



Berg- und Hüttenmännische Zeitung für den Niederrhein und Westfalen.

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

Verantwortlich für die Redaktion: Dr. Katorp 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 *S.*

Bestellungen für das **erste Quartal 1889** wollen die geehrten Abonnenten baldigst bei dem betr. Postamt machen und sich dazu des dieser Nummer beigefügten Abonnementscheins bedienen, damit keine Verzögerung in der Zusendung eintritt.

Der Abonnementspreis beträgt für den Postbezug 3 Mark 75 Pf. pro Quartal.

Inhalt: Die 30. ordentliche Generalversammlung des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund am 22. Dezember 1888. - Korrespondenzen. - Anzeigen. - Zweites Blatt: Englischer Kohlen-, Eisen- und Metallmarkt. - Vermischtes. - Wagengestellung im Ruhrkohlenreviere vom 1. bis 15. Dezember 1888. - Magnetische Beobachtungen. - Patent-Anmeldungen. - Anzeigen.

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

? Die 30. ordentliche Generalversammlung des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund am 22. Dezember 1888.

Am 22. Dezember d. J. trat der Verein für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund zu seiner 30. ordentlichen Generalversammlung in dem „Berliner Hof“ zu Essen zusammen.

Auf die durch die öffentlichen Blätter und durch besondere Ausschreiben an die Vereinszweigen erfolgten Einladungen hatten sich zu derselben 73 Vertreter von 94 Vereinszweigen, deren Belegschaften 79 595 Mann umfassen, eingefunden. Außerdem wohnten den Verhandlungen zahlreiche Gäste bei, u. a. Herr Berghauptmann Gilert und die Herren Oberbergwäite Schollmeyer und Berggrat Dr. Weidmann, Herr Oberbürgermeister Zweigert-Essen, Herr Berggrat Othberg, Vertreter des Aachener Bergbau-Vereins, Herr Generalsekretär Dr. Beumer als Vertreter des wirtschaftlichen Vereins zu Düsseldorf.

Der an sie ergangenen Einladung zu folgen waren verhindert gewesen die Herren: Oberpräsident von Hagemeister-Münster, Regierungspräsident von Rosen-Arnsherg, Regierungspräsident Febr. von Berlepsch-Düsseldorf und Berghauptmann Dr. Braffert-Bonn.

Die Verhandlungen wurden in Vertretung des am Erscheinen verhinderten Vereins-Vorsitzenden Dr. Hamacher durch Herrn Bergassessor Krabler um 11¹/₂ Uhr vormittags eröffnet, indem derselbe die Versammlung und die erschienenen Gäste mit

einigen herzlichen Worten begrüßte. Der Vorsitzende gedachte sodann des im Laufe des Jahres verstorbenen Vorstandsmitgliedes Herrn Friedrich Grillo und bat die Versammlung, das Andenken des Verstorbenen durch Erheben von den Sitzen zu ehren.

1. Zum ersten Gegenstand der Tagesordnung erstattete Herr August Waldthausen Bericht über die von der Rechnungsprüfungs-Kommission vorgenommene Prüfung der Rechnung des Vereins für das Jahr 1887, auf grund deren dem Vorstande die Entlastung erteilt war.

Auf den Antrag des Vorsitzenden wurden die bisherigen Mitglieder der Rechnungsprüfungs-Kommission, die Herren August Waldthausen, W. Hagedorn und Karl Funke wiedergewählt.

2. Zu dem zweiten Gegenstande der Tagesordnung, Festsetzung des Etats für das neue Geschäftsjahr, machte der Vorsitzende auf grund der Beratungen des Vorstandes den Vorschlag, den Etat für das neue Geschäftsjahr wiederum in Einnahme und Ausgabe auf 23 000 *M.* festzusetzen. Der Vorschlag fand die Zustimmung der Versammlung.

3. Ergänzungswahl des Vorstandes. Mit der Einnahme der Stimmzettel und Feststellung des Wahlergebnisses wurden die Herren Rud. Waldthausen und Gerhard Küchen betraut. Das Ergebnis der Wahl war

folgendes. Es wurden gewählt bzw. wiedergewählt die Herren: Dr. Hammacher, Geh. Kommerzienrat Haniel, Landgerichtsrat a. D. Heinemann, Julius Liebrecht, Bergassessor Nonne, Bergrat Erdmann, Bergassessor Gräff, Bergwerksdirektor Kirdorf, Bergwerksdirektor Röder, Bergwerksdirektor Frielinghaus. An Stelle des Herrn Friedrich Grillo wurde Herr Direktor Boniver auf die Dauer von 2 Jahren gewählt.

4. Der Vorsitzende erteilte sodann das Wort zum 4. Gegenstande der Tagesordnung, Bericht über die Vereinsthätigkeit in dem abgelaufenen Geschäftsjahre, dem Geschäftsführer des Vereins, Herrn Dr. Ratorp, der zu demselben sich wie folgt äußerte:

M. H.! In dem Berichte, welchen ich in der letzten Generalversammlung Ihres Vereins vor einem Jahre zu erstatten die Ehre hatte, konnte ich darauf hinweisen, daß in der Lage des westfälischen Steinkohlenbergbaues nach langem Stillstande insofern eine wesentliche Änderung eingetreten sei, als die Nachfrage und der Absatz der Bergwerksprodukte eine erhebliche Steigerung erfahren haben. Von Monat zu Monat war in der zweiten Hälfte des Jahres 1887 der Verkehr auf den Eisenbahnen und dem Rhein gestiegen, und das Jahr schloß am Ende mit einer Produktionsmenge ab, die diejenige des vorhergehenden Jahres um 1 651 000 t oder nahezu 6 pCt. überstieg.

Nicht gleich Günstiges konnte damals über die Preisstellung der Produkte bemerkt werden; eine Besserung war allerdings auch in dieser Beziehung schon eingetreten; für einzelne Kohlenforten wurden auch schon damals wesentlich höhere Preise erzielt, allein die Bechen waren doch bis dahin noch wenig in der Lage gewesen, aus der Aufbesserung Nutzen zu ziehen.

Heute dürfen wir sagen, daß die Lage des westfälischen Kohlenmarktes seit langen Jahren zum ersten Male eine recht befriedigende, ja nach allen Seiten hin recht erfreuliche ist. Die Nachfrage war das ganze Jahr hindurch, und selbst in den Monaten, in welchen sie der Natur der Sache nach gewöhnlich nachzulassen pflegt, eine ungewöhnlich rege und ihr zu Zeiten kaum zu entsprechen; der Transport auf den Eisenbahnen und auf dem fast das ganze Jahr hindurch zu benutzenden Rhein nahm einen kaum erwarteten Umfang an, und dieses Mal gingen auch die Preise für sämtliche Kohlenforten mit dieser Steigerung Hand in Hand.

Ich muß es mir natürlich versagen, dies an der Hand von Zahlen näher darzulegen; einige Hauptangaben möchte ich mir aber doch gestatten, Ihnen vorzuführen, da sie in der kürzesten Weise darthun, welche mächtige Schritte unsere Industrie im Laufe dieses Jahres vorwärts gethan hat. Die Produktion hat in den ersten drei Vierteln des laufenden Jahres eine Höhe von 21 266 213 t erreicht gegen 21 881 628 t in den ersten drei Vierteln des Jahres 1887; sie stellt sich also gegen das Vorjahr um 2 384 585 t oder volle 9,9 pCt. höher.

In welchem überraschenden Maße der Verbrauch der westfälischen Kohle zugenommen hat, ohne daß das Absatzgebiet derselben eine wesentliche Änderung erfahren hat, das erhellt aus der Thatsache, daß in den beiden Jahren 1888 und 1887 die Produktion eine Vermehrung von mehr als 4½ Millionen Tonnen oder über 90 Millionen Centner aufweist.

Die westfälische Steinkohlenindustrie darf endlich einmal wieder mit Vertrauen und berechtigter Hoffnung in die Zukunft blicken. Auch die Aufbesserung der Preise ist im Laufe dieses Jahres mehr und mehr den Bechen zugute gekommen, je

mehr die früheren, unter ungünstigeren Bedingungen abgeschlossen Verträge zu Ende gingen.

Dennoch werden Sie mit mir dahin einverstanden sein, m. H., daß es verkehrt und selbst bedenklich wäre, die rosige Auffassung der Lage unserer Industrie zu teilen, der man gegenwärtig in einem großen Teile der Presse und des Publikums begegnet. Man vergißt oder übersieht in dem, dem gewerblichen Leben, ferner stehenden Kreisen zu leicht die Verwüstungen, welche die lange 15 jährige Krisis in unserem sonstigen wirtschaftlichen Leben, namentlich aber in dem Steinkohlenbergbau angerichtet hat (Sehr richtig!) und die noch nach Jahren nicht ganz verwunden sein werden; man vergißt, daß die Grubenverwaltungen seit Jahren sich in ihren Vorrichtungsarbeiten, in der Beschaffung neuer Maschinen, Apparate und Anstalten auf das Dringendste und Notwendigste beschränken mußten und das Unterlassene mit der Besserung der Finanzlage nachgeholt werden muß; man vergißt, daß damit und mit der Steigerung des Arbeitslohns und anderer Dinge auch die Selbstkosten sich steigern müssen; man vergißt, daß neue und nicht geringe Anforderungen an den Bergbau herantreten werden, — ich erinnere nur an die ausgedehntere Alters- und Invaliden-Versicherung —, die, man mag es drehen wie man will, auch bei unseren Knappschaftskassen eine weitere Erhöhung der Leistungen herbeiführen wird. (Zustimmung.) Nur wer dieses und anderes in Rechnung zieht, wird zu einem unbefangenen und ungetrübten Urteil über die Lage unserer Industrie gelangen und wird sich sagen, daß auch hier das alte Wort Recht behalten wird: es ist dafür gesorgt, daß die Bäume nicht in den Himmel wachsen.

Daß unter Verhältnissen, wie die gegenwärtigen, von Vereinbarungen zur Einschränkung der Produktion, wie sie vom Verein in dem letzten Jahrzehnt wiederholt angestrebt und auch durchgeführt sind und wie eine solche Sie noch in der vorigjährigen Generalversammlung beschäftigte, daß von solchen Vereinbarungen zur Zeit nicht mehr die Rede sein kann, liegt auf der Hand; sie würden auch heute geradezu nicht mehr praktisch durchführbar sein.

Es würde aber gleichwohl ganz verkehrt und bedenklich sein, wollten nun die Bechen die Dinge laufen lassen wie sie laufen, und wollten sie es ganz dem Zufall anheimgeben, wohin die Bewegung des Marktes ihren Ausgang nehmen wird. Ist es auch zur Zeit nicht angezeigt, der Förderung gewisse Schranken aufzuerlegen, so ist es doch ohne Zweifel geboten, die Bemühungen um die Vereinigung der Bechen zu größeren Gruppen, wie sie von Ihrer technischen Kommission seit Jahren vorbereitet und befürwortet sind, weiter fortzusetzen, und ferner schon jetzt Maßnahmen zu ergreifen, welche geeignet sind, die Nachteile einer rückläufigen Bewegung, die ja doch früher oder später eintreten wird, nach Möglichkeit herabzumindern. In richtiger Erkenntnis ist dies von dem Kohlsyndikat und einigen anderen milder engen Vereinigungen geschehen, und man kann nur wünschen, daß auf anderen Seiten dieser Vorgang Nachfolge finden wird.

Der ungewöhnlich gesteigerten Nachfrage, welche seit Herbst vorigen Jahres zutage trat, entsprach eine außergewöhnliche Steigerung der Transportmassen auf den Eisenbahnen und auf dem Rhein. An die Eisenbahnverwaltungen traten Anforderungen heran, wie sie bis dahin unbekannt waren. So wurden beispielsweise im Mai d. J. 28 226 Doppelwagen oder 14,9 pCt. Kohlen und Koks mehr abgefahren als im Mai 1887, im Juni 16,7, Juli 15,33, August 12,63, September 6,3, Oktober 13,6 pCt. mehr, und die gesamte Kohlenmenge, welche

durch die Bahnen während der ersten 11 Monate des laufenden Jahres befördert wurde, belief sich auf 25 546 560 t gegen 23 011 010 t in den ersten 11 Monaten 1887. Mehr: 2 535 550 t = 10 pCt. Während im Jahre 1887 die höchste durchschnittliche Tagesgestellung von Wagen die Ziffer von 9584 nicht überschritt, stieg dieselbe in den letzten Monaten dieses Jahres bis zu 10 739 t.

An Verkehrsstörungen, die man jetzt selbst im Auslande mit dem deutschen Wort „Wagenmangel“ zu bezeichnen liebt, gewissermaßen als ob ein solcher Mangel eine berechnete oder unberechtigte Eigentümlichkeit Deutschlands wäre, hat es infolge dieser Verkehrssteigerung auch in dem diesseitigen Bezirke nicht gefehlt. Schon im Herbst vorigen Jahres erhoben sich in dieser Beziehung wiederholt bittere Klagen und auf der letzten Generalversammlung wurde es ausdrücklich betont, daß das Transportmaterial unserer Eisenbahnen nicht mehr ausreichend sei. Im Mai d. J. gestalteten sich wiederum die Verhältnisse für die Zechen sehr bedenklich und dies gab Ihrem Vorstände Veranlassung, im Juni mit Rücksicht auf die kommende Winterperiode den Herrn Minister auf die Sachlage aufmerksam zu machen und ihn um durchgreifende Maßnahmen zur Abwehr größerer Störungen zu ersuchen. Die Besorgnisse, die man im Sommer hegte, haben sich zum Glück nicht in vollem Umfange verwirklicht; immerhin war auch in den letzten Monaten die Gestellung der Wagen nicht immer, wie sie sein sollte, und manchen Werken sind zu Zeiten arge Verlegenheiten dadurch bereitet worden.

Gleichwohl kann man, meine ich, den Eisenbahnverwaltungen und insbesondere dem kgl. Wagenamte angesichts der außerordentlichen Verkehrssteigerung auf allen Gebieten und mit Rücksicht auf die vorhandenen Transportmittel die Anerkennung nicht versagen, daß sie ihrerseits Außerordentliches geleistet und es möglich gemacht haben, unsere Industrie vor einer eigentlichen Transportnot zu bewahren. (Bravo!) Wir sind eine solche Anerkennung unseren Eisenbahnverwaltungen um so mehr schuldig, als dieselben, wie Sie wissen, in der letzten Zeit in der Presse von den verschiedensten Seiten sehr heftig angegriffen worden sind. Diese Angriffe waren, so weit sie unseren Industriebezirk mit seinem gewaltigen Massenverkehr betrafen, ungerecht oder doch weit über das billige Maß hinausgehend. Es ist gewiß nur dringend zu wünschen, daß die Presse eine Verkehrsanstalt, die eine so wichtige Rolle in dem wirtschaftlichen Leben bildet, wie die Eisenbahn, unausgesetzt mit kritischem Auge überwacht, und namentlich ist dies bei dem Staatsbahnsystem geboten, um es vor bureaukratischer Einseitigkeit zu schützen; der Staatsbahnverwaltung selbst kann m. E. eine solche öffentliche Erörterung ihrer Leistungen nur willkommen sein; aber andererseits darf auch die Anerkennung da nicht versagt werden, wo sie begründet ist.

Zum Glück ist der Herr Minister nach den öffentlichen Blättern entschlossen, den Bedürfnissen des gestiegenen Verkehrs durch eine stattliche Vermehrung der Transportmittel und durch Anwendung sonstiger geeigneter Mittel zu entsprechen, und dafür einen Kredit von 45 Millionen Mark beim Landtage nachzusuchen. In der That erscheint es geboten, daß die Eisenbahn der Entwicklung des Verkehrs voraneile, nicht aber ihr nachhinke, und man kann es unmöglich einen normalen Zustand der Dinge nennen, wenn selbst in einem Bezirke wie dem unserigen, wo die Bahnverwaltungen im allgemeinen den An-

forderungen entsprochen haben, doch weder diese, noch auch die Transportaufgeber kaum einen Tag die Sorge los geworden sind, daß am folgenden Tage alles drüber und drunter gehen und eine wahre Transportnot eintreten werde.

Wenn dennoch vielfach in den diesseitigen Kreisen über die Verwaltung unserer Eisenbahnen Unzufriedenheit herrscht, so ist der Grund für dieselbe, wie gesagt, nicht sowohl in der Unzulänglichkeit der Transportverhältnisse, der Zu- und Abfuhr der Güter, sondern, wie Sie wissen, auf einem andern Gebiete zu suchen. Sie entspringt den Erfahrungen, welche die industriellen Werke leider nur zu oft in ihrem geschäftlichen Verkehr mit den Eisenbahn-Verwaltungen und bei den Anforderungen machen, welche die letzteren an die Transportaufgeber erheben. Dieser Verkehr entspricht nicht immer demjenigen des sonstigen geschäftlichen Lebens, und wenn man auch zugeben mag, daß dies bis zu einem gewissen Grade für eine Behörde schwierig ist, so bleibt doch immer noch vieles zu wünschen übrig. Ich erinnere in dieser Beziehung namentlich an die vielen verdrößlichen Weiterungen, zu welchen in den letzten Jahren die Anschlußgeleise und alles was damit zusammenhängt, die Unterhaltung und Erweiterung derselben, das Rangieren und der Transport auf denselben, die Festsetzung der Abholgebühren u. s. w., geführt haben. Die neuen „Allgemeinen Bedingungen für die Anlage, Bedienung und Unterhaltung von Anschlußgeleisen“, auf Grund deren die Verträge zwischen den Bahnverwaltungen und den Anschlußinhabern fortan abgeschlossen bzw. umgeändert werden sollen, enthalten Bestimmungen, welche die Zechenverwaltungen in mehrfacher Richtung in große Abhängigkeit von den Eisenbahnverwaltungen bringen. Namentlich sind es die §§. 6 und 14, an welchen die Anschlußinhaber Anstoß nehmen müssen. Im ersten Paragraphen wird der Eisenbahnverwaltung das Recht zugesprochen, „jederzeit die aus Betriebs- und Verkehrsrücksichten erforderlichen Änderungen und Erweiterungen der vorhandenen Einrichtungen sowohl der Hauptbahn, wie der Anschlußanlagen anzuordnen“. Im §. 14 wird bestimmt, „daß der Anschlußinhaber auf Verlangen der Eisenbahnverwaltung die beladenen Wagen so aufzustellen habe, daß ein weiteres Rangieren nicht erforderlich ist“. Das sind Bestimmungen, welche, wenn sie von den Bahnverwaltungen mit einiger Strenge angewandt werden, die Grubenverwaltungen zur völligen Abhängigkeit verurteilen. Ihr Vorstand hat bei dem Herrn Minister Schritte gethan, um eine Milderung dieser Bestimmungen herbeizuführen, der Herr Minister hat aber das Gesuch abgelehnt, mit dem Hinweis, daß es sich hierbei um Vorschriften handle, die im Interesse des öffentlichen Verkehrs notwendig seien, daß er aber jede Beschwerde, die über eine zu strenge Handhabung dieser Vorschriften an ihn gerichtet werde, sorgsam prüfen werde.

Auch die Art und Weise, wie man manche Zechen genötigt hat, auf Grund dieser Allgemeinen Bedingungen neue Verträge mit den Bahnverwaltungen abzuschließen, hat zu manchen unangenehmen Weiterungen geführt. Man drohte ihnen die Ermäßigung der Anschlußfrachten, welche bekanntlich nach langjährigen Verhandlungen von dem Herrn Minister angeordnet ist, vorenthalten, wenn sie sich nicht den neuen Bedingungen unterwerfen würden. Einzelne Werke haben es indes vorgezogen, lieber auf diese bescheidene Frachtermäßigung zu verzichten, als sich den Allgemeinen Bedingungen zu unterwerfen.

Und nun erinnere ich weiter, m. H., an die Streitigkeiten, in denen sich manche Werke schon seit Jahren mit den Bahnverwal-

tungen wegen der Beseitigung von solchen Anschlüssen befinden, die den letzteren nicht mehr im Interesse ihres Betriebes sind. Die Schädigungen, welche den Bechen aus der Außerbetriebstellung solcher Anschlüsse bezüglich ihrer Tariffstellung und ihres Absatzgebietes erwachsen, werden dabei oft genug zu wenig gewürdigt, obgleich sie häufig sehr empfindlicher Natur sind. Man muß sich hierbei überhaupt die Frage aufwerfen, ob denn der Abbruch der Schienenwege in unserem Bezirke immer so sehr dringend notwendig und geboten ist; ich meine, die Erfahrungen haben oft genug gezeigt, daß man auf diesem Gebiete zu voreilig verfahren ist. Es werden Geleise beseitigt, die nachher wieder hergestellt werden müssen, weil man ohne sie nicht fertig werden kann. Das hervorragendste Beispiel hierfür liefert der neue Bahnhof Duisburg. Jedenfalls ist es eine billige Forderung, daß bei Beseitigungen von Anschlußgeleisen die Interessen des einzelnen Wertes nach Möglichkeit geschont werden.

Auch in der Bemessung der Länge der Anschlußgeleise bzw. in der Festsetzung der Höhe der Abhولةgebühr auf Grund der Abmessungen sind Vorgänge zu verzeichnen, welche die Bechen zum Widerspruch herausfordern mußten. Wenn die Meterzahl für ein Anschlußgeleise im Frühjahr festgesetzt und heute erwartet auf das Doppelte und Dreifache erhöht und dementsprechend auch die Abhولةgebühr in die Höhe gesetzt wird, so müssen solche Maßregeln Unzufriedenheit hervorrufen.

Alle diese größeren und kleineren Vorgänge sind nicht geeignet, dasjenige entgegenkommende Verhältnis zwischen Industrie und Eisenbahnen zu pflegen, welches im Interesse beider Teile zu wünschen ist. Liegt dieser Übelstand an den Reglements, vielleicht an der zu geringen Selbständigkeit der einzelnen Direktionen, so sollte man die nötige Änderung eintreten lassen und dafür sorgen, daß sie eine selbständigere Stellung gegenüber der Centralstelle in Berlin bekommen. (Bravo!) Es ist behauptet worden, daß auch die Oberrechnungskammer in diesen Dingen eine große Rolle spiele; ist das der Fall, dann muß man dafür sorgen, daß die Oberrechnungskammer sich nicht um jede Mark zu bekümmern hat, die auf den Anschlußbahnen zur Verwendung gekommen ist. (Beifall.) Die Anschlußbahnen sind die Arterien des Eisenbahnnetzes, durch welche die Transportanstalten ihren Verkehr heranziehen, aus welchen sie ihre Einnahmen saugen, und die Bahnverwaltungen haben deshalb alle Veranlassung, den Verkehr auf diesen Geleisen nicht zu erschweren, sondern in Betrieb und Frachtstellung nach Möglichkeit zu erleichtern. Ihr Verein hat diesen Standpunkt immer betont und namentlich auch aus dieser Auffassung heraus das Verlangen erhoben, daß man die ganzen Anschlußgebühren beseitige und ab Beche tarifriere. Ich meine, daß darin keineswegs eine zu weit gehende Forderung zu erblicken sei von einer Industrie, die so gewaltige Gütermassen den Bahnen zuführt, wie die Kohlen- und Eisenindustrie unseres Landes.

Ich wende mich nunmehr den Eisenbahntarifen zu und muß im allgemeinen bemerken, daß durchgreifende Frachtermäßigungen im abgelaufenen Jahr nicht stattgefunden haben. Namentlich ist in den Frachtsätzen für den Koksverkehr nach Lothringen-Luxemburg und für den Verkehr nach dem Hamburger Absatzgebiet trotz aller Bemühungen keine Änderung eingetreten. Was die Frachtsätze für den Kohlenversand nach Hamburg und Umgegend betrifft, so durfte die Industrie hoffen, endlich mit der lange vergeblich angestrebten Ermäßigung der Tarife für die zum Ortsverbrauch dienenden Kohlen auf 5,50 M. die

Tonne erfreut zu werden. Die Königliche Eisenbahn-Direktion in Altona hatte einen dahin zielenden Antrag bei dem Herrn Minister befürwortet, nachdem sich 7 Bergwerksgesellschaften zur Herstellung eines stattlichen Kohlenschuppens an der Station Sternschanze bereit erklärt hatten (Gelsenkirchen, Hibernia, Moltke, Pluto, Franziska, Zollverein und Dahlbusch). Leider hat sich die Industrie in dieser Erwartung getäuscht gesehen. Der Landes-eisenbahnrat, dem der Herr Minister die Angelegenheit zur gutachtlichen Äußerung vorgelegt hatte, hat in seiner Sitzung am 7. Dezember die Abgabe seiner Erklärung bis zur nächsten Sitzung vertagt, weil die Frage noch nicht hinreichend geklärt sei. (Hört, hört!) Durch diesen Beschluß des Landes-eisenbahnrates wird die Entscheidung der Frage, die nun seit langen Jahren nach allen Seiten hin erörtert worden ist, wiederum um ein volles Jahr hinausgeschoben, wenn nicht der Herr Minister sie für dringlich genug erachten sollte, aus eigener Entscheidung die Entscheidung zu treffen, was sehr zu wünschen wäre. Gegen die Ermäßigung der Fracht um 50 % wurden im Landes-eisenbahnrat allerlei Bedenken geltend gemacht, die sich bis zu der Behauptung steigerten, daß man alles vermeiden müsse, was dazu dienen könnte, das Anwachsen der großen Städte unnötig zu fördern (Heiterkeit), während es zur Widerlegung dieser Bedenken unsererseits nur des Hinweises darauf bedurfte, daß es sich in dem vorliegenden Falle nicht sowohl um eine Verbilligung der Kohle auf dem Hamburger Marke, als vielmehr einzig und allein darum handle, die westfälische Kohle in einem Teile dieses Absatzgebietes an die Stelle der englischen zu setzen. Kommt die Ermäßigung erst im Laufe des nächsten Jahres zustande oder vielleicht gar nicht, so unterliegt es keinem Zweifel, daß die neuen Fabriken, die infolge des Zollanschlusses in Hamburg inzwischen entstehen werden, sich, wie bisher, an das Wasser legen und dadurch für immer der westfälischen Kohle entzogen bleiben werden.

Mit der Verstaatlichung der Eisenbahnen war es für die Staatsbahnverwaltung geboten, die in den Tarifen der einzelnen Eisenbahnbezirke bis dahin bestehenden Ungleichheiten aus der Welt zu schaffen und die Frachtsätze für das ganze Staatsbahngebiet auf einer und derselben Grundlage zu regeln. Diese Aufgabe ist denn auch im großen und ganzen geregelt; es bestehen nur noch wenige Ungleichheiten, darunter aber besonders eine, deren baldige Beseitigung im Interesse namentlich unserer Industrie geboten ist. Dieselbe betrifft die Höhe der Abfertigungsgebühr. Die Sätze dieser Gebühr stellen sich noch bis heute in den Direktionsbezirken Berlin, Bromberg und Breslau erheblich niedriger, als in den übrigen Direktionsbezirken. Während im Osten für 100 kg bis zu 50 km eine Gebühr von nur 6 M., von 51 bis 100 km 9 M. zur Erhebung gelangen, beträgt dieselbe für unsere Kohlentransporte bis 10 km 6 M., bis 20 km bereits 7 M., bis 30 km 8 M. und so fort bis 12 M. bei Entfernungen über 60 km. Nach einer Abschätzung erwächst hieraus für unsere westlichen Provinzen eine Mehrbelastung der Güterfrachten von 2 1/2 Millionen Mark gegen den Osten. In der letzten Sitzung des Landes-eisenbahnrates gaben die Vertreter der Bahnverwaltungen die Erklärung ab, daß sie ernstlich darüber aus seien, diese Ungleichheit aus der Welt zu schaffen, daß aber die Erhebungen noch nicht zum Abschluß gebracht seien. Der Landes-eisenbahnrat sah infolge dessen von einer weiteren Beratung der Sache zur Zeit ab, betonte aber zugleich die Notwendigkeit, daß die Staatsbahnverwaltung überhaupt in der Ermäßigung der

Frachtgebühren, namentlich für größere Massenartikel so bald als möglich weitere Maßnahmen treffen.

Die Ermäßigung der Abfertigungsgebühr in unseren westlichen Provinzen bietet insofern einige Schwierigkeit, als dieselbe nach Zonen abgestuft ist und jede Veränderung deshalb sehr leicht bedenkliche Verschiebungen in den Verkehrsbeziehungen der einzelnen Zonen hervorruft. Dem könnte allerdings abgeholfen werden, wenn man, wie es bei der Beratung im Eisenbahnrate vorgeschlagen wurde, für die Abfertigung einen einheitlichen Satz, 6 S für 100 kg, zu Grunde legt. Ob auf einen solchen Vorschlag die Eisenbahnen eingehen werden, ist freilich eine andere Frage.

Ich habe mir schon vorher bei der Besprechung der Transportverhältnisse zu erwähnen gestattet, daß der Rhein fast während des ganzen hinter uns liegenden Jahres ein vortreffliches Fahrwasser hatte und deshalb die Ab- und Zufuhr der Gütermassen wesentlich erleichterte. Wäre das nicht der Fall gewesen, hätten wir nicht diese vortreffliche Wasserfahrstraße das ganze Jahr hindurch gehabt, dann würde es mit dem Eisenbahnverkehr sehr bedenklich geworden sein. *) (Allseitige Zustimmung.) Es traten aber auch in den Rheinhäfen wiederholt höchst empfindliche Störungen ein, namentlich weil es an ausreichenden Rippvorrichtungen fehlte. In dem Hafen von Duisburg mußten wiederholt von den Bahnverwaltungen die Zusendungen ganze Tage lang eingestellt werden, zum großen Nachteil für Versender und Empfänger.

Die Duisburger Hafenverwaltung hat in richtiger Erkenntnis der Verhältnisse bereits seit längerer Zeit die Erweiterung ihrer Hafenanlagen und zugleich der Hafenbahnanlagen ins Auge gefaßt; leider hat sich aber die staatliche Genehmigung der von der Direktion des Rhein-Ruhr-Kanal-Vereins eingereichten Pläne bis dahin verzögert. Wie mir heute mitgeteilt worden ist, hat der Staat es abgelehnt, den Duisburger Hafen in seinen Besitz zu übernehmen und man darf deshalb wohl annehmen, daß die Entscheidung nun bald erfolgen wird. Die Duisburger Handelskammer hat sich an den Minister gewandt mit der Bitte, möglichst rasch die Entscheidung zu treffen, damit die nötigen Arbeiten sofort in Angriff genommen werden können, und sie hat Ihren Vorstand ersucht, dies Gesuch seinerseits zu unterstützen, was der Vorstand auch zugesagt hat. Man kann nur dringend wünschen, daß die Genehmigung bald erfolgt und so der Wiederkehr solcher Verkehrsstörungen, wie derjenigen des verflossenen Sommers, für die Zukunft vorgebeugt werde.

Wie in den gedachten drei Häfen, so hat überhaupt der Verkehr auf dem Rheinstrom in den letzten Jahren eine ganz außerordentliche ungeahnte Zunahme erfahren, und wenn irgendwo die wirtschaftlichen Fortschritte und die Vermehrung des Nationalwohlstandes unseres Landes klar zutage treten, so ist es auf dieser Wasser-

*) Die Zunahme des Verkehrs war in allen drei Häfen eine ganz gewaltige: es wurden allein an Kohlen während den ersten 10 Monate dieses Jahres gegen die entsprechende Zeit des Vorjahres mehr angefahren:

im Ruhrorter Hafen	361 761,90 t
„ Duisburger „	161 858,00 t
„ Hochselder „	81 010,00 t
zusammen	604 629,90 t
abgefahren:	
im Ruhrorter Hafen	340 818,35 t
„ Duisburger „	166 049,85 t
„ Hochselder „	54 295,00 t
zusammen	561 163,20 t

voraussichtlich wird hiernach der Kohlenverkehr der gesamten drei Häfen im Jahr 1888 gegen das Jahr 1887 eine Zunahme von 700 000 t aufweisen.

straße. Die auf dem Flusse verkehrende Schiffsflotte ist in riesiger Weise gewachsen. Allein die Zahl der eisernen Segelschiffe und Schlepptähne, die mehr als 15 000 Centner tragen, stieg in den letzten 4 Jahren von 23 auf 132. Die Gesamttragfähigkeit der Schiffe hat sich in derselben Zeit mehr als verdoppelt (6 374 000 Centner). Zu Berg gingen an St. Goar im Jahre 1883 vorbei 40 Mill. Centner, 1887 50,5 Mill., 1888 mindestens 60 Mill. Centner.

Ohne Zweifel haben zu dieser Steigerung des Verkehrs die seit einer Reihe von Jahren fortgesetzten Korrekturenarbeiten nicht unwesentlich beigetragen. Im Jahre 1887 wurden für diesen Zweck 1 550 000 . \mathcal{M} . verwandt, für 1888 stehen wiederum 1 673 880 . \mathcal{M} . zur Verfügung. Durch diese Arbeiten ist der Rhein heute auf der Strecke von Köln bis Emmerich im allgemeinen auf 3 m vertieft, so daß er dort von den größten ehemaligen Rheinfähnen befahren werden kann. Dagegen ist dieselbe Vertiefung auf der niederländischen Seite bis dahin noch nicht erfolgt, trotz der wiederholten Beschwerden, die darüber im Schoße der Rheinschiffahrts-Kommission und von den beteiligten Handelskammern erhoben sind. Auch in dieser Beziehung wird Ihr Vorstand nach dem Vorgange der Kölner Handelskammer bei der Reichsregierung vorstellig werden.

Wenn ich mich nunmehr den künstlichen Wasserstraßen, die für die rheinisch-westfälische Kohlen- und Eisenindustrie von besonderem Werte sind, zuwende, so glaube ich zunächst kurz des Internationalen Binnenschiffahrts-Kongresses erwähnen zu müssen, welcher im August d. J. in Frankfurt stattfand und an welchem sich mehrere Mitglieder Ihres Vereins beteiligt haben. Diese Versammlung, unter dem Protektorate Sr. Majestät des Kaisers und unter dem Ehrenpräsidium von drei preussischen Ministern, legte vor aller Welt dar, daß über die Bedeutung, welche den Wasserstraßen auch in unserem heutigen wirtschaftlichen Leben innewohnt, in den weitesten Kreisen kein Zweifel mehr obwaltet, daß der Kampf, ob Eisenbahn, ob Kanal entschieden ist. Der Herr Minister von Bötticher sprach dies auch in den Begrüßungsworten aus, die er an den Kongreß richtete und betonte, daß die preussische Staatsregierung nach diesem Gesichtspunkte handeln würde. (Bravo!)

Um so mehr dürfen wir uns freuen, daß nunmehr endlich die Frage des Baues des Dortmund-Ems-Kanals, mit welchem der Anfang der Herstellung eines leistungsfähigen Wasserstraßennetzes in unseren westlichen Provinzen gemacht werden wird, entschieden ist, nachdem die von den beteiligten Kreisen dafür aufzubringenden Grunderwerbskosten gesichert sind. Aus der Provinz Hannover liegen mir nun zwar in dieser Beziehung nicht ganz sichere Nachrichten vor, allein dort bringt die Aufbringung der Beträge weit geringere Schwierigkeiten mit sich, als in Westfalen, weil es nur Körperschaften, die Provinz, die Kreise u. s. w., und nicht auch Private sind, welche Beiträge zu leisten haben. Was unsere Industrie und insbesondere die Berggewerkschaftskasse mit der von ihr aufzubringenden Million anbetrifft, so sind derselben die günstigsten Zahlungsbedingungen in Aussicht gestellt. Wir haben danach Grund zu hoffen, daß im Jahre 1889 die technischen Vorarbeiten begonnen werden können und daß endlich im Jahre 1890 der Bau selbst in Angriff genommen werden kann. (Beifall.)

Je näher die Verwirklichung des Dortmund-Ems-Kanals heranrückt, desto mehr wendet sich die Aufmerksamkeit der beteiligten Kreise der Frage der Fortsetzung dieses Kanals einerseits nach der Weser und Elbe, andererseits nach dem Rheine

zu. Die rheinisch-westfälische Industrie ist niemals darüber in Zweifel gewesen, daß die zwischen Dortmund und den Emsmäfen angestrebte Wasserstraße ohne jene Fortsetzungen ein Torso sein und bleiben würde. Ubrigens wird diese Auffassung auf allen Seiten und auch von der Königlichen Staatsregierung geteilt, wie schon die Fassung des Gesetzes vom Juli 1886 zeigt. Für die Frage der Verbindung des Kanals mit dem Rhein wird es nun in den nächsten Jahren erster Erwägungen bedürfen, ob dieselbe nach dem ursprünglichen Plane durch das Emschergebiet herzustellen ist, oder nach dem neueren Vorschlage des Herrn Regierungsbaumeisters Greve vermittelt der Kanalisierung der Ruhr. In beiden Fällen wird aber an der Forderung festzuhalten sein, daß dieser Strecke, dem Kanal Rhein-Herne, nicht die Abmessungen, wie sie für den Dortmund-Ems-Kanal vorgesehen sind, sondern solche Abmessungen zu geben sind, welche es auch den größten Rheinfähnen ermöglichen werden, vom Rhein bis an die Ladebühnen der Rechen zu gelangen, um dort ihre Ladung einzunehmen. Der Kanal bildet eben nicht bloß ein Glied des Rhein-Ems-Kanals, sondern hat zugleich die Bedeutung einer Erweiterung der Rheinschiffahrtsstraße in den Bergbaubezirk hinein, wie das schon in der vorigjährigen Generalversammlung in dem von Ihnen gefaßten Beschlusse ausdrücklich betont wurde.

Der Plan der Kanalisierung der Mosel und der unteren Saar hat in dem abgelaufenen Jahre unausgeseht den Gegenstand der lebhaftesten, ja man kann sagen, mitunter der leidenschaftlichsten Erörterungen unter den beteiligten Kreisen in der Presse, in Vereinsversammlungen und Denkschriften gefunden. So entschieden die niederrheinisch-westfälische Eisen- und Kohlen-Industrie, die Bergwerks-Industrie Lothringens, mehrere der angesehensten Handelskammern für das Projekt eintreten, ebenso entschieden wird dasselbe von der Saar, von der Sieg und Lahn und von dem Nacher Bezirk bekämpft. Die technischen Vorarbeiten für das Unternehmen sind in vollem Gange, nachdem das Kanal-Komitee, bezw. die beteiligten Kreise dem Herrn Minister die dazu erforderlichen Mittel zur Verfügung gestellt haben. Inzwischen hat der Herr Oberpräsident der Rheinprovinz die verschiedenen wirtschaftlichen Körperschaften und die größeren industriellen Werke zu gutachtlichen Äußerungen aufgefordert, und dieser Aufforderung entsprechend sind dem Oberpräsidenten sowohl von Seiten des Vereins, wie auch seitens des Koksindustrials Denkschriften überreicht, in welchen die Bedeutung der Kanalisierung zunächst für die westfälische Kohlen- bezw. Koksindustrie darzulegen versucht wird. Über die Wichtigkeit, welche die neue Verkehrsstraße für die westfälische Koksindustrie hat, kann bei einer unbefangenen Beurteilung der Verhältnisse gar kein Zweifel obwalten. Die Verminderung der Transportkosten, welche durch die Kanalisierung ermöglicht wird, wird das Hochofengebiet von Luxemburg-Lothringen und Nord-Frankreich zu einer für immer gesicherten Absatzquelle für unsere westfälischen Erzeugnisse machen, da weder Frankreich, noch Belgien in der Lage sein wird, annähernd gleiche Transportbedingungen für ihre Erzeugnisse zu schaffen, und was das bedeutet, geht aus der Thatsache hervor, daß schon im Laufe dieses Jahres unter verhältnismäßig schweren Bedingungen von den Moselwerken etwa 1 Million Tonnen Koks aus Westfalen bezogen sind.

Noch weit wichtiger, ja geradezu eine Lebensfrage ist die Kanalisierung der Mosel für die niederrheinisch-westfälische Hochofenindustrie, da sie der lothringischen Erze für die Herstellung ihres Eisens auf die Dauer gar nicht entbehren kann, der Bezug

derselben aber auf dem Eisenbahnwege sich bis dahin als völlig ausichtslos erwiesen hat.

Ich will auf die Gründe, mit welchen die Gegner das Unternehmen bekämpfen, hier nicht näher eingehen, weil dazu zu viel Zeit erforderlich sein würde. Würden diese Gründe aber auch weit stichhaltiger sein, als sie es meiner innigsten Überzeugung nach in Wirklichkeit sind, so dürfte dennoch das Unternehmen daran nicht scheitern. M. H., es handelt sich in dem vorliegenden Falle darum, einen schönen Strom in unseren Westprovinzen aus seinem Verfall herauszureißen und seiner Aufgabe zurückzugeben, es handelt sich darum, zwei der größten Industriebezirke des Festlandes in die billigste Verbindung mit einander zu setzen, einen Wasserweg zu schaffen, dem von vornherein der großartigste Verkehr gesichert ist. Der Ausführung eines solchen Unternehmens kann sich der Staat nicht entziehen, ebensowenig wie er seinerzeit der Anlage von Eisenbahnen entgegenzutreten konnte. (Bravo!)

M. H.! Ich glaube meinen Bericht nicht schließen zu dürfen, ohne noch zweier Vorgänge aus dem hinter uns liegenden Jahre zu gedenken, für welche sich die rheinisch-westfälische Bergwerksindustrie dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten zu besonderem Dank verpflichtet fühlen muß. Ich meine erstens die von dem Herrn Minister im Abgeordnetenhaus abgegebene Erklärung, daß er entschlossen sei, einem seit langen Jahren von der preussischen Bergwerksindustrie ausgesprochenen Verlangen entgegenzukommen und die Bergwerkssteuer zu beseitigen. (Hört, hört! Lebhafter Beifall.) Vielleicht dürfen wir uns der Hoffnung hingeben, daß schon im Etat der nächsten Session dieser Zusage von Seiten des Herrn Ministers Rechnung getragen werden wird. (Wiederholter Beifall.) Und ich denke zweitens an das Entgegenkommen, welches Ihre Anträge in betreff der Berg-Polizei-Verordnungen vom 6. und 12. Oktober 1887 bei dem Herrn Minister gefunden haben. Durch die nochmalige Prüfung der gedachten Verordnungen, zu welcher der Herr Minister die Gemogenheit hatte, Mitarbeiter aus Ihren Kreisen zuzuziehen, ist es gelungen, innicht unwesentlichen Bestimmungen derselben erwünschte Milderungen herbeizuführen. Wir erfüllen glaube ich nur eine Pflicht, wenn wir in der heutigen Versammlung dem Herrn Minister für das von ihm gegen unsere Industrie kundgegebene Wohlwollen unseren verbindlichen Dank aussprechen.

M. H.! Mit Befriedigung kann die rheinisch-westfälische Bergwerksindustrie auf den zurückgelegten Zeitraum zurückblicken; mit neuen Hoffnungen darf sie heute in die Zukunft schauen. Eine lange schwere Krisis hat auf dem westfälischen Bergbau gelastet; möge ihr ein langer Aufschwung und eine lange Zeit freudigen Schaffens folgen und möge uns dafür ein langer Frieden gewahrt bleiben. (Allseitiger, lebhafter Beifall.)

Herr Dr. Deumer-Düsseldorf: Meine Herren! Wenn ich als Gast in dieser Versammlung das Wort ergreife, so geschieht es lediglich, um Ihnen eine Bitte des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen im Auftrage des Vorsitzenden, Herrn Dr. Jansen, zu überbringen. Wie Sie gehört haben, bildete in dem Bericht Ihres Herrn Geschäftsführers die Frachtfraße einen der wichtigsten Gegenstände, über die er zu sprechen hatte. Der Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen, welcher, wie Sie wissen, sämtliche Industrien Rheinlands und Westfalens umfaßt, hat in anbetracht der

Wichtigkeit dieser Frage beschlossen, dieselbe auf die Tagesordnung seiner am 26. Januar f. J. in Düsseldorf stattfindenden Generalversammlung zu setzen. Es wird sich in derselben, wie der Ausschuß des Vereins beschlossen hat, um drei Gegenstände handeln, die auch heute von Herrn Dr. Natorp berührt worden sind, nämlich I. um die Gemäßigung der Tarife für Massengüter, II. um die Gleichstellung der Expeditionsgebühr und III. um die Exporttarife für Stückgut und deren Ausdehnung auf alle Relationen. Diese Frage kann aber nur dann besprochen werden, wenn genügend ziffernmäßiges Material zur Beurteilung der Sache vorliegt, und insofern bin ich beauftragt worden, an sämtliche Mitglieder des Vereins, unter denen ja die mächtige Bergwerksindustrie einen großen Platz einnimmt, einen Fragebogen zu versenden und die Antwort auf diesen Fragebogen einzuziehen. Dieser Fragebogen wird heute aus unserm Bureau an Sie expediert werden, und ich habe die Bitte zu überbringen, daß Sie durch möglichst eingehende Beantwortung der gestellten Fragen uns die sorgfältige Behandlung der Sache ermöglichen, welche ihrer Bedeutung entspricht. Es wird sich namentlich darum handeln, die finanzielle Wirkung, welche die Gleichstellung der Abfertigungsgebühren im Westen mit denen im Osten haben würde, ziffernmäßig festzustellen, und darum ist es von Wichtigkeit für uns, das betreffende Material von Ihnen zu erhalten. Was die Anschlußfrachten betrifft, die Herr Dr. Natorp berührt hat, so bin ich ebenfalls beauftragt, bei Ihnen Erkundigungen über dieselben einzuziehen, da die Anschlußfrachten im Osten vielfach anders geregelt sind als im Westen. Mir ist die Nachricht geworden, daß im Osten die Anschlußfrachten so gering bemessen sind, daß dort die Anschlußgeleise als Frachtzubringer betrachtet zu werden scheinen, oder wie Herr Dr. Natorp sie mit Recht bezeichnet hat, als Arterien, die dem Eisenbahnkörper das Blut zuführen. Das ist hier im Westen, soviel mir bekannt ist, nachdem die gesamten Anschlußfrachten am 1. April d. J. neu geregelt worden sind, keineswegs der Fall. Aus dem Osten werden wir naturgemäß wohl sehr wenig Material über diese Frage bekommen; wenn also einer von Ihnen durch Zufall in der Lage sein sollte, über einzelne Werke im Osten Aufschluß zu geben, so würde das sehr erwünscht sein.

Ich habe dann drittens noch den Wunsch auszusprechen, daß die Vertreter der Bergwerksindustrie auf der Generalversammlung am 26. Januar möglichst zahlreich erscheinen möchten, denn es wird sich nicht umgehen lassen, daß auch über die Wasserstraßen verhandelt wird, und da wird es an Angriffen auf die künstlichen Wasserstraßen vielleicht nicht fehlen. Der Ausschuß unseres Vereins spricht daher die Bitte aus, daß Sie recht zahlreich auf dem Plage sein möchten, um event. die Bedeutung der künstlichen Wasserstraßen, wie sie Herr Dr. Natorp mit Recht hervorgehoben hat, zu verteidigen. (Lebhafter Beifall.)

Korrespondenzen.

? **Offen**, 22. Dez. Von den Steinkohlenzechen des nieder-rheinisch-westfälischen Industrie-Bezirks wurden während der ersten Hälfte des Monats Dezember 1888 an Steinkohlen und Koks durchschnittlich im Tag abgefahren auf den Bahnstrecken im

Elberfelder Direktionsbezirk	3 814	gegen	3 941
Rechtshheinischen Direktionsbezirk	6 500	"	6 558
insgesamt 10 314 gegen 10 499			

Wagen zu 10 t in der Zeit vom 16.—30. November 1888, mithin durchschnittlich 185 Wagen täglich weniger als in der voraus-

gegangenen vierzehntägigen Periode. — In der Zeit vom 1.—15. Dezember 1887 betrug der Versand an jedem Tage durchschnittlich im

Elberfelder Bezirke	3 649
Rechtshheinischen Bezirke	5 819
zusammen 9 468	

Doppelwagen und stellte sich derselbe somit im Durchschnitt um 846 Wagen zu 10 t niedriger als in der entsprechenden Periode des laufenden Jahres. — Insgesamt wurden in der Zeit vom 1.—15. Dezember 1883 abgefahren im Bezirk

Elberfeld	47 817
Köln (rth.)	78 487
zusammen 126 304	

Wagen zu 10 t = 1 263 040 t (in 13 Arbeitstagen und 2 Sonntagen) gegen 1 363 470 t (in 13 Arbeitstagen und 2 Sonntagen) in der vorhergehenden Periode und gegen 1 161 850 t (in 13 Arbeitstagen und 2 Sonntagen) in 1887.

Be- und Entladefristen. Mit dem 24. d. Mts. gelangen im Bereich der unterzeichneten königlichen Eisenbahn-Direktionen an Stelle der durch Bekanntmachung vom 3. v. M. eingeführten Beschränkung für offene zur Kohlen- und Koksverladung geeignete Güterwagen für den Freiladeverkehr die regelmäßigen Be- und Entladefristen von 12 Tagesstunden wieder zur Einführung. Für Lagerplaspächter, deren Lagerplätze an besonderen, vom Freiladeverkehr getrennten Geleisen liegen, sowie für die Anschlußwerke, sofern letzteren nicht besondere Fristen ein für alle Mal vertragsmäßig zugesichert sind, bleiben die Beschränkungen auf 6 Tagesstunden bis auf weiteres noch in Kraft.

Elberfeld und Köln, den 21. Dezember 1888.
Königliche Eisenbahn-Direktion. Königliche Eisenbahn-Direktion
(links- und rechtshheinische).

In betreff der Hafenanlagen zu Antwerpen entnehmen wir dem Bericht der dortigen Handelskammer für 1887 noch folgende Angaben: Im Jahre 1887 sind wiederum zwei Docks eröffnet, „Afrika“ und „Amerika“, das eine bestimmt für große transatlantische Dampfer, das andere für Petroleumschiffe. An der südlichen Seite des Docks „Afrika“ ist ein Gebiet von ungefähr 7000 qm mit eisernen Schuppen bebaut. Das Dock „Amerika“ ist an das Eisenbahnnetz angeschlossen; das angrenzende, ungefähr 54 000 qm große Terrain ist für Mineralöl bestimmt. Außer den schon vorhandenen sollen noch 3 Petroleum-Lagerhäuser errichtet werden. Die Verlängerung des Docks „Asia“ ist gegen Ende des Jahres 1887 fertiggestellt. In Rücksicht auf die zunehmende Einfuhr von Erzen und zur Erweiterung der dafür bestimmten Einrichtungen hat man beschlossen, die östliche Kaimauer des Campine-Docks hierfür hinzuzunehmen. Fünf neue Speicher für Erze sind bereits erbaut. Mit der Herstellung der vierten und letzten Sektion des Scheldebais wird fortgefahren und sind alle dazu noch zu verrichtenden Arbeiten auf Kosten der Stadt Antwerpen bereits festgesetzt. Dazu gehört u. a. die Erbauung von neuen Schuppen mit einer Grundfläche von ungefähr 11 800 qm.

Hierzu ein zweites Blatt (in Ersatz für die des 2. Weihnachtstages wegen ausgefallene Mittwochnummer). — Titel und Sachregister des Jahrgangs 1888 wird der ersten Nummer für 1889 beigegeben.

Gingefandt. **Herrn Ernst Weidemann, Liebenburg a. Harz.** Vor etwa Jahresfrist haben Sie mir für ein armes krankes Mädchen 10 Pachte **Homerianathee** geschickt. Die erste Wirkung des Gebrauches war, daß sich bei der Brust- und Lungenkranken eine Art Schlassucht einstellte, so daß, wenn sie kaum aufgestanden, sie schon wieder Schlaf verspürte. Allmählich verlor sich das schwere Atmen, der Husten, die Appetitlosigkeit, und mit der Zeit trat völlige Genesung ein, nachdem viele Jahre lang die Hülfe der Ärzte vergeblich in Anspruch genommen worden. Ich spreche Ihnen nachträglich meinen herzlichsten Dank aus.
Untergrünigen, November 1888. Pfarrer **Arnold.**

Otto'sche Drahtseilbahnen

(seit 1873 über 300 Anlagen ausgeführt)

baut als Specialität

J. Pohlig,
Siegen und Brüssel.

Verlag v. B. F. Voigt in Weimar.

Das

EISEN,

sein Vorkommen und seine Gewinnung.

Kurze gemeinassliche Darstellung der

Eisen-Erzeugung.

Bearbeitet für das Verständnis eines grösseren Leserkreises, zum Gebrauche für Techniker, Metallarbeiter, Kaufleute, sowie an Gewerbe- u. Industrie-Schulen

von **Heinrich Kreusser,**
Ingenieur.

Mit 40 Original-Abbildungen.
gr. 8. 2 Mk. 50 Pfg.

Vorrätig in allen Buchhandlungen.

Soeben erschien in meinem Verlage und ist zu beziehen durch jede Buchhandlung:

Alfred Krupp

und die

Entwicklung der Gussstahlfabrik

zu Essen.

Nach authentischen Quellen dargestellt von

D. Baedeker.

Mit Titelbild, 5 Ansichten und Situationsplan.
25 Bogen gr. 8^o. Preis geh. 8 Mark, geb. 9 Mark.

Essen, im December 1888.

G. D. Baedeker,

Verlagshandlung.

Vorrätig bei

G. D. Baedeker in Essen.

Achepohl's Führer

durch das

Rheinisch-Westfälische
Bergwerks-Industrie-Gebiet.

1888. 15 Mk.

Welche Zeche liefert grössere
Posten

prima Ringofenkohle?

Angebote frei Waggon Zeche
und frei Cöln (pr. Bahn und
Schiff).

Gefl. Offerten unter T. H. 721
an die Exped. d. Bl. erbeten.

Thomasphosphat-Mehl 17^o/₁₀₀

80 Waggon pro 1889 zu kaufen
gesucht. Offerten sub A. 9039 an
Rudolf Mosse, Cöln, erbeten.

Dammthüren.

Deutsches Reichs-Patent Nr. 2669.

Modelle vorrätig bis zu 50 Atmosphären Druck

Heintzmann & Dreyer

Bochumer Eisenhütte zu Bochum.

Ferro-Chrom
Ferro-Mangan
Ferro-Silicium
Ferro-Aluminium
etc.

} **Spezialität**

liefert

F. Pradez in Lüttich (Belgien).

Handventilatoren, Grubenventilatoren,

compl. Ventilationsanlagen

unter Garantie der Leistung.

Deutsches Reichs-Patent.

In mehreren Tausend Exemplaren ausgeführt

Handventilatoren Westfalia

aus Schmiedeeisen mit geschütztem Getriebe
Reparaturen fast abgeschlossen. Sofortiger Versandt
ab Lager.

Illustrierte Prospekte stehen zu Diensten.



Petry & Hecking, Dortmund, Maschinenfabrik.

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

Dampfschornsteine * Reparaturen

ohne Betriebsstörung.
Blitzableiter.

Ringöfen bewährten Systems

für Ziegelsteine (v. ca. 9000 M. an),
Kalk, Thonwaaren, Cement

Besonders empfehlen wir unsere

Oefen mit überschlagender Flamme, (auch mit Kessel-Einmauerungen etc.) für feine Verblen-
der, Falzziegel, Thon-
röhren etc. (ca. 7500 M.)

Munscheid & Jeenicke in Dortmund.

In den Bergrevieren Deutz, Siegen u.
Dillenburg sollen 24 aufgeschlossene,
wenig resp. noch gar nicht ausge-
beutete

Eisensteingruben,

in welchen sich bedeutende Lager
von Braun- und Spatheisenstein vor-
finden, und mit den nöthigen Stollen-
anlagen, Röstlöfen u. Dampfmaschinen
versehen sind, unter sehr günstigen
Bedingungen, Todesfalls gegen, ver-
kauft werden.

Nähere Auskunft unter **A. S. 719**
durch die Expedition dieses Blattes.