



# 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. Bädeler 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.-Seite oder der Raum 25 S.

Inhalt: Die preussischen Staatsbahnen im Laufe der letzten 10 Jahre. — Korrespondenzen. — Vermischtes — Generalversammlungen. — Dividenden-Auszahlungen. — Industrie-Börse zu Essen. — Magnetische Beobachtungen — Litteratur — Amtliches. — Anzeigen.

### Die preussischen Staatsbahnen im Laufe der letzten 10 Jahre.

Aus dem von dem Minister der öffentlichen Arbeiten erstatteten Immediatbericht, auf welchen der bereits bekannte Allerhöchste Erlass vom 28. v. M. ergangen ist, ist kurzinhaltlich folgendes mitzuteilen:

Zunächst bezüglich der Eisenbahnverwaltung, des umfangreichsten der dem gedachten Minister unterstellten Verwaltungszeige. Hier war es vornehmlich die Durchführung der von des Hochseligen Kaisers und Königs Majestät befohlenen Staatsbahnpolitik, welche die verflochtenen zehn Jahre für das Eisenbahn-Netz zu einer Epoche von tiefgreifender Bedeutung machte.

„Während Ende 1878 rund 4800 km Staatsbahnen, 3450 km Privatbahnen unter Staatsverwaltung und 9430 km Privatbahnen unter eigener Verwaltung, insgesamt 17 680 km Eisenbahnen in Preußen vorhanden waren, beträgt die Länge der im Betriebe stehenden preussischen Staatsbahnen — abgesehen von den noch in der Ausführung begriffenen Linien — Ende März 1888 rund 22 420 km, die der Privatbahnen nur noch 1300 km. 13 390 km Privatbahnen sind nach schwierigen und mühsamen Verhandlungen mit den Gesellschaften und den beteiligten Staaten auf Grund von 11 Verstaatlichungsgesetzen durch 34 Erwerbsverträge und 27 Staatsverträge allmählich in den Besitz und das Eigentum des Staates übergeführt worden.

Aus der fortschreitenden Verstaatlichung der Privatbahnen erwuchs dann die weitere Aufgabe, die mit dieser großen Maßregel für das Gemeinwohl bezweckten Vorteile nach und nach zu verwirklichen.

Das erste und dringendste Bedürfnis war die Herstellung einer einheitlichen und gleichmäßigen Einrichtung der Verwaltung innerhalb des ganzen Gebiets der Staatsbahnen. An die Stelle der zahlreichen Verwaltungskörper der Privatbahnen ist die einheitlich geordnete Staatsverwaltung getreten. Durch die Bildung größerer Verwaltungsbezirke nach möglichst

in sich abgeschlossenen Betriebs- und Verkehrsgebieten und die Durchführung der unter dem 24. November 1879 Allerhöchst genehmigten, auf dem Prinzip der Decentralisation und persönlichen Verantwortlichkeit beruhenden Organisation der Staatsbahnenverwaltung ist eine für das Publikum leicht erkennbare gleichmäßige Gliederung der Eisenbahnbehörden und ein geordneter Instanzenzug für Anträge und Beschwerden geschaffen, welche zugleich die Möglichkeit vereinfachter und beschleunigter geschäftlicher Erledigung gewähren. In Anlehnung an die neue Organisation ist durch das Gesetz vom 1. Juni 1882 ein System wirtschaftlicher Beiräte eingerichtet, welche durch die Beratung und Begutachtung wichtiger Verkehrsangelegenheiten die Tätigkeit der Eisenbahnbehörden unterstützen und die Gewähr bieten sollen, daß die beteiligten Interessen einer sorgfältigen und allseitigen Prüfung unterzogen werden. Innerhalb des Rahmens der so geordneten Verwaltung war die vereinte Tätigkeit der Behörden darauf gerichtet, die aus dem Konkurrenz- und Sonderinteresse der früheren Verwaltungen hervorgegangenen zahllosen und störenden Verschiedenheiten in den Verwaltungs-, Betriebs- und Verkehrseinrichtungen zu beseitigen, namentlich durch Vereinigung des Zusammengehörigen und Ausschließung unberechtigter Besonderheiten den Betriebsaufwand auf das wirkliche Bedürfnis zu beschränken, andererseits zugleich diejenigen Einrichtungen zu treffen, für welche erst durch die Vereinigung der Bahnen in Einer Hand die Voraussetzungen gegeben waren. Zu letzteren gehören insbesondere die einheitliche Wagen-Disposition, die Vereinfachung der Verkehrsabrechnungen, die Umgestaltung der Fahrpläne, die mehr übereinstimmende und vereinfachte Einrichtung der Tarife, die Herstellung direkter Expeditionen innerhalb des ganzen Staatsbahnbereichs und dergleichen mehr.

Wie die Umgestaltung des gesamten Eisenbahndienstes von dem Gedanken geleitet ist, alle Teile desselben dem einheitlichen



Pläne unterzuordnen und hierdurch den wirklichen Nutzeffekt zur vollen Geltung zu bringen, so hat andererseits die Wirksamkeit der Verwaltung aus dem Gesichtspunkt einer gemeinsamen vaterländischen Verkehrsanstalt eine veränderte Richtung erhalten. Der Gesichtspunkt eines mehr oder minder spekulativen Gewerbebetriebes, welcher für die Privatverwaltung der wesentlich leitende war, mußte zurücktreten vor der gemeinnützigen Aufgabe der Staatsinstitution.

Vor allem sollte die höhere Auffassung von dem Verufe der Staatseisenbahnverwaltung auch dadurch segensbringend für das ganze Land wirken, daß nunmehr die seit Jahren ersehnten Erweiterungen und Ergänzungen des Bahnnetzes ausgeführt wurden, und damit die von Eisenbahnlinien noch nicht berührten Teile des Landes dem Verkehr eröffnet und zugleich die mit den verstaatlichten Bahnen überkommenen, vielfach unzureichend eingerichteten Bahnhöfe und sonstigen Bahnanlagen den Anforderungen des wachsenden Verkehrs entsprechend umgebaut und ausgestattet werden konnten. Es liegt in der Natur eines Privateisenbahnbetriebes begründet, daß derselbe vornehmlich den wirtschaftlich entwickelteren Teilen des Landes zu gute kommt, während bei dem Bau von Meliorationsbahnen sich für eine gewinnbringende Kapitalanlage nur geringe Aussicht bietet. Auch die Rücksichten auf die Landesverteidigung kommen bei Privatunternehmungen weniger zur Geltung. Hier muß der Staat die Führung übernehmen. Mit der Durchführung der Verstaatlichung der Privatbahnen hat die Staatseisenbahnverwaltung denn auch die Erweiterung und Ergänzung ihres großen Eisenbahnnetzes, für welche ihr der erforderliche Bauapparat mit einem durch langjährige Übung geschulten Personal zur Verfügung stand, als eine ihrer wichtigsten und vornehmsten Aufgaben angesehen. Dem Staat kam es hierbei erleichternd zu statten, daß ihm mit dem Erwerb der Privateisenbahnunternehmungen auch die von diesen angesammelten Reserve- und Erneuerungsfonds im Gesamtbetrage von rund 182 Mill. Mark zur freien Verfügung anheimgefallen waren und beim Wegfall ihrer früheren Zweckbestimmung nunmehr für die Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes unter entsprechender Schonung des Staatskredits Verwendung finden konnten. Eine weitere diese Bauhätigkeit fördernde Ersparnis lag darin, daß für Bahnen untergeordneter Bedeutung einfachere Konstruktionen für zulässig erachtet und infolgedessen verhältnismäßig niedrigere Kostenanschläge aufgestellt, ferner den beteiligten Gemeinden und sonstigen Interessenten die Beschaffung des erforderlichen Grund und Bodens, in den geeigneten Fällen auch noch die Leistung von Barzuschüssen auferlegt werden konnten.

