



Berg- und Hüttenmännische Zeitung für den Niederrhein und Westfalen.

Bugleich Organ des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund.

Verantwortlich für die Redaktion: Dr. Ratorp in Essen.

Verlag von G. D. Bäcker in Essen.

Diese Zeitschrift erscheint wöchentlich zweimal.

Abonnementspreis vierteljährlich: a) in der Expedition 1,50 M.; b) durch die Post bezogen 1,55 M.

Inserate: die viermal gespaltene Nonp.-Zeile oder der Raum 25 S.

Inhalt: Über Abbau mit Bergeversatz in Westfalen. XI. (Schluß.) — Aus der Verhandlung des preussischen Abgeordnetenhauses über den Etat des Berg-, Hütten- und Salinenwesens am 1. Februar. II. — Die Berg-Polizei-Verordnungen vom 6 und 12. Oktober 1887. I. — Korrespondenzen. — Tarife. — Generalversammlungen. — Litteratur. — Magnetische Beobachtungen. — Amtliches. — Anzeigen.

Über Abbau mit Bergeversatz in Westfalen.

(Von Bergwerks-Direktor Hilbs in Dortmund.)

XI. (Schluß.)

VIII. Beche Tremonia bei Dortmund.

In der dritten westlichen Bauabteilung zwischen der zweiten und ersten Tiefbaufohle, welche unter dem Grundationsgebiete der Emscher liegt, hat man in den Flözen K und L und neuerdings auch in den liegenden Flözen N, O und P Abbau mit Bergeversatz geführt und dazu seit etwa 2 1/2 Jahren täglich 150 bis 200 Wagen Berge verwendet. Die Flöze fallen mit 60 bis 70° nach Norden ein und sind nach Osten vielfach von kleineren Störungen durchsetzt, nach Westen aber regelmäßig. Eine Bauabteilung im Flöz K und zwei östlich des im Flöz L belegenen Gruppenbremsberges sind durch Firstenbau gewonnen, die westlich dieses Bremsberges belegenen Teile der Flöze L und K durch Stoßbau und der östliche Teil des Flözes L durch streichenden Pfeilerabbau. In den Flözen O und P geht zur Zeit Firstenbau um. Das Mittel zwischen beiden Flözen ist nach Westen nur noch 1 m stark, der Bau im liegenden, fast 2 m mächtigen Flöz P geht 20 bis 30 m voran, dann folgt der Abbau im Flöz O. In beiden Flözen bleiben die Förderstrecken offen und halten sich bis jetzt, bei einer Länge von fast 200 m, überraschend gut, obgleich das Nebengestein so schlecht ist, daß in den Firstenbauen beider Flöze Schalhölzer am Hangenden und Liegenden gelegt werden müssen. Bei streichendem Pfeilerabbau konnte man früher nur eines der beiden Flöze gewinnen, das andere ging zu Bruch und es entstand fast regelmäßig Grubenbrand. Jetzt gewinnt man beide Flöze so rein, daß überhaupt nennenswerte Kohlenmengen nicht zurückbleiben. Da der Bau indes noch nicht vollendet ist, so können über denselben ziffermäßige Daten noch nicht gemacht werden.

Im übrigen haben sich auf Tremonia folgende genauen Resultate ergeben:

a. Kohlenfall. Das Flöz L ist 2,10 m mächtig. Westlich sind durch Stoßbau verhauen 6034 qm Fläche, aus welchen 32 060 Wagen Kohlen à 11 Ctr. gefördert wurden, demnach pro Quadratmeter 53,4 Ctr., pro Kubikmeter Flözmasse 27,8 Ctr. Östlich sind daselbst mit streichendem Pfeilerrückbau 9920 qm abgebaut, welche 23 466 Wagen oder pro Quadratmeter Fläche 26,06 Ctr. ergeben haben. Das Ergebnis ist besonders ungünstig, weil es durch mehrere kleine Sprünge und schlechtes Nebengestein beeinflusst war. In der gleichen östlichen Abteilung wurde das 18 m im Hangenden liegende Flöz K durch Firstenbau gewonnen. Das Flöz ist 1,4 m mächtig und genau von denselben Sprüngen durchsetzt, wie das Flöz L, so daß der Bau unter keinen günstigeren natürlichen Bedingungen stattgefunden hat, als in jenem Flöze. Es wurden mit 7 Firstenörtern 11 200 qm Fläche abgebaut und es entfielen darauf 26 634 Wagen Kohlen oder pro Quadratmeter Fläche 26,15 Ctr., pro Kubikmeter Flözmasse 18,7 Ctr. gegen 12,4 Ctr. im Flöz L. Überdies mußten im Flöz L mehr als 1000 qm Pfeiler, als unter den obwaltenden Umständen mit Nutzen nicht gewinnbar, aufgegeben werden, die im Flöz K noch gewonnen sind.

b. Reparaturarbeiten. Im Mittel der ersten 9 Monate des Jahres 1887 wurden beim Abbau mit Bergeversatz monatlich 5600 Wagen Kohlen gewonnen und darauf an Reparaturarbeiten 245 Schichte mit 563 M. Lohn oder 0,1 M. auf jeden Wagen Kohlen verwendet, dagegen wurden durch streichenden Pfeilerabbau monatlich 21 336 Wagen Kohlen gewonnen, wobei 1242 Reparaturschichten mit 2848 M. Lohn oder pro Wagen Kohlen 0,133 M. ausgingen.

c. Hauerereffekt. Die Leistung aller Kohlenhauer betrug 43,19 Ctr. pro Mann und Schicht, der Hauerereffekt beim Abbau mit Bergeversatz 48,82 Ctr. und beim streichenden Pfeilerabbau

41,92 Ctr. Die Lohnkosten für die Kohlegewinnung beliefen sich auf 7,05 \mathcal{A} pro Centner im ganzen, auf 6,48 \mathcal{A} beim Abbau mit Bergeversatz und auf 7,22 \mathcal{A} bei der alten Methode.

d. Bergewirtschaft. Um die ausgehauenen Räume zu versehen, waren beim Stoßbau 0,746 Wagen Berge auf jeden Wagen Kohlen erforderlich, beim Firstenbau nur 0,533 Wagen. In den Flözen N, O, P fallen wegen des schlechten Nebengesteins viele Berge bei den Reparaturarbeiten, welche mit versehen wurden.

Der Bergetransport ist auf Dremonia sehr teuer und unständlich. Es werden täglich 150 Wagen Berge verfürzt, davon die Hälfte Grubenberge, die zunächst zum Anschlag der zweiten Sohle gelangen und dann im Schachte bis zur ersten Sohle aufgezogen werden, die andere Hälfte besteht aus Waschbergen, welche nachmittags von Tage her eingelassen werden. Der Förderweg auf der ersten Tiefbau-sohle ist 1150 m lang, eingeleisig und stark ansteigend und die streichende Förderstrecke im Flöz M ist sehr druckhaft, so daß zum Transport bis zu den ersten Bergesollöchern drei Pferde erforderlich sind. Für den Stoßbau in den Flözen L und K müssen sodann die Berge dem ersten Kollloch entnommen und in zwei neu hergestellten, unterhalb der ersten Sohle liegenden Strecken bis in die Mitte der Bauabteilung gefahren und dort nochmals gestürzt werden, weil man in der ersten Sohle selbst wegen starker Wasserzuflüsse die beiden Flöze nicht mehr lösen durfte und gleichwohl wegen schlechten Nebengesteins, um die Baulängen abzukürzen, den Abbau zweiflügelig zu führen gezwungen war. Insgesamt gingen einschließlich der Reparaturhauer, Bergeschlepper, Pferde und Pferdeführer und Aufseher an Kosten pro Wagen Berge 0,56 \mathcal{M} . auf, hiervon entfallen auf den Transport bis zu den Kollöchern 0,334 \mathcal{M} . und von dort bis in die Abbaue 0,226 \mathcal{M} . Die Leistung pro Schlepperschicht betrug 9,87 Wagen Berge.

Trotz dieser sehr mißlichen Verhältnisse haben die gesamten Lohnkosten pro Wagen Kohle bis an den Fuß der Bremsberge nur 0,97 \mathcal{M} . betragen.

Ohne Bergeversatz würde man, da das Gmscherthal nicht weiter gesenkt werden darf, die in Rede stehende dritte westliche Bauabteilung überhaupt nicht haben gewinnen können.

Die Zeche Dremonia hat über Tage keinen freien Halbraum mehr und würde nur mit enormen Kosten neue Grundflächen erwerben und zugänglich machen können, da ihr ganzes Areal von städtischen Straßen eingeschlossen ist. Für die in der Bildung begriffene dritte Tiefbau-sohle ist Bergeversatz in größtem Maßstabe in Aussicht genommen und dürfte dabei nicht nur die eigene Halbe, sondern auch Schlackenand des v. Bornischen Hochofenwerkes Verwendung finden.

