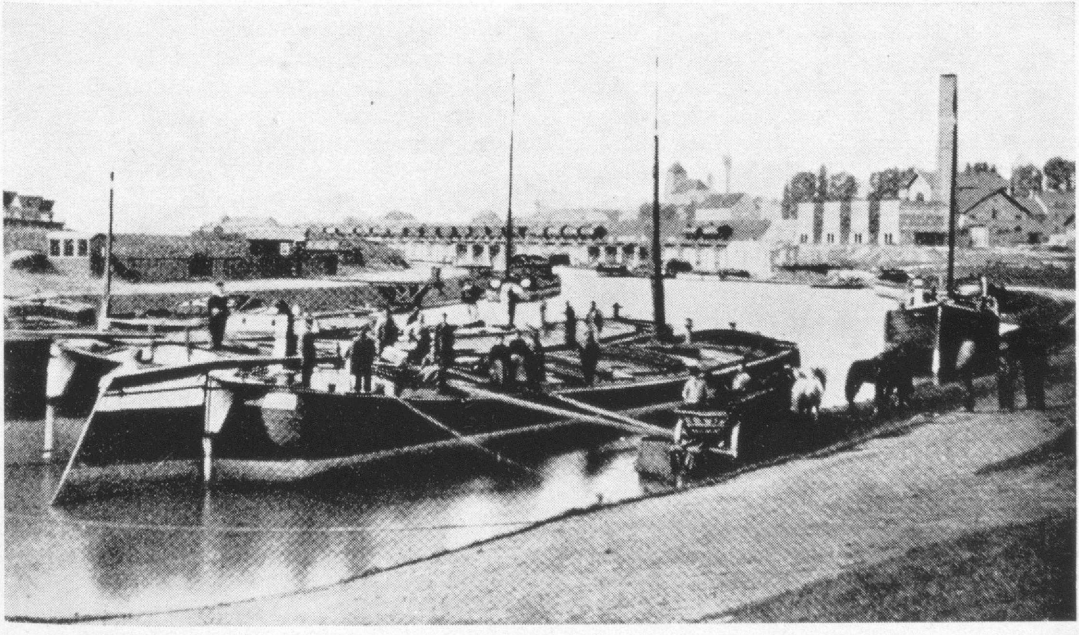
Die Geschichte des Saarbrücker Kohlenhafens

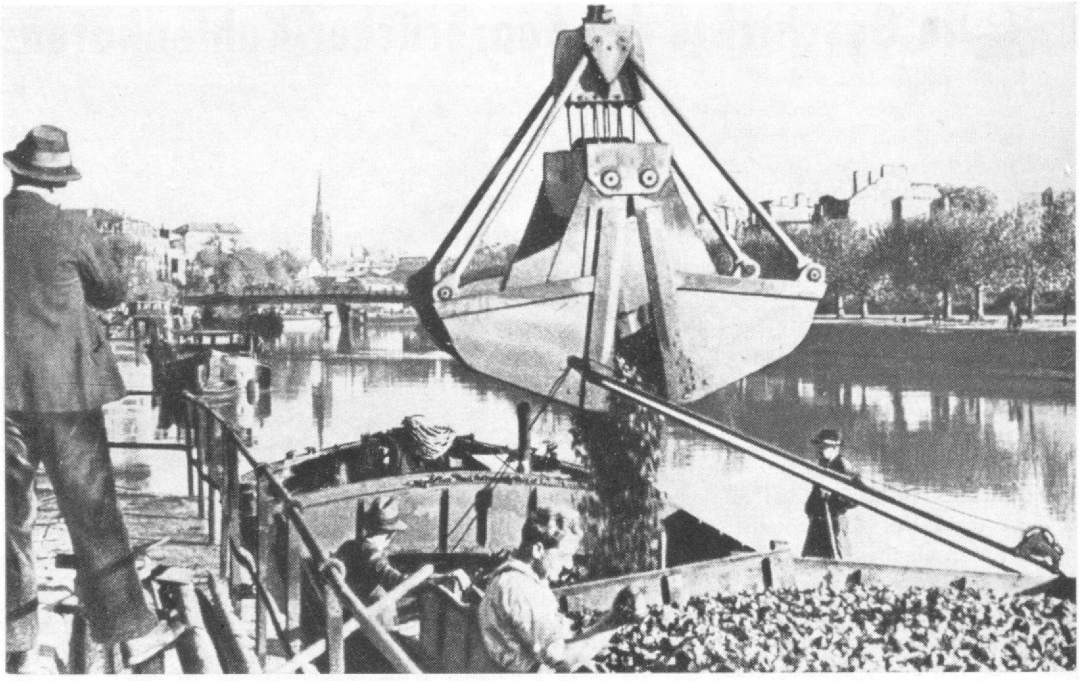
Berghauptmann von Dechen schrieb schon 1843:
„Von Saarbrücken aus könnte ich Deutschland ziemlich beheizen,
wenn wir nur gute Wasserverbindungen hätten."