So ist es möglich geworden, allen Provinzen der Monarchie möglichst gleichmäßig die Wohlthaten einer Verbesserung und Erweiterung ihrer Eisenbahnverbindungen zuzuwenden, indem nicht bloß die mit den erworbenen Privatbahnen überkommenen Bauverpflichtungen den veränderten Verhältnissen entsprechend erfüllt, sondern auch überall im Lande nach Bedürfnis und Zweckmäßigkeit neue Bahnen staatsseitig hergestellt oder Privatunternehmungen durch Staatsbeihilfen gefördert wurden. Nicht weniger als rund 6000 km neuer Bahnen sind während der letzten zehn Jahre auf diesem Wege mit einem Kapitalaufwand von rund 534 Millionen Mark hergestellt bezw. zum Bau vorbereitet worden, abgesehen von den auf rund 73 Millionen Mark sich belaufenden Aufwendungen für die Fertigstellung der Neubaustrecken der verstaatlichten Eisenbahnen. Außerdem sind zur Vervollständigung und Ausüstung der vorhandenen Bahnlinien

und zur Vermehrung der Betriebsmittel überhaupt rund 368 Millionen Mark aus außerordentlichen Fonds und zur Ergänzung der Bahnanlagen — von kleineren Aufwendungen dieser Art abgesehen — noch rund 38½ Millionen Mark aus den Mitteln der laufenden Etats verwendet. Die großen Bahnhöfe zu Hannover, Frankfurt a. M., Köln, Düsseldorf, Duisburg, Halle a. S., Leipzig, Münster, Bremen, Erfurt, Göttingen u. s. w. sind bezw. werden durch die Aufwendung dieser Mittel in einer den Bedürfnissen eines hochentwickelten Verkehrs entsprechenden Weise neu hergestellt. Im ganzen sind 289 neue Stationen und Haltestellen auf den im Betrieb befindlichen Linien eröffnet, 1206 km Bahn mit Doppelgleisen ausgerüstet, 1949 Maschinen und 34 378 Wagen neu beschafft, während die Ordnung und Sicherheit des Betriebs durch Centralweichenstellapparate, durch eisernen Oberbau und Stahlschienen, sowie durch die Anlage großer Rangierbahnhöfe für die Ordnung der Güterzüge in den dicht gedrängten Verkehrsgebieten, eine wesentliche Verbesserung erfahren hat. Die finanzielle Bedeutung der Staatseisenbahnpolitik hat in den wachsenden Erträgen der Staatsbahnen und den günstigen Betriebsablässen während der letzten 10 Jahre eine unwiderlegliche Bestätigung gefunden.

Der Betriebsetat, mit welchem die Staatseisenbahnverwaltung für 1888/89 wirtschaftet, schließt in Einnahme mit rund 720 Millionen Mark, in Ausgabe mit rund 476 Millionen Mark ab. Die Befürchtungen, welche sich an eine Rückwirkung etwa ungünstiger Ergebnisse der Eisenbahn-Verwaltung auf den gesamten Staatshaushalt anlehnten und die Erkenntnis der Notwendigkeit, sowohl die Rente der Staatsbahnen auf einer angemessenen Höhe zu erhalten, als auch die Verzinsung und planmäßige Tilgung der Eisenbahnschuld sicher zu stellen, sind der Anlaß gewesen, die Verwendung der Jahresüberschüsse der Staatsbahnen gesetzlich festzustellen. Obgleich die wirtschaftliche Lage des Landes und die Entwicklung der Verkehrsverhältnisse während der letzten zehn Jahre nicht gerade als glänzende bezeichnet werden können, haben doch die Überschüsse der Staatsbahnen in dieser Zeit nicht allein für die Verzinsung und Tilgung der nach den Bestimmungen des Gesetzes vom 27. März 1882 festzustellenden gesamten Eisenbahn-Kapitalschuld Deckung gewährt, sondern noch Mehrüberschüsse im Gesamtbetrage von rund 330 Mill. Mark geliefert, welche teils zur Deckung der anderen etatsmäßigen Staatsausgaben, teils zur weiteren Tilgung der Staatsschulden oder zur Verrechnung auf offene Kredite Verwendung gefunden haben. Hierzu treten noch 56 Millionen Mark, welche unter Zugrundelegung der Bestimmungen des vorgedachten Gesetzes als Überschüsse der Jahre 1880/81 und 1881/82 anzusehen sind. Rechnet man zu dieser Summe die mit dem Erwerb der Privatbahnen dem Staat zur freien Verfügung anheimgefallenen, für ihre frühere Zweckbestimmung entbehrlich gewordenen Fonds im Gesamtbetrage von 182 Millionen Mark, sowie diejenigen 98 Millionen Mark, welche die Staatseisenbahnverwaltung aus den Mitteln der laufenden Etats zur planmäßigen Tilgung der Prioritätsanleihen der verstaatlichten Eisenbahnen aufgewendet hat, so ergibt sich eine Summe von 666 Millionen Mark, welche den für den Bau von Bahnen und die Erweiterung und Ergänzung der Bahnanlagen und Betriebsmittel seit dem Jahre 1879 durch besondere Kreditgesetze bereitgestellten Aufwendungen von rund 687 Millionen Mark gegenüberstellen. Daß der hiernach verbleibende Rest in dem Ertragnis dieser Aufwendungen für die Verzinsung und Tilgung eine weit mehr als genügende Deckung



findet, bedarf nicht der Bemerkung. Man kann also wohl behaupten, daß diese umfassende Bauhätigkeit des Staats während der letzten zehn Jahre annähernd ohne Inanspruchnahme des Staatskredits aus den anheimgefallenen Fonds und den nach Deckung der dauernden Ausgaben und Zinsen der Eisenbahncapitalschuld verbliebenen Eisenbahnüberschüssen hätte ausgeführt werden können, wenn letztere zur Verfügung der Staatsbahnverwaltung geblieben und nicht für allgemeine Staatsbedürfnisse in Anspruch zu nehmen gewesen wären. Vergleicht man die während der zehn Jahre erzielten Überschüsse der Eisenbahnverwaltung mit den in dieser Zeit seitens der Staatsschuldenverwaltung für Verzinsung und Tilgung der gesamten Staatsschulden aufgewendeten Beträgen, so haben die ersteren die letzteren seit dem Jahre 1880/81 nicht nur regelmäßig zu decken vermocht, sondern noch so erhebliche Mehrbeträge ergeben, daß sie in den letzten Jahren ausreichend sein würden, um daraus auch noch die Ausgaben zur Verzinsung der gesamten Reichsschulden zu bestreiten, — wenn solche Sache Preußens wäre.

Für die richtige Beurteilung der bisherigen und künftigen finanziellen Ergebnisse der Staatseisenbahnverwaltung muß außerdem noch in betracht gezogen werden, daß die im allgemeinen Staatsinteresse gebotenen Konvertierungen und Ründigungen der mit mehr als 4 pCt. verzinslichen und besonders lästigen Prioritäts-Anleihen der verstaatlichten Eisenbahnen der Staatskasse Zinssparnisse im Gesamtbetrage von jährlich rund 8½ Mill. Mark zugewendet haben.

