

Er ist es, den die vielen Besucher kennenlernen wollen, ihn, den Gefolgsmann unseres Führers.

Mit der Bildung des politischen Gaues Saar-Pfalz wurde auch ein einheitliches Fremdenverkehrsgebiet Saarland-Pfalz geschaffen. Naturschönheiten, landwirtschaftliche und industrielle Erzeugnisse und Gastfreundschaft der Bewohner treten in edlen Wettstreit mit alten anerkannten Fremdenverkehrsgebieten wie Rheinland, Schwarzwald und Bayerische Alpen. Anziehungspunkt und Eingangspforte ist auch hier Saarbrücken, dessen Name wirbt und bürgt.

Saarbrückens Entwicklung zum Wirtschafts- und Verkehrs-Zentrum

Freiz Hellwig

I.

Natürliche und geschichtliche Voraussetzungen

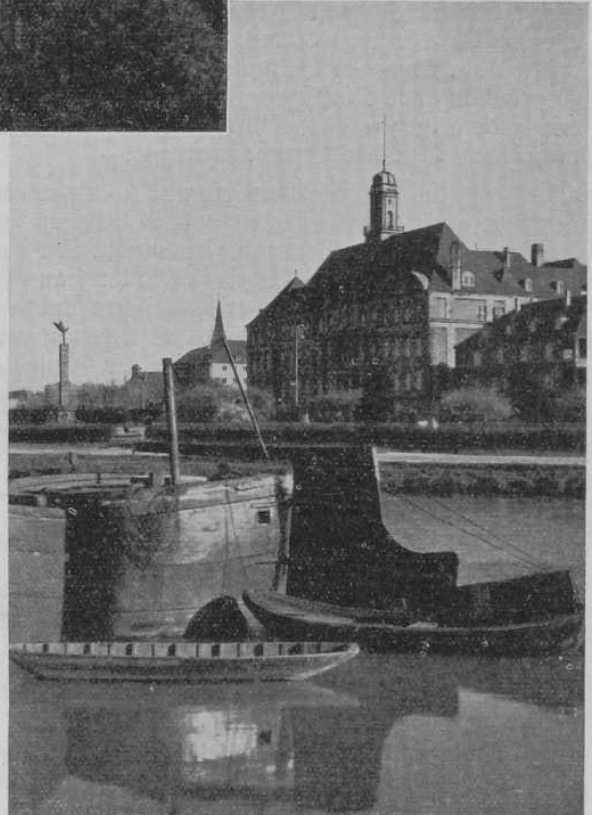
Stellt man die Frage nach den natürlichen Voraussetzungen für die Entstehung der heutigen Großstadt Saarbrücken, so muß man sich zunächst die Tatsache vergegenwärtigen, daß diese Großstadt aus vier Wurzeln hervorgegangen ist, deren jede in anderen natürlichen Grundlagen lag und deren jede daher einen anderen Charakter hatte. Mehr oder minder bestimmend für alle aber — und damit in erster Linie entscheidend für die Entwicklung auch der Großstadt — war die Günstigkeit der Verkehrslage, einmal im Hinblick auf den Fernverkehr, dann aber auch als der natürliche Mittelpunkt des späteren Saarindustrialgebietes. Der Saarübergang der wichtigen Ost-West-Straße Metz—Saarbrücken—Mainz, die bis weit in die Neuzeit hinein eine überwiegend strategische Bedeutung hatte, veranlaßte das Entstehen des **Saarbrücken der Römerzeit**, das sich als kleine Siedlung zu Füßen des Halbergs um die steinerne Saarbrücke und das zu deren Schutz gebaute Kastell erstreckte. Im Unterschied zu anderen rheinischen Städten nimmt aber hier die Entwicklung der mittelalterlichen Stadt ihren Ausgang nicht von der Römersiedlung. In der Nähe der Römerstraße entsteht wohl die deutsche Dorfsiedlung Merkingen, die aber bald in der Klostergründung **St. Arnual** aufgeht. Die Römerstraße und ihr Saarübergang verlieren an Bedeutung — eine Folge der militärisch sicheren Lage Saarbrückens inmitten des weit nach Westen reichenden mittelalterlichen Deutschen Reiches — und treten zurück hinter der Saartalstraße, welche die Verbindung vom Oberrhein ja sogar von Oberitalien über Straßburg—Saarbrücken und Luxemburg nach den Niederlanden herstellt. Zur Beherrschung dieser Tallinie wird einige Kilometer unterhalb des alten Römerkastells, auf einem vorspringenden Felsen des linken Saarusfers, die **Burg Saarbrücken** erbaut, um die herum das eigentliche Saarbrücken als Burg-, spätere Verwaltungs- und Residenzstadt entsteht. Der Burg gegenüber auf dem rechten Saarusfer, durch eine Fähre mit Saarbrücken verbunden, entwickelt sich als Markt an der nord-südlichen Handelsstraße Saarbrückens Schwesterstadt **St. Johann**. Die landesherrliche Gewalt der Saarbrücker Grafen vermag schließlich auch den westöstlichen Verkehr von dem römischen Saarübergang bei St. Arnual abzulenken und über Saarbrücken und St. Johann zu führen. Der Bau (der „Alten Brücke“ 1546) erfolgt aber erst, als im 16. Jahrhundert der Saarübergang infolge der französischen Ostpolitik an militärischer Bedeutung zunimmt. Um die Wende zum 17. Jahrhundert erleben die miteinander verbundenen Städte Saarbrücken und St. Johann, die 1321 Stadtrechte erhielten, ihre erste große Blüte: Mit zusammen etwa 4600 Einwohnern stellen sie eine recht



