

PENISCHEN UND KABINENKREUZER

EINE FAHRT AN KANÄLEN IN OSTLOTHRINGEN



FOTO: T. MÖRGEN

Mittem Auto schnellschnell hingurken, paar Aufnahmen auf Band aus dem runtergekurbelten Seitenfenster, in 2 Stunden wieder im Studio, *nee - soo kannste das nicht machen!* Einen alten Verkehrsweg muß man zunächst mit der Geschwindigkeit erfahren, für die er gebaut wurde. Aber ein Schiff zu mieten ist teuer. Ich entscheide mich für das Fahrrad, ein Kompromiß. Billig, aber ein wenig zu schnell und nicht so bequem, denn die Leinpfade am Saarkohlenkanal sind holprig und schikanös, daß nach 20 Kilometern schon Nacken und Schultern verkrampfen und schmerzen. Tilo begleitet mich, ich muß ihn warnen: *Wenn du einen weißen oder blauen Renault 4 siehst, sofort zur Seite!* Der Treidelpfad ist Privatweg des Service de la Navigation, und da die Schleusen noch Handbetrieb erfordern, rasen die Serviceangestellten von Schleuse zu Schleuse ohne Rücksicht auf Radfahrer, die hier eigentlich nicht fahren dürfen. Mit der Zeit wird das R4-Motorengeräusch zum Schlüsselreiz, man weicht sofort aus. *Leicht biste dabei ins Wasser gefallen oder andererseits vom*

schmalen Damm runter! Auch wenns nicht passiert, bleibt die Velotour am Kanal in Erinnerung als - na, wie drücken Reiseführer das aus? »Einzigartiges Naturerlebnis«.

VON NÄHE UND FERNE

Bewegung hat etwas mit Raum und Zeit zu tun. Was ist uns wichtiger, Raum oder Zeit? Als primär wird empfunden, was knapper ist. Im Lauf der Geschichte haben wir den Raum durchlässiger gemacht - wir können uns freier darin bewegen - nicht aber die Zeit. Unsere Zivilisation steht ihrem unstörbaren Ablauf hilfloser gegenüber als jede andere. Zeit ist immer knapp und daher wichtig.

Sie ordnet sich den Raum unter, Raumerfahrung läuft über Zeiterfahrung. Wir empfinden eine Strecke subjektiv als desto kürzer, je weniger Zeit wir brauchen, um sie zu durchmessen. Bewegt man sich irgendwie im Raum, dann erscheinen die Stellen näher, die man schneller erreichen kann. Wir messen die Umgebung nicht in Kilometern, sondern in

Minuten. Der von der Zeit abstrahierte Raum-begriff ist eine späte Erfindung, die Kant propagierte und Einstein wieder etwas einschränkte. Populär war sie nie. Im Alltagsumgang wird oft der Raum geeicht mit einer Zeiteinheit.

Gegenüber dem absoluten Raum erscheint der subjektive, über Zeit gemessene, deformiert. Wo eine Autobahn hinführt, ist die Nähe, in 30 Minuten von Saarbrücken zum Bostalsee. Wo nur ein Feldweg hinführt, ist die Ferne, so weit, daß die meisten Menschen niemals dorthin gelangen.

Ein Kanal, den man nicht mit dem Auto entlangfahren kann (80 Kilometer pro Stunde), sondern nur mit dem Schiff (acht) oder mit dem Rad (20), erscheint lang. Dieser Text erzählt von der Ferne.

FEHLPLANUNGEN IM 19. JAHRHUNDERT

Am Hafen Mittersheim, fast mondän, liegen im Sommer immer Ausflugsboote, da stehen sogar Toiletten und Duschen am Kai, und aus dem unvermeidlichen Café du port (du canal? de la marine?) dudelt Musikähnliches. Aber erstmal fahren wir über die Brücke und am Ufer gegenüber entlang, einen Schotterweg unter Bäumen, rechts irgendein Schuppen, vor dem zwei Hunde wie entschert lospoltern. *Hier gibts doch nix zu seh'n?!* Höchstens Angler, sitzend natürlich, um eine Ausbuchtung des Kanals - nein, das ist ein alter Abzweig! Sehr schmal, und gleich zugeschüttet, wo einst der Treidelpfad über eine Brücke geführt haben muß. Davor ragen drei ausgeschlachtete Rostkähne aus dem Wasser, umwachsen von Schilf. Die Schifffahrt blockiert mit versenkten Schiffen. Dahinter ein Schilfstreifen, der läuft - irgendwie nach Westen, oder? *Wohin?* Einfach zwischen den Feldern und Wiesen durch, gesäumt von busch- und gestrüppbestandenen Dämmen. Die Hunde schweigen wieder. Ich klettere auf den Bug eines der abgesoffenen Kähne, lasse mich vorsichtig nieder, schaue dorthin, wo die Sonne bald ins Schilf sinkt, und blende zurück, ziemlich weit...

Goethe hat soeben den ersten Teil des »Faust« vollendet, weder Dampflok noch Lastwagen gibt es, noch ist »Energie« ein dunkles Wort und Afrika ein weißer Fleck: Man schreibt das Jahr 1806. Napoleon Bonaparte thront schon 2 Jahre als Kaiser von Frankreich. Da beschließt die Salinengesellschaft im lothringischen Städtchen Dieuze ihren Salzabsatz durch Bau eines Schifffahrtsweges nach Saarbrücken zu verbessern. Per Schiff soll auch die Saarkohle, die man zum Salzsieden braucht, da die Wälder der Umgebung bereits in

Rauch aufgegangen sind, nach Dieuze fahren (wie schon vor der Revolution geplant). Die Stimmung für Kanäle ist günstig und Saarbrücken französisch, das Premier Empire beteiligt sich zur Hälfte an den Kosten. 1809 beginnt der Bau. Die Saar wird von Saarbrücken bis Harskirchen bei Saaralbe schiffbar gemacht und ein Kanal von Harskirchen nach Dieuze gegraben. 1814 - die Erdarbeiten sind vollendet, in Dieuze ein Hafen angelegt, 10 von 20 Schleusen fertiggestellt - haben Staat und Salinenkompagnie je 1 Million Francs ausgegeben. Man diskutiert eine Verlängerung von Dieuze nach Metz inklusive Trockenlegung des sumpfigen Seilletals.

Aber es toben die Befreiungskriege. Napoleon muß nach Elba, kehrt zurück, verliert 1815 die Schlacht bei Waterloo, im Zweiten Pariser Frieden muß Frankreich seine Grenzen zurückstecken und Saarbrücken an Preußen abgeben. Der Salinengesellschaft wird es zu gefährlich, weiter Privatgeld in das national wacklige Kanalprojekt zu investieren. Schneller, als die Bauten erstellt worden sind, verfallen sie, Schleusen verschilfen, Kanalwände und Brücken stürzen ein. 45 Jahre läßt man der Bauruine Zeit, sich zu renaturieren - und fordert ständig die Fertigstellung.

1860 machen die Stadt Dieuze und die Salzunternehmer 2 Millionen Francs locker; ein Gesetz ordnet den Weiterbau an. Der Abschnitt zwischen Loudrefing und der Saar wäre aber parallel zum (1866 fertigen) Saarkohlenkanal verlaufen, man verzichtet darauf und will beide Kanäle durch ein 6 km langes Kanalstück zwischen Loudrefing und Mittersheim verbinden. Dieses Stück bleibt das einzige, das vom Salinenkanal in Betrieb geht: am 1. Dezember 1881. Im nächsten Jahr schon gibt es eine Eisenbahn Dieuze - Benestroff zur Hauptstrecke Metz - Straßburg. Und diese verfügt über einen Bahnhof in Loudrefing. Die Kanalbaustelle von Loudrefing nach Dieuze verfällt zum zweitenmal.

Den 6 km langen Kanal befährt man im Einbahnbetrieb: Nachmittags von Loudrefing nach Mittersheim, sonst in Gegenrichtung, man treidelt auch nachts. Der Frachtverkehr bleibt aber lächerlich gering. Er wird im Schnitt kaum mehr als 1000 t im Jahr erreicht haben, soviel trägt heute bequem ein einziges Europaschiff. Geplant war das 300fache! Nach dem 2. Weltkrieg lohnt es sich nicht mehr, die Schäden auszubessern. Vom Kanal Mittersheim - Bahnhof Loudrefing zeugt heute ein feuchter Streifen Schilf im Gelände.

In Dieuze hat man den Traum begraben, eine Stadt am Kanal zu werden, hat ihn verschüttet unter einem Spazierweg zu einem Denkmal zu



SAARKOHLLENKANAL, SCHLEUSENHAUS 3 - FOTO: K. BEHRINGER

Ehren polnischer Grenadiere, die 1940 den Rhein-Marne-Kanal tapfer für Frankreich verteidigt haben.

DIE TOCHTER DES SCHLEUSENWÄRTERS

In einer Traumlandschaft träumen, man darfs gar nicht so laut sagen, sonst stolpert nächsten Sonntag die Touristenhorde blind hier durch. Achwas, für die paar, die den STRECKENLAEUFER lesen, seis kurz ausgemalt: Da das verschlossene Haus, über hundert Jahre alt oder welches Datum haben wir heute? Keine Straße! Mit der Karre kämst du gar nicht hin, wir befinden uns unendlich weit entfernt von der nächsten Autobahnabfahrt. Nach 19 Uhr füllen die Männer vom Service andere Kanäle, und zwar in der Kneipe, die Urlauber legen an, unter Bäumen am Ufer, Lastschiffe gibts keine mehr, so ist Ruhe auf dem Kanal. Hier also künstlich das Gewässer, gegenüber träumend das Schleusenhaus, fehlt nur die »Tochter des Schleusenwärters«, mit Wasser großgeworden in einem Simenon-Kanalroman (Trivialliteratur, Abteilung Langprosa, Unterabteilung Binnenschiffahrtsroman), Maigret und der Treidler der Providence, jaja, keine in Sicht, da kannst du lange Ausschau halten. Zum Trost wird schon der Mond heraufgezogen, rechts vom Kanal der See, links vom Kanal der See, Schilf, feuchter Wald, Gebüsch und vielleicht paar alte Obstbäume, trocken eigentlich nur der Leinpfad, auf dem du jetzt stehst und denkst:

Wo hab ich sowas zuletzt gesehn? Vor Jahren im sumpfigen Film über Louisiana im Kino?

Weiterfahrn, die Sonne sinkt, und hier ist nicht gut zelten, die jeweils nächste Schleuse immer in Sicht, manchmal auch zwei. Alle paar hundert Meter gibts ne Rampe im Treidelpfad, schwupp, dann wieder eben, und immer noch die Running gags der rätselhaften Schleusenausstattung: Jedes Wärterhaus trägt gut proportioniert ne Nummer überm Eingang, z.B. 9, wie dieses hier, aber kein Wärter wohnt mehr drin, überall hängt ein Rettungsring, warnt ein Schild: *Défense de franchir les passerelles*, manchmal rechts, manchmal links, manchmal auch spiegelverkehrt? Eine Welt von Wiederholungen, aber wie im Bilderrätsel: Finden Sie die 12 Unterschiede! *Was heißt das überhaupt, Tilo? Verbot des Fallens ins Wasser?* Doch wir gehören nicht zu den Leuten, die die Bedeutung seltsamer Untersagungen unbedingt entschlüsseln müssen, hätten wir ja viel zu tun. Wirklich überall die kleine Hütte mit Pultdach, Büro des Wärters, drin das Schleusenbuch und enigmatische Gerätschaften. An manchen Schleusen das dunkelblaue Schild mit dem dicken Wasserhahn: *Eau potable*. (Das Kanalwasser ist nicht trinkbar.) Ab und zu stellt sich einer Anker und Schiffsschraube auf den Rasen vors Heim, ein andrer Gartenzwerge und diese Daßesdasnochgibts, diese aufgeschnittenen marineblau oder -weiß lackierten Autoreifen als Blumenampel. Manche Häuser versteckt, verwunschen, hintenrum verschissen oder bald verfallen. Und jedesmal der Wellblechschuppen

direkt am Treidelweg, heute steht ein Auto drin, aber dafür ist er sinnlos hoch. Waren das die Lokschuppen?

REIBUNGSLOS NACH STRASSBURG

Wasser kennt keine Haftreibung, und der Fahrwiderstand nimmt mit der Geschwindigkeit stark ab, insbesondere wenn man Wirbel vermeidet. Zum Treideln braucht man daher sehr wenig Kraft. Ein Dackel könnte eine Penische ziehen, wenn er genug Geduld hätte. Mit einem Drittel Fußgängergeschwindigkeit zerrten zwei Pferde üblicherweise einen vollbeladenen 200-t-Lastkahn in 10 Tagen von Saargemünd nach Straßburg. Wie lange würde der Schiffer brauchen, wenn er seine »Stella Maris« selbst ziehen müßte? Zwei Monate womöglich, aber er würde es schaffen.

Ab den 30er Jahren stellte man von Pferde- auf Motorantrieb um: Traktoren, sogar solche mit Elektromotor, fuhren auf dem Leinpfad. Zeitweise verlegte man dort Schienen - auf der Brücke des Rhein-Marne-Kanal über die Saar bei Hesse kann man sie noch sehen - und schleppte die Frachter mit kleinen Lokomotiven - was die Binnenschifffahrt als Konkurrenz zur Bahn schon früh ad absurdum führte. Nach dem 2. Weltkrieg setzten sich die Motorschiffe durch, nach Straßburg fuhren sie jetzt in 5 Tagen.

Lieu dit trois ponts: Der Leinpfad trägt neue Betonmauerchen beiderseits; wir stehn wie auf einer 3 Meter breiten Furt: Der Kanal durchquert den Stockweiher und ringsherum nichts als Wasser. Der Himmel hat sich mit Gewitterwolken zugezogen, Wind kräuselt die Oberfläche und Tilos Stirn, plötzlich frieren wir, sind müde, fast ist schon Herbst. An Schleuse 1 gibts eine Auberge, verspreche ich. Aber keine Zimmer, wir könnten bestenfalls dort zu Abend essen. *Keine Ortschaft, kein Hotel weit und breit? - Mais oui, sur le bateau!* Auf dem Schiff? Wir lassen uns das schnell erklären.

Gleich schließt sich der nächste Weiher an, der Étang de Gondrexange, den der Kanal ebenfalls durchquert. Und an der Nordspitze des Sees finden wir den alten Hafen von Houillons, einfach eine 200 m lange und 40 m breite Ausbuchtung des Kanals, umgeben vom Weiher auf der einen, von Wald auf der anderen Seite. Dort liegt nur ein Fahrzeug: Das Hotelschiff Aux Arches de St.Pierre. Kaum haben wir die Räder vom Gepäck befreit, platzt der Regen los.

UNTER DER WASSERLINIE

Dusche und WC gibt es im Zimmer, aber wie läuft die Brühe denn ab? Wir liegen unter

der Wasserlinie. Das Bullauge, schwere Messingarmatur, nur wenige Zentimeter über der Oberfläche. Die Wellenmuster der Regentropfen. Nicht öffnen! Jedes vorbeifahrende Schiff schwappt uns den halben Kanal ins Zimmer. Auch nicht zu empfehlen wegen der Stechmücken. Wir schlafen wie Jonas im Wal.

Am Morgen schraube ichs doch umständlich auf, denn im Walbauch ist es stickig. So früh wird niemand unterwegs sein. Das Wasser ist wärmer als die Luft und dampft. Eine zylinderförmige Nebelschwade sickert durch die Öffnung. Im Wellenrhythmus tanzen Lichtreflexe auf der Wand. Ich hole die Kamera. Da kommt ja doch ein Schiff, verdammt!

Der Eigentümer, Herr Huber, stammt aus dem Elsaß. Nach dem Frühstück erzählt er uns, wie er zu dem Hotelboot kommt:

Das war am Anfang eine ganz tolle, verrückte Idee. Der Sinn davon war ja, Leute aus verschiedenen Ländern Europas durch Natur und Anglerei und Vögel herzukriegen, damit die Leute sich durch die Natur auch anders kennenlernen. Das war sozusagen das philosophische Grundziel. Das zweite Problem war, einen Platz so nahe wie möglich an der Natur zu finden. Das ging einfach nicht anders wie durch ein Boot. Boote habe ich verschiedene schon ausgebaut als Innenarchitekt früher. Das Boot haben wir also gekauft, das war ein Kanalfrachtschiff, ein ganz normales, und hatte Getreide nach Holland und Belgien gebracht. Das haben wir in den Ardennen gekauft und hierher schwimmen lassen und selber am Port du Houillon aus- und umgebaut. Ende 86 ist das Boot hierhergekommen, und wir haben anderthalb Jahre gebraucht. Im Mai 88 haben wir aufgemacht und eben dann Anglertourismus hauptsächlich aufgebaut.

Weil er sagt, das Wasser sei sein philosophisches Ziel, frage ich nach, warum er am oder auf dem Wasser leben muß:

Durchs Wasser kommt das Leben auf die Erde und der Mensch auch, und ohne Wasser ist überhaupt nichts möglich. Darum denke ich, daß man das Wasser schützen muß und vielleicht anders anschauen und damit anders umgehen. Ich brauche das Element für Kontakt und Meditation sozusagen.

WIE IM MITTELALTER

Und was reizt andere Leute am Urlaub auf dem Kanal, am teuren und langsamen Reisen per Boot?

Das ist eine andere Art, ein Land zu besichtigen, aber auch kennenzulernen. Das schöne dabei ist: Die Limitation der Kilometer bringt

den Leuten gleich eine andere Art, zu schauen. Und das ist das Gute dabei. Man ist überrascht, auf dem Kanal zu sehen, wie die Leute wiederkommen jedes Jahr. Man fragt sich manchmal, was die da hin bringt. Man kann das im ersten Augenblick einfach nicht verstehen. Die Preise sind ja ziemlich toll im Moment noch. Für denselben Preis kann man fast überall hin, doch die Leute kommen einfach auf den Kanal. Ob das jetzt Schweizer, Deutsche oder Holländer sind, das Ziel ist dasselbe: ein ganz anderes Leben. Die sind irgendwie im Mittelalter.

