

## Das Saarrevier zwischen Reichsgründung und Kriegsende (1871-1918)\*

### I. Zur Abgrenzung des Themas

Mir ist die Aufgabe zugefallen, in die Thematik unserer Tagung einzuführen und den Stand der Forschung in einigen Bereichen zu skizzieren. Die zeitliche Begrenzung „zwischen Reichsgründung und Kriegsende“ erscheint auf den ersten Blick als die Übertragung einer aus der allgemeinen deutschen Geschichte geläufigen Epoche auf die Geschichte der hiesigen Region. Gewiß trifft dies für manche Entwicklungen der Innenpolitik, der Sozial- und Wirtschaftspolitik zu. Doch ergeben sich aus der Geschichte der Saargegend selbst Fakten, die die Abgrenzung des Zeitabschnittes zwischen 1871 und 1918 rechtfertigen. Dies bedarf für das Endjahr 1918, das mit dem Zusammenbruch des wilhelminischen Kaiserreiches die temporäre Lösung des Saarindustriereviere aus dem deutschen Staatsverband und damit die teilweise Verwirklichung eines Teiles der französischen Kriegsziele ermöglichte, keiner eingehenden Erläuterung. Für den Beginn, die Wende der 1860er/1870er Jahre, erscheinen mir einige Bemerkungen angezeigt. Die Anbindung des Reviers an ein neuzeitliches Verkehrsnetz und die Konzentrierung der Montanindustrie auf das mittlere Saartal sind im wesentlichen vor diesem Zeitpunkt abgeschlossen. Die Verlegung der deutsch-französischen Staatsgrenze vom Saargau und dem Südrande des Warndts auf die Höhen westlich der Mosel und den dadurch bedingten Wegfall der bisherigen Grenzlage zugunsten einer Binnenlage halte ich für die wichtigsten Faktoren. Sie seien kurz erläutert.

Schon vor 1870 waren die Eisenbahnverbindungen über Ludwigshafen nach Süddeutschland (1849/50), über Kreuznach ins Rhein-Main-Gebiet (1860), über Forbach-Metz nach Frankreich (1852), über Saargemünd ins Elsaß (1870) fertiggestellt worden.<sup>1</sup> Lediglich die Anbindung an den Raum Köln-Düsseldorf mit Anschlußmöglichkeiten an die belgischen und niederländischen Nordseehäfen erfolgte in den 1870er Jahren (Eifelbahn Trier-Köln 1871 und Strecke Trier-Koblenz 1879).<sup>2</sup> Die

\* Der Aktualität willen wurden einige zwischen der Tagung in Dillingen und der Drucklegung dieses Bandes herausgekommene Neuerscheinungen in Text und Anmerkungsapparat eingearbeitet, allerdings nicht mehr: Das Saarland, Band 1: Beharrung und Wandel in einem peripheren Grenzraum; Band 2: Die Saar – eine Flußlandschaft verändert ihr Gesicht. Eine Sammlung von Einzelbeiträgen, zahlreiche Karten und Abbildungen, Vorschläge für Exkursions- und Ausflugsrouten. Aus Anlaß des 47. Deutschen Geographentages im Oktober 1989 in Saarbrücken, hrsg. von D. Soyez, W. Brücher, D. Fliedner, E. Löffler, H. Quasten und J. M. Wagner, Saarbrücken 1989.

<sup>1</sup> Hoppstädter, Kurt, Die Entstehung der Saarländischen Eisenbahnen, Saarbrücken 1961. (Veröffentlichungen des Instituts für Landeskunde des Saarlandes Bd. 2).

<sup>2</sup> Hoppstädter, Kurt, Die Entstehung des Eisenbahnnetzes im Moseltal und in der Eifel, nach den Akten des Staatsarchivs Koblenz bearbeitet, 1963, der erste Teil dieser hektographischen Arbeit wurde posthum von der Bundesbahndirektion Saarbrücken veröffentlicht: ders., Die Eisenbahnen im Moseltal nach den Akten des Staatsarchivs Koblenz, hrsg. von der Bundesbahndirektion Saarbrücken, Saarbrücken 1973. Zur Geschichte der Saarländischen Eisenbahnen vgl. auch Harrer, Kurt, Eisenbahnen an der Saar. Eineinhalb Jahrhunderte Eisenbahngeschichte zwischen Technik und Politik, Düsseldorf 1984.