



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Saar-Atlas

Overbeck, Hermann

Gotha, 1934

17. Zur Verkehrsstellung der Saarlande

[urn:nbn:de:hbz:466:1-95105](#)

17. Zur Verkehrsstellung der Saarlande

Zu den Tafeln 32, 33, 38 und 39

Von Hermann Overbeck

Mit der Erörterung der Stellung der Saarlande im rheinischen Verkehrsnetz wird eine Kernfrage der Saarwirtschaft behandelt. Denn das Saarproblem ist, wirtschaftlich gesehen, vor allem eine Verkehrsfrage. Für das Saarbergbau- und -industriegebiet, das heute wie der Aachener und der oberschlesische Bezirk am Rand des deutschen Wirtschaftskörpers liegt, müssen Mittel und Wege gefunden werden, um die Ungunst seiner peripherischen und zugleich meerfernen Lage zu mildern. — Die verkehrsgeographische Stellung der Saarlande findet ihre erste Erklärung aus den natürlichen Gegebenheiten des Raumes. Zwei sich überkreuzende Leitlinien bestimmen diesen, wie wir gesehen haben. In der Oberflächengestaltung herrscht (das ist die eine Grundtatsache) die nordost-südwestliche Richtung. Wir dürfen zwar dabei nicht vergessen, daß diese Anordnung der Bodenerhebungen westlich der Saar einer nord-südlichen Richtung weicht; das lothringische Stufenland ist in die gürtelförmig um das Pariser Becken angeordneten Landrücken eingegliedert. Die Leitlinie des Oberflächenbildes wird nun durchkreuzt durch eine zweite, eine südost-nordwestliche, die durch den Lauf der Saar charakterisiert ist. Der allgemeine Überblick über die Verkehrsstellung ist in dem einleitenden Text (Kapitel I, S. 14 f.) gegeben. Hier sollen die einzelnen Verkehrsarten, der Eisenbahnpersonenverkehr, der Flugverkehr, der Binnenschiffahrtsverkehr und der Güterverkehr, untersucht werden.

a) Der Eisenbahnpersonenverkehr um Saarbrücken

Zu den Tafeln 32 und 33a

Zwischen der Rheinlinie im Osten, der Mosellinie im Norden und Westen und dem über die Zaberner Steige führenden alten Verkehrsweg von Straßburg nach Nancy hebt sich auf den Tafeln 32 und 33 ein Verkehrsgebiet von kreisähnlicher Form heraus, dessen wichtigste Stränge in Saarbrücken zusammengefäßt sind. Darin wird der Verkehrsraum um Saarbrücken zu einem guten Beispiel für das dem Eisenbahnverkehr eigentümliche Sammelprinzip. — Bei der Entwicklung des Eisenbahnnetzes um Saarbrücken (vgl. Tafel 32¹⁾) spielen die natürlichen Raumgegebenheiten für eine Zusammenfassung von Verkehrslinien an der Saar sicherlich eine Rolle; vor allem gilt das für den Durchgangsverkehr. Aber ausschlaggebend für seine frühe Ausgestaltung war doch das Verkehrsbedürfnis dieses Bergbau- und Industriegebietes und die zwischen ihm und den Nachbargebieten bestehenden Verkehrsspannungen. Aus der Oberrheinischen Tiefebene, dem begünstigtesten Verkehrsleiter innerhalb des deutschen Mittelgebirges, die schon in den 40er Jahren des vorigen Jahrhunderts auf der rechten Rheinseite eine durchgehende Eisenbahntrasse besaß, drang als erste Eisenbahn in unserem Raum die pfälzische Ludwigsbahn nach W bis an die preußisch-bayerische Grenze vor. Nach Überwindung des Buntsandsteinwaldgebirges der Haardt führt sie im Zug der alten Römerstraße und der späteren Kaiserstraße, einer von Napoleon aus strategischen Gründen erbauten Kunststraße, und benutzt gleich ihren Vorgängern die natürliche Verkehrsfläche der Kaiserlauterner Senke. Nachdem 1850 auch von W her ein französischer Verkehrsstrang bei Forbach bis unmittelbar an das Saarindustriegebiet heran geführt war, brauchte Preußen nur die Lücke zu schließen; und diese erste Bahnlinie im Saarrevier war zugleich auch die erste preußische Staatsbahn überhaupt. Der Weg durch Sulzbachtal und über Neunkirchen wurde gewählt, um die dortigen wichtigen Kohlengruben an die Bahn anzuschließen. Eine Reihe von Grubenbahnen dienten der Hauptstrecke als Zubringer (so die Grubenbahnen für Altenwald und Dudweiler und die Zweigbahn nach der Grube v. d. Heydt im Burbachtal). Mit der Strecke Neunkirchen-Bingerbrück, die nach Überwindung der Wasserscheide zwischen Blies und Nahem den Nahetal folgt, erhielt das Saarindustriegebiet eine zweite wichtige Verbindung mit der Rheinlinie. Auch diese folgt einer natürlichen Tiefelinie, obwohl im oberen windungsreichen und engen Nahetal nicht geringe technische Schwierigkeiten zu überwinden waren. Die zentrale Stellung, die Saarbrücken schon in den Anfangen des Eisenbahnverkehrs einnehmen konnte, ist eine offensichtliche Anpassung des Verkehrsbildes an die frühe Industrialisierung der Saar. Die Bahnen waren gewissermaßen als „Kohlenbahnen“ gebaut worden. Wie stiefmütterlich wurde im Vergleich damit Trier, dieser alte städtische Mittelpunkt und wichtige Verwaltungs- und Bischofssitz, behandelt, das über 20 Jahre nur durch eine Stichbahn an die Hauptbahn angeschlossen

¹⁾ Verbesserung zu Tafel 32: Die Strecken Lebach-Primsthaler, Neunkirchen-Illingen und Homburg-Friedrichsdorf müssen in gelben gebrochenen Linien (Bauabschnitt 1891-1914) statt in gelben vollen Linien, die Strecke Heidelberg-Neckargemünd-Neckarsteinach in roter gebrochener Linie (Bauabschnitt 1861-70) statt in roter voller Linie dargestellt werden.

war. Ähnlich erging es auch Zweibrücken. Die 60er Jahre brachten die Verbindung mit Saargemünd und den Bau der offenbar aus strategischen Gründen angelegten Bahn längs der damaligen preußisch-bayerisch-französischen Grenze von Hagenau über Bitsch und Saargemünd nach Beningen und Karlingen. Dieser charakteristischen französischen Grenzgürtelbahn, die heute wieder ihre alte Bedeutung zurück erhalten hat (vgl. den zweigleisigen Ausbau der Strecke Saargemünd-Bitsch-Hagenau durch französisches Militär), fehlte zu ihrer Vollendung nur das erst in deutscher Zeit fertiggestellte Stück zwischen Karlingen und Diedenhofen; denn die Fortsetzung Diedenhofen-Longuyon-Montmédy-Charleville-Mézières war im gleichen Zeitabschnitt gebaut worden. Außerdem erhielt das wichtige pfälzische Bergbau- und Industriegebiet um St. Ingbert seinen Bahnhanschluß, ebenso auch der Bezirksamtsitz Kusel, der einst im Netz der Poststraßen günstig gelegen war, jetzt aber erst verspätet von Landstuhl aus mit der Hauptstrecke verbunden wurde.

Die nächsten 20 Jahre brachten für das Saarindustriegebiet in einer folgerichtigen Anpassung an die weitere wirtschaftliche Entwicklung Neubauten, die im Zusammenhang mit der Erweiterung der Bergbauzone erfolgten, und verbesserte Verbindungen nach dem lothringischen Minettegebiet. 1872 wurden die Viktoriaschächte im unteren Köllertal mit Völklingen verbunden und 1879 zum Aufschluß der tieferen Steinkohlengruben nordwestlich der Schächte des Sulzbachtals durch das Fischbachtal eine Parallelbahn von Saarbrücken nach Neunkirchen gebaut. Außerdem wurde St. Ingbert mit Saarbrücken verbunden. Das Verkehrsnetz der Saar läßt zu diesem Zeitpunkt (um 1880), wenn wir von den nach außen führenden Durchgangsrouten abschneiden, deutlich die innere Bergbau- und Industriezone erkennen. In dem gleichen Zeitabschnitt wurde die untere Bliestalbahn angelegt und erhielt Saarbrücken über Zweibrücken und durchs Queichtal nach Landau eine zweite wichtige Verbindung zum Oberrhein. — Die ausschließliche Bedeutung, die die lothringischen Minette für die Eisenindustrie der Saar erlangt hatten, machte kürzere Verbindungen zwischen der Saar und Lothringen notwendig. Dem trug schon die Strecke Kurzel-Teterchen-Hargarten-Falk Rechnung, die mit Bous und gleichzeitig durch eine Abzweigung in Wadgassen auch mit Völklingen verbunden wurde. Auf diese Weise wurde nicht nur der Kohlenverkehr nach Metz und zu den lothringischen Eisenhütten verbilligt, sondern auch der Völklinger und der Dillinger Hütte der Erzbezug erleichtert. Eine weitere wesentliche Verbesserung in den Verkehrsbeziehungen zwischen Saar und Lothringen brachte dann der Ausbau der Strecke Karlingen-Diedenhofen, bei dem das Stück zwischen Hargarten-Falk und Teterchen benutzt werden konnte. Dieser Bahnbau, mit dem die früh geplante französische Grenzgürtelbahn ihre Vollendung fand, erfolgte jetzt aber vor allem aus wirtschaftlichen Gründen; denn das junge aufstrebende Bergbau- und Industriegebiet an der lothringisch-preußischen Grenze (Kreuzwald, Spittel, Merlenbach, Kl. Rosseln) sollte gefördert und zugleich auch den Saareisenhütten eine unmittelbare Verbindung nach Diedenhofen verschaffen. Die Saartalstrecke wurde mit dem angrenzenden Lothringen im Laufe der nächsten Jahrzehnte noch durch zwei weitere Bahnen verknüpft. 1901 kam die Niedtalbahn Dillingen-Busendorf in Betrieb, zu der die Dillinger Hütte größere Zuschüsse leistete, weil damit für sie eine erhebliche Verkürzung der Erztransporte aus der Diedenhofener Gegend verbunden war. Und während des Krieges wurde als nördlichste dieser Parallelbahnen noch von Merzig aus über Waldwiese nach Bettendorf eine weitere Verbindungsstrecke zwischen Mosel und Saar vollendet. So entstand in jedem Zeitabschnitt, den unsere Karte unterscheidet, eine neue Eisenbahnverbindung zwischen Saar und Mosel. — Auf der rechten Saar verfolgte der Ausbau des Bahnnetzes wesentlich andere Absichten. Die neue Verbindung von Saargemünd in der Richtung Straßburg über Wingen und Obermodern wurde wichtig für den Kohlenverkehr von der Saar ins Elsaß, nach Baden, überhaupt nach Süddeutschland, aber auch nach der Schweiz und Italien. Denn diese war gegenüber der Linie über Rieding 24 km und der über Bitsch 21 km kürzer. Im übrigen handelte es sich bei den Strecken rechts der Saar vor allem darum, das landwirtschaftliche Hinterland des Industrieviers, das zugleich dessen wichtigstes Arbeitereinzugsgebiet war, so durch Eisenbahnen aufzuschließen, daß möglichst viele Arbeiter dieser Randgebiete ihren Wohnort in den Außenbezirken beibehalten konnten. Aus diesen Gründen entstanden vor allem die Verbindungen, die den Raum nördlich Saarbrücken aufschlossen, die Linie Wemmetsweiler-Nonnweiler, die Köllertal- und Primstalbahn

sowie die Kleinbahn Merzig—Büschenfeld, die in den Hunsrück hineinführende Strecke Türkismühle—Nonnweiler—Hermeskeil. Von der geplanten Kurve St. Wendel—Tholey—Lebach, die ein wichtiges Arbeitersatzgebiet der Saar aufschließen sollte, kam nur das Stück bis Tholey zur Vollendung (1915), und die schon lange geplante und dringend geforderte Ostertalbahn ist bis heute noch nicht in Angriff genommen. Die Glantalbahn, die auch aus strategischen Gründen gebaut worden war, brachte mit der Teilstrecke Homburg—Glan-Münchweiler für den östlichen Teil des Industrieviertels eine sehr begrüßte Erweiterung des Arbeitereinzugsgebietes.

In der Entwicklung des Eisenbahnnetzes um Saarbrücken macht sich dessen Abhängigkeit von den Naturgegebenheiten ebenso wie von den Kulturbedürfnissen bemerkbar. Deutlich tritt das Streben der Eisenbahn nach der natürlichen Tiefenlinie hervor; im Gegensatz zu dem Postverkehr auf den Landstraßen in der älteren Verkehrsperiode, die noch in vielen Fällen als typische Höhenstraßen angelegt waren und zum mindesten besonders verkehrsfeindliche Talabschnitte umgingen, wurde die Tiefenlinie jetzt fast ausschließlich ausgewählt. So scheute der Eisenbahnbau auch nicht vor den bis dahin in sehr vielen Fällen verkehrslosen Durchbruchstälern des Rheinischen Schiefergebirges und seiner Randgebiete zurück. Die Eisenbahnen waren daher nicht nur Straßennachfolger. Gleich dem unteren Mosel- und Kyttal wurde auch das obere Nahetal im Gebiete der Melaphyredecken und Porphyrtöpcke und das kalkartige Erosionstal der Saar in dem Orscholzer Quarzitriegel, durch eine Eisenbahn geschlossen. Die alte Moselstraße erreichte den natürlichen Verkehrsleiter an der mittleren Mosel, die Wittlicher Senke, von Koblenz aus über das Maifeld und über die Höhen des Voreifel; die wichtige Eifelstraße führte über die Rumpfflächen des Gebirges und mied das Kyttal. So ging auch der Verkehr von Saarbrücken nach Trier, soweit er nicht den Flussweg selbst wählte, quer über das Kohlengebirge (Strecke Schleifmühle—Riegelsberg—Dilsburg) und ebenso quer über den Hunsrück auf der Strecke Bettingen—Weiskirchen—Niederzerf—Pellingen. Längs der Saartallinie mied eine zweite Straße zwischen Saarbrücken und Trier wenigstens die Engtalstrecke zwischen Saarburg und der Klöv; führte hier über den Saargau. Für den Landstraßenverkehr haben übrigens beide Straßenzüge bis heute ihre Bedeutung behalten. Durch die in den Anfängen des Eisenbahnbaues ganz ausschließliche Bevorzugung der Tiefenlinien²⁾ verschärftete sich der verkehrsgeographische Gegensatz zwischen den Gebirgen, den geomorphologischen Hemmungszonen für den Eisenbahnverkehr, und den Leitlinien (den Flußtälern oder kleinräumigen Hohlformen, wie die Kaiserslauterer oder die Wittlicher Senke) oder Leitflächen des Verkehrs (z. B. Oberrheinische Tiefebene). So wird auch auf unserer Karte die hemmende Wirkung des Hunsrück und der Haardt in der Entwicklung des Verkehrsnetzes offenbar; diese bildeten noch lange Zeit geschlossene bahnlose Gebiete und treten auch in dem Eisenbahnverkehrsbild der Gegenwart durch ihre geringere Bahndichte heraus. — Eine offensame Abweichung von diesen Grundsätzen liegt bei dem Bau der Verbindungsstrecke zwischen Hagenau und Saargemünd vor. Hier wurde aus strategischen Gründen, um die Grenzfestung Bitsch an das Eisenbahnnetz anzuschließen, schon zu einem sehr frühen Zeitpunkt eine Höhenbahn angelegt. Auch sonst sind politische Momente in das Bild der Eisenbahnverteilung dadurch hineingeraten, daß die Führung der Bahnen durch die Staatsgrenzen bestimmt wurde. Ein interessantes Beispiel für einen solchen Einfluß der innerdeutschen Grenzen aus der Zeit vor der Reichsgründung bietet das preußisch-hessisch-bayerische Grenzgebiet im nördlichen Teil der Oberrheinischen Tiefebene, wo wegen der Kleinräumigkeit der Territorien die Linien nicht als große Fernbahnen, sondern nur als örtliche Planungen zustande kamen (vgl. z. B. die charakteristischen hessischen „Kurven“ Bingen-Alzey-Worms-Bills-Goddelau-Darmstadt mit der Abzweigung nach Weinheim durch die Provinzen Starkenburg und Rheinhessen). Auch an der Saar läßt das preußisch-bayerische Übergangsgebiet solche Einflüsse erkennen; denn hier ist ein einheitliches und zweckentsprechendes Bahnnetz in dem Raum zwischen Saarbrücken, Homburg und Zweibrücken erst dadurch zustande gekommen, daß nacheinander in jedem Zeitschnitt ein kleiner Baustein dazu geliefert wurde. — Aber diese Erörterungen betreffen doch nur die Ausnahmen. Im großen und ganzen ist das Bahnnetz unter Berücksichtigung der natürlichen Gegebenheiten aus wirtschaftlichen Notwendigkeiten zustande gekommen. Neben der Aufgabe, das Saarindustriegebiet in den Durchgangsverkehr

einzugliedern, sind von Anfang an Transportbedürfnisse (Absatz der Kohle und der Eisenindustriezeugnisse, sowie Bezug von Eisenerz), späterhin auch der Arbeitersatz die Triebkräfte für den Ausbau des Eisenbahnnetzes um Saarbrücken gewesen.

Die Tafel 32 stellt gleichzeitig auch die tägliche Belastung der einzelnen Strecken mit Personenzügen aller Art dar, während aus Tafel 33a der beschleunigte Personenverkehr für sich getrennt abgelesen werden kann. Der Darstellung auf Tafel 32 liegt die Zahl der täglich an Wochentagen verkehrenden Züge zugrunde; die Ausnahmen im Fahrplan an Samstagen, Sonntagen und auch an Montagen sind nicht berücksichtigt. Über die Zahl der beförderten Personen ist nichts ausgesagt, ebenso wenig konnte die unterschiedliche Achsenzahl der einzelnen Züge ermittelt werden. Da aber im allgemeinen auf den weniger befahrenen Strecken auch kleinere Züge verkehren, so würden durch eine Berücksichtigung der Achsenzahl die Gesichtspunkte unserer Karte wohl nur noch verstärkt in Erscheinung treten. Auch der Verzicht auf eine zahlenmäßige Erfassung der beförderten Personen fällt nicht so schwer ins Gewicht. Denn im allgemeinen ist anzunehmen, daß der tatsächliche Verkehr dem Verkehrsbedürfnis angepaßt ist. So liegt in der Anzahl der auf einer Strecke täglich verkehrenden Züge ein wenn auch nicht idealer Maßstab zur Beurteilung der Verkehrsstärke. Dieser Maßstab hat vor allem auch den Vorteil, daß er da Vergleiche zuläßt, wo es sich um Gebiete verschiedener Staaten handelt, wie es auch auf unserer Karte der Fall ist. — Für die Tafel 33 sind alle beschleunigte verkehrenden Personenzüge gesondert zur Darstellung gekommen. Auf den deutschen Strecken kommen dabei die L-, FFD- und FD-Züge in Betracht, die eine Gruppe als besonders beschleunigte Züge bilden, und dann die übrigen, die D-, E- und BP-Züge (die letzteren werden in den Fahrplänen als solche zwar nicht mehr besonders hervorgehoben). Der ersten Gruppe entsprechen auf den französischen und belgischen Strecken ungefähr die trains de luxe und die trains rapides mit nur 1. und 2. Klasse; zur zweiten Gruppe rechnen die übrigen trains rapides und die trains express. Es sind alle Züge gezählt, die im Sommer 1931 regelmäßig verkehrten, auch die nur für einige Monate laufenden Sommerzüge. Da die Zahl der hin- und herfahrenden Züge nicht immer übereinstimmt, sind die Züge in beiden Richtungen festgestellt und die Gesamtzahl dargestellt worden.

