

Werner Zimmer

Die Ostbahn

Ein Standort unserer Wirtschaftsgeschichte und eine untergegangene Bergmannssiedlung im Norden von Dudweiler

Im oberen Teil der Dudweiler Fischbachstraße zweigt eine kleine Straße nach rechts ab, die mit dem Straßenschild kurz als ‚Ostbahn‘ bezeichnet ist. Diese Straße endet nach etwa 150 Metern. Auf der linken Seite, etwas erhöht, stehen einige Wohnhochhäuser, die allerdings zur Skalleystraße innerhalb des Wohnparks Dudweiler-Nord/Grühlingshöhe gehören. Auf der rechten Seite der als ‚Ostbahn‘ bezeichneten Straße befinden sich einige gewerbliche Anwesen. Diese wie auch die Hochhäuser sind in den letzten Jahrzehnten entstanden und deshalb nicht Gegenstand dieses geschichtlichen Rückblicks, der vor mehr als 150 Jahren beginnt.

Die ‚neue‘ Ostbahn wurde vor einigen Jahren im Zuge einer Nostalgiewelle durch die Stadtverwaltung Dudweilers zur Erinnerung an die ursprüngliche Bergmannssiedlung ‚Ostbahn‘ genannt. Diese befand sich etwa 200 Meter östlich und konnte über den hier früher verlaufenen Feldweg, der im letzten Teil ziemlich steil bergab führte, erreicht werden.

Die Bergmannssiedlung Ostbahn war außerdem über einen Fußweg, der von der Flitsch über die Eisenbahnbrücke und dann entlang der Berghalden führte und schließlich auf den vorgenannten Weg von der Fischbachstraße stieß, zugänglich.

Weiterhin konnte man über einen Waldweg, der von der heute vom Verkehr abgeschnittenen Straße nach Camphausen, links bei den Gärtnerhäusern der Grube Hirschbach abzweigte und dann auf der einen Seite am Waldrand und auf der anderen Seite an dem Zaun der Grubengärtnerei vorbeiführte, auf die Ostbahn gelangen.

Das Ostbahngelände liegt westlich der Hirschbach und ist auf der auf der nächsten Seite abgebildeten Karte an der markierten, rechteckigen Fläche, auf der Kreise als Symbole für Wald eingezeichnet sind, zu erkennen. Nördlich davon ist die neue Hirschbachstraße, die von der oberen Fischbachstraße gegenüber den beiden Einkaufszentren abzweigt, zu sehen. Westlich der Ost-

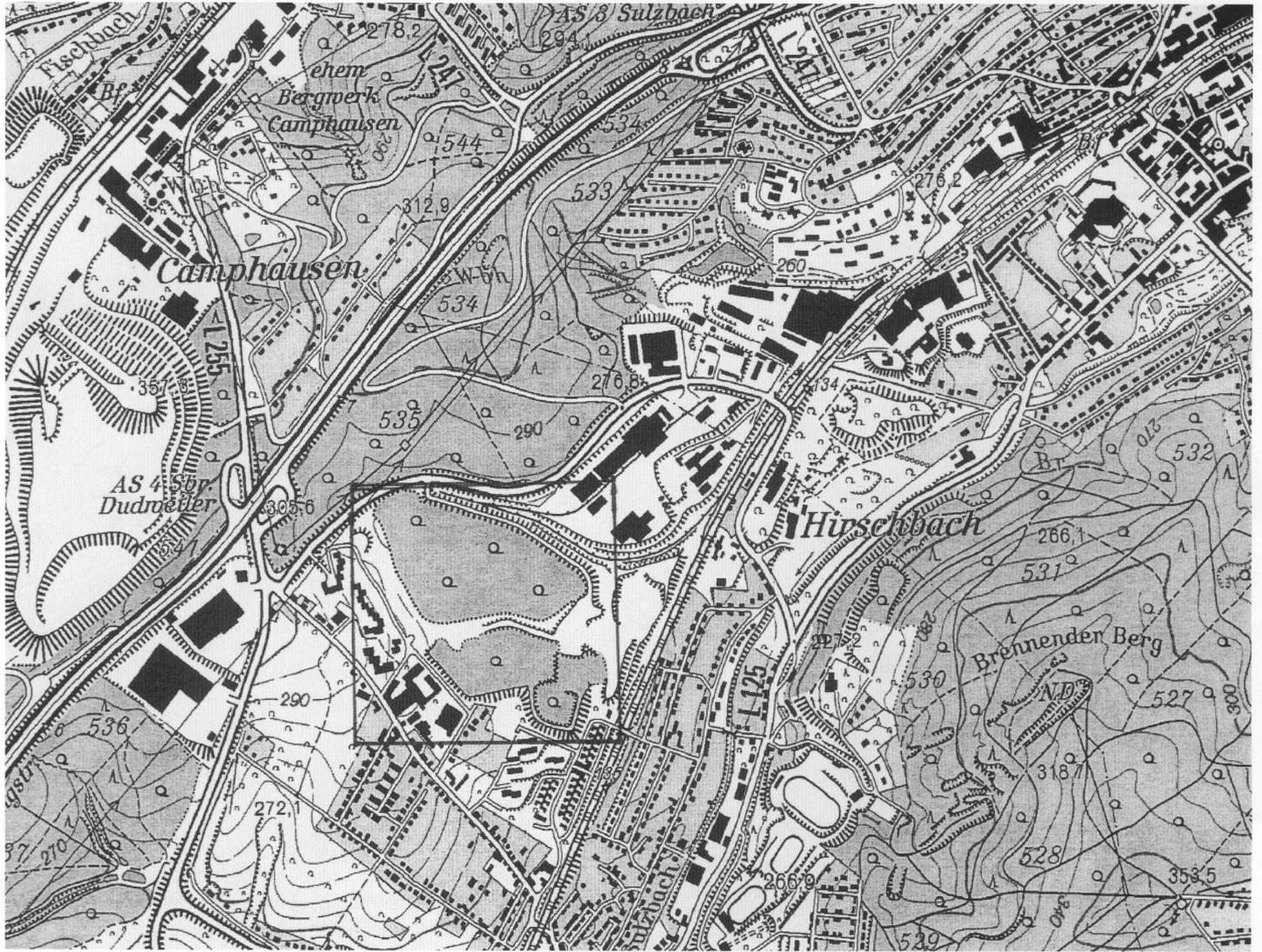


Das Straßenschild der ‚neuen‘ Ostbahn. Das Hochhaus gehört zur Skalleystraße.

bahn sind zunächst die Hochhaus-Gruppen des Wohnparks Dudweiler-Nord und dann die oberen Häuser der Fischbachstraße, südlich die Hochhäuser der Mainstraße und die Bungalows der BIG-Siedlung¹⁾ Moselstraße eingezeichnet.

Ostbahn – der Name mag für viele Dudweiler Bürger, besonders für die in den letzten Jahrzehnten zugezogenen, rätselhaft erscheinen. Aber hinter ‚Ostbahn‘ verbergen sich wesentliche Ereignisse der Wirtschaftsgeschichte Dudweilers und unserer Region. Ostbahn, das hat zunächst etwas zu tun mit Kohle, Koks, Eisenbahn, Frankreich, später mit Bergmannssiedlung, Schlammweiher, Bergehalden.

Die Lage der Ostbahn nach dem Stand von Januar 2004 ist aus der nachfolgend abgebildeten Karte ersichtlich:



Digitaler Ausdruck der Deutschen Grundkarte durch das Landesamt für Kataster-, Vermessungs- und Kartenwesen, Saarbrücken, Stand Januar 2004.

Der Name entstand bei der Gründung einer Kokerei durch die französische ‚Chemin de Fer de l’Est‘, also der Ostbahn, mit Sitz in Paris, auf dem später so genannten Gelände im oberen Teil des Rehbachtals und in der Nähe der Grube Dudweiler, die später „Hirschbach“ genannt wurde.

Die wirtschaftliche Situation vor 1850

Um zu verstehen, warum eine ausländische Eisenbahngesellschaft in Dudweiler eine Kokerei gründete, - sicher eine große finanzielle Investition - ist ein kurzer Rückblick in die montanwirtschaftliche Situation im nahen Umkreis von Dudweiler in die Zeit vor 1850 hilfreich.

Steinkohle wurde in Dudweiler und darüber hinaus viele Jahrhunderte lang abgebaut. Dabei handelte es sich zuerst mehr um Kohlengröberei oder Kohlschürferi, also dem Kratzen an der Erdoberfläche der ausgehenden Kohlenflöze. Dieser Bergbau wurde von privaten Personengruppen betrieben.

Das Absatzgebiet war relativ klein, da bei größeren Entfernungen die anfallenden Transportkosten (durch Fuhrwerke) zu sehr ins Gewicht fielen. Ein großer Anreiz, die Produktion zu steigern, bestand also nicht.

Die Situation änderte sich, als in unserer Region die Holzkohle, welche damals von der aufblühenden Eisengewinnung und der Glaserzeugung im großem Umfang benötigt wurde, knapp wurde.²⁾ Mit ein Grund für die Holzknappheit waren auch die Verkäufe ganzer Wälder durch die immer finanzschwachen Saarbrücker Landesherrn³⁾ an die Holländer, die das wertvolle Eichen- und Buchenholz für den Schiffbau und die Pfahlgründung ihrer Städte benötigten. „Von schlechthin entscheidender Bedeutung war die Umstellung des Eisenverhüttungsprozesses auf die Steinkohle. Sie war geradezu eine Existenz rettende Tat, denn die Holzvorräte der saarländischen Wälder waren um diese Zeit erschöpft.“⁴⁾

Wesentlich für die Entwicklung des Steinkohlenbergbaus in unserer Region war auch das 1751 erlassene Verbot des privaten Bergbaus und die Übernahme durch den Landesherrn Wilhelm Heinrich von Nassau-Saarbrücken.⁵⁾

Es war auch Wilhelm Heinrich (Regierungszeit von 1740 bis 1768), der an der Saar die ersten Versuche zum ‚Auslaugen‘ der Steinkohle in der Mitte des 18. Jahrhunderts veranlaßt hat.

„Zunächst ging es dabei allerdings nur um die Gewinnung von Ruß, erst später um das ‚Ausziehen‘ von Öl und Teer. Die dabei gewonnenen ‚trockenen ausgelaugten und von Harz und Schwefel gereinigten Kohlen‘, eben der Koks, sind erst dann mehr und mehr in den Vordergrund getreten, nachdem man durch Versuche festgestellt hatte, daß sie als Zusatz zu Holzkohlen auch zur Herstellung von Roheisen gut verwendbar waren.“⁶⁾

Die ersten Versuche, bei denen man auch bereits brauchbare Ergebnisse erzielte, wurden 1766 in Sulzbach (auf der Sulzbacher Eisenschmelze / Straße auf der Schmelz) gemacht. Dabei handelte es sich um das erstmals auf dem europäischen Kontinent angewandte Verfahren, Roheisen mit Hilfe von Koks und nicht mehr mit Holzkohle zu erschmelzen.⁷⁾ Das Sulzbacher Unternehmen wurde dadurch in ganz Europa bekannt. Da aber keine gewinnbringenden Ergebnisse erzielt wurden, musste es 1776 den Betrieb einstellen.⁸⁾

Nach dem Tode des durch seine vielfältigen baulichen und wirtschaftlichen Aktivitäten hochverschuldeten Fürsten Wilhelm Heinrich (1768) übernahm dessen Sohn Ludwig die Regierungsgeschäfte bis zu seiner Flucht vor den französischen Revolutionsstruppen 1793⁹⁾. Seine Interessen lagen eher bei der Jagd und beim Theater. Außerdem litt er unter dem vom Vater übernommenen Schuldenberg, so dass sich seine wirtschaftlichen Aktivitäten in Grenzen hielten.

Seit 1788 befanden sich Koksöfen nur bei der Grube Dudweiler (am Ludwigsstollen bei Liebergallshaus, d. V.), die auf Kosten der Abnehmer und durch deren Arbeiter betrieben wurden. Abnehmer des Kokes waren lothringische Salinen sowie die Steingutfabriken in Wallerfangen und Saargemünd. Später kamen Hütten in Lothringen und in der Eifel dazu. Auch in der französischen Zeit bis 1815 blieb die Verkokung Privaten überlassen.¹⁰⁾

Bei Übernahme der Saargruben durch die preußische Verwaltung 1816 entschloss sich diese, die Verkokung künftig auf eigene Rechnung zu betreiben. Die beim Ludwigsstollen befindlichen neun Koks-Meileröfen wurden von Privat gekauft und um zwölf neue Öfen erweitert. Nachdem man die Hütte in Hayingen/Lothringen als Abnehmer gewinnen konnte, wurden die bestehenden Koksanlagen immer wieder erweitert. Die Kokerei Dudweiler verfügte 1838 über insgesamt 35 Koksöfen. Auf den Gruben Dudweiler und König/Neunkirchen wurden 1830 1.740 Tonnen Koks erzeugt. Die Lokomotive der 1835 eröffneten ersten

deutschen Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth wurde mit diesem Saarkoks betrieben, ebenso ab 1840 weitere deutsche Eisenbahnstrecken. Interessant ist für den vorliegenden Beitrag, dass seit 1841 auch die französische Ostbahn auf der Strecke Straßburg-Basel mit Saarkoks betrieben wurde. In den nächsten Jahrzehnten waren die Eisenbahnen zeitweise sogar die größten Koksverbraucher, da sie in den Lokomotiven Koks statt Kohle zur Vermeidung des Rauches und des Funkenfluges verfeuerten.¹¹⁾

Das bereits oben erwähnte Eisenwerk der Familie de Wendel im lothringischen Hayange war in den 1840er Jahren bis 1850 der weitaus wichtigste Abnehmer von Saarkoks. Hayange hat z. B. 1849 bei einem Gesamtabsatz von 38.331 Tonnen Koks allein 80 % des Saarkokses bezogen.¹²⁾

Die Einführung der Koksverhüttung in der Saarregion in der Mitte der vierziger Jahre des 19. Jahrhunderts und die schnell steigende Nachfrage der Eisenbahnen veranlassten das Saarbrücker Bergamt zu hohen Investitionen in den Aus- und Neubau von Kokereien. Die Kokertechnik wurde in dieser Zeit erheblich verbessert, wobei auf die Verbesserung der Koksqualität besonderen Wert gelegt wurde.¹³⁾

Die Nachfrage nach Koks, insbesondere von den Hüttenwerken, stieg so stark an, dass der Bedarf von den staatlichen Kokereien, die bis 1852 ausschließlich die Koksherstellung betrieben, nicht mehr gedeckt werden konnte. Es lag deshalb im Interesse der Bergverwaltung, dass Privatunternehmen sich in der Koksproduktion engagierten. In Dudweiler entstanden in den Jahren 1852 und 1853 im Zuge dieser Strukturveränderung die Kokereien der Firma de Wendel (Eisenhütten in Hayingen und Stieringen) und der französischen Ostbahngesellschaft bei den Skalleyschächten. Diese erzeugten ausschließlich Koks für den eigenen Bedarf. Zahlreiche Kokerei-Neugründungen folgten, vor allem von Hütten, aber auch von Privaten, z. B. die der Gebrüder Haldy in Altenwald.¹⁴⁾

Damit eine ausländische Eisenbahngesellschaft eine derart große Investition in Dudweiler zur damaligen Zeit (1852) in Angriff nehmen konnte, waren viele wichtige Rahmenbedingungen zu erfüllen.

Obwohl die Koksproduktion bis dahin ausschließlich durch die staatlichen Kokereien erfolgte, bestand kein Staatsmonopol¹⁵⁾. Die ausländischen Investoren mussten lediglich, wie auch die

inländischen, eine Gewerbeerlaubnis beantragen, d. h. zusätzliche gesetzliche Regelungen waren nicht erforderlich. Im Interesse der Investoren einer Kokerei mussten jedoch folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- das Vorhandensein geeigneter Steinkohle als Basis für die Koksherstellung,
- eine gute Verkehrsinfrastruktur, d. h. eine Anbindung des geplanten Kokereibetriebes an das Eisenbahnnetz,
- ausreichend Wasser,
- Personal mit Erfahrung und Know-how bei der Koksherstellung,
- ein ausreichendes Arbeitskräftepotenzial in der Nähe.

Ein bei Investitionen sonst übliches Kriterium, nämlich das Vorhandensein eines Absatzmarktes, spielte in diesem Falle keine Rolle, da die französische Ostbahn – wie wir noch sehen werden – nur für den eigenen Bedarf produzieren wollte.

Andererseits wird man mit Sicherheit erwartet haben, dass sich die Investition – wie man heute sagt – rechnet, d. h. eine kostengünstige Produktion möglich sei.

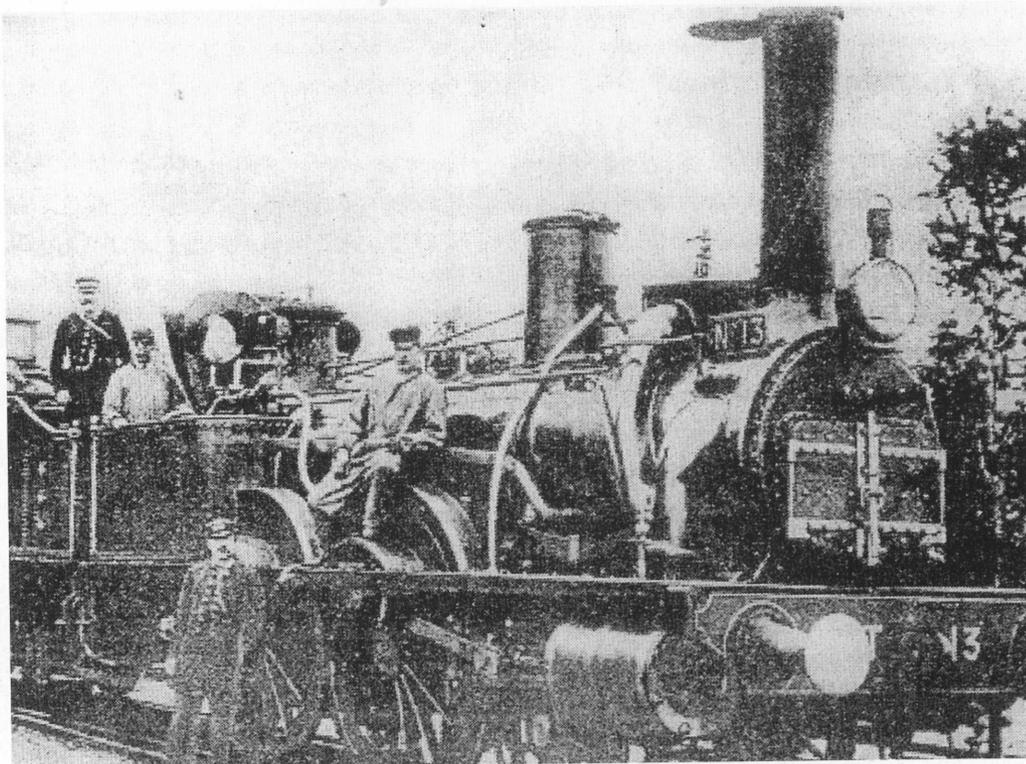
Alle vorgenannten Kriterien waren erfüllt. Darüber hinaus lag das Investitionsgebiet, die spätere Ostbahn, in einem Umfeld erfolgreicher industrieller Betätigung seit Jahrzehnten.

Die Verkehrssituation in unserer Region

Der Absatz der Kohlen erfolgte in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts per Karren oder auf der Saar, zu großem Anteil auch weit über die Region und ihre nähere Umgebung hinaus.¹⁶⁾ Der Transport zu Schiff auf den Flüssen Saar und Mosel war sehr stark vom Wetter abhängig. Im Winter froren die Flüsse zu, im Sommer machte Wassermangel die Schifffahrt unmöglich, dazwischen war sie häufig wegen Hochwasser unterbunden. Der Transport der Kohlen, die ein hohes Gewicht hatten, war an Land mit Pferden und Wagen sehr beschwerlich. Die Wege waren in keinem guten Zustand. Daher bot sich die Eisenbahn als neues Transportmittel an.¹⁷⁾

In diesem Zusammenhang noch einige Bemerkungen zu dem Saarkohlenkanal, der später große Bedeutung beim Abtransport der Saarkohle gewann. Die Idee zu diesem Kanal, die auf Napo-

leon I. zurückgeht, war, die Salinen im Tal der Meurthe mit den dringend benötigten Steinkohlen des Saarbeckens zu beliefern. Die Wasserstraße sollte über die kanalisierte Saar nach Saargemünd und von dort über Saar-Union den Rhein-Marne-Kanal erreichen, um von dort das Elsaß, Lothringen und die Region von Paris mit Saarkohle beliefern zu können. Die Gründungsarbeiten des Kanals begannen 1807. Infolge der Niederlagen Napoleons I. und der Friedensschlüsse von 1814 und 1815 verlor Frankreich das saarländische Kohlebecken. Die Kanalarbeiten wurden daraufhin eingestellt. Erst viele Jahre später, 1866, wurde der Saarkohlenkanal auf Initiative des lothringischen Kohlenbergbaus, allerdings über eine andere Trasse, verwirklicht. Mit ein wichtiger Grund hierfür waren die hohen Transportkosten der Eisenbahn. Die Ostbahn-Gesellschaft war deshalb verständlicherweise einer der größten Gegner des Saar-Kohlenkanals.¹⁸⁾



Eine damals zum Einsatz gekommene Lokomotive. Baujahr: 1847

Repro: J. Flauss

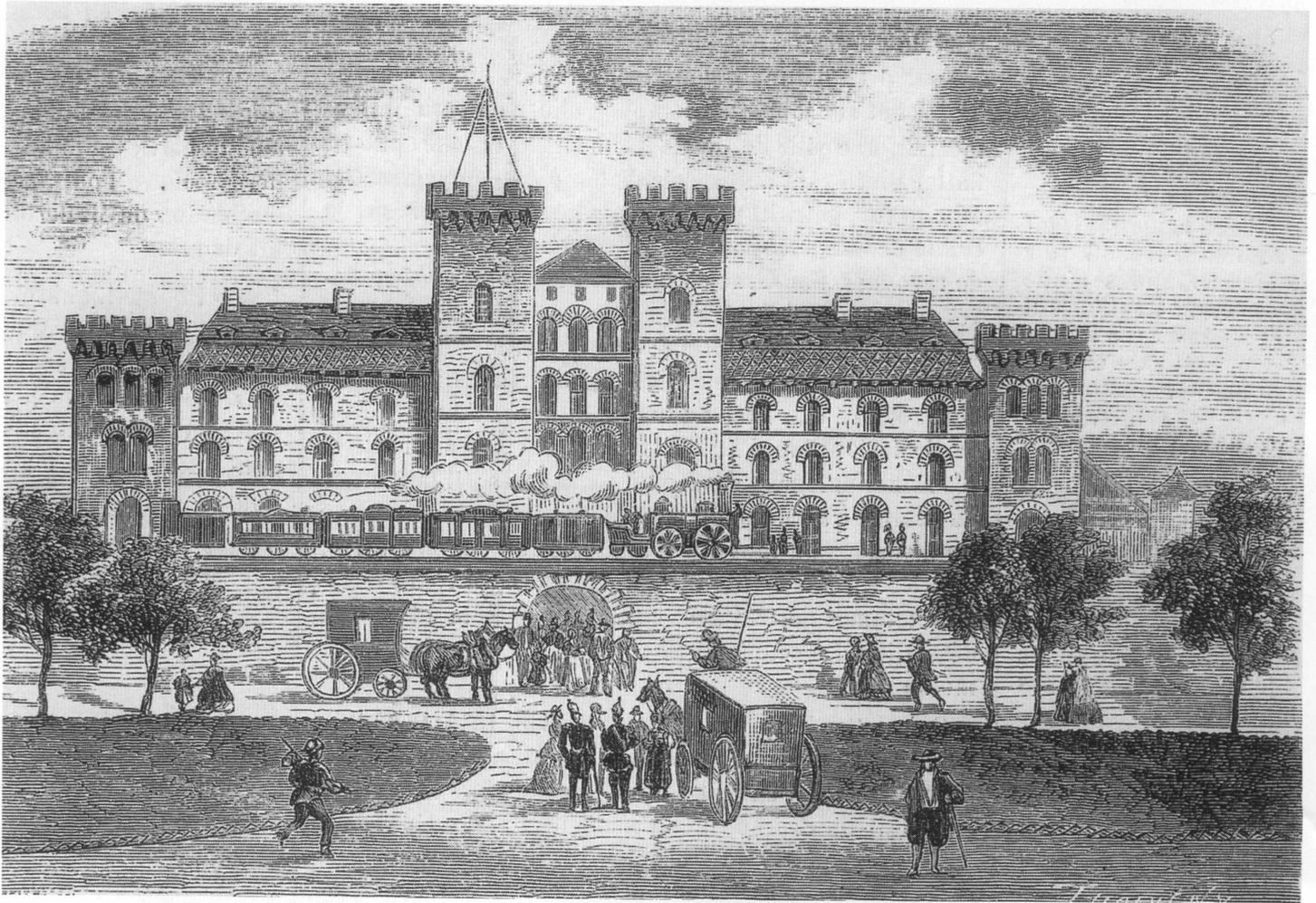
Die französische Ostbahn-Gesellschaft

Bereits seit 1831 bestand die Idee eines Metzger Geschäftsmannes, eine Eisenbahnverbindung zwischen Metz und Saarbrücken zu bauen, um die steigende Einfuhr von saarländischer Kohle, die weitgehend per Schiff erfolgte, schneller durchführen zu können. Verschiedene Projekte scheiterten. Im Jahre 1841 wurde dann die ‚Compagnie de Chemin de Fer de Metz à Sarrebruck‘ (Eisenbahngesellschaft von Metz nach Saarbrücken) gegründet. Teilhaber dieser Gesellschaft waren Bankiers und die Hüttenwerksbesitzer de Wendel in Hayange / Nordlothringen. Die neue Strecke führte von Metz über Falkenberg (Faulquemont) und Sankt-Avold nach Forbach. Am 16. November 1851 konnten die 70 km zwischen Metz und Forbach in Betrieb genommen wer-

