

| | Kohlenfracht in Millionen Zoll-Centnern | Kohle beträgt von dem Ge- samtgüterver- kehrte Procente |
|--------------------------------------|---|--|
| Kaiser Ferdinands-Nordbahn | 36·6 | 44·8 |
| Staatsbahn | 34·1 | 33·9 |
| Auffig-Teplitzer Eifenbahn | 30·2 | 87·0 |
| Südbahn | 20·4 | 27·8 |
| Büfchtétrader Bahn | 21·5 | 70·5 |

In dem inneren Kohlenhandel Oesterreichs nimmt die Reichshauptstadt Wien als Centrum und Kreuzungspunkt der größten Eifenbahn- und Dampferlinien und als mächtigster auch in seiner industriellen Bedeutung rasch wachsender Verbrauchsplatz von mineralischem Brennstoffe die erste Stelle ein.

Der Verbrauch von Kohle in Wien ist neuen Ursprunges. Seit ihrem Bestehen versorgte sich die Stadt mit billigem Holze aus dem Wiener Walde und den oberhalb an der Donau gelegenen Alpenforsten. Nur Roffitzer Kohle wurde schon vor etwa drei Menschenaltern zum Gebrauche der Schmiede in Hunderten von Wagen regelmäsig nach Wien und dessen Umgebung gebracht.

Mit Zunahme der Bevölkerung und den Anfängen einer Grofsindustrie begann die Nachfrage nach Kohle, und da war es namentlich Heinrich von Drafsche, der eigentliche Begründer und hochverdiente Förderer der österreichischen Kohlenindustrie, welcher zuerst für die Ziegeleien in der Nähe der Stadt und später auch für andere Zwecke Kohle zuführte. Dieselbe kam aus den kleineren niederösterreichischen Becken (Zillingdorf, Gloggnitz u. a.), welche der Stadt näher lagen als Roffitz.

Mit der Eröffnung der Eifenbahnen kamen allmählich größere Zuflüsse mineralischen Brennstoffes nach Wien: die Nordbahn brachte Ofrauer, Roffitzer später obereschlesische Kohle, die Südbahn führte steierische, die Westbahn Traunthaler Braunkohle herbei.

Mit der Franz-Josef-Bahn wurde das Pilsener Becken, mit der Nordwestbahn das Waldenburger und in letzter Zeit mit der Elbethal-Bahn und dem Prager Flügel der Franz Josef-Bahn das erzgebirgische Revier für Wien direct erschlossen.

Wien als Consumtionsplatz von Kohle zerfällt in zwei Theile, nämlich die durch die sogenannten „Linien“ umgürtete eigentliche Stadt und die Vororte. Ueber den Kohlenverbrauch des inneren Stadtgebietes besitzen wir amtliche Aufschreibungen — zu Zwecken der Verzehrungssteuer gemacht — nach welchen die Einfuhr von Brennholz und Kohlen in die innere Stadt betrug:

| | Brennholz | | Kohle | |
|----------|-----------|-------------|---------|------------------|
| im Jahre | | Cubikmeter, | | metrische Tonnen |
| 1850 | 832.775 | | 49.542 | |
| „ „ 1857 | 770.158 | „ | 73.083 | „ |
| „ „ 1862 | 713.476 | „ | 131.268 | „ |
| „ „ 1864 | 701.061 | „ | 154.359 | „ |
| „ „ 1872 | 770.294 | „ | 255.900 | „ |

Danach hat der Verbrauch von Brennholz in dieser Zeit beträchtlich abgenommen, der Verbrauch von mineralischer Kohle von 1850 bis 1862 um 164·9 Percent und in dem Jahrzehnte von 1862 bis 1872 um 94·9 Percent zugenommen.

Ueber die Bevölkerungszahl und den Kohlenverbrauch innerhalb der Linienwälle geben wir folgende Daten: