№ 81.
XXIV. Jahrgang.

Glückauf.

1888.
10. Oktober.

Berg- und Hüttenmännische Zeitung
für den Niederrhein und Westfalen.

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

Verantwortlich für die Redaktion: Dr Natorp in Essen. Verlag von G. D Bädeker in Essen.

Diese Zeitschrift erscheint wöchentlich zweimal.
Abonnementspreis vierteljährlich: a) in der Expedition 3 M.; b) durch die Post bezogen 3,75 M.
Inserate: die viermal gespaltene Nonp.-Zeile oder der Raum 25 ₰.

Inhalt: Tarif-Erleichterungen für den Kokstransport von der Ruhr nach Longwy. — Der ausländische Eisenmarkt im September. — Korrespondenzen. — Wagengestellung im Ruhrkohlenrevier vom 16. bis 30. September 1888. — Wagengestellung der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn in der Zeit vom 16. bis 30. September 1888. — Ein- und Ausfuhr von Kohlen, Koks, Briquettes ꝛc. im deutschen Zollgebiet. — Magnetische Beobachtungen. — Litteratur. — Patent-Erteilungen. — Patent-Anmeldungen. — Anzeigen.

Der Wiederabdruck aller Original-Artikel aus „Glückauf" oder ein Auszug aus denselben ist nur mit vollständiger Quellenangabe gestattet.

Tarif-Erleichterungen für den Kokstransport von der Ruhr nach Longwy.

Der Verwaltungsrat der Vereinigung der Koksanstalten und Fettkohlenzechen des Oberbergamtsbezirks Dortmund hat sich unter dem 21. Juli d. J. mit einer Eingabe an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gewandt, um erneut auf die Notwendigkeit einer Ermäßigung der Eisenbahnfrachten für den Versand westfälischer Koks nach dem französischen Industriegebiet von Longwy hinzuweisen. Der Wortlaut der Vorstellung ist folgender:

Ew. Excellenz

erlaubt sich der unterzeichnete Verwaltungsrat im Anschluß an die dieserhalb geführten Verhandlungen nachstehende Petition ganz gehorsamst zu unterbreiten.

In der Kölner Konferenz vom 18. Mai 1886 sowohl, wie im Landes-Eisenbahnrat (9. Sitzung vom 10./11. Dezember 1886) ist unser damals eingereichter Antrag auf Frachtermäßigungen für die Ausfuhr von Koks nach Frankreich seitens der Vertreter der königlichen Staats-Regierung als zweifellos bedeutend für die ganze westfälische Kohlen- und Koks-Industrie anerkannt worden. Statt einer Frachtermäßigung in der beantragten Höhe glaubten die königl. Eisenbahn- und Berg-Behörden sich zunächst für die versuchsweise Gewährung einer Frachtermäßigung von etwa 1 M per Tonne unter der Voraussetzung, daß eine Rückwirkung auf die vorliegenden Gebiete von Lothringen und Luxemburg durchaus vermieden werde, aussprechen zu können.

In Berücksichtigung der aus den Kreisen der Saar-Industrie erhobenen Proteste und der sonstig geltend gemachten Bedenken beschloß indes der Ausschuß des Landes-Eisenbahnrats, unsere Petition im Landes-Eisenbahnrate selbst nicht zu befürworten; die Ablehnung des Antrags erfolgte auch dementsprechend im Landes-Eisenbahnrate in dessen Sitzung vom 11. Dezember 1886.

Wenn wir uns heute wiederum an Ew. Excellenz mit einer Petition nach dieser Richtung hin wenden, so geschieht es nicht, um den damaligen Antrag in der allgemeinen Form zu erneuern, sondern wir bezwecken lediglich um Erleichterungen für die Kokstransporte nach einem ganz begrenzten Gebiet, demjenigen von Longwy mit seinen 12 Werken, auf denen z. Z. 23 Hochöfen in Betrieb stehen, vorstellig zu werden, und wollen dabei gleichzeitig versuchen, einige der im Landes-Eisenbahnrat gegen unsere Bestrebungen hervorgehobenen Bedenken und Behauptungen zu entkräften.

Die Proteste von der Saar gipfelten in dem Hinweis auf die Konkurrenz der französischen Hüttenwerke, deren Leistungsfähigkeit hierdurch eine der deutschen Industrie nachteilige Stärkung erfahren würde, da jede Frachtermäßigung für Koks die Herstellungskosten des Roheisens der französischen Werke verringern, die Stellung derselben also kräftigen würde, und zwar um so mehr, als die außerdeutschen Bahnen und die Schiffahrt nicht lange anstehen würden, einer etwa diesseits gewährten Frachtermäßigung zu folgen. (S. 75 der Verh.)

Diese Behauptungen sind inzwischen längst durch die Thatsachen widerlegt. Denn einmal haben die französischen Hütten von Longwy im Jahre 1886 — als beim vollen Darniederliegen der Eisenindustrie die Kokspreise sowohl in Deutschland wie auch in Belgien auf einen so tiefen ruinösen Stand wie nie zuvor sanken — bei den sowohl im Preis wie im Transport so außerordentlich billigen belgischen Koksbezügen weder der Saar- noch der Luxemburger Eisenindustrie Schaden zugefügt, wie sich ja die Einfuhr französischen Roheisens in den Zollverein pro 1886 auf kaum mehr als 100 t belief — noch haben die außerdeutschen Bahnen diesseitige Frachtermäßigungen abgewartet, um solcher Anregung in gleicher Weise zu folgen, vielmehr datieren gerade aus 1886 belangreiche Tarifreduktionen für den Kokstransport sowohl auf belgischen wie auf französischen Bahnen.

Rückwirkungen hieraus, resp. aus dieser, „die Herstellungskosten des französischen Roheisens verringernden Tarifierung" auf die Hütten in Lothringen, Luxemburg und an der Saar sind nicht bekannt geworden, während im Ausschuß des Landes-Eisenbahnrats sonderbarerweise jede Frachtermäßigung für deutschen Koks nach Französisch-Lothringen, d. h. dem Departement Meurthe et Moselle, als gefährlich

bezeichnet und sogar behauptet wurde, daß schon Ermäßigungen von 1 ℳ auf vorgelegene deutsche Stationen nicht unerheblich einwirken, z. B. an der Mosel bis nach Maizières und von Longwy bis Villerupt auf die luxemburgischen Hochofenwerke zurückgehen würden. (S. 75 der Verh.)

Wie gesagt, die Thatsachen sprechen entschieden gegen diese Behauptungen. Schon im Landes-Eisenbahnrat (S. 103 der Verh.) anerkannte der Herr Berichterstatter, daß der Wettbewerb der französischen Eisen-Industrie nach den amtlich gegebenen Zahlen nicht erheblich sei, und daß sich auch noch nicht übersehen lasse, inwieweit derselbe durch deutsche Frachtermäßigung eine Stärkung erfahren würde. Außerdeutscher Frachtermäßigungen geschah hierbei keine Erwähnung, wohl aber glaubte der Herr Berichterstatter nicht unerwähnt lassen zu dürfen, es werde bei Genehmigung unseres Antrages gleiche Tarifermäßigung auch für Luxemburg nicht abzuweisen sein, und es sei dann nicht ausgeschlossen, daß französische Werke ihre Hochöfen über die deutsche Grenze verlegten, um die event. billigeren deutschen Kokstarife zu genießen, und daß auf diese Weise die einheimische Industrie eine Schädigung erfahren werde.

Wir müssen diese Ansicht entschieden bestreiten, denn es ist bekannt, daß die außerdeutschen Kokstarife nach Longwy viel billiger sind als die deutschen, und zweitens läßt sich die Anlage neuer Hüttenwerke resp. Hochöfen in dem so reich entwickelten lothringischen Minettegebiet doch gar nicht auf die Dauer verhindern, wie denn auch in der That jetzt schon die Hüttenbesitzer an der Saar beabsichtigen sollen, Hochofenwerke bei Moyeuvre und Uckingen in Deutsch-Lothringen anzulegen!