Mich Physiker interessieren Quellen, und Senken, Ströme und Speicher, Verzweigungen und Kreisläufe. Redet jemand vom Wasser, denke ich sofort ans Abwasser. Was geschieht mit der Seifenlauge von heute morgen? Die Frage bringt Herrn Huber nicht in Verlegenheit: *Wir haben so Behälter im Boot, die nehmen das alles auf, und Pumpen, die pumpen das rauf auf eine kleine Kläranlage im Boden.* Das Wasser geht also nicht ungeklärt in den Kanal? *Nee, überhaupt nicht, das kann ich mir erstens nicht erlauben, und zweitens werde ich das auch nicht tun, denn unser Ziel ist Ökologie und die Natur. Da kann man nicht auf eine Art das verteidigen wollen und auf die andere Art sich benehmen wie ein... im Gegensatz.*

Und weil das Wasser so international ist wie der Regen und die Saar und der Kanal, liegt ihm Europa am Herzen. Aber er bleibt skeptisch:

Ich denke nicht, daß da viel zu hoffen ist, weil... leider sind die Leute noch nicht soweit. Europa - man kann davon sprechen, man kann das auch wünschen für die Leute, aber das große Problem liegt ja in der Mentalität von jedem Mensch selber. Das ist ganz selten, daß Leute europäisch denken können und sich auch europäisch benehmen können. Ökonomie ist nicht alles. Das ist eine menschliche Sache, das ist für mich ganz klar.

EIN FRÜHES GEMEINSCHAFTSPROJEKT

Die Europamüden mag es überraschen, daß es schon im Zeitalter der Nationalstaaten, sogar zwischen »Erbfeinden«, Großprojekte gemeinsamer Zusammenarbeit gab, wirtschaftliches Interesse vorausgesetzt. Die Deutschen erhofften sich einen sicheren Absatz der Saarkohle nach Lothringen, ins Elsaß und in die Schweiz, Frankreichs Industrie brauchte billige Kohle und die Saarrüthen lothringisches Eisenerz. In den Jahren 1862-66 knüpften Frankreich und Preußen deshalb das Saarrevier an den Rhein-Marne-Kanal. Frankreich erstellte den neuen Schiffahrtsweg von Gondrexange bis Saargemünd und machte den Grenzfluß Saar von Saargemünd bis Gündingen schiffbar (was Preußen zur Hälfte mitfinanzierte), Preußen

kanalisierte weiter bis Luisenthal, 1879 bis Ensdorf.

Nach der Eröffnung 1866 stieg der Schiffsverkehr auf dem sogenannten Saarkohlenkanal zunächst stark an. Die Treidelpferde zogen Kohle von der Saar nach Nancy und Straßburg, Erze aus Lothringen nach Burbach und Völklingen, Brennholz aus den Saarlwäldern nach Straßburg, Zement und Hochofenschlacken in die nähere Umgebung des Kanals, Flaschen nach Epernay, Reims, Paris, Mühlsteine aus der Champagne, Stammholz von Vogesen und Schwarzwald nach Saarbrücken. Eine Fahrt Paris - Saarbrücken dauerte über einen Monat, aber man hatte noch Zeit und große Lagerplätze in den Kohlehäfen.

Die florierende Navigation intérieure bekam aber schon bald (abgesehen von kleineren Handicaps wie Wassermangel, Krieg, Frost und doppelte Gewerbesteuer) die Konkurrenz der (damals noch privaten) Eisenbahnen zu spüren. Frankreich senkte die Frachttarife und standardisierte die Kanäle. Rhein-Marne-Kanal und Saarkohlenkanal erhielten ab 1895 eine Tiefe von 2,20 m, wobei auch die Schleusenammern von 34,50 auf 38,50 m wuchsen. Die Jahreszahlen an den Schleusen beziehen sich auf diesen Umbau, der am Saarkohlenkanal bis 1910 dauerte. Die mögliche Kapazität der Lastkähne stieg damit von 150 auf 280 t. In den 20er Jahren dieses Jahrhunderts erlebten die kleinen Binnenwasserstraßen mit ihren standardisierten 300-t-Kanalschiffen (Penischen) ihre Blütezeit. Obwohl damals weitaus die meiste Kohle schon per Bahn transportiert wurde, bestand durch alle Zeiten auf dem Saarkohlenkanal etwa die Hälfte der Fracht aus Kohle.

Der Gesamtverkehr auf diesem Wasserweg stieg von 1870 bis 1928 von 400.000 t auf 2 Mio t an. Man unterschätze diese Menge nicht! Der seit 1960 mit 5 Milliarden Mark, 2 Mio. t Beton und 200.000 t Stahl durch Bayern gehauene Rhein-Main-Donau-Kanal wird nach Prognosen der etwas weniger optimistischen Fachleute auch nur 3 Mio t im Jahr transportieren. (Ausgelegt ist er für 18.) Der Saarkohlenkanal wirkt gegen ihn wie ein idyllisches Spielzeug naturverliebter Verkehrsplaner. Seine Fracht kletterte 1960 noch einmal auf 1,5 Mio. t, um dann in den letzten 30 Jahren abzunehmen bis auf - ja wer weiß das eigentlich noch? Vielleicht 5.000? Heute läßt sich die Kleinkanalschiffahrt nicht mehr rentabel betreiben - was natürlich auch mit dem Niedergang der saarländischen Schwerindustrie zu tun hat, für die ja sogar die Euroschiffe auf der nun ausgebauten Saar zu spät kommen.

