Woche im Schlafhaus ihrer Grube und kamen nur samstags gegen Abend nach Hause und mußten wieder sonntags abends oder in der Nacht zum Montag aufbrechen. Dieser mehrstündige Fußmarsch ins Fischbachtal zur Arbeitsstätte brachte unseren Bergleuten den Spitznamen „Hartfüßler" ein.

Eine große Erleichterung brachte im Mai 1897 die Fertigstellung der Eisenbahnverbindung Wemmetsweiler – Lebach. Es legten sich viele Bergleute ein Fahrrad zu und nahmen bei Wind und Wetter die beschwerliche und bergige Strecke von Gresaubach über den Erzweg und das Tanneck hinunter nach Lebach in Kauf, um nun täglich zu Hause sein zu können. Fahrradabstellplatz und zugleich Stammwirtschaft der „Saubacher Bergleute" war zu dieser Zeit das Gasthaus Heinrich Schommer in Lebach in der Trierer Straße.

Diese tägliche strapaziöse Fahrradtour auf dem schlechten, steinigen Feldweg über das Tanneck, es war damals die einzige Straßenverbindung nach Lebach, wurde auf Dauer zu beschwerlich. Man hörte von anderen Theeltalgemeinden, dass Fahrgemeinschaften mit privaten Omnibussen aufkamen, wie die Linie Dörsdorf – Lebach, die von Mathias Johann, genannt „Nauder Matz", 1925 in Betrieb genommen wurde. So beauftragte man den Zentrumsmann und Fahrhauer Georg Petry, der als Sprecher der Bergleute auch deren Vertrauen besaß, Verbindung aufzunehmen zu einem Führerscheininhaber zwecks Gründung einer Fahrgemeinschaft. Die Wahl fiel auf Nikolaus Herrmann aus Schmelz, der bereits 1922 vor Oberrittmeister Remich aus Saarbrücken als zuständigem Beamten, sein Führerscheinpatent erworben hatte.

Im Laufe des Jahres 1926 fanden nun einige Versammlungen der Bergleute im Gasthaus Jungbluth in Gresaubach statt und man wurde mit dem „Herrmann Nickel" handelseinig. Herr Herrmann war von Hause aus vermögend und brachte die erforderliche Sicherheit gegenüber der Bank auf, die 25.000 Franken finanzierte, um einen gebrauchten Omnibus Marke Berliet in Holzbauweise zu erwerben. Auf dem umseitigen Foto, aufgenommen 1926 vor Sträßers Haus, der damaligen Post, steht der erste „Saubacher Linienbus". Dieser 18-sitzer Berliet hatte einen 32 PS Benzinmotor und schaffte auf ebener Strecke ca. 50 Stundenkilometer.

Die erste Fahrt nach Lebach startete am 20. November 1926. Zur Fahrgemeinschaft gehörten ca. 250 Bergleute, die überwiegend auf den Gruben Maybach und Camphausen beschäftigt waren und nur 8 – 10 Hüttenleute. Herr Herrmann machte zur Frühschicht 4 Fahrten, zur Mittagsschicht 3 Fahrten und zur Nachtschicht je nach Bedarf 1 – 2 Fahrten täglich zum Bahnhof Lebach. Auf eine geregelte Nachtruhe musste Herr Herrmann nun für die kommenden Jahre verzichten, da er ohne Ablösung alle Fahrten alleine durchführte. Mit 3 Stunden Schlaf in der Nacht und kürzeren Ruhepausen auf der Sitzbank im Bus hatte er sich zu begnügen.

Die Haltestelle der Omnibuslinie war vor der Kirche in der Wendalinusstraße und das natürliche Straßengefälle zum Dorf hinunter wurde ausgenutzt, um den Motor anspringen zu lassen. Batterien und Anlasser waren zu dieser Zeit unbekannt, Anwerfkurbel und Magnetzündung waren üblich. Die Strecke führte die Schmelzer Straße hinauf über den Erzweg zum Tanneck und die Trierer Straße hinab zum Lebacher Bahnhof. Oft war der kleine Omnibus überladen. Es sollen schon 64 Fahrgäste mit dem 18-Sitzer in einer Fahrt nach Lebach gelangt sein. In einem solchen Fall mussten in der „Talflor" (Schmelzer Straße) die Trittbrettfahrer abspringen und bis zur Höhe des Erzweges schieben helfen. Dies war keine Ausnahmesituation, sondern gehörte vor allem im Winter bei Eis- und Schneeglätte zur täglichen Fahrt dazu. Diese Hilfsbereitschaft war für die Fahrgäste selbstverständlich. Es herrschte stets ein freundschaftliches Verhältnis zwischen Fahrgästen und dem Buseigner Herrn Herrmann, denn man war stolz auf die Errungenschaft einer eigenen Omnibuslinie.

Auf der Rückfahrt vom Bahnhof Lebach wurde auf dem „Klopp" vor dem Gasthaus Schommer, dem früheren Fahrradabstellplatz, angehalten, wenn die Gasthauslaterne brannte. Dies war ein vereinbartes Zeichen, wenn Fahrgäste nach Gresaubach auf die Rückfahrt in der Stammwirtschaft warteten. Der Fahrpreis für eine Wochenkarte nach Lebach betrug 8 Franken.

Der alte Erzweg von Gresaubach bis zum Tanneck, ein schmaler Feldweg, war in solch schlechtem Zustand, daß Herr Herrmann mit Verwandten und Freunden alle 14 Tage die Strecke abgehen musste, um spitze Steine abzuschlagen und Schlaglöcher einzuebnen, denn Reifenpannen gehörten zur Tagesordnung. Daher wurde Ende des Jahres 1927 der Bau einer neuangelegten Straße entlang des Saubaches von Gresaubach nach Rümmelbach freudig begrüßt. Ab dem Jahr 1928 konnte die geschotterte neue Fahrbahn durch das schöne Saubachtal, die ohne Steigung war, benutzt werden. Diese Route führte weiter von Niedersaubach über den Schützenberg nach Lebach. Auch das letzte Hindernis, der Schützenberg, wurde 1929 durch den Bau der Kreisstraße vom Ortsausgang Niedersaubach bis zur hinteren Tholeyer Straße beseitigt.

Herr Herrmann betrieb als selbstständiger Busunternehmer diese Strecke bis zum 12. August 1929. An diesem Tage wurde die Theeltalverkehrsgesellschaft gegründet, in der der Kreis Saarlouis und die Gemeinde Lebach die privaten Omnibuslinien zusammenschlossen, die den Bahnhof Lebach anfuhren. Es waren dies die Linien von Nikolaus Herrmann: Gresaubach – Lebach, von Nikolaus Gross: Sotzweiler – Lebach, von Nikolaus Windhäuser und Alois Gross: Thalexweiler – Lebach und von Mathias Klesen: Überroth – Dörsdorf – Lebach.

Diese privaten Busunternehmer brachten ihre Fahrzeuge in die Gesellschaft ein und wurden Gesellschafter. Aufsichtsratsvorsitzender wurde der damalige Landrat des Kreises Saarlouis Dr. Arweiler. Die Theeltalverkehrsgesellschaft bestand bis Ende des Jahres 1932. Danach übernahmen die Kreisverkehrsbetriebe, die Kravag Saarlouis, die Linie Gresaubach – Lebach. Herr Herrmann wurde von der Kravag Saarlouis übernommen und betreute weiterhin die Linie Gresaubach – Lebach. Die nächste Änderung für die Gresaubacher Linie kam im Jahr 1936 als die Deutsche Reichspost diese Strecke übernahm. Herr Herrmann wurde nun Postbeamter und konnte weiterhin die von ihm im Jahr 1926 gegründete „Saubacher Linie" bis zu seiner Pensionierung im Jahr 1959 betreuen.

Herr Herrmann bediente 33 Jahre lang die Omnibuslinie Gresaubach – Lebach. Seine Fahrgäste lernten ihn als einen umsichtigen Fahrer und stets hilfsbereiten Menschen schätzen.

Egon Gross

Quelle: Persönliches Gespräch mit Herrn Herrmann im Jahr 1978.

Mathias Johann: Dörsdorf - Lebach

Nikolaus Herrmann: Gresaubach - Lebach

Niklaus Gross: Sotzweiler - Lebach

Alois Groß: Thalexweiler

Mathias Klesen: Überroth - Lebach

Fotos: Archiv Egon Gross

Die Omnibuslinien aus dem Saubach-, Theel- und Bohnental

Februar 2012	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So
KW 5			1	2	3	4	5
6	6	7	8	9	10	11	12
7	13	14 Valentinstag	15	16	17	18	19
8	20	21	22	23	24	25	26
9	27	28	29				

Die Gründe zur Errichtung von Omnibuslinien aus dem Saubach-, Theel- und Bohnental nach Lebach

Lebach war seit alters her ein weithin bekannter Markt- und Handelsplatz im Herzen der Saarregion. Seit dem 12. Jahrhundert ist hier der Stammsitz der Freiherrn von Hagen nachgewiesen. Das Geschlecht der Herren von Hagen sicherte sich im Verlauf von Jahrhunderten aufgrund des mittelalterlichen Lehenswesens eine große Anzahl von Rechten und Einkünften über die Grenze der Vierherrschaft Lebach hinaus. Es lassen sich Besitzungen mit Einkünften und Rechten in 104 Dörfern und Weilern im heutigen Territorium des Saarlandes, der Pfalz, an Mosel und Rhein, in Frankreich, Luxemburg und Belgien nachweisen, die vom Stammsitz des Schlosses zur Motten in Lebach aus verwaltet wurden. Von all diesen Orten und Plätzen mussten im Laufe eines Jahres die Abgaben des großen und kleinen Zehnten in Geld oder Naturalien am Sitz der Herrschaft abgeliefert werden. Durch diesen Verkehrsstrom sowie der ebenfalls günstigen Verkehrslage von Lebach am Kreuzungspunkt zweier Verkehrsadern von Nord nach Süd und von Ost nach West haben sich in Lebach allmählich Handel und auch Märkte entwickelt.

Der Anschluss von Lebach an das Eisenbahnnetz im Jahr 1897 von Wemmetsweiler über Lebach nach Nonnweiler und im Jahr 1911 von Völklingen nach Lebach brachte einen erheblichen Auftrieb für die Markt- und Handelstätigkeiten in Lebach. Die Folgen des verlorenen 1. Weltkrieges und die Abtrennung des Saargebietes von Deutschland unterbrachen abrupt diese Aufwärtsentwicklung. Die schmerzlichste Maßnahme war die neue Grenzziehung, die Lebach von seinem großen Einzugsgebiet im Norden und Osten abschnitt. Die neue Gebietsgrenze verlief zwischen Schmelz und Michelbach, zwischen Tholey und Selbach und zwischen St.Wendel und Niederkirchen. Die Bevölkerung von Lebach und seiner nächsten Umgebung war infolge ihrer geringen Einwohnerzahl nicht mehr imstande, die bestehenden Geschäfte und Märkte lebensfähig zu erhalten. Die Hauptkundschaft für die hiesige Geschäftswelt kam nun aus dem Saubach-, Theel- und Bohnental. Die neuen Eisenbahnverbindungen erschlossen aber nicht dieses Gebiet, da die geplante Eisenbahnlinie Lebach – Tholey nicht mehr realisiert werden konnte. Die Gemeinden des Theel- und Bohnentales gehörten aber verwaltungsmäßig zur Gemeinde Eppelborn und dem nördlichen Teil des Kreises Ottweiler. Seitens der Nachbargemeinde Eppelborn und der dortigen Gewerbetreibenden wurde im Jahr 1925 eine Busverbindung von den Ortschaften des Theeltales (Aschbach, Thalexweiler, Steinbach, Dördorf) nach Eppelborn geplant. Durch die Einrichtung einer solchen Verkehrslinie wäre die hiesige Geschäftswelt, die Gewerbetreibenden und auch die Gemeinde Lebach durch den sich ergebenden Steuerausfall überaus geschädigt worden. Aus den oben genannten Ortschaften kam aber nun fast die einzige Hauptkundschaft der Lebacher Gewerbetreibenden, zumal Lebach seit Einführung der neuen Zollgrenze seine bedeutende Kundschaft aus der Hochwaldregion vollständig verloren hatte.

Im Jahr 1925 trat Mathias Johann aus Dörsdorf an die Gemeinden Eppelborn und Lebach heran mit dem Vorschlag, eine Verkehrsverbindung von Dörsdorf nach Eppelborn oder Lebach zu gründen. Die Dörsdorfer und Steinbacher Bergleute, die bis dahin während der Woche in den Schlafhäusern ihrer Kohlengruben im Fischbachtal übernachten mussten und nur sonntags zu Fuß nach Hause kommen konnten, suchten nach einer Fahrgelegenheit, um von ihrem Heimatort zum Bahnhof Eppelborn oder Lebach zu gelangen und von zu Hause aus ihre Arbeitsstätte zu erreichen. Die Gemeinde Lebach und die im Verkehrsverein zusammengeschlossenen Geschäfts- und Gewerbetreibenden begrüßten diesen Vorschlag und boten Mathias Johann ohne Zögern eine Bürgschaftsübernahme an für ein Darlehn in Höhe von 35.000 Franken zum Kauf eines Fahrzeuges, wenn er mit seiner Linie den Bahnhof Lebach anfahren würde. Ebenfalls boten die Lebacher Gewerbetreibenden die Gewährung von Darlehn zu 5 % Verzinsung für die Anfangsfinanzierung zur Errichtung einer Verkehrsverbindung nach Lebach an. Die Gemeinde Eppelborn war nicht so großzügig und Mathias Johann nahm das Lebacher Angebot an.

Zum Maria Geburtsmarkt im September 1925 erfolgte die Jungfernfahrt des ersten Linienbusses nach Lebach. Mathias Johann aus Dörsdorf eröffnete an diesem Tag die Verkehrslinie Dörsdorf – Lebach mit einem LKW der Marke Berliet mit Plane und Spriegel und Sitzbänken auf der Ladefläche. Dieser LKW hatte auf der Vorderachse Luftbereifung und auf der Hinterachse Vollgummibereifung und wurde im Volksmund „Asko“ genannt. Die Haltestelle am Lebacher Bahnhof war vor der Askofiliale auf dem Bahnhofsvorplatz.

Dieses Verkehrsmodell der Linie Dörsdorf – Steinbach – Lebach bewog die Bergleute aus den anderen Ortschaften des Saubach-, Theel- und Bohnentales ebenfalls Fahrgemeinschaften zu gründen. So konnten die Gresaubacher Bergleute mit ihrer Fahrgemeinschaft am 20. November 1926 die erste Fahrt zum Bahnhof Lebach starten. Als Unternehmer konnten sie Nikolaus Herrmann aus Schmelz gewinnen. Der Gresaubacher Linienbus war ein 18-sitzer Berliet in Holzbauweise mit dem amtlichen Kennzeichen Saar – 6864. Die Gresaubacher Fahrgemeinschaft bestand aus ca. 250 Bergleuten und nur aus 8 – 10 Hüttenarbeitern.

Im folgenden Jahr 1927 gründete sich in Sotzweiler eine Fahrgemeinschaft. Als Betreiber der Linie Sotzweiler – Lebach fiel die Wahl auf den Führerscheininhaber Nikolaus Gross aus Sotzweiler, der es im Alter von nur 21 Jahren wagte einen Omnibus zu kaufen und sich selbstständig zu machen. Im gleichen Jahr gründeten Alois Groß und Nikolaus Windhäuser die Fahrgemeinschaft der Thalexweiler und Aschbacher Bergleute. Mathias Klesen aus Überroth gründete ebenfalls 1927 die Bohnentallinie und befuhr die Strecke Überroth – Scheuern über Dörsdorf nach Lebach.

Mit diesen Arbeiterzubringerlinien zum Bahnhof Lebach entwickelte sich auch ein reger Personenverkehr nach Lebach zum Wohle der Lebacher Geschäftsleute. Diese Entwicklung missfiel den Eppelborner Kaufleuten und sie versuchten weiterhin diese Buslinien zu ihrem Bahnhof zu ziehen. Im Jahr 1928 gelang es der Gemeinde Eppelborn zusammen mit dem Kreis Ottweiler die Linie Dörsdorf – Steinbach von Mathias Johann zum Bahnhof Eppelborn zu leiten mit dem Versprechen, die Verkehrslizenz mit den beiden Fahrzeugen später von Mathias Johann abzukaufen. Um diesen Interessenstreit für Lebach zu entscheiden, entschlossen sich die Gemeinde Lebach mit Hilfe des Kreises Saarlouis im August 1929, die Theeltal-Verkehrsgesellschaft zu gründen, um die übrigen privaten Omnibusunternehmer der Saubach-, Theeltal- und Bohnentallinie an den Standort Lebach zu binden.

Dieser alte Interessenstreit flammte nach dem 2. Weltkrieg im Jahr 1950 wieder auf, als es der Gemeinde Eppelborn wiederum gelang, die grubeneigenen Omnibusse der „Regie des Mines de la Sarre“ aus dem Theeltal nach Eppelborn zu leiten. Diese beförderten zu dieser Zeit täglich ca. 5.000 Bergleute aus dem Theel- und Bohnental zum Bahnhof Eppelborn. Die Gemeinde Lebach konnte aber durch den Bau eines modernen Omnibusbahnhofes mit Bahnsteigen für 20 Omnibusse diesen Verkehr wieder zum Bahnhof Lebach bringen. Die Einweihung des neuen Busbahnhofes erfolgte am 13. November 1952.

Egon Gross

Literatur: „ 60 Jahre Verkehrsverein Lebach“ von Egon Gross und Albert Wagner. Gemeindearchiv Lebach und Kreisarchiv Saarlouis.

Foto: Historischer Verein Aschbach

Omnibus - Verkehr - Thalexweiler

Im Hintergrund Gasthaus Bender Thalexweiler

März 2012	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So
KW 9				1	2	3	4
10	5	6	7	8	9	10	11
11	12	13	14	15	16	17	18
12	19	20	21	22	23	24	25
13	26	27	28	29	30	31	

Der Beginn des Omnibusverkehrs im Theeltal

Die Dörfer des Theeltals waren typische Bergmannsbauerndörfer. Nachdem im 19. Jahrhundert die im Bergbau beschäftigten Männer die Woche über in Schlafhäusern nahe der Gruben verbrachten, ermöglichte der Ausbau des Eisenbahnnetzes ein tägliches Pendeln. Dabei mussten die Bergleute lange mühsame Wege in Kauf nehmen, um bei Wind und Wetter zu Fuß zum Bahnhof zu gehen. Die Bergleute aus Aschbach gingen zum Bahnhof nach Bubach, während die Arbeiter aus Thalexweiler meist über Veltenhofen nach Dirmingen gingen. Um 1920 erleichterte dann die Benutzung von Fahrrädern oftmals den täglichen Weg zum Bahnhof.

Die Frage, wie man in möglichst kurzer Zeit den nächstgelegenen Bahnhof erreichen konnte und auch die Beförderung von sonstigen Personen, wurde immer wichtiger. Die fortschreitende Motorisierung in den 1920er Jahren führte zur Gründung mehrerer Busverkehrslinien. Hierbei war entscheidend, dass durch den Sonderstatus des Saargebietes nach dem Ersten Weltkrieg, nicht wie sonst in Deutschland, die Reichspost ihren Linienverkehr ausbaute, sondern private Kleinbetriebe oder kommunale Verkehrsbetriebe. Gerade die privaten Verkehrsbetriebe litten oft unter Kapitalschwäche, weshalb ihnen Kommunen aushelfen mussten.

An Linien und Betrieben sind zu nennen:

Alois Groß (genannt Zucker) und Nikolaus Windhäuser (Wehner Neckel vom Steffes-Berg) firmierten unter „Omnibusverkehr Thalexweiler".
Schon die Anschaffung eines geeigneten Busses wurde im September 1927 durch eine Bürgschaft der Gemeinde Thalexweiler ermöglicht. Im Jahr 1928 wurde die von Groß und Windhäuser betriebene Gesellschaft bürgerlichen Rechts in eine offene Handelsgesellschaft gewandelt. Seit Mai 1929 verhandelte die Gemeinde wegen des Busverkehrs mit der Kreisverkehrgesellschaft, wobei die bisherige Zusammenarbeit mit der Firma der Herren Groß und Windhäuser ein rechtliches Problem darstellte. Ein diesbezügliches Gutachten des Ingenieurs Strasser sorgte im Gemeinderat wegen der aufgezeigten betrieblichen Mängel für Entrüstung. Laut Protokoll der Gemeinderatssitzung Thalexweiler vom 09.06.1930 wurde im Einvernehmen mit der Kreisverkehrsgesellschaft der Geschäftsanteil an dieser Gesellschaft von 15.000 auf 10.000 Franken herabgesetzt.

Nikolaus Groß betrieb den Busverkehr von Lebach nach Sotzweiler.

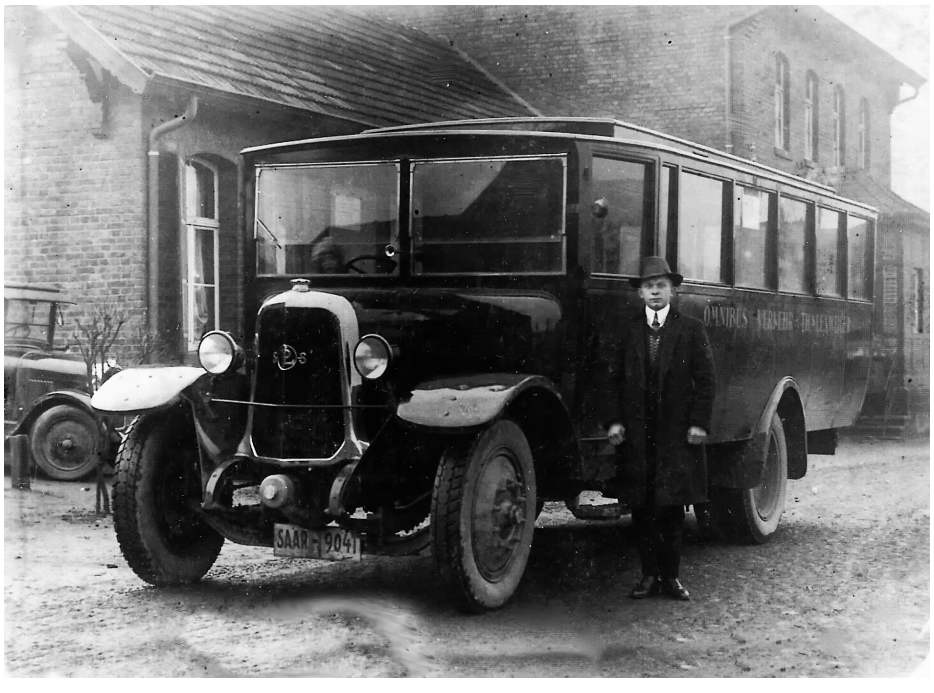
Mathias Johann versorgte über das Theeltal die Bohnentaldörfer von Lebach aus.

Mathias Klesen unterhielt eine Linie von Überroth nach Lebach.

Spätestens mit der Saar-Abstimmung 1935 und der Vereinigung mit dem Dritten Reich übernahm die Reichspost alle Buslinien.

Josef Lattwein

Quellen: Unterlagen von Herrn Bernhard Schmitt aus Macherbach und Herrn Johannes Naumann
Fotos: Historischer Verein Aschbach



Nikolaus Windhäuser vor seinem Theeltalbus 1929

Alois Groß

Foto: Archiv Egon Gross

Wagenführer Mathias Klesen (links) vor einem Kraftomnibus der „Theltal-Verkehrsgesellschaft“

April 2012	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So
KW 13							1 Palmsonntag
14	2	3	4	5	6 Karfreitag	7	8 Ostern
15	9 Ostern	10	11	12	13	14	15
16	16	17	18	19	20	21	22
17	23	24	25	26	27	28	29
18	30						

Theltal-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung

1928 taten sich die Landkreise Saarlouis und Ottweiler sowie die Gemeinden Lebach und Tholey zusammen, um eine Verkehrsgesellschaft in der Rechtsform einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung zu gründen. Diese sollte eine regelmäßige Personenbeförderung mit Kraftomnibussen von Lebach nach Tholey ermöglichen. Das Vorhaben wurde am 19. Mai 1928 öffentlich bekannt gemacht. Der Omnibusunternehmer Nikolaus Groß, Sotzweiler, machte in einem Schreiben vom 19. Mai 1928 an den Landrat in Saarlouis Einwände gegen die geplante Verkehrslinie geltend. Er befürchtete wirtschaftliche Nachteile für sein Unternehmen, mit dem er die Personenbeförderung von Sotzweiler nach Lebach betrieb. Zur Gründung der geplanten Verkehrsgesellschaft kam es dann jedoch nicht, weil inzwischen der Landkreis Ottweiler die Personenbeförderung in den kreisangehörigen Gemeinden durch die „Neunkirchener Strassen- und Kleinbahn AG" ausüben ließ. Dazu gehörte auch eine Kraftomnibuslinie Hasborn-Dörsdorf-Thalexweiler-Eppelborn. Dies behagte der Gemeinde Lebach überhaupt nicht. Man befürchtete, bislang privat betriebene, in Lebach endende Omnibuslinien (z.B. die Linien Überroth-Dörsdorf-Lebach; Gresaubach-Lebach und Thalexweiler-Lebach) könnten Konkurrenz erhalten und in die zum Kreis Ottweiler gehörende Gemeinde Eppelborn umgeleitet werden. Auch sorgte man sich um die Existenz der Lebacher Handel- und Gewerbetreibenden, deren Kunden die Omnibuslinien zu Einkäufen in Lebach nutzten. Der Landkreis Saarlouis, die Gemeinde Lebach und die privaten Autobusunternehmer Mathias Klesen, Überroth, Nikolaus Groß, Sotzweiler, die Firma Windhäuser & Groß oHG, Thalexweiler und Nikolaus Herrmann, Gresaubach, gründeten daraufhin am 12.08.1929 in Lebach die „Theltal-Verkehrsgesellschaft mit beschränkter Haftung". Der „Gegenstand des Unternehmens" war insbesondere die Förderung des Verkehrs im Theeltal und Umgebung.

Am 14.08.1929 wurde Bürgermeister Graf, Lebach, zum Geschäftsführer der Gesellschaft berufen.

Dem Aufsichtsrat gehörten der jeweilige Vorsitzende des Kreisausschusses Saarlouis als Vorsitzender und die gewählten Mitglieder Albert Schweitzer, Dillingen, Johann Karl Riehm, Rentmeister, Lebach, Kurt Stern, Kaufmann, Lebach und Nikolaus Groß, Wagenführer, Sotzweiler an.

Am 28.08.1928 erhielt die Verkehrsgesellschaft die Genehmigung, Personen mit Kraftomnibussen auf folgenden Strecken zu befördern: Überroth–Dörsdorf–Lebach; Überroth–Limbach–Lebach; Sotzweiler–Lebach; Thalexweiler–Lebach und Gresaubach-Lebach. Sie hatte die erforderlichen Kraftwagen von den privaten Gesellschaftern käuflich erworben und letztere als Wagenführer eingestellt.

Schon im ersten Jahr ihrer Gründung zeigte sich, dass die wirtschaftliche Entwicklung der Verkehrsgesellschaft zu wünschen übrig ließ. Per 30.06.1930 betrugen die Schulden bereits rund 200.000 Franken. Bis Ende 1931 waren diese auf rund 440.000 Franken angewachsen. Im gleichen Jahr hat die Gesellschaft die Verkehrslinie Lebach-Sotzweiler eingestellt, weil sie unrentabel war. Diese Linie wurde auch durch die Verkehrsgesellschaft des Landkreises Ottweiler bedient. Die Berg- und Hüttenarbeiter waren auf deren Kraftomnibusse umgestiegen. Damit der „Theltal-Verkehrsgesellschaft" wenigstens die Konzession erhalten blieb, setzte sie auf der Strecke wöchentlich nur noch einmal einen Omnibus ein. In der folgenden Zeit ging die Zahl der Fahrgäste wegen der auch im Saargebiet zu spürenden Weltwirtschaftskrise weiter zurück. Dies blieb nicht ohne Folgen auf die Höhe der Fahrscheineinnahmen, die sich um die Hälfte verringerten. Sowohl der Landkreis Saarlouis als auch die Zivilgemeinde Lebach sahen sich nicht mehr in der Lage, die notwendigen Zuschüsse für die Aufrechterhaltung des Betriebes aufzubringen, zumal die privaten Gesellschafter es ablehnten, sich an den Verlusten zu beteiligen. Diesen war bei der Gründung der Verkehrsgesellschaft zugesichert worden, für etwaige Schulden nicht einstehen zu müssen. Trotz der schlechten finanziellen Lage der Gesellschaft beschloss der Lebacher Gemeinderat am 17.09.1931, die Omnibuslinien unter allen Umständen aufrecht zu erhalten. Zur Unterstützung und Beratung der Geschäftsführung wurde eine Kommission eingesetzt, die aus den Gemeinderatsmitgliedern Josef Johann, Nikolaus Kallenborn, Peter Brendel und Heinrich Etteldorf bestand.

Es wurde nun versucht, das Verkehrsunternehmen für die Zukunft auf eine tragbare finanzielle Basis zu stellen. Zu diesem Zweck bediente sich die Gesellschaft für die Personenbeförderung auf verschiedenen Strecken ab 1932 der „Kraft- und Verkehrswerke AG Saarlouis" (Kravag). Diese befuhr zunächst die Linie Lebach-Gresaubach und ab April 1932 probeweise auch die Strecke Lebach-Scheuern. Gleichwohl verschlechterte sich die finanzielle Lage des Unternehmens weiter, denn inzwischen fuhren auch die Bergleute aus Dörsdorf, Steinbach und Scheuern mit dem Konkurrenzunternehmen Straßen- und Kleinbahn AG Neunkirchen zur Bahnstation nach Eppelborn. Die Kravag stellte daraufhin den Betrieb auf der Linie Lebach-Scheuern ein. Um noch zu retten, was zu retten war, wurde die Konzession für die Strecke Lebach-Thalexweiler an die Gebrüder Bender, Thalexweiler, und für die Linie Lebach-Dörsdorf-Scheuern-Limbach-Bettingen an den Mitgesellschafter Mathias Klesen, Überroth, abgetreten.

Am 11.08.1932 fand im Notariat Friedrich Georg Huebsch in Lebach eine Aufsichtsratsitzung statt, in der einstimmig die Auflösung der Gesellschaft beschlossen wurde. Zum Liquidator berief man den Kreissyndikus Nikolaus Ney, Saarlouis. Zwar stieß der Beschluss bei den Lebacher Gemeindevätern auf Ablehnung, weil sie die Personenbeförderung mit Kraftomnibussen nach Lebach für unabdingbar hielten. Der Beschluss ließ sich aber nicht mehr rückgängig machen. Der Gemeinderat wehrte sich dann gegen die anteilige Übernahme der Verluste. Er war der Auffassung, dass sowohl der Geschäftsführer Graf als auch der Aufsichtsrat ihre Obliegenheiten verletzt hätten. Beide sollten für den der Gemeinde entstandenen Schaden verantwortlich gemacht werden. Nach vielen Diskussionen in Gemeinderatssitzungen wurde schließlich am 08.08.1934 beschlossen, dass die Gemeinde Lebach den Verlust anteilmäßig zu übernehmen habe.

Die Personenbeförderung auf den von der „Theltal-Verkehrs-Gesellschaft mbH" bedienten Strecken ist ab 1935 von der Deutschen Reichspost übernommen worden.

Benno Müller

Quellen: Kopien von Unterlagen aus dem Kreisarchiv Saarlouis und dem Stadtarchiv Lebach, die dankenswerterweise von Egon Gross zur Verfügung gestellt wurden

Foto: Verein für Industriekultur Heusweiler-Dilsburg

„Régie des Mines de la Sarre“ 1.1.1948 - 31.12.1953

Grubenbusse Typ Renault 215 D vor der Grube Göttelborn

Mai 2012	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So
KW 18		1 Maifeiertag	2	3	4	5	6
19	7	8	9	10	11	12	13
20	14	15	16	17 Christi Himmelfahrt	18	19	20
22	21	22	23	24	25	26	27 Pfingsten
22	28 Pfingsten	29	30	31			

Buslinien oder der Weg zu Zechen und Hütten

Kohlelagerstätten und Erzvorkommen - geringe vor Ort aber reiche im benachbarten Lothringen - waren die Vorbedingungen für die wirtschaftliche Entwicklung der Saargegend zu einem bedeutenden Industrierevier im 19. Jahrhundert. Wer in der Landwirtschaft keine Arbeit mehr fand, dem bot sich fortan Beschäftigung in Kohlegruben und Eisenhütten an. Sie waren zu finden in den Tälern von Sulzbach, Fischbach, Köllerbach sowie an der Prims, also in greifbarer Nähe. Für den weiteren Umkreis aber doch nicht nahe genug. Diejenigen, die nicht über den Bergmannspfad zur Arbeitsstätte kamen, mussten für sechs Tage im Schlafhaus von Grube oder Hütte bleiben und zumeist ihren Ehefrauen die Arbeit in Haus und Hof mit kleiner Landwirtschaft überlassen. 1853 tauchte im Standesamt der Bürgermeisterei Lebach zum ersten Mal die Berufsbezeichnung „Bergmann“ auf. Bis 1920 wurden 700 Familienvorstände als „Bergmann“ und 60 als „Hüttenarbeiter“ gezählt.
Der Ausbau der Eisenbahnlinien verkürzte den Weg zu Gruben und Hütten. 1897 fing es an mit der Linie Lebach - Wemmetsweiler mit Anschluss nach Neunkirchen. Die Weiterführung von Lebach nach Nonnweiler und die Eröffnung der Köllertalbahn nach Völklingen ermöglichte Tausenden von Arbeitern ein Pendeln im Dreier-Rhythmus: Frühschicht hin, Nachtschicht zurück, Mittagschicht hin Frühschicht zurück, Nachtschicht hin, Mittagschicht zurück. Zielorte waren die Gruben Maybach, Camphausen, Luisenthal bzw. die Hütten in Völklingen, Dillingen oder Neunkirchen. Fahrtausweis war die Bahn-Wochenkarte für sechs Tage mit zwölf Fahrten.

Der Bahnhof in Lebach war zu einem Knotenpunkt avanciert. Aber dennoch blieb der Weg zur Arbeit noch sehr lang, vor allem für die Bewohner des Theel- und ganz besonders für die des Bohnentales. In den zwanziger Jahren boten freie Fahrunternehmer von Überroht bzw. Sotzweiler, sowie von Gresaubach (Klesen, Gross, Fries) Verbindungen zur Bahn nach Lebach im Schicht-Rhythmus an. Die Straßenverhältnisse ließen es zumeist zu. Die Hartgummireifen boten allerdings wenig Federung. Der Zuspruch aber war beachtlich und eine Zusammenfassung durch die „Theeltal-Linie“ garantierte Fahrplansicherheit. Dies veranlasste die Reichspost, den Nahverkehr als Linienverkehr mit eigenen Bussen zu übernehmen. Vor dem Bahnhof in Lebach waren immer Busse anzutreffen: ankommende, abfahrende und wartende.

Als im September 1939 die Bewohner auf der linken Saarseite und in den Saarstädten ihre Häuser und Wohnungen wegen der Frontnähe verlassen mussten, begannen für den Nahverkehr im übrigen Gebiet schwierige Zeiten. Immerhin wurde die Postbusabteilung in Lebach unter Herrn Siebert durch fünf Postbusse aus dem geräumten Völklingen verstärkt. Für die verbliebenen Berg- und Hüttenarbeiter sowie für die Gymnasiasten, die aus Riegelsberg, Nalbach und Losheim nach Lebach zur „Staatlichen Oberschule für die geräumten Gebiete“ pendelten, wurden um Lebach herum neue kurze Verbindungen aufrecht erhalten; der Zubringerdienst zur Bahn funktionierte nur für die Linie Wadern – Wemmetsweiler – Neunkirchen.

