

rungsrouten der Kuselaner in der Regel zuerst in das Zentrum der Westpfalz oder repräsentierten die stets zwischen vier und sechs Prozent der pfälzischen Zuwanderung, welche im direkten Zuzug aus dem Bezirksamt Kusel nach Malstatt-Burbach kamen, das bevorzugte Wanderungsverhalten dieser Bevölkerungsgruppe? Der von Kusel herführende, im Jahre 1868 fertiggestellte Eisenbahnschluß mündete in Landstuhl auf die Strecke Ludwigshafen-Homburg-Saarbrücken ein und bot Gelegenheit zur Weiterfahrt in beide Richtungen. Aber nutzten die im Sinne der Studie mobilen Bevölkerungsteile die Bahn überhaupt als Beförderungsmittel?

Als eine neuerliche Bestätigung der These von der Zunahme der innerregionalen Mobilitätsintensität während der wirtschaftlichen Baisse nach 1875 ist zu werten, daß zwischen 1876 und 1889 mit Ausnahme des Bezirksamtes Homburg die Prozentanteile der Immigration aus sämtlichen nächstgelegenen westpfälzischen Bezirksämtern anstiegen, während der zuvor noch ansehnliche Zuzug aus den vorderpfälzischen Bezirksämtern Neustadt/Weinstrasse, Speyer und Bergzabern erheblich nachließ. Außerdem verringerte sich zeitgleich der Abzug von der Saarhüttenstadt aus in die Bezirksämter Zweibrücken sowie Kaiserslautern in einschneidender Weise. Mag sein, daß mobile Bevölkerungsteile des Bezirksamtes Homburg diese Lücke zu füllen trachteten und daher wiederum deren Zuwanderung nach Malstatt-Burbach ins Stocken kam.

Fassen wir zusammen: In den *Landschaften* Saar, Hunsrück und Pfalz, in welche Malstatt-Burbach eingebettet bzw. zu denen die Kommune in unmittelbarer Nachbarschaft lag, bestand jeweils nur seitens einer bestimmten Anzahl von Kreisen ein intensiver Wanderaustausch mit der Saarhüttenstadt, keinesfalls jedoch geschlossen mit einem jener Gebiete. Der Faktor der räumlichen Nähe spielte diesbezüglich zwar eine Rolle, aber die Möglichkeit zur Überwindung geographischer Distanzen mittels der sich rasch ausweitenden Eisenbahnverbindungen führte offensichtlich nicht zu einschneidenden Änderungen der Migrationsverhältnisse innerhalb der Region. Kreise mit einer regionalen Zentrenfunktion wie Saarbrücken, Trier, Zweibrücken-St. Ingbert sowie in gewissem Sinne auch Kaiserslautern und Kreuznach stellten sozusagen Kristallisationspunkte des Wandergeschehens dar und unterhielten die für die jeweilige *Landschaft* zahlenmäßig dominierenden Austauschbeziehungen mit dem industriellen Fertigungszentrum Malstatt-Burbach. Die krisenhafte Wirtschaftsentwicklung zwischen 1876 und 1889 führte zu einer Intensivierung des Wanderaustausches mit der Mehrzahl der westpfälzischen Bezirksämter, dem Fürstentum Birkenfeld sowie den preußischen Saarkreisen Saarbrücken und Ottweiler-Neunkirchen. Die Zuzugsmobilität aus den preußischen Hunsrückkreisen, den nördlichen Saarkreisen (außer St. Wendel) und der Vorderpfalz erlebte dagegen in dieser Phase einen Einbruch. Es wird deutlich, daß sich während der Wirtschaftsflaute nicht nur die Zu- und Abzüge von und nach außerhalb des Saar-Lor-Lux-Raumes, sondern auch die Mobilität im regionalen Zusammenhang auf ein Mindestmaß reduzierte: