Werner Arend

Die Saarbrücker Eisenbahn - und ihre Vorgeschichte

"...mir ist nicht bange, daß Deutschland nicht eins werde; unsere guten Chausseen und künftigen Eisenbahnen werden schon das Ihrige tun!"

Goethe zu Eckermann am 23. Oktober 1828.

Als am 7. Dezember 1835 die erste deutsche Eisenbahn in Nürnberg eröffnet wurde, feierte man in England schon das 10jährige Jubiläum mit einigen hundert Kilometern Eisenbahnstrecken. Während viele Menschen diesem "Eisenbahn-Rummel" kritisch gegenüberstanden, zum Teil sogar eine Gefahr für die Gesundheit darin sahen, erkannten andere, z.B. Friedrich List mit großem Weitblick die Bedeutung der Dampflokomotive. Und Johannes Scharrer, der gegen alle Widerstände und persönliche Anfeindungen den Bau der Ludwigsbahn erkämpft hatte, schreibt damals in seiner Einladung zur Gründung der

Ludwigsbahn-Gesellschaft diese prophetischen Worte: "Die Erfindung der Eisenbahn mit Dampfkraft ist für den materiellen Verkehr der Staaten und für die Verbindung der Völker von einer ebenso unberechenbaren Wichtigkeit wie die Erfindung der Buchdruckerkunst für ihren geistigen Verkehr. Wie durch die Buchdruckerpresse die Produktionen des menschlichen Geistes in Tausenden von Exemplaren für die ganze zivilisierte Welt geliefert werden, wie sie als Hebel von unermeßlicher Kraft zur Beförderung des geistigen Verkehrs, zur Verbreitung der Kenntnisse und zur Emporhebung der Wissenschaften und Künste wirkt, ebenso wird durch die Eisenbahnen mit Dampffahrt der persönliche und materielle Verkehr der Menschen und der Austausch der Produkte der Natur und des Gewerbefleißes erleichtert und beflügelt...."

Es ist gewiß kein Zufall, daß gerade Bergbauingenieure zu den ersten Männern gehören, die die Bedeutung der Eisenbahnen erkennen und für sie eintreten, Es waren weitgereiste Leute wie Johannes Scharrer, der Schöpfer der Ludwigsbahn, oder Ritter Josef von Baader, der "Veteran des Bahnbaus", beide hatten jahrelang in England geweilt. Oder nehmen wir Friedrich List,

dessen Plan eines deutschen Eisenbahnnetzes später verwirklicht wird. Er hatte seine stärkste Anregung in Amerika erhalten, wo es darum ging, die in seinen Gruben geförderten Kohlen an einen Verkehrsweg heranzubringen. Leopold Sello war zuerst im oberschlesischen Grubengebiet tätig, dann seit 1816 Direktor der Saarbrücker Bergamts-Kommission, des späteren Bergamts; und in Saarbrücken war er von Anfang an bestrebt, die Kohlenabfuhr zu verbessern.

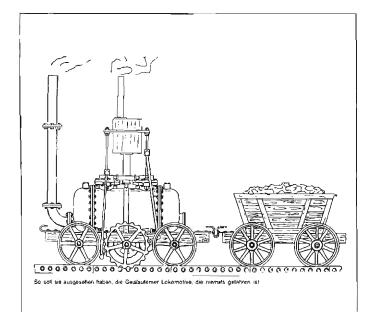
Sie hatten es nicht leicht, sich mit ihren Ideen gegen die Kurzsichtigkeit und Engherzigkeit kleinstaatlicher Kirchturmpolitik durchzusetzen, und es ist bewunderswert, wie es trotz dieser politischen Schwierigkeiten ihrem Pioniergeist gelang, dem Eisenbahngedanken zum Durchbruch zu verhelfen und den Bau von Eisenbahnen verhältnismäßig früh auch in Deutschland zu verwirklichen. Nur Friedrich List konnte es nicht mehr miterleben, wie seine Pläne Wirklichkeit wurden. Als "Phantast" und "Räsoneur" verschrieen, beging er in Kufstein Selbstmord.

Das älteste Projekt einer Eisenbahn mit Lokomotivbetrieb in Deutschland stammt aus dem Jahre 1816 und sollte in unserer Saar-Region verwirklicht werden. Bei der Bestandsaufnahme des Kohlereviers in unserer nunmehr preußisch gewordenen Heimat im gleichen Jahr suchten bei der ersten Generalbefahrung Oberberghauptmann Gerhard, Berghauptmann Graf Beust und Bergamtsdirektor Sello nach einem geeigneten Verbindungsweg von der Grube Bauernwald zur Saar. Es wurde angeordnet, für diese 8000 Fuß (2,5 km) lange Strecke einen gußeisernen Schienenweg herzustellen, auf dem der Kohletransport mit Hilfe eines "Dampfwagens" bewerkstelligt werden konnte. Der Gleisstrang erhielt den Namen "Friederiken-Schienenweg".

Der für den "Friederiken-Schienenweg" benötigte Dampfwagen, von dem bereits ein Modell der Königsgrube in Oberschlesien zur Erprobung zugeteilt worden war, sollte in der königlichen Gießerei in Berlin konstruiert werden. Als am 22. September 1818 der in acht Kisten mit 174 Einzelteilen verpackte Dampfwagen nach einem langen Weg von Berlin über Hamburg, Amsterdam, Köln, Koblenz, Trier in Geislautern ankam, fehlten leider die

Montagezeichnungen. Man machte sich an die komplizierte Aufgabe des Zusammenfügens.

Am 28. Juni 1819 sollte endlich die erste Fahrt erfolgen. Doch das Ding rührte sich leider nicht von der Stelle, dafür flogen den Beteiligten die Dichtungsmittel und große Wassermengen um die Ohren. Dabei sollte es auf einer Probestrecke in Berlin gelaufen sein und sogar 8000 Pfund gezogen haben. Mit der Lokomotivbeförderung auf dem Friederikenschienenweg wurde es also nichts. 1835 verkaufte man das 3116 Taler teure Stück für 334 Taler, 6 Silbergroschen und 7 Pfennige als Alteisen. Die Saargegend kam um den Ruhm, die erste Lokomotive des Kontinents zu besitzen.



Der Geislauterner Dampfwagen von 1819, der nie zum Ein-

Die Kraft des Dampfwagens bedarf der Kohle, und alle Kohlen für die Eisenbahnen kamen anfangs aus England, den Rhein herauf über Rotterdam nach dem Westen und Südwesten Deutschlands. Der zweite Weg führte über Stettin oderaufwärts über die märkischen Wasserstraßen bis nach Berlin. Hier wie dort erhöhten die Durchgangszölle die Kosten. Im Ruhrgebiet gab es um 1800 bereits 150 Kohlegruben, und hier an der Saar wurde ebenfalls Kohle gefördert. Aber der Abtransport der geförderten Kohlen mit Pferdefuhrwerken war zu umständlich, langsam und zu teuer.

Da kommt plötzlich die Eisenbahn mit ihrer Möglichkeit. Massengüter rasch und billig auf große Entfernungen zu befördern. Die Anregungen, die geförderte Kohle unsere Region mit einer Eisenbahn zum Rhein zu bringen, kam aus dem Land selbst. Auch das königl. Oberbergamt in Bonn forderte in einem Bericht vom 1. März 1823 zur Hebung des Kohleabsatzes die Einrichtung von Bahnen. Daraufhin wurde zunächst geplant, eine Bahn von Sulzbach über Dudweiler zur Saar zu bauen. Man dachte anfangs noch an eine Bahn mit Pferdebetrieb, evtl. mit öffentlichem Verkehr. Die Bergbehörde war sehr bemüht, alle Fortschritte der Zeit auszunützen, insbesondere aufgrund der Berichte des Oberberghauptmanns Graf Beust über seine Besichtigung der Bahn von St. Etienne nach Lyon. Aus dem Schienenweg für Dampfwagen Sulzbach - Dudweiler - St. Johann wurde allerdings nichts, nachdem man plötzlich glaubte, daß die Beförderung der Kohlen bis zur Saar unter Tage erfolgen könnte. Jedoch auch dieses Vorhaben kam nicht zur Ausführung.

Die Generalbefahrung von 1828 brachte einen viel weitergehenden Plan zur Erörterung. Man stellte fest, daß der Wasserstand der Saar häufig wechselte und oft so niedrig war, daß die Schiffahrt ruhen mußte, während die Mosel bereits eine brauchbare Wasserstraße bildete. So kam das Projekt auf den Tisch, von Saarbrücken bis nach Conz eine Eisenbahn (zunächst mit Pferdebetrieb) zu erbauen. Schwierigkeiten bei der Streckenführung wie auch die Erkenntnis, daß die Kosten dieser Anlage die Kräfte des Fiskus übersteigen würden, führten zur Aufgabe des Vorhabens.

Noch weittragender war das bereits 1825 aufgetauchte Projekt einer Eisenbahn mit Lokomotivbetrieb von Paris über Metz nach den Saargruben und von Saarbrücken nach Straßburg. Die Bergbehörde konnte ihrerseits nur wenig zur Förderung des Vorha-

satz kam

bens beisteuern, verfolgte das Ganze jedoch mit großem Interesse. Allerdings kam das Vorhaben aus seinem Anfangsstadium nicht heraus und verschwand über ein Jahrzehnt in der Versenkung. Alle diese genannten Pläne gehören zu den ältesten Eisenbahnprojekten, die in Deutschland Beachtung gefunden hatten. Doch erst das Jahr 1835 regte mit einem Schlag die Diskussion über das Eisenbahnwesen an.