Daß ferner, wie im Ausschuß des Eisenbahnrats (S. 76 der Verh.) bemerkt, eine Frachtermäßigung uns keinen Vorteil bringe, da dann die belgischen und ostfranzösischen Bahnen sehr bald gleiche Nachlässe gewähren müßten, könnte man folgerichtig dahin widerlegen, daß dann die deutschen Bahnen — zum Schutz der einheimischen Koksindustrie — ja auch dem Vorgehen der außerdeutschen Bahnen, die im Jahre 1886 weitgehende Frachtreduktionen für Koks einführten, ebenfalls hätten folgen müssen, was bis heute nicht geschehen ist!

Es bestätigt dieser Umstand auch, daß die weitere Behauptung, „die Gewährung einer Frachtermäßigung für einen Teil eines der Natur nach einheitlichen Industriebezirkes sei äußerst bedenklich", einfach auf Irrtum beruht; denn nach allen in diesen Jahren gemachten Erfahrungen hebt die politische resp. Zollgrenze in diesem sonst wirtschaftlich ziemlich einheitlich dastehenden Bezirk Luxemburg und Longwy eben jede Wechselwirkung zufolge der Zollschranken einfach auf.

Dadurch widerlegt sich auch die im Landes-Eisenbahnrat (S. 105 der Verh.) aufgestellte Behauptung, daß, wenn man eine Frachtermäßigung für das französische Gebiet verlange, man diese auch ohne weiteres für Lothringen und Luxemburg zugestehen müsse. Es ist dabei eben übersehen, daß unser Koks beim Übergang über die Grenze mit 1,45 Frcs. Zoll ꝛc. pro Tonne belastet wird, und daß wir mit den viel niedrigeren 100 t-Tarifen der konkurrierenden Nachbarländer zu rechnen haben.

Auch die Beweisführung, daß den französischen Hüttenwerken bei deren Wettbewerb das System der titres d'acquits-à-caution fördernd und vorteilbringend zur Seite stehe, trifft nicht zu, ganz abgesehen davon, daß dasselbe auf Antrag der Hütten von Longwy inzwischen aufgehoben worden ist, wie weiter unten, bei dem Bericht des Comptoir métallurgique de Longwy erörtert werden soll.

Die Behauptung, daß die französischen Kokereien auf die Dauer nicht in der Lage seien, dem Ruhrkoks gegenüber zu konkurrieren, weil sie zu hohe Gestehungskosten hätten, wird durch den fortgesetzten Bau von Koksöfen im Departement du Nord widerlegt*). Bei niedrigen Kanalfrachten und bezw. einem Frachtsatz von 2 Cent. für den Tonnenkilometer inkl. Expeditionsgebühr, deren sich die französischen Kokstransporte auf ihren Bahnen erfreuen, haben wir kein Recht, die etwas höheren Selbstkosten der französischen Kohlengruben hier in Rechnung zu ziehen. Die im Ausschuß des Landes-Eisenbahnrats vermutete Annahme, daß es sich bei unserer Petition um eine vorübergehende Ermäßigung zu dem Zwecke handle, die französische Hochofenindustrie zu kräftigen und die in Mitbewerb stehende deutsche Industrie zum Erliegen zu bringen (S. 76 der Verh.), und daß nach Erreichung solchen Zweckes die Kokspreise bald wieder steigen würden, beruht nach unseren vorstehenden Beweisen ganz auf Irrtum, denn die Kokspreise werden gleichwie jeder Warenabsatz von Tariffragen gewiß beeinflußt, zunächst maßgebend für den Koksmarkt bleibt indes der Gang der Roheisen-Konjunktur.

Sowohl im Ausschuß, wie im Landes-Eisenbahnrate ist die Frage betreffs der Selbstkosten von Koks und Kokskohle erörtert, und dabei vielseitig, wohl zufolge Unkenntnis unseres Wirtschaftsgebiets und unseres Grubenbetriebs, die Kokskohle lediglich als Abfallerzeugnis betrachtet worden. Diese Ansicht ist nicht minder irrig, als die im Ausschuß (S. 77 der Verh.) vorgetragene Anschauung, nach welcher in Westfalen die Feinkohlen so gut als möglich verwertet werden müßten, wenn es vermieden werden solle, dieselben auf die Halden zu stürzen.

Hierauf möchten wir durch das folgende statistische Material überzeugend nachweisen, daß im Gegensatz zu diesen Ansichten des Herrn Berichterstatters im Ausschuß des Landes-Eisenbahnrats es sich bei Kokskohle und Koks um sehr wertvolle Produkte handelt, ohne welche heute beispielsweise die Eisenindustrie gar nicht existieren kann.

Die 172 im Jahre 1886 in Förderung stehenden Zechen des Ruhrkohlengebiets hatten eine Gesamt-Förderung von . . . . . 28 217 756 t.

Davon entfielen:

1. auf Gas- und Gasflammkohlen	7 326 649 t	= 26 pCt.,
2. „ Fettkohlen	16 615 974 t	= 59 pCt.,
3. „ Magerkohlen	4 275 133 t	= 15 pCt.,
Zusammen	28 217 756 t.	

Die Fettkohlenmenge pro 1886 zerfiel in rund $11^1/_2$ Mill. Tonnen Roh- und Separationsmengen und rund 5 Millionen Tonnen Kokskohle, d. h. also letztere betrug über 17 pCt. der Gesamt-Erzeugung, ein Verhältnis, welches heute noch erheblich angewachsen ist.

Ferner belief sich die Menge der Koks-Darstellung in Deutschland exkl. der Koksproduktion auf den Hütten selbst pro 1886 auf 4 310 851 t im Werte von rund 40 Millionen Mark und die Gesamt-Koksdarstellung aller Länder im Jahre 1885 auf 24 Millionen Tonnen im Werte von 266 Millionen Mark.

Hiernach handelt es sich doch ohne Zweifel um eine vorhandene Großindustrie, und bezüglich ihres Erzeugnisses um Befriedigung eines notwendigen Bedürfnisses für eine ganze Reihe von anderen Großindustrieen, woraus erhellt, daß die Verwertung der Kokskohle überhaupt und der westfälischen insbesondere mit einem auf die Haldewerfen durchaus nicht in Vergleich sich bringen läßt.

Selbst im Landes-Eisenbahnrat wurde die vorher angeführte Anschauung des Herrn Berichterstatters im Ausschuß nicht geteilt, was daraus hervorgeht, daß rücksichtlich des Kokswettbewerbs nach Frankreich zu den verlustbringenden Preisen des Jahres 1886 vor Verschleuderung unserer Bodenschätze gewarnt wurde.

Was unsere Koks-Industrie anbetrifft, deren handelsmäßiger Absatz im Jahre 1886 2 252 736, im Jahre 1887 dagegen 2 836 315 Tonnen betrug, so bildet dieses Erzeugnis, wie zahlenmäßig nachgewiesen, mehr als den dritten, mithin wichtigsten Teil im Haushalt der Fettkohlenzechen. Von dem erwähnten Absatzquantum gingen nun in runder Zahl 875 000 Tonnen = 31 pCt. nach dem hochentwickelten Eisenhüttengebiet von Luxemburg, Deutsch- und Französisch-Lothringen mit einem Gesamtbedarf an Koks von jährlich rund 2 Millionen Tonnen.

Hiervon deckt also Westfalen, beziehungsweise der Oberbergamtsbezirk Dortmund rund 42 pCt., und es ist schon aus diesen Ziffern

*) Nach französischen Berichten sollen dort 600 Koksöfen in diesem Jahre neu gebaut werden.

erklärlich, wie wichtig die ständige Erhaltung und weitere Sicherung dieses Marktes für die westfälischen Kokswerke anzusehen bleibt.

Im Wettbewerb mit unserem Koks im Gebiete von Longwy werden nun die belgischen und nordfranzösischen Erzeugnisse durch beträchtliche Frachtvorteile begünstigt, die uns bisher nicht zu teil geworden sind.

Diese Tariferleichterungen sind wie bekannt die folgenden:

Auf den belgischen Bahnen sind für Französisch-Lothringen (Departement Meurthe et Moselle) seit dem 15. Mai 1886 Ausnahme-Tarife für Koks in Kraft, nach denen sich der Frachtsatz auf 1,9 Cent. pro Tonnen-Kilometer bei 100 Tonnenladungen, einschließlich aller Expeditionsgebühren, beziffert.