Wenn das bisherige finanzielle Ergebnis der Verstaatlichung sich hiernach günstig gestaltet hat, so ist doch die möglichste Steigerung der Überschüsse der Staatsbahnen nicht das Ziel der Staatseisenbahnpolitik. Letztere ist nicht sowohl auf die Erzielung gewinnbringender Geschäfte für die Staatskasse, als auf die Pflege und Förderung des wirtschaftlichen Wohls des Landes gerichtet. Damit sie aber dieser letzteren Aufgabe in vollem Maße genügen kann, ist es nötig, die Rente der Bahn in günstiger Entwicklung zu erhalten. Soweit es diese Rücksicht gestattet, ist die Staatseisenbahnverwaltung darauf bedacht, den Wünschen und Bedürfnissen des Landes durch Verkehrserleichterungen und Ermäßigung der Personen- und Gütertariife entgegen zu kommen. In dieser Beziehung kommt insbesondere in betracht, daß im Tarifwesen größere Gleichmäßigkeit und Übersichtlichkeit hergestellt und der Grundsatz der Öffentlichkeit und gleichmäßigen Anwendung der Tarife für jedermann unter Beseitigung von Sonderbegünstigungen aller Art zur vollen und unbedingten Geltung gebracht, durch die Verbesserung und einheitlichere Zusammenstellung der Fahrpläne und durch die Ausdehnung der direkten Expedition des Güterverkehrs auf alle Stationsverbindungen des gesamten Staatseisenbahnnetzes sowie durch die thunlichste Erweiterung der direkten Abfertigung auch im Personenverkehr eine regelmäsigere und schnellere Bedienung des Personen- wie des Güterverkehrs erzielt wurde, daß ferner im Güterverkehr durch die allgemeine Übertragung der meist billigeren Staatsbahneinheitsätze auf die neu erworbenen früheren Privatbahnen dem Publikum Frachtermäßigungen im Jahresbetrage von mehr als 10 Mill. Mark gewährt wurden.

Durch den Erwerb fast sämtlicher inländischer Eisenbahnen und die günstige Entwicklung ihrer Rentabilität ist der Staat in die Lage gesetzt, in wirksamer Weise und mit beträchtlichem Kostenaufwande die Fürsorge für das Wohl der zahlreichen,

seiner Verwaltung angehörigen Beamten und Arbeiter zu übernehmen.

Die Gesamtzahl der in der Staatseisenbahnverwaltung beschäftigten Beamten beläuft sich auf rund 90 000, die der Arbeiter auf rund 150 000, sodaß unter Hinzurechnung der Familienangehörigen dieses Personals ein beträchtlicher Teil der Bevölkerung in seinem wirtschaftlichen Bestande und Wohlergehen auf die Fürsorge der Verwaltung angewiesen ist. Eine gerechte und gleichwägende Ordnung ihrer dienstlichen Stellung, eine auskömmliche Bemessung der Gehalts- und Lohnbezüge, solche Einrichtungen, welche der durch Alter und Invalidität, durch Krankheit und Tod erwachsenden Notlage abzuwehren geeignet sind, bilden daher eine hochwichtige Aufgabe der Verwaltung. Die Fürsorge der früheren Privatbahnen ließ in zahlreichen Fällen viel zu wünschen übrig. Die Privatverwaltung ist naturgemäß nach dem geschäftlichen Gesichtspunkte eines kaufmännischen Betriebes geregelt, welcher die Vergütung der Dienstleistungen nach dem Preise bemißt, wofür er sie erhalten kann. Daher die ganz außerordentlich hohen Dienstentnahmen der mit der oberen Leitung beauftragten Beamten, die kärgliche Besoldung des gesamten niederen Personals. Es bedurfte einer jährlichen Aufwendung von mehr als 10 Millionen Mark, um die unzureichenden Besoldungen der unteren Beamten bei ihrer Übernahme in den Staatsdienst auf die Höhe der Normalbesoldungen der Staatseisenbahnverwaltung zu bringen. Neben dieser für die Befestigung des Vertrauens der Beamten zu der vorgesetzten Verwaltung, wie für die Ordnung des Dienstes gleich wichtigen Reform war das Maß der dienstlichen Inanspruchnahme in den verschiedenen Dienstzweigen durch Einschaltung von Ruhetagen und die Rücksicht auf den sonntäglichen Gottesdienst in einer der Menschlichkeit und dem religiösen Bedürfnis entsprechenden Weise zu ordnen. Auch hier war das bis jetzt Erreichbare nicht ohne beträchtlichen Geldaufwand zu ermöglichen. Außerdem aber galt es, im Anschluß an die sozialpolitische Gesetzgebung, durch Wohlfahrtsinstitutionen der Notlage vorzubeugen, welche in der wirtschaftlich beschränkten Lebensstellung der Beamten- und Arbeiter-Familien durch Krankheit, Invalidität und Tod ihres Ernährers nur zu oft herbeigeführt wird. Die Krankenversicherung, die Unfallversicherung und die Pensionsversicherung einschließlic der Witwen- und Waisenversicherung sind für das gesamte Beamten- und Arbeiterpersonal der Staatseisenbahnverwaltung zur Durchführung gelangt. In ihrem weiten Bereich ist dadurch der redlichen und thätigen Arbeit die beruhigende Sicherheit gegeben, welche für die Pflege des staatserbaltenden Sinnes in den unteren Klassen des Volkes so wichtig ist.

Auf dem Gebiet der Bauverwaltung hat es von Anbeginn an einen Gegenstand der ersten und unablässigen Fürsorge der Verwaltung gebildet, die Lage der Staats-Baubeamten in sozialer und finanzieller Beziehung zu verbessern, ihre geschäftliche und künstlerische Tüchtigkeit zu heben und die Thätigkeit der allgemeinen Bauverwaltung sowohl auf dem Gebiet des Hochbaues wie des Ingenieur- und Maschinenwesens unter Benutzung des günstigen Staatskredits zum Wohle des Landes nach allen Seiten hin möglichst zu entfalten.

Um von der Thätigkeit der allgemeinen Bauverwaltung in bezug auf die Ausführung von Hochbauten ein Bild zu geben, ist nur hervorzuheben, daß in den Jahren 1878 bis einschließlic 1887 durch die allgemeine Bauverwaltung von Hochbauten, deren Anschlagskosten den Betrag von 10 000 M. übersteigen,



1953 zur Ausführung gebracht und dafür 136 630 010 *ℳ.* aufgewendet worden sind.

Neben der weiteren Entwicklung und Verdichtung des Eisenbahnnetzes ging das Bestreben gleichzeitig dahin, auch die Wasserstraßen in einen Zustand überzuführen, welcher sie befähigt, die für die Beförderung auf den Eisenbahnen weniger geeigneten Massengüter verhältnismäßig billig auf größere Entfernungen fortzubewegen. Diese Bemühungen sind den schiffbaren Flüssen in gleichem Maße zugewandt gewesen, wie den Kanälen, deren Vermehrung, soweit dies dem Staats- und Verkehrsinteresse nützlich zu sein schien, angestrebt ist. Nicht minder ist dem Landverkehr durch Verbesserung und Vermehrung der Brücken *z.* die erwünschte Förderung zuteil geworden.

Außerdem ist für eine sorgfältige Unterhaltung der Wasserstraßen Sorge getragen und darauf Bedacht genommen, die früher kärglich bemessenen Unterhaltungsfonds auf die erforderliche Höhe zu bringen und sie sodann in regelmäßigen Zeiträumen entsprechend den Fortschritten der Flußregulierungen und der Vermehrung der Wasserbauwerke verstärken zu lassen. Was die Förderung des Kanalbaues während dieses zehnjährigen Zeitraums anbetrifft, so ist der Ems-Jade-Kanal ausgeführt, außerdem sind durch das Gesetz vom 9. Juli 1886 zunächst für den Bau eines Kanals von Dortmund nach den Ems-Häfen die Summe von 58 400 000 *ℳ.* und zur Verbesserung der Schifffahrtsverbindung von der mittleren Oder nach der Oberspree bei Berlin die Summe von 12 600 000 *ℳ.* zur Verfügung gestellt. Der Bau des ersteren Kanals hat, da die Vorbedingung der Übernahme der Grunderwerbskosten seitens der Interessenten noch nicht erfüllt ist, einstweilen ausgesetzt werden müssen. Die nachstehende Zusammenstellung ergibt, welche Mittel in dem abgelaufenen Jahrzehnt für Binnenschifffahrtzwecke verwandt sind:

Zur Unterhaltung der Binnenhäfen und Binnengewässer <i>z.</i>	50 194 416 <i>ℳ.</i>
zur Unterhaltung der Kanäle <i>z.</i>	7 779 128 "
zur Regulierung der kleineren Flüsse <i>z.</i>	13 747 182 "
zur Regulierung der größeren Flüsse	61 054 800 "
zum Bau von Schifffahrtskanälen, Schleusen, Häfen	35 527 130 "
zum Bau von Brücken <i>z.</i>	8 644 410 "
zur Verbesserung märkischer Wasserstraßen	4 669 900 "
zur Verbesserung der Wasserstraße zwischen der mittleren Oder und der Oberspree	2 380 000 "
<b>Summa</b>	<b>183 996 966 <i>ℳ.</i></b>

Bedeutende Mittel sind auch auf die Bauten an der See verwandt worden, welche die Unterhaltung und Verbesserung der Häfen und der Schifffahrtszeichen und die Befestigung der Meeresufer und der Dünen sowie die Herstellung neuer Schifffahrtsverbindungen bezwecken. Durch Kreditgesetze des Jahres 1886 sind einmal 50 Mill. *ℳ.* als Vorausleistung des preussischen Staates zu den Kosten des vom Reiche auszuführenden Baues des Nord-Ostsee-Kanals, sodann 6 500 000 *ℳ.* als Staatsbeihilfe zu den Kosten der von der Stadt Altona zur Erweiterung und Verbesserung ihrer Hafenanlagen auszuführenden Bauten bewilligt worden. Außerdem sind zur Unterhaltung der Seehäfen u. *s.* *w.* durch die Stats der Jahre 1. April 1878 bis dahin 1888 zusammen 24 776 966 *ℳ.* und für den Ausbau von Seehäfen und die Herstellung von Seeschifffahrtsverbindungen zusammen 22 204 955 *ℳ.* zur Verfügung gestellt worden. Der Ausbau der Seehäfen zu Memel, Pillau, Neufahrwasser, Swinemünde, Kolbergermünde, Rügenwaldermünde und Stolpmünde ist der Hauptsache nach vollendet, außerdem verdienen der Ausbau der sog. Kaiserfahrt zur Erleichterung des Schiffsverkehrs

zwischen Swinemünde und Stettin und die Schutzbauten an den ostfriesischen Inseln besondere Erwähnung.

Betreffs des seit dem Dotationsgesetzes vom 8. Juli 1875 nicht mehr der unmittelbaren Fürsorge, sondern nur noch der Oberaufsicht des Staats unterstehenden Chausseewesens ist nur hervorzuheben, daß die Gesamtlänge der Kunststraßen in der Monarchie während der Berichtsjahre sich um 7964 km vermehrt hat und zur Zeit 65 254 beträgt. Wie sich hiernach das Kunststraßennetz in erfreulicher Weise entwickelt hat, so darf auch im übrigen anerkannt werden, daß die Wirkungen des Dotationsgesetzes den Absichten und Erwartungen, von denen bei Erlaß desselben ausgegangen war, im großen und ganzen entsprochen haben.

Es erübrigt noch, einen Blick auf das Ergebnis der Berg-, Hütten- und Salinenverwaltung während dieses zehnjährigen Zeitraums zu werfen.

Faßt man das Gesamtbild, welches die Lage der Bergwerksindustrie Preußens zur Zeit bietet, zusammen, so kann dasselbe, wenn auch noch keineswegs als ein allseitig befriedigendes, so doch immerhin als ein wesentlich günstigeres und hoffnungsvolleres bezeichnet werden, als wie es sich zu Beginn des Jahres 1878 darstellte.

Freilich stieg in diesem Jahrzehnt die Produktion der Werke in ähnlichem Maße, wie in den vorhergegangenen Jahren. Betrug die Gesamtproduktion der Bergwerke und Salinen Preußens im Jahre 1877 noch kaum 47 Millionen Tonnen im Werte von 284 Millionen *ℳ.*, so zeigt dieselbe im Jahre 1887 bereits 74 Millionen Tonnen und 375 $\frac{2}{3}$  Millionen *ℳ.*, bei einer Vermehrung der Arbeiterzahl von 227 301 auf 286 993 Mann. Die hervorragendste Stelle nimmt hierbei der Steinkohlenbergbau ein, dessen Förderung in 1887 sich auf 54 $\frac{1}{2}$  Millionen Tonnen im Werte von 264 Millionen *ℳ.* bei 190 644 Arbeitern belief. Es ist demselben im Verlaufe der letzten zehn Jahre gelungen, nicht nur die fremde Steinkohle mehr und mehr aus dem deutschen Binnenlande zurückzudrängen, sondern auch seine Ausfuhr (zum Teil sogar über See) erheblich zu steigern. Aber der Preis der Kohlen sank in solcher Weise, daß für viele Werke die Ertragsfähigkeit aufhörte.

Auch die für Rechnung des Staats betriebenen Bergwerke, Hütten und Salinen haben trotz der Ungunst der Zeitverhältnisse ihre Produktion nicht unerheblich gesteigert. Gegenüber einem Gesamtwerte der letzteren von 74 Mill. *ℳ.* in 1878/79 wird für das Jahr 1887/88 voraussichtlich ein solcher von nahezu 97 Mill. *ℳ.* erreicht werden bei einem entsprechenden Anwachsen der Arbeiterzahl von 42 500 auf 50 000 Mann.

Die Arbeiterverhältnisse, welche unter dem Einflusse der allgemeinen Krisis noch in den Jahren 1878 und 1879 zeitweise hier und da zu wünschen übrig ließen, haben sich zufriedenstellend gestaltet. Seit 1880 war in den Löhnen eine Aufwärtsbewegung bemerkbar, in welcher im Jahre 1884 wieder ein Stillstand eingetreten ist. Doch ist infolge der guten Ernten der letzten Jahre und der niedrigen Lebensmittelpreise der Nahrungsstand der bergmännischen Bevölkerung fast überall ein erfreulicher. Auch die Kranken- und Unfallversicherung konnte mit günstigstem Erfolge zur Durchführung gebracht werden.

Anlangend schließlich die finanziellen Ergebnisse der Bergwerks-, Hütten- und Salinenverwaltung, so weist der Abschluß für das Rechnungsjahr 1886/87 einen Gesamtüberschuß von nahezu 16 $\frac{1}{2}$  Mill. *ℳ.* nach, gegenüber 10 $\frac{1}{2}$  Mill. *ℳ.* im Jahre 1878/79.



Beteiligt sind hierbei die Staatswerke mit einem Überschusse von  $15\frac{1}{4}$  bzw.  $10\frac{3}{4}$  Millionen, die Bergwerksabgaben vom Privat-Bergbau mit einem Betrage von nahezu 4 bzw. 3 Millionen, die sonstigen Einnahmen mit  $\frac{1}{3}$  bzw.  $\frac{3}{10}$  Millionen, während die Kosten der Verwaltungsbehörden, Lehranstalten u. einen Aufwand von  $\frac{3}{10}$  bzw.  $3\frac{1}{2}$  Millionen Mark erfordert haben.