Bei der grundsätzlichen Entscheidung für das Staats- oder Privatbahnsystem haben gerade in den ersten Jahren der Eisenbahngeschichte finanzwirtschaftliche Erwägungen vielfach den Ausschlag gegeben. Man war sich klar darüber, daß in jedes dieser neuen Verkehrsunternehmen sehr bedeutende Geldmittel hineingesteckt werden mußten. Aber mangels jeglicher praktischen Erfahrungen lagen keine Anhaltspunkte vor, ob und wie sich die großen Aufwendungen aus dem Staats- oder Volksvermögen künftig lohnen würden. Die Gründung eines Eisenbahnunternehmens bedeutete daher mindestens für die erste Zeit ein außerordentliches Wagnis, dessen möglicherweise weittragenden finanziellen Auswirkungen sich die vorsichtige Staatsführung nicht überall aussetzen zu können glaubte. Besonders zurückhaltend zeigte sich der größte und mächtigste der deutschen Einzelstaaten, das Land Preußen. Zwar war auch hier die überragende volkswirtschaftliche, verkehrspolitische und strategische Bedeutung der Eisenbahnlinien schon frühzeitig erkannt worden, doch sah die Regierung zunächst bei der angespannten Finanzlage keine gangbaren Wege, wie man die beträchtlichen Mittel für den Bahnbau aufbringen sollte. So sind denn die ersten Bahnunternehmungen im preußischen Staatsgebiet reine Privatunternehmungen gewesen. Der Staat beschränkte sich auf eine obrigkeitliche Aufsicht, deren Grundlagen in dem Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 und in den besonderen staatlichen Konzessionsurkunden für jedes neu geschaffene Unternehmen festgelegt wurde.

Unter dem Vorsitz des bereits erwähnten Bergrats Sello kamen am 26. Januar 1836 im Saarbrücker Kasinosaal die angesehensten Industriellen von Saar und Pfalz zusammmen und gründeten ein Komitee, das sich den Bau einer Eisenbahn von Saarbrücken bis zur Rheinschanze bei Mannheim (dem späteren Ludwigshafen) zur Aufgabe stellte. Neben Bergrat Sello gehörten bekannte Industrielle und Kaufleute, wie Ferdinand Stumm, Ph.H. Krämer, Heinrich Böcking, G. Schmidtborn, G. Ph. Korn jun. und Heinrich Karcher, dem Komitee als Mitglieder an. Wie

sich schon bald herausstellte, hatte die Versammlung keine Vorstellung, welche Schwierigkeiten sich ihrem Vorhaben noch in den Weg stellen sollten. Die treibende Kraft in dem Eisenbahnkomitee blieb Sello, denn die Absatzfrage war damals das Zentralproblem des Saarbergbaues.

Er hatte schon viel früher erkannt, daß das Kohlebecken der Saar eine brauchbare Anbindung zur Verkehrsstraße Rhein benötigte, wenn die wertvolle Kohle für einen größeren Verbraucherkreis gefördert werden sollte. Es boten sich dafür zwei Streckenführungen an, entweder durch das Nahetal oder durch die Pfalz nach Mannheim, der damals einzigen größeren Stadt am Oberrhein. Die erste Strecke hatte den Vorzug, eine Verbindung mit Mainz und Frankfurt herzustellen, führte allerdings durch dünnbesiedelte, industrielose Gebiete ohne ausgebautes Wegenetz. Die zweite führte durch die gewerbstätige Pfalz mit einem guten Wegenetz. Hinzu kam noch, daß seit dem Jahre 1827 auf dem Rhein ein regelmäßiger Dampfschiffsverkehr bis Mannheim aufgenommen worden war, der einen guten Absatz an Kohle erhoffen ließ. Bei dieser Sachlage fiel die Wahl nicht schwer: Die Pfalzstrecke war die geeigneteste Verbindung von der Saar zum Rhein.



Bergrat Leopold Sello

Bereits am 30. Januar 1836 waren vom Saarbrücker Komitee Konzessionsgesuche an die preußische und an die bayerische Regierung abgesandt worden. "In einer am 26. d. M. zusammengetretenen größeren Versammlung wohlhabender Einwohner hierselbst ist die Anlegung einer Eisenbahn von Saarbrücken. nach Mannheim beschlossen worden, in der Voraussetzung, daß die hohen Regierungen von Preußen und Bayern diesem großartigen Werke ihren Schutz angedeihen lassen werden. Die Aus-

Prospectus

über bie Erbauung einer Gifenbahn von Saarbruden bis jur Rheinschange bei Manheim.

nn irgend eine Gienbahn auf einen vollommen fichern Beriche rechaen tann, so ift es eine Bahn, welcht, von ber Sladt Saarbruden abgebend, bas dieige reiche Steinfohlengebiet durchschneidet, und quer burch bei reich Pfalg führend, Mandeim gegenüber, am Mein endet.

Durch eine solche Bahn werben alle Dire, in deren Aabe sie vorüber zieht, den unerschöpsflichen Serinfohlengeben de Barten and die der gestellt bei der bei in verfaussien, den notwerabigken Bedurstusse, das Bennumaterial, um so gernen Preies, auch in solchen Gegenden zu verschaffen, die, wegen zu geober Anternung won der Grubend, zu uberauf doben Preisen zieh 1904; anfauseu mussen.

Der Arandport der Steinfohlen allein vorib taber, wie dies weiter unten nichgewiesen werden soll, sich wieden, die Bezinkopaur, der Berindung mit 3%, in dutern, ohne day es nichtig ware, den über der indig ware, den über der steinfohlen allein vorib daber, welcher letzter kefonders dem Gerschaften unter in Rechause zu daten den gegen der Berindung un ist 3%, in dutern, ohne day es nichtig ware, den über seinfallissten ken Vandet, noch ben Personentenassport mit in Rechausg zu sieden, welcher letzter kefonders den wechtelissten. Auch der antsgemacht hat

Acen or Erniague just ver neutzugen Eigencagnen auf eem Cantiente, und fiele just et Boon von Liberpool und Roder und geschen bei Bellen bei Bellen in fingen der Bellen bei Bellen in fingen der Bellen bei Bell

obben werte, und wenn bie Gifenbahr von Mandreim nach Bafel jur Aussphreig fannte, dann wiede of febr leicht ein, die Sowies imt umterme Veraumaterial zu werforgen, bas bente feine won ihr, uber Straßburg und Maththaufen, von bier jum Theil bezogen werd.

Ten Reckar aufwarts fönnen tie Steinteblen bis Helbronn werthifff werden, undes ist kaun zu bezweizien, bas ihhen tie nächtle Aufunft beite Tader mir Erutgard vereinben werte.

Bie sonnen die Bartunft viele Tader mir Erutgard verbinden werte, werden den Krionarie zu gewährten versprückt, durch himmeftung am leizenigen Kander beraus heben, weiche im Erige von Krientoblengruben führ, denn die gange Pfalg wied lunktig ein solches kand werten. Mir fannten vernigkten mir vollem Recht den Genoin nu Rechnung gene, melden der Janokeborriedt auf der gangen Abatülinte für den Maarten und Wenscherzungsbereit aufwereit verfreiche; wie bezaugen ab darug fingelweiten, und der Erchfendere an ankeren Unternibunger erdören werde, wenn wir im Stande sind, jetht ober diese, wahrscheinlich sehr gesse Einnabure, dassellt ein vortweit aktes erkörten zu fassen.

werde, wenn wir im Stande sind, selbst obne biese, wahrscheinlich sebr große Einnahme, dieselle als ein vortreitsbafte erfahreinen zu lassen.

Da noch feine sprzielle Arrainaufnahme, und auch fein Nivelloment Statt gesunden bar; fo ift es eben so weinig and in feine forzielle Arainalige über ir Kesten der Bahr vorzusegen, als dier Richtung im Engelten genan zu bestämmen. Inspissionen geben die Erfahrungen, vorlich in Engelnab, frankricht und Betzen, so weie in tenneim Zeit in Ceutschand bei den großen Eisebahrungen norden find, ein dienrichtende Aufahrten, um mit Jief der Annatung bei Errainal, in wei mit Jief der Kenntnig bei der Freche in der ist bei koften, wenn auch nur nach allge meinen Gegen, der bei der großen, der in der eine großen gegen find, die Angelen fein der gegen find, die Angelen lieber zu hoch als zu niederig zu veranschlagen, währerd wir der den Genandbeite, der niederigken Saber, dech mit die der Genandbeiten der niederigken Saber der in Verchnung deringen; so werden die gegenen Rechisten un jo geobered Bereraum verdeinen.

trauer verdienen. Der Bohn sell von St. Johanns Caarbruden über Sulpbach, Welledweiler, Verbad, nach Auferdautern geden, bei Hochspeier bei Massendener ihre Korchen in welcher ihre Fortschung nach der Reinerbate erreichen, in welcher ihre Fortschung nach der Reinerbache schachen, in welcher ihre Fortschung nach der Reinerbachen und Korchen ihre Geliebung nach der Reinerbachen, Mandelm gegendber, ih met der Anfagung von Ivesschung in der Borier. Monne ich, feine Schweitzigfeit wehr finder. In wei Anfagung von Ivesschung fellen eine Borier Genderen fie lauft is berseibes auch, wos für sie von der größen Michaigseit in, durch der Michaigseit in der Reinerbachen gestellt bei berseibes auch, wos für sie von der größen Michaigseit in, durch der Michaigseit der Anfagung fellen fellen der Reiniglich Baierschuten und Dreifer.

Preig. Reite Quiervatern und Limpfier. In biefer Linie erbalt bie Bahn bis Kaiferstautern nur an wenigen Stellen ein Anfleigen von aber 1/200.
gent von Bellesweiler bis jur Lauter fait ebent, und durchzielt gröffentbeils Land von geringem Werthe. Ben ber Lanter bis unterhald Reufladt finden fich der Terrainschweierigkeiten alleidings mehrere; inzwischen burften biefen

Titelblatt des vom Saarbrücker Komitee verfaßten "Prospectus" vom 26. Januar 1836

führung dieses Unternehmens bietet der hiesigen Gegend unberechenbare Vorteile dar. Indem nämlich die Verbindung des Oberrheins mit Saarbrücken auf dem kürzesten Wege hergestellt wird, können die bedeutenden Fabriken und Manufakturen der Kreise Merzig, Saarlouis, Saarbrücken, Ottweiler und St. Wendel ihre Erzeugnisse zu geringen Frachtpreisen in die Zollvereinsstaaten versenden und die benötigten Materialien, soweit sie von dorther bezogen werden müssen, wohlfeiler herbeischaffen. Die deutschen Waren, welche bisher durch Frankreich nach der Schweiz transitierten, werden alsdann bis zum Bestimmungsorte im Inlande transportiert, und es wird somit der hiesige Speditionshandel seine frühere Bedeutung wieder gewinnen.