Das Kriegsende 1945 bedeutete Stillstand weithin. Straßen und Bahnbrücken waren in Überzahl zerstört. Amerikanische Armeeingenieure bemühten sich im Mai 1945 möglichst viele Bergarbeiter zusammenzubringen. Die französischen Kollegen übernahmen von ihnen die Gruben in Sequesterverwaltung und ab Januar 1948 unter der „Regie des Mines de la Sarre“ im Rahmen des wirtschaftlichen Anschlusses des Saarlandes an Frankreich (1947 – 1959). Mehr als vier Fünftel der Arbeiter unter und über Tage pendelten damals vom Wohnort zur Arbeitsstätte. Im Jahr 1960 z.B. waren es von 45500 genau 39000. Das entspricht einem Prozentsatz von 85,7 %.

Der Wiederaufbau der Schienen- und Straßenverbindungen wurde zügig durchgeführt und das Zusammenspiel Bahn und Bus für Lebach und sein Umland konnte wieder voll aufgenommen werden. Dabei legte man auch großen Wert auf die Ausstattung des Busbahnhofes. Die neue Grubenverwaltung aber scheute keine Mühe die Zahl der Fahrzeuge zu erhöhen; nur so konnte der Hin- und Rückweg ihrer Pendler so kurz wie möglich gestaltet werden. Eine bis zwei Stunden waren die Pendler aus dem Bereich Lebach werktäglich unterwegs, was für 33 % der Gesamtbelegschaft galt. Neben den eigenen Fahrzeugen kamen gemietete Privatbusse, besondere Post- und auch Bahnbusse zum Einsatz. Über hundert Wegstrecken sorgten in Verbindung mit dem bestehenden Verkehrsnetz für einen bequemen und zeitkurzen Weg zur Arbeit.

In Lebach funktionierte in einem beachtlichen Umfang das Prinzip Bus + Bahn: Jeweils zu den drei Schichten verkehrten z.B. von Nonnweiler und Wadern über Lebach und Wemmetsweiler bis nach Saarbrücken zwei Bergarbeiterzüge in kurzem Abstand. Einer davon legte die Strecke Lebach – Wemmetsweiler ohne Zwischenhalt zurück. Vom Prims-, Theel- und Illtal gelangten mehrere hundert Bergarbeiter zur Grube Maybach, nach Camphausen und auch nach Heinitz durch Umsteigen in Wemmetsweiler nach kurzer Fahrtzeit. Wer diesen Ablauf nicht selbst verfolgen konnte, kann sich heute kaum noch ein Bild über die damalige Betriebsamkeit machen.

Die Saarberg AG, an der zum ersten Mal eine direkte Beteiligung des Saarlandes zustande kam, versperrte sich dem mobilen Fortschritt nicht und entwickelte ihren Berufsverkehr weiter, und zwar durch den alleinigen und für die Betriebsangehörigen kostenlosen Einsatz von eigenen und gemieteten Bussen bis zum Zechenparkplatz. Allein 170 Linien aus Nah und Fern wurden täglich bedient.

Für den bergmännischen Berufsverkehr entwickelte sich mit dem zu Ende gehenden Kohlebergbau eine Umkehrsituation: Durch den Bau des Nordschachts in Falscheid kamen die Busse nun aus allen Richtungen sternförmig ins vormalige Hinterland.

Klaus Altmeyer

Sammlung: Otto Rumstedt

Luftbild Lebach um 1920

Juni 2012	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So
KW 22					1	2	3
23	4	5	6	7 Fronleichnam	8	9	10
24	11	12	13	14	15	16	17
25	18	19	20	21	22	23	24
26	25	26	27	28	29	30	

Der „ Neue Weg“ in alter Umgebung

Wenn wir in die Entwicklungsgeschichte des Ortes Lebach blicken, hat es bis in die Nachkriegszeit, den späten 50er Jahren, nichts annähernd so Bedeutsames gegeben wie den Bau der Eisenbahnstrecke Lebach-Völklingen in den Jahren 1909/1911.
Lebach war schon seit 1897 Bahnstation an der Strecke Wemmetsweiler-Primsweiler-Hermeskeil mit einem ansehnlichen Bahnhofsgebäude.
Mit der Völklinger Strecke – kurz Köllertalbahn - kam eine von langer Hand geplante Ergänzung dazu, die aus dem „Anliegerbahnhof“ einen „Knotenbahnhof“ machte.

In der Baugeschichte unseres Ortes wurde bis dahin nie eine neue Straße, sozusagen künstlich, angelegt; noch nie wurde in den Bestand einer alten gewachsenen Straße eingegriffen. Der Bahnbau in den Jahren 1909/1911 brachte nun beides. Ein Stück Straße kam und ein altes Stück verlor seine angestammte Verkehrsbedeutung.

Das gänzlich ungewohnt „Neue“ fand durch die Namensgebung seinen nachhaltigen Ausdruck. Im Volksmund erhielt der neue Straßenteil den Namen „Neuer Weg“, der noch heute nach 100 Jahren allein gebräuchlich ist, obwohl es sich hier postalisch um einen Teil der Saarbrücker Straße handelt.

Die königlich-preußische Eisenbahnverwaltung verband mit dem Bau der Verbindung Lebach-Völklingen mindestens zwei weitere Vorhaben:

1. Den Weiterbau nach Norden in Richtung Tholey - Sankt Wendel
2. Eine „Übereckverbindung“ Völklingen zur Wemmetsweiler Strecke unter Umgehung des Lebacher Bahnhofs.

Bild 1

Bild 2

Dazu kann man annehmen (die kommunalen Akten sagen darüber nichts aus), dass die seit über 10 Jahren bestehende, noch eingleisige Verbindung Wemmetsweiler-Primsweiler, schon so belastet war, dass ein zweites Gleis ins Auge zu fassen war.
All dies führte unverzüglich dazu, die Ostausfahrt aus dem Bahnhof Lebach erheblich zu erweitern – von bisher einem Gleis auf mindestens drei - mit der Folge „Neuer Weg“ und neue „Wünschbergauffahrt“.

Die heutige Pickardstraße, auf der sich der Verkehr der Provinzialstraßen Saarlouis-Birkenfeld und Saarbrücken-Trier vereinte, war 1897 noch schienengleich mit Schrankenanlage gekreuzt worden.
Die Abbildung Nr. 1 zeigt die damalige Situation (am linken Bildrand, die offenen Schranken).
Mit dieser Regelung war zwar der beachtliche Durchgangsverkehr gestört, die Pickardstraße blieb aber mit ihrer geschlossenen Geschäftshausbebauung immer noch voll angebunden an den örtlichen und überörtlichen Verkehr.
Mit drei Gleisen und vermehrtem Zugverkehr war dann eine niveaugleiche Kreuzung nicht mehr möglich. Eine Brücke über die Gleise war technisch, wegen der Bebauung und der Höhenlage der Pickardstraße zum Gleiskörper, nur sehr aufwendig zu bauen; eine Unterführung der Straße verbot sich aus Hochwassergründen. (Bild 2)
Lediglich eine Fußgängerunterführung wurde mit zwei Kopfbauwerken für die Auf- und Abgänge gebaut, um wenigstens den Fußgängerverkehr in der Geschäftsstraße zu belassen.
Für den rollenden Verkehr wurde der „Neue Weg“ als eine Umgehungsstraße, für die nun zweigeteilte Pickardstraße (die damals noch Provinzialstraße hieß) angelegt.
Die Original-Fliegeraufnahme auf der Vorderseite (etwa in den späten 20er Jahren aufgenommen) verdeutlicht die neue Lage. Am äußersten, rechten Bildrand ist auch ein Teil der Übereckstrasse zu sehen, über die eine neue Wünschbergauffahrt als weit gespannte Bogenbrücke geführt wurde.
Als der Bau „Neuer Weg“ mit Plan (Bild 3) offen lag, hagelte es Einsprüche, die allesamt berechtigt waren und denen in der Regel, entweder baulich oder finanziell entsprochen wurde. Die Einsprüche – zum Teil Sammeleinsprüche – bezogen sich auf Verschlechterung der Hochwasserlage an Mandelbach und Theel, Unterbrechung des freien Zugangs aus der Ortslage zum Wünschberg, insbesondere aber wurde die verschlechterte Geschäftslage und die Entwertung der damit verbundenen Immobilien beklagt.

Albert Wagner

Fotos: Archiv Egon Gross
Plan: Archiv Stadt Lebach

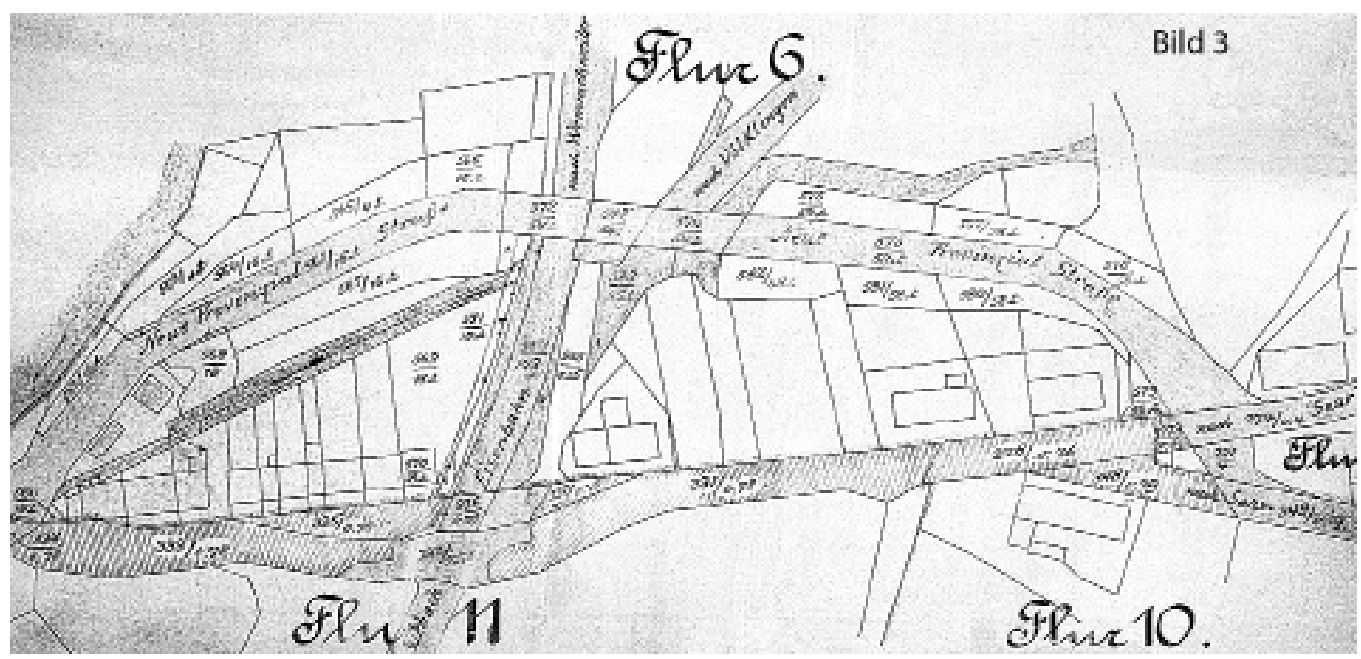


Bild 3

Foto: Richard Wagner

Bahnhof Lebach 1983

Juli 2012	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So
KW 26							1
27	2	3	4	5	6	7	8
28	9	10	11	12	13	14	15
29	16	17	18	19	20	21	22
30	23	24	25	26	27	28	29
31	30	31					

Bahnhof Lebach

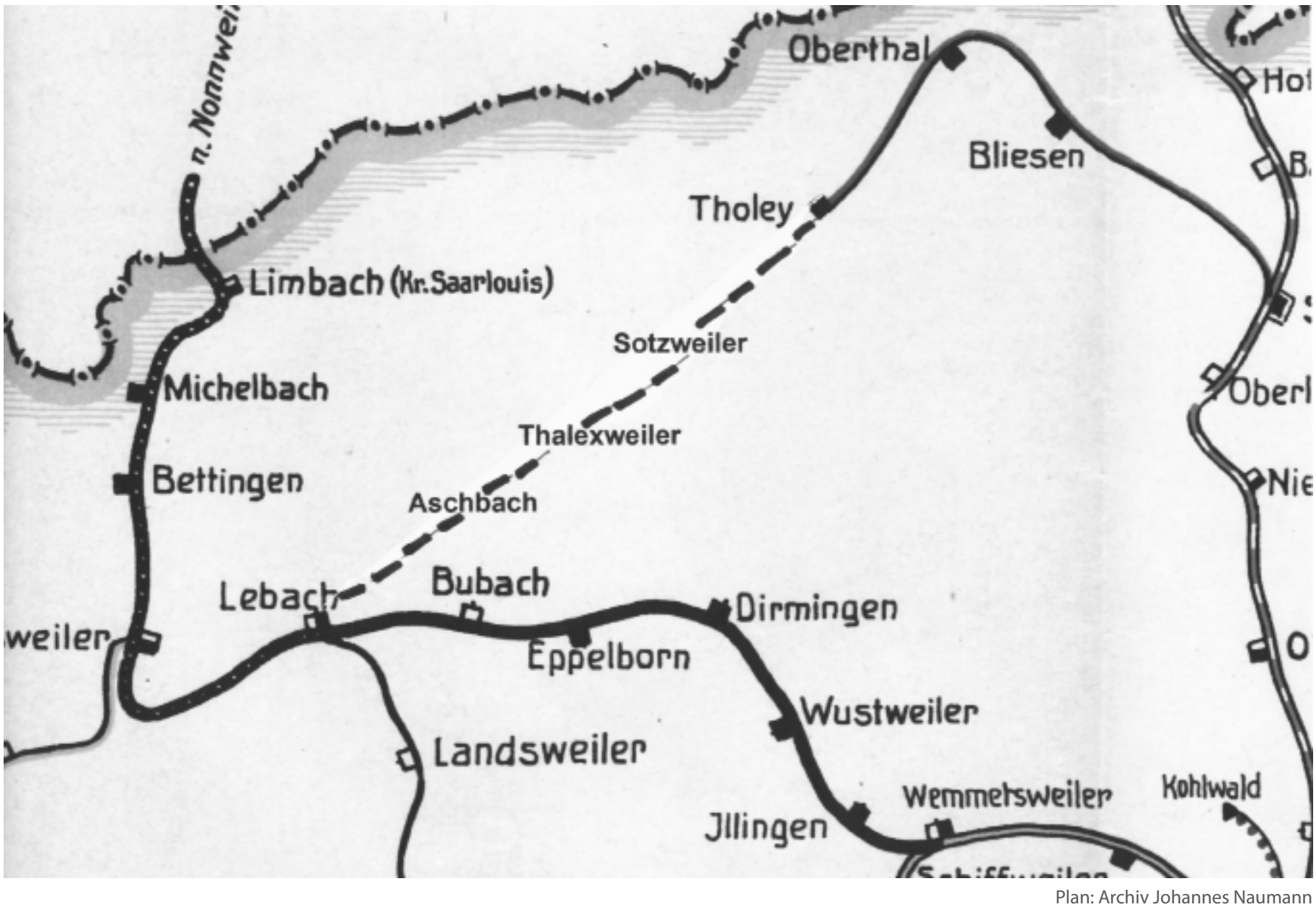
Als am 15. Mai 1897 die Bahnstrecke Wemmetsweiler – Lebach, die sog. Illtalbahn, eröffnet wurde, rollte der erste Zug im neu erbauten Lebacher Bahnhof ein. Der Bahnhof, ein schlichter, zweigeschossiger Bau aus roten, unverputzten Ziegelsteinen, ist ebenso gebaut wie die Stationen Ilingen, Dirmingen, Eppelborn, Primsweiler, Schmelz und Wadern. Es ist demnach anzunehmen, dass ein gemeinsamer Bauplan verwendet wurde.
Im Untergeschoss war das Empfangsgebäude mit Fahrkartenschalter, Diensträumen, Wartesaal I. und II. Klasse, sowie die Bahnhofsgaststätte. Im Obergeschoss befand sich die Wohnung des Bahnhofsvorstehers.

Lager+ Wirtschaftsräume | Wohnung | Gaststätte | Wartesaal | Empfangsgebäude u. Dienstwohnung | Güterabfertigung u. Güterschuppen

Der erste Wirt der Bahnhofsgaststätte, Friedrich Schwärtzel, musste zwei Gerichtsinstanzen, den Kreisausschuss Saarlouis und den Bezirksausschuss Trier, bemühen, bis er 1897 die Ausschankgenehmigung erhielt. In 1. Instanz wurde die Konzession abgelehnt. Grund: es gäbe schon genügend Wirtshäuser in Lebach. Das Bezirksgericht in Trier hob dieses Urteil mit folgender Begründung wieder auf:
„Auch wenn der Bezirksausschuss dergleichen Auffassung ist, dass 18 Gast- und Schankwirtschaften und 2 Branntweinhandlungen für 1460 Einwohner vollkommen ausreichen um den Bedarf zu decken, kann der Bezirksausschuss nicht verkennen, daß auf dem Bahnhofe Lebach das Bedürfnis nach einer Schankwirtschaft besteht …… weil der Reiseverkehr nach den Akten der Königlichen Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken ein überaus reger ist. Auf der Station Lebach kommen im Durchschnitt zur Zeit täglich 460 Personen an, bzw. verlassen den Ort vermittelst der Eisenbahn. Zudem kommen die meisten Reisenden, nicht aus dem Orte Lebach. Endlich ist erwogen worden, dass der Bahnhof Lebach sich von dem Orte gleichen Namens, in einer gewissen Entfernung befindet und keine der Wirtschaften im Orte sich in unmittelbarer Nähe befindet“
Als 1911 die Strecke Völklingen-Lebach, die Köllertalbahn, hinzukam wurde der Bahnhof weiter ausgebaut. Er erhielt weitere Gleisanlagen, einen Lokschuppen und zwei Stellwerke. Außerdem wurde der bahngleiche Übergang in der Pickardstraße durch eine Unterführung ersetzt, die bis heute genutzt wird.
Im Jahr 1969 fuhren auf der Illtalstrecke von Wemmetsweiler nach Lebach 16 Züge und umgekehrt 20 Züge. Am 31. Mai 1980 wurde der Personenverkehr auf den Strecken Wadern-Lebach und Lebach-Primsweiler –Dillingen eingestellt. Nur auf der Illtalstrecke wurden noch Personen befördert.
Auf der Köllertalstrecke wurde der Personenverkehr noch bis zum 28. Sept.1985 aufrechterhalten. Danach fiel der Bahnhof Lebach in einen Dornröschenschlaf. Alle nicht mehr genutzten Gleise wurden demontiert.
1983 fielen die Lager- und Wirtschaftsräume der Abrissbirne zum Opfer und machten einem Geschäftshaus Platz. 2003 wurden dann die Gaststätte, das Empfangsgebäude samt Güterabfertigung und -schuppen abgerissen. An deren Stelle wurde 2008 ebenfalls ein mehrstöckiges Geschäftshaus errichtet.
Inzwischen wird die Illtalstrecke wieder stärker frequentiert. Moderne Züge und Haltepunkte sollen den Verkehr der Regionalbahn attraktiver machen. Für die Schüler unserer Schulstadt wurde 1998 der Haltepunkt Lebach - Jabach eingerichtet, heute Endpunkt der Regionalbahn Wemmetsweiler – Lebach.
Das Lebacher Bahngelände wurde von Grund auf umgebaut. Ein großzügiger, gemeinsamer Bahnsteig für die Regionalbahn und die in Lebach ankommenden und abfahrenden Busse wurde neu gebaut. 2013 wird die Saarbahn über Teilstrecken der alten Köllertalbahn Lebach mit Saarbrücken verbinden. Auch dafür sind die neuen Bahnsteige ausgelegt.

Richard Wagner

Quellen: Barbara Neu: Magisterarbeit Kunstgeschichte an der Universität des Saarlandes: Saarländische Bahnhöfe des 19. Jh. - 1994
Rainer Schedler: Lebach-Wemmetsweiler, Lebach-Völklingen in Neben- und Schmalspurbahnen in Deutschland. GeraNova-Verlag 1994
Gerichtsurteil Schwärtzel Bezirksgericht Trier 1897 und obiges Foto dankenswerterweise von Frau Waltraut Schwärtzel in Kopie erhalten



Plan: Archiv Johannes Naumann

Bahnstrecke Lebach - Tholey, Planung 1910

August 2012	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So
KW 31			1	2	3	4	5
32	6	7	8	9	10	11	12
33	13	14	15 Maria Himmelfahrt	16	17	18	19
34	20	21	22	23	24	25	26
35	27	28	29	30	31		

Die geplante Theeltal-Linie von Lebach nach Tholey

Die Eisenbahn war elementarer Bestandteil der industriellen Revolution. Für den Bedarf an Schienen, Lokomotiven und Waggons wurden fortwährend Eisenprodukte gebraucht und mit dem Bedarf an Steinkohle zum Betrieb der Dampfmaschinen war auch der zweite Grundstoff der Schwerindustrie gefragt. Älteste Bahnabschnitte finden sich in unserer Region ab Mitte des 19. Jahrhunderts und verbanden zuerst die aufkeimenden Hauptorte des entstehenden Industriereviers an der Saar, das bis zum Ende des Ersten Weltkriegs das drittgrößte Montanrevier des Deutschen Reiches werden sollte.
In der Zeit um 1900 wurde mehr und mehr das Hinterland des Industriereviers im mittleren und nördlichen Saarland mit dem Verkehrsknotenpunkt Lebach ausgebaut. Die Strecke Wemmetsweiler-Lebach wurde ebenso wie die Strecke Lebach-Nonnweiler 1897 in Betrieb genommen. Die Strecke Lebach-Völklingen kam 1911 hinzu, wobei bereits über die Strecke von Primsweiler nach Dillingen von 1901 ein weiterer Anschluss an das Saartal geschehen war. Nun war im östlichen Landesteil von der Strecke Neunkirchen-Oberstein 1915 ein Seitenast mit Strecke St. Wendel-Tholey geschaffen worden. Folgerichtig stand nun die Schließung der Lücke von Tholey über Sotzweiler, Thalexweiler und Aschbach nach Lebach an.
Mit der Schließung dieser Lücke wäre eine bedeutende Ost-West-Tangente im Eisenbahnnetz geschaffen worden, die weniger dem Warentransport, als vielmehr der Mobilität der Bergleute und Industriearbeiter dienen sollte. War zu Beginn der Industrialisierung das Schlafhaus nahe der Gruben für die Unterbringung der Bergarbeiter unter der Woche üblich, wurde durch ein sich verfeinerndes Eisenbahnnetz das tägliche Pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsstätte angestrebt. Dies war auch im Sinne der saarländischen Existenzform des Bergmannsbauers, der Nebenerwerbslandwirtschaft betrieb.
Der Bau neuer Eisenbahnstrecken war auch vor über 100 Jahren nicht nur ein technisches sondern auch ein administratives Problem. Die Frage der Trassenführung, der Enteignung der betroffenen Grundstücke und deren Entschädigung erregten die Gemüter und führten zu harten Auseinandersetzungen.
Bereits ab 1902 waren Überlegungen zu einer Strecke Lebach - St. Wendel angestellt worden. Ab 1910 wurde von St. Wendel aus die Strecke über Bliesen und Oberthal bis Tholey vorangetrieben. Dies war der weitaus kompliziertere und teurere Teil der Gesamtstrecke. Allein 12 Brücken und ein über 400 Meter langer Tunnel waren notwendig und verschlangen Unsummen. Trotz Ausbruch des Ersten Weltkriegs gelang es im Oktober 1915 die Strecke bis Tholey fertigzustellen. Schon 1905 hieß es, dass sobald Sotzweiler erreicht sei, wäre man wegen der im Theeltal vereinfachten Topographie schon so gut wie in Lebach. In Sotzweiler, Thalexweiler und Aschbach sollten Bahnhöfe errichtet werden. Aufgrund der Proteste der örtlichen Wirte sowie zur Aufrechterhaltung der guten Sitten waren aber keine Gaststätten vorgesehen. Deren gäbe es zur Genüge und betreffende Wirtsleute und ihre Verwandten würden sich dem Landerwerb bzw. den Enteignungen entschieden widersetzen.
Die Trasse sollte rechts der Theel, in Fließrichtung gesehen, mitten durch die Auenwiesen verlaufen. Zahlreiche Flächen wären dadurch durchschnitten worden, was man aber angesichts der stark durch Bergmänner geprägten Bevölkerung für nicht zu gravierend ansah.
Die Vermessungen für das Projekt wurden in den Jahren 1909 bis 1912 durchgeführt. Die Planungen waren derart detailliert, dass man auch die Standorte für Arbeitsbaracken festlegte und Ausschreibungen für Unterbringung in Privatquartieren vornahm. Oft erzählt war die Geschichte einer alten Frau aus Thalexweiler, die für die Vermessungsarbeiten Vorder- und Rückseitentor ihrer Scheune öffnete. Den verdutzten Geometern erklärte sie energisch, dass sie dies nur aus Gefälligkeit tun würde. Man solle jedoch nicht meinen, dass sie bei jedem kommenden Zug ihre Scheunentore öffnen und schließen würde. Die gute Frau hatte wohl das Ausmaß des Projektes gänzlich verdrängt.
Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges vereitelte das anstehende Theelbahn-Projekt. Nach den Kriegsjahren war die Bedeutung der Bahnanschlüsse durch fortschreitende Motorisierung relativiert. Die Nordtangente von St. Wendel nach Lebach blieb somit unvollendet.

