

Hans-Werner Krick (HG.)

Grubenstandort Saarpfalz

das übersehene Saarrevier

Teil 3

Bergbau in der Saarpfalz
warum und wie?

VON EVI STEINMETZ

Durch den VFG für die Verbreitung auf elektronischem Weg aufbereitet

2010 / 2011

VFG Verlag

Beiträge zur Regionalgeschichte – Sonderheft 1995

Bergbau in der Saarpfalz - warum und wie?

VON EVI STEINMETZ

Steinkohle ist zunächst ein Gestein in der Erde wie andere auch. Sie wurde für den Menschen aber zum Bodenschatz - zu einem Schatz im Boden im eigentlichen Wortsinn -, weil er sie nutzen und für seine Zwecke verwenden konnte. Denn Steinkohle ist ein Energieträger, ein Brennmaterial mit vielseitigen Einsatzmöglichkeiten. Aber nicht nur die Nachfrage, sondern auch seine Zugänglichkeit und damit seine Verfügbarkeit bestimmen den wirtschaftlichen Wert eines jeden Rohstoffes. Er ist damit einem permanenten zeitlichen Wandlungsprozeß unterworfen.

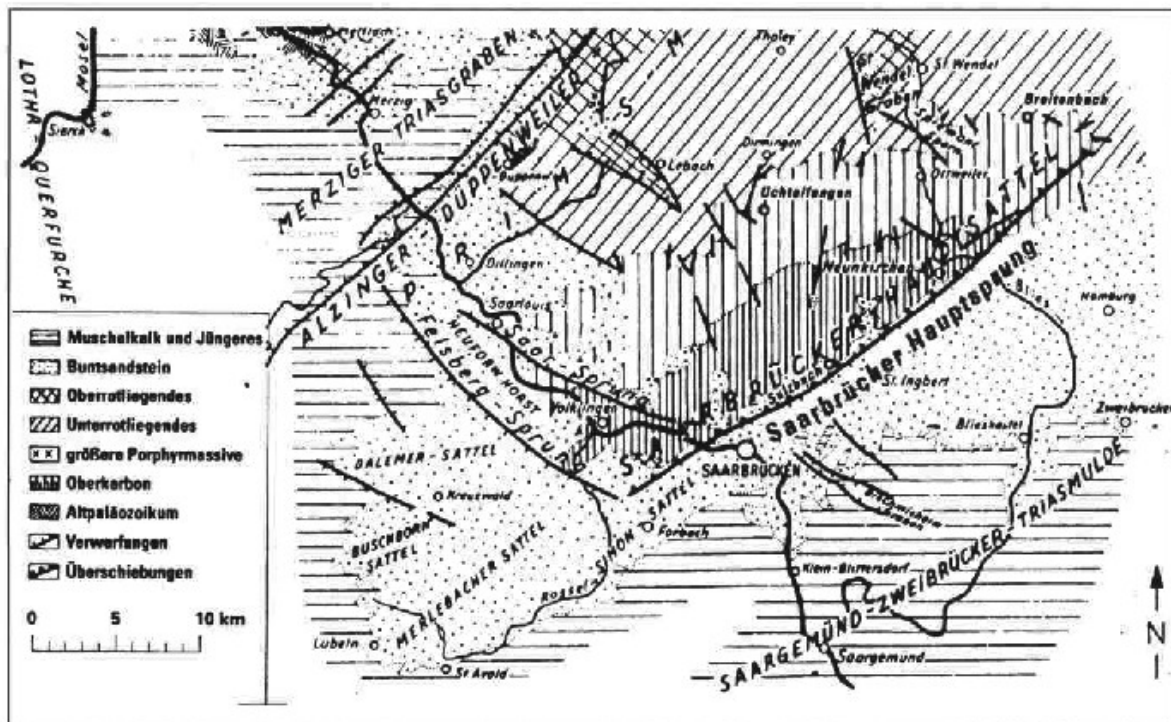
Die saarländische Steinkohle

Der Grundstein zur Entstehung der Steinkohle wurde bereits zur Karbonzeit vor etwa 300 Mio. Jahren gelegt, als die Saarregion Teil einer quer durch Mitteleuropa in SW-NO-Richtung verlaufenden großräumigen Senke war. Während in geologischen Ruhephasen weite, üppige Sumpfwälder und Moore den Boden der Senke bedeckten, wurde sie in Störungsphasen immer wieder überflutet und mit Gesteinen umliegender Berge bedeckt. Abgestorbene Pflanzenteile wandelten sich unter Luftabschluß und zunehmendem Druck zunächst in Torf, dann in Braunkohle und schließlich in Steinkohle um. Diesen Entstehungsprozeß bezeichnet man als Inkohlung. Dabei sinkt der Anteil an flüchtigen Bestandteilen in der Kohle und Kohlenstoff reichert sich relativ an; die Kohle gewinnt damit an Brennwert.

Es bildeten sich, je nach Dauer dieser Ruhephasen, unterschiedlich mächtige, mehr oder weniger waagrecht liegende Flöze, die ältesten unten, die jüngsten obenauf. Flöze und flözarme oder flözleere Gesteinspakete sind, entsprechend den Ablagerungsbedingungen, wechselweise geschichtet und werden in ihrer Gesamtheit als Karbonschichten bezeichnet.