Bei der Zählung aller Personenzüge tritt das Saarindustriegebiet als solches auf unserer Karte durch die große Zahl von hohen Verkehrsstärken auf seinen einzelnen Strecken „flächenhaft“ hervor. Eine ähnliche Bündelung von Verkehrsintensitäten wiederholt sich auf unserer Karte nur noch in dem Zentrum des rheinmainischen Verkehrsgebietes um Frankfurt und Mainz und in dem Verkehrsgebiet von Rhein und Neckar zwischen Ludwigshafen, Mannheim und Heidelberg. In übrigen treten solche Verkehrsstärken nur linienhaft auf und fallen zusammen mit den großen Durchgangsstrecken, wo Durchgangsverkehr und Lokalverkehr zusammen solch hohe Zugzahlen möglich machen. So fällt die Oberrheinische Tiefebene durch ihre durchlaufenden Bahnstrecken mit hoher Zugzahl als idealer Verkehrsleiter sofort ins Auge. In dem Teil nördlich der Neckarmündung besitzt sie sogar drei parallele Verkehrsstränge in nord—südlicher Richtung, so daß der Eindruck eines breiten Verkehrsbandes entsteht, das das rhein-mainische Gebiet mit dem Rhein-Neckar-Gebiet verbindet. Auf den anderen Linien mit großer täglicher Zugzahl (z. B. zwischen Straßburg und Nancy, Metz und Luxemburg) treten diese hohen Verkehrsstärken nicht einmal durchlaufend auf, sondern beschränken sich auf die Nachbarschaft der großen städtischen Zentren. Um so auffälliger wirkt das Gebiet um Saarbrücken, das sich sowohl durch die Engmaschigkeit seines Bahnnetzes als auch durch die Stärke des Personenzugverkehrs auszeichnet. In letzterem drückt sich vorwiegend der starke Vorortsverkehr des Industriegebietes aus, der die Folge einer für die Saar charakteristischen auffällig dezentralisierten Siedlungspolitik ist. Wie ganz anders ist das Bild im lothringischen Minettegebiet, wo bei gleichfalls hoher Dichte des Bahnnetzes die Verkehrsstärken nirgends 60 Züge täglich erreichen. Hier fehlt der lebhafte Arbeiterpendelverkehr; die Arbeiter wohnen meist in Kolonien bei ihrer Grube. Als dichtbefahrene Strecken (über 60 Züge täglich) treten im Saarindustriegebiet die Saartallinie zwischen Saarbrücken und Dillingen, der Streckenabschnitt bis St. Ingbert und die Linie Saarbrücken—Neunkirchen—St. Wendel hervor. Die Karte des Gesamtpersonenzugverkehrs läßt übrigens, und das ist ganz allgemein der Fall, bemerkenswerte Vergleiche zu mit einer Karte der Bevölkerungsverteilung. Dichte des Bahnnetzes, Stärke des Verkehrs und Bevölkerungsdichte laufen in sehr vielen Fällen parallel, und so ist es auch an der Saar. Die hervorragende Stellung, die das Saarindustriegebiet auf der Karte des Gesamtpersonenverkehrs einnimmt, ist die Folge eines starken örtlichen Verkehrsbedürfnisses.

Ganz andere Ursachen gelten dagegen für den beschleunigten

²⁾ Diese wurde vielfach ohne Rücksicht auf die Lage der größeren Siedlungen durchgeführt. So kamen bei dem Bau der Kyttalbahn zum Teil alle Kreise, so Daun, Prüm und Bitburg, abseits der Hauptstrecke zu liegen, ebenso Traben-Trarbach und Bernkastel, da die Moselbahn zwischen Alf und Schweich die Wittlicher Senke benutzt.

Eisenbahnpersonenverkehr, und ganz unterschiedlich ist auch die Stellung, die Saarbrücken auf der Tafel 33a, die diesen darstellt, einnimmt. Die großen Verkehrssammler liegen an der Rheinlinie, im Norden Köln, in der Mitte Frankfurt a. M. und im Süden Basel; zwischen den beiden letzten beanspruchen noch Straßburg und Karlsruhe als wichtige Kreuzungspunkte zwischen dem Nord—Süd- und West—Ost-Verkehr innerhalb der Oberrheinischen Tiefebene besondere Erwähnung. Im Westen ist Paris das Sammelbecken fast der gesamten Eisenbahnroute unserer Karte. Sehr eindrucksvoll ist die Anpassung des Bahnnetzes an die Oberflächengestaltung. Die Gebirge sind im Bilde des Durchgangsverkehrs wirklich noch weit bahnlose Räume. Als Verkehrsfläche hebt sich dagegen die Oberrheinische Tiefebene heraus, in der der wichtige Nord—Süd-Verkehr auf mehreren parallelen Linien bewältigt wird. Eng zusammengepreßt und auf eine linke und eine rechte Rheinlinie beschränkt, windet sich dann der Verkehr durch das Durchbruchstal des Rheines im Schiefergebirge zwischen Bingen und Rolandseck, wo er an die natürliche Tiefenlinie des Stromes gebunden ist. Die starke Verkehrsspannung zwischen Niederrheingebiet und Oberrhein, zugleich zwischen Nordwesteuropa und den Alpenländern sowie Italien, konnte ihren Ausgleich nur längs des Rheins finden; denn ein der Rheinlinie von Natur aus gleichwertigen *Nord—Süd-Weg* besteht nicht. Aber für den internationalen Durchgangsverkehr zwischen den nordwesteuropäischen Küstenhäfen (vor allem den westlich gelegenen) und der Schweiz und Italien brachte der Umweg, der durch die Umgehung des westlichen Flügels des rheinischen Schiefergebirges notwendig ist, unliebsame Verzögerungen. Politische Kräfte unterstützten außerdem Bestrebungen, mit der Rheinlinie in Wettbewerb zu treten. Frankreich war vor dem Kriege von dem Verkehr innerhalb der Oberrheinischen Tiefebene ausgeschlossen, und es verlief deshalb die direkte Verbindung von seinen Kanalhäfen Calais und Boulogne, die Zubringer des englischen Verkehrs sind, nach der Schweiz über Amiens, Langres, Belfort und Delsberg (Umgehung des südlichen Elsaßes). Mit der Einverleibung Elsaß-Lothringens fiel nicht nur der Umweg über Delsberg weg, sondern es entstanden neue Verbindungen von den Kanalhäfen zum Oberrhein über Metz und Straßburg. Die französisch gewordene Elsaß-lothringische „Rückenbahn“ Diedenhofen—Metz—Straßburg—Basel wurde dadurch zu einem wichtigen Instrument im Kampf gegen die Rheinlinie. Denn nicht nur mit den Kanalhäfen wurde sie über die französische Ostbahn neu verknüpft. Viel bedenklicher ist es, daß auch der belgische Nord—Süd-Verkehr und sogar der Hollandverkehr, die ebenfalls beide für den Fährdienst nach England wichtige Zubringer sind, immer mehr in die Gefahr gerät, völlig von der Rheinlinie abgelenkt zu werden. In bewußter Konkurrenz zu dem Rheingold-Zug läuft auf der Strecke Basel—Straßburg—Metz—Diedenhofen—Luxemburg über Arlon, Namur und Brüssel sogar ein besonders beschleunigtes Zugpaar, der Edelweiß-Express, nach Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam neben den acht übrigen beschleunigten Zügen. Und die jüngsten Eisenbahnpläne der westlichen Anrainer des Deutschen Reichs sehen noch einen weiteren Wettbewerb vor. Diese neue internationale Zugverbindung benutzt die andere Ardennenstrecke Luxemburg—Ulfingen—Lütich und führt über Maastricht, Venlo, Nymwegen zu den holländischen Großhäfen. Sie ist eine Grenzgürtelbahn längs der deutschen Grenze, aber auf fremdem Staatsgebiet. — Das Industrierevier an der Saar liegt zwischen den beiden nord—südlichen Hauptdurchgangsrouten, zwischen der Rheintalbahn und der Elsaß-lothringischen Rückenbahn, und die Saarbrücken berührende Nord—Süd-Verbindung ist nur von zweitrangiger Bedeutung. Heute verkehren sogar auf der Strecke Köln—Trier—Saarbrücken—Straßburg nicht einmal mehr durchgehende Züge. Die Strecke löst sich in zwei räumlich beschränkte Fernwege auf, die Saarbrücken jeweils mit Köln (4 Zugpaare) und mit Straßburg (3 Zugpaare) verbinden. Nicht technische Schwierigkeiten, d. h. die Überwindung eines Gebirges wie die Eifel, können dafür den Ausschlag geben; denn auch die beiden Ardennenbahnen Luxemburg—Namur und Luxemburg—Lütich müssen über das Gebirge hinüber. Wohl aber haben die neuen politischen Grenzen den heutigen Zustand bestimmt. Der Nord—Süd-Verkehr bewegt sich entweder nur innerhalb der deutschen Reichsgrenzen; das gilt für die Rheinlinien, die deshalb auch alle vor der neuen französischen Grenze im nördlichen Elsaß auf die rechte Rheinseite geführt werden, oder aber sie meiden das deutsche Staatsgebiet vollständig, wie die Nord—Süd-Verbindungen westlich der Saar.

Günstiger ist die Stellung Saarbrückens im Ost—West-Verkehr. Auch bei diesem ist die Abhängigkeit von der Oberflächengestaltung sehr auffällig. Im Norden führt die Ost—West-Route auf der Strecke Köln—Lütich am Nordrand der Mittelgebirgschwelle entlang. Weiter südlich, wo die morphologische Hemmungszone der Gebirge nicht mehr umgangen werden kann, sind die natürlichen

Pfortenlandschaften, so die Burgundische Pforte und die Zaberne Steige, auch die Leitlinien des Eisenbahnverkehrs. Während die Bahnen dort in einem einzigen Verkehrsstrang zusammengefaßt sind, lösen sie sich im Mittelrheingebiet in mehrere Routen auf. Doch diese laufen alle in Saarbrücken zusammen. Diese Vielheit der Wege zum Rhein im mittleren Teil des Flußgebietes ist nicht nur als Anpassung an die offeneren Oberflächenformen des Saar-Nahe-Berglandes zu deuten. Sie ist vielmehr eine Folge des anders gearteten Verkehrs; denn dieser ist nicht in dem Maße wie auf den anderen Ost—West-Strecken Durchgangsverkehr, sondern muß den vielseitigen Ansprüchen des Saar-Industrieviers genüge leisten, das auf möglichst vielen Wegen durch einen beschleunigten Zugverkehr an die Rheinlinie angeschlossen sein will. So verteilen sich die nach O ausstrahlenden Linien auf drei Wege, auf die Nahetallinie, auf die Strecke Kaiserslautern—Neustadt—Mannheim-Ludwigshafen und auf die südliche Linie über Zweibrücken und Landau. Auf allen drei Strecken laufen Kurzwagen nach Frankfurt, das das Ziel der meisten Züge ist. Über die Queichtalstrecke wird der nach Süddeutschland, nach Karlsruhe, Stuttgart und München durchlaufende Verkehr geleitet; über die beiden anderen Strecken geht der Verkehr nach Mitteldeutschland und Berlin. In gewissem Sinn muß auch die Moseltalstrecke noch den von Saarbrücken ausgehenden zum Rhein führenden Verkehrssträngen zugerechnet werden. Denn wenn auch keine durchlaufenden Züge über Trier nach Koblenz verkehren, so sind doch die Anschlüsse in Trier so günstig gehalten, daß auch diese Linie als Rheinzubringer für das Saarindustrieviertel, wenn auch mit Einschränkungen, gelten kann. Von den zur Rheinlinie ausstrahlenden elf beschleunigten Zugpaaren dienen nur vier dem ost—westlichen Durchgangsverkehr, indem sie durchlaufende Pariser Wagen führen; eine Zugverbindung hat auch Wagen nach Calais und Boulogne. Letzterer Zug ist auch der einzige, der Saarbrücken über Völklingen in Richtung Diedenhofen verläßt. Alle anderen benutzen die Hauptlinie Forbach—Remilly—Metz, die mit sechs beschleunigten Zugpaaren befahren wird. Von diesen dienen drei dem durchlaufenden West—Ost-Verkehr Frankfurt—Paris, der in jüngster Zeit eine Verkürzung seiner Fahrzeit um über eine halbe Stunde erfahren hat. Denn die Züge müssen zwischen Metz und Bar-le-Duc nicht mehr den Umweg über Frouard machen, sondern können heute nach Fertigstellung der Teilstrecke Thiaucourt—Lérouville die als Schnellzugsstrecke ausgebaute Linie Onville—Lérouville verwenden.

Saarbrücken nimmt im ganzen im Durchgangsverkehr nur eine sekundäre Stellung ein. Das zeigt schon das völlige Fehlen der besonders beschleunigten Zugtypen, die für den internationalen Fernverkehr am meisten bezeichnend sind. Das beweist die ausgesprochen schwache Betonung eines nord—südgerichteten Verkehrs. Außerdem ist der nach O ausstrahlende, in der Gesamtzahl der Züge nicht unbedeutende Verkehr weniger als typischer Durchgangsverkehr, sondern mehr als räumlich begrenzter Fernverkehr zu den benachbarten Wirtschaftszentren, vor allem zu den übrigen rheinischen, ausgebildet. Er läßt darin gleich dem Gesamtverkehr die Anpassung an die örtlichen Verkehrsbedürfnisse des Saarindustrieviertels erkennen. — Aus den gleichen Ursachen findet auch die Stellung Saarbrückens im Flugverkehr³⁾, die auf der Tafel 33a ebenfalls dargestellt ist, ihre Erklärung. Außer mit Paris, wohin infolge der erzwungenen wirtschaftspolitischen Einordnung der Saar in das französische Zollgebiet heute viele wirtschaftliche Fäden verlaufen, ist Saarbrücken im Flugverkehr vor allem mit den rheinischen Wirtschaftsmopolen verknüpft, mit Köln, mit Frankfurt und mit Mannheim-Ludwigshafen. In dieser engen Verbindung mit den Rheinländern im Flugverkehr wird noch einmal wirkungsvoll die Tatsache unterstrichen, daß der Verkehr der Saarlande, wie schon immer, so auch in der jüngsten Gegenwart, vorwiegend nach O gerichtet ist. Eine entwicklungsgeschichtliche Untersuchung des Verkehrsnetzes könnte uns dies ebenso bestätigen, wie die Analyse des Gesamtpersonenverkehrs oder des beschleunigten Eisenbahnpersonenverkehrs. Die gleichen Ursachen haben eben die gleichen Wirkungen. Der Verkehr des Saarindustrieviertels ist letzten Endes ein Lebensvorgang der Wirtschaft an der Saar und ist daher ihren örtlichen Bedürfnissen angepaßt. Das Wirtschaftsgebiet an der Saar ist aber ein unzertrennbarer Teil des deutschen Wirtschaftskörpers.

b) Die Lage des Saarindustrieviertels zum Meer und zu den Binnenschiffahrtswegen

Zu Tafel 33b

Diese Erkenntnis steht auch im Mittelpunkt aller Pläne, das Saarrevier an eine modernen Ansprüchen genügende leistungsfähige

³⁾ Die Karte ist auf Grund des Sommer-Flugplanes 1931 der Deutschen Luft Hansa A. G. gezeichnet.

fähige Wasserstraße anzuschließen. Denn das wichtigste zu erreichende Ziel aller Kanalpläne an der Saar lag und liegt auch heute im Osten; es ist die Rheinwasserstraße.

Die Tafel 33 b stellt in den Zonen gleicher Meerferne die Lage des Saarindustriegebietes zum Meer, zwischen der Nordsee und dem Mittelägyptischen Meer, dar und vermittelt ein Bild von den Binnenschiffahrtswegen, die nach ihrer Leistungsfähigkeit, nach der Tragfähigkeit der größten auf ihnen verkehrenden Schiffe, unterschieden sind. Das Material zu der Darstellung der Binnenschiffahrtstraßen entstammt amtlichen Angaben des Reichsverkehrsministeriums für den reichsdeutschen Anteil, des Allgemeinen Dienst von den Rijkswaterstaat zu Haag für die Niederlande, des Ministère des travaux publics, Administration des ponts et chaussées, Direction générale des voies hydrauliques zu Brüssel für Belgien, einer französischen Veröffentlichung „Guide officiel de la navigation intérieure, dressé par les soins du ministère des travaux publics“, Paris 1921, deren Angaben durch Rückfragen bei dem Wasserbauamt Saargemünd ergänzt werden mußten, und des Mitteleuropäischen Schiffahrts-Verbandes zu Berlin für die übrigen Staaten.

Das Saarindustriegebiet ist mehrfach gelegen. Die 300-km-Küstenabstandslinie schneidet es; dabei ist aber zu beachten, daß die Zonen gleichen Küstenabstandes der inneren Küste parallel laufen. Beziehen sich die Entfernungen dagegen auf die äußere Küste, wobei der Gürtel der Küsteninseln zum Festland gerechnet wird, so liegt Saarbrücken in der Luftroute ungefähr 370 km von der Nordseeküste, und ein um Saarbrücken gezogener Kreis mit diesem Radius schneidet Ostende und Hoek van Holland und läuft zwischen beiden Hafenplätzen der äußeren Küstenlinie an nähernd parallel. Dieser Küstenabschnitt der Nordsee ist somit das natürliche Tor des Saarindustriegebietes zum Meer. Die Häfen des Mittelägyptischen Meeres fallen infolge ihrer Entfernung für eine überseesche Ausfuhr des Saarreviers völlig aus. An der Nordseeküste ist Antwerpen dank seiner landeinwärts vorgeschobenen Lage besonders begünstigt. Soweit nun die Eisenbahnen als Zubringer in Betracht kommen, gehört auch das Saarindustriegebiet zum Hinterland des Antwerpener Hafens. Sobald aber mit einer möglichst billigen Fracht gerechnet werden muß, übt die Rhein-Großschiffahrtsstraße die stärkere Anziehungskraft aus, und dieser über die Rheinlinie geleitete Verkehr nach Übersee kommt den holländischen Häfen, vor allem Rotterdam, zugute. Im ganzen behindert aber diemeerferne Lage überhaupt den Überseeabsatz. Zwar ist die Kontinentalität der Lage des Saarreviers nicht so hochgradig wie im obersächsischen Industrievier, wo Ratibor 500 km von Danzig in der Luftlinie entfernt ist. Aber im Vergleich zu den westeuropäischen Bergbau- und Industriezentren, mit der Ruhr und auch dem Aachener Gebiet, mit dem die Saar sonst ein sehr ähnliches Lageschicksal verbindet, mit dem holländischen, dem belgischen und dem nordfranzösischen Revier, nicht zuletzt auch den meeresnahen englischen Industriezentren, wirkt sich in der modernen Wirtschaftsentwicklung des Saarindustriegebietes die binnennähere Lage sehr nachteilig aus. Diese wird noch verschärft durch das Fehlen eines natürlichen Großschiffahrtsweges, wodurch nicht nur ein Absatz nach Übersee fast unmöglich gemacht wird, sondern überhaupt jeglicher Fernabsatz am Wassergütern sehr erschwert ist.

Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts hatte die Saar abwärts Saarbrücken den bescheidenen Verkehrsanforderungen dieser Zeit noch einigermaßen Genüge leisten können. Sie diente, vor allem seit dem im 18. Jahrhundert einsetzenden wirtschaftlichen Aufschwung, dem Kohlenbergbau sowie der Eisen- und Glasindustrie als Absatzweg, spielte schon längere Zeit für die Flößerei eine wichtige Rolle. Über Saar und Mosel führte der Flußweg zum Rhein und diesen abwärts zu den Küstenplätzen. Dem Holland-Handel, diesem wichtigen Transithandel des 18. Jahrhunderts, der Saarbrücken zu einem bedeutenden wirtschaftlichen Mittelpunkt gemacht hatte, war der Wasserweg über die untere Saar sehr förderlich. Diese Saarflößerei erlebte ihren Höhepunkt unmittelbar vor dem Bau der Eisenbahnen. Damals war das Standortsbild der Saarkohlengruben wesentlich durch deren Nachbarschaftslage zur Saar bestimmt. Die höchste Förderziffer erzielte in den 40er Jahren die Grube Gerhard, die durch einen besonderen Schieneweg mit der Verladestelle Luisenthal verbunden war (vgl. Tafel 25 d). Zur besseren Aufschließung der Gruben des unteren Sulzbachtales begann der preußische Staat mit dem Bau eines tiefen Saarstollens, an dessen Mundloch ein unmittelbarer Wasseranschluß vorgesehen war. Die Eisenhütten bezogen Erz und Roheisen aus dem Nassauischen über Lahn, Mosel und Saar. Noch 1856, als die Burbacher Hütte gegründet wurde, spielte bei der Geländewahl die Nachbarschaft des Flusses eine besondere Rolle; tatsächlich hat die Hütte anfänglich auch die luxemburgischen Minette auf dem Wasserweg bezogen. Aber die Natur dieses Schiffahrtsweges hemmte einen

regelmäßigen Verkehr auf der Saar. Der Unterlauf der Saar, vor allem in dem klippen- und windungsreichen Durchbruch durch den westlichen Hochwald, war ein schweres Hindernis; außerdem störten die unregelmäßigen Wasserverhältnisse, die eigentlich nur im Frühjahr und Herbst je zwei Monate günstig waren. Mit der Landfahrt zwar konnte die Saar trotz all dieser natürlichen Gegebenheiten beim Transport von Massengütern noch den Wettbewerb aushalten. Die Eisenbahn aber machte jeglicher Schiffahrt auf der Saar einen raschen Ende.

