

Der Bau der Fischbachbahn

101 Jahre Bahnhof Wemmetsweiler

von Robert Kirsch

Der 15. Oktober 1879 war für Wemmetsweiler ein historisches Datum: Wemmetsweiler wurde Bahnstation; die Fischbachbahn von Saarbrücken über Quierschied, Wemmetsweiler, Schiffweiler nach Neunkirchen wurde in Betrieb genommen.

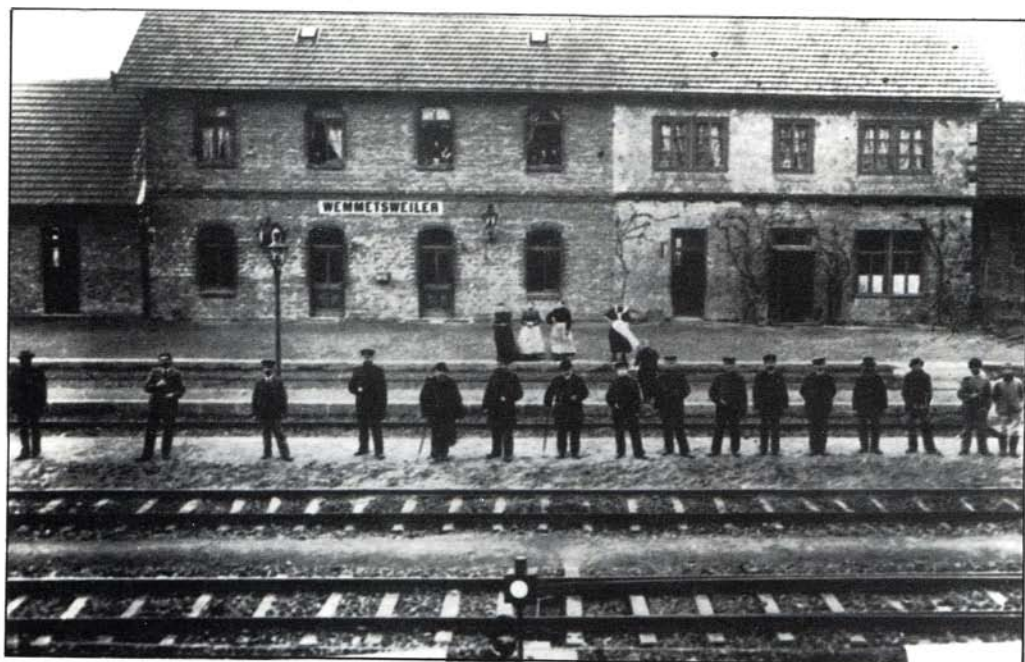
Die Entwicklung der Pläne zum Bau der Bahn

Die Bemühungen zum Bau der Fischbachbahn gehen in den Anfang der sechziger Jahre zurück und nehmen ab 1867 Gestalt an, weil das Bestreben auftauchte, die reichhaltigen Kohlenflöze des Fischbachtals abzubauen. 1871 war die Grube am Heidenstock (Camphausen), 1872 Kreuzgraben (Brefeld), 1873 Trenkelbach (Maybach) in Betrieb genommen worden. Mit der Planung dieser Gruben war auch die grundsätzliche Entscheidung für den Bau einer Bahnstrecke zum Abtransport der geförderten Kohle gefallen. Die Absicht, 'durch Stichbahnen zur Sulzbachbahn von Saarbrücken bis Quierschied das Problem des Abtransports der Kohle zu lösen, mußte wegen der drohenden Überlastung der Strecke Saarbrücken-Sulzbach-Neunkirchen aufgegeben werden. Der Zugang vom Fischbachtal zum Sulzbachtal wäre zudem nur durch den Bau von Tunnels möglich gewesen. Die preussische Eisenbahnverwaltung entschied sich im Prinzip bereits 1866 zum Bau einer Parallelbahn zur Strecke Saarbrücken-Neunkirchen durch das Fischbachtal. Die grundsätzlichen

Untersuchungen erbrachten für die Streckenführung von Saarbrücken bis Merchweiler keine großen Probleme.

Die Bahn sollte westlich des damaligen Bahnhofes St. Johann (heute Saarbrücken Hbf.) vom neu anzulegenden Rangierbahnhof Schleifmühle ausgehen, von wo aus auch eine direkte Anbindung an den Bahnhof Malstatt und damit an die Strecken Saarbrücken-Forbach und Saarbrücken-Trier erfolgen sollte. Die Gruben Heidenstock (Camphausen) und Kreuzgraben (Brefeld) sollten durch die Bahnstrecke unmittelbar berührt werden; die Grube Trenkelbach (Maybach) sollte mit einer Stichbahn erschlossen werden. Das große Problem für den Bahnbau stellte jedoch der landschaftliche Querriegel zwischen Merchweiler und Bildstock dar, der nur durch den Bau eines Tunnels überwunden werden konnte. Mehrere Lösungen boten sich an: Man wollte zuerst die Bahn von Quierschied zur Grube Itzenplitz leiten, die schon über einen Gleisanschluß nach Landsweiler verfügte. Die Überbeanspruchung der Strecke Landsweiler-Neunkirchen verbot jedoch dieses Projekt; auch der Plan, die Strecke Landsweiler-Neunkirchen dann viergleisig zu führen, wurde aufgegeben.

Die Eisenbahndirektion Saarbrücken ersuchte am 20. Februar 1873 beim preußischen Minister für Handel, Gewerbe und Öffentliche Arbeiten, daß sie eine Möglichkeit suchen dürfe zum direkten Anschluß an irgendeinen Punkt der Rhein-Nahe-Bahn (Strecke Neunkirchen-St. Wendel.) Dieses Vorhaben ließ nun die örtlichen Interessen und Spekulationen hochleben. In der Kreisstadt Ottweiler wurde ein sehr



Bahnhof Wemmetsweiler um 1890

rühriges »Eisenbahn-Komitee« gegründet. Dort hatte man mit großem Mißvergnügen gehört, daß Pläne bestünden, die Fischbachbahn von Quierschied über Wemmetsweiler-Hirzweiler-Mainzweiler nach St. Wendel zu leiten. Das Ottweiler Komitee wandte sich in sieben-seitigen Ausführungen an den preußischen Minister und schlug vor, daß die Bahn von einem noch zwischen Wemmetsweiler und Klein-Heiligenwald zu bestimmenden Punkt »in nordöstlicher Richtung, dem Laufe kleinerer Bäche folgend, nördlich an Schiffweiler vorübergreifen und demnächst in das Gellerbachtal eintretend unmittelbar bei Ottweiler die Rheinnahebahn erreichen« solle.

Als Gründe führte das Komitee an:

1. Die Verbindung nach Ottweiler sei die kürzeste Verbindung zur Rhein-Nahe-Bahn; die Bodenverhältnisse seien weniger schwierig als bei einer Trassenführung in Richtung St. Wendel.

2. Die derzeitigen Kohlenfelder würden nicht berührt, lägen aber in unmittelbarer Nähe.

3. Der Grunderwerb sei vergleichsweise leicht, da nur weniger gutes Ackerland als in den Gemeinden Hirzweiler, Mainzweiler und Oberlinxweiler beansprucht werde.

4. Die Bahn werde die jetzt schon Tausende von Einwohnern zählende Orte Merchweiler, Wemmetsweiler und Schiffweiler einem großen Verkehr öffnen und auch eine Abzweigung der Bahnlinie von Wemmetsweiler nach Illingen-Dirmingen-Lebach-Saarlouis ermöglichen, die nicht zuletzt aus militärischen Gründen nützlich sei.

5. Die Bahnstrecke Wemmetsweiler-Ottweiler könne leicht durchs Ostertal in Richtung Kusel weitergeführt werden.

Das Ottweiler Eisenbahnkomitee verfolgte natürlich keine militärischen Anliegen; es sah mit

(Original im Staatsarchiv Koblenz)

für Gracchus abzugeben
 für Klavier, selbst auf
 Pfeife, für ein in ein Jahr
 auf ein. Für ein in ein Jahr
 und ein in ein Jahr
 für ein in ein Jahr
 für ein in ein Jahr
 für ein in ein Jahr

1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37. 38. 39. 40. 41. 42. 43. 44. 45. 46. 47. 48. 49. 50. 51. 52. 53. 54. 55. 56. 57. 58. 59. 60. 61. 62. 63. 64. 65. 66. 67. 68. 69. 70. 71. 72. 73. 74. 75. 76. 77. 78. 79. 80. 81. 82. 83. 84. 85. 86. 87. 88. 89. 90. 91. 92. 93. 94. 95. 96. 97. 98. 99. 100. 101. 102. 103. 104. 105. 106. 107. 108. 109. 110. 111. 112. 113. 114. 115. 116. 117. 118. 119. 120. 121. 122. 123. 124. 125. 126. 127. 128. 129. 130. 131. 132. 133. 134. 135. 136. 137. 138. 139. 140. 141. 142. 143. 144. 145. 146. 147. 148. 149. 150. 151. 152. 153. 154. 155. 156. 157. 158. 159. 160. 161. 162. 163. 164. 165. 166. 167. 168. 169. 170. 171. 172. 173. 174. 175. 176. 177. 178. 179. 180. 181. 182. 183. 184. 185. 186. 187. 188. 189. 190. 191. 192. 193. 194. 195. 196. 197. 198. 199. 200. 201. 202. 203. 204. 205. 206. 207. 208. 209. 210. 211. 212. 213. 214. 215. 216. 217. 218. 219. 220. 221. 222. 223. 224. 225. 226. 227. 228. 229. 230. 231. 232. 233. 234. 235. 236. 237. 238. 239. 240. 241. 242. 243. 244. 245. 246. 247. 248. 249. 250. 251. 252. 253. 254. 255. 256. 257. 258. 259. 260. 261. 262. 263. 264. 265. 266. 267. 268. 269. 270. 271. 272. 273. 274. 275. 276. 277. 278. 279. 280. 281. 282. 283. 284. 285. 286. 287. 288. 289. 290. 291. 292. 293. 294. 295. 296. 297. 298. 299. 300. 301. 302. 303. 304. 305. 306. 307. 308. 309. 310. 311. 312. 313. 314. 315. 316. 317. 318. 319. 320. 321. 322. 323. 324. 325. 326. 327. 328. 329. 330. 331. 332. 333. 334. 335. 336. 337. 338. 339. 340. 341. 342. 343. 344. 345. 346. 347. 348. 349. 350. 351. 352. 353. 354. 355. 356. 357. 358. 359. 360. 361. 362. 363. 364. 365. 366. 367. 368. 369. 370. 371. 372. 373. 374. 375. 376. 377. 378. 379. 380. 381. 382. 383. 384. 385. 386. 387. 388. 389. 390. 391. 392. 393. 394. 395. 396. 397. 398. 399. 400. 401. 402. 403. 404. 405. 406. 407. 408. 409. 410. 411. 412. 413. 414. 415. 416. 417. 418. 419. 420. 421. 422. 423. 424. 425. 426. 427. 428. 429. 430. 431. 432. 433. 434. 435. 436. 437. 438. 439. 440. 441. 442. 443. 444. 445. 446. 447. 448. 449. 450. 451. 452. 453. 454. 455. 456. 457. 458. 459. 460. 461. 462. 463. 464. 465. 466. 467. 468. 469. 470. 471. 472. 473. 474. 475. 476. 477. 478. 479. 480. 481. 482. 483. 484. 485. 486. 487. 488. 489. 490. 491. 492. 493. 494. 495. 496. 497. 498. 499. 500. 501. 502. 503. 504. 505. 506. 507. 508. 509. 510. 511. 512. 513. 514. 515. 516. 517. 518. 519. 520. 521. 522. 523. 524. 525. 526. 527. 528. 529. 530. 531. 532. 533. 534. 535. 536. 537. 538. 539. 540. 541. 542. 543. 544. 545. 546. 547. 548. 549. 550. 551. 552. 553. 554. 555. 556. 557. 558. 559. 560. 561. 562. 563. 564. 565. 566. 567. 568. 569. 570. 571. 572. 573. 574. 575. 576. 577. 578. 579. 580. 581. 582. 583. 584. 585. 586. 587. 588. 589. 590. 591. 592. 593. 594. 595. 596. 597. 598. 599. 600. 601. 602. 603. 604. 605. 606. 607. 608. 609. 610. 611. 612. 613. 614. 615. 616. 617. 618. 619. 620. 621. 622. 623. 624. 625. 626. 627. 628. 629. 630. 631. 632. 633. 634. 635. 636. 637. 638. 639. 640. 641. 642. 643. 644. 645. 646. 647. 648. 649. 650. 651. 652. 653. 654. 655. 656. 657. 658. 659. 660. 661. 662. 663. 664. 665. 666. 667. 668. 669. 670. 671. 672. 673. 674. 675. 676. 677. 678. 679. 680. 681. 682. 683. 684. 685. 686. 687. 688. 689. 690. 691. 692. 693. 694. 695. 696. 697. 698. 699. 700. 701. 702. 703. 704. 705. 706. 707. 708. 709. 710. 711. 712. 713. 714. 715. 716. 717. 718. 719. 720. 721. 722. 723. 724. 725. 726. 727. 728. 729. 730. 731. 732. 733. 734. 735. 736. 737. 738. 739. 740. 741. 742. 743. 744. 745. 746. 747. 748. 749. 750. 751. 752. 753. 754. 755. 756. 757. 758. 759. 760. 761. 762. 763. 764. 765. 766. 767. 768. 769. 770. 771. 772. 773. 774. 775. 776. 777. 778. 779. 780. 781. 782. 783. 784. 785. 786. 787. 788. 789. 790. 791. 792. 793. 794. 795. 796. 797. 798. 799. 800. 801. 802. 803. 804. 805. 806. 807. 808. 809. 810. 811. 812. 813. 814. 815. 816. 817. 818. 819. 820. 821. 822. 823. 824. 825. 826. 827. 828. 829. 830. 831. 832. 833. 834. 835. 836. 837. 838. 839. 840.

