



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Saar-Atlas

Overbeck, Hermann

Gotha, 1934

c) Der Güterverkehr des Saarreviers auf den Eisenbahnen (zu den Tafeln
38 und 39)

[urn:nbn:de:hbz:466:1-95105](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-95105)

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 Flußschiffverkehrs, 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 einzig gegebene Voraussetzung für einen Anschluß des Saarreviers an das deutsche Wasserstraßennetz“. Wenn in den beiden letzten Jahrzehnten vor dem Krieg doch die Saar-Mosel-Kanalisation von der Saar, zuletzt sogar nur 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 gützuheißen war, d. h. ohne einen Anschluß des Saarindustriegbietes 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 Kanalisation 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 Saarländische Wirtschaft 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 Industrievierteln 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 geringeren, 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“ Ruhrzechen sind für eine Belieferung des süddeutschen Marktes besonders begünstigt. Die Saar muß daher vor allem in ihrem Absatz nach Süddeutschland fruchtlich 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 vorstoßenden Kohlenreviere nur verewigt werden. Aber auch der Saar-Kohlenkanal, der heute schon durch die neue Grenzfürung für den Durchgangsverkehr nicht mehr in Betracht kommt, außerdem erst zu einem modernen Schifffahrtsweg ausgebaut werden müßte, ist deshalb ungeeignet, weil als erstrebenswertester Endpunkt eines Kanales 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 geeignetste eine Linie erwiesen, die nach Überwindung der Wasserscheide zwischen Saar und Blies der Kaiserslauterner Senke folgt, über Enkenbach nach Eisenberg führt und bei Frankenthal auf einen vom Rhein kommenden Stichkanal trifft.

Das Saarindustriegbiet mußte in seiner wirtschaftlichen Weiterentwicklung durch die zweifache Ungunst seiner meerenfernen 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 noch nicht weiter als an der Saar gediehen; auch dort liegt nur die Route des Aachen-Rhein-Kanals in der Richtung auf Neß-Düsseldorf fest, aber der Bau ist noch nicht in Angriff genommen. Dagegen ist für das 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-Schiffe 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 verschärfem 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 Schiffsmaß 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 Kohlenbergbaugbiet bezeichnet. Der Kanal ist nicht mehr als eine Verbindung zwischen Minettegebiet und Saarkohlengbiet 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 Wasserstraßennetz.

c) Der Güterverkehr des Saarreviers auf den Eisenbahnen

Zu den Tafeln 38 und 39

Der Eisenbahngüterverkehr innerhalb des Saarindustriegbietes 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 „Saargebietes“. — 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 aufgliederte 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 elsä-lothringischen Bahnen betriebenen Strecken des „Saargebietes“ waren vergleichbare Angaben nicht zu erhalten. — Bei der Darstellung des Güterverkehrsaufkommens der einzelnen Eisenbahnstationen des Saarindustriegbietes 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 untergegliedert. Bei der Darstellung der einzelnen Güterarten als Sektoren innerhalb der einzelnen Verkehrskreise sind die Gütergruppen in der Karte nur berücksichtigt worden, soweit sie 5 v. H. des Gesamttempfanges 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 Güterversorgung der Bevölkerung des Saarindustriegbietes; denn die dazu rechnenden Gütergruppen erreichen fast immer nicht die 5 v. H. vom Gesamttempfang oder -versand.

