

brücken—Trier mit einem Anschluß nach Wasserbillig zur luxemburgischen Grenze hergestellt werden⁵. Mit der Fertigstellung der Rhein-Nahe-Bahn (Neunkirchen—Bingen) erreichte der Eisenbahnbau einen ersten Abschluß. Die 1852 errichtete „Königliche Direction der Saarbrücker Eisenbahn“ wurde 1859 in die „Königliche Eisenbahndirection“ umbenannt.

Die Eisenbahndirektion konnte in den ersten Jahren ihres Bestehens hervorragende Ergebnisse erzielen und trug nach 1850 wesentlich zu den großen Produktionssteigerungen der Saarindustrie bei, da die Industrie ihre Absatzmöglichkeiten steigern konnte, die Eisenbahn zudem selbst ein nicht unbedeutender Verbraucher von Kohle und Stahl war⁶. Auch der 1862 begonnene und 1865 fertiggestellte Saarkanal schuf durch seine Verbindung zum Rhein-Marne-Kanal günstige Verkehrsbedingungen. Die Saarschiffe brachten vor allem Kohle nach Frankreich und führten als Rückfracht den Eisenwerken im Saarrevier lothringisches Erz (Minette) zu⁷.

Die Kohlenproduktion stieg von 1850 bis 1869 um das Sechsfache, von 1816 an gerechnet um das Dreißigfache⁸.

Die geringe Industrie und der mäßige Handel vor 1850 in und um Saarbrücken gaben zunächst einem selbständigen Bankhause keine Existenzgrundlage. Die Investitionen des Bergbaues finanzierte der Fiskus selbst. Die weiteren notwendigen Bankgeschäfte wurden von Kohlengeschäften nebenbei betrieben. Die bedeutendsten waren die 1822 von Friedrich Röchling⁹ und 1826 von Anton Haldy¹⁰ gegründeten Kohlenhandlungen. Die Kohle wurde durch die eigene Speditionsabteilung per Fuhr oder mittels Saarkähnen zu den Verbrauchern im Saarrevier oder in Elsaß-Lothringen transportiert. Es läßt sich kaum noch feststellen, inwieweit diese Firmen das Bankgeschäft pflegten. Das Kohlengeschäft des Friedrich Röchling wurde nach dessen Tod 1836 von seinem Neffen Carl Schmidtborn unter der Firma C. Schmidtborn, dann nach Eintritt seiner Vettern Theodor, Ernst, Karl und Fritz Röchling als Firma C. Schmidtborn & Co., nach 1865 als Schmidtborn & Gebr. Röchling und erst ab 1875 als Gebr. Röchling weitergeführt. Ruppertsberg gibt für 1861 folgende Bank- und Handelshäuser in

⁵ E. Zimmer, Saarbrücker Eisenbahnverwaltung, S. 14—27 und Amtsblatt Trier, Nr. 42 v. 25. Sept. 1852 und Nr. 29 v. 17. Juli 1856; K. Hoppstädter, Entstehung der saarländischen Eisenbahnen, S. 81 ff. u. 98 f.

⁶ Die Saarbrücker Bahn (Saarbrücken—Trier) rechnete 1853/54, 1862 und 1872 wie folgt ab:

Jahr	km	Bef. Pers.	Güter t	Einnahmen	Ausgaben	Überschuß
				M	M	M
1853/54	143	171 375	414 132	152 077	102 385	49 692
1862	143	852 739	1 888 586	1 183 386	846 220	337 166
1872	160	1 940 096	4 310 677	2 875 666	2 033 526	842 140

E. Zimmer, Saarbrücker Eisenbahnverwaltung, S. 21 u. S. 27.

⁷ A. Ruppertsberg, Geschichte Saarbrücken 1914², S. 58/59.

⁸ A. Hasslacher, Entwicklung des Steinkohlenbergbaues 1884, S. 96/97 und Texttafel s.

⁹ 50 Jahre Röchling Völklingen, S. 8.

¹⁰ Handel und Industrie im Saargebiet, S. 129.