IX. Zeche ver. Westphalia bei Dortmund.

Im Jahre 1885 ist auf Zeche ver. Westphalia zunächst Firstenbau im Flöz F versucht worden; gegenwärtig führt man in den Flözen H, I, K, L, F bei 70° Einfallen Stoßbau zwischen der IV. und III. Tiefbau-sohle, und zwar in der ersten westlichen Bauabteilung unmittelbar im Liegenden der beiden Schächte.

Die Bergförderung geschieht durch Kolllöcher in den Flözen F und K, die Kohlenförderung durch Bremsberge, welche in F und L liegen. Die östliche Abteilung aller Flöze wird durch streichenden Pfeilerrückbau gewonnen, ebenso die zweite westliche Abteilung, deren Bremsbergen die Kohlen des Stoßbaues zugeführt werden. Dieser ist einseitig, die Stoßörter werden 160 m lang.

In den ersten 8 Monaten des Jahres 1887 wurden nachfolgende Ergebnisse erzielt:

a. Kohlegewinnung. Fördermenge 252 318 Ctr. Anzahl der Schichten der Kohlenhauer 4885. Lohn dafür 15 531 \mathcal{M} . Leistung pro Kohlenhauer und Schicht 51,65 Ctr. gegen 40,6 im Durchschnitt der ganzen Grube. Gewinnungskosten pro Centner einschließlich Transport bis zu den Bremsbergen 6,15 \mathcal{A} .

b. Bergeversatz.

Transport in die Kolllöcher			
inkl. Pferde	615 Schichten =	1809 \mathcal{M} .	Aufwand
Bergförderung von den			
Kollöchern in den Abbau	1589 " =	3277 " "	
Herstellung und Reparatur			
der Kolllöcher u. Strecken	698 " =	1655 " "	
Aufsicht	200 " =	635 " "	

Zusammen 3102 Schichten = 7376 \mathcal{M} . Aufwand oder pro Centner Kohle 2,92 \mathcal{M} ., demnach gesamte Lohnkosten pro Centner Kohle bis an die Bremsberge 9,07 \mathcal{A} .

Da im ganzen 19 000 Wagen Berge versehen sind, so entfallen auf jeden Wagen Berge an Transportkosten 26,7 \mathcal{A} . Die Verhältnisse liegen insofern günstig, als wegen der geringen Länge des Förderweges ein Pferd für die Heranschaffung der Berge zu den Kollöchern ausreicht. Als Material zum Versatz dienen sämtliche Gruben- und Waschberge und ein Teil der Kesselfasche.

Der Effekt der Kohlenhauer übersteigt zwar um 25 pCt. die durchschnittliche Leistung in der ganzen Grube, doch muß dabei berücksichtigt werden, daß die Herstellung der Strecken durch besondere Arbeiter besorgt wird. Gegenwärtig ist man in den meisten Flözen beim Abbau des dritten Stoßes; Gebirgsdruck macht sich nicht geltend, die Reparaturen sind gering.

Die in Bau genommenen Flöztheile hätten ohne Bergeversatz überhaupt nicht abgebaut werden können, weil sie unterhalb der Schächte liegen und deren Abbau einen höchst nachtheiligen Einfluß auf die Haltbarkeit des letzteren ausüben würde.

Die angeführten Beispiele dürften genügen, um den Nachweis zu liefern, daß der Abbau mit Bergeversatz unter den verschiedensten Verhältnissen zweckmäßig und vorteilhaft ist, am meisten dort, wo schlechtes Nebengestein und steile Aufrihtung der Schichten den streichenden Abbau erschweren oder fast unmöglich machen. Jedenfalls sind die bisher erzielten Resultate günstig genug, um auch dort zum Ausharren zu ermutigen, wo der gewünschte Erfolg noch nicht eingetreten ist. Wir sind überzeugt, daß es der Fähigkeit und Intelligenz der westfälischen Bergtechniker in wenigen Jahren gelingen wird, die der Einführung des Bergeversatzes noch entgegenstehenden Schwierigkeiten, welche namentlich im Transport der Berge liegen, zu beseitigen, und würden uns freuen, wenn die vorliegende Arbeit zu erneuten und allgemeinen Versuchen Anregung geben sollte.

Das zu erreichende Ziel, der möglichst vollständige Schutz der Oberfläche und damit die Wiederherstellung des Einvernehmens zwischen Bergbautreibenden und Grundbesitzern, ist wohl des ernststen Ringens wert.*)

*) Die Verwaltung der Zeche ver. Germania teilt uns mit, daß das Zubruchgehen der im Flöz Dickebank gebildeten Bauabteilung keineswegs mit der Anwendung von Bergeversatz in Verbindung zu bringen sei, sondern lediglich als Folge des Abbaues des Flözes Sonnenschein der benachbarten Zeche Karlsglück-Planetenfeld angesehen werden müsse, was wir nicht verfehlen, hier berichtend zu bemerken.

Aus der Verhandlung des preussischen Abgeordneten- hauses über den Etat des Berg-, Hütten- und Salinen- wesens am 1. Februar.

II.

Abg. Landrichter **Schmieding**: Ich habe mich heute hauptsächlich zum Wort gemeldet, um einen Angriff des Herrn Finanzministers abzuwehren, den er gegen die Bestrebungen gerichtet hat, welche ich mit einigen Freunden seit einer Reihe von Jahren — wenn auch allerdings bis jetzt leider vergeblich — im Interesse meiner heimatlichen Industrie, der Eisen- und Kohlenindustrie von Rheinland und Westfalen, vertreten habe. Der Herr Finanzminister hat in seiner Etatsrede am 16. Januar dieses Jahres geäußert, daß das dauernde günstige Resultat bei der Staats-Eisenbahnverwaltung abhängig sei von der umsichtigen, energischen und das gemeine Wohl gegen alle Sonderbestrebungen siegreich verteidigenden Eisenbahnverwaltung. Nun hat ja der Herr Finanzminister dem Abgeordneten von Cynern gegenüber erklärt, daß hierin ein Appell an die Energie des Herrn Verkehrsministers nicht gefunden werden könne, und ich muß bekennen, daß ein solcher Appell an die Energie, besonders an die alle Sonderinteressen abweisende Energie des Herrn Verkehrsministers auch sehr überflüssig gewesen wäre. Ich habe wenigstens nirgendwo, weder innerhalb noch außerhalb dieses Hauses, jemals klagen hören, daß der Chef der Eisenbahnverwaltung es an der nötigen Energie, besonders an der Energie gegen Sonderbestrebungen fehlen lasse. Ich brauche in letzterer Beziehung bloß hinzuweisen auf die schneidige Abwehr, die den unberechtigten Einflüssen zu teil geworden ist, welche die Börse bei der Verstaatlichung geltend zu machen suchte. Der Herr Finanzminister hat es dann auch für nötig gehalten, hier vor dem Lande seinem Kollegen, dem Herrn Verkehrsminister, ein besonderes Lob zu erteilen dafür, daß er so beträchtliche Überschüsse aus der Eisenbahnverwaltung erzielt habe. Ich muß bekennen daß ich auch dieses Lob eigentlich für überflüssig gehalten habe; ich kann auch kaum annehmen, daß dem Herrn Verkehrsminister dieses Lob besonders angenehm gewesen sein sollte, denn gerade das Lob des Herrn Finanzministers hat doch immer einen gewissen fiskalischen Beigeschmack, und deshalb meine ich, kann es für den Herrn Verkehrsminister, der doch in erster Linie berufen ist, die wirtschaftlichen Interessen des Landes zu fördern, nur eine leise Mahnung sein, sich noch einmal zu überlegen, ob er denn wirklich in allen Punkten auf dem richtigen Wege ist, wenn er in so hervorragendem Maße das Lob des Herrn Finanzministers erhält. Der Herr Finanzminister hat nun in der Sitzung vom 21. Januar seine Worte dahin erläutert, daß sie gerichtet seien an die Adresse der Stürmer, wie er sich ausdrückte, an die Vertreter von Sonderbestrebungen, welche die Tarife und damit die Finanzen des Staates erschüttern wollen, denen bereits der Abg. v. Minnigerode zu seiner großen Befriedigung einen deutlichen Abgabebrief gegeben habe. Der Herr Abg. v. Minnigerode hat aber auch ausdrücklich der westfälischen Montanindustrie erwähnt, und ich kann deshalb nur annehmen, daß die Worte des Herrn Finanzministers auch an unsere Adresse gerichtet waren. Da muß ich allerdings bekennen, daß ich gerade das Umgekehrte für richtig halte, als wie der Finanzminister meint, daß es nicht Sonderbestrebungen auf Kosten des allgemeinen Wohles sind, welche wir verfolgen, sondern daß gerade bei der Staats-Eisenbahnverwaltung die Kosten für das allgemeine Wohl zum großen Teile aus dem Bergbau bestritten werden. Wir sind der Ansicht, daß der Bergbau, insbesondere der westfälische, das Aischenbrödel unter den Erwerbszweigen des preussischen Staates ist und daß er zum großen Teile das Leder hergeben muß, aus welchem die Riemen für das gemeine Wohl geschnitten werden. Ich werde versuchen, Ihnen dies mit einigen Zahlen nachzuweisen. Die gesamten Einnahmen bei der Staats-Eisenbahnverwaltung haben nach den uns von der königlichen Staatsregierung mitgeteilten Ergebnissen pro 1886/87 — ich spreche überall in runden Zahlen — 677 Millionen Mark betragen, die Gesamtausgaben 373 Millionen, mithin ein Überschuß von 304 Millionen Mark. Die Einnahmen setzten sich zusammen aus folgenden Positionen: 1) aus dem Personenverkehr 177 Millionen, 2) aus dem Güterverkehr 473 Millionen, 3) aus sonstigen, hier weiter nicht interessierenden verschiedenen Einnahmen von 27 Millionen Mark. Nun ist es ja allgemein bekannt und wird auch Widerspruch nicht finden, daß erhebliche Überschüsse aus dem Personenverkehr bei der Verwaltung der Staatsbahnen sich nicht erzielen. Das glänzende Resultat, welches die Eisenbahnverwaltung erzielt hat, ist im wesentlichen zurückzuführen auf die Einnahmen aus dem Güterverkehr. Und glänzend ist das Resultat; es ergibt eine Verzinsung von über 5 1/2 pCt. des gesamten Anlagekapitals, also von 2 pCt. über den landesüblichen Zinsfuß, d. h. über den