Der älteste Saarbrücker Kohlenhafen wird urkundlich erstmalig im Jahre 1608 als „Kohlrech" erwähnt. Dieser Kohlrech lag auf St. Johanner Bann nahe an der Grenze zur Malstatter Gemarkung auf dem rechten Flußufer und war ursprünglich eine Zollstätte für den Absatz von Steinkohlen auf dem Wasserweg. Wahrscheinlich bestand dieser erste Saarbrücker Kohlenhafen schon in der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts. Später erhielt der Kohlrech als Stapel- und Wiegeplatz für Kohlen den Namen „Kohlwaage".

Einen Einblick in die Bedeutung der Kohlenverschiffung an der Kohlwaage gibt eine „Spezifikation" der von der Gemeinde Dudweiler im Jahre 1732 abgesetzten Kohlen. Von 523 Fuder Kohlen wurden 402 Fuder oder rund 80 % über die Kohlwaage auf dem Wasserweg abgesetzt. Nachdem unter dem tatkräftigen Fürsten Wilhelm Heinrich die Kohlengruben an der Saar zu Beginn der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts in landesherrlichen Betrieb übernommen worden waren, ergab sich die Notwendigkeit, für die erheblich vermehrte Kohlengewinnung auch den Absatz in jeder Weise zu fördern und zu erleichtern. Neben dem Ausbau der Landstraßen kam dabei als einziger vorhandener Wasserweg nur die Saar in Betracht. Um den Schiffsverkehr auf der Saar zu intensivieren, wurde 1754 die Kohlwaage zu einem größeren Stapelplatz für Kohlen ausgebaut, mit einer Mauer umgeben sowie mit einigen Schuppen und einem Wohnhaus für einen ständigen Verwalter und Verladeeinrichtungen für die Schiffe versehen. Für den Wassertransport lag die Kohlwaage ja insofern günstig, als die Kohlenzufuhr von den Gruben des Sulzbachtales schnell abgewickelt werden konnte. Dem Kohlenversand zu Schiff von der Kohlwaage aus widmete sich in jener Zeit besonders Johann Thomas Röchling. Im Jahre 1767 war er im Besitz aller Privilegien des Kohlenhandels zu Wasser von Saarbrücken saarabwärts und verschiffte in dem genannten Jahr 1 636 Fuder und 10 Zentner Kohlen. 1789 wurden an der Kohlwaage 2 985 Fuder Kohlen, 1790 2 343 Fuder und 1791 2 507 Fuder Kohlen verschifft. Von 1790 bis 1816

Das Nordbecken des Saarbrücker Hafens kurz nach der Eröffnung (Aufnahme aus dem Jahr 1867 oder 1868 im Besitz des Historischen Vereins für die Saargegend)





Kohlenverschiffung an der Südseite der Hafenhalbinsel im freien Flußbett durch einen Kran (Aufnahme aus dem Jahr 1953)

war die in der Heimatgeschichte bekannte „Wittib Heintz" die „Oberschichtmeisterin" (Hafenmeisterin) der Saarbrücker Kohlwaage.

