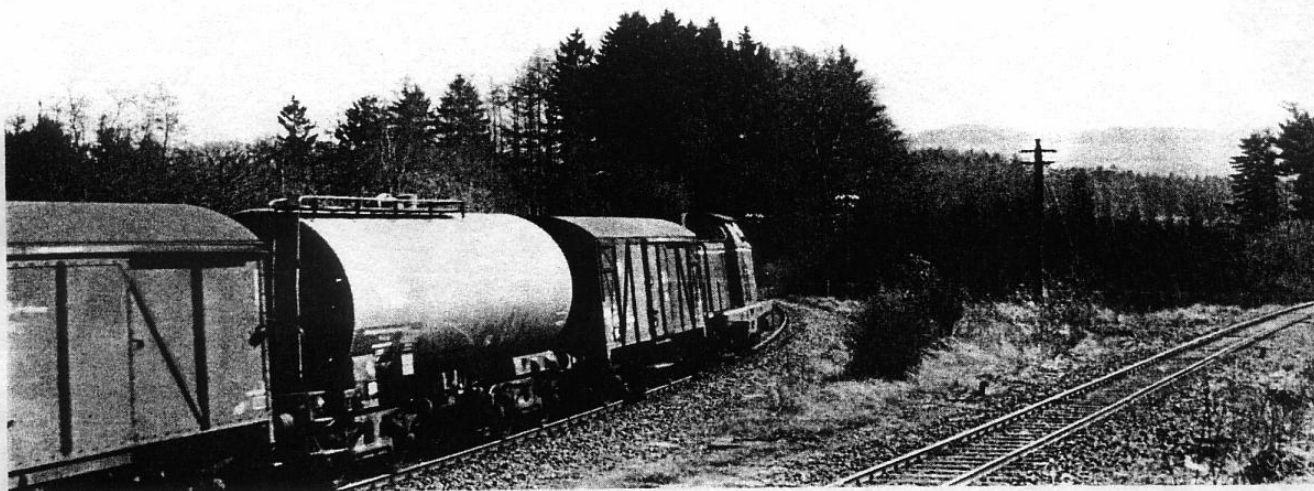


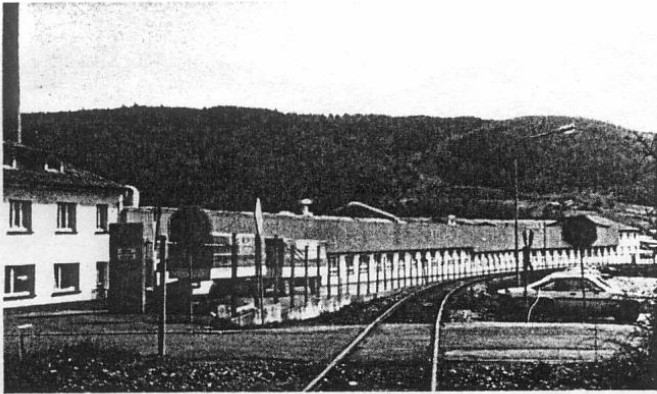
## Unsere Streckenchronik

Wäre nicht der Gleisanschluß Mariahütte . . .

Über die ehemalige Bahnlinie Nonnweiler – Wadern



Die Schienenwege trennen sich: Links fährt ein Güterzug in Richtung Türkismühle; rechts das Gleis nach Mariahütte.  
Alle Fotos dieses Beitrages stammen vom Autor



*Gleisanschluß der Diehl-Werke, Mariahütte. Er verhinderte bislang den Totalabbau der Strecke.*

Ja, gäbe es nicht die Diehl-Werke in Mariahütte, nahe bei Nonnweiler, die Bahnstrecke Nonnweiler – Wadern wäre versunken und vergessen. So ist uns wenigstens ein knappes Drittel der 1897 eröffneten 13,8 Kilometer langen Strecke erhalten geblieben. Ein paar Güterwagen, und das nicht jeden Tag, rollen in diese Richtung, zunächst von Nonnweiler aus zum ehemaligen Bf Mariahütte, von dort in entgegengesetzter Richtung, die B 327 überquerend, unbeschränkt natürlich, ins 1 Kilometer entfernte Werk. Man muß schon ein wenig Glück haben, wenn man auf den alten, verrosteten Schienen etwas sehen will, „was sich bewegt“.