Ganz besonders aber wird der Absatz und damit der Gewinn der königlichen Steinkohlengruben zunehmen, denn gerade auf dem Transport der Kohlen ist das ganze Unternehmen basiert worden, weshalb denn auch die Bahn von St.Johann aus über die Gruben Jägersfreude, Dudweiler, Sulzbach, Friedrichsthal, König und Wellesweiler geführt werden soll, sofern hier das Terrain nicht zu große Schwierigkeiten entgegenstellt. Von dort ab wird sie in der Richtung nach Bexbach, Homburg, Landstuhl, Kaiserslautern und Neustadt gehen und bei der Rheinschanze, Mannheim gegenüber, endigen. Da noch kein vollständiges Nivellement vorliegt, so kann auch die Richtung der Bahn jetzt noch nicht genau bestimmt werden, ebenso haben die Kosten speziell veranschlagt werden können. Sie sind jedoch beiläufig auf 2 Millionen Taler angenommen worden.

Wir sind nun so frei, die Königliche Hochlöbliche Regierung hierdurch gehorsamst zu bitten, die Erlaubnis zur Anlegung der Bahn, sowie die unumgänglich nötige Allerhöchste Deklaration, daß die bestehenden Gesetze im Betreff des Grunderwerbs zu öffentlichen Zwecken, namentlich zu Chausseen auf die Saarbrück - Mannheimer Eisenbahn Anwendung finden sollen, hochgeneigtest zu erwirken, damit der Ankauf des nötigen Landes, eventualiter der etwa erforderlichen Gebäude zu einem angemessenen Wert möglich wird.

Da zu dem Baukapital bereits 200 000 Taler unterzeichnet sind und die Bahn von hier bis Sulzbach, für welche Strecke das Nivellement vorliegt, sofort nach Eingang der Genehmigung der Staatsbehörde angefangen werden soll, so können wir nur wünschen, daß dieselbe recht bald erteilt werden möge."

Außerdem legte man einen Entwurf der Statuten vor.

Da man in Saarbrücken über keinerlei Erfahrung mit einem derartigen Vorhaben verfügte, konnte man auch nicht erkennen, daß die Voraussetzungen für eine Konzessionserteilung überhaupt nicht erfüllt waren. Man wußte in Wirklichkeit nicht, wie man die Trasse legen sollte und ob ausreichende Geldmittel aufgebracht werden konnten. Was die Finanzierung betraf, so wurden die Erwartungen des Komitees jedoch übertroffen, da bereits bis zum 13. März 1836 die veranschlagten 2 Millionen gezeichnet waren. Hätte man aber die noch auftretenden Schwierigkeiten vorausgesehen, wäre das Ganze sicher vorzeitig wieder aufgegeben worden.

Der Vorsitzende des Komitees, Bergrat Sello, bereiste mit dem Komiteemitglied Krämer, Besitzer des Eisenwerks in St.Ingbert, die gesamte Strecke, um sich die notwendigen Ortskenntnisse zu verschaffen. Als Ergebnis brachten sie mit, daß es lediglich bei Neustadt zu Schwierigkeiten bei der Streckenführung kommen könnte. Für die Finanzierung des Vorhabens sollten Aktien herausgegeben werden. Dabei war Bayern ängstlich darum bemüht, daß nicht zuviele Nichtbayern Aktien zeichnen sollten. Es wurde beschlossen, von den 10 000 Aktien 3000 für Einwohner der Pfalz, 3000 für Einwohner der Rheinprovinz und 2000 für sonstige Zeichner bereitzustellen. Die restlichen 2000 sollten zurückgehalten werden, um weitere Ansprüche Bayerns befriedigen zu können. Die Aktienzeichner mußten sich verpflichten, die Subskriptionsgelder jederzeit verfügbar zu halten.

Das Komitee hatte sich bereits im Frühjahr 1836 darum bemüht, einen geeigneten Fachmann zu finden, der die erforderlichen Vorarbeiten leisten konnte. Man fand ihn in dem Bahnkondukteur Pickel, der seine Erfahrungen im Bahnbau in England gesammelt hatte. Nach entsprechenden Vermessungen erarbeitete er ein ausführliches Gutachten. Die ursprünglich vom Komitee veranschlagten Kosten hielt er jedoch nicht für ausreichend. Im Gutachten waren sie mit 2 700 000 Thlr. ausgewiesen.

Umso enttäuschender war dann das Ergebnis der Überprüfung der Unterlagen in Berlin. Man hielt dort die vorgelegten Angaben über Streckenverlauf, Finanzierung und Rentabliltät für unzureichend und teilte mit Schreiben vom 12. Juli 1836 mit: "... daß nach dem Inhalt die Sache noch nicht so weit vorbereitet erscheine, daß bei des Königs Majestät Anträge auf Erteilung der vorläufigen Genehmigung des Unternehmens gemacht werden könnten". Gleichzeitig stellte man fest, daß eine Konzession doch nur bis zur bayerischen Grenze erteilt werden könnte.

Man glaubte im Ministerium, die Sache nicht übereilt behandeln zu müssen, zumal in ganz Deutschland plötzlich überall der Wunsch nach Eisenbahnverbindungen große Mode geworden war. Doch eine Kabinettsorder vom 29. November 1836 brachte wieder Bewegung in die Angelegenheit. "Aus einem Berichte meines Sohnes, des Kronprinzen, habe Ich ersehen, daß in der Rheinprovinz von einer projektierten Eisenbahn von Saarbrücken nach Mannheim die Rede ist und, daß diese Unternehmung für das Interesse der Provinz von größter Wichtigkeit gehalten wird. Ich will, da Mir hiervon nichts bekannt geworden ist, Ihre Auskunft hierüber erwarten...

gez. Friedrich Wilhelm"

Schon am 3. Dezember 1836 wurden in einer Sitzung des Staatsministeriums unter dem Vorsitz des Kronprinzen und im Beisein des militärischen Beraters des Königs, des Herzogs Carl zu Mecklenburg, das Projekt der Bahn Saarbrücken - Mannheim wie auch die bekanntgewordenen Projekte Saarbrücken - Metz und Saarbrücken Straßburg erörtert. Herzog Carl meldete aus militärischer Sicht Bedenken gegen die Projekte an. Doch wurde beschlossen, lediglich der Bahnverbindung nach Metz die Erlaubnis zu verweigern, die beiden anderen Strecken sollten eine Konzession erhalten. Die Saarbrücker wurden darüber jedoch nicht unterrichtet.

Was den Konzessionsantrag an die bayerische Regierung betrifft, so vermied man in Speyer peinlichst, eine offizielle Verbindung mit Saarbrücken aufzunehmen, wo man vergeblich auf eine Antwort auf die eingereichten Konzessionsanträge wartete. Die bayerische Regierung hielt die Saarbrücker Pläne wohl für gut, man wollte jedoch keine Ausländer an dem Eisenbahnprojekt beteiligt sehen.

Die Saarbrücker ließen trotz aller Enttäuschung nicht locker und reichten erneut Konzessionsgesuche an beide Regierungen ein. Als endlich die Projektangaben des Komitees den gestellten Anforderungen angepaßt waren, kam die große Politik ins Spiel. Auf keinen Fall sollte nach bayerischer Auffassung die Aktienmehrheit in preußischen Händen liegen. Die bayerische Regierung macht die Erteilung der Konzession davon abhängig, daß auch die preußische Regierung gleichzeitig die Konzession erteilen würde und umgekehrt. Und damit schien bei beiden Regierungen das Projekt Eisenbahnlinie Saarbrücken - Rheinschanze vorerst "ad acta" gelegt.



film fin wiefly anafled, when the Christope. Whate amfullingunder in the first in the forestand when the Phapletonift the first fraken of highly for the same from the tilder of the same the first of the same of the fact of the same of the fact of the same of the Christope of the part of the Christope of the fact of the same of the Christope of the fact of the Christope of the same of the Christope of the same of the Christope of the same of the s

Anfangsfrite der Originalhandschrift des preußischen Gesenze über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838

Titelseite des Preußischen Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 Unabhängig von den Plänen des Saarbrücker Komitees war 1837 in der Pfalz eine Gesellschaft von Kaufleuten zusammengetreten, die den Bau einer Eisenbahnlinie von der Rheinschanze nach Bexbach errichten und betreiben wollte, um die auf bayerischem Gebiet liegende Grube an die gewerbereiche Vorderpfalz anzubinden. Zu dieser Zeit wurden bei den recht ungünstigen Straßenverhältnissen jährlich fast eine Million Zentner Steinkohlen in Richhtung der geplanten Bahnstrecke tranportiert. Die Regierungsstellen in München standen diesem Verlangen recht kritisch gegenüber, da sie hinter den Pfälzer Plänen das Saarbrücker Komitee vermuteten, da sich beide Vorhaben so sehr ähnelten. Das ausländische Komitee in Saarbrücken wollte man unter keinen Umständen beteiligt sehen. Erst das Eingreifen des bayerischen Königs Ludwig I. verhalf den Pfälzer Plänen zum Durchbruch. In einem Erlaß vom 3. Dezember 1837 regte er die Gründung einer Akktiengesellschaft zum Bau der pfälzischen Eisenbahn an. Mit Datum vom 21. Dezember 1837 kam die entsprechende Weisung an die Kreisregierung der Pfalz, daß zwei Eisenbahnen genehmigt seien, eine von der Rheinschanze bis zur preußischen Grenze bei Bexbach und eine an die französische Grenze bei Lauterburg.