Mit dem Ende der Karbonzeit wurden die Ablagerungen dieser Senke und in ihnen die Kohlenflöze gehoben, gefaltet und gekippt. Es entstand der sog. Karbon- oder Saarbrücker (Haupt-)sattel, der sich heute als hügeliges Bergland zwischen dem Warndt im SW und den westpfälzischen Ortschaften Brücken und Altenkirchen im NO erstreckt (Karte 2). Während die Karbonschichten in nördlicher, westlicher und auch östlicher Richtung allmählich abtauchen und von jüngeren Gesteinen überdeckt werden, sind sie in südlicher Richtung abrupt abgeschnitten und tief abgesenkt. Ursache hierfür ist eine markante geologische Verwerfung, der sog. südliche oder Saarbrücker Hauptsprung.

Mit diesen Gebirgsbewegungen wurden auch die Flöze emporgehoben und schräg gestellt, so daß sie heute an der Erdoberfläche als in SW-NO-Richtung verlaufende Bänder unterschiedlicher Mächtigkeit in Er-



Karte 2: Geologische Karte des Saarlandes

scheinung treten; sie streichen aus. Die ältesten Flöze befinden sich am Südrand des Karbonsattels, die jüngsten an seinem Nordrand.

Die zutage tretenden Karbonschichten nehmen im Saarland eine Gesamtmächtigkeit von annähernd 5.000 m ein. Sie werden von Geologen und Bergleuten unterteilt in das ältere, südlich gelegene Westfal (auch Saarbrücker Schichten genannt) und das jüngere, nördliche Stefan (Ottweiler Schichten) (Tab. 1). Das Westfal enthält die meisten und abbauwürdigsten Flöze („produktives Karbon“), insbesondere seine sog. Sulzbacher Schichten mit etwa 10 % Kohlenanteil (ansonsten sind im Westfal 3 % üblich). Aufgrund des höheren Alters und des damit weiter fortgeschrittenen Inkohlungsprozesses ist die Kohle des Westfals (Fettkohle) höherwertiger als die des Stefans (Flammkohle). Im Westfal befinden sich darüber hinaus stel-

Geologische Zeittafel				
Jahr	Alter in Mio. Jahren	Formation	Abteilung	Entwicklung des Lebens
Känozoikum	0,01	Quartär	Eozän Pleistozän	Mensch
	1,8	Tertiär	Flötz Miocän Oligozän Eozän Paläozän	Starke Entwicklung der Säuger und Vögel
Mesozoikum	65	Kreide	Oberkreide Unterkreide	Aussterben der Saurier und Ammonoiten, erste Bedeckensamer
	140	Jura	Malm Dogger Lias	Dinosaurier Archäopteryx
	195	Trias	Keuper Muschelkalk Buntsandstein	
	225	Perm	Zechstein Rotliegendes	Erste Reptilien Geflügelte Ursechsen Vorläufer Amphibien Fische Nadelhäuter
Paläozoikum	380	Karbon	Oberkarbon Unterkarbon	
	365	Devon	Oberdevon Mitteldevon Unterddevon	
	395	Silur		Erste Gefäßpflanze
	435	Ordovizium		
	500	Kambrium	Oberkambrium Mittelkambrium Unterkambrium	Älteste Fische Korallen
Kryptozoikum	570	Präkambrium		Alle Wirbellose ohne Korallen
	> 4000			Älteste Gesteine