Eine Verbesserung der Stellung des Saarreviers im Wasserverkehr konnten nur tiefgreifende menschliche Eingriffe durch die Anlage künstlicher Wasserstraßen bringen. Die weitere Entwicklung des Binnenschiffahrtsnetzes um Saarbrücken steht daher im Zeichen der Kanalbauten und Kanalpläne. Der erste und bis heute einzige ausgeführte Kanal ist der Saar-Kohlenkanal. Der Anreger zu diesem Bau war Frankreich, das als das „klassische Land der Kanäle“ gilt. Schon Anfang des 19. Jahrhunderts war ein ähnlicher Wasserweg geplant gewesen. Die Saar sollte damals von Saarbrücken bis Saaralben kanalisiert und von Saaralben dann ein Zweigkanal bis nach Dieuze gebaut werden, um die dortigen Salinen mit Steinkohlen zu versorgen. Ähnliche, jetzt nur auf räumlich breiterer Grundlage beabsichtigte Versorgungspläne mit Kohle veranlaßten auch die Ausführung des neuen Kohlenkanals. 1853 war der Rhein-Marne-Kanal fertiggestellt worden, und die östlichen Departements, d. h. das spätere Reichsland Elsaß-Lothringen, verlangten nun die Einlösung eines Versprechens, den Bau eines Stichkanals zum Saarkohlenbecken. Seine Finanzierung wurde durch die elsaß-lothringische Großindustrie ermöglicht. So konnte der Kohlenkanal im Jahre 1865 bis Luisenthal eröffnet werden; den Anteil auf preußischem Boden übernahm hier der Staat selbst. Zwischen 1875 und 1879 wurde die Saar noch weiter abwärts bis Ensdorf kanalisiert, um auch den nördlichen Gruben einen Wasseranschluß zu verschaffen. Der Kanal war aber eigentlich zu ungeeigneter Zeit erbaut worden. Denn schon einige Jahre später wurden zwischen Saarbrücken und Straßburg nacheinander zwei Bahnen (später sogar noch eine weitere; vgl. S. 90) vollendet, die dem Kanal bald recht fühlbare Konkurrenz machten. Während sich die Eisenbahnen im Laufe der nächsten Jahrzehnte technisch immer mehr vervollkommen blieb der Kanal dagegen unverändert seit seiner Eröffnung nur mit 280-Tonnen-Schiffen befahrbar. So nimmt es nicht wunder, wenn auch das Verkehrsraukommen des Kanals nach einem ersten Anstieg der Verkehrscurve nicht wesentlich gesteigert werden konnte. Eine Zunahme hat eigentlich nur der Verkehr zu Tal, d. h. die Einfuhr ins Saarrevier auf dem Wasserwege, erfahren, während der Verkehr zu Berg stehen geblieben ist.

Verkehr durch die Schleuse in Güdingen:

	1869	1880	1913	1931
Zu Berg . . .	594 303 t	598 610 t	726 873 t	604 638 t
Zu Tal . . .	73 602	60 685	396 894	431 740
Zusammen	667 905 t	659 295 t	1123 767 t	1046 378 t

Die Zahlen aus verschiedenen Jahren für den Kanalabsatz an Steinkohle heben den wichtigsten Ausfuhrposten hervor: 1869 553 681 t, 1880 531 041 t, 1913 607 035 t, 1931 523 359 t. Auch die politischen Veränderungen durch die Grenzziehung von 1871 und nun wieder von 1919 haben keinen merklichen Einfluß auf den Kanalverkehr ausgeübt. Der Saar-Kohlenkanal mitsamt dem ganzen sich anschließenden elsaß-lothringischen und weiterhin französischen Wasserstraßennetz ist infolge seiner ungenügenden Dimensionen (der französische Normalschiffstyp ist das 300-Tonnen-Schiff) nicht leistungsfähig genug. Aber er entspricht auch nicht dem dringendsten Verkehrsbedürfnis des Saarindustriegebietes, einer unmittelbaren Verbindung zum Rhein. Es darf nicht vergessen werden, daß der Saarkohlenkanal letzten Endes doch von außen her in das Saarrevier hereingeführt worden ist.

In gewisser Beziehung gilt das auch für ein anderes Kanalprojekt, die Saar-Mosel-Kanalisation, die seit den achtziger Jahren die Gemüter an der Saar so sehr erregt hat. Die Kanalisation Saar und Mosel wurde anfänglich vor allem von der Kohlen- und Industrie betrieben und fand an der Saar nicht nur bei dem Staatsbergbau, der unentwegter Gegner blieb, sondern auch bei einem Teil der Industrieführer Ablehnung. Diese Gegnerschaft war zum Teil grundsätzlicher Art. Das Saarindustriegebiet, ein „Kind der Eisenbahnen“, hatte im Eisenbahnverkehrszeitalter den gewaltigen Wirtschaftsaufschwung erlebt, und deshalb schien ein Planen von künstlichen Wasserstraßen wie ein Rückfall „aus der Eisenbahnnähe des 19. Jahrhunderts in die Kanalära vergangener Jahrhunderte“ (Freiherr Karl Ferdinand v. Stumm). Das Stehenbleiben des Verkehrs auf dem Saar-Kohlenkanal möchte eine Rechtfertigung solcher Gedankengänge sein. Aber

es wurde doch außer acht gelassen, daß der Kohlenkanal für einen Großverkehr überhaupt nicht leistungsfähig war und zudem nicht der vorwiegenden Verkehrsrichtung des Saarreviers entsprach. Auch mit der Saar-Mosel-Kanalisation wäre nur die Forderung nach einem modern ausgebauten Kanal mit größeren Schiffsdimensionen erfüllt worden. Aber auf dem Weg über eine Saar-Mosel-Kanalisation, dem alten „Umweg“ des Flusschiffahrtsverkehrs, wäre nicht der Wunsch einer „unmittelbaren Wasserverbindung der Saar, etwa bei Saarbrücken, und dem Mittelrhein, etwa bei Ludwigshafen oder Mainz“ erfüllt worden; und das war, so heißt es schon in der ersten Entschließung der Saarbrücker Handelskammer zur Kanalfrage aus dem Jahre 1887, „die einzige gegebene Voraussetzung für einen Anschluß des Saarreviers an das deutsche Wasserstraßenetz“. Wenn in den beiden letzten Jahrzehnten vor dem Krieg doch die Saar-Mosel-Kanalisation von der Saar, zuletzt sogar noch von der Saar und nicht mehr von der Ruhr, propagiert wurde, so war damals die grundlegende Erkenntnis von der Notwendigkeit einer direkten Wasserstraße zum Mittelrhein durch allerhand Nebengesichtspunkte verdunkelt. Sicher war es richtig zu betonen, daß eine Moselkanalisation, wenn sie nicht zu umgehen war, niemals ohne eine Kanalisation der Saar gutzuheißen war, d. h. ohne einen Anschluß des Saarindustriegebietes an diese. Sicher ergaben sich auch für die Eisenindustrie an der Saar, die immer stärkere wirtschaftliche Bande mit dem lothringisch-luxemburgischen Minettegebiet verknüpften, wesentliche Vorteile aus einem solchen modern ausgebauten Wasserweg; der Saar-Mosel-Kanal ist ein Erzkanal. Auch für einen Absatz der Industrie nach Übersee konnte der Weg über Saar und Mosel zum Rhein einen Ausweg schaffen. Für die wichtigste Absatzrichtung, nach Süddeutschland, aber konnte der Umweg über eine kanalisierte Saar und Mosel schon vor dem Krieg keinen entscheidenden Vorteil mehr bringen. Der Saarbergbau mußte vielmehr als Folge der Kanalisierung ein Vordringen der Ruhrkohle in seine bis dahin unbestrittenen Absatzbezirke befürchten.

In der Nachkriegszeit hat sich denn auch wieder der alte Plan einer unmittelbaren Kanalverbindung mit den lebenswichtigen süddeutschen Absatzmärkten in der Forderung nach einem *Saar-Pfalz-Kanal* durchgesetzt. Auch für die Saarwirtschaft ist die Sicherstellung des Absatzes eine Lebensfrage, und nach der Rückgliederung in den deutschen Wirtschafts- und Zollverband, mit der zwangsläufig eine Auflockerung der westlichen Handelsbeziehungen verbunden sein wird, muß dem Saarrevier „das frühere geographisch begründete Vorrecht in der Belieferung des süddeutschen Marktes in vollem Ausmaß“ wieder eingeräumt werden. Der Vorteil der geographischen Lage zu Süddeutschland, gegen das die Saar von allen europäischen Industrierevieren am weitesten vorgeschoben ist, wird aber zugunsten anderer Gebiete dadurch stark beeinträchtigt, daß diesen billigere Wasserwege zur Verfügung stehen, diese also trotz wesentlich weiterer Entfernungen nur mit geringer, höchstens den gleichen Transportkosten zu rechnen brauchen. Im Ruhrrevier ist heute nach Fertigstellung des Rhein-Herne-Kanals und des Lippe-Seitenkanals, durch die eine große Zahl von Gruben an das Binnenschiffahrtsnetz angeschlossen wurden, die Wasserverkehrslage gegenüber dem Vorkriegsstand wesentlich verbessert. Die „nassen“ Ruhrzeichen sind für eine Belieferung des süddeutschen Marktes besonders begünstigt. Die Saar muß daher vor allem in ihrem Absatz nach Süddeutschland frachtfachlich günstiger gestellt werden. Aus diesem Grunde scheidet der Saar-Mosel-Kanal heute völlig als Wettbewerber aus; denn bei diesem Umweg, der allein schon bis Koblenz 168 km länger ist als die Verbindung Saarbrücken-Ludwigshafen über den Saar-Pfalz-Kanal, würde der Vorsprung der Ruhr und der anderen vom Niederrhein her vorstößenden Kohlenreviere nur verewiggt werden. Aber auch der Saar-Kohlenkanal, der heute schon durch die neue Grenzführung für den Durchgangsverkehr nicht mehr in Betracht kommt, außerdem erst zu einem modernen Schiffahrtsweg ausgebaut werden müßte, ist deshalb ungeeignet, weil als erstrebenswertester Endpunkt eines Kanals ebensowenig wie Koblenz auch nicht Straßburg, sondern der Rheinabschnitt zwischen Main- und Neckarmündung gilt. Denn von hier aus können auch die kanalisierte Main- und Neckarwasserstraße leicht erreicht werden. Von den verschiedenen Kanaltrassen, die bei den Vorarbeiten für den Saar-Pfalz-Kanal untersucht worden sind, hat sich als die technisch und wirtschaftlich geeignete eine Linie erwiesen, die nach Überwindung der Wasserscheide zwischen Saar und Blies der Kaiserslauterer Senke folgt, über Enkenbach nach Eisenberg führt und bei Frankenthal auf einen vom Rhein kommenden Stichkanal trifft.