Bürgermeister: Edelmann.

282

and New

Der Gemeinderath besteht aus 18 Mit-
gliedern, welche auch sammtlich rechtzeitig und
vorschriftsmäßig eingeladen worden sind, und
wovon unter dem Vorsteher des

Verhandelt zu Jell. n. 10
13ten April 1877
Nr. 126

Büchermotors, Neuville

criticism:

1. Japanische Holz.
2. Arabische Fische.
3. Japanische Holz.
4. Japanische Fische.
5. Japanische Holz.
6. Japanische Fische.
7. Japanische Holz.
8. Japanische Fische.
9. Japanische Holz.
10. Japanische Fische.
11. Japanische Holz.
12. Japanische Fische.

[illegible]

scheelen Augen die aufstrebende Entwicklung Neunkirchens als Verkehrsknotenpunkt, die sich für Ottweiler in der Folge nur ungünstig auswirken konnte.

Die Genehmigung zum Bau der Bahn

Der preußische Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten von Itzenplitz war für die Ottweiler Pläne nicht empfänglich und lehnte auch den von der Eisenbahndirektion in Saarbrücken vorgelegten Plan einer Verbindung der Fischbachbahn mit der Rhein-Nahe-Bahn grundsätzlich ab. Er gab den Auftrag, eine möglichst kurze Verbindung nach Neunkirchen zu suchen, und beauftragte am 25.5.1873 den Eisenbahninspektor und Ingenieur Vieregge, Vorsteher des technischen Büros der Direktion Saarbrücken, sofort die notwendigen Planungen und Vermessungen durchzuführen. Als betroffene Gemeinden und Verhandlungspartner sind anzusprechen: in der Oberförsterei Saarbrücken die Gemeinden St. Johann, Malstatt und Dudweiler, in der Oberförsterei Holz die Gemeinden Sulzbach und Friedrichthal, in der Oberförsterei Neunkirchen die Gemeinden Wemmetsweiler, Landsweiler, Neunkirchen und Wiebelskirchen. Bereits vor Erwerb sämtlicher Genehmigungen waren jedoch schon die Vermessungen in Gang, wie die Beschwerden der Vermessungsbeamten zeigen, denen die Forstbehörden Schwierigkeiten machten. Nach Durchführung der Vermessungen und Kostenberechnungen wurde durch Gesetz im preußischen Landtag am 11. Juni 1873 die Genehmigung zum Bau der Bahn von St. Johann bis Neunkirchen erteilt und die errechnete Baukostensumme von 2 800 000 Talern bewilligt. Damit wurde auch der Eisenbahndirektion das Recht der »Expropriation« der notwendigen Grundstücke gegeben. Umfangreiche Grundstücksverhandlungen begannen, die im Bereich der Gemeinde Malstatt am schwierigsten waren.

Am 1.4.1874 gab der zuständige preußische Minister an die Direktion in Saarbrücken den Auftrag zum Beginn der Arbeiten auf den Teilstrecken St. Johann-Schleifmühle, Malstatt - Schleifmühle - Quierschied und Kreuzgraben (Brefel) - Trenkelbach (Maybach). Gleichzeitig gab der Minister bekannt: »Das für die Strecke Quierschied-Neunkirchen eingereichte generelle Projekt kann der speziellen Bearbeitung zugrunde gelegt werden.« Die Eisenbahndirektion Saarbrücken regte daher in einem Schreiben vom 7. April 1874 an die Provinzialregierung in Trier an, zum nächsten Ortstermin auch die Vertreter des Kreises Ottweiler und der Gemeinde Wemmetsweiler vorzuladen. Am Ortstermin am 28.4.1874 unter Leitung des Regierungsrats Breden und des Regierungs- und Baurats Seyffarth nahm als Vertreter der Gemeinde Wemmetsweiler auch Bürgermeister Neumeister aus Illingen teil. Die Kommission begann um 8.00 Uhr ihre Besichtigung in Malstatt, war um 10 Uhr in Rußhütte, um 14 Uhr in Fischbach, um 15 Uhr in Quierschied. Die Kommission beschäftigte sich ausführlich mit Wegeunterführungen und Brücken auf der Strecke St. Johann-Quierschied. Die Problematik des Rangierbahnhofs Schleifmühle wurde gründlich erörtert. Eine nennenswerte Tangierung des Bereichs Wemmetsweiler ergab sich noch nicht. Symptomatisch für die Haltung der Gemeindeväter war die Haltung des Stadtrates von St. Johann: Man hatte gegen die geplante Streckenführung grundsätzlich nichts einzuwenden, wollte aber, da die Gemarkung der Stadt von der Eisenbahnlinie durchschnitten wurde, möglichst viele Unter- und Überführungen gebaut wissen, auch im Hinblick auf künftige Nutzungen.

