

Südwestdeutsche Wirtschaftsfragen.

Veröffentlichungen des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen der Saarindustrie und der Südwestlichen Gruppe des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller

Herausgegeben von Dr. Alexander Tille.

XXXXXXXXXX Heft 7. XXXXXXXXXXXX

Zur Geschichte der Saarflößerei und Saarschiffahrt VON Dr. Alexander Tille.



Kommisionsverlag der Buchhandlung E. Schmidtke
Saarbrücken.

1907.

Inhalt.



	Seite
Zur Geschichte der Saarlöberei und Saarschiffahrt	1
I. Die Saarlöberei	4
II. Die Saarschiffahrt	11





Zur Geschichte der Saarflößerei und Saarschiffahrt.

In dem letzten Jahrzehnt hat die Zukunft der Saarschiffahrt im öffentlichen Interesse eine solche Rolle gespielt, daß ihre Vergangenheit darüber ganz vergessen worden ist. Die Saar ist der älteste Verkehrsweg des Saargebietes und hat ihm den Namen gegeben. Trotzdem gibt es bis heute über die Geschichte der Saarschiffahrt weder ein Buch, noch einen Aufsatz, noch einen Vortrag oder etwas ähnliches. Die Saarflößerei dagegen ist bereits einmal geschichtlich behandelt worden, und zwar in dem Büchlein Heinr. Pfannenschmids „Ueber das Alter der Flößerei im Gebiete des oberen Rheines mit besonderer Beziehung auf die Saar und ihre Nachbarflüsse“, Kolmar 1881, das ein mit Zusätzen versehener Abdruck aus der Literarischen Beilage zur Gemeindezeitung für Elsaß-Lothringen 1881 Nr. 6—8 ist. Es ist jedoch längst vergriffen und schwer zugänglich. Es bietet für die ältere Saarflößerei eine Zusammenstellung einer Fülle dankenswerter Nachrichten. Trotzdem bleiben noch große Lücken. Auch ich kann hier nur einen Beitrag zur Geschichte der Saarflößerei und Saarschiffahrt versprechen, hoffe aber, daß im Laufe der Jahre aus diesen Anfängen eine größere Arbeit erwachsen wird. Eine Reihe wichtiger Beiträge zur Geschichte der Saarschiffahrt verdanken wir dem verstorbenen Berggrat Jordan, dessen kleines Buch: „Der Saarkanal und seine Verkehrs-entwicklung“ zuerst 1878 und dann 1887 in Saarbrücken erschienen ist. Andere hat Geheimer Berggrat Haslacher in Bonn in seiner

„Geschichtlichen Entwicklung des Steinkohlenbergbaues im Saargebiete“ (1884 und 1904) geliefert. Dazu kommen Jordans und Förners Arbeiten über die Absatzverhältnisse der königlichen Saarbrücker Steinkohlengruben 1850—1883 und 1884—1904, Wenderoths Arbeit „Die „Kohlwaage“ bei Saarbrücken“ im 38. Bande der Zeitschrift für Berg-, Hütten- und Salinenwesen, L. Hagens Arbeit „Die Kanalisierung der oberen Saar, Sonderabdruck aus dem Jahrgang 1866 der Zeitschrift für Bauwesen,“ Knoblochs Buch „Das Projekt des Mosel-Saarkanals“ (Wien 1879) und von allgemeinen Darstellungen Rappersbergs „Geschichte der ehemaligen Grafschaft Saarbrücken.“ Sodann schließen sich als Quellen die neueren Geschichten der Saalhütten und anderer Firmen des Saargebietes an, namentlich die Geschichte der Firma Gebrüder Köchling.

Selbstverständlich hat eine gewisse Rahnschiffahrt auf der Mosel und der Saar schon in keltischer Zeit bestanden, und vielleicht finden wir noch einmal einen vorgeschichtlichen Saarkahn im Saarbette bei künftigen Baggerarbeiten. Im unmittelbaren Anschluß daran haben dann Germanen beide Flüsse befahren, als sie die Kelten als Siedler an ihnen abgelöst hatten.

Was die Moselschiffahrt betrifft, so muß sie schon im ersten Jahrhundert der christlichen Zeitrechnung eine gewisse Bedeutung gehabt haben, denn der im Jahre 56 vom Kaiser Nero ernannte Legat und Konsul der Provinz Obergermanien, L. Antistius Verus, hatte nachweisbar den Plan, die Saône durch einen Kanal mit der Mosel zu verbinden, um so Truppen vom Mittelländischen Meere nach der Nordsee verschiffen zu können (Tacitus, Annales XIII, 53). Im sechsten Jahrhundert war die Mosel oberhalb Metz schiffbar und vermittelte den Salzverkehr zwischen den Städten Metz und Trier. Dies ergibt sich aus einer dem Bischof Gregor von Tours († 594) zugeschriebenen Schrift *Miracula Sancti Martini*. Im zehnten Jahrhundert wurde auf der Mosel oberhalb Tull geflößt, denn der Bischof Gerhard von Tull schenkte dem Kloster des Heiligen Mansuetus im Jahre 982 den halben Zehnten von allem Holze, welches auf Fahrzeugen die Mosel herabgebracht wurde. (Calmet, Histoire I. Preuves 390).

Die Saar, die zuerst am Ende des vierten Jahrhunderts unserer Zeitrechnung in Verbindung mit einer Brücke (Pons Saravi) in dem sogenannten Itinerar Antonins genannt wird, wird ungefähr gleichzeitig durch einen Römer als beschifft bezeichnet, in der

Mosella des Aufonius. Seine brausenden Wellen und seine Schifffahrt sind die beiden Züge, die der römische Dichter Aufonius († 393) an dem Sarabus erwähnenswert findet. Dabei ist natürlich an eine örtliche Nahnfahrt in kleinen Fahrzeugen namentlich in der Nähe der Mündung in die Mosel zu denken, nicht an eine förmliche Benutzung der Saar als Schifffahrtsstraße. Dann ist uns für tausend Jahre nichts mehr über die Saarschifffahrt bekannt. Eine Benutzung der Saar als Verkehrsstraße für die Schifffahrt entwickelt sich vielmehr erst vor unseren Augen aus einem anderen Zweige der Benutzung der Flußstraße zu Verkehrszwecken, aus der Saarflößerei.



I. Die Saarflößerei.

Aus dem wirtschaftlichen Willen, die Holzbestände der Flußabhänge zu verwerten, hat sich überall die Flößerei entwickelt. Das Flößen war im Mittelalter im allgemeinen landesherrliches Regal, das auf eigene Rechnung betrieben und verpachtet werden konnte. Jedoch galt dies nicht von der Scheitholzflößerei, die auf jedem Waldbach zu betreiben war, sondern beschränkte sich auf diejenigen Flüsse, auf denen ein Flößen von gebundenem Holze, von zu Flößen vereinigten Stämmen, möglich war. Insbesondere an der oberen Saar, in den Vogesen, forderten die gewaltigen Holzbestände der Bergrücken geradezu zur Schaffung einer Wasserstraße für den Holzabsatz auf. Aber in ihrem Oberlaufe, wo die Saar überdies in die Rote Saar und die Weiße Saar gespalten ist, gestatteten nur die großen Frühlings- und Herbstfluten überhaupt das Flößen. Seine Entwicklung scheiterte am Wassermangel. So tauchte um das Jahr 1380 zuerst der Plan auf, von der Mosel oder vielmehr von der Seille her, welche bei Metz in die Mosel fließt, ihr durch einen Durchstich der Wasserscheide mehr Wasser zuzuführen. Calmet berichtet dies wenigstens in seiner *Notice de la Lorraine, Nancy 1756 II. 404.* unter allgemeiner Berufung auf das Lothringer Archiv zu Nancy. Nach ihm erwähnt es Pfannenschmid. Der Beleg für die Angabe ist jedoch in Nancy noch nicht wiedergefunden worden. Pfannenschmid meint: „Vermutlich wollte man etwa von Saarburg aus westwärts durch die hier liegenden großen Weiher bis zum Lindenweiher vor Thaus (Dieuze), aus welchem die Große Seille entsteht, eine Kanalanlage machen, um der Saar größere Wassermengen zuzuführen.“

Ueber die Flößerei auf der Roten Saar hat Pfannenschmid, dem wir die Durcharbeitung des heute bekannten Urkundenmaterials über die Saarflößerei verdanken, glaubhaft gemacht, daß dieselbe zuende des sechzehnten Jahrhunderts in vollem Betriebe stand.

Die Rote Saar fließt (ebenso wie die Zorn) durch die Grafschaft Dagsburg. Eine Regestensammlung aus Dagsburgischen Urkunden und Akten, welche im Bezirksarchiv zu Colmar (Serie F) abschriftlich aufbewahrt wird, verzeichnet ein „Dagsburger Flößregister de anno 1580“. In der Grafschaft Dagsburg können nun für die Flößerei nur die Saar und die Zorn infrage kommen. Die Flößerei in Scheiten (à bûches perdues) wie in gebundenem Flößholz oder mittelst Flößen (flottes) und selbst in Flößzügen (trains) stand aber bereits damals in Beziehung zu der Lage der Sägemühlen. Um 1613 gab es nun nach einem Forstreglement der Grafschaft Dagsburg eine große Anzahl Sägen (scieries). Davon lagen zehn in den Tälern von Uberschweiler an der Roten Saar, neun im Dagsburger Tale an den Bächen, welche weiter abwärts die Zorn bilden, und sieben in den Tälern von Walscheid an den Quellen der Bieber. Aus den zehn Sägemühlen an der Roten Saar ist ohne weiteres für das Jahr 1613 der Flößbetrieb auf der Roten Saar zu folgern, und aufgrund des Dagsburger Flößregisters von 1580 ist derselbe bis in dieses Jahr zurückzuversetzen. Diese Flößerei auf der Roten Saar erhielt sich Jahrhunderte hindurch.

Am 10. April 1698 verkaufte der Magistrat zu Finstingen einem Saarburger Bürger, namens Trier, hundert Eichen aus dem Bürgerwald „pour faire billot pour flotter en Hollande et autres lieux“. Dies ergibt bereits den Beleg für die Flößerei von Finstingen bis zum Meere. Im Jahre 1699 schrieb der Intendant von Metz Turgot in seinem Mémoire historique de la Lorraine et des Trois-Eveschés, Manuskript in der Stadtbibliothek Metz. Hist. 249.: „Les Hollandois remontent jusqu'au haut de la Sarre, pour y venir chercher des bois de sapins propres à bâtir, même dans les Vosges des bois pour la construction des vaisseaux, qu' on ne trouve plus ailleurs, et qui y sont à vil prix“. 1709 verpachtete laut Akts des Tabellion der Herrschaft Hesse vom 2. September dieses Jahres der Prior von Hesse, Jacque Moreau, als Herr der gleichnamigen Herrschaft, die daselbst an der Saar gelegenen Mühlen unter der Bedingung „que les dits preneurs (die Pächter Mathias und Nicolaus Sambeuf) traiteront avec les flotteurs de planches et de bois pour le chaumage des dits moulins et pour le dommage qu'ils leur pourront causer (Akt im Departementsarchiv zu Nancy). 1750 wurde vor dem Tabellion der Herrschaft Nitting am 20. April dieses Jahres durch einen seitens des damaligen Besitzers derselben, des Joseph Felix, Grafen von Saintignon, zugunsten des Antoine

Renaud auf neun Jahre abgeschlossenen im Gemeindearchiv zu Nitting ruhenden Pachtvertrag über alle Einkünfte der Herrschaft das Flößrecht (le droit de flottage de bois de corde (Klafterholz) seulement sur la rivière (de la Saar) mit verpachtet. 1756 bezeugt Stenner in seinem *Traité du Departement de Metz*, daß die Saar noch oberhalb Saarbürgs zur Flößerei von Holz diene, das aus dem Gebirge der Vogesen kam. Für das Jahr 1759 wird die Flößerei auf der oberen Saar durch einen Prozeß bezeugt, den der Graf von Dagsburg-Weiningen-Hardenberg gegen den Alberschweiler Glasermeister Antoine Bertholin und Konforten vor dem Conseil souverain d'Alsace zu Colmar führte (Bezirksarchiv Colmar Serie F. Dagsburger Dokumente I. S. 94. Nr. 686). Und 1766 durch einen anderen Prozeß des Hauses Dagsburg-Weiningen gegen den Abt von Mursmünster bezüglich der Flößerei zu Alberschweiler auf der Saar. Auch sonst sind Belege für die Saarflößerei nicht selten.

Ein altes Delbild, das im Besitze eines Herrn Plager in Kreuznach sich befindet, von dem jedoch eine Kopie im Historischen Verein für die Saargegend aufbewahrt wird, stellt den Fürsten Wilhelm Heinrich von Nassau-Saarbrücken († 1768) am Saaruser dar, wie er die Flößerei auf dem Flusse betrachtet. Um 1770 berichtet man in einem Aktenstück des Departementsarchivs zu Nancy (Intendance, Lorraine et Barrois Nr. 2), daß auf der unteren Saar viel Zimmerholz geflößt werde. Um die Mitte des achtzehnten Jahrhunderts bestand ein großes regelmäßiges Flößereigeschäft von den Saarstädten auf Saar, Mosel und Rhein mit Schiffsbauholz, dem sogenannten Holländer Holz, nach den holländischen Seestädten. Gegen dasselbe wurden holländische Kolonialwaren eingetauscht, welche ebenfalls auf dem Wasserwege nach Saarbrücken befördert wurden. Diese Flößerei nahm solchen Umfang an, daß sie mit dem Holzbedarfe der Eisenhütten zusammen bis 1800 es fertig brachte, die gewaltigen Holzbestände des Saargebiets zu lichten. Unter dem französischen Kaiserreich wurde die Holzausfuhr auf der Saar nach Holland verboten, da das Schiffsbauholz für die französische Flotte aufgespart werden sollte. Diese Verfügung traf zwar das Saargebiet hart, schonte aber seine Wälder noch für einige Zeit. Noch am Anfang des neunzehnten Jahrhunderts konnte Friedrich Köllner sagen: (Mitteilungen des Historischen Vereins für die Saargegend, Heft 8 III. S. 151 ff.) „Die Flößerei erstreckt sich bis oberhalb Vöckenheim. Der Handel mit sogenanntem

Holländerholz bildet die Grundlage für den Aufschwung Saarbrückens. Doch schonte man das Holz zu wenig, und jetzt, da der Krieg solange in unserer Gegend gewüthet hat, da die Beamten der Revolutionszeit die Wälder verwüsteten, ist es, vielleicht für immer, mit diesem Handel vorbei. Außer den nassauischen Wäldern schickten früher auch die von Bitsch, Leyen, Zweibrücken usw. ihre Hölzer hierher; sie wurden auf der Blies, dem Hornbach bis zur Kohlwaage geführt und dann zu Flößen zusammengeschlagen; auch von dort wird jetzt aus gleichen Ursachen nichts mehr geliefert. — Früher lebten sehr viele Leute von der Flößerei und hatten reichlichen Verdienst. Den Holzhandel betrieben einige große Geschäfte in Saarbrücken und Saargemünd, die wieder mit großen Häusern in Trier, Mannheim und Frankfurt assoziiert waren. Die Saarbrücker haben während der Revolutionszeit allein bei der Kohlwaage für 180 000 Gulden eingebüßt. Jetzt kommt noch das Verbot der Ausfuhr hinzu, weil man die Hölzer für die Kaiserliche Marine zurückbehält, um diesen Handel ganz lahm zu legen.“

Die preussische Regierung war nach 1816 weit weniger vorsichtig als die französische vordem. 1824 schloß die Preussische Forstverwaltung in Saarbrücken mit mehreren Holzhändlern auf fünf Jahre einen Vertrag, diesen jährlich tausend Stück Stämme Holländerholz, d. h. ausgesuchte Eichen- und Buchenstämme, zum Preise von vier Silbergroschen den Raumsfuß, d. h. von 13 M das Raummeter, zu verkaufen, die Saar und Mosel hinabgeflößt wurden. Aber schon diese Mengen gingen über den natürlichen Ertrag der Forsten hinaus, sodaß im preussischen Saargebiete Holzknappheit und eine Steigerung der Holzpreise eintraten.

