



Reisezugwagen 3. Klasse, Innenausstattung, Kunz



Station Ostertalbahnhof-Experiences, Kunz

ville d'Ottweiler avec la commune de Schwarzerden.. En fonction à partir de 1937/38, elle transportait des marchandises et des passagers, surtout des mineurs et métallurgistes travaillant dans la région houillère de Neunkirchen et Sarrebruck. Quand la régie des chemins de fer prévoyait la fermeture et la déconstruction vers la fin des années 1990, l'initiative « Oster-

talbahn e.V. » sauva la ligne en collaboration avec les communes adjacentes et l'arrondissement de St. Wendel. Depuis le 1er janvier 2000 un train musée offre régulièrement des trajets en wagons historiques sur cette ligne.



Text: R. Kunz, K. Marschall, Abbildungen: LDA, R. Kunz, Redaktion: K. Marschall

Übersetzung: G. Scherf; Karte: G. Jakobi

Edition: Ministerium für Bildung und Kultur, Landesdenkmalamt

2016

## Die Ostertalbahn

VON OTTWEILER NACH SCHWARZERDEN (SAARLAND)



Eisenbahnviadukt bei Hauptertweiler, LDA 2015

In der Nachkriegszeit war die Ostertaler Eisenbahn wieder die Lebensader des Ostertals – die Verbindung zu den Arbeitsplätzen bei den Saarhütten und Gruben. Täglich legten die Kumpels und Hüttenarbeiter mit dem „Ostertaler“ den Weg zur Arbeit zurück. Er brachte sie pünktlich ins „Revier“ und nach der Schicht wieder zurück nach Hause. Der „Ostertaler“ – das ist die liebevolle und alltägliche Bezeichnung für die Züge, die auf der Ostertalbahn verkehrten, dieser schon fast vergessenen Eisenbahnstrecke, die von Ottweiler durch das

Ostertal führte. Obwohl erste Planungen bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts zurückgehen, konnten sich die Landesherren von Preußen und Bayern über Jahrzehnte hinweg nicht auf einen gemeinsamen Trassenverlauf einigen. Nach dem Ersten Weltkrieg stand das Saargebiet unter dem Mandat des Völkerbundes. Der Bau der Ostertalbahn scheiterte nun an der neuen Grenze zwischen Saargebiet und Deutschem Reich. Erst als nach der Rückgliederung des Saargebietes 1933 Krieg vorbereitend militärstrategische Zwecke und Arbeitsbeschaf-



Ostertalbahn mit Bahnhöfen und Haltepunkten, Kunz

fungsmaßnahmen in den Vordergrund rückten, wurde ernsthaft mit dem insgesamt 21km langen Streckenausbau begonnen. Am 28. Oktober 1934 fand der erste Spatenstich auf dem Areal des künftigen Bahnhofs von Hoof statt. Die erste 10,59km lange Teilstrecke von Ottweiler nach Niederkirchen wurde am 26. September 1937 eröffnet. Die 10,39km lange Verbindung nach Schwarzerden konnte am 15. Mai 1938 ihren Betrieb aufnehmen. Mit der Fertigstellung dieser Strecke erreichte das saarländische Eisenbahn-Streckennetz seine größte Ausdehnung.

Die Ostertalbahn war als Kleinbahn der deutschen Reichsbahn der Reichsbahndirektion in Saarbrücken unterstellt. Sie diente dem Transport von Personen, Gepäck, Expressgut und diversen Gütern. Von Anfang an verkehrten die meisten Züge über Schwarzerden hinaus über

die von Türkismühle kommende, seit 1936 durchgängig befahrbare Strecke nach Kusel. In südlicher Richtung wurden sie über die Nahetalbahn bis nach Neunkirchen durchgebunden. Zehn Zugpaare verkehrten zwischen Ottweiler und Schwarzerden, zwischen Ottweiler und Niederkirchen gab es Verdichtungen. Die durchgehenden Züge Kusel – Neunkirchen beförderten meist Arbeiter saarländischer Eisenhütten und Kohlegruben.

Die Eisenbahnstrecke durch das Ostertal weist eine anspruchsvolle Trassenführung mit Steigungen bis 25% auf. In ihrem Verlauf mussten für die Trassierung 32 Brückenbauwerke und 34 Durchlässe sowie 4 Schwergewichtsstützmauern errichtet werden. Einige der Brücken sind authentisch erhalten und wurden in die Denkmalliste aufgenommen, wie das Viadukt bei Hapersweiler. Die Strecke überwindet



Dreiaxiger Reisezugwagen 3. Klasse, ab 1954 aus Umbauprogramm DB, Kunz

zwischen Oberkirchen und Schwarzerden den Höhenrücken, der die Wasserscheide zwischen Oster- und Glantal bildet.

Nach der Rückgliederung des Saargebietes 1957 ging die Ostertalbahn in das Eigentum der Deutschen Bundesbahn über. Steigender Individualverkehr machte die Schienenverbindung immer unwirtschaftlicher. 1980 schließlich wurde der Personenverkehr im Ostertal eingestellt, der Güterverkehr zu dem inzwischen in Schwarzerden errichteten Instandsetzungswerk für schwere Militärfahrzeuge blieb bestehen. Als Ende der 1990er Jahre die Deutsche Bahn die Strecke stilllegen und abbauen wollte, gelang es in einer gemeinsamen Aktion der Anliegergemeinden Ottweiler, St. Wendel und Freisen, dem Landkreis St. Wendel und

dem Arbeitskreis Ostertalbahn e.V. dies abzuwenden und die Strecke zu sichern. Zum 1. Januar 2000 konnte der Landkreis St. Wendel als Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Strecke in die Betriebsführung übernehmen. Seitdem verkehren hier regelmäßig historische Schienenfahrzeuge in einem Museumszug des Arbeitskreises Ostertalbahn. Sie ermöglichen das Reisen im Stil der 1950er und 1960er Jahre.

\*\*\*

*La première idée pour une ligne ferroviaire dans la vallée de l'Oster apparut dans la seconde moitié du 19ème siècle, mais elle ne fut réalisée qu'à partir de 1934. La ligne de 21 km de longueur, dont le tracé difficile nécessita la construction de 32 ponts et passages, relie la*