

Walter' & filius ei Ardo. filii Guillelmi de mizeya. tradidit sup altare .s. l'untvym. n. ii. curalia. p salute anime matris sue. q̄ s̄ iuxta R & che. ppe paludē.
Ruthe q̄da de Buosunga. Gebilo nomine. tradidit .ii. mizeya. q̄ s̄ i eadē ulla.
i loco q̄ d̄r. Cvdnag. Keyr. p remedio aie sue.
Herioys de sva medinga. tradidit sup altare .s. l'untvym. n. ii. mizeya. p salute aie

*Arthur
Fontaine*

ÜBER DEN TAG HINAUS

*Historische
Notizen von
der unteren
Saar*

Ruthe q̄da de Buosunga. Gebilo nomine. tradidit .ii. mizeya. q̄ s̄ i eadē ulla.
i loco q̄ d̄r. Cvdnag. Keyr. p remedio aie sue.
Herioys de sva medinga. tradidit sup altare .s. l'untvym. n. ii. mizeya. p salute aie
filie sue Gerburgē. qui s̄ int vvihs. & hndinga. i loco q̄ d̄r. hundesdale.

Die mittelalterlichen Umschlagtexte:

Vorderseite: Aus einer Güterrolle des Klosters Mettlach um 1100 (im Landeshauptarchiv Koblenz, Abt. 54, Nr. 988)

Rückseite: Dokument zur Burg Alt-Montclair von 1259 (im Firmenarchiv der Villeroy & Boch AG Merzig, Sign. AVBM Nr. 9)

Inhaltsverzeichnis

Leben vom Fluss - Leben mit dem Fluss

An den Ufern der Saar zwischen Dreisbach und Mettlach

800 Jahre Bauen in Merzig

Baustile und Bauwerke - ein Streifzug in Bildern

Keramik- statt Papierfabrikation

Erst der zweite Anlauf brachte Mettlach den Aufschwung

„Saarstein“ und „Saarstein“ - zwei Bauwerke, gleicher Name

Mittelalterliche Kleinburg und neuzeitlicher Burgennachbau im Saarschleifengebiet

Die Katapultkugeln von der Saarschleife

Rätsel um ihre Herkunft

Rätsel um Kreuzweg gelöst

Zur Ausstattung der neugotischen Mettlacher Kapelle

Schwager halt an! Ich fahre mit

Historische Postkutschenlinie von Merzig nach Steinbach

„Dat Graav em Hamm“

Ein Beispiel für Volksdichtung mit realem Hintergrund

Eine Andachtsstätte des 19. Jahrhunderts vom Arenberg-Typ

Kulturgeschichtlich interessante Mariengrotte in Mettlach

Geschichte eines Saarübergangs

Von der Furt zur Brücke zwischen Besseringen und Schwemlingen

Wie wurde „Merziger Terrakotta“ hergestellt?

Alte Technik für neuzeitliche Restaurierung

So „neu“ wie vor 125 Jahren

„Merziger Terrakotta“ im Straßenbild von Merzig und Mettlach

Zeugen Merziger Wirtschaftsgeschichte - auf dem Propsteifriedhof

Hundert Jahre alte Terrakotta-Grabmäler von Villeroy & Boch aus Merzig

„Alte Mühle oberhalb Mettlach“

Vergessenen Mühlen- und Landwirtschaftstradition in Steinbach an der Saarschleife

Im Zeichen von Ruder und „Dau-Baam“

Aus dem Leben der Schifferfamilie Dor von der Steinbach

Als der Tourismus die Saarschleife entdeckte

Es begann 1835 mit königlichem Besuch

Vergessene und verlorene Siedlungsspuren

Zur Kulturgeschichte des Montclair-Berges

Die untere Saar, ein gezähmter Fluss

Gewandeltes Verhältnis - neues Bewusstsein

Kerze am Nikolaustag

Erinnerungen an die alte Saarschiffahrt

Der gemeinsame Waldbesitz der „Gemeinde Saargau und Consorten“

1835 wurde dieser Waldbesitz aufgeteilt

Der Johannisbrunnen im Scheidwald

Weit bekanntes Wanderziel an der unteren Saar

Karl Friedrich Schinkel - seine Spuren an der unteren Saar

Aufenthalte in Mettlach und Kastel

„Letzte Ruhestätte“ acht und neun an der unteren Saar

Die Odyssee des Leichnams Johanns von Luxemburg und Königs von Böhmen

Der Barock-Bildhauer Johannes Bohr

Zeugnisse seines Wirkens an der unteren Saar und auf dem Saar-Mosel-Gau

Die verschwundenen Malereien in St. Gangolf am Montclair-Berg

Reiche Freskenmalerei als Teil der ursprünglichen Ausstattung

Weinbautradition um Besseringen

Das Kloster Mettlach baute Reben am „Wingertsberg“ an

Der „ Bartholomäusmarkt“

Zweitägiger Jahrmarkt um St. Gangolf

Bildquellenverzeichnis

Vorwort

Das Buch will kein Geschichtswerk sein, auch wenn es ganz mit Geschichte gefüllt ist. Die lose Reihung der einzelnen Inhalte entspricht am ehesten dem Charakter eines Lesebuches.

In diesem Sinn erforderte das weite Spektrum der Themen auch keine Versuche ihrer Systematisierung oder Gliederung, was angesichts der sachlichen und zeitlichen Breite der Inhalte auch kaum sinnvoll möglich gewesen wäre.

Der Verzicht auf Quellennachweis im Einzelnen soll der Leichtlesbarkeit zugutekommen. Die Quellen sind aber am Ende der einzelnen Beiträge aufgeführt. An gleicher Stelle finden die Leserin und der Leser auch Hinweise auf weiterführendes Schrifttum zum Thema oder zu einzelnen seiner Aspekte.

Einige der Themen hat der Verfasser in der Vergangenheit bereits im eher flüchtigen Medium Zeitung angesprochen. Daher deutet der Titel „Über den Tag hinaus“ in zweifacher Hinsicht das Ziel des Buches an, regionalgeschichtliches Wissen zu verbreiten und zu bewahren. Wenn dies in der angestrebten lockeren bis unterhaltsamen Form geschehen kann, haben Buch und Verfasser ihr Ziel erreicht.