Nonnweiler war einstens ein kleiner Knotenpunkt. Hier lief die Bahn von Trier bzw. Simmern nach Türkismühle entlang, von hier aus konnte man über Wadern und Lebach nach Saarbrücken, Völklingen und Dillingen reisen. Lange Zeit existierte hier noch die Bahnhofsgaststätte, vor allem rentierlich während der Zeit des Autobahnbaues Saarbrücken – Trier. Aber das „Sterben“ war programmiert. Als die Autobahn fertiggestellt war, schloß auch die Gaststätte. Jetzt nagt an dem einst so repräsentablen Gebäude der Zahn der Zeit, obwohl noch Familien darin untergebracht sind. In den Fluren hängt noch der kalte Rauch der Dampflok, die schon vergessen ist. Aber der Geruch ist unverkennbar, unnachahmlich, will die Zeit festhalten, die niemand halten konnte.

Ein paar hundert Meter liegen die Schienenstränge nach Türkismühle und Wadern einträchtig nebeneinander. Dann geht es in einer Linkskurve steil bergan in Richtung Otzenhausen, während unsere Linie eilig dem Hp Mariahütte-Werk zustrebt. Er war vor vielen Jahren eigens für die Werksbediensteten geschaffen worden. Aber auch die Einwohner des nahen Braunschausen benutzten den Hp mitten im Wald. Noch heute existiert der kleine Trampelpfad, der in beide Richtungen führt. Mariahütte-Bhf lag kaum einen Kilometer weiter unterhalb. Das große, stattliche Backsteingebäude stand noch viele Jahre nach der Stilllegung einsam in der Landschaft, eine handvoll Häuser um sich gruppiert, die zur Gemeinde Kastel gehörten und heute noch „Kasteler Bahnhof“ genannt werden.



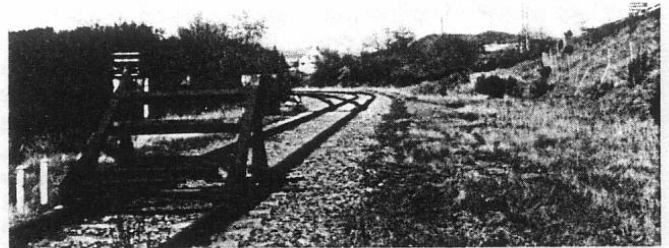
*Die ehem. Trasse bei Primstal wurde zum Wanderweg umfunktioniert. An dem typischen Geländer der Brücke ist die Bahntrasse noch zu erkennen.*

Mariahütte selbst war nie selbständige Gemeinde, gehörte seit eh und je als Ortsteil zur Gemeinde Braunshausen, heute zur Großgemeinde Nonnweiler. Es ist hauptsächlich Industriegebiet, dazu ein paar Häuser für die Arbeiter. So hatte der Bf Mariahütte eigentlich nur eine Bedeutung auf dem Papier. Kasteler und Braunschauer Bürger stiegen zwangsläufig dort ein, obwohl sich am Kasteler Ortsrand („Auf dem Schmelz“) gut und gerne ein Bahnhof hätte errichten lassen. Aber damals trieben Spekulationen und Intrigen offenbar tolle Blüten.

Grundstücksfragen standen auch beim Bau des Bahnhofs Mettnich seinerzeit im Vordergrund. Die sich an Mettnich sofort anschließende Gemeinde Mühlfeld (seit Jahrzehnten zur Gemeinde Primstal zusammengefügt, wie auch der Bahnhof bis zur Stilllegung hieß) hätte gerne ihren eigenen Bahnhof gehabt, zumindest aber in ihrer Nähe. Aber allen Protesten zum Trotz wurde am Mettnicher Ortseingang gebaut. Viele Mühlfelder Bürger hatten dorthin genauso weit wie zum knapp 3 Kilometer entfernten Bahnhof Krettnich.

Aber auch Krettnich, eine kleine ehemals selbständige Gemeinde, hatte ihre Kuriosität aufzuweisen, denn die erhielt gegenüber dem angrenzenden weitaus größeren Lockweiler den Vorzug. So mußten die Lockweilerer notgedrungen zum Krettnicher Bahnhof marschieren. Wer am entgegengesetzten Ortsausgang wohnte, hatte näher zum Bahnhof Wadern, der auf dem Bann der Gemeinde Dagstuhl gelegen war.

