



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. Natorp 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 1,85 M.

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

Inhalt: Der Dortmund-Ems-Kanal. — Der ausländische Eisenmarkt im April. — Korrespondenzen. — Vermischtes. — Wagenstellung im Ruhrkohlenreviere vom 16. bis 30. April 1888. — Generalversammlungen. — Brennmaterialien: Verkehr der Stadt Berlin im Monat März 1888. — Litteratur. — Magnetische Beobachtungen. — Amtliches. — Anzeigen.

Der Dortmund-Ems-Kanal.

Der zu dem Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Aufbesserung der Oder und Spree, in betreff des Dortmund-Ems-Kanals im Abgeordnetenhaus eingebrachte Antrag, nach welchem die für die Herstellung dieses Kanals erforderlichen Grunderwerbskosten, so weit dieselben bis dahin von den Interessenten nicht aufgebracht sind, auf den Staat zu übernehmen sind und die von den beteiligten Kreisen aufzubringende Summe auf 4 854 967 M. festgesetzt wird, entspricht einer Vorstellung, welche das Exekutiv-Comité des Dortmund-Ems-Kanals unter dem 30. Dezember 1887 an die Herren Minister der öffentlichen Arbeiten, der Finanzen, für Handel und Gewerbe und für Landwirtschaft gerichtet hat.

Die Begründung, welche dieser Eingabe von dem Vorsitzenden des Comité, Herrn Oberbürgermeister Schmieding in Dortmund, und von dem Vorsitzenden der industriellen Abteilung des Comité, Herrn Dr. Natorp in Essen, beigefügt war, hat folgenden Wortlaut:

Bei der Begründung des Antrages glauben wir von einer Darlegung der Bedeutung der Schifffahrtskanäle im allgemeinen und des hier in Frage stehenden Kanals im besonderen absehen zu müssen. Das „für“ und „wider“ ist geprüft worden bei den gründlichen Ermittlungen und Erwägungen in wirtschaftlicher und technischer Hinsicht, welche vor Einbringung der Gesekentwürfe im Jahre 1883 und 1886 seitens der königlichen Staatsregierung und bei den lebhaften Debatten unserer gesetzgebenden Körperschaften stattgefunden haben. Nur das eine möchten wir aus den dem Zustandekommen des Gesetzes vorausgehenden Verhandlungen vorausschicken, daß bei Vorlage des Gesetzes, betreffend den Dortmund-Emskanal, die zusammenstehenden Interessen der östlichen Provinzen, insbesondere Schlesiens, einerseits und der westlichen Provinzen andererseits,

mit gerechtem Maße von unserer über den Partei-Interessen stehenden Staatsregierung abgewogen sind.

In dem Kommissionsbericht des Abgeordnetenhauses vom 11. Mai 1886 finden wir Seite 5 verzeichnet:

„Die divergierenden Interessen, die sich bekämpfenden Meinungen, finden innerhalb der königlichen Staatsregierung in dem Verkehrsminister, der beide Verwaltungen leitet, einen Ruhe- und Einigungspunkt. Der Herr Minister für öffentliche Arbeiten erklärte am 12. Januar 1884 im Hause der Abgeordneten:

„„daß die Staatsregierung bei der Auffassung, welche in der Kanalvorlage des vorigen Jahres ihren Ausdruck gefunden habe, beharre und daß die Gelegenheit auf einer etwas breiteren Basis und zugleich unter Berücksichtigung der Interessen der Provinz Schlesien aufzugreifen und zu verfolgen sei, und daß die Staatsregierung sich mit der Vorbereitung einer Erledigung der Sache in diesem Sinne beschäftige.““

In Übereinstimmung hiermit äußerte der Herr Verkehrsminister sich in der Sitzung des Herrenhauses vom 10. Juni 1886, nachdem das Interesse der Provinz Schlesien in der neuen Gesetzesvorlage gebührende Berücksichtigung gefunden hatte, dahin:

„Ich will schon hier bemerken, daß die Vorlage in bezug auf die Besserung der Verhältnisse in Schlesien für uns das Korrelat ist zu der Vorlage des Dortmund-Emskanals. Wir haben die Überzeugung, daß nur der Zusammenhang beider Kanäle die wirtschaftliche Parität wahr zwischen den einzelnen Provinzen, welche aufrecht zu erhalten gerade in dem gegenwärtigen Augenblicke unsere ganz besondere Pflicht ist.“

Indem wir diese Stellungnahme der königlichen Staatsregierung betonen, gegenüber den Gegenbestrebungen, welche

etwa aus der Provinz Schlesien gegen unseren Antrag hervortreten möchten, können wir als Interessenten nach unserer Kenntnis der Verhältnisse versichern, daß aus dem westlichen Interessengebiet gegen eine zu Gunsten Schlesiens etwa beabsichtigte, schon im Jahre 1886 von der königlichen Staatsregierung in Aussicht gestellte Verlängerung der schlesischen Kanalführung bis nach Kosel kein Einspruch erhoben werden wird.

Auf der anderen Seite aber glauben wir den Standpunkt der Parität auch für Westfalen und Hannover in Anspruch nehmen zu müssen.

Die Parität würde nach unserer Auffassung verschoben werden, wenn unter den vorliegenden Verhältnissen der gesetzlich festgelegte Anspruch des §. 2 des Gesetzes vom 9. Juli 1886 beibehalten und damit der Ausbau des Dortmund-Emskanals vereitelt würde.

Bei der hohen nationalen und wirtschaftlichen Bedeutung, welche dieser Kanal nach der übereinstimmenden Auffassung der gesetzgebenden Faktoren für den westlichen Teil unseres preussischen Vaterlandes hat, dürfte die Bedingung des §. 2 wenigstens in dem vollen Umfange der in demselben gestellten Anforderung, nicht als ein Essentiale, als eine starre unabänderliche Voraussetzung für den Kanalbau überhaupt anzusehen sein.

Wir haben uns ehrlich und mit Aufbietung aller uns zu Gebote stehenden Kräfte bemüht, die Interessentenschaft zur vollen Erfüllung der Vorbedingung des §. 2 zu bewegen. Wenn uns dies, wie wir nachstehend darlegen wollen, unter den vorliegenden Umständen nicht gelingen konnte, so muß es unser Bestreben sein, die bisherige gesetzliche Forderung auf ein billiges, den Verhältnissen angepasstes Maß zurückgeführt zu sehen.

Wir glauben die Erfüllung dieses Wunsches um so eher erhoffen zu können, als die königliche Staatsregierung nach dem Berichte der Kommission des Hauses der Abgeordneten vom 5. Mai 1883 schon bei der ersten Einbringung des Gesetzes, als der jetzige §. 2 zur Verhandlung stand, durch ihren damaligen Vertreter erklärt hat:

„Ob die königliche Staatsregierung später vielleicht, wenn sich wider Erwarten herausstellen sollte, daß die unentgeltliche Überweisung des gesamten Grund und Bodens über die Kräfte der Interessenten hinausgehe und auf unüberwindliche Schwierigkeiten bei den Interessenten stoße, und wenn andere unvorhergesehene Umstände eintreten, sich mit der Aufbringung einer Beitragsquote seitens der Interessenten zufrieden erklären, oder der Landesvertretung eine Subventionierung der Interessenten zum Zweck des Erwerbes von Grund vorschlagen werde, — darüber erscheine es gegenwärtig verfrüht, eine bestimmte Erklärung abzugeben.“

Stenographischer Bericht Nr. 214, S. 11.