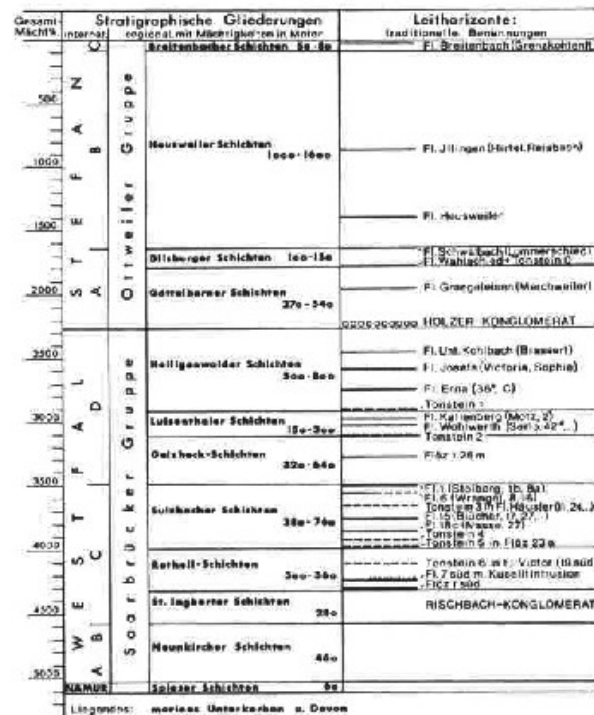


Tabelle 1: Geologische Zeittafel mit Gliederung des saarländischen Oberkarbons

lenweise auch Toneisensteine mit einem Eisengehalt bis über 60 %, deren Abbau neben den „Lebacher Eiern“ die Grundlage der saarländischen Eisenindustrie bildete.

Doch die Unterschiede zwischen diesen beiden Schichten werden nicht nur unter-, sondern auch übertage offensichtlich: Denn die nährstoffarmen Böden des Westfals sind mit weiten Laubwäldern bestanden, wie man sie vom zentralen Karbonsattel zwischen Neunkirchen und Saarbrücken kennt. Hingegen wird auf den nördlich anschließenden nährstoffreicheren Böden des Stefans intensive Landwirtschaft betrieben. Die Grenze zwischen den beiden Schichtgliedern bildet das sog. „Holzer Konglomerat“, eine flözleere Schicht aus groben Geröllen, die zwischen Altenkessel und Schiffweiler an der Erdoberfläche ausstreicht. Durch die günstigen Lagerungsverhältnisse der Flöze - ihre mäßige Neigung und ihr Ausstreichen an der Erdoberfläche - in Verbindung mit der hügeligen, durch zahlreiche Bachtäler zerschnittenen Landschaft des zentralen Karbonsattels war die Kohle seit jeher für den Menschen zugänglich.

Zunächst konnte sie übertage gegraben werden. Aber auch für den Stollenabbau lagen optimale Abbauvoraussetzungen vor, da die Flöze oberhalb der Talsohlen austraten. Wasserhaltung und Bewetterung der Grubenbaue konnten auf natürliche Art und Weise erfolgen, wenn die Stollen schräg in den Berg aufgeföhren und durch kleine Tagschächte mit der Erdoberfläche verbunden waren. Hier mußte der Tiefbau nur allmählich in größere Teufen vordringen und hielt mit der technischen Entwicklung Schritt. Im Gegensatz bspw. zu Lothringen oder dem Warndt „bedeckten“ im zentralen Karbonsattel zunächst keine wasserhaltigen Buntsandsteinschichten die Flöze oder verhinderten, wie im Ruhrgebiet, instabile überlagernde Mergelschichten die Durchteufung und somit den Abbau der tiefer liegenden Kohle.