Für das Saarbrücker Komitee war die Konzessionserteilung der bayerischen Regierung vom 21. Dezember 1837 zum Bau einer Eisenbahn vom Grenzort Bexbach zur Rheinschanze eine böse Überraschung, die Enttäuschung war groß, Viele Aktienzeichner zogen ihre Zusagen zurück, da sie bei dieser Ungewißheit ihre Gelder nicht länger zur Verfügung halten wollten. Im Laufe des Jahres tauchte ein Plan der Gebrüder Vopelius aus Sulzbach auf, der eine Kohlebahn von Holz durch das Fischbachtal nach Straßburg vorsah, um mit dem Import saarländischer Kohle die hohen Heizkosten im Département Haut und Bas Rhin zu drücken. Bei den Auseinandersetzungen mit dem Saarbrücker Komitee.ging es recht ruppig zu, da die preußische Kabinettsorder vom 29. November 1836 sowohl für die geplante Pfalzstrecke des Komitees wie für die geplante Strecke der Gebrüder Vopelius nach Straßburg die Konzession erteilt hatte. Die daraus entstandenen Streitereien führten so weit, daß der Bergrat Leopold Sello, Schwager von Vopelius, von seinem Amt als Vorsitzender zurücktrat, um Interessenskonflikte zu vermeiden. Er engagierte sich allerdings weiterhin als Vorsitzender des Saarbrücker Bergamtes für eine Eisenbahnanbindung an die Pfalzbahn. Der Plan der Gebrüder Vopelius wurde dann doch nicht realisiert, da die Familie Vopelius die von der Regierung vorgeschriebene Gründung einer Aktiengesellschaft ablehnte.

Da das Saarbrücker Komitee durch die bayerischen Aktionen praktisch ausgeschaltet worden war, veröffentlichte es die bayerische Verordnung mit folgendem Zusatz: "Hiernach ist die Gesellschaft, welche sich zur Erbauung einer Eisenbahn von Saarbrücken nach Mannheim gebildet hatte, in der Tat aufgelöst worden, und es sind damit die Vollmachten des unterzeichneten Comités sowie die gegenseitigen Verbindlichkeiten erloschen. Unter Bezugnahme (hierauf) werden die Herren Subskribenten für die Saarbrück-Mannheimer Bahn, welche in Saarbrücken und der Umgebung wohnen, hiermit eingeladen, sich am Montag, den 8.d.Mts., mittags 2.00 Uhr im hiesigen Kasinogebäude einzufinden, um an den Beratungen wegen Erbauung der Eisenbahn von hier bis zur königlich-bayerischen Grenze teilzunehmen. Saarbrücken, den 4. Januar 1838".

Das neue Komitee kam tatsächlich zusammen. Für die geschätzten Baukosten in Höhe von 600 000 Talern wurden sofort 248 000 gezeichnet. Schon am 14. Januar 1838 richtete man mit großen Hoffnungen ein neues Konzessionsgesuch an die preußische Regierung.

Ein neues Vorhaben bedrohte plötzlich das Ganze. Es waren Pläne der französischen Regierung bekannt geworden, eine Eisenbahn von Metz über Saargemünd und Homburg an den Rhein zu bauen, um damit das eigentliche (preußische) Industriegebiet an der Saar zu umfahren. Rückfragen in Metz ergaben jedoch, daß man dort keinesfalls mit den Plänen in Paris einverstanden war. Die Metzer ihrerseits hatten bereits einen Bevollmächtigten nach Berlin gesandt, um wegen einer Bahnverbindung Metz - Saarbrücken zu verhandeln. Leider konnte er wegen der in Berlin grassierenden Cholera die Verhandlungen nicht aufnehmen und mußte ohne Ergebnis zurückkehren. Das Saarbrücker Komitee war seinerseits ebenfalls an einer derartigen Verbindung interessiert und schlug einen Zusammenschluß der beiden Gesellschaften vor. Allerdings war das Metzer Komitee vorrangig daran interessiert, eine Verbindung Metz - Saarbrücken herzustellen. Die beiden französischen Ingenieure Flachat und Petiet wurden von dem provisorischen Komitee mit der Ausarbeitung der Pläne beauftragt. Notwendige Messungen auf preußischem Gebiet wurden ihnen allerdings von der preußische Regierung nicht genehmigt. Das Metzer Komitee hatte letztendlich mit Paris die gleichen Schwierigkeiten wie Saarbrücken mit Berlin und München.

Da die vielen neu auftauchenden Eisenbahnprojekte die preußische Regierung dazu veranlaßten, am 11. Juni 1836 allgemeine Bedingungen für die Genehmigung von Eisenbahnen herauszugeben, erhielt die Regierung in Trier von Berlin den Antrag mit allen Vorgängen zurück mit der Maßgabe, das Komitee in Saarbrücken entsprechend zu unterrichten. Das Ganze versehen mit dem Zusatz: ...daß nach dem Inhalte derselben die Sache soweit vorbereitet erscheine, daß bei des Königs Majestät Anträge auf Erteilung der vorläufigen Genehmigung des Unternehmens gemacht werden könnten. Da nur der bei weitem kleinste Teil der Bahn in preußischem Gebiete, der größere aber in dem bayerischen Rheinkreise gelegen sei, so müsse das Komitee darauf aufmerksam gemacht werden, daß eventuell nur von einer Konzession von Saarbrücken bis zur Grenze die Rede sein könnte. und daß es der Gesellschaft überlassen bleiben müsse, sich mit einer anderen, welche den Bau auf bayerischem Gebiete unternehme, in Verbindung setzen oder sich rücksichtlich dieses Teils des Unternehmens bei der königl, bayerischen Regierung um die Konzession zu bewerben." Gleichzeitig war angefügt, daß nur noch die neuen Bedingungen maßgebend waren und deshalb unbedingt zu prüfen sei, ob unter diesen Bedingungen das Unternehmen noch durchgeführt werden konnte. Den weiteren Anträgen des Komitees würde man entgegensehen.

Der zu diesem Beschluß abgefaßte Bericht vom 28. Dezember 1836 veranlaßte dann die folgende Kabinettsordre: "Auf Ihren Bericht vom 28. v. M. die Projekte der Eisenbahnanlagen von Saarbrücken nach Mannheim, zwischen Saarbrücken und Straßburg und zwischen Saarbrücken und Metz betreffend, eröffne ich Ihnen, daß Ich aus den angeführten Gründen den ersten genehmige, und Ihnen überlasse, auf die weiteren zu erwartenden Anträge des für diese Anlage gebildeten Komitee zu verfügen, wobei sich von selbst versteht, daß über den durch Rheinbayern zu führenden Teil der Bahn eine Übereinkunft mit der bayerischen Regierung zuvor gesichert sein müsse. Auch gegen die zweite Anlage, von Saarbrücken nach Straßburg finde ich nichts zu erinnern, wogegen von der Anlage zwischen Saarbrücken und Metz abzusehen, und das Gesuch des Pariser Handlungshauses ablehnend von Ihnen zu beantworten ist.

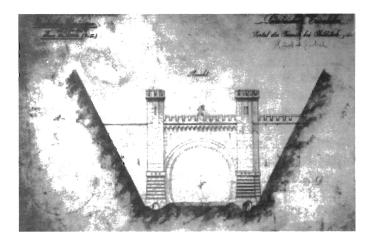
Berlin, den 29. Januar 1837, gez. Friedrich Wilhelm"

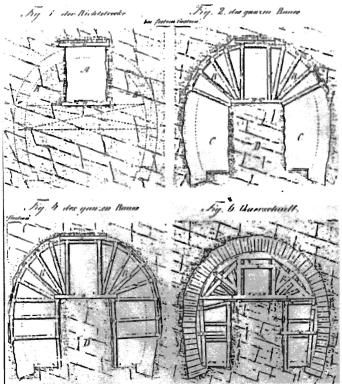
Leider ist diese Kabinettsordre in Erwartung weiterer Anträge des Komitees bei der Regierung einfach zu den Akten gelegt worden, anstatt sie dem Saarbrücker Komitee zur Kenntnis zu geben. Für das Saarbrücker Komitee hätte die Kabinettsordre wiederum eine wertvolle Unterstützung bei den Anträgen an die bayerische Regierung bedeutet, die sich vermutlich dann nicht so reserviert verhalten hätte.

Das neue Saarbrücker Komitee hatte anfangs mit seinen Konzessionsgesuchen Probleme, da sie verschiedene Bedingungen enthielten, die von der Regierung in Trier nicht akzeptiert wurden. Obwohl das Komitee in einigen Punkten nachgab, weigerte man sich in Trier, die Unterlagen ans Ministerium weiterzuleiten. Erst auf eine Beschwerde hin gingen die Unterlagen nach Berlin mit der Empfehlung, das Vorhaben auszuführen, jedoch auf Staatskosten. Das Ministerium seinerseits wollte jedoch erst die Ergebnisse in Bayern abwarten, wo es auch nicht so recht voranging. So wurde der ganze Vorgang vorerst "ad acta" gelegt, ohne das Saarbrücker Komitee zu informieren.

Der Vorgang kam erst im Juni 1839 wieder auf den Tisch, nachdem die bayerische Regierung den preußischen Oberpräsidenten in Koblenz darüber informierte, daß man in Bayern mit den Vorarbeiten für die Pfalzbahn so weit sei und man jetzt darauf warte, daß die preußische Staatsregierung ihrerseits die Konzession für den preußischen Teil der Bahnverbindung erteile. Leider kam es dazu noch nicht, da man sich im Ministerium entgegen der ursprünglichen Auffassung mit dem Gedanken befaßte, die Bahn auf Staatskosten zu errichten. Nachdem die preußische Staatsregierung sich von Anfang gegen einen Staatsbahnbau sträubte, da Neuverschuldungen gemäß der Verordnung vom 17. Januar 1820 nur mit Zustimmung der Landstände möglich war, ging man überraschenderweise plötzlich von dem Grundsatz ab. Dies war deshalb möglich, weil man die Saarbrücker Bahn auf Kosten der Bergverwaltung errichten wollte. Die damit entstehenden Verwaltungsschulden benötigten nicht die Zustimmung der Landstände.