Als besonderes Anliegen der vom Bahnbau betroffenen Gemeinden trug der Bürgermeister von Malstatt in einer Sitzung am 12.5.74 die Bitte vor, beim Bau der Bahn möglichst viele



Die bei der Elektrifizierung abgerissene Zementbrücke

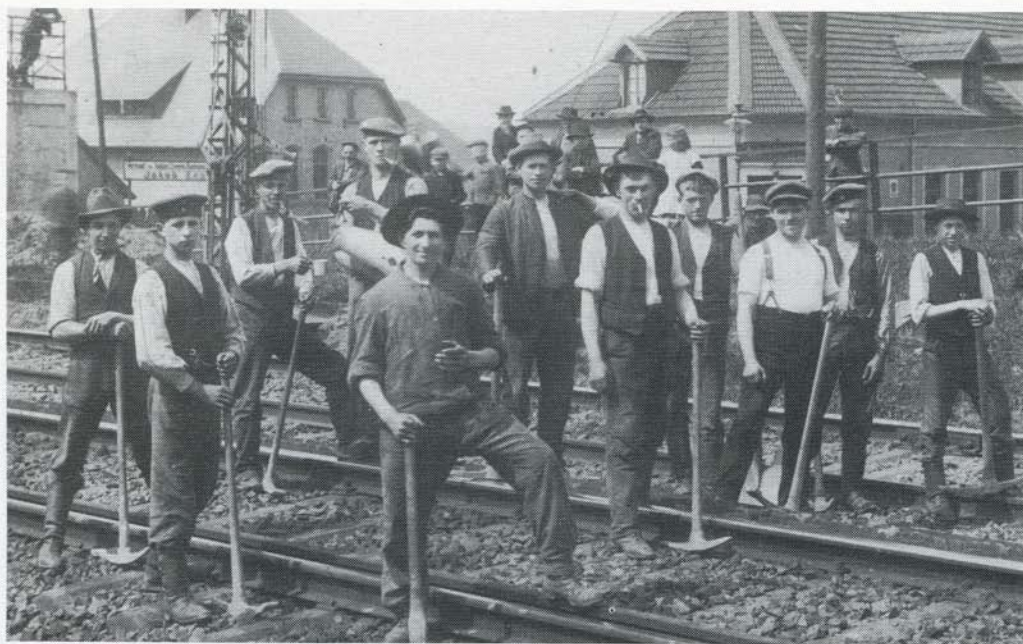
Arbeitslose zu beschäftigen. Dem wurde von Seiten der Behörden auch Rechnung getragen.

Die Problematik der Strecke Quierschied-Wemmetsweiler-Neunkirchen

Die Schwierigkeiten beim Bau der Fischbachbahn waren die üblichen, bis man nach Merchweiler kam. In einem Erläuterungsbericht aus dem Jahre 1874 wird im Teilbericht 3 erstmals die Problematik der Streckenführung von Quierschied über Wemmetsweiler nach Neunkirchen herausgestellt. Die Strecke sollte von der Haltestelle Quierschied nördlich der Erkershöhe vorbeigeführt werden, wo mittels eines 500 m langen Tunnels die Wasserscheide überwunden werden sollte. Jenseits der Grube Itzenplitz sollte die Strecke dem Tal der bestehenden Hauptbäche Rombach und Sinnerbach in Richtung Neunkirchen folgen. In diesem Bericht ist erstmals von dem in Aussicht genommenen Bahnhof Wemmetsweiler die Rede: »Jenseits der Scheiteltrasse senkt

sich die Linie um ein geringes und nimmt zwischen den Stationen 173 - 184 eine horizontale Lage an. Auf dem alsdann sich bildenden Hochplateau ist ein Bahnhof Wemmetsweiler vorgesehen als Knotenpunkt für die von westlicher Richtung anzuschließende Verlängerung des Bahnprojekts Völklingen-Dilsburg über Lummerschied und Gennweiler sowie für die im Auge zu behaltende Fortsetzung dieser Linie und der Fischbachlinie über Welschbach und Mainzweiler zum Anschluß an die Rheinaahe-Bahn bei St. Wendel.« Man erkannte, daß auch das von Wemmetsweiler nach Schiffweiler hin abfallende Gelände nicht ohne Schwierigkeiten zu bewältigen war.

Ab Dezember 1874 laufen die Detailplanungen für die Strecke Quierschied-Neunkirchen. Man war bei der projektierenden Eisenbahndirektion in Saarbrücken glücklich darüber, daß bei den Geländebeanspruchungen nur Felder und Wälder benötigt wurden und keine Gebäude abgerissen werden mußten. Im Früh-



Rottenarbeiter in den 20er Jahren

jahr 1875 fanden neuerliche Begehungen und Verhandlungen statt, an denen neben dem Landrat von Hellrodt aus Ottweiler auch die Bürgermeister von Illingen und Schiffweiler teilnahmen. Die hauptsächlichen Themen waren die Wegeunter- bzw. -überführungen. Dabei deckten sich nicht nur die Vorstellungen der Eisenbahnverwaltung und der Gemeinden über die Zahl der Überwege und Unterführungen, auch die Vorstellungen über die Breite differierten beträchtlich. Ein Antrag des Ortsvorstehers von Merchweiler, eine nicht vorgesehene Fahrbrücke bei Station 155 + 25 zu schaffen, weil der Zugang zu den jenseits der Bahn gelegenen Wiesen und zur Glashütte abgeschnitten werde, wurde abgelehnt; doch war die Eisenbahnverwaltung zur Anlage eines Weges beiderseits parallel zum Bahndamm bereit. Gegen die Anlegung eines Zugangsweges von Illingen zum projektierten Bahnhof in Wemmetsweiler hatte die Direktion nichts einzuwenden, wollte sich aber an den Kosten nicht beteiligen. Sie bezeichnete die Sache als

Angelegenheit der Gemeinde Illingen. Man nahm bei den Verhandlungen in Aussicht, im Bereich Wemmetsweiler bei Station 184 + 12 die dort anzulegende Wegeüberführung (Striedt - Peterstraße) zweckmäßigerweise als Unterführung zu konzipieren und auch um einige Meter zu verschieben, um eine Begradigung des Weges zu erreichen.

Im Vergleich zu den jahrelangen Auseinandersetzungen der Gemeinde Schiffweiler mit der Eisenbahnverwaltung wegen der Trassenführung der Straße von Schiffweiler nach Landsweiler am Erzberg sind die Schwierigkeiten in Wemmetsweiler vergleichsweise gering. Es war ursprünglich geplant, die Eisenbahnstrecke im Bereich Wemmetsweiler vom Tunnel aus weiter südlich zur »Kolonie Michelsberg« hin zu projektieren und mit geringeren Geländeeinschnitten auszukommen. Da jedoch dabei nicht genügend Aushub anfiel, um die Bahndämme im Bereich Wemmetsweiler-Schiffweiler aufzuschütten, sah man sich 1875 veran-



Der alte Wasserturm, 1914 erbaut (Foto: Richard Schuh)



Der Wasserturm nach seiner Sprengung im Jahre 1963 (Foto: Richard Schuh)

laßt, die Strecke tiefer zu legen. Dadurch wurde zwar die übermäßig lange Bahnhofshorizontale in Wemmetsweiler um 175 m verkürzt, aber für die Anlage des Bahnhofsschiffweilers gewann man notwendige 26 m dazu. Die Streckenführung nach Schiffweiler erhielt zudem ein geringeres Gefälle; der Geländeeinschnitt zwischen den Ortsteilen Wemmetsweiler und Michelsberg wurde allerdings tiefer.

Wegen wolkenbruchartiger Regengüsse im Sommer und Herbst 1875 und der dadurch verursachten Hochwasser mußten auf der Fischbachbahnstrecke die Wasserdurchlässe überprüft und teilweise neu dimensioniert werden. Im Bereich Wemmetsweiler wurden die Röhrendurchlässe bei Station 177 + 59 und bei Station 203 + 30 von 0,4 auf 0,6 m erweitert.

Die Eisenbahnübergänge in Wemmetsweiler

Die Gemarkung Wemmetsweiler wurde durch den Bau der Eisenbahn in zwei Teile zerschnitten. Der sowieso aus vielen offiziellen Dokumenten ersichtliche eigenständige Charakter der »Kolonie Michelsberg« wurde verstärkt. Der Wemmetsweiler Gemeinderat setzte ohne Mühe durch, daß der Ort zwei Eisenbahnübergänge erhielt. Dabei bot die große Brücke am späteren Rathaus weniger Probleme als der Übergang vom Striedt zum Bingert (Peterstraße):

Dort hatte man zunächst gemäß Bauwerksverzeichnis vom 8.12.1874 eine Überführung geplant, hatte sich aber dann bei der Begehung am 12.3.1875 in Gegenwart des Bürgermeisters eher zu einer Unterführung geneigt gezeigt. Wegen der technischen Schwierigkeiten und der Höhe der anfallenden Kosten ent-

Anzeigen aus der Saarbrücker Zeitung vor mehr als 100 Jahren

100 fräftige Erdarbeiter

finden sofort an der Fischbachbahn auf Bahnhof Kreuzgräben bei Schachtmeister Werle dauernde und lohnende Accord-Arbeit.

2466

Unternehmer Meyer.

Neubau der Fischbachbahn.

Die Ausführung der Zimmerarbeiten einschließlich Materiallieferung zu drei hölzernen Wegeüberführungen in der III. Section, veranschlagt zu 7040 Mark, soll vergeben werden. Preisverzeichnisse und Bedingungen gegen Copialien bei dem Unterzeichneten, in dessen Geschäftslokal die Eröffnung der eingehenden, mit entsprechender Aufschrift zu verlegenden Offerten am Montag den 4. März cr., Vormittags 11 Uhr, stattfindet.

1047

St. Johann a./Saar, den 18. Februar 1878.

Der Abtheilungs-Baumeister
v. d. Bercken.

Neubau der Fischbachbahn.

Submission

auf Anfertigung resp. Lieferung von 3 Fachwerks-Güterschuppen für die Bahnhöfe Camphausen, Wemmetsweiler und Schiffweiler.

Termin: Donnerstag den 23. Oktbr. cr., Vormittags 11 Uhr.

Bedingungen gegen 2 Mark Copialien bei dem Unterzeichneten.

St. Johann a./Saar, den 13. Oktober 1879.

Der Abtheilungs-Baumeister
v. d. Bercken.

5409

* Saarbrücken, 11. Oktbr. Am 15. d. M. wird 1. die Fischbachbahn von Saarbrücken durch das Fischbachthal nach Neunkirchen nebst der Verbindungsbahn von Schleimühle nach Malstatt, und 2. die Bahn von Saarbrücken nach St. Ingbert dem öffentlichen Verkehr übergeben. Beide Bahnlinien werden der königlichen Betriebs-Inspektion I hieselbst unterstellt und es wird die Fischbachbahn vom Bahnhof Schleimühle (inkl.) bis Neunkirchen der I. Baumeister-Abtheilung, die Strecke vom Bahnhof St. Johann bis Schleimühle (exkl.) sowie von Schleimühle nach Malstatt und die St. Ingberter Bahn von St. Johann bis Bahnhof Scheidt (inkl.) der II. Baumeister-Abtheilung zugewiesen. Die Strecke der Fischbachbahn vom Bahnhof St. Johann bis Bahnhof Schleimühle (exkl.) wird der V. Bahnmeisterei, vom Bahnhof Schleimühle (inkl.) bis Bahnhof Wemmetsweiler (inkl.) der neu eingerichteten XV. Bahnmeisterei, die Strecke Wemmetsweiler (exkl.) bis Neunkirchen der I. Bahnmeisterei, die Strecke von Schleimühle (exkl.) bis Malstatt der XIV. Bahnmeisterei und die Strecke vom Bahnhof St. Johann bis zum Bahnhof Scheidt (inkl.) der St. Ingberter Bahn der neu eingerichteten XVI. Bahnmeisterei zugewiesen.

schied sich die Eisenbahnverwaltung dann jedoch für einen schienengleichen Bahnübergang. Die Bedienung der Barrieren sollte durch einen kurzen Drahtzug vom Weichenstellerhäuschen aus erfolgen.

