Abgefehen von Wien wird jedoch den meiften Confumtionsplätzen des Inlandes der Bezug der erzgebirgifchen Braunkohle durch die hohe Fracht fehr erfchwert. Ob in den Verhältniffen des inländifchen Bezuges eine wefentliche Aenderung eintritt, wenn der Verkehr auf der Pilfen-Priefener und der Prag-Duxer Bahn fich mehr beleben wird, mufs abgewartet werden.

Jetzt liegen die Dinge fo, dafs zahlreiche Schienenwege aus dem erzgebirgifchen Braunkohlenbecken ausftrahlen, fämmtliche böhmifche Bahnen Anfchlufs an eine der dortigen Kohlenbahnen fuchen und dennoch das Inland nur einen verhältnifsmäfsig kleinen Nutzen hat von den enormen Kohlenfchätzen, die dort am Erzgebirge zu Tage gehoben werden.

Mit nicht geringen Hoffnungen blicken die Kohlenproducenten namentlich in den öftlichen Theilen des Beckens, feit Kurzem auch nach Bayern, überhaupt nach Süddeutfchland. Bei dem Mangel an Kohle, an welchem Letzteres leidet, erfcheint allerdings die Annahme nicht ungerechtfertigt, dafs fich dort ein reicher Markt für die böhmifche Braunkohle eröffnen werde. Freilich ift auch hier die Concurrenz eine ftarke und die Zwickauer, Pilfener, Saar- und Ruhrkohle fchon im Befitze der wichtigften Abfatzrayons. Vorausfichtlich dürfte jedoch die gefährlichfte Concurrentin, die Zwickauer Kohle, hier ebenfo, wie es in Sachfen und Thüringen der Fall war, der böhmifchen Braunkohle einen Theil des Feldes räumen.

Die directe Eifenbahnverbindung zwifchen Komotau und Eger wurde im Jahre 1872 hergeftellt (die Linie Karlsbad-Eger war 1870 eröffnet worden) und fchon in dem gleichen Jahre gingen nach Stationen

der bayerifchen Staatsbahnen . . . . . 33.700 metrifche Tonnen,
„ „ Oftbahn . . . . . 26.600 „ „

Braunkohlen, wovon die bayerifche Hauptftadt 2.900 metrifche Tonnen empfing.

Das Abfatzgebiet in Süddeutfchland wird markirt durch die Städte: Darmftadt, Stuttgart, Lindau, München.

Nach dem Ausbaue der Strecke Pilfen-Eifenftein der Pilfen-Priefener Bahn dürfte der Export nach Bayern ohne Zweifel die erwartete Lebhaftigkeit gewinnen.

Aus Dem, was vorftehend über die Circulation der böhmifchen Braunkohle gefagt ift, wird klar geworden fein, dafs diefelbe von den Kohlenarten des continentalen Europas das weiteftе Abfatzgebiet bereits befitzt. Im Jahre 1872 ging fie auf nicht weniger als 38 Bahnen und nach 706 Empfangsftationen über. Nunmehr wird es darauf ankommen, das in feinen Grenzen feftgeftellte Marktgebiet zu einem intenfiveren zu machen, wozu alle Bedingungen im vollen Mafse geboten fein möchten. Die Productivität des Braunkohlenbeckens fteigt in ganz überrafchender Weife, das Eifenbahnnetz im Becken gewinnt zufehends an Schienenlänge, wie denn z. B. in Dux demnächft fchon fechs Bahnlinien convergiren werden, die Eifenbahnen fuchen durch Befchaffung der nöthigen Transportmittel fich in die Lage zu verfetzen, allen Anforderungen der Kohlenwerke Genüge leiften zu können, und immer mehr bricht fich in den in- und ausländifchen Confumentenkreifen die Erkenntnifs Bahn, dafs die billige böhmifche Braunkohle in vielen Beziehungen eine gute Steinkohle vollkommen erfetzt.

Zum Schluffe fei es geftattet, die bedeutendften der im Betriebe ftehenden Kohlenwerke des erzgebirgifchen Braunkohlenbeckens, welche auch gröfstentheils ausgeftellt hatten, hier anzuführen.

Es find diefs die Werke:

des Grafen Noftitz bei Schönfeld, des Grafen Weftphalen und der Gewerkfchaft „Saxonia“ bei Karbitz, der Deffauer Creditanftalt für Induftrie und Handel bei Mariafchein und Koften, der Elbe-Colliery und der Gewerkfchaft „Britannia“ bei Mariafchein, der Dux-Bodenbacher Eifenbahn bei Dux, des Duxer Kohlenvereins bei Dux und Oberleitensdorf, endlich diejenigen der auf der Weltausftellung durch ihre mannigfachen Erzeugniffe fo grofsartig vertretenen, bekannten Firma Joh. Dav. Stark in Falkenau und Chodau.