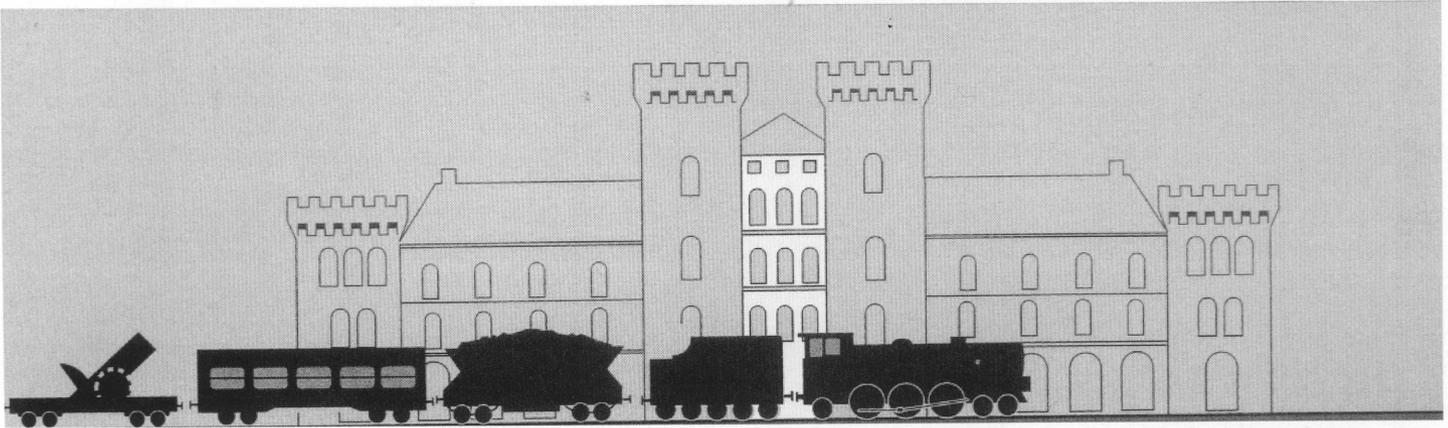
den. Genau ein Jahr später, am 15. November 1852, wurde die Strecke eingeweiht und die Verbindung zur Saarbrücker Bahn hergestellt. Das Ereignis wurde unter Beteiligung hochrangiger Prominenz in Metz großartig gefeiert.¹⁹⁾

Der Bau der Saarbrücker Eisenbahn

Von größter Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung unserer Region war der Bau der Königlichen Saarbrücker Bahn. Leopold Sello²⁰⁾, der seit 1816 die Leitung der von Preußen neu gegründeten Bergverwaltung innehatte, und später eine Gruppe Saarbrücker Kaufleute hatten schon seit vielen Jahren auf die Notwendigkeit eines Eisenbahnanschlusses des Sulzbachtales hingewiesen, da nur so der Kohlenabsatz gesteigert werden könne.



Das Bild zeigt den Bahnhof Saarbrücken im Jahre 1864 mit dem kaiserlichen (französischen) Salonzug. Es wurde aus Anlass der Durchreise der französischen Kaiserin Eugénie zur Kur nach Bad Schwalbach (Taunus) gezeichnet.



Logo aus der Buchankündigung „Ankunft Saarbrücken Hbf – 150 Jahre Eisenbahn an der Saar“, Herausgeber: Staatskanzlei des Saarlandes 2002

Nach Überwindung langwieriger Bedenken und Schwierigkeiten wurde dann am 15. November 1852 die Saarbrücker Bahn eingeweiht. Mit der Inbetriebnahme dieser 32 km langen Strecke zwischen der bereits 1849 fertiggestellten Bayerisch-Pfälzischen Ludwigsbahn von Ludwigshafen bis Bexbach und dem Bau der Paris-Straßburger-Bahn mit der Anschlußlinie Metz-Forbach im Jahre 1851 wurde eine störende Lücke geschlossen. Die neue Linie wurde von Bexbach über Neunkirchen, Landsweiler, Sulzbach, Dudweiler und St. Johann/Saarbrücken bis zur französischen Grenze bei Forbach geführt und stellte eine durchgehende Verbindung vom Rhein bis nach Paris dar.²¹⁾

Der in der Bergbauliteratur des Saarlandes vielfach zitierte Geheime Bergrat Haßlacher hat Jahrzehnte später die oben erwähnte Argumentation des Herrn Sello voll bestätigt: „Mit der Fertigstellung dieser, das Saargebiet von Osten nach Westen durchziehenden Eisenbahnlinie, begann recht eigentlich der Aufschwung und die heutige Bedeutung der Großindustrie dieses Gebietes.“²²⁾

Der ursprüngliche Hauptgrund zum Bau der Eisenbahnlinie auf preußischem Gebiet war der Abtransport der Steinkohle in weiter entfernte Gebiete, wie z. B. Süddeutschland und Ostfrankreich und die damit verbundene Erhöhung des Absatzes. Bald wurde aber auch die größere Bequemlichkeit des Reisens mit der Eisenbahn gegenüber dem Fahren mit Pferdekutschen erkannt und beliebt.

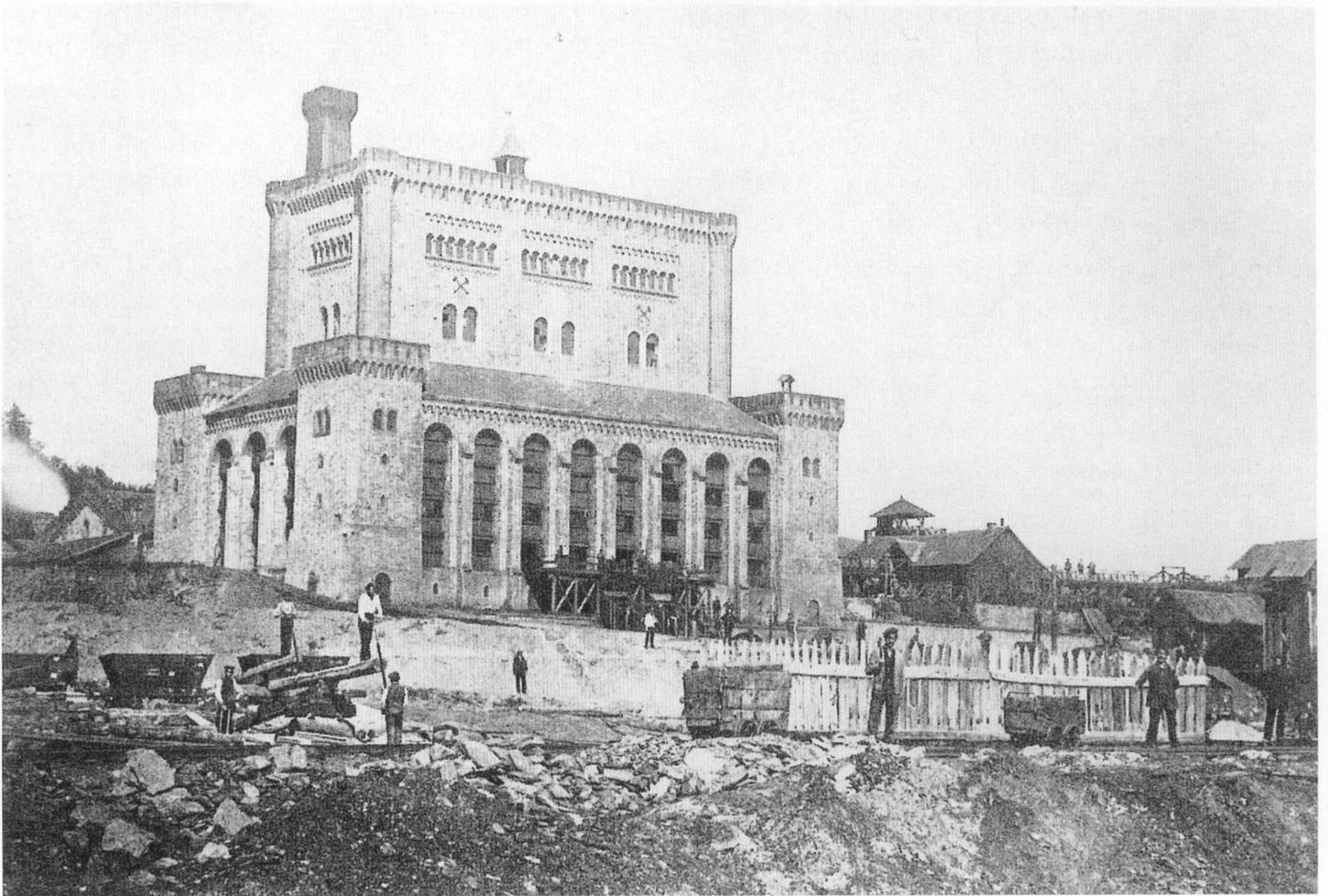
Eine weitere wichtige Nutzung der Eisenbahn ergab sich in der Folgezeit durch die Erschließung der Arbeitereinzugsgebiete. „Durch Arbeiterzüge konnten die Bergleute auf dem Dorfe wohnen bleiben und dennoch in vernünftiger Zeit täglich ihren Arbeitsplatz erreichen“²³⁾.

Die Schächte am Standort Hirschbach

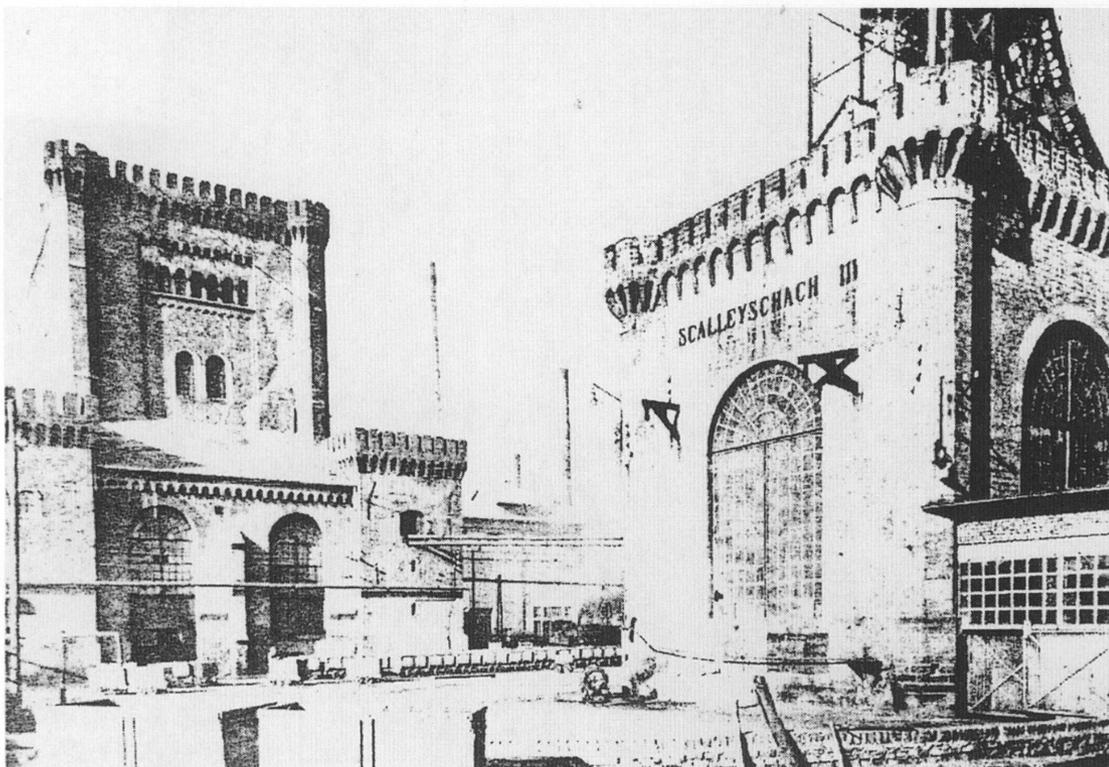
Als die französische Ostbahn ihre Kokerei 1852 gründete, waren bereits zwei Schächte vorhanden:

- der Skalleyschacht I²⁴⁾,
der im Juli 1849 als Eisenbahnschacht I angehauen wurde. Dieser Schacht hatte eine Teufe²⁵⁾ von 632 Metern und lag unmittelbar an der im November 1852 eingeweihten Eisenbahnlinie Saarbrücken-Neunkirchen-Bexbach.
- der Skalleyschacht II,
der im Jahre 1850 als Eisenbahnschacht II angehauen wurde. Dieser Schacht hatte eine Teufe von 550,5 Metern und lag direkt neben Schacht I.

Beide Schächte, Skalleyschacht I und II, erhielten im Jahre 1857 einen gemeinsamen Malakoff-Turm.²⁶⁾



Aufnahme aus „Chronik Dudweiler“ 1977
Artikel Rudolf Saam, S. 242



Die Aufnahme zeigt rechts den Skalleyschacht III, links die Schächte I und II.
Sie entstand etwa 1935, zeigt aber den ursprünglichen Zustand.