In Verhandlungen der Eisenbahnverwaltung mit Vertretern der Gemeinde Wemmetsweiler am 12. März 1876 machte der Ortsvorsteher Mohr aus Wemmetsweiler geltend, daß die Gemeinde Wemmetsweiler gegen die Senkung des Planums in ihrem Bereich nichts einzuwenden habe, aber darauf bestehen müsse, daß keine Benachteiligung des Verkehrs entstehen und der Gemeinde auch keine Kosten entstehen dürften. Mit einer geringfügigen Verlegung des Überwegs vom Striedt zum Bingert (von Station 182 + 96 nach Station 181 + 82) auf Grund der geänderten Projektierung waren die Wemmetsweiler Gemeindevertreter einverstanden.

Der schließlich geschaffene niveaugleiche Übergang zwischen Striedt und Bingert (Peterstraße - Station 181 + 82, dann = km 18,8) bescherte der Eisenbahnverwaltung wenig Freude. Diese kürzeste Verbindung zwischen »Dorf« und Michelsberg wurde einfach zu häufig genutzt, vielleicht häufiger als die Brücke am späteren Rathaus. Bereits am 29. Juni 1881 meldete das Eisenbahn-Betriebsamt Saarbrücken, daß man sich bemühe, den niveaugleichen Bahnübergang in Wemmetsweiler durch eine hölzerne Überführung zu ersetzen, und zwar etwas verschoben bei Kilometer 18,89. Am 18. Juli 1881 beschäftigte sich der Gemeinderat Wemmetsweiler mit dem Vorhaben und stellte nur Anträge, um eine bessere Angleichung der vorhandenen Weganschlüsse an die Überführung zu erreichen.

An der nun erstellten hölzernen Brücke hatte die Bahn jedoch auch keine lange Freude. Die Brücke galt bereits 1890 als baufällig und wur-

de im Bauwerks-Verzeichnis von 1891 als ersatzbedürftig angesehen: eine massive gewölbte Wegeüberführung von 4,5 m (!) Breite sollte die hölzerne ersetzen. Änderungen an den Wegeanbindungen sollten nicht vorgenommen werden. Die mittlerweile in Köln zuständige Eisenbahndirektion hatte für die Wemmetsweiler Lokalanliegen jedoch weniger Verständnis; sie stellte sich auf den Standpunkt, daß ja in nächster Nähe eine größere Brücke vorhanden sei und daher den Fahrzeugen der Weg über diese Brücke zugemutet werden könne. Die Direktion lehnte das vorgeschlagene Brückenobjekt ab!

Bei einer zwischen dem Landrat Tenge von Ottweiler, dem Bürgermeister Argelander von Illingen und den Gemeindevertretern von Wemmetsweiler an Ort und Stelle durchgeführten Besichtigung und Verhandlung verzichteten die Kreis- und Gemeindevertreter auf eine zweite Wegeüberführung in Wemmetsweiler in der angesprochenen Breite von 4,5 Metern: Die Eisenbahnverwaltung solle den Weg, der bisher über die Holzbrücke führte, an der Bahn entlang zur großen Steinbrücke verlegen (= vordere Peterstraße) und an der Stelle der alten Holzbrücke nur eine Fußgängerüberführung schaffen. Damit hatte die Geburtsstunde der »Zementbrücke« geschlagen! Die Eisenbahndirektion war mit diesem Kompromiß einverstanden, so daß noch 1891 mit dem Bau der sogenannten Zementbrücke begonnen werden konnte.

Östlich des Striedt, im Bereich des späteren Rathauses, mußte, von Hüttigweiler und Stennweiler herkommend, die Dorfstraße mit überregionaler Bedeutung die Eisenbahn überqueren (Station 184 + 2). Man entschied sich nach einigem Hin und Her für eine gewölbte Bogenbrücke von 7 m Breite mit drei Öffnungen in massiver Bauweise. Die Höhenlage der

Straße wurde nicht verändert. Bei der Diskussion um die Brücke kam der Vorschlag auf, ob es nicht vorteilhafter sei, den Geländeeinschnitt mit einem einzigen Bogen tunnelartig zu überbrücken. Dies hätte nach Auffassung der Planer den Vorteil gehabt, am Gerüstbau ein Beträchtliches zu sparen. Der angestellte Kostenvergleich ergab jedoch Mehrkosten in Höhe von DM 6 000,- zuungunsten des Konkurrenzprojektes. Bezüglich der Ausführung des Brückenbauwerks wurde noch bemerkt, daß die Pfeiler und die Gewölbedurchführung aus Schichtsteinen von gleicher Höhe hergestellt werden sollten. Die Hintermauerung sollte aus Beton erfolgen. Die Schürfversuche zur Fundamentierung ergaben unter einer Mergel- und Lettschicht in 3,25 m Tiefe einen roten tonhaltigen Schiefer, der als zuverlässiger Baugrund betrachtet werden konnte. Der Kostenanschlag vom 2. März 1877 ergab DM 22 000,- Mark gegenüber ursprünglich vorgesehenen DM 25 000,-! Laut Anweisung des Landrats mußte der Bürgermeister von Illingen den Gemeinderat Wemmetsweiler über das Brückenbauprojekt informieren.

