№ 16. Neunundzwanzigster Jahrgang. Essen/Ruhr, Samstag, 25. Februar 1893.

Glückauf.

Berg- und Hüttenmännische Zeitung

mit dem Beiblatt: Führer durch den Bergbau.

Geleitet von

Dr. Th. Reismann-Grone, Geschäftsführer des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund.

unter besonderer Mitwirkung der Herren

Dr. H. Lehmann, Geschäftsführer des Vereins für die berg- und hüttenmännischen Interessen im Aachener Bezirk.

Dr. R. Mohs, Geschäftsführer des Magdeburger Braunkohlen-Bergbau-Vereins.

Druck und Verlag von G. D. Bädeker in Essen.

Organ des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund zu Essen.

Publikations-Organ nachstehender Vereine:

Verein für die bergbaulichen Interessen Niederschlesiens. — Magdeburger Braunkohlen-Bergbau-Verein.
Verein für die Berg- und Hüttenmännischen Interessen im Aachener Bezirk.

Diese Zeitschrift erscheint wöchentlich zweimal.

(Zeitungs-Preisliste Nr. 2618.)

Abonnementspreis vierteljährlich: a) in der Expedition 3 M.; b) durch die Post bezogen 3,75 M. Einzelnummer 0,25 M.
Inserate: die viermal gespaltene Nonp.-Zeile oder deren Raum 25 J.

Der Wiederabdruck aus „Glückauf" ist nur mit vollständiger Quellenangabe („Essener Glückauf") gestattet.

Inhalt: Das Gesetz betreffend Kleinbahnen und Privat-Anschlußbahnen. — Marktberichte: Ruhrkohlenmarkt. Börse zu Düsseldorf. — Vereine und Versammlungen: Generalversammlungen. Verein der technischen Grubenbeamten zu Essen. — Verkehrswesen: Amtliche Tarifveränderungen. — Statistisches: Englische Kohlen- und Eisenfrachten. Kohlenbewegung in dem Ruhrorter Hafen. — Vermischtes: Produktion der staatlichen Bergwerke Preußens im Etatsjahre 1891/92. Gold- und Silberproduktion der ungarischen Staatswerke in Siebenbürgen im Jahre 1891. Normal-Arbeitsordnung der niederschlesischen Zechen. Patent-Anmeldungen. Patent-Erteilungen. Verbingungen. — Anzeigen.

Das Gesetz betreffend Kleinbahnen und Privat-Anschlußbahnen.

Unter dem 28. Juli 1892 ist das Gesetz betr. Kleinbahnen und Privat-Anschlußbahnen rechtskräftig geworden und hat, wie es sich voraussehen ließ, sehr rasch zu einer Entwickelung der Kleinbahnen geführt.

Aller Orten, insbesondere in den größeren Industriebezirken, regt es sich, um das Schienennetz durch einen entwickelten Ausbau von Kleinbahnen zu ergänzen. Hauptsächlich für die Kohlenbergbaubezirke, wo die Belegschaften meistens meilenweit zerstreut in der Umgebung der Zechen, aber doch wieder eng genug zusammengedrängt wohnen, um eine Kleinbahn rentabel zu machen, hat das Gesetz eine besondere Bedeutung.

Der Aachener Bergbauverein hat sich daher von seinem Geschäftsführer, Herrn Dr. Lehmann, ein Referat erstatten lassen, welches wir nachstehend ausführlich mitteilen.

M. H.! Indem ich es mir zur Aufgabe mache, Ihnen die wirtschaftliche Tragweite des preußischen Gesetzes über Kleinbahnen und Privat-Anschlußbahnen vom 28. Juli 1892 darzulegen, glaube ich es nicht unterlassen zu dürfen, zunächst einige Bemerkungen über die Entstehungsgeschichte des für unser preußisches Verkehrsleben überaus wichtigen Gesetzes vorauszuschicken; alsdann wird es nicht zu umgehen sein, daß ich bei den gesetzlichen Bestimmungen selbst verweile.

Für den Fall, daß Sie den Wunsch haben sollten, sich über den einen oder anderen Punkt des Gesetzes des näheren zu unterrichten, verweise ich Sie auf die Verhandlungen des Herrenhauses vom 23. März und 5. April 1892, auf die Beratungen des Abgeordnetenhauses vom 26. April, 13., 14., 15. und 17. Juni 1892, endlich auf den Kommentar des Gesetzes von W. Gleim, Geh. Ober-Reg.-Rat und vortragendem Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Es sind dies zugleich vornehmlich diejenigen Quellen gewesen, aus denen ich das Material für die heutige Berichterstattung vornehmlich geschöpft habe. Es ist ferner zu verweisen auf das Werk: Hilse, Handbuch der Straßenbahnkunde und auf einen Artikel von dem bereits oben genannten Gleim im Archiv für Eisenbahnwesen pro 1887: Die rechtliche Natur und das Recht der Privat-Anschlußgeleise.

Die Anlage von Geleisen für den privaten Verkehr, im besonderen für die Zwecke des Bergbaues, ist schon seit Jahrhunderten in Uebung. Erst nachdem man es verstanden hatte, die Dampfkraft für diese Beförderungsweise zu verwenden, ist dem öffentlichen Verkehr die Güter- wie Personenbeförderung mittelst Geleisanlagen dienstbar gemacht worden. Die ungeahnte Steigerung des Verkehrs gleich in seiner allerersten Entwicklung führte zu der Notwendigkeit, mit Rücksicht auf die eigenartige Natur der Schienenbahnen nach ihrer technischen und wirtschaftlichen Seite die besondere gesetzliche Regelung der Sache ins Auge zu fassen. Die hohe Bedeutung der Schienenbahnen für den öffentlichen Verkehr wie für alle Lebensverhältnisse ließ es geboten erscheinen, die Unternehmer gegenüber den bestehenden Gesetzen mit weitergehenden sogen. Privilegien auszustatten. Den Ausfluß dieser Bestrebungen finden wir in dem auch heute noch in seinen grundlegenden Bestimmungen Geltung habenden Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838.

Wie es nicht anders denkbar ist, daß sich die ersten Eisenbahnen an den bis dahin gepflegten bedeutenderen Landstraßenverkehr anlehnten, und demgemäß obiges Gesetz sein Geltungsbereich auch auf diese in

erster Linie wichtigen Eisenbahnverbindungen erstreckte, so ist es in gleicher Weise nur zu erklärlich, daß im Verlaufe der nächsten Dezennien auch die Legung von Schienenwegen für öffentliche Verkehrsmittel geringerer Art zur Anwendung kam. Es entstand die Zeit der Errichtung von Pferdebahnen in den größeren Verkehrsmittelpunkten zur Bewältigung des Personenverkehrs, es wurden weiter Drahtseil-, Zahnradbahnen für den Güterverkehr ins Leben gerufen, deren Anlage teils auf eigenem Grund und Boden, teils auf öffentlichen Wegen erfolgte. Und bald nach deren Entstehen war man sich doch schon darüber im Klaren, daß diese Bahnen untergeordneter Bedeutung nicht in den Rahmen des Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen hineinpaßten.

So entstanden Zweifel darüber, inwieweit eine staatliche Genehmigung für die Anlage und den Betrieb dieser Bahnen notwendig sei, welche rechtliche Bedeutung solcher Genehmigung zukomme, welche Organe die Genehmigung aus sicherheitspolizeilichen oder anderen Gründen zu erteilen bezw. zu versagen hätten ꝛc. ꝛc. — kurz es entstand ein Rechtszustand, der den Anspruch auf eine gleichmäßige Behandlung derartiger Unternehmungen nicht machen konnte. — Ich übergehe hier die Schilderung der im Laufe dieser Entwicklung entstandenen Kompetenzkonflikte, hebe nur als entscheidendes Merkmal für den weiteren Verlauf der Dinge hervor, daß je länger um so mehr der dringendste Wunsch bei allen Beteiligten entstand, die öffentlich- wie privatrechtliche Seite dieser Bahnen untergeordneter Bedeutung geregelt zu sehen.