Aus dem französischen Lothringen kam jedoch noch eine Menge Holz die Saar herab. Am 10. Juli 1835 erließ die französische Regierung die Ordonnance relative à la Pêche fluviale, welche die Fischereigrenze für fiskalische Zwecke bestimmen sollte. Nach derselben wurde damals auf der Roten Saar von Alberschweiler an bis zu ihrer Einmündung in die Weiße Saar mit gebundenem Holz (en trains) geflößt, auf der Weißen Saar von 2,9 km oberhalb der Gemeinde Hermelingen bis zu ihrer Vereinigung mit der Roten Saar, aber diese Feststellungen erschöpften den damaligen Tatbestand nicht. Auf der Weißen Saar begann die Flößerei in dem sogenannten Blancrupttal unterhalb des Donon und auf der Roten Saar in entsprechender Höhe. Trotzdem sie durch diese

Zufuhr aus den Vogesen geschont worden waren, vermochten die königlich Preussischen Waldungen im Saargebiet bereits 1842 den Bedarf der dortigen Kohlengruben an Grubenholz nicht mehr zu decken, und damit ging die Flößerei langsam ihrem Verfall entgegen. 1855 wurden Zimmerhölzer z. T. bereits in nennenswertem Umfang aus Frankreich und der Pfalz bezogen.

Die Lithographie „Erinnerung an St. Johann-Saarbrücken“ (Verlag und Eigentum v. Louis Schellenberger in Saarbrücken, Druck v. A. Hölzer in Berlin) von 1853 zeigt in ihrem Mittelbilde mitten auf der Saar oberhalb der Alten Brücke zwei Flöße. Das eine ist nur klein, trägt ein Häuschen und hat einen Kahn bei sich. Es könnte, wenn es nicht mitten im Flusse läge, für eine Badeanstalt angesehen werden. Das andere ist ein langer Flößzug von mindestens vier Gliedern, der durch sechs Personen bedient wird.

Aus dem Jahre 1881 teilt Pfannenschmid den Bericht des Wasserbaubezirksingenieurs Doell zu Saarburg in Lothringen mit, der eine eingehende Schilderung der Flößverhältnisse auf der Saar bis zu den achtziger Jahren gibt. Er lautet: „Vor der Erbauung des Rhein-Marnekanals wurde ein Teil des Holzes der Vogesen auf der Saar transportiert. Die Bäume, welche an den Hängen der Täler der Weißen und Roten Saar und in den Seitentälern stehen, alles Holz, welches man nicht aus Rücksicht auf seinen Standort oder seine Bestimmung mittels Fuhrwerks verschaffte, wurde in vier bis fünf Blöcke geschnitten und zu den Sägemühlen in die Täler geschlittet, um in denselben zu Brettern, Bohlen und Baulangholz und Brennholz verarbeitet zu werden. Die Produkte der Sägemühlen wurden und werden noch meistens aus den engen Tälern auf dem Wege, der selbst läuft, auf dem Wasser, weggeschafft, zu welchem Ende derselbe durch Stauwerke primitivster Natur, aber zweckentsprechend, aptiert worden. In nächster Nähe jeder Mühle hat man gesucht, das Bachbett etwas zu verbreitern und einen Teich herzustellen, indem man es an der unteren Seite mit einer hölzernen Stauwand schloß, die mittels Erde und Steinen hinterfüllt war. Der Wasserstand in demselben kann durch eine in der Stauwand angebrachte, 2,50 m breite Oeffnung, die durch horizontal vorgelegte einzelne Balken beliebig hochzustellen ist, in Differenzen von 0,200 m gestaut und gesenkt werden. — In diesen Teichen wird das Holz zu Flößen verbunden, über deren Bezeichnung und Beschaffenheit das folgende orientieren mag. Gebund

(boisset) heißt man eine Anzahl von Brettern, 66 bis 77 Stücke von je 4 m Länge, welche in 1,50 m Breite auf der Roten, in 1,80 m Breite auf der Weißen Saar, in 0,40 m Höhe mittels Strängen von besonders bearbeiteten Birken-, Tannen- und Eichenzweigen zusammengeschnürt werden. Mehrere Gebunde Bretter werden an den Landseiten mittels dieser starken, aber geschmeidigen Weidenstränge zusammengehalten, so zwar, daß diese Stränge wie Gelenkbänder jedem Gebund ein gewisses Maß freier selbständiger Bewegung gestatten, welches notwendig ist, um den Treppen des Gefälles und den starken Krümmungen des Bachbettes zu folgen. Eine Vereinigung von 16 Gebund Brettern, ein Gebund hinter dem andern befestigt, bildet ein Floß (coupon, flotte); zwei bis fünfzig Flöße bilden einen Flößzug (train). Die ganze Länge des Flößzuges beträgt etwa 65 m, die Intervalle zwischen den Gebunden mitgemessen; er enthält ungefähr 1000 Bretter. Auch aus rundem Langholz und geschnittenem Bauholz werden Flöße hergestellt; die Anzahl der Gebunde derselben ist gewöhnlich fünf, ihre Abmessungen unregelmäßig. Die Flöße werden durch Stangen, welche mit eisernen Spitzen beschlagen sind, und durch hölzernes Steuer gelenkt, das am ersten Gebund angebracht ist und von dem zweiten Gebund aus dirigiert wird. Nachdem nun die Holzflöße im Weiher neben einander gelegt sind, wird das durch Auslegen der horizontalen Dammbalken (chêtres) vor den Durchlässen gesperrte Saarwasser bis zu einem Maximum gestaut, welches der Flößer an Hand der Erfahrung nach dem jeweiligen Stande der Saar bestimmt. Dann werden mit eisernen Haken einige Dammbalken ausgehoben, worauf das Wasser über die zurückbleibenden stürzt und über den Abschubboden, der aus Langholz und Bohlen hergerichtet ist und zum leichten Weggleiten des Floßes über die Gefälldifferenz des Stau- und des Unterwassers dient, dem Bachbett zuläuft, welches sich talwärts des Staues wieder verengt. Wenn hierauf die unterhalb des Weihers liegenden Haltungen reichlich gefüllt sind, also Vorwasser haben, treten die Flöße einzeln vor die inzwischen ganz von den sperrenden Dammbalken befreite Oeffnung des Staudammes; vom Strom angefaßt schießen sie mit großer Geschwindigkeit, häufig unter Lebensgefahr von den Flößern dirigiert, die schiefe Ebene des Abschubbodens hinunter den Bach entlang und bekommen nur noch, damit sie nicht auf einer Kiesbank aufsitzen oder im toten Wasser liegen bleiben, Nachwasser (eau de secours). So geht es von Stau zu Stau, von Säge zu Säge, von Mahl-

mühle zu Mahlmühle bis nach Saarburg. Hier versammelten sich gewöhnlich die einzelnen Flöße; sie wurden untersucht, schadhafte Stränge ersetzt oder ganz neu gebunden, und zogen dann in großer Anzahl, geleitet von 50 bis 60 Floßknechten, saarabwärts bis Saarbrücken, weil eine Fahrt in großer Zahl billiger war als die Fahrt einzelner Flöße. Die meisten Reisen wurden im Mai, Juni und Juli gemacht; denn während dieser Monate gab und gibt es für die Müller weniger zu tun als im August und September, wo das neu geerntete Korn von allen Kunden zu mahlen verlangt wird. Im Mai bis Juli geben die Müller das Nachwasser daher auch billiger als im August und später, in welche Zeit die gewöhnlichen Niederwasser der Saar fallen. Einzelne Flöße blieben unterwegs, wurden in Finstingen, Saarunion, Saaralbe verkauft, doch war deren Zahl gering. Nach eingezogenen Informationen sind 839 Flotten im Mittel der Jahre 1857—1869 saarabwärts gekommen, und zwar gingen dieselben gewöhnlich vom 1. April bis 30. September in der trockenen Zeit zutal, während die Brennflößerei (mittels einzelner Holzschelte, à bûches perdues) vom 1. Oktober bis 31. März, und zwar ohne Schwellung des Wassers durch Stauwerke, nur bei Mittel- und Hochwasser der Saar stattfand. Auch wurde das Brennholz nicht bis Saarbrücken, sondern nur bis Ritting, und zwar in viel kleineren Mengen als heute, gefloßt, weil das Holz weniger Wert hatte. Der größte Teil des Brennholzes, welches die Bogesen vor 30 Jahren lieferten, wurde verkohlert; erst das geringe Gewicht des durch die Handarbeit verteuerten Rohmaterials machte den Transport über die ungebauten Wege rentabel.“



II. Die Saarschiffahrt.

Die älteste mehr als örtliche Saarschiffahrt, d. h. die Schiffahrt, welche den Saarfluß in seiner ganzen Ausdehnung als Straße benutzt, hängt naturgemäß mit der Saarflößerei eng zusammen. Flöße haben von jeher nebenbei auch zur Verschaffung von Waren verschiedener Art gedient. Noch im neunzehnten Jahrhundert sind Flöße mit Saarkohlen beladen worden. Bei der Entstehung einer eigentlichen Saarschiffahrt im Unterschiede von einer örtlichen Saarkahnfahrt handelt es sich um eine Verbindung dieser örtlichen Kahnfahrt mit der Saarflößerei, welche sich im Laufe der Zeit einstellte. Denn zweifellos haben ja schon römische Rähne die Saar befahren und hat das ganze Mittelalter hindurch der Kahn als örtliches Verkehrsmittel für Menschen und Güter in bescheidenem Umfange gedient. Die überaus dünne Bevölkerung der Grafschaft Nassau-Saarbrücken und die Natur des Unterlaufes der Saar aber hat lange Jahrhunderte die Entstehung einer förmlichen Handelsstraße auf der Saar unmöglich gemacht. Im Frühjahr und im Herbst für ein bis zwei Monate recht gut schiffbar, bot die Saar in einem trockenen Sommer, damals überhaupt kaum eine Möglichkeit für eine Schiffsbewegung, und im Winter überstieg wieder die starke Strömung die damals etwa für die Bergfahrt verfügbaren Zugkräfte. In der frühesten Zeit trieb das Schiff freistromab und wurde durch ein langes Ruder gesteuert. Stromauf wurde es von Menschen und später von Pferden gezogen. Ein gewisser waldursprünglicher Treidelpfad bestand wohl schon im Mittelalter.

Eine bestimmte Vorstellung davon, welche Bedeutung die Saar als Straße für den Schiffsverkehr haben könnte, ist zuerst am Ende des sechzehnten Jahrhunderts nachweisbar. Sie entspringt offenkundig dem Gedanken, den Wasserweg auch für die damals erst als Feuerungstoff von einiger Bedeutung auftretende Kohle zu be-

nugen, wenn man auch nicht gerade darauf bezugnimmt. Zweifellos bestand bereits vor 1586 in Saarbrücken eine Kohlenordnung, welche Bestimmungen für den Fall enthielt, daß der Kaufmann zu Schiffe ankam. Sie ist uns allerdings nicht erhalten, aber dieselbe Bestimmung findet sich in der Kohlenordnung vom 12. November 1586 inbezug auf Sulzbach. Für Sulzbach ist dieser Fall natürlich nicht eingetreten, sondern es ist vielmehr bestimmt anzunehmen, daß die Wendung „wo ein Kaufmann zu schiff oder wagen zu Sulzbach ankommen“ einer anderen Kohlenordnung entlehnt ist, welche sich auf einen Schiffsplatz wie etwa Malstatt bezog.

Die Saarschiffahrt erreichte zuerst in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts eine gewisse Bedeutung, indem ihr das Massengut der Sulzbacher und Dudweiler Kohle zugeführt wurde. Damals entstand in Malstatt der sogenannte Kohlrech, eine Zollstätte für den Steinkohlenabsatz auf dem Wasserwege. Er kommt urkundlich zwar zuerst 1608 vor, ist aber zweifellos etwas älter. Erst nachmals wurde der Kohlrech zur Kohlwaage, d. h. zum Stapelplatz für diejenige Dudweiler und Sulzbacher Kohle, die zum Wassertransport bestimmt war. Die erste Verschiffung erfolgte vom Kohlrech saarabwärts bis in die Gegend von Saarlouis. Oberhalb Saarbrückens bot das schlechte Fahrwasser große Schwierigkeiten, zumal die Fahrt der geladenen Rähne auch noch stromauf erfolgen mußte, während sich die Talfahrt leer oder doch halbleer vollzog. Daher richteten sich die Bemühungen der Landesherren des Gebietes an der oberen Saar auf die Schiffbarmachung des Flusses über die Saarstädte hinauf.

Unter Graf Philipp III., der 1574—1604 über die Grafschaft Saarbrücken regierte, tauchte zuerst der Plan einer Wasser-Verbindung Saarbrückens mit Straßburg auf. Derselbe ging jedoch nicht von Philipp aus. Pfannenschmid bemerkt mit Berufung auf Calmet, Histoire III, Preuve 493: „Schon am 20. August 1581 scheint zwischen dem Herzog Karl III. von Lothringen und seinem Sohne Herzog Heinrich einerseits und dem Grafen Philipp von Nassau-Saarbrücken andererseits eine Konvention bezüglich der Schiffahrt auf der Saar abgeschlossen worden zu sein.“ Ein urkundlicher Beweis dafür ist aber noch nicht erbracht. Dagegen ist das folgende festgestellt. Im Jahre 1591 wandte sich Georg Johann I., Pfalzgraf zu Welden und Lützelstein, an Philipp III. und trug ihm den Plan vor, die Saar durch einen Kanal mit der Zorn zu verbinden, „daß man sie mit den Waren

Sommer- und Winterzeit zu den gewissen Messen und Jahrmärkten zu Straßburg und anderen Städten unversehrt gebrauchen könne.“ Er stellte ihm in Aussicht, daß dadurch Philipps Stadt Saarbrücken „eine gewaltige Kaufstadt“ werden würde. (Patriotisches Archiv XII. 1790 und Jahrbuch der Gesellschaft für lothringische Geschichts- und Altertumskunde 1891 S. 27 f.) Das war ein kühner Griff in die Zukunft.

Georg Johann (1543—1592) hatte diesen Plan schon um 1570 gefaßt, ihn untersuchen lassen und sich zum Zwecke seiner Ausführung mit näheren und entfernteren Fürsten in Verbindung gesetzt. Er hatte selbst die Teilnahme Kaiser Maximilian II. dafür zu erwecken gewußt. Die Urkunden über diesen Plan befinden sich, wenn auch nicht mehr vollständig, im Bezirksarchiv des Unterelsaß zu Straßburg, Bruchstücke auch im Departementsarchiv zu Nancy. Pfannenschmid gibt aufgrund der Einsicht in die Akten folgende Schilderung der Entwicklung des Planes:

„Zunächst tritt der Plan in bescheidener Gestalt auf: es galt die Saar durch die Sichel und Zinsel mit der Zorn, der Moder und dem Rhein in Verbindung zu bringen. Zu diesem Ende trat der Pfalzgraf in verschiedenen, bald von Pfalzburg, bald von Lüzelsstein aus datierten Schreiben in Korrespondenz mit dem Bischof von Straßburg. Am 26. April 1573 erbittet sich der Pfalzgraf von dem Bischof Johann von Straßburg eine bereits mündlich zugesagte Bewilligung, betreffend „Holzstoß auf dem Zinselbach“, der bei Sieweiler entspringt und sich unterhalb der Stadt Zabern in die Zorn ergießt, schriftlich aus. Im folgenden Jahre wußte er die elsässischen Stände bezüglich seines Projektes zu einem Tage zu vereinigen, jedoch ohne seinen Zweck zu erreichen. Am 13. Januar 1575 ernannte Kaiser Maximilian II. von Wien aus auf Betrieb des Pfalzgrafen eine Kommission, bestehend aus Philipp dem Älteren, Grafen von Hanau-Lichtenberg, Kaiserlichem Rat, und Johann Straitt, Nassauisch-Saarwerdenschem Amtmanne, zur Besichtigung derjenigen Bäche und Flüsse, welche zu des Pfalzgrafen Schiffbauten gezogen werden sollten. Die „flößlich und schiffreich zu machenden“ Bäche, welche besichtigt werden sollten, „springen in des Pfalzgrafen Grafschaft Lüzelsstein, deren eine in den Rhein, der ander in die Mosel fließen.“ Die Bäche sind nicht genannt; aber es kann nur gemeint sein die nicht unbeträchtliche Zinsel, die unterhalb Zaberns in die Zorn fällt und durch die Moder zum Rhein geht, und die Sichel, welche in die Saar und durch diese in die

Mosel mündet. Die Kommission erhielt außerdem die Weisung, die Wünsche des Pfalzgrafen zu fördern und unter den verschiedenen Interessenten (der benachbarten Gebiete) zu vermitteln. — Etwas weiteres erfährt man aus dem Schreiben des Pfalzgrafen d. d. Pfalzburg den 24. Mai 1576 an den Herzog Karl II. von Lothringen. Aus diesem Schreiben geht hervor, daß der Pfalzgraf bereits früher dem Herzog Mitteilung gemacht hatte von dem Plane, die Saar mit dem Dieffenbacher Bach (einem Hauptzuflusse zur Eichel), so in die Mosel läuft (zunächst in die Saar), schiffreich zu machen, desgleichen auch die Zinckell (d. i. Zinzel oder Zingel, Zinsel, die in die Zorn geht, nicht die Zinsel, welche in die Moder oberhalb Hagenaus mündet) und Sohr (d. i. die Zorn), so in den Rhein laufen, „domit man die Waaren auß der Mosel in den Rhein, und auß dem Rhein in die Mosel zu Wasser verpartieren kondt, und nicht mehr als ein halb Meill überlandt zu fahren hett.“ Das wird dahin zu verstehen sein, daß er beide Bäche, den Tieffenbach (Hauptzufluß zur Eichel) und Zinsel, die nicht weit von einander entspringen, schiffbar machen will, sodaß zwischen den Punkten, bis wohin beide schiffbar gemacht werden können, nur eine Stunde Entfernung liegt, die zu Lande zurückgelegt werden muß. Diese Anlage werde etwa, schreibt der Pfalzgraf weiter, 24—30 000 Gulden kosten. Wiederholte Besichtigung von Sachverständigen habe diesen Plan als wohl ausführbar erscheinen lassen. Zum Zweck der Ausführung habe eine kaiserliche Kommission mitgewirkt. Schäden, die auf den benachbarten Gebieten entstehen, müßten billigerweise verglichen, Zollfreiheit, namentlich vom Grafen Philipp von Nassau und dem Herzoge von Lothringen, soweit dies ihr Gebiet beträfe, bewilligt werden, damit sich die Unkosten, die Wasser schiffreich zu machen, überschlagen lassen. Später könnte man dann auch von Weidesheim aus (oberhalb dieses Dorfes mündet die Eichel in die Saar) nach Kauffmanns-Saarburg die Saar schiffreich machen, wozu er, der Pfalzgraf, seine Mitwirkung verspreche, sofern der Landschaft daraus Nutzen erwachsen sollte. Dazu gehöre aber eine stattliche Summe, Bau- und anderes Holz zu Schleusen und anderen Bedürfnissen. Da es nun schon in Brauch sei, auf Saarbürg zu flößen, der angeedeutete Vorschlag aber mit mittelmäßigen Kosten bei Verbesserung der Mühlen, Fischweiherr und Bachstaden ausgeführt werden könne, auch die Herren der benachbarten Territorien von Zinstingen und Nassau sich bereitwillig gezeigt, so dürfe er den Herzog um gleiche Zustimmung bitten, weil ja in Betracht der

aufzunehmenden Unkosten ein Leidliches von dem „Holzflöß“ zu nehmen sei, der, weil er in höherem Maße als bisher stattfinden werde, auch größeren Nutzen abwerfen müsse.“

„Am 3. August 1578 schrieb der Pfalzgraf an den Bischof von Straßburg, er möge mit ihm wegen der Ausführung der Arbeiten, um die Zorn und die Saar schiff- und flößbar zu machen, sowie wegen der Regulierung der gemeinschaftlich dadurch entstandenen Kosten in Unterhandlungen treten, da die an der Saar eingewesenen, von Walderfangen bis Saarbürg, sonderlich Graf Philipp von Nassau, sich schon gutwillig eingelassen. Am 20. und 28. August 1578 richtet der Pfalzgraf von Lützelstein aus an den Fürstbischof Johann von Straßburg ein Schreiben, worin er ihn zu einem bestimmten Tage behufs Besichtigung der Zorn (= Zorn) für Einrichtung der neuen Schiffahrt einladet. Ueber den weiteren Verlauf der Sache fehlen die Dokumente. Doch muß der Plan des Pfalzgrafen, auch nachdem er am 23. Juli 1583 Pfalzburg an den Herzog Karl III. von Lothringen verkauft hatte, in der Folgezeit größere Dimensionen angenommen haben. Darüber gibt eine etwa aus dem Jahre 1591 stammende Zeichnung Auskunft, die sich im Bezirksarchiv zu Straßburg (Serie G. 945) befindet. Hiernach sollte der Kanal da beginnen, wo die beiden Bäche, welche den östlichen Arm der Roten Saar bilden und von denen der westliche als Denselsbach, der östliche als Dunkelbach bezeichnet ist, im Alberschweiler Tale zusammensießen, in der Richtung auf Alberschweiler, dieses westlich lassend, laufen, dann nordwestlich nach Weiher, von hier nördlich auf Niederweiler, nun östlich nach Arzweiler, nordnordöstlich nach Zillingen, südlich von Mittelbronn, endlich südsüdöstlich auf Lützelburg geführt werden, wo er in die nach Zabern eilende Zorn einmünden sollte. Auf dem Wege von Alberschweiler bis Zillingen sollten einige Schleusen den Kanal außerdem noch mit der westwärts von diesem fließenden Saar verbinden, so von Niederweiler über Hessen bis unterhalb Saarbürgs, wo die Saar schiffbar gemacht werden sollte.

„Zur Ausführung dieses für die damalige Zeit groß angelegten Planes waren nun, abgesehen zunächst von den nötigen Geldmitteln, auch die Schiffahrtsprivilegien derjenigen entfernteren Fürsten erforderlich, durch deren Gebiet die Flöße und Schiffe auf der Saar, der Mosel und dem Rhein gehen würden. In dieser Hinsicht erteilte am 13. Februar 1591 der Erzbischof Ernst von Köln dem Pfalzgrafen Georg Johann bei Rhein und Grafen zu Veldenz in

den erzbischöflichen Kur- und Fürstentümern das Privileg über die Wasserfälle gegen ein Laudemium von 10 Gulden für den Wasserfall. — Am 28. Februar desselben Jahres gab Reimarus, Abt der kaiserlichen Prälatur zu St. Maximin bei Trier, dem Pfalzgrafen ein gleiches Privileg gegen Erlegung desselben Laudemiums in seiner Prälatur. Unter dem 25. März 1591 verließ Alexander, Herzog von Parma, Gubernurator usw. in den Niederlanden, im Namen Seiner Königlichen Majestät zu Hispanien für dessen Königliche Fürstentümer, Graf- und Landschaften dem Pfalzgrafen ein Generalprivileg bezüglich der Wassergerechtigkeit gegen Erstattung von 10 Gulden zu 15 Kreuzer jährlich für jede Schleuse und jeden Wasserfall und erlaubte demselben, die nötigen Arbeiten in den burgundischen Niederlanden vorzunehmen, um die Vereinigung der Mosel und Maas sowie der Saur (bei Lüttich) und Ahre herbeizuführen. Am 22. März desselben Jahres ersucht der Pfalzgraf den Bischof von Straßburg um freie Schifffahrt auf der Saar und der Sorn (Zorn) durch das Bistum, erhält sie und dankt dem Bischof am 25. April desselben Jahres dafür. Unter dem 22. Mai 1591 meldet er dem Bischof von Straßburg, er stehe mit dem Herzog Karl von Lothringen in Unterhandlung wegen der Schifffahrt auf der Saar und der Sorn (Zorn). Am 14. Juni 1591 stellt zu Zabern der Pfalzgraf dem Bischof von Straßburg einen Revers aus, ein schiffreich Wasser zu machen auf ein Meil Wegs weit von Zabern und für die bewilligte Wasserbenutzung im bischöflichen Gebiet behufs der neuen vorgehabten Schifffahrten, Schleusen usw.“

Mit diesen Verträgen waren die wesentlichen Vorbedingungen für eine lohnende Schiffbarmachung der Saar über Saarbrücken hinauf geschaffen. Auch mit dem Schleusenbau war man durchaus auf dem richtigen Wege. Trotzdem kam auch kein Teil des Planes zur Ausführung, denn der Pfalzgraf Georg Johann starb am 18. April 1592 zu Lüzelsstein, und damit ging der Plan, die Saar fast bis in ihr Quellgebiet hinauf schiffbar zu machen, zugrunde. Es ist jedoch noch niemals untersucht worden, inwieweit die Staatsverträge, welche der Pfalzgraf die ganze Saar, Mosel und den Rhein hinab bis ans Meer geschlossen hatte, um seinem Plane die Wege zu ebnen, der Entwicklung der Saarschifffahrt etwa tatsächlich Vorschub geleistet haben. Jedenfalls aber waren mit seinem Tode nicht alle Pläne dieser Art zuende, sondern es tauchte sehr bald nachher ein zweiter Plan zur Schiffbarmachung der Saar auf, der sich

jedoch auf ihren Unterlauf beschränkte, soweit sie das lothringische „Deutsche Amt“ (bailliage d'Allemagne) und die Nassau-Saarbrücker Lande durchfloß. Im Jahre 1571 war die Grafschaft Bitsch an Lothringen gefallen. Im Jahre 1606 wurde sie ihm einverleibt. 1583 hatte Karl III. von Lothringen Pfalzburg von dem Pfalzgrafen gekauft. Dadurch wurde ein beträchtliches Lothringer Interesse an der Schiffahrtsstraße der Saar geschaffen. Pfannenschmid berichtet darüber folgendes: „Es finden sich in dem Archiv zu Nancy (Deux-Ponts, Layette 76) verschiedene Berichte der lothringischen Beamten des „Deutschen Amtes“ und der Grafschaft Bitsch aus den Jahren 1607 bis 1609 inbetreff der Schiffbarmachung der Sichel und der Saar von der Grafschaft Bitsch an bis Saarbrücken, namentlich auch bezüglich der Hinwegräumung von allerlei Abraum (décombres) und Reinigung des Flußbettes der Saar, auch ein dahingehörißes Memoire (Departementsarchiv Nancy, Serie B. 447. Chambre des Comptes, Deux Ponts No. 76). Doch sind nur noch die Regesten der betreffenden Schriftstücke vorhanden, die Originale selbst fehlen. Im Mai 1616 berichten der Kapitän von Bockenheim zu Siersberg und der Ginnehmer zu Bitsch über eine von ihnen seitens des Herzogs von Lothringen verlangte Besichtigung der Sichel und der Saar behufs Schiffbarmachung derselben, mit Kostenanschlägen. Aus diesem Berichte erhellt auch, daß eine „Flotte“ (d. i. Flößzüge) auf der Saar wie auf der Sichel geht. (Departementsarchiv Nancy, Layette Bitsch-Sulzbach Nr. 9, 64 und 65.) Am 24. Mai 1623 wurde ein Vertrag zwischen Herzog Heinrich von Lothringen und Grafen Ludwig von Nassau-Saarbrücken-Saarwerden bezüglich der Flöß- und Schiffbarmachung der Saar von Erbizheim (Herbizheim, Kanton Saarunion) bis Saarbrücken mit Zustimmung des Erzbischofs von Trier hinsichtlich Wölferdingens, das von dem unter Trierischer Hoheit stehenden Amte Blieskastel dependierte, abgeschlossen. Auch auf die Anlage eines Treidelweges wurde Rücksicht genommen; das Bett der Saar sollte erforderlichen Falles vertieft und verengt, kurz alles für die freie und ungehemmte Schiffahrt ins Werk gerichtet werden (Departementsarchiv Nancy, Layette Saarbrück. Nr. 72 abgedruckt bei Calmet, Histoire III, Preuves 492, 493).“

Während bis Anfang des siebzehnten Jahrhunderts die Flößerei und die Schiffahrt völlig auf die Zeiten des hohen Wasserstandes und auf die Benutzung von Stauwellen beschränkt

geblieben waren, sollten die Bemühungen Lothringens und Nassau-Saarbrückens um 1609 Flößerei und Schiffahrt zu jeder Zeit ermöglichen. Ob jedoch aus den damaligen Verhandlungen auch nur die Reinigung einer Strecke des Saarbettes hervorgegangen ist, ist durchaus zweifelhaft. Dagegen war die untere Saar mindestens zeitweise für kleinere Fahrzeuge schiffbar. Im Jahre 1641 wurde die Leiche des Grafen Wilhelm Ludwig von Saarbrücken zu Wasser von Metz nach Ottweiler befördert. Das kann nur auf der Saar und Blies stattgefunden haben. Am 20. August bat die Witwe des Grafen den lothringischen Kommandanten von Sierck um freien Durchzug auf dem Wasserwege für ihr Hausgerät und die Leiche ihres Gatten. Ferner soll Ludwig XIV. (1643—1715) die Saar bis Reskastel zum Behuf des Transportes von Fourage und Kriegsmunition schiffbar gemacht haben. Ein urkundlicher Beleg dafür ist jedoch wieder nicht erhalten. Die Nachricht stützt sich wieder auf eine ein Jahrhundert jüngere Quelle als das angegebene Ereignis, den Bericht des Ingenieurs Robin: *Projet d'un Canal de jonction de la Saare au Rhin, Strasbourg, Prairial, an X. (1802) S. 4.*

Einen gewissen Begriff von der Bedeutung der Kohlenverschiffung auf der Saar gibt zuerst die Spezifikation der von der Gemeinde Dudweiler 1732 verdebitierten Kohlen. Sie lautet auf 523 Fuder oder 15 690 Zentner gleich 784,5 Tonnen. Davon gehen 121 Fuder für andere Wege ab, sodaß 402 Fuder Schiffskohlen bleiben. Diese wurden das Fuder mit 2 Gulden berechnet, worin jedoch 22 Albus 4 Pf Fuhrlohn stak. Achtzehn Jahre später, im Jahre 1750, hatte der Handel mit den in der Grafschaft Saarbrücken geförderten Steinkohlen bereits eine solche Bedeutung erreicht, daß die Nassau-Saarbrücker Regierung das ausschließliche Recht dieses Handels gegen 1000 Gulden Jahrespacht an ein dreiköpfiges Handelshaus verpachten konnte. Erfolgte auch der Absatz über die Nassau-Saarbrücker Grenzen hinaus wesentlich durch Fuhrre, so gingen doch auch nicht unbeträchtliche Mengen zu Schiffe saar- und moselabwärts und zum Teil dann rheinaufwärts.