Fünf Jahre nach dem denkwürdigen Tag von Nürnberg sind in Deutschland nahezu 500 km Eisenbahnstrecken in Betrieb. König Friedrich Wilhelm IV. hat die Eisenbahnen ganz richtig eingeschätzt, als er, noch Kronprinz, bei der Eröffnung der Berlin-Potzdam-Bahn ausruft: "Diesen Karren, der durch die Welt rollt, hält kein Menschenarm mehr auf!"





Bauskizzen vom Bildstocker Tunnel

Schon kurze Zeit, nachdem der Bahnbau in Preußen begonnen hatte, erkannte man die Bedeutung dieser Neuerung für die Allgemeinheit. Nachdem 1838 die Strecke Berlin - Potsdam fertiggestellt war, war das Erstaunen sehr groß, daß dort täglich 2000, an Festtagen sogar 4000 Menschen verkehrten. Und schon nach Jahresfrist mußte der Gesellschaft gestattet werden, daß ihre Züge auch in der Dunkelheit fahren durften. Der Umschwung war ungeheuer. So stieg z.B. der Bedarf an Eisen im Zollverein, die Einfuhr von Schienen, Roh-, Stab- und Schmiedeeisen zwischen 1834 und 1840 um das Vierfache. Die Post wurde bei vorhandenen Verbindungen mit der Bahn befördert. Berufstätige benutzten immer häufiger die Bahnfahrt, um zum Arbeitsplatz zu kommen.

Wieder wurde die schwerfällige Bürokratie in Bewegung gesetzt. Erst sollten die Kosten neu ermittelt werden, die dann allerdings den Berechnungen Pickels entsprachen. Der preußische Gesandte in München sollte hinterfragen, ob man bayerischerseits Anträge stellen wollte, was verneint wurde. Was bei dem Ganzen herauskam, wurde mit Datum vom 9. Juni 1840 dem Oberpräsidenten in Koblenz mitgeteilt: "...es erscheine nicht angezeigt, in dieser Angelegenheit preußischerseits die Initiative zu ergreifen". Der ganze Vorgang landete wieder in der Ablage. In Saarbrücken wartete man vergeblich auf eine Entscheidung. Das Komitee verfaßte eine letzte Eingabe, ehe es vorerst seine Tätigkeit einstellte. Die Enttäuschung ist aus den Schlußworten des Schreibens herauszulesen: "Ob diese Strecken durch Privatgesellschaften oder auf Staatsrechnung aufgeführt werden, ist in der Sache gleichgültig, das Komitee würde aber den Bau gern übernehmen. Da das Komitee alles erschöpft zu haben glaubt, was für die Sache spricht, so dürften weitere Vorschriften darin von Seiten der Gesellschaft kaum zu erwarten sein, sie glaubt vielmehr, daß die königl. Regierung als am stärksten dabei beteiligt früher oder später selbst die Initiative ergreifen, und statt Schwierigkeiten zu erheben, alle Hindernisse aus dem Wege zu räumen bemüht sein werde."

Wie schnell sich die Dinge ändern können, sieht man daran, daß nach dem Bericht des preußischen Gesandten vom 6. Mai 1840, die bayerische Regierung habe kein Interesse an dem Projekt, bereits am 30. Juli 1840 beim Außenministerium in Berlin ein Schreiben des bayerischen Gesandten einging, worin dieser namens seiner Regierung

- um die Zusicherung des Bahnbaus auf preußischem Gebiete und
- 2. um besondere Zugeständnisse inbezug auf die Kohlenpreise für die bayerische Gesellschaft ersuchte.

Die Antwort an die bayerische Regierung lautete, daß der Ausbau der Strecke keinem Zweifel unterliege, dagegen könne man Vergünstigungen hinsichtlich des Kohlepreises nicht gewähren. Da Bayern hierauf nicht antwortete, glaubte man in Berlin, die Sache sei bayersischerseits aufgegeben worden. Daher ruhte die ganze Angelegenheit auf preußischer Seite bis 1844.

In diesem Jahr kam dann die Sache endlich wieder auf den Tisch. In Bayern vertrat man inzwischen die Auffassung, daß die Pfalzstrecke auch ohne die gewünschte Ermäßigung der Kohlepreise rentabel sein würde, wenn nur die Fortsetzung der Strecke im preußischen Gebiet gesichert sei. Man hatte bereits die Trasse von Ludwigshafen (Rheinschanze) bis Homburg festgelegt. Außerdem zeigte die französische Regierung 1844 wieder Interesse für die von Preußen zuvor abgelehnte Verbindung Saarbrücken - Metz und weiter bis Paris. Dabei schien man in Paris noch mehr daran interessiert zu sein, eine Verbindung über das Kohlerevier der Saar hinaus zum Bhein zu erhalten.

Als das Saarbrücker Komitee von diesen Plänen Kenntnis erhielt, reichte es am 26. Mai 1844 ein Konzessionsgesuch für die Strecke von der französischen bis zur bayerischen Grenze ein. Die preußische Staatsregierung ließ sich jedoch Zeit bis zum 8. Dezember 1844, ehe sie dem Saarbrücker Komitee mitteilte, daß noch nicht feststehen würde, unter welchen Bedingungen die bayerische Regierung den Bahnanschluß genehmigen würde. Wenn also die Entscheidung vorerst noch zurückgestellt werden müsse, sähe man keine Bedenken, wenn das Saarbrücker Komitee mit dem bayerischen Komitee unverbindliche Verhandlungen aufnehmen würde. Bei dem Versuch, mit dem bayerischen Komitee Kontakte aufzunehmen, erhielten die Saarbrücker eine Absage mit der Begründung, sich erst einmal um die Konzession der preußischen Staatsregierung zu bemühen.

In Berlin war man indessen nicht untätig, und man war geneigt, den Bahnbau im preußischen Gebiet voranzutreiben, zumal das Kriegsministerium seine früheren Bedenken gegen den Anschluß nach Metz zurückgezogen hatte. Allerdings wollte man das Bauvorhaben nicht mehr dem Saarbrücker Komitee überlassen,

sondern auf Kosten der Bergverwaltung durchführen. Der Plan wurde in der Sitzung des Staatsministeriums vom 10, Juni 1845 beraten und mit Kabinettsordre vom 3. August 1845 genehmigt.

Nachdem die Bergverwaltung die Vorarbeiten beendet hatte, stellte sich heraus, daß die zu erwartenden Kosten mit rund 2 1/2 Millionen Taler erheblich höher ausfallen würden als ursprünglich veranschlagt. Diese Summe überstieg die Finanzierungsmöglichkeiten der Bergverwaltung. Die Pläne wurden geändert, die Regierung in Trier wurde beauftragt, mit dem Saarbrücker Komitee zu verhandeln, ob dieses bereit sei, den Bau der Bahn zu betreiben, unter welchen Bedingungen, insbesondere, ob man bereit sei, auf Zinsgarantien zu verzichten. Damit kam für das Komitee endlich die große Stunde. Es akzeptierte alle Bedingungen, verzichtete auf die Zinsgarantie und beanspruchte nur die den Unternehmen im Gesetz vom 3. November 1838 garantierten Rechte. Mehr konnte man im Ministerium kaum erwarten. Mit Erlaubnis Sr. Majestät wurde die frühere Entscheidung zurückgezogen, dem Saarbrücker Komitee mit Kabinettsordre vom 11. April 1846 die Konzession erteilt.

Befauntmachung.



Jum Bau des Bilds stockers Tunnels in der östlichen Abtheilung der Saarbruder s Eisenbahn ift die Ablieferung von:

ros. 12000 Aubitsus Quater und 1150 Schachtruthen 1 bis 2 Fuß lange, 1 bis 11/3 Jug breite, 6 bis 7 Bell bide Maur ersteine, sogenannte Motions, erforderlich.

Diese Lieferung soll am Montag ben 19. Mars c. Morgens 9 Uhr, auf bem biefigen Abtheilungs-Bureau an ben Wenigkforbernten öffentlich verbungen werten, mozu qualifizirte Unternehmer mit bem Bemerken eingelaben werten, bag bie Betingungen auch schon vorber bier eingesehen werben konnen.

Der Ronal. Baumeiber, Gernerber,

Doch die Angelegenheit entwickelte sich ganz anders. Nachdem das Saarbrücker Komitee die im Gesetz vom 3. November 1838 enthaltenen Rechte beanspruchte, machte das Ministerium seinerseits von der gesetzlichen Möglichkeit Gebrauch, den Tarif herabzusetzen, sobald der Reingewinn 10 % des Anlagekapitals überschreiten würde. Dabei sollte im vorliegenden Fall der Prozentsatz sogar auf 6 v.H. verringert werden. Ursache dieser Änderung der Bedingungen war die Tatsache, daß die Bergverwaltung die größten Transportleistungen erbringen würde. Während das Komitee - wenn auch notgedrungen - auf die neuen Bedingungen eingehen wollte, so sahen dies die Geldgeber anders. Damit sah sich das Komitee am Ende in der Situation, dem Ministerium zu erklären, es könne bei diesen Bedingungen die benötigten Finanzmittel nicht aufbringen. Das Ministerium gab seine Pläne auf, dem Komitee den Bau der Bahn zu übertragen und bemühte sich nur noch darum, eine andere Finanzierungsmöglichkeit zu finden.

Und sie fand sich. Die bereits begonnene Ostbahn (bis zur russischen Grenze) sollte auf Kosten des Eisenbahnfonds errichtet werde. Allerdings bestand vorerst keine Aussicht, diese sehr lange und kostenaufwendige Strecke vollenden zu können. Damit war ein Teil des Fonds verfügbar geworden, der für den Bau der Saarbrücker Bahn verwendet werden konnte. Mit Kabinettsordre vom 28. November 1846 erhielt das Vorhaben die Allerhöchste Genehmigung, mit dem Bau der Bahn konnte endlich begonnen werden.

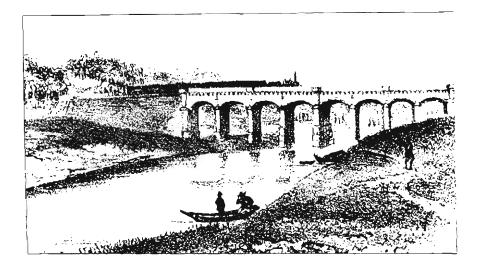
Die Notwendigkeit, dem Saarkohlerevier bessere Transportmöglichkeiten für die geförderte Kohle zu verschaffen, hatte die Preußische Regierung veranlaßt, bereits 1843 den Wegebaumeister Gärtner aus Oranienburg an die Saar zu schicken, damit er einen Plan für die Eisenbahnverbindung Saarbrücken - Bexbach erarbeiten konnte. Auf diese Planunterlagen aufbauend, begannen zwei Jahre später Bergrat Sello, Regierungsbaurat Hoff und Bauinspektor Hähner vom Saarbrücker Bergamt mit den Vorarbeiten für den vorgesehenen Schienenweg. Johann Hähner legte dann im Februar 1847 das erste Ergebnis dieser Arbeiten vor. die vier Monate später bereits beendet werden konnten: "... es seien nicht nur alle Vorarbeiten für die gesamte Strecke abgeschlossen, vielmehr seien auch die Pläne für die Empfangsgebäude in St. Johann und Neunkirchen fertiggestellt und darüber hinaus auch die Zweigbahn nach Grube von der Heydt vermessen und nivelliert".

Die Preußische Regierung verfügte daraufhin am 9. November 1847 eine "Königl. Kommission für den Bau der Saarbrücker Eisenbahn", der auch Sello und Hähner angehören sollten. Am 28. November 1847 folgte eine von Friedrich Wilhelm unterzeichnete "Allerhöchste Kabinettsorder", mit der Anweisung "für Rechnung der Staats-Kasse den Eisenbahnbau von der Bayerischen Landesgrenze bei Wellesweiler im Anschluß an die pfälzische Ludwigsbahn über Neunkirchen, Landsweiler, Sulzbach und St. Johann bis zur Französischen Landesgrenze in Richtung auf Forbach zum Anschluß an die beabsiichtigte Eisenbahn von der dieseitigen Landesgrenze über Forbach und Metz nach Paris, so wie die Anlegung der nöthigen Verbindungsbahnen nach den Kohlegruben im Saarbrücker Revier"

Da die Gruben, die Eisen- und Glashütten wegen der Absatzschwierigkeiten, zum Teil durch die Not des Revolutionsjahres verursacht, mehrere hundert Arbeiter entlassen mußten, konnte der Eisenbahnbau dem größten Teil der Arbeitslosen eine Arbeit anbieten. Die Arbeitsstellen sollten in dem Maße ausgedehnt werden, wie die Arbeitslosigkeit in Saarbrücken und den benachbarten Kreisen zunehmen sollte. In einem Bericht des Landrates vom 21. Dezember 1848 heißt es, daß "...viele Bedürftige aus der Umgebung von Tholey und Merzig zurückgewiesen werden mußten, wegen des mehr denn hinreichenden Zudrangs von Tagelöhnern aus den Kreisen Ottweiler, Saarlouis und Saarbrücken". Ausländer sollten nicht beschäftigt werden. Um ein

Zusammenkommen zu großer Arbeitermassen zu verhindern, sollten möglichst durch eine angemessene Entfernung voneinander getrennte Baustellen eingerichtet werden. Während die abgelegten Bergleute nach und nach wieder in die Gruben zurückkehrten, waren rund 1500 Arbeiter beim Streckenbau beschäftigt.

Aber es gab nicht nur Befürworter für den Bau der Eisenbahn. Schon bei Bekanntwerden der ersten Pläne hatten 1829 Fuhrleute aus dem Sulzbachtal eine Eingabe an den preußischen König gerichtet, in der sie die Sorgen um ihre Existenz darlegten und sich auf "Gerechtsame" beriefen, welche die Herrschaft Nassau-Saarbrücken ihren Vorfahren im Kohletransport gewährt hatte. Diese Sorgen der Fuhrleute kamen erneut wieder auf, wurden jedoch bei den einträglichen Frachten für den Bahnbau weitgehend verdrängt. Weitere Schwierigkeiten ergaben sich bei dem notwendigen Grunderwerb. Im freien Verkauf war kaum ein Ergebnis zu erzielen, da die Grundstückspreise in schwindelerregende Höhen getrieben wurden. Einige Grundstückseigentümer waren nicht bereit, ihre Grundstücke zu veräußern, selbst die Gemeinde Wellesweiler sperrte sich gegen die Abgabe von Gelände. So mußte man von dem auf Grund des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 der Bahnverwaltung verliehenen "Expropriationsrecht" Gebrauch machen und die erforderlichen Grundstücke, soweit keine Einigung möglich war, enteignen.



Zeitgenössische Zeichnung der "Achterbrücke" am Schnanzenberg. Mit ihr wurder der Anschluß an die französische Ostbahn möglich.

Der erste Bauabschnitt sollte eine Verbindung mit der Ludwigsbahn bei Bexbach herstellen, damit vorrangig die in der Nähe liegenden Gruben an die pfälzischen Absatzgebiete angeschlossen werden konnten. Im Sommer 1849 wurde mit dem Bau einer Eisenbahnbrücke am Schanzenberg über die Saar begonnen, um der französischen Ostbahn eine Verbindung mit St. Johann zu schaffen. Die steinerne Brücke hatte acht Bogen, so daß sie im Volksmund "Achterbrücke" genannt wurde.

Die Arbeiten an der Strecke zwischen Homburg und Bexbach gingen zügig voran, sie konnte im August 1849 eröffnet werden. Im gleichen Monat konnte der durchgehende Eisenbahnbetrieb auf der Ludwigsbahn aufgenommen werden. Am 25. August kam der festlich geschmückte Zug von Ludwigshafen kommend im Bahnhof Bexbach an. Es war ein großes Ereignis. Bald folgte die Inbetriebnahme der Teilstrecken von Bexbach nach Neunkirchen, von Neunkirchen zur Grube Heinitz; im Juli 1851 die Verbindung von Neunkirchen zur Grube Reden. Bereits am 1. August 1850 konnte der erste auf der Grube Heinitz geladene Kohlezug über Neunkirchen in die Pfalz rollen.

Als dann der Streckenabschnitt von Bildstock über St. Johann bis zur französischen Grenze in Angriff genommen wurde, boten sich weitere Arbeitsplätze an. Die Zuwanderung von Arbeitskräften sowohl für den Eisenbahnbau wie auch für den Bergbau bedeutete für die Bürgermeisterei Dudweiler völlig neue Sicherheitsprobleme, denen die in den Orten eingesetzten Feldhüter und Polizeidiener (Personalunion) kaum gewachsen waren. Eine staatliche Polizeiverwaltung existierte um diese Zeit nur in den Residenz- und Provinzhauptstädten.

Im Saarbrücker Anzeiger vom 15. September 1848 wurde folgende Nachricht veröffentlicht: "Saarbrücken, 11. September - Die von den Eisenbahnarbeitern bei Neunkirchen und Bildstock im Mai verübten Exzesse haben zur Folge gehabt, daß am 8. d.l.M. von dem hiesigen Landgericht drei der Beschuldigten zu einmonatiger, fünf zu vierzehntägiger und einer zu achttägiger Gefängnißstrafe verurteilt worden. Dagegen sind zehn Beschuldigte frei gesprochen worden." Die "Straftat" selbst war eine Demonstration von etwa 150 beim Eisenbahnbau beschäftigten "unständigen" Bergleuten, die vor das Baubüro in Neunkirchen



Aufnahme der ersten im Kohletransport eingesetzten Güterwagen

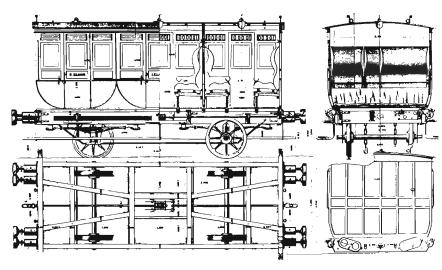
gezogen waren um einer für den Arbeitgeber "bedrohlich wirkenden" Lohnforderung Nachdruck zu verleihen. Die Alarmierung der Neunkircher Bürgerwehr hatte genügt, sie wieder an ihre Arbeitsplätze zurückzubringen. Bei Verhandlungen mit den Beamten konnten dann gewisse Zugeständnisse erzielt werden. Allerdings wurde eine Zeitlang Militär in der Nähe einquartiert. Nachdem es Anfang Mai 1851 in der Nähe der Bahnbrücke auf der Chausee zwischen Friedrichsthal und Sulzbach zwischen Glasarbeitern und einem Trupp Eisenbahnarbeitern zu einer Schlägerei gekommen war, forderte der Bauführer der Eisenbahnstrecke für alle Sonntage den Einsatz von Gendarmen , "da alsdann die Leute zu Excessen sehr aufgelegt sind".

Beim Ausbau der Strecke von Bexbach bis zur französischen Grenze waren drei schwierige Teilstücke zu bewältigen: der Höhenrücken von Bildstock (Wasserscheide zwischen Blies und Saar), große Dammaufschüttungen, insbesondere im Bereich von Dudweiler und die Überbrückung der Saar. Das letzte Hindernis war mit der Fertigstellung der Achterbrücke beseitigt. Der bei Bildstock vorgesehene Tunnel mit einer Länge von 481 Meter

stellte die größte Anforderung an die Beteiligten. Mit der Leitung des Tunnelsbaus wurde Bergrat und Bergwerksdirektor Ludwig Raiffeisen beauftragt.

Als man 1849 mit dem Bau des Tunnels begann, kannte man weder Bohr- noch Pickhämmer, noch Bagger- und Lademaschinen. Soweit man Sprengungen vornahm, mußten die Löcher für die Schießarbeit mühsam mit Fäustel und Schlagbohrer herausgeschlagen werden. Die mit dem Abraum beladenen Karren wurden von Hand oder durch Pferde zum Haldensturz transportiert.

