

## Ausbau und Funktionen des Eisenbahnnetzes im lothringisch-saarländischen Industrievier

### I.

Als bedeutendes Kerngebiet der europäischen Montanindustrie, zu dem es sich im Verlauf des 19. Jahrhunderts entwickelte, war das Saargebiet auf enge wirtschaftliche Verbindungen mit sämtlichen Nachbargebieten angewiesen, denn der eigene Markt vermochte nur einen geringen Teil der umfangreichen Produktion aufzunehmen. Von dieser Tatsache her hat man die saarländische Verkehrspolitik im allgemeinen und die lothringisch-saarländische im besonderen zu sehen. Maßgebend war sie selbstverständlich nicht nur während des Betrachtungszeitraums, der wirtschaftlich so interessanten und wichtigen Epoche von 1871 bis 1918, sondern vorher ebenso wie nachher. Dementsprechend kam es bereits 1847 zu einer wichtigen Entscheidung der preußischen Regierung. An der Westgrenze des Landes wurde damals eine französische Bahnlinie von Metz nach Forbach gebaut. Zur gleichen Zeit entstand in der bayerischen Pfalz zwischen Ludwigshafen und Bexbach die Ludwigsbahn. Wenn nunmehr auf dem preußischen Teil des Saargebiets ein lediglich 22 km langes Verbindungsstück vom Endpunkt Bexbach zum Endpunkt Forbach gebaut wurde, dann bestand eine durchgehende Schienenstraße von Frankreich zum Rhein. Von der Bedeutung dieser Linie für den internationalen Verkehr einmal abgesehen, zog vor allem die Saarwirtschaft aus der Eisenbahnverbindung, dem damals schnellsten und zuverlässigsten Verkehrsmittel, Nutzen. Der preußische Staat als Eigentümer fast sämtlicher Kohlengruben im Saarrevier hatte daher ein erhebliches Interesse, die wirtschaftliche Entwicklung dieses vergleichsweise recht isolierten Produktionsgebietes zu fördern. Dementsprechend entschied sich die preußische Administration im Jahre 1847 für den Eisenbahnbau zwischen Bexbach und Forbach als staatliches Unternehmen. Noch im gleichen Jahr wurde mit den Bauarbeiten begonnen.<sup>1</sup>

Bei der Betrachtung der verkehrspolitischen Problematik in der Frühzeit des Eisenbahnbaues darf ein elementares Moment nicht unberücksichtigt bleiben: die Konsequenz, die sich aus der Mechanisierung des Landverkehrs ergab, denn sie unterwarf diesen der „Verregelmäßigung“. Der bisherige Verkehr zu Lande nämlich war anders als der zu Wasser das „schwächste Glied in der Kette der kapitalistischen Emanzipation von den Schranken der organischen Natur“. Denn der Landverkehr, weitgehend abhängig vom Einsatz von Tieren und dem Zustand der Landstraßen, konnte über einen recht begrenzten Umfang hinaus nicht gesteigert werden, trotz noch so großer Anstrengungen, abgesehen davon, daß die Leistungssteigerungen mit erheblichen Kostenerhöhungen verbunden waren; sie erwachsen u. a. aus dem Gespann- und dem Botenwechsel. Daher stellte Nicholas Wood 1832 fest: „Man hat die größten

<sup>1</sup> Vgl. hierzu W. O. Henderson, Die Entstehung der preußischen Eisenbahnen 1815-1848, in: Karl Erich Born (Hrsg.), Moderne deutsche Wirtschaftsgeschichte, Köln, Berlin 1966, S. 149.