Lehrreich ist es nun zu beobachten, wie sich die nächste Zukunft unseres nationalen Verkehrswesens bei der geschilderten Lage der Verhältnisse gestaltete. Die großen Eisenbahnlinien unter dem Gesetze vom 3. November 1838 entwickelten sich in einem der Entfaltung unserer wirtschaftlichen Kräfte immerhin entsprechendem Grade. Leistungsfähige Gesellschaften traten als Unternehmer auf und bald gewann Preußen treffliche Errungenschaften auf dem Weltmarkte infolge der überaus nahen Beziehungen zwischen der Hebung des Verkehrs und der Hebung der wirtschaftlichen Kräfte. — Anders, ganz anders gestaltete sich die Entfaltung des Eisenbahnwesens niederer Ordnung. Hier geschah, man darf ohne Uebertreibung sagen, trotz des vorhandenen Bedürfnisses, so gut wie nichts; denn was will es heißen, daß zur Zeit im Königreich Preußen im ganzen 748 km Kleinbahnen existieren, gegenüber z. B. Italien mit 2300 km ꝛc. Von Interesse dürften die Verhältniszahlen sein, die der Herr Eisenbahnminister gelegentlich der Vorlage des Regierungsentwurfs im Herrenhause aus einem Artikel der „Preußischen Jahrbücher" citierte. Danach kommen in

Preußen	auf	1 km	Kleinbahnen	40 000	Einw.	bezw.	465	qkm
Italien	„	1 „	„	13 000	„	„	125	„
Sachsen	„	1 „	„	12 000	„	„	57	„
Belgien	„	1 „	„	10 000	„	„	50	„
Holland	„	1 „	„	5 000	„	„	36	„

Die Gründe hierfür liegen einmal, und das ist anzuerkennen, in der gewiß erfreulichen Thatsache, daß wir eben in der Entwicklung der großen Bahnlinien jenen Ländern gegenüber weiter vorgeschritten sind, ferner aber in dem Umstande, daß namentlich seit dem Jahre 1879, d. h. seit dem Beginne der Verstaatlichung, die beteiligten wirtschaftlichen wie kommunalen Kreise immer die Hoffnung gehegt haben, der Staat würde seinerseits den Bau der Bahnlinien untergeordneter Bedeutung auf seine Kosten bewerkstelligen. In der Erkenntnis der Undurchführbarkeit dieser Hoffnungen — zur Zeit liegen dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten Nebenbahnanträge im Umfange von über 17 000 km mit einem Kostenaufwande von über $2^1/_2$ Milliarden Mark vor — ist denn das Staatsministerium dazu übergegangen, der privaten Initiative und dem privaten Kapitale wiederum den Bau der kleineren Bahnen unter Schaffung einer besonderen gesetzlichen Grundlage für dieselben zu überlassen. — Hierbei ist indessen nicht zu übersehen, und ergänzend muß ich das bemerken, daß die maßgebenden Faktoren sich fortan keineswegs der Verpflichtung enthoben fühlen werden, den Bau derjenigen Linien von Staatswegen zu fördern, die gleichsam in der Mitte zwischen den Haupteisenbahnen und den Kleinbahnen stehen, die zweckmäßigerweise mit dem Namen „Nebeneisenbahnen" bezeichnet zu werden verdienen und die unter das Gesetz vom Jahre 1838 fallen. —

Aus den bisherigen Erörterungen dürfte, wie ich glaube, hervorgehen, daß wir zur Gewinnung einer klaren Uebersicht zweckmäßigerweise nach ihrer rechtlichen wie wirtschaftlichen Seite unterscheiden 1. Haupteisenbahnen, 2. Nebeneisenbahnen, die unter das Eisenbahn-Gesetz vom 3. November 1838 fallen; 3. Kleinbahnen und 4. Privat-Anschlußbahnen, die den heute zu erörternden Bestimmungen des Gesetzes vom 28. Juli 1892 unterstehen, und endlich 5. Bahnen für sonstige Privatzwecke ohne Anschluß an öffentliche Bahnen oder aber mit Anschluß an solche ohne Einrichtung für deren Betrieb mit Maschinen, welche letzteren dem allgemeinen Rechte unterstellt werden.

Indem ich nunmehr zu der Erörterung des sogen. Gesetzes über die Kleinbahnen und Privat-Anschlußbahnen selbst übergehe, bemerke ich, daß es nicht meine Aufgabe sein kann, alle in betracht kommenden gesetzlichen Bestimmungen in den Kreis der Betrachtung zu ziehen. Dies möchte ich auch schon um deswillen vermeiden, da eine nicht unerhebliche Anzahl der gesetzlichen Vorschriften zu einem speziellen Eingehen sich an diesem Orte nicht geeignet erweist. Ueberhaupt ist von vornherein zu beachten, daß sich das in Frage stehende Gesetz, ganz abgesehen von einer Reihe Bestimmungen mehr oder weniger zweifelhafter Natur, nicht dem Wortlaute, sondern hauptsächlich dem Sinne nach interpretieren läßt; wie denn auch von maßgebender Stelle im Landtage gerade der Gesichtspunkt bei Beurteilung des Gesetzes in den Vordergrund gestellt worden ist, daß zur Ueberwindung der bei einer derartigen Gesetzesmaterie sich entgegenstellenden Schwierigkeiten der Schwerpunkt nicht in das in vieler Hinsicht dehnbare Gesetz selbst, sondern in seiner Handhabung von Seiten der Behörden gelegt werden muß. So weist auch ganz ausdrücklich die unter dem 28 Juli 1892 ergangene ministerielle Ausführungsanweisung in der Einleitung darauf hin, daß die mit der Ausführung des Gesetzes betrauten Behörden sich bei der Wahrung ihrer Obliegenheiten stets die Absicht des Gesetzgebers gegenwärtig zu halten haben werden. Die betreffenden Behörden sollen deshalb in der Einwirkung auf den Bau und Betrieb der bezeichneten Bahnen nicht über das Maß dessen hinausgehen, was zur Wahrung der ihnen anvertrauten öffentlichen Interessen notwendig ist. Neben der Vermeidung unnötiger und lästiger Eingriffe in die Bewegungsfreiheit des Verkehrszweiges werden sich die mit der Staatsaufsicht betrauten Behörden die Förderung desselben aber auch durch entgegenkommende und insbesondere rasche Erledigung der ihnen obliegenden Geschäfte angelegen sein zu lassen haben.

Wie schon der Name des Gesetzes verrät, teilt sich dasselbe in zwei Hauptabschnitte: in den ersten, der über Kleinbahnen handelt, und in den andern über Privat-Anschlußbahnen. Die Anordnung des Gesetzesinhaltes ist eine chronologische; nach der Erklärung dessen, was unter Kleinbahnen zu verstehen ist, treffen die §§. 1—3 Bestimmungen darüber, welche Bahnen als Kleinbahnen der Genehmigung bedürfen und welche Behörden die Genehmigung zu erteilen haben. Die §§. 4—9 behandeln dasjenige, was vor Erteilung der Genehmigung zu geschehen hat, die ferneren §§. 10—14 erläutern die Erteilung der Genehmigung und deren Inhalt. Die nächsten §§. erörtern dann den Bau, die Anlage des Unternehmens, Fahrplan, Tarif, Inbetriebsetzung, eventuell Zurücknahme der Genehmigung, Herstellung von Anschlüssen, Ausübung des dem Staate eventuell zustehenden Enteignungsrechtes, insbesondere die Bemessung und Ermittelung der von ihm zu zahlenden Entschädigung, Besteuerung der Kleinbahn-Unternehmungen und Verhältnis derselben zur Postverwaltung. — Der zweite Hauptabschnitt bringt sodann in einer entsprechenden Reihenfolge, soweit dies angängig, die Bestimmungen über die Privat-Anschlußbahnen, endlich folgen gemeinsame und Uebergangsbestimmungen.

§. 1 bestimmt den Begriff der Kleinbahnen in negativer Weise dahin, daß es diejenigen dem öffentlichen Verkehre dienenden

Eisenbahnen sind, welche wegen ihrer geringen Bedeutung für den allgemeinen Eisenbahnverkehr dem Gesetze von 1838 nicht unterliegen.