Die Kokerei-Gründungen bei den Skalleyschächten

Der eigentliche Anstoß zur Gründung der Kokerei in Dudweiler durch die französische Eisenbahngesellschaft ist in einem vor kurzem in Frankreich erschienenen Buch dargestellt:²⁸⁾

„Gleichzeitig mit der Inbetriebnahme der Saarbrücker Eisenbahnlinie²⁹⁾ erstellte die Eisenbahngesellschaft Paris-Straßburg (die französische Ostbahn, d. V.) im Einvernehmen mit der königlich-preußischen Grubenverwaltung in Saarbrücken eine Koksofenanlage zunächst in Hirschbach bei Sulzbach³⁰⁾ und dann in Forbach. Anlaß hierzu waren die zu hohen Preise beim Einkauf des Kokes in Belgien.³¹⁾

In der Nähe der Skalleyschächte wurden ab 1852/53 drei Kokereien betrieben, und zwar:

- im Westen die Kokerei der französischen Ostbahn auf dem ‚Ostbahngelände‘ im oberen Rehbachtal,
- unmittelbar neben den Skalleyschächten die fiskalische (staatliche) Kokerei, die vom Saarbrücker Bergamt betrieben wurde,
- im Osten auf Sulzbacher Bann, dort wo sich heute die Hauptwerkstatt Hirschbach der saarländischen Gruben befindet, die Kokerei der Eisenhütte de Wendel aus Hayange in Nordlothringen.

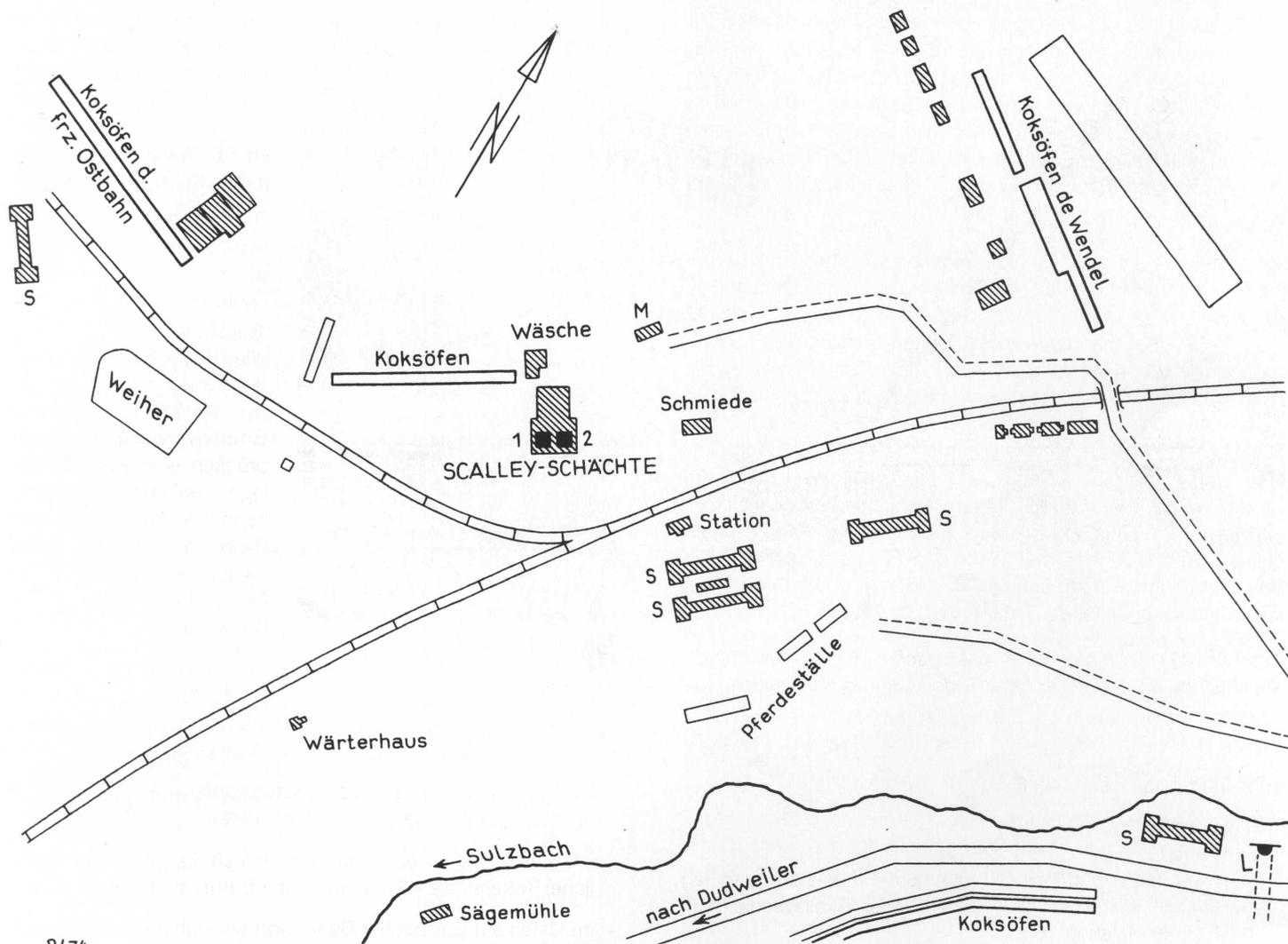
Auf der nachfolgenden Übersichtskarte ist die Situation 1858 anschaulich dargestellt:

Acht Jahre später, d. h. am 6. Februar 1860 wurde

- Skalleyschacht III angehauen.

Dieser Schacht hatte eine Teufe von 432 Metern und lag unweit der Schächte I und II. Auch der Skalleyschacht III erhielt einen Malakoff-Turm.

Mit der Errichtung der drei Tiefbauschächte auf der rechten Seite des Sulzbachtales verlagerte sich der Schwerpunkt der Kohlenförderung dorthin, und das alte und erste Abbaugelände am ‚Brennenden Berg‘ verlor seine Bedeutung. Die letzte Grube, der Ludwigestollen, wurde 1916 stillgelegt.²⁷⁾



Zeichnung von Rudolf Saam in dem Aufsatz ‚Die Bedeutung der Dudweiler Gruben für die Industrialisierung des Saarlandes‘ in der ‚Dudweiler Chronik‘ 1977, Seite 260

Ende der Vorlaufzeit und Beginn des Aufschwungs

Um 1850 ging die ‚Vorarbeitungsphase‘ zu Ende. Nachdem die Tiefbauschächte, die Eisenbahn und die Kokereien in Betrieb genommen waren, begann nun in Dudweiler, im gesamten Sulzbachtal und darüber hinaus eine Jahrzehnte lange Phase des wirtschaftlichen Aufschwungs und der Blüte. In unsere Region strömten Arbeiter aus den armen landwirtschaftlichen Gebieten des Hochwaldes, der Pfalz und aus weiter entfernten Regionen. Die Einwohnerzahl von Dudweiler erhöhte sich von 1843 mit 1.905 Einwohnern auf 5.980 in 1861.³²⁾

Die seinerzeit im Sulzbachtal herrschende Atmosphäre der Arbeit und des wirtschaftlichen Fortschritts wurde in einem Reisebericht des Gymnasiallehrers Goldenberg, der 1852 von der Bruch'schen Buchhandlung zu St. Johann-Saarbrücken herausgegeben wurde, wie folgt geschildert: „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.“³³⁾

Andere Zeitzeugen gaben eine eher negative Beurteilung der damaligen Verhältnisse im Sulzbachtal ab. Man verglich unsere Region mit einem ‚schwarzen Californien‘ oder mit Preußens ‚Wildem Süd-Westen‘.³⁴⁾

Der Übergang vom Stollenbau zum Tiefbau, d. h. das Anlegen von Tiefbauschächten in der Saarregion hatte mehrere Gründe: Zum einen waren die Flöze verhauen (abgebaut), deren Kohlen man noch per Stollen abbauen konnte. Der andere Grund war eine vorausschauende Politik des Bergamtes, das einen großen Kohlenabsatz für den Zeitpunkt des Anschlusses an das Eisenbahnnetz vorausgesehen hatte.³⁵⁾

Ein weiterer wichtiger Grund war auch die Qualität der Kohle, die der Kokserzeugung dienen sollte. In unserem Revier reicht das Spektrum der Kohlearten von Kokskohlen (Fettkohlen) bis zu

ausgesprochenen Hausbrand- und Kesselkohlen für die Kraftwerke (Flammkohlen).³⁶⁾

Das Erschließen der Fettkohlenflöze durch die Tiefbauschächte war deshalb unbedingt erforderlich. Das erst in späteren Jahrzehnten auftretende Problem der schlechten Eignung der Saarkohlen zur Herstellung eines guten Hüttenkokes war in jener Zeit (nach 1850) von geringerer Bedeutung, da in den kleinen Hochöfen die Brüchigkeit des Saarkokes weniger ins Gewicht fiel.³⁷⁾

Später – aber das liegt schon außerhalb des Zeitraumes dieses Berichtes – als die Hüttenwerke größere Hochöfen betrieben, hat man das Problem überwunden, indem man der saarländischen Fettkohle 15 % Fremdkohle als Magerungsmittel zugesetzt hat.³⁸⁾

An dieser Stelle sind einige Sätze über den Herstellungsprozess von Koks notwendig. „Die Kokserzeugung ist trotz des angewandten Ausdrucks ‚Koksöfen‘ keine Verbrennung, sondern eine trockene Destillation. Es entstehen dabei viele wertvolle Nebenprodukte, z. B. Gas, Teer, Produkte für die Lack- und Farbindustrie, Pharmaindustrie, Benzin usw.“³⁹⁾

Das Brockhaus-Lexikon gibt folgende Definition: „Hochofenkoks entsteht durch Verkokung von gut backfähigen Steinkohlen (Kohlen, die beim Erhitzen in einen plastischen Zustand übergehen und festen stückigen Koks bilden, besonders Fettkohle) bei Temperaturen um 1000 Grad.“

Aus allen Schilderungen in der Literatur ist zu ersehen, dass von den ersten Versuchen zur Herstellung von Koks noch unter Fürst Wilhelm Heinrich vor fast 250 Jahren bis heute immer das Bestreben bestand,

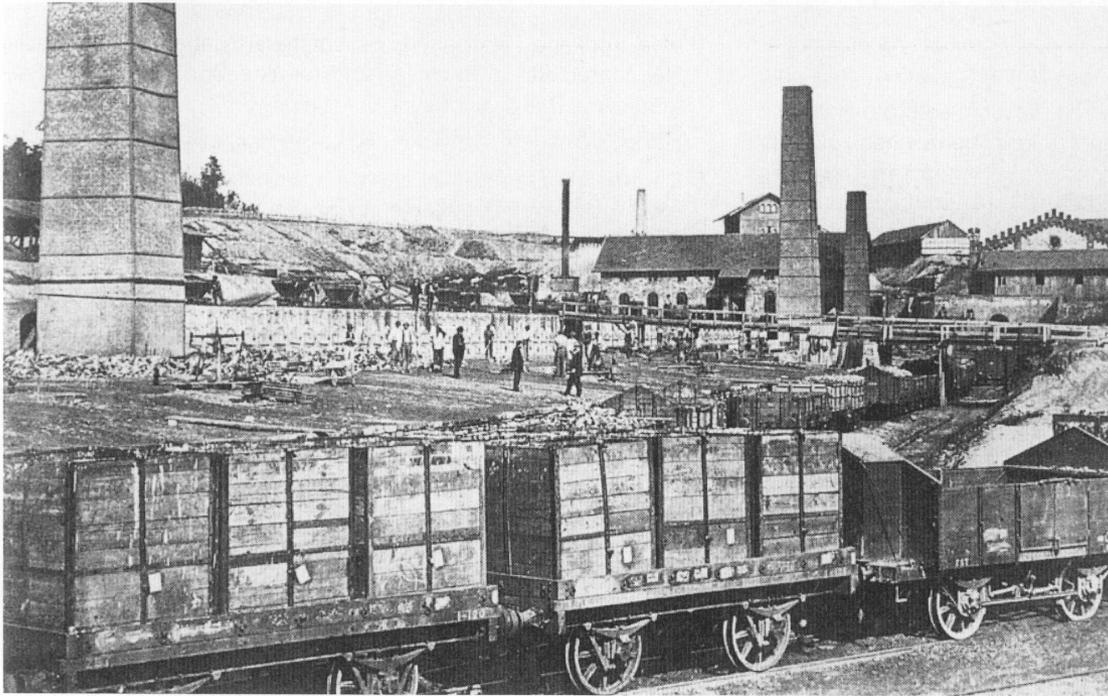
- die Qualität des Kokes und seine Verwendbarkeit bei der Eisenverhüttung zu verbessern,
- die am besten geeignete Kohle oder Mischungen zu finden,
- die Technik der ‚Koksöfen‘ zu verbessern,
- die Koksausbeute, die anfangs bei nur 30 % lag, möglichst nah an 100 % heranzuführen.