Das Saarindustriegebiet mußte in seiner wirtschaftlichen Weiterentwicklung durch die zweifache Ungunst seiner mehrfachen Lage und des Fehlens eines modernen Großschiffahrtsweges gehemmt werden. Durch seine Grenzlage im Deutschen

Reich und durch die Konkurrenz des jenseits der Grenze aufblühenden lothringischen Kohlenreviers ist die Lage in der Gegenwart noch weiter verschärft worden. Um so dringlicher wird hier Hilfe gefordert werden müssen, und eine die Ungunst der verkehrsgeographischen Lage ausgleichende Lösung ist der unmittelbare Wasserweg zum Rhein; es sei denn, daß Ziel und Zweck eines Kanals doch noch auf andere Weise erreicht werden könnten (Spezialgüterbahn, sogenannte Schleppbahn mit Großraumwagen oder Seiltransportbahn). Wir sehen, wie auch in anderen Kohlenrevieren eifrig an der Verbesserung der Wasserverkehrslage gearbeitet wird. Auch im Aachener Gebiet sind zwar die *Kanalpläne*³ noch nicht weiter als an der Saar gediehen; auch dort liegt nur die Route des Aachen-Rhein-Kanals in der Richtung auf Neuß-Düsseldorf fest, aber der Bau ist noch nicht in Angriff genommen. Dagegen ist für das dem Aachener Gebiet unmittelbar benachbarte junge holländische Grubenrevier ebenso wie für das jüngste Bergbauzentrum in der belgischen Kampine eine sehr aktive Kanalpolitik hervorzuheben. In den Niederlanden besteht schon heute durch die Kanalisation der Maas von Maasbracht abwärts für 2000-Tonnen-Schiff und durch die Fertigstellung eines Stichkanals zwischen Maas und Rhein auf der Strecke Mook-Nymwegen eine Wasserverbindung zum Rhein, und mit der Vollendung des Julianakanals, des Maas-Seitenkanals zwischen Maasbracht und Maastricht, werden die großen holländischen Staatszechen längs der Rheinlinie nicht nur dem Aachener Gebiet, sondern auch dem Saarrevier in verschärftem Maße Konkurrenz machen können. Ebenso baut Belgien von der Maas aus nach Antwerpen den Albertkanal, um dadurch das Kampine-Becken an den Großschiffahrtsverkehr anzuschließen. In Frankreich, das einst einmal das Musterland für Kanalbauten genannt werden konnte, besteht heute, Elsaß-Lothringen eingeschlossen, nur ein sehr veraltetes Binnenschiffahrtsnetz, das höchstens für 300-Tonnen-Schiffe befahrbar ist. Ausbaupläne bestehen zwar auch hier. Bei der Mosel, die von Metz bis Diedenhofen kanalisiert worden ist, ist das alte Schiffismaß noch zugrunde gelegt, die Möglichkeit eines Ausbaues der Wasserstraße für 1200-Tonnen-Schiffe aber schon vorgesehen worden. Auf das Moseltal zwischen Metz und Diedenhofen, d. h. auf das lothringische Eisenhütten- und Minettegebiet, konzentrieren sich auch weiterreichende, großzügige Kanalpläne, so eine unmittelbare Verbindung der Mosel mit dem nordfranzösischen Kohlenbecken und der schon seit dem vorigen Jahrhundert in vielen Abwandlungen immer wieder auftauchende Plan einer direkten Wasserstraße zwischen Mosel und Saar. Bei den jüngsten Vorschlägen zu dem letztgenannten Kanal wird zwar in Anpassung an die neue Grenzziehung als Endpunkt dieses Kanals nicht mehr die Saar, sondern das lothringische Kohlenbergbaugebiet bezeichnet. Der Kanal ist nicht mehr als eine Verbindung zwischen Minettegebiet und Saarkohlengebiet gedacht, sondern soll dazu dienen, die Wettbewerbsfähigkeit des lothringischen Kohlenbergbaues gegenüber der Saar zu erhöhen. So sieht sich das Saarrevier von sehr vielen Seiten in seinem Absatz bedroht, und gerade auch gegenüber einer solchen Einkreisung, die den Verlust immer weiterer Absatzmärkte zur Folge haben muß, verspricht eine wirkliche Hilfe der Saar-Pfalz-Kanal, die unmittelbare Verbindung des Saarreviers mit dem deutschen, rheinischen Wasserstraßenetz.

c) Der Güterverkehr des Saarreviers auf den Eisenbahnen

Zu den Tafeln 38 und 39

Der Eisenbahngüterverkehr innerhalb des Saarindustriegebietes kommt auf den Teilkarten I und K der Tafel 39 zur Darstellung. Seine unterschiedliche Stärke findet auf Karte K ihren Ausdruck in der Zahl der auf den einzelnen Strecken täglich verkehrenden Güterzüge, d. h. also in der Belastung der Strecken mit Güterzügen. Sie wird aber auch an den einzelnen Stationen gemessen und kommt in dem nach Versand und Empfang getrennt dargestellten Verkehrsaufkommen der einzelnen Bahnhöfe zum Ausdruck. Unsere Karten beruhen auf den amtlichen Statistiken der Eisenbahndirektion des derzeitigen „Saargebiets“⁴. Bei der Belastung der Strecken mit Güterzügen ist als Stichtermin der Oktober 1929 gewählt; der Monat Oktober zeigt in etwa den Höhepunkt des jährlichen Güterverkehrs. Es war leider nicht möglich, für die Darstellung der täglichen Belastung der Eisenbahnstrecken mit Güterzügen (1929) und für das Güterverkehrsaufkommen der einzelnen Stationen (1927) das gleiche Jahr zu wählen. Für 1929 wurde eine in die verschiedenen Gütergruppen aufgegliederte Güterverkehrsstatistik für die einzelnen Stationen nicht mehr aufgearbeitet, und für 1927 waren die Angaben über den Güterzugverkehr nicht mehr zu beschaffen. Es sind sowohl die planmäßigen Güterzüge als auch die Sonderzüge mitgezählt; aus der Gesamtzugzahl für den Monat Oktober 1929 ist dann das tägliche Mittel errechnet worden und dieses in der Karte zur Dar-

stellung gekommen. Für die im Gemeinschaftsverkehr mit den elsäß-lothringischen Bahnen betriebenen Strecken des „Saargebietes“ waren vergleichbare Angaben nicht zu erhalten. — Bei der Darstellung des Güterverkehrsaufkommens der einzelnen Eisenbahnstationen des Saarindustriegebietes mußten aus den gleichen Gründen ein Teil der Bahnhöfe der Gemeinschaftsstrecken ausgelassen werden. Doch konnten wenigstens für die wichtigen Endbahnhöfe dieser Strecken, für Völklingen, Bous, Dillingen, Merzig, und für Hostenbach für das Jahr 1927 die Gesamtzahlen für Empfang und Versand ermittelt und aus diesen im Verhältnis der für 1925 zur Verfügung stehenden genauen Zahlen auch die nach den einzelnen Güterarten getrennten Verkehrsangaben geschätzt werden. Die Gesamtzahlen für Versand und Empfang sind in zehn Größengruppen unterteilt. Bei der Darstellung der einzelnen Güterarten als Sektoren innerhalb der einzelnen Verkehrsreihen sind die Gütergruppen in der Karte nur berücksichtigt worden, soweit sie 5 v. H. des Gesamtempfangs oder Gesamtversandes der einzelnen Bahnhöfe ausmachen. Das bedeutet, daß die getroffene Ausscheidung der Güterarten in der Karte nicht ein absolutes Bild vermittelt, sondern nur die Bedeutung einer Gütergruppe im Verhältnis zum Gesamtverkehr der einzelnen Eisenbahnstation darstellt. Deshalb können die Karten des Güterverkehrs nicht in allen Einzelheiten mit der Karte der Industrieverteilung (Tafel 24) übereinstimmen. Bei der Farbwahl sind im allgemeinen in schwarzen Signaturen diejenigen Gütergruppen, die mit dem Steinkohlenbergbau in Verbindung stehen, zusammengefaßt, in Rot alles, was zur Eisenindustrie, in Blau, was zu den Industrien der Steine und Erden im weiteren Sinne in Beziehung steht. Im ganzen kommen also in den Karten nur die Massengüter zur Darstellung. Unsere Karte bringt deshalb auch nur die Beziehungen zwischen Güterverkehr und Bergbau und Industrie, nicht aber auch das Bild der allgemeinen Gütersorgung der Bevölkerung des Saarindustriegebietes; denn die dazu rechnenden Gütergruppen erreichen fast immer nicht die 5 v. H. vom Gesamtempfang oder -versand.