Nach 1½-jährigen vergeblichen Bemühungen, die Vorbedingung des §. 2 ganz zu erfüllen, ist dieser Fall nunmehr eingetreten.

In dem ganzen Verlaufe der Verhandlungen über die Aufbringung der Grunderwerbskosten erschwerten alle die Einwürfe, welche in den, dem Gesetze vorhergehenden Zeitungserörterungen und Kammerverhandlungen vorgebracht sind und die in dem Schlusprotokoll des Gesetzes ihren Abschluß gefunden haben, die Bereitwilligkeit der Interessentenkreise, umsomehr, als es sich jetzt um Bereitstellung von Geldmitteln aus dem Privatsäckel der einzelnen handelte, während die auf die Gesamtheit der Steuerzahler in kleinen Beträgen sich verteilenden Gesamtkosten

des Kanalbaues immerhin den Abgeordneten der einzelnen Wahlkreise die Bewilligung der Gesamtmittel erleichterten.

Schon bei der Anlage von Kommunalwegen, größeren Kunststraßen und Sekundärbahnen erschwert eine gewisse Kurzsichtigkeit und ein Verkennen des Interesses des einzelnen, die Kollision des Vorteils des einen mit dem Zurückstehen des anderen und die Geringfügigkeit und Unbestimmtheit des Nutzens der Anlage für den ferner liegenden Besitzer, die Verteilung des erforderlichen Anlagekapitals auf die Interessenten. In erhöhtem Maße treffen diese Schwierigkeiten zu bei einer langgedehnten Wasserstraße, deren Betrieb vorwiegend für den durchgehenden Verkehr bestimmt ist.

In großen Zügen hat sich dieser friedliche Interessentkampf in dem großen Staatsumfange Preußens bei den Verhandlungen über das Kanalgesetz selbst abgepielt. Vorher und gleichzeitig mit dem Entschlusse der Ausführung des Dortmund-Emskanals sind entsprechende Millionen für die Wasserstraßen des östlichen Teils der Monarchie bewilligt worden; und die Herstellung von wenig rentablen Sekundärbahnen in Gegenden, welche bis dahin noch nicht aufgeschlossen waren, auf Kosten der rentablen Fahrstrecken unserer Provinz, mag mit bestimmend gewesen sein, auch der Provinz Westfalen aus den Mitteln der Gesamtheit die Zuzahlung einer produktiven Verkehrsstraße zu gewähren.

Wir erlauben uns nunmehr, einen kurzen Überblick über den Verlauf der Bestrebungen und Verhandlungen zur Sicherstellung und Verteilung der Grunderwerbskosten zu geben.

Das Gesetz vom 9. Juli 1886 trifft im §. 2 in bezug auf den Grunderwerb für die Erbauung des Dortmund-Emskanals dahin Bestimmung:

§. 2.

„Mit der Erbauung des im §. 1 zu Nr. 1 gedachten Schifffahrtskanals ist erst vorzugehen, wenn der gesamte, zum Bau, einschließlich aller Nebenanlagen, nach Maßgabe der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten festzustellenden Projekte erforderliche Grund und Boden der Staatsregierung aus Interessentenkreisen unentgeltlich und lastenfrei zum Eigentum überwiesen, oder die Erstattung der sämtlichen, staatsseitig für dessen Beschaffung im Wege der freien Vereinbarung oder der Enteignung aufzuwendenden Kosten, einschließlich aller Nebenentschädigungen für Wirtschafterschwernde und sonstige Nachteile, in rechtsgültiger Form übernommen und sichergestellt ist.“

Nach dem Anschläge der königlichen Staatsregierung sind die Grunderwerbskosten auf im ganzen 6 282 124 *M.* veranschlagt und es entfallen hiervon örtlich auf den Reich der Provinz Hannover 1 510 000 *M.* und auf die Provinz Westfalen 4 772 124 *M.*, welche nach dem Gesetze aus Interessentenkreisen aufgebracht bzw. sicher gestellt werden sollen.

Schon in den Jahren vor dem Zustandekommen des Gesetzes hatte sich aus der Interessentenschaft heraus ein Gesamtcomité in weiter Ausdehnung aus Vertretern von Bergwerksgenossenschaften, Handelskammern und größeren Städten aus den beiden genannten Provinzen, sowie auch Oldenburg, Bremen, Hamburg und der Rheinprovinz gebildet, welches durch einen geschäftsführenden engeren Exekutivausschuß die Agitation für das Zustandekommen des Kanals betrieb und insbesondere auch bereits der Aufbringung der Grunderwerbskosten näher getreten ist. Schon damals, vor Einbringung des Gesetzesvorlage, waren von der Bergwerksinteressentenschaft durch die Westfälische Berggewerkschaftskasse 1 000 000 *M.*, von der Stadt Dortmund

300 000 *M.* und von der Stadt Münster 200 000 *M.* für den Grunderwerb in Aussicht gestellt.

Der Exekutiv-Ausschuß hat nun auch nach Erlaß des Gesetzes in seiner früheren Zusammensetzung sein Bestreben dahin gerichtet, die Interessengruppen zu erkennen, zu gruppieren und die einzelnen Gruppen zur Übernahme der denselben zuzuteilenden Beträge zu bestimmen.

Aus der Gesamtinteressentenschaft mußten zunächst die weiter entfernt liegenden weniger direkt interessierten Gegenden im Nordosten, Oldenburg, Bremen, Hamburg, die bisher im Gesamtcomité mitgearbeitet hatten, ausscheiden, da diesen, was die Frage des Grunderwerbs betrifft, näherliegende und Geldaufwendungen bedingende Interessen zufallen; ebenso die westlich und südlich gelegenen, bereits an einer Wasserstraße liegenden Rheinstädte. Es beschränkte sich demnach das Interessengebiet auf die Provinzen Westfalen und Hannover, welche eine jede in ihrer politischen Organisation und wirtschaftlichen Gemeinschaft als solche in gewissem Antheile als berufen erkannt wurden, zur Sicherung der Grunderwerbskosten der herzustellen Wasserstraße beizutragen.

Als Anhalt für die Aufstellung des Verteilungsplanes, welcher in der Anlage beigelegt ist, diente uns die in der Begründung des Gesetzentwurfes vom Jahre 1883 (Nr. 190 S. 11) von der Königlich Staatsregierung gegebene Direktive.

Es heißt daselbst:

„Die Staatsregierung ist der Ansicht, daß bei einem Werke, welches die langjährigen Wünsche und Forderungen der davon berührten Landesteile in so vollkommener Weise in Erfüllung bringen und ihnen so entschieden und unmittelbar zum Vorteil gereichen wird, wie das hier geplante, die beteiligten Kommunal-, Kreis- und Provinzialverbände, selbst einzelne Abjacenten zu den Kosten des Unternehmens mit herangezogen werden können und müssen. Es liegt in der Absicht, diese Beteiligung in dem Umfange zu verlangen, daß der zur Ausführung des Kanals und seiner Nebenanlagen, namentlich der Häfen *ic.* erforderliche Grund und Boden, von den Interessenten, insbesondere den Kreis- und Provinzialverbänden beschafft und der haultleitenden Behörde kostenfrei zur Verfügung gestellt werde.“

Nach Erwägung aller Verhältnisse beschloß der Exekutiv-Ausschuß, im Anhalte an die in örtlicher Trennung nach Provinzen auf den Grunderwerb veranschlagten Summen (Westfalen 4 772 124 *M.*, Hannover 1 510 000 *M.*), den Interessenten der beiden Provinzen, einer jeden für sich, die Aufbringung der auf sie entfallenden Beträge zu überlassen. Mitbestimmend für diesen Modus war gegenüber den Bestrebungen der hannoverschen Interessenten der Umstand, daß nahezu die Hälfte der Länge des Kanals auf die Provinz Hannover fällt, während der Bodenwert weniger als ein Viertel der ganzen Grunderwerbskosten ausmacht. Demzufolge wurden in Ausführung der Beschlüsse des gemeinsamen Exekutiv-Ausschusses für jede der beiden Provinzen besondere Comités gebildet.

