

Ungefähr die Hälfte dieses Quantum wird im Saarbezirke selbst verbraucht, dessen Eifenhüttenwesen, wie der Kohlenbergbau circa 150 Jahre alt, sich einer hohen Blüthe erfreut. Dreizehn theils auf preussischem, theils auf bayerischem Gebiete gelegene Eifenwerke liefern gegen 100.000 metr. Tonnen Roheifen, zu dessen Darstellung thonige Sphäroferite, in circa 100 Flözen in der Steinkohlenablagernng der Saar vorkommend, dann Minette aus Luxemburg und Lothringen und Rotheifenstein von der Lahn verwendet werden.

Obwohl nun ausser der Eisen- und Stahlfabrication noch andere Industriezweige an der Saar einen Sitz haben, wie namentlich die Steingut- und Glasfabrication und die auf das Vorkommen von vorzüglichem Thon begründete Erzeugung von feuerfesten Steinen, so ist der Kohlenconsum im Saarreviere selbst doch verhältnissmässig geringer, als in den übrigen Steinkohlenbecken Deutschlands. Von der Production des Jahres 1871 wurden im Saarreviere nur 27.4% consumirt, wogegen das Ruhrbecken gleichzeitig 32.6%, Waldenburg 33.5%, Oberschlesien 52.6%, Aachen 63.9% ihrer Förderungen selbst verbrauchten. In Tonnen ausgedrückt stellte sich für die Saarkohle die Consumtion im Grubenbezirke selbst

im Jahre 1860 auf	501.900 metr. Tonnen,
„ 1862 „	544.061 „ „
„ 1865 „	644.347 „ „
„ 1871 „	892.854 „ „

Die Saarkohle ist, Dank der glücklichen Lage ihrer Erzeugungstättten, seit der Entföcherung der jetzigen Communicationsmittel die Waare eines grossen Marktes. Nun hat es hier freilich lange gedauert, bis eine Eifenbahn im Becken selbst gebaut wurde, da die Saarbrücker Bahn erst im Jahre 1850 theilweise eröffnet werden konnte, allein seitdem hat sich das dortige Communicationswesen gut entwickelt und nach allen Richtungen hin Anknüpfungen gewonnen. Zu der Saarbrücker Eifenbahn, welche, den productivsten Theil der Kohlenlager durchziehend, für den Bezirk immer die wichtigste Verkehrsader bleiben wird, sind sodann noch die im Jahre 1858 in Betrieb gefetzte Rhein-Nahebahn und die Pfälzische (Ludwigs-) Eifenbahn hinzugekommen. Letztere erschliesst die in Bayern gelegene Partie des Kohlenrevieres und sieht über ihre Linien den grössten Theil der nach Süddeutschland und der östlichen Schweiz bestimmten Kohlenmassen abfliesen. Sie verfrachtete im Jahre 1873 1,064.574 metr. Tonnen Kohlen, woraus für die Bahn eine Einnahme von 16 Millionen Gulden österr. W. resultirte. (Die Einnahme der Saarbrücker Eifenbahn aus dem Kohlentransporte betrug im Jahre 1872 1,043.767 Thaler.) Bedeutung für den Export kommt auch dem seit 1865 befahrbaren Saarcanales zu, der die Saar mit dem von Paris nach Strafsburg führenden Rhein-Marne-canales verbindet; jedoch sind die übertriebenen Erwartungen, die man in Frankreich, die Befürchtungen, die man in Deutschland an seine Eröffnung knüpfte, nicht in Erfüllung gegangen.

Frankreich war immer einer der vornehmlichsten Consumenten von Saarkohle. Bei der verhältnissmässig geringen Leistungsfähigkeit der eigenen Kohlenlager ist daselbe, um dem Bedarfe seiner namentlich im Osten hochentwickelten, vielseitigen Industrie Genüge zu leisten, mit Nothwendigkeit auf den Bezug fremder Kohlen hingewiesen. In Erkenntniss der Wichtigkeit gerade auch des Saarbeckens hatte man sich französischerseits bei Abschluss des Staatsvertrages über die Anlage des Saarcanales einen namhaften Theil der Production für das eigene Land fogar vertragsmässig gesichert. Durch die Ereignisse der Jahre 1870 und 1871 ist jedoch eine grosse Wandlung in dem Verhältniss des Saargebietes zu Frankreich eingetreten und der Kohlenexport dahin erheblich gesunken, was seine natürliche Begründung in dem Umfande findet, dass diejenigen Districte Frankreichs, von welchen die grösste Nachfrage nach Saarkohle ausging, Elfas und Lothringen, Deutschland einverleibt worden sind. Ueberdies hat die Saarkohle sich inzwischen