Unter dem Fürsten Wilhelm Heinrich wurde 1754 ein förmliches Magazin an der Kohlwaage bei Saarbrücken angelegt und dann Ende der sechziger Jahre ein weiteres Magazin in Louisenenthal. Wenderoth sagt über die Zeit um die Mitte des achtzehnten Jahrhunderts: „Der Schiffsverkehr auf der erst abwärts von Saarbrücken schiffbaren Saar war in jener Zeit nach Lage der Ver-

hältniſſe durchaus nicht unbedeutend. Trotzdem er nur vier, höchſtens fünf Monate im Jahre auszunutzen war, konnten doch bei günſtigem Waſſerſtande große Schiffe 1500 bis 1600 Zentner (75 bis 80 t), mittlere 700 bis 800 Zentner (35—40 t) laden. Saarabwärts gingen Kohlen, Holz, Steine, ſaaraufwärts kamen „Holländerwaren“ (Kolonialwaren), welche weiter nach der Pfalz bis zum Rheine, nach dem Elſaß und Süddeuſchland verſandt wurden.“

Dabei verſtand die fürſtliche Verwaltung ſich darauf, den Vorteil des billigeren Waſſerweges in richtiger Weiſe für ſich auszunutzen. Während der Zentner geklümte Kohle (erſte Sorte) 1765 auf der Grube 7 Kreuzer koſtete, galten beim „Magazin“ an der Kohlwage für die dort verſchifften Dudweiler Kohlen Preiſe von 10 bis 12 Kreuzern. Seine erſte Organiſation erhielt der Schiffsverband der Dudweiler und Sulzbacher Kohlen in dieſer Zeit durch den St. Johanner Kaufmann Johann Thomas Röchling, welcher 1767 ſich im Beſiße des geſamten Schiffsverbandes von Kohlen ſaarabwärts befand und in dieſem Jahre 1636 Fuder 10 Zentner gleich 49 090 Zentner oder 2454,5 Tonnen verſchiffte. Johann Thomas Röchling gehörte dem älteren, St. Johanner, Zweige des Hauſes Röchling an, der zuerſt aus dem Ruhrgebiete eingewandert war. Sein Vater, ebenfalls Johann Thomas Röchling mit Namen, war von der Ruhr nach der Saar übergeſiedelt und 1764 zu St. Johann geſtorben. Später übernahm Heinrich Karcher die Landausfuhr nach Deuſchland. Aus den von ihnen verkauften Kohlenmengen, die 1790 und 1791 über 11 000 Fuhren erreichten und zuſammen angegeben werden, iſt ſomit nicht mehr auf die Menge des Schiffsverbandes auf der Saar zu ſchließen. Dagegen erſcheinen im Jahre 1779 Trieriſche Schiffer mit einer Kohlenbewegung von 991 Fuder 8 Zentner, welche offenbar für den Kaufmann Röchling in Lohn fuhren. Dabei war dafür geſorgt, daß zwar die Sulzbacher und Dudweiler Kohlen ſaarab, aber daß die Wadgaffer Kohle nicht ſaarauf gehen konnte. Denn als ein Vertrag vom 10. Januar 1759 zwiſchen dem Fürſten Wilhelm Heinrich von Naſſau-Saarbrücken und dem Kloſter Wadgaſſen dem letzteren das Kohlengraben nach Willkür zugeſtanden hatte, hatte er ihm doch die Beſchränkung aufgelegt, daß es ſeine Kohlen nicht ſaarauſwärts vertreiben durfte. Aus demſelben Vertrage wiſſen wir, daß an einzelnen Stellen regelrechte Fahren auf der Saar beſtanden. Eine derſelben befand ſich 1755 im Beſiße der Abtei Wadgaſſen. Die Fürſtliche Regierung von Saarbrücken nahm ſie weg, wurde aber am 28. April 1755 von dem Reichskammergericht verurteilt,

sie wieder zurückzugeben. Sie erhob jedoch dagegen Beschwerde mit der Begründung, die Fährgerechtfame gehöre zur landesfürstlichen Hoheit. Nach dem Vergleiche vom 10. Januar 1759 zahlte die Regierung jedoch dem Kloster für eine neue Fährre hundert rheinische Gulden und gestattete die Benutzung derselben durch die Klosterleute.

Ein Seitenlicht wirft die zunehmende Bedeutung der Schiffsteererzeugung aus Saarkohlen auf die Saarschiffahrt. Zuerst wurde 1758 von der Fürstlich Nassauischen Verwaltung die Erlaubnis zur Errichtung von „Wagenschmier- und Schiffsteerfabriken“ erteilt. Der gewonnene Teer eignete sich jedoch nicht zur Wagenschmiere und fand daher bald nur noch als Schiffsteer Absatz. Aber das muß ihm dauernd ein reichliches Unterkommen gesichert haben; denn die Erzeugung von Schiffsteer aus Saarkohlen spielte für lange Zeit eine gewisse Rolle.

Zu der Kohlenniederlage Kohlwage, welche von Dudweiler-Sulzbach gespeist wurde, trat kurz vor 1770 noch die bereits erwähnte zweite Verschiffungsstelle, das umzäunte Magazin in dem 1719 gegründeten Louisenthal, dessen Hintergrund die Gruben Großwald und Bauernwald bildeten.

In der zweiten Hälfte des achtzehnten Jahrhunderts blühte unter der Einwirkung der schiffbaren Saar Saarbrücken zu der bedeutendsten Handelsstadt im damaligen Südwestdeutschland empor. Trotz seiner Lage dicht an der Grenze des französischen Lothringens erlangte es diese Bedeutung, weil es der Endpunkt der eigentlichen Schiffahrt und somit von den Verhältnissen zum Umschlagsplatz aus Land und vom Lande vorbestimmt war. Ging doch die eigentliche Schiffahrt nur „bis zum Kran von Saarbrücken“, welcher gegenüber dem heutigen Hause Luisenstraße 7 in Saarbrücken stand. Ausfuhr und Einfuhr trafen sich hier. Die Ausfuhr von Kohle und Koks kam allerdings dem allgemeinen Wohlstande weniger zu gute, weil die Kohle landesherrlicher Besitz war. Auch ging die Kohle nur eine gewisse Rheinstrecke aufwärts und abwärts. Köln und Mainz waren ihre äußersten Grenzen. Dagegen verband die Flößerei von Eichenstämmen und Buchenstämmen zum Schiffsbau (sogenanntem Holländerholz) und in Verbindung mit ihr die Flößerei von Tannenbrettern, Latten, Bauholz und Faßdauben Saarbrücken unmittelbar mit den holländischen Seehäfen und legte den Grund zu dem Bezuge von allerhand Kolonialwaren von dort ohne jedes Vermittlungsglied. Saarbrücken kaufte in Rotterdam so unmittel-

bar und so billig ein wie Köln. Andere Ausfuhrwaren schlossen sich an. So vor allem das Salz der Salinen von Dieuze, das bis Saarbrücken mittelst Pferdefuhre kam und dort ins Schiff umgeschlagen wurde, der Ruß von Rußhütte und St. Ingbert und das Fensterglas von St. Louis in dem Münzthal, von Quierschied und Friedrichsthal. Von einer Ausfuhr der Erzeugnisse der Eisenhütten hingegen wird nichts erwähnt. Der Stellung Saarbrückens im Ausfuhrhandel stand die gleiche Stellung beim Einfuhrhandel gegenüber. Der Erlös des Holländerholzes wurde zum größten Theile in Gestalt von Kolonialwaren und sonstigen überseeischen Erzeugnissen nach Saarbrücken gebracht. Hier befanden sich große Warenlager. Saarbrücken besaß einen Transithandel nach dem französischen Elsaß und Lothringen, ja selbst nach Theilen der Schweiz. Es beherrschte den Hunsrück und mehr als die westliche Hälfte der Pfalz, die doch der Rheinstraße nicht fern lag. Aufgrund dieser Stellung als Umschlagsplatz wuchsen in den Saarstädten große Handelshäuser empor, der St. Johanner Zweig der Röchlings, die Karchers, die Schmidtborns.

Wenn daher in einem Aktenstück im Departementsarchiv zu Nancy (Intendance, Lorraine et Barrois N. 2) aus der Zeit von 1770 behauptet wird, auf der unteren Saar gingen überhaupt keine Schiffe, obwohl dies zu erstreben sei, so ist das offenbar nicht ernst zu nehmen. Schon die Bemerkung, daß das zu erstreben sei, weist daraufhin, daß man Verbesserungen für wünschenswert hielt. Das wurde offenbar der Grund, die bestehenden Verhältnisse schwärzer zu schildern, als sie waren. Tatsächlich begann man sich seit 1772 in Frankreich lebhaft mit der Saarschiffahrt zu beschäftigen. Frankreich hatte ein Interesse daran, sich eine ebensolche Wasserstraße für die Kohlenzufuhr aus dem Saarbecken nach Süden hin zu schaffen, wie sie nach Norden hin schon bestand. Im Jahre 1772 begann Lothringen die Ausdehnung der Saarschiffahrt über Brebach hinaus in den Kreis ernster Erwägung zu ziehen. Bis dahin war es nicht gelungen, mit Kohlenschiffen von einiger Tragfähigkeit über die Einflußstelle des Fechinger Baches hinaufzukommen.

Unter der Aufsicht des Intendanten von Metz, Calonne, wurde 1771 eine Flußbesichtigung vorgenommen, und nach einem Jahrzehnt wurden Erwägungen 1782 dem Ingenieur Robin aufgetragen, Pläne für die Schiffbarmachung auszuarbeiten. Diese Pläne fanden jedoch offenbar nicht die behördliche Billigung. Im Jahre 1785 fand daher eine neue Besichtigung in Gegenwart des neuen

Intendanten von Metz, Depont, und des Kommandanten der Provinz der drei Bistümer, Caraman, statt. Jetzt begann der Bau. 1786 wandte man 130 000 Francs auf die Schiffbarmachung auf. Welche Besserungen damit jedoch erreicht wurden, ist nicht zu sagen. Die Schifffahrt ging auch nach 1786 nur bis vier Kilometer oberhalb Saarbrückens.

Infolge der immerhin großen Schifffahrtshindernisse fand eine besondere Ausdehnung der Kohlenschifffahrt nicht statt. Außerdem waren die höheren Preise für die Schiffskohle dem Massenabsatz nicht günstig. 1790 kostete die Fuhre in Kohlwage 1 Gulden 15 Kreuzer mehr als in Dudweiler-Sulzbach und im Magazin zu Louisenthal 70 Kreuzer mehr als in Kohlwald. Zeitweise verfrachteten auch die Gersweiler Gruben, von 1773 an selbst die lothringische Grube zu Griesborn, Kohlen auf der Saar. Die Kohlenverschiffung nahm daher wohl zeitweise stark zu. Bei der Kohlwage allein wurden im Jahre 1789 2985 Fuder, 1790 2343 Fuder und 1791 2507 Fuder Kohlen verschifft. Dann aber sank die verschiffte Menge gelegentlich auch wieder. Die größten Schiffe hatten damals 75 bis 80 Tonnen Ladefähigkeit, doch wog das mittlere Schiff mit 35 bis 40 Tonnen durchaus vor. Da die Wassertiefe der Saar im Sommer an manchen Stellen bis auf 10 Zentimeter sank und an vielen 30 Zentimeter erreichte, so mußte die Schifffahrt immer noch im Hochsommer ganz aussetzen, solange nicht Gewittergüsse für kurze Zeit die Fahrstraße verbesserten. Infolgedessen hatte das 30- bis 40-Tonnenschiff große Vorzüge vor dem 70-Tonnenschiff voraus. Aber auch 10- und 20-Tonnenschiffe verkehrten in Menge auf der Saar. An der Lothringischen Grenze bei Wallersfangen erhob Frankreich, seit der Absatz der Saarkohlen auf der Saar nach Norden größeren Umfang annahm, einen Durchfuhrzoll von 3 Livres gleich 1 Gulden 20 Kreuzer und mehr auf das Fuder, was für die Schifffahrt eine schwere Belastung bedeutete. Und wenn auch zur regelmäßigen Versorgung der Mosel-, Rhein-, Lahn- und Maingegenden an mehreren Orten Saarbrückische Kohlenmagazine angelegt waren, so war doch namentlich während des Sommers die Versorgung jener Gegenden außerordentlich schwierig. Im Sommer und im Winter stiegen die Kohlenvorräte zu Kohlwage, Louisenthal und Gersweiler zu großen Mengen an. Im Frühling und Herbst entleerten sie sich dann in Eile, und dafür füllten sich dann die Niederlagen an der Mosel, am Rhein, an

der Lahn und am Main mit Saarkohle, bis die Landfuhr im Laufe des nächsten Vierteljahres die dortigen Vorräte wieder zusammenschmelzen ließ.

Bis 1783 wurden nur Kohlen aus dem Zaunmagazin in Louisenthal an „Triersche Schiffer“ abgesetzt. Von da an kamen auch Gersweiler Kohlen dazu, die mit den Louisenthaler zusammen im Jahre 1787 1539 Tuder erreichten. Der Umsatz von Kohlswage, der im Jahre 1788 11708 Tuder, 1789 aber nur 6682 Tuder aufwies, ging damals nur sehr teilweise den Wasserweg. Sehr bedeutende Mengen wurden von Kohlswage aus durch Landabsatz vertrieben.

Im Jahre 1789 gab der nunmehrige Fürstlich Nassauische Kommerzienrat Johann Thomas Röchling die Kohlenschiffahrt auf der Saar auf, und dieselbe ging durch Vertrag vom 28. Februar 1789 als Handelsmonopol für den Schiffsversand der Saarkohlen an den Kaufmann Heinrich Karcher zu Saarbrücken und die Koblenzer Firma Gebrüder Böcking über. Schon die Beteiligung einer Koblenzer Firma zeigt, daß ein erheblicher Teil der Bedeutung dieses Kohlenhandels an der unteren Mosel und am Rheine lag. Heinrich Karcher und Gebrüder Böcking verpflichteten sich, jährlich 4000 Tuder oder 6000 Tonnen Kohle abzunehmen. Dabei betrug die Fracht von den Gruben Dudweiler und Sulzbach nach der Kohlswage 1 Gulden 14 Kreuzer. Die Kohle aus Rußhütte, Burbach, Bauernwald und Gersweiler wurde dagegen von der Fürstlichen Verwaltung frei an die Saar geliefert.