Leben vom Fluss - Leben mit dem Fluss

An den Ufern der Saar zwischen Dreisbach und Mettlach

Ein besonderer Flussabschnitt

Die Saar zwischen Dreisbach und Mettlach – der Bereich ihrer berühmten großen Schleife – spielte und spielt aus mancherlei Gründen im Bewusstsein und in der Erinnerung vieler Menschen, vor allem aber im Leben der Anwohner dieses Flussabschnitts, eine besondere Rolle.

Touristen, Wanderer und Wassersportler lockt heute der Reiz der grandiosen Landschaft und vergnügt sie für einige Stunden. Für die Menschen, die seit der Römerzeit hier lebten, aber war der Fluss über Jahrhunderte ein Teil ihres Lebens, für die meisten die Lebensgrundlage.

Die schmalen Uferzonen ließen entweder gar keine oder nur stellenweise einige Besiedlung zu, geschweige eine nennenswerte Landwirtschaft oder größeres Gewerbe, von denen viele Menschen hätten leben können. In den Ansiedlungen mussten sich die Häuser meist ganz dicht ans Ufer drängen. So ergab sich hier natürlicherweise, geradezu zwangsläufig, eine enge Verbindung der Menschen zu ihrem Fluss. Die Anwohner waren damit auf die Möglichkeiten verwiesen, die der Fluss ihrer Lebensgestaltung bot und ließ. Sie waren aber auch den Mühen, Lasten und Gefahren ausgesetzt, die der Wasserlauf mit sich brachte.

Die wirtschaftliche Abhängigkeit verlor sich erst im Zuge der Industrialisierung im 19. Jahrhundert, als sich andere

Erwerbsmöglichkeiten eröffneten. Mit dem Bau der Brücken in Mettlach (1886) und Besseringen (1903) gab es für die Überquerung der Saar mit größeren Lasten eine wesentliche Erleichterung.

Die Bedeutung des Flusses für seine Anwohner nahm auf diese Weise mehr und mehr ab. Was bis in unsere Zeit blieb, war das Hochwasser. Durch den Saarausbau und flankierende Schutzmaßnahmen scheint nun auch diese Gefahr weitgehend abgewendet zu sein.

So hat der „gezähmte“ Fluss entlang der Saarschleife für die Anwohner praktisch nur noch Bedeutung in seiner Nutzung für Freizeitgestaltung, Sport und Erholung, Funktionen, die bereits ab etwa der Wende zum 20. Jahrhundert eine stets wachsende Wichtigkeit für diesen Landstrich bekommen hatten. Der Saarausbau unterbrach diese Entwicklung für etliche Jahre, um dann aber aufgrund der begleitenden Infrastrukturmaßnahmen (z. B. dem Straßen- bzw. Wegebau auf beiden Uferseiten) ein verstärktes Interesse an dieser Freizeitlandschaft auszulösen.

Die Restaurierung der Burg Montclair hat den Zustrom von Besuchern in die Region weiter verstärkt und das Bedürfnis wieder wachgerufen, den Burgberg auch von der linken Saarseite im Saarschleifenbereich aus erreichen zu können. Dies war vor dem Saarausbau von Steinbach aus mit einer Personenfähre möglich gewesen.

1994 wurde an diese Tradition auf Initiative der Gemeinde Mettlach angeknüpft. Seit diesem Zeitpunkt verbindet die Motorfähre „Welles“ in Steinbach wieder beide Ufer der Saar miteinander.

Die Schifffahrt

Der heutige Motor-Schiffsverkehr auf dem kanalisiertem Saarabschnitt ist mit der Saarschifffahrt von einst kaum

noch zu vergleichen. Die Lastkähne des modernen Flussschiffverkehrs gleiten in rascher Fahrt aus eigener Kraft an den Uferorten vorbei. Sie haben für die Menschen dieser Orte keine wirkliche Bedeutung mehr, allenfalls noch als Kulisse und Staffage.



Abb. 1 Blick über die Saar zum Dreisbacher Ufer um 1930



Abb. 2 Die Saar bei Dreisbach heute

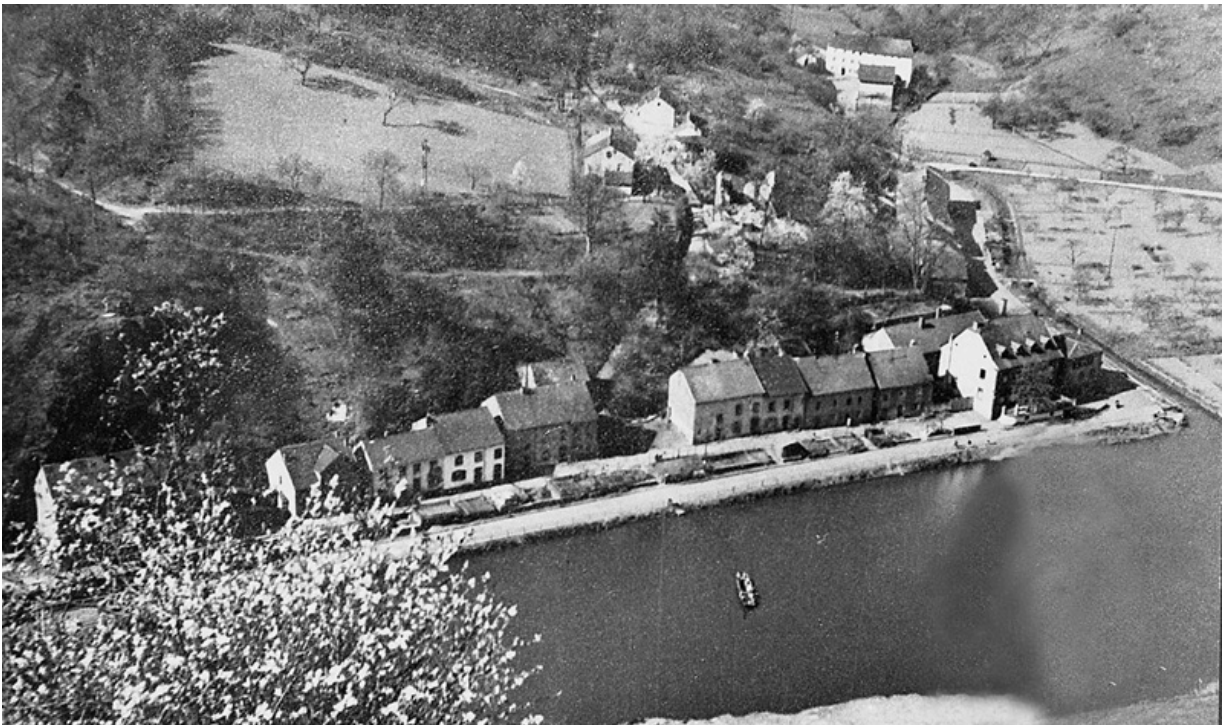


Abb. 3 Blick vom Montclair-Berg auf das Saartal bei Dreisbach (1950)



Abb. 4 Blick vom Montclair-Berg auf das Saartal bei Dreisbach heute

Ganz anders die Treidelschiffahrt früherer Jahrhunderte. Vielfältig waren die Beziehungen der Menschen am Fluss zu diesem Gewerbe. Es sicherte in Dreisbach und Steinbach traditionell mehreren Schiffer- und Schiffseignerfamilien ihren Lebensunterhalt.

Die Bewohner konnten den langsamen Treidelzug beobachten, erleben, wie das oft schwierige Zusammenwirken von Schiffern und Halfen mit ihren Zugpferden ablief. Gerade im Saarschleifenbereich stellte der „Welles“ das Können der Schiffer und Halfen auf eine äußerst harte Probe. Der „Welles“ war ein felsiger Abschnitt im Fluss hinter dem Scheitel der Saarschleife mit starker Strömung, Untiefen und Riffen im Fahrwasser. Nicht selten wurden Frachtschiffe an den Klippen beschädigt, sie verloren auch Ladung oder zerschellten gar. Von dramatischen Rettungsaktionen wird berichtet.

Werner Böcking teilt in seinem Buch „Schiffe auf der Saar“ mit, dass 1828 der Saarbrücker Abgeordnete Schmidtborn in

der Ständeversammlung der Rheinprovinz einen Antrag auf Verbesserung der Saar-Schifffahrt gestellt habe. Die Klippen zwischen Trier und Saarlouis seien nicht nur hinderlich, sie hätten auch zu Schiffs-Havarien geführt, bei denen beladene Frachtschiffe gesunken seien, wobei natürlich auch Schiffer ertranken.

Als Beispiele zählt er die Schiffer Johann Fischer aus Saarbrücken und Birkenauer aus Merzig an, deren Schiffe 1824 im „Welles“ gesunken seien. Die gleiche gefährliche Stelle sei 1826 den Schiffen Marx und Görden aus Trier zum Verhängnis geworden. Aus dem Jahr 1841 wird von drei, 1843 von zwei Schiffsuntergängen im „Welles“ berichtet. Mehrere Sagen ranken sich um den „Welles“. Karl Lohmeyer hat sie im Buch „Die Sagen der Saar“ festgehalten.

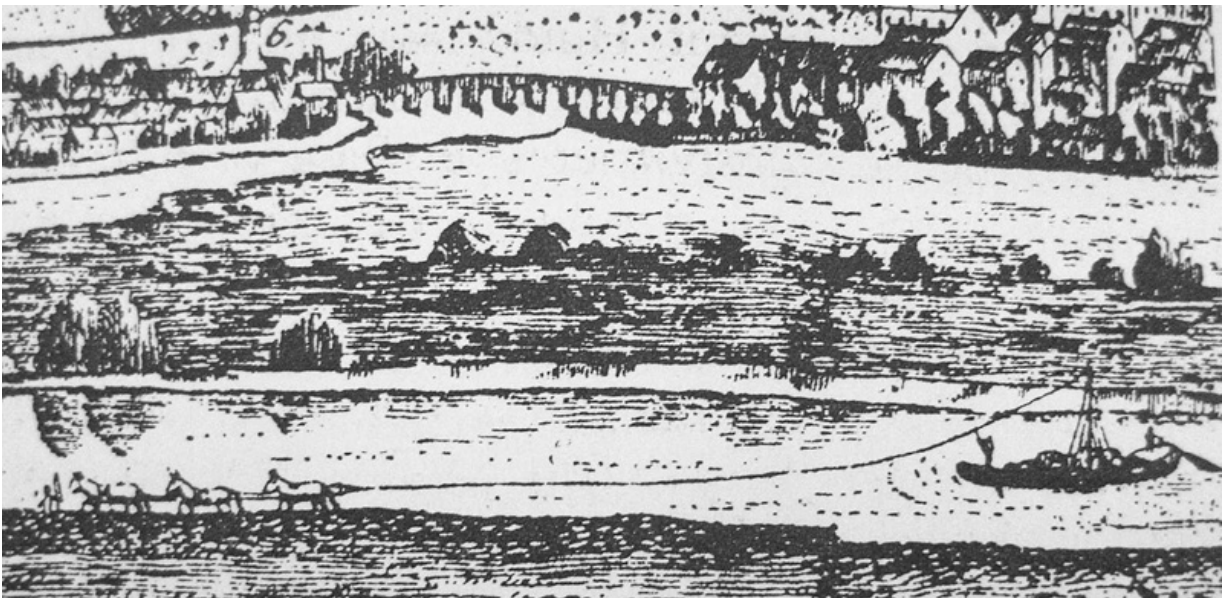


Abb. 5 Treidelschiffahrt flussauf mit drei Pferden an langem Schleppeil (um 1750)



