



## 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. Bäckker in Essen.

Diese Zeitschrift erscheint wöchentlich zweimal.

Abonnementspreis vierteljährlich: a) in der Expedition 3 M.; b) durch die Post bezogen 3,75 M.

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

Inhalt: Die allgemeinen Bedingungen für die Anlage, Bedienung und Unterhaltung von Anschlußgleisen, Ladebühnen etc. — Der Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Alters- und Invalidenversicherung der Arbeiter. — Der ausländische Eisenmarkt im Juni — Korrespondenzen. — Nachweisung über die Kohlenbewegung in dem Ruhrorter Hafen. — Nachweisung über die Kohlenbewegung in dem Duisburger Hafen. — Tarife. — Vermischtes. — Generalversammlungen. — Magnetische Beobachtungen. — Anuncios. — Anzeigen.

### † Die allgemeinen Bedingungen für die Anlage, Bedienung und Unterhaltung von Anschlußgleisen, Ladebühnen etc.

Durch Vereinbarung zwischen den preussischen Staats-Eisenbahn-Direktionen sind neuerdings die allgemeinen Bedingungen, unter welcher die Anlage, Bedienung und Unterhaltung von Anschlußgleisen, Ladebühnen u. s. w. zu erfolgen hat und unter welchen demgemäß die Verträge zwischen den Bahnverwaltungen und den Anschlußinhabern abzuschließen sind, einer einheitlichen Regelung unterzogen worden. Auf Grund dieser neu festgestellten Grundsätze haben die Bahnverwaltungen des niederrheinisch-westfälischen Industriebezirktes an die Steinkohlenzechen und an andere industrielle Werke das Ansuchen gerichtet, ihre bisherigen Verträge den neuen Abmachungen der Staatsbahnen gemäß einer Abänderung zu unterziehen. Diese Aufforderung ist man von Seiten der Werke vielfach nicht ohne weiteres nachgekommen, da man nicht glaubte, jeden Paragraph der neuen „Bedingungen“ anstandslos annehmen zu können, und mit Rücksicht auf verschiedene Bedenken, zu denen die „Bedingungen“ vom Standpunkte des Transportaufgebers Anlaß geben müssen, erachtete es auch der Vorstand des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund im Interesse der von ihm vertretenen Zechen für angezeigt, auf eine Abänderung einzelner Bestimmungen des Entwurfes der Bedingungen hinzuwirken.

Die Einwendungen, welche vom Standpunkte der Industrie aus gegen die neuen Bedingungen zu erheben sind, sollen im folgenden kurz dargelegt werden. Sie beruhen im allgemeinen darauf, daß die Bedingungen zu einseitig das Interesse und die Bedürfnisse der Transportanstalten berücksichtigen und das Interesse der Anschlußinhaber zu sehr außer Augen lassen, und daß infolgedessen der auf Grund der Bedingungen abzuschließende Vertrag weniger als ein Vertrag zwischen zwei gleichberechtigten

Faktoren, denn als ein Vertrag zwischen einem Stärkeren und einem Schwächeren erscheint.

Die Gründe, welche es den Bahnverwaltungen wünschenswert machen, daß die Anschlußverträge, soweit dieselben nicht unkündbar sind, eine für sämtliche Anschlüsse übereinstimmende Fassung erhalten, billigen wir vollständig.

In den Direktionsbezirken Elberfeld und Köln (rechtsrh.) bestehen etwa 700 Anschlüsse mit den verschiedensten Bedingungen. Die auf diese Bedingungen gestützten Verträge stammen aus verschiedenen Jahren und reichen zum Teil bis auf das Jahr 1857 zurück. Die geschäftliche Behandlung der Anschlußangelegenheiten muß durch eine derartige Mannigfaltigkeit der Vertragsverhältnisse notwendig erschwert werden.

Dazu kommt der weitere Umstand, daß die Ober-Rechnungskammer das Nebeneinanderbestehen der verschiedenen Arten von Verträgen wiederholt bemängelt und eine Vereinfachung verlangt hat.

Auch das spricht für die Durchführung der neuen Bedingungen, daß dieselben den Anschlußinhabern im Vergleich mit den bisherigen Verträgen einige finanzielle Vorteile bieten, insofern als die Kosten für die Bewachung der Anschlußgleise für je einen Weichensteller von 1200 auf 1100 M. im Jahre ermäßigt sind und sich auch die Unterhaltungskosten etwas niedriger stellen, als bisher.

Dagegen enthalten die neuen Bedingungen andere Bestimmungen, welche weit schärferer Art sind, als diejenigen der älteren Verträge und deren Annahme den Grubenverwaltungen im höchsten Grade bedenklich erscheinen muß.

Diese Bedenken richten sich namentlich gegen den §. 6 und den §. 14.

Der §. 6 hat die Änderungen der Anschlußbahnen zum Gegenstande.

Nach dem Absatz 1 dieses Paragraphen kann die Eisenbahnverwaltung

„die aus Betriebs- und Verkehrsrücksichten erforderlichen Änderungen und Erweiterungen der vorhandenen Einrichtungen, sowohl der Hauptbahn, wie der Anschlußanlagen, jederzeit anordnen, ohne daß dem Anschluhhaber ein Anspruch auf Entschädigung wegen der durch Veränderung des Anschlusses etwa veranlaßten Unterbrechung oder Störung seines Betriebes zustände.“

Man kann einen Vertrag auf einer solchen Grundlage nicht wohl als eine Vereinbarung ansehen, die zwischen zwei im übrigen doch gleichberechtigten Parteien getroffen wird. Der Anschluhhaber wird durch eine derartige Bestimmung von den einseitigen Anordnungen der Bahnverwaltung abhängig gemacht, ohne daß ihm das Recht der Mitwirkung oder des Einspruches gegen zu weit gehende Maßregeln zustände.

Die Bestimmung, daß für die Änderungen und Erweiterungen der vorhandenen Einrichtungen die Rücksichten auf den Betrieb und den Verkehr maßgebend sein sollen, ist zudem so allgemein gehalten, daß die industriellen Werke durch dieselbe unter Umständen machtlos in die Hand der Bahnverwaltungen gegeben sind.

Der Paragraph spricht nur im allgemeinen von Anschlußanlagen, ohne dabei einen Unterschied zu machen zwischen den Geleisen, so weit sie von der Bahnverwaltung befahren werden, und zwischen den Geleisen innerhalb der Zechenplätze, obgleich die letzteren nach den Erlassen des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 22. Dezember 1882 und 26. April 1884 der polizeilichen Aufsicht der Bergbehörden unterstellt sind, die Bahnverwaltung demnach von einer unmittelbaren Einwirkung auf die Verladung auf den Radebühnen und auf den Betrieb innerhalb des Zechenraumes ausgeschlossen ist.

Wem es bekannt ist, wie die Geleise- und Verladungsanlagen auf der großen Mehrzahl der Zechen im Laufe langer Jahre entstanden sind, wie eine Erweiterung derselben häufig mit den größten Schwierigkeiten, jedenfalls aber in den meisten Fällen nur mit großen finanziellen Opfern durchzuführen ist, der wird es begreiflich finden, wenn die Grubenverwaltungen sich in dieser Hinsicht nicht auf die diskretionäre Gewalt der Bahnverwaltungen hingewiesen sehen wollen, sondern das Verlangen hegen, dabei auch ihrerseits ein Wort mitreden zu können, zumal in einer Zeit, wie der gegenwärtigen, wo die Bahnhöfe der Eisenbahnverwaltungen der Zunahme des Verkehrs immer weniger gewachsen erscheinen und die Befürchtung gehegt wird, daß den industriellen Werken in betreff der Vergrößerung ihrer Transportanlagen Zumutungen gemacht werden, die über ihre Leistungsfähigkeit hinausgehen.

Eine Abänderung des ersten Absatzes des §. 6 erscheint deshalb wenigstens soweit geboten, daß von den Anordnungen der Bahnverwaltungen, denen sich der Anschluhhaber zu fügen hat, die Geleise und Weichen des Zechenraumes ausgeschlossen bleiben, und daß demgemäß an Stelle der Worte: „sowohl der Hauptbahn wie der Anschlußanlagen“ zu setzen ist: „sowohl der Hauptbahn, wie der Einführung der Anschlußgeleise in die Hauptbahn“.

In dem §. 14 der „Allgemeinen Bedingungen“ sind es namentlich die Absätze 2 und 3, welche Bedenken erregen.

Dieselben lauten:

„Der Anschluhhaber hat auf Verlangen der Eisenbahnverwaltung die beladenen Wagen so aufzustellen, daß ein weiteres Rangieren nicht erforderlich ist, dieselben mit der Bestimmungsstation zu bezeichnen, die Nummern der Wagen in die zugehörigen Frachtriefen einzutragen und allen sonstigen Vorschriften für den Verkehr mit dem Anschlusse nachzukommen, welche die Eisenbahnverwaltung zur Erleichterung und Sicherung ihres Betriebes für erforderlich hält.“

„Sofern der Anschluhhaber diesen Anordnungen nicht nachkommt, kann die Übergabe bezw. die Übernahme der Wagen seitens der Eisenbahnverwaltung verweigert und für den daraus entstehenden Aufenthalt in deren Benutzung dieselbe Konventionalstrafe wie bei verzögerter Be- oder Entladung dem Anschluhhaber berechnet werden.“

Auch diese Bestimmungen gehen unseres Erachtens weit über das Ziel hinaus, welches der Billigkeit entspricht, und legen den Grubenverwaltungen Verpflichtungen auf, welche nach der Natur der Sache den Transportanstalten zufallen. Das Aufstellen der Wagen auf den Zechengeleisen hat seine ganz bestimmten Grenzen. Schon das Ordnen derselben nach den verschiedenen Richtungen, in welchen die Wagen zur Versendung gelangen, ist für die Zechen vielfach bei der Beengtheit der Rangiergeleise mit erheblichen Schwierigkeiten verknüpft, und wenn die Grubenverwaltungen dennoch in dieser Beziehung den Anordnungen der Bahnverwaltungen nachgekommen sind, so ist dies geschehen, weil sie sich wohl bewußt sind, daß es in ihrem eigenen Interesse liegt, den Bahnverwaltungen das Transportgeschäft nach Möglichkeit zu erleichtern.

Wenn aber die Bahnverwaltungen noch weiter gehen und sogar das Verlangen erheben, daß die Wagen nach den einzelnen Empfangsstationen zurechtgestellt werden, so enthält dies eine Forderung, deren Ausführung vielfach geradezu unmöglich ist. Handelte es sich bei der Verladung in die Wagen nur um eine und dieselbe Kohle, so böte das Rangiergeschäft allerdings für die Zechen weniger Schwierigkeit; nun gelangt aber bekanntlich die Produktion nur zum geringen Teile in der Gestalt von Förderkohle zum Versand, die große Mehrzahl der Wagen enthalten Aufbereitungsware in größeren und kleineren Mengen und für die verschiedensten Orte und Empfänger bestimmt.

Bei solchen Verhältnissen kann eine Aufstellung der Wagen in der Weise, daß „ein weiteres Rangieren nicht erforderlich“, füglich Weise nicht verlangt werden.

Das Rangieren der Wagen ist überhaupt die Aufgabe nicht sowohl der Transportaufgeber, als vielmehr der Transportanstalten. Für dieses Geschäft wird von den letzteren neben den Gebühren für den Transport auf der Strecke, dem Frachtsatz, den Transportaufgebern eine besondere Abgabe in Gestalt der Abfertigungsgebühr auferlegt, die bekanntlich ziemlich hoch gegriffen ist. Es kann deshalb den Transportaufgebern billigerweise nicht zugemutet werden, daß sie ihrerseits die Hauptarbeit des Rangierens übernehmen, oder aber es müßte ihnen auch ein angemessener Teil der Abfertigungsgebühr überwiesen werden, d. h. die letztere eine Ermäßigung erfahren.

Wir begreifen und billigen es vollständig, wenn die Bahnverwaltungen alle Maßnahmen erwägen und in Anwendung bringen, welche geeignet erscheinen, einen raschen Umlauf der Wagen zu erzielen und den im Herbst drohenden Verkehrsstockungen auch auf diese Weise vorzubeugen. Und wenn sie dabei auf die Mitwirkung der Zechen rechnen, so werden diese

es an einer solchen Mitwirkung gewiß nicht fehlen lassen, so weit sie dazu überhaupt imstande sind. Die Bahnverwaltungen würden sich aber unseres Erachtens in einem verhängnisvollen Irrtum befinden, wenn sie von der Mitwirkung der Werke sich durchschlagende Erfolge versprechen sollten. Die zu diesem Ziele führenden Wege liegen auf einem anderen Gebiete.

Ganz ungerechtfertigt erscheint es uns außerdem, daß die Umgestaltung der Anschlußverträge auf Grund der neuen „Allgemeinen Bedingungen“ von den Bahnverwaltungen mit der von dem Herrn Minister angeordneten Ermäßigung der Gebühren auf den Anschlußgleisen in Verbindung gesetzt und die Durchführung der letzteren Maßregel von der Annahme oder Ablehnung der neuen Bedingungen abhängig gemacht wird. Beide Maßnahmen stehen in einem nur ganz äußerlichen Zusammenhange unter einander. Die Herabsetzung der Zechenanschlußgebühren ist bekanntlich seit langen Jahren angestrebt und erwogen worden; seit langen Jahren ist seitens der Staatsregierung der Grundsatz als berechtigt anerkannt, daß für den Transport auf den Anschlußgleisen nur diejenigen Gebühren zur Erhebung zu bringen seien, welche den aus diesem Betriebe den Bahnverwaltungen erwachsenden Unkosten entsprechen; die Höhe dieser Selbstkosten ist durch langwierige Erhebungen ermittelt und nunmehr sollen die Gebühren diesen Erhebungen entsprechend neu geregelt werden. Nach dem von der Staatsregierung anerkannten Grundsatz dürften demnach die Anschlußinhaber bzw. die Transportabnehmer auf die in Aussicht genommenen Frachtermäßigungen ein Recht haben, ohne daß an dasselbe neue Bedingungen geknüpft werden. Auch dürfte es für die Bahnverwaltungen praktisch geradegu unausführbar sein, dem einen Werke die Frachtermäßigung zu gewähren, weil es sich den „Allgemeinen Bedingungen“ unterworfen hat, und sie dem andern Werke zu versagen, weil es sich weigerlich hält, die Bedingungen anzunehmen. Eine solche ungleichartige Behandlung der Transportaufgeber verbietet sich aus naheliegenden Gründen.