### Korrespondenzen.

□\* **Siegen.** Die fünfzehnte ordentliche Generalversammlung des „Vereins für die bergbaulichen und Hütteninteressen“ wurde am 16. April in dem Gesellschaftslokal „Erholung“ hieselbst durch den Vorsitzenden Herrn Major a. D. Dresler eröffnet, der zunächst unter Hinweis auf den Tod Wilhelm I. das Gelöbniß der Treue zum Kaiser Friedrich ablegte, was die Anwesenden mit dreimaligem Hochruf auf den Kaiser bekräftigten. Nachdem er sodann die Ehrengäste Geh. Rat Brodthoff = Bonn, Dr. Reumer = Düsseldorf und die drei Revierbeamten de Galois, Schmidt und Balz namens des Vereins begrüßt, teilte er mit, daß der Verein gegenwärtig Werke mit der Gesamtzahl von 10 240 Arbeitern umfasse, daß somit die Arbeiterzahl der dem Verein angehörigen Werke um 650 gestiegen sei. Die ausstehenden Vorstandsmitglieder wurden wieder-, Herr Bergdirektor Schmidt in den Vorstand neuernählt. Dem darauf von Herrn Direktor Weinlig erstatteten Jahresbericht entnehmen wir, daß der Verein von der 408 235 t betragenden Gesamterzeugung des Siegerlandes 52 pCt. vertritt. Bezüglich der Lage des Bergbaues im Siegerlande während des Jahres 1887 stellt der Bericht fest, daß die Förderung erheblich verstärkt wurde, wodurch sich auch der Verdienst der Arbeiter verbesserte. Das Spiegeleisensyndikat und die Preiskonvention der Feinblechmalzwerke haben eine erfreuliche Wirkung gehabt. Die Lage des Erzbergbaues muß als eine im ganzen günstige bezeichnet werden. Der Kupfermarkt zeigte eine große Bewegung, jedoch trat diese erst im letzten Teil des Jahres zu Tage. Während der Kupferpreis bis Oktober im Durchschnitt 80 M. betragen hatte, stellte er sich im letzten Jahresviertel auf 160 M. Blei, welches anfänglich auf 30 M. stand, ist später auf 28 M. gesunken. Der Silberpreis ist bis auf 123 M. pro kg niedergegangen, was allein für das Revier Müsen einer Mindereinnahme von 70 bis 80 000 M. für das Jahr 1887 gleichkommt. Zink stieg bis auf 44 M., erlitt dann aber eine kleine Abschwächung. Blende stieg nicht in gleicher Weise, was auf die durch die Konvention festgesetzte Förderungseinschränkung zurückzuführen ist. — Herr Bürgermeister Delius berichtet sodann über eine seitens des Königl. Oberbergamtes zu Bonn in Sachen der Arbeitsordnungen ergangene Anfrage. Der Oberstaatsanwalt in Frankfurt a. M. hat nämlich bei der genannten Behörde die Frage angeregt, ob es nicht angängig erscheine, die aus §. 223 a des Strafgesetzbuches bestrafte Arbeiter ohne Kündigung aus dem Grubenbetriebe mit der Maßgabe zu entlassen, daß dieselben auf keiner andern Grube wieder angenommen werden. Der §. 223 a lautet: „Ist die Körperverletzung mittelst einer Waffe, insbesondere eines Messers oder eines anderen gefährlichen Werkzeuges oder mittelst eines hinterlistigen Überfalls oder von mehreren gemeinschaftlich oder mittelst einer das Leben gefährdenden Behandlung begangen, so tritt Gefängnisstrafe nicht unter zwei Monaten ein.“ Der Referent führt nun zunächst aus, daß sich der Herr Oberstaatsanwalt an die falsche Adresse gewandt, daß sich überall da, wo die Schöffens- resp. Amtsgerichte mit der in solchen Fällen erforderlichen Strenge vorgegangen, eine sofortige Abnahme der betr. Verbrechen gezeigt habe. Der Herr Oberstaatsanwalt würde sich also besser an die in Betracht kommenden Gerichte gewendet haben. Er weist weiter nach, daß der Begriff „gefährliches Werkzeug“ ein ungeheuer dehnbarer sei und schon aus diesem Grunde die oben angegebene Maßregel nicht thunlich erscheine. Zudem habe dieselbe in sittlicher und sozialpolitischer Hinsicht gewichtige Bedenken, da doch vor allem bei der Strafe der Grundsatz „ne bis in idem“ gelten müsse, auch eine

definitive Ausschließung von der Wiederbeschäftigung Bestrafter leicht das Vagabundentum befördern könne. Versammlung stimmt diesen Ausführungen lebhaft zu und beschließt, an das Oberbergamt in Bonn die Antwort zu richten, daß ein Bedürfnis zu dem von dem genannten Oberstaatsanwalt beantragten Verfahren nicht vorliege. Es folgten sodann zwei interessante Vorträge, der des Herrn Direktors Weinlig „über die heutigen Importerze der rheinisch-westfälischen Hochöfen für die Thomaseisenherstellung“ und der des Kommerzienrats Weyland „über das Verhalten der Gänge auf Grube „Zufälliglück“ in größerer Teufe“. Dem letzteren entnehmen wir die erfreuliche Thatsache, daß auf den Gruben des Siegerlandes auch in größerer Teufe noch bedeutende Erzreichthümer vorhanden zu sein scheinen. Wenigstens ist auf der genannten Grube in bedeutender Teufe unermutet ein Erzgang von nicht weniger als 20 m Mächtigkeit angefahren worden, der ein reines Erz darbietet. Welche Länge dieses Vorkommen hat, ist z. B. noch nicht zu sagen, 32 Fuß sind bis jetzt konstatiert; es ist aber die Vermutung gerechtfertigt, daß die Länge sich weiter erstrecken werde. Die Versammlung nahm die interessanten Ausführungen mit lebhaftem Beifall auf und stimmte freudig in das „Glückauf“ ein, das der Vorsitzende am Schluß dem Gedeihen des Erzbergbaues und des Hüttenbetriebes im Siegerländer Bezirke darbrachte.

**Zur Lage.** Die allgemeine Lage auf dem Eisen- und Stahlmarkte ist nach der Düsseldorfer Zeitschrift „Stahl und Eisen“ auch heute noch als eine feste zu bezeichnen. Freilich wartet man auf erhöhte Nachfrage vom Auslande, und auch die Ungunst der Witterung hat, namentlich durch die Verzögerung des Baugeschäftes, nicht belebend auf den Markt gewirkt. Dennoch ist eine Abschwächung bisher nicht eingetreten und mit Eintritt der besseren Jahreszeit in manchen Branchen ein lebhafteres Geschäft mit Sicherheit zu erwarten. Der gesamte Kohlenmarkt beharrt durchweg in seiner seit vielen Monaten gezeigten Festigkeit und wird darin durch die anbauende Nachfrage nach Hausbrand nicht unwesentlich unterstützt. Die Bedingungen des Bedarfs an Lokomotivkohlen für das Jahr 1888/89 seitens der Linksrheinischen und Hannoverischen Staatseisenbahn haben das bemerkenswerte Ergebnis geliefert, daß für den Doppelwagen 2 bis 3 M. höhere Preise als im Vorjahre gefordert und unter Berücksichtigung der Marktlage von den Eisenbahndirektionen auch genehmigt wurden. Bei neuen Abschlüssen in Magerkohlen werden ebenfalls wesentlich höhere Preise erzielt; auch Ziegel- und Kalkkohlen haben an der Preissteigerung teilgenommen, was lediglich dem Umstande zuzuschreiben ist, daß sich sämtliche Magerkohlenzechen an der Ruhr, im Dortmund sowie im Wurmrevier — mit Ausnahme einer einzigen — zu einer „Ziegel- und Kalkkohlenvereinigung“ zusammengeschlossen haben, die bereits ihre guten Früchte trägt. Der Eisenerzmarkt hat sich nicht wesentlich geändert. Bezüglich inländischer Erze befinden sich die Gruben in flotter Förderung und nirgends sammeln sich Vorräte an. Die besseren Nassauer Roteisensteine sind um einige Mark per Doppelader im Preise gestiegen. Auch im Siegerlande werden zum mindesten die vormonatlichen Preise bewilligt; einige bessere Sorten Spateisenstein werden höher bezahlt. Auf dem Roheisenmarkte ist das Geschäft in Puddeleisen augenblicklich ruhig, da die meisten Abschlüsse pro II. Quartal schon früher gethätigt sind. Für kleinere Posten, welche noch gekauft werden, zahlt man die früheren Preise. In Gießereiroheisen ist eine Veränderung nicht eingetreten. Die Nachfrage nach Spiegeleisen ist aus dem Inlande eine gute; dagegen fehlen seit einiger Zeit größere Aufträge aus Amerika. Die von 27 Werken vorliegende Statistik ergibt:

Ende Febr. 1888      Januar 1888

Qualitäts-Puddeleisen		
einschl. Spiegeleisen	t 14 348	12 927
Ordinär. Puddeleisen	„ 1 071	696
Bessmereisen	„ 11 752	14 411
Thomaseisen	„ 10 015	6 809
Summa	t 37 186	34 842



Die von 10 Werken gegebene Statistik für Gießereiroheisen ergibt: Vorrat an den Hochöfen Ende

Febr. 1888	Januar 1888
t 18 736	20 726

Die Preise für Stab-(Handels-)eisen sind seit dem letzten Bericht um 2 1/2 *M.* in die Höhe gegangen. Die mit der Baufaison stets eintretende vermehrte Nachfrage wird auf dem Stabeisenmarkt ein ohne Zweifel noch bedeutend regeres Geschäft zur Folge haben. Für grobe Bleche war der Markt nach Ausweis der letzten Statistik günstig, während für feine Bleche eine Veränderung nicht eingetreten ist. In Eisenbahnmaterial ist eine erhöhte Beschäftigung der Werke in Folge der bevorstehenden Submissionen zu erwarten. Die Bromberger Eisenbahndirektion hat bereits 25 000 t Schienen ausgeschrieben. Für Rabläge und Bandagen haben schon einige Vergebungen stattgefunden; die Preise sind unverändert. Die Waggonfabriken sind zur Zeit genügend beschäftigt; eine weitere Belebung des Geschäftes steht in Folge der noch zu erwartenden umfassenden Neuanschaffungen in sicherer Aussicht. Auch die Eisengießereien und Maschinenfabriken haben gut zu thun; die Preise haben etwas angezogen, können aber im Hinblick auf den Stand der Rohmaterialien noch nicht als befriedigend bezeichnet werden. Für die Röhrenfabrikation ist ebenfalls in Folge der bevorstehenden Baufaison eine Belebung des Marktes zu erwarten.

### Vermischtes.

↳ \* **Düsseldorf, 14. April.** Auf ein Verfahren zum Walzen von Draht ist Herr J. Coning hier selbst ein Patent erteilt worden. Die Schweißseifenluppen oder die Flußeisen- und Stahlblöcke werden zu Knüppeln ausgewalzt, unmittelbar darauf die Knüppel nötigenfalls in passende Stücke zerteilt, noch glühend in den Warmöfen eingesetzt und in letzterem auf denjenigen Hitzegrad gebracht, welchen sie haben müssen, um daraus in derselben Hitze auf dem Drahtwalzwerk fertigen Draht herstellen zu können.

**Das basische oder Thomas-Gilchrist-Verfahren zur Entphosphorung des Roheisens** hat nach der von Gilchrist gesammelten Statistik im Jahre 1886/87 wieder außerordentliche Fortschritte gemacht. Die Erzeugung von basischem Material begreift sowohl Flußstahl mit höherem Kohlenstoffgehalt, als auch Flußeisen mit einem Kohlenstoffgehalt von unter 0,17 pSt. Für die Zeit vom 1. November 1886 bis 31. Oktober 1887 stellte sich die Erzeugung von Flußeisen aus phosphorhaltigem Roheisen im Vergleich zum Vorjahre wie folgt:

	1885/86		1886/87	
	insgesamt	davon unter 0,17 % Kohlenstf.	insgesamt	davon unter 0,17 % Kohlenstf.
	t	t	t	t
England . . . . .	258 466	161 908	364 526	233 358
Deutschland u. Luxemburg, Oesterreich . . . . .	883 859	651 523	1 102 496	826 609
Frankreich . . . . .	122 711	77 141	174 271	123 049
Belgien u. a. Länder	48 595	36 712	60 959	39 716
<b>Summe</b>	<b>1 313 631</b>	<b>927 284</b>	<b>1 702 252</b>	<b>1 222 732</b>

Deutschland ist mithin an dieser Produktion am stärksten beteiligt (ber in obigen Zahlen auf Oesterreich-Luxemburg entfallende Anteil ist ein sehr geringer) und es scheint die Bedeutung der neuen Erfindung gerade für Deutschland noch täglich zu gewinnen, wie denn auch im Laufe dieses Jahres die Inbetriebsetzung eines neuen Stahlwerkes in Süddeutschland zu erwarten ist, welches nach basischer Methode arbeiten wird. In England macht das Verfahren verhältnismäßig geringe Fortschritte, während in Amerika bekanntlich die Patentstreitigkeiten immer noch nicht zu Ende sind.

**Kupfer-Produktion der Vereinigten Staaten.** Einem seitens der Vereinigten Staaten geologischen Vermessungs-Bureauus in Washington veröffentlichten vorläufigen Berichte über die Kupfer-

Produktion in den Vereinigten Staaten während des verfloffenen Jahres entnehmen wir folgende Angaben: Die Produktion betrug in 1887 im ganzen 181 170 524 Pfund. Diese Menge verteilt sich auf die einzelnen Gegenden, Staaten und Territorien in folgender Weise: Lake Superior 75 471 890 Pfund; Arizona 17 720 462; Montana 78 699 677; New-Mexiko 283 644; California 100 000; Colorado 2 012 027; Utah 500 000; Maine, New-Hampshire und Vermont 200 000 Pfund. Bei der Verarbeitung von Bleierz wurden gewonnen 2 432 804 Pfund und aus importiertem Pyrit 3 750 000 Pfund. Der einheimische Konsum von neuem Kupfer in 1887 wird auf circa 100 000 000 Pfund geschätzt.

**Afrikanische Bergwerksgesellschaft.** Die Deutsch-Afrikanische Minengesellschaft, schreibt der Berliner Börsen-Courier, welche Anfang März d. J. in Berlin ins Leben gerufen wurde, sendet eine technische Expedition nach Südwest-Afrika, um die dort gefundenen Mineralschätze zu untersuchen, anbauwürdige Goldlager zu erwerben und nötiges zur Ausnützung derselben zu veranlassen. Die Leitung dieser Expedition übernimmt der Geograph Bernh. Schwarz, welcher früher Dozent der Geologie an der Bergakademie von Freiberg in Sachsen war und seinerzeit als Bevollmächtigter der Reichsregierung nach Kamerun geschickt wurde. Herr Dr. Schwarz hat auch schon früher in Rumänien und Kleinasien ähnliche Erforschungsreisen mit Erfolg geleitet. Mehrere praktisch erfahrene Bergingenieure und Bergleute werden ihn begleiten. Die Deutsch-Afrikanische Minengesellschaft, an deren Spitze der in technischen Kreisen wohlbekannte Bergingenieur Dr. Philipp Braunmüller steht, gibt nur eine beschränkte Anzahl von Anteilscheinen aus, nämlich 500 Stück à 500 *M.*