Abb. 6 „Halfe mit Pferd auf Zug“

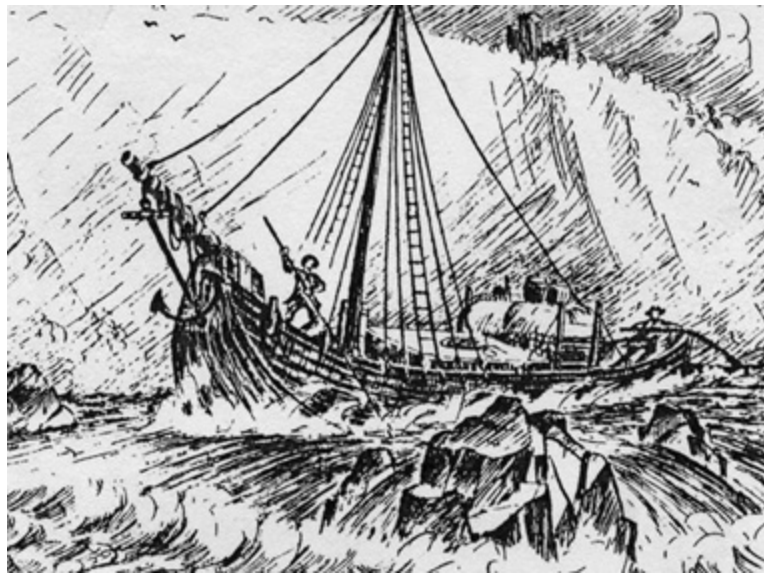


Abb. 7 Schiff im „Welles“ (um 1830)

Der Anstau des Wasserspiegels in der Saarschleife durch den Bau des Stauwerks bei Mettlach 1925 um 2,70 m setzte die gefährliche Stelle zu diesem Zeitpunkt gänzlich unter Wasser. Der Saarausbau in den 1980er Jahren hat den Wasserspiegel weiter erhöht, sodass der „Welles“ für die moderne Schifffahrt keine Gefahr mehr darstellt.

Die Halfenhäuser

Andere Zeugnisse der lebendigen Beziehungen zur ehemaligen Schifffahrt in Dreisbach und Steinbach waren die Halfenhäuser, in denen die Halfen (Helfer der Schiffer) mit ihren Pferden Rast machten oder übernachteten. Es gab hier nicht weniger als vier, zwei in Dreisbach und zwei in Steinbach. Alle sind inzwischen verschwunden oder lassen ihre ursprüngliche Funktion nicht mehr erkennen.

Das letzte Dreisbacher Halfenhaus ist im Frühjahr 1990 von seinem Eigentümer wegen Baufälligkeit beseitigt worden, ohne zu wissen, dass es seit 1984 unter Denkmalschutz stand. Das innen ansehnliche Haus war zu Beginn des 18. Jahrhunderts erbaut worden und reihte sich in die Häuserzeile am Saarufer ein. Es ist auf der vorstehenden [Abbildung 1](#) ganz links und der [Abbildung 3](#) in der Mitte rechts neben der Baulücke zu sehen.



Abb. 8 Die Motorfähre „Welles“ an der Saarschleife



Abb. 9 Lastschiffsverkehr in der ausgebauten Saarschleife



Abb. 10 Neue Möglichkeiten: Passagierschiffahrt bis hin zum Fluss-Kreuzfahrtschiff

Das zweite Dreisbacher Halfenhaus war das ehemalige Haus Hoffmann, das Eckhaus neben der vormaligen Gastwirtschaft Johannes. Nach einem Brand in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde es zu einem Wohnhaus umgebaut.

Zu den beiden Halfenhäusern in Steinbach können Sie im Folgenden Näheres unter den Titeln „Alte Mühle oberhalb Mettlach“ und „Im Zeichen von Ruder und Dau-Baam“ lesen.

Das St. Nikolaus-Patronat

Während die Dreisbacher Halfenhäuser verschwunden sind, ist eine andere Wirkung der Schifffahrtstradition des Ortes noch lebendig und in Erinnerungsstücken fassbar: das Patronat des hl. Nikolaus für den Schifferberuf.

So hatte die 1881 abgerissene erste Dreisbacher Kapelle den hl. Nikolaus zum Patron. Pfarrer Christoph Schaufler von der alten Pfarrei St. Gangolf am Südhang des Montclair-Berges schreibt 1885 hierzu in seinen handschriftlichen Aufzeichnungen „Geschichtliche Notizen über Dreisbach“: „Eine Kapelle (Oratorium) bekam das Örtchen Dreisbach im Jahre 1701. Sie stand in der Mitte des Dorfes zur Saarseite in der Nähe der Fähre ... Auf dem Altar war ein Aufsatz mit dem auf Holz roh aufgemalten Bild des hl. Nicolaus ... Das Bild (eine Statue; eig. Anm.) des hl. Nicolaus war über die Tür eingesetzt und wurde von den vorüberfahrenden Schiffern mit Hutabnehmen begrüßt. Nach dem Abbruch der Kapelle fand das Bild an der Frontseite des ersten Hauses eine passende Stelle ... Am Fest des hl. Nicolaus wurde auch eine hl. Messe für die Gemeinde gesungen. Wegen zu großer Feuchtigkeit wurde die Nicolaus-Messe nach St. Gangolf verlegt.“

Die oben erwähnte Nikolaus-Statue vom Kapelleneingang gibt es heute noch. Die erste Station ihres Schicksals nach

dem Abriss der Kapelle ist im obigen Zitat bereits angedeutet worden: Sie erhielt an der Frontseite des Hauses Nr. 1 - Johann Palz-Kiefer - in einem Gehäuse aus Holz mit Blech beschlagenem Schutzdach über der Haustür ihren Platz. Als das Haus 1928 abbrannte, rettete die Feuerwehr die Statue. Etwas später wurde sie in einer Nische im Turm des neben dem Haus Palz neu erbauten Feuerwehrhauses aufgestellt.

In den 1970er Jahren wurde die Barock-Skulptur grundlegend restauriert und farblich neu gefasst. Danach erhielt sie ihren heutigen Standort in der neuen Dreisbacher Kapelle. Dieses, 1950 eingeweihte Gotteshaus führt das Nikolaus-Patrozinium der ersten Dreisbacher Kapelle fort. Die 1956 geweihte Glocke trägt die Inschrift: „Hl. Nikolaus schütze und segne unser Dorf Dreisbach“.



Abb. 11 Nikolaus-Statue in der Dreisbacher Kapelle

Eine weitere Nikolaus-Figur hatte seit alters her am Saarufer im Bereich des „Welles“ ihren Platz. Diese Stelle war der Anfangspunkt der berüchtigten Gefahrenstelle für die Schifffahrt. Es wird berichtet, dass an diesem Punkt so mancher Schiffer seine Bitte an den hl. Nikolaus gerichtet

hat, Mensch, Schiff und Fracht vor den Gefahren des „Welles“ zu bewahren.

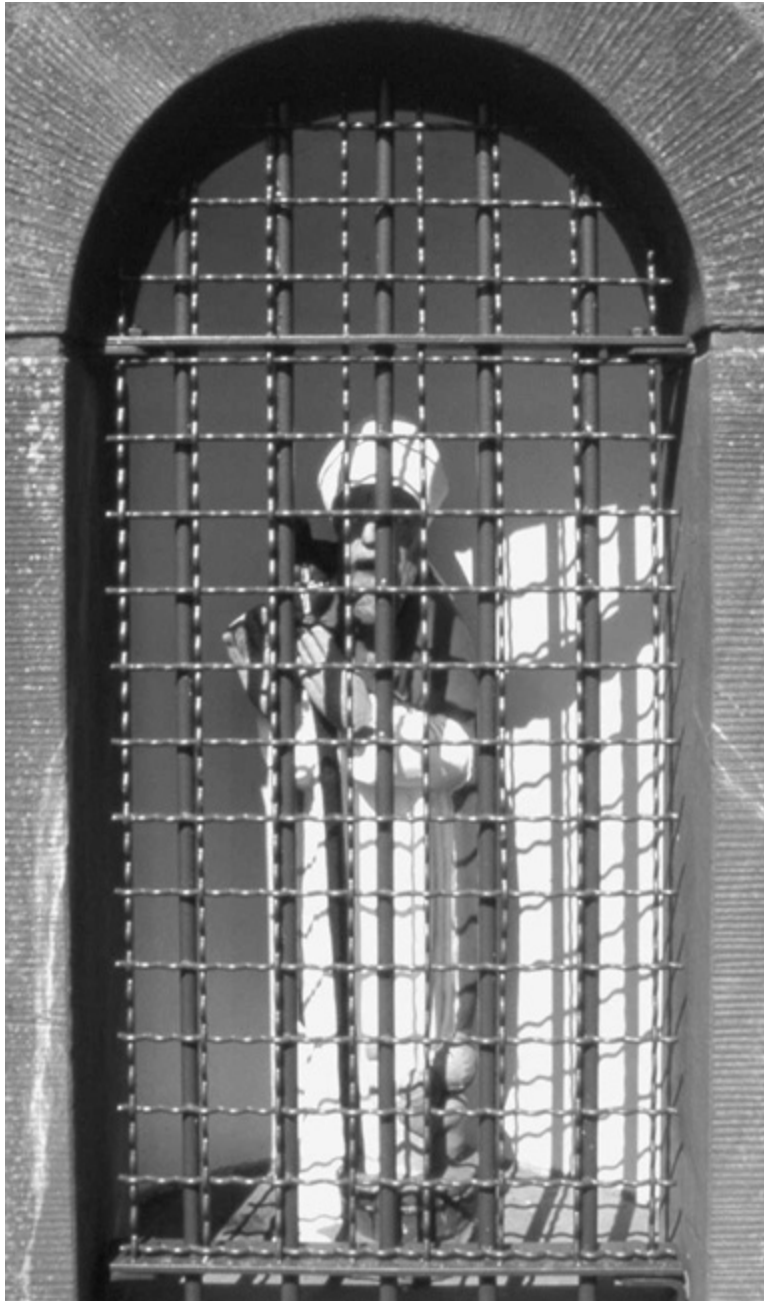


Abb. 12 Nikolaus-Figur am Saarufer

Nikolaus Ritzler überliefert uns in seinem Buch „Burg und Kreisstadt Saarburg“: „Als Patron verehrten unsere Schiffer immer den hl. Nikolaus und stehen von ihm Bilder an der

Saar, eines an der Niederleuker Grub, das andere zu Steinbach. Scherzweise sagt man den Schifferleuten nach, in den Momenten der Gefahr hätten sie ihn angefleht: ‚Oh heiliger Neklos, helf mir, dou kries (bekommst) och en Kirz (Kerze) esu gruß wie mein Maastbaam.‘ – War aber die Gefahr vorüber, dann schlug man dem St. Nikolaus ein Schnippchen und schnellte mit den Fingern: ‚Nekläschen net dat derfür!‘.“

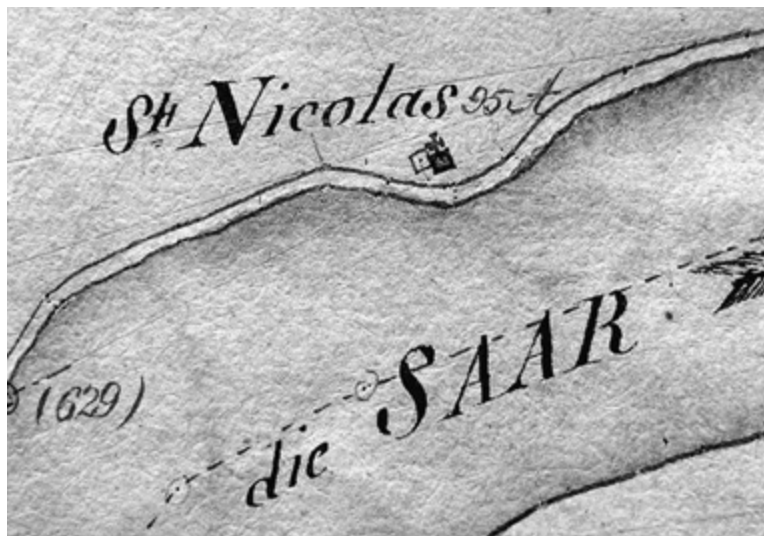


Abb. 13 Ausschnitt aus der Urkatasterkarte der Orscholzer Flur 3 von 1821 mit der Positionsangabe der Nikolaus-Statue am Saarufer

Im Zweiten Weltkrieg kam die Nikolaus-Figur abhanden, die Nische in der Uferwand stand lange Jahre leer. Am 11. Juli 1954 konnte dann auf Initiative der Kanufreunde Mettlach eine neue Nikolaus-Figur in der Saarschleife aufgestellt werden. Die Terrakotta-Statue (Entwurf: Simonis, Merzig, Herstellung: Villeroy & Boch, Mettlach) wurde nach ihrer kirchlichen Segnung im Rahmen einer Einweihungsfeier vor dem Haus Becker in Steinbach per Schiff zur Grotte gebracht, da diese nur über das Wasser erreicht werden konnte.