1869	670 000 t
1885	860 000 t
1913	1 120 000 t
1927	1 240 000 t
1938	570 000 t
1948	610 000 t
1953	1 110 000 t
1960	960 000 t
1987	38 000 t
1988	18 000 t

ÜBERSICHT ÜBER DIE
JAHRESGESAMTFRACHT
DURCH DIE SCHLEUSE
SAARBRÜCKEN-
GÜDINGEN

Haben die Renault 4 vom Service, die dunkelblauen, nicht vor 3 Jahren noch diesen Aufkleber im Trapezfenster rechts hinten getragen?: das Bild einer Penische und darunter der unmerkliche Satz (Foto trag ich immer bei mir): *Le transport fluvial, c'est économique et sûr* - so hoffnungslos ungeschickt zu werben hat mich immer schön-trotzig angemutet. (Der R4 wird auch nicht mehr gebaut, oder?)

BLICK AUS DEM MASTKORB

Die Sonne steht schon hoch am Himmel. Nicht weit von Hubers Hotelboot heißt es sich entscheiden. Wegweiser für die Schiffe zeigen in 3 Richtungen: Sarreguémines, Nancy, Strasbourg. Wir haben den Rhein-Marne-Kanal erreicht. Wir entscheiden uns für Nancy. Die mit allerhand technischem Kram bepackten Räder wuchten wir über eine hochschmale Fußgängerbrücke und schwanken auf ihr wie besoffen. Aber der Blick! Die Berge, die Kanäle, der See, viel Wasser.

Gerade haben wir uns noch in einem Geländeinschnitt durch den Schlamm des Treidelpfads gekämpft, da treten die Böschungen seitlich zurück. Diese Schleuse mutet seltsam an, zum Kopfkratzen: das Schleusenhaus verlassen, pfeift der Wind durch, und die Schleusentore hat wer herausgehoben, neben den Kai gelegt und der Korrosion preisgegeben. *Ne neue Schleuse da vorne!* Mit quaderförmigem Schleusenhaus; Beton und Glas und lackierter Stahl! Ans meerblaue Geländer treten und nach Luft schnappen ist eins: 20 Meter tiefer breitet sich blau und grün die Landschaft aus, und silbern glitzert die Sonne auf den Wellen eines Sees - ganz tief unten fährt ein Schiff - ein Seh-Mannsblick wie aus dem Mastkorb, von der höchsten Schleuse am Rhein-Marne-Kanal, der Schachtschleuse am Étang de Réchicourt.

Das Schiff liegt zu Beginn des Aufwärtsschleusens am Boden eines Verlieses, 18 Meter hoch, 5,10 Meter breit, in das mächtig das Wasser von unten einströmt. Am oberen Rand ganz klein die Gesichter schaulustiger Touristen. Ich schlage nach: Sechs abgehaue Hände, was führst du im Schilde? Hagen von Tronje? Walther von Wasgenstein? Falsche Seite: Das Schiffahrtshandbuch erzählt nebenbei noch etwas über den Wasgau, den der Rhein-Marne-Kanal durchquert - *Das ist ein ganz andres Leben, die sind irgendwie im Mittelalter.* Danke, Herr Huber, - ah hier steht es: Die Wirbel des einströmenden Wassers sind infernalisch. Kann mir gut vorstellen: Mancher Sportschiffer bangt, daß sich das Wasser am Ende des rauschenden Chaos über seinem Kahn befindet anstatt darunter. Aber immerhin ein mäßig vertrauenerweckendes Betonbauwerk aus

den 60ern, und drüber sitzt der Schleusenwärter hinter großer Scheibe und mit Überblick, *homme de technique*. Nichts entgeht ihm, er drückt Knöpfe - soll ich mal fragen, was für ihn das Wasser bedeutet? Immer auf der Jagd nach O-Tönen, damit der Hörfunk schön authentisieren kann! Aber er will nichts sagen, *Non, c'est pas le droit*, sein Chef allenfalls, aber daß ich den nun gleich suchen gehe, davon ist er auch nicht gerade begeistert - wieso muß er sich eigentlich an der Wand festhalten? Jetzt kommt er doch schwerfällig näher, bis zur Tür (*Défense d'entrer!* Gilt sicher nicht für Reporter) und - hfhf, ahhh, gewiß, es ist ein heißer Nachmittag und sowieso bald Feierabend, und mit ein paar Schlückchen in Ehren verscheucht man keine Undine. Im Gegenteil, machst dir die Wassergeister gewogen. *Bonne soirée, monsieur*, setz dich mal wieder an deinen elektrischen Tisch und paß aufs infernalische Wassertosen auf.

Für manche bedeutet das Wasser Stumpfsinn - da hats der Schleusendienstler am Saarkohlenkanal besser: Ohne gläserne oder betonierte Steuerzentrale kurbelt der von Hand die schweren Tore aus Leibeskräften, Bewegung an frischer Luft, kann verwegen dreinschaun, den Schiffern Kommandos zubrüllen, und vielleicht will ja mal sowas Jachtähnliches mit Fotomodellen aufm Deck talab, Yvonne, Chantal, Geneviève, - unwahrscheinlich, aber wieso ausgeschlossen? Dann winken & zwinkern, lachen, und Tricks: Die Jacht ist schon fast halb versunken, Kommando zurück! Er schwemmt sie einfach wieder hoch und verweist auf die Bergseite: *Da kommt noch ein Kabinenkreuzer!* Gemeinsam schleusen, Wasser sparen. *Ihr habt doch Zeit, oder?* - Schleusier müßte man sein! Ich dagegen mach hier an Schleuse 1 mit meinem blöden Mikro eine lächerliche Figur, kniend, und die Schönen auf dem Deck lächeln höchstens ein bißchen, wenn ich das Ding am langen Kabel in die Schleusenkammer runterlasse, wo mein Interviewpartner gerade gegens Wassergurgeln anredet - aber ich greife vor, wir stehn ja erst mitten im Spätnachmittag vorherigentags an der großen Schachtschleuse.