beachtliche Handelsstadt dar, deren Wohlstand nicht nur von dem italienisch-niederländischen Durchgangshandel ausgeht, sondern auch von dem Handel mit den Erzeugnissen des Landes, Holz, Salz, Glas, Eisen und Steinkohle; denn eben in diese Zeit fällt auch die erste Entwicklung der saarländischen Hauptindustrien, des Steinkohlenbergbaues, der Eisen- und der Glasindustrie. Ein Jahrhundert furchtbarster Kriege wirft die Städte in ihrer Entwicklung weit zurück: Erst Ausgang des 18. Jahrhunderts ist der alte Stand wieder erreicht, wobei Saarbrücken, die Residenzstadt, das benachbarte St. Johann

als Handelsstadt noch überflügeln kann. Die Industrie ist den Städten bisher aber fast völlig fern geblieben; denn die Glashütten und die Eisenhämmer liegen überall zerstreut in den Wäldern und den Seitentälern, die sich in der Nähe Saarbrückens zur Saar hin öffnen, und die Steinkohle, der Hauptreichtum des Landes, tritt im Stadtgebiet nirgendwo auf. Selbst die industrielle Wurzel der späteren Großstadt, die Dörfer **Malsstatt** und **Burbach** unterhalb von St. Johann, haben damals noch keine Industrie und sind unbedeutende Ackerdörfer.

Oben Schloßkirche mit Blick nach St. Johann. Unten Regierungsgebäude. Foto Mittelstaedt



Der Aufstieg im 19. Jahrhundert bis zur Städtevereinigung

In den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts bleibt die Entwicklung der Saarstädte noch in ruhigen Bahnen. Verschiedentlich drohen sogar Rückschläge. Als Saarbrücken und St. Johann gegen ihren Willen 1814 bei Frankreich verbleiben, werden die wichtigsten französischen Verwaltungsbehörden aus Saarbrücken fortverlegt; als kleinen Ersatz will man der Stadt eine Handelskammer nach französischem Muster geben, doch der 1815 erfolgende Anschluß an Preußen ändert die Dinge von Grund auf. Der Preussische Staat übernimmt den Saarkohlenbergbau nahezu vollständig in eigenen Betrieb; hatte während der Franzosenzeit die gesamte industrielle Entwicklung unter Unbeständigkeiten und häufigen Besitzveränderungen gelitten, so setzt jetzt die Periode gleichmäßigen Aufschwunges im Bergbau ein, zielstrebig geleitet, aber notfalls auch immer klug begrenzt durch die staatliche Leitung der Saarbrücker Steinkohlengruben. Saarbrücken wird Sitz der staatlichen Bergwerksdirektion. Weniger günstig liegen noch längere Zeit die Verhältnisse in der Saareisenindustrie, die einmal dadurch, daß Elsaß-Lothringen 1815 nicht zusammen mit der Saarlinie dem Reich zurückgewonnen wurde, ein wichtiges Absatzgebiet verloren hat, die aber zugleich auch vor zahlreiche umwälzende Neuerungen gestellt wird und überdies die langsame Erschöpfung der heimischen Erzvorkommen, der bisher einzigen Erzgrundlage, voraussehen muß. Von den Eisen schaffenden Werken können diese entscheidenden Jahre eigentlich nur diejenigen überstehen, die seit 1806 in der Hand der Familie Stumm vereinigt worden sind, unter ihnen die nachmalige Halberger Hütte bei St. Johann-Brebach. Gerade die schwierigen Verhältnisse der Saareisenindustrie bringen es mit sich, daß das Saarrevier von den Fortschritten der ersten Jahrzehnte des Jahrhunderts, der Einführung der Dampfmaschine und der Begründung des Deutschen Zollvereins noch nicht in dem Maße gefördert wird, wie andere aufstrebende Wirtschaftsgebiete. Der entscheidende Anstoß geht vielmehr vom Bau der Eisenbahnen aus.

Hier zeigt sich nun die hervorragende verkehrspolitische Lage Saarbrückens, das sich vom alten Straßenknotenpunkt in wenigen Jahrzehnten zu einem Eisenbahnknotenpunkt größter Bedeutung entwickelt. Die erste Eisenbahnlinie Saarbrückens ist die Linie Stieringen—Beybach, die die französische Bahn Paris—Metz—Stieringen (Landesgrenze) mit der bayerischen Ludwigsbahn Beybach—Ludwigshafen verbindet und somit eine wichtige Strecke im internationalen Durchgangsverkehr ist, die — kennzeichnend genug für die gleichbleibende Bedeutung dieser Verkehrsrichtung — der alten Straße Metz—Saarbrücken—Kaiserslauterner Senke folgt. Die weiteren Bahnbauten, die für Saarbrücken von Bedeutung werden, sind aus der folgenden Uebersicht zu ersehen:

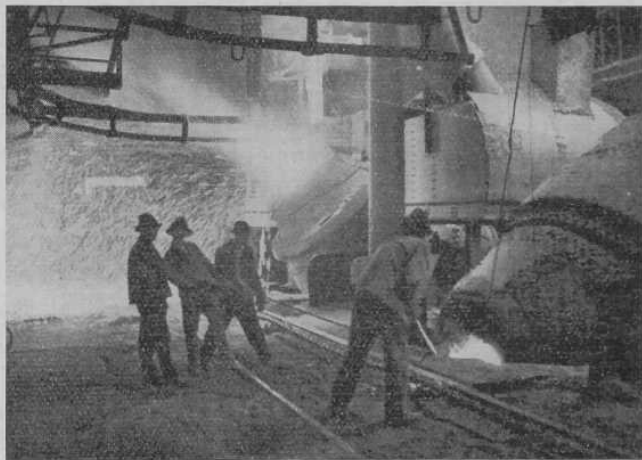
- 1848—1852: Metz—Stieringen—Saarbrücken—Neunkirchen—Beybach—Ludwigshafen.
 1852: Burbach—von der Heydt.
 1856—1860: Saarbrücken—Merzig—Trier.
 1856—1860: Saarbrücken—St. Wendel—Kreuznach—Bingen (Rhein—Nahe-Bahn)
 1857: Homburg—Zweibrücken.
 1867: St. Ingbert—Schwarzenacker.
 1870: Saarbrücken—Saargemünd.
 1879: Saarbrücken—Fischbachtal—Neunkirchen.
 1879: Saarbrücken—St. Ingbert.

1880—1881: Böllingen—Ueberherrn—Diedenhofen.
 1904: Rohrbach—Homburg—Bad Münster a. St.
 1907: Saarbrücken—Großrosseln.

Das Ergebnis dieser Entwicklung ist, daß Saarbrücken einmal Mittelpunkt eines engmaschigen örtlichen Eisenbahnnetzes ist, daß es aber weiterhin auch Schnittpunkt zahlreicher Schnellzuglinien geworden ist. Strahlenförmig laufen sieben Schnellzuglinien von Saarbrücken aus: Die Linien Saarbrücken—Forbach—Metz—Paris, Saarbrücken—Böllingen—Diedenhofen—Ostende, Saarbrücken—Trier—Köln, Saarbrücken—Neunkirchen—Bingerbrück, Saarbrücken—Homburg—Ludwigshafen, Saarbrücken—Zweibrücken—Landau—Germersheim und Saarbrücken—Saargemünd—Straßburg. Der im Jahre 1850 erbaute Saarbrücker Bahnhof auf dem rechten (St. Johanner) Saarufer ist schon frühzeitig zu klein, ein Erweiterungsbauplan im Jahre 1896 ist auch bald nicht mehr in der Lage, den ständig noch steigenden Anforderungen zu genügen.

Die ersten Eisenbahnbauten bewirken zunächst beim Saarbergbau ein gewaltiges Ansteigen der Produktion, die in dem Jahrzehnt von 1850 bis 1860 von 600 000 Tonnen auf 2 Millionen Tonnen jährlich steigt, sich also mehr als verdreifacht. Um alle Abnehmer von Saarkohle befriedigen zu können, muß die Bergwerksdirektion ständig Bergarbeiter aus allen deutschen Gauen heranziehen, die in Jahrzehnte währender Siedlungsarbeit in den charakteristischen saarländischen Bergmannsdörfern um Saarbrücken herum angesiedelt werden. Zur Erleichterung

des Bezuges von Saarkohle wird 1861/66 von Frankreich der Saarkohlenkanal gebaut, als dessen Anschlußstück Preußen die mittlere Saar kanalisiert. Zwischen St. Johann und Malstatt-Burbach wird auf dem rechten Saarufer der Saarkohlenhafen angelegt, der als Hauptumschlagshafen für Saarkohle vom Eisenbahn — auf den Wasserweg mit seinen technischen Einrichtungen lange Zeit als besondere Sehenswürdigkeit gilt. Bahnhof und



Arbeiter auf der Converterbühne (Thomasbirne)

Foto Birk

Hafen sind also beide nach St. Johann nicht nach Saarbrücken gelegt worden. Die Gunst der Verkehrslage hat über die Bedeutung der alten Residenz gesiegt. St. Johann entwickelt sich fortan zur Handels- und Geschäftstadt, in der die vielen gewerblichen Unternehmen entstehen, die die Entwicklung des Bergbaues und der Eisen schaffenden Industrie im Gefolge hat. Saarbrücken nimmt allmählich den Charakter einer Wohn- und Beamtenstadt an.

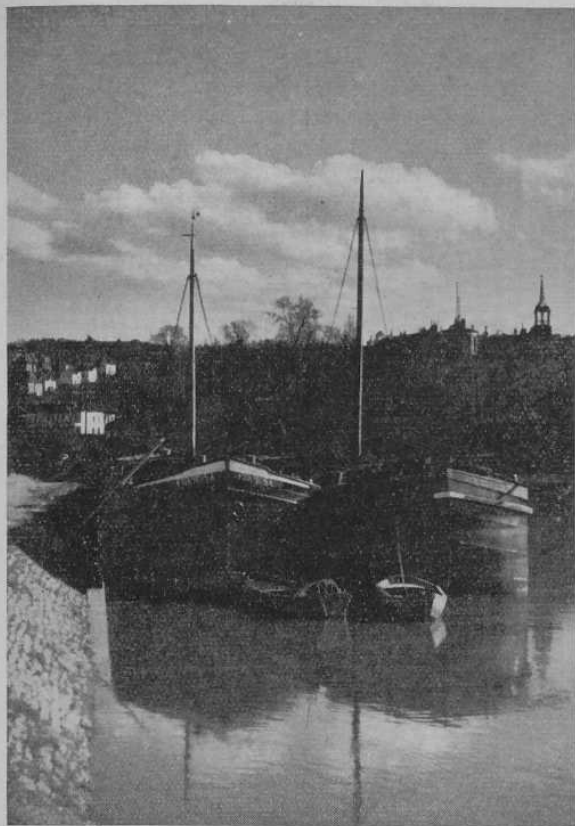
Der Bau der Eisenbahnen hat auch den Bestand der Saarindustrie gesichert, indem er ihnen in den kritischen Jahren die Zufuhr auswärtiger Erze ermöglichte. Die Eisenindustrie wird von besonderer Bedeutung für Malstatt-Burbach, da

