

einen gleich großen Empfang nachweisen kann. Es ist dies vorzüglich der Verbindung durch die Elbe zu danken, die sich noch bei Weitem segensreicher erwiesen hätte, wenn die Schifffahrt nicht gerade bei den beiden Aufgabshäfen Aufsig und besonders Bodenbach auf große Schwierigkeiten stieße. Die Verlandung der Landeplätze dafelbst nimmt immer mehr überhand, ohne daß die Staatsregierung den Bitten der Interessenten um Vornahme von Baggerungen zu willfahren sich bisher geneigt gezeigt hätte. Zu einer vollständigen Sicherheit und Wohlfeilheit dieses wichtigen Exportes böhmischer Kohle nach Norddeutschland ist jedoch die Canalisirung der Elbe nach Muster der die amerikanischen Kohlenreviere durchschneidenden Flüsse erforderlich.

Die Schiffsfracht von Bodenbach bis Magdeburg beträgt für 1 metrische Tonne 3 bis 3 8 fl. Silber, je nach dem Wasserstande; nach Hamburg 4 bis 4 6 fl. Silber. Nach dem letztgenannten Platze hat der Kohlenverkehr gerade in dem Jahre 1873 trotz der im Allgemeinen ungünstigen Schifffahrtsverhältnisse sehr bedeutend zugenommen, was in erster Reihe den ungünstigen Conjunctionen zuzuschreiben ist, unter welchen die englische Kohlenindustrie so lange schon leidet. Sollten dieselben nicht bald ihre Endschafft erreichen, so wird es der böhmischen Braunkohle im Vereine mit der Ruhrkohle ohne Zweifel gelingen, den Hamburger Markt ganz an sich zu reißen.

Berlin gewöhnt sich mehr und mehr an die „Salonkohle“ von Dux und Karbitz, und gerade dort vorzugsweise weiß man dieselbe als Material zur Zimmerheizung zu würdigen. Wie an anderer Stelle schon bemerkt wurde, dürfte in nicht ferner Zukunft in den Berliner Wohnungen nur noch die böhmische Braunkohle, in den Berliner Fabriken und Werkstätten nur die ober-schlesische Steinkohle und der Waldenburger Coke gebrannt werden. Kommt, woran bei dem allgemeinen Interesse wohl nicht zu zweifeln, das Project des Elbe-Spree-Canales zur Ausführung, so wird Berlin auch zu Wasser für die böhmische Braunkohle leichter erreichbar werden, indem der jetzt 474 1 Kilometer lange Wasserweg zwischen Dresden und Berlin auf 208 6 Kilometer dadurch abgekürzt würde.

Im Inlande verbreitet sich die böhmische Braunkohle nach dem östlichen, mittleren und südlichen Böhmen und durch Mähren bis Wien und Prefsburg.

#### Im Jahre 1873 empfangen die Stationen

	metrische Tonnen
der Oesterreichischen Staatsbahn . . . . .	294 250
„ Böhmisches Nordbahn . . . . .	209 290
„ Buschtährader Bahn . . . . .	150 435
„ Prag-Duxer Bahn . . . . .	90 700
„ Pilsen-Priefener Bahn . . . . .	40 000
„ Oesterreichischen Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	18 960
„ Turnau-Kralup-Prager Bahn . . . . .	17 220
„ Kaiser Franz-Josef Bahn . . . . .	2 100

Die Ursache aber, weshalb der Absatz der böhmischen Braunkohle in Oesterreich selbst große, der Leistungsfähigkeit des Beckens entsprechende Dimensionen noch nicht angenommen hat, weshalb das Inland, trotz großen Bedarfes an fossilem Brennstoffe und obwohl die Schwankungen der Valuta hier nicht in Betracht kommen, als Abnehmer der Braunkohle hinter dem Auslande weit zurücksteht, liegt in den hohen Tarifen der österreichischen Eisenbahnen.

Eine Zusammenstellung der Frachtsätze (die Expeditionsgebühr eingerechnet) ab Station Dux nach den wichtigsten Absatzplätzen der böhmischen Braunkohle möge die Höhe der inländischen Kohlentarife, respective das Mißverhältniß zwischen diesen und den Tarifen der ausländischen Bahnen zeigen.