Zinsfuß hinaus, zu welchem der Staat jederzeit auf dem nationalen und internationalen Markte Kredit in Hülle und Fülle haben kann. Um so glänzender ist aber das Resultat, als nicht bloß diese hohe Verzinsung erzielt worden ist, sondern auch die Überschüsse in reichlichem Maße die Mittel gewährt haben zum Ausbau eines gewaltigen Nebeneisenbahnsystems. Meine Herren, dieser großartige Ausbau des Nebeneisenbahnsystems ist aber meiner Ansicht nach überhaupt der Glanzpunkt in der ganzen Staatsbahnverwaltung, und hat sich der jegige Chef derselben ein dauerndes Denkmal dadurch gesetzt. Meine Herren, an der Gesamteinnahme aus dem Güterverkehr von 473 Millionen Mark ist aber der Bergbau allein mit 150 Millionen Mark, also fast mit einem Drittel der Gesamteinnahme beteiligt. Meine Herren, erwägen Sie aber, daß aus dem Verkehr auf den Staatsbahnen, auch aus dem Eilgut- und Stückgutverkehr, sowie aus dem Viehtransporte zwar einigermaßen günstigere Einnahmeresultate erzielt werden als aus dem Personenverkehr, daß aber doch immerhin die Überschüsse, die hier gemacht werden, nicht gar erhebliche sind, erwägen Sie ferner, daß sogar beim Postverkehr, beim Militärgutverkehr Millionen zugelegt werden müssen, — dann bleibt als Resultat nur übrig, und das ist auch eigentlich niemals bestritten worden, daß die großen, günstigen, glänzenden Resultate bei der Staats-Eisenbahnverwaltung allein zurückzuführen sind auf den Massengüterverkehr. Wenn Sie dazu noch erwägen, daß diese Massengüter vor allem von dem Bergbau gestellt werden und daß an der Gesamtproduktion des preussischen Staates an Steinkohlen von 52 Mill. Tonnen das westfälische Kohlenbecken allein mit fast 29 Millionen Tonnen beteiligt ist und daß also, selbst unter Hinzurechnung der auf den Eisenbahnen transportierten 12 Millionen Tonnen Braunkohlen, das westfälische Steinkohlenbecken allein fast die Hälfte der gesamten, auf den Bahnen verfrachteten Kohlen liefert, — dann, meine Herren, werden Sie mir zugeben, daß es nicht zu viel gesagt ist, wenn ich behaupte, daß gerade aus der rheinisch-westfälischen Industrie das Leder hergenommen wird, aus welchem anderen die Schuhe gemacht werden. Und da ist es gewiß bitter, wenn unter solchen thatsächlichen Verhältnissen einem vorgemorsen wird, daß man Sonderinteressen betreibe. Ein wesentlich besseres Verständnis für die Sachlage, als der Herr Finanzminister zeigte Herr v. Minnigerode, als er seine Freunde aus dem Osten davor warnte, sie möchten nicht zu energisch auf die Ermäßigung der Tarife für den Osten bestehen, weil sonst auch die bösen Westfalen gleichfalls auf die Ermäßigung der Kohlentarife weiter drängen würden, seine Freunde würden sonst die Henne erschlagen, welche — wie er sich ausdrückte — bis jetzt für den Osten die vorzüglichsten Sekundärbahnneier gelegt hätte. (Heiterkeit.) — Es sind nicht meine Worte, es sind die des Herrn v. Minnigerode, ich kann mich nicht rühmen, der Erfinder dieses vortrefflichen Ausdrucks zu sein. — Nun sind wir weit entfernt, dem Osten nicht seine volle wirtschaftliche Entwicklung speziell durch den weiteren Ausbau des Sekundärbahnsystems zu gönnen. Meine Herren, ich erkenne jederzeit gerne an, welche große Pflicht der Dankbarkeit wir dem Osten gegenüber zu erfüllen haben, der in der schwersten Zeit unseres preussischen und deutschen Vaterlandes den wesentlichsten Kern für die Wiederehaltung desselben gegeben hat. Und wenn der Westen vielleicht reicher mit Gütern ausgestattet ist, so ist es gewiß recht und billig, daß aus diesen reicheren Gütern die Mittel genommen werden für die bessere wirtschaftliche Entwicklung des Ostens. Aber wogegen wir Protest einlegen möchten, das ist das, daß eine Industrie derart prägraviert wird, daß sie selbst leistungsfähig wird. Meine Herren, nach dieser Richtung hin habe ich Ihnen, wenn ich nicht irre, bereits früher einige Zahlen angeführt. In dem Bericht der Dortmunder Handelskammer vom Jahre 1885 heißt es: Von 30 Bergwerksgesellschaften, welche im Jahre 1885 im ganzen 5 302 635 Tonnen Kohlen mit 20 448 Arbeitern förderten, haben 7 Gesellschaften einen Überschuß von im ganzen 894 640 M. zur Verteilung gebracht, 6 Gesellschaften ohne Verlust und Gewinn abgeschloffen, 12 Gesellschaften eine Zuluße von 4 008 541 M. ausgeschrieben und 6 Gesellschaften Anleihen im Betrage von 2 751 007 M. gemacht. Also Gesamtergebnis: 30 seit langen Jahren im Betriebe befindliche Bergwerksgesellschaften haben im Jahre 1885 nach Abzug der Ausbeute mit einem Verlust von 5 864 908 M. gearbeitet. Meine Herren, das sind doch wahrlich erschreckende Zahlen. Im Jahre 1886 ist es nicht nur nicht besser, sondern wesentlich schlimmer geworden, und dieser selbe ungünstige Vorgang hat in der ersten Hälfte des Jahres 1887 stattgefunden. Mit Ende des Jahres 1887, etwa seit 3 bis 4 Monaten ist ja eine kleine Besserung in den Verhältnissen des westfälischen Bergbaues, wenigstens in einigen Kohlenorten, besonders in Koks und Koks-kohlen eingetreten, und es sind die Werte seit diesen Monaten in der Lage, wenigstens vor der Gefahr des Ruins bewahrt zu sein. Aber ich meine, wenn diese gelinde Reprise nicht