Für die Provinz Westfalen ergaben sich drei Interessentengruppen, und zwar:

- 1) die westfälisch-rheinische Bergwerks- und Eisenindustrie,
- 2) die politischen korporativen Verbände der Provinz, der Kreise und Gemeinden,
- 3) die Spezialinteressenten (Abjacenten *ic.*).

ad 1) ist der Bergwerks- und Eisenindustrie die volle Hälfte des auf die Provinz Westfalen fallenden Betrages mit rund 2 386 000 *M.* zugedacht;

ad 2) a. der Provinz 1 000 000 *M.*,

b. den Kreisen und Gemeinden der Rest mit 1 386 000 *M.*

Die Spezial-Interessenten ad 3 sind naturgemäß in diejenigen Beträge eingestellt, welche von den kleineren politischen Verbänden, den Kreisen und Gemeinden aufgebracht werden sollen, da die Vertretungen und Interessenten innerhalb dieser kleineren Verbände allein befähigt erscheinen, die einzelnen Beitragspflichtigen zu erkennen und zur Aufbringung der Beträge zu bewegen.

Die Einteilung und Aufbringung der in der Provinz Westfalen zu erhebenden Summe von 4 772 124 *M.* ist für die von den Bergwerks- und Eisenindustriellen aufzubringende Hälfte mit 2 386 062 *M.* der Spezialkommission I und für die politischen Verbände der Provinz Westfalen, Kreise und Gemeinden mit der anderen Hälfte der Spezial-Kommission II zugefallen.

In ähnlichem Verhältnisse hat das hannoversche Comité den auf die Provinz Hannover fallenden Anteil von 1 510 000 *M.* eingeteilt, mit 503 333 *M.* auf die Industrie Westfalens, 335 556 *M.* auf den Provinzialverband Hannover und den Rest auf die Kreise, Gemeinden bezw. kleineren politischen Verbände. Die speziellen Zahlen gehen aus der Anlage hervor.

Ein vollständiges Einvernehmen über diese Verteilung kam von vornherein zwischen den in dem Exekutiv-Ausschuß vertretenen Interessenten insofern nicht zustande, als die Vertreter aus der Provinz Hannover dabei verblieben, daß die genannte Provinz ein Drittel ihrer Grunderwerbskosten auf die westfälische Industrie abladen dürfe, während der Interessenvertreter Westfalens auf die zu ihrer Provinz gehörende Industrie die Hälfte der in der Provinz Westfalen aufzubringenden Summe einteilte und übrigens die Vertreter der Industrie überhaupt nicht mehr als im ganzen 2 000 000 *M.* aufbringen zu können vermeinten.

Infolge dieser Differenz, welche im weiteren Laufe der Verhandlungen einen Ausgleich nicht erfahren hat, entstand allein ein Ausfall von rund 800 000 *M.*

Von den politischen Verbänden hat zunächst die

Provinz Westfalen einen Beitrag von	1 000 000 <i>M.</i> ,
Provinz Hannover	335 556 "
Stadt Dortmund	530 000 "
Stadt Münster	350 000 "
Stadt Emden	150 000 "

bewilligt.

Bei den Provinziallandtagen war die Bereitwilligkeit von vornherein nicht groß, weil der Kanal in beiden Provinzen, namentlich in Hannover, nur einen verhältnismäßig kleinen Teil interessiert. Die Bewilligung der Beträge ist indes schließlich fast einhellig erfolgt.

Unter den kleineren politischen Verbänden der Provinz Hannover haben die Grafschaft Bentheim, der Kreis Leer, Aurich, Norden die ihnen zugedachten Beträge ganz, Landkreis Emden, Vingen, Weener zum Teil abgelehnt, und zwar sowohl wegen mangelnder Leistungsfähigkeit, als auch weil der Kanal nicht in solchem Maße interessierte, um eine Vorableistung zu rechtfertigen.

Das beste Resultat haben die Bemühungen bei den politischen Verbänden der Provinz Westfalen gehabt. Der Beitrag beziffert sich einschließlich desjenigen der Provinz auf 2 240 362 *M.*

und es verbleibt ein Ausfall von 145 700 *M.*, von welchem noch der Betrag von 40 000 *M.*, der dem Forstfiskus für Hergabe des Grund und Bodens im fiskalischen Venner Moor zufällt, abzurechnen ist. Dieser wird, soweit uns bekannt geworden, üblicherweise zu derartigen fiskalischen Anlagen unentgeltlich gewährt.

Die Stadt Bochum hat den ihr zugedachten Beitrag von 25 000 *M.* mit dem Hinweis darauf abgelehnt, daß sie zu weit von der Kanaltrasse und von dem Hafen bei Herne (etwa 7 Kilometer) abliege und durch die quer zwischen liegenden Eisenbahnlinien abgetrennt ist.

Im Kreise Lüdinghausen haben nur 29 300 *M.* erzielt werden können, wegen der dort verwaltesten landwirtschaftlichen Bedenken.

Für die Leistungen der Industrie kommt in betracht, daß die Lage des Steinkohlenbergbaues trotz der in neuerer Zeit gesteigerten Nachfrage und der Vermehrung des Abjases nach wie vor eine bedauerenswerte und insolgedessen die Aufbringung von Geldmitteln, welche nicht unmittelbar mit dem Betriebe im Zusammenhang stehen, für diese Industrie mit außerordentlichen Schwierigkeiten verknüpft ist.

Es kommt hinzu, daß die Herstellung des Mittelgliedes der großen Kanalverbindung Rhein-Gms-Weser-Elbe, wie sie in der Strecke Dortmund-Gmshäfen vorgesehen ist, immerhin für die Berg- und Hütten-Industrie nur eine sekundäre Bedeutung hat, so lange es an der Verbindung mit dem Rheinstrom fehlt, und daß ferner im Verhältnis zu der Raschlebigkeit dieser Industriezweige und zu dem Wechsel ihrer Geschäftslage der Zeitpunkt der Ausnutzung der neuen Verkehrsstraße durch die lange Bauzeit und die erst nach Beendigung derselben sich naturgemäß nur allmählich vollziehende Entwicklung der Aebderei in eine weite Ferne gerückt wird.

Es ist weiter hervorzuheben, daß an der Erbauung der Strecke Dortmund-Herne-Gmshäfen nur der kleinere Teil der um Dortmund und Herne gruppierten Kohlen- und Eisenindustrie ein unmittelbares Interesse hat, und daß auch bei diesem Teile des westfälischen Industriebezirktes die weiter vom Kanal abliegenden Zechen und Eisenwerke gegenüber den unmittelbar oder nahe daran liegenden Werken vielmehr eine Konkurrenz befürchten, welche die Zumutung einer Vorableistung ausschließt.