Die erste regelmäßige vertragliche Förderung der Saarschiffahrt durch die Metallindustrie kam im Jahre 1788 zustande. Damals schloß nämlich das Weyerer Bleiberg- und Hüttenwerk in der Grafschaft Wied-Runkel an der Lahn einen Kohlenlieferungsvertrag auf 9 Jahre mit der Fürstlich Nassauischen Regierung, wonach diese jedes Jahr 150 bis 250 Tuder Dudweiler Steinkohlen zu liefern hatte. Das Ladegeld wurde auf 4 Kreuzer festgesetzt. Die ganze Menge wurde auf der Kohlswage verschifft, die Saar und Mosel hinunter, über den Rhein und die Lahn hinauf geschleppt. Bald langte die Hütte zu Weyer die ihr überlassene Dudweiler Kohle selbst in Dudweiler an einem „unschädlichen Ort“ aus und verschiffte den fertigen Koks auf dem Wasserwege nach der Lahn. Andere Blei-, Silber- und Kupferhütten am Rhein und an der Lahn bezogen ihre Saarkohle und ihren Saarkoks durch das Kohlenschiffsgeschäft von Heinrich Karcher und Gebrüder

Böcking, die nach Bedarf die Saarbrücker Kohle selbst auslaugen, d. i. verkoken, durften. Im Jahre 1804 bezog z. B. das Rasselsteiner Eisenwerk bei Neuwied am Rhein Saarkohle zur Stabeisenbereitung. Da die Koks wurden zu Wasser bis Bonn gesandt. Den Blei-, Silber- und Kupferhütten an der Lahn folgten die Eisenhütten in der Nähe der Saar, der Mosel und des Rheins, und zwar diejenigen von Weilerbach, Geislautern, Rheinböllen, Quint, Sayn, noch später die Friedrich-Wilhelmshütte bei Siegburg und die Konfordiahütte bei Sayn.

In den politischen Wirren, welche seit 1792 über das Saargebiet hereinbrachen, spielten Uebergänge über die Saar und die Bewegung der Saarflotte naturgemäß öfter eine Rolle. Als im Frühjahr 1792 das Saarbrücker Regiment Royal-Allemand mit seinem Obersten Michel von Mandel an der Spitze fahnenflüchtig wurde, zwang es die Schiffer, ihm Boote zu besorgen, und ging bei Wehrden über die Saar.

Erst als im Jahre 1793 die französischen Truppen in Nassau-Saarbrücken eingerückt waren und das Land damit unter französische Herrschaft gefallen war, regte sich das französische Interesse an der Saarschiffahrt in greifbarer Form. Aus Lothringen wurde an den Nationalkonvent eine Denkschrift gerichtet, welche eine Schiffbarmachung der Saar zunächst bis Saar-Union und sodann bis Finstingen beantragte. Der Nationalkonvent verfügte dann aufgrund dieser Denkschrift in Messidor des Jahres III (1795), daß die Saar zunächst bis Saar-Union und später bis Finstingen so schiffbar gemacht werden solle, daß jederzeit ungehindert Schiffahrt betrieben werden könne. Die Kosten wurden auf 515 000 Francs angeschlagen. Damals hoffte man, es werde sich wohl eine Gesellschaft finden, welche das Geld herschieße. Von einer Ausführung dieses Planes oder selbst von ihrem Beginne ist jedoch nichts bekannt.

Durch die Einverleibung des linken Rheinuferes in Frankreich seit 1798 und endgiltig durch den Frieden von Luneville fielen für die saarabwärts verschiffte Saarkohle eine Reihe Zollschranken fort, und diese Erleichterung entschädigte die Saarschiffahrt einigermaßen für die andauernden Kriegsunruhen, unter denen sie zu leiden hatte. Die Schiffahrt hob sich daher etwas und begann zum ersten Male Luxemburg (Departement des Forêts) mit Kohlen zu versorgen und im Departement Rhin et Moselle und im

Nachener Bezirk (Departement Roër) vorzudringen. Zugleich wurde der Bereich der Kohlenschiffahrt aufwärts bis Saargemünd ausgedehnt, indem Napoleon 1806 die 19 Kilometer lange Saarstrecke Saarbrücken-Saargemünd kanalisieren ließ. Die Saarbrücker Bevölkerung stand dieser Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse nicht sonderlich wohlwollend gegenüber.

Auf die Anfrage der französischen Regierung in Trier: welchen Einfluß wird der Kanal (d. i. die Kanalisierung der Saar) auf die Industrie, den Wohlstand und die Moral der Einwohner ausüben, antwortete Friedrich Köllner: „Ohne Zweifel werden daraus große Vorteile erwachsen, aber die Klasse der Fuhrleute wird großen Schaden dadurch erleiden. Sie fahren bisher die Kohlen nach Dieuze, Vic, Moyenvic, und das Salz zurück; ihr Acker besteht aus schwerem Boden, und sie müssen durchaus Pferde halten. Wie können sie diese ernähren, wenn ihnen der Fuhrverkehr entzogen ist? Der Kanal würde sie auf den bloßen Landbau beschränken und ihr Gewinn dann sehr gering sein. Nur die Eigentümer der Salinen von Dieuze gewinnen durch dessen Anlagen. Die übrigen Einwohner haben keinen Vorteil davon.“ Trotzdem nahm Napoleon die Saarkanalisation in Angriff. Er hatte einmal den festen Entschluß gefaßt, einen Teil Frankreichs mit Saarbrücker Kohle zu versorgen. Nachdem 1806 die Vorarbeiten für die Kanalisierung der Saar von Saarbrücken aufwärts gemacht worden waren, ging man an die Arbeit. Bei Saargemünd, Wölferdingen, Großblittersdorf, Bübingen und St. Arnual wurden Schleusen angelegt, jedoch nur mit einer Länge von 68 Fuß und einer Breite von 13,5 Fuß. Bei diesen fünf Schleusen blieb es jedoch auch. Die kriegerischen Ereignisse der folgenden Jahre verhinderten die weitere Kanalisierung (Hagen, die Kanalisierung der oberen Saar, Zeitschrift für Bauwesen, XVI, 34) und vernichteten auch die Blüte des Handels von Saarbrücken, der sich früher unter schwierigen Verhältnissen ein Daseinsrecht erworben hatte. Bestand auch 1808 nach den Angaben von Delamorre in Wehrden eine Schiffszimmerei, so scheint sie sich bei dem allgemeinen Handelsrückgang doch keiner besonderen Blüte erfreut zu haben. Die Klagen der Zeitgenossen über den Niedergang sind außerordentlich bewegt.

Friedrich Köllner gibt in einem Berichte an die Verwaltung des Saardepartements (Mitteilungen des Historischen Vereins für die Saar- gegend Heft 8. III. S. 151 ff) folgende Mitteilungen: „Der Verkehr auf der Saar hat seit der französischen Zeit gewaltig gelitten; mit

dem früheren Großhandel ist es zuende, kaum sieht man heute alle Halbjahr ein Schiff mit Waren die Saar passieren. Früher war Saarbrücken der Sitz eines bedeutenden Transithandels und versah mit Waren aller Art die Schweiz, Elsaß, Lothringen, den Hunsrück, die Pfalz. Die Warenlager sind heute verschwunden, der Handel hat einen anderen Weg genommen, die Ufersperre schneidet uns von Deutschland ab. — Die Saar ist für größere Schiffe fahrbar bis zum Kran von Saarbrücken, die Flößerei erstreckt sich bis oberhalb Bockenheim. Der Handel mit sogenanntem Holländerholz bildet die Grundlage für den Aufschwung Saarbrückens.“

„Ausgeführt wurden außer dem Holländerholz: Dauben aus dem Bitscher Lande, Tannenbretter, Latten, Bauholz. Kohlen bildeten einen wichtigen Teil der Ausfuhr. Die Rußhütter Grube bedeutet nicht viel, wichtiger sind die bei Sulzbach und Gersweiler. Mit Wagen transportiert man die Kohlen bis zur Kohlenwaage und verladet sie auf Schiffe, oft auch auf Flöße. Die Schiffe erster Klasse laden 2000—2400 Zentner (100—120 t), die zweiter 1400—1800 (70—90 t), die dritter 800—900 (40—45 t), die vierter 400—600 Zentner (20—30 t) je nach der Tiefe des Fahrwassers. Die Kohlen gehen die Saar hinunter in die Mosel und in den Rhein bis nach Köln, die Mosel hinauf bis nach Metz und den Rhein hinauf bis Mainz und Mannheim, sogar den Neckar hinauf. Eine Gesellschaft, die wieder in Verbindung mit größeren Geschäften am Rhein steht, hat den Betrieb zu Wasser in der Hand, doch soll die Saarkohle dabei benachteiligt sein, da die dortigen Unternehmer die Ruhrkohle begünstigen. Die Braschen (Koks) von Sulzbach gehen alle außer Landes, nach Neuwied und den Eisenhütten in Nassau. In unserer Gegend schätzt man sie nicht sehr: sonst hätte man sie seit ihrer Erfindung bei uns angewandt. Die Braschen aus der Rußhütte finden ihren Absatz zum Teil in der Nachbarschaft, zum Teil werden sie auf Schiffe verladen. Der Preis des Zentners beträgt 6 bis 8 Kreuzer. Die Salinen in Dieuze haben erst seit wenigen Jahren eine Niederlage in Saarbrücken. Fuhrleute bringen das Salz hierher und nehmen dafür Kohlen nach Dieuze zurück. Der Handel geht namentlich zuschiffe saarabwärts und beschäftigt fortdauernd mehrere Schiffe. Ruß kommt teils von der Rußhütte bei Malstatt, teils aus den Hütten bei St. Ingbert. Die Säcke wiegen 90—130 Pfund und werden mit einer fettigen Masse bestrichen, um das Herausfallen des Rußes zu verhindern. Oft wird ein ganzes Schiff damit

beladen, der größte Teil geht in die Seehäfen. Das Fensterglas kommt von St. Louis in dem Münzthal oder aus dem Kanton Saarbrücken. Hier sind die Namen der Fabrikanten: Köhl in Quirst (Quierschied) und Wenzel und Kompanie in Friedrichsthal. Die Ware ist ordinär und nur halbweiß, sie wird mit Wagen zur Kohlwaaage geführt und dort verschifft. Augenblicklich liegt mit dem Handel auch die Schifffahrt darnieder. Allerdings läßt sie sich heben dadurch, daß die Felsen am Engenberge beseitigt und das Flußbett eingeengt wird. Jetzt kommen die Schiffer kaum von der Kohlwaaage bis Liesdorf, so müssen sie dort liegen bleiben und auf höheren Wasserstand warten.“

Trotz dieser trübseligen Schilderung bestand namentlich die Kohlenverschiffung nach Norden dauernd fort, und vor der Kohlwaaage lag fast stets eine stattliche Anzahl Schiffe. Die Saarflotte spielte eine gewisse Rolle bei dem Uebergang der verbündeten Truppen über die Saar bei der Verfolgung Napoleons im Januar 1813. Als am 7. Januar 1813 der Vortrab des Yorkschen Korps die alte Saarbrücke zu überschreiten versuchte, wurde sie in die Luft gesprengt, und die Franzosen deckten den Flußübergang von den Saarbrücker Höhen aus. Die Franzosen hatten die Saarflotte, welche für gewöhnlich auf dem rechten Ufer bei der Kohlwaaage lag, auf das linke Ufer gezogen. Die Saar war hoch angeschwollen und trieb mit Eisschollen. Da gelang es den Verbündeten, sich durch einen Handstreich der Saarschiffe am linken Ufer zu bemächtigen und sie über den Fluß zu führen. Preussische Landwehrleute holten sie über denselben und legten sie vor dem Magazin Kohlwaaage fest. Damit schien der Uebergang über den wilden Fluß gesichert. Aber Marmont gab dessen Verteidigung noch nicht auf. Eine regelrechte Beschießung aus seinen Feldkanonen zwang die preussische Landwehr, die Kohlwaaage zu räumen. Ebenso gelang es ihm, einen Teil der hölzernen Rähne in Brand zu schießen. Den Rest derselben ließ er dann durch französische Soldaten, die den eisigen Fluß durchschwammen, wieder an das linke Ufer führen und dort versenken. Trotzdem gelang es den Verbündeten, schon wenige Tage später, von saarauf und saarab eine Menge andere Saarschiffe zusammen zu bringen. Aus diesen und den versenkten Schiffen erbaute der Baumeister Knipper eine Schiffsbrücke, auf der die Verbündeten am 10. Januar nach Saarbrücken zogen, während die Franzosen gleichzeitig nach St. Avold zurückwichen.

Als unmittelbar darauf unter dem Schutze der Verbündetenheere der Handelsverkehr des Saargebietes mit dem rechten Rheinufer freigegeben wurde, regten sich die ersten größeren Ansätze zu dem Handel mit den deutschen Gebieten auf der Saar wieder. In der Denkschrift des Pfarrers Friedrich Köllner und des Kaufmanns J. Ph. Fauth an den Staatskanzler Fürsten von Hardenberg in Paris, in welcher dieser 1815 gebeten wurde, das Saargebiet Deutschland zu erhalten, wurde besonders auf die Saarschiffahrt und die auf sie gegründeten Handelsbeziehungen zu den deutschen Landen bezuggenommen. Die Verfasser bitten da als Bevollmächtigte der deutschen Einwohner Saarbrückens, daß sie „durch den zu erneuernden Friedenstraktat an Preußen, unsere Nachbarn, mit denen wir nicht allein durch Sitten, Religion und Sprache verwandt sind, sondern auch wegen der Produktion unseres Bodens, unseres Handels und Verkehrs und die Schiffahrt auf der Saar in notwendigen Relationen stehen, abgetreten werden möchten.“

In dem „Promemoria, die Kantone Saarbrücken und St. Johann betreffend“ von 1815, das von Lauchhardt und Böcking verfaßt ist, heißt es: „Die Saar ist nur bis an die Stadt Saarbrücken schiffbar. Diese Stadt, als natürlicher Stapelort und als Handelsstadt betrachtet, ist für die abwärts liegenden preußischen Lande sehr wichtig und würde es noch mehr werden, wenn durch den Besitz der kleinen Festungen Thionville (Diedenhofen) und Saarlouis dem preußischen Handel die Flüsse der Mosel und Saar gesichert würden.“

Der preußische Staat, welcher im Jahre 1816 mit dem ganzen Saargebiete auch dessen Kohlenbergbau außer Hostenbach übernommen hatte, suchte den Schiffsverkehr auf der Saar mit allen Mitteln zu heben, indem er alles tat, um ihm neue Frachtmengen zuzuführen.

Die Niederlagen von Kohlwage und Louisenenthal erhielten größere Ausdehnung und bessere Verladeeinrichtungen. Am 1. Juli 1816 wurde mit der Kohlenniederlage auf der Kohlwage noch eine Salzniederlage (Salzfactorie) verbunden, in welcher das durch Fuhre von Dieuze kommende Salz aufgestapelt wurde, um dann zuschiffe saarab zu gehen. Vorübergehend kamen in Kohlwage zu den Kohlen aus Dudweiler-Sulzbach, Jägersfreude und Ruzhütte auch Kohlen von Wellesweiler und Grube König. Auch Koks kamen von letzterer Grube. 2500 Fuder Kohlen (3750 t) und 200 Fuder Koks (300 t) war der Jahresversand zuschiffe. Gegen 1830 hin erreichte er 3500 Fuder Kohlen (5250 t)

und 2000 Tuder Koks (3000 t). Der Kohlenabsatz behauptete sich bis gegen 1850 hin auf dieser Höhe, während der Koksabsatz sich bis dahin auf 3500 Tuder (5250 t) verstärkte, so daß gegen 1850 die Gesamtverschiffung von Kohlen und Koks in Kohlwage 10500 t betrug.