Bestimmte objektive Merkmale zur Kennzeichnung der Kleinbahnen hinsichtlich ihrer Abgrenzung gegen die eigentlichen Eisenbahnen fehlen. Die allgemeinen Erfordernisse sind die Bewegung auf Schienen und die Bestimmung für den öffentlichen Verkehr, alsdann ihre größere oder geringere wirtschaftliche Bedeutung. Das Kriterium für die rechtliche Natur einer Bahn als Eisenbahn oder als Kleinbahn liegt lediglich in ihrer Bedeutung für den allgemeinen Verkehr im Sinne der Reichsverfassung: diejenigen Bahnen nämlich, welche gemäß Artikel 42 der R.-V. im Interesse des öffentlichen Verkehrs als ein einheitliches Netz zu verwalten sind, fallen unter das Gesetz vom Jahre 1838, alle übrigen unterstehen dem Gesetze vom Jahre 1892.

Insbesondere sind Kleinbahnen, so definiert §. 1 des Gesetzes weiter, der Regel nach solche Bahnen, welche hauptsächlich den örtlichen Verkehr innerhalb eines Gemeindebezirks oder benachbarter Gemeindebezirke vermitteln, sowie Bahnen, welche nicht mit Lokomotiven betrieben werden. Ueber die Anwendbarkeit des Gesetzes von 1838 entscheidet eventuell auf Anrufen der Beteiligten das Staatsministerium.

Für die Begriffsbestimmung der Kleinbahnen kommt also außer jenem negativen Momente weiter in betracht, daß sie insbesondere den örtlichen Verkehr der Gemeindebezirke bewältigen sollen und daß sie der Regel nach nicht mit Lokomotivkraft ausgestattet sein dürfen. „Lokomotive" im Sinne dieser Bestimmung ist eine jede im Zuge befindliche Dampfmaschine, welche die Bewegung unmittelbar hervorruft, mag sie vom Wagen getrennt sein als besonderes Fahrzeug oder nicht. — In Zweifelsfällen entscheidet auf Anruf der Beteiligten der Minister. Unter den letzteren versteht man diejenigen, deren Anträge auf Genehmigung einer Kleinbahn abgelehnt worden sind, weil nach Ansicht der angerufenen Behörde das fragliche Unternehmen nicht unter das Gesetz von 1892 gehörte. In betreff der Behandlung der Anträge auf Genehmigung durch die zuständige Behörde trifft die Ausführungsanweisung nähere Bestimmungen. Danach behält es sich der Minister (mit Ausnahme der Anlage von städtischen Pferdebahnlinien) in jedem Falle vor, die Bezeichnung derjenigen Eisenbahnbehörde anzuordnen, die bei der Genehmigung mitzuwirken hat. Demzufolge ist auch eine jedesmalige Anzeige an den Herrn Minister von Seiten der zur Genehmigung gesetzlich autorisierten Behörde zu erstatten unter Hinzufügung der zur Beurteilung des Bau- und Anlageplanes erforderlichen Grundlagen. War die Anlage mit Maschinenkraft beabsichtigt, so muß vor dem Fortgange des Genehmigungsverfahrens erst der Entscheid des Ministers abgewartet werden, wobei wiederum Ausnahmen zulässig sind. Sofern der Antrag auf Genehmigung, Erweiterung oder Veränderung einer Kleinbahn aus etwa in betracht zu ziehenden Gründen des Gesetzes von 1838 von der Genehmigungsinstanz abgelehnt wird, ist in der Verfügung hierüber der Grund der Ablehnung zu bezeichnen und zugleich zu bemerken, daß ein etwaiger Antrag auf Entscheidung des Staatsministeriums bei dem verfügenden Regierungspräsidenten binnen einer angemessenen Frist einzureichen ist. Gegebenenfalls hat dann dieser den Bericht an den Herrn Minister zu erstatten.

Wie bereits aus dem Gesagten ersichtlich ist, bedarf es also zur Herstellung einer Kleinbahn der Genehmigung einer zuständigen Behörde. Dies ist auch der Fall (nach §. 2) zu dem Betriebe einer Kleinbahn, desgleichen für wesentliche Erweiterungen oder wesentliche Aenderungen des Unternehmens. Zu versagen ist diese Genehmigung, wenn etwa infolge dieser Aenderungen die Zuständigkeit des gegenwärtigen Gesetzes nach Ermessen der Behörden nicht mehr in betracht kommt, sondern das Gesetz von 1838.

Die Genehmigung trägt also außer einem baupolizeilichen einen gewerbepolizeilichen Charakter. Eine Aenderung des Unternehmens wird als wesentlich angesehen werden müssen, wenn schon aus einem der beiden Gesichtspunkte, aus Rücksicht der Bau- oder der Gewerbe-Polizei, die Aenderung wesentlich ist.

Eine Aenderung in der Person des Unternehmers ist im allgemeinen ein wesentliches Merkmal, es ist dies aber dann wiederum nicht, wenn etwa in der früheren Genehmigungsurkunde die Rechtsfolge der Erben bereits ausdrücklich berücksichtigt wurde. Aenderungen der Betriebskraft werden wohl immer als wesentlich anzusehen sein, auch schon deshalb, weil andere Genehmigungsbehörden für die Anlage in betracht kommen, wie aus §. 3 hervorgeht.

Denn zur Erteilung der Genehmigung ist nach diesem §. zuständig bei ganzer oder teilweiser Verwendung von Maschinenkraft der Regierungspräsident im Einvernehmen mit der vom Herrn Minister zu bezeichnenden Eisenbahnbehörde, als welche in betracht kommen können: Eisenbahndirektionen oder Betriebsämter oder Eisenbahnkommissariate oder Eisenbahnbaukommissionen. Wie weit die Namhaftmachung der genannten Eisenbahnbehörden von Fall zu Fall eintreten wird, oder aber generell im voraus, muß noch abgewartet werden. — Der Ausdruck „Maschinenkraft" in §. 3 bedarf, um Mißverständnissen vorzubeugen, mit Rücksicht auf den Ausdruck „Lokomotiven" in §. 1 der Erläuterung. Lokomotivbahnen sollen, wie Sie vernommen haben, zufolge §. 1 der Regel nach diesem Gesetze nicht unterliegen, während es hier heißt, daß der Regierungspräsident bei ganzer oder teilweiser Verwendung von Maschinenkraft für die Genehmigung zuständig ist. Es ist zu beachten, daß beide Ausdrücke „Lokomotive" und „Maschinenkraft" im Gegensatze zu einander stehen. Die Voraussetzung für die Anlage mit Maschinenkraft liegt überall da vor, wo diese die treibende Kraft ist, mag nun diese maschinelle Einrichtung im Zuge (als Akkumulator ꝛc.) oder außerhalb desselben als stehende Anlage sich befinden.

Genehmigungszuständig ist in allen übrigen Fällen der Regierungs-Präsident auch dann, wenn Kunststraßen, die nicht als städtische Straßen in der Unterhaltung und Verwaltung von Stadtkreisen stehen, benutzt oder wenn von der Bahn mehrere Kreise oder nicht preußische Landesteile berührt werden sollen; genehmigungspflichtig ferner der Landrat, wenn mehrere Polizeibezirke desselben Landkreises berührt werden sollen; die Ortspolizeibehörde, sofern das Unternehmen innerhalb eines Polizeibezirks verbleibt. — Der Oberpräsident ist für die Genehmigung zuständig, wenn die Bahn verschiedene Regierungsbezirke, der Minister, wenn sie mehrere Provinzen berühren soll. Die Zuständigkeit zur Genehmigung von wesentlichen Erweiterungen bezw. Veränderungen des Unternehmens regelt sich so, als ob dasselbe in der nunmehr geplanten Art neu zu genehmigen wäre.

Was als Kunststraßen zu betrachten ist, regelt sich nach den hierüber geltenden gesetzlichen Vorschriften. Bei schwierigeren lokalen Verhältnissen, wenn öffentliche Wege, Flüsse ꝛc. zu überschreiten sind, werden sich die Genehmigungsbehörden technischer Beiräte zu bedienen haben; bare Auslagen hierfür erfolgen auf Kosten der Unternehmer; sonstige Kosten sind denselben indes nicht aufzuerlegen.

Nach §. 4 beschränkt sich die polizeiliche Prüfung auf die betriebssichere Beschaffenheit der Bahn und der Betriebsmittel (hier ist hauptsächlich das rollende Material gemeint), auf den Schutz gegen schädliche Einwirkungen der Anlage und des Betriebes, auf die technische Befähigung und Zuverlässigkeit der im äußeren Dienste anzustellenden Bediensteten, endlich auf die Wahrung der Interessen des öffentlichen Verkehrs, der Sicherheit, der Regelmäßigkeit, der Geschwindigkeit, der Billigkeit und der Bequemlichkeit der Beförderung ꝛc.

Die Prüfung dieser Gesichtspunkte ist der genehmigenden Behörde zur Pflicht gemacht. Doch ist hierbei in Erwägung zu ziehen, ob auch in der That bei dem in Frage stehenden Projekte alle diese Momente in betracht zu ziehen sind. Es ist nicht gesagt, daß auch immer polizeiliche Vorbehalte in allen den bezeichneten Richtungen nötig sind. Die Prüfung der Bedürfnisfrage des Unternehmens ist, wie aus den Kommissionsberichten entnommen werden muß, ausgeschlossen. Es ist selbstverständlich, daß Bedingungen und Vorbehalte, an welche die Genehmigung geknüpft wird, stets in die Genehmigungsurkunde selbst aufzunehmen sind, sodaß aus derselben in Verbindung mit dem Gesetze, Maß und Art der dem Unternehmer obliegenden Verpflichtungen mit Sicherheit erhellt.

Auf gewisse privatrechtliche Verhältnisse des Unternehmers erstreckt sich §. 6. Soweit ein öffentlicher Weg benutzt werden soll, hat der

Unternehmer die Zustimmung der Unterhaltungspflichtigen beizubringen. Er ist auch mangels anderweiter Vereinbarung zur Unterhaltung und Wiederherstellung des benutzten Wegeteiles verpflichtet und hat für diese Verpflichtung Sicherheit zu bestellen. Die Unterhaltungspflichtigen können für die Benutzung des Weges ein angemessenes Entgelt beanspruchen und sich unter gewissen Bedingungen den späteren Erwerb der Bahn vorbehalten.

Unter Benutzung eines öffentlichen Weges ist die Anlage von Geleisen nur in der Längsrichtung gemeint, nicht etwaige Kreuzungen. Betreffs der Schadloshaltung der Wege-Unterhaltungspflichtigen seitens der Unternehmer besagen die Motive des Gesetzes folgendes: Angesichts der erheblichen Aufwendungen, welche die Unterhaltungspflichtigen häufig für die Herstellung der Straßenkörper aufzuwenden haben, und des erheblichen materiellen Vorteils, welcher den Unternehmern aus der Möglichkeit erwächst, sich der Straßen für ihr Unternehmen zu bedienen, erscheint es nicht mehr als billig, daß den Unterhaltungspflichtigen das Recht gewährt wird, sich durch Ausbedingung eines Entgelts für die Benutzung der Straßen oder eines Heimfallrechts nach Ablauf einer bestimmten Zeit einen Ausgleich für die gemachten Aufwendungen zu sichern. Diese Ausführungen der Motive geben zugleich einen Anhalt für die Bemessung des Entgelts. Diese hat nach dem Maße der Aufwendungen der Unterhaltungspflichtigen zu erfolgen. Hat der letztere keine solchen Aufwendungen und ist er nicht Eigentümer des Weges, so wird auch kein Entgelt für den Grund und Boden verlangt werden können. Die Zustimmung des Wege-Unterhaltungspflichtigen kann zufolge §. 7 — und dies ist in das pflichtmäßige Ermessen der zuständigen genehmigenden Behörde gestellt — durch Beschluß des Provinzialrats oder des Bezirks- oder des Kreis-Ausschusses in bestimmten vorgesehenen Fällen ergänzt werden. Hier regelt sich der Instanzenzug nach den Vorschriften des Gesetzes über die Allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (§§. 127—130).

Die §§. 8 und 9 erstrecken sich sodann auf die etwaige Anhörung der zuständigen Wegepolizei-, Festungs-, Telegraphen- oder Reichspostbehörde, falls die Kleinbahnen die Interessen dieser Behörden berühren sollten.

Wir kommen jetzt in den §§. 10—14 zu der Erteilung der Genehmigung und deren Inhalt.

Bei der Genehmigung von Bahnen mit Güterbeförderung kann vorbehalten werden, daß der Unternehmer jederzeit zur Gestattung von Anschlußgeleisen für den Privatverkehr verpflichtet ist. Mangels gütlicher Vereinbarung der Interessenten hat die Behörde die Verhältnisse des Bahnunternehmens und des den Anschluß Beantragenden zu einander zu regeln, insbesondere die dem Ersteren für die Benutzung oder Veränderung seiner Anlagen zu leistenden Vergütung vorbehaltlich des Rechtsweges festzusetzen. Es ist einleuchtend, daß der Bestimmungszweck der dem Güterverkehr dienenden Kleinbahnen und das hierbei beteiligte öffentliche Interesse nur dann in vollem Umfange gewahrt werden, wenn den Empfängern und Versendern erheblicher Gütermengen die Möglichkeit der Anlage von Anschlußgeleisen zur erleichterten Anbringung und Abholung ihrer Frachtgüter gegeben ist. Der Anweisung des Herrn Ministers zufolge ist anzunehmen, daß ein diesbezüglicher Vorbehalt in der Genehmigungsurkunde die Regel bilden wird. Aus ganz besonderen Gründen hingegen erscheint es nach dem Willen des Herrn Ministers gerechtfertigt, davon Abstand zu nehmen, wie z. B. für solche Bahnen, welche, ohne mit dem Enteignungsrechte oder dem Rechte zur Benutzung öffentlicher Wege ausgestattet zu sein, vornehmlich Privatzwecken des Unternehmers dienen. Ich meine, daß eine ausgiebige Anwendung dieses §. 10 für die Rentabilität manches Kleinbahnunternehmens von großer Bedeutung sein kann. Es ist schließlich zur Beurteilung der Sachlage in betracht zu ziehen, daß der Bahnunternehmer nur die Verpflichtung zur Duldung des Anschlusses hat, er ist indessen nicht gehalten, seinerseits Aufwendungen zu diesem Zwecke zu machen. Die Herstellung des Anschlusses ist aber nicht möglich ohne Benutzung seines Grundeigentums durch den Unternehmer des Anschlußgeleises und seiner Bahnanlage. Deshalb gebührt dem Kleinbahn-Inhaber in jedem einzelnen Falle eine entsprechende Schadloshaltung

Indem ich bemerke, daß die Genehmigung (nach §. 13) dauernd oder auf Zeit zu erteilen ist, muß ich die weiteren Vorschriften, die bei der Genehmigung hinsichtlich der Sicherstellungen und hinsichtlich der Wahrung der Rechte dritter Personen, endlich des behördlichen Einflusses auf Fahrplan, Beförderungspreise und Planfeststellung mit Rücksicht auf andere meines Erachtens wichtigere Punkte zur Geltung kommen, übergehen.

Zur Eröffnung des Betriebes bedarf es der Erlaubnis der zur Erteilung der Genehmigung zuständigen Behörde. Versagt kann dieselbe werden, wenn wesentliche Bedingungen der Anlage unerfüllt geblieben sind. Fahrplan und Beförderungspreise, sowie etwaige Abänderungen sind vorher öffentlich bekannt zu machen. Sogenannte Resaktien sind im allgemeinen unzulässig Die Möglichkeiten einer eventuellen Zurücknahme der Genehmigung sowie deren Rechtsfolgen erörtern die §§. 23—27. Die folgenden beiden Paragraphen treffen Bestimmungen über Anschlüsse von Kleinbahnen unter sich und Anschlüsse an die dem Gesetz von 1838 unterliegenden Eisenbahnen. Ein besonderes Eingehen auf diese ziemlich detaillierten Bestimmungen muß ich mir gleichfalls versagen, um etwas eingehender das Heimfallsrecht der Kleinbahnen an den Staat zu behandeln.

Haben Kleinbahnen (§. 30) nach Entscheidung des Staatsministeriums eine solche Bedeutung für den öffentlichen Verkehr erlangt, daß sie als Teil des allgemeinen Eisenbahnnetzes zu behandeln sind, so kann der Staat den eigentümlichen Erwerb solcher Bahnen gegen Entschädigung des vollen Wertes nach einer mit einjähriger Frist vorangegangenen Ankündigung beanspruchen. — Die Obliegenheiten der Aufsichtsbehörde gehen dahin, aus freiem Ermessen an den Herrn Minister dieserhalb zu berichten, sobald ihres Erachtens die Voraussetzungen für die Anwendbarkeit des §. 30 eingetreten sind. Ist die Bahn mit Maschinenkraft eingerichtet, so bedarf es dieser Berichterstattung, wenn bereits eine der beteiligten Behörden, entweder Regierungspräsident oder Eisenbahnbehörde, den Fall des Paragraphen als gegeben erachtet. Die in der Sache ergehende Entscheidung des Staatsministeriums ist die einzige Voraussetzung für das Erwerbsrecht des Staates.

Das Gesetz unterscheidet nun zwischen einer Entschädigung nach dem Ertragswerte und einer solchen nach dem Sachwerte.

Nach §. 31 erfolgt der Erwerb unter sinngemäßer Anwendung des §. 42 Nr. 4a bis d des Eisenbahngesetzes vom Jahre 1838, mit der Maßgabe, daß der Berechnung des 25fachen Betrages nach §. 42 Nr. 4a des vorerwähnten Gesetzes das steuerpflichtige Einkommen nach dem Einkommensteuergesetze vom Jahre 1891 zu grunde zu legen ist, jedoch bei den Aktiengesellschaften und Kommanditgesellschaften auf Aktien der Abzug von $3^1/_2$ pCt. des eingezahlten Aktienkapitals (§. 16 des Eink.-St.-G.) fortfällt. War das zu erwerbende Unternehmen noch nicht 5 Jahre in Betrieb, so ist für die Berechnung der Entschädigung der Jahresdurchschnitt des bisher erzielten Reingewinnes maßgebend. Ist eine Aktiengesellschaft Unternehmer der zu erwerbenden Bahn, so bedarf es nicht der Einlösung der Aktien von den einzelnen Aktionären, sondern nur der Zahlung der Gesamtentschädigung an die Gesellschaft. — Dies ist die Ertragswert-Entschädigung. Die angezogenen in analoger Weise zur Anwendung gelangenden Bestimmungen des Eisenbahngesetzes in §. 42 betreffen a) Zahlung des 25fachen Betrages der im Durchschnitt der letzten 5 Jahre gezahlten Dividende; b) Uebernahme der Bahn mit Aktiven und Passiven; c) Uebergang der Bahn mit Inventar und sonstigem Zubehör nebst Reservefonds auf den Staat; d) Uebergang des Besitzes und der Benutzung der Bahn durch den Staat nach Einlösung der Aktien und Uebernahme der Schulden. Das Kleinbahngesetz modifiziert diese Bestimmungen betreffs der Berechnung des Reinertrages, welcher im 25fachen Betrage zu zahlen ist, und hinsichtlich der Einlösung der Aktien. Es ist weiter zu beachten, daß der Uebergang der Kleinbahn auf den Staat nicht notwendig mit Abschluß des Rechnungsjahres erfolgen muß.

Der Unternehmer kann Entschädung nach dem Sachwerte (§. 33) verlangen, wenn das Unternehmen noch nicht länger als 15 Jahre

im Betriebe ist. Erfolgt die Erwerbung durch den Staat in den ersten 5 Jahren des Betriebes, so werden dem Sachwert 20 pCt., erfolgt sie in den nachfolgenden 10 Jahren, so werden demselben 10 pCt. zugeschlagen. Die gesetzlichen Zeiträume von 15, 5 und 10 Jahren sind vermutlich vom Zeitpunkte der Betriebseröffnung an zu rechnen. Ist die Bahn teilweise ins Leben getreten, so wird die Berechnung vom Tage der Betriebseröffnung der ganzen Linie zu erfolgen haben. §. 34 regelt sodann des näheren, daß im Falle der Sachwertentschädigung den Gegenstand des Erwerbes alle dem Unternehmen unmittelbar oder mittelbar gewidmeten Sachen und Rechte des Unternehmers bilden, indessen sollen die Forderungen und Schulden nur nach beiderseitigem ausdrücklichem Einverständnisse auf den Staat übergehen. Für alle Bestandteile ist der volle Wert zu vergüten, d. h. Anlagewert abzüglich der Abnutzung! — Es darf nicht übersehen werden, daß die Ertragswertentschädigung eine Universalsuccession zur Folge hat, bei der Entschädigung nach dem Sachwerte findet indessen nur ein Uebergang in beschränktem Umfange statt.

Für die Festsetzung der Entschädigung ist der Bezirksausschuß zuständig. Beiden Parteien steht indessen innerhalb 6 Monaten die Beschreitung des Rechtsweges offen. Bei dem Entschädigungs- und Enteignungsverfahren finden die §§. 24—28, 32—37, 39—46 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juli 1874 sinngemäße Anwendung.

Kleinbahnen unterliegen, da sie nicht unter das Eisenbahngesetz vom Jahre 1838 fallen, auch nicht der sogen. Eisenbahnabgabe, sie sind aber gewerbesteuerpflichtig. §. 41 trifft noch Bestimmungen darüber, daß die den Provinzen durch die Dotationsgesetze überwiesenen Fonds zum Bau von Kleinbahnen und zur Förderung derartiger Unternehmungen verwendet werden können. Endlich regelt §. 42 das Verhältnis zur Reichspostverwaltung. —

Indem ich zu dem zweiten Hauptabschnitt des Kleinbahngesetzes übergehe, bemerke ich im voraus, daß die Bestimmungen über die Privatanschlußbahnen auf diejenigen Bahnen, welche Zubehör eines Bergwerks im Sinne des Allgemeinen Berggesetzes vom Jahre 1865 sind, keine Anwendung finden. Demzufolge wird auch das Aufsichtsrecht der Bergbehörden gegenüber diesen Bahnen nicht berührt.

Im einzelnen bestimmt §. 43, daß Bahnen mit Maschineneinrichtung, welche dem öffentlichen Verkehr nicht dienen, welche aber mit Eisenbahnen, die unter das Gesetz von 1838 fallen, oder mit Kleinbahnen in unmittelbarer Geleisverbindung stehen, zur baulichen Herstellung und zum Betriebe auf grund dieses Gesetzes polizeilicher Genehmigung bedürfen. Hierfür ist der Regierungspräsident im Einvernehmen mit der Eisenbahnbehörde zuständig, oder aber der Oberpräsident bezw. der Minister, falls diese Anschlüsse sich über mehrere Landespolizeibezirke bezw. Provinzen erstrecken. Ueber die Ausdehnung der polizeilichen Prüfung, über die Bedingungen und Vorbehalte, sowie die rechtlichen Wirkungen der Genehmigung u. s. w. finden die bereits oben besprochenen Paragraphen sinngemäße Anwendung.

M. H.! Wie ich bereits bemerkte, konnte es nicht meine Aufgabe sein, bei der Reichhaltigkeit des Stoffes einerseits, der Kürze der mir zur Verfügung stehenden Zeit anderseits alle §§ des Gesetzes eingehend zu interpretieren. Sie werden aber nach der Skizze des Gesetzes vielleicht den Eindruck gewonnen haben, als ob es sich mehr um Schutzmaßregeln gegen vorhandene oder zu befürchtende Mißbräuche als um eine in erster Linie zu erstrebende Förderung unseres nationalen Verkehrslebens handele. Wie ich indes bereits andeutete, soll ja allerdings nach dem Wunsche und Willen des Ministers das Hauptgewicht in eine loyale Handhabung der einzelnen Bestimmungen gelegt werden, und es wird sich deshalb erst zeigen müssen, wie sich die Beteiligten, in erster Linie die Aufsichts- bezw. Genehmigungsbehörden, hierzu stellen werden. Freilich hat man zu beobachten Gelegenheit gehabt — ich erinnere an die nachgewiesenermaßen überaus unterschiedliche Handhabung im Konzessionsverfahren nach der G.-O. —, daß infolge einer schiefen Beurteilung der Bedürfnisse der Praxis die sinngemäße Durchführung ministerieller Ausführungsanweisungen zuweilen auf berechtigte Zweifel gestoßen ist.

Wie dem nun auch sein wird, so ist es doch klar, daß die wirtschaftliche Tragweite des Gesetzes in erster Linie davon abhängen wird, wie sich das Ministerium selbst in seinen Maßnahmen zu dem nunmehr seit dem 1. Oktober 1892 in Wirksamkeit befindlichen Gesetze verhalten, insbesondere wie weit man den ernstlichen Willen zeigen wird, der Durchführung der im Ministerium vorliegenden Anträge auf Herstellung der auf 17 000 km berechneten Nebenbahnen näher zu treten. Mir scheint der von sachverständiger Seite gemachte Vorschlag sehr beachtenswert, alle diese zahlreichen Anträge alsbald daraufhin zu prüfen, welche Bahnlinien unter jenen 17 000 km die Staatsregierung auf ihre Kosten zu übernehmen gedenkt bezw. welche dieser Linien als Vollbahnen oder als Nebenbahnen ausgebaut werden sollen, und welche Strecken anderseits unter das gegenwärtige Gesetz fallen und somit der privaten Initiative überlassen werden sollen. Bei Beurteilung der Durchführung der zahlreichen Anträge kommt naturgemäß wieder in betracht, wie weit öffentliche Fonds hierfür den maßgebenden Stellen zur Verfügung stehen, und da nach der derzeitigen Finanzlage des Staates, wie Sie erst kürzlich in der Tagespresse Gelegenheit hatten sich zu überzeugen, der Ausblick für die nächste Zukunft nichts weniger als günstig ist, so wird auch hier wieder das Wort „Gut Ding will Weile haben" seine Berechtigung beanspruchen. Es ist aber von vornherein unerläßlich, um überhaupt die Möglichkeit für eine praktische Verwirklichung des Gesetzes über Kleinbahnen zu schaffen, eine vorherige Uebersicht über diejenigen Linien zu gewinnen, die als Kleinbahnen gedacht werden. Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten sollte sich alsbald der Mühe in der bezeichneten Richtung unterziehen, denn es kann für die Privatindustrie keineswegs als verlockend bezeichnet werden, jedes einzelne Projekt einer kleinen Nebenbahn für sich zu behandeln und damit eventuell die zahlreichen, vermutlich schon jetzt mit anderem Material überlasteten Instanzen zu durchlaufen. All das müßte den Ausbau von Kleinbahnen aufs äußerste schädigen und erschweren.

Zur weiteren Verwirklichung wäre sodann zu erwägen, ob es zweckmäßig erscheinen möchte, in jeder Provinz womöglich unter Mitwirkung und Beteiligung der Provinzial-Verwaltung eine Aktien-Gesellschaft zu bilden, um den Ausbau derjenigen Bahnlinien, welche der Staat nicht übernehmen will, in die Wege zu leiten. Allerdings wäre hierfür die erste Vorbedingung, daß das Privatkapital überhaupt wieder gesonnen ist, den Bau der etwa in Frage stehenden Linien zu übernehmen. Hierüber ist man recht verschiedener Ansicht. Es erscheint indessen nicht unwahrscheinlich, daß der zur Zeit flüssige Geldstand eine Anlage im Inlande nicht umgehen wird, namentlich dann nicht, wenn bei planmäßigem Vorgehen der genannten Verwaltungen die Möglichkeit geboten wird, eine größere Anzahl von Bahnen ins Leben zu rufen und zu betreiben.

Es wird namentlich den Provinzial-Verwaltungen und Kreisen zu empfehlen sein, von sachverständiger Seite ist dies für die Provinz Schlesien in einer Schrift des Grafen Frankenberg-Tillowitz bereits geschehen, daß die schmalspurige Kleinbahn das billigste, sicherste und leistungsfähigste Verkehrsmittel ist, welches es gegenwärtig überhaupt gibt. Nässe und Kälte sind ohne Einfluß und auch der Schnee wird mit geringeren Schwierigkeiten als bei Chausseen überwunden, während trotz der hohen Unterhaltungskosten der Chausseen die Leistungsfähigkeit derselben eine beschränkte ist und sogar versagt, wenn in ungünstiger Jahreszeit große Ansprüche an sie gestellt werden.

Der bedeutsamste Grund, weshalb die Schmalspurbahn im Volkshaushalte über der Chaussee steht, liegt darin, daß diese ein fressendes, niemals direkt rentierendes Kapital darstellt, während es durch die Schmalspurbahn verzinst wird. Während die Chaussee Kapital, Zinsen und Zuschüsse absorbiert, so wirft die Eisenbahn Ueberschüsse ab. So verzinsten sich in Deutschland die Kleinbahnen mit 3,28 pCt., bei billigem Bau und Betrieb werden dieselben wohl eine Rente abwerfen und hierdurch manchen schwerbelasteten Kreishaushalts-Etat erleichtern helfen.

Natürlich muß darauf geachtet werden, daß der Bau von Kleinbahnen an ersten Einrichtungskosten nicht zu hohe Beträge verschlingt. Ein möglichst enger Anschluß an das Gelände, Mitbenutzung vorhandener Wege, Vermeidung von Kunstbauten, einfacher und billiger Betrieb, Anpassung an lokale Erfordernisse und Gewohnheiten — all das wird zur Rentabilität wesentlich beitragen. Hand in Hand hiermit sollte ein praktischer Sinn für die örtlichen Verkehrsbedürfnisse gehen und alles Schablonenhafte müßte vermieden werden. Auch ist angeregt worden, bei geringem Verkehr in der Zwischenzeit zwischen dem fahrplanmäßigen Betriebe Einrichtungen für eine Förderung des Landfuhrverkehrs zu treffen. Bei bodenlosen Wegen und aufgeweichtem Felde wird der Landwirtschaft die Benutzung der Schienenwege mittels Geleiskarren gegen Entschädigung hülfreiche Dienste leisten. Der außerordentliche Nutzen, den eine Kleinbahn namentlich der Land- und Forstwirtschaft, dann aber auch der Industrie gewähren kann, wird es überhaupt vor der Anlage eines Chausseebaues rätlich erscheinen lassen, zu erwägen, ob nicht der Bau einer Kleinbahn vorzuziehen ist. Zweckmäßig wäre es hierbei wohl, in einem und demselben Verkehrsbezirk nach Möglichkeit einheitliche Spurweiten von 1 m, 0,75 m oder äußersten Falls 0,60 m zu wählen. Die oberschlesischen Schmalspurbahnen mit 0,75 m haben sich nach der Erfahrung sehr leistungsfähig erwiesen.

Was die Frage der Subventionierung der Kleinbahnunternehmungen durch den Staat betrifft, so ist zwar, wie bereits oben bemerkt, wohl nicht viel zu erwarten. Das Augenmerk verdient indessen auf einige Resolutionen hingewiesen zu werden, die bei Gelegenheit der Vorberatung des Kleinbahngesetzes seitens der Kommission des Abgeordnetenhauses gefaßt worden sind. Dieselben gehen dahin, 1. die Erwartung auszusprechen, daß der Staat sich an Lokalbahnen mit Geldmitteln beteiligen werde, insbesondere wenn es sich um ausschließlich wirtschaftlich schwächere Gegenden handelt; 2. der Staatsregierung zur Erwägung anheimzugeben, die Erweiterung der Verwendungszwecke in §. 4 des Dotationsgesetzes vom 8. Juli 1875 auf die Fürsorge für Lokalbahnen und die Unterstützung von Gemeinde- und Kreislokalbahnen im Wege der Gesetzgebung herbeizuführen. Leider sind diese Resolutionen im Plenum gefallen.

Es ist jedenfalls beachtenswert und vom finanziellen Standpunkte wohl auch ohne begründete Bedenken, wenn die staatliche Förderung etwa in der bei den Privatbahnen üblichen Weise durch Uebernahme von Aktien der zu bildenden Gesellschaften erfolgt. Was die eventuelle Höhe der Beteiligung betrifft, so dürfte Belgien ein gutes Vorbild abgeben. Ich stütze mich hier auf einige Zahlenangaben der Verkehrskorrespondenz. Die im Jahre 1885 ins Leben gerufene Belgische Nationalgesellschaft für Nebenbahnen hatte danach Anfang 1891 bereits 840 km im Betriebe und etwa 140 km im Bau. Mit Ausnahme von 36 km Normalspur haben alle übrigen Bahnen eine Spurweite von 1 bis 1,067 m, gehören also überwiegend den Schmalspurbahnen an. Das von der Gesellschaft für 56 Linien mit 1057 km aufgebrachte bezw. sichergestellte Baukapital beträgt rund 37,3 Millionen Mark oder pro km 35 325 ℳ. Hierzu haben beigetragen der Staat 9625 ℳ., die Provinzen 9805 ℳ., die Gemeinden 14 220 ℳ., die Privaten 1675 ℳ. Bei Annahme einer ähnlichen staatlichen Subvention von 9—10 000 ℳ. pro km oder etwa 25—27 pCt. des Anlagekapitals und unter der weiteren Annahme, daß außer den vom Staate zu erbauenden Bahnen jährlich etwa noch 500 km zu erbauende Privat-Nebenbahnen subventioniert werden, würde die jährlich staatlicherseits zu gewährende Subvention etwa 5 Mill. Mark betragen — ein gewiß in Rücksicht der wirtschaftlichen Tragweite geringfügiger Betrag. Nach den Erklärungen des Herrn Finanzministers wird es nun aber zur Zeit gewünscht, daß aus den Kreisen des Abgeordnetenhauses nicht fortwährend Anträge auf eine weitere Belastung des Staatshaushalts gestellt werden mögen. Ich glaube demnach, daß auch die von anderer Seite gegebene Anregung der Einstellung eines Dispositionsfonds in den ordentlichen Etat für den Herrn Minister kaum verwirklicht werden wird. Dies wiederum weist m. E. umsomehr auf die Notwendigkeit hin, daß die Privatindustrie ihrerseits den in ihrem Interesse notwendigen Linien ohne staatliche Subvention nähertritt, wobei es allerdings, wie bereits oben ausgeführt wurde, gut und nützlich wäre, wenn die prinzipielle Entscheidung im Ministerium der öffentlichen Arbeiten über die vorliegenden Anträge vorläge. — Von Interesse ist vielleicht die Mitteilung, daß dem mecklenburgischen Landtage eine Vorlage betr. die aus Landesmitteln zu gewährenden Unterstützungen zum Bau von Kleinbahnen zugegangen ist. Die Landeshülfe soll bei einer Spurweite unter 75 cm den Betrag von 3000 ℳ., bei einer solchen von 75 cm und darüber 6000 ℳ. pro km nicht übersteigen. Unter Verhältnissen, die eine außerordentliche Berücksichtigung verdienen, soll die Landesbeihülfe im ersteren Falle bis zu 4000 ℳ, im letzteren bis zu 9000 ℳ. betragen. Diese Bestimmungen sollen für einen dreijährigen Zeitraum gelten, neue Festsetzungen nach Ablauf dieser Zeit vorbehalten bleiben. Außerdem hat der mecklenburgische Landtag beschlossen, zum Ausbau des Landeseisenbahnnetzes aus allgemeinen Landesmitteln bis zu 20 000 ℳ. pro km zu bewilligen.

Es ist nun in gewisser Beziehung auffallend, daß der Erlaß und die Inkraftsetzung des Gesetzes über Kleinbahnen bis jetzt nicht schon mehr Initiative auf dem fraglichen Gebiete hat in die Erscheinung treten lassen. Wenn wir in Deutschland wirklich noch soweit im Vergleiche zum Auslande zurückgeblieben sind, wenn in der That für so zahlreiche Anträge im Werte von 2½ Milliarden Mark petitioniert wird — und dies doch nicht erst seit gestern und vorgestern —, warum ist eigentlich, so darf man fragen, mit Ausnahme Mecklenburgs noch fast gar nichts geschehen? Zunächst wohl deshalb, weil man bei dem reichlichen Fließen neuer wirtschaftlicher Gesetze dem Neuesten nicht gleich diejenige Beachtung zu schenken imstande ist, die es wohl verdient. Sind es doch zur Zeit bei dem Darniederliegen von Handel und Wandel und bei den nicht unbedenklichen Vorgängen auf dem Gebiete des Arbeiterwesens in erster Linie andere Sorgen gewesen, die drücken. Vielleicht aber, und das gibt m. E. einen weiteren Erklärungsgrund für die Zurückhaltung in der Verwirklichung der Kleinbahnprojekte ab, ist es der Umstand, daß die Staatsregierung bisher nicht Fühlung mit den Provinzialverwaltungen in der Sache genommen hat. Ob man sich durch ein derartiges Vorgehen nicht pekuniär verpflichten wollte oder ob man trotz der Wichtigkeit der Frage noch nicht die genügende Zeit hierfür gefunden hat, alle diese Mutmaßungen liegen nahe. Ich glaube aber, daß ohne eine intensive regierungsseitige Förderung des Lokalbahnwesens die Entwickelung sich nur langsam vollziehen wird. Ich möchte nur erinnern an die langsame Entwickelung des Sekundärbahnwesens. Ob es nicht auch angezeigt erscheinen möchte — eine diesbezügliche Enquête zur Förderung des Lokalbahnwesens in Steiermark und Galizien hat dies wenigstens ergeben —, die Bestimmungen über die Enteignung für Lokalbahnzwecke dahin abzuändern, daß nach der landespolizeilichen Prüfung der erforderlichen Grundstücke dieselben nach Hinterlegung einer entsprechenden Sicherheit sofort in Besitz genommen werden können, sowie zur Erleichterung des Zustandekommens von Lokalbahnen möglichste Vereinfachungen im behördlichen Geschäftsgange einzuführen, mag an den maßgebenden Stellen erwogen werden. Ich glaube, die Depression, die heute noch auf unserm wirtschaftlichen Leben lastet, wird um so eher einer lebhaften, fruchtbringenden Bewegung Platz machen, je eher man sich dazu entschließt, eine nützliche und ebenso reichliche Arbeitsgelegenheit, wie sie die baldige Durchführung einer Anzahl von Kleinbahnprojekten bringen müßte, in unserm Lande zu schaffen. —

Marktberichte.

Ruhrkohlenmarkt. Hafenbericht. Unser letzter Bericht sprach die Befürchtung aus, daß das starke Steigen des Oberrheins abermals eine Einstellung der Verladungen mit sich bringen würde. Dieselbe ist auch während 5—6 Tagen erfolgt, ohne aber daß das sie bedingende Hochwasser größere Störungen im Gefolge gehabt hätte.

Der augenblicklich sehr günstige Wasserstand hat auf die Frachten rückgängig gewirkt.

Es werden gezahlt nach dem Oberrhein 0,89 ℳ. per Tonne gegen 1,62 und 1,48 ℳ. im Anfange dieses Monats.

In den Magazinbeständen sind seit Jahresanfang außer kleinen Verschiebungen wesentliche Veränderungen nicht vorgekommen.

Börse zu Düsseldorf. Amtl. Preisbericht vom 23. Febr. 1893. A. Erze: 1. Rohspat 7,00—7,80 ℳ. 2. Gerösteter Spateisenstein 10,50—11,50 ℳ. 3. Somorrostro f. o. b. Rotterdam — ℳ. 4. Nassauischer Roteisenstein mit etwa 50 pCt. Eisen 8,40—8,80 ℳ. 5. Nasenerze franco — ℳ. B. Roheisen: 1. Spiegeleisen Ia. 10—12 pCt. Mangan 51,00 ℳ 2. Weißstrahliges Qualitäts-Puddelroheisen: a. rheinisch-westfälische Marken 47,00—48,00 ℳ., b. Siegerländer Marken 43—44 ℳ. 3. Stahleisen 48,00 ℳ. 4. Engl. Bessemereisen ab Verschiffungshafen — — ℳ. 5. Span. Bessemereisen, Marke Mudela, cif Rotterdam — ℳ. 6. Deutsches Bessemereisen — ℳ. 7. Thomaseisen franco Verbrauchsstelle 47,00 ℳ. 8. Puddeleisen (Luxemburger Qualität) 37,20 ℳ. 9. Engl. Roheisen Nr. III ab Ruhrort 55—56 ℳ. 10. Luxemburger Gießereiroheisen Nr. III 45,00 ℳ. 11. Deutsches Gießereiroheisen Nr. I 62,00 ℳ. 12. dto. Nr. II — ℳ. 13. dto. Nr. III 55,00 ℳ. 14. dto. (Hämatit) 62,00 ℳ. 15. Spanisches (Hämatit), Marke Mudela, loco Ruhrort — ℳ. C. Stabeisen: Gewöhnl. Stabeisen 117,50—120 ℳ. D. Bleche: 1. Gewöhnliche Bleche 135—145 ℳ. 2. Kesselbleche 150,00—165,00 ℳ. 3. Feinbleche 128,00—140,00 ℳ. E. Draht: 1. Eisenwalzdraht — ℳ. 2 Stahlwalzdraht — ℳ. Berechnung in Mark für 1000 kg und, wo nicht anders bemerkt, ab Werk. Auf dem Kohlenmarkte herrscht allseitige Befriedigung über das endgültige Zustandekommen des Syndikats; es sind in letzter Zeit viele und große Abschlüsse auf Lieferung gethätigt, so daß viele Zechen ihre Fördermengen für das laufende Jahr verschlossen haben. Auf dem Eisenmarkt ist die Nachfrage bei festen Preisen etwas lebhafter. Nächste Börse am 9. März 1893.

Vereine und Versammlungen.

Generalversammlungen. Bergbau-Aktiengesellschaft Massen. 4. März d. J., vorm. 11 Uhr, in dem Gasthof „zum römischen Kaiser" in Dortmund.

Aktiengesellschaft für Bergbau und Tiefbohrung zu Goslar. 6. März d. J., mittags 12 Uhr, im Hotel Kaiserhof zu Berlin.

Gewerkschaft der Loslauer Steinkohlengruben. 7. März ds. Js., vorm. 11 Uhr, in Berlin Unter den Linden 35.

Bergwerks-Aktiengesellschaft Hugo. 8. März d. J., morgens 9½ Uhr, im Geschäftslokale der Zeche Hugo bei Buer.

Bitterfelder Louisengrube zu Bitterfeld. 8. März d. J., nachm. 4 Uhr, im Büreau des Herrn Justizrats Teichert, Berlin C. Brüderstr. 16/18.

Magdeburger Bergwerks-Aktien-Gesellschaft. 15. März ds. Js, vorm. 11 Uhr, im oberen Saale des Börsenhauses zu Magdeburg.

Bergbau-Gesellschaft Neu-Essen. 16. März d. J., vorm. 11 Uhr, im Berliner Hof zu Essen.

Bergwerks-Aktien-Gesellschaft Consolidation. 16. März d. J., nachm. 4 Uhr, im Hotel Retze in Essen.

Duxer Kohlen-Verein. 18. März d. J., vorm. 10 Uhr, im Saale des „Prince de Ligne" zu Teplitz.

Braunkohlengrube und Dampfziegelei Auguste bei Bitterfeld. 20. März ds. Js., vorm. 11 Uhr, in Halle a. S., Café Monopol.

Steinsalzbergwerk Inowrazlaw. 27. März 1893, vorm. 9½ Uhr, in Inowrazlaw auf dem Steinsalzbergwerk.

B **Verein der technischen Grubenbeamten zu Essen.** Der Hauptlehrer Velten hier hielt gestern einen recht interessanten und belehrenden Vortrag über das Petroleum und seine kulturgeschichtliche Bedeutung. Redner ging von dem Gedanken aus, daß, wenn das Petroleum erst in jüngster Zeit als Beleuchtungsmaterial allgemeine Verbreitung gefunden habe, dasselbe doch zu den seit ältester Zeit bekannten Naturprodukten gehöre. Sowohl die alten asiatischen Kulturvölker, als auch die Griechen und Römer hätten dasselbe gekannt, davon aber weniger zu Beleuchtungs- als zu Kriegszwecken Gebrauch gemacht. Nach ausführlichem geschichtlichen Rückblick ging Redner auf das Entstehen des Erdöls ein. Seine Hauptbestandteile bilden die beiden Elemente Kohlenstoff und Wasserstoff, aus denen sich auch die verwandten Erd-, Natur-, Sumpf- oder Grubengase zusammensetzen. Ueber die Entstehung des Erdöls streiten drei Hypothesen um den Vorrang; die erste behaupte die Entstehung aus unorganischen, die zweite aus pflanzlichen und die dritte aus thierischen Stoffen. Wie der Vortragende durch eingehende Beweisführung darlegte, habe die Entstehung aus thierischen Resten die meiste Wahrscheinlichkeit für sich. Die Gewinnung des Erdöls geschehe zur Zeit fast ausschließlich durch Rohrbrunnen, aus denen es entweder von selbst, oft sogar Fontainen bildend, ausfließt oder durch Pumpen gefördert wird. Die Raffination des Oels bezweckt einerseits die Trennung seiner Hauptbestandteile in leichte, mittere und schwere Teile, andererseits die Ausscheidung von Verunreinigungen. Das Oel des Handels, welches zu Beleuchtungszwecken dient, wird auf seine Entflammbarkeit und Farbe untersucht. Die Raffination werde hauptsächlich in Amerika und Rußland betrieben, was vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus bedauert werden muß, weil dadurch Deutschland viele Einkünfte entgehen. Die Entstehung der Erdgase sei dieselbe wie die der Erdöle; gelangen die ersteren in kühlere Erdschichten, so lagern sie sich als Oel ab. Das Naturgas wird hauptsächlich in Amerika zu industriellen Zwecken verwendet, aber auch in maßloser Weise vergeudet, was aus dem Grunde zu beklagen sei, weil sowohl die Oel- wie auch die Gasquellen nicht unerschöpflich sind, und daß beide Naturprodukte sich nicht in dem Maße wieder neu bilden, wie sie verbraucht werden. Der mit vielem Beifall aufgenommene Vortrag veranlaßte noch eine rege Debatte, in welcher der Vortragende die gewünschte Auskunft gab. Hierauf fand noch ein interessanter Meinungsaustausch unter den Anwesenden statt über zu erteilende Entschädigungen bei Bodensenkungen. Nachdem der Vorsitzende die Mitteilung von der Verteilung der geschäftführenden Aemter im Vorstande gemacht, erfolgte Schluß der Versammlung.

Verkehrswesen.

Amtliche Tarifveränderungen. Hanseatisch-Ostdeutscher Verband. a) Am 15. Febr. 1893 werden die Stationen Lichtenau in Schlesien, Petershain und Pillgram des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin als Versandstationen und die Stationen Travemünde und Wandsbeck der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft, sowie Kaienmühle des Deutsch-Nordischen Lloyd als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif für Braunkohlenbriketts, gültig bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 20 000 kg von einem Versender und einer Versandstation nach einer Empfangsstation, einbezogen. b) An demselben Tage gelangen Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlen, Braunkohlenkoks und Braunkohlenbriketts bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg auf einen Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von den Versandstationen des Direktionsbezirks Berlin nach Stationen des Deutsch-Nordischen Lloyd, sowie nach den Stationen Lalendorf und Waren der Großh. Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn zur Einführung. Näheres

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze erteilen die beteiligten Güter-Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz. Berlin, den 29. Jan. 1893. Königl. Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr, Heft II. Am 10. Febr. d. J. tritt für die Beförderung von Koks in Mengen von mindestens 10 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen bezw. bei Bezahlung der Fracht für dieses Gewicht ein direkter Frachtsatz von Trzynietz nach Königshütte Oberschl. in Höhe von 25