In den Karten des Versandes und Empfanges der wichtigsten Bahnhöfe des Saarindustriegbietes spiegelt sich die Eigenart der Industriestruktur des Saarreviers wider. Dabei tritt auf der Karte des Versandes vor allem das Steinkohlenbergbaugbiet, die südwest-nordöstliche Achse des Saarindustriereviere, heraus, während die Karte des Empfanges 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 Industrieorte 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 Schlawarei) mit 2763617 t, Dillingen mit 2505109 t und Brebach mit 1558434 t. Die Hüttenorte stehen mit einem Gesamtverkehrsaufkommen von über 1 1/2 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, kennzeichnet 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 Grubenholz, 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 Weiherzentrale 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 Fürstenthausen (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 (Dirmingen, Merchweiler, Primsweller, 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 39k) abgeschlossen. Auch hierbei heben sich wieder die beiden Hauptachsen des Saarindustriereviere, die Saartalstraße und die Kohleengebirgstäler, 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 Saarbahnstationen, 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 behandeln, 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 Saarindustriegbietes 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 machtvolle Stellung ein. Von der Gesamtausfuhr an Glas und Glaswaren (Tafel 38l und m; 39e 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 38g und h; 39e und d) herausstellen; drei Viertel der ins Deutsche Reich ausgeführten Eisenwaren werden von dem süddeutschen Markt aufgenommen. Unverändert geblieben ist der Anteil des Auslandes (außer Frankreich); der hohe Prozentsatz Belgiens erklärt sich durch den Transitverkehr aus dem „Saargebiet“ nach dem Antwerpener Hafen. Stark zugenommen hat in der Nachkriegszeit die Ausfuhr nach Frankreich. Doch steht das Deutsche Reich trotz der zollpolitischen Abschneidung und trotz des bedeutenden Rückganges des deutschen Anteiles an der Gesamteisenausfuhr (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 381 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 380). Eine Ausnahmestellung nimmt allein der Steinkohlenbergbau ein (Tafel 38a und b; 39a 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 Aufnahme-fähigkeit 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 38p und q; 39g 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 Saarrevieres mit den Rheinlanden analysiert. Bei einer räumlichen Ordnung müssen die Hauptrichtungen der wirtschaftlichen Verklammerung der deutschen Rheinlande mit dem Saarindustrierevier 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 Saarindustrieregietes mit den Rheinlanden insgesamt feststellen: von der gesamten Ausfuhr aus dem „Saargebiet“ ins Reich gingen 92,3 v. H., d. h. über neun Zehntel (2 061 630 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 Wirtschaftsverbinding mit dem Deutschen Reich bedeutend größer (Ausfuhr von der Saar in die Rheinlande 5 376 331 t, Einfuhr 2 236 369 t). Betrachten wir nun die Gesamtzahlen der einzelnen Teile der Rheinlande unter Berücksichtigung der angegebenen drei Hauptverkehrsrichtungen, so ergibt sich folgendes Bild:

		rhein- mainischer Wirtschafts- bereich	Süd- deutschland	Rheinprovinz (einschl. Ruhrgebiet)	Rheinlande insgesamt	Übriges Deutsches Reich
		v. H.	v. H.	v. H.	v. H.	v. H.
1. Ausfuhr aus	1913 *	42,2	33,4	14,2	89,8	10,2
d. Saargebiet	1925/30	41,9	36,5	13,9	92,3	7,7
2. Einfuhr ins	1913 *	42,8	7,0	46,8	96,6	3,3
Saargebiet	1925/30	42,3	7,3	44,4	94,0	6,0

* 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 Saarindustrieregiet aufzunehmen. 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 Saarkwirtschaft träte noch mehr in Erscheinung, wenn wir den direkten Nachbarn des Saarrevieres im Südwesten, das heute vom Deutschen Reich abgetrennte Elsaß, hinzurechneten.

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 Saarindustrieregietes 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 Saarindustrieregiet in stärkerem Maße der nehmende 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 Saarkwirtschaft dem Saarindustrieregiet der süddeutsche Markt am unentbehrlichsten ist. Doch wird das Saarrevier auch niemals auf die Rheinprovinz als Bezugsquelle verzichten können. Denn bei den von dort eingefuhrten 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 Saarindustrieregiet 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 Saarindustrieregietes 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 Saarkwirtschaft hat selbst der politische Ausnahmezustand 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.
 Haflacher, 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 seine Verkehrsentwicklung. Saarbrücken 1878.
 Keith, P.: Der Kampf um den Saarmarkt. (In: Kloeckner, Fr.: Das Saargebiet, seine Struktur, seine Probleme. Saarbrücken 1929.)
 Kuske, Br.: Die wirtschaftliche Orientierung des Saargebietes. (In: Zeitschr. d. Rhein. Vereins f. Denkmalpflege und Heimatschutz 1929, Heft 1 u. 2. Saarland.)
 Lautensach, 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, 1. 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. Ungedruckte Kölner 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 der Saarflößerei und Saarschifffahrt. (Südwestdeutsche Wirtschaftsfragen, Heft 7, Saarbrücken 1907.)

18. Zur Berufsverteilung in den Saarlanden

Zu den Tafeln 34, 35, 36 und 37

Von Hermann Overbeck

Das Saarindustrieregiet 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 Saarrevieres greift nach N und O

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 Saarindustrieregiet, das sich darin von den anderen