Zumindest in den ersten 100 Jahren war die Saar auf dem Gebiet der Kokereitechnik führend. Nach einer vorübergehenden Dominanz anderer Regionen können wir heute wieder ein gewichtiges Wort unter den Kokereien der Welt mitsprechen.⁴⁰⁾

Wichtig war für die neu gegründeten Kokereien ein in Belgien um 1850 neu entwickelter Koksofen, der an der Saar verbessert wurde, wobei die Sulzbacher Unternehmer Haldy und Appolt eine bedeutende Rolle spielten.⁴¹⁾

Aber auch die beiden französischen Kokereien brachten höchstwahrscheinlich technisches Know-how mit, denn ab 1855 wurde in Dudweiler ein verbesserter, ursprünglich belgischer, Flammofen unter dem Namen Francois-Rexroth-Ofen eingesetzt. Francois war Kokereimeister auf der Kokerei de Wendel. Er stammte vermutlich aus Thionville, das nicht weit von Hayange liegt.⁴²⁾

An dieser Stelle wird die personelle und möglicherweise familiäre Verbindung zwischen den beiden französischen Kokereien deutlich, denn der Hüttenwerksbesitzer de Wendel war auch an der Ost-Eisenbahngesellschaft beteiligt⁴³⁾. Für ihn war es deshalb naheliegend, ‚seine Leute‘ mit hierher zu bringen.



Die Aufnahme zeigt vermutlich die Kokerei de Wendel in Hirschbach. Unklar ist das Jahr der Aufnahme. Die Angaben in der Literatur schwanken zwischen 1866 und 1910.

Der gleichfalls erwähnte Rexroth war Direktor der Kokerei seit 1854.⁴⁴⁾

Der Francois-Rexroth-Koksofen, der als Ahnherr der modernen Koksöfen angesehen werden kann⁴⁵⁾, wurde auch in den folgenden Jahrzehnten laufend verbessert. Er wurde in Batterien von z. T. mehreren Hundert Stück eingesetzt. Wie eine solche Kokerei aussah, ist auf der folgenden Fotografie zu erkennen.

Die drei Dudweiler Kokereien waren von Anfang an technisch auf dem höchsten Stand der Zeit und wurden in der Fachliteratur sehr positiv bewertet. In der Zeitschrift „Bergbau, Hütten- und Salinenwesen“, Jahrgang 1855, wurde folgende Beschreibung der ‚Geschlossenen Koksöfen‘ veröffentlicht: ⁴⁶⁾

„Eine der grossartigsten Verkokungsanlagen ist diejenige der Frau de Wendel bei der Grube Duttweiler (Bergamt Saarbrücken). Die Öfen liegen schräg an einem Bergabhänge; die eigentlichen Koksöfen werden von oben unmittelbar aus den Trichterwagen gefüllt, für welche eine Eisenbahn über die Öfen hinführt; die Oefen sind unten durch je eine Thürklappe geschlossen, welche sich leicht öffnen und wieder davorbringen lässt. Bei der Öffnung rutscht die ganze Koksmaße sofort in den ebenfalls geneigten Kühllofen von etwas grösserem Fassungsraume, den man dann oben wieder schliesst; eine untere Thüre dient zum Auslassen der (!) abgekühlten Koks. Der Rauch wird durch Kanäle nach einer gemeinschaftlichen Esse geführt.“

In dem vorgenannten Artikel wird danach der technische Vorgang des ‚Ausziehen der Koks‘, d. h. die Ent-

leerung der Koksöfen beschrieben, wobei auch ‚die Koksanstalt der Paris-Strassburger Eisenbahn auf der Grube Duttweiler‘ erwähnt wird.

In einem Fachbuch von 1890 ⁴⁷⁾ steht über die Kohlenwäschen, welche für die Aufbereitung der Kohlen vor der Verkokung wichtig waren, folgendes:

„Die ersten Kohlenwäschen mit systematisch angeordnetem maschinellen Betriebe traten in folgender Reihenfolge in Thätigkeit: 1856 die beiden ... Wäschen der Kokereien der Französischen Ostbahn-Gesellschaft zu Forbach (auf Lothringischem Gebiet) und in der Hirschbach (Grube Dudweiler), 1863 die Rexroth'schen Wäschen der Firma de Wendel und bald darauf diejenige der fiskalischen Kokerei zu Grube Duttweiler.“

Das Ende der drei Kokereien bei der Grube Dudweiler

Obwohl die drei Kokereien etwa zur gleichen Zeit und unter weitgehend gleichen Bedingungen gegründet wurden, war ihre Betriebsdauer sehr unterschiedlich.

Die Kokerei der Ostbahn wurde bereits nach 12 Jahren, d. h. 1864 eingestellt. In dem bereits oben erwähnten Buch über die französische Ostbahn, das 1999 in Frankreich erschien, steht folgende Begründung:

„...Aufgrund technischer Verbesserungen konnten jedoch gegen 1860 die Lokomotiven direkt mit Kohlen anstatt wie bisher mit Koks betrieben werden. Die Kokereien, denen man bis dahin beträchtliche Einsparungen bei den Betriebskosten (der Lokomotiven) verdankte, verloren nach und nach ihre Bedeutung und wurden abgebrochen.“⁴⁸⁾

Wenige Jahre später, d. h. 1874, wurde die staatliche Kokerei aus Rentabilitätsgründen stillgelegt. Dies scheint ein langwieriger Entscheidungsprozess der Bergbehörde gewesen zu sein, denn Sello hatte bereits 1853 erkannt, dass die Koksproduktion mit hohen Kosten verbunden und wenig gewinnbringend ist, so dass man besser gleich die Kohle verkaufen sollte. Nachdem auch noch Anfang der 1870er Jahre (Gründerzeit nach dem deutsch-französischen Krieg von 1870/71) die Nachfrage nach Kohle und Koks abnahm, wurde im Juni 1874 die staatliche Koksproduktion auf der Grube Dudweiler ganz eingestellt.⁴⁹⁾

Am längsten hat die Kokerei der Firma de Wendel in Hirschbach auf Sulzbacher Gebiet produziert. Der produzierte Koks wurde an die eigenen lothringischen Hüttenwerke, besonders aber nach Forbach geliefert. Das genaue Datum der Betriebseinstellung dieser Kokerei konnte ich nicht ermitteln. Einige Punkte sprechen jedoch dafür, dass dies kurz nach der Jahrhundertwende 1900 gewesen sein muss, und zwar:

- in den 1890er Jahren wurden umfangreiche Investitionen vorgenommen
- auf einer deutschen Grundkarte von 1899 ist noch die ‚Coaksanlage Hirschbach‘ eingezeichnet
- die lothringischen Gruben begannen erst nach 1900 verkokbare Kohle zu fördern⁵⁰⁾
- das Kokereigelände wurde im Jahre 1918 von der Familie de Wendel verkauft⁵¹⁾

Noch heute sind auf dem Gebiet zwischen Hirschbach und Liebergallshaus zwei riesige Schlackenhalde, Reste der Kokserzeugung der de Wendel'schen Kokerei, zu sehen.

Das Wohngebiet ‚Ostbahn‘ der Grube

Die neu gegründete Kokerei der französischen Ostbahn stellte ihren Arbeitern keine Werksunterkünfte, so wie dies die Grubenverwaltung mit den Schlafhäusern tat, zur Verfügung. Die im Umkreis der Grube entstandenen Schlafhäuser waren mit Bergleuten voll belegt. Die Wohnsituation wurde 1856 von Bürgermeister Ganns deutlich geschildert: „... sind gegenwärtig von den Bergleuten ... 195 in dem zu Ludwigsstollen, 100 in dem zu Hirschbach, 66 in dem bei der hiesigen Grube⁵²⁾ und 399 in dem Schlafhaus zu Dudweiler⁵³⁾.

... Auf der Haldy'schen Anlage (Kokerei Altenwald, d. V.) stehen gegenwärtig 300 Mann in Arbeit, von welchen 100 in Privathäusern wohnen, die de Wendel'sche Anlage beschäftigt in diesem Augenblick 296 und die Ostbahn-Gesellschaft 299 Arbeiter, sämtlich in Privatwohnungen beherbergt. Auf den Privatanlagen wird die Zahl der Arbeiter mit der guten Witterung sich steigern⁵⁴⁾

Ein düsteres Bild über den Zustand der Privatwohnungen schildert Vogt: „Auch die Wirtschaften auf der Flitsch, in der Rehbach, auf der Sud und der Fischbachstraße machten Keller- und

Speicherräume frei und beherbergten eine ganze Menge ‚Pänz‘ (abwertende Bezeichnung für die Arbeiter aus den ländlichen Gebieten). Sie bezahlten nicht gern viel für das Unterkommen, dafür waren sie auch nicht wählerisch.⁵⁵⁾

Die französische Ostbahngesellschaft hat auch später wahrscheinlich keine eigenen Arbeiter-Unterkünfte zur Verfügung gestellt.

Erst in einer Nachweisung der Königlichen Steinkohlengruben bei Saarbrücken sind im August 1868 die Schlafhäuser I, II und III an der Ostbahn aufgeführt; in einer vorhergehenden Aufstellung von 1859, damals bestand die Kokerei noch, war keine genannt.

Es erscheint mir deshalb sicher, dass die drei Ostbahn-Schlafhäuser nach der Schließung der Kokerei 1864 durch die Grubenverwaltung erstellt wurden. 1868 waren die vorhandenen 176 Schlafplätze voll belegt.⁵⁶⁾

Noch negativer als die oben erwähnten Privatwohnungen wurden die Schlafhäuser beurteilt. Nach dem Urteil des Dudweiler Bürgermeisters Wagner (1842 – 1847) waren die Schlafhäuser unter den Arbeitern noch unbeliebter. Er bezeichnete sie als ‚eine Art Kaserne, in welche die in den, von den Steinkohlengruben entfernt liegenden Dörfern wohnenden ledigen und verheirateten Gruben-Arbeiter, letztere ohne ihre Familien, die Woche über ein Unterkommen finden.⁵⁷⁾



Die Aufnahme aus den 1950er Jahren zeigt die drei ehemaligen Schlafhäuser, die später als Mietwohnungen für Bergleute dienten. Links ist der Wiesenhang in Richtung Fischbachstraße zu sehen.



Diese Aufnahme zeigt, vom Hang her aufgenommen, die drei Beamten-Doppelhäuser.

Die Schlafhäuser

Die Belegung der Schlafhäuser mit Bergleuten aus den ländlichen Gebieten reichte auf der Ostbahn bis mindestens 1918. Nach einer Personenstandsaufnahme aus dem Jahre 1934 durch die Gemeindeverwaltung Dudweiler⁵⁸⁾ waren Ende Dezember 1918 in Dudweiler insgesamt 780 Personen in Schlafhäusern untergebracht, davon auf der Ostbahn 208 Personen.

Die Häuser wurden später umgebaut und renoviert und dienten in den folgenden Jahrzehnten bis 1965 als Mietwohnungen für Bergleute.

Die Häuser hatten drei Geschosse. In einem der Häuser befand sich auch ein Konsumladen.

Die Beamtenhäuser

Etwa um 1922⁵⁹⁾ hat die damals französische Grubenverwaltung oberhalb der Bergmannshäuser in Richtung Grünlingstraße und Wald auf der rechten Seite der Straße drei Doppelwohnhäuser für Grubenbeamte errichtet. Der gleiche Haustyp wurde für zwei Häuser in der Sulzbachtalstraße eingangs Dudweiler, wenn man von Sulzbach kommt, angewandt.

Diese Häuser (auf der Ostbahn) wurden nach einer Zeitungsnotiz⁶⁰⁾ 1969 abgerissen, da sie durch das stetige Steigen des (Schlamm-)weiher einsturzgefährdet waren.

An dieser Stelle möchte ich noch auf den unterhalb der Beamtenhäuser gelegenen ‚Ponsweiher‘ eingehen. Ursprünglich wurde für die Kokerei der französischen Ostbahn ein Wasserreservoir benötigt, um den fertigen Koks nach dem Ausdrücken aus den Koksöfen abzulöschen, damit er nicht in Brand gerät. Über die Herkunft des Namens gibt es verschiedene Versionen. Am wahrscheinlichsten scheint mir der Bezug zu den ‚Pänz‘ zu sein. So nannte man die früheren Bewohner der Schlafhäuser aus den ländlichen Gegenden des Hochwaldes. Später dient er als Fischweiher (Karpfen) und als Badeweiher für die Jugend der Ostbahn-Siedlung.

Das Ende der Bergmannssiedlung Ostbahn

Mit der Schließung der Grube Hirschbach im Jahre 1952, genau 100 Jahre nach der Inbetriebnahme der Skalleyschächte, war

auch das Schicksal der Bergmannssiedlungen Hirschbach und Ostbahn besiegelt. Die Häuser der Ostbahn wurden ab 1965 abgerissen. Bezüglich der Ostbahn erschien unter dem Datum 27.5.1965 in einer regionalen Zeitung⁶¹⁾ unter einer etwas reißerischen Überschrift der folgende Artikel:

„Ein halber Stadtteil verschwindet

Schlafhäuser müssen Schlammweiher weichen – Wasser wird von der Grube Camphausen zugeleitet.