Grenzen und Verkehrslinien

Grenzen trennen - Menschen, Bodenschätze, Verkehrsverbindungen, Wirtschaftsregionen. Die Staatsgrenze Bayern-Preußen schied zwischen 1816 und 1919 das saarländische Kohlenrevier in zwei ungleiche Teile, einen großen preußischen und einen kleinen bayerischen (Karte 1). Der Preußische umfaßte insbesondere das ehemalige Herzogtum Nassau-Saarbrücken. Bayern übernahm u.a. die heutige Saarpfalz. Sein Anteil an den produktiven Kohlenschichten blieb somit auf einen schmalen Streifen zwischen St.Ingbert und dem Höcherbergland beschränkt, da zahlreiche Probebohrungen um die Jahrhundertwende den südlichen Hauptsprung als absolute Abbaugrenze bestätigt hatten.

Bereits vor 1816 waren die Markt- und Wirtschaftsbeziehungen der in der Grafschaft von der Leyen ansässigen Unternehmen überwiegend nach Süddeutschland, in die Schweiz und auch ins Elsaß orientiert. Hingegen belieferten die nassauischen Gruben traditionell den Markt nördlich der Mainlinie. Die

neue Grenze verstärkte diese Tendenzen noch. Sie ließ kaum Möglichkeiten zur wirtschaftlichen Öffnung und Neuorientierung, sondern schuf vielmehr Konkurrenz in unmittelbarer Nachbarschaft. Sie trennte zwei Industrieregionen mit einheitlicher Rohstoffbasis und beeinflusste deutlich deren Verkehrsschließung.

Kohle wurde stets auch außerhalb ihrer Abbaugelände benötigt. Insbesondere die Eisen- und Stahlindustrie, die Eisenbahnen sowie alle Arten von Dampfmaschinen waren Großabnehmer. Die Transportfrage zu den entfernteren Absatzgebieten war jedoch lange Zeit nicht befriedigend gelöst.

In der Frühphase der industriellen Entwicklung standen lediglich Straßen und Wege zur Verfügung, auf denen regelmäßig schwer beladene Pferdefuhrwerke verkehrten. Aber das Straßennetz war mangelhaft. Die Wege befanden sich, wie in der zeitgenössischen Literatur allenthalben zu lesen, in einem denkbar schlechten Zustand, so daß jeder Transport aufwendig war und geraume Zeit beanspruchte. Noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts dauerte eine Fahrt von St. Ingbert in den Bliesgau zwei Tage, für Fahrten zur französischen Grenze mußten bereits 8-10 Tage veranschlagt werden. Ein Fuhrwerk, üblicherweise mit 4-5 Pferden bespannt, konnte etwa 110 Zentner Kohle laden. Waren aber größere Steigungen zu bewältigen, wie bspw. die Sechseichenhöhe in St. Ingbert oder der Anstieg zum Bliesgau, mußten vier zusätzliche Pferde vorgespannt werden. Darüber hinaus wurde neben dem Kutscher eine zusätzliche Begleitperson erforderlich. Für den Abtransport seiner Jahresförderung von fast 300.000 Zentnern im Jahre 1821 benötigte die Grube St. Ingbert rund 2.700 Fuhrwerke, bei etwa 300 Arbeitstagen neun Fuhrwerke/Tag. Pro Woche waren - vorausgesetzt, alle Fahrten waren von mehrtägiger Dauer - sicherlich 50 Fuhrleute im Auftrag dieser Grube unterwegs, eine nicht unerhebliche Menge bei nur etwa 2.200 Einwohnern. Mitte des 19. Jahrhunderts betrug die Jahresförderung der Grube schon 975.456 Zentner, das bedeutete also fast das Vierfache an Transportaufkommen. Unter diesen Bedingungen waren die Kapazitätsgrenzen der Straßen erreicht und Alternativen gefragt.

