

Bahnbauten der folgenden Jahrzehnte dienten vornehmlich drei Zwecken: dem Massengüterverkehr zwischen der Saar und Lothringen, dem Personenverkehr zwischen Wohnort und Arbeitsplatz und militärischen Zwecken. Konrad Fuchs geht in einem eigenen Beitrag dieses Sammelbandes darauf näher ein.<sup>3</sup>

Ein für die damalige Zeit ausreichender Wasserstraßenanschluß war 1866 eröffnet worden. Bis zur Grenze bei Saargemünd war die Saar für Lastschiffe bis 350 t ausgebaut, und durch den auf eigener Trasse angelegten Saar-Kohlen-Kanal im Gunderchinger Weiher (Etang de Gondrexange) der Anschluß an den Rhein-Marne-Kanal vollzogen worden. Von dort gelangten die Schiffe in östlichem Kurs über Zabern nach Straßburg.<sup>4</sup> Ein Anschluß über den Rhein an das deutsche Wasserstraßennetz ergab sich erst 1892, vorher war der Rhein nur bis Ludwigshafen schiffbar.<sup>5</sup> Im Westen fanden sie Anschluß an das französische Wasserstraßennetz.

Die Veränderung der Verkehrsstruktur durch Eisenbahnbau und Saarkanalisierung hatte die Konzentrierung der Saarindustrie auf die mittlere Saar und ihre Nebentäler maßgeblich bestimmt. Neue Schächte der Steinkohlenbergwerke waren in Eisenbahnnahe abgeteuft, die Flächen zur Anlage neuer Glashütten und anderer Industriebetriebe so ausgewählt worden, daß mit wenigen Kilometer Industriegleis der Anschluß an das öffentliche Bahnnetz zu bewerkstelligen war.

Im Bereich der Eisenindustrie hatten die Erschöpfung einheimischer Erzlager und die Ersetzung der Holzkohle als Reduktionsstoff im Hochofenprozeß durch Steinkohlenskokk die Standortverschiebung und Konzentration bestimmt. Die älteren kleinen Werke im Hochwald und in den Seitentälern der Saar (Scheidterbach, Sulzbach, Fischbach, Rossel) waren schon eingegangen oder wurden bald stillgelegt, als letztes die Hütte in Geislautern (1884). Um 1870 war die Frage der ausreichenden Erzversorgung der Saarrüthen noch offen, ein Teil wurde aus der Lahnggend, ein anderer Teil aus Lothringen gedeckt. Erst die Einführung des Thomas-Verfahrens erlaubte seit Anfang der 1880er Jahre die Verhüttung der lothringischen und luxemburgischen Minette in großem Maße. Diese hüttentechnische Innovation eröffnete den voluminösen Austausch saarländischer Steinkohle gegen lothringisches Erz, wie er fast ein Jahrhundert lang die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen beiden Revieren charakterisierte. Er vollzog sich um so leichter als, wie bereits gesagt, mit dem Frankfurter Frieden die Grenze zwischen dem Saarrevier und Lothringen gefallen war.<sup>6</sup>

Die Verbesserung der Grenzlage zur Binnenlage, die Anbindung an das deutsche und französische Verkehrsnetz und die Konzentrierung der Montanindustrie auf die mittlere Saar und ihre rechten Nebenflüsse halte ich für die aus der saarländischen

<sup>3</sup> Vgl. S. 133–147.

<sup>4</sup> Böcking, Werner, Schiffe auf der Saar. Geschichte der Saarschiffahrt von der Römerzeit bis zur Gegenwart, Saarbrücken 1984.

<sup>5</sup> Reichsland Elsaß-Lothringen. Bd. 1, Straßburg 1898, S. 162.

<sup>6</sup> Poidevin, Raymond, Les relations économiques et financières entra la France et l'Allemagne 1898-1914, Paris 1969. Thomes, Paul, Wirtschaftliche Verflechtungen einer Grenzregion: die Industrielandschaft Saar-Lor-Lux im 19. Jh., in: Jb. f. westdtLandesgesch. 14, 1988 S. 181-198.