Auch für einen Dudweiler Bürger ist es nicht einfach, den Stadtteil aufzufinden, der sich ‚Ostbahn‘ nennt. Er liegt in dem Viereck, das von der Fischbachstraße westlich, der Grünlingstraße nördlich und der Hirschbach östlich eingefasst wird. Ein Fahrweg dorthin befindet sich von der Fischbachstraße rechts abzweigend etwa in Höhe der Polizeidienststelle kurz vor dem Wald. In der Hälfte des Berges ist die Ostbahn auch durch einen Fuß-Feldweg zu erreichen. Wie still und ruhig es dort zugeht, beweist die Tatsache, dass uns beim Überqueren des Feldes Rotten Feldhühner begegneten, die sich kaum die Mühe machten, davonzufiegen.

Die Ostbahn selbst, heute noch aus drei alten Häusern und drei jüngeren Doppelhäusern bestehend, liegt vereinsamt mit ihrem alten Teil im Talgrund, während die neuen Häuser, die vor dem als Beamtenwohnungen dienten, etwas höher zum Wald zu liegen. Wir ließen uns berichten, daß die drei alten Bauten ehemals von der Grubenverwaltung als Schlafhäuser erstellt und verwertet wurden. Ihre Entstehung dürfte in die achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts zurückgehen⁶²⁾.

Der alte Teil dieses Stadtteils wird bald der Vergangenheit angehören. Die Häuser sollen auf Anordnung der Grube abgerissen und die Talsohle dazu benutzt werden, den dort angrenzenden Schlammweiher zu vergrößern. Wir waren der Meinung, der Schlammweiher erübrige sich doch wohl überhaupt, seit die Grube Hirschbach stillgelegt und die Förderung und damit die Kohlenwäsche eingestellt sei. Wir mußten gegenteilig erfahren, dass weiterhin ein starker Zufluss kohlenstaubhaltigen Wassers erfolge, das von der Grube Camphausen herüber geleitet werde. Zu diesem Zweck benutze die Grube eine großkalibrige alte Gasleitung. So wird man für die restlichen dort noch wohnenden Familien neue Wohnstätten suchen müssen.

Einige Familien sind im Hinblick auf den Abbruch schon umgezogen. 13 Familien mit rund 45 Menschen wohnten vorher in den



Auf dieser Aufnahme, ebenfalls aus den 1950er Jahren sind die drei ehemaligen Schlafhäuser zu sehen. Oberhalb der Bildmitte ist die Häusergruppe der ‚Beamtenhäuser‘ erkennbar. Die Aufnahme wurde von der ‚hinteren‘ Bergehalde aus aufgenommen.



Diese schöne Winterlandschaft ist nicht, wie man annehmen könnte, in den Alpen aufgenommen, sondern vom Wohngebiet der Ostbahn aus. In der Bildmitte ist die große, kegelförmige Berggalerie, rechts daneben die hintere, flache Halde der Grube Hirschbach zu sehen.

drei Häusern, heute sind es noch neun Familien. Schattenspendende Kastanienbäume und eine Ruhebänk ließen das Tälchen zu einem Idyll werden, wenn nicht die verwitterten Fassaden an die Wirklichkeit und Hast der Industrie erinnerten. Ihre täglichen Einkäufe erledigen die Hausfrauen auf dem ‚Spatzenhiwwel‘ doch es besucht sie auch regelmäßig ein Kaufmann mit seinem Kombi und bietet alles an, was Hausfrauen benötigen. Für die Kinder ist die Ostbahn ein ideales Spielgelände ohne jede Verkehrsgefährdung. Diesen Luxus mussten sie bisher aber auch mit einem recht weiten Schulweg erkaufen.“

Wie abgelegen und einsam und verkehrsmäßig wenig erschlossen die Ostbahn war, möchte ich durch eine kleine Episode ‚aus dem Leben‘ unterstreichen:

Ein mir gut bekannter Polizeibeamter bekam in den 1960er Jahren auf seiner Dienststelle, welcher Kraftfahrzeuge zur Verfügung standen, zur Winterzeit bei starkem Schneefall den dringenden Hilferuf einer hochschwangeren Frau von der Ostbahn. Die Wehen hatten eingesetzt und die Frau musste ins Krankenhaus. Aber der steile Weg von der Ostbahn hoch zur Fischbachstraße war vereist. Die Polizei wusste sich zu helfen und klapperte die gesamte Nachbarschaft zusammen, damit diese den Weg mit Asche streuten und wieder befahrbar machten. Die Geburt des Kindes verlief ohne Komplikationen.⁶³⁾

Die Bewohner der Ostbahn-Siedlung

Die ersten Bewohner der Ostbahn, abgesehen von den Schlafhausinsassen, waren Grubenbeamte. In alten Adressbüchern von 1906 bis 1913 sind die Steiger Ries, Reinert, Neurohr sowie der Schlafhausmeister Reuter genannt. Diese wohnten entweder in einem der alten Schlafhäuser oder in einem kleineren Anwesen, das auf einer der alten Fotografien zu erkennen ist.

In den Beamtenhäusern, die um 1925 gebaut wurden, wohnten nach Angaben früherer Bewohner zuletzt die Familien Appel, Kirst, Konter, Portuné, Weber, Welker.

In den Bergmannshäusern wohnten zuletzt folgende Familien:

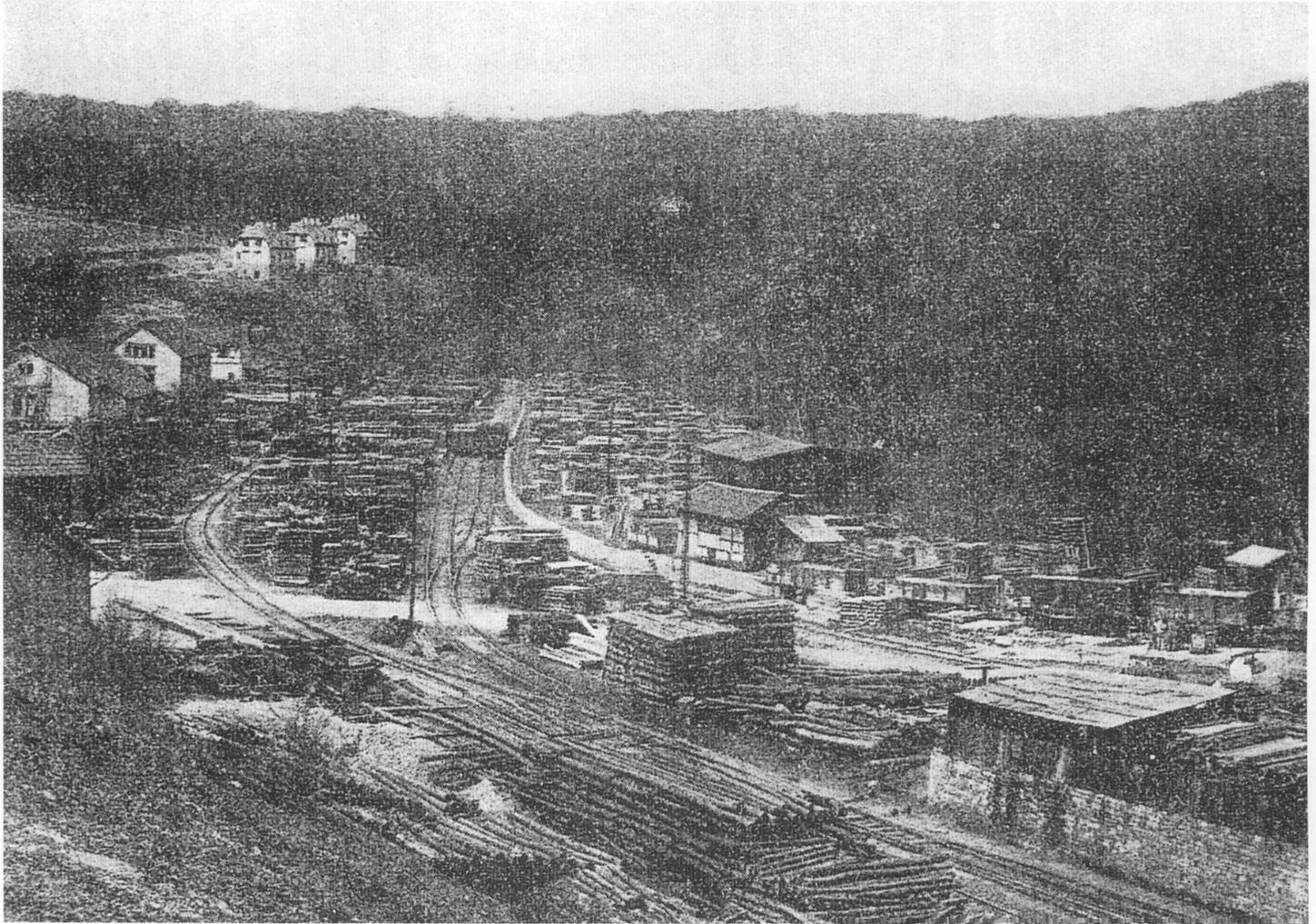
Barthel	Georg	Merten	Salm
Brückner	Gerhard	Mohr	Schmidt
Bur	Hey	Pitz	Spang
Engel	Kefer	Poller	Stopka
Escher	Keller	Quinten	Werner
Federkeil	Klasen (2)	Rech	

Die vorgenannten Namen wurden mir freundlicherweise von früheren Bewohnern der Ostbahn genannt. Hierfür vielen Dank. Auf der Ostbahn gab es – ebenso wie in anderen alten Stadtteilen von Dudweiler – ‚Originale‘, also Sonderlinge, die durch besondere Eigenschaften und Gewohnheiten auf sich aufmerksam machten. Ich denke, es wäre interessant, über diese Personen einen eigenen Beitrag zu schreiben.

Der Holzplatz auf dem Ostbahngelände

Das Gelände zwischen der Wohnsiedlung Ostbahn und den Skalleyschächten diente viele Jahrzehnte als Lagerplatz für die Holzstämmе, vorwiegend Fichtenholz, die unter Tage beim

Abbau der Kohle zur Sicherung der Arbeitsbereiche vor Ort und in den Strecken dorthin benötigt wurden. Mit der Einführung eiserner Ausbauten (Stempel- und Schildausbau usw.) verlor der Holzausbau allmählich seine Bedeutung.



Die Aufnahme entstammt dem ‚Saarbrücker Bergmannskalender‘ von 1926.

Die folgende Aufnahme aus der anderen Richtung zeigt die große Ausdehnung des Holzplatzes.



Auch diese Aufnahme zeigt die große Bergehalde der Grube Hirschbach im Winter, davor die Kohlenwäsche Ende der 1950er Jahre.



Die oben gezeigte Luftaufnahme stammt aus der Zeit vor 1964. Sie zeigt die Grube Hirschbach mit ihrer näheren Umgebung. Links von der Bildmitte sind die drei Skalleyschächte I, II und III zu erkennen, wobei der etwas abseits stehende Schacht III den Malakoff-Turm hat. Rechts davon sind Werkshallen und Kühltürme zu sehen.

Am Bildrand oben links sieht man die Häuser der oberen Fischbachstraße. Darunter kann man die beiden Häusergruppen der O s t b a h n erkennen, und zwar links neben der abgeflachten

Bergehalde etwas unter Bäumen versteckt die ehemaligen Schlafhäuser und nach einer kleinen Lücke in Richtung Wald und Grünlingstraße die Doppelwohnhäuser für Grubenbeamte.

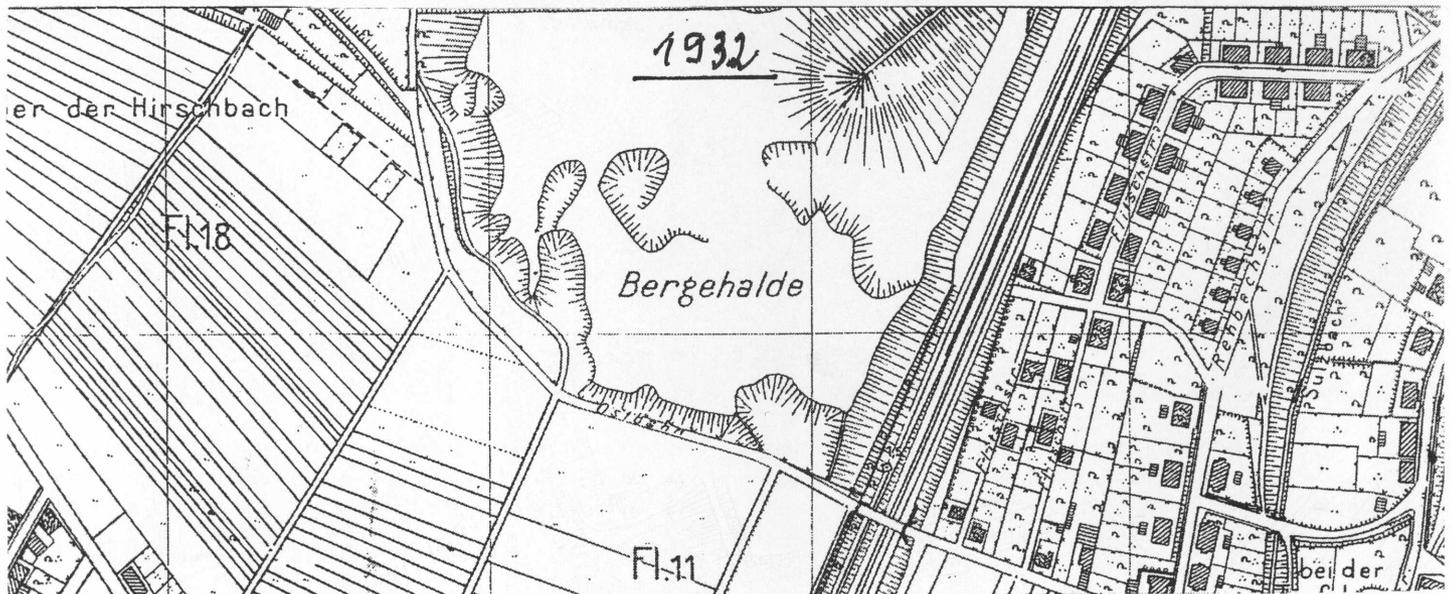
Unten links im Bild schneidet die Eisenbahnlinie Saarbrücken-Neunkirchen das Gelände. Die Trasse zur Ostbahn zweigt nach links von der Hauptstrecke ab und verläuft am Fuße der hier mit Bäumen bewachsenen kegelförmigen Bergehalde und der dahinter liegenden flachen Halde.

