



Bauzeitliches Fenster, Bahnhofstraße 63, 2018



Treppenhandlauf, Bahnhofstraße 53, 2018

*En raison de la défaite de l'Allemagne dans la Grande Guerre, l'article N° 48 du traité de Versailles cernait 1920 entre autre les nouvelles frontières du territoire du bassin de la Sarre. La Ligue des Nations créait un nouveau régime politique et économique à côté de la Lorraine pour payer les réparations de la guerre. De la part de l'Allemagne les nouvelles frontières nécessitaient la transformation d'une gare existante à Perl en gare douanière où la ligne ferroviaire reliait Trèves avec Diedenhofen en Lorraine. Cette gare fut construite 1926-*

*1927. Le personnel logeait avec ses familles à partir de 1927 dans le grand lotissement neuf. Les neuf maisons jumelles à deux étages avec un toit à deux versants se situent dans un contexte vert de jardins et de pâturages. L'architecture caractéristique de l'entre-deux-guerres est conservé jusqu'à nos jours. Ainsi la cité des cheminots est un témoignage bâti en combinaison avec la gare de Perl de l'histoire franco-allemande, du transport transfrontalier et surtout de l'architecture public du réseau ferroviaire.*



Adresse: Perl, Bahnhofstraße 37-71 (ungerade Hausnummern)

Text, Abbildungen, Übersetzung und Redaktion: K. Marschall; Karte: G. Jakobi

Lit.: Albermann, Die Hochbauten des neuen Grenz- und Zollbahnhofes Perl. In: ZdB, Nr. 39/1928, S. 625-630

Edition: Ministerium für Bildung und Kultur, Landesdenkmalamt

2018

## Die Eisenbahnbeamtensiedlung in Perl

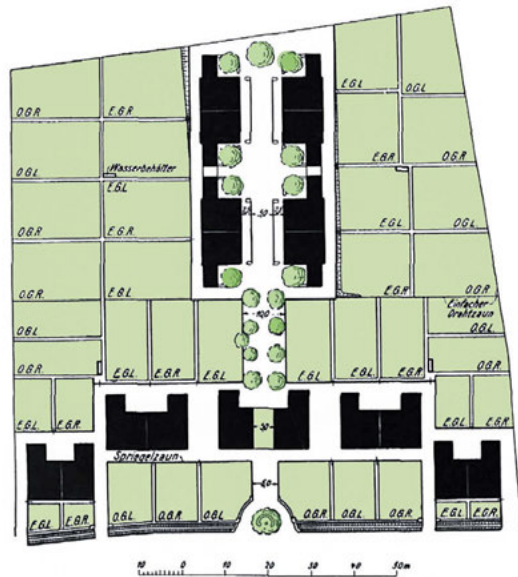
(SAARLAND)



Wohn- und Torgebäude der Eisenbahnersiedlung, 2018

In Folge des verlorenen Ersten Weltkrieges wurde im Artikel 48 des Versailler Vertrages die Grenze des Saargebietes, des „territoire du bassin de la Sarre“, 1920 neu festgelegt. Die Regierung des Völkerbundes schuf auf dieser Basis ein neues Staatsgebilde. Die wirtschaftlichen Ressourcen im Saar-Kohlebecken dienten der Wiedergutmachung der deutschen Kriegsschäden in Frankreich. Die neu etablierte deutsch-französische Grenze erforderte nicht allein zahlreiche neue Grenzsteine, sondern auch einen neuen Zoll- und Grenzbahnhof an der seit 1878 bestehenden Moseltalbahn von Trier nach Diedenhofen/Lothringen. Folglich wurde Perl von Juli 1926 bis Oktober 1927 zum Zollumschlagsplatz ausgebaut. Der ältere Personenbahnhof in der Bahnhofstraße unweit des Moselufers wurde umfangreich erweitert und

modernisiert. Um das gestiegene Aufkommen des Zoll- und Grenzverkehrs auch im Bereich der Bahngüterabfertigung zu bewältigen, entstand etwa zwei Kilometer nördlich eine ausgedehnte Güterbahnanlage. Für die zahlreichen im Zoll- und Bahnbetrieb Beschäftigten und ihre Familien errichtete man zwei neue Siedlungen. Die heute im Bestand modernisierte Reihenhausbebauung der „Zeppelinhäuser“ in der Maimühle 10-17 entspricht dem in der Zwischenkriegszeit typisch deutschen, eingeschossigen Zollwohnhaus mit ausgebautem Mansarddach. Das Zollingerdach, eine Stabnetztragwerkkonstruktion aus vorgefertigten rautenförmigen Holzlamellen, macht die Bauweise allerdings zu einer architekturgeschichtlichen Rarität.



Lageplan Eisenbahnersiedlung mit Grünanlage, aus: ZdB, Nr. 39/1928, S. 626

1927-1928 wurde auch für die Beamten des Bahnbetriebs- und Verkehrsdienstes eine neue Siedlung auf einem 128 a großen Baugelände errichtet. Die Reichsbahndirektion Trier und die Gemeinde Perl gründeten dazu die „Eisenbahnsiedlung Perl GmbH“. 36 Wohneinheiten wurden in zwei Bauabschnitten verwirklicht. Zunächst entstanden fünf zweigeschossige Doppelwohnhäuser an der Bahnhofstraße. Dabei fungiert das zentrale Wohngebäude zugleich als Tordurchfahrt. Acht Dreizimmer-Wohnungen bieten mit Küche und Bodenkammer jeweils 70 qm Wohnfläche, zwölf Zweizimmer-Wohnungen 58 qm. Ein Jahr später waren auch die vier rückwärtigen Wohnblöcke mit 20 Zweizimmer-Wohnungen von jeweils 62 qm Wohnfläche bezugsfertig.

Die Siedlung wies für die 1920er Jahre durchaus fortschrittliche Wohnstandards auf: Alle

Wohnungen waren komplett elektrifiziert und an ein Leitungswassersystem angeschlossen. In jedem Haus gab es im Keller eine Waschküche. Zur Selbstversorgung stand jeder Familie ein Kleintierstall mit Futterboden und ein Stück Garten- und Weideland zur Verfügung. Quellwasserzuleitungen dienten der Gartenbewässerung. Mit eigener Kläranlage, Bepflanzung, Straßenausbau und diversen Einfriedungen beliefen sich die Baukosten der Siedlung auf rund 321.000 Reichsmark.

Die unterkellerten, zweigeschossigen, langrechteckigen Doppelhäuser weisen den typischen groben Verputz der 1920er Jahre auf. Farblich kontrastierend setzen sich die beiden äußeren Wohnblöcke in dunklem Rot von dem kräftig ockergelb gefassten Torbau und den rückwärtigen Wohnhäusern ab. Die Architekturgliederung besteht aus sparsam



Siedlungshäuser, 2018

eingesetzten Sohlbankgesimsen, mal unter den langrechteckigen Treppenhausfenstern, mal zur Betonung der mit Klappläden versehenen Wohnungsfenster. Dachflächen und Gauben der ausgebauten Krüppelwalmdächer sind einheitlich schiefergedeckt. Kleine Gestaltungsvarianten lockern das sehr einheitliche Erscheinungsbild der Siedlung auf.

Städtebaulich anspruchsvoll gruppieren sich die fünf traufständig zur Bahnhofstraße ausgerichteten Doppelhäuser um ein langrechteckiges Kleingartenareal und die kleine viertelrunde Aufweitung der mittelaxialen Zufahrt. Sie erschließt den rückwärtigen Siedlungsbereich eindrucksvoll über die breite halbbogige Tordurchfahrt des zentral gelegenen Doppelhauses. Hinter dem Tor führt die mit Alleebäumen gesäumte Straße zu den vier rückwärtigen Doppelhäusern, die sich, wiederum orthogo-

nal traufständig zur Straße angeordnet, um eine kleine rechteckige Platzaufweitung mit eingefriedeten Vorgärten gruppieren. Kleine eingeschossige Verbindungsbauten mit Durchgang und ebenfalls geschiefertem Satteldach verbinden je zwei Wohnblöcke und bilden den Abschluss zwischen Gartenseite und Verkehrsraum. Ursprünglich setzten große Hausbäume den Alleebestand zwischen den Häusern fort.

Als architektonisches Zeugnis der deutsch-französischen Geschichte und insbesondere als aussagekräftiges Beispiel der grenzüberschreitenden, überregionalen Verkehrsgeschichte, dokumentiert die denkmalgeschützte Eisenbahnbeamtensiedlung in Perl in seltenem fast unverändertem Zustand staatlichen Siedlungsbau der Zwischenkriegszeit im Saarland.