GROSSE SCHACHTSCHLEUSE AM ÉTANG DE RECHICOURT - FOTO: T. MÖRGEN

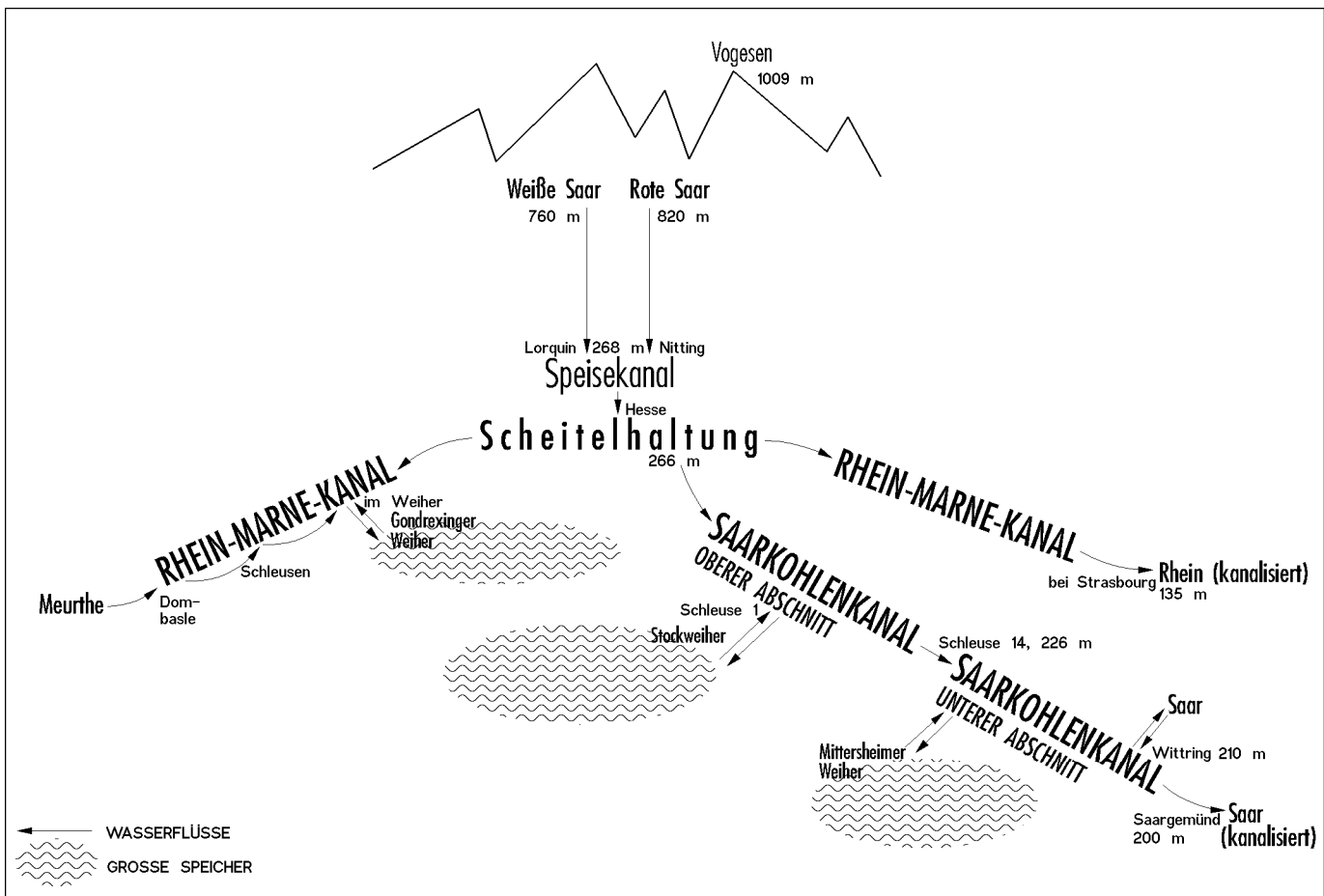
RUINEN, WASSER, WEIN

Die ist Mitte der 60er Jahre in Betrieb gegangen, weiß das Handbuch, und hat 6 alte Schleusen ersetzt. Wo sind die 5 anderen? Wir finden das abgehängte Kanalstück nicht weit entfernt im Gebüsch. In der Fahrrinne wächst Schilf übermannshoch. Die Schleusentore klaffen, Wasser rieselt langsam durch ein Feuchtbiotop. Nichts reißen die Franzosen ab, lassen alles in Frieden verfallen. Die Dächer der Wärterhäuser eingestürzt, die Fenster ohne Glas, Strohmatten brechen aus den Decken. Die Weinstöcke am steilen Kanaldamm, wohl Hobby eines Kanalbeamten gewesen, haben schon den Garten okkupiert, Weinlaub überwuchert bald die Ruine seines Hauses. Nur noch einen Fußpfad erkennst du, wo früher die Pferde treidelten, nächsten Sommer brauchst du eine Machete gegen die Sträucher. Durch das Fernbild vom Étang de Réchicourt, jetzt eingerahmt von Weinranken, zieht ein weißes Segel. Es wird Abend.

Das Wasser kommt aus den Wolken und fließt die Vogesen hinunter in die Nordsee. Daran können wir wenig ändern. Es fließt bergab, nicht bergauf, das ist sein Gesetz. Wenn es die tausend Meter von den Vogesen ins Meer direkt hinunterstürzte, könnten wir es nicht nutzen. Aber es fließt langsamer, in die Saar, die fließt in die Mosel, die in den Rhein, der in die Nordsee. Wir können es zu wasserwirtschaftlichem Nutzen weiter verlangsamen und umleiten, über Felder, durch unsere Waschbecken und Toiletten, in Seen, Weihern, Teichen, Tümpeln, Becken, Tanks, Fässern, Kannen, Flaschen, Gläsern zwischenspeichern, alles mögliche darin auflösen und wieder trocknen, es trinken, uns, den Hund, die Hose, den Fußboden und das Auto damit waschen, Fische drin züchten oder auf ihm schwimmen, es Schiffe und Boote tragen und Turbinen antreiben lassen. Wir können es auch wieder etwas beschleunigen. Nebenbei: Eigentlich kommt es auf die richtige Reihenfolge an. Aber wer hält sich daran?