Waren es all diese ungünstigen Konstellationen, die zur frühzeitigen Stilllegung der Bahn führten? Niemand weiß das heute mehr zu sagen. Der Personenverkehr wurde am 3. 10. 1959 eingestellt. Gleichzeitig wurde die Verbindungskurve, die Mariahütte mit Otzenhausen verband, abgebaut. Neun Jahre lang blieb die Strecke erhalten. Aber das Güteraufkommen war schwach und verlor immer mehr an Bedeutung. Im November 1968 kam das endgültige Aus. Im März 1971 fiel das Primstaler Bahnhofsgebäude als letztes Requisit der Spitzhacke zum Opfer.

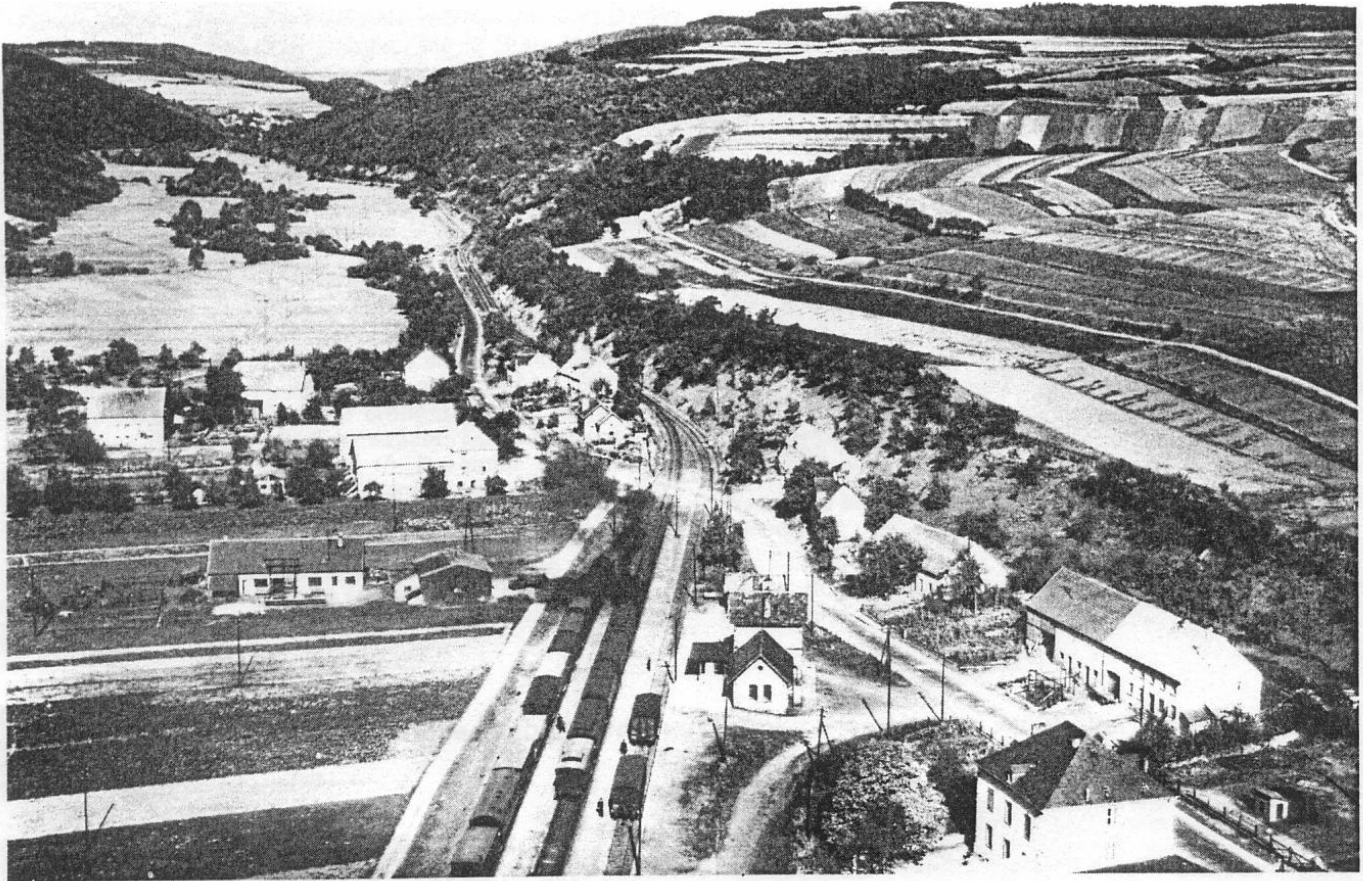


*An der Autobahn, kurz hinter dem Bf Mariahütte, endet heute die Bahnlinie Nonnweiler – Wadern.*

Wer heute die alte Trasse abmarschiert, kann nur noch wenig Spuren erkennen. Ein Teil davon hat der Autobahnbau verwischt. Primstal hat einen geteerten Spazierweg daraus gemacht. Um der Nostalgie zu genügen, kündigt dort, unter Zweigen verdeckt, ein verrostetes LP von der alten Eisenbahnherrlichkeit. Krettnich hat sich auf dem Bahnhofsgelände eine schicke Grünanlage angelegt, in der aber auch nichts mehr an die Bahnlinie erinnert. Bis zum 31. Mai 1980 sah der Waderner Bahnhof täglich wenigstens noch einen Zug. Seither ist dort bis auf den schmalen Güterverkehr Stille eingekehrt.

Werfen wir abschließend noch einen Blick in die Geschichte des Bahnbaues Nonnweiler – Wadern.

Der allgemeine wirtschaftliche Aufschwung in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts war an dem Gebiet des Hochwaldes fast spurlos vorübergegangen. Ein Teil der Bevölkerung fand zwar lohnende Beschäftigung in den Gruben- und Hüttenwerken des Saarreviers, doch mußten die Leute zwischen Arbeits- und Wohnort unerträglich lange Strecken zu Fuß zurücklegen, konnten also in Wochen nur einmal heimkehren. Es war klar, daß der Staat hier durch Erschließung des Gebietes mittels Eisenbahnen das Notwendige zur Besserung der wirtschaftlichen Lage im Hochwald in Angriff nehmen



*Eine Luftaufnahme aus Primstals besten Eisenbahnzeiten. Deutlich ist der Verlauf der Schienen entlang der B 327 in Richtung Mariahütte zu erkennen. An die Autobahn dachte zu damaliger Zeit noch niemand.*

mußte. Bereits zu Anfang der sechziger Jahre hatte sich in Trier ein Eisenbahn-Komitee gebildet, das sich den Bau einer Hochwaldbahn zur Verbindung der Stadt Trier mit der Rhein-Nahe-Bahn zum Ziele gesetzt hatte. Natürlich hatte dieses Komitee vor allem lokale Interessen im Auge. In erster Linie arbeitete es an dem Projekt der Eifelbahn von Trier nach Köln. Daneben aber dachte man von allem Anfang an eine Fortsetzung der Eifelbahn über den Hochwald. Die verschiedenen Bemühungen machten jedoch so wenig Fortschritte, daß das Komitee einige Jahre später seine Tätigkeit einstellte.

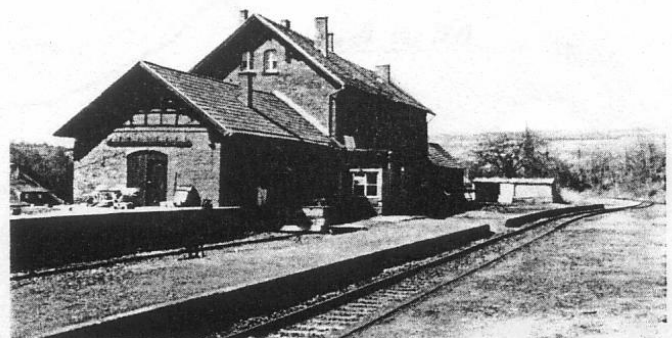
Im Jahre 1878 erneuerte ein Eisenbahn-Komitee in Lebach den Vorschlag, eine Verbindung der Rhein-Nahe-Bahn mit Saarlouis zu schaffen. Der Handelsminister aber war davon nicht begeistert und erteilte eine Absage. Der Staat könne einer solchen Linie nicht zustimmen, hieß es damals. Das vom Trierer Komitee bearbeitete Projekt wurde um 1880 von einer Gesellschaft wieder aufgegriffen, die sich in Hermeskeil und Baumholder gebildet hatte. Die von diesem Komitee ins Auge gefaßte Bahn sollte von Trier über Zerf — Wadern — Birkenfeld — Baumholder nach Kusel führen und dort in die bereits vorhandene Stichbahn von Landstuhl einmünden. Kaum waren diese Pläne an die Öffentlichkeit getreten, als sich neben dem Komitee in Wadern ein weiteres in St. Wendel bildete, nun ebenfalls eine Eisenbahn von Trier nach Wadern anstrebte, sie von hier aus jedoch über Mettnich (später Primstal) — Tholey — Oberthal — Bliesen — St. Wendel — Dörrenbach nach Homburg oder Bruchmühlbach geführt wissen wollte.