dort im Jahre 1856 die Burbacher Hütte durch eine belgisch-luxemburgische Gesellschaft gegründet wird. Ihren stärksten Aufschwung nimmt die Saareisenindustrie und damit die Burbacher Hütte jedoch erst nach der Erfindung des Thomasverfahrens (1878), das den Saarwerken die Verhüttung der nahe gelegenen lothringischen Minetteerze und damit erst den eigentlichen Uebergang zur modernen Massenproduktion gestattet. Malstatt-Burbach wächst erheblich schneller als die alten Schwesterstädte, denen gegenüber es die ausgesprochene Industriestadt darstellt, die völlig mit einem großen Industriewerk verwachsen ist. Im Gefolge der Burbacher Hütte entwickelt sich in den Saarstädten auch die weiterverarbeitende Eisenindustrie, darunter die Waggonfabrik von Gebr. Lüttgens (1863), die Eisengießerei von Kautz & Westermeyer (1864, seit 1877 Stahlwerk Dinger, Karcher & Cie.), die Maschinenfabrik von Ehrhardt & Sehmer (1876) und die Stahlbauwerkstätten von B. Seibert (1884) und Arnoth & Bäcker (1889). Zur Versorgung des dicht besiedelten Industriegebietes werden weiterhin Betriebe der Nahrungs- und Genussmittel-, der Textil- und der Baustoffindustrien ins Leben gerufen. Trotzdem bleibt, von Malstatt-Burbach abgesehen — im Vergleich zum übrigen Saarrevier die spätere Großstadt Saarbrücken verhältnismäßig industriearm; umsomehr nimmt die Zahl der Handelsunternehmungen aller Art zu, die der Versorgung des umliegenden Industriegebietes und dem Vertrieb seiner Erzeugnisse dienen. Die günstige Lage inmitten des Industriegebietes, zu dem seit 1871 auch der aufstrebende lothringische Teil des Saarkohlenbeckens zu rechnen ist, führt dazu, daß auch die wirtschaftlichen Behörden und Organisationen ihren Sitz in Saarbrücken-St. Johann nehmen, unter ihnen die Eisenbahndirektion, die Handelskammer (gegründet 1863), die wirtschaftlichen Vereine der Saarindustrie (gegründet 1883) und die Handwerkskammer (1900).

Eines fehlte aber der aufstrebenden Siedlung: Die Zusammenfassung der drei mittlerweile miteinander verwachsenen Städte zu einem einzigen Stadtkörper. Saarbrücken und St. Johann hatten 1850/59 sogar die aus der Fürstenzeit noch überkommene gemeinsame Verwaltung gelöst und damit eine Rivalität eingeleitet, die bedauerenswerte Versäumnisse im Hinblick auf die städtebauliche Gestaltung zur Folge hatte. Malstatt-Burbach war 1862 selbständige Bürgermeisterei, 1875 Stadt geworden. Der Vorort St. Arnual wurde 1896 mit Saarbrücken verbunden. Die Vereinigung der drei Städte blieb jedoch noch lange umkämpft, bis sie 1909, vor allem unter dem Gewicht der wirtschaftlichen Notwendigkeit, endlich zustande kam. Mit 105 000 Einwohnern trat die neue Stadt, die den Namen des ältesten und historisch bedeutsamsten Stadtteiles annahm, in die Reihe der deutschen Großstädte ein. Der Stadtteil St. Johann, das nun mehrzige Hauptgeschäftsviertel, wurde Sitz der gemeinsamen Stadtverwaltung. Die Stadtteile behielten ihre überkommene Eigenart: Saarbrücken blieb Wohnviertel, St. Johann Handels- und Geschäftsstadt, Malstatt-Burbach Industrievorort.

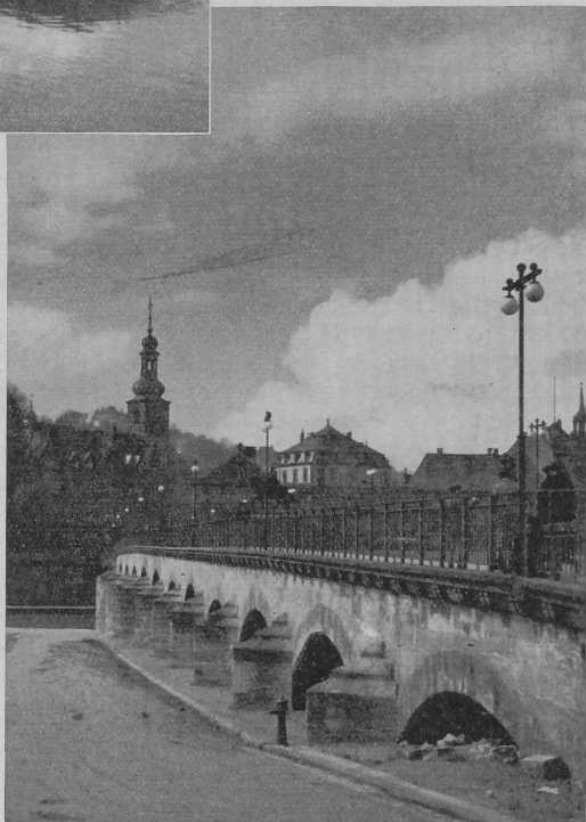
III. Der Mittelpunkt des Saarindustriereviers

Noch waren die Nachteile und Schäden, die die alte Zerissenheit der Saarstädte im Bild der Gesamtstadt hinterlassen hatte, nicht ganz beseitigt worden, als Krieg und Nachkrieg die Stadt ganz einschneidend trafen. Durch den Verlust Elsaß-Lothringens verlor Saarbrücken nahezu die Hälfte seines natürlichen Hinterlandes: Es wurde Grenzstadt. Durch die Abtrennung des Saargebietes verlor es aber auch weite Teile seines Einflußbereiches im Hunsrück und in der Pfalz, die durch die Errichtung künstlicher Zollmauern vom Saargebiet abgeschnitten wurden. Auf der andern Seite aber verstärkte die von der Völkerbundsregie-



rung durchgeführte Ver-
 selbständigung zahlreicher
 Verwaltungen den zentralen
 Charakter der nunmehrigen
 „Hauptstadt“ des „Saarge-
 bietes“. Hatte Saarbrücken
 bisher zum Regierungsbezirk
 Trier gehört, so wurde es
 nun der Sitz eines umfang-
 reichen, allerdings auch über-
 setzten Verwaltungsappara-
 tes der Völkerbundsregie-
 rung. Der Gewinn, den
 diese Aufnahme neuer zen-
 traler Behörden für die
 Stadt bedeutete, stand aber
 in keinem Verhältnis zu
 den vielen ungelösten Fra-
 gen, die zurückgestellt wer-
 den mußten bis nach der
 Rückgliederung des Saarge-
 bietes, weil während des
 Saarkampfes in der dauern-

den Auseinandersetzung mit
 der Völkerbundsregierung
 einfach keine Zeit für ihre
 Lösung war. Zu diesen Fra-
 gen gehörte in erster Linie
 die Abrundung des Stadt-
 gebietes, da Saarbrücken in
 den engen Grenzen von 1909
 nahezu keinen Siedlungs-
 raum mehr zur Verfügung
 hatte und daher immer mehr
 mit den benachbarten Land-
 gemeinden zusammenwuchs.
 So bildete sich der Zustand
 heraus, daß ein großer Teil
 der Berufstätigen der Stadt
 gar nicht mehr in Saars-
 brücken selbst wohnt, son-
 dern außerhalb, in den um-
 liegenden Landgemeinden,
 oft sogar bis zu einem Um-