Wenn unter diesen Verhältnissen die Gesamt-Bergwerks-Industrie Westfalens durch die Berggewerkschaftskasse 1 000 000 Mark und die einzelnen industriellen Werke insgesamt 830 000 Mark bewilligen, so wird hiermit das Erreichbare gewährt.

Unter den Spezial-Interessenten der Industrie findet sich unter Nr. 4 die Firma Schüchtermann, deren Fabrikanlage, in dem Stadtgebiet Dortmunds belegen, das für die Landwirtschaft nutzbare Thomasschlackermehl fabriziert.

Wir glauben noch hervorheben zu müssen, daß von Spezial-Interessenten in dem Gemeindebereiche der Stadt Dortmund, abgesehen von den seitens der Stadtgemeinde Dortmund bewilligten

	530 000 <i>M.</i>
Zechen ver. Westfalia	60 000 "
Dortmunder Union (Eisenwerk)	150 000 "
Fabrikant Schüchtermann	15 000 "
Eisen- und Stahlwerk Hoersch	30 000 "
W. Brüggmann u. Sohn, Holzgeschäft	5 000 "
Dortmunder Brauereien	50 000 "
Dortmunder Ziegeleien	50 000 "
Zechen Tremonia	10 000 "
also für Dortmund allein zusammen	900 000 <i>M.</i>

aufgebracht werden, während der Ausbau des Hafens nebst Lagerplätzen und die herzustellenen Schienenverbindungen der Werke außerdem noch einen Aufwand von mehr als 1 000 000 *M.* erfordern werden.

Die Bergwerke Königsgrube, Shamrock, Unser Fritz, Tremonia, Belgische Aktiengesellschaft, Friedrich der Große und Hannover sind mit den auf sie verteilten Beträgen in die Aufstellung als bewilligt eingestellt, da dieselben uns von dem Comité als unzweifelhaft anzunehmende Beiträge bezeichnet sind und wir diese Werke im Verhältnis zu den übrigen, deren Bewilligung bereits ausdrücklich geschehen ist, selbst für leistungsfähig und verpflichtet ansehen müssen.

Der Gesamtbetrag der Leistungen, welche wir zusichern können, stellt sich hiernach auf 4 854 967 *M.* und dürfte damit das Interesse und das Vertrauen zu der großen Bedeutung des Kanals in solchem Maße bekundet sein, daß von dem Restbetrage Abstand genommen werden kann.

Zu der vorgeschlagenen anderweiten Fassung des §. 2 gestatten wir uns schließlich den Wunsch auszusprechen, daß die bisher am Schlusse stehenden Worte: „und sicher gestellt ist“, in Wegfall kommen mögen.

Für die Bewilligungen der politischen Verbände liegt ohnehin die Sicherstellung in der Beschlussfassung der gesetzmäßigen Vertretungen bereits vor, und in betreff der industriellen Werke ist dieselbe in ihrer soliden kaufmännischen Verfassung gegeben.

Eine weitere Sicherstellung ist weder von der Provinz noch von den kleineren politischen Verbänden zu erlangen.

Im Auftrage des Exekutiv-Ausschusses.

Schmieding, Oberbürgermeister der Stadt Dortmund und Vorsitzender des Exekutiv-Ausschusses für den Dortmund-Gmskanal.	Dr. Katorp, Landtagsabgeordneter, Essen.
---	--

λ Der ausländische Eisenmarkt im April.

Essen, den 7. Mai 1888.

Der ausländische Eisenmarkt zeigte im ganzen und großen im April kein besonders erfreuliches Bild. Mit Ausnahme Belgiens und Frankreichs ließ die Geschäftslage meist noch sehr zu wünschen übrig.

Der englische Eisenmarkt zeigte sich in der ersten Hälfte des Monats ziemlich fest, namentlich war im Roheisengeschäfte noch die Möglichkeit, die Preise der einzelnen Sorten ziemlich fest zu behaupten. Nachdem Ende März die Preise für Cleveland Roheisen Nr. III sich auf 31 s. 6 d. erhöht hatten, konnten sie sich daher im April auf 31 s. 9 d. herausarbeiten, jedoch im letzten Teil des Monats nur äußerst schwach behaupten. Die neuesten Berichte melbten bereits einen Rückgang. An den Hütten wurde durchweg der Preis höher gehalten; dieselben versuchten für prompte Lieferung 32 s. p. t. festzuhalten, wozu sie durch die Thatsache, daß die Lager- vorräte in Connals Store im April wieder um 15 494 t abgenommen hatten, nicht unberechtigt waren. Die Lagerborräte hatten lange Zeit einen großen Druck auf das Geschäft ausgeübt. Im ganzen und großen war die Beschäftigung keine unbefriedigende, im Gegenteil arbeitete man flott an der Abwicklung früherer Aufträge und auch die Verschiffungen waren durchaus nicht berart, daß sie die zuletzt beobachtete Zurückhaltung der Abnehmer rechtfertigten, die abgewickelten Aufträge wurden jedoch nicht durch neue ersetzt. Hemmend auf den Geschäftsgang (und diese Bemeuerung bezieht sich nicht nur auf Roheisen, sondern ebenso auf Fertigeisen) wirkte auch die Unentschiedenheit der amerikanischen Zollreformfrage und andererseits schienen manchen auch die politischen Zustände des Kontinents nicht zu größeren Geschäften ermutigend. So vermischte man namentlich

die amerikanische Nachfrage, auch die vom Kontinent her ließ zu wünschen übrig. Der Durchschnittspreis für Cleveland Roheisen Nr. 3 G. M. B. war im ersten Quartal dieses Jahres 32 s. 2,21 d., was gegen das letzte Quartal vorigen Jahres ein Sinken um 5,71 d. bedeutet und eine Lohnerniedrigung um 1 pCt. im Gefolge hatte. Bessmereisen hatte sich verhältnismäßig besser im Preise gehalten und notierte Anfangs April 43 s. 3 d., ging dann bis 43 s. 6 d. und 44 s. herauf, wurde aber schon gegen Ende des Monats billiger abgegeben und dürfte jetzt bereits 1—2 s. unter dieser Biffer anzukommen sein. Fertigeisen war schon im Anfang des Monats etwas stiller; zwar waren die Werke noch gut beschäftigt, doch gingen nur wenig neue Aufträge ein, jedoch hielten sich im allgemeinen die Preise, welche im März bereits herunter gegangen waren, auf ihrem Niveau. In Hartgutzwaren belebte sich für einige Artikel die Nachfrage wohl etwas, doch konnten sich die Preise nur mit Mühe behaupten. Die Stahlwerke waren im ganzen und großen während des letzten Monats betriebigend beschäftigt und die Preise konnten sich durchweg behaupten, doch nahm auch hier gegen Ende des Monats, so beispielsweise in Stahlschienen, die Nachfrage ab und die Preise zeigten weichende Tendenz, die meisten Werke sind vorläufig noch auf längere Zeit hinaus mit Aufträgen versehen. Der durchschnittliche Preis für Stahlschienen war 3 L. 18 s. 6 d. bis 4 L., nachdem dieselben vorübergehend 4 L. 5 s. notiert hatten. Weißblech zeigte auch im Monat April noch keine festere Haltung und da noch am letzten des Monats der große Krach auf dem Zinnmarkte erfolgte, wodurch die Zinnpreise in einer Woche auf nahezu die Hälfte ihres früheren Wertes zurückgingen, so wird man eine Festigung in der nächsten Zeit kaum zu erwarten haben.

