

Dimensionen annehmen, wenn die eben genannte Bahn ihre Frachtsätze für Kohle noch einigermaßen reduciren würde.

Im Jahre 1871 langten auf dem Nordbahnhofe in Wien 440.953 metr. Tonnen obereschlesischer Kohle an, wovon in Wien blieben . . . 389.970 „ „  
auf die Südbahn übergangen . . . . . 31.710 „ „  
über die Neu-Szönyer Linie nach Ungarn abfloßen . . . 16.773 „ „

Die Fracht beträgt  
von Oswieczim nach Wien (42<sup>o</sup> Meilen = 318<sup>6</sup> Kilometer) 34<sup>o</sup> kr.  
„ Oderberg „ „ 36<sup>5</sup> „ „ = 276<sup>9</sup> „ 29<sup>1</sup> „  
„ Dzieditz „ „ 39<sup>0</sup> „ „ = 295<sup>8</sup> „ 32<sup>5</sup> „

Auch in der Hauptstadt des deutschen Reiches dominirt gegenwärtig unter den verschiedenen Kohlengattungen, welche dem Bedarfe derselben an mineralischen Brennstoffen zu genügen suchen, die obereschlesische Steinkohle.

Im Jahre 1849 kam der erste Transport obereschlesischer Kohle auf der Niederschlesisch-Märkischen Bahn in Berlin an.

Im Jahre 1852 betrug die Einfuhr nur 14.700 metrische Tonnen  
„ „ 1862 dagegen bereits . . . 125.350 „ „  
und 10 Jahre später, 1872, fogar . . . 500.334 „ „

eine Ziffer, welche der Import englischer Kohle in Berlin niemals auch nur annähernd erreicht hat.

In Ungarn hat die obereschlesische Kohle seit Eröffnung der Kaschau-Oderberger Bahn, welche im Jahre 1872 schon 40.000 metrische Tonnen verfrachtete, ein gutes Absatzgebiet gefunden. In Pest allein dürften 30 bis 40.000 metrische Tonnen obereschlesischer Kohle zur Verwendung kommen und darüber hinaus gelangt sie nach Szegedin, Temesvár und Arad. Zur Heizung ihrer Locomobilen bedienen sich die Gutsbesitzer in den Theißgegenden, nächst der Braunkohle von Salgó-Tarján, vorzugsweise der obereschlesischen Kohle. Auch die rumänischen Eisenbahnen, welche von der Heizung ihrer Locomotiven mit Holz zur Kohlenfeuerung übergehen wollen, standen im Anfange des Jahres 1874 mit obereschlesischen Gruben wegen Lieferung von jährlich 35.000 Tonnen Kohle in Unterhandlung.

Einzelne Versuche, das Consumtionsgebiet Süd-Rußlands und die Ufer des Schwarzen Meeres mit obereschlesischer Kohle zu versorgen, konnten einstweilen noch nicht gelingen. Sie scheiterten in erster Reihe an den hohen Tarifen der galizischen Bahnen, die jedoch unter ihrer neuen Leitung sich bereits einer richtigeren Tarifpolitik zugewendet haben; aber auch der Versuch, auf dem Umwege über Floridsdorf-Wien und sodann die Donau hinab die erwähnten Länder zu erreichen, erwies sich noch als verfrüht, obwohl die Kaiser Ferdinands-Nordbahn einen Tariffatz von 0<sup>5</sup> Kreuzer per Centner und Meile bewilligt und auch die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft sich entgegenkommend bewiesen hatte. Dagegen beziehen die angrenzenden Eisenbahnen Rußlands nicht unbedeutende Mengen obereschlesischer Kohle und namentlich versorgt sich damit seit neuester Zeit die große Warschau-Petersburger Bahn.

Ein neues, wichtiges Absatzgebiet hat ferner die obereschlesische Kohle in den letzten Monaten an der Ostsee gewonnen, wo sie die theurer gewordene englische Kohle bedeutend zurückdrängt. Täglich gehen nach Stettin zwei Kohlen-Sonderzüge, und es wird die Erwartung ausgesprochen, daß in den dortigen Küstenplätzen, auf das Zusammenführen schwedischer Erze und schlesischer Kohlen und Coke baart, eine namhafte Eisenindustrie sich entwickeln werde.