Am 13. April 1877 tagte der Gemeinderat Wemmetsweiler unter dem Vorsitz von Bürgermeister Neumeister in Illingen. Von 11 Wemmetsweiler Gemeinderatsmitgliedern waren nur 6 anwesend: der Ortsvorsteher Johann Mohr und die Mitglieder Andreas Fuchs, Johann Herbicht, Johann Jakob John, Paul Gerber und Friedrich Schneider. Einwendungen gegen den Brückenbau ergaben sich hinsichtlich der Höhenlage nicht, da die Straße in der Höhenführung keine Änderung erfuhr. Auch mit der Breite der Fahrbahn von 5,9 m war man einverstanden, doch schien dem Rat der Bürgersteig beidseitig mit jeweils 0,6 m Breite zu schmal bemessen. Der Gemeinderat verlangte eine Bürgersteigbreite von 1,00 Meter und eine einwandfreie Wegeangleichung der Brückenfahrbahn an die vorhande-

nen Straßen. Probleme hatte der Rat allerdings im Hinblick auf die bisher im Weg liegende Wasserleitung. Im Protokoll heißt es: »Durch den jetzigen Weg zieht eine Wasserleitung in gußeisernen Röhren, durch welche zwei Brunnen in dem südlich gelegenen Ortsteil Michelsberg gespeist werden. Durch den Einschnitt der Bahn wird diese Leitung zerstört und daher der Antrag gestellt, daß dieselbe durch die Bahnverwaltung wieder hergestellt wird und auch Rücksicht darauf zu nehmen ist, daß die fragliche Brunnenleitung durch die Ausführung des Baues nicht zu lange unterbrochen wird.«

Der Kampf um den Bahnhof Wemmetsweiler

Am 20. Juli 1876 liegen die Entwürfe zu den Bahnhöfen Quierschied, Wemmetsweiler und Schiffweiler vor.

Das fortschreitende Bahnhofprojekt in Wemmetsweiler trieb »die Illinger« auf den Plan. Am 20. Oktober 1877, am 23. März 1878 und am 19. Februar 1879 trug die Gemeinde Illingen den Antrag vor, die Bahnstation Wemmetsweiler als »Wemmetsweiler-Illingen« bzw. »Illingen-Wemmetsweiler« zu bezeichnen. Trotz einer befürwortenden Stellungnahme des Ottweiler Landrats von Richthofen entschied das Regierungspräsidium in Trier, nachdem sich bereits am 4. März 1878 die Eisenbahndirektion Saarbrücken für den einfachen Namen »Wemmetsweiler« entschieden hatte, daß die einfache Bezeichnung »Wemmetsweiler« bleiben solle. Die Doppelbezeichnung wurde aus Verwaltungsgründen abgelehnt. Man berief sich dabei auf die Praxis beim Bau der Moselbahn, wo man beispielsweise der Kreisstadt Wittlich die Doppelbezeichnung »Wittlich-Wengerohr« verweigert hatte. Als man in Illingen erkannte, daß man eine Doppelbezeichnung nicht durchsetzen

werde, setzten sich Bürgermeister und Gemeinderat von Illingen intensiv für die »einfache« Bahnhofsbezeichnung »Illingen« ein. Die Begründung des Illinger Bürgermeisters Neumeister vom 22. März 1879 verdient festgehalten zu werden:

»Der Ort Wemmetsweiler ist ohne jegliche Bedeutung und nach außen nicht bekannt. Handel und Verkehr sind nicht vorhanden. Die Eingesessenen sind vorherrschend Bergarbeiter, Tagelöhner, einige Klein-Ackerer; auch liegt der Ort ganz außer dem Verkehr. Beamte sind außer dem Ortsschulzen und zwei Lehrern nicht vorhanden.« Dem setzte der Bürgermeister die Vorzüge der Gemeinde Illingen entgegen: ein Markt mit vielen Geschäften, einer Brauerei, zwei Dampfziegeleien, guter verkehrsmäßiger Erschließung, Sitz eines Amtes mit vielen Beamten!

Es blieb indes beim Namen »Wemmetsweiler«. Am 14. Juni 1879 entschied die Eisenbahndirektion Saarbrücken, daß der neue Bahnhof »Wemmetsweiler« heißen werde nicht zuletzt, weil dieser Name in alle gedruckten Unterlagen aufgenommen worden sei: in Tariflisten und auf Kilometeranzeigern . . . »haben wir auch gegen die Bezeichnung »Illingen« einzuwenden, daß dieselbe unvermeidlich bei denjenigen Billetaushaben zu sehr unliebsamen Irrtümern Veranlassung gibt, welche auch Billette der fast gleichlautenden Station »Dillingen« ausgeben.«

Der Kampf um einen Bahnhof Merchweiler ist auch am 21. Juni 1879 noch nicht entschieden wegen der dortigen Geländeschwierigkeiten. Die Kosten von 30 000 Mark für die Anlage eines Bahnhofs sind der Eisenbahndirektion zu hoch, zumal die Gemeinde selbst zu nennenswerten Goldopfern nicht bereit sei. »Wir bemerken noch«, so heißt es im Schreiben der

Eisenbahndirektion an die Provinzialregierung in Trier, »daß der Ort Merchweiler nur ca. 2,5 km vom Bahnhof Wemmetsweiler entfernt liegt, also bezüglich des Güterverkehrs günstiger situiert ist als viele andere und noch bedeutendere Ortschaften.« Die Einrichtung einer Haltestelle in Merchweiler für den Personenverkehr wird offengehalten. Die Betriebsverhältnisse der Bahn müßten eine endgültige Entscheidung ergeben.

