

Das von der englischen Kohle aufgegebene Gebiet ist in erster Reihe von der oberchlefsischen Steinkohle ergriffen worden, welche ihren Antheil an der Kohlenverforgung Berlins von 26 Percent im Jahre 1860 auf 51 Percent im Jahre 1871 steigen sah. Nicht weniger als 500.334 metrische Tonnen oder 10.007.000 Centner oberchlefsischer Kohle wurden im Jahre 1872 nach Berlin gebracht. Nach der oberchlefsischen Steinkohle kommt böhmische Braunkohle mit einer Menge von 110.255 Tonnen oder 2.205.100 Centnern, hierauf englische Kohle mit 99.944 Tonnen oder 1.998.880 Centnern, sodann niederschlefsische mit 82.045 Tonnen oder 1.641.000 Centnern und endlich in kleineren Beträgen die inländische Braunkohle, sowie westphälische und sächsische Steinkohle. Das Nähere über die Zufuhren nach Berlin (in metr. Tonnen) bietet die auf Seite 120 folgende Tabelle.

Fasst man die Ergebnisse dieser Ziffern zusammen, so ergeben sich folgende Resultate für die Zeit von 1865 bis 1872:

	Zunahme	Abnahme
	Percent	Percent
Gesamtzufuhr an mineralischen Brennstoffen	47.3	—
Zufuhr per Bahn	72.8	—
zu Wasser	—	18
an oberchlefsischer Kohle	59	—
" böhmischer "	287	—
" englischer "	—	10
" niederschlefsischer Kohle	171	—
" inländischer Braunkohle	—	6
" westphälischer Kohle	—	87
" sächsischer Kohle	—	86

Was die Preise betrifft, so war englische Kohle von 14 Sgr. 1½ Pf. (70.12 kr.) im Jahre 1868 auf 22 Sgr. (1 fl. 10 kr.) per Hektoliter im Jahre 1872 gestiegen. In normalen Zeiten stand in Berlin oberchlefsische Stückkohle 11.03 bis 12.4 Sgr. (55.15 bis 62.0 kr.) per Zoll-Centner, böhmische Braunkohle 6 bis 6.75 Sgr. (30 bis 33.75 kr.) per Centner, inländische Braunkohle 3.10 bis 3.79 Sgr. (15.5 bis 18.95 kr.) per Centner u. s. w.

Die Gesamtzufuhr nach Berlin betrug im Jahre 1872 885.237 Tonnen oder 17.704.740 Centner, ein Betrag, der von keiner anderen Stadt auf dem Continente mit Ausnahme von Paris erreicht wird.

In Folgendem geben wir (nach den amtlichen „Erläuterungen zu der Karte über Production etc. der Kohle in Preussen“, für 1871) die Verbrauchsziffern der deutschen Städte (Siehe Seite 121).

Der süddeutsche Kohlenmarkt* ist noch nicht so entwickelt als der norddeutsche, da in Süddeutschland die wichtigsten Kohlenconsumenten (Eisenwerke und Zuckerfabriken) nahezu fehlen, andere Industriezweige noch vorherrschend mit der von den Alpen herabströmenden Wasserkraft betrieben werden (Spinnereien und Webereien), für den Hausbrand aber noch vielfach Holz verwendet und selbst die Locomotive der Eisenbahnen noch hier und da mit Torf geheizt wird.

Aus diesen Gründen sind in Süddeutschland die Eisenbahnen verhältnismäßig die stärksten Consumenten, und es verbrauchen z. B. die bayerischen Staatsbahnen jährlich 2.25 Millionen Centner Kohle. Von Frankfurt nach Bamberg hinauf brennt die bayerische Staatsbahn Ruhrkohle, von Bamberg nach Frankfurt hinab Zwickauer Kohle. Zwickauer Kohle überwiegt auch auf den südlichen Linien der bayerischen Staatsbahn und wird hier bis in die neueste Zeit mit Traunthaler Kohle (aus Oesterreich) gemischt.

* Nach Mittheilungen des Herrn Friedrich Gräfers in München.