



Auf den Spuren der Ludwigsbahn

Rund 150 Jahre Bahngeschichte begegnen sich auf diesem Foto. Im Vordergrund ein gusseiserner Pfosten, der 1870 vom St. Ingberter Eisenwerk für den Bau des neuen Bahnhofgebäudes zur Verfügung gestellt wurde und daneben ein neuzeitlicher Nahverkehrszug.

Zusammen mit der Bundesbahn wird die Stadt St. Ingbert in diesem Jahr einen historischen Geburtstag feiern.

Vor 150 Jahren - das genaue Datum liegt noch nicht fest -, wurde St. Ingbert an das damals königlich-bayerische Schienennetz angeschlossen. Auf diesen Anschluss hatte die Stadt St. Ingbert lange warten müssen. Als 1849 die erste Eisenbahnstrecke im damals bayerischen Saarpfalz-Kreis in Betrieb

genommen wurde, führte diese Trasse der sogenannten "Pfälzischen Ludwigsbahn" über Homburg, Bexbach und Neunkirchen nach Saarbrücken.

Die St. Ingberter waren damals sehr enttäuscht, dass sie keinen Anschluss an das Eisenbahnnetz bekamen, der für die einheimische Industrie von großer Bedeutung gewesen wäre.

Erst im Herbst 1865 wurde mit dem Bau einer Bahnlinie begonnen, die von Lautzkirchen aus durch das Würzbachtal über Hassel nach St. Ingbert führen sollte. Dazu musste zwischen Hassel und St. Ingbert ein 500 Meter langer Tunnel gegraben werden. Im Herbst 1867 fuhr dann in St. Ingbert der erste Zug aus Richtung Hassel ein.

Doch der Tunnel zwischen Hassel und St. Ingbert, der noch in schwieriger Handarbeit

Der Damm der Bahnstrecke, die ursprünglich von Hassel direkt nach St. Ingbert führte, ist im Bereich des Hasseler "Füllenbusch" immer noch zu erkennen. Diese Strecke wurde aber schon nach wenigen Jahren still gelegt.



Ein historisch sehr interessantes Detail der St. Ingberter Eisenbahngeschichte ist das sogenannte "INTERESSELOCH", das eine schnelle fußläufige Verbindung zwischen der Alten Bahnhofstraße und der Rentamtstraße ermöglicht.





Im heutigen Restaurant POSTILLION erinnert nichts mehr daran, dass in seinem Gastraum früher einmal Fahrkarten verkauft wurden.

"gebuddelt" wurde, erwies sich als baufällig und musste bereits 1895 wieder geschlossen werden. Eine neue Trasse führte dann über Hassel und Rohrbach nach St. Ingbert, das aber nach wie vor Endstation war. Als 1870 der Deutsch-Französische Krieg ausbrach, mussten die deutschen Soldaten von St. Ingbert aus nach Saarbrücken marschieren.

Noch heute erinnern zahlreiche aber weitgehend unbekannt Relikte an den Anschluss der Stadt St. Ingbert an diese sogenannte Ludwigsbahn, die nach dem damals herrschenden bayrischen König Ludwig II benannt wurde. So gab es früher in der Alten Bahnhofstraße eine Gaststätte, die den Namen "ZUR LUDWIGSBahn" trug, den sie aber schon vor langer Zeit abgelegt hat. Auch das sogenannte "Interesseloch", ein Fußweg, der unter dem Bahndamm von der Alten Bahnhofstraße zur Rentamtstraße führt, stammt aus der Anfangszeit der St. Ingberter Eisenbahn. Dieses "Interesseloch" wurde gebaut, um einigen prominenten St. Ingberter Bürgern, die auf der anderen Seite des Bahndamms wohnten, einen schnellen Zugang zu ihren Häusern zu ermöglichen.

Auch der ehemalige Bahndamm, der von Hassel durch den "Füllenbusch" und durch den Rotenkopf-Tunnel nach St. Ingbert führte, ist trotz seiner Stilllegung im Jahr 1895 immer noch zu erkennen. Das Erdreich, das beim Bau dieses Tunnels abgetragen wurde, diente zum Auffüllen eines Bahndammes, der eine Bahnverbindung zum St. Ingberter Eisenwerk und zur St. Ingberter Grub schuf. Dieser Bahndamm und der dazugehörige Viadukt wird heute noch vom St. Ingberter Drahtwerk genutzt. Das St. Ingberter Eisenwerk hat sich übrigens beim Bau des ersten St. Ingberter Bahnhofes als sehr spendabel erwiesen. Es stellte kostenlos Baumaterial zur Verfügung, unter anderem gusseiserne Pfosten, die heute noch zu sehen sind. Vollständig erhalten ist übrigens auch noch das erste St. Ing-

berter Bahnhofsgebäude, das sich zunächst auf der anderen Seite des Bahndammes befand. In diesem Gebäude befindet sich schon seit über 15 Jahren das Restaurant "POSTILLION". Wo früher einmal Fahrkarten verkauft wurden, werden heute die Gäste mit italienischen Spezialitäten verwöhnt.

Der Bahndamm zwischen der Neuen Bahnhofstraße und der Dudweilerstraße wurde mit dem Erdreich aufgeschüttet, das beim Bau des Rotenkopf-Tunnels abgegraben wurde.