Dieser Tarifsatz (in Markrechnung also 1,568 ₰ pro Tonne und Kilometer) war Veranlassung, daß Lieferungen westfälischen Koks nach der oberen Mosel völlig ausgeschlossen waren. Der Absatz von westfälischem Koks nach Französisch-Lothringen ging von 200 000 t in 1884 auf ca. 120 000 t in 1887 zurück.

Nur noch einige wenige Hütten im Becken von Longwy blieben als Abnehmer zu verzeichnen — indes, wie nicht anders möglich — nur zu Verlustpreisen.

Gleichzeitig entstand in den beregten Hütten-Revieren ein neuer Wettbewerb durch den französischen Nordkoks, welchem durch die Tarife vom 4. Februar und 7. August 1886, ein 100 t-Tarif für Kokstransporte dorthin auf der Grundlage eines Satzes von 2 Cent. pro Tonnen-Kilometer, ähnliche Erleichterungen, wie auf der anderen Seite dem belgischen Koks zu teil wurden.

Um die erfolgreiche Wirkung der neuen französischen 100 t-Tarife von den Departement du Nord und Pas-de-Calais nach Meurthe et Moselle zu gunsten der bahnseitigen Erträgnisse und im Interesse der französischen Industriebezirke dieser Gegenden schlagend zu beweisen, gestatten wir uns zu erwähnen, daß die Transporte, die in 1885 nur 13 100 t betrugen, mit Hülfe der so ungemein ausdehnungs- und leistungsfähigen Kohlenförderung im Nord und Pas-de-Calais nach offiziellen Mitteilungen gestiegen sind in

1886 auf 123 014 t Kohlen und Koks } nach Meurthe et Moselle.
1887 „ 250 000 t „ „ „ }

Es ist dies ein so durchschlagender Erfolg der französischen Tarifpolitik, daß der Anfang gemacht ist, fremde Kohle von ganzen Gebieten abzudrängen; es ist ein Beispiel, welche Unterstützung der Industrie durch geeignete Tarifmaßregeln bahnbrechend zur rechten Zeit gegeben werden kann.

Wenn s. Z. auf der Kölner Konferenz vom 18. Mai 1886 gesagt wurde, daß gewisse nationale Regungen bei den Franzosen im Spiele zu sein scheinen, unser Produkt aus ihrem Lande hinauszudrängen, so können wir dem gegenüber aufs angelegentlichste versichern, daß die Verhältnisse im Verkehr unserer Vereinigung und unserer Beamten mit den in Rede stehenden französischen Hüttenbesitzern durchaus harmonische sind; man steht gern mit uns in Verbindung, wenn immer die Umstände es gestatten, weil unsere Industrie sicherer arbeitet.

Sodann wollen wir noch den Umstand nicht unerwähnt lassen, daß der stetige Fortschritt der Leistungen der nordfranzösischen und auch der belgischen Wettbewerbe in bezug auf Erzeugung untadelhaften Koks niemals aufgehört hat, wie denn auch Werke beispielsweise in Luxemburg, die früher nur deutsche Ware verhütteten, seit einem Jahre etwa mit Erfolg belgische Koks verwerten. Ja es ist vorgekommen, daß sogar nordfranzösischer Koks in den Zollverein, wenn auch nur ausnahmsweise, vorgedrungen ist.

Nach Lage dieser Verhältnisse erscheint westfälischer Koks ohne Zweifel benachteiligt, derselbe kann nicht konkurrenzfähig bleiben, umsoweniger, als außer dem französischen und bezw. belgischen Koks auch Saar-Koks — letzterer seit dem 21. August 1887 — einen 100 t-Ausnahmetarif nach der oberen Mosel besitzt, was bisher unserer Industrie versagt worden ist.

Um den oben erwähnten Absatz nach Französisch-Lothringen überhaupt aufrecht zu erhalten, mußten im Herbst verflossenen Jahres die westfälischen Koks-Interessenten, welcher unserer Vereinigung angehören, sogar dazu übergehen, die Lieferungen ab 1. Januar 1888 dorthin durch Preiszusätze, welche aus gemeinschaftlichen Beiträgen gedeckt werden, zu subventionieren, von den Notpreisen und der furchtbaren Schädigung während des Jahres 1886 ganz zu geschweigen.

Im Gegensatz zu diesen Opfern, welche unsere Industrie allein trägt, muß dieselbe mit Bedauern sehen, daß die Einfuhr von belgischem Koks ins Zollvereingebiet jährlich zunimmt. Wir gestatten uns nachstehend über gedachte Einfuhr eine Statistik der letzten vier Jahre beizufügen. (Schluß folgt.)

λ Der ausländische Eisenmarkt im September.

Essen, 9. Oktober.

Die ausländischen Märkte zeigten mit Ausnahme Belgiens und Frankreichs im September meist eine andauernd feste Haltung und eine steigende Tendenz.

Der englische Eisenmarkt, welcher schon Ende August eine freundlichere Physiognomie zeigte, machte im September erhebliche Fortschritte. Jeder Wochenbericht meldete weitere Besserung, die Nachfrage war in sämtlichen Branchen eine äußerst lebhafte und die Preise behielten den ganzen Monat hindurch steigende Tendenz. Als Beispiel mag Cleveland-Roheisen Nr. 3 dienen, welches Ende August 33 *s.* 3 *d.* per ton stand und Ende September bereits nicht unter 35 *s.* 3 *d.* per ton abgegeben wurde. Das Ausfuhrgeschäft war ebenfalls im September ziemlich lebhaft. Die Verschiffungen betrugen 78 457 t gegen 72 512 t im September 1887. Das Plus kommt zum großen Teil auf Deutschland und Holland. Die Lagervorräte sind dabei um 22 406 t zurückgegangen. Die Abnahme im Jahre 1888 beträgt im ganzen 177 412 t. Hämatiteisen hielt Schritt mit Cleveland-Roheisen und ging bei lebhaftem Begehr rasch von 44 auf 45 und 46 für gemischte Lose Bessemerroheisen f.o.b. Westküste prompte Lieferung. Es scheint aber an diesem raschen Aufschwunge die Spekulation nicht ganz unbeteiligt zu sein. Die Produktion wurde, als man die gewinnbringenderen Preise erzielte, vermehrt. Spiegeleisen war während des ganzen September wenig lebhaft, namentlich fehlte die amerikanische Nachfrage für hochmanganhaltige Sorten. Nichtsdestoweniger partizipierten die Preise an dem allgemeinen Aufschwung. Die natürliche Folge der höheren Roheisenpreise war, daß die Gestehungskosten für Walzeisen höhere wurden, und die Preise gingen dementsprechend herauf. Es war hauptsächlich der Schiffbau, welcher einer großen Menge Materials in Platten und Winkeln bedurfte und die Walzwerke waren so stark in Anspruch genommen, daß die Lieferfristen kaum innegehalten werden konnten. Für die Puddelöfen konnten kaum Kräfte genug gefunden werden. Die Preise haben sich im ganzen ungefähr 2 bis 3 *s.* heraufbewegt. In den Stahlwerken herrschte ebenfalls ein sehr lebhafter Betrieb und auch hier beanspruchte der Schiffbau große Quantitäten Stahl. Die Schiffbleche aus Stahl gingen infolge des starken Begehrs von *L.* 6. 12. 6. auf *L.* 7. 5. 0 herauf. Rohstahlblöcke wurden ebenfalls und zwar von Amerika her viel lebhafter gefragt. Auffallend still war im Gegensatze dazu Stahlwalzdraht. Derselbe ging nur infolge des teueren Rohmaterials um 1 *s.* bis 1 *s.* 6 *d.* per ton in die Höhe. Knüppel waren lebhaft. Auch in Kriegsmaterial sind Aufträge von Seiten der Regierung erfolgt, so z. B. 20 Geschütze zu 22 bis 46 t. Wie im Schiffbau, so hat auch in der Maschinenbaubranche die Thätigkeit erfreulich zugenommen und man kann es als charakteristisch für die Geschäftslage bezeichnen, daß eine Firma aus eigenem Antrieb die Löhne ihrer Arbeiter um 10 pCt. erhöht hat.