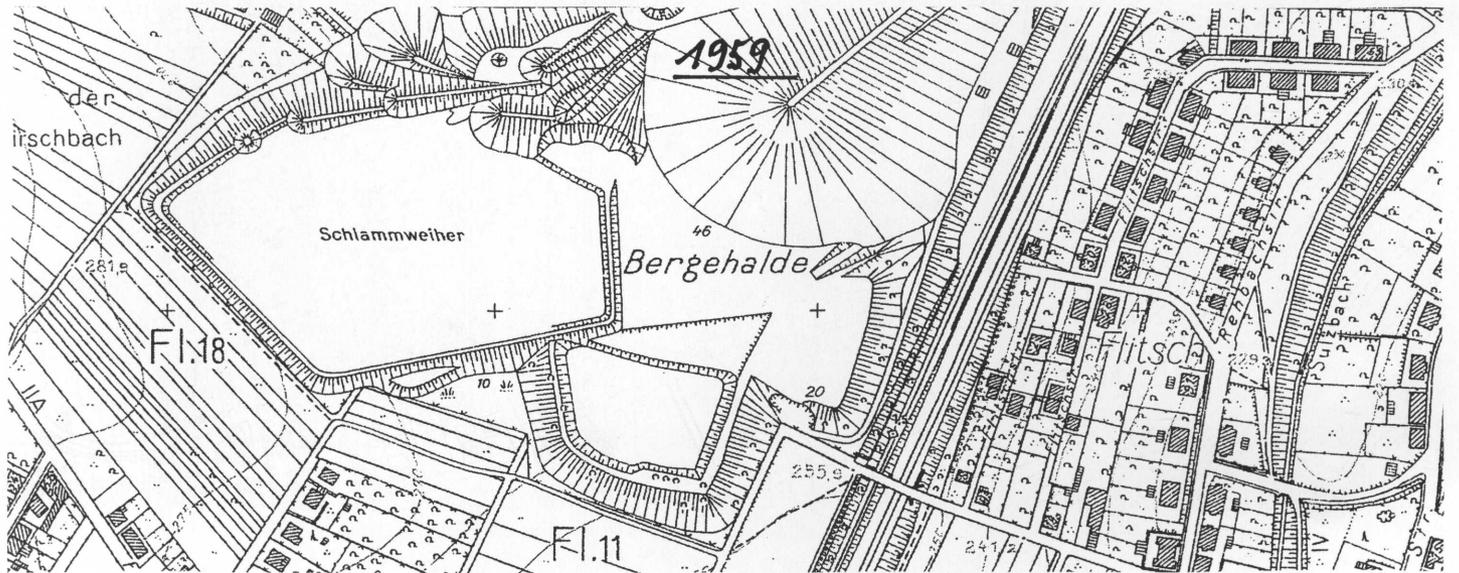
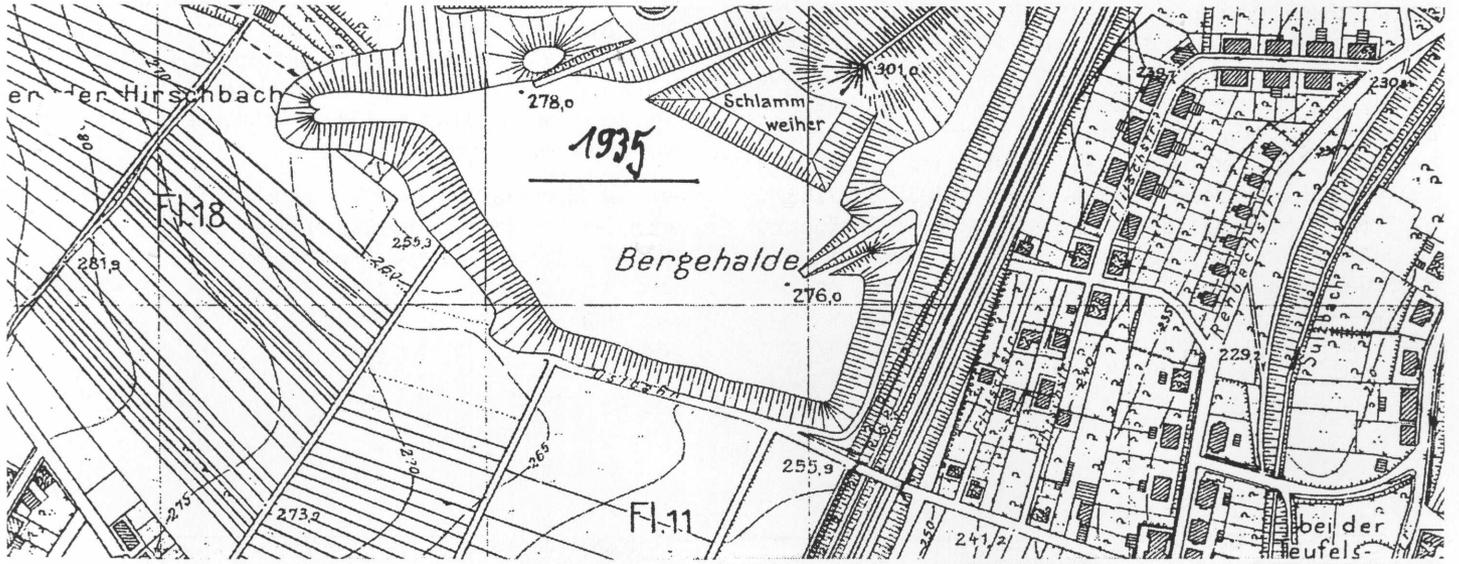
Bergehalde und Schlammweiher

Das aus dem Abbau der Kohle auf der Grube Dudweiler/Hirschbach anfallende ‚taube Gestein‘, von den Bergleuten ‚Berge‘ genannt, vorwiegend Schiefergestein, wurde südlich der Grube entlang der Eisenbahnlinie bzw. östlich der Ostbahnsiedlung abgelagert. Dabei entstand ein steiler, kegelförmiger Berg, die Bergehalde. Auf den nachstehend abgebildeten Ausschnitten aus den Flurkarten dieses Gebietes von 1932, 1935 und 1959 ist die Entwicklung dieses, die Landschaft prägenden Gebildes zu erkennen. Bereits 1935 überragte die Bergehalde das gegenüber der Eisenbahnlinie liegende Wohngebiet der Flitsch um mehr als 60 Meter. Bis 1959 ist ein weiteres Anwachsen zu verzeichnen, leider fehlen auf dieser Karte die Höhenangaben. Zwischenzeitlich ist dieser künstliche Berg abgetragen und aus dem Landschaftsbild verschwunden.

Auf den nachfolgend gezeigten Flurkarten ist auch die Entwicklung der Schlammweiher zu sehen. Diese Schlammweiher, auch Absinkweiher genannt, entstehen durch die Aufbereitung der nach Übertage geförderten Kohle, d. h. durch das Waschen der Kohle, mit dem Ziel, Kohle und Berge leichter trennen zu können. Das bei diesem Prozess anfallende kohlenstaubhaltige Wasser wird in Schlammweiher abgeleitet.

Auf der Flurkarte von 1932 ist noch kein Schlammweiher zu erkennen. Vermutlich wurde bis zu dieser Zeit das schlammige Wasser in das Gebiet zwischen der Ökonomie an der Hirschbach und dem Sulzbach abgeleitet⁶⁴). Auf der Karte von 1935 ist dann ein kleiner und auf der Karte von 1959 ein größerer Schlammweiher erkennbar.





Die beiden folgenden Fotografien, aufgenommen Ende der 1960er Jahre, zeigen die Situation an der Ostbahn



Auf dieser Aufnahme, die von Osten nach Westen gerichtet ist, sieht man im Vordergrund den unteren Teil der kegelförmigen Bergehalde. In der Bildmitte ist die flache Scheibe des Schlammweihers, dahinter die Beamtenhäuser zu sehen. Oben links sind die Häuser der Fischbachstraße und rechts die Berge-

halde der Grube Camphausen erkennbar. Das schmale helle Band zwischen der Bergehalde und den drei Ostbahnhäusern stellt die neue ‚Hirschbachstraße‘ zu den Hirschbach-Werkstätten und –Magazinen dar.



Das Bild, von Westen nach Osten aufgenommen, zeigt im Vordergrund das im Umbruch befindliche Gelände zwischen der früheren Bergehalde und der Ostbahn-Siedlung. In der Bildmitte ist ein Teil des Schlammweiher und im Hintergrund das Stahl-

gerüst des 1974 abgerissenen Skalleyschachtes III zu sehen⁶⁵). Links oben sind Teile des neu entstandenen Zentralmagazins der Saarbergwerke und dahinter Häuser der Sulzbacher Siedlung ‚Goldene Au‘ zu erkennen.



Heutiger Zustand des Ostbahngeländes

Ab 1972 entstanden in Dudweiler-Nord auf dem Gebiet zwischen der Fischbachstraße und dem ehemaligen Ostbahngelände durch ein Saarbrücker Wohnungsbau-Unternehmen⁶⁶⁾ mit der Finanzierung durch die Sparkasse Saarbrücken ein neues Wohngebiet. Auf einem etwa 35.000 qm großen Grundstück entstanden mehrere Hundert Eigentumswohnungen, Tiefgaragen, Autoabstellplätze, autofreie Zubringerstraßen in einer parkähnlichen Landschaft mit Baumgruppen und Grünanlagen.

Das in der Nähe befindliche große Einkaufszentrum sowie die nur wenige Meter entfernte Anbindung an die Autobahn A 623 (Grühlingstraße) sind Teile der günstigen Infrastruktur des Wohngebietes.

Das Ostbahngelände selbst, das östlich unterhalb des beschriebenen Wohngebietes liegt, wurde in den letzten Jahren der Natur

zurückgegeben. Durch Anpflanzung von Birken, Sträuchern und Gräsern ist eine Art Steppenlandschaft entstanden.

Die obenstehende Aufnahme, aufgenommen im März 2004, zeigt rechts unten als Grenze zur Ostbahn einen Teil der heutigen Rehgrabenstraße, darüber die Hochhäuser der Mainstraße, rechts oben das Wohngebiet Kitten, oben in der Mitte den Brennenden Berg und im Vordergrund die frühere Ostbahn.

Den ‚alten‘ Ostbahnern, von denen mir viele bei der Erstellung dieses Aufsatzes durch Auskünfte und die Bereitstellung alter Fotografien geholfen haben, vielen Dank und ein herzliches ‚Glückauf‘!

Dudweiler, im März 2004

Nachweis der Abbildungen auf den Seiten:

Chronik Dudweiler 1977 (Dudweiler 977 – 1977, Hrsg. Landeshauptstadt, Stadtbezirk
Dudweiler, 13, 15, 17
Flauss J., Forbach 10
Kirst Richard, Foto-Graphiker, Dudweiler 19 (2), 21, 22, 24
Landesamt für Kataster, Sbr. 7, 26, 27 (2)
Landesinstitut für Pädagogik und Medien, Dudweiler 25
Ruth Karl Heinz, Hirschbach 14
Saarbrücker Bergmannskalender 23
Staatskanzlei, Saarbrücken 11, 12
Stadtbezirk Dudweiler, Fotoarchiv 28, 29
Verfasser 6, 30

Literaturverzeichnis

Ackermann, Otto

Vergleich der geologischen und stratigrafischen Gegebenheiten in den Kohlelagerstätten der Reviere Saar-Ostlothringen ..., in: Herrmann, Hans-Walter: Acht Jahrhunderte Steinkohlenbergbau, Namur 2002

Adelmann, Gerhard

Der gewerblich-industrielle Zustand der Rheinprovinz im Jahre 1836, Bonn 1967

Altmeyer, Edmund

Saarbergbau im Wandel (I), in Saarbrücker Bergmannskalender 1965, S. 46-55

Arend, Werner

Die Saarbrücker Eisenbahn, ihre Vorgeschichte und ein Reisebericht, in: Historische Beiträge aus der Arbeit der Dudweiler Geschichtswerkstatt, Dudweiler 1996, Band 4, Seite 57-74

Banken, Ralf

Die Entwicklung des Steinkohlenbergbaus in der Saarregion 1815-1914, in: Herrmann H. W., Acht Jahrhunderte Steinkohlenbergbau, Namur 2002, Seite 274-290

Banken, Ralf

Die Industrialisierung der Saarregion 1815-1914
Bd. 1: Die Frühindustrialisierung 1815-1850, Stuttgart 2000
Bd. 2: Take-Off-Phase und Hochindustrialisierung 1850-1914, Stuttgart 2003

Bauer Kurt und Ruth, Karl Heinz

Von der Kohle zum Koks, Geschichte der Koksherstellung an der Saar, Neunkirchen 1986

Beck, Otto

Beschreibung des Regierungsbezirks Trier, Trier 1871

Blickle, Peter

Die Lage der Dudweiler Arbeiter im 19. Jahrhundert, in: 1000 Jahre Dudweiler 977-1977, „Dudweiler Chronik“, Seite 299-318, Saarbrücken 1977

Dudweiler Geschichtswerkstatt

Historische Beiträge aus der Arbeit der ...
Jahrgänge 1996, 1998, 2000, 2002

Emmelin, M.

Der Saarkohlenkanal, in: Saarbrücker Bergmannskalender 1925, S. 39-45

Eschner-Becker, Stienke

Die Grube Dudweiler und die Berginspektion IV (1816-1919),
Ein Beitrag zur Geschichte des preußischen Staatsbergbaus an der Saar, Dissertation, Saarbrücken 1988

Fehn, Klaus

Preußische Siedlungspolitik im saarländischen Bergrevier (1816-1919), in: Veröffentlichungen des Institutes für Landeskunde im Saarland, Band 31, Saarbrücken 1981

Flauss, Jean-Claude

150 Jahre Eisenbahnlinie von Metz nach Saarbrücken, in: Heimatkundlicher Verein Warndt e. V., Nr. 156, 2003, S. 6-7

Fremgen, Andreas und Gerwert, Otto E.

Saarbergbau im Wandel III, in: Saarbrücker Bergmannskalender 1967, S. 48-59

Gerwert, Otto E.

siehe Fremgen

Herrmann, Hans-Walter (Hg.)

Acht Jahrhunderte Steinkohlenbergbau, Namur 2002

Herrmann, Hans-Walter (Hg.), Karbach, Jürgen und Thomes, Paul

Geschichtliche Landeskunde des Saarlandes, Band 3, 2. Teil, Saarbrücken 1994

Hoppstädter, Kurt

Saarkoks, Aus seiner Geschichte von 1750 bis 1900, in: Saarbrücker Bergmannskalender 1964, S. 57-64

Jüngst-Kipper, Heidelinde und Jüngst, Karl Ludwig

Einwohner des Dorfes Sulzbach 1815-1875, Familien und Sozialgeschichte, Saarbrücken 1996

Jüngst-Kipper, Heidelinde und Jüngst, Karl Ludwig

Einwohner von Dudweiler und Jägersfreude 1815-1885, Familien und Sozialgeschichte, 2 Bände, Saarbrücken 2001

Jüngst, Karl Ludwig und Staerk, Dieter (Hg.)

Sulzbach/Saar, Eine Stadt im Wandel der Zeiten, „Sulzbacher Ortschronik“, Sulzbach 1993

Kokerei Fürstenhausen

220 Jahre Kokereien an der Saar, Völklingen 1978

Landeshauptstadt Saarbrücken (Hg.)

- 1000 Jahre Dudweiler 977-1977, ‚Dudweiler Chronik‘, Saarbrücken 1977
- Landkreis Saarbrücken (Hg.)
Grenze als Schicksal, 150 Jahre Landkreis Saarbrücken, Saarbrücken 1966
- Müller, Rainer
Die Kokerei Altenwald, in: ‚Sulzbacher Ortschronik‘, Seite 143-144
- Pilger, Hugo-Hermann
Die Industrie des Saarlandes zwischen dem Ersten und dem Zweiten Pariser Frieden, in: Saarbrücker Bergmannskalender 1969, S. 75-83
- Remy, Richard
Der Steinkohlenbergbau des Preußischen Staates in der Umgebung von Saarbrücken, V. Die Kohlen-Aufbereitung und Verkokung im Saargebiet, Berlin 1890
- Ruppersberg, Albert
Geschichte der Gemeinde und Bürgermeisterei Dudweiler, Saarbrücken 1923
- Ruth, Karl Heinz
Stollen und Schächte im Steinkohlenbergbau an der Saar (1), Grube Hirschbach - o. J.
- Ruth, Karl Heinz
siehe Bauer
- Ruth, Karl Heinz
Steinkohlengruben in Dudweiler, in: Historische Beiträge aus der Arbeit der Dudweiler Geschichtswerkstatt, Dudweiler 1989, S. 17-26
- Saam, Rudolf
Die industrielle und siedlungsgeografische Entwicklung Dudweilers im 18. und 19. Jahrhundert, in: Zeitschrift für die Geschichte der Saargegend, 22. Jahrgang, S. 95-125, Saarbrücken 1974
- Saam, Rudolf
Der Kohlenbergbau in staatlicher Regie, in: Landeshauptstadt Saarbrücken, Stadtbezirk Dudweiler (Hg.), 1000 Jahre Dudweiler 977-1977, ‚Dudweiler Chronik‘, S. 234-246, Saarbrücken 1977
- Saam Rudolf
Die Bedeutung der Dudweiler Gruben für die Industrialisierung des Saarlandes, in: Dudweiler Chronik, S. 258-275, wie vor
- Saarbrücker Bergmannskalender
verschiedene Jahrgänge, Hg. Saarbergwerke AG bzw. juristische Vorgänger, Saarbrücken
- Sander, Michael
Ankunft Saarbrücken Hbf, 150 Jahre Eisenbahn an der Saar, Hg. Chef der Staatskanzlei – Landesarchiv, Saarbrücken 2002
- Schichtel, Horst Dieter
- Die Sulzbacher Eisenschmelze, in: ‚Sulzbacher Ortschronik‘, S. 145-148
- Schilly, Ernst
Die verkehrstechnische Erschließung des Sulzbachtals (Eisenbahn, Post usw.), in ‚Dudweiler Chronik‘, S. 275-292, wie vor
- Schontz, André, Felten, Arsène und Gourlot, Marcel
Le Chemin de fer en Lorraine, Metz 1999
- Schuto, Martin
Geographische und geomorphologische Grundlagen, in: ‚Dudweiler Chronik‘, S. 112-117, wie vor
- Vogt, Julius
Die Ortsgeschichte von Dudweiler, unveröffentlichtes masch.schriftl. Manuskript, Dudweiler (1950 ?)
- Wacker, Reinhold
Das Land an Mosel und Saar mit Eifel und Hunsrück, Strukturen und Entwicklungen 1815-1990, Trier 1990
- Zimmer, Werner
Die älteste vorhandene Glocke von Dudweiler, in: Dudweiler Geschichtswerkstatt, Band 5, S. 80-83, Dudweiler 1998
- Zimmer, Werner
Die Hirschbach – Erinnerungen an ein Wohngebiet zwischen Dudweiler und Sulzbach, in: Dudweiler Geschichtswerkstatt, Band 6, S. 56-79, Dudweiler 2000
- Zimmer, Werner
Flitsch und Rehbach – Zwei Straßen im Dudweiler Nordosten, in: Dudweiler Geschichtswerkstatt, Band 7, S. 8-32, Dudweiler 2002

Bemerkungen

- 1) Bergbau-Interessen-Gemeinschaft
- 2) Hoppstädter S. 57
- 3) Bauer/Ruth S. 165
- 4) Landkreis Saarbrücken S. 63
- 5) Banken 2002 S. 274
- 6) Hoppstädter S. 57
- 7) Hoppstädter S. 57 und Schichtel S. 145
- 8) Müller S. 143
- 9) Ruth 1989 S. 20
- 10) Hoppstädter S. 58 und Schuto S. 232
- 11) Hoppstädter S. 58
- 12) Banken S. 279
- 13) Banken S. 280
- 14) Hoppstädter S. 63-64
- 15) Banken S. 279
- 16) Banken S. 277
- 17) Sander S. 64

- 18) Emmelin S. 39-45
 19) Flauss S. 6-7
 20) Leopold Sello
 geboren 25. Okt. 1785 in Sanssouci, gestorben 17. Mai 1874 in Saarbrücken,
 nach Ausbildung an den Bergakademien Berlin und Freiberg Tätigkeit im schlesischen Bergbau, 1816 bis 1846 Leiter des Bergamtes Saarbrücken, 1859 bis 1866 Abgeordneter. Zitiert nach Sander, S. 127
- 21) Wacker S. 251 f
 22) Zitiert nach Wacker S. 252
 23) Zitiert nach Sander S. 89
 24) benannt nach Dr. Eugen Skalley
 Wirklicher Geheimer Oberregierungsrat, war vom 1. April 1855 bis zum 31. März 1860 Direktor der Ministerialabteilung für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten. Er hatte vor der Ernennung zum Direktor die Direktionsgeschäfte schon mehrere Jahre als Vortragender Rat geleitet. Ab 1. April 1860 Ruhestand (Zitiert nach Ruth, Hirschbach S. 38).
- 25) Teufe ist der bergmännische Fachausdruck für Tiefe
 26) Malakoff-Turm: Der Krimkrieg um die Vorherrschaft im Schwarzen Meer zwischen dem zaristischen Russland einerseits und der Türkei, Frankreich, und England andererseits war 1856 gerade zu Ende gegangen. Nachdem bei der Belagerung der russischen Festung Sewastopol das Fort ‚Malakoff‘ durch seine Widerstandskraft große Bedeutung erlangte und bei den belagernden englischen und französischen Truppen einen prägenden Eindruck hinterlassen hatte, führten dessen Monumentalität, Festigkeit und Stärke zur Namensgebung für solcherart Schachttürme. (Zitiert nach Jüngst 2001, S. 17).
- 27) Ruth 1989 S. 21
 28) Schontz/Felten/Goulot S. 35
 29) am 15./16. November 1852
 30) Gleichzeitig wurde die de Wendelsche Kokerei auf Sulzbacher Gebiet gebaut, daher die Ortsangabe.
 31) Übersetzung des französischen Textes durch den Verfasser
 32) Arend 1996 S. 73
 33) Zitiert nach Arend 1996 S. 74
 34) Jüngst Sulzbach 1996 S. 12
 35) Banken S. 277
 36) Ackermann S. 26
 37) Banken S. 280 und Ackermann S. 27
 38) Ackermann S. 27
 39) Deutsche Steinkohle 8/2003 S. 25
 40) Kokerei Fürstenhausen 1978
 41) Hoppstädter S. 62
 42) Laut Jüngst-Kipper 2001 Dudweiler Familien-Nr. 55 war ein Johann ANTOINE von 1856 bis 1890 Aufseher auf Hirschbach. Seine Mutter war eine geborene Francois aus Flörchingen/Florange (Thionville).
 43) Républiquein Lorrain vom 2.12.2001 S. 12
 44) Johann Friedrich Rexroth war neben seiner Tätigkeit als Kokereidirektor als Zivilingenieur tätig und führte Kokereibauten und sonstige Bergbauanlagen im In- und Ausland durch. Er stammte aus dem Odenwald und war durch Heirat mit der Tochter des Pfarrers Brandt mit Dudweiler familiär verbunden (siehe Jüngst-Kipper/Jüngst 2001 Familien-Nr. 3559)
 45) Schuto S. 232
 46) S. 397
 47) Remy S. 5
 48) Übersetzung des französischen Textes durch den Verfasser
- 49) Eschner-Becker S. 55
 50) Banken S. 285
 51) s.a. Zimmer, Hirschbach, 2000, S. 68
 52) Möglicherweise das erste Schlafhaus auf der Ostbahn
 53) Untere Fischbachstraße, ‚im Dorfe‘
 54) Zitiert nach Jüngst, 2001, S. 49
 55) Zitiert nach Jüngst, 2001, S. 107 und Vogt 1950 S. 66
 56) Fehn 1981 S. 125
 57) Blickle, Dudweiler Chronik, S. 306
 58) Archiv Stadtbezirk Dudweiler, Nr. 545
 59) freundliche Mitteilung Richard Kirst, Dudweiler
 60) Saarbrücker Zeitung 27.8.1969
 61) Der Name der Zeitung konnte nicht ermittelt werden.
 62) wie oben dargestellt, in den 1860er Jahren
 63) freundliche Mitteilung Friedrich Meier, Dudweiler
 64) s.a. Zimmer, Hirschbach, 2000, S. 67
 65) Ruth, Hirschbach, S. 35
 66) Firma Woba GmbH