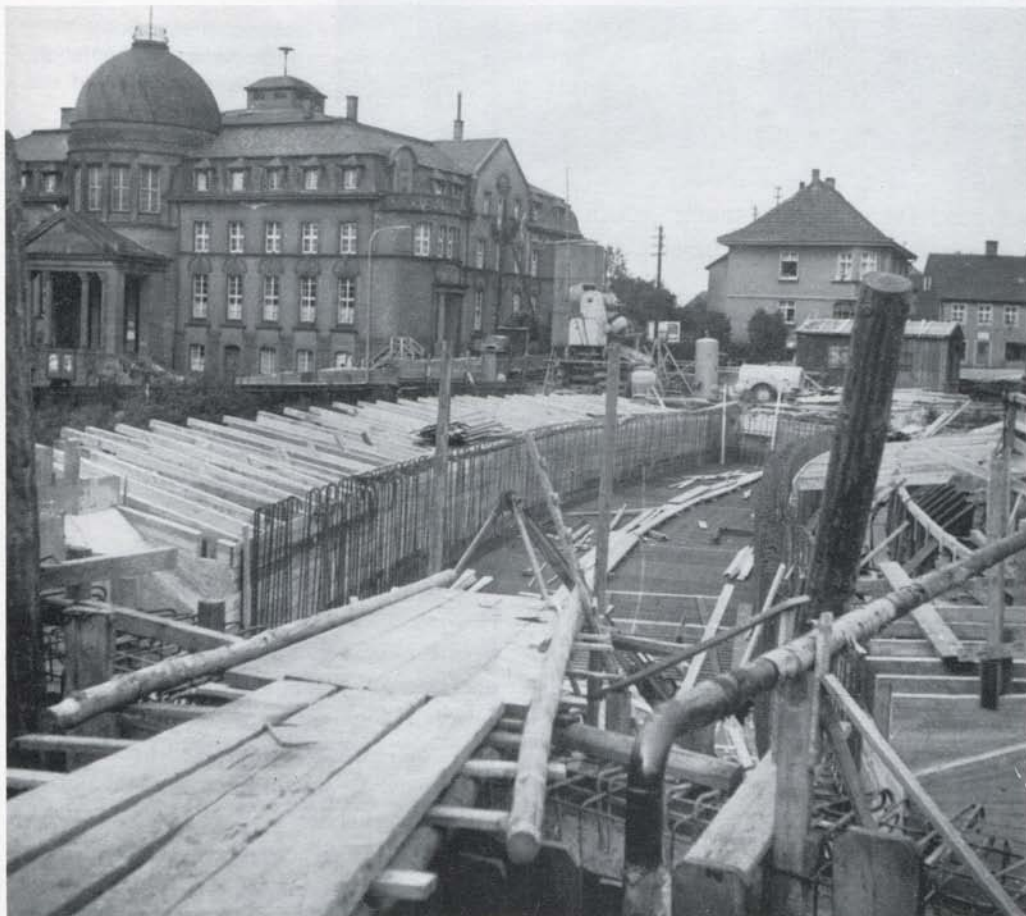
Die Inbetriebnahme der Fischbachbahn

Die Einweihung der Bahnstrecke und die Inbetriebnahme der letzten Teilstücke Camphausen (Heidenstock) - Wemmetsweiler-Neunkirchen und Malstatt-Schleifmühle sollte am 15.10.1879 erfolgen. Am 11.10.1879 war die baupolizeiliche Abnahme. Dabei beantragte Bürgermeister Neumeister von Illingen nochmals namens der Gemeinde Merchweiler, bei Station 148 einen Weg zu den jenseits der Bahn liegenden Wiesen zu schaffen. Die Eisenbahnverwaltung schlug als Alternative vor, den Kasseitersweg so zu führen, daß er die Wiesengrundstücke erreiche; die Bahn wolle sich an den Kosten beteiligen. Der Streit um den Kasseitersweg in Merchweiler ging noch jahrelang weiter, wobei Gemeinde und Eisenbahndirektion sich gegenseitig die Schuld für die Verzögerung zuschoben.

Bei der Abnahme des Eisenbahnprojekts am 11.10.79 beantragt die Gemeinde Merchweiler zudem vergeblich, das Gefälle der linksseitigen Rampe zur Wegeüberführung bei Station 154 zu ermäßigen. Dagegen wurde dem Antrag der Gemeinde Wemmetsweiler, den linksseitigen Anschluß des alten Teiles der Michelsberger Dorfstraße an die Brücke in Station 184 durch eine flachere Kurve zu vermitteln, statt-



Brücke am Rathaus 1958: Die alte Steinbogenbrücke geht ihrem Ende entgegen. Foto: Alfons Bick



Schalholz und Moniereisen künden die neue Spannbetonbrücke an. Foto: Alfons Bick



Fischbachstrecke-Schleifmühle 1958: Nach Jahrzehnten getreuer Fahrt Warten auf den Schneidbrenner

Foto: Alfons Bick

gegeben. Die Gemeinde mußte jedoch das Gelände unentgeltlich zur Verfügung stellen.

Zur Einweihung der Bahn am 15. Oktober 1879 erschienen Vertreter der Provinzialregierung in Trier, der Eisenbahndirektion, der Bergwerksdirektion und der Forstverwaltung, die Landräte von Ottweiler und Saarbrücken. Auch die Bürgermeister und Ortsvorsteher der von der Bahn berührten Gemeinden waren eingeladen.

Erweiterungen und Nebenstrecken

Der starke Verkehr auf der neuen Eisenbahnstrecke machte schon bald eine Erweiterung der Bahn nötig. Bereits 1885 begann man mit dem Bau eines zweiten Tunnels zwischen Merchweiler und Wemmetsweiler, um ein zweites Gleis zu verlegen. 1891 wurde das zweite Gleis der Fischbachbahn dann in Betrieb genommen. Die Stichbahn Kreuzgraben (Brefeld) - Trenkelbach (Maybach) war bereits

1874 vom preußischen Minister zum Bau freigegeben worden. Die Bahn war jedoch erst sehr spät in Angriff genommen worden und wurde erst am 6. April 1881 in Betrieb genommen.

Nach Anlegung der Grube Göttelborn 1887 - 1891 wurde die Zweigbahn Merchweiler-Göttelborn gebaut und am 1. Oktober 1891 eröffnet.

Um die wirtschaftliche Lage im südlichen Hochwald zu verbessern, betrieben örtliche Politiker die verkehrsmäßige Anbindung des unterentwickelten Hochwalds ans Saarkohlenrevier. Daher wurde in den Jahren 1892 - 1897 die Strecke Hermeskeil-Lebach-Wemmetsweiler gebaut und am 15. Mai 1897 die Teilstrecke Lebach-Wemmetsweiler in Betrieb genommen. In diesem Zusammenhang wurden die Gleisanlagen des Bahnhofs Wemmetsweiler erweitert. Wemmetsweiler wurde »Eisenbahnknotenpunkt«.