Johannes Naumann

Quellen:
Becker, Hermann, Joseph: Durch zwei Jahrtausende saarländischer Verkehrsgeschichte, Saarbrücken 1933
Sander, Michael: Ankunft Saarbrücken Hbf, Saarbrücken 2002
Akten der Amtsbürgermeisterei Eppelborn

Foto: Rainer Schedler

Personenzug auf der Köllertalstrecke zwischen Landsweiler und Spitzeichtunnel

September 2012	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So
KW 35						1	2
36	3	4	5	6	7	8	9
37	10	11	12	13	14	15	16
38	17	18	19	20	21	22	23
39	24	25	26	27	28	29	30

Die Köllertalbahn

Mit dem Bau der Köllertalbahn war der Landsweiler Gemeinderat erstmals am 25. Februar 1905 befasst. Die Königlich Preußische Eisenbahnverwaltung hatte über den Saarlouiser Landrat angefragt, ob die Gemeinde Landsweiler die zum Bau der Eisenbahnlinie erforderlichen Grundstücke kostenlos zur Verfügung stellen werde. Der Gemeinderat lehnte das Ansinnen mit Verweis auf die Entschädigungspraxis beim Bau anderer Eisenbahnstrecken in der Region ab. Nur soweit die Eisenbahn über Gemeindeland geführt werde, könne dieses kostenlos überlassen werden. Für das Entgegenkommen wurde ein eigener Haltepunkt in Landsweiler gewünscht.

In dem Beschluss klingt eine gewisse Reserviertheit gegenüber dem Eisenbahnprojekt an. Zu diesem Zeitpunkt dauerte im Köllertal selbst die Diskussion um die Bahn und deren Streckenverlauf bereits seit über 30 Jahren an. Begonnen hatte sie mit dem Bau der Steinkohlengrube Viktoria bei Püttlingen im Jahre 1866. Dort war für den Abtransport der Kohle eine Verbindungsbahn zum Völklinger Bahnhof vorgesehen. Mit Beginn der Kohleförderung im Jahre 1873 nahm auch die Bahn ihren Betrieb auf. Von Anfang an gab es auf der Bahnstrecke auch einen bescheidenen Personenverkehr zwischen Püttlingen und Völklingen. Da der Güterverkehr ausgesprochen zufriedenstellend verlief, entstand schon früh der Wunsch, auch die Grube Dilsburg bei Heusweiler an den Bahnverkehr anzuschließen und das Köllertal insgesamt in das Schienennetz einzubinden. Um 1890 wurde im Köllertal ein Eisenbahnausschuss, eine Art Bürgerinitiative, gebildet, der erstmals den Ausbau der Strecke Völklingen-Lebach mit einer vollwertigen Eisenbahn forderte. Die Bergverwaltung favorisierte demgegenüber eine Anbindung der Köllertalgemeinden mittels einer Kleinbahn an Saarbrücken. Erst 1906 verabschiedete der preußische Landtag endgültig ein Gesetz zum Ausbau des Staatsbahnwesens. In diesem Gesetzespaket war auch die Köllertalbahn enthalten, für deren Bau 8,3 Mio. Mark veranschlagt waren.

Mit Erlass vom 28. Juni 1906 wurde die gesetzliche Grundlage für das Planfeststellungsverfahren und die Enteignung von Grundstücken für den Bahnbau geschaffen. Von der Enteignung musste Gebrauch gemacht werden, da weder im Köllertal noch im Raum Lebach Grundstücke im Privateigentum kostenlos zur Verfügung gestellt wurden. Eine Kommission unter Beteiligung des Lebacher Bürgermeisters Lamberty wurde beauftragt, die Grundstücke zu schätzen und die Entschädigungen festzulegen. Deren Arbeit zog sich dann bis in die zwanziger Jahre hin.

Ab Anfang 1909 begannen die Baukolonnen mit dem Bau der 22 Kilometer langen Eisenbahnstrecke. Überwiegend in Handarbeit wurden Einschnitte abgetragen und Dämme aufgeschüttet. Zum Transport der Erdmassen wurde auf der Trasse eine schmalspurige Lorenbahn verlegt. Die Bahnhöfe und Brücken sowie der Spitzeich-Tunnel waren eigene Gewerke. Am Spitzeich-Tunnel hatte man in der Gewann „Am Steinernen Brunnen“ für einen Teil der etwa 200 überwiegend aus Italien und Österreich-Ungarn stammenden Arbeiter ein Barackenlager errichtet.
Der Bau der Bahntrasse veränderte das Ortsbild von Landsweiler und Lebach. Die Bahn wurde am Rande des Landsweiler Ortskerns entlang des Osenbachs und des Mandelbachs geführt. Der Bahnhof Landsweiler wurde im gemeindeeigenen Mühlenwald angelegt. Mit dem Landsweiler Müller Nikolaus Bauer fand man eine Einigung über den Verlauf des Mühlengrabens.

Auch in Lebach kam es zu größeren baulichen Veränderungen im Ortsbild. Der bisherige niveaugleiche Bahnübergang in der Pickardstraße wurde gesperrt. Um weder den Schienen- noch den Straßenverkehr zu behindern, wurde eine Straße, der so genannte „Neue Weg“ mittels Rampen und Brücken über die Köllertalbahn und die Wemmetsweiler Bahn geführt. Nicht zuletzt entstanden neben den eigentlichen Bahnbauten auch ansehnliche Wohnhäuser für die Bahnbediensteten.

Am 1. Oktober 1911, einem Sonntag, wurde die Köllertalbahn feierlich eröffnet. Ein Sonderzug mit geladenen Gästen befuhr die Strecke und wurde in Landsweiler von den Salutschüssen des örtlichen Kriegervereins, in Lebach vom Turnverein und der Feuerwehrkapelle begrüßt.

Entgegen der skeptischen Haltung des Landsweiler Gemeinderates wurde die Bahn von Anfang an von der Bevölkerung gut angenommen. Vor allem die Bergleute der Gruben Viktoria und Luisenthal sowie die Arbeiter der Röchling`schen Stahlwerke in Völklingen nutzten die Möglichkeit, täglich zu ihren Familien heimzufahren. Schon im Oktober 1911 mussten sich die Landsweiler Gemeindeväter mit dem Ausbau der heutigen Eisenbahnstraße, der alten „Borrgass“, die jetzt zum Bahnhof führte, befassen. Der Ausbau war mit 10.500 Mark veranschlagt, die nach den Vorstellungen des Gemeinderates je zu einem Drittel von der Provinzialregierung, dem Landkreis und der Gemeinde selbst getragen werden sollten. Aber bereits im März 1912 beschloss der Gemeinderat einstimmig, „dass mit Rücksicht auf den schlechten Zustand des Weges und den bedeutenden Verkehr zur Haltestelle der Ausbau des Weges nicht mehr hinausgeschoben werden könne, vielmehr sofort in Angriff genommen werden müsse.“ Die Gemeinde wollte jetzt selbst für den gesamten Betrag mit einem Darlehen in Vorlage treten, damit die Straße endlich in Ordnung gebracht werde.

In Landsweiler bestimmte fortan der Fahrplan der Eisenbahn den Lebensrhythmus. Der Tagesablauf bekam eine feste Struktur. Da eine Kirchturmuhr fehlte, ersetzte der Takt der Züge die Uhrzeit, nach der man sich bei der Arbeit zu Hause oder auf den Feldern richten konnte.

Die Geschichte der Saarregion im 20. Jahrhundert findet ihre Entsprechung in der Geschichte der Köllertalbahn. Während der beiden Weltkriege wurde die Eisenbahnlinie in starkem Maße militärisch genutzt. Über ein Verbindungsgleis zur Wemmetsweiler Bahn rollten die Züge mit Soldaten und Nachschub auf direktem Wege in Richtung der Front im Westen. Bedingt durch Personalmangel kamen in beiden Kriegen auch Frauen als Bedienstete zum Einsatz. In den zwanziger Jahren blühte die Bahn durch das hohe Personen- und Frachtaufkommen regelrecht auf. Jedoch bereitete die Weltwirtschaftskrise und die damit verbundene Schließung der Grube Dilsburg bei Heusweiler dieser positiven Entwicklung ein jähes Ende. Später sorgten die Arbeiten am Westwall wieder für einen Aufschwung.

Zu Beginn des Zweiten Weltkrieges fuhren täglich bis zu sechs Evakuierungszüge über die Köllertalstrecke und brachten die Flüchtlinge aus der geräumten „Roten Zone“ ins Innere Deutschlands. Gegen Ende des Krieges waren die Züge dann Ziel von Fliegerangriffen. Am 27. August 1944, einem Sonntag, hielt gegen 12.30 Uhr ein Zug im Landsweiler Bahnhof, der die Mittagsschicht zu ihrer Arbeit bringen sollte, als Fliegeralarm ausgelöst wurde. Wegen der Länge des Zuges mit 10 bis 12 Waggons stand er entlang des gesamten Bahnsteigs. Die Menschen flüchteten aus dem Zug in die umliegenden Häuser und in den angrenzenden Mühlenwald. Der Zug wurde von drei Jagdbombern mit Bordwaffen beschossen. Es gab drei Tote und zahlreiche Verletzte.

Die letzte Kriegshandlung der abziehenden Wehrmachtssoldaten in Landsweiler war am 18. März 1945 die Sprengung der Bahnunterführung an der Lachstraße. Damit sollte die Bahnstrecke für die am folgenden Tag einrückenden Amerikaner unbrauchbar gemacht werden. Da auch weitere Brücken, wie das Viadukt in Eiweiler, zerstört wurden, konnte die Köllertalbahn bei Kriegsende nicht mehr befahren werden. Auch wenn die Schäden bis Ende 1947 komplett beseitigt wurden, hatte die Bahn doch eine wichtige Kundengruppe, die Bergleute, verloren. Um die Kohleförderung möglichst rasch wieder in Gang zu bringen, setzte die französische Grubenverwaltung bereits 1945 eigene Busse ein, die die Bergleute aus ihren Heimatdörfern direkt zu den Schachtanlagen und wieder zurück brachten. Zwar nahmen Personen- und Güterverkehr in den fünfziger Jahren noch einmal deutlich zu. Die Konkurrenz durch Buslinien und durch den zunehmenden Individualverkehr zwang letztlich die Deutsche Bundesbahn, die nach dem Tag X am 6. Juli 1959 die Bahnverwaltung übernommen hatte, in die Defensive. Parallel zum Rückgang des Personen- und Frachtaufkommens wurde das Angebot an Zügen immer weiter reduziert. Am 31. Mai 1975 rollte der letzte durch eine Dampflok angetriebene Zug von Völklingen nach Lebach.

