

Bahn bringt Anschluss an den Rhein

Fast wäre die erste deutsche Strecke im St. Wendler Land in Betrieb gegangen, wie ein Vortrag im Hiwwelhaus zeigte.

ALSWEILER (red) Beinahe wäre die erste deutsche Dampfeisenbahn nicht 1835 zwischen Nürnberg und Fürth, sondern 1819 im Saargebiet gefahren. Aber nur beinahe. Denn die aus England importierte Lok konnte in Saarbrücken einfach nicht zum Laufen gebracht werden. Daher fand die Geburtsstunde des deutschen Eisenbahnwesens eben in Franken statt – und nicht im Saarland. Der Eintrag in die Geschichtsbücher wurde verpasst.

Der saarländische Bahnlinien-ausbau nahm dann erst ab 1848 richtig Fahrt auf – eine wichtige Triebfeder der Industrialisierung des Saarreviers im 19. Jahrhundert. Und diese hatte unumkehrbare Auswirkungen auf das Leben der Menschen, auf Wirtschaft und Gesellschaft. Auch im St. Wendeler Land. Und dies sorgte dafür, dass das Saarland eine politische und kulturelle Eigenständigkeit bilden konnte. Darüber referierte Thomas Störmer im Hiwwelhaus. Ein Vortrag, der Teil einer Reihe war, die die vergangenen 500 Jahre in der Region beleuchtet.

„Das heutige Saarland war zu Beginn des 19. Jahrhunderts ein Agrarland und das St. Wendeler Land gehörte wegen der kargen natürlichen Gegebenheiten zu den Armenhäusern Mitteleuropas“, sagte Störmer vor über 50 Zuhörern. Beschwierlich somit das alltägliche Leben der einfachen Menschen: Sie lebten von dem, was die Felder hergaben, hielten Vieh, waren Handwerker oder Tagelöhner, nicht wenige suchten ihr Glück in der Ferne.



Im Hiwwelhaus verfolgten die Besucher gespannt die historischen Einblicke mit Thomas Störmer (rechts). FOTO: EVA HENN

Doch dies änderte sich allmählich. Denn die industrielle Revolution setzte ein: Revolutionäre Fortschritte in Technik und Wissenschaft – etwa bei der Dampfmaschine – sorgten dafür, dass Kohle und Erze in Massen gefördert, vor Ort verarbeitet werden konnten, dass Fabriken mit rauchenden Schloten aus dem Boden sprießen, wo einstig Bauern und Handwerker im Schatten der Fördertürme, im Takt der Maschinen ihr täglich Brot verdienen konnten. Zollschranken wurden abgebaut, die Massenproduktion begann. In Preußen, dann ab 1870/1 im neu gegründeten Deutschen Reich, gab es drei wich-

tige Zentren dieser Entwicklung: Oberschlesien, das Ruhrgebiet und das Saarrevier. Kohle und Stahl prägten, dazu Glas und Keramik.

Jedoch: Der nördliche Teil blieb weiterhin ländlich geprägt. Störmer: „Hier bleiben viele Menschen in ihren Dörfern und wandern am Wochenanfang zu ihren Industriearbeitsplätzen. An den Wochenenden kehrten sie zu ihren Familien zurück und betreiben eine kleine Landwirtschaft.“ Der Bergmannsbauer hatte hier sein zuhause.

Der Ausbau des Eisenbahnnetzes brachte Erleichterung, für die Arbeiter, die nun bequemer an ihre Arbeitsstätte kamen, für die Kohle,

für die Waren, die nun schneller und in Massen transportiert werden konnten. Ein Ausbau, der mit der 1860 eröffneten Rhein-Nahe-Bahn, die Neunkirchen und Bingerbrück am Rhein verband, auch das St. Wendeler Land durchschnit. Kein einfacher Bau. Störmer: „An der Bahnbaustelle arbeiteten ab 1857 bis zu 10 000 Menschen. Das Projekt wurde jedoch aufgrund des schwierigen Geländes zu einer der damals teuersten Eisenbahnen in Deutschland. 15 Tunnels, 55 große Brücken mussten gebaut werden. Hinzu kamen 17 Bahnhöfe oder Haltepunkte, im heutigen Kreis mit St. Wendel und

AM RANDE

Die Abschlussveranstaltung der Vortragsreihe beschäftigt sich mit dem 20. Jahrhundert: am Sonntag, 18. Juni, 16 Uhr, in der Boseener Mühle am Bostalsee. Referenten: Paul Burgard und Klaus Brill.

Türkismühle jedoch bloß zwei.“

Die Industrialisierung führte freilich auch zu sozialen Spannungen. Rechte hatten die Arbeiter in den Gruben und Hütten zunächst kaum, mühsam mussten sie sich diese erkämpfen. Ein Vorkämpfer: Nikolaus Warken aus Hasborn. 1851 geboren, Bergmann, Mitbegründer des Bildstocker Rechtsschutzvereines, Streikführer. Erbarmungslos ging die Obrigkeit gegen ihn und den Verein, der die Rechte der Kumpel schützen wollte, vor. Mit Erfolg. Der Verein wurde aufgelöst, Warken verbrachte seine letzten Tage als Landwirt in Hasborn. Eine Episode der Arbeiterbewegung, die deutschlandweit für Aufsehen sorgte. Wie auch die Industrialisierung, die im 19. Jahrhundert begann, das Saarland formte und zu dem machte, was es heute ist. Störmer: „Am Vorabend des Ersten Weltkriegs hat sich die Saargegend zum Industriewunder gemauert. Vor den Schattenseiten der Industrialisierung verschließt man allerdings die Augen: Stickige Luft und verschmutzte Flüsse werden damals als Begleiterscheinung des Aufstiegs hingenommen.“