In den Karten des Versandes und Empfangs der wichtigsten Bahnhöfe des Saarindustriegebietes spiegelt sich die Eigenart der Industriestruktur des Saarreviers wider. Dabei tritt auf der Karte des Versandes vor allem das Steinkohlenbergbaugebiet, die südwest-nordöstliche Achse des Saarindustriegebietes, heraus, während die Karte des Empfangs mit der Eisenindustrie die Saarindustriestraße hervorhebt. Die Grubenstationen sind ausnahmslos durch einen Versandüberschuß gekennzeichnet; ein ähnliches Bild zeigt nur noch der Bahnhof Niederlinxweiler mit seinem großen und einseitigen Versand an Steinen. Die Industriorte weisen dagegen einen Empfangsüberschuß auf. Das gilt für die Hüttenorte (Brebach, Dillingen, Neunkirchen, Burbach, Völklingen) ebenso wie für die Sitze der Eisenwerke (Beckingen, Bous, Homburg, Hostenbach) und der keramischen Industrie (Mettlach, Merzig, Ottweiler), aber auch für Städte mit gemischter Industrie, wie Saarbrücken, Saarlouis und St. Wendel. Den bedeutendsten Gesamtverkehr haben Saarbrücken (mit allen Bahnhöfen, also auch mit Burbach und Malstatt) mit 6201881 t (Saarbrücken 1887745 t, Burbach 2748625 t, Malstatt 1565511 t), Völklingen mit 3105008 t, Neunkirchen (mit Schlawerle) mit 2763617 t, Dillingen mit 2505109 t und Brebach mit 1558434 t. Die Hüttenorte stehen mit einem Gesamtverkehrsaufkommen von über $1\frac{1}{4}$ Mill. t weit-aus an der Spitze; über 1 Mill. t erreicht allein die Grube Reden mit 1372943 t; bei allen anderen Stationen bleibt der Gesamtverkehr unter 1 Mill. — Die Grubenorte heben sich auf der Versandkarte durch den einseitigen, oft fast 100prozentigen Anteil der Kohle heraus; nur die Stationen Heinitz und Altenwald, wo bei den Zechenanlagen Kokereien liegen, kennzeichnen noch eine größere Menge Koks. Aber auch auf der Empfangskarte, wo die Grubenorte zwar den Mengen nach stark zurücktreten, tritt die Zone der Grubenstationen durch eine immer wiederkehrende Verbindung von Grubholz, Erden, Steinen und gebrannten Steinen beim Empfang in Erscheinung. Der größere Anteil der Kohle bei den Bahnhöfen Göttelborn und Heinitz erklärt sich durch den Bedarf des Kraftwerkes Weißerzschmelze und der staatlichen Kokerei Heinitz. Die Hüttenorte empfangen Eisenerz und Kohle; sie versenden Eisenwaren, Roheisen (Burbach, Brebach, Dillingen, Neunkirchen), Düngemittel in der Form von Thomasmehl (Dillingen, Neunkirchen, Völklingen), aber auch Zement (Brebach, Völklingen), gebrannte Steine (Brebach) und Steine (Burbach und Völklingen). Auf der Empfangskarte kommen also die wichtigsten Roh- und Kraftstoffe der Eisenindustrie, bei der Versandkarte die Erzeugnisse der Eisengewinnung oder -verarbeitung, aber auch der Nebenproduktenerzeugung, soweit diese Massengüter hervorbringt, zur Darstellung. Bei den übrigen Orten mit Eisenwerken erscheinen auf der Empfangsseite neben der Kohle das Roheisen (z. B. bei Beckingen, Bous, Hostenbach, St. Ingbert) oder Eisen-

waren, wie bei Homburg, auf der Versandseite Eisenwaren, aber auch altes Eisen. Die Glasindustrie erreicht nur bei Fürstenhausen (Fenne) und bei St. Ingbert die 5 v. H., die zu ihrer Aufnahme in die Karte notwendig sind. Die Stationen von Orten mit Werken der keramischen Industrie zeigen im Empfang Erden, Ton und Steine (Homburg, Mettlach, Merzig, Ottweiler) und im Versand Ton- und Zementwaren (Merzig, Mettlach) und gebrannte Steine (außer Merzig und Mettlach auch Homburg und Ottweiler). Letztere finden sich aber auch an solchen Orten, wo Ziegeleien sind (Dirrheim, Merchweiler, Primsweiler, St. Wendel, Würzbach); hier fehlt dagegen auf der Empfangsseite der Ton, der nicht wie bei den keramischen Werken von weit her bezogen werden muß. — Unsere Erläuterung der Güterverkehrskarten sei mit einem Hinweis auf die tägliche Belastung der Eisenbahnstrecken mit Güterzügen (Tafel 39 k) abgeschlossen. Auch hierbei haben sich wieder die beiden Hauptachsen des Saarindustrieviers, die Saarstraße und die Kohlebergstätler, die wir schon aus der Karte der Bevölkerungsverteilung (Tafel 6) und aus der Karte der Industrieverbreitung (Tafel 24) ablesen konnten, in der höchsten Stufe (mit über 30 Güterzügen täglich) heraus.

Die Tafel 38 und die Teilkarten a-h der Tafel 39 behandeln den Güterverkehr des Saarreviers auf den Eisenbahnen unter dem Gesichtspunkt der Bezugs- und Absatzrichtung. Auch hier kommen, wie bei den Karten des Versandes und Empfanges der Saarbahnhäfen, nur die Massengüter zur Darstellung. Damit beschränkt sich der Inhalt dieser Karten auf die Behandlung der wirtschaftlichen Verflechtungen der Industrien des Saarreviers. Die allgemeinen Gesichtspunkte dazu hat schon der einleitende Text herausgestellt (vgl. S. 20f.); hier sollen nur noch die einzelnen Karten näher erläutert werden. — Die statistische Grundlage zur Zeichnung der Karten bot für das Jahr 1913 die „Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen, nach Verkehrsbezirken geordnet“; für die Jahre 1925-30 wurde eine Statistik der Eisenbahndirektion des „Saargebietes“ über „die Güterbewegung auf den Saarbahnen“ und die Bände der Statistik des Deutschen Reiches, welche die Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen für die Jahre 1925-30 handeln, benutzt. Für die Behandlung der Nachkriegszeit wurden Durchschnittszahlen für den Zeitraum 1925-30 zugrunde gelegt, d. h. für die Zeit nach der völligen Eingliederung des „Saargebietes“ in das französische Zollgebiet bis zum verschärften Einsetzen der Weltwirtschaftskrise. Bei dem Vergleich der Karten für das Jahr 1913 und für die Jahre 1925-30 muß beachtet werden, daß 1913 alle Angaben auf den „Güterverkehrsbezirk Saar“ bezogen sind, zu dem die preußischen Kreise Saarbrücken, Ottweiler, Saarlouis, Merzig und Saarburg gehörten, während zu dem heutigen „Saargebiet“ der Kreis Saarburg und der Restkreis Merzig-Wadern nicht hinzurechnen, dafür aber die bayerische Saarpfalz und der Kreis St. Wendel einbezogen sind. Trotz solcher räumlichen Abweichungen in den Eisenbahnverkehrsbezirken sind aber doch die Diagramme, soweit sie die gleichen Güterarten für die beiden Zeitpunkte darstellen, für unseren Zweck der Herausarbeitung der wirtschaftlichen Beziehungen des Saarindustriegebietes vergleichbar. Während auf Tafel 39 die Beziehungen der Saarindustrien zu der deutschen, rheinischen Wirtschaft im einzelnen untersucht werden, vergleicht Tafel 38 den Anteil des Deutschen Reiches, Elsaß-Lothringens, Frankreichs und der übrigen Länder am Bezug und Absatz der Saarindustrien.

Bis in die Gegenwart nimmt die saarländische *Glasindustrie* in der gesamtdeutschen Glaswirtschaft eine mächtvolle Stellung ein. Von der Gesamtausfuhr an Glas und Glaswaren (Tafel 331 und m; 39 e und f) wurden 1925-30 noch immer 54,2 v. H. ins Deutsche Reich abgesetzt (1913 64,7 v. H.). Innerhalb des Deutschen Reichs verteilt sich der Absatz auf das rhein-mainische Wirtschaftsgebiet mit 29 v. H., auf die süddeutschen Länder Baden, Württemberg und Bayern mit 37,9 v. H., so daß Süddeutschland im ganzen zwei Drittel der ins Deutsche Reich gehenden Glaswaren abnimmt. Die Rheinprovinz mit dem Ruhrgebiet folgt mit einem Anteil von 16 v. H. und das übrige Deutschland mit 17,1 v. H. Die gleiche enge Verflechtung mit dem deutschen, rheinischen, vor allem dem süddeutschen Markt läßt sich auch für die *Eisenindustrie* (Tafel 38 g und h; 39 a und d) herausstellen; drei Viertel der ins Deutsche Reich ausgeführten Eisenwaren werden von dem süddeutschen Markt aufgenommen. Unverändert geblieben ist der Anteil des Auslands (außer Frankreich); der hohe Prozentsatz Belgiens erklärt sich durch den Transitverkehr aus dem „Saargebiet“ nach dem Antwerpener Hafen. Stark zunommen hat in der Nachkriegszeit die Ausfuhr nach Frankreich. Doch steht das Deutsche Reich trotz der zollpolitischen Abschaffung und trotz des bedeutenden Rückgangs des deutschen Anteiles an der Gesamtausfuhr (1913 73,8 v. H.; 1925-30 45,4 v. H.) noch immer an erster Stelle. Die Bevorzugung des

deutschen Marktes hat auch für die Nebenindustrien der Eisenhütten Gültigkeit, so z. B. beim Absatz von Düngemitteln und Zement (Tafel 38 i und k). Sie gilt auch für die keramische Industrie, soweit sich das aus den Angaben über den Versand von gebrannten Steinen sowie Ton- und Zementwaren erkennen läßt (Tafel 38 o). Eine Ausnahmestellung nimmt allein der *Steinkohlenbergbau* ein (Tafel 38 a und b; 39 a und b); denn hier ist eine völlige Vertauschung in dem Anteil des Deutschen Reiches und Frankreichs, eine völlige Umkehr der Hauptabsatzrichtung von O nach W eingetreten. Aber diese Veränderungen sind nur das Ergebnis politischer Macht, nicht etwa als eine bessere Anpassung an natürliche Absatzbedingungen zu bewerten. Manche Anzeichen lassen im übrigen darauf schließen, daß die Aufnahmefähigkeit des französischen Marktes für Saarkohle rückläufig ist. Besonders fühlbar macht sich die Konkurrenz des benachbarten lothringischen Kohlengebietes. Hier ist die Förderung seit 1913 um über 60 v. H. gesteigert worden (1913 3,8 Mill. t; 1930 6,1 Mill. t) und wird noch weiter ausgebaut, während in der gleichen Zeit der Saarbergbau unverändert auf einer Fördermenge von 13,2 Mill. t stehen geblieben ist. Auch für den Gesamtversand des „Saargebietes“ (Tafel 38 p und q; 39 g und h) läßt sich, wenn wir die Steinkohle unberücksichtigt lassen, das Vorherrschen des deutschen und — das heißt zugleich — des rheinischen Marktes feststellen.