In Gerzweiler und Klarenthal wurden neue Verladestellen eingerichtet. Im Jahre 1839 folgte eine solche in Ensdorf. Während in den ersten Jahren der preussischen Herrschaft aus der Louisen-thaler Niederlage jährlich nur 6000 bis 8000 Tuder (9000—12000 t) in Saarschiffe verladen worden waren, brachte diese es im Jahre 1824 bereits auf eine Verladung von 20 000 Tuder oder 30 000 Tonnen.

In den ersten fünfundsüßig Jahren der preussischen Verwaltung betrug der Preis der Tonne Kohle frei Schiff durchschnittlich 10,04 M, während die Tonne Koks von M 16 bis M 21 schwankte. „Die verschifften Kohlen und Koks“, schreibt Wenderoth über die damalige Zeit, „gingen saarabwärts bis Trier und von hier auf der Mosel einerseits nach Koblenz und auf dem Rheine nach Neuwied, Bonn, Köln, anderseits moselaufwärts bis Diedenhofen und Metz oder bis Grevenmachern und dann zu Lande nach Luxemburg und weiter nach Frankreich. Durch Korrektion des Fahrwassers war es in den 1840er Jahren möglich geworden, den Wasserstand der Saar durchgängig um 5 bis 6 Zoll zu erhöhen, infolgedessen die Schifffahrt eine regelmäßigere wurde und die Schiffsfrachten beträchtlich herabgingen.“

Dagegen schlug ein anderes Unternehmen zur Förderung des Absatzes von Saarkohle auf der Saar fehl. Es war dies der Bau des tiefen Saarstollens, der am 26. September 1832 bei St. Johann angehauen wurde. Der Stollen, welchen der Bergamtsdirektor Sello am 10. September 1830 beantragt hatte, sollte vorzugsweise der unterirdischen Förderung der Kohlen aus einem möglichst großen Felde des Sulzbachtales nach der Saar hin dienen. Er war völlig auf Wasserbeförderung zugeschnitten. Man dachte an eine Bootsförderung, plante die Ausschachtung eines großen Wasserbeckens vor dem Stollenmundloche, welches die Grubenwasser aufnehmen, Raum für dreißig bis vierzig Schiffe von zwölf Fuß Breite bieten und durch Schleusen mit der Saar verbunden werden sollte, so daß die beladenen Rähne unmittelbar in die Saar und weiter zur Mosel und zum Rhein gelangen könnten. Wegen der allzu hohen

Kosten wurde dieser Plan jedoch später aufgegeben.

Dafür förderte der private Handelsgeist die Saarschiffahrt mit Kohle machtvoll.

Um das Jahr 1822 gründete ein Sohn des jüngeren (Saarbrücker) Zweiges des Hauses Röchling, ein Urenkel des um 1730 nach Saarbrücken aus dem Ruhrgebiet eingewanderten nachmaligen Nassau-Saarbrücker Kammerrates Johann Gottfried Röchling und Sohn des Kreisphysikus Christian Röchling, unter dem Namen Friedrich Röchling ein neues Kohlengeschäft mit Schiffsbetrieb. Zuerst verlad er seine Kohlen aus der Kohlwage ins Schiff, dann schuf er sich eine eigene Niederlage. Dieselbe wurde wie einst die alten Niederlagen das ganze Jahr hindurch durch Fuhrten gefüllt. Im Frühling und Herbst aber, sobald die Saar genügende Wassermengen führte, begann ein lebhafter Schiffsversand, der zum großen Teile durch Trierer und Saarburger Schiffer besorgt wurde, denen die Schiffe selbst gehörten und die gegen eine feste von Fahrt zu Fahrt vereinbarte Vergütung die Kohlen in Lohn fuhrten. Jetzt ging der wesentliche Kohlenversand aber nicht mehr die Mosel hinab, sondern die Mosel hinauf, und zwar bis Diedenhofen und Metz. Dadurch gelang es, die Fuhrkosten für die de Wendelschen Kohlen von der Saar nach Hayingen zu unterbieten und bis 1834 große Kohlenmengen für Hayingen aufs Wasser zu ziehen. 1300, ja selbst 1850 Tuder (1950, bez. 2700 t) Koks wurden jährlich von der Saar auf dem Wasserwege für de Wendel nach Diedenhofen versandt und dort gelöscht. Ja, man brachte sogar regelmäßige Kohlen- und Koksfrachten über Metz hinauf bis Pont-à-Mousson, wo sie die dort ansässige Firma Moinot und Mansuy zum Teil bis nach der Haute-Marne weiter vertrieb.

Nach dem Tode Friedrich Röchlings 1834 verfiel die Firma und verlor einen guten Teil ihres Schiffsabzuges an Kohle. Dafür gründete Friedrich Haldy in Saarbrücken ein neues Kohlengeschäft, das die Röchlingsche Kundschaft zum größten Teile an sich brachte. Die Firma Friedrich Röchling fand jedoch eine Fortsetzung in der Firma C. Schmidborn, deren Leiter, ein Neffe Friedrich Röchlings, Carl Schmidborn, war. Er baute in langjährigen Mühen die Kohlenschiffahrt nach der oberen Mosel, ja bis über Pont-à-Mousson hinaus, aus, drang moselabwärts bis nach Koblenz und von da rheinauf und mainauf bis nach Frankfurt vor, bis dann seine Vettern Röchling in die Firma eintraten und dieselbe den Namen Schmidborn u. Gebr. Röchling erhielt. Aus ihr ging das heutige Bankhaus und Kohlengeschäft Gebr. Röchling in Saarbrücken hervor.

Unter dem tatkräftigen Eingreifen des Kohlenhandels entwickelte sich der Schiffsverkehr mit Kohle auf der Saar sehr bedeutend. In den 1830er Jahren wurde selbst St. Ingberter Kohle von Saarbrücken aus saarabwärts verschifft. Seit dem Jahre 1835 wuchs die Kohlenverschiffung auf der Saar dauernd. Es wurden verschifft.

	von einer versandten Gesamtmenge von	auf der Saar
1835	137 094 Tuder	39 232 Tuder
1840	250 193 "	65 917 "
1845	305 575 "	83 332 "
1850	297 896 "	83 548 "

Dagegen blieb die Saarschiffahrt eine zeitlang ohne Bedeutung für den Koksversand. Es wurden verschifft

	von einer versandten Gesamtmenge von	auf der Saar
1835	2 643 Tuder	323 Tuder
1840	9 220 "	206 "
1845	22 420 "	1 049 "
1850	45 593 "	33 "

Mit Pferdezug machten die Schiffe auf der freien Saar täglich stromauf beladen 20 bis 25 Kilometer bei gewöhnlichem Wasserstand, leer 35 bis 40 Kilometer und bei Hochwasser nur 15 bis 20 Kilometer. Stromab machten sie beladen 30 bis 40 Kilometer und bei Hochwasser selbst 40 bis 50 Kilometer, leer 45 bis 60 Kilometer und bei Hochwasser selbst 60 bis 65 Kilometer.

Seit Mitte der vierziger Jahre erhielt die Kleinschiffahrt auf der Saar eine gewisse Steigerung. Das Fahrwasser wurde, wie erwähnt, in den vierziger Jahren verbessert, und dadurch stieg die Wassertiefe um fast 10 Zentimeter. Dadurch wurde die Schiffahrt etwas regelmäßiger und dehnte sich über einen etwas längeren Teil des Jahres aus. Das führte zu einer Verbilligung der Schiffsfracht und diese wieder zu einer kleinen Vermehrung der Frachtmassen. Schiffe bis 40 Tonnen Tragfähigkeit verkehrten jetzt 5 bis 6 Monate auf der Saar.

Diese Verbesserung des Fahrwassers machte zu einem neuen Unternehmen Mut. Am 22. April 1845 wurde ein täglicher Dampfschiffahrtsdienst zwischen Saarbrücken und Saarlouis eröffnet. Die Trierer Dampfschiffahrtsgesellschaft hatte die Genehmigung dazu erhalten. Zwei Dampfschiffe machten täglich die Fahrt zweimal.

Das eine fuhr morgens früh um 5 Uhr in Saarbrücken ab und abends 6.30 Uhr von dem Landungsplatze an der Lisdorfer Fähre wieder zurück. Das zweite fuhr nachmittags 2 Uhr in Saarbrücken ab und um 4 Uhr zurück von Saarlouis. Die Fahrt von Saarbrücken nach Saarlouis kostete im Salon 15 Sgr., in der Vorkajüte 5 Silbergr. Stromaufwärts, wo es naturgemäß viel langsamer ging, kostete die Salonfahrt nur 12 Sgr. Die regelmäßigen Fahrten dauerten aber nur bis zum Jahre 1847. Dann wurden die Schiffe nur noch zu Gelegenheitsfahrten benutzt. Im Historischen Verein zu Saarbrücken befindet sich mit dem Tage „Saarbrücken, den 22. April 1846“ eine „Quittung über Einhundert Thaler nebst neunmonatlichen Zinsen, welche heute zur Ausführung der Saardampfschiffahrt eingezahlt sind, für welche Kapitalsumme der Inhaber bei dem Geschäfte der Saardampfschiffahrt beteiligt ist, und aus den Erträgen desselben auf verhältnismäßigen Zinsgenuß und Dividendenzahlung Anspruch hat. Direktion der Saardampfschiffahrt. Fried. Quien. Sello. C. Schmidbora.“

Zu dem Massengute der Kohle kamen jetzt die neuentstehenden Massenfrachten der Eisenindustrie auf das Wasser. Der tiefere Grund dafür lag in der Erschöpfung der Eisenerznesten im Saarkohlengebirge, die die Hütten zwang, von auswärts entweder Roheisen oder Erze zu beziehen. Beide Wege wurden eingeschlagen.

Im Jahre 1845 kaufte die Aktiengesellschaft der Dillinger Hüttenwerke, deren Hauptteil seit 1818 der Familie Stumm gehörte, das Hochofenwerk Hohenrhein im Lahntal von der Familie Breibach und bezog seitdem den größten Teil ihres Roheisens auf dem Wasserwege von dort. Die Lahn hinunter und Mosel und Saar herauf wurden seitdem Roheisenkähne geschleppt.

Als die heimischen Erze dicht vor dem Versagen standen, entschloß sich auch die Firma Gebrüder Stumm in Neunkirchen, 1839 an die Lahn hinüberzugreifen. Sie erwarb dort Grubenselder von Roteisenstein und Brauneisenstein. 1846 kamen die Roteisensteingruben im Kreiße Wezlar in Betrieb, und ihr Erz wurde wie das Hohenrheiner Roheisen auf dem Wasserwege nach der Saar geschafft. Die kleinen Erzfähne wurden die Lahn hinunter geschleppt, kreuzten den Rhein, fuhren die Mosel und die Saar hinauf und wurden in St. Johann gelöscht. Dann fuhr die Pferdefuhre durch das Sulzbachtal das Erz nach Neunkirchen. Diese Bezugsart erhielt sich volle 14 Jahre, von 1846 bis 1860. Die Ludwigsbahn Ludwigshafen-Berbach und später Ludwigshafen-Neunkirchen vermochte den

Wasserweg noch nicht auszustechen. Erst 1860 bis 1863 wurden die Erze durch die Bahn von Gießen und Buzbach aus mit der Main-Weserbahn, der Main-Neckarbahn und der Pfalzbahn bezogen, bis diese dann durch die Rhein-Nahbahn abgelöst wurde.

Die Gründung der Burbacherhütte fußte zum größten Teile auf dem Umstand, daß man die Erze von den Luxemburger Gruben wesentlich auf dem Wasserwege zur Hütte zu schaffen hoffte. Der Gründungsausruf von 1856 sagt ausdrücklich: „Da die Gruben im Mittel nur vier Wegstunden von der Mosel entfernt sind und man auf der Mosel zur Hütte nur eine sehr wenig kostspielige Wasser- verfrachtung haben wird, so werden auf diesem Weg für die Verschaffung einer Tonne Erz von den Gruben zur Hütte nur fünf bis sechs Franks zu zahlen sein.“

Die Burbacherhütte bezog ihre Erze 1858 tatsächlich zum größten Teile auf dem Wasserwege. Von der Grube wurden sie mittelst Pferdefuhre zur Mosel geschafft, sei es nun von Rümelingen nach Diedenhofen oder von Esch nach Remich. Bei Stadtbredimus war ein Grundstück gepachtet, das als Verschiffungsstelle und Erz- lagerplatz diente. An der Mosel wurden die Erze in flache kiellose Rähne von 25 bis 40 Tonnen Tragfähigkeit eingeladen. Je nach dem Wasserstande vermochten diese 20 bis 40 Tonnen zu laden. Drei solcher Rähne bildeten einen Schleppezug und wurden gemeinsam an einem Schleppeisil die Mosel hinunter und die Saar hinauf- geschleppt. Die Saar hinauf zogen 20 bis 25 Pferde einen solchen Zug, je nach der Stärke der Strömung. Auf der Talsahrt nahmen die Erzrähne später Erzeugnisse der Hütte nach der Saarmündung mit, von wo sie auf der Mosel nach dem Rheine verschifft wurden. Die Hütte besaß keine eigene Saarflotte, sondern Saarburger Schiffer fuhren für sie die Erze in Lohn. Aber diese Form der Saarschiffahrt war doch noch immer sehr unsicher. Im Sommer machte der niedrige Wasserstand der Saar meist nur die halbe Befrachtung, ja selbst nur die Drittelbefrachtung der Rähne möglich. Mit je zwölf Tonnen Erz den Rahn beladen, kroch der Schleppezug mühsam die Saar hinauf und mußte noch oft auf ein Gewitter warten, das den Wasserstand erhöhte. Oft hörte für einen oder zwei Sommermonate jede Schiffahrtsmöglichkeit überhaupt auf. Im Winter spergte zwar Eis selten den Fluß, aber die starke Strömung des geschwellenen Wassers verteuerte die Zugkosten beträchtlich.

Der Erzverkehr auf der Saar war freilich nur von kurzer Dauer. Schon nach einem Bestehen von anderthalbem Jahrzehnt

begann er durch die Eisenbahn abzusterben. Für Dillingen bereitete ihm die Saarbahn Trier-Saarbrücken und die Moselbahn Trier-Koblenz ein Ende, für Neunkirchen der Anschluß von Gießen an die Eisenbahn, für Burbach die neu entstehende Verbindung Diedenhofen-Metz-Forbach-Saarbrücken.

