



Saar-Atlas

Overbeck, Hermann

Gotha, 1934

- b) Die Lage des Saarindustriegebietes zum Meer und zu den
Binnenschiffahrtswegen
-

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

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—Lüttich 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—Lüttich 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—Lüttich 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 zusammengefäßt 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 Flusgebietes 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 konnte 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 frachtfähig günstig 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 ebenso wenig 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 Kohlenbergbaus 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-