In diese Bemühungen hinein entschloß sich der Minister zur Herstellung einer Bahn von untergeordneter Bedeutung Trier — Hermeskeil. Bei der Bearbeitung des Projektes wurde darauf Rücksicht genommen, daß eine Fortsetzung der Linie ohne Schwierigkeiten möglich blieb. Als bekannt wurde, daß der Minister die Strecke Trier — Hermeskeil grundsätzlich genehmigt und außerdem Vorarbeiten für eine Bahn von Hermeskeil durch das Primstal nach Dillingen angeordnet hatte, arbeitete der Bürgermeister von Saarlouis eine Denkschrift aus, in der er nachzuweisen versuchte, daß die Endpunkte Trier und Dillingen für die Hochwaldbahn unzweckmäßig seien.

Nach der Fertigstellung der Strecke Trier — Hermeskeil und ihrer Einweihung am 15. August 1889 wurden die Möglichkeiten zu einer Weiterführung überprüft. Man entschied sich dafür, die Bahn dem Tal der Prims folgen zu lassen, von Primsweller aus dann entlang der Thel und der Ill, um dann bei Wemetsweiler in die Fischbachbahn einzumünden. Die Vorerhebungen ergaben, daß bei dieser Streckenführung keine wesentlichen Schwierigkeiten zu überwinden waren.

Nachdem beide Häuser des preußischen Landtages dem Plan zugestimmt hatten und das Baukapital von 7 620 000 Mark bewilligt war, wurde der Minister mit Erlaß vom 10. Mai 1890 zum Bau dieser Bahn ermächtigt. Der Minister beauftragte die ED Köln mit der Bauausführung. Zu den Kosten für den Grunderwerb leisteten die beteiligten Kreise und Gemeinden zum Teil sehr erhebliche Zuschüsse.

Zunächst stand noch nicht fest, ob die Bahn von Hermeskeil nach Wadern durch das Löstertal über Sitzerath — Kostenbach — Buweiler — Rathen oder durch das Primstal über Nonnweiler — Mariahütte — Mettnich zu führen sei. Erst eingehende Ermittlungen ergaben, daß die Primstallinie vor der Linie durch das Löstertal in wirtschaftlicher Hinsicht den Vorzug verdiente.



*So präsentiert sich heute der Bf Nonnweiler dem Besucher. Bis vor kurzem beherbergte er noch eine Bahnhofsgaststätte.*



Für die Verbindung mit der Rhein-Nahe-Bahn kam die ED Köln zu dem Schluß, daß einer Strecke, die in Bierfeld von der Strecke Hermeskeil — Wemmetsweiler abzweigt und die in Türkismühle in die Rhein-Nahe-Bahn einmündet, der Vorzug zu geben sei. Der Plan fand die Zustimmung des Ministers. Da inzwischen beschlossen worden war, die Strecke nach Wemmetsweiler über Nonnweiler zu führen, brauchte die Strecke nach Türkismühle erst in Nonnweiler abgezweigt zu werden. So wurden die Linien Hermeskeil — Wadern — Wemmetsweiler und Nonnweiler — Türkismühle zur gleichen Zeit gebaut. Die dadurch eingetretene Belastung des Arbeitsmarktes und die starke Inanspruchnahme der bauausführenden ED Köln wirkten sich sehr hemmend auf den Fortgang der Arbeiten aus. So kam es, daß fünf bzw. sieben Jahre vergingen, bis beide Strecken fertiggestellt waren. Am 15. Mai 1897 konnte Hermeskeil — Türkismühle eröffnet werden, ebenso die Teilstrecke Lebach — Wemmetsweiler. Die Reststrecke Lebach — Nonnweiler folgte bis 10. Dezember des gleichen Jahres. Die Hauptfeierlichkeiten fanden in Wadern statt. Dort ist um den Bahnhof, der eine halbe Stunde vom Ort entfernt liegt, eine eigene Gemeinde entstanden. Die Hof-siedlung Butt-nich und das Rittergut Dagstuhl bildeten die Gemeinde Dagstuhl, die heute der Stadt Wadern einverleibt ist.

Gerhard Tröster/St. Wendel



*Wadern ist heute nur noch von Lebach im Güterverkehr zu erreichen.*

Quelle: Kurt Hoppstädter: „Die Entstehung der saarländischen Eisenbahnen“

Archiv [www.Saarlandbahnen.de.vu](http://www.Saarlandbahnen.de.vu) / Herkunft unbekannt