Indessen schwand Saarbrückens Schiffsverkehr mit dem Rheine jedes Jahr mehr dahin. Die Vergrößerung der Schiffsgefäße auf dem Rheine und später ihre Bewegung durch Dampfkraft verbilligten die Warenverschaffung auf der großen Wasserstraße so stark, daß neben ihr die Raahnfahrt über die seichten Stellen der Saar und Mosel immer mehr an Bedeutung verlor. Der Durchgangshandel nach dem Elfaß und der Pfalz ging an die Rheinhäfen verloren. Ein kleiner örtlicher Warenhandel erhielt sich noch bis Anfang der fünfziger Jahre. Mit jeder Vermehrung der Massenfrachten wie der Erze sackte er neu auf, aber zu wirklicher Lebensfähigkeit kam er nicht. Die Eisenbahn gab ihm dann den Todesstoß. Von dem Bau der Pfälzischen Ludwigsbahn an wurde der Handel der Saarstädte abhängig von Ludwigshafen-Mannheim. Diese Tatsache findet ihren genauen Ausdruck in der Gründung der Filiale Ludwigshafen des nachmaligen Handelshauses Gebrüder Röchling. Mit dem Jahre 1849 trat die Eisenbahn in das Saargebiet ein, und am 1. Januar 1850 wurde die Firma „Schmidborn, Klingenburg u. Co.“ in Ludwigshafen gegründet, aus welcher das Ludwigshafener Haus Röchling hervorging. Der Hauptstoß, den der Warenverkehr der Saar erhielt, erfolgte durch die Eröffnung der Eisenbahnlinie Saarbrücken-Ludwigshafen 1852, welche bereits 1849 bis Verbach eröffnet worden war; ein weiterer durch die Eröffnung der Saarbrücken-Trier-Luxemburger Bahn, der sogenannten Saarbahn, 1858 und 1860, und der Todesstoß durch die Eröffnung der Rhein-Nahbahn (Neunkirchen-Bingerbrück) 1862. Erst 1870 folgte dann die Bahn nach Saargemünd-Strasburg, die keinen Durchgangshandel mehr vorband, den sie hätte vernichten können.

Ein bemerkenswertes Bild von der Saarschiffahrt um das Jahr 1860 bietet das „Saaralbum“ von Peter Becker von 1861 (Druck von J. Jung in Frankfurt a. M.) Schon sein Titelbild „Die Stadt Saarburg im sechzehnten Jahrhundert“, offenbar nach einer alten Vorlage, nimmt darauf bezug. Ein großes und ein kleines hochmastiges Segelschiff liegt im Vordergrund, sechs kleinere Rähne beleben den Fluß. Das Bild Kastel zeigt einen großen Schlepplahn, mit drei kleineren Anhängern von vier Pferden

gezogen. Die „Aussicht von dem Cloef bei Drschholz“ zeigt einen Schleppzug von drei Pferden gezogen und eine Reihe größere und kleinere Einzellähne. Im Hafen auf dem Bilde „Saarburg“ liegen ein Duzend Schiffe, während andere von Pferden saarauf geschleppt werden. Selbst vor der „Kapelle von Traben“ fehlen die großen und kleinen Rähne nicht, und Mettlach und Reuchingen sind ein großer Hasenplatz. Eine Fähre, vierzehn große Rähne und doppelt soviel kleine, geben dem ganzen den Eindruck eines Schiffsplatzes. Ebenso fehlen die Schiffe nicht auf der Tafel: „Die neue St. Laurentiuskirche zu Saarburg“.

Mit der Landfuhr hatte die Schifffahrt auf dem seichten, unkanalisierten Flusse den Wettbewerb doch immerhin insoweit ausgehalten, daß sie beträchtliche Kohlen- und später auch Erzmassen an sich gezogen hatte, mit der Dampfbahn auf Eisenschienenwegen vermochte die regellose freie Flußschifffahrt den Kampf nicht mehr zu bestehen. Es war schon in den fünfziger Jahren klar, daß die gesamte Saarschifffahrt binnen ganz kurzem zum Erliegen kommen mußte, wenn nicht eine entsprechende Verbesserung der Wasserstraße für sie geschaffen werden konnte.

Der preussische Staat förderte allerdings die Verbesserung des Saarbettes, wo er es irgend ohne Kosten tun konnte, aber im ganzen vermochte er doch nur wenig zu erreichen. Ein Beispiel, wie er ohne Kosten die Instandhaltung von Stücken des Saarbettes fertig brachte, bieten die Bestimmungen des Enteignungsvertrages von 1858, mit dem die Burbacherhütte das von ihr benötigte Stück Saarusfer erwarb. Sie mußte sich dabei verpflichten, das Saarbett an der Hütte entlang um 24 Fuß zu verbreitern und auf eine Strecke von 50 Ruten durch eine Ufermauer zu befestigen. Außerdem mußte sie die Saar vor der Hütte in einer Tiefe von 5 Fuß unter dem niedrigsten Wasserstande erhalten. Leider lagen nicht die ganze Saar entlang Eisenhütten. Sonst wäre eine Verbesserung der Fahrstraße der Saar dem preussischen Staate billig gekommen.

Ebenso schwer wie den Warenverkehr trafen die Eisenbahnen den Schiffsabsatz der Kohle. Die unmittelbare Folge der Eisenbahnen war im Jahre 1854 die Aufhebung der Kohlenniederlage Kohlwage. Die Saarverschiffung der Kohlen hatte zunächst fogut ausgespielt wie die Zufuhr der Erze auf der Saar. Aber was nach Norden hin, nach dem übrigen Deutschland zu, verloren ging,

das suchte Frankreich dem Saargebiete nach Süden hin wieder zu geben.

Schon als sich die 311 Kilometer lange Hauptlinie des Rhein-Marnekanals von Straßburg nach Vitry-le-Français ihrer Fertigstellung näherte, war 1841 der Plan eines Seitenkanals von Gonderfingen nach dem Saarsteinkohlenbecken von Frankreich in Aussicht genommen worden. Zwei Privatgesellschaften in Nancy und Mühlhausen, welche ihn als Privatunternehmen hatten schaffen wollen, hatten jedoch nicht die Bauerlaubnis erhalten. Die französische Regierung nahm als Besitzerin des Rhein-Marnekanals den Bau als ihr eigenes Vorrecht in Anspruch. Auch der Vorteil des staatlichen Saarkohlenbergbaues wies auf die Schaffung einer solchen Wasser Verbindung hin. 1846 stellte die preussische Regierung Erhebungen darüber an, wie der Kanal, der bei Saargemünd an die Grenze herankommen sollte, bis zu ihren der Saar am nächsten liegenden Kohlengruben fortzusetzen sei. Aber zur Ausführung kam es zunächst nicht. Da rückte 1853 die Vollendung der ganzen Linie des Rhein-Marnekanals den Plan eines Saarkohlenkanals nach demselben in greifbare Nähe. Derselbe mußte zugleich eine für Erz-, Schlacken- und Roheisenverfrachtung bedeutsame Wasser Verbindung zwischen dem Minettebecken von Nancy und den Eisenwerken an der Saar schaffen. Allerdings erwuchs dem Plane in der 1845 gebildeten Paris-Straßburger Eisenbahngesellschaft ein mächtiger Gegner. Aber der französische Staat behielt trotzdem die Frage im Auge. Schon von 1853 an ging ein Teil der mit Jahre saaraufwärts gesandten Saarkohle auf den Rhein-Marnekanal über und zeigte damit dem künftigen Wasserwege die Bahn.

Der Wasserweg kam 1865 durch den Saarkanal, der für den Massen Güterverkehr des Saargebietes nach Elsaß-Lothringen, dem übrigen Frankreich und der Schweiz bald eine große Bedeutung erreichte. Namentlich für den Kohlenabsatz wurde er von Wichtigkeit, zumal die Kohlwage 1866 wieder eröffnet, durch den Malstatter Hafen und die zugehörige Hafensinsel bedeutend erweitert und durch die Hafensbahn mit einer Reihe bedeutender Gruben verbunden wurde. Es wurde zunächst von dem Lothringer Dorfe Gonderfingen am Rhein-Marnekanal ein 66 Kilometer langer Kanal nach Saargemünd geführt. Sodann wurde von Saargemünd an den Saarstädten vorbei die Saar durch Anlage von größeren Schleusen bis Louisenthal regelrecht für ein Kanalschiff von 200 Tonnen kanalisiert.

Die Arbeiten an dem ganzen begannen 1862 und wurden 1866 beendet.

Der Anschluß der Saar an das französische Kanalnetz 1865/66 ermöglichte die Wasserverfrachtung von Saarkohlen bis Paris, Lyon, Hüningen und Basel und dehnte damit den Fahrbereich der Saarschiffer gewaltig aus. Andererseits aber entzog er auch dem Saarflusse ihre uneingeschränkte Aufmerksamkeit. Den an der Saar gelegenen Eisenhütten aber schuf der Saarkanal eine unmittelbare Wasserverbindung mit dem Minettebecken von Nancy in Französisch-Lothringen und ermöglichte ihnen den Bezug der dortigen Erze auf dem Wasserwege. Augenblicklich entstand auf dem Saarkanal ein gewisser Erzverkehr. Im Jahre 1869 wurden bereits 60979,5 t französisches Eisenerz auf dem Kanale nach dem Saargebiete eingeführt, die sich allerdings 1868 und 1869 nicht ganz zu halten vermochten. An diesem Erzbezuge war an erster Stelle die Burbacherhütte beteiligt. Vom Jahre 1865 an wurde von dieser angeichts der bevorstehenden Inbetriebsetzung des Kanals begonnen, Anlagen für den Betrieb ihrer Konzession Maxéville bei Nancy am Rhein-Marnekanal zu erbauen. 1865 erreichte die dortige Förderung 400 t, 1866 6300 t, 1867 11564 t, 1868 17937 t und 1869 38659 t. So rasch paßte sich die Erzförderung dem neuen Kanalwege an. 1866 baute die Hütte für 60000 Francs eine Eisenbahn von der Grube nach dem Kanal, und 1870 legte sie im Hafen von Maxéville einen zweiten Lagerplatz für Erzverfrachtung an und sicherte sich damit einen Vorteil vor allen anderen Saarkhütten.

Zugleich gestattete die neue Massenverbindung den Saarkhütten eine Verhüttung der stark eisenhaltigen Schlacken im Gebiete von Nancy, der Rückstände einer alten, einfachen Eisenindustrie. Diese Umstände wirkten auf das Wirtschaftsleben des Saargebietes besonders dadurch, daß sie 1867 die Hunsrücker Hütten, welche die Aufbrauchung ihrer eigenen Erze und die Pichtung ihrer Waldbestände entwertet hatte, vermochte, an die Saar zu ziehen und die alte im Ersterben begriffene Halbergerhütte bei Brebach zu einem neuzeitlichen Hochofenwerke auszugestalten. Auf derselben Grundlage eröffnete Dillingen im Jahre 1868 einen eigenen Hochofenbetrieb. Von 1868 fielen dem Saarkanal auch die Dillinger Erzfrachten zu. Dieselben kamen auf dem Wasserwege aus dem Erzbecken von Nancy bis Saarbrücken und wurden von dort mit der Eisenbahn nach Dillingen verbracht. Dieser Bezug erhielt jedoch niemals besondere

Bedeutung, um so weniger, als der Dillinger Hochofen nach mehrfachen Betriebsunterbrechungen 1884 zum Erliegen kam.

Bald regte sich das Bedürfnis nach einer Fortsetzung der Saarkanalisation. Im Jahre 1875 wurde sie über Louiſenthal hinaus nach Nordwesten bis Ensdorf bei Saarlouis weitergeführt. Nach Vollendung dieser kanalisierten Strecke 1879 war die kanalisierte Saarstrecke 44 Kilometer lang.

Die Saarkanalisationen von 1866 und 1879 schufen der Saarschiffahrt einen Weg nach Süden, aber sie nahmen der Schiffahrt im kleinen Schlepplahn, wie sie allein hatte auf der freien Saar bestehen können, mit einem Schlage ihre letzte Daseinsmöglichkeit, die ihr die Eisenbahn schon fast bis auf nichts eingeschränkt hatte. Damit schied — schon 1866 — das preussische Saargebiet gewissermaßen aus dem deutschen Massenfrachtverkehr aus. Es bildete fortan eine Industrieoase für sich im äußersten Südwesten, von welcher nur ein befruchtender Bach nach dem französischen Lothringen abströmte. Mit der Eisenbahn in hoffnungslosen Wettbewerb geraten, kam die Kohlenschiffahrt auf der freien Saar fast zum völligen Erliegen.

Dafür wurden die Kohlenanschlüsse an die kanalisierte Saar dauernd verbessert und vermehrt. 1874 wurde im Felde der Grube Geislauntern der Kanalsollen bei Wehrden angehauen und damit von 1876 ab eine weitere Kohlenverladestelle an der kanalisierten Saar geschaffen. An sie schlossen sich Erweiterungen der Häfen bei Wehrden, Ensdorf und Hostenbach an. Seitdem erreichte die Verschiffung von Saarkohlen auf der kanalisierten Saar und dem Saarkanale jährlich 500 000 bis 600 000 Tonnen.

Das Zusammenschrumpfen der Saarkohlenverschiffung saarabwärts zeigt am besten folgende Zusammenstellung, welche zugleich die Bedeutung des Saarkanals in helles Licht setzt.

Kohlenverschiffung saarab		Kohlenverschiffung nach dem Saarkanal
1850	128952 Tonnen	
1860	73017 "	
1869	20796 "	553681 Tonnen
1875	23362 "	548277 "
1880	18032 "	531041 "
1885	12933 "	601653 "
1890	5494 "	459988 "
1895	5904 "	527656 "

1900	10116 Tonnen	506042 Tonnen
1901	3818 "	546720 "
1902	2860 "	523617 "
1903	2396 "	646003 "
1904	1838 "	566226 "
1905	1711 "	491377 "

Trotz einer jährlichen Verschiffung von etwas über eine halbe Million Tonnen hat der Saarkanal als Schiffahrtsweg für Kohle keinerlei Entwicklung genommen. Was er 1869 erreicht hatte, hatte er 1905 nicht einmal völlig behalten. Ein Mehr war nicht hinzu gewachsen. An relativer Bedeutung aber war er seit 1869 dauernd zurückgegangen. 1869 verkauften die Saargruben 3361200 Tonnen. Davon war eine halbe Million Tonnen oder 553681 Tonnen ein Sechstel. 1905 setzten sie 10811940 Tonnen ab. Davon waren 491377 Tonnen nur noch ein Zweiundzwanzigstel. 1889 machte die Fertigstellung des französischen Ostkanals einen stärkeren Wettbewerb der nordfranzösischen und belgischen Kohle mit der Saarkohle möglich und drückte dadurch die Verschiffung staatlicher Kohle auf dem Kanal von 580313 Tonnen auf 497762 Tonnen herab, und 1891 verminderte die Aufhebung der Ausfuhr nach Frankreich wegen des Ausstandes 1889/90 sie weiter auf 419248 Tonnen. Dazu kam seit 1896 auf dem Oberrhein die stärkere Aufnahme der Schiffahrt nach Lauterburg und Straßburg. So blieb der Saarkohlenkanal lediglich ein Sicherheitsventil, durch das der staatliche Saarkohlenbergbau den Ueberschuß an Kohlenerzeugung abließ, den er im Inlande nicht unterzubringen vermochte. Er wurde niemals eine selbständige wirtschaftliche Verkehrsgröße.

Das kastenförmige Kanalschiff mit gegen 200 Tonnen Ladefähigkeit wog schon seit 1866 vor, weil seine Form eine besonders starke Ausnutzung des Schleusenraumes gestattet. Bis zum Jahre 1895 hatte der reichsländische Kanal dementsprechend nur einen Wasserstand von 1,60 Meter bei 1,40 Meter Einsenkung, und die Tragfähigkeit der dort verkehrenden Schiffe war dadurch auf 170 bis 200 Tonnen beschränkt. Diese Größe erwies sich mit der Zeit jedoch für eine extrareiche Kohlenschiffahrt nicht mehr als genügend. So steigerte man die Ladefähigkeit des Schiffes um die Hälfte, indem man 1895 zu einer Vertiefung des Saarkohlenkanals schritt. Seit 1895 sind die Schiffsabmessungen 38,5 Meter Länge, 5 Meter Breite und 2 Meter Tiefe. Der Laderaum schwankt zwischen 270 und 300 Tonnen, überschreitet aber 290 Tonnen nur in

Ausnahmefällen. In Holz kostet das Kanalschiff 9000 bis 10000 M, in Eisen 12000 bis 15000 M. Belgische Eisenschiffe verkehren in beträchtlicher Zahl auf der kanalisierten Saar. Sie sind an ihrer reicheren Ausrüstung leicht kenntlich. Das 300-Tonnenschiff geht beladen bei Pferdezug täglich durchschnittlich 12 bis 20 Kilometer und leer 20 bis 30 Kilometer.