Etwas eingehender sei noch der Wirtschaftsverkehr des Saarreviers mit den Rheinlanden analysiert. Bei einer räumlichen Ordnung müssen die *Hauptrichtungen der wirtschaftlichen Verklammerung der deutschen Rheinlande mit dem Saarindustrievier* unterschieden werden: nach N mit der Rheinprovinz und dem Ruhrgebiet, nach O mit dem Rhein-Main-Gebiet und nach SW⁴⁾ mit Süddeutschland. Auf Grund der Statistik über die Güterbewegungen auf den Saarbahnen und den übrigen deutschen Eisenbahnen für die Jahre 1925—30 läßt sich über den Verkehr des Saarindustriegebietes mit den Rheinlanden insgesamt feststellen: von der gesamten Ausfuhr aus dem „Saargebiet“ im Reich gingen 92,3 v. H., d. h. über neun Zehntel (2061630 t) in die Rheinlande; von der Gesamteinfuhr aus dem Reich ins „Saargebiet“ kamen 94,0 v. H. (1 052 942 t) aus den Rheinlanden, d. h. also prozentual fast ebensoviel. Für das Jahr 1913 ergaben die Prozentzahlen das gleiche Bild; nur waren die absoluten Zahlen infolge der damals ungestörten Wirtschaftsverbindung mit dem Deutschen Reich bedeutend größer (Ausfuhr von der Saar in die Rheinlande 5376331 t, Einfuhr 2236369 t). Betrachten wir nun die Gesamtzahlen der einzelnen Teile der Rheinlande unter Berücksichtigung der angegebenen drei Hauptverkehrsrichtungen, so ergibt sich folgendes Bild:

	rhein-maineischer Wirtschafts- raum	Süd- deutschland	Rheinprovinz (einschl. Ruhrgebiet)	Rheinlande insgesamt	Deutsches Reich
	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.
1. Ausfuhr aus	{ 1913 *	42,2	33,4	14,2	89,8
d. Saargebiet	{ 1925/30	41,9	36,5	13,9	92,3
2. Einfuhr ins	{ 1913 *	42,8	7,0	46,8	96,6
Saargebiet	{ 1925/30	42,3	7,3	44,4	94,0

* Ohne Elsaß-Lothringen.

Was sagen uns diese Zahlen? In der Ausfuhr steht mit seinem Zwei-Fünftel-Anteil das Rhein-Main-Gebiet an erster Stelle. Süddeutschland steht ihm aber kaum nach, so daß beide zusammen, also Südwestdeutschland im weiteren Sinne, vier Fünftel der gesamten Ausfuhr aus dem Saarindustriegebiet aufnehmen. Das ist der Kernpunkt in den wirtschaftlichen Beziehungen zwischen dem Saarrevier und den Rheinlanden. Geringer ist dagegen der Anteil

⁴⁾ Die Bedeutung Süddeutschlands für die Saarwirtschaft trate noch mehr in Erscheinung, wenn wir den direkten Nachbarn des Saarreviers im Südwesten, das heute vom Deutschen Reich abgetrennte Elsaß, hinzu rechneten.

18. Zur Berufsverteilung in den Saarlanden

Zu den Tafeln 34, 35, 36 und 37

Von Hermann Overbeck

Das Saarindustriegebiet deckt sich keineswegs mit der Verbreitungszone seiner Bergwerke und Industrien, mit den Arbeitsstätten. Vielmehr müssen wir ihm, wollen wir seine räumliche Ausdehnung richtig erfassen, auch die Wohnstätten der Saararbeiter, d. h. den Siedlungsraum zurechnen, in dem die Menschen noch unmittelbar von Bergbau und Industrie an der Saar leben. Dieses Arbeitereinzugsgebiet des Saarreviers greift nach N und O

Süddeutschlands an der Einfuhr. Während das rhein-mainische Gebiet in der Verhältniszahl (42,3 v. H.) mit der Ausfuhrquote fast übereinstimmt, ist Süddeutschland als Lieferant des Saarindustriegebietes von nur geringer Bedeutung (6,8 v. H.). Dagegen kommt die Rheinprovinz (einschl. Ruhrgebiet), die dem Saarrevier im wirtschaftlichen Aufbau viel gleichgearteter ist, als Abnehmer weniger in Betracht. Aber dafür besteht zwischen den beiderseitigen Gebieten ein Austausch in Rohstoffen und Halbfabrikaten, bei dem das Saarindustriegebiet in stärkerem Maße dernehmende Teil ist. So wird es verständlich, daß das Saarrevier fast die Hälfte seiner Einfuhr aus dem Reich von der Rheinprovinz (immer einschließlich Ruhrgebiet gemeint) bezieht. Die Warenbilanz im Verkehr mit der Rheinprovinz ist also passiv, während sie sich beim Verkehr mit Süddeutschland aktiv gestaltet. Damit wird es klar, daß für die Lösung der entscheidenden Absatzfrage der Saarwirtschaft dem *Saarindustriegebiet der süddeutsche Markt am unentbehrlichsten ist*. Doch wird das Saarrevier auch niemals auf die Rheinprovinz als Bezugsquelle verzichten können. Denn bei den von dort eingeführten Waren handelt es sich durchweg um Bezug von „struktureller Bedeutung“, also nicht um „vertretbare“ Waren, die ebenso gut aus anderen Gebieten besorgt werden könnten, ein struktureller Charakter, der für den Bezug deutscher Waren im Saarrevier fast durchweg Gültigkeit besitzt. Diese bindende Verflechtung wird beleuchtet durch die Tatsache, daß die Rheinprovinz sich trotz der neuen Zollgrenze das Saarrevier als Absatzmarkt hat erhalten können. Wenn also die Rheinprovinz in der Aktivität ihrer Warenbilanz dem Saarindustriegebiet gegenüber eine Frankreich ähnliche Stellung einnimmt, so unterscheidet sie sich doch diesem gegenüber dadurch, daß die von ihm gelieferten Waren fast durchweg nicht vertretbar, also unentbehrlicher Natur sind.

Wir fassen noch einmal die Ergebnisse zusammen: Die Erörterung der Absatzbeziehungen des Saarindustriegebietes hat einen Warenaustausch mit allen Nachbargebieten erkennen lassen; aber die stärksten Verbindungen sind mit den deutschen Rheinlanden geknüpft worden. An dieser seit altersher bestehenden Vorrangstellung des deutschen Marktes in der Absatzorientierung der Saarwirtschaft hat selbst der politische Ausnahmestand der Gegenwart — mit Ausnahme der Kohlenwirtschaft, die sich gegenwärtig in den Händen des französischen Staates befindet — nichts Wesentliches geändert.

Schrifttum

- Cartellieri, W.: Kanalpläne zwischen Mosel, Saar und Rhein. (Saar-Wirtschaftszeitung 1931.)
 Chiny, H.: Le retour éventuel de la Sarre à l'Allemagne, vu par les Allemands. Paris 1932.
 Haßlacher, A.: Geschichtliche Entwicklung des Steinkohlenbergbaus im Saargebiet. (Der Steinkohlenbergbau des preußischen Staates in der Umgebung von Saarbrücken, 2. Teil, Berlin 1904.)
 Haufe, H.: Die geographische Struktur des deutschen Eisenbahnverkehrs. (Veröffentlichungen des Geographischen Seminars der Universität Leipzig, Heft 2, Berlin-Leipzig 1931.)
 Jordan, B.: Der Saarkanal und sein Verkehrsentwicklung. Saarbrücken 1878.
 Keuth, P.: Der Kampf um den Saarmarkt. (In: Kloekorn, Fr.: Das Saargebiet, seine Struktur, seine Probleme. Saarbrücken 1929.)
 Kuske, Br.: Die wirtschaftliche Orientierung des Saargebietes. (In: Zeitschr. d. Rhein. Vereins f. Denkmalpflege und Heimatgeschichte 1929, Heft 1 u. 2. Saarland.)
 Lautensack, H., u. Rudersdorf, W.: Elsaß-Lothringen im internationalen Personenverkehr 1914 und 1931. (Peterm. Mitt., 78. Jahrg., 1932, Heft 7/8.)
 Maull, O.: Verkehrsgeographie des Rheingebietes. (In: Der Rhein, sein Lebensraum, sein Schicksal, I. Bd., 2. Buch, 2. Teil, Berlin 1931.)
 Der Saar-Pfalz-Kanal. (Saar-Wirtschaftsfragen, Heft 1, Völklingen 1926.)
 Der Saar-Pfalz-Kanal. Denkschrift über die Verkehrswünsche des Saargebietes. Saarbrücken 1927.
 Schilling, K.: Über die wirtschaftliche Eingliederung (réadaptation) Elsaß-Lothringens als Problem der französischen Kanalpolitik. Umgedruckte Kolner Diplomarbeit.
 Strauß, L.: Die Entwicklung des Reichseisenbahnnetzes unter der deutschen Verwaltung 1871 bis 1914. (In: Schlenker, M.: Die wirtschaftliche Entwicklung Elsaß-Lothringens 1871—1918, Frankfurt a. M. 1931.)
 Tille, A.: Zur Geschichte des Saarflößerei und Saarschifffahrt. (Südwestdeutsche Wirtschaftsfragen, Heft 7, Saarbrücken 1907.)

weit über die eigentliche Bergbau- und Industriezone hinaus, fällt auch nicht mit dem politischen „Saargebiet“ zusammen, sondern erstreckt sich weit über dessen Grenzen bis in den Hochwald und den Hunsrück, ins Birkenfeldische und tief in die Westpfalz hinein. Diese *Dezentralisation* in der Verteilung der Wohnstätten der Saararbeiter ist ein sehr charakteristischer Zug für das Saarindustriegebiet, das sich darin von den anderen