Zum Fahrplanwechsel am 27. September 1985 kam dann das endgültige Aus für die Köllertalbahn, die in ihren Zügen zum Schluss fast ausschließlich noch Schülerinnen und Schüler beförderte. Bis Oktober 1993 wurde von Lebach bis Etzenhofen noch ein Betrieb für Güterzüge aufrecht erhalten. Dann wurden auch diese Transporte eingestellt. Die Gleisanlagen wurden 1997 abgebaut. Allerdings wird die Bahnstrecke Lebach – Etzenhofen zurzeit für den Ausbau zur Saarbahn vorbereitet. Der alte Plan einer Bahnverbindung von Saarbrücken durch das Köllertal nach Lebach wird umgesetzt und soll der Köllertalbahn zumindest teilweise eine neue Zukunft eröffnen.

Klaus Feld

Quellen:
Karl Heinz Janson. Die Köllertalbahn. Erfurt 2010.
Rainer Schedler. Völklingen – Lebach. In: Neben- und Schmalspurbahnen in Deutschland. München 1994.
Auskunft Alfons Bauer, Landsweiler
Beschlussbuch des Gemeinderates der Gemeinde Landsweiler

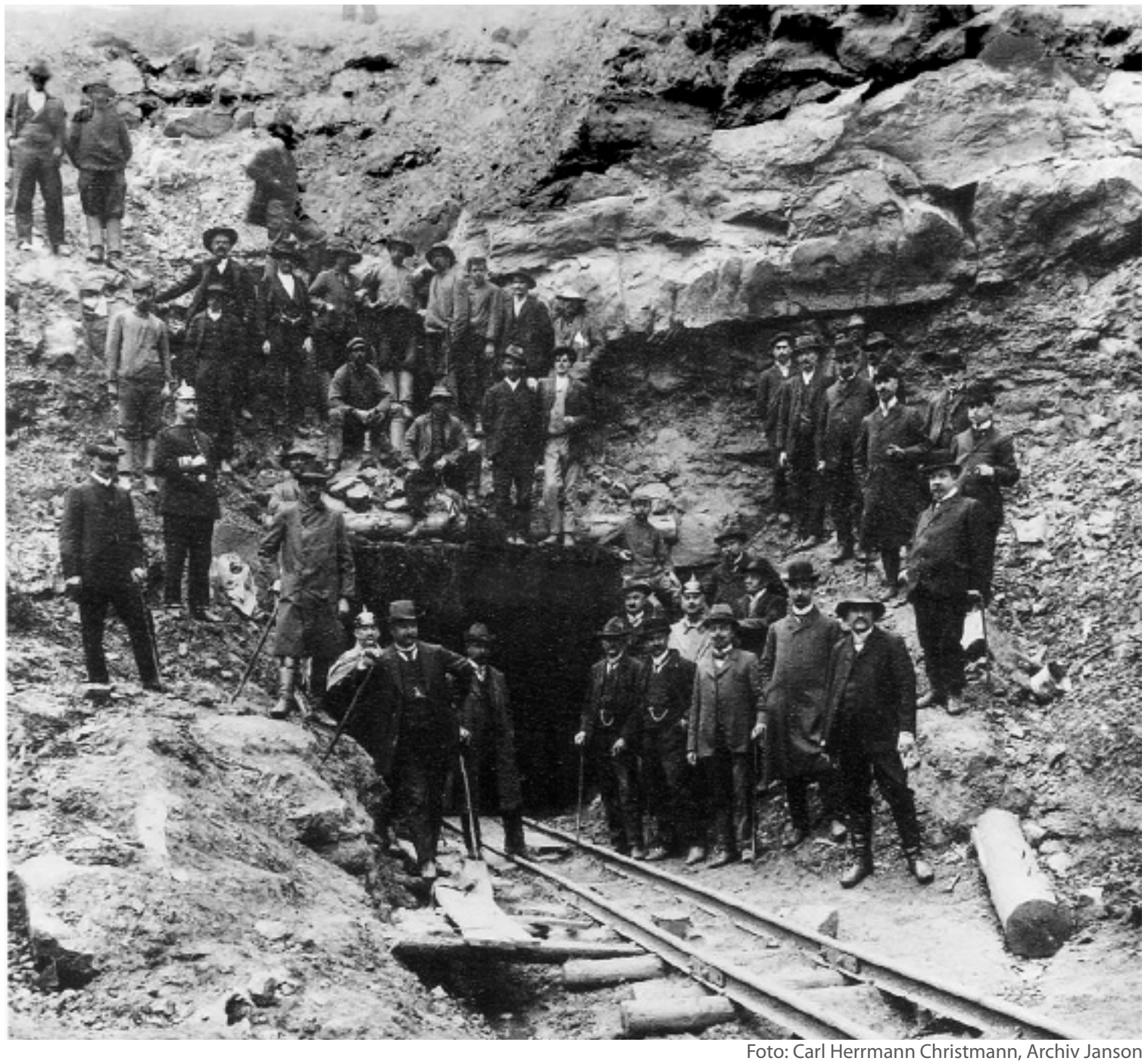


Foto: Carl Herrmann Christmann, Archiv Janson

Feierlicher Beginn der Arbeiten am Spitzeichtunnel - 1905

Oktober 2012	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So
KW 39	1	2	3 Tag der Einheit	4	5	6	7
40	8	9	10	11	12	13	14
41	15	16	17	18	19	20	21
42	22	23	24	25	26	27	28
43	29	30	31 Reformationstag				

Die Wanderarbeiter am Spitzeichtunnel

„Einen großen Zuzug fremder Arbeiter hat unser Ort (gemeint ist Lebach), sowie das nahe gelegene Landsweiler zu verzeichnen. Da in diesem Jahr der Bahnbau soweit fertig gestellt werden sollte, so ist im Laufe des Sommers noch ein größerer Zugang zu erwarten." (Saarlouiser Journal 14. April 1911)

Landsweiler befand sich im Brennpunkt des Bahnbaugeschehens. Ohne den Bau des Spitzeichtunnels wäre die Weiterführung der Köllertalbahn, aus Völklingen kommend in Richtung Lebach, nicht möglich gewesen. Die damals üblichen dampfgetriebenen Lokomotiven waren Adhäsionsbahnen (geringe Haftung zwischen Rädern und Schienen), die keine starken Steigungen bewältigen konnten. Eine Überquerung des zwischen Landsweiler und Eiweiler befindlichen Sandsteinriegels war unmöglich, so dass am Bau eines Tunnels kein Weg vorbeiführte. Neben den Brückenbauten stellte der Spitzeichtunnel die größte Herausforderung beim Bau der Köllertalbahn dar.

Einfahrt Spitzeichtunnel in Landsweiler

Der Bedarf an Arbeitskräften war enorm, weil außer Schaufel und Pickel kaum anderes Arbeitsgerät zur Verfügung stand. Auch über Zeitungsannoncen wurden immer wieder „Erdarbeiter" gesucht. Ähnlich wie bei anderen Tunnelbauprojekten im Deutschen Reich, so war man auch für den Spitzeichtunnelbau auf ausländische Wanderarbeiter angewiesen. Vornehmlich Italiener und Österreicher waren sehr begehrt für den Einsatz beim Straßen-, Eisenbahn- und Tunnelbau. Diese Wander- oder auch Erdarbeiter waren bereit, gefährliche Arbeiten auf schwierigstem Terrain zu meistern. Sie wurden in der Regel von der ausführenden Baufirma „angeheuert" und zogen nach Beendigung der Arbeiten wieder an eine andere Baustelle. Eine Sesshaftigkeit ist nicht zu verzeichnen, da sie den Lohn, der ihnen ausgezahlt wurde, nach Italien zu ihren dort lebenden Familien schickten. Das Ziel von vielen derart Beschäftigten war es, nach einigen Jahren wieder zurück in ihre Heimat zu ziehen und dort eine neue Existenz aufzubauen.

Bis zu 200 Tunnelarbeiter standen in Diensten der für den Bahnbau (Streckenabschnitt „Spitzeichtunnel") verantwortlichen Firma Eberhard Schreiner und Siepmann, Saarbrücken (1905 hatte sie den Zuschlag für den Bau einer Teilstrecke der Hunsrückbahn erhalten).

Die allermeisten Wanderarbeiter waren in Mannschaftsbaracken untergebracht, die zwischen Landsweiler und Eiweiler angelegt worden waren. Der Italiener Angelo Rizzi hatte eine Konzession für den Betrieb einer Arbeiterkantine in unmittelbarer Nähe zu den Arbeiterbaracken beim Lebacher Bürgermeister beantragt. Dem Bürgermeister Lamberty oblag die Überprüfung der Unbescholtenheit des Bewerbers. In einer wohlwollenden Eingabe des Hofgutes Großwald heißt es: „Im Interesse der in Frage kommenden Ortschaften der Kreise Saarlouis und Saarbrücken, wäre es zu wünschen, wenn dem Gesuche statt gegeben würde; denn dann wären die italienischen Erdarbeiter auf sich selbst angewiesen und stünden unter sicherer Kontrolle." (Fach 53/4 Lebacher Archiv)

Die Konzession wurde Herrn Rizzi daraufhin gewährt. Der Fall Angelo Rizzi belegt auch die Probleme der Lebacher Behörden bei der Verschriftung der fremd klingenden Namen: in einigen Schriftstücken wurde er Willy genannt und bei der amtlichen Beurkundung der Geburt seines Sohnes (Waldemir 20.12.1909) wurde er mit dem Vornamen Romolo eingetragen. Eine namentliche Erwähnung fanden die Wanderarbeiter amtlicherseits nur dann, wenn entweder eine Heirat oder die Geburt eines Kindes angezeigt wurde (siehe Familienbuch, G. Storb).

Ausfahrt aus dem Spitzeichtunnel Eiweiler
Dampflok der Baureihe 023

Einige Wanderarbeiter lebten bei Landsweiler Familien, die Zimmer zur Vermietung zur Verfügung stellten. Diese Unterkünfte mussten bestimmten Erfordernissen entsprechen. Ausschlaggebend hierfür war die preußische Regierungspolizeiverordnung vom 28.01.1896. Die Überwachung und Einhaltung der Vorschriften oblag einem Gendarm. Aus dem im Lebacher Archiv gesichteten Aktenmaterial ergeben sich folgende Beanstandungen: „im Schlafraum ist kein Waschgeschirr vorhanden", „an der Tür des Schlafraums fehlt der Zettel, auf dem die den Schlafraum benutzenden Quartiernehmer angegeben sind", „dass Quartiernehmer durch die Küche gehen müssen, ohne dass eine verschließbare Türe vorhanden ist".

Für die Landsweiler Kirmes forderte Bürgermeister Lamberty beim Saarlouiser Landrat im Mai 1910 verstärkte Polizeipräsenz an: „Aus Veranlassung der am Sonntag, den 22. und Montag den 23. des Monats in Landsweiler stattfindenden Kirmes, bitte ich einen Gendarmen dorthin kommandieren zu wollen. In Landsweiler halten sich zur Zeit eine Menge Eisenbahnarbeiter insbesondere Italiener auf und erscheint deshalb die Anwesenheit eines zweiten Gendarmen zur Aufrechterhaltung der Ruhe und Ordnung notwendig." (43/8 Lebacher Archiv) Dass behördlicherseits befürchtet wurde, dass die zahlreichen ausländischen Erdarbeiter auch gleichzeitig eine gewisse soziale Problematik mit sich bringen, zeigt die Berufung eines zweiten Gendarms, der auch seine Wohnung in Landsweiler nehmen musste. Allerdings ergaben die Recherchen keine maßgeblichen Problemstellungen im Hinblick auf erhöhte Kriminalität während der Tunnel-Bauzeit.

Mit der Inbetriebnahme der neuen Bahnstrecke Lebach – Völklingen im Oktober 1911 verschwand auch das Phänomen der Wanderarbeiter im Raum Lebach.