Durch die Erhöhung der Kanaldämme und die höhere Stauung des Wassers 1895 wurde eine Fahrtiefe von 2 Meter erreicht, sodaß bei 1,80 Meter Einsenkung Schiffe von 240 bis 300 Tonnen Tragfähigkeit völlig sicher verkehren konnten. Es war dies bedeutsam, da Belgien und Frankreich bereits das 300-Tonnenschiff besaßen. Die preußische kanalisierte Saar folgte ebenfalls diesem Vorgang. Es wurde die 8 Kilometer lange Strecke der kanalisierten Saar von der Lothringer Grenze bis Saarbrücken soweit vertieft, daß selbst bei Niedrigwasser eine Fahrtiefe von 2 Meter vorhanden war. Schleuse Güdingen wurde von 34,5 Meter auf 38,5 Meter Länge umgebaut. Unter den neuen Verhältnissen, welche eine Verlängerung der Schleusen um 15 Vomhundert und eine Vertiefung der nutzbaren Fahrrinne um 19 Vomhundert bedeuteten, ergab sich eine Vermehrung der Tragfähigkeit der Schiffe um 34 Vomhundert. Eine stärkere Steigerung der Tragfähigkeit scheiterte an der zu geringen Breite der Schleusen und an dem Mangel an Wasser.

Nach Einführung der 300-Tonnenschiffe stellte sich jedoch ein neuer Uebelstand ein. Saarkanal und Rhein-Marnekanal litten jetzt wiederholt unter empfindlichem Wassermangel. Derselbe wurde erst durch den Umbau der Speiseanlagen bei Gonderfingen gehoben. Eine gewisse Menge des vorhandenen Saarwassers war von jeher für die Füllung der Speisewasserbehälter bei Rixingen und Mittersheim erforderlich gewesen. Aber darüber her waren immer noch Wassermengen vorhanden gewesen, welche den Kanalzwecken nicht dienstbar gemacht worden waren. Die Beschaffung des Mehrverbrauches an Speisewasser, welcher infolge der Vertiefung der Kanalrinne eintreten mußte, war nur möglich, wenn alles verfügbare Wasser gesammelt wurde. Es geschah dies in der umfassendsten Weise, und die so aufgesparten Wassermengen wurden durch ein elektrisch angetriebenes Pumpwerk dem großen Weiher bei Gonderfingen zugeführt, welcher an dem Ausfluß des Saarkanals am Rhein-Marnekanal liegt und als Wasserbecken für beide Kanäle dient.

Die Vertiefungsarbeiten verursachten Kosten von 7 000 000 M. Zu ihrer Verzinsung und Tilgung wurde eine zeitweise Tonnenkilometerabgabe von 0,2 Pf eingeführt, in Preußen vom 1. Januar 1898 ab. Infolge dieser Verbesserung sanken die Frachten seit 1896 bedeutend. So z. B. nach Mühlhausen von 4 M auf 3 M, nach Dombasle von 2 M auf 1,60 M, nach Paris von 7 M auf 4,60 M die Tonne, um jedoch später wieder mit der Abgabe und den Löhnen zu steigen. Im Jahre 1900 betrug die Saarkanalfracht bei der Reise bis Paris 0,9 Pf auf das Tonnenkilometer und bis Mühlhausen 1,17 Pf für das Tonnenkilometer, bis nach Nancy 1,53 Pf für das Tonnenkilometer und bis Straßburg 1,43 Pf auf das Tonnenkilometer und unterbot damit die Eisenbahnfracht auf größere Entfernungen genügend. Bei geringeren Entfernungen war das dagegen nicht entsprechend der Fall.

Noch während der Kanalisierung der Saar bis Louisenthal im Jahre 1865 wurde in Preußen der Vorschlag gemacht, dieselbe weiter in der Richtung nach Trier fortzusetzen. Aber dieser Plan vermochte sich keine große Anhängerschaft zu gewinnen, weil Frankreich einen anderen Plan dazwischen warf. Ihm handelte es sich an erster Stelle um eine möglichst unmittelbare Verbindung seines Lothringer Eisenhüttengebietes mit den Saargruben. Ars sur Moselle, Pont-à-Mousson, Novéant, Hayange waren die Orte, denen diese Verbindung Saarkoks zuführen sollte. Preußen hatte ebenfalls ein nicht unerhebliches Interesse an der Sache. Die Rückfracht der Kokskähne konnte nur Minette für die Saalhütten sein. Der Generalrat des Moseldepartements nahm die Sache auf, und die Industrie des Departements zeichnete 30 000 Fres für die Vorarbeiten. Es bestand damals eine Einfuhr von 2 Millionen Tonnen Saarkohle und Saarkoks in das Moseldepartement, und der Bezug von Minetteerz nach der Saar wuchs von Tag zu Tag. Am 10. Mai 1870 fand in Metz eine Verhandlung zwischen Abgeordneten der preußischen und der französischen Regierung statt, der von französischer Seite Frécot und Dérome, von preußischer Seite Seyffahrt und Lieber beiwohnten. Da brach der Krieg aus und stellte die Verhandlungen still. An seinem Ende handelte es sich nicht mehr um einen preußisch-französischen Kanal, sondern um einen deutschen. Das nunmehr deutsche Metz besaß bereits außer der Mosel und unteren Saar eine Wasser Verbindung mit Saarbrücken, aber dieselbe ging über Frankreich, über Frouard, Nancy, Gonderfingen und Saargemünd und war 200 km lang. Diese übergroße Länge

ließ allen beteiligten eine möglichst große Kürze des neuen Wasserweges wünschenswert erscheinen. Bald nach dem Frieden nahm das preußische Handelsministerium die Sache in die Hand, gewann das Reichskanzleramt dafür und erreichte, daß dem Oberpräsidium von Elsaß-Lothringen der Auftrag erteilt wurde, die erforderlichen Arbeiten vorzunehmen. Im September 1872 fanden darüber in Metz die ersten Verhandlungen statt, im Winter wurden bereits Vermessungen vorgenommen. 1873 wurde die Ausarbeitung des Planes dem Ingenieur Joseph A. Knobloch übertragen, der 1875 das Projekt fertigstellte. Es erschien als „Das Projekt des Mosel-Saarkanals“ von Knobloch, (Wien, Lehmann und Wenzel 1879). Es war der Bau eines Kanals zwischen Metz und Saarbrücken geplant, und zwar sollte der Kanal vom Hafen Sablon der kanalisierten Mosel in Metz ausgehen, die Wasserscheide zwischen der Mosel und der Nied bei Courcelles mittels 18 Schleusen erreichen, von Courcelles an bis zur Wasserscheide der Nied und Bist bei Teterchen das Tal der Nied verfolgen und auf dieser Strecke eine einzige horizontale Haltung, welche zugleich die Scheitelbildung des Kanals bildete, erhalten. Nach der Durchbrechung der Wasserscheide von Teterchen mittels eines über 3 km langen Tunnels sollte der Kanal bis zur Lothringischen Grenze bei Ueberherrn das Tal des Hargartner Baches und von Ueberherrn bis zur Saar bei Waldgassen das Tal der Bist verfolgen. Der Plan litt an dem Mangel, daß er einmal teure Pumpenanlagen erforderte, vor allem aber außerstande war, das dringendste Verkehrsbedürfnis des Lothringer Eisenhüttenbezirkes und des Saarbezirkes zu befriedigen, indem er ihnen einen Anschluß an das deutsche Wasserstraßennetz, an die Rheinstraße, geschaffen hätte. Das war der Grund, warum er niemals zur Ausführung kam.

So blieb der Saarkanal und die kanalisierte Saar auch im neuen Deutschen Reiche wesentlich ein Kohlenverschiffungsweg. Wesentlich, aber doch nicht ausschließlich. Wie an jeder Wasserstraße, welche einen großen einseitigen Verkehr kennt, entwickelten sich auch auf der kanalisierten Saar und dem Saarkanal eine ganze Reihe Rückfrachten, welche mit der Zeit mehrere hunderttausend Tonnen erreichten. Auf der Saar verkehrten deutsche, französische, belgische, luxemburgische und andere Schiffe. Es betrug an der Schleuse Büdingen

	Zahl der Segelschiffe auf der Bergfahrt	Ihre Ladung	Zahl der Segelschiffe auf der Talfahrt	Ihre Ladung	Gesamtzahl der geschleusten Schiffe	Gesamtfracht der geschleusten Schiffe
1900	2908	583 886	2899	249 195	5807	833 081
1901	2621	529 560	2724	236 190	5345	765 750
1902	2574	538 193	2536	218 005	5110	756 198
1903	2996	657 583	3022	267 528	6018	925 111
1904	2784	574 665	2850	255 917	5634	830 582
1905	2535	500 073	2585	290 097	5120	790 170

Obgleich das Rückgrat des ganzen Schiffsverkehrs der Kohlenabfuhr der Saargruben ist, so beträgt derselbe doch nur etwa fünf Achtel des Gesamtverkehrs. Drei Achtel sind andere Güter. So belief sich bei einem Gesamtgüterverkehr von 790 170 t im Jahre 1905 der Kohlenversand nur auf 493 088 t. Dazu traten große Massen andere Güter, so 126 793 t Kalksteine, 49 589 t Eisenerz, 44 636 t Eisenschlacken, 26 846 t Sandsteine, 12 697 t Sand, 11 250 t Kies, 6850 t Kreide, 4837 t Roh- und Bruch Eisen, 4780 t Mauersteine, 4555 t Erde, 2031 t Eichenholz, 1850 t Lehm, 1530 t Schlamm (Baggermasse), 191 t Tannenholz, 180 t Hafer, 83 t Mehl und 2 t Möbel.

Seit dem Jahre 1898 wurden auf dem Saarkanal Versuche mit Motorbetrieb gemacht, welcher den Treidelbetrieb mit Pferden ablösen und die Frachtkosten herabdrücken sollte. Es wurden damit zuerst für den Frachtverkehr Schiffe eingeführt, welche mit eigener Kraft fuhren. In ein altes Boot wurde ein Deimlerscher Benzinmotor eingebaut. Derselbe bewährte sich für die Zwecke des Bootes gut. Dann wurden zwei neue Schiffe mit zwei Schrauben gebaut. Die Probe zeigte jedoch, daß die zweite Schraube nur zur Bewegung des befrachteten Schiffes nötig war und für das leere Schiff entbehrt werden konnte. So schritt man dazu, zwei weitere Schiffe mit drei Schrauben zu bauen. Bei befrachtetem Schiffe gingen zwei derselben, bei leerem die dritte. Die Schiffe wurden mit liegenden Ottomotoren ausgerüstet, welche mit Benzin, Benzol oder Petroleum betrieben werden konnten. Eine Bedeutung erhielten jedoch die Fahrzeuge mit eigener Kraft auf der Saar für den Frachtverkehr nicht.

Am 15. März 1907 langte das neueste Motorboot in den Saarstädten an, das dem Personenverkehr von Saarbrücken nach Brebach-Güdingen-Simbach dienen soll. Es faßt über 80 Personen

und fuhr mit eigener Kraft in 11 Tagen von Bonn aus den Rhein die Mosel und die Saar hinauf.

Die Dampfschlepperei mit einem besonderen Schleppboot ist auf der Saar ebensowenig wie die Fahrt mit eigenem Dampfe über Versuche hinausgekommen, da infolge der Bauart der Schleusen das Schleppboot immer eine besondere Schleusung für sich erforderte. An elektrischen Zug vom Ufer aus ist für die Saar nicht zu denken, da die Fahrrinne oft allzuweit vom Ufer abliegt und dadurch der Zugwinkel ein sehr ungünstiger würde. So ist der Treidelzug durch Pferde bis 1907 der allein herrschende Zug geblieben.

In ihrem oberen Laufe durch den Saarkanal mit dem Rhein-Marnekanal verbunden, ist die Saar heute nur auf dem bescheidenen Stück von 44 km ein kleinschiffbarer Fluß. Das untere Ende dieser kleinschiffbaren Strecke aber liegt noch 77,3 km von dem Einfluß der Saar in die Mosel bei Konz entfernt. So entsteht die merkwürdige Tatsache, daß zwar der Oberlauf der Saar, und auch dieser nur in den Mäßen des französischen Kanalnetzes, kanalisiert und mit dem französischen Kanalnetze durch einen Kleinschiffahrtsweg verbunden ist, daß aber der Unterlauf des Flusses, dessen Oberlauf heute jährlich 800 000 bis 900 000 t Frachten trägt, nach den übrigen Teilen des Deutschen Reiches hin überhaupt nicht schiffbar ist. Die natürliche Lage des Saargebietes und der Lauf seines Flusses weist es mit Naturnotwendigkeit auf eine Großschiffahrtsverbindung mit der Mosel und dem Rheine hin. Im neuen Deutschen Reiche sind sechsunddreißig Jahre ins Land gegangen, ohne daß diese naturgegebene Schiffahrtsverbindung verwirklicht worden wäre. Sie ist nur in Verbindung mit einer Großkanalisierung der Mosel zu lösen, welche den Reichslanden wirtschaftlich dasselbe leisten wird wie eine Großkanalisierung der Saar dem Saargebiete. Bis vor kurzem waren die Voraussetzungen für eine wirtschaftlich ertragsfähige Großkanalisierung der Saar nicht gegeben. Erst infolge des Aufsteigens der Saareisenindustrie in den letzten acht Jahren sind im Saargebiete solche Massenfrachten entstanden, daß sich eine Großkanalisierung der Saar lohnen muß. Da sich zugleich ungeheurere Frachtbeziehungen zwischen Niederrheinland-Westfalen und Lothringen-Luxemburg entwickelt haben, welche auch eine Großkanalisierung der Mosel überaus lohnend machen, so muß die Großkanalisierung der Mosel und Saar die nächste bedeutame wasserwirtschaftliche Aufgabe des preußischen Staates

darstellen. Ehe ein Jahr vergeht, werden voraussichtlich die parlamentarischen Würfel endgiltig zu ihren Gunsten gefallen sein, und im Jahre 1915 wird das erste Sechshunderttonnenschiff die Saarfluten durchmessen. Im Jahre 1607 versuchte ein Lothringer Herzog die Schiffbarmachung der Saar, im Jahre 1907 wird sie hoffentlich ein preußischer König den beiden Häusern seines Landtages zur endgiltigen Beschlußfassung vorlegen, damit das preußische Saargebiet im Jahre 1916, bei der Feier seiner hundertjährigen Zugehörigkeit zum Königreich Preußen, auch den wirtschaftlichen Segen mitfeiern kann, den ihm das erste Jahrhundert preußischer Herrschaft durch Wiederanschluß seines Schiffahrtsweges an die Wasserstraße des Rheines und an das Meer gebracht hat.