Die größten Schiffe hatten damals 75 bis 80 t Ladefähigkeit, doch überwog das mittlere Schiff mit 35 bis 40 t bei weitem, denn die Tiefe der Fahrrinne, die im Frühjahr und Herbst durchschnittlich 1,2 m betrug, sank im Sommer an manchen Stellen unter 30 cm, so daß der Schiffsverkehr dann wochenlang ganz aussetzte, falls nicht Gewittergüsse für kurze Zeit die Wasserführung verbesserten. Im Sommer und Winter stiegen deshalb die Kohlenvorräte auf der Kohlwaage stets an, während im Frühling und Herbst der Abtransport durch die Schiffe meist die Kohlenanfuhr durch die Pferdefuhrwerke überstieg. Die Ausfuhr der Kohlen von Saarbrücken aus ging vor allem saar- und moselabwärts, aber auch auf dem Rhein verkehrten Schiffe mit Saarkohle.

Nach dem Übergang der Städte Saarbrücken und St. Johann an Preußen im Jahre 1815 wurde die Niederlassung an der Kohlwaage vergrößert und mit einem Zaun umgeben. 1816 betrug der Schiffsversand von der Kohlwaage 2 500 Fuder Kohlen und 200 Fuder Koks. Bis zum Jahre 1830 stieg der Kohlenversand zu Schiff auf 3 000 Fuder und der Koksversand auf 2 000 Fuder an. Der Koksabsatz, der damals ausschließlich der Kohlwaage vorbehalten war, steigerte sich gar noch bis auf 3 500 Fuder, so daß um 1850 die gesamte Verschiffung von Kohlen und Koks an der Kohlwaage etwa 10 000 t betrug. 1830 hatte Bergrat *Sello* die Anlage eines Stollens beantragt, durch welchen ein unterirdischer Kohlentransport auf Booten von den Gruben des Sulzbachtales nach der Kohlwaage hin ermöglicht werden sollte. Für den Stollen war eine Höhe von 130 Zoll und eine Breite von 102 Zoll in Aussicht genommen. Die Stollensohle sollte durch Grubenwässer schiffbar gehalten werden. Vor dem Stollenmund war die Anlage eines größeren Wasserbeckens zur Aufnahme von 30 bis 40 Schiffen geplant. Dieses Becken sollte durch Schleusen mit der Saar verbunden werden, so daß die beladenen Kähne unmittelbar in die Saar und dann weiter zur Mosel und zum Rhein hätten gelangen können. Am 26 September 1832 wurde der Stollen tatsächlich angehauen, jedoch wurden die Arbeiten später wegen der Unwirtschaftlichkeit des Unternehmens wieder eingestellt, wodurch die Kohlwaage keinen weiteren Aufschwung nehmen konnte.

Am 4. Februar 1843 schrieb der Berghauptmann Dr. Heinrich *von Dechen* an seinen Bruder: „Von Saarbrücken aus könnte ich Deutschland ziemlich beheizen, wenn wir nur gute Wasserverbindungen hätten." Hatte die Kohlenverschiffung von Saarbrücken aus auf dem seichten, unkanalisierten Fluß immerhin noch den Wettbewerb mit der Landfuhre ausgehalten, so vermochte die regellose, freie Flußschiffahrt den Kampf mit der aufkom-