Der schottische Eisenmarkt verharrte fast den ganzen April hindurch in sehr matter Haltung. Das Geschäft war ein nur sehr mäßiges, höchstens daß hier und da einige Spekulationsgeschäfte zustande kamen. Der lokale Verbrauch war zwar nicht unbedeutend, allein die ungunstigen Nachrichten aus Amerika hinderten den Aufschwung des Geschäftes, trotzdem der Export ein mindestens der Jahreszeit entsprechender war. Dabei haben die Lagerbestände im Gegensaß zu den englischen auch im April stetig zugenommen, indem England fortgefahren hat seine Überproduktion auf den schottischen Markt zu werfen. Dieselben betragen Ende April rund 975 000 t, haben also im April um mehr als 8000 t zugenommen. Trotz alledem hat man noch keinen der 87 in Betrieb befindlichen Hochöfen niederzublasen beschlossen. Man produziert flott drauf los und dabei wird sogar noch Cleveland-Eisen, wie oben gesagt, importiert. Die Preise haben sich trotz dieser Verhältnisse an den Hütten noch verhältnismäßig fest behauptet. Die Walzwerke, sowie auch die Stahlfabriken waren zwar im allgemeinen befriedigend beschäftigt, doch zeigte sich gegen Ende des Monats wieder größeres Arbeitsbedürfnis, welches auch auf die Preise einen ungunstigen Einfluß auszuüben nicht versahlte. Die Maschinenfabriken und Eisengießereien zeigten ebenfalls bereits Mangel an Aufträgen und klagten über gedrückte Preise.

Der belgische Eisenmarkt war im April anhaltend fest. Die schon mehrfach betonte Knappheit in Roheisen hat zwar noch weiter angehalten und man ist dazu übergegangen, einen neuen auf Puddelroheisen gehenden Ofen anzublasen, dessen Produktion auf 50 Tonnen täglich geschätzt wird, so daß gegenwärtig von 50 Hochöfen 32 in Betrieb sind. (Die frühere Zahl 31 wurde indessen dadurch wieder hergestellt, daß die Gesellschaft Cockerill einen für ihren eigenen Bedarf produzierenden Hochofen niederblies.) Die Nachfrage nach Trägern hat sich gehoben, wie zu Anfang der Bauzeit ja wohl zu erwarten war. Etwas beunruhigend wirkte zunächst die Nachricht von der Auflösung des Syndikats der Eisenwalzwerke und man hatte einen Preisrückgang als unvermeidlich erwartet. In Wirklichkeit jedoch hinderten die verhältnismäßig hohen Roheisenpreise, sowie die steigenden Kokspreise den Rückgang der Notierungen. (Nach den neueren Nachrichten ist das genannte Syndikat bis Ende des Jahres verlängert worden.) Die Stahlwerke

waren im allgemeinen nur mäßig beschäftigt, namentlich war für Schienen der Markt noch ausnahmefähig. Die von der Gesellschaft Cockerill im Auslande erzielten Preise für Stahlschienen waren verhältnismäßig niedrige. In Italien wurden 111,75—115 Frs. erzielt. In den Konstruktionswerkstätten, namentlich in den Lokomotivfabriken, herrschte auch im April noch immer großes Arbeitsbedürfnis.

Die ruhige Entwicklung des französischen Eisenmarktes hat im Verlaufe des April ihren Fortgang genommen, meistens sind die Werke ziemlich flott beschäftigt gewesen. Stabeisen namentlich war sehr fest und man hat die Preise von seiten der Vereinigung im Norden gegen Anfang des Monats noch um 5 Frs. erhöht und dieselbe würde auch sofort durchgedrungen sein, wenn nicht der unleidliche Kampf der Zwischenhändler, namentlich der Pariser, die Preise über die Mäßen gedrückt hätte. Um demselben ein für allemal ein Ende zu machen, drohten die nördlichen Walzwerke den Pariser Händlern, daß wenn sie durch ihre fortwährende Preiserschleuderei noch länger

1 668	7 544	1 898	1 330	—	3 228
15 934	117 956	29 884	42 935	2 220	75 039
711	9 460	9 371	3 630	110	13 111
15 223	108 496	20 513	39 305	2 110	61 928
16 004	97 444	7 478	25 247		32 725
— 781	+ 11 052	+ 13 035	+ 16 168		+ 29 203

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	Tag	°	'	"	°	'	"	°	'	"
April	22.	13	46	10	13	54	40	13	50	25
	23.	13	47	10	13	56	20	13	52	—
	24.	13	46	50	13	56	10	13	51	30
	25.	13	48	20	13	59	10	13	53	45
	26.	13	46	30	13	59	—	13	52	45
	27.	13	47	—	13	57	10	13	52	5
	28.	13	45	25	13	57	5	13	51	15
Mittel =								13	51	58
										14,8
										16

Am t l i c h e s.

Den Roten Adlerorden III. Kl. mit der Schleife erhielt Dr. Hauchecorne, Geheimer Bergrat mit dem Range der Räte 3. Kl., Direktor der Geologischen Landesanstalt und der Bergakademie zu Berlin; den Roten Adlerorden IV. Kl. Hörmann, Professor, Dozent an der Bergakademie in Berlin.

Geschäft in Stahlknüppeln. Die Preise der übrigen Artikel sind meist im Verlaufe des April gewichen.

K o r r e s p o n d e n z e n.

Essen, 8. Mai. Von den Steinkohlenzechen des nieder-rheinisch-westfälischen Industrie-Bezirks wurden während der zweiten Hälfte des Monats April 1888 an Steinkohlen und Koks durchschnittlich im Tag abgefahren auf den Bahnstrecken im Elberfelder Direktionsbezirk . . . 3 510 gegen 3 351
 Rechtsrheinischen Direktionsbezirk . . . 5 728 „ 5 462
 insgesamt 9 238 gegen 8 813
 Wagen zu 10 t in der Zeit vom 1.—15. April 1888, mithin durchschnittlich 425 Wagen täglich mehr als in der voraus-

gegangenen vierzehntägigen Periode. — In der Zeit vom 16.—30. April 1887 betrug der Versand an jedem Tage durchschnittlich im
 Elberfelder Bezirke 3 225
 Rechtsrheinischen Bezirke 4 888
 zusammen 8 113

Doppelwagen und stellte sich derselbe somit im Durchschnitt um 1125 Wagen zu 10 t niedriger, als in der entsprechenden Periode des laufenden Jahres. — Insgesamt wurden in der Zeit vom 16.—30. April 1888 abgefahren im Bezirk
 Elberfeld 42 053
 Köln (rrh.) 68 689
 zusammen 110 742

Wagen zu 10 t = 1 107 420 t (in 12 Arbeitstagen und 3 Sonntagen) gegen 915 040 t (in 11 Arbeitstagen und 4 Sonntagen) in der vorhergehenden Periode und gegen 1 054 660 t (in 13 Arbeitstagen und 2 Sonntagen) in 1887.