Elke Müller, Susanne Leidinger

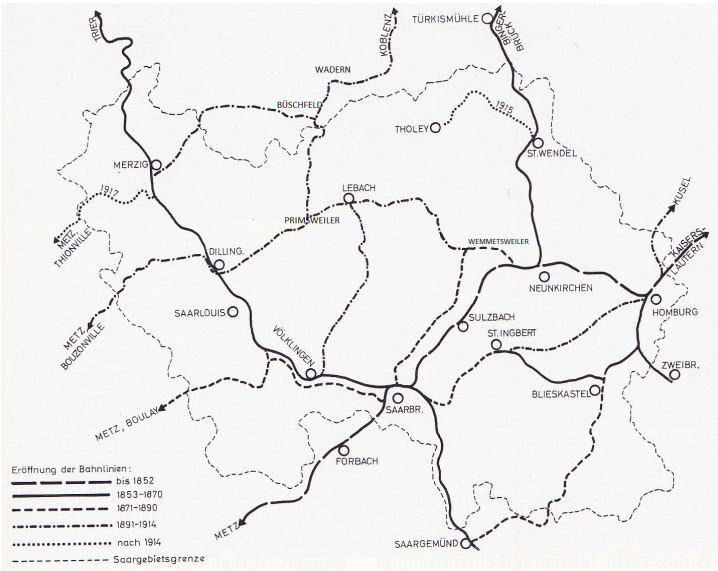
Quellen: Stadtarchiv Lebach
Saarlouiser Journal
Gerhard Storb, Die Einwohner der Bürgermeisterei Lebach 1798 - 1920
Foto mit Lok: Rainer Schedler

Foto: Postkarte von 1931 Verlag Em. Liebelt Ww Lebach

Bahnanlage Lebach mit Blick auf den Wünschberg - um 1930

November 2012	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So
KW 44				1 Allerheiligen	2 Allerseelen	3	4
45	5	6	7	8	9	10	11
46	12	13	14	15	16	17	18 Volkstrauertag
47	19	20	21 Buß- + Bettag	22	23	24	25 Totensonntag
48	26	27	28	29	30		

Die Illtalbahn: Lebach - Wemmetsweiler



Entwicklung des Eisenbahnnetzes im Saarraum.

Karte aus: Industriekultur an der Saar, S. 37

Die zwischen 1850 und 1870 gebauten Eisenbahnlinien dienten in erster Linie der industriellen Erschließung und Entwicklung im Saarrevier. Kohleförderung und Stahlproduktion waren abhängig von guten Transportmöglichkeiten. Mit dem Aufschwung der Montanindustrie stieg auch der Bedarf an Arbeitskräften, die in den weiter entfernt liegenden Dörfern des Hochwalds noch verfügbar waren. Für die meisten Arbeiter war eine tägliche Hin- und Rückreise zur Grube oder zur Hütte unmöglich. Sie pendelten im Wochenrhythmus zu ihren Arbeitsstätten und hatten als „Hartfüßler“ auf den sogenannten Bergmannspfaden lange Fußmärsche zu bewältigen, um unter der Woche in den Schlafhäusern der Gruben zu übernachten.

Das änderte sich mit der Inbetriebnahme vieler Eisenbahnverbindungen in den entlegenen Gebieten der Saarregion. Zur Eröffnung der Bahnstrecke von Lebach nach Wemmetsweiler soll eine Bergmannsfrau folgenden Spruch kreiert haben: „Glück auf ihr Knappen / jetzt braucht ihr nicht mehr zu tappen / und liegt uns länger auf den Lappen“ (Bungert/Mallmann, S. 45)

Bereits in einer „Petition an das Preußische Abgeordnetenhaus, betreffend: Sekundärbahn durch den Hochwald“ vom 10. November 1883 hatte sich der Eppelborner Bürgermeister Schwan stark gemacht für eine Eisenbahnstrecke Trier – Hermeskeil – Wadern – Lebach – Wemmetsweiler auf der „Mittellinie des Hochwaldes“. Sehr engagiert wies er detailreich den wirtschaftlichen Nutzen sowohl für den Gütertransport als auch die Personenbeförderung nach: „Für die mehr wie (!) 10000 Bergleute der ganzen in Betracht kommenden engern und angrenzenden Linie werden die Reisekosten um mindestens 50 % vermindert, ebenso der sehr bedeutende Verlust an Zeit, und kann dann die Ersparnis an letzterer in wertvollster Weise zu Hause verwertet werden.“ (S. 10)

Dass auch militärische Interessen durchaus vorhanden waren, belegt ein Schreiben des Generals Goeben vom 23. Januar 1872 an den Lebacher Rechnungsrath und Kataster-Controlleur Vollrath: „Wenn die fragliche Bahn auch in erster Linie den localen und volkswirtschaftlichen Interessen zu dienen bestimmt ist, so kann die Ausführung derselben doch im militärischen Interesse auch erwünscht sein und werde ich, wenn die Frage an mich herantritt, mich zu Gunsten derselben aussprechen.“ In Lebach selbst hat man sich für den Bahnbau kaum stark gemacht – zumindest gibt es keine diesbezüglichen Quellen.

Im Jahr 1890 stimmte der Preußische Landtag der Weiterführung der (noch nicht ganz fertig gestellten) Bahnlinie Trier – Hermeskeil durch das Primstal über Primsweiler, durch das Theeltal über Lebach und durch das Illtal bis nach Wemmetsweiler zu. 7,62 Millionen Mark wurden für den Bahnbau bewilligt, die Grundstücke hatten die betroffenen Gemeinden allerdings kostenfrei zur Verfügung zu stellen. Ein Vorgang, der auch damals schon wegen der Enteignungen mit vielen Problemen verbunden war.

Die Bautätigkeit an der Hochwaldbahn fand in drei Abschnitten statt: Hermeskeil – Nonnweiler (8,7 km), Nonnweiler – Lebach (35,3 km), Lebach – Wemmetsweiler (17,3 km), wobei auf der Strecke von Lebach nach Wemmetsweiler keine baulichen Herausforderungen zu bewältigen waren. Am 15. Mai 1897 konnte die zunächst noch eingleisige Eisenbahnverbindung Lebach – Wemmetsweiler in Betrieb genommen werden. Im Wochenblatt „Der Bergmannsfreund“ wird ausführlich über die Feierlichkeiten berichtet: „Groß war der Jubel, als der erste gemischte Zug in den Bahnhof Lebach einfuhr, brachte er doch, außer den zur Eröffnung der neuen Bahn geladenen Gäste, einen gar sinnig mit Fähnchen und saftigem Grün dekorierten Bierwagen mit, der aus weiter Ferne herrlichen Gerstensaft dem Orte zuführte.“

Die neu eröffnete Bahnstrecke wurde sowohl für den Personen- als auch den Gütertransport sehr gut angenommen. Am Maria Geburtsmarkt wurden sogar Sonderzüge eingesetzt. Mit dem Bau der Köllertalbahn erfolgte die Verlegung eines zweiten Gleises für die Verbindung nach Wemmetsweiler. Die Postkarte dokumentiert die Situation der Bahngleise nach 1911. Die beiden Gleise links dienen der Güterabfertigung, die beiden sich anschließenden Gleise führen nach Wemmetsweiler, vorbei an der im Hintergrund noch erkennbaren Bahnmeisterei; das diagonal verlaufende Gleis trifft auf das Gleis in Richtung Völklingen. Ein weiteres Gleis zweigt ganz rechts ab und diente der Firma Witwe Alt als Gütertransport-Anschluss, nachdem der Zugang zum Firmengelände durch den Bau der Unterführung (Die Treppenüberbauten sind auf der Postkarte jeweils zu erkennen) erschwert worden war.

Im Gegensatz zu vielen Streckenstilllegungen ist die Verbindung von Lebach über Wemmetsweiler nach Saarbrücken nach einigen Modernisierungen für den Regionalverkehr noch immer von Bedeutung.

Susanne Leidinger

Industriekultur an der Saar: Leben und Arbeit in einer Industrieregion 1840 – 1914, hrsg. von Richard van Dülmen, München 1989
G. Bungert, K.-M. Mallmann: Bergmannsgeschichten von der Saar, Saarbrücken 1979
Rainer Schedler, Lebach – Wemmetsweiler, in: Neben- und Schmalspurbahnen in Deutschland, GeraNova-Verlag, 1994
Mein Dank geht an Herrn Albert Wagner, der mir entsprechendes Aktenmaterial aus dem Stadtarchiv Lebach zugänglich machte (Fach 75/2 und 75/3)

Foto: Richard Wagner

Stellwerk Lebach - erbaut 1910/11

Dezember 2012	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So
KW 48						1	2 1. Advent
49	3	4	5	6	7	8	9 2. Advent
50	10	11	12	13	14	15	16 3. Advent
51	17	18	19	20	21	22	23 4. Advent
52	24 Heilig Abend	25 Weihnachten	26 Weihnachten	27	28	29	30
	31 Silvester						

Das mechanische Stellwerk Lebach von 1911

Ende November 2009 stellten die beiden letzten mechanischen Stellwerke der Bahn in Lebach und Eppelborn, sie waren mit die ältesten in Deutschland, ihre Arbeit ein. Für 4,6 Millionen Euro wurde die Technik auf elektronischen Betrieb umgestellt.
Als 1910/11 die Bahnstrecke Lebach-Wemmetsweiler um die Köllertalbahn und die Primstalstrecke erweitert wurde und damit die Gleisanlage notwendigerweise vergrößert werden mußte, war es notwendig, Stellwerke zu bauen. 1911 wurden die beiden mechanischen Stellwerke Lebach und Lebach West erbaut. Es sind Hebelstellwerke der Baureihe „Jüdel".

Stellwerk Lebach West mit 3 Flügelsignalen

Stellwerk Lebach innen mit Fahrdienstleiter Matthias Boullay

Mehr als 100 Jahre lang wurden die beiden mechanischen Hebelstellwerke von Menschenhand bedient.
Am 29. Mai 1988 verließ der letzte Güterzug den Lebacher Bahnhof Richtung Primsweiler. Damit hatte das Stellwerk Lebach West ausgedient. Nur das Hauptstellwerk am Bahnhof war weiter in Betrieb und wurde von einem Fahrdienstleiter bis November 2009 bedient.

Die Weichen waren über lange Drahtseile mit dem Stellwerk verbunden. Dies galt auch für die großen, heute historischen Flügelsignale. Ein Signal dieser Baureihe wurde zur Erinnerung vor dem heute unter Denkmalschutz stehenden Stellwerk aufgebaut.

Für die damalige Zeit war der Bau der beiden Stellwerke eine technische Meisterleistung. Sie waren den heutigen, computergesteuerten Stellwerken, was Zuverlässigkeit und Sicherheit anbelangt, kaum unterlegen. Was heute per Knopfdruck gesteuert wird, verlangte im Hebelstellwerk viel Kraft. Deshalb waren die Fahrdienstleiterstellen fast ausschließlich von Männern besetzt. Die schweren Weichen- und Signalhebel waren von Frauen kaum zu bedienen.

Max Jüdel, Industrieller (1845 – 1910) geboren in Braunschweig, gründete 1873 zusammen mit Heinrich Büssing die *Eisenbahnsignal-Bauanstalt Max Jüdel & Co.* Bereits 1880 wurde das 100. Stellwerk ausgeliefert, 1892 das Tausendste. Ab 1893 wurden dann elektrische Blockwerke produziert. Jüdel war Landtagsabgeordneter und bis zu seinem Tode Präsident der Handelskammer Braunschweig. Er gründete eine Stiftung für in Not geratene Arbeiter und vermachte sein Erbe der Stadt Braunschweig. Die Jüdel-Stiftung wurde, Jüdel war Jude, in der NS-Zeit in „Allgemeine Städtische Stiftung" umbenannt. 1940 wurde das Unternehmen von Siemens & Halske übernommen.

Richard Wagner

Fotos: Richard Wagner
Quellen: Wikipedia: Max Jüdel. Mechanische Stellwerke

Bahnanlage Lebach mit Stellwerk um 1980 Foto: Rainer Schedler