menden Eisenbahn nicht mehr zu bestehen. Die unmittelbare Folge des Baues der Eisenbahnen war im Jahre 1854 die Aufhebung des genau 100 Jahre alten Saarbrücker Kohlenhafens, der „Kohlwaage". Nachdem in den Jahren 1862 bis 1866 die Kanalisierung der Saar zwischen Saargemünd und Luisenthal sowie der Bau des Saarkohlenkanals von Saargemünd aus zum Rhein-Marne-Kanal erfolgt war, mußte, entsprechend dem Vertrag vom 4. April 1861 zwischen Frankreich und Preußen, wieder eine Kohlenniederlassung zur Verschiffung der Steinkohlen angelegt werden. Aus diesem Grund erhielt die Saar unterhalb der jetzigen Luisenbrücke auf einer Strecke von 700 m ein vollkommen neues, geradliniges Bett. Der alte, nach Norden verlaufende Saarbogen wurde sodann zu einem Hafenbecken umgebaut, indem das westlichste Stück des alten Laufes zum neuen Saarbett hin zugeschüttet wurde, damit auf die so entstandene Halbinsel Eisenbahnverladestrecken verlegt werden konnten. Zunächst war nur eine Verbindung vom Güterbahnhof zum Saarhafen geschaffen worden, aber schon 1875 erfolgte eine Direktverbindung von Burbach zur Hafenhalbinsel, wodurch die Zufahrt der Kohlenzüge von den mehr westlich gelegenen Gruben, wie Von der Heydt und Luisenthal, ohne Umwege möglich war. Die Hafenhalbinsel selbst gehörte auch weiterhin zum Bann von Alt-Saarbrücken, weil die Banngrenzen weiterhin dort verliefen, wo ehemals die Mitte des Flußbettes verlaufen war. Der Fischbach mündete nach der Saarumlegung in das Hafenbecken, wodurch in diesem eine regelmäßige Wasserbewegung entstand.

Das Gelände der Hafenhalbinsel umfaßte etwa 10 ha. Die Verschiffung der Kohlen fand zunächst nur an den beiden Verladerampen im eigentlichen Hafenbecken statt. An diesen Kohleverladerampen konnten die Steinkohlen über Sturzbahnen mit automatischen Verladetrichtern unmittelbar von den Güterwagen in die Schiffe gelangen. An der Sturzbahn auf der nördlichen Seite im Becken konnten 5 Schiffe gleichzeitig anlegen und beladen werden. An der südlichen Seite der Halbinsel, im freien Flußbett, wurden hingegen zuerst andere Güter von drei Kranen verladen. Seit 1920 erfolgte aber auch an dieser Südseite eine Kohlenverladung durch die Kranen. Die Kosten für die Anlage des Hafens einschließlich der Eisenbahnverbindungen betrugen 1 149 675 Reichsmark.

Durch die Kanalisierungsarbeiten war so wieder ein Abtransport der Kohlen auf dem Wasserweg möglich geworden. Verglichen mit der früheren Zeit, hatte sich allerdings ein bedeutsamer Wandel vollzogen: Während im 18. und in der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts die Kohlenverschiffung ausschließlich saarabwärts erfolgt war, setzte nun ein reger Absatz der Saarkohlen auf dem Wasserweg von Saarbrücken aus über den Rhein-Marne-Kanal bis nach Paris und über den Rhein-Rhone-Kanal bis nach Lyon ein.

Blick in das verschlammte und verlandende Nordbecken (Aufnahme März 1959)



Nach der Fertigstellung 1865 konnten im Saarbrücker Hafen 120 Schiffe ankern. Ende 1920 wurden die Hafenanlagen ausgebaut, so daß zwischen den beiden Weltkriegen über 200 Lastkähne von je 300 t Ladefähigkeit im Hafenbecken Platz fanden. Zwischen 1923 und 1930 wurden im Monatsdurchschnitt 200 Schiffe, zum überwiegenden Teil mit Kohlen, beladen. Trotzdem nahm die Kohlenverschiffung auf der Saar von Saarbrücken aus nicht die erwartete ständige Aufwärtsentwicklung, denn die Verkehrsleistung der kanalisierten Saar war seit langem stehengeblieben. Sie erreichte 1936 nur 85 % der Leistung, die sie schon 1869, im dritten vollen Betriebsjahr nach Fertigstellung des Kohlenkanals, erreicht hatte. Durch den ständig steigenden Eisenbahngüterverkehr nahm die relative Bedeutung der Saarschiffahrt von Saarbrücken aus sogar noch erheblich mehr ab, denn während 1869 10,8 % und 1884 gar 11,8 % der ausgeführten Kohlen unsere Heimat auf der kanalisierten Saar und dem Saarkohlenkanal verlassen hatten, waren es 1913 nur noch 5,3 % und 1927 4,25 %. Heute wird im Jahresdurchschnitt nur noch ein geringer Prozentsatz der Kohle im Saarbrücker Kohlenhafen verschifft.