Es ist eine bedeutende Nachfrage und der Vermehrung des Absatzes nach wie vor eine bedauernde Werte und infolgedessen die Aufbringung von Geldmitteln, welche nicht unmittelbar mit dem Betriebe im Zusammenhang stehen, für diese Industrie mit außerordentlichen Schwierigkeiten verknüpft ist.

Es kommt hinzu, daß die Herstellung des Mittelgliedes der großen Kanalverbindung Rhein-Ems-Weser-Elbe, wie sie in der Strecke Dortmund-Ems-Häfen vorgesehen ist, immerhin für die Berg- und Hütten-Industrie nur eine sekundäre Bedeutung hat, so lange es an der Verbindung mit dem Rheinstrom fehlt, und daß ferner im Verhältnis zu der Raschlebigkeit dieser Industriezweige und zu dem Wechsel ihrer Geschäftslage der Zeitpunkt der Ausnutzung der neuen Verkehrsstraße durch die lange Bauzeit und die erst nach Beendigung derselben sich naturgemäß nur allmählich vollziehende Entwicklung der Hedererei in eine weite Ferne gerückt wird.

Es ist weiter hervorzuheben, daß an der Erbauung der Strecke Dortmund-Herne-Ems-Häfen nur der kleinere Teil der um Dortmund und Herne gruppierten Kohlen- und Eisenindustrie ein unmittelbares Interesse hat, und daß auch bei diesem Teile des westfälischen Industriebezirkens die weiter vom Kanal abliegenden Zechen und Eisenwerke gegenüber den unmittelbar oder nahe daran liegenden Werken vielmehr eine Konkurrenz befürchten, welche die Zumutung einer Vorableistung ausschließt.

Wenn unter diesen Verhältnissen die Gesamt-Bergwerks-Industrie Westfalens durch die Berggewerkschaftskasse 1 000 000 Mark und die einzelnen industriellen Werke insgesamt 830 000 Mark bewilligen, so wird hiermit das Erreichbare gewährt.

Unter den Spezial-Interessenten der Industrie findet sich unter Nr. 4 die Firma Schüchtermann, deren Fabrikanlage, in dem Stadtgebiet Dortmunds belegen, das für die Landwirtschaft nutzbare Thomasschlackenmehl fabriziert.

Vermischtes.

△* **Wien**, 21. April. Herr J. Fass hieselbst ist auf eine von ihm erfundene Sicherheitslampe ein deutsches Reichspatent erteilt worden. An den Seiten und im oberen Teile des Drahtgeflechtes ist eine Umhüllung angeordnet, welche durch Wicklungen einer aus eisernen oder stählernen Hohlkugeln hergestellten Schnur gebildet ist, um das Herausschlagen einer im Innern der Lampe entstehenden Explosionsflamme zu verhüten. Die Hohlkugeln sind auf einen Draht aufgereiht und daran festgelötet bzw. im oberen Teile des Drahtgeflechtes zwischen die beiden Lagen des letzteren einfach eingestreut.

△* **London**, 8. April. Der „Tunnel Driving Company Lim. London“ ist auf eine Tunnelbohrmaschine ein deutsches

Reichspatent verliehen worden. Die zum Abbohren des vollen Kreisquerschnittes des Tunnels in festem Gesteine dienende Maschine hat ein auf der Tunnelsohle ruhendes Untergestell mit der daran befestigten Mutter für die Vorschubschraube und ein auf ersterem verschiebbares Obergestell, welches die Bohrwelle mit dem Bohrer und der Vorschubschraube in der einen oder der anderen Richtung und eine Eimerkette zum Fördern des Bohrmehles nach hinten trägt. Der Bohrer hat eine Reihe scheibenförmiger Messer, welche auf je einem besonderen Zapfen an der Kopfplatte des Bohrers sitzen und gedreht werden können, wenn eine Stelle der Schneidkante abgestumpft ist. Beim Betriebe wird das Obergestell mit dem sich drehenden Bohrer auf dem feststehenden Untergestell von der Vorschubschraube bis in die äußerste vordere Lage vorgeschoben. Man hält dann den Bohrer an, hebt das Obergestell etwas und stellt es fest, wonach man vermittelt der Vorschubschraube das Untergestell unter dem Obergestell nach vorn vorschiebt.

Wagenstellung im Ruhrkohlenreviere vom 16. bis 30. April 1888 nach Wagen à 10 Tonnen.

Datum.	Es sind:				In Summa	
	verlangt.	gestellt.	verlangt.	gestellt.	verlangt.	gestellt.
	Berg-Märkische Eisenbahn.		Rechtsrheinische Eisenbahn.			
16. April	3 273	3 434	5 419	5 655	8 692	9 089
17. "	3 385	3 450	5 789	5 879	9 174	9 329
18. "	3 370	3 386	5 859	5 793	9 229	9 179
19. "	3 485	3 329	5 833	5 459	9 318	8 788
20. "	3 593	3 365	5 943	5 444	9 536	8 809
21. "	3 749	3 477	5 854	5 580	9 603	9 057
22. "	251	251	280	281	531	532
23. "	3 333	3 459	5 460	5 679	8 793	9 138
24. "	3 589	4 736	5 867	6 328	9 456	10 064
25. "	227	227	225	225	452	452
26. "	3 281	3 456	5 252	5 514	8 533	8 970
27. "	3 379	3 455	5 503	5 623	8 882	9 078
28. "	3 478	3 623	5 502	5 878	8 980	9 501
29. "	179	180	152	152	331	332
30. "	3 133	3 225	4 982	5 199	8 115	8 424
Summa	41 705	42 053	67 920	68 689	109 625	110 742
Durchschnittl.	3 483	3 510	5 661	5 728	9 144	9 238
Verhäll.-Zahl	3237		5030		8267	

Die Zufuhr nach den Rheinhäfen betrug:
 bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn nach Ruhrort 2 004 Wagen
 " " " " Duisburg 1 320 "
 " " " " Hochfeld 473 "
 " " Rechtsrheinischen " " Ruhrort 7 825 "
 " " " " Duisburg 3 194 "
 " " " " Hochfeld 3 166 "

Generalversammlungen.

Bergbau-Aktien-Gesellschaft Pluto in Essen 16. Mai cr, nachmittags 2 Uhr, im Essener Hof zu Essen.
 Gewerkschaft Zeche Dannenbaum, Bochum. Mittwoch, 23. Mai d. J., nachm. 3 Uhr, beim Gastwirt Peter Vof in Witten.
 Belgische Aktien-Gesellschaft der Steinkohlen-Gruben von Herne-Bochum. Samstag, den 26. Mai cr, nachmittags 3 Uhr, in Brüssel, 43 rue de la caserne.
 Aktien-Gesellschaft für Bergbau, Blei- und Zinkfabrikation zu Stolberg und in Westfalen, Aachen. Samstag, 26. Mai cr, vormittags 10 Uhr, zu Aachen, im Direktions-Gebäude der Gesellschaft, Hochstraße Nr. 11.
 Bergbau-Gesellschaft Neuessen, Essen. Montag, 4. Juni cr, vormittags 11 Uhr, im Gasthofs Berliner Hof in Essen.

Brennmaterialien-Verkehr der Stadt Berlin im Monat März 1888.

(Nach den Mitteilungen des Statistischen Büreaus der Königl. Eisenbahn-Direktion in Berlin.)

	Steinkohlen, Koks und Darrsteine.						Braunkohlen und Darrsteine.			
	Englische.	Westfälische.	Sächsische.	Oberschlesische.	Niederschles.	In Summa.	Böhmische.	Preussische u. sächsische		In Summa.
								Darrsteine.	Kohlen.	
	Tonnen.									
I. Empfang	70	11 692	120	96 016	17 602	125 501	31 782	44 265	2 220	78 267
Hievon ab die den nicht im Reichsbilde von Berlin liegend. Ringbahn-Stationen zugeführten Quantitäten	—	1 820	30	4 026	1 668	7 544	1 898	1 330	—	3 228
bleibt Summe des Empfanges	70	9 872	90	91 990	15 934	117 956	29 884	42 935	2 220	75 039
II. Versand	20	1 760	50	6 919	711	9 460	9 371	3 630	110	13 111
bleiben im März 1888 in Berlin	50	8 112	40	85 071	15 223	108 496	20 513	39 305	2 110	61 928
Im März 1887 blieben in Berlin	1 979	5 977	180	73 304	16 004	97 444	7 478	25 247		32 725
Mühs im März 1888 gegen März 1887	- 1 929	+ 2 135	- 140	+ 11 767	- 781	+ 11 052	+ 13 035	+ 16 168		+ 29 203

Litteratur.

Zeitschrift für Bergrecht. Redigiert und herausgegeben von Dr. jur. H. Brassert, Berghauptmann und Oberbergamtsdirektor in Bonn.

Inhalt des 2. Heftes des 29. Jahrgangs: I. Gesetzgebung, Bergpolizeivorschriften u. Frankreich. Entwurf eines Berggesetzes (vom 25. Mai 1886). - Preußen. Polizeiverordnung der königlichen Regierung zu Trier vom 29. November 1887, betreffend die Anlage und den Betrieb von Steinbrüchen und Gräbereien. - Ministerial-Verordnung vom 24. Dezember 1887, betreffend die polizeilichen Erlaubnisscheine für Herstellung, Vertrieb, Besitz und Einführung von Sprengstoffen. - II. Abhandlungen. Begründung des französischen Berggesetzentwurfes vom 25. Mai 1886 und hauptsächlichste Abweichungen desselben von der jetzigen Gesetzgebung. Für die Zeitschrift bearbeitet von Jules Schön, Ingénieur des mines zu Angers. - III. Entscheidungen der Gerichtshöfe. Urteil des Reichsgerichts vom 5. März 1887 - Begriffsbestimmung der „laufenden Betriebskosten“. Urteil des Reichsgerichts vom 11. Juni 1887 - Voraussetzung des §. 150 des Allg. Berggesetzes. Urteil des Reichsgerichts vom 23. September 1887 - Haftpflicht des Betreibers eines Bergwerks. Urteile des Reichsgerichts vom 1. Oktbr. 1887 und 6. Februar 1884 - Einfluß der Änderung von Knappschaftsstatuten auf die Mitglieder des Vereins. Urteil des Reichsgerichts vom 14. Oktober 1887 - Herabsetzung von Invaliden-Unterstützungen im Gebiete des Rheinischen Rechts. Urteil des Reichsgerichts vom 15. Okt. 1887 - Unzulässige Zuleitung von Abwässern in einen Privatfluß. Urteil des Reichsgerichts vom 11. November 1887 - Austritt eines Hüttenwerks aus dem Knappschaftsvereine. Urteil des Reichsgerichts vom 29. November 1887 - Strafbarkeit nach dem Sprengstoffgesetze. Urteil des Oberlandesgerichts zu Hamm vom 20. April 1887 - Ansprüche des Ortsarmenverbandes an den Knappschaftsverein. Beschluß des Kammergerichts zu Berlin vom 24. Oktober 1887 - Umschreibung eines bisher gewerkschaftlichen Bergwerks. Beschluß des Kammergerichts zu Berlin vom 6. Dezember 1887 - Eintragung der Konsolidation in das Grundbuch. Urteil des Landgerichts zu Dortmund vom 5. November 1887 - Rechtsverbindlichkeit der Arbeitsordnung. Urteil des Obergerichtungsgerichts vom 4. November 1887 - Heranziehung des Einkommens vom Bergbau zu der Gemeinde-Einkommensteuer. - IV. Mitteilungen aus der Praxis der Verwaltungsbehörden. Beiträge aus der Anwendung des Allgemeinen preussischen Berggesetzes. (Fortsetzung.) - V. Litteratur. Die Berggesetzgebung des Königreichs Sachsen. Die im Königreiche Sachsen bezüglich des Bergwesens derzeit geltenden gesetzlichen Bestimmungen, unter Beifügung von Anmerkungen und einem Register zusammengestellt von Dr. Bernhard Franke, S. R. Oberlandesgerichtsrat. Leipzig, Rößberg'sche Buchhandlung.

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	Tag	°	'	''	°	'	''	°	'	''
April	22.	13	46	10	13	54	40	13	50	25
"	23.	13	47	10	13	56	20	13	52	—
"	24.	13	46	50	13	56	10	13	51	30
"	25.	13	48	20	13	59	10	13	53	45
"	26.	13	46	30	13	59	—	13	52	45
"	27.	13	47	—	13	57	10	13	52	5
"	28.	13	45	25	13	57	5	13	51	15
Mittel =								13	51	58
= hora 0										14,8
										16

Am tliche s.

Den Roten Aplerorden III. Kl. mit der Schleife erhielt Dr. Hauchecorne, Geheimer Bergat mit dem Range der Räte 3. Kl., Direktor der Geologischen Landesanstalt und der Bergakademie zu Berlin; den Roten Aplerorden IV. Kl. Hörmann, Professor, Dozent an der Bergakademie in Berlin.

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

Kl. 19. Stoßverbindung für Eisenbahnschienen Julius Schmidt, in Firma: Gebrüder Schmidt in Hagen i. W. - Kl. 20. Ventil für Luftdruckbremsen der Eisenbahnfahrzeuge Eduard Hemberle in Karlsruhe und Leon Soulerin in Garches, Frankreich; Vertreter: F. C. Glaser, Königl. Kommissions-Rat in Berlin SW., Lindenstraße 80. - Kl. 22. Neuerungen an der durch Patent Nr. 40 909 geschützten Einrichtung zur Darstellung von Ruß bei gleichzeitiger Dampfgewinnung; Zusatz zum Patent Nr. 40 909. Rob. Dreher in Halle a. S., Anhalterstr. 7.

Verlag von G. D. Baedeker in Essen, zu beziehen durch jede Buchhandlung:

Bergwerks- und Hütten-Karte

des
Rheinischen Ober-Bergamts-Bezirks.

Zweite neubearbeitete Auflage. Aus 4 Sectionen bestehend.

- 1. Aachener Bezirk.
- 2. Siegener Bezirk.
- 3. Nassauer Bezirk.
- 4. Saarbrücker Bezirk.

Preis der Karte complet (4 Sectionen) 7 ¹/₂ M. 50 J.
Preis jeder Section apart 3 ¹/₂ M. (incl. Verzeichniss)

Enthält die in diesen Bezirken befindlichen Steinkohlen-Gruben, Eisenerz-Gruben, Bleierz-Gruben, Kupfererz-Gruben, Zinkerz-Gruben, Braunkohlen-Gruben, Silbererz-Gruben, Manganerz-Gruben, Dachschiefer-Gruben, Schwefelkies-Gruben. — Ferner: Hohöfen, Kupferhütten, Bleihütten, Zinkhütten und sonstige Eisenwerke.

Die „Berg- und Hüttenmännische Zeitung“ schreibt: Die Karte besteht aus den vier Sectionen: Aachen, Siegen, Nassau, Saarbrücken nebst alphabetischem Verzeichniss der in den Jahren 1883 und 1884 betriebenen Gruben und Hütten aller Art. Das Verzeichniss erleichtert in Verbindung mit der auf den Kartenrändern angebrachten Bezeichnung der Quadrate mit Buchstaben und Zahlen das Auffinden des Namens einer Grube auf der Karte. Ein weiterer Vorzug derselben ist die deutliche Unterscheidung nicht allein der Landesgrenzen, sondern auch der Grenzen der Regierungsbezirke, Kreise, Oberbergamtsbezirke und Bergreviere. Dabei haben die Zeichnungen dieser Bezirke und ihrer Grenzen verschiedene Farben und Buchstaben, was die Karte ungemein übersichtlich macht. Gruben und Hütten haben schwarze, Städte und Ortschaften rothe Benennungen. Unter Fortlassung aller für den vorliegenden Zweck unnöthigen Sachen enthält die Karte in der vollständigsten Weise alle Verkehrsmittel, wie Chausseen, sonstige Wege, Eisenbahnen, in Betrieb stehende und projectirte, Bahnhöfe und Tunnels, Pferdebahnen und Seilbahnen, ausserdem in blauer Farbe die Flüsse und Bäche. Fügen wir dem noch hinzu, dass auch der Karte die Längen- und Breitengrade und zwar die ersteren in Abständen von 0,10 Grad, die letzteren von 0,6 Grad, angegeben sind, sowie dass die Ausführung von dem Berliner lithographischen Institut in Bezug auf Klarheit und Sauberkeit von Farbe und Schrift eine vorzügliche ist, so erscheint es gerechtfertigt, die Lülingsche Bergwerkskarte zu den besten Werken ihrer Art zu zählen.

Verlag von G. D. Baedeker in Essen und zu beziehen durch jede Buchhandlung:

Die Bergbau- und Hüttenkunde

eine gedrängte Darstellung der geschichtlichen und kunstmässigen Entwicklung des Bergbaues und Hüttenwesens,

von
Dr. Adolf Gurlt,
Bergingenieur in Bonn.

Mit 109 in den Text eingedruckten Holzschnitten.

Dritte, durchgesehene Auflage.

Gr. 80. 1883. 2 M. broschirt, 3 M. fein gebunden in Leinwand mit Titel.

Inhalt: I. Zur Geschichte des Bergbaues.

II. Der Bergbau. 1. Vorkommen der nutzbaren Mineralien. 2. Aufsuchung der Lagerstätten. 3. Gewinnungsarbeiten. 4. Gruben- und Grubenausbau. 5. Abbau-Methoden. 6. Forderung. 7. Fahrung. 8. Wetterführung. 9. Wasserhaltung. 10. Markscheiden. 11. Aufbereitung.

III. Das Hüttenwesen. 1. Brennmaterialien. 2. Gebläse. 3. Eisen. 4. Roheisen. 5. Schmiedeeisen. 6. Stahl. 7. Kupfer. 8. Blei. 9. Silber. 10. Gold. 11. Kobalt und Nickel. 12. Zinn. 13. Wismut. 14. Antimon. 15. Arsen. 16. Zink und Cadmium. 17. Quecksilber. 18. Platin.

Werkzeugmaschinenfabrik u. Eisengiesserei in Dortmund

Wagner & Co.

gegründet 1865.

Werkzeugmaschinen aller Art: Drehbänke, Hobel-Bohrmaschinen etc., **Scheeren und Lochmaschinen, Kreissägen, Drahtzerreissmaschinen etc.**

Grubenventilatoren nebst Dampfmaschinen, von den kleinsten bis zu den grössten von 2400 mm Flügel Durchmesser.

Zahnräder, gefräst oder mit der Maschine geformt, Seil-, Riemen- und Bremscheiben, Transmissionen.

Sämmtliche Gusstheile und Reparaturstücke für Bergwerks- und Hüttenbedarf, roh gossen oder bearbeitet.

Adolf Bleichert & Co.
Leipzig-Gohlis.
Special-Fabrik für den Bau von Bleichert'schen **DRAHTSEILBAHNEN** Ueber 350 Anlagen mit mehr als 360 000 Meter wurden bereits von uns ausgeführt.
General-Vertreter: Ingen. **Heinr. Macco**, Siegen.
10jährige Erfahrungen.

Für Sprengarbeiten

empfiehlt

die electriche Zündrequisiten-Fabrik Kahl a. Main von **Carl Stark:**

„Electriche Zündmaschinen“,

welche bei vollkommen isolirter Leitung 50 Zünder nach 6 bis 7 Umdrehungen gleichzeitig explodiren, à Mk. 50. —

„Electriche Oelpapierzündstäbchen“

mit einfachen Kapseln für Schwarzpulver oder Dynamit I. Qualität, dieselben mit verstärkten Kapseln, welche jede Dynamitsorte noch aus 50 mm Entfernung explodiren, und einfach auf die Ladung im Bohrloch aufgesetzt werden, in Längen von 0,50 bis 2,00 Meter.

Kahl a. Main,
Bayern.

Carl Stark.

Würfels gerippte Patent-Zink-Wetterlufften
stärkstes und daher billigstes Material zur Wetterführung.

Patentmuffen
zu luftdichter Verbindung der einzelnen Lufften mit einander.

Würfels glatte mit Aussenrippen versehene halberippte Zinkwetterlufften

Meine quer gerippten Patent-Lufften wurden prämiirt auf der internationalen Ausstellung zu Antwerpen 1885.

Dieselben wurden durch die Collectiv-Ausstellung der Niederrheinisch-Westfälischen Steinkohlenzechen zur Ausstellung gebracht.

Bochum. **M. Würfel,**
alleiniger Erfinder der quer und spiralförmig gerippten, sowie sammtlicher anderer Sorten gerippter Lufften.

Zinkschrott
kauft zum höchsten Tagespreise
M. Würfel, Bochum.

(New) Cokesöfen (Patent)
mit beliebig zu fractionirendem Betriebe für Nebengewinnung. Billig, Grosse und gute Production. Auch für halbfette Kohlen und derlei Mischungen. Unabhängig. Einfache und kleine, nicht doppelte Apparate. Erste Referenzen des In- und Auslandes.

Dr. Th. v. Bauer & Ruederer,
Technisches u. Montan-Bureau,
München, Ickstattstrasse 26.
Prospecte,
Proben, Kostenanschläge gratis.

Bekanntmachung.
Die Lieferung von ca. 3000 Stück Streckengestelle (Doppelt I Profil) aus Flusseisen für das fiskalische Steinkohlenbergwerk Königin Luise bei Zabrze soll an den Mindestfordernden vergeben werden. Offerten hierauf werden bis zum Erlöschungstermin **Donnerstag den 24. d. Mts. Vormittags 11 Uhr** erbeten.
Die Bedingungen und Skizze können entweder gegen Zahlung der Copialien von 1,5 Mark von uns bezogen oder während der Amtsstunden bei uns eingesehen werden.
Zabrze, den 1. Mai 1888.
Königliche Berginspektion.
Druck von G. D. Baedeker in Essen.