



Der Bahnhof in Püttlingen (Saarland)



Preußische Staatsbahnen 1912, Ausschnitt Saar

Le raccordement du réseau ferroviaire à la vallée de « Köllertal » était prévu pour raccourcir le temps de trajet entre l'habitat et le lieu de travail des mineurs et pour garantir le transport de marchandises de la mine de Dilsburg.

En 1909, les travaux débutèrent et le 1er octobre 1911, la ligne fut inaugurée. Dû à la crise économique mondiale, la mine de Dilsburg fut fermée. Après la seconde guerre mondiale, la ligne fut de nouveau réactivée. Dans les années 80, le tronçon entre Völklingen et Etzenhofen,



sur lequel se trouve également la gare de Püttlingen, fut désaffecté. En 2011, la ligne sera de nouveau réactivée par la Saarbahn.

L'architecture ferroviaire historique de Püttlingen est un des rares exemples de l'histoire du trafic vers la fin de l'empire allemand en Sarre. C'est la raison pour laquelle cette gare est classée monument historique depuis 1989. La même année le Kulturforum Köllertal e.V. s'est associé en partenariat avec la gare pour en faire un lieu de rencontres culturelles.



Durch den steten Zuwachs der im Saarrevier beschäftigten Hüttenarbeiter und Bergleute vergrößerten sich gegen Ende des 19. Jahrhunderts auch die Orte im Köllertal beträchtlich. Der Anschluß des Köllertals an das Eisenbahnverkehrsnetz sollte die Zeitspanne für die Wege zwischen Wohn- und Arbeitsort verkürzen helfen und den Gütertransport der Grube Dilsburg gewährleisten. Im Juni 1906 genehmigte Kaiser Wilhelm II. von Preußen den Bau der 22 Kilometer langen Strecke von Völklingen nach Lebach als Nebenbahn im großen Verbund der königlich Preußischen Staatsbahnen. Entlang der neuen Köllertalbahn mit der Streckennummer 3291 lagen zunächst sieben neue Bahnhöfe bzw. Haltestellen: Püttlingen im Süden, dann folgten Köllerbach, Etzenhofen, Walpershofen,

Heusweiler, Eiweiler, Landsweiler. Die Haltestelle Heidstock kam 1937 hinzu.

1909 begannen die Bauarbeiten, am 1. Oktober 1911 wurde die Strecke eingeweiht. Zeitgleich entstand der Bahnanschluß von Etzenhofen über Walpershofen zur Grube Dilsburg zum Abtransport der dort geförderten Steinkohle.

Der Püttlinger Bahnhof entstand 1910 am Ortsausgang Richtung Völklingen bei Streckenkilometer 16,5. Aufgrund der Weltwirtschaftskrise wurde die Grube Dilsburg 1931 stillgelegt. Nach dem Zweiten Weltkrieg konnte die Strecke nach der provisorischen Wiederherstellung des Eiweiler Viadukts 1947 wieder in Betrieb genommen werden. Durch die Kohle- und Stahl-



Text, Abbildungen und Redaktion: K. Marschall;

Übersetzung: B. Hust; Karte: M. Le Moigne

Edition: Ministerium für Umwelt, Energie und Verkehr, Landesdenkmalamt, Saarland



krise in den 1970er Jahren sank die Fahrgastzahl stetig. Im September 1985 fuhr der letzte reguläre Personenzug. Der Abschnitt Völklingen – Etzenhofen, an dem auch der Püttlinger Bahnhof liegt, wurde stillgelegt und zurückgebaut, während der Betrieb auf dem nördlichen Streckenabschnitt bis Lebach erst am 18. Juli 1993 endete. Diese Trasse wird 2011 wieder durch den Bau der Saarbahn reaktiviert.

Der Püttlinger Bahnhof entstand nach einem Typenplan der Königlich Preussischen Staatsbahnen parallel zum Gleiskörper. Asymmetrie und kleinteilige Baukompartimente verleihen der Anlage ein zeittypisches, allseits aspektreiches Erscheinungsbild. Das rechteckige Hauptgebäude ist ein Schiefer gedeckter Putzbau. Er zeichnet sich durch einen quer zur Längsachse gestell-

ten Haupttrakt aus. Im Erdgeschoß befand sich die Schalterhalle und unter dem sehr steilen Satteldach die Dienstwohnung des Bahnhofsvorstehers. Der eingeschossige nördliche Anraum diente als Wartesaal. Gleisseitig wird das steinsichtig belassene Erdgeschoß des Haupttraktes mittels schlichter Gliederungselemente wie Gesimse und eingetiefte Kreise hervorgehoben. Neben dem Zugang zum Bahnsteig befand sich ehemals im erkerartigen Ausbau der Stellwerksleiterraum.

1911 erweiterte man das Stationsgebäude um eine eingeschossige Güterhalle mit großen hölzernen Schiebetoren und Laderampe. Die Konstruktion in Ständerfachwerk mit Klinkerausfachung entspricht der für kleinere preussische Güterstationen zeittypischen Bauweise und Form.



Am südlichen Ende der Güterhalle wird das Walmdach von einem kleinen straßenseitig ausgerichteten Giebel mit vier Sprossenfenstern überhöht. Der langrechteckige Bau diente zur Zwischenlagerung von Stückgut. Die originale Beschilderung im Inneren weist noch darauf hin. Zu den Außenanlagen gehören die Bahnsteige, die Stahlstützenkonstruktion der Bahnsteigüberdachung, die teilverglaste Unterführungspavillons sowie die Trassenführung der ehemaligen Gleiskörper. Zwei Eisenbahnwaggons tragen zum nostalgischen Ambiente des Ortes bei.

Die umfangreich erhaltene späthistoristische Bahnarchitektur ist ein seltenes Beispiel der Verkehrsgeschichte des späten deutschen Kaiserreichs an der Saar. Aus diesem Grund ist der

Püttlinger Bahnhof seit 1989 als Baudenkmal anerkannt und geschützt.

Im gleichen Jahr nahm das Kulturforum Köllertal e. V. als Trägerverein sich des Bahnhofs an, um hier das Konzept eines Kulturbahnhofs umzusetzen. In zwei Bauabschnitten konnte die durch Leerstand und Zwischennutzung beeinträchtigte Anlage restauriert und für kulturelle Zwecke behutsam umgestaltet werden. So wurde in der Schalterhalle ein Gastronomiebetrieb eingerichtet und die Güterhalle mit neuer Empore und versenkbarer Bühne zum Multifunktionsraum. Zum breit gefächerten Veranstaltungsspektrum gehören Kindertheater, Open-Air-Konzerte, Ausstellungen und Seminare der Volkshochschule.