In der "Zeitschrift für das Berg-, Hütten- und Salinenwesen in dem Preußischen Staate" veröffentlichte Raiffeisen 1856 seinen Bericht über den Betrieb und den Ausbau des Eisenbahntunnels bei Bildstock. Der Tunnelbau erfolgte im Gegenort-Betrieb. Zwei Kameradschaften arbeiteten von Norden und von Süden aufeinander zu. Rund vier Wochen benötigte man, um vier Ruthen, das waren 18,8 Meter, voranzukommen. Für die Gesamtlänge von 481 Meter benötigte man etwa zwei Jahre.: "Jede der beiden Kameradschaften bei den Gesteinsarbeiten hatte nebst dem Ausbrechen der für den Tunnel erforderlichen Räume, die Aus-



Skizze eines zweiachsigen Personenwagens der Saarbrücker Eisenbahn aus dem Jahre 1851

zimmerung derselben, einschließlich Zurichten und Heranbringen des Holzwerks, auf ungefähr 120 Ruthen Länge, die Bergförderung auf ungefähr 200 Ruthen Länge, die Wältigung des Wassers aus den Fundamenten, das Abschlagen, Wegschaffen und Wiederaufstellen der Lehrbogen und Bogenständer, sowie das Herausnehmen des Holzwerks bei dem Aufführen des Gewölbes zu besorgen. Alle diese Arbeiten, mit Ausnahme der im Bruch stattgefundenen, wurden im Gedinge ausgeführt". berichtet Raiffeisen in seiner Veröffentlichung.

Für die Maurerarbeiten, meistens im Gedinge, erhielten die Maurer pro Tag 15 bis 16 Silbergroschen (außerhalb gab es nur 13 bis 14 Silbergroschen). Traten große Schwierigkeiten auf, ging man zum Tagelohn über. Im Durchschnitt waren auf jeder Seite des Tunnels 17 Maurer und genau so viele Handlanger beschäftigt.

Bei den Sprengungen lösten sich "häufig unvermuthet ganz colossale Massen", wie Raiffeisen zu berichten wußte. Sprünge im Gebirge erschwerten die Arbeiten. Wassereinbrüche und die Beseitigung der Wassermassen bedeuteten weitere Hindernisse für einen zügigen Bau. Es mußte eine Schienenbahn zur Heranbringung der Baumaterialien und Abfuhr der Berge verlegt werden. Nach der Fertigstellung des Tunnels im Jahre1852 beliefen sich die Gesamtkosten auf 306 615 Goldmark. Das größte Hindernis für die neue Bahnstrecke war überwunden.

Auch bei der Strecke von Bildstock bis St. Johann stellten sich für die damalige Zeit erhebliche Schwierigeiten ein. So ist im "Journal für die Kreise Saarlouis, Merzig, Ottweiler und Saarburg" vom 23. November 1851 folgendes zu lesen: "Wenn die Arbeiten an der Bahnstrecke, die von preußischer Seite nach Frankreich zu ausgeführt werden soll, nicht so ganz rasch vonstatten gehen, so liegt dieses in dem äußerst schwierig zu bearbeitenden Terrain, an welchem die Natur der Kunst nicht im geringsten zu Hilfe kommt. So mußten unter anderem in der Nähe von Dudweiler zwei Berge miteinander verbunden werden und da sich ein Viadukt nicht anbringen ließ, so mußte man mit unsäglicher Mühe und ungeheurem Zeitaufwand zwischen beiden Bergen einen dieselben verbindenden neuen Berg aufwerfen."

Im Juli 1851 wurden die Maurerarbeiten für das Bahnhofsgebäude in St.Johann ausgeschrieben. Um den Standort für den Bahnhof hatte es zuvor einige Querelen gegeben. Die Saarbrücker sträubten sich in der Mehrzahl dagegen, daß das Bahn-

hofsgebäude auf ihrem Terrain errichtet werden sollte. So sahen sie das ganze Unternehmen als großen Schaden für ihre Vaterstadt an. Die schönen Wiesen würden ruiniert, die Häuser würden schwarz usw. Die St. Johanner sollten den Bahnhof behalten. Die Folgen dieser kurzsichtigen Haltung sollten sich recht bald einstellen. In Dudweiler wurde das Bahnhofsgebäude unmittelbar neben den Bahnübergang zum Neuhauser Weg errichtet. Erst etliche Jahre später wurde der Haltepunkt um etwa 500 Meter Richtung Saarbrücken verlegt und mit einem neuen Gebäude ausgestattet, das noch heute die Bahnstation darstellt.

Den zügig voranschreitenden Eisenbahnbau der Strecke Bexbach - St. Johann nahm König Friedrich Wilhelm zum Anlaß, mit "Allerhöchster Cabinettsordre" folgendes zu verfügen:



Gruppenbild der Erbauer des Bildstock-Tunnels

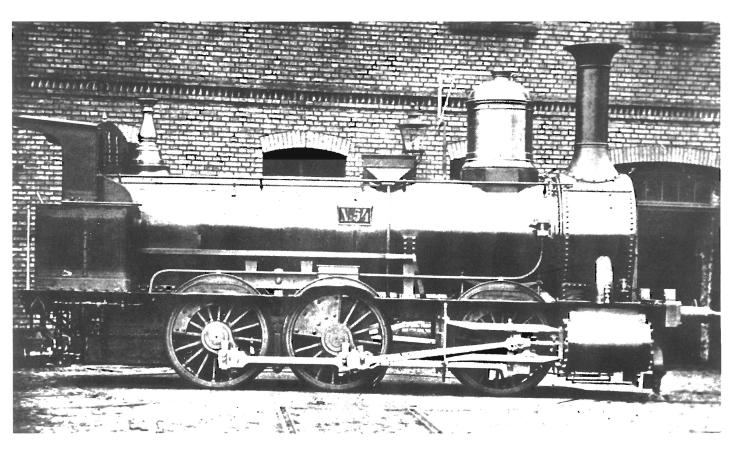
"Auf den Bericht vom 17. Mai d.J. genehmige Ich, daß die in Folge meines Erlasses vom 28. November 1847 (Gesetz-Sammlung für 1848, Seite 13) eingesetzte "Commission für den Bau der Saarbrücker Eisenbahn" nunmehr aufgelöset und zur Verwaltung und Leitung des Betriebes der "gedachten Bahn eine neue Behörde unter der Firma "Königliche Direction der Saarbrücker

Eisenbahn"eingesetzt werde. Dieser Direction sollen alle Rechte und Pflichten einer öffentlichen Behörde zustehen.

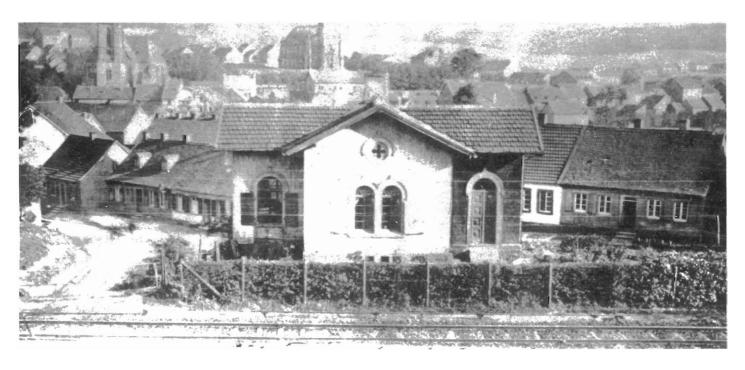
Der gegenwärtige Erlaß ist durch die Gesetz-Sammlung bekannt zu machen.

Berlin, den 22. Mai 1852. (gez.) Friedrich Wilhelm.

gegengez.) von der Heydt.



Von der Firma Borsig für die Saarbrücker Eisenbahn konstruierte Güterzuglokomotive



Das erste Bahnhofsgebäude unmittelbar neben dem Bahnübergang "Am Neuhauser Weg". Später wurde 500 m entfernt in Richtung Herrensohr das heutige Bahnhofsgebäude errichtet.

Auf Empfehlung des Ministers für Handel. Gewerbe und öffentliche Arbeiten August Freiherr von der Heydt wurde Johann Hähner für seine Verdienste zum Eisenbahndirektor ernannt und zum "Ersten Vorsitzenden" der Königl. Eisenbahndirektion Saarbrücken bestellt. Doch so glanzvoll wie in den Zeitungen beschrieben, war die Eröffnung der Saarbrücker Eisenbahn doch nicht. Man hatte das Ganze von preußischer, bayerischer wie französischer Seite den Provinzialbehörden überlassen, während die Vertreter der Regierungen in Berlin, München und Paris den Feierlichkeiten leider fernblieben.

