

Der Bergarbeiter-Transport

Schnelligkeit, Bequemlichkeit und Zeitersparnis

Das Wiederinbetriebsetzen der Gruben war eine der Hauptaufgaben der Regierungen, sobald der Krieg beendet war. So groß auch die Schwierigkeiten zu diesem Zeitpunkt waren, in dem jeder Wirtschaftszweig durch den mörderischen Aderlaß des Krieges seiner Substanz beraubt war, hieß der Befehl „Kohle fördern“. Erst Kriegsmittel, wurde das „schwarze Gold“ unerläßliches, aber nunmehr friedliches Element für den Wiederaufbau eines in Trümmern liegenden Europa.

Eine der ersten Aufgaben, die der Direktion der Saargruben gestellt wurde, war die Beförderung der Belegschaft zur Arbeit. Sie war nicht einfach. Wer hat nicht noch den trostlosen Anblick der zerstörten Brücken, der aufgeworfenen Straßen, der verlassenen oder zer-



störten Maschinen und Eisenbahnwagen, der gähnend leeren Bahnhöfe, der Autotrümmer am Rand der Straßen vor Augen? Und trotz allem mußte die Belegschaft die Arbeit wieder aufnehmen.

Dazu kam noch, daß die Frage der Rekrutierung von Arbeitskräften für die Saargruben — wie allgemein bekannt — ganz besonders gelagert ist. Die Arbeiter der großen französischen Kohlenbecken wohnen in Arbeitervierteln nahe der Arbeitsstelle. Die Frage der Belegschaftsbeförderung erhebt sich nicht, zumindest nicht in dem Maße wie an der Saar, wo verschiedene Arbeiter von sehr weit kommen und zweimal täglich bis zu 60 km zwischen ihrem Wohnort und ihrer Arbeitsstelle zurücklegen.

Alle diese Erwägungen haben die Regie dazu bestimmt, ein Verkehrsnetz für das gesamte Saarland zu schaffen und insbesondere einen eigenen Beförderungsdienst mit Autobussen einzurichten, der sehr schnell der wichtigste an der ganzen Saar wurde.

Die Autobusse holten nicht nur Bergleute aus Ortschaften, die an das Eisenbahnnetz nicht angeschlossen waren, sondern ergänzten letzteres in zahlreichen Fällen, in denen die Langsamkeit der Beförderung mit dem Zug die Abwesenheit der Bergleute von zu Hause in wenig wünschenswerter Weise beeinflußte.

Nachstehende Zahlen geben ein beredtes Zeugnis über die derzeitige Wichtigkeit des Bergarbeiter-Autobustransportes.

Es werden 135 Strecken befahren:

Gruppe Ost	Gruppe Mitte	Gruppe West
52	45	38

Es laufen täglich 142 Autobusse für die

Gruppe Ost	Gruppe Mitte	Gruppe West
52	43	47

Die Anzahl der beförderten Bergleute beträgt
17 149

Davon entfallen auf

Gruppe Ost	Gruppe Mitte	Gruppe West
7378	4437	5334

Die im Bergarbeitertransport eingesetzten Fahrzeuge legen täglich 18 000 km = 5 400 000 km im Jahr zurück, was einer Strecke von 135 Runden um die Erde gleichkommt.

Jeder Autobusbenutzer fährt täglich durchschnittlich 30,4 km. In

Gruppe Ost	Gruppe Mitte	Gruppe West
32,5	25,8	33,4

während sein Arbeitskamerad, der die Eisenbahn benutzt, durchschnittlich 38,9 km zurücklegt.

Nebenstehende Tabelle gibt die Aufteilung der Belegschaft nach Gruben und benutzten Transportmitteln. Da diese Tabelle früher als die vorstehenden Statistiken aufgestellt wurde, weichen die Zahlen leicht voneinander ab.

Wenn die der Belegschaft zur Verfügung gestellten Transportmittel sich seit 4 Jahren in bezug auf Schnelligkeit, Bequemlichkeit und die Fahrzeiten ständig verbessert haben, so darf nicht übersehen werden, daß mit der Einführung der Fahrkostenerstattung an mehr als 4 km vom Arbeitsplatz entfernt wohnende Belegschaftsmitglieder, wie sie für die französischen Bergarbeiter üblich ist, der Belegschafts-transport eine starke Belastung für die Regie bedeutet. Diese Belastung fällt um so mehr ins Gewicht, als der saarländische Bergmann im Gegensatz zu dem französischen Bergarbeiter — wie schon erwähnt — im allgemeinen weit von seinem Arbeitsplatz entfernt wohnt. Einige Zahlen genügen, um einen Begriff von dem Ausmaß dieser Belastung zu geben.

Die Regie vergütet monatlich

42 Millionen Frs. Transportkosten
an 33 000 Belegschaftsmitglieder,

die den Zug, die Straßenbahn oder den Autobus benutzen, das sind im Durchschnitt 1272,— Frs je Belegschaftsmitglied.

Die Belastung durch die Fahrkostenerstattung an Belegschaftsmitglieder beträgt demnach jährlich mehr als 500 Millionen Frs.