Die Saar, der einzig mögliche Schifffahrtsweg der Region, war zwar bereits seit 1806 für Lastschiffe flußabwärts befahrbar, aber für die saarpfälzischen Gruben bedeutete sie keine echte Alternative. Die Kohle mußte weiterhin mit Fuhrwerken zu den Anlegestellen transportiert werden, wobei zzgl. eine „innerdeutsche“ Grenze zu überschreiten war. Zoll- und Verwaltungsmodalitäten erschwerten die Verkehrsabwicklung. Nicht zuletzt bedeutete die Beförderung über die Saar zu den traditionellen Absatzmärkten Richtung Süden einen deutlichen Umweg, so daß sich dieser Beförderungsweg für die saarpfälzischen Gruben nicht rechnete.

Um die Jahrhundertmitte dachte man in der Rheinpfalz denn auch laut über eine direkte Kanalverbindung von der Saar durch die Pfalz zum Rhein nach. Doch diese Idee wurde nie verwirklicht.

Zwischenzeitlich hatte ein anderes Transportmittel nicht nur für Furore, sondern auch für den schnellen, zuverlässigen und billigen Transport großer Gütermengen gesorgt. Die Eisenbahnmärra war auch in der

Saarregion angebrochen. Die Zeichen der Zeit hatten nicht nur führende Unternehmer, sondern auch der preußische Bergfiskus, allen voran Berggraf Leopold von Sello, sehr früh erkannt. Ersterer richteten bereits 1836 eine Petition an die preußische und bayerische Regierung mit dem Ziel, eine Eisenbahnverbindung zwischen Saarbrücken und Mannheim zu bauen. Aber diese Idee fand zunächst nur wenig Unterstützung. 1849 war es endlich doch so weit; die erste Schienenverbindung zwischen Saar und Rhein, genauer zwischen Bexbach und Mannheim, die „Pfälzische Ludwigsbahn“, war durchgängig befahrbar. Dies war ein großer Tag für alle Wirtschaftskräfte der Saarregion, wenn auch zunächst lediglich ihr Anschluß an das überregionale Schienennetz, an den Rhein und andere Industrieregionen realisiert war. Von einem flächendeckenden Eisenbahnnetz oder dem erstrebten Anschluß der Gruben war man jedoch noch weit entfernt.

Mittelbexbach war statt St. Ingbert auf ausdrücklichen preußischen Wunsch als Endstation der Linie gewählt worden, obwohl St. Ingbert wirtschaftlich bedeutender war und die Förderung seiner Grube deutlich höher lag. Aber von Mittelbexbach aus war die Erschließung des preußischen Kohlenreviers über Neunkirchen einfacher zu gestalten als über St. Ingbert.

In Preußen wurde dem Anschluß der Saarregion an das Eisenbahnnetz aus wirtschaftlichen Erwägungen von Anfang an deutlich mehr Bedeutung zugemessen als in Bayern. Preußen plante den Ausbau seiner Staatsbahnen systematisch und konsequent, um seine Gruben zu erschließen und verbesserte Transportmöglichkeiten anzubieten. Neben diesen wirtschaftlichen Überlegungen wurde bei der konkreten Streckenplanung natürlich auch das Gelände berücksichtigt. Denn eine Linienführung durch Bachtäler bietet die geringsten Hindernisse. Deshalb waren in dem von zahlreichen Tälern zerschnittenen Kohlenwald die Voraussetzungen günstig.

Bereits 1850 war die Grube Heinitz über die Fortführung der Linie Bexbach-Neunkirchen angeschlossen, 1851 die Grube Reden. Die durchgängige Verbindung nach Saarbrücken über das Sulzbachtal war 1852 fertiggestellt, parallel dazu das Stichgleis nach Von der Heydt. Weitere Bahnstrecken folgten, wie 1858 die Verbindung Saarbrücken-Merzig durch das Saartal, 1860 die Linie Krenznach-Neunkirchen durch das Nahetal und im gleichen Jahr der Anschluß Merzig-Trier. Damit waren die Hauptlinien realisiert, von denen aus bei Bedarf Nebenstrecken eingerichtet werden konnten, wie bspw. 1879 die Fischbachlinie von Saarbrücken über Wemmetsweiler nach Neunkirchen. Lediglich die sog. „Strategische Bahn“ zwischen Mainz und Metz über Münster am Stein wurde erst 1904 fertiggestellt.

Doch die preußische Bergverwaltung verstand es, die Transportbedingungen noch weiter zu optimieren. Sie begann, neue Schächte in unmittelbarer Nähe zu Eisenbahnlinien abzuteufen. Es entstanden systematisch sog. Eisenbahngruben wie Sulzbach oder Altenwald. Einen solchen Spielraum zum Abteufen neuer Schächte hatte der bayerische Fiskus natürlich nicht, da sein Anteil am Kohlenrevier eng begrenzt war.

Auf bayerischer Seite schritt die Erschließung des saarpfälzischen Kohlenreviers durch die Eisenbahn - aber auch aus anderen Gründen - deutlich langsamer voran. So wurde die Grube Bexbach, obwohl der Ort bereits 1849 einen Bahnhof erhalten hatte, erst 1902 mit einem eigenen Anschlußgleis ausgerüstet. 1857 wurde eine zweite Bahnlinie zwischen Homburg und Zweibrücken mit späterer Verbindung nach Annweiler und Hornbach gebaut. Bis aber der für die Rheinpfalz wichtige Industrieort St. Ingbert über die Strecke Homburg-Hassel-St. Ingbert angeschlossen war, vergingen weitere zehn Jahre. Auf die Fortführung dieser Linie nach Saarbrücken mußte man noch bis 1879 warten. Der Anschluß ans Elsaß, wichtiger Absatzmarkt der bayerischen Gruben, war ebenfalls erst 1879 mit der Strecke Zweibrücken-Reinheim-Saargemünd realisiert. Solange mußte die Kohle weiterhin mit Pferdefuhrwerken transportiert werden, was natürlich deutliche Standort- und Marktnachteile mit sich brachte. Über die Ursachen dieser sehr zurückhaltenden Eisenbahnpolitik des bayerischen Staates in der Saarpfalz kann nur spekuliert werden: Politische und strategische Gründe, mangelndes Interesse oder geringe Entschlußkraft kommen hier in Frage. Wirtschaftliche Überlegungen dürften die Entscheidungen kaum geleitet haben, wenn man sich die weitere Entwicklung der Grube St. Ingbert vor Augen führt. Denn dort stieg die Jahresförderung von 975.000 Zentnern in den 1850er Jahren auf fast die doppelte Menge, genau 1.836.092 Zentner Ende der 1860er Jahre, nachdem der Eisenbahnanschluß endlich realisiert war. Die Wettbewerbsnachteile, die durch diese verpatzte Verkehrspolitik aber entstanden waren, konnten von den in dieser Stadt ansässigen Industriebetrieben in der Folgezeit nicht mehr ausgeglichen werden.

Die saarpfälzischen Gruben

Die vier saarpfälzischen Steinkohlengruben gehörten alle zur Verwaltungseinheit „Saarpfalz“. Sie unterlagen damit, ob staatlich oder privat, einer einheitlichen gesetzlichen Grundlage, seit 1869 dem bayerischen Berggesetz, und wurden von den gleichen Aufsichtsbehörden kontrolliert. Auch die Vorschriften und praktizierten Verfahren der öffentlichen Verwaltung, die den Ablauf in einem Bergwerk regulierten, waren für alle verbindlich.

Der Bergbau schritt in der Saarpfalz von West nach Ost fort, sowohl in zeitlicher wie auch räumlicher und technischer Hinsicht. Die älteste Grube ist die St. Ingberter, die jüngste „Consolidirtes Nordfeld“, zwischenzeitlich erfolgten die Gründungen der Gruben Mittelhexbach und Frankenholz, in den 50er Jahren dieses Jahrhunderts letztlich noch St. Barbara am Standort der früheren Grube Mittelhexbach. St. Ingbert entwickelte sich zur leistungsstärksten Staatsgrube Bayerns, Bexbach weit voraus. Dieser Ort konnte seinen Standortvorteil mit dem frühen Eisenbahnanschluß nicht nutzen, obwohl er später zentrale