### Der Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Alters- und Invalidenversicherung der Arbeiter

ist von den Ausschüssen des Bundesrats fertiggestellt. Der Entwurf enthält 14 Paragraphen; alle die in den Grundzügen bereits bezeichneten Personen sollen zur obligatorischen Versicherung herangezogen werden, ausgenommen solche, welche berufsmäßig einzelne Dienstleistungen persönlicher Art bei wechselnden Arbeitgebern verrichten, wie Kofferträger, Waschfrauen, Lohndiener u. s. w. Die Wartezeit soll bei der Altersrente auf 30 Jahre, bei der Invalidenrente auf 5 Jahre festgesetzt sein. Die Aufbringung der Mittel soll zu drei Teilen, und zwar durch das Reich im Wege des Umlageverfahrens, durch die Arbeitgeber und Arbeitnehmer im Wege des Prämienverfahrens erfolgen. Die Beiträge für die Arbeitgeber und Arbeitnehmer werden nach Wochen, nicht, wie früher, nach Tagesbeiträgen geleistet. Bis auf weiteres soll die Feststellung dieser Beiträge wöchentlich 21 S für Männer, 14 S für Weiber betragen. Der Arbeitgeber soll den Beitrag ganz bezahlen und kann bei jeder Lohnzahlung die für den Arbeiter ausgelegte Hälfte des Betrages einziehen. Binnen zehn Jahren sollen für die einzelnen Versicherungsanstalten die Beiträge anderweitig festgesetzt werden. Die Errichtung verschiedener Beitragsstufen innerhalb der einzelnen Versicherungsanstalten für die einzelnen Betriebe soll gestattet

sein. Der Betrag der Rente soll bei Männern auf 120 M., bei Weibern auf 80 M. festgesetzt sein. Nach Ablauf der ersten fünf Jahre steigt die Invalidenrente, während der nächsten fünfzehn Jahre um jährlich 2 M., von da ab um 3 M., von da bis 250 um jährlich 4 M., bei Weibern steigt die Rente um  $\frac{2}{3}$  des angegebenen Betrages. Die Altersrente mit 120 beginnt mit dem 71. Lebensjahre. Dieser Betrag der Rente wird nur dann bezahlt, wenn fortlaufend Beiträge entrichtet sind, und zwar für jedes Kalenderjahr 47 Wochen. Ausfälle an Beiträgen bedingen eine Kürzung der Rente um den Versicherungswert des Ausfalls. Ausgefallene Beiträge können von zwei zu zwei Jahren nachgezahlt werden, wobei aber zur anteiligen Deckung des Reichs eine Erhöhung des Beitrags (Zusatzmarke) eintritt. Für Personen, welche aus einer versicherungspflichtigen Berufsarbeit völlig ausscheiden, bleibt die bisherige Anwartschaft auf Rente für fünf Jahre vorbehalten. Tritt in dieser Zeit nicht wiederum eine versicherungspflichtige Beschäftigung oder eine freiwillige Fortzahlung der Beiträge nebst Zuschlägen ein, so erlischt die bisherige Anwartschaft und es beginnt, wenn eine versicherungspflichtige Beschäftigung von neuem aufgenommen wird, ein neues Versicherungsverhältnis. Zeiten bescheinigter Krankheit von mindestens sieben tägiger Dauer gelten als Beitragszeit. Eine Kürzung der Rente wegen Ausfalls des Beitrags infolge Militärdienstes findet nicht statt; den auf diese Zeit entfallenden Beitragsausfall, um welchen die Rente gekürzt werden müßte, übernimmt bei Feststellung der Rente das Reich. Es können territoriale Versicherungsanstalten für einen oder mehrere Kommunalverbände, für einen oder mehrere Bundesstaaten errichtet werden und bedarf diese Errichtung der Genehmigung des Bundesrats. Diese Versicherungsanstalten sollen den Charakter der juristischen Person erhalten, der Vorstand soll aus einem oder mehreren öffentlichen Beamten bestehen, auch können in den Vorstand nach Bestimmung des Statuts der Versicherungsanstalt andere Personen berufen werden. Die Funktion der Generalversammlung versteht ein Ausschuß, welcher aus gleich vielen Arbeitgebern und Arbeitnehmern besteht. Die Mitglieder des Ausschusses werden von den Vorständen der Orts- u. s. w. Krankenkassen, und zwar die Vertreter der Arbeitgeber von den im Vorstande befindlichen Arbeitgebern, die der Arbeitnehmer von den Arbeitnehmern gewählt. Neben dem Vorstand und Ausschuß können andere Organe bestellt werden, nämlich örtliche Organe (Vertrauensmänner) und ein Aufsichtsrat zur speziellen Überwachung der laufenden Geschäfte. Der Aufsichtsrat soll ebenso zusammengesetzt werden wie der Ausschuß. Für jede Versicherungsanstalt soll mindestens ein Schiedsgericht eingesetzt werden, welches im wesentlichen den bei der Unfallversicherung fungierenden Schiedsgerichten entspricht. Das Reich hat für jede Versicherungsanstalt einen Kommissar zu bestellen, welcher allen Verhandlungen, die sich auf die Feststellung der Rente beziehen, beizuwohnen berechtigt ist. Die Feststellung der Rente wird durch die untere Verwaltungsbehörde vorbereitet, die Feststellung selbst erfolgt durch den Vorstand, vorbehaltlich der Beschwerde an das Schiedsgericht. Gegen die Entscheidung des letztern ist nur wegen Verletzung des Rechts Revision an das Reichs- bzw. Landesversicherungsamt zulässig. Die Entrichtung der Beiträge erfolgt durch Einkleben von Marken in das Quittungsbuch. Jede Versicherungsanstalt giebt für sich Marken aus. Die Verwendung der Marken liegt dem Arbeitgeber ob. Fakultativ zugelassen ist die Einziehung der Beiträge durch die Krankenkassen. Sobald die Quittungsbücher

voll sind, sollen sie aufgerechnet und der Inhalt eines jeden abgeschlossenen Quittungsbuches in eine dem neuen Quittungsbuche vorgetragene Tabelle eingetragen werden. Die festgestellte Rente wird durch das Rechnungsbureau des Reichsversicherungsamtes auf die bei derselben beteiligten Versicherungsanstalten verteilt. Die Übergangsbestimmung sorgt dafür, daß für jede Person, welche zur Zeit des Inkrafttretens des Gesetzes das 40. Lebensjahr vollendet hat, auch ohne Abolvierung der dreißigjährigen Karenzzeit die Altersrente gezahlt werden kann; dieses soll in der Weise geschehen, daß Personen, welche zur Zeit des Inkrafttretens des Gesetzes z. B. das 70. Lebensjahr vollendet haben, Altersrente schon dann erhalten, wenn sie nachweislich während der unmittelbar vorangegangenen drei Kalenderjahre je 47 Wochen thatsächlich beschäftigt gewesen sind. Die thatsächliche Beschäftigung vertritt in diesem Falle den Nachweis der Beitragszahlung. Neben den gesetzlichen Versicherungsanstalten kann der Versicherungspflicht genügt werden durch Zugehörigkeit zu einer Pensions- u. s. w. Kasse, falls dieselbe mindestens daselbe bietet wie die Versicherungsanstalten. Bei Uebertritt von einer Pensionskasse zur Versicherungsanstalt und umgekehrt sind beide in Wechselbeziehung zu einander zu bringen. Reich und Staat können mit den von ihnen beschäftigten Personen einer Versicherungsanstalt beitreten, aber auch die Versicherung durch Ausführungsbehörden, ähnlich wie bei der Unfallversicherung selbst durchführen.

## λ Der ausländische Eisenmarkt im Juni.

Essen, 11. Juli.

Der ausländische Eisenmarkt hat sich in Verlauf des letzten Monats im allgemeinen mit wenigen Ausnahmen etwas freundlicher gestaltet, wenn auch die Besserung nur eine noch unwesentliche ist. Im ganzen und großen sieht man jedoch der Zukunft mit mehr Zuversicht entgegen als bisher.

Die Prognose des englischen Eisenmarktes hat sich im Juni ein wenig aufgehellt. Die Lagerbestände haben eine weitere Abnahme um 17 467 t erlitten, eine Zahl, welche größer ist, als man sie erwartet hatte; dieselben betragen Ende Juni 531 294 t. Andererseits hat man die Zahl der Hochöfen wieder um 2 vermehrt, so daß jetzt deren 96 in Betrieb sind. Verschifft wurden 80 574 t, also mehr als in jedem der vorhergehenden Jahre. Die Verminderung gegen den vorigen Monat muß zum größten Teil der Abnahme des Verbrauchs in Deutschland, Schweden, sowie auch Frankreich und Schottland zugeschrieben werden. Nach diesen Biffen allein zu urteilen, hätte sich die Marktlage entschieden günstiger gestalten müssen, allein das Fernbleiben Amerikas vom englischen Markte, sowie die schottische Überproduktion wirkten ungünstig auf die Gestaltung des Marktes ein. Immerhin sieht man in den Kreisen der englischen Industriellen der Zukunft mit einer gewissen Zuversicht entgegen. Cleveland-Rohisen Nr. 111 ist im Laufe des Monats von 31 s. 1½ d. auf 31 s. 6 d. gestiegen, und in einigen Fällen ist sogar schon 31 s. 7½ d. und 31 s. 9 d. bezahlt worden. Man war im allgemeinen während des Monats wenig geneigt, auf lange Lieferfristen hin Abschlüsse zu tätigen, da das Spekulationsgeschäft durch keinen Umstand ermutigt wurde; namentlich wirkten die schottischen Verhältnisse eher abschreckend. Hämatiteisen zeigte ebenfalls Fortschritte, ging von 42 s. auf 43 s., nachher jedoch wieder auf 42 s. 6 d. bis 43 s. herunter. Spiegeleisen ist gegen Ende des Monats im Preise gestiegen und augenblicklich wieder sehr fest. Der Walzeisenmarkt wurde einigermaßen durch die ausgebrochenen Streiks beunruhigt, doch sind dieselben zur Zeit wieder beigelegt; daselbe gilt auch von den zahlreichen Arbeitseinstellungen auf den Schiffswerften. Was Walzeisen anbelangt, so wurde das Geschäft, nachdem daselbe während des ersten Drittels des Monats ein ziemlich

schleppendes war, gegen Ende wieder merklich lebhafter und die Preise gingen allein in der letzten Woche durchschnittlich 2 s. bis 2 s. 6 d. per ton in die Höhe. Hartgußwaren schienen im allgemeinen ziemlich vernachlässigt, doch zeigte sich auch in dieser Branche gegen Ende des Monats eine schwache Besserung, sowohl in der Nachfrage als stellenweise auch in den Notierungen. Die Preise für sämtliche Stahlartikel haben sich unbestritten im Laufe des Monats gefestigt. Auch Rohstahlblöcke sind jetzt von Amerika her lebhafter begehrt. Knüppel gingen im allgemeinen noch ziemlich flott, wogegen der Export von Walzdraht sehr zu wünschen übrig ließ. Der Schiffbau lag, wie schon angedeutet, durch die Streiks einige Zeit darnieder, doch ist der Betrieb jetzt wieder verhältnismäßig lebhaft, und die Rückwirkung auf die Walzwerke durch den Verbrauch an Schiffsblechen und Winkeln hat sich bereits gezeigt. Die Maschinenfabriken und Eisengießereien konnten ebenfalls erst gegen Ende des vorigen Monats etwas flotter arbeiten und mehr Aufträge buchen als bislang.

Die Thatsache, welche wir in unserem vorigen Bericht andeuteten, nämlich daß auch auf dem schottischen Eisenmarkte noch im Verlauf des Juni die Lagerbestände sich über eine Million beziffern würden, ist wirklich eingetroffen und Schottland steht in dieser Hinsicht einzig da. Die rapide Steigerung hatte ihren Grund einerseits darin, daß sowohl in Europa als in Amerika weniger schottisches Roheisen verbraucht wurde, im Gegenteil noch Cleveland-Rohisen aus Middlesbrough in bedeutenden Mengen eingeführt wurde, andererseits darin, daß die schottischen Hochofenbesitzer es nicht verstanden haben, ihre Produktion dem Bedarf anzupassen. Die Erzeugung von Roheisen ist thatsächlich durch Anblasen von neuen Hochofen noch vermehrt worden, und wenn auch im Juni ein Ofen kalt gelegt wurde, so sind doch deren mehr im Betrieb als im Juni v. J. und es beträgt die wöchentliche Erzeugung rund 1500 Tonnen mehr als im Jahre 1887. Angesichts dieser ungewöhnlich großen Lagerbestände herrschte natürlich so gut wie gar keine Spekulationslust und die Warrantpreise gingen auf einen sehr niedrigen Standpunkt herab. Auch in Fertigereisen war das Geschäft selbst unter Berücksichtigung der jetzt obwaltenden Verhältnisse kein normales zu nennen. Der Schiffbau war ziemlich still.

Der belgische Markt war im allgemeinen während des verfloffenen Monats stetig. Die Nachfrage ließ anfangs desselben etwas nach, erholte sich jedoch später wieder. Während man zu Anfang noch gegen den vom Syndikate festgesetzten Preis von 120 Frs. Stellung nahm, wurde derselbe gegen Ende des Monats schlank bewilligt, um so mehr, als man einsah, daß Roheisen und Koks sich fest in ihren Sätzen behaupteten. Auch in Trägern hat sich, wie dies in der Bausaison zu erwarten war, ein ziemlich lebhaftes Geschäft entwickelt. In Roheisen haben die Lagerbestände in letzter Zeit wieder etwas zugenommen, da die Käufer, welche nicht an den Bestand der jetzigen Preise glauben, nur den nächsten Bedarf deckten und von England noch verhältnismäßig beträchtliche Mengen Roheisen eingeführt wurden. Bis jetzt aber haben die Lagerbestände noch in keiner Weise einen Druck auf den Markt ausüben können. Was die belgische Ausfuhr anbelangt, so zeigen mit Ausnahme von Schienen fast alle Artikel eine Abnahme gegen das Vorjahr, wofür man den Grund zunächst in dem verminderten Absatz nach Italien zu suchen hat. Die Schienenausfuhr hält sich ungefähr auf dem Niveau von 1887.