Der schottische Eisenmarkt war den ganzen Monat hindurch außerordentlich fest. Die Wogen der Spekulation gingen insbesondere recht hoch und die Preise der Warrants infolgedessen rasch in die Höhe. Es zeigte sich wieder die gewohnte Erscheinung, daß das außenstehende Publikum dann anfängt zu kaufen, wenn die Papiere in die Höhe gehen. Die Steigerung der Warrants im September kann nicht gerade eine übertriebene genannt werden, im Gegenteil, man war in den Kreisen der Industriellen der Ansicht, daß sie gerade der jeweiligen Geschäftslage entspräche; man darf aber in Schottland die

Lagervorräte nicht außer acht lassen, und daß trotz derselben flott darauf los produziert wird, weshalb sich denn die Lager, welche kürzlich 1 Million tons erreicht hatten, bereits um weitere 10 000 t seit dieser Zeit vermehrt haben. Dabei werden noch durchschnittlich 3- bis 4000 t pro Woche aus Middlesbrough importiert. Die Nachfrage von Amerika aus war im September lebhafter. Walzeisen war sehr fest und die Stahlwerke mußten sich fast allenthalben längere Lieferfristen bedingen. Als Zeichen der Zeit mag es betrachtet werden, daß, um noch im letzten Quartal 1888 anzukommen, vielfach Prämien von Seiten der Abnehmer bewilligt wurden. Der Schiffbau war bei steigenden Frachtsätzen sehr rege beschäftigt. (Die neuesten Nachrichten melden einen bedeutenden Rückgang der schottischen Eisenpreise.)

In Belgien war im September eigentlich nur das Geschäft mit Trägern lebhaft und lohnend, dagegen waren Handelseisen und Bleche ziemlich vernachlässigt. Träger konnten ohne Schwierigkeit fast in jeder beliebigen Quantität abgesetzt werden und die Produktion war um so lohnender, als fast alle Walzwerke ihre eigenen Hochöfen besitzen. Gerade dieser Umstand erschwerte den Blechwalzwerken, die in den wenigsten Fällen ihr Roheisen selbst produzieren, den Wettbewerb auf dem Weltmarkte, und man mußte daher stellenweise die Produktion selbst einschränken. Die Stahlwerke konnten im letzten Monate einige belangreiche Aufträge buchen und waren im ganzen gut beschäftigt. Was den auswärtigen Handelsverkehr anbelangt, so zeigte sich, daß in letzter Zeit der Import von Roheisen nicht unbedeutend zugenommen hat, namentlich wurde bedeutend mehr englisches Roheisen eingeführt. Im Export machte Stahl, wie die Statistik nachweist, gute Fortschritte. Derselbe hat um 20 pCt. zugenommen. Die Produktionsverminderungen im Walzwerksbetrieb werden natürlich nicht ohne rückwirkende Folgen auf das Roheisengeschäft sein und man berechnete, daß das Quantum, welches sonst in 3 Monaten verbraucht wurde, jetzt vielleicht 4 bis 5 Monate vorhalten werde, und dadurch die Lagervorräte an Roheisen eine Zunahme erleiden müßten.

Auf dem französischen Eisenmarkte war andauernde Stille und die Haltung des Marktes zeigte eher eine Abschwächung als das Gegenteil. Die einlaufenden Aufträge waren nicht belangreich genug, um den Werken einen lohnenden Betrieb zu sichern, und dabei trat wieder der alte Kampf zwischen den Händlern und den Walzwerken mit all seinen Nachteilen zutage. Während die letzteren im Norden beispielsweise sich wegen der verhältnismäßig hohen Roheisenpreise gegen jede Konzession sträubten und an ihren Sätzen festhielten, wurden dieselben von den Pariser Händlern unterboten. Man fragt sich vergebens nach der Ursache dieser Erscheinung, und glaubt des Rätsels Lösung darin gefunden zu haben, daß die Pariser Händler von den nicht im Syndikat einbegriffenen Werken, welche die Gelegenheit benutzten, um im Trüben zu fischen, ihre Vorräte bezogen. Etwas besser als die Walzwerke waren die Gießereien situiert, welche meist befriedigende Beschäftigung hatten. Sehr schlecht ließen sich Drahtstifte absetzen, hauptsächlich infolge der starken Konkurrenz der Werke untereinander. Trotz der Stille des Marktes geht man in Frankreich, um die Situation noch zu verschärfen, mit der Absicht um, einige weitere Hochöfen in Betrieb zu nehmen, und bei einigen ist dies sogar schon geschehen.

Der amerikanische Eisenmarkt nahm im Laufe des September einen ziemlich energischen Anlauf zur Besserung, und Woche für Woche meldete das Kabel Fortschritte derselben. Leider scheint es beim Anlauf geblieben zu sein, denn in letzter Zeit war das amerikanische Eisengeschäft wieder etwas stiller, möglich aber, daß diese Ruhe nur eine ganz vorübergehende ist. Die Preise der meisten Fabrikate haben sich im Verlaufe des letzten Monats nicht nur auf ihren früheren Sätzen fest behauptet, sondern sind meist noch in die Höhe gegangen mit der alleinigen Ausnahme von Stahlschienen, in denen das Geschäft anhaltend flauen Charakter behielt. Infolge dessen gingen die Preise für Schienen noch um einen halben bis einen Dollar zurück, indem gegen Ende des Monats zwar lebhafter gekauft wurde, jedoch zu 28 bis 28,50 Doll. gegen 29 im Anfange des Monats. Anthrazitroheisen zeigte merkliche Schwankungen, indem es anfangs auf 18 bis 18,50 Doll. heraufging, um dann wieder auf 16,50 bis 17 Doll. zu sinken. Rohstahlblöcke gingen 50 Cents in die Höhe. Spiegeleisen war anfangs etwas vernachlässigt und hatte infolge der Zurückhaltung der Käufer nur matte Tendenz; gegen Ende des Monats wurde jedoch die Nachfrage entschieden lebhafter und 20 pCt. manganhaltige Sorten gingen um 1 Doll. herauf, sodaß die letzten Notierungen 27 bis 28 Doll. waren. Während Stahlwalzdraht im Anfange des Monats nur in amerikanischen Sorten gefragt wurde, trat bald darauf ein Umschwung zugunsten der ausländischen Marken ein und diese gingen ebenso flott wie die einheimischen. Letztere stiegen im September von 41 bis 42 Doll. auf 42,50 bis 43,50, während ausländische Fabrikate sich auf 39,50 bis 40 Doll. hielten.

Korrespondenzen.

? Essen, 8. Okt. Von den Steinkohlenzechen des niederrheinisch-westfälischen Industrie-Bezirks wurden während der zweiten Hälfte des Monats September 1888 an Steinkohlen und Koks durchschnittlich im Tag abgefahren auf den Bahnstrecken im

Elberfelder Direktionsbezirk . . .	3 696	gegen	3 504
Rechtsrheinischen Direktionsbezirk .	6 045	„	5 651
insgesamt	9 741	gegen	9 155

Wagen zu 10 t in der Zeit vom 1.—15. September 1888, mithin durchschnittlich 586 Wagen täglich mehr als in der vorausgegangenen vierzehntägigen Periode. — In der Zeit vom 16.—30. September 1887 betrug der Versand an jedem Tage durchschnittlich im

Elberfelder Bezirke	3 423
Rechtsrheinischen Bezirke	5 314
zusammen	8 737

Doppelwagen und stellte sich derselbe somit im Durchschnitt um 1004 Wagen zu 10 t niedriger als in der entsprechenden Periode des laufenden Jahres. — Insgesamt wurden in der Zeit vom 16.—30. September 1888 abgefahren im Bezirk

Elberfeld	44 287
Köln (rrh.)	72 486
zusammen	116 773

Wagen zu 10 t = 1 167 730 t (in 12 Arbeitstagen und 3 Sonntagen) gegen 1 190 570 t (in 13 Arbeitstagen und 2 Sonntagen) in der vorhergehenden Periode und gegen 1 136 530 t (in 13 Arbeitstagen und 2 Sonntagen) in 1887.

Vereinigung der Koksanstalten und Fettkohlenzechen des Oberbergamtsbezirks Dortmund. Am 6. d. Mts. hat in Bochum eine Generalversammlung der Vereinigung der Koksanstalten und Fettkohlenzechen des Oberbergamtsbezirks Dortmund stattgefunden, welche sehr zahlreich besucht war. Nach Erledigung der geschäftlichen Tagesordnung wurde vom Vorsitzenden, Herrn Bergassessor Pieper, Bericht erstattet über den Stand der Verhandlungen betreffs der geplanten „Verkaufs-Gesellschaft". Derselbe konstatierte zunächst, daß sich mit dem Vorhaben des gemeinsamen Verkaufs von Koks und Kokskohlen die Gewerken fast aller beteiligten Zechen des Oberbergamtsbezirks Dortmund eingehend vertraut gemacht und bis jetzt einstimmig die Annahme der Vorschläge und den Zutritt zu der Verkaufs-Gesellschaft in ihren Generalversammlungen beschlossen hätten. Dies Votum vieler Gewerkenversammlungen sei als hochwichtig zu betrachten. Weiter bemerkte der Vorsitzende, daß es bei den bekannten verschiedenartigen Anschauungen und Einzelinteressen, welche bei den Verwaltungen der westfälischen Zechen in Rücksicht auf deren besondere Verhältnisse obwalten, vielfacher Separatverhandlungen bedurft habe und noch weiter bedürfe, um das angestrebte Ziel zu erreichen. Dasselbe solle indes im Gefühl der Gemeinsamkeit der Interessen unentwegt weiter angestrebt werden, womit die Anwesenden sich einverstanden erklärten. Sodann wurden einige Statutänderungen der Vereinigung besprochen und genehmigt,

welche zweckmäßig und geboten erscheinen, um unter Zutritt der noch außenstehenden Werke schon jetzt ein geschlossenes, mindestens 90 pCt. der Produktion umfassendes Syndikat zu schaffen, welches vorwiegend die wirtschaftlichen Interessen der Koks-Industrie nach der Richtung hin zu vertreten bemüht sein werde, größere gemeinschaftliche Geschäfte einzuleiten.

Bergbau im Saargebiet. Saarbrücken, 6. Okt. Die 522 803 t betragende Förderung der Königlichen Steinkohlengruben des hiesigen Bezirks im Monat September ist zwar hinter derjenigen der beiden Vormonate etwas zurückgeblieben, dagegen ist die auf den Fördertag berechnete Leistung von 20 407 t im Juli und 20 316 t im August auf 20 912 t im erstgenannten Monate gestiegen. Der Absatz (einschließlich des Selbstverbrauchs) hat die Förderung um 10 962 t übertroffen, welche von den Haldenvorräten zur Verladung gekommen sind. Die Gesamtförderung des letzten Vierteljahres zeigt in gleicher Weise wie diejenige des vorhergehenden Vierteljahres eine Zunahme von 6 pCt. gegenüber dem entsprechenden Zeitraume des Vorjahres. Einen ganz besonderen Aufschwung hat hierbei der Eisenbahnabsatz genommen, welcher im letztverflossenen Vierteljahre 1 026 921 t gegen 924 050 t im entsprechenden Vierteljahre 1887 erreichte, wohingegen der Kanalabsatz in derselben Zeit 378 478 bezw. 379 839 t betrug, also sich nur gleich blieb. Angesichts der lebhaften Nachfrage, infolge welcher mehrere Kohlensorten bereits bis Jahresschluß vollständig verkauft sind, konnten die Tagespreise der Gruben zum 1. Oktober um durchschnittlich 20 Pfennig für die Tonne erhöht werden.

T **Metz,** 2. Okt. Lothringer Eisenwerke. Diese Werke beschäftigen zur Zeit ungefähr 450 Arbeiter; die Walzwerke sind mit Aufträgen noch auf Monate hinaus reichlich versehen. Obschon die Aussichten in der Eisenindustrie im allgemeinen bekanntlich gute sind, so hat man bislang das Anblasen der 3 kalt liegenden Hochöfen aufgeschoben. Das abgelaufene Rechnungsjahr 1887/1888 hat nach dem Verwaltungsberichte einen Bruttogewinn von 212 682 ℳ gegen 26 495 ℳ. in 1886/1887, einen Nettogewinn von 137 196 ℳ. ergeben. Es ist zu wünschen, daß die Besserung der Verhältnisse andauern und auch diese Werke einer neuen Ära der Prosperität entgegengehen.

Middlesbro'-on-Tees, 4. Okt. Die Eisenpreise haben sich im vergangenen Monat weiter gehoben und halten sich gut. Hiesiges Roheisen Nr. 3 ging auf 35 *s.* für prompte und 35 *s.* 6 *d.* für spätere Lieferung. Die Verschiffungen bleiben gut; dieselben betrugen von hier in den ersten 9 Monaten 741 716 t, gegen 607 742 t in 1887 und 563 408 t in 1886. Nach Deutschland sind Abladungen soweit ungefähr doppelt so groß als im Vorjahre. Der Verbrauch hier hat auch zugenommen, besonders für Puddeleisen. Der Vorrat von Cleveland-Roheisen besonders beträgt jetzt 460 270 t, wovon 295 281 t in Warrants, gegen 637 682 t Anfang des Jahres; eine Abnahme von 177 412 t soweit in diesem Jahre. Der Absatz von Eisen und Stahl nach den Vereinigten Staaten von Amerika ist ungemein eingeschrumpft. Der ausgebreitete Absatz nach vielen Richtungen hin hat uns von Amerika so ziemlich unabhängig gemacht; sollte nun nach der bevorstehenden Präsidentenwahl und baldiger Entscheidung der Tariffrage Amerika wieder stärker an den Markt kommen, so wird das einen starken Einfluß auf die Eisenpreise ausüben. Der Schiffsbau ist in großer Thätigkeit, hier sowohl als in Schottland. Die Preise für Schiffsbaumaterial in Eisen und Stahl sind daher gestiegen und neue Aufträge nur noch für ziemlich spätere Lieferung zu plazieren. Stahlbleche, die vor drei Monaten zu 6 *L.* 2 *s.* 6 *d.* ausgeboten waren, kosten jetzt 7 *L.* 5 *s.*; Eisenbleche sind von 4 *L.* 17 *s.* 6 *d.* auf 5 *L.* 10 *s.* gestiegen. Winkeleisen, heute, 5 *L.* 5 *s.* und Winkeleisen 6 *L.* 10 *s.* Koks von guter Qualität für Gießerei und Hochofen sind um 6 *d.* per Tonne höher, — je nach Qualität, von 12 *s.* 6 *d.* bis 13 *s.* 6 *d.* f.o.b. hier. Kohlen auch höher. Unter den Arbeitern fängt es wieder an, sich zu regen, und wird man wohl in mehreren Industriezweigen Lohnerhöhungen bewilligen. Frachtsätze sind fest und passende Dampfer nicht mehr leicht zu finden. Die Frachten für Eisen sind (mit Ausnahme vom Mittelmeer) binnen kurzer Zeit um ca. 20—25 pCt. gestiegen. Heutige Notierungen: Nr. 1 a. 38 *s.*, Nr. 2 a. 34 *s.* 9 *d.* bis 35 *s.* 6 *d.*, Nr. 4 a. 34 *s.*, meliert und weiß a. 33 *s.*, Hämatit Bessemer a. 45 *s.* 6 *d.* bis 46 *s.*, Thomaseisen a. 35 *s.* bis 36 *s.* f.o.b. hier, exkl. Flußzoll und Kommission. Frachten: Rotterdam 4 *s.* 6 *d.*, Ems 8 *s.*, Weser 7 *s.* bis 8 *s.*, Hamburg 6 *s.* 6 *d.*, Stettin 6 *s.* bis 6 *s.* 6 *d.*, Danzig 6 *s.*, Libau 6 *s.* 6 *d.*, Kopenhagen 8 *s.*, Christiania 6 *s.* 6 *d.*, Stockholm 6 *s.* 6 *d.*, Gefle 7 *s.*, Gothenburg 6 *s.* 6 *d.*; Yokohama-Hiogo 47 *s.* 6 *d.*, Shanghai 40 *s.*, für Eisen. Spezialitäten für Stahlwerke: Ferro-Chrome (von 6 pCt. bis 45 pCt. Chrom); Silico, Ferro-Manganese (von 9 pCt. bis 15 pCt. Silicium und 17 pCt. Mangan); Ferro-Manganese (von 20 pCt. bis 80 pCt. Mangan). Für Stahlguß und Feinguß Ferro-Silicon (von 9 pCt. bis 13 pCt. Silicium) und Ferro-Aluminium. Feuerfestes Material für Stahlwerke.

C. E. Muller & Co.

Wagengestellung im Ruhrkohlenreviere vom 16. bis 30. Sept. 1888

nach Wagen à 10 Tonnen.

Datum.	Es sind: verlangt.	Es sind: gestellt.	Es sind: verlangt.	Es sind: gestellt.	In Summa verlangt.	In Summa gestellt.
	Berg.-Märkische Eisenbahn.		Rechtsrheinische Eisenbahn.			
16. Sept.	166	173	241	241	407	414
17. „	3 362	3 489	5 202	5 342	8 564	8 831
18. „	3 423	3 530	5 616	5 761	9 039	9 291
19. „	3 566	3 703	5 974	6 071	9 540	9 774
20. „	3 642	3 724	5 968	6 025	9 610	9 749
21. „	3 769	3 761	6 215	6 180	9 984	9 941
22. „	3 902	3 818	6 273	6 598	10 175	10 416
23. „	189	189	309	310	498	499
24. „	3 517	3 645	5 458	5 618	8 975	9 263
25. „	3 527	3 628	5 952	6 113	9 479	9 741
26. „	3 469	3 557	5 859	5 965	9 328	9 522
27. „	3 406	3 438	6 028	6 017	9 434	9 455
28. „	3 609	3 652	5 866	5 882	9 475	9 534
29. „	3 765	3 787	5 800	6 188	9 565	9 975
30. „	192	193	175	175	367	368
Summa	43 504	44 287	70 936	72 486	114 440	116 773
Durchschnittl.	3 634	3 696	5 916	6 045	9 550	9 741
Verhält.-Zahl	3423		5518		8941	

Die Zufuhr nach den Rheinhäfen betrug:

bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn	nach	Ruhrort	2 464	Wagen
„ „ „	„	Duisburg	1 844	„
„ „ „	„	Hochfeld	700	„
„ „ Rechtsrheinischen	„	Ruhrort	9 901	„
„ „ „	„	Duisburg	3 892	„
„ „ „	„	Hochfeld	3 148	„

Wagengestellung der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn

in der Zeit vom 16.—30. September 1888.

	Verlangt. Ladungen à 10 t.	Abgefahren.		Verlangt. Ladungen à 10 t.	Abgefahren.
16. Sept.	—	—	24. Sept.	215	215
17. „	183	183	25. „	205	205
18. „	206	206	26. „	227	227
19. „	219	219	27. „	215	215
20. „	223	223	28. „	221	221
21. „	209	209	29. „	250	250
22. „	272	272	30. „	—	—
23. „	—	—			
			in Summa	2645	2645
			Durchschnittl.	220	220

*Ein- und Ausfuhr von Steinkohlen, Koks, Briquettes ꝛc. im deutschen Zollgebiet.

Für den Monat August 1888 (a) und für die Zeit vom 1. Januar bis Ende August 1888 (b).

	Eingeführt aus:					
	a.			b.		
	Steinkohlen	Koks	Briquettes	Steinkohlen	Koks	Briquettes
	t	t	t	t	t	t
Bremen	651,7	237,3	0,1	2 818,9	1 111,5	11,0
Hamburg-Altona	51 088,9	739,2	185,1	298 015,7	9 258,0	1 045,7
den übrigen Zoll-Ausschlüssen	181,3	80,0	—	1 190,7	91,5	—
Belgien	15 891,0	17 631,5	170,0	128 313,3	141 594,4	1 053,2
Dänemark	117,0	—	—	669,3	0,5	—
Frankreich	2 488,5	31,1	—	18 876,0	503,0	9,4
Großbritannien	186 287,4	3 571,8	—	1 062 072,8	20 345,2	180,1
Italien	—	—	—	—	—	—
den Niederlanden	4 753,5	90,0	0,3	21 019,5	294,2	2,7
Norwegen	—	—	—	—	—	—
Österreich-Ungarn	52 826,1	834,5	886,6	380 331,0	4 891,8	7 280,2
Rußland	1 070,8	73,6	—	10 765,7	345,2	—
Schweden	—	—	—	—	—	—
Schweiz	26,9	77,6	0,1	207,1	304,7	0,3
Spanien	—	—	—	—	—	—
den Vereinigten Staaten von Amerika	—	—	—	—	—	—
den übrigen Ländern und nicht ermittelt	—	—	—	—	—	—
Summa	315 383,1	23 366,6	1 242,2	1 924 280,0	178 740,2	9 582,6
In demselben Zeitraum des Vorjahres	287 320,6	20 084,0	1 163,7	1 622 037,6	150 717,9	7 303,1

	Ausgeführt nach:					
	a.			b.		
	Steinkohlen	Koks	Briquettes	Steinkohlen	Koks	Briquettes
	t	t	t	t	t	t
Bremen	26 341,2	859,3	110,0	239 956,2	9 743,9	4 881,3
Hamburg-Altona	25 466,1	3 937,3	1 086,7	197 737,2	27 824,1	10 945,7
den übrigen Zoll-Ausschlüssen	1 170,7	191,2	—	19 949,2	2 986,2	540,2
Belgien	48 831,1	3 470,0	30,0	352 959,1	24 810,1	615,3
Dänemark	569,2	440,0	—	2 491,5	3 180,1	195,5
Frankreich	75 765,9	33 825,6	100,0	538 333,8	218 098,4	2 982,7
Großbritannien	—	—	—	202,2	60,2	479,3
Italien	5 710,4	1 770,0	410,0	46 100,9	15 420,1	3 110,2
den Niederlanden	318 439,5	6 518,1	3 865,7	2 149 026,2	62 633,2	36 827,1
Norwegen	180,0	900,0	—	1 422,0	3 995,0	230,0
Österreich-Ungarn	221 306,2	14 995,5	0,8	1 770 906,4	111 864,8	14,6
Rußland	14 587,5	7 278,0	—	111 313,2	48 227,1	8,8
Schweden	901,1	240,0	0,2	3 413,6	3 040,0	0,8
Schweiz	53 381,7	4 046,1	1 300,2	399 686,1	30 193,9	11 630,0
Spanien	—	—	—	213,0	—	10,0
den Vereinigten Staaten von Amerika	—	—	—	20,7	—	—
den übrigen Ländern und nicht ermittelt	—	50,0	—	4 000,0	871,0	—
Summa	792 650,6	78 521,4	6 903,6	5 837 731,3	562 948,1	72 474,5
In demselben Zeitraum des Vorjahres	704 586,5	64 498,2	5 987,9	5 539 617,2	464 206,0	71 083,0

	Eingeführt:		Ausgeführt:	
	a.	b.	a.	b.
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Roheisen aller Art	24 856,6	136 373,8	11 887,1	86 063,0
Schmiedbares Eisen in Stäben	1 662,9	10 463,2	16 808,7	100 791,0
Eisenbahnschienen	5,0	703,3	9 846,6	81 178,0
Eisen- und Stahldraht	233,8	2 602,1	22 659,5	126 785,7
Eisenbahnachsen, Eisenbahnräder ꝛc.	14,8	285,4	1 439,6	11 501,4
Röhren aus schmiedbarem Eisen	57,5	811,5	1 794,3	14 190,0
Grobe Eisenwaren, andere	543,1	5 248,5	6 029,7	56 363,9
Feine Eisenwaren mit Ausnahme von Nähnadeln, Schreibfedern, Uhrfournituren ꝛc.	107,1	771,3	736,0	5 593,2
Braunkohlen	468 607,4	3 397 241,7	1 602,0	10 861,6

Magnetische Beobachtungen.

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

1888		um 8 Uhr vorm.			um 1 Uhr nachm.			im Mittel		
Monat	Tag	°	′	″	°	′	″	°	′	″
September	30.	13	48	26	13	55	34	13	52	—
Oktober	1.	13	49	21	13	53	54	13	51	38
„	2.	13	47	32	13	53	39	13	50	36
„	3.	13	49	6	13	53	54	13	51	30
„	4.	13	48	6	13	53	14	13	50	40
„	5.	13	47	17	13	55	29	13	51	23
„	6.	13	47	41	13	53	19	13	50	30
							Mittel =	13	51	11

$= \text{hora } 0 \frac{14{,}8}{16}$

Litteratur.

Die Arbeiterwohnungsfrage gehört mit zu den schwierigsten Aufgaben der Sozialpolitik und mit Dank muß jede Anregung auf diesem Gebiete aufgenommen werden, auch wenn sie nicht sich als eine gekrönte Preisschrift einführt, wie es die Arbeit von Otto Trüdinger „Die Arbeiterwohnungsfrage und die Bestrebungen zur Lösung derselben" (Jena, Gustav Fischer, 1888) thun darf. Auf dieses 233 Seite starke Buch muß ganz besonders aufmerksam gemacht werden, weil es eine planmäßige Darstellung des ganzen Gebietes enthält, die sich durch große Sachkenntnis und Klarheit auszeichnet. Der Verfasser giebt nach den einleitenden Bemerkungen ein Bild von den vier Hauptursachen der Wohnungsnot (ungesunde Beschaffenheit, Wohnungsmangel, hohe Wohnungsmiete, schneller Wohnungswechsel) sowie von den gesundheitlichen, sittlichen und wirtschaftlichen Nachteilen der Wohnungsnot. Er zeigt uns weiter, was in England, Frankreich, Dänemark, Schweiz und Deutschland durch Staat und Gemeinde, durch Selbsthülfe und Gesellschaftshülfe geleistet worden ist. Dieser Abschnitt ist sehr lehrreich. Wir finden, daß in Deutschland sich gerade die Arbeitgeber auf dem in Rede stehenden Gebiet sehr ausgezeichnet haben, daß aber im übrigen, namentlich hinsichtlich der Gesetzgebung, sehr wenig geschehen ist und daß deshalb Deutschland hinter anderen Staaten, insbesondere hinter England, zurücksteht. Dies sichert den Besserungsvorschlägen des Verfassers besondere Beachtung. Er zeigt, welche Aufgaben dem Staat hinsichtlich der Gesetzgebung, sowie in seiner Stellung als Arbeitgeber zufallen. Er weist die Wege, auf denen die Gemeinden, die (genossenschaftliche) Selbsthülfe und die Gesellschaftshülfe einzugreifen haben, und es ist besonders anzuerkennen, daß der Verfasser sich hierbei nicht in undurchführbaren Träumereien bewegt, sondern nur das verlangt, was als erreichbar anerkannt werden muß. Es wird und kann nicht ausbleiben, daß dieser oder jener Vorschlag auf Widerstand stößt, und einiges berührt auch auf den ersten Blick seltsam. Aber bei unbefangener Prüfung der Darlegungen des Verfassers muß man zugeben, daß ein Vorgehen in seinem Sinne nicht nur nützlich, sondern auch möglich ist, ohne berechtigte Interessen zu schädigen. —ght.

Patent-Erteilungen.

Kl. 13. Nr. 45 382. Neuerung an Dampfkesseln mit umlaufendem Wasser; Zusatz zum Patent Nr. 31 533. Gust. Hose in Elberfeld. Vom 1. März 1888 ab. - Nr. 45 420. Kontaktvorrichtung für Wasserstandszeiger mit elektrischer Alarmvorrichtung. Th. Wulff in Bromberg, Danzigerstr. 159. Vom 13. Mai 1888 ab. — Kl. 20. Nr. 45 428. Selbstthätiges Hahnventil für Luftdruckbremsen von Eisenbahnfahrzeugen. Neumann, Eisenbahn-Bauinspektor in Oppeln. Vom 9. Februar 1888 ab. - Nr. 45 436. Aufschneidbare Weichenstell- und Verschluß-Vorrichtung. H. Büssing in Brannschweig. Vom 14. April 1888 ab. - Nr. 45 446. Seitlich gebogener Hebearm für Seitenkuppelungen von Eisenbahnfahrzeugen. O. Eitner in Kottbus, Taubenstr. 19 I. Vom 17. Februar 1888 ab. - Nr. 45 451. Weichenstellkurbel. Zimmermann & Buchloh in Berlin N., Uferstr. 6 a. Vom 1. Mai 1888 ab. - Nr. 45 453. Neuerung an Kuppelungen für Eisenbahnfahrzeuge. E. Müller in Sorau, Baderstraße. Vom 9. Mai 1888 ab.

○ Patent-Anmeldungen.

Einzusehen bis zum 8. November 1888.

H. 8203. Apparat zum Erhitzen und Reinigen des Speisewassers von Dampfkesseln mittelst des Abdampfes von Joseph Hall in Royal Exchange, Manchester. — W. 5491. Wasserröhrenkessel von Wilhelm Werth in Mödling-Wien. — W. 5252. Eimerstellvorrichtung an Ausschachtmaschinen von Thomas Whitaker in Horsforth bei Lees, Grafschaft York (England). — F. 3602. Neuerung an Scheiben-Armaturen für elektrische Maschinen von F. Fanta in London W. C. 13, Redford Place. — H. 7725. Neuerungen an Elektromotoren und dynamo-elektrischen Maschinen von George Hookham in Birmingham, Grafschaft Warwick (England). — K. 6059. Röhrenform von W. Kudlicz in Prag-Bubna und J. Ahlemeyer in Bilbao, Ensanche Casa Arellano. — B. 8648. Druckminderventil mit Vorkammer und belastetem Ventilhebel von Charles Lloyd Braithwaite jr. und Isaac Braithwaite in Kendal, Grafschaft Westmoreland (England). — J. 1769. Stopfbüchse mit Kugelgelenk für schwingende Kolbenstangen von Samuel Esler Jarvis in Lansing, Michigan (V. St. A.). — L. 4799. Stellvorrichtung für Arbeitskörper an Zerkleinerungsmaschinen (Zusatz zum Patent Nr. 44 798) von Friedrich Otto Lindheimer in Frankfurt a. M., Palmengartenstraße. — M. 5822. Regulator von T. Meyer-Fröhlich in Basel (Schweiz). — B. 8687. Neuerung an Steinsägen von Boldt & Vogel, Maschinenfabrik in Hamburg.

Einzusehen bis zum 12. November 1888.

T. 2098. Selbstthätige Drahtflechtmaschine von Fr. Thomée, Eisen-, Stahl-, Puddlings- und Walzwerke, Drahtzieherei und Drahtstiftenfabrik in Werdohl. — C. 2619. Werkzeug zum Drehen von Spiralen von Ellis Cutlan in Everleigh House, Everleigh Street, Vollington Park, County of Midlessex (England). — K. 6205. Abschneide- und Stanzvorrichtung an einer Schirmrippengelenk-Maschine von Kortenbach & Rauh in Weyer bei Solingen.

Einzusehen bis zum 15. November 1888.

B. 8594. Schlammfänger, wobei das durch Patent 36 175 geschützte Verfahren zur Reinigung von Kesselwasser benutzt wird, von C. Briel in Ober-Liesing bei Wien. — A. 1908. Feuerungsanlage mit Rauchverbrennung von A. Aschemann & Co. in Berlin, Mathiasstraße Nr. 10. — R. 4835. Schutzvorrichtung an Steinrutschen von Gebr. Ransleben in Berlin N. — M. 5953. Zuschärfung und Schränkung von M-Zähnen für Vertikal-Gatter von Fritz W. Lürmann in Osnabrück. — P. 3849. Selbstthätiger Sägenschränkapparat von Moritz Püschner in Görlitz, Dresdenerstraße. — H. 8201. Zündschieber für Gasmaschinen von Hees & Wilberg in Magdeburg, Kronprinzenstraße. — O. 1068. Arbeitsverfahren für Gasmaschinen von Wilhelm von Ochelhäuser in Dessau. — S. 4411. Regulierverrichtung für Petroleumkraftmaschinen von Adolf Spiel in Berlin. — B. 8587. Maschine zur Herstellung von Drahtlitzen von Jean Bénazet in Reims. — H. 8083. Façonschrauben-Schlitz- und Fraismaschine von O. E. Hantzschel in Berlin SO. — J. 1772. Hobelmaschine von Paul Jahn in Altenburg, Ernststraße. — J. 1774. Hydraulische Presse zum Drücken von Hohl-Blechwaren von George James in Birmingham, Grafschaft Warwick (England). — K. 6322. Formapparat für die unter Nr. 37 646 patentierte Stiefeleisenmaschine (Zusatz zum Patent Nr. 37 646) von Friedrich König in der Nahmer-Hohenlimburg. — L. 4862. Geneigt liegende Revolverscheiben zur Aufnahme von Arbeitsstücken bei Werkzeugmaschinen von Wilhelm Lorenz in Karlsruhe i. B. — Sch. 5321. Verfahren und Vorrichtung zum Einziehen hohler Metallgegenstände beliebigen Querschnitts mittelst Zugs (nicht Drucks) von L. Schuler in Göppingen (Württemberg). — U. 522. Nägelfraismaschine von Jakob J. Unbehend in Syracuse, Staat New-York (V. St. A.). — M. 5980. Umsetzbarer Fangdamm von F. Minthe in Mainz.

Berggewerkschaftl. Laboratorium.

Der in neuer Auflage (Bochum, Januar 1886) erschienene

Honorar-Tarif

enthält ausser den Tarifsätzen auch Bestimmungen über:

Entnahme, Sendung und Aufbewahrung von Proben.

Gebr. Eickhoff
in Bochum

Eisengiesserei und Maschinenfabrik.

Specialitäten:

Weichen, Herzstücke, Geleiseanlagen etc. jeder Spurweite, sowohl für Grubenbetrieb als für das gesammte Transportwesen, aus Stahlschienen und auch in Gusseisen hergestellt;

Drehscheiben für Gruben- und Hüttengeleise jeder Spurweite, eigener neuen Construction, ohne Unterstützung der Peripherie, daher äusserst leichter Gang. Lieferung unter Garantie;

complete Bremsberg-Einrichtungen: Trommel- und Scheibenbremsen, Gegengewichte, Bremskörbe etc. Langjährige Specialität.

Ferner liefern wir die sämmtlichen in das Bergbau- und Hüttenfach schlagenden Bedarfsartikel, sowie sonstige Gussstücke roh u. fertig bearbeitet.

Sicherheits-Lampen,

westfälische, fabricire mit

Plompenverschluss

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

Benzinbrand.

Auch lasse ich alte Oellampen in Benzin-Lampen umarbeiten.

Zu geneigten Aufträgen halte ich mich bestens empfohlen.

Wilhelm Seippel,
Bochum in Westfalen.

GUTEHOFFNUNGSHÜTTE

Gegründet 1808. Gegründet 1808.

Actienverein für Bergbau und Hüttenbetrieb
in **OBERHAUSEN 2** (Rheinland)

liefert:

A. Bergbau-Erzeugnisse.

Förderkohlen von den eigenen Zechen Oberhausen, Osterfeld und Ludwig, vorzüglich geeignet für Locomotiv- und Kesselfeuerung, Ziegeleien und Kalkbrennereien, sowie für Hausbrand.

Gewaschene Nusskohlen der Zechen Oberhausen, Osterfeld und Ludwig. Erzeugungsfähigkeit pro Jahr: 800 000 t.

B. Hochofen-Erzeugnisse.

Puddel-, Giesserei-, Hämatite-, Bessemer- und Thomas-Roheisen.

Spiegeleisen und Ferro-Mangan. Jährliche Erzeugungsfähigkeit 200 000 t.

C. Erzeugnisse der Stahl- u. Eisenwerke aus Schweisseisen, Flusseisen u. Flussstahl.

Eisenbahnschienen und Strassenbahnschienen.
Laschen und Unterlagsplatten.
Lang- und Quer-Schwellen für ganz eisernen Bahn-Oberbau.
Stab- und Fein-Eisen, als: Rund-, Vierkant-, Flach- und Schneideisen.
Flacheisen für Bauzwecke.
Formeisen, als: L-, T-, I-, E-, Speichen-, Reifen-, Säulen-, Halbrund-, Fenster-, Roststabeisen u. s. w.
Gruben- und Winkelschienen.
Streckengestelle für Gruben.

Bleche, als: Kesselbleche in allen Beschaffenheiten, Fein-, Brücken-, gestreifte und gerippte Bleche.
Walzdraht.
Stahl- und Feinkorn-Knüppel. — Platinen.
Rohe und vorgeschmiedete Stahlblöcke.

Jährliche Erzeugungsfähigkeit:

Eisenbahnschienen u. Schwellen	70 000 t
Sonstige Stahlerzeugnisse	10 000 t
Bleche	10 000 t
Handelseisen einschl. Baueisen	40 000 t
Walzdraht	15 000 t

D. Erzeugnisse der übrigen Werke.

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

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

Ausgeführte grössere Eisenbauten.

Verschiedene Brücken über den Rhein, die Weichsel, Elbe, Weser, Mosel.
140 Brücken für die Gotthardbahn.
Ein grosses eisernes Schwimmdock für die Kaiserlich deutsche Marine, 100 Meter lang, 34 Meter breit und 14,75 Meter hoch.
Eine Halle für den Anhalter Bahnhof in Berlin von 62,50 Meter Spannweite und 168 Meter Länge = 10 000 Quadratmeter Grundfläche.
Die Hallen für den Hauptbahnhof in Frankfurt am Main (grösste Hallen in Europa), sowie die sonstigen Eisenbauten für diese Anlage im Gesammtgewicht von 7500 Tonnen.
Die drei Frankfurter Bahnhofshallen haben je eine Spannweite von 56 Meter und je eine Länge von 187 Meter = zusammen 31 416 Quadratmeter Grundfläche.

Der Verein besitzt folgende Werke:

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

Gegenwärtig beschäftigte Arbeiterzahl: 8000.

Für Drahtnachrichten: „Hoffnungshütte Oberhausen-Ruhr".

Todes-Anzeige.

Es hat dem Allmächtigen gefallen, heute Morgen 8 Uhr unseren lieben Bruder, Schwager und Onkel

Herrn Bergverwalter

Aug. Schaus

nach kurzem, schwerem Leiden zu sich in die Ewigkeit abzurufen.

Wetzlar, 29. September 1888.

Die trauernden Hinterbliebenen.

Alle Erscheinungen der **berg- u. hüttentechnischen Literatur,**

Flötzkarten

hält stets auf Lager

G. D. Baedeker in Essen.

Auskunft umgehend.

Ringofen für Ziegel, Kalk, Cement, Neubau, Reparatur
Schornsteine
Blitzableiter
Munscheid & Jeanidie
Dortmund, Westfalen.

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, Bruderstr. Nr. 1 B, I.

Prospekte, Proben, Kostenanschläge gratis.

Rath in Patentsachen

ertheilt

M. M. Rotten,
diplomirter Ingenieur.
früher Dozent an der technischen Hochschule in Zürich,
Berlin NW.
Schiffbauerdamm. 29a.

Sicherheits-Zündschnüre

offerirt zu allerbilligsten Preisen

Heino Carl Marx
Sicherheitszündschnur-Fabrik
Harburg b. Hamburg.

Grösseren Abnehmern, besonders bei Jahresabschlüssen werden Vorzugspreise bewilligt. Muster grat. u. franco.

Druck von G. D. Baedeker in Essen.