Oben: Saarkähne am Ankerplatz
 Unten: Saarbrücke. Foto Mittelstaedt

kreis von 50 Klm. von Saarbrücken entfernt. Die Zahl der Menschen, die täglich mit allen Verkehrsmitteln in die Stadt kommt, liegt nicht weit unter der Einwohnerziffer der Stadt. So ist Saarbrücken in seinen heutigen Grenzen also weit mehr als eine beliebige Großstadt von 130 000 Einwohnern: Es ist das Geschäfts- und Verwaltungsquartier einer größeren stadtähnlichen Siedlung, eben des ganzen Saarindustriengebietes, vergleichbar der „City“ einer vielfach größeren Stadt. Und man wird seiner Bedeutung erst gerecht, wenn man es — in Anbetracht der Tatsache, daß seit 1909 keine Eingemeindung mehr vorgenommen wurde — mit Städten von etwa dreifacher Einwohnerzahl vergleicht. Würde Saarbrücken sein mit ihm aufs engste verbundenes und räumlich vielfach zusammengewachsenes Hinterland eingemeinden, so käme es auf rund 300 000 Einwohner.

Nur einige Beispiele mögen diesen „City“-Charakter der Stadt beleuchten: Während im ganzen übrigen Saarland und in der Pfalz der Anteil von Industrie und Handwerk bei der Berufszugehörigkeit der Bevölkerung überwiegt, ist dieser Anteil in Saarbrücken geringer als der Anteil der Gruppen Handel und Verkehr, öffentliche und private Dienste, also derjenigen Gruppen, die den eigentlichen „City“-Charakter der Stadt ausmachen. Saarbrücken, der Mittelpunkt des Saarindustriengebietes, zählt in Industrie und Handwerk prozentual weniger Berufstätige als sämtliche übrigen saarländischen Landkreise. Mit 43% sind dafür Handel und Verkehr, öffentliche und private Dienste mehr als doppelt so stark vertreten als in den Landkreisen. Im Großhandel, dem die Warenverteilung für das Industriegebiet obliegt, haben über zwei Drittel aller saarländischen Firmen ihren Sitz in Saarbrücken. Ein ähnliches Bild gibt der Kraftwagenbestand im Saarland, der zu rund 58% allein auf die Stadt Saarbrücken entfällt. Nicht weniger eindrucksvoll ist das Bild von der Bedeutung des Saarbrücker Hauptbahnhofes, der von Fachleuten nach der Stärke seines Personenverkehrs auf die zweite Stelle, unmittelbar nach dem größten deutschen Personenbahnhof, dem Leipziger Hauptbahnhof, gesetzt wird und der z. B. täglich mehr ein- und auslaufende Personenzüge hat, als der Frankfurter oder der Kölner Hauptbahnhof. Im Güterverkehr gehört der Saarbrücker Güterbahnhof gleichfalls zu den zehn größten deutschen Bahnhöfen.

Die Rückgliederung des Saarlandes hat für Saarbrücken endlich den Weg frei gemacht, die aus seiner eigenartigen Geschichte noch stammenden Aufgaben in Angriff zu nehmen. Wurde auch der Verlust des elsass-lothringischen Hinterlandes erst jetzt richtig fühlbar, so kehrte auf der anderen Seite doch das sogen. Saargrenzgürtelgebiet in den Einflußbereich der Stadt zurück. Durch die Vereinigung von Saar und Pfalz erfuhr dieser Wirkungsbereich eine abermalige Ausweitung; die wirtschaftliche Vormachtstellung Saarbrückens kam darin zum Ausdruck, daß es nunmehr auch die zentralen Organisationen der gesamten saar-pfälzischen Wirtschaft aufnahm. Auch verkehrspolitisch wurde die Pfalz der Reichsbahndirektion Saarbrücken angegliedert. Verkehrspolitische Aufgaben stehen auch für die Zukunft stark im Vordergrund, um nur einige zu nennen: der Anschluß Saarbrückens an die Reichsautobahnen, von denen zwei Linien ihren Ausgang in Saarbrücken nehmen sollen, die Schaffung einer Wasserstraßenverbindung von Saarbrücken durch die Pfalz zum Rhein, die Ausgestaltung des Eisenbahnschnellverkehrs im Industriegebiet und die Weiterentwicklung des Flugverkehrs, der Saarbrücken zurzeit mit drei Sommer- und einer Winterfluglinie berührt; im Zusammenhang damit steht der Bau des neuen Saarbrücker Flughafenens und der seit langem geplante Neubau des Saarbrücker Hauptbahnhofes. Das Ziel aller dieser Arbeiten ist, Saarbrücken auch wirtschaftlich zu einem Bollwerk an der Grenze zu machen.