Die Haltung des französischen Eisenmarktes war im allgemeinen eine befriedigende, namentlich im Vergleich zu früheren Jahren. Die Preise, welche in letzter Zeit durch die fortwährende Konkurrenz der Pariser Händler gedrückt waren, wurden im Juni ziemlich fest behauptet, man fürchtet eine Abschwächung derselben jetzt nicht mehr, weil erstlich die Rohmaterialien zu fest im Preise stehen und zweitens die Lager der Großhändler nur noch sehr wenig Eisen haben, so daß dieselben bald mit größeren Aufträgen auf den Markt kommen müssen. Ein Moment, welches noch hinzukommt, um dem Markte für die Zukunft eine feste Gestalt zu verleihen, ist die Verständigung der Werke unter einander in betreff der Produktion. Es hat in diese

Angelegenheit eine Versammlung in St. Dizier (Haute-Marne) gegen Ende Juni stattgefunden, in welcher sich die östlichen Werke über die Produktionsziffer eines jeden Werkes im ganzen und großen geeinigt haben, und es soll nur noch in Paris eine Sitzung des Comités des forges erfolgen, um die gemachten Vorschläge in Erwägung zu ziehen. In Paris haben sich die Notierungen ziemlich unverändert auf 135 Frs. für Trägereisen und 145 Frs. für Handelsseisen behauptet, trotzdem man stellenweise ein Niedergehen derselben befürchtete. Die Schmiedewerke waren meist gut beschäftigt, desgleichen die Stahlwerke; während indessen die Drahtziehereien namentlich für verzinkte Drähte ziemlich gut mit Aufträgen versehen und voll beschäftigt waren, geriet für Drahtstifte die Nachfrage ins Stocken. In Feinblechen wurden gegen Ende des Monats wieder mehr Aufträge gebucht. Die Eisengießereien hatten zwar einen stetigen Zugang von Bestellungen, waren aber nicht in der Lage, bessere Preise zu erzielen.

Wenn das amerikanische Eisengeschäft im verfloffenen Monat etwas besser war als im Mai, so ließ doch an und für sich betrachtet die gesamte Haltung des Marktes noch sehr viel zu wünschen übrig. Namentlich war dies bei denjenigen Artikeln der Fall, welche vorzugsweise von Deutschland dorthin ausgeführt werden. Der Anfang des Monats schloß sich seinem Vorgänger würdig an, dann lauteten die Telegramme etwas zuversichtlicher, doch immer noch nicht sonderlich ermutigend, wenn auch einige Artikel, so z. B. Spiegelseisen, fester wurden und im Preise sogar stiegen. Dagegen war Stahlwalzdraht immer nur sehr mäßig begehrt. Amerikanische Fachblätter schreiben die matte Haltung des Eisen- und Stahlmarktes lediglich der Zollagitation auf dem Kongreß zu, durch welche die Produzenten über die zukünftige Gestaltung des Marktes im Unklaren seien, nur den allernächsten Bedarf decken und dadurch allerdings einen Druck auf die Preise ausüben. Man betrachtet es als feststehende Thatsache, daß die geringste Frachtermäßigung den Import im großen Maßstabe vermehren würde, dem, um den Konkurrenzkampf abzumehren, von amerikanischer Seite mit einer Lohnerniedrigung geantwortet würde. Die kritische Lage des amerikanischen Marktes ist nun in letzter Zeit noch durch Arbeiterunruhen in den Vereinigten Staaten verschärft worden. In Pennsylvania und anderen Südstaaten ist nämlich ein großartiger Streik ausgebrochen; nicht weniger als 100 000 Arbeiter streikten wegen Lohnerhöhung von 10 pCt. Man wird wohl vor 2 Monaten nicht auf das Ende des Streiks rechnen dürfen, umsoweniger als bei der jetzigen Konjunktur eine wenn auch unfreiwillige Einschränkung der Produktion selbst den Werkbesitzern resp. Hochofenbesitzern nicht unangelegen kommt.

### Korrespondenzen.

**Vom Eisen- und Stahlmarkt** berichtet die Fachschrift „Stahl und Eisen“ unterm 30 Juni: Die allgemeine Lage des Eisen- und Stahlmarktes hat sich seit unserm letzten Bericht im wesentlichen nicht geändert. Das Inlandsgeschäft ist vor wie nach ein betriebigendes zu nennen, während die Auslandsaufträge nicht in dem wünschenswerten Maße einlaufen. Daß die im Kohlenmarkte eingetretene Besserung auf einer gesunden Grundlage, d. h. auf einer andauernden Steigerung des wirklichen Bedarfs beruht, ist aus den amtlichen Biffern der Wagenstellung im rheinisch-westfälischen Gebiet ersichtlich. Über das inländische Eisengeschäft ist nichts Neues zu berichten. Die Preise halten sich und die Förderung geht flott ab. Auf dem Roheisenmarkt ist es im ganzen still. Die Käufer nehmen eine abwartende Stellung ein. Die Roheisenpreise sind innerhalb des Verbandes dieselben geblieben; im Siegerlande soll man in einzelnen Fällen zu kleinen Preisnachlässen geneigt gewesen sein. Vom Stahl- (Handels-)seisenmarkte sind besondere Veränderungen nicht zu melden. Der in den letzten Monaten drängende Bedarf für die Herstellung von Kleineisenzeug hat mit der fortschreitenden Jahreszeit und den allerorten im vollsten Gange befindlichen Ausbesserungen und Neuanlagen seinen Höhepunkt erreicht. Derselbe dürfte im laufenden Jahre insgesamt eine erhebliche Steigerung aufzuweisen haben

Die Ausfuhr läßt noch zu wünschen übrig. Man wird kaum fest gehen, wenn man diesen Umstand mit der noch immer schwebenden Frage der Ermäßigung der amerikanischen Eingangszölle, welche auch auf den Walzdrahtmarkt einen so merklichen Einfluß hat, in Verbindung bringt. Die über diese Frage noch bestehende Unsicherheit bedrückt unmittelbar zunächst allerdings den englischen Markt, lastet dann aber mittelbar auch durch Verschärfung des Wettbewerbs in andern Gebieten auf der deutschen Stabeisen-Ausfuhr. In groben Blechen ist das Geschäft fortgesetzt ein günstiges. Die jüngst um 5 ./. erhöhten Preise werden anstandslos bewilligt. Die Statistik weist eine erfreuliche Beschäftigung der Werke und eine Vermehrung der Aufträge nach. Die Lage des Feinblechmarktes hat sich noch immer nicht so günstig gestaltet, wie man es erwartet; viele Werke sind schwach beschäftigt, trotzdem die Bestellungen infolge des Baugeschäfts sich etwas vermehrt haben. In Eisenbahnbedarf sind die Werke auf Grund der bisherigen Verbindungen genügend beschäftigt. Nur sind in Rädern und Achsen noch nicht diejenigen großen Ausschreibungen erfolgt, welche man angesichts des herrschenden Wagenmangels und der dadurch bedingten Notwendigkeit, den Wagenvorrat der preussischen Staatsbahnen ganz erheblich zu vermehren, erwarten durfte. Zweifellos werden dieselben aber nicht lange mehr auf sich warten lassen. Die Eisengießereien und Maschinenfabriken sind zur Zeit durchweg gut beschäftigt und mit genügenden Aufträgen versehen. Insbesondere haben die Röhrengießereien viele Bestellungen — auch für das Ausland — erhalten und die sehr gedrückten Preise etwas erhöhen können. Mit großer Übereinstimmung werden über die Eisen-Industrie in den Vereinigten Staaten sehr ungünstige Mitteilungen gebracht. Hauptgrund der geringen Nachfrage aus Amerika sind die oben angebeuteten, noch immer der Entscheidung harrenden Zollfragen, während die mißliche Lage der amerikanischen Eisen-Industrie selbst hauptsächlich in dem Mangel an neuen Eisenbahnbauten ihren Grund hat. Beides wird sich ändern; die Zollfrage wird in der einen oder andern Weise entschieden und damit ein drückender Bann von dem Geschäft genommen werden, und daß auch im Eisenbahnbau der gegenwärtige Stillstand nicht andauern wird, davon sind selbst Fachmänner überzeugt, die sonst nicht zu den Zuversichtlichsten zählen.

**Gemeinsames Verkaufsbureau westfälischer Kohlenzechen.** Die Gelsenkirchener Bergwerks-Gesellschaft, die Bochumer Bergwerks-Gesellschaft und der Westfälische Grubenverein versenden gemeinschaftlich an ihre Kundschaft folgendes Rundschreiben: Die unterzeichneten Bergwerks-Gesellschaften haben die Ehre, Ihnen anzuzeigen, daß sie den Verkauf ihrer Erzeugnisse ab 1. Juli d. J. gemeinschaftlich unter Führung der mitunterzeichneten Gelsenkirchener Bergwerks-Aktien-Gesellschaft bewirken werden, welche letztere demnach von genanntem Tage an allein als verkaufende, versendende und liefernde Gesellschaft für sämtliche Unterzeichnete eintritt und sich demgemäß auch zum Eintritt in die laufenden Lieferungs-Verträge der anschließenden beiden Gesellschaften hiermit bereit und verpflichtet erklärt, während letztere alle ihre Rechte und Pflichten aus den laufenden Lieferungsverträgen hiermit an die Erstgenannte übertragen. Indem wir Sie bitten, hiervon geneigtest Kenntnis zu nehmen, bemerken wir, daß die Gelsenkirchener Bergwerks-Aktien-Gesellschaft an ihrem Sitz auf Rheinelbe bei Gelsenkirchen eine besondere „Verkaufs-Abteilung“ errichtet wird, welche von der Direktion dieser Gesellschaft unter Mitwirkung des Herren Direktors Sternberg vom Westfälischen Gruben-Verein und Direktor Lind von der Bochumer Bergwerks-Aktien-Gesellschaft geleitet wird und von welcher allein die Verkaufs- und Versand-Maßnahmen für sämtliche unserer Vereinigung angehörigen Zechen, nämlich Ver. Rheinelbe und Alma, Ver. Stein und Hardenberg, Erin, Hansa, Zollern, Ver. Germania und Ver. Präsident ausgehen, und an welche allein demnach auch fortan alle den Verkauf und Versand betreffenden Schriftstücke zu richten sind.

**\* Nachweisung über die Kohlenbewegung in dem Ruhrorter Hafen.**

A. Kohlen-Anfuhr

	auf der Eisenbahn.	auf der Ruhr.	Summa
	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.
im Juni 1888	253 040,00	192,70	253 232,70
im Juni 1887	190 750,00	—	190 750,00
in 1888 } mehr	62 290,00	192,70	62 482,70
in 1888 } weniger	—	—	—
Vom 1. Januar bis inkl. Juni 1888	1 077 305,00	547,70	1 077 852,70
" " " " " " 1887	942 725,00	314,50	943 039,50
in 1888 } mehr	134 580,00	233,20	134 813,20
in 1888 } weniger	—	—	—

B. Kohlen-Abfuhr.

	Koblenz und oberhalb.	Köln und oberhalb.	Düsseldorf und oberhalb.	Duisburg und oberhalb.	Bis zur holländischen Grenze.	Holland.	Belgien.	Summa.
	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.
im Juni 1888	84 580,65	3 238,45	89,50	2 626,40	1 888,30	113 817,30	16 039,50	222 280,10
im Juni 1887	66 956,00	1 702,50	—	1 923,00	1 829,55	88 100,05	21 108,70	181 619,80
in 1888 } mehr	17 624,65	1 535,95	89,50	703,40	58,75	25 717,25	—	40 660,30
in 1888 } weniger	—	—	—	—	—	—	5 069,20	—
Vom 1. Jan. bis inkl. Juni 1888	366 521,10	15 237,40	442,15	15 759,10	8 091,20	547 998,40	79 677,30	1 033 726,65
" " " " " " 1887	306 535,10	6 716,65	164,50	10 345,75	8 318,65	467 435,50	99 243,95	898 760,10
in 1888 } mehr	59 986,00	8 520,75	277,65	5 413,35	—	80 562,90	—	134 966,55
in 1888 } weniger	—	—	—	—	227,45	—	19 566,65	—

**\* Nachweisung über die Kohlenbewegung in dem Duisburger Hafen.**

A. Kohlen-Anfuhr

	von der Köln- Mündener Eisenbahn.	von der Berg- Märkischen Eisenbahn	auf der Ruhr.	Summe
	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.
im Juni 1888	7 975,00	105 470,00	252,00	113 697,00
im Juni 1887	7 230,00	85 975,00	524,00	93 729,00
in 1888 } mehr	745,00	19 495,00	—	19 968,00
in 1888 } weniger	—	—	272,00	—
Vom 1. Januar bis inkl. Juni 1888	34 970,00	427 550,00	1 821,00	464 341,00
" " " " " " 1887	30 055,00	398 915,00	3 072,00	432 042,00
in 1888 } mehr	4 915,00	28 635,00	—	32 299,00
in 1888 } weniger	—	—	1 251,00	—

B. Kohlen-Abfuhr.

	Koblenz und oberhalb.	Köln und oberhalb.	Düsseldorf und oberhalb.	Duisburg und oberhalb.	Bis zur holländischen Grenze	Holland.	Belgien.	Summa
	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.
im Juni 1888	63 033,40	5 452,65	217,50	1 435,00	400,70	28 656,85	1 436,70	100 632,80
im Juni 1887	55 980,30	2 318,35	—	1 973,80	179,10	28 256,70	2 792,70	91 500,75
in 1888 } mehr	7 053,10	3 134,30	217,50	—	221,60	400,15	—	9 131,85
in 1888 } weniger	—	—	—	538,80	—	—	1 356,00	—
Vom 1. Jan. bis inkl. Juni 1888	283 602,00	18 226,40	1 334,25	7 777,60	1 874,30	150 878,05	3 005,40	466 698,00
" " " " " " 1887	256 507,40	11 003,45	77,20	8 177,05	2 073,70	139 269,00	10 523,95	427 631,75
in 1888 } mehr	27 094,60	7 222,95	1 257,05	—	—	11 609,05	—	39 066,25
in 1888 } weniger	—	—	—	399,45	199,40	—	7 518,55	—

**Tarife.**

**Lokal-Kohlenverkehr des Direktionsbezirks Köln (linksrh.).**  
Am 1. Juli d. J. trat zum Lokal-Kohlen-Tarif (Ausnahme-Tarif B) für den Direktionsbezirk Köln (linksrh.) vom 1. Januar 1887 der Nachtrag V in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Frachtsätze für den Verkehr nach den Stationen Adenau, Brück a. d. Uhr, Dümpelfeld, Hönningen a. d. Uhr und Saarhölzbach, welche erst mit dem noch näher bekannt zu machenden Tage der Betriebs-Eröffnung dieser Stationen in Wirksamkeit treten.
2. Ermäßigte Frachtsätze für den Verkehr von Station Malfstatt.
3. Ermäßigte Frachtsätze für den Verkehr nach Malfstatt loco und Malfstatt transit (Saarkanal).
4. Berichtigungen.