Am 15. November 1852 war es dann endlich soweit, Hähner konnte die Festlichkeiten anläßlich der Fertigstellung der Strecke auf preußischem Gebiet eröffnen. Am darauffolgenden Tag, am 16. November wurde die Strecke in Betrieb genommen, die eine

göniglich Preufische Saarbrücher Staats-Eisenbahn. Königlich Baverische Pfälzische Ludwigsbahn.											
Fahrplan für den Winterdienst vom 18. November 1852 ansangenb.											
311 der Hichning	9 nou 8	orba	5 1144	Lube	vig6.						ट क्ता
bafen (V	(annhein	¤) ип				∳elm) und					
Abrahá Abrahá felb parket nather Be						9 1	Planet. Margs. Serin Ron. Adec. 1.Abs				
Dari€	Előg.	_	74	11	9,0	Pubroigébalen	N6g.		344	111	4
A) ET FIE			_ `			Rutterftabi	nog.		Šм	1114	4.,
Rorrad	Mbg.	torgi.	75	314	10	Edifferflabt	*	_	Ç,	in	410
вогеаф Сі. Зорапп»	Our.	_	ġ.	3330	10"		(Mint.	_	6	ii.	413
Garringidan	2164	514	g.	4.	_	Ергрет	(Siba	_	ă.,	11.00	Ã,
Dubmerier	2108	61	g ₄	Žu.		95866	ubg.		610	ii.	Ā16
Eulyback	area.	611	ğ.	444		DAMES A	_	_	6**	1111	Ĭ.
Priedra de de la	21ba	6=	ەدۇ	4.1	_	Heuflate	-		644	124	51
	(Stol.	6-	، دو	34	_	Lambrechi	-		6,0	(21)	511
Reunfithen	(Libe.	ě.	ger.	51	_	Bribenibal		_	710	1220	514
Perfeat	2104	613	9"	514	-	Frantenflem	•		741	12=	5
Feinburg	-	7.	10*	514	_	Codinact	*		740	`Ĩ'	Ğ*
Erudmuk (bad)	-	721	104	5.0	-	Mallerolaulern	•		B. **	į.	911
Denbijapi	-	731	102	511	_	Campflub(*	_	8,1	ż	71
Caneftubl	•	744	1041	614		Dangignpt		_	844	20	70
स्वित्तिकश्चित्राहरूम् स्वित्तिकश्चित्राहरूम्	-	ġ۳	1110	600	_	Bruchmabibach	-		ğ.	210	711
Dediperer	-	8,4	1111	7,	_	Dombura			911	211	7.1
Atanicalca	•	810	1134	7'*	_	Piertad	-		Q+1	210	7,1
Buschipal	-	ě١	121	74	_	Reunfirchen	-	_	9."	31	8.4
Painbrecht	•	934	12"	7*1		Arrebrichel	,		g₩	311	B"
Kringabi		941	124	ġ۱	_	Gulitad	-	_	١Ď٢	311	ÿ⊷
Dailot		ğı.	12"	811	_	Dubiverler	•	_	10.1	3.0	H.*
Sob)	•	10**	13	ě.		Si. Jebann	(Mnf.		10"	311	9
த ்றார்ளி வ்		1011	117	841	_	Saarbrieden	(Atg.	14		341	_
	ı Minit.	10"	110	9	~	Rorbad	nnt.			414	
Erişit	(202	9"	1211	811	_		-			1	
DR acterificable	(1014	170	gı,	_	Baris.	Mul.		1U a filbea	•	_
Luotondobaltu	tnt.		Ĩ₩	Ži.	-	4			9 4 4 F	Wist	

Der Winterfahrplan 1632:53 der Saarbrücker Eisenbahn sieht für die Bewähtigung der 565km langen Strecke Peris-Ludwigshafen 17 bis 18 Stunden vor. Im Vergleich zur Postkufache, deren Zeitsitzer noch nicht zu Ende gegangen war, ein gigsnischer Fortschriftti

Der erste Fahrplan der Saarbrücker Eisenbahn

Eisenbahnfahrt von der Rheinschanze bei Ludwigshafen über Kaiserslautern, Homburg, Neunkirchen, St. Johann, Forbach und Metz nach Paris möglich machte. Rund fünf Stunden dauerte die Fahrt vom Rhein an die Saar und umgekehrt, anfangs dreimal täglich.

Anmerkungen:

Die prophetischen Worte von Männern wie Johannes Scharrer, Friedrich List, Leopold Sello und andere sollten sich in den folgenden Jahrzehnten nicht nur erfüllen, alle Erwartungen wurden vielmehr übetroffen. Schon bald folgten die nächsten Eisenbahnstrecken in unserer Region, 1858 Saarbrücken - Völklingen - Merzig und 1860 der Anschluß nach Trier. Im gleichen Jahre wurde auch die Teilstrecke von Neunkirchen bis Oberstein, die sogenannte Nahestrecke, in Betrieb genommen., um nur einige zu nennen. Die mit der Bahn transportierten Kohlemengen stiegen von jährlich 18 370 Tonnen 1850 auf 3 107 694 Tonnen 1880 an.

Die Bevökerungszunahme war ebenfalls beachtlich. Während 1843 in Dudweiler nur 1 905 Einwohner lebten, waren es 1861 bereits 5 980. Der Zuzug neuer Arbeitskräfte aus den verschiedenen Landstrichen für den Bergbau und die sich entwickelnden Industriebetriebe machte die Bereitstellung von Wohnraum erforderlich. Im Jahre 1856 wurde mit dem Bau der Colonie Herrensohr begonnen. Selbst für die Fuhrleute gab es weiterhin genug zu tun. Und im Krieg 1870/71 zeigte sich auf beiden Seiten, zu welchen enormen Transportleistungen die Eisenbahn fähig war.

Quellen- und Literaturverzeichnis:

- "Prospectus über die Erbäuung einer Eisenbahn von Saarbrücken bis zur Rheinschanze bei Mannheim" Saarbrücken, Januar 1836
- 2) E. Offenberg "Die Antänge der Ssaarbrücker Bahn" Bergmannstreund 1894
- 3) Ludwig Raiffeisen "Der Betrieb und Ausbau des Eisenbahntunnels bei Bildstock" 1856
- H. J. Becker "Durch zwei Jahrtausende saarlandischer Verkehrsgeschichte" Saarbrucken 1933
- 5) K Hoppstädter 'Die Entstehung der Saarlandischen Eisenbahnen 1961
- 6) 100 Jahre Eisenbahn 1935
- 7) Engelbert Zimmer "Die Saarbrücker Eisenbahnverwaltung im Wandel der Zeit" 1959
- 8) Kurt Harrer "Eisenbahnen an der Saar" 1983
- 9) Saarbrücker Zeitung "Geschichte und Llandschaft" vom 16. September 1995
- 10) "1000 Jahre Dudweiler" 1977
- 11) Karl Heinz Ruth *Bergmannsuniformen an der Saar* 1986
- 12) "Wege zur Industriegeschichte 1" Stadtverband Saarbrücken 1988
- 13) "Sulzbach/Saar Eine Stadt im Wandel der Zeiten" 1993
- 14) Archiv Stadtbezirk Dudweiler

Die Beschreibung einer Eisenbahnfahrt von 1852

Die Bruch'sche Buchhandlung zu St. Johann-Saarbrücken gab 1852 einen "Führer für Reisende auf der Saarbrücker und pfälzischen Ludwigs-Eisenbahn und in Mannheim, Schwetzingen, Heidelberg, Darmstadt, Frankfurt, Wiesbaden, Bibrich, Mainz u. Worms" heraus. Mit besonderer Berücksichtigung der gewerblichen Verhältnisse und des Bergbaues in der Umgebung von Saarbrücken nebst einer gedrängten Abhandlung des Herrn Gymnasiallehrers Goldenberg über die geognostischen Verhältnisse des Saarbrücker Landes.

Es heißt da: "Eine Stunde (0,595 preuß. Meile) hinter der letzten französ. Station bei dem Städtchen Forbach durchschneidet die Bahn die französisch-preuß. Grenze, und mündet bald nachher in das schöne, offene Thal der Saar, die sie auf einer 480' langen 50' hohen prachtvollen steinernen Brücke überschreitet. In der Nähe des Dorfes Malstatt nimmt die Bahn die von der Kohlengrube im Burbachthale (Grube von der Heidt) kommende Zweigbahn (Haltestelle im Burbachthale 703' ü.M.) auf, und läuft dann dem St. Johann-Saarbrücker Bahnhof zu. (637' ü.M.) Von der französ. Grenze bis hierher = 0,725 pr. Meile)".

* 1 preuß. Meile = 2000 preuß. Ruthen = 7532,485 Meter.

** ü.M. bedeutet über dem Meere, und die betreff. Angaben, alle in Pariser Fuß, (139,13 paris. = 144 preuß. Fuß.) beziehen sich auf den Nullpunkt des Pegels zu Amsterdam. Unter dem Höhepunkt ist immer die Schienenhöhe verstanden.

Nachdem man den St.Johann-Saarbrücker Bahnhof verlassen, tritt man bald darauf in das gewerbereiche, rege Sulzbacher Thal *) ein. Eine halbe Stunde hinter dem Bahnhof begegnet man, zur rechten der Bahn, dem Dorfe Jägersfreude mit Kohlengrube und Stahlhammer, dann folgt, 0,715 Meile vom St. Johanner Bahnhof entfernt: Duttweiler, Station, 713' ü.M. Dorf. 2400 Einwohner, bedeutende Kohlengruben (Tief= und Stollenbau) und Coaksbrennereien. Fabrik feuerfester Backsteine (Firma H. Schenkelberger).

Die Fabrik wurde erst 1850 gegründet, liefert aber so gute Steine, daß, um allen Anforderungen zu genügen, die Zahl der Öfen noch in diesem Jahr sich bis auf 10 steigern wird.

Gasthäuser: bei Pitz zur Traube, bei Dill im neuen Bau, und bei Platter.

Auch hier führen Wege nach dem 1/2 Stunde (rechts von der Bahn) entfernten brennenden Berge.

Von Duttweiler 0,435 Meile nach Sulzbach.

Interessant ist es dieses Thal, wie überhaupt die Gegend von Saarbrücken zur Nachtzeit zu durchreisen. Hier setzt die Dunkelheit der menschlichen Thätigkeit keine Gränzen. Die dumpfen Schläge der Eisenhämmer dringen die ganze Nacht hindurch schauerlich zu unsern Ohren und auf allen Gruben fahren die Bergleute bei Nacht so gut wie am Tage aus und ein. Merkwürdig überraschen zu dieser Zeit an verschiedenen Orten, weit hin die Gegend erhellend, die vielen, hoch in die Lüfte schlagenden Flammen der Coaksöfen, und eben so schön ist der Anblick der Glashütten, in denen sich die Arbeiter gewissermaßen im Feuer zu bewegen scheinen.

Schiller's Worte:

"Hier nähren früh und spät den Brand Die Knechte mit geschäft'ger Hand. Der Funke sprüht, die Bälge blasen Als gält' es Felsen zu verglasen.

> Des Wassers und des Feuers Kraft Verbündet sieht man hier. Das Mühlrad von der Fluth gerafft Umwälzt sich für und für.

Im Werke klappern Nacht und Tag Im Tackte pocht der Hämmer Schlag, Und, bildsam, von den mächt'gen Streichen Muß selbst das Eisen sich erweichen."

können keine bessere Anwendung denn grade hier finden.