Während des 2. Weltkrieges und in den ersten Nachkriegsjahren hatte die Verschlammung des Saarbrücker Hafenbeckens derart zugenommen, daß es für den Schiffsverkehr nicht mehr freigegeben werden konnte. Bei der Neuplanung der Großstadt Saarbrücken wurden sogar das Nordbecken des Hafens sowie die Hafenhalbinsel, also sämtliche Anlagen des Saarbrücker Kohlenhafens, in die Neugestaltung des Stadtzentrums mit einbezogen. Eine symbolische Übergabe des Geländes der Hafenhalbinsel durch die Saargruben als Besitzer an die Stadt Saarbrücken fand dabei in den ersten Nachkriegsjahren aus Anlaß der Grundsteinlegung für das geplante Stadtzentrum statt. Die Saargruben haben sich damals bereit erklärt, die gesamte Hafenhalbinsel der Stadt zu überlassen, wenn diese einen gleichwertigen Kohlenhafen an anderer Stelle erstellt hat. Die bisherige Hafenhalbinsel mit den Kohleverladeeinrichtungen und den für den Saarbrücker Hafen typischen Kohlenhalden sowie das Nordbecken des Hafens, welches möglichst schnell zugeschüttet und aufgefüllt werden soll, werden nach der Planung eine großflächige Grünanlage mitten im Stadtzentrum bilden, die ihren Anfang unterhalb des Bahnhofs an der Trierer Straße, etwa dort, wo sich bis 1854 die „Kohlwaage" befunden hat, nehmen wird. Lediglich für die Ostspitze der Hafenhalbinsel ist bisher eine Bebauung vorgesehen: Dabei handelt es sich um die Konzerthalle, das Geschenk des Bundes aus Anlaß der Eingliederung des Saarlandes am 1. Januar 1957, das vom Bundeskanzler Adenauer bei jener Gelegenheit dem Saarland zugesichert worden war. Westlich der Konzerthalle soll ein Parkplatz für 400 Fahrzeuge angelegt werden. Gedacht ist auch an die eventuelle Anlage eines Landeplatzes für Hubschrauber.

Die Hafenanlagen sollen nach der Neuplanung gänzlich aus dem Mittelpunkt der Großstadt verlegt werden. Dabei war der Bau eines leistungsfähigen Kohlenhafens zunächst für das Gebiet der St. Arnualer Wiesen vorgesehen. Allerdings hätte die Durchführung dieses Planes eine Verlegung der Saar auf einer Strecke von etwa 1,2 km, etwa von der Einmündung des Fechinger Baches bis kurz oberhalb der St. Arnualer Fußgängerbrücke, der Schlageterbrücke, erfordert. Der neue Saarlauf sollte südlich vom alten Flußbett, also näher an St. Arnual vorbei, geführt werden. Ein Teil des alten Flußbettes, und zwar das nordwestlichste Stück, sollte als Kohlenhafen ausgebaut werden. Der Plan scheiterte an den hohen Kosten der Flußumlegung, die die Stadt allein hätte tragen sollen, wozu sie sich aber nicht bereit erklären konnte. Neuerdings ist der Bau eines Kohlenhafens für den Raum von Rockershausen, also außerhalb des Gebietes der Großstadt Saarbrücken, vorgesehen. Jedenfalls ist über einen neuen Hafen das letzte Wort noch nicht gesprochen.



Gemüsesamen - Blumensamen - Feldsaaten - Grassamen
Blumenzwiebeln und Knollen
Schädlingsbekämpfungsmittel

Neben dem Stadthaus - Fernruf 973 - 2549

Buntbebilderter Samenkatalog auf Wunsch frei Haus