Exemplare des Nachtrages sind bei den linksrheinischen Güter-Expeditionen zu haben.

**Kohlen-Verkehr zwischen rheinisch-westfälischen und Stationen des Direktionsbezirks Hannover.** Am 1. Juli 1888 trat der Nachtrag 3 zu dem vom 10. März 1887 ab gültigen Ausnahmetarife für Steinkohlen u. dergl. in Ladungen von je 10 000 kg in Kraft. Derselbe enthält u. a. Frachtsätze für die Station Neuenbeerse des Direktionsbezirks Hannover und anderweite Frachtsätze ab Beche. Die für Beche Präzident (Rhein-Anschluß) bisher bestandenen Frachtsätze kommen in Wegfall. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 12. August 1888 in Geltung. Abdrücke des Nachtrages sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

**Staatsbahnverkehr Elberfeld — und Köln (links- und rechtsrh.) — Altona.** Am 20. Juni d. J. sind für die Beförderung von Steinkohlen u. s. w. in Sendungen von mindestens 50 000 kg aus dem Ruhr- und Wurmgebiete nach den Stationen Büttel und Tönning sowie den an der Strecke Neustadt a. D. — Brißwalk gelegenen Stationen Wusterhausen, Kriß, Butide, Blumenthal und Bülzke des Direktionsbezirks Altona ermäßigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft getreten. Nähere Auskunft erteilen die Güterexpeditionen.

**Kohlenverkehr von rheinisch-westfälischen Stationen nach Stationen des Direktionsbezirks Bromberg.** Am 1. Juli 1888 ist der Nachtrag 3 zu dem vom 1. September 1884 ab gültigen Ausnahmetarife für Steinkohlen u. dergl. in Ladungen von je 10 000 kg in Kraft getreten, welcher anderweite, teilweise ermäßigte Frachtsätze für die Stationen Aplerbeck, Barop, Bobelschwingh, Dortmunderfeld, Holzwickede, Unna, Anna-Königsborn und Wicdebe-Affeln, sowie Berichtigungen enthält. Abdrücke des Nachtrages sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

**Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.** Die in dem neuen Heft VI des Kohlentarifs (Verkehr mit Stationen der württembergischen Staatseisenbahnen) enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Immenbingen, Mengen, Pfullendorf und Sigmaringen finden gleichzeitig auch im Verkehr mit den gleichnamigen Stationen der badischen Staats-Eisenbahnen Anwendung.

**Rheinisch — Köln — Minden — belgischer und Bergisch — Märkisch — belgischer (Grand-Central-Belge) Güter-Verkehr.** Die Gültigkeitsdauer der am 1. April d. J. zur Einführung gekommenen Ausnahmetarife für die Beförderung von Roheisen aller Art in Wagenladungen von 10 000 kg von rheinisch-westfälischen Stationen nach Antwerpen (Bassin, Entrepot und Sub-Quais) transit ist über den 1. Juli d. J. hinaus bis auf weiteres verlängert.

**B e r m i s c h t e s.**

**Wasser- (Kesselspeisewasser-) Reinigungs- und Vorwärme-Apparat.** Seit Mai vorigen Jahres ist in Wien ein Apparat in Betrieb, welcher das zum Speisen des Kessels erforderliche Wasser mittelst Abdampf kosten- und mühelos bis zum Kochen erhitzt und zugleich reinigt. Der Apparat bedarf keiner Wartung oder Beaufsichtigung und kommt sehr billig zu stehen, z. B. für eine 10 e Maschine 260 fl. Es wird durch diesen Apparat heißes und reines Wasser, aus dem sich nichts mehr ausscheiden kann, in den Kessel gebracht, wodurch natürlich Brennmaterial erspart und der Kessel, sowie die Maschine geschont wird. In Wien fabriziert

diesen patentierten Apparat Ingenieur S. Fischer, I. Bez., Maximilianstraße 5. (Österr. Zeitschr. f. Berg- u. Hüttenw.)

**Kohlenlager in Südrussland.** Nach einem Berichte des britischen Konsuls in Taganrog umfassen die südrussischen Kohlenlager das sogenannte Donez-Kohlenbassin, welches zwischen den Flüssen Don und Dniepr gelegen ist, und eine Fläche von ungefähr 11 550 Geviertmeilen füllt. Man trifft daselbst Kohle von verschiedener Beschaffenheit, und zwar sowohl Anthrazit, als bituminöse Kohle in großer Menge an; infolge mehrerer Eisenbahnbauten ist in der letzten Zeit die Ausbeute, insbesondere von bituminöser Kohle, wesentlich gesteigert worden. Für das Jahr 1887 wird dieselbe auf 110 000 000 Pud oder 1 600 000 t angegeben; für 1888 ist dagegen eine Ausbeute von 180 000 000 Pud oder 2 900 000 t in Aussicht gestellt.

**Generalversammlungen.**

Gewerkschaft des Steinkohlen-Bergwerks Bommerbänker Tiefbau, Bommern. Montag 16. Juli cr., nachmittags 4 Uhr, im Hotel Dünnebade zu Witten.

Gewerkschaft Monopol, Camen. Samstag, den 21. Juli cr., vormittags 11 Uhr, auf dem Schachte „Friedrich Grillo“ bei Camen.

**Magnetische Beobachtungen.**

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

1888 Monat	Tag	um 8 Uhr vorm.			um 1 Uhr nachm.			im Mittel		
		°	'	″	°	'	″	°	'	″
Juni	24.	14	4	30	14	12	30	14	8	30
"	25.	14	5	15	14	12	45	14	9	0
"	26.	14	7	0	14	15	0	14	11	0
"	27.	14	5	30	14	19	30	14	12	30
"	28.	14	10	30	—	—	—	—	—	—
"	29.	14	2	45	14	12	30	14	7	37,5
"	30.	14	3	0	14	12	15	14	7	37,5
								Mittel =   14   9   22		
								= hora 0 $\frac{15,1}{16}$		

**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. 4. Nr. 44 392. Zündvorrichtung für Sicherheitslampen. C. Wolf, i. F. Friemann u. Wolf in Zwickau, Sachsen, am Bahnhof. Vom 24. Februar 1888 ab. — Nr. 5. Nr. 44 389. Fördereinrichtung mit über der Hängebank selbstthätig kippender Fördertrommel. R. Schubert in Obersdorf. Vom 28. Januar 1888 ab. — Nr. 44 422. Verfahren zum Laden von Bohelöchern. A. Below in Eupen, Rheinprovinz. Vom 12. Febr. 1888 ab. — Nr. 13. Nr. 44 350. Apparat zum Reinigen der Röhren von Kesselstein. A. Kast in Dittaring bei Wien, Lobenhauergasse; Vertreter: C. Rob. Walder in Berlin SW., Großbeerstraße 96. Vom 26. November 1887 ab. — Nr. 44 354. Wasserstandszeiger. Bohlecke u. Boggenpohl in Budau-Magdeburg. Vom 22. Dezember 1887 ab. — Nr. 44 365. Zugregulator für Dampfkesselfeuerungen. B. Göthert in Hannover, Schützenstr. 21. Vom 29. Okt. 1887 ab. — Nr. 44 331. Öltropfapparat. Jof. Wildemann jr., Berlin, Kronprinzenufer 25.

➔ Hierzu eine Beilage, betreffend Voeb's Respirationsapparat für Bergwerke.

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

## Die Calculation der Eisenconstruktionen

insbesondere der  
**Brücken, Dampf- und Lokomotivkessel, wie der Gerüstbauten**  
 und  
**der Ingenieur in seinem Betriebe**  
 nebst Bestimmung aller einschlägigen Accordgedinge  
 erläutert durch

vielfache Beispiele und Zeichnungen von Gerüstbauten  
 herausgegeben von

**A. Messerschmitt,**  
 Ingenieur in Dortmund.

Mit verschiedenen Holzschnitten und Tafeln.  
 Preis: geb. in ganz Leinen mit Goldtitel 4,75 *M.*

Allen Interessenten, Ingenieuren und Kaufleuten, Baumeistern und Bauführern werden die aus langjähriger Praxis geschöpften Erfahrungen, welche der Verfasser in diesem Werke niedergelegt hat, werthvoll sein. Der vielseitige Beifall, welcher den praktischen Winken zutheil geworden ist, die der Verfasser in seinen früheren Veröffentlichungen über „Eisen-giesserei“ und „Maschinenwesen“ erteilt hat, bürgt dafür, dass auch die Anleitung zur „Calculation der Eisenconstruktionen“ nutzbringende Verwendung finden wird.

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

## Elementarbuch der **Steinkohlen-Chemie** für Praktiker

von  
**Dr. F. Muck.**

Zweite vermehrte Auflage.

Preis geb. in ganz Leinen mit Goldtitel 1 Mk. 60 Pfg.

In dem 1. diesjährigen Heft der Zeitschrift für das Berg-, Hütten- und Salinenwesen im Preussischen Staate wird folgendermassen über das Buch geurtheilt: „Wir stehen nicht an, das treffliche Büchlein nach Form und Inhalt zu dem Besten zu rechnen, was seit längerer Zeit erschienen ist, um die Ergebnisse der Wissenschaft dem „Praktiker“ zugänglich zu machen und verfehlen daher nicht, die Aufmerksamkeit aller Fachgenossen angelegentlichst auf das Schriftchen hinzulenken.“

## Dammthüren.

Deutsches Reichs-Patent Nr. 2669.

Modelle vorrätig bis zu 50 Atmosphären Druck.

**Heintzmann & Dreyer**

**Bochumer Eisenhütte zu Bochum.**

Werkzeugmaschinenfabrik u. Eisengiesserei in Dortmund

## Wagner & Co.

gegründet 1865.

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

## Dampfmaschinen

mit und ohne Kessel, mit Meyer'scher und Ridersteuerung. Garantie für hohe Gleichmässigkeit des Ganges, besonders geeignet zum Betriebe dynamo-electrischer Maschinen.

**G. A. Schütz, Wurzen i. S.**  
 (vorm. Schütz & Hertel)

Maschinenfabrik, Eisen- u. Metall-Giesserei.

Vorrätig bei G. D. Baedeker in Essen:

## Ruhr-Kanalisation

oder

### Emscher-Kanal.

Engegnung auf die Denkschrift über die Bedeutung der Ruhr-Kanalisation und über den gegenwärtigen Stand der Vorarbeiten

von  
**Paul Rohms,**  
 Königl. Wasserbau-Inspektor zu Ruhrort.

Preis 80 Pfg.  
 Franco per Post 90 Pfg.

## Cokesöfen

mit beliebig zu fraktionirendem Betriebe für Fett- und Halbfettkohlen. Billig in Anlage und Betrieb. Garantie. Erste Referenzen.

**Dr. Th. v. Bauer & Ruederer**

Technisches u. Montan-Bureau München, Maximilianstr. 15.

Prospecte, Proben, Kostenanschläge gratis.

## Sicherheits-Lampen,

westfälische, fabricire mit

**Piompensverschluss**

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

**Benzinbrand.**



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

Zu geeigneten Aufträgen halte ich mich bestens empfohlen.

**Wilhelm Seippel,**

Bochum in Westfalen.

Junger

## Chemiker

mit guten Zeugnissen sucht **Anfangsstellung**, am liebsten in einem **Hütten-Laboratorium**. Gefl. Offerten sub C. 404 an Rudolf Mosse, Breslau, erbeten.

## „Thoneisenerze“

2-3000 Fuder, bereit zur Ab-fahrt per Bahn.

1 Thoneisensteingrube,

500 000 □ ha Berechtigung,

1 Brauneisensteingrube,

500 000 □ ha Berechtigung,

**verkäuflich.**

Gefl. Off. unter E. B. 458 befördert die Exped. dieses Blattes.

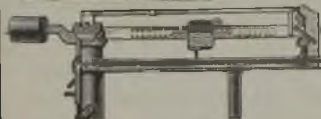
## Für Bergwerke.

**Zwillingsfördermaschine**, garantirt fehlerfrei, mit Dampfbackenbremse incl. 2 Seilscheiben u. 2 schmiedeeisernen Drahtseilen von je 250 m Länge bei 400 mm Durchmesser, zu verkaufen für Mark 15 000.

Cylinderdurchmesser 720 mm  
 Hub 1500  
 mittlerer Durchmesser der conischen Seiltrommel 4000 mm.

Offerten unter C. K. 1622 befördert Rudolf Mosse in Hannover.

Druck von G. D. Baedeker in Essen.



Taus.	Hund.	Zehn.	Kilo.	Brutto	Empfänger..
9	6	5	3		
1	4	9	6	Tara	Datum
				Netto	

## Carl Schenck

Eisengiesserei und Waagenfabrik  
**Darmstadt.**

Waggonwaagen mit und ohne Geleisunterbrechung, sowie Fuhrwerkwaagen, mit eisernem Bett oder für Steinfundament.

Rollbahnwaagen, Hüttenwaagen, Kranwaagen, Tischwaagen, Seilbahnwaagen sowie Laufgewichts- und Centesimalwaagen, sämmtlich mit Schenck's neuer Patent-Entlastung, D. R. P. 40997.

Eiserne Decimal- u. Sackwaagen mit Wagner's Patent-Entlastung. Viehwaagen, Milchwaagen, Tafelwaagen.

### Schenck's Registrirapparat

D. R. P. 19 205

zum Aufdrucken des Gewichts auf Billets, mit Garantie für 100 000 Abdrücke.

Schenck's Controlapparat zum Zählen der Wägungen für Hilfsgeleise und Seilbahnen.

**Zwillingsrost, Patent Bösser.**

Prospecte gratis und franco.

**Vertreter: Gust. Nagel, Dortmund.**