### Generalversammlungen.

- Gewerkschaft Zeche Dannenbaum, Bochum. Mittwoch, 23 Mai d. J., nachm. 3 Uhr, beim Gastwirt Peter Bof in Witten.
- Gewerkschaft des Steinkohlen-Bergwerks Eiberg, Steele. Freitag, den 25 Mai cr., nachmittags 4 Uhr, im Lokale des Herrn Johann Lindemann in Steele.
- 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.
- Aplerbecker Aktien-Verein, Zeche Margaretha bei Aplerbeck. Montag, 28. Mai cr., nachmittags 3 Uhr, im Hôtel Wenker-Paxmann in Dortmund.
- Gewerkschaft der Zeche Ver. Hannibal. Mittwoch, 30. Mai cr., nachmittags 3 Uhr, im Gasthose des Herrn Neubauer in Bochum.
- Zeche Vereinigte Engelsburg, Bochum. Sonnabend, 2. Juni cr., nachmittags 2 1/2 Uhr, bei Herrn Gastwirt Friedrich Mettegang in Bochum.
- Bergbau-Gesellschaft Neuessen, Essen. Montag, 4. Juni cr., vormittags 11 Uhr, im Gasthose Berliner Hof in Essen.

### Dividenden-Auszahlungen.

- Westdeutsche Versicherungs-Aktien-Bank, Essen. Dividende pro 1887 *M.* 60.— pro Aktie, zahlbar vom 1. Juli cr. ab gegen Einlieferung des Dividendenscheins bei der Hauptkasse in Essen, der Essener Kredit-Anstalt in Essen u. a.
- Rheinisch-Westfälische Sprengstoff-Aktien-Gesellschaft, Köln. Dividende 10 pSt. = *M.* 25.— für jeden Interimsschein vom 1. Juni ab bei dem Bankhause Sal. Oppenheim jr. u. Comp. in Köln.
- Bergwerks-Aktien-Gesellschaft Hugo bei Buer i. M. Dividende pro 1887 2 1/2 pSt. = *M.* 10.— pro Aktie gegen Einlieferung des Dividenden-Coupons Nr. 7 vom 15 Mai ab bei der Essener Kredit-Anstalt in Essen und bei der Gesellschaftskasse.



**Industrie-Börse zu Essen, 14. Mai 1888.**

Bericht der Börsen-Kommission.

Bereidete Sensale F. Voigt u. Ludwig v. Born.

**I. Gewerkschaftlich betriebene Bergwerke.**

a. In 1000 Ruzen eingeteilt:		Graf Moltke . . . . .	1200 G.
Wanzenburg . . . . .	850 Bf.	Graf Schwerin . . . . .	860 bz *
ver. Carolinenglück . . . . .	600 G.	ver. Hamburg . . . . .	3350 G.
Centrum . . . . .	4250 G. u. 4500 Bf.	Helene und Amalia . . . . .	6400 G.
Concordia . . . . .	1900 bz u. G.	Königin Elisabeth . . . . .	3750 G.
Consolidation . . . . .	15000 G.	Monopol . . . . .	3400 G.
Courl . . . . .	2400 Bf.	Mont Genis . . . . .	1015 G.
Dahlhaufener Tiefbau . . . . .	2250 bz *	Orange . . . . .	775 G.
Dannenbaum 850 G. u. 805 bz *		Schlägel u. Eisen 1390—	1400 bz *
ver. Dorfsfeld . . . . .	2850 G.	Selbcker Erzbergwerke	4200 G.
Elberg . . . . .	1150 G.	Unser Fris . . . . .	4000 G.
Erwald . . . . .	2400 G.	Westfalia . . . . .	1150 bz.
Fröhliche Morgensterne . . . . .	4300 G.	ver. Wiesche . . . . .	1850 G.
Graf Bismarck . . . . .	8400 G.	Wiendahlbank . . . . .	1400 G.

\*) In Auktion.

**II. Bergwerks-Gesellschaften.**

Neu-Essen, Bergbau-Gesellschaft	220 G.
---------------------------------	--------

**III. Obligationen und Grundschuldbriefe.**

Zinsfuß.	Kurs.	Zinsfuß.	Kurs.
Arenberg . . . . .	5 102 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> G.	Graf Bismarck . . . . .	5 103 G.
Bochumer Stahl-Industrie	6 100 G. *	Harpen(103 rückz.)	
Bruchstraße . . . . .	6 100 G.	I. Emission . . . . .	5 103 G.
Centrum(105 rückzahlbar)	5 103 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> G.	Harpen(103 rückz.)	
Consolidation . . . . .	5 102 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> G.	II. Emission . . . . .	5 102 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> G.
Eintracht Tiefbau	5 102 G.	König Wilhelm . . . . .	6 103 G.
Essener Akt.-Bierbrauerei . . . . .	5 102 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> G.	Mathildenhütte (105 rückz.)	5 102 G.
Erwald (103 rückz.)	5 102 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> G.	Unser Fris I. u. II. Emission . . . . .	5 102 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> G.
Friedrich der Große	5 101 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> bz.	Wilhelmine Victoria	
Germania . . . . .	5 100 G. *	gef. 1. Juli 1888	5 100 G. *
	5 100 G. *		

\*) Diese Obligationen sind gekündigt oder die Kündigung steht in kürzester Zeit bevor.

**Kohlen und Koks.**

Preisnotierungen im Oberbergamtsbezirke Dortmund, aufgestellt vom Kohlen-Klub.

Sorte.	Preis pro Tonne
<b>I. Gas- und Flammkohlen:</b>	
a. Gaskohlen . . . . .	6,80—8,20
b. Flammförderkohlen . . . . .	5,80—6,60
c. Stückkohlen . . . . .	7,40—8,20
d. Halbgestiebt Kohlen . . . . .	7,20—7,60
e. Rußkohle . . . . .	7,00—7,50
f. Gewaschene Rußkohle . . . . .	8,00—8,80
	45—80 mm . . . . .
	25—45 mm . . . . .
	8—25 mm . . . . .
g. Rußgrußkohle . . . . .	7,60—8,20
h. Rußkohle . . . . .	6,00—6,60
	4,20—5,20
	3,40—4,50
<b>II. Fettkohlen:</b>	
a. Förderkohle . . . . .	5,40—6,00
b. Stückkohle . . . . .	7,20—7,80
c. Gewaschene Rußkohle . . . . .	8,00—8,80
	45—80 mm . . . . .
	25—45 mm . . . . .
	8—25 mm . . . . .
d. " Koksrohle . . . . .	5,80—7,60
	5,00—5,60
<b>III. Magere Kohlen:</b>	
a. Förderkohle . . . . .	4,80—5,60
b. Stückkohle . . . . .	9,00—10,50
c. Rußkohle . . . . .	12,50—15,00
	40—80 mm . . . . .
	20—40 mm . . . . .
d. Rußkohle unter 20 mm . . . . .	2,40—3,00
<b>IV. Koks:</b>	
a. Gießerei-Koks . . . . .	9,50—10,50
b. Hochofen-Koks . . . . .	8,80—9,75
c. Rußkoks gebrochen . . . . .	10,00—11,00
V. Briquettes . . . . .	7,70—8,50

Der Versand erhält sich trotz der für den Kohlenmarkt ungünstigen Jahreszeit ungewöhnlich lebhaft. Die Jahresförderung verschiedener größerer Bechen ist verschlossen. Infolgedessen blieben Preise für sämtliche Bergwerksprodukte anhaltend steigend.

Nächste Börsen-Versammlung findet am Montag den 28. Mai 1888 im Berliner Hof (Hotel Hartmann) statt. (Telephon-Anschluß Nr. 88.)

