№ 89. XXIV. Jahrgang.

Glückauf.

1888. 7. November.

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: Die Aufhebung der preußischen Bergwerkssteuer. (Fortsetzung.) — Aus der Sitzung der Rheinschiffahrts-Kommission. — Der ausländische Eisenmarkt im Oktober. — Korrespondenzen. — Ein- und Ausfuhr von Steinkohlen, Koks, Briquettes ꝛc. im deutschen Zollgebiet. — Westfälische Steinkohlen, Koks und Briquettes in Hamburg, Altona, Harburg ꝛc. — Tarife. — Magnetische Beobachtungen. — Generalversammlungen. — Litteratur. — Anzeigen.

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

Die Aufhebung der preußischen Bergwerkssteuer.

Fortsetzung. (Vergl. Nr. 87.)

Zur Ausführung dieses Gesetzes wurde unterm 23. November 1864 für die linksrheinischen Landesteile und unterm 29. Januar 1866 für die rechtsrheinischen Landesteile von dem Herrn Handelsminister eine Instruktion, die Veranlagung und Erhebung der Bergwerksabgaben betreffend, erlassen, welche beide in den wesentlichen Punkten übereinstimmen.

Danach erfolgt die Feststellung der steuerbaren Produkten-Quantitäten nach Maß, Gewicht oder Stückzahl auf Grund von Absatzregistern, welche durch hierzu bestellte und vereidigte Produktenaufseher zu führen sind. Die Feststellung des der Besteuerung zu Grunde zu legenden Wertes der Produkte erfolgt auf Grund amtlicher Ermittelung. Finden öffentliche Verkäufe der Produkte statt, so sind die bei diesen Verkäufen erzielten Preise der Besteuerung zu Grunde zu legen. In den übrigen Fällen wird der Wert der Produkte der Regel nach durch ein Taxregulierungsverfahren festgestellt, das jährlich im Laufe des ersten Quartals nach Anordnung des Oberbergamts revierweise oder gemeinschaftlich für mehrere Reviere stattfindet. Außerdem können Steuerabonnements für die Dauer mindestens eines Jahres und höchstens dreier Jahre bewilligt werden. Das Oberbergamt hat für die Nachweisungen der Bergwerksabgaben Formulare vorzuschreiben, welche außer Kolonnen für die abgesetzten, für die von der Besteuerung befreiten und die hiernach sich ergebenden steuerbaren Produktenquantitäten entsprechende Kolonnen für den der Besteuerung zu Grunde zu legenden Wert der Maß- oder Gewichtseinheit, für den sich hieraus ergebenden Gesamtwert der steuerbaren Produkte, für die hiervon abzuziehenden Transport- und Zubereitungskosten und für den resultierenden Betrag der Steuer enthalten.

Nach den vom Oberbergamte vorgeschriebenen Formularen sind auf Grund der Absatzregister für jedes verflossene Quartal binnen vierzehn Tagen nach Quartalschluß die Nachweisungen der Bergwerksabgaben in zwei Exemplaren, vollständig ausgefüllt und berechnet, von den Bergwerksbesitzern oder deren Repräsentanten, sowie von den vereideten Produktenaufsehern unterschrieben und in bezug auf die abgesetzten Quantitäten als richtig bescheinigt, durch die Bergwerksbesitzer oder deren Repräsentanten mit den Absatzregistern bei dem Revierbeamten einzureichen. Die Kontrolle über die Richtigkeit der eingereichten Nachweisungen liegt zunächst dem Revierbeamten ob, welcher sich bei seiner Anwesenheit auf den Bergwerken und den dazu gehörigen Aufbereitungsanstalten Überzeugung von der genauen und richtigen Führung der Absatzregister zu verschaffen hat. Der Revierbeamte hat die Prüfung der Nachweisungen auf die Richtigkeit der in Ansatz gebrachten Quantitäten und der Sätze für die Werte der Produkte und für die Transport- beziehungsweise Zubereitungskosten zu richten; nach vollendeter Prüfung und nötigenfalls nach erfolgter Berichtigung hat der Revierbeamte beide Exemplare der Nachweisungen seines Reviers an das Oberbergamt einzureichen, während er die Absatzregister den Bergwerksbesitzern oder deren Repräsentanten zurückgiebt. Das Oberbergamt prüft die Nachweisungen kalkulatorisch und hinsichtlich der Richtigkeit der der Besteuerung zu Grunde gelegten Sätze für den Wert der Produkte, sowie für die Transport- und Zubereitungskosten. Zu diesem Zwecke müssen in denjenigen Fällen, wo die Bergwerksbesitzer oder deren Repräsentanten die Beläge über den wirklichen Erlös aus dem Verkaufe der Bergwerksprodukte oder über die wirklich aufgewandten Transport- und Zubereitungskosten dem Revierbeamten mit den Abgabenachweisungen eingereicht haben, diese Beläge dem Oberbergamte mit vorgelegt werden. Diesem bleibt

es überlassen, unter Umständen die betreffenden Bücher und Papiere durch einen Kommissar auf den Werken selbst zu prüfen. Nach vorgenommener Prüfung und erforderlichenfalls nach Berichtigung übersendet das Oberbergamt die Duplikate der Nachweisungen unter Zurückgabe der etwa beigebrachten Beläge dem Revierbeamten. Der Letztere hat die Duplikate — event. unter Beifügung der Beläge — den betreffenden Bergwerksbesitzern oder deren Repräsentanten mit der Aufforderung zuzustellen, den in der Nachweisung festgestellten Steuerbetrag binnen vierzehn Tagen an die bezeichnete Empfangskasse abzuführen. Gleichzeitig hat das Oberbergamt für jedes Vierteljahr eine Gesamtabgabennachweisung über alle steuerpflichtigen Bergwerke aufzustellen, darauf das Attest zu setzen, daß die Beträge dieser Nachweisung genau mit den kalkulatorisch und hinsichtlich der der Besteuerung zu Grunde zu legenden Werte der abzuziehenden Transport- und Zubereitungskosten und der steuerbaren Produktenquantitäten geprüften Spezialnachweisungen der einzelnen Bergwerke, für welche Abonnements nach festen Vierteljahrsbeträgen abgeschlossen sind, mit den in den betreffenden Abonnementsverträgen vereinbarten festen Beträgen übereinstimmen, dieselben für exekutorisch zu erklären und der Kasse zur Vereinnahmung der Abgaben zuzustellen. —

Dies ist das zur Zeit übliche Verfahren bei Erhebung der Bergwerkssteuer, das als ein sehr kompliziertes bezeichnet werden muß und nur dadurch zu motivieren ist, daß, während der Bergbau durch das Allgemeine Berggesetz in rechtlicher Beziehung in die Kategorie der industriellen Großgewerbe eintrat, bezüglich der Bergwerkssteuer noch an dem Begriffe der Bergregalität des Staates und den daraus abgeleiteten Rechten festgehalten wurde. Denn die Bergwerkssteuer, wie sie heute erhoben wird, ist nichts anderes, als der in seinem Wesen unberührt gebliebene Zehent, welcher lediglich quantitativ herabgemindert worden ist. Es möchte nicht uninteressant sein, zu prüfen, ob nicht schon aus dem Grunde allzugroßer Kompliziertheit und unverhältnismäßig hohen Verbrauchs von Arbeitskräften bei Feststellung, kalkulatorischer Prüfung und Einziehung der Bergwerkssteuer ein vereinfachteres Verfahren angezeigt wäre.

Indes erscheint dieser Gesichtspunkt völlig nebensächlich dem Vorwurf gegenüber, daß sich die heutige preußische Bergwerkssteuer in einem schwer zu überbrückenden Gegensatze zu jeder gesunden Steuerpolitik befindet. „Diese" — so äußerte sich der Referent einer am 22. November 1878 im Kaiserhof zu Berlin in Sachen der Bergwerkssteuer von Vertretern des preußischen Privatbergbaues zusammenberufenen Versammlung — „ergreift lediglich die Neuwerte, die Früchte einer Steuerperiode oder den diesen zu parallelisierenden Aufwand; sie schont den Stamm und die Zweige, welche jene Früchte hervorbringen. Im Gegensatz hierzu legt die Bergwerkssteuer gerade an jene die Axt; sie ergreift die Substanz des Bergwerksvermögens so bald und in solchem Umfange, wie dieselbe ersichtlich wird, unbekümmert um den Kapitalaufwand, den sie veranlaßt; unbekümmert, ob das Unternehmen mit Gewinn oder mit Verlust und mit welchem Gewinn oder mit welchem Verlust es abschließt; ja selbst unbekümmert darum, ob die Steuer aus dem anderweitigen Vermögen des Bergbautreibenden, wie jetzt wohl bei der Mehrzahl der Gruben der Fall sein möchte, vorzulegen ist, also eine Steuer anderer Vermögensobjekte ist, als derjenigen, auf welche sie ihrem Namen nach hinzielt."

Es möge die Richtigkeit dieser Behauptung im nachstehenden durch einige Beispiele erläutert werden.

Ein metallisches Bergwerk fördert im Jahre 10 000 Centner silberhaltiger Blei- oder Kupfererze, wovon der Centner durchschnittlich einen Verkaufspreis in Höhe von 30 M. erzielt. Die Gewinnung selbst ist indes eine schwierige. Der Abbau beschränkt sich auf den Verhieb eines schwachen Schnürchens. Man hofft zwar auf eine Verbreiterung des Ganges. Die Geldmittel zur Fortsetzung des Baues sind indes bereits erschöpft, da bisher stets mit Zubuße gearbeitet wurde. Die Gesamtbruttoeinnahme beträgt hier 300 000 M. und der Betrag der Bergwerkssteuer im ganzen 6000 M., oder pro Centner sechzig Pfennig. Obwohl das Werk vor der Betriebseinstellung steht, beansprucht der Staat von demselben dennoch die Zahlung einer Summe, welche, zum Betriebe verwendet, möglicherweise zu guten Aufschlüssen und zur Ertragsfähigkeit geführt haben würde.

Ein Braunkohlenwerk dagegen fördert im Jahre bei einem durchschnittlichen Verkaufspreise in Höhe von 20 ₰ pro Centner 10 Millionen Centner. Die Gestehungskosten pro Centner betragen nur 10 ₰. Das Werk zahlt an Bergwerkssteuer 0,4 ₰ pro Centner oder im ganzen 40 000 M., während sich der Reinertrag auf eine Million Mark beziffert. Ersterenfalls beansprucht der Staat somit 100 pCt., letzterenfalls nur 4 pCt. der Bruttoeinnahme.

Ein Steinkohlenbergwerk kämpft mit sehr schwierigen Verhältnissen, so daß sich die Gestehungskosten auf durchschnittlich 35 ₰ pro Centner stellen, während ein konkurrierendes Werk vermöge höchst günstiger Verhältnisse seine Gestehungskosten auf 15 ₰ pro Centner zu reduzieren vermag. Ersteres Werk erzielt einen Durchschnittsverkaufspreis in Höhe von 35 ₰ pro Centner, während letzteres einen solchen von nur 20 ₰ pro Centner erzielt. Von ersterem beansprucht der Staat 0,7, von letzterem nur 0,4 ₰ pro Centner. Dabei erzielt letzteres bei einer jährlichen Förderung in Höhe von 10 Millionen Centnern 500 000 M. Reinertrag, während ersteres ohne Reinertrag arbeitet. Wäre bei beiden Werken bei gleichen Förderquanten die Steuerquote eine gleiche gewesen, so würde ersteres doch immerhin den bescheidenen Reinertrag in Höhe von 30 000 M. zu erzielen in der Lage gewesen sein.

Derartige Verhältnisse finden sich in der That in Wirklichkeit häufig vor und zwar nicht allein im Vergleich von Werk zu Werk, sondern auch im Vergleich ganzer Bergreviere zu einander, so daß es fast den Anschein gewinnt, als ob der Vorteil günstiger Lagerungs- und Betriebsverhältnisse ungünstigeren Lagerungs- und schwierigen Betriebsverhältnissen gegenüber noch prämiiert werden sollte. (Schluß folgt.)

⊥ Aus der Sitzung der Rheinschiffahrts-Kommission.

Am 29. Oktober trat zu Koblenz die Rheinschiffahrts-Kommission zu einer Sitzung zusammen, welche sehr zahlreich besucht war und vom Oberpräsidenten der Rheinprovinz, Wirkl. Geh. Rat Dr. v. Bardeleben, geleitet wurde.

Aus den Verhandlungen, welche vier Stunden währten, hat nachfolgendes auch für weitere Kreise Interesse.

Zunächst entnehmen wir dem vom Strombaudirektor Geh. Rat Berring erstatteten Bericht über die Korrektionsbauten des Rheinstromes, daß auf dieselben im Jahre 1887/88 im ganzen 1 550 000 M. verwendet wurden, während für das laufende Jahr 1 673 880 M. zur Verfügung stehen, die aber nicht ganz zur Verwendung kommen dürften, weil der anhaltend hohe Wasserstand Neubauten zum Teil unmöglich gemacht, zum Teil sehr erschwert hat.

Was die Neubauten selbst anbetrifft, so wird der bei weitem größte Teil derselben auf den Niederrhein entfallen. Unterhalb Orsoy sind auf einer Strecke von 6—9 km Länge Arbeiten im Werte von 39 500 ℳ. in Angriff genommen; die Neubauten unterhalb Wesel bei Xanten werden sich auf 295 000 ℳ, die unterhalb Emmerich auf 589 000 ℳ belaufen. Außerdem werden die Uferbauten bei Emmerich 64 000 ℳ in Anspruch nehmen. Für die Neumessung des Rheins sind 30 000 ℳ. ausgeworfen. Die Arbeiten bei Oberwinter, welche sich in gutem Fortgange befinden, werden im ganzen 540 000 ℳ. erfordern, die jedoch aus einem anderen Fonds bestritten werden.

Es berichtet sodann Herr Kommerzienrat Spaeter-Koblenz über die Unzulänglichkeit der Sicherheitshäfen am Rhein.

Der Berichterstatter bringt den Nachweis, daß die Vermehrung bezw. Vergrößerung der zum Schutze der Rheinflotte bestimmten Häfen nicht gleichen Schritt gehalten hat mit der Zunahme dieser Flotte und daß demgemäß die jetzt vorhandenen Häfen dem Bedürfnis nicht genügen. Er weist zu diesem Zweck an ziffernmäßigem Material das riesenhafte Anwachsen der Rheinflotte nach, indem er die offiziellen Aufnahmen vom 31. Dezember 1884 mit denen vom gleichen Datum 1887 vergleicht und für die Wertermittelung bei Holzschiffen 2 ℳ., bei Eisenschiffen 2½ ℳ. für jeden Centner Tragfähigkeit annimmt. Die Anzahl der deutschen hölzernen Segelschiffe und Schleppkähne stieg von 1126 auf 1389; davon trugen über 5000 Ctr. 266 bezw. 189, die Gesamttragfähigkeit ging zurück von 4 172 000 Ctr. auf 3 749 000 Ctr., der Wert von 8 313 000 ℳ. auf 7 490 000 ℳ., dagegen stieg die Zahl der Mannschaft von 3059 auf 3305. Bei den ausländischen, also hauptsächlich holländischen und belgischen Schiffen stieg die Zahl von 1892 auf 3036, der Wert von 10 344 000 ℳ. auf 16 581 000 ℳ, die Mannschaft von 5002 auf 7773. — Die eisernen Segelschiffe und Schleppkähne, welche den Rhein befahren, vermehrten sich deutscherseits von 299 auf 416, die Zahl der mehr als 15 000 Ctr. tragenden stieg von 25 auf 132, die Gesamttragfähigkeit von 2 903 000 Ctr. auf 6 374 032 Ctr. und der Wert von 7 256 232 ℳ. auf 15 935 278 ℳ.; letzterer hat sich also mehr als verdoppelt. Die Zahl der Mannschaft wuchs von 1006 auf 1906 an.

Ausländischerseits stieg die Zahl der Schiffe von 243 auf 506 und der Wert von 4 094 102 ℳ. auf 9 079 504 ℳ.

Im ganzen also ist die Zahl der Lastschiffe auf dem Rheine in vier Jahren von 3560 auf 5505, ihr Wert von rund 30 Millionen auf rund 39 Millionen Mark und die Zahl der Mannschaft von 9795 auf 14 472 gestiegen; doch giebt selbst diese ungeheuere Steigerung noch kein richtiges Bild von dem gegenwärtigen Zustande, weil gerade im jüngstverflossenen Sommer noch ein außerordentlicher Zuwachs erfolgt ist.

Die Zahl der deutschen Räderboote stieg von 112 auf 127, die effektiven Pferdekräfte derselben von 13 435 auf 14 172; die Zahl der nur zum Schleppdienst bestimmten Räderboote ging von 53 auf 46 zurück; die Bemannung stieg von 1277 auf 1361. Das Ausland hatte in Räderbooten eine Abnahme von 32 auf 30 zu verzeichnen.

Die Zahl der deutschen Schraubenboote stieg von 74 auf 201, die effektiven Pferdekräfte derselben von 3265 auf 7714, die Zahl der nur zum Schleppdienst verwendeten Boote von 56 auf 130 und die gesamte Mannschaft von 450 auf 1157. Hier liegt also eine Verdreifachung der Zahl und mehr als eine Verdoppelung der Maschinenkräfte vor.

Die Zahl der ausländischen Schraubenboote stieg von 133 auf 268, die effektiven Pferdekräfte derselben von 4611 auf 7283 und die Mannschaft von 691 auf 1246. Nur zum Schleppdienst wurden 1888 199 Boote gegen 90 in 1884 verwandt. Demnach steigerte sich die Zahl der Dampfboote überhaupt von 351 auf 626, die effektiven Pferdekräfte von 24 202 auf 31 296, die Zahl der nur zum Schleppen verwandten Dampfer von 217 auf 386 und die Mannschaft von 2777 auf 4031. In ähnlicher Weise wie hier zeigt sich die gewaltige Zunahme des Schiffsverkehrs auf dem Rheine auch in den von der Centralkommission für die Rheinschiffahrt aufgestellten Listen, obgleich diese Ziffern wegen der mangelnden genauen Statistik des Güterverkehrs weniger bestimmt und anschaulich sind.

Bei Emmerich passierten 1870 rheinaufwärts 10 Millionen Centner Güter; 1876: 19 Millionen und 1883: 36 Millionen Centner. Von diesen Gütern gingen über Koblenz hinaus, also meist nach Mainz, Mannheim und Ludwigshafen ꝛc. 1870: 3,4 Millionen; 1876: 6,2 Millionen und 1883: 14 Millionen Centner. Unter Hinzufügung der aus den Ruhrhäfen kommenden Kohlen und Eisenfabrikaten und der aus anderen deutschen Häfen aufwärts verschifften Güter gingen 1883 an St. Goar bergwärts vorbei nahezu 40 Millionen Centner Güter und 1887 schon 50,5 Millionen Centner, denen im laufenden Jahre sicher weitere 8 Millionen Centner hinzugetreten sind und bis zum Schluß des Jahres noch 2 Millionen Centner hinzutreten werden.

Keinenfalls hat die Zunahme der Hafenfläche derjenigen des Schiffsbestandes auch nur annähernd entsprochen. Da es nun feststeht, daß der Rhein nie Überfluß an Häfen hatte, muß jetzt notwendigerweise ein sehr bedeutender Mangel vorliegen. Dies wird bestätigt durch die Erfahrungen des letzten Winters.

Nach verschiedenen Berichten lagen am 3. Januar d. J. am Werft zu Wesel 7 Schiffe mit 29 000 Ctr. Getreide und anderen Waren schutzlos im offenen Fluß. An demselben Tage lagen am deutschen Eck in Koblenz 10 Schlepp- und Güterdampfer und 26 beladene und leere Schiffe; bei Lahnstein lagen 2 Dampfboote und 22 beladene Segelschiffe; in St. Goar 4 Dampfschiffe und 12 Segelschiffe, welche sämtlich nicht mehr in einen Hafen hatten einlaufen können. Ganz ähnlich war es an vielen anderen Orten, sodaß thatsächlich Werte in Höhe von vielen Millionen auf dem Spiele standen.

Gegenüber diesem Sachverhalt erscheint es dem Berichterstatter angebracht, daß seitens der Kgl. Strombauverwaltung noch energischer als bisher auf die Erweiterung des Schutzraumes hingewirkt werde, wobei auch der Hafen zu Ehrenbreitstein in einen benutzbaren Zustand gesetzt werden könnte.

Wenn in dem laufenden Jahre nicht ein dauernd außergewöhnlich günstiger Wasserstand die Schiffahrt unterstützt und somit die Eisenbahnen entlastet hätte, wären besonders für Süddeutschland und seine Industrie die größten Verlegenheiten und Verluste nicht ausgeblieben. Dabei denke man sich die weiteren Verlegenheiten der vorstehend geschilderten großen Flotte bei plötzlichem Eintritt von Frostwetter!

Auf weitere Erörterung der Folgen einer solchen Kalamität will der Berichterstatter nicht eingehen, sondern nur darauf aufmerksam machen, daß das dringendste Bedürfnis jedenfalls für die Strecke von Koblenz aufwärts zu befriedigen bleibt. Er schlägt schließlich folgenden Beschluß vor:

„Die Kommission erkennt mit Dank an, daß die königliche Strombauverwaltung bestrebt gewesen ist, dem notorischen und mit jedem Jahre schärfer hervortretenden Mangel an Winterschutzhäfen auf dem Rheine abzuhelfen, spricht aber angesichts der alle Erwartungen übersteigenden Zunahme der Rheinflotte in der neueren Zeit den dringenden Wunsch aus, daß mit dem Bau bezw. der Erweiterung von Winterhäfen nunmehr so rasch als irgend möglich vorgegangen und für die Bauten eine Summe von angemessener Höhe im nächsten Etat bereit gestellt werde."

In der nachfolgenden Erörterung weist der Strombaudirektor Geh. Rat Berring darauf hin, daß ein neuer Hafen an der Loreley geplant sei, daß man auch in Oberwesel die Anlage eines Hafens beabsichtige, daß aber dort die Hochwasserverhältnisse viele Schwierigkeiten böten. Der Hafen in Oberwinter werde 7,5 ha Fläche umfassen. Ferner sei projektiert ein Hafen in Mülheim am Rhein und seitens der Stadt Düsseldorf ein großer Handels- und Schutzhafen.

Die gegenwärtige Hafenfläche betrage, den Floßhafen zu Schierstein mitgerechnet, im ganzen 157,41 ha und verteile sich wie folgt:

Schierstein	21,5 ha	Erftkanal Neuß	2,3 ha
Rüdesheim	4,32 „	Düsseldorf Brücke	0,56 „
Bingerbrück	1,60 „	dto. Sicherheitshafen	2,85 „
St. Goar	1,90 „	Hochfeld	2,4 „
Oberlahnstein	4,60 „	Johannishütte	0,4 „
Ehrenbreitstein	3,0 „	Duisburg	16,5 „
Moselseite Koblenz	2,0 „	Ruhrort	43,5 „
Brohl	10,8 „	Ruhrort-Homberg	2,5 „
Oberwinter	7,5 „	Emschermündung	1,0 „
Schutzdamm Mondorf	9,0 „	Orsoy	0,65 „
Köln	3,6 „	Wesel	0,75 „
Am Thürmchen	2,5 „	Wesel, städtischer Hafen	1,3 „
Deutz	1,10 „	Emmerich	8,3 „

Die kgl. Strombauverwaltung sei vor wie nach bemüht, die Hafenflächen zu vergrößern bezw. neue zu schaffen. Nachdem noch verschiedene Kommissionsmitglieder die Bedürfnisfrage mit Beispielen erörtert, wird die Spaeter'sche Resolution angenommen.

Man kommt darauf zum 4. Punkt der Tagesordnung:

„Einführung einer Polizeiverordnung betr. die Wartung der Dampfkessel auf den den Rhein und die Mosel befahrenden Dampfschiffen nach Anleitung der für das Stromgebiet der Elbe und Oder bestehenden gleichen Verordnung vom 14. April 1887."

Nach kurzer Debatte, welche die in Rede stehende Polizeiverordnung als unthunlich für die Verhältnisse des Rheins bezeichnet, zumal eine die Durchführung überwachende Aufsichtsbehörde fehle, wird der Gegenstand bis zur nächstjährigen Sitzung vertagt und beschlossen, Gutachten von den Dampfkesselrevisionsvereinen, von dem Centralverein für die Rheinschiffahrt und von der Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft einzuziehen.

Außerhalb der Tagesordnung wird beschlossen, „beim Herrn Minister für Handel und Gewerbe vorstellig zu werden, er wolle dahin wirken, daß die niederländische Regierung auf der Waal und Merwede das Fahrwasser in der bereits 1861 vereinbarten Tiefe von 3 m bei 1,50 m Kölner Pegel erhalte bezw. ausbilde".

Diese Tiefe wird auf der ganzen deutschen Strecke binnen höchstens 2 Jahren erreicht sein, und es werden für die Schiffahrt die größten Kalamitäten entstehen, wenn dies nicht auch auf holländischem Gebiete der Fall ist.

Bezüglich der Kanalisierung der Mosel hält die Rheinschiffahrtskommission an ihrem wiederholt dargelegten Standpunkte fest, daß die genannte Kanalisierung von höchster wirtschaftlicher Bedeutung sei und auch im Interesse der Rheinschiffahrt gewünscht werden müsse. Es wird deshalb beschlossen, den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten zu bitten, er möge dahin wirken, daß die technischen Vorarbeiten für die Kanalisierung der Mosel thunlichst beschleunigt werden.

Hochinteressante Mitteilungen machte schließlich Herr Strombaudirektor Berring über den Stand der Felssprengungsarbeiten im Binger Loch. Entgegen den Ausführungen der Mannheimer Handelskammer legte er dar, wie Erfreuliches unter den obwaltenden enormen Schwierigkeiten seitens der Strombauverwaltung für die Verbesserung dieser Stelle des Stromes geleistet worden ist.

In den 3 Jahren von 1830—1832 wurden von dem Gestein im Binger Loch 49 cbm mit einem Kostenaufwand von 28 848 *M.* beseitigt, so daß sich das Kubikmeter auf 588,70 *M.* stellte. Bis 1841 ruhten die Sprengarbeiten. In den Jahren 1841—49 sprengte man mit einem Kostenaufwand von 43 722 *M.* rund 100 cbm Gestein, also für das Kubikmeter 437 *M.* In dem Zeitraum von 1850—1859 wurden für 83 100 *M.* 206 cbm beseitigt, was auf das Kubikmeter 403,40 *M.* ausmacht. Unablässige Versuche, welche auf keinem Vorbild fußen konnten, brachten 1866 in den Sprengarbeiten einen Wendepunkt. Preußen ist mit diesen Versuchen geradezu bahnbrechend gewesen und die kgl. Strombauverwaltung seit dieser Zeit in unzähligen Fällen seitens anderer Länder um Rat gefragt worden. Während von 1850—1866 nur 8354 cbm Gestein beseitigt wurden, hat man in den nachfolgenden Jahren 32 695 cbm gesprengt und fortgeschafft nnd zwar das Kubikmeter zu 32 *M.*! Aber die Arbeiten sind mit enormen Schwierigkeiten verbunden. Nicht allein ist das Gestein sehr hart, sondern die Peilungs- und Sprengarbeiten müssen im Interesse des ungehinderten Verkehrs der Schiffe alle Augenblicke unterbrochen werden, was der Strombaudirektor in detaillierter Darstellung sehr anschaulich darlegt. Große Hoffnung setzt man auf ein neues Bohrverfahren, mit welchem gegenwärtig eingehende Versuche angestellt werden. Man will nämlich mit kleinen Bohrmaschinen, die mittels komprimierter Luft betrieben werden, in der Taucherglocke zu arbeiten versuchen. Sollte das von Erfolg begleitet sein, so würden die Sprengungen weit eher als in der geplanten Frist beendigt und die wünschenswerte Fahrstraße geschaffen werden. Leider mußte der Strombaudirektor auch berichten, daß wiederholt von böswilliger Hand, die an der Steigerung der Gefährlichkeit der Wasserstraße ein Interesse zu haben scheine (also von den Lotsen. Der Ref.), große Steinmassen in das Fahrwasser geworfen seien, sodaß noch neulich die Beseitigung einer solchen Masse von mehr als 30 cbm notwendig gewesen sei. Bezüglich dieses Falles sei die polizeiliche Untersuchung eingeleitet.

Die Versammlung nahm die interessanten Mitteilungen, aus denen hervorgeht, unter wie schwierigen Umständen die königliche Strombauverwaltung arbeitet, mit lebhaftem Beifalle entgegen, dem auch in der Niederschrift über die Verhandlungen Ausdruck gegeben wurde, und wurde darauf nach vierstündiger Dauer von dem Herrn Vorsitzenden geschlossen.

Der ausländische Eisenmarkt im Oktober.

Essen, 6. November.

Eine Übersicht über den Weltmarkt zeigt uns im allgemeinen für den Oktober kein so günstiges Bild wie im Vormonate, ohne daß man indessen von einem wesentlichen Rückgang des Eisengeschäftes im allgemeinen sprechen kann. Die verschiedenen mitwirkenden Ursachen scheinen mehr lokaler Natur gewesen zu sein, und im ganzen genommen liegen für den November keine beunruhigenden Anzeichen vor.

Der englische Eisenmarkt, welcher Anfangs des Monats mit fester Haltung eröffnete, konnte sich nicht lange in derselben behaupten. Gleich in den ersten Tagen machte sich der ungünstige Einfluß geltend, welcher durch den „Krach" auf dem schottischen Markte (siehe weiter unten) ausgeübt wurde. Wenn auch der englische Markt sich der Einwirkung der schottischen Verhältnisse allmählich entzogen hat, so wurde doch die Weiterentwickelung, welche auf dem besten Wege war, gehemmt und die Rückwirkung auf die Roheisenpreise blieb nicht aus, wenn dieselbe auch nur gering war, da die G.M.B.-Notierungen nur etwa 3 *d.* per ton wichen. Nur Hämatiteisen sank sofort um 2 *s.* per ton, erholte sich jedoch allmählich wieder. Glücklicherweise war nur wenig Roheisen in den Händen der Zwischenhändler, so daß kein starkes Angebot vorhanden war. Gegen Ende des Monats vollzog sich jedoch wieder eine allmähliche Wendung zum Bessern; doch nahmen die Lager, welche sich bisher stetig vermindert hatten, in der letzten Hälfte des Monats verhältnismäßig stark zu. Wenig oder gar nicht wurde Walzeisen von den oben dargelegten Verhältnissen berührt. Die Haltung für fast alle Sorten war eine durchaus feste und die Preise gingen nicht unbedeutend herauf. Namentlich war es der Schiffbau, der sehr viel an Platten und Winkel bedurfte und auch auf die entsprechenden Stahlfabrikate, welche in noch größerem Umfange zur Verwendung kamen, einen sehr günstigen und festigenden Einfluß ausübte. Da an den Werften zahlreiche neue Aufträge einliefen und die vorhandenen kaum bewältigt werden können, so ist in diesem Departement der Betrieb für längere Zeit gesichert. Der Stahlmarkt zeigte im allgemeinen eine feste Haltung, nur Stahlschienen hatten weichende Tendenz und gingen gleich zu Anfang des Monats um 5 bis 6 *s.* herunter. Bessemerstahl kam im Oktober zu besserer Entwickelung und ging flotter. Die amerikanische Nachfrage nach Halbfabrikaten aus Stahl war zwar im ganzen stetig, ließ jedoch stellenweise noch

sehr zu wünschen übrig; namentlich war Stahlwalzdraht im Oktober durchweg vernachlässigt. Weißblech war zwar ziemlich fest, doch war der Umsatz ein verhältnismäßig nur unbedeutender. Die Maschinenfabriken zeigten eine stetige Besserung und sind jetzt wohl allgemein ziemlich gut mit Aufträgen versehen. Auch für Gußwaren gingen gegen Ende des Monats die Preise etwas in die Höhe. Ein Umstand, welcher nicht ohne Einfluß auf das Eisengeschäft im allgemeinen geblieben ist, waren in England die in der Kohlenindustrie bestehenden Schwierigkeiten wegen der Lohnfrage. Einige Streiks (die jedoch jetzt zum größten Teile durch gütliche Einigung wieder beigelegt sind), veranlaßt durch die Forderung einer Lohnerhöhung von 10 pCt., machten es oft schwierig, das für die Werke nötige Quantum an Kohle zu beschaffen, gaben aber dadurch dem Eisenmarkte eine festere Tendenz.

Der schottische Eisenmarkt war im Anfang des Monats entschieden lebhaft und die Warrants blieben ziemlich stetig im Preise; kurz darauf trat jedoch, jedenfalls durch das Zusammenwirken mehrerer Ursachen hervorgerufen, ziemlich unerwartet ein Preisrückschlag ein und die Warrantpreise gingen sofort 2 s. herunter. Dazu kam noch der ungünstige Bericht von seiten der Handelskammer, um das Angebot zu verstärken. Der ungünstige Einfluß der kolossalen Lagervorräte, welche im Oktober stetig zugenommen haben, üben natürlich andauernd ihren Druck auf das Eisengeschäft aus. Gegen Ende des Monats kam durch die Arbeiterunruhen in den Kohlengruben, wodurch die für den Hochofenbetrieb nötige Kohle schwer zu beschaffen war, eine festere Haltung in das Eisengeschäft. Außerdem hatte die Kohlenkrise insofern einen günstigen Einfluß, als mehrere Produzenten jetzt den geeigneten Zeitpunkt für gekommen hielten, um niederzublasen, wodurch sich die Zahl der Hochöfen um 5 vermindert hat. An den Hütten sind im Laufe des Monats die gangbarsten Marken ebenfalls um 1 s. per ton gewichen. Walzeisen war im ganzen von der üblen Lage des Roheisengeschäftes wenig berührt, höchstens daß die Käufer eine kurze Zeit nach dem oben besprochenen Preissturz sich etwas zurückhaltender zeigten. Die Zurückhaltung hielt jedoch dem starken Bedarf gegenüber nicht stand, namentlich wurden für den Schiffbau sehr große Mengen Bleche und Winkel gefordert. Da vorzugsweise Stahl zur Verwendung kommt, so übte dieser Umstand auch auf das Stahlgeschäft eine günstige Wirkung. Wie stark die Werfte beschäftigt sind, mag die Thatsache veranschaulichen, daß zwei der leitenden Firmen aus freien Stücken den Lohn der auf ihren Werften beschäftigten Arbeiter um 5 pCt. erhöht haben und daß verschiedene Stahlwerke nicht imstande sind, weitere Aufträge zu buchen. Die Maschinenfabriken und Eisengießereien waren im ganzen etwas besser beschäftigt.

Der französische Markt litt auch im Oktober unter der alten Kalamität, dem Konkurrenzkampfe zwischen den Walzwerken des Nordens und den Pariser Händlern. Trotzdem auf dem Pariser Markte eine so lebhafte Nachfrage war, wie dies in den letzten Jahren selten der Fall gewesen, so konnten die Pariser Händler sich doch nicht dazu entschließen, ihren eigenen Vorteil zu wahren und ihre Preise mit denen der Walzwerke in Einklang zu bringen. Der dadurch ausgeübte Druck hemmt natürlich jede gesunde Entwickelung des Geschäftes. Der Eintritt des Winters begünstigt natürlich durchaus nicht einen Fortschritt zum Besseren und so wird wohl diese Achillesferse den Markt noch weitere Zeit behelligen. Man scheint als Taktik jetzt eine vollständige Umgehung der nördlichen Werke bei weiteren Eisenbezügen befolgen zu wollen, indem man so wenig Eisen wie möglich auf Lager hält und den Abgang aus anderen Distrikten ergänzt. Ihrerseits haben dagegen die nördlichen Walzwerke vor, sich direkt mit der Pariser Kundschaft in Verbindung zu setzen. Wie man sieht, ist also bereits der Kampf aufs Messer beschlossene Thatsache. Im übrigen hat die Nachfrage sich im Oktober etwas belebt und die Werke haben versucht, wenn auch ohne vielen Erfolg, etwas höhere Preise zu erzielen. Nur das ist erreicht worden, daß die Käufer die augenblicklich notierten Preise williger bezahlen. Für Kokseisen wird gewöhnlich 140 Frcs. notiert. Die Gießereien waren ziemlich gut beschäftigt, nur Rohre fanden noch etwas schleppenden Absatz. Bemerkenswert ist noch, daß man bereits die ersten Schritte gethan hat, um ein Syndikat für Stahldraht ins Leben zu rufen. Die ersten Verhandlungen sind schon gepflogen worden; zum definitiven Abschluß soll indessen erst dann geschritten werden, wenn 90 pCt. der augenblicklichen Produktion ihren Beitritt angemeldet hat.

Der belgische Eisenmarkt eröffnete im Oktober mit wenig sicherer Haltung. Das Geschäft hatte durch den Ende September erfolgten Preisniedergang für Roheisen eine Abschwächung erlitten, indem die Preise von den Abnehmern nicht mehr so anstandslos bewilligt wurden, wie im Vormonate. Im allgemeinen behaupteten Verkäufer und Abnehmer eine Zurückhaltung. Um die Mitte des Monats trat jedoch bereits, von Roheisen ausgehend, eine Besserung ein. Anhaltend flott gingen während des ganzen Monates Träger. Unter den gegebenen Verhältnissen berührte es um so angenehmer, daß auch von Seiten des Syndikats in den letzten Versammlungen eine Herabsetzung der Preise nicht beschlossen wurde. Die Lagervorräte sind langsam im Zunehmen begriffen; des weiteren ergab die Statistik für den September, daß von den 50 bestehenden Hochöfen 31 in Betrieb waren. Dieselben produzierten an Puddelroheisen 55 500 t, an Gießereiroheisen 3900 t, an Stahleisen 16 650 t. In den Ausfuhrverhältnissen hat sich, wie eine Zusammenstellung für die ersten 8 Monate ergiebt, für Stahlschienen eine nicht unmerkliche Zunahme gezeigt, wogegen für Stabeisen, Bleche und dergl. sich eine Abnahme um circa 15 pCt. bemerkbar gemacht hat.

Der amerikanische Eisenmarkt nahm Anfangs Oktober bis um die Mitte einen Anlauf zur Besserung, von da ab jedoch meldeten die Kabeltelegramme eine weniger feste Haltung und größere Stille des Geschäftes, die jedoch vorläufig noch keinen oder doch nur einen unwesentlichen Einfluß auf die Preise ausübten. In Spiegeleisen war das Geschäft anfangs sehr lebhaft und die Käufer schienen aus ihrer Zurückhaltung gänzlich herausgetreten zu sein, später jedoch wurde der Absatz wieder schleppender. Die Preise für 20 pCt. manganhaltige englische Sorten hielten sich jedoch auf 27 bis 28 Dollars. In Stahlschienen wurde das Geschäft desto lebhafter, je mehr die an sich schon niedrigen Preise zurückgingen. Dieselben wichen um ungefähr einen Dollar im Laufe des Monats und notierten schließlich nur noch 27,50 bis 28 Doll. per Tonne f.o.b. pennsylvanische Walzwerke. Auch für Stahlwalzdraht ging das Geschäft bald nach der ersten Woche zurück, obwohl anfangs noch zu den mäßigeren Preisen gute Abschlüsse gethätigt wurden. Ende des Monats wurden für amerikanische Sorten 42 bis 42,50 Doll., für auswärtige 39 bis 39,50 Doll. notiert gegen 42,50 bis 43,50 bezw. 39,50 bis 40 Doll. Anfangs Oktober.

Korrespondenzen.

Kohlenverkehr in England. Die Kohlenproduktion im ganzen Vereinigten Königreiche (England, Schottland und Irland) betrug im abgelaufenen Jahre 162 120 000 t. An dem Transporte dieses Förderquantums beteiligten sich 14 Bahnen, welche zusammen im genannten Jahre 101 648 000 t verfrachteten, das ist ca. 62 pCt. der Produktion. Den größten Anteil am Kohlenverkehre besaß die Midland-Bahn mit 15 369 000 t, sodann folgt die London-North-Western-Bahn mit 13 249 000 t und die Great-Western-Bahn mit 11 320 000 t. Ferner verfrachteten 7 Kanäle zusammen ein Quantum von 6 350 000 t im Jahre 1887, das ist nahezu 4 pCt. der Produktion. Nach London wurden im Jahre 1887 durch Bahnen und Kanäle im ganzen 4 630 195 t Kohle gebracht; an diesem Transport beteiligten sich 8 Bahnen mit zusammen 4 623 250 t und der Grand-Junction-Kanal mit 6945 t. Weiter wurden in diesem Jahre durch 3668 Schiffe aus verschiedenen Seehäfen im ganzen 2 938 000 t Kohle nach London gebracht.

---

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

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

	Eingeführt aus:					
	a.			b.		
	Steinkohlen	Koks	Briquettes	Steinkohlen	Koks	Briquettes
	t	t	t	t	t	t
Bremen	662,1	16,9	0,9	3 481,0	1 128,4	11,9
Hamburg-Altona	47 855,5	1 101,6	177,8	345 871,2	10 359,6	1 223,5
den übrigen Zoll-Ausschlüssen	486,7	5,0	—	1 677,4	96,5	—
Belgien	22 186,5	16 870,2	470,0	150 499,8	158 464,6	1 523,2
Dänemark	137,7	—	—	807,0	0,5	—
Frankreich	2 794,0	21,6	—	21 670,0	524,6	9,4
Großbritannien	174 271,7	1 325,7	—	1 236 344,5	21 670,9	180,1
Italien	—	—	—	—	—	—
den Niederlanden	2 335,9	0,6	0,1	23 355,4	294,8	2,8
Norwegen	—	—	—	—	—	—
Österreich-Ungarn	48 239,5	631,5	602,6	428 570,5	5 523,3	7 882,8
Rußland	717,5	11,0	—	11 483,2	356,4	—
Schweden	—	—	—	—	—	—
Schweiz	7,3	81,3	2,0	214,4	386,0	2,3
Spanien	—	—	—	—	—	—
den Vereinigten Staaten von Amerika	—	—	—	—	—	—
den übrigen Ländern und nicht ermittelt	—	—	—	—	—	—
Summa	299 694,4	20 065,4	1 253,4	2 223 974,4	198 805,6	10 836,0
In demselben Zeitraum des Vorjahres	279 494,4	18 269,0	728,4	1 901 532,0	168 986,9	8 031,5

	Ausgeführt nach:					
	a.			b.		
	Steinkohlen	Koks	Briquettes	Steinkohlen	Koks	Briquettes
	t	t	t	t	t	t
Bremen	29 505,8	1 544,2	200,0	269 462,0	11 288,1	5 081,3
Hamburg-Altona	27 284,6	5 592,1	1 818,4	225 021,8	33 416,2	12 764,1
den übrigen Zoll-Ausschlüssen	4 890,0	590,0	20,0	24 839,2	3 576,2	560,2
Belgien	47 597,0	3 465,0	40,0	400 556,1	28 275,1	655,3
Dänemark	298,5	480,0	0,2	2 790,0	3 660,1	195,7
Frankreich	72 945,3	35 481,4	230,0	611 279,1	253 579,8	3 212,7
Großbritannien	30,0	—	—	232,2	60,2	479,3
Italien	4 750,0	2 190,0	320,0	50 850,9	17 610,1	3 430,2
den Niederlanden	404 604,8	8 489,2	3 945,7	2 553 631,0	71 122,4	40 772,8
Norwegen	270,0	890,0	—	1 692,0	4 885,0	230,0
Österreich-Ungarn	250 092,2	15 860,4	1,7	2 020 998,6	127 725,2	16,3
Rußland	17 474,3	8 608,8	—	128 787,5	56 835,9	8,8
Schweden	965,2	750,0	—	4 378,8	3 790,0	0,8
Schweiz	49 995,9	3 918,2	1 610,5	449 682,0	34 112,1	13 243,5
Spanien	—	—	—	213,0	—	10,0
den Vereinigten Staaten von Amerika	—	—	—	20,7	—	—
den übrigen Ländern und nicht ermittelt	190,0	10,0	—	4 190,0	881,0	—
Summa	910 893,6	87 869,3	8 186,5	6 748 624,9	650 817,4	80 661,0
In demselben Zeitraum des Vorjahres	749 953,2	64 938,1	7 390,6	6 289 570,4	529 144,1	78 473,6

	Eingeführt:		Ausgeführt:	
	a.	b.	a.	b.
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Roheisen aller Art	23 203,6	159 577,4	9 394,7	95 457,7
Schmiedbares Eisen in Stäben	1 861,4	12 324,6	13 978,7	114 769,7
Eisenbahnschienen	32,4	735,7	10 869,8	92 047,8
Eisen- und Stahldraht	247,0	2 849,1	16 390,4	143 176,1
Eisenbahnachsen, Eisenbahnräder ꝛc.	72,4	357,8	2 497,0	13 998,4
Röhren aus schmiedbarem Eisen	126,9	938,4	1 775,2	15 965,2
Grobe Eisenwaren, andere	610,3	5 858,8	7 415,0	63 778,9
Feine Eisenwaren mit Ausnahme von Nähnadeln, Schreibfedern, Uhrfournituren ꝛc.	96,6	867,9	889,3	6 482,5
Braunkohlen	481 798,8	3 879 040,5	1 632,1	12 493,7

Westfälische Steinkohlen, Koks und Briquettes in Hamburg, Altona, Harburg ꝛc.

Die Mengen westfälischer Steinkohlen, Koks und Briquettes, welche während des Monats Oktober 1888 (1887) in hiesiger Gegend laut amtlicher Bekanntmachung eintrafen, sind folgende:

	Tonnen zu 1000 kg 1888	1887
In Hamburg Platz	27 540 t	26 340 t
Durchgangsverkehr p. Altona-Kieler Bahn	19 200 „	19 960 „
„ „ Lübeck-Hamb. „	9 980 „	7 220 „
„ „ Berlin- „ „	1 230 „	2 230 „
Insgesamt	57 950 t	55 750 t
In Harburg Platz	2 760 t	1 820 t
Durchgangsverkehr Unterelbesche Strecke	5 400 „	2 170 „
Insgesamt	8 160 t	3 990 t
Durchgangsverkehr Oberelbe nach Berlin	130 t	— t
Zur Ausfuhr wurden verladen . . .	500 „	470 „

Die Einfuhr betrug im Monat Oktober 1888 gegen voriges Jahr nach Hamburg Platz 1200 t und nach Hamburg im Durchgangsverkehr 1000 t mehr. Gegen September 1888 nach Hamburg Platz um 800 t und nach Hamburg im Durchgangsverkehr 860 t mehr. Die Einfuhr betrug gegen Oktober 1887 nach Harburg 940 t und nach der Unterelbeschen Strecke 3230 t, und gegen den Monat September 1888 nach Harburg Platz 200 t mehr und im Durchgangsverkehr nach der Unterelbeschen Strecke 1200 t weniger. Fortschritt ganz unwesentlich. Nachfrage für Kohlen wie im vorigen Jahre; weniger für Kleinkoks. In Schmelzkoks weniger Nachfrage als Angebot. Preise für englische Kohlen infolge Streiks und höherer Frachten noch fest, was jedoch von kurzer Dauer sein dürfte, da derartige Vorkommnisse immer bald und, wenn nicht früher, doch stets spätestens erfahrungsmäßig zum Frühjahr vorübergingen. Da indes die Streiks nach den letzten Berichten schon fast sämtlich beigelegt wurden, so ist eine Ermäßigung ohne Frage schon bald zu erwarten. Lieferungen einiger westfälischer Zechen höchst prompt und präzise, einiger dagegen aber leider höchst mangelhaft, dazu wurden teilweise sehr hohe Preise gefordert, wogegen die Preise für englische Kohlen selbst momentan wesentliche Vorteile boten.

(Mitgeteilt durch Anton Günther, Hamburg und Harburg.)

Tarife.

Saarbrücken-hessischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 20. Oktober d. J. ist die Station Bockenrod der hessischen Nebenbahn Reinheim — Reichelsheim mit folgenden Sätzen für die Beförderung von Eisenerzen in den bezeichneten Verkehr aufgenommen worden.

	für 100 kg. in Mark
Bockenrod—Brebach	0,62
„ —Burbach	0,61
„ —Dillingen	0,67
„ —Mettlach	0,71
„ Neunkirchen	0,56
„ Völklingen	0,63

Güter- bezw. Kohlen-Verkehr Köln (linksrh.) — hessische Ludwigs- bezw. Cronberger Bahn. Am 11. Oktober d. J. ist die hessische Nebenstrecke Sprendlingen-Wöllstein dem Betriebe übergeben worden.

Die Anmerkung auf Seite 7 des Nachtrages VII zum Gütertarif vom 1. November 1882 sowie der letzte Satz unter IIb auf Seite 2 des Nachtrages VII zum Steinkohlen-Ausnahme-Tarife Nr. 3 vom 1. Oktober 1881 bezüglich der Anwendung der Frachtsätze für Wöllstein sind demnach zu streichen.

Saarkohlenverkehr nach Württemberg. Zum Saarkohlen-Ausnahmetarif Nr. 7 tratt am 1. November d. J. ein Anhang in Kraft, enthaltend Sätze für Gaskoks ab Dillingen und Oberstein nach den badisch-württembergischen Übergangsstationen. Derselbe kann von den erwähnten Stationen unentgeltlich bezogen werden.

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 °	′	″
Oktober	14.	14	5	15	14	11	0	14	8	7,5
„	15.	14	6	0	—	—	—	14	—	—
„	16.	14	14	30	14	14	30	14	14	30
„	17.	14	4	15	14	11	45	14	8	0
„	18.	14	3	30	14	13	15	14	8	22,5
„	19.	14	5	0	14	16	0	14	10	30
„	20.	14	1	30	14	14	0	14	7	45
							Mittel =	14	9	32

$= \text{hora } 0\frac{15{,}1}{16}$

Generalversammlungen.

Gewerkschaft Kaiser Wilhelm, Recklinghausen. Freitag, 9. November cr., nachm. 4 Uhr, im Hotel Retze, Essen, außerordentliche Generalversammlung.

Rheinische Glashütten-Aktien-Gesellschaft, Köln-Ehrenfeld. Samstag, 10. November cr., nachmittags 3 Uhr, im Geschäftslokale der Gesellschaft.

Enscheder Steinkohlenwerk in Vreden. 13. November cr., morgens 10 Uhr, im Hotel Retze in Essen.

Westfälische Union, Aktien-Gesellschaft für Bergbau, Eisen- und Drahtindustrie, Hamm i. W. 14. Nov. cr., nachmittags 1 Uhr, im Geschäftslokale der Gesellschaft zu Hamm i. W.

Zeche Ringeltaube bei Annen. Freitag, 16. November cr., nachmittags 4 Uhr, im P. Voß'schen Gasthofe in Witten.

Phönix, Aktiengesellschaft für Bergbau und Hüttenbetrieb. Sonnabend, 17. November cr., nachmittags 3¼ Uhr im Direktionsgebäude zu Laar bei Ruhrort.

Litteratur.

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

Inhalt des November-Heftes (Jahrgang 8 Nr. 11): Die Verwaltung der preußischen Staatsbahnen. Die neue Dampfkesselanlage des Hochofenwerkes in Friedenshütte bei Morgenroth. Die Eisenindustrie Oberschlesiens, ihre Entwickelung und gegenwärtige Lage. Ungleichmäßigkeiten in Flußeisenplatten in chemischer Beziehung. Über die Benennung der verschiedenen Kohlenstoffformen im Eisen. Zur Frage der Schulreform. Zur Alters- und Invalidenversicherung der Arbeiter. Verein deutscher Eisen- und Stahlindustrieller. Kongreß der Société de l'industrie Minérale. Über einen neuen Apparat zur Messung von Farben und seine Verwendung zur Bestimmung von Kohlenstoff im Stahl. Entgegnung. Bericht über in- und ausländische Patente. Statistisches. Berichte über Versammlungen verwandter Vereine. Referate und kleinere Mitteilungen. Marktbericht. Vereinsnachrichten. Bücherschau. Sibirien und die sibirische Eisenbahn. Wie ich zu 'ner Frau kam.

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.

Im Verlage von G. D. Baedeker in Essen
erscheint in einigen Tagen und ist durch alle Buchhandlungen zu beziehen:

Berg- u. Hütten-Kalender

für das Jahr

1889.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Nebst Beigabe
enthaltend die „Sozialpolitischen Reichsgesetze", „Gewerblichen und Literarischen Anzeiger" sowie „Beilagen".
In weichem Ledereinband mit Bleistift. — **Preis 3 Mk. 50 Pfg.**

Im Verlage von G. D. Baedeker in Essen
ist soeben erschienen und durch alle Buchhandlungen zu beziehen:

P. Stühlen's Ingenieur-Kalender 1889

für Maschinen- u. Hüttentechniker.

Unter Mitwirkung von
R. M. Daelen, Civil-Ingenieur, Düsseldorf, und Ludw. Grabau, Civil-Ingenieur, Hannover, herausgegeben von

Friedrich Bode,
Civil-Ingenieur, Dresden-Striesen.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Hierzu
1) Bode's Westentaschenbuch,
2) Die sozialpolitischen Reichsgesetze
mit dem gewerblichen und literarischen Anzeiger nebst Beilagen.

Preis des Kalenders incl. Westentaschenbuch:
Ausgabe A. In Ledereinband mit Klappe und Bleistift 3 Mark 50 Pfg
Ausgabe B. In Brieftaschenform mit Gummiband u. Bleistift 4 Mk. 50 Pfg.

Sicherheits-Zünder.

Wir bringen hiermit ergebenst zur Kenntniss, dass wir mit der Herstellung und dem Vertrieb des **Sicherheits-Zünders „Patent Roth"** begonnen haben.

Dieser Zünder hat den Zweck, das Aussprühen der Zündschnur beim Anbrennen und die hierdurch bedingte Entzündung schlagender Wetter zu vermeiden.

Es ist deshalb allen Zechen, welche mit schlagenden Wettern zu kämpfen haben, **dringend** zu empfehlen, Versuche mit diesem Sicherheits-Zünder anzustellen.

Prospecte und Probestücke stehen auf Verlangen gratis gern zu Diensten.

Witten a. d. Ruhr, den 20. October 1888.

Rheinisch-Westfälische Roburit-Gesellschaft
Korfmann & Franke
Commandit-Gesellschaft auf Actien.

Wilhelm Seippel

Bochum i. W.

fabricirt und empfiehlt

Benzin-Sicherheitslampen

mit Zündapparat D. R.-P. Nr. 44 776 und Plompenverschluss D. R.-P. Nr. 24 547.

Sowohl die Lampe wie der Zündapparat zeichnen sich durch solide und einfachste Construction und desshalb geringste Reparaturbedürftigkeit aus.

Probelampen und Preise stehen jederzeit zu Diensten.

Würfels gerippte Patent-Zink-Wetterlutten

stärkstes und daher billigstes Material zur Wetterführung.

D. R.-P. Nr. 26679.

Patentmuffen

zu luftdichter Verbindung der einzelnen Lutten mit einander.

D. R.-P. Nr. 27432.

Würfels glatte mit Aussenrippen versehene (halbgerippte) Zinkwetterlutten

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

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

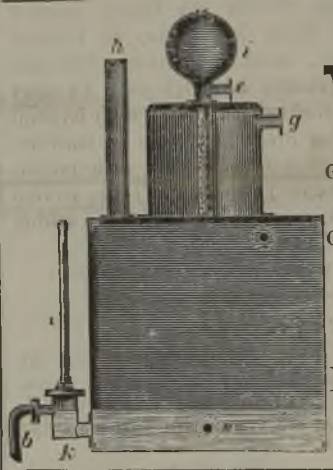
Bochum.

M. Würfel,
alleiniger Erfinder der quer und spiralförmig gerippten, sowie sämmtlicher anderer Sorten gerippter Lutten.

COKEAUSDRÜCKMASCHINEN

(seit 1870 **136 Stück** ausgeführt)
halten sowohl ganze Maschinen, als alle einzelnen Theile vorräthig

HEINTZMANN & DREYER
Bochumer Eisenhütte zu Bochum.



Wichtige Erfindung.

Vorwärmer.

Deutsches Reichs-Patent.

Garantie für siedendes Speisewasser.
Bedeutende Kohlenersparniss.
Grössere Verdampfungskraft des Kessels.

Illustrirte Prospecte werden zugesandt.

Wiederverkäufer gesucht.

Petry & Hecking,
Maschinenfabrik,
Dortmund.

Deutscher Offizier-Verein, Berlin NW., Neustädtische Kirchstr. 4/5, weist Behörden, Grossgrundbesitzern, Industriellen etc. tüchtige und gut empfohlene, ehemals active Offiziere für Vertrauensstellungen, wie Gutsverwaltung, Oberaufsicht über Etablissements, Bureaux oder Arbeitsplätze, Buch- u. Kassenführung, für Geschäfts- oder Privatcorrespondenzen, Stellen der Selbstverwaltung u. s. w. unentgeltl. nach. Gefl. Off. an d. Anstellungsbureau d. Vereins.

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

Heinrich Lueg, Haspe, Westf.

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.

Prospecte, 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.