wieder wie schon so manches Mal vorübergehen soll, dann müssen dauernd die Ursachen beseitigt werden, welche das Wiederaufblühen des rheinisch-westfälischen Kohlenbergbaues hindern. Ich bin allerdings mit meinem verehrten Freunde Dr. Schulz nicht ganz einverstanden, daß ein Kohlenzoll so absolut zu verwerfen wäre. Meine Herren, ich schiebe, wenigstens zum Teile, dem mangelnden Schutz die schlimme Lage des Kohlenbergbaues zu. Denn wenn fast sämtlichen Erwerbszweigen dieser nationale Schutz zu teil wird, wenn außer bei den Produkten der Industrie auch in besonders hohem Maße dies bei denjenigen der Landwirtschaft der Fall ist, so muß darunter die allein nicht geschützte Industrie mit Notwendigkeit leiden. Meine Herren, ich will aber zugeben mit meinem Freunde Dr. Schulz und mit dem Herrn Finanzminister, daß unter Erwägung aller Umstände es im Interesse der Allgemeinheit nicht möglich gemessen ist, der Kohle diesen Schutz zu gewähren, und ich bin auch heute ganz damit einverstanden, daß ein Kohlenzoll nicht eingeführt wird. Ich erkläre das ausdrücklich, damit ich nicht mißverstanden werde, als wenn ich heute für die Einführung eines Kohlenzolls plaidierte. Aber ich möchte betonen, wenn das allgemeine Interesse maßgebend war, um die Kohle nicht zu schützen, daß man dann wenigstens doppelt Ursache gehabt hätte, ihr auf dem Wege, wo es möglich war, eine Unterstützung angedeihen zu lassen, und da sind es außer dem mangelnden Schutze meines Erachtens hauptsächlich zwei Gründe, welche das Wiederaufblühen der Montanindustrie verhindern: einmal die übergroße Belastung des Bergbaues und zweitens die zu hohen Tarife, welche zur Zeit für die Kohlenfrachten bestehen. Was die Überbelastung durch Abgaben und Steuern betrifft, so hat mein verehrter Kollege Herr Dr. Schulz ja schon die drückendste dieser Steuern, die Bruttosteuer erwähnt, und ich möchte mit ihm die königliche Staatsregierung bitten, endlich die Reform dieser Bruttosteuer in die Hand zu nehmen. Diese Steuer wirkt in ihrer Veranlagung geradezu in der ungerechtesten Weise. Sie wird erhoben einfach von der Förderung eines jeden Bergwerks, ganz gleichgültig, ob dasselbe noch einen Überschuß liefert, oder ob es nur durch Zubeußen noch über Wasser zu halten ist, und das sind leider zur Zeit die meisten Bergwerke. Deshalb ist diese Steuer in den letzten Jahren meist aus den Zubeußen bezahlt worden; sie beträgt zur Zeit fast 4 Millionen Mark, und daran ist der westfälische Bergbau wiederum mit fast 2/3 Millionen beteiligt. Was dann die Tarifrfrage betrifft, so kann man den westfälischen Bergbau mit einem gefesteten Niefen vergleichen, welcher gern seine Glieder nach allen Seiten recken möchte, dem aber durch die zu hohen Tarife Fesseln angelegt sind. Wir sind heute dem Auslande gegenüber nicht mehr konkurrenzfähig. Das ganze Geheimnis der Konkurrenzfähigkeit besteht ja nur darin, daß man in der Lage ist, auf dem betreffenden Absatzmarke ein mindestens gleichwertiges und mindestens ebenso billiges oder womöglich ein noch besseres oder noch billigeres Material anbieten zu können. Was die Qualität der westfälischen Kohle betrifft, so steht die erfreuliche Thatsache fest, daß dieselbe von keiner anderen Kohle auf dem Weltmarke irgendwie übertroffen wird; dieselbe aber auch hinreichend billig anbieten zu können, wird eben durch die zu hohen Tarife gehindert. Schon seit einigen Jahren sind wir auf sämtlichen Absatzmärkten, auf der ganzen Peripherie fortwährend von der ausländischen Konkurrenz zurückgedrängt worden, und deshalb — ich betone das ausdrücklich — haben sich unsere Bestrebungen auf Tarifiermäßigung nicht wesentlich auf eine allgemeine Erleichterung bezogen, sondern sie haben sich im wesentlichen darauf beschränkt, billigere Exporttarife zu fordern, damit wir die Konkurrenz mit dem Auslande wieder bestehen können. Meine Herren, nun weiß ich wohl, daß wir eine volle Befriedigung unserer Wünsche in der Tarifrfrage erst dann erwarten können, wenn den Eisenbahnen in größerer Ausdehnung auch in unseren westlichen Provinzen die Wasserstraßen an die Seite gesetzt werden, und wenn sich der Herr Finanzminister darüber beklagt hat, daß wir nicht genügend dankbar anerkannt hätten, daß nach dieser Richtung die Staatsregierung helfend vorgegangen wäre, indem sie die Vorlage über den Dortmund-Emskanal eingebracht hätte, so ist das doch wohl nicht ganz richtig: wir haben wahrlich mit unserer Anerkennung und unserem Lobe damals nicht gefargt, und wenn sich dieses naturgemäß mehr gegen den Herrn Verkehrsminister richtete — er war ja der Hauptvertreter der Vorlage, — so geschah dies wohl hauptsächlich aus dem Grunde, weil wir glaubten, ganz besonders anerkennen zu müssen, daß er sich nicht durch partikularistische Eisenbahninteressen hindern ließ, die Kanalvorlage zu fordern, sondern daß er in so sichtlicher Weise seine Resortinteressen vor denen des Landes zurücktreten ließ. Ich bin aber gern bereit, etwa Veräüumtes nachzuholen und hier ausdrücklich anzuerkennen, daß wir dem Herrn Finanzminister dafür nicht minder dankbar sind, daß er in bereitwilligster Weise die fiskalischen Rücksichten hinter die

allgemeinen wirtschaftlichen Interessen des Landes hat zurücktreten lassen. Gerne habe ich auch aus seinen Worten die warme Fürsorge entnommen, die er aufs neue wieder für den Dortmund-Emskanal bekundet hat, und ich hoffe, daß er uns helfen wird, den letzten Stein des Anstoßes, welcher der endlichen Inangriffnahme des Kanals noch im Wege steht, aus dem Wege zu räumen. Meine Herren, ich will Sie nicht ermüden mit Details in der Tarifrfrage, ich kann heute nur wie früher betonen, daß unser Bestreben darauf gerichtet ist, konkurrenzfähige Ausfuhrtarife zu erhalten, also insbesondere billigere Säge für unsere Abgabengebiete nach Luxemburg, nach Lothringen, nach Frankreich, nach Böhmen und vor allen Dingen nach Bremen und Hamburg. Ich möchte auch den Herrn Verkehrsminister bitten, uns nicht zu sehr die Entscheidung des Landes-eisenbahnrats entgegenzuhalten, weil dort doch in manchen Fällen die Konkurrenz zu Gericht sitzt und von dieser ein unparteiisches Urteil nicht immer zu erwarten ist. Es bleibt ja auch zu beachten, daß im ganzen Landes-eisenbahnrat, welcher aus 40 Personen besteht, für die westfälische Bergbauindustrie, welche so kolossale Transportmassen den Eisenbahnen zuführt, nur ein Vertreter vorhanden ist. Zum Schluß noch einige wenige Worte, welche dafür sprechen, daß gerade eine Ermäßigung der Tarife nach Hamburg und Bremen sich empfiehlt. Hier stehen nämlich am wenigsten die Interessen anderer Erwerbszweige entgegen und hier ist auch nach unserem Dafürhalten am wenigsten zu befürchten, daß die Interessen der Eisenbahnverwaltung geschädigt werden. Denn wenn hier gewöhnlich die Rhebereinteressen in Bremen und Hamburg als gefährdet hingestellt werden, so sind dies doch mehr vermeintliche als wirkliche Interessen, es wird keine Schädigung dieser Interessen, sondern nur eine Verschiebung eintreten. Allerdings werden die Rheber gezwungen sein, manche ihnen liebgeordnete Verbindung mit England aufgeben zu müssen; aber es wird ihnen voraussichtlich reicher Ertrag geboten werden durch die Anknüpfung neuer Verbindungen mit ihren deutschen Landsleuten, und die große Zahl von Schiffen, welche heute von den Hansestädten erst nach England gehen, um dort Kohlen als Rückfracht zu laden, die werden in Zukunft in der Lage sein, diese Kohlen bereits in Deutschland einzunehmen und in den unmittelbaren Verkehr mit den überseeischen Ländern einzutreten. Die Vermittlung Englands, welche uns jährlich allein auf diesem Gebiete 25—30 Millionen kostet, würde dann endlich aufhören. Dieses Resultat wird allerdings nur zu erzielen sein, wenn die königliche Staatsregierung uns Tarife gewähren wollte so billig, wie Frankreich und Belgien sie bereits ihrer notleidenden Montanindustrie gewährt haben, d. h. Tarife, etwa ein Viertel unter dem jetzt bei uns bestehenden Satze. Dauernd würde der Staats-eisenbahnverwaltung eine Mindereinnahme auch durch eine solche Maßregel nicht erwachsen, denn in nicht zu langer Zeit würde die Mehrbeförderung an Gütern die verminderte Gebühr ausgleichen. Zur Orientierung über die Frage der Einwirkung billigerer Tarife auf die Eisenbahneinnahme war für mich von großem Interesse ein Artikel in dem *Moniteur des intérêts matériels*, der in Brüssel erscheint und welcher in seiner Ausgabe vom 27. Februar 1887 ausführte, daß infolge der Herabsetzung der Tarife für Kohletransporte seitens der französischen Ost- und Nordbahngesellschaften nach den Hüttenbezirken von Longwy, Nancy u. s. w. sich der Kohleerforderniß von 13 000 Tonnen im Jahre 1885 auf 123 000 Tonnen im Jahre 1886 vermehrt habe, daneben aber auch die Einnahmen der Eisenbahnverwaltung aus diesen Transporten von 120 000 im Jahre 1885 auf 900 000 *M.* im Jahre 1886 gestiegen sei. Und man kann doch wohl kaum annehmen, daß diese großen, mächtigen Gesellschaften unter dem Selbstkostenpreise gefahren haben sollten.

