

Saargebiet zu bereisen. Daß dieser Initiative zur Förderung des saarländischen Fremdenverkehrs insgesamt nur wenig Erfolg beschieden war, lag zu einem großen Teil an den hohen Kosten. Während Auslandsdeutschen auf Vermittlung des DAI Fahrpreismäßigungen bei Bahnfahrten ins Reich gewährt wurden¹⁴⁸, konnten die Saarländer diese Vergünstigungen nicht von vornherein in Anspruch nehmen. Schon auf der Dortmunder Bundestagung 1922 wurde daher der Gedanke aufgeworfen, in der Ferienzeit Sonderzüge in das Saargebiet einzusetzen, doch ließ sich die Idee erst vier Jahre später realisieren: Ab 1926 fuhr jeden Sommer ein derartiger Zug von Dortmund über Köln, Koblenz und Trier nach Saarbrücken, der vermutlich Vereinsmitgliedern reserviert war. Jeweils etwa 1.000 Personen nahmen das Angebot wahr, für die Hälfte des regulären Fahrpreises in die alte Heimat zu reisen¹⁴⁹. Parallel hierzu initiierten die rheinisch-westfälischen Ortsgruppen Autobusreisen an die Saar, deren starke Resonanz der Regierungskommission ein Dorn im Auge war¹⁵⁰.

Wie gestaltete sich nun die Propagandaarbeit in den Ortsgruppen? Als leuchtendes Beispiel galt stets die im Februar 1925 gegründete Stettiner Saarvereinigung¹⁵¹. Ihr gelang es, regelmäßig neue Mitglieder zu gewinnen, die nicht nur mehrheitlich den „Saar-Freund“ bezogen, sondern auch dafür sorgten, daß er in den städtischen Leseräumen auslag. Der Vorsitzende, Oberregierungsrat Dr. Max Stegner¹⁵², publizierte regelmäßig in der einheimischen Presse und in Zeitschriften der Eisenbahnervereine Artikel über die Saarfrage und transportierte damit die Thematik vor ein breites Publikum. Das Beisammensein lief in harmonischer Weise ab, der jährliche Beitrag an die Geschäftsstelle „Saar-Verein“ wurde ordnungsgemäß abgeführt, und keine andere Ortsgruppe entfaltete eine so große Aktivität bei der Benennung von Straßen wie Stettin. 1928 regte der Stettiner Saarverein sogar eine Eingabe beim preußischen Kultusministerium an, der Saar in den Unterrichtsplänen die ihr gebührende Beachtung zu schenken¹⁵³.

¹⁴⁸ Vgl. GRUNDMANN, S. 179.

¹⁴⁹ Vgl. SF 7 (1926) 17, S. 331; SF 8 (1927) 19, S. 372; SF 12 (1931) 13/14, S. 233; SF 12 (1931) 15/16, S. 281 f.; SF 12 (1931) 17, S. 300; SF 14 (1933) 15, S. 250. Im letzten Jahr vor der Abstimmung wurden sogar vier Züge mit ähnlicher Belegung eingesetzt: Vgl. SF 15 (1934) 15, S. 294; VOGEL: Geschäftsstelle „Saar-Verein“, S. 241. Die Reichsbahn gewährte zu dieser Zeit ohnehin schon für Kleingruppenreisen, die als Propagandafahrt ins Saargebiet deklariert wurden, eine 75%ige Fahrpreismäßigung: Vgl. Rundschreiben Kellners an die Ortsgruppen (19.07.34), in: LHA Koblenz, 661,11/7.

¹⁵⁰ So durften die Busse nur bis zur deutsch-saarländischen Grenze fahren, während die Reisenden die Grenze zu Fuß überqueren mußten und erst ab Mettlach die Fahrt auf den saarländischen Bahnen fortsetzen konnten: Vgl. SF 14 (1933) 16/17, S. 288 f.; SF 15 (1934) 5, S. 87. Die erste Fahrt fand vom 12.–14.03.32 statt: Vgl. SF 12 (1931) 23, S. 396; SF 13 (1932) 5, S. 75; SF 14 (1933) 4, S. 58.

¹⁵¹ Vgl. BA-R 8014/608–612.

¹⁵² Nachdem der gebürtige Ostpreuße Stegner erst im Frühjahr 1922 von der Eisenbahndirektion des Saargebietes zur Reichsbahndirektion Trier gewechselt war, wurde er am 13.01.23 wegen Aufhetzung deutscher Eisenbahner gegen die französische Besatzung des Rheinlandes verwiesen: Vgl. SF 4 (1923) 8, S. 97; SF 5 (1924) 11, S. 158.

¹⁵³ Vgl. SF 9 (1928) 5, S. 77 f.