Der Wasserstrom, künstlich verlangsamt, kann einen Warenstrom tragen, z.B. auf Schiffen. Man baut eine Infrastruktur, um eine genügende Wassermenge langsam strömen zu lassen und um die Wasserströme zu vernetzen. Diese können dann vernetzte Warenströme tragen.

Auf der Vogesen-Scheitelhaltung, 266 Meter über dem Meer, zweigt im Étang de Gondrexange der Saarkohlenkanal vom Rhein-Marne-Kanal ab. Von hier aus geht es, wie bei einem Scheitel, nach allen Seiten bergab. Die nächsten Stufen sind im Westen die Schachtschleuse am Étang de Réchicourt (18 m), im Osten das berühmte Schiffshebewerk bei St. Louis (44,5 m) und im Norden, am Saarkohlenkanal, die Schleuse 1 (3,6 m). Der Wasserspiegel wird künstlich gehalten auf den insgesamt 39 km Länge dazwischen. Wie kommt das Wasser auf diese Höhe? Ein Speisekanal entnimmt es schon bei Lorquin und Nitting aus der Weißen und Roten Saar und führt es gegenüber dem Hafen von Hesse in den Rhein-Marne-Kanal. Aus dem Stockweiher und dem Étang de Gondrexange wird zusätzlich Wasser in die Scheitelhaltung gepumpt. Im Westen befördert man abwärts geflossenes Schleusenwasser stufenweise den Rhein-Marne-Kanal wieder hinauf, von der Meurthe bis zur Scheitelhaltung. Und unterhalb von Mittersheim versorgt sich der Saarkohlenkanal per Pump-



WASSERFLUSSPLAN DER KANÄLE IN OSTLOTHRINGEN (LECKS, ÜBERLÄUFE, NIEDERSCHLÄGE, SUBLIMATIONEN, SCHIFFEREIEN SIND NICHT BERÜCKSICHTIGT.) - GRAFIK: K. BEHRINGER

stationen aus dem Mittersheimer Weiher und, falls das nicht reicht, aus der Saar bei Wittring. Das Kanalwasser fließt die Kanäle langsam und schleusenweise wieder hinunter, in Rhein, Meurthe und Saar, verdunstet oder fließt in Seen, Bäche, Flüsse zurück, an Überläufen oder, besonders beim Saarkohlenkanal, an undichten Uferstellen. (Der Saarkohlenkanal sieht streckenweise aus, als werde er nur noch lustlos-nachlässig zusammengeflickt.)

IM EICHENWALD

- der, sieht man genauer hin, ein Buchen-Eichen-Mischwald gewesen ist (auf der Karte heißt er Bois des Hauts Hêtres, Hochbuchenwald), aus dem sie die Buchen herausgeschlagen haben. Also lichter ist er geworden, zwischen den, na: 150jährigen Eichen (so alt wie der Kanal) wächst gelbes Gras, im tiefen Hintergrund der Eichen rumpeln Schüsse. Sieht nach Schweinewald aus, leicht morastige Stellen mit Sumpfgas dazwischen und Feuerstellen der Waldarbeiter (*Ah, t'es un écologiste, n'es'pas?*)

Das Zelt stelle ich (erstmal probeliegen!) in eine rechteckige Buchenwaldecke aufs Laub, prahle: *In 10 Minuten ist's aufgebaut!* während

er fachmännisch feuerwerkelt: einen komplizierten Holzscheitstapel in Brand steckt und nicht mehr Starter braucht als 1 leere Filmschachtel und 1 Papiertaschentuch. *Nicht schlecht, aber bei jedem Indianerabitur würdest du durchfallen! Den Qualm riecht man doch mindestens 100 chains weit!* Er bedauert: *Alles feucht!* und streitet sich mit mir über die Brandgefahr in deutschen (wieso deutschen?) Wäldern. Wenigstens keine Stechmücken. Sieht er nicht aus wie ein gottverdammter pyromanischer Waldarbeiter mit seinen 95 Kilo, seinem verschossenen, an den Ellbogen löchrigem Pullover, den Jeans, der dunkelblauen Mütze? Während ich im kotbraunen Militärflanell und zinkgrüner Windjacke (ehrbar & altreu - ziert den Sparsamen schon seit 15 Jahren!) bereits »ums« Feuer sitze, auf der indianerabgewandten Seite.

Wenn ein Schwein durch den Wald galoppiert, oder auch langsam stapft, nachts beim Schweigen der Sumpfrallen, und keine Geräusche sonst außer den ins trockene Laub fallenden Eicheln, hört es sich an wie die Wilde Jagd. Zuerst stört es die Vögel auf, die mit panischem Gezeter uns wecken, dann kommt es näher in der Tintenschwärze, man riechts, aber siehts nicht. Schnell ist es verschwunden, der Moschus

muffelt noch etwas nach, die Vögel schlafen wieder ein, und wir auch.

DER STREIT UMS WASSER

Aus dem Eichenwald geht es auf der D 955 zurück an den Saarkohlenkanal. Ein frischer Sonntagmorgen, 10 Uhr, an Schleuse 1 herrscht schon Hochbetrieb. Zwei Ausflugsboote wollen zu Tal und werden in der Schleusenkammer gerade noch einmal hochgeschwemmt, weil sich ein dritter Kabinenkreuzer anschließen will. Das dauert eine Viertelstunde. Schaulustige und Schiffer reden übers Wassersparen. Auch Anlieger vom nicht fernen Stockweiher diskutieren mit. Es gibt genug Wasser im lothringischen Weihergebiet, sollte man meinen. Aber auch viele unterschiedliche Ansprüche darauf von Anglern und Fischern, Wassersportlern, Anliegern, Kanalschiffern, Naturschützern. Manchmal gibt es Streit. Als vor ein oder zwei Jahren wegen Trockenheit und undichten Kanalstellen so viel Wasser aus dem Stockweiher in den Kanal gepumpt wurde, daß die Anlieger von ihren Stegen 20, 30 Meter durch den Schlamm waten mußten, gingen sie demonstrieren. Auch Bürgermeister der Weihergemeinden schlossen sich an. Rechtlich sind Freizeitanlieger und Wassersportler in der schlechteren Position, denn die Weiher wurden ja primär zur Wasserversorgung der Kanäle ausgebaut. Aber sie argumentieren selbstbewußt, wie z.B. Herr Bick, ein Geograph, der ein Wochenendhaus zwischen Saarkohlenkanal und Stockweiher besitzt:

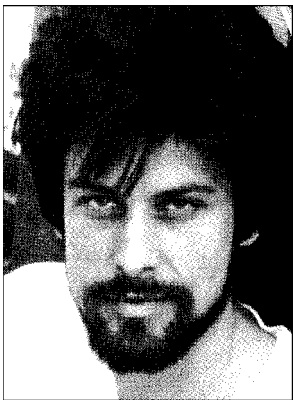
Das muß man, glaube ich, etwas anders heute sehen. denn man quasi jetzt von einer Nutzungskonkurrenz sprechen zwischen den Schiffen, die hier fahren, den Freizeitbooten und dem Bedürfnis nach Freizeit der Menschen, die schon seit 20 Jahren am Stockweiher und am Mittersheimer Weiher sich niedergelassen haben und auch ein Recht darauf haben, ihre Freizeit hier weiterhin zu genießen. Man muß bedenken, daß hier seit 20, 30 Jahren Bautätigkeit im Gange ist. Man muß sich einmal anschauen, wie viele Häuser hier rings um den Weiher gebaut worden sind. Das sind ja schon richtige Dörfer und größere Siedlungen. Das hat den einheimischen Unternehmen eine ganze Menge Geld gebracht. Man muß bedenken, wieviel Wochen die Urlauber die Infrastruktur hier nutzen, die Geschäfte. Man müßte auch diese Entwicklung sich mal anschauen, die die Stadt Saarburg durchgemacht hat in den letzten 20 Jahren. Ich kenne das sehr gut, weil ich die Stadt halt jedes Jahr sehe und weiß, was es da heute für Versicherungsunternehmen gibt, wie sich die Geschäfte erweitert haben, wieviel Supermärkte es mittlerweile dort gibt. Ich bin

sicher, daß diese Entwicklung zu einem großen Teil darauf beruht, daß viele Deutsche immer wieder herkommen und hier ihr Geld lassen.

Die überwiegend deutschen Grundstücksbesitzer erfüllt ein gewisser Pionierstolz und ein Bewußtsein, Zivilisation auf die lothringische Hochebene gebracht zu haben. Die kleine Gemeinde Rhodes am Stockweiher hat sogar Bürgersteige bauen lassen und beleuchtet nachts die Dorfstraße! Könnte man sagen, daß sich ein landwirtschaftliches Gebiet zu einem wohlhabenden Freizeitzentrum gewandelt hat? Kam diese Entwicklung durch den Kanal? Herr Bick: *Das ist meiner Ansicht nach etwas zu bezweifeln. Die wirtschaftliche Bedeutung wird sich auf einen sehr engen Bereich rechts und links des Kanals beschränken. Aber der Tourismus an den Seen selbst durch die Saarländer, die schon über 30 Jahre hierher fahren, ist für eine breitere Bevölkerungsschicht und für eine größere Region von wirtschaftlicher Bedeutung.*

EINE ZUKUNFT FÜRS PARADIES

Mein Schatten auf dem Treidelweg ist schon länger geworden, Zeit für die Rückfahrt. Bei Schleuse 2 halte ich noch einmal, trenne mich ungerne. So ein leerstehendes Haus kaufen und unterm Mirabellenbaum in aller Ruhe einen Roman schreiben, nur einmal in der Woche bei Sonnenschein nach Saarbrücken radeln (fuffzich Kilometer, is doch nüscht!) und ein, zwei Stunden vorm Kulturcafé (Hah, Kultur!) sitzen & Möchtegern-Prominenz & Kanndochnicht-Schickeria vorbeiflanieren sehn - davon satt, zurück zur Schleuse ans Wasser, weiterschreiben, die mißlungenen Seiten steckste inne gerade geleerte Flasche Kronenbourg, und ab, den Kanal runter, Botschaft für die Heimatstadt, schwimmt paar Tage später unter der Westspange durch. Kommt mir Tilo gleich mit Von-Was-Leben-Ideen, ich sag doch: Roman! Tochter des Schleusenwärters! Neurotisch & nostalgisch, zwohunnerttausend Auflage, aber mit kleinen Widerhaken im Text, oder nebenbei was Richtiges schreiben. Aber er will gleich ne Kneipe, vielmehr: Bistro aufmachen mit Campingplatz neben den Passerelles, Ansichtskarten- und Sonnenbrillenverkauf. Und was für Kinder: Pferde, Trabbis, Schöllereiscreme. (Garantiert UV-dicht, für 29 Francs.) *Die Zukunft des Saarkohlenkanals liegt im Tourismus!*



Klaus Behringer,

geboren 1958, Physiker, Schriftsteller, Herausgeber, lebt in Saarbrücken. Vize des VS Saar.

Schwerpunkte: Strahlenphysik elektromagnetisch, Energie, Verkehr, Literatur im Grenzbereich zur Reportage, Grenzübergänge, Meta- und Anamorphosen. Liebt den Wald und die Bewegung.

Bücher:

Nonoxinol 9. Drei Fahrten ins Blaugrüne. PoCul-Verlag Saarbrücken 1990.

Einhornjagd & Grillenfang. 12 Jahre Saarbrücker Schule (Anthologie, Hg. und Autor) PoCul 1992

Im STRECKENLAEUFER schrieb er zuletzt in Nr. 6: *Kleine Gurkenkunde*, eine Comic-Rezension.

Penischen und Kabinenkreuzer, Erstveröffentlichung (teilweise): Saarländischer Rundfunk, SR 2 Kultur, 19.10.1992



»DIE SCHLEUSENTORE KLAFFEN, WASSER RIESELT LANGSAM DURCH EIN FEUCHTBIOTOP.« - FOTO: K. BEHRINGER