Meine Herren, der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat bei Einbringung seines Etats erklärt, daß er den Etat dem Hause vorlege zur objektiven Kritik, derselbe könne das Hineinleuchten in alle Winkel wohl vertragen. Nun, wir verlangen für unsere Wünsche, mit deren Darlegung ich Sie vielleicht schon zu lange aufgehalten habe, auch nichts anderes. Dieselben werden einer objektiven, scharfen, aber gerechten Prüfung Stand halten, einer Prüfung unter Anwendung des Grundsatzes: Gleiches Recht für Alle! Allerdings bitten wir auch um eine wohlwollende Prüfung; und da wir nach der Monopolisierung des Eisenbahnwesens ausschließlich auf das Wohlwollen des Herrn Ministers angewiesen sind, so glauben wir auch auf dies Wohlwollen ein Anrecht zu haben. Doch, mag die Entscheidung fallen wie sie wolle, heute lag mir vor allem daran, den Schweren, verlegenden und ohne jeden Beweis vorgebrachten Vorwurf des Herrn Finanzministers zurückzuweisen, daß wir Sonderinteressen auf Kosten des Gemeinwohles hier verfolgten.

*Die Berg-Polizei-Verordnungen vom 6. und 12. Oktober 1887.

I.

Die Eingabe, welche 86 Repräsentanten und Grubenvorstände in Vertretung von 112 Zechen, deren Förderung 24 180 740 t oder 91,1 pSt. der Gesamtförderung des Oberbergamtsbezirktes Dortmund beträgt und deren Arbeiterzahl sich auf 86 470 Mann beläuft, am 21. Januar 1888 in betreff der von dem königlichen Oberbergamte zu Dortmund unter dem 6. und dem 12. Oktober 1887 erlassenen Berg-Polizei-Verordnungen an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtet haben, unterliegt zur Zeit der Prüfung und Entscheidung des obersten Leiters der preussischen Bergverwaltung. Wie diese Entscheidung ausfallen wird, bleibt abzuwarten; vorläufig hat der Herr Minister bei Gelegenheit der Beratung des Berg-, Hütten- und Salinen-Stats im Abgeordnetenhaus sich auf die Erklärung beschränkt, daß es „vielleicht möglich sein werde, bei aller der Staatsregierung obliegenden Sorgfalt und der Notwendigkeit, auf eine genügende Sicherheit des Bergbaues im Interesse der Bergbautreibenden und der darin arbeitenden Bevölkerung zu halten, hier und da eine Erleichterung eintreten zu lassen“, zugleich aber daran die weitere Versicherung geknüpft, daß es nicht die Absicht sei, „namentlich in Berücksichtigung der mannigfachen Auflagen, die der Industrie auf sozialpolitischem Gebiete gemacht werden müssen, über das zwingende Maß hinaus den Bergbau zu belasten!“

Die dem Minister unterbreitete Vorstellung ist ein umfangreiches Altentstück und wir müssen mit Rücksicht auf den uns zugemessenen Raum selbstverständlich darauf verzichten, dieselbe hier in ihrem vollen Umfange zum Abdruck zu bringen, so sehr dies auch bei der großen Tragweite der Angelegenheit zu wünschen wäre. Wir beschränken uns darauf, im folgenden einige der wichtigeren Abschnitte der Eingabe zur Kenntnis unserer Leser zu bringen.

In der Einleitung zu der Eingabe werden die Einwendungen betont, welche von allgemeinen Gesichtspunkten aus gegen die Berg-Polizei-Verordnungen erhoben werden müssen.

„Das königliche Oberbergamt,“ heißt es einleitend, „greift durch diese beiden Verordnungen mit rückwirkender Kraft in die gegenwärtigen Zustände auf den bestehenden Gruben und auf den in ordnungsmäßigem Betrieb befindlichen Bauöhlen ein, die, als tatsächlich vorhanden, sowie mit den bisherigen bergpolizeilichen Vorschriften und den genehmigten Betriebsplänen in Übereinstimmung, nicht ohne weiteres abgeändert werden können. Ein derartiges Vorgehen ist, soviel wir wissen, ohne jeden Präzedenzfall. Die verschärften Vorrichtungsmaßregeln, welche z. B. das neue englische Kohlenbergwerks-Gesetz vorschreibt, beziehen sich, was Anlagen und Einrichtungen anbetrifft, ausschließlich auf die Zukunft. Eine gleiche Richtung haben auch bisher alle sonst auf dem Gebiete der Bergpolizei angestrebten Verbesserungen eingeschlagen. Bei sämtlichen übrigen Polizeiverordnungen wird den Bestimmungen niemals, bei Gesetzen nur im dringenden Notfall rückwirkende Kraft beigelegt. Ebenjowenig als jemals in einer neuen Baupolizei-Ordnung verlangt worden ist, daß die Höhe der vorhandenen Zimmer in einem alten Hause zu vergrößern sei oder der Ersatz für feuergefährliche hölzerne Treppen durch solche aus Eisen gefordert werden kann, ebensowenig wird man vom rechtlichen Standpunkt aus die Marmorosität verteidigen können, mit welcher das königliche Oberbergamt die Erweiterung

der vorhandenen Schächte, der gemauerten und gewöhnlichen Querschläge und Strecken auf viele tausend Kilometer binnen Jahresfrist und zahlreiche andere entweder gar nicht oder nur mit ganz unverhältnismäßig hohen Opfern auszuführende Einrichtungen angeordnet hat. Wir müssen daher gegen dieses Verfahren der genannten Behörde die entschiedenste Verwahrung einlegen.

Beide Bergpolizei-Verordnungen verfolgen das Ziel, die Einrichtungen der betreffenden Betriebszweige für den ganzen Umfang des Verwaltungsbezirks, in welchem sich die verschiedenartigsten technischen Voraussetzungen und Gewohnheiten zusammenfinden, auf bergpolizeilichem Wege einheitlich umzugestalten und bis in das kleinste Detail eine auf allen Werken übereinstimmende Behandlung der bezüglichen Maßnahmen herbeizuführen. Ein derartiges Unternehmen erscheint im allgemeinen, insbesondere aber auf dem Gebiete der Bergtechnik, unausführbar, welche sich innerhalb der mannigfaltigsten, von der Natur in der verschiedensten Gestaltung geschaffenen und der menschlichen Voraussicht entzogenen Verhältnissen bewegt. Die Überwindung technischer Schwierigkeiten erfordert namentlich da, wo eine unmittelbare Gefahr droht, einen schnellen Entschluß und ein thatkräftiges Handeln, welche beide im gegebenen Falle sich niemals von der Bestimmung einer Polizei-Verordnung werden leiten lassen. Vielmehr wird hier die rasche Beurteilung der vorliegenden konkreten Verhältnisse einen höheren Grad von Sicherheit bedingen, als das ängstliche Festhalten an einer positiven Bestimmung, bei deren Abfassung unmöglich alle Verschiedenheiten der Praxis berücksichtigt werden können. Selbst wenn man annehmen möchte, daß in den beiden Bergpolizei-Verordnungen sämtliche im Oberbergamts-Bezirk Dortmund oder im preussischen Staate in bezug auf die Entstehung und Verbreitung der Unfälle gemachten technischen Erfahrungen und angestellten statistischen Erhebungen Ausdruck gefunden haben, so wird doch unzweifelhaft die Zukunft lehren, daß die aus der Vergangenheit gezogenen Schlussfolgerungen auch nicht annähernd die große Mannigfaltigkeit der Fälle decken, welche bei dem Kampfe mit den vielfach unberechenbaren Naturkräften möglich sind und vorkommen werden.

Hierzu kommt nun noch, daß die wirklich heute schon bekannten Verhältnisse des Bergbaues in Westfalen so überaus große Verschiedenheiten in bezug auf den Grad der Gefahr bei allen Betriebszweigen, insbesondere in bezug auf das mehr oder minder häufige bzw. heftige Auftreten der Schlagwetter, und hinsichtlich der durch den großen Wechsel in den Lagerungsverhältnissen bedingten sehr verschiedenen Art der Wetterführung, zeigen, daß eine übereinstimmende Beurteilung aller Spezialfragen und eine einheitliche Lösung der der Bergpolizei gesetzlich obliegenden Aufgaben, wie solches in den beiden Verordnungen versucht worden ist, von vornherein als undurchführbar angesehen werden muß und nicht zu dem der polizeilichen Beaufsichtigung vorgesteckten Ziele führen kann. Wir glauben aber auch, daß eine zu weit getriebene Spezialisierung durchaus nicht dem Grundgedanken des allgemeinen Berggesetzes entspricht, welches unter Aufhebung des früher bestandenen Bergregals und Wiedereinführung der Bergbaufreiheit den Bergbau von der vormundschaftlichen Direktion der Behörden befreit und hauptsächlich nur die polizeiliche Aufsicht hinsichtlich der Sicherheit der Baue und des Lebens und der Gesundheit der Arbeiter hat bestehen lassen. Es scheinen uns die beiden Verordnungen zu dem in früheren Gesekentwürfen angestrebten, aber im Berg-

gesetzte nicht angenommenen System zurückzuführen, wonach der Bergbautreibende der Aufsicht der Bergbehörden nicht bloß nach den Grundsätzen der Bergpolizei, sondern auch in bezug auf die Beobachtung der Regeln der Bergbaukunde unterworfen werden sollte. Ein solches System ist aber, ganz abgesehen davon, daß es der rechtlichen Grundlage ermangelt, bei dem heutigen Umfange des Bergbaues nicht mehr durchführbar, es würde bei der Anwendung in der Praxis auf eine unendliche Reihe von Widersinnigkeiten und Ungerechtigkeiten führen und die gesamte bergbauliche Entwicklung einer rückläufigen Bewegung überantworten. Unter diesen Umständen müssen wir von vornherein zunächst, abgesehen von dem materiellen Inhalt der Bestimmungen, unsere allgemeine Beurteilung der beiden Bergpolizei-Verordnungen dahin aussprechen, daß sie sich in Einzelheiten verlieren, welche namentlich die allgemeinen Bestimmungen des §. 197 des Berggesetzes nicht im Auge gehabt haben.

Korrespondenzen.

Bochum, 2. Febr. In der heutigen Sitzung des Schiedsgerichts für die Sektion Uder Knappschafts-Berufsgenossenschaft wurden folgende 8 Berufungen zurückgewiesen: 1. Die Berufung des Bergmanns Anton Stolte zu Herne, welcher am 5. Aug. v. J. auf der Zeche „Mont Genis“ ein Glied des linken Ringfingers infolge Verletzung bei der Arbeit verloren hat und mit der ihm hierfür seitens des Sektionsvorstandes bewilligten Rente von 10 pCt. Erwerbsverminderung nicht zufrieden war; 2. die Berufung des Bergmanns Gerh. Gossen zu Altenesson, welcher Ende März 1887 auf der Zeche „Kölner Bergwerks-Verein“ durch einen Betriebsunfall das rechte Auge verloren zu haben behauptet, diesen angeblichen Unfall jedoch der Zechenverwaltung nicht vorschriftsmäßig angezeigt, auch bei dem zuständigen Kgl. Revierbeamten auf Unfalluntersuchung nicht angetragen hatte; 3. die Berufung des am 28. Juli v. J. auf der Zeche „ver. Wiese“ an der rechten Hand verletzten Bergmanns H. Schlieper zu Mülheim a. d. R., welchem die Rente von 75 pCt. Erwerbsverminderung nicht genügte; 4. die Berufung des Bergmanns Martin Dolater zu Gelsenkirchen, welcher am 6. Juni v. J. auf Zeche „Wilhelmine Viktoria“ durch Explosion eines Sprengschusses eine Verbrennung des Oberkörpers erlitten hat und Erhöhung der ihm seitens des Sektionsvorstandes vom Tage der Entlassung aus dem Krankenhause ab bewilligten Rente von 30 pCt. Erwerbsverminderung beantragte; 5. die Berufung des am 25. Oktober 1886 auf der Zeche „Hibernia“ an der Brust verletzten Bergmanns Johann Furmanek zu Gelsenkirchen, welcher den Antrag auf Erhöhung der von ihm bezogenen Rente von 40 pCt. Erwerbsverminderung für einen bestimmten Zeitraum nach Maßgabe des §. 65 Abs. 3 des U.-B.-G. verspätet gestellt hat; 6. die Berufung des Bergmanns Simon Mahkert zu Udenborn, welcher am 4. März v. J. auf der Zeche „ver. Rhein-Elbe und Alma“ einen Unterschenkelbruch linkerseits erlitten hat, und Erhöhung der ihm hierfür seitens des Sektions-Vorstandes zuletzt bewilligten Rente von sechzig Prozent Erwerbsverminderung beantragte; 7. die Berufung des Weißbinders Johannes Klaus zu Schenklingfeld, welcher Zuerkennung der Ascendentenrente aus dem Arbeitsverdienst seines am 20. Okt. v. J. auf der Zeche „Dannenbaum“ verunglückten Sohnes Konrad beantragte mit der Behauptung, daß letzterer sein einziger Ernährer gewesen sei; und endlich 8. die Berufung der Frau Schneider, früheren Witwe Schwarzhoff, zu Feldmark, welche die Berechnung der ihr bei ihrer Wiederverheiratung zu gewährenden Abfindungssumme nach der gesetzlichen Rente von 20 pCt. des Arbeitsverdienstes ihres früheren, am 16. Juli 1886 auf der Zeche „Schlägel u. Eisen“ verunglückten Gemannes Wilhelm Schwarzhoff und nicht nach der von ihr in Wirklichkeit bezogenen, nach Maßgabe des §. 6 Biffer 2a Abs. 2 des U.-B.-G. reduzierten Rente von

15 pCt. dieses Arbeitsverdienstes verlangte. In der Berufungssache 9. des Bergmanns F. Remmüller zu Querenburg, welcher am 27. Mai v. J. auf der Zeche „Mansfeld“ eine Verrenkung des rechten Hüftgelenks erlitten hat, wurde auf Aufhebung des angefochtenen Sektionsbescheides erkannt und dem Verletzten die erhöhte Rente von 80 pCt. Erwerbsverminderung zugesprochen. — 10. Der Bergmann Wilh. Bofz zu Köllinghausen, welcher bei Einlegung seiner Berufung die gesetzliche wöchentliche Berufungsfrist nicht innegehalten hatte und daher durch Bescheid des Schiedsgerichtsvorsitzenden in Gemäßheit des §. 6 der Kaiserl. Verordnung vom 2. Nov. 1885 zurückgewiesen war, nahm am heutigen Verhandlungstermin seinen Antrag auf Anberaumung der mündlichen Verhandlung zurück. — 11. In Sachen des Bergmanns Diederich Brede zu Essen wurden die Verhandlungen auf 8 Tage ausgesetzt, und in Sachen 12. des Bergmanns Gustav Kaufmann zu Krudel, 13. des Bergmanns Franz Fuhrmann zu Bochum und 14. des Bergmanns Emil Bruhn zu Hombruch wurde auf weiteres Beweisverfahren, nämlich auf Einholung weiterer ärztlicher Gutachten über den gegenwärtigen Zustand der Erwerbsfähigkeit der Verletzten erkannt.

Über den sogen. Brummosen zu Königshütte bringt Glückauf Nr. 7, Seite 55 eine Notiz, welche der Berichtigung bedarf. Derselbe war ein Eisenhochofen, aus welchem aus den zinkischen Eisenerzen Oberschlesiens neben Roheisen auch Zink, durch Ableitung der Zinkdämpfe aus der Höhe des Roßts und Kondensation derselben im metallischen Zustande gewonnen werden sollte, während bis dahin die Zinkdämpfe sich beim Aufsteigen in den schlesischen Hochöfen wieder oxydieren und als sogen. Dsengalmei oder Gichtschwamm an der Gicht absetzten und diese verengten. Der Vorschlag war von dem verstorbenen Professor der Metallurgie A. Lefsoine in Lüttich ausgegangen und wurde, nach der Begutachtung durch Karsten zu Anfang der 50er Jahre von Emil Schmidt, späterem Direktor der Eisenhütte zu Dugrée, auf der Königshütte ausgeführt, jedoch mit unbefriedigendem Erfolge. Der Name „Brummosen“ beruhte auf einem sprachlichen Mißverständnis Lefsoines, der kein Deutsch verstand, und zu der eingereichten Zeichnung einen „Brummosen“ kopierte, auf dem er in der gotisch geschriebenen Überschrift das R für ein B gehalten hatte! Dieses komische Mißverständnis erregte Heiterkeit, und so blieb dem Versuchsofen, der später allein auf Eisen betrieben wurde, aus Scherz der Namen „Brummosen“. Derselbe würde vielleicht seinen Zweck erreicht haben, wenn die Kondensation der Zinkdämpfe nicht zu schwierig gewesen wäre; mit Brooman hat er aber nichts zu thun. G.

Tarife.

Saarlohlen-Verkehr nach Stationen der luxemburgischen Prinz-Heinrich-Bahn. Am 1. Januar 1888 trat an Stelle des Ausnahme-Tarifs Nr. 16 vom 1. Juni 1883 nebst Nachträgen für die Beförderung von Steinkohlen u. s. w. von linksrheinischen, pfälzischen und elsäß-lothringischen Stationen nach Stationen der luxemburgischen Prinz-Heinrich-Bahn ein neuer Tarif in Kraft. Soweit durch denselben Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen billigeren Tariffsätze noch bis zum 15. Februar d. J. einschließlich in Gültigkeit. Verkaufspreis des Tarifs 0,30 M.

Rheinisch-westfälisch-belgischer (rheinisch-Röln-Minden- und bergisch-märkisch-belgischer) Kohlen-Verkehr über Bienenberg und über Herbsthal. Die in den Spezialtarifen für die Beförderung von Steinkohlen, Koks und Briquets in Wagenladungen von 10 000 kg im rheinisch-belgischen und bergisch-märkisch-belgischen Verkehre vom 15. bezw. 20. Februar 1877 und deren Nachträgen, sowie in dem Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen, Koks und Briquets in Wagenladungen von 10 000 kg im rheinisch-westfälisch-belgischen Verkehre vom 1. August 1881 und dessen Nachträgen enthaltenen Tariffsätze für den Verkehr nach den belgischen Stationen Bonbelgem und Waesmunster werden mit Gültigkeit vom 25. Januar d. J. bis 1. März d. J. um 7,50 Franken für 10 000 kg ermäßigt.

Generalversammlungen.

Der Verein deutscher Fabriken feuerfester Produkte wird am 22. Februar d. J. in Berlin, Wilhelmstraße, im Architektenhause, seine ordentliche Jahresversammlung abhalten. Nähere Auskunft über die Tagesordnung u. s. w. erteilen gerne die Vorfigenden des Vereins, nämlich: Dr. A. Heinke, Saarau in Schlesien; Dr. C. Otto, Dahlhausen a. d. Ruhr; K. Kraft, Fabrikbesitzer in Berlin.

Litteratur.

Mitteilungen des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen, herausgegeben von dem Vereinsvorstande, redigiert von Dr. W. Beumer.

Inhalt des Dezember-Hefes (1887): Protokoll über die Sitzung des Ausschusses vom 26. November 1887: a) Erhöhung der landwirtschaftlichen Zölle und Aufhebung des Identitätsnachweises, b) Herabsetzung der Eisenbahntarife für Baumwolle von Bremerhafen; — c) die Grundzüge zur Alters- und Invaliden-Versicherung der Arbeiter. — Nachträgliches zum Besuche der Färberei- und Appreturschule in Grefeld, nebst einigen allgemeinen Bemerkungen über das gewerblich-technische Unterrichtswesen. — Über Bedürfnisse und Inhalt eines deutschen Warrant-Gesetzes. (Von dem Vicepräsidenten des Reichsbank-Direktoriums, Herrn Dr. R. Koch in Berlin.) — Das englische Markenchutzgesetz. Aus den Verhandlungen des Bezirks-eisenbahnrates Hannover (XI. Sitzung am 26. Okt. 1887). — Aus den Verhandlungen des Bezirks-eisenbahnrats Köln (VI. Sitzung der zweiten Wahlperiode am 2. Nov. 1887). — Aus den Verhandlungen des Landes-Eisenbahnrats (XI. Sitzung am 9. Dez. 1887). — Wiedereinführung der regelmäßigen Ladefristen. — Bücherchau. — Anhang: Verhandlungen über die Grundzüge für die Alters- und Invalidenversicherung der Arbeiter in der vom Centralverbande deutscher Industrieller eingesetzten Kommission.

Beitrag zur Kenntnis der Erzlagerstätten Bosniens.

Im Auftrage des k. k. gemeinsamen Ministeriums in Wien verfaßt von Bruno Walter, k. k. Oberberg- und Hüttenrat. Mit einer Karte und 38 Abbildungen. Herausgegeben von der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina. 1887. Druck der Landesdruckerei in Sarajewo.

Die vorliegende, höchst wertvolle und interessante Schrift giebt eine offizielle Übersicht der geologischen und bergbauartigen Verhältnisse der ehemaligen türkischen, jetzt „okkupierten“ Landesteile. Ohne diese Okkupation, welcher dieselben in civilisatorischer Beziehung ohne Zweifel außerordentlich viel zu verdanken haben, würde man über die oben bezeichneten Verhältnisse dieser Landesteile heute noch

blutwenig wissen. Gestützt auf die verbollständigte geologische Karte der Herren v. Mojsisovics, Tieze und Wittner vom Jahre 1879, giebt der Verfasser eine gedrängte Beschreibung der Erzlagerstätten Bosniens, bei welcher auch die bis in die Römerzeit und das Mittelalter zurückreichenden Bergbaue in historischer Beziehung gebührend berücksichtigt werden. Im ganzen scheint aus der Schrift hervorzugehen, daß die bei der Okkupation gehegten, vielleicht zu hoch gespannten, Erwartungen von dem Erzreichtum des Landes leider nicht in Erfüllung gehen wollen, obwohl einzelne Lagerstätten eine recht ergiebige Ausbeute versprechen. Das Buch ist jedem zu empfehlen, der sich für diesen Teil der Hamus-Halbinsel interessiert und dadurch noch merkwürdig, daß es in deutscher Sprache in der bosnischen Hauptstadt gedruckt und typographisch vortrefflich ausgestattet ist. Die Karte ist bagegen in Wien im k. k. militärisch-geographischen Institut sehr sauber in Farbendruck hergestellt, auch die in den Text gedruckten Holzschnitte scheinen von dort herzustammen. G.

Magnetische Beobachtungen.

Die westliche Abweichung der Magnetnadel vom örtlichen Meridian betrug zu Bochum:

1888		um 8 Uhr vorm.			um 1 Uhr nachm.			im Mittel		
Monat	Tage	°	'	''	°	'	''	°	'	''
Januar	29.	13	56	35	13	58	25	13	57	30
"	30.	13	55	5	14	—	5	13	57	35
"	31.	13	55	30	13	59	30	13	57	35
Februar	1.	13	55	40	13	58	30	13	57	5
"	2.	13	56	35	13	58	40	13	57	38
"	3.	13	56	20	13	58	15	13	57	15
"	4.	13	55	35	13	57	15	13	56	25
Mittel =								13	57	18
								=	hora 0	14,9
										16

A m t l i c h e s.

Patent-Anmeldungen. Für die angegebenen Gegenstände haben die Nachgenannten die Erteilung eines Patentes nachgesucht. Der Gegenstand der Anmeldung ist einstweilen gegen unbefugte Benutzung geschützt.

Nr. 10. Trockenapparat für Braunkohlen. Dr. Georg Rednagel, Professor in Passau. — Nr. 13. Uchenfänger für Dampfessel-Flammrohre. C. Louis Strube in Magdeburg-Budau.

Aug. Klönne, Dortmund

Werke der früheren Dortmunder Brückenbau-Act.-Ges., vorm. Backhaus

baut:



Grösste Leistungsfähigkeit von allen bis jetzt bestehenden Klassirapparaten; absolut ruhiger Gang selbst in grössten Höhen und in Verbindung mit Gebäuden; Erschütterungen der Gebäude sind ausgeschlossen; f. grosse Höhen (bei Wäschen) den Trommeln vorzuziehen; leichte u. bill. Fundamentirung;

präcise und vollkommene Klassirung; bedeutend geringerer Kraftbedarf, als für Trommeln mit gleicher Leistungsfähigkeit; geringste Raumbeanspruchung; leichte Auswechselbarkeit der Siebe; geringe Sturzhöhe; Reparaturen: lediglich Siebabnutzung bei jahrelanger Garantie für fehlerfreien Gang.

patentirte Kreiselrätter von Bergwerksdirector **F. W. Klönne** in Dux (einspindelig)

zur Klassirung von Kohlen, Koke, Erzen, Kies, Chamotte, Sand etc. etc.

◊ In Teplitz 1884 mit dem höchsten Preise, der goldenen Medaille, ausgezeichnet. ◊

Ueber fünfzig Ausführungen.

Referenzen stehen zu Diensten.

Norwegische Mineralien

besonders **Euxinit** u. a. Nuboten
O. H. Sönsthaugen, Christiania.

Ringrofen für Siegel, Stahl, Cement.
Schönsteine Reparatur
Blitzableiter / **Munsheld & Seemidie**
Dortmund, Westfalen.

W. E. Kochs

Civil-Ingenieur und Maschinen-Agent
Cardiff, Wales (Engl.),

empfiehlt sich deutschen Fabrikanten und Kaufleuten als Agent. Er vertitt Herrn Dan. Edward in den neuesten sehr erprobten Patent-Verzinnungsmaschinen für Weissbleche und übernimmt Bestellungen für Greys vorzügliche Heizmaschinen zur Weissblech-Fabrikation.

Adolf Bleichert & Co.
Leipzig-Gohlis.
Special-Fabrik für den Bau von Bleichert'schen
DRAHTSEILBAHNEN
18 jährige Erfahrungen. Ueber 350 Anlagen mit mehr als 360 000 Meter wurden bereits von uns ausgeführt.
General-Vertreter: Ingen. Heinar. Macco, Siegen.

Gebr. Eickhoff
in Bochum
Eisengiesserei und Maschinenfabrik.
Specialitäten:
Weichen, Herzstücke, Geleiseanlagen etc. jeder Spurweite, sowohl für Grubenbetrieb als für das gesammte Transportwesen, aus Stahlblechen und auch in Gusseisen hergestellt;
Drehscheiben für Gruben- und Hüttengeleise jeder Spurweite, eigener neuen Construction, ohne Unterstützung der Peripherie, daher äusserst leichter Gang. Lieferung unter Garantie;
complete Bremsberg-Einrichtungen: Trommel- und Scheibenbremsen, Gegengewichte, Bremskörbe etc. Langjährige Specialität.
Ferner liefern wir die sämtlichen in das Bergbau- und Hüttenfach schlagenden Bedarfsartikel, sowie sonstige Gussstücke roh u. fertig bearbeitet.

Gegründet 1808. **GUTEHOFFNUNGSHÜTTE** Gegründet 1808.

Actienverein für Bergbau und Hüttenbetrieb
in OBERHAUSEN 2 (Rheinland)

Hiefert:

A. Bergbau-Erzeugnisse.
Förderkohlen von den eigenen Zechen Oberhausen, Osterfeld und Ludwig, vorzüglich geeignet für Locomotiv- und Kesselfeuerung, Ziegelseisen und Kalkbrennereien, sowie für Hausbrand.
Gewaschene Nusskohlen der Zechen Oberhausen, Osterfeld und Ludwig. Erzeugungsfähigkeit pro Jahr: 800 000 t.

B. Hochofen-Erzeugnisse.
Puddel-, Giesserei-, Hämatit-, Bessemer- und Thomas-Roheisen. Spiegeleisen und Ferro-Mangan. Jährliche Erzeugungsfähigkeit 200 000 t.

C. Erzeugnisse der Stahl- u. Eisenwerke aus Schweisseisen, Flusseisen u. Flussstahl.
Eisenbahnschienen und Strassenbahnschienen. Laschen und Unterlagsplatten.
Lang- und Quer-Schwellen für ganz eisernen Bahn-Oberbau.
Stab- und Fein-Eisen, als: Rund-, Vierkant-, Flach- und Schneideisen.
Flacheisen für Bauzwecke.
Formeisen, als: L-, T-, I-, E-, Speichen-, Reifen-, Säulen-, Halb- und Fenster-, Roststabeisen u. s. w.
Gruben- und Winkelschienen.
Streckengestelle für Gruben.

D. Erzeugnisse der übrigen Werke.
Dampfmaschinen, besonders für Zechen, als: Fördermaschinen, Wasserhaltungsmaschinen, Ventilatoren, Dampfkabel, Dampfmaschinen u. s. w.
Schiffmaschinen bis zu den grössten Abmessungen.
Druck- und Hebepumpen für Bergwerke.
Gestänge für Bergwerkspumpen von Formeisen.
Geschmiedete Rundgestänge mit Patentschlössern aus bestem Hammereisen.
Waggonkipper, vollständig selbstthätig, Patent Gutehoffnungshütte.
Maschinenguss jeder Art und Grösse.

Walzen. — Gussformen.
Schmiedestücke jeder Form und jeder Grösse.
Schiffsketten, Anker und Steven.
Krahenketten, sowie Ketten jeder Art.
Dampfkessel, eiserne Behälter u. s. w.
Eiserne Brücken, Dächer u. s. w. jeder Grösse.
Drehscheiben, Schwimm- und Trockendocks.
Dampfschiffe, vollständig ausgerüstet für den Personen- und Güterverkehr.
Eiserne Kähne, Brückenschiffe.
Feuerfeste Birnen-Düsen, Stopfen, Ausgüsse u. s. w.

Blöche, als: Kesselbleche in allen Beschaffenheiten, Fein-, Brücken-, gestante und gerippte Blöche.
Walzdraht.
Stahl- und Feinkorn-Knüppel. — Platinen.
Rohe und vorgeschmiedete Stahlblöcke.
Jährliche Erzeugungsfähigkeit:
Eisenbahnschienen u. Schwellen 70 000 t
Sonstige Stahlerzeugnisse 40 000 t
Bleche 10 000 t
Handelseisen einschl. Baueisen 40 000 t
Walzdraht 15 000 t

Ansgeführte grössere Eisenbauten.
Verschiedene Brücken über den Rhein, die Weichsel, Elbe, Weser, Mosel.
140 Brücken für die Gotthardbahn.
Ein grosses eisernes Schwimmdock für die Kaiserlich deutsche Marine, 100 Meter lang, 34 Meter breit und 14,75 Meter hoch.
Eine Halle für den Anhalter Bahnhof in Berlin von 62,50 Meter Spannweite und 168 Meter Länge = 10 000 Quadratmeter Grundfläche.
Die Hallen für den Hauptbahnhof in Frankfurt am Main (grösste Hallen in Europa), sowie die sonstigen Eisenbauten für diese Anlage im Gesamtgewicht von 75 000 Tonnen.
Die drei Frankfurter Bahnhofshallen haben je eine Spannweite von 56 Meter und je eine Länge von 187 Meter = zusammen 31 416 Quadratmeter Grundfläche.

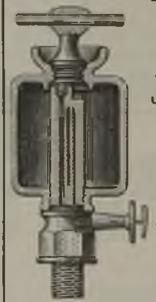
Der Verein besitzt folgende Werke:
I. Gutehoffnungshütte zu Sterkrade.
II. Hammer Neu-Essen in Oberhausen 2.
III. Walzwerk Oberhausen in Oberhausen 2.
IV. Walzwerk Neu-Oberhausen in Oberhausen 2.
V. Eisenhütte Oberhausen in Oberhausen 2.
VI. Zeche Oberhausen in Oberhausen 2.
VII. Schiffswerft Ruhrort in Ruhrort.
VIII. Zeche Ludwig in Rellinghausen.
IX. Zeche Osterfeld in Osterfeld.
X. Eisensteingruben in Nassau, Siegen, Bayern, der Eifel u. s. w.

Gegenwärtig beschäftigte Arbeiterzahl: 8000.
Für Drahtnachrichten: „Hoffnungshütte Oberhausenuhr“.

Im Verlage von Alfred Krüger in Weimar sind erschienen:
Liebemann, Ad. (Kgl. Markscheider u. Lehrer a. d. Bergschule zu Eisleben), **Lehrbuch der Markscheidkunst u. prakt. Geometrie.** Für Bergsch. u. andere techn. Lehranstalten, sowie z. Selbstunterrichte. Mit 282 in den Text u. auf 2 lithogr. Tafeln gedruckten Fig. Preis 9 M.
Zincken, C. F., Die Physiographie der Braunkohle. Mit 3 lithogr. u. 49 in den Text gedruckten Holzschritten. 52 Bogen Lexiconformat, Preis 15 M.

Muttern u. Schrauben, gepresst u. geschmiedet, roh u. blank, sowie Bergbau-, Hütten-Geräthe und Werkzeuge empfiehlt in bester Waare
Heinrich Lueg, Haspe, Westf.

Patent-Dampf-Oelungs-Apparat für **Cylinder und Schieberkasten** von Dampfmaschinen



jeder Anordnung, Locomotiven, Dampfhammer etc. von **Jos. Wildemann jr. BERLIN** Schiffbauerdamm 17. Deutsches Reichspatent No. 41448. Patentirt in allen europäischen Staaten und Amerika. *Atteste und Prospekte gratis und franco.*

Pockholz in allen Dimensionen, in Stämmen oder zugeschnitten, liefert billigst
Wilh. Schuss in Düsseldorf.

Zinkschrott kauft zum höchsten Tagespreise **M. Würfel, Bochum.**

Ein thatkräftiger **Grubenbeamter,** 27 Jahre alt, mit guten Zeugnissen von der Bergschule und aus der Praxis, z. Z. noch in Stellung bei einer grösseren Gewerkschaft Oberschlesiens, sucht, um sich zu verbessern, eine Steigerstellung im Kohlenrevier. Gef. Off. mit Gehaltsangabe erbitte unter H. 2390 an Haasenstein & Vogler, Breslau.