Da der Saarausbau in den 1980er Jahren zu einem wesentlich höheren Wasserstand der Saar geführt hatte, musste eine neue, höher gelegene Nische an gleicher Stelle

in der Uferwand geschaffen werden. Auch die heutige Nikolaus-Grotte ist nur vom Wasser oder vom Ufer gegenüber aus zu entdecken. Dagegen ist sie über eine schmale seitliche Zuwegung am Ufer erreichbar.

Rückgang der Saar-Schifffahrt

Mit der Eröffnung der Eisenbahnlinie im Saartal (Saarbrücken-Merzig 1858, Merzig-Trier 1860) begann der rasche Rückgang der Schifffahrt auf der Saar, bis sie um die Wende zum 20. Jahrhundert praktisch zum Erliegen kam.

Die Schiffer hatten inzwischen andere Arbeit gefunden, zum großen Teil in den aufblühenden Industrien (Mettlach, Dillingen, Völklingen usw.), in den Saargruben oder bei der Eisenbahn. Einige wanderten aber auch nach Amerika aus.

Die Treidelschifffahrt lebte im Bereich der Saarschleife noch einmal für kurze Zeit auf, als 1925 das Mettlacher Stauwerk gebaut wurde. Der benötigte Kies wurde aus den Kiesgruben in Ballern entnommen und mit einem Lastkahn zur Baustelle getreidelt. Peter Schnur aus Schwemlingen führte die Zugpferde. Dies dürfte der letzte Einsatz eines Halfen in unserem Raum gewesen sein.

Dreibacher Fischerbruderschaft

Neben der Schifffahrt war in früheren Zeiten der Fischfang die zweite, noch wichtigere Erwerbsquelle für die Menschen, die an der großen Saarschleife ansässig waren.

Das Recht auf Fischfang in den Flüssen und Bächen war ursprünglich ein königliches Recht, das später in die Hand der Landes- oder Grundherren kam. Diese verpachtete meist ihr Recht auf bestimmten Gewässerabschnitten, „Lose“ genannt. Pächter dieser Lose waren in der Regel Fischerzünfte oder -bruderschaften, Zusammenschlüsse von Berufsfischern eines Ortes oder einer Region. Inhaber des

Fischereirechts im Bereich der großen Saarschleife war im Mittelalter und bis zum Ende der Feudalzeit das ehemalige Benediktinerkloster Mettlach.

Pastor Schauffler von St. Gangolf berichtet 1888 von einer weit zurückreichenden Dreisbacher Fischerbruderschaft unter dem Patronat des hl. Andreas, des zweiten Schutzheiligen der Pfarrkirche St. Gangolf, zu der Dreisbach über Jahrhunderte gehörte. In dieser Zunft seien die Dreisbacher Berufsfischer zwangsweise zusammengeschlossen gewesen. Da von Abgaben der Bruderschaft an das Kloster Mettlach berichtet wird, kann als sicher gelten, dass die Dreisbacher Zunft die Fischereirechte vom Kloster Mettlach gepachtet hatte.

Gefischt wurde überwiegend vom Kahn aus mit Wurf- oder Stellnetz (letzteres „Fock“ genannt), seltener vom Land aus mit Hebenetz oder Angel. Am „Welles“ befand sich eines von mehreren Fischwehren des Klosters Mettlach und damit ein reicher Fischgrund, von den Fischern „Garten“ genannt. In diesem Bereich existierte ferner ein Laichplatz mit Fangverbot während des ganzen Jahres.

Ihre Netze fertigten die Fischer selber. Dabei setzten sie Filetnadeln und ein Rundholz („Kuddel“ genannt) ein. Das Rundholz war mit seinem Durchmesser für die Dichte des Netzes bestimmend.

Rückgang und Ende der Fischerei

Ab etwa der Wende zum 20. Jahrhundert wurde die Fischerei im Gebiet an der Saarschleife nur noch nebenberuflich betrieben, nachdem sich bereits ab der Mitte des 19. Jahrhunderts der ursprüngliche Fischreichtum der Saar aus mancherlei Gründen ständig vermindert hatte. Dieser Rückgang der Fischerei wurde dadurch beschleunigt, dass sich die Berufsfischer in der aufkommenden Industrie

leichter und einträglicher ihren Lebensunterhalt zu sichern hofften.

Der letzte Pächter des Dreisbacher Fischreviers war ab etwa 1900 der Einheimische Johann Bohr, später in Schwemlingen wohnhaft und mit Katharina Kiefer verheiratet.

Bohr fischte mit Kahn und Wurfnetz im Nebenerwerb. Seine Frau verkaufte den Fang ihres Mannes: Mit einem Handwagen, die Fische in einem Korb, besuchte sie Privatkunden und die Gastwirte am Ort und in der Umgebung. Die Dreisbacher und Schwemlinger Gasthäuser waren für ihre guten Fischgerichte weithin bekannt. In Zeitungsanzeigen warben sie für ihr Spezialitätenangebot.

1925 löste Peter Bohr den Fischereipachtvertrag, in dem Jahr, in dem mit dem Bau des Mettlacher Stauwerks begonnen worden war. Offenbar stand der Schritt Bohrs mit diesem Projekt im Zusammenhang. So geriet das Welles-Fischwehr wegen der starken Anhebung des Saarspiegels im Zuge des Stauwerksbaus völlig unter Wasser. Dieser Verlust, zusammen mit den seit dem Ende des Ersten Weltkrieges immer wieder auftretenden größeren Fischsterben in der Saar, hatte Peter Bohr zur Aufgabe der Fischerei veranlasst.

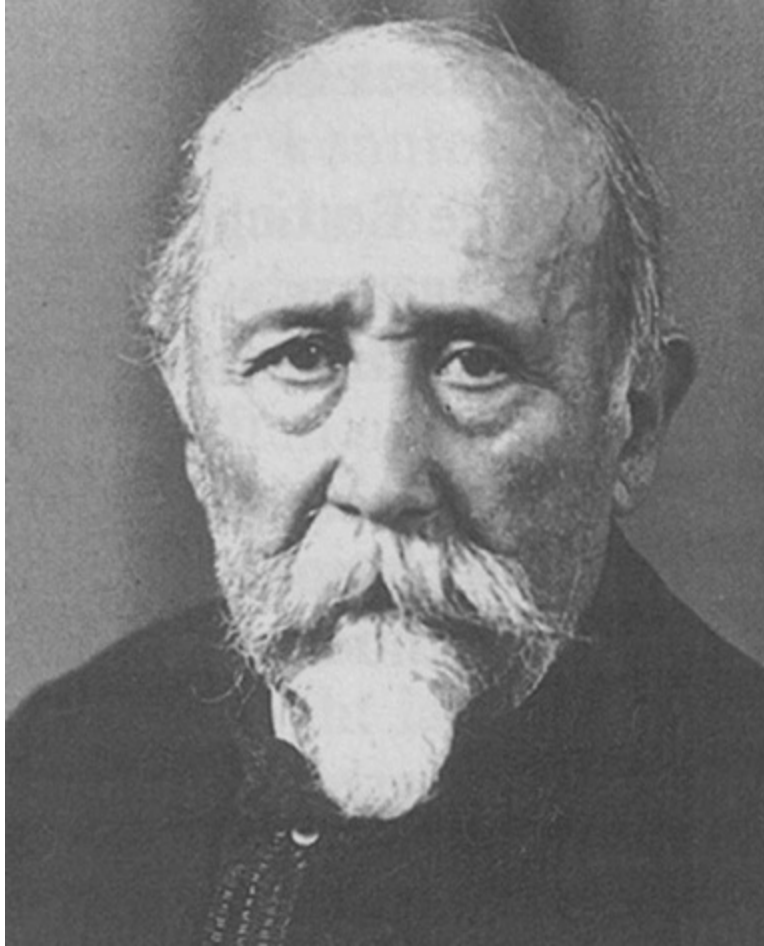


Abb. 14 Peter Bohr, der letzte Pächter des Dreisbacher und Schwemlinger Fischreviers in der Saar

Notwendigkeit der Saarüberquerung

Schifffahrt und Fischfang erfolgten naturgemäß entlang des Flusses. Für beide Tätigkeiten war er notwendige Voraussetzung und Quelle des Ertrages. Der Fluss stellte zu früheren Zeiten aber auch ein größeres Hindernis dar als in unseren Tagen, wenn es darum ging, ihn zu überqueren, das andere Ufer zu erreichen.

Wegen der geologischen Verhältnisse war die Furtbarkeit der Saar im Saarschleifenbereich nur bei sehr niedrigem Wasserstand und an wenigen Stellen gegeben. Daher konnte die Saarüberquerung auf diesem Flussabschnitt in

der Regel nur mit Schiffen und Booten erfolgen. Die Notwendigkeit und das Bedürfnis zur Flussüberquerung im Gebiet der Saarschleife aber waren stets und aus vielen Gründen vorhanden.

So verwalteten und sicherten von der rechtsseitigen Burg Montclair aus bereits sehr früh die Lehnsherren ihre Besitzungen auf der linken Saarseite. Ein anderes starkes Band über die Saar hinweg war die pfarrliche Zugehörigkeit Dreisbachs auf der linken Saarseite zur uralten Pfarrei St. Gangolf am Südhang des Motclair-Berges auf der rechten Saarseite.

In diesen Zusammenhang gehören auch die noch älteren, engen und vielfältigen Verbindungen des rechtsseitigen ehemaligen Klosters Mettlach zur linken Saarseite.

So spielte das Mettlacher Kloster für die religiöse und kulturelle Entwicklung des Gebietes an der Saarschleife (und weit darüber hinaus) ab dem ausgehenden Frühmittelalter die maßgebliche und entscheidende Rolle.



Abb. 15 Dreisbacherinnen lassen sich 1916 mit der Dreisbacher Nachenfähre von Fährmann Johann Hoffmann zur Sonntagsmesse nach St. Gangolf übersetzen.

Seit der Gründung der Pfarrei St. Gangolf spätestens im 11. Jahrhundert mussten die Dreisbacher, um ihren Pfarrsitz zu erreichen, die Saar überqueren. Hierzu hätten sie die Pontener Fähre benutzen können, was aber ein zeitraubender Umweg und angesichts der damals schlechten Wegverhältnisse ein oft mühsames Unternehmen gewesen wäre.

Ab 1908 war Dreisbach dann zwar kirchlich Schwemlingen zugeordnet, aber die Praxis des Kirchenbesuches der Dreisbacher in St. Gangolf blieb bestehen, zumal dieser Weg deutlich kürzer war als der nach Schwemlingen.

So setzte man mit dem privaten Kahn über oder benutzte die wahrscheinlich bereits sehr früh eingerichtete Personen-Nachenfähre, die in Höhe der ehemaligen Dreisbacher Kapelle zwischen beiden Flussufern nach Bedarf verkehrte. Die Kirchgänger hatten nach dem Übersetzen noch eine knappe halbe Stunde Wegstrecke an der Saar entlang durch die Staller Wiesen oder über das Berger Feld bis zum Gotteshaus vor sich. Mag sich diese Anstrengung bei günstigem Wetter auch auf die Wegstrecke reduziert haben, so machten Regen, Eis und Schnee den Weg nach St. Gangolf mühselig, bei Hochwasser der Saar unmöglich. So konnte umgekehrt der Pfarrer bei besonders ungünstigen Wetterbedingungen seine Pfarrangehörigen auf der anderen Saarseite nicht besuchen.

Auch die Toten aus Dreisbach nahmen auf die oben geschilderte Weise ihren letzten Weg. Maria Hoffmann aus Dreisbach hat mir dies sehr eindrucksvoll geschildert:

„Der schwierige Weg von Dreisbach nach St. Gangolf, mit dem Sarg und dem Beerdigungszug, mit der Fähre über die Saar, beschäftigte die Dreisbacher schon viele Jahre mit dem Gedanken, im Ort einen Friedhof zu schaffen. Für auswärtige Beerdigungsgäste, die kein Wasser gewöhnt waren, war das Übersetzen oft mit Angstzuständen verbunden. Auch den Sarg über das Wasser zu bringen, war

für sie ein äußerst ungewöhnlicher und unvergesslicher Vorgang.

Der Sarg wurde nach der Überfahrt auf eine Bahre gestellt und von vier Männern den ganzen Weg getragen. Der Gangolfer Berg, steinig und schmutzig, war besonders bei Schnee und Eis eine Gefahr für die Träger. Ich erinnere mich, dass eine schwere Leiche mit dem Pferdefuhrwerk über Schwemlingen und Besseringen nach St. Gangolf gebracht wurde. Die Trauergäste hatten dagegen den traditionellen Weg mit der Fähre eingehalten. Anschließend an die Beerdigung auf dem Friedhof an der St. Gangolf-Kirche war der Trauergottesdienst.“ Aber nicht nur die Kirchgänger, auch die Dreisbacher Schulkinder mussten während eines halben Jahrhunderts über die Saar nach St. Gangolf zur so genannten „Pfarrschule“. Es war die Zeit zwischen etwa 1700, dem Zeitpunkt der Einführung der allgemeinen Schulpflicht für Kinder vom 7. bis zum 11. Lebensjahr und 1745, als das alte St. Gangolfer Schulhaus abgerissen und daraufhin in den Filialorten selbst, also auch in Dreisbach, Unterricht erteilt werden musste. Da die Schulpflicht zunächst nur im Winter bestand (Winterschule), kann man sich denken, dass die schwierigen äußeren Bedingungen keinen allzu regelmäßigen Schulbesuch von Dreisbach aus in St. Gangolf zuließen.

Heinrich Kell berichtet 1925 über die Dreisbacher Fähre: „Ein Erbstück aus alter Zeit ist die Fähre, die den Verkehr mit dem jenseitigen Ufer der Saar verbindet. Sie soll der Familie Hoffmann vom Herrn von Montclair geschenkt worden sein. Die Familie Hoffmann und später auch die anderen an der Saar wohnenden Familien, etwa 12, hatten das Übersetzen über die Saar zu besorgen, und zwar abwechselnd je eine Woche.

Als Vergütung bezog jede Familie die Einkünfte aus der Fähre während der Dienstwoche. Die häufig vorkommenden Streitigkeiten veranlassten die Gemeinde im Jahre 1864 die Fähre auf ein Jahr an den Meistbietenden zu verpachten.

Späterhin zog die Regierung die Fähre an sich, versteigerte und überwachte sie, wie es auch heute von dem Wasserbauamt Saarbrücken aus geschieht.“

Die Pächter mussten das Fährboot und die gesamte Einrichtung zum Fährbetrieb stellen. Trotzdem war die Fähre ab etwa der Mitte des 19. Jahrhunderts eine solide Existenz. Denn mit der zunehmenden Industrialisierung stieg die Zahl der Arbeiter aus Dreisbach, Nohn, Bethingen, Wehingen und Tünsdorf in den Fabriken auf der rechten Saarseite ständig. Sie ließen sich mit der Dreisbacher Fähre übersetzen, um die Fabrik oder den Bahnhof in Mettlach zu erreichen, ab dem 1. Februar 1885 dann auch den Bahnhof in Besseringen.

Außer den Kirchgängern und Arbeitern hatte die Dreisbacher Fähre noch andere Kunden. So z. B. viele Bewohner des Ortes, die auf der rechten Saarseite gepachtete Wiesen bewirtschafteten, um das Futter für ihre Nebenerwerbstierhaltung zu beschaffen. Um drei Uhr morgens begann zur Erntezeit der Tag des Mähers, denn um 6 Uhr war Arbeitsbeginn in Mettlach. Tagsüber bearbeiteten dann Frau und Kinder das Gras. Nach der Tagesarbeit war das Heu nach Hause zu schaffen. Es wurde zu diesem Zweck in große Tücher gebunden und entweder mit der Fähre oder dem eigenen Kahn auf die Dreisbacher Seite gebracht. Auf diese Weise wurde auch das Brennmaterial für Herd und Backofen vom Montclair-Berg aus nach Dreisbach geschafft, ebenso die Laub-Streu („Straaß“), die die mächtigen Eichenbäume in den Staller Wiesen entlang des Weges nach St. Gangolf als Strohersatz lieferten.



Abb. 16 Heu und Laub-Streu wurde in großen Tüchern gebunden transportiert.

Anlässlich der jährlichen Lutwinusprozession in Mettlach hatte der Fährmann Hochbetrieb: Zahlreiche Pilgergruppen aus Lothringen benutzten auf ihrem Weg die Dreisbacher Fähre. Auch in der Karwoche hatte der Dreisbacher Fährmann viel zu tun: Die Bewohner der umliegenden Orte suchten in dieser Zeit die St. Gangolf-Kirche zur Osterbeichte auf.

Als nach der Jahrhundertwende der Tourismus im Gebiet der Saarschleife verstärkt aufkam, hatte die Dreisbacher

Fähre eine weitere, neue Aufgabe. Eine feste Verbindung zwischen den beiden Saarufern in unserem Raum gab es auch schon, allerdings nur für kurze Zeit: 1940 hatte die deutsche Wehrmacht vor dem Haus Hoffmann eine Pontonbrücke für militärische Zwecke über die Saar gelegt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg erlebte die Fähre, nun betreut von Adam Busch, Prozeduren aus der umgekehrten Richtung: Scharen hungernder Menschen kamen auf der Suche nach Lebensmitteln aus den Industriegebieten des Saarraumes mit der Eisenbahn bis nach Besseringen, zur Dreisbacher Fähre und dann weiter in die landwirtschaftlichen Gebiete des Saar-Mosel-Gaues. Zurück ging es auf dem gleichen Weg.

Die Ende der 1950er Jahre einsetzende private Motorisierung und der Ausbau des Omnibus-Nahverkehrs waren neben gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Veränderungen Gründe, weshalb die Dreisbacher Fähre immer unrentabler und schließlich 1976 eingestellt wurde. Ihr letzter Fährmann war Adam Palz.



Abb. 17 Ponton-Brücke von Dreisbach zum Montclair-Ufer im Frühjahr 1940