**Magnetische Beobachtungen.**

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

1888		um 8 Uhr vorm.			um 1 Uhr nachm.			im Mittel		
Monat	Tag	g	z	z	g	z	z	g	z	z
April	22.	14	4	45	14	12	15	14	8	30
"	23.	14	9	45	14	15	15	14	12	30
"	24.	14	6	15	14	23	45	14	15	0
"	25.	14	7	0	14	12	45	14	9	52,5
"	26.	—	—	—	14	16	30	—	—	—
"	27.	14	6	30	14	12	30	14	9	30
"	28.	14	10	30	14	15	0	14	12	45
Mittel =								14	11	21
= hora 0										15,1
										16

**Litteratur.**

**Stahl und Eisen** Zeitschrift für das deutsche Eisenhüttenwesen. Redigiert von Ingenieur E. Schröder, Geschäftsführer des Vereins deutscher Eisenhüttenleute, für den technischen Teil, und Generalsekretär Dr. W. Beumer, Geschäftsführer der nordwestlichen Gruppe des Vereins deutscher Eisen- und Stahl-Industrieller, für den wirtschaftlichen Teil.

Inhalt des April-Hefes: Kaiser Wilhelm . . . — Die Prüfung des Gußeisens. — Die Einrichtungen der Gestelle der amerikanischen Hochofene und die Vorgänge in denselben. — Betriebsnachweise eines amerikanischen Hochofens — Verein deutscher Eisen- und Stahl-industrieller. — Der Etat der königlich preussischen Eisenbahn-Verwaltung für das Jahr vom 1. April 1888/89. — Eiserner Oberbau in Eisenbahntunnels. — Wie verschafft man sich ein gutes Werkzeug. — Zur Kesselexplosion auf Friedenshütte — Die Metall-Walzmaschine von Simonds. — Bestimmung des Phosphors in Stahl. — Über die Wiborgh'sche Methode zur Bestimmung von Kohlenstoff. — Von den Wirkungen der Konkurrenz. — Die Lage der englischen Eisen- und Stahlindustrie. — Das englische Eisenbahntariffwesen. — Zahlen beweisen. — Bericht über in- und ausländische Patente. — Statistisches. — Berichte über Versammlungen verwandter Vereine. — Referate und kleinere Mitteilungen. — Nachruf. — Marktbericht. — Vereins-Nachrichten. — Bücherschau. — Eine vergnügte Studienfahrt nach Schweden.

**A m t l i c h e s.**

**Patent-Erteilungen.** Auf die hierunter angegebenen Gegenstände ist den Nachgenannten ein Patent von dem angegebenen Tage ab erteilt. Die Eintragung in die Patentrolle ist unter der angegebenen Nummer erfolgt.

Nr. 13. Nr. 43 767. Kontaktapparat für elektrische Wasserstandszeiger; Zusatz zum Patente Nr. 41 340. A. Schädel in Berlin, Köthenerstr. 26. Vom 31. Dezbr. 1887 ab. — Nr. 43 769. Dampfmasseableiter mit Schwimmer und Schieber. D. Heylandt u. Ungnade in Halle a. d. Saale. Vom 10. Januar 1888 ab. — Nr. 43 770. Neuerung an Feuerungsanlagen für Dampfessel; II. Zusatz zum Patente Nr. 32 206. G. Hofe in Elberfeld, Simonsstraße 27. Vom 10. Januar 1888 ab. — Nr. 43 805. Neuerung an stehenden Röhrentesseln. C. Weinbrenner in Neunkirchen bei Siegen, Westf. Vom 5. November 1887 ab. — Nr. 47. Nr. 43 806. Hohlzylinder-Reibungsfupplung mit für die Reibsbächen gemeinsamer Ringfeder. P. M. Schierfand in Kappel-Chemnitz. Vom 20. Dez. 1887 ab.

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. | 3. Nassauer Bezirk.    |
| 2. Siegener Bezirk. | 4. Saarbrücker Bezirk. |

Preis der Karte complet (4 Sectionen) 7. 50  
Preis jeder Section apart 3. (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 Bezeichnungen 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 Lüling'sche Bergwerkskarte zu den besten Werken ihrer Art zu zählen.

## Werkzeugmaschinenfabrik u. Eisengiesserei in Dortmund Wagner & Co.

gegründet 1865.

**Werkzeugmaschinen** aller Art: Drehbänke, Hobel-Bohrmaschinen etc., **Scheeren und Lochmaschinen, Kreissägen, Drahtzerrreissmaschinen etc.**  
**Grubenventilatoren** nebst Dampfmaschinen, von den kleinsten bis zu den grössten von 2400 mm Flügeldurchmesser.  
Zahnräder, gefräst oder mit der Maschine geformt, Seil-, Riemen- und Bremscheiben, Transmissionen.  
Sämmtliche Guss-theile und Reparaturstücke für Bergwerks- und Hüttenbedarf, roh gegossen oder bearbeitet.

Rheinisch-Westfälische Roburit-Gesellschaft

### Korfmann & Franke

Commandit-Gesellschaft auf Actien,  
Witten a. d. R.

Alleinige Fabrikanten des neuen Sicherheitssprengstoffes

## „Roburit“

für Deutschland

liefern in grossen und kleinen Quantitäten

Roburit

und die dazu erforderlichen **Zündhütchen** u. **Zündschnüre** in garantirt prima Qualitäten zu billigen Preisen.

## Dammthüren.

Deutsches Reichs-Patent Nr. 2669.

Modelle vorrätig bis zu 50 Atmosphären Druck.

Heintzmann & Dreyer

Bochumer Eisenhütte zu Bochum.

## Für Sprengarbeiten

empfiehlt

die electrische Zündrequisiten-Fabrik Kahl a. Main

von **Carl Stark:**

### „Electrische Zündmaschinen“,

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

### „Electrische Oelpapierzündstäbchen“

mit einfachen Kapseln für Schwarzpulver oder Dynamit 1. 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.

## Gebr. Eickhoff

in Bochum

Eisengiesserei und Maschinenfabrik.

Specialitäten:

**Weichen, Herzstücke, Geleiseanlagen** etc. jeder Spurweite, sowohl für Grubenbetrieb als für das gesammte Transportwesen, aus Stahlschienn und auch in Guss Eisen 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 sämmtlichen in das Bergbau- und Hüttenfach schlagenden Bedarfsartikel, sowie sonstige Gussstücke roh u. fertig bearbeitet.

### Zinkschrott

kauft zum höchsten Tagespreise  
M. Würfel, Bochum.

### Sicherheits-Lampen,

westfälische, fabricire mit

Plumpenverschluss

Patent Seippel, Nr. 24547  
sowohl für Oel-, wie auch für

Benzinbrand.

Auch lasse ich alte Oel-  
lampen in Benzin-Lampen  
umarbeiten.

Zu geneigten Aufträgen halte ich  
mich bestens empfohlen.

### Wilhelm Seippel,

Bochum in Westfalen.

### (Neu) 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.

Techn. Uebersetzungsbureau.  
Bureau de traductions techniques.  
26, rue de l'Enseignement,  
Bruxelles.

## Patent-Dampf-Oelungs-Apparat

für

Cylinder und Schieberkasten  
von Dampfmaschinen

jeder Anordnung,  
Locomotiven,  
Dampfhammer etc.  
von

Jos. Wildemann jr.  
BERLIN

Kronprinzen-Ufer 25.

Deutsches Reichs-  
patent No. 41448.

Patentirt in allen  
europäisch. Staaten  
und Amerika

Atteste und  
Prospecte gratis  
und franco.

### 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 Eröffnungstermin **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 Berginspection.**

Druck von G. D. Baedeker in Essen.