

bekannte Thatsache, daß die Kohlenforten Indiens, besonders wegen ihres hohen Aschengehalts (bis zu  $\frac{1}{6}$  des Gesamtgewichts), nur geringwerthig sind und für die Zwecke einer schwunghaften Industrie nicht ausreichend fein dürften.

An mächtigen Kohlenfeldern fehlt es in Indien nicht; das wichtigste von ihnen ist das Ranigandfchlager (Raneegunge) im Nerbaddathale, ungefähr 209 Kilometer oder 130 englische Meilen nordwestlich von Calcutta entfernt, welches bei einer Fläche von 500 englischen Meilen mehrere abbauwürdige Flöze mit einer gesammten Mächtigkeit von 100 bis 120 Fufs enthält. Das Kohlenvermögen des Reviers wird auf 14.000 Millionen Tonnen angefchlagen. Wie bei den meisten Kohlenfeldern Indiens ist die Kohle des Nerbaddathales nichtbackend, bituminös und aus verschiedenen Schichten von Glanzkohle und erdiger Kohle zusammengesetzt. Der Aschengehalt ist durchschnittlich 14 bis 15 Percent, wechfelt aber auch zwischen 8 bis 25 Percent. Das Becken wird von zwei Bahnlirien berührt und ein altes Project will die Kohle auf einem Canale zu dem Hugliffuffe und von dort nach Calcutta bringen.

Allerdings gebrauchen die bengalifchen Bahnen jetzt die Kohle von Ranigandfch, allein sie nimmt viel Platz ein, bedarf eines stärkeren Heizpersonales und erzielt mit dem gleichen Quantum nur die halbe Heizwirkung der englifchen Kohle, weshalb auch die Madras- und Bombay-Bahnen ihre Maschinen nur mit englischer Kohle heizen.

Die Provinz Bengalen verbrauchte in den acht Jahren 1859 bis 1866 2737 Millionen Tonnen einheimische und 0.332 Million Tonnen englische Kohle, also ein Verhältniß wie  $\frac{8}{9}$  zu  $\frac{1}{9}$ .

Bei einer Vergleichung von 72 indifchen Kohलगattungen mit fünf bekannten englifchen Marken ergaben sich folgende Durchschnitts-

	Indifche	Englifche Kohle
Kohlenstoff . . . . .	52.2	68.16
Flüchtige Bestandtheile . . . . .	31.9	29.20
Asche . . . . .	15.5	2.70

Obwohl hier, wie uns scheint, sehr gute englische Dampfkohlen zur Vergleichung gewählt sind, so geht doch die Inferiorität der indifchen Kohle unzweifelhaft aus dieser Analyse hervor, und es dürfte daher das Urtheil nicht ungerecht sein, daß die bisher bekannte beste indifche Kohle ungefähr der englischen oder deutschen Mittelkohle nahe- oder gleichkommt.

Dagegen ist aber auch der Preisunterschied sehr groß. In der Nähe von Calcutta kostete die Bahnen im Jahre 1871 die englische Kohle 2 Pfd. St. per Tonne, die einheimische Kohle aber nur 7 s., folglich war letztere fast sechsmal wohlfeiler. Je mehr man sich aber der Küste nähert und je weiter man sich von der Nerbadda entfernt, um so mehr gleichen sich die Preise aus.

Im Jahre 1873 bezog Indien aus England 540.118 Tonnen Kohle im Werthe von 585.610 Pfd. St. Die gesammte einheimische Förderung mag 4 bis 5 Millionen Tonnen betragen. Eisenbahnen sind in Indien 8800 Kilometer oder 5518 englische Meilen in Betrieb.

## China.

Die Ausbeutung der chinesifchen Kohlenfelder führen die Chinesen bis in die graueste Vorzeit zurück. Der Reisende Marco Polo berichtete schon im XIII. Jahrhunderte von den bedeutenden Kohlenlagern in den westlichen Gebirgen, doch ist die Art und Weise der Gewinnung heute noch ebenso primitiv wie früher. Zum ersten Male wurden die reichen chinesifchen Kohlenlager näher untersucht von dem bekannten Geologen Baron von Richthofen, welcher von 1868 bis 1872 fast alle Provinzen Chinas durchzog und geologisch erforschte. Seine Mittheilungen über den unerschöpflichen Reichthum Chinas an Eisen und