Funktionen für die Betriebe Mittelbexbach und Frankenholz übernahm. Über seinen Bahnhof wurde die Förderung beider Gruben abgewickelt, die Kohle mußte aber mit einer Seilbahn herantransportiert werden (seit 1902 hatte die Grube Mittelbexbach einen Eisenbahnschluß), Aufbereitungsanlage und Halde wurden in unmittelbarer Bahnhofsnähe errichtet. Frankenholz wurde gar zur förderstärksten Privatgrube Bayerns. In der Hoffnung, diesen Erfolg zu kopieren, entstand später die Grube „Consolidiertes Nordfeld“. Sie mußte aber als reines Spekulationsobjekt scheitern.

Die Abbaufelder der beiden Gruben St. Ingbert und Mittelbexbach befanden sich noch im produktiven Teil der Karbonschichten, dort, wo die Flöze übertage austreichen, wobei in Mittelbexbach der Tage- und Stollenbau schon nicht mehr lohnte. Hingegen laufen im Höcherbergland die Karbonschichten allmählich aus und werden von jüngeren Gesteinen überdeckt. An Abbau war erst zu denken, als geologische Forschungen mehr oder weniger Klarheit über die Beschaffenheit der tiefer liegenden Schichten und das Vorhandensein von Kohle erbracht hatten und der Stand der Technik den Tiefbau rentabel machte. Wirtschaftliche Interessen hatten diese Forschungen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts intensiviert. Denn zu dieser Zeit wurde augenscheinlich, daß der Bedarf an Kohle durch wachsende Industrialisierung und Mechanisierung ständig wuchs und Kohle sich zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor entwickelte. Auch private Unternehmer stellten fest, daß mittelfristig mit diesem Rohstoff viel Geld zu verdienen war. Gleichzeitig saßen zu dieser Zeit die Finanzmittel relativ locker und wurden gern und in großen Mengen für lukrativ erscheinende Investitionen eingesetzt. Geld wurde beim Abbau im Höcherbergland vor allem in der Startphase in großen Mengen benötigt. Zunächst waren zahlreiche Versuchsbohrungen und -bauten notwendig, um, im Gegensatz zu den älteren, bereits bestehenden Gruben St. Ingbert und Mittelbexbach, überhaupt das Vorhandensein und die Abbauwürdigkeit der Kohlenflöze abzuklären. Später erforderte auch der eigentliche Abbau hohe Vorinvestitionen: Es mußten mächtige Schichten tauben Gesteins durchteuft werden, bis Kohle angetroffen wurde. Zum Vergleich:

- I. Tiefbausohle der Grube St. Ingbert in 70 m Teufe
(gleichzeitig viele bauwürdige Flöze im Tage- und Stollenbau erschlossen)
- I. Tiefbausohle von Mittelbexbach in ca. 20 m Teufe
- I. Tiefbausohle Frankenholz in ca. 410 m Teufe
- I. Tiefbausohle der Grube „Nordfeld“ in 780 m Teufe

Hinzu kam, daß in dieser geologischen Randzone die Lagerung der Flöze sehr unruhig und unregelmäßig war. Sie gaben besonders stark aus und auch die Wasserzuflüsse waren erheblich. Für Ausbau, Wasserhaltung und Bewetterung bedeutete dies besondere Anforderungen technischer und somit auch finanzieller

ler Art. Auch mußten innerhalb kurzer Zeit hohe Finanzmittel aufgebracht werden, um eine vollständig neue Bergwerksanlage übertage zu erstellen. Förderung und Investitionen konnten nicht parallel und kostendeckend zueinander verlaufen, wie dies insbesondere bei der Staatsgrube St. Ingbert beispielhaft „gemanagt“ wurde. So kommt es nicht von ungefähr, daß die beiden Gruben im Höcherbergland von Privatleuten erstellt wurden. Der zögerliche bayerische Staat wollte - ähnlich wie beim Eisenbahnbau - in solch riskante und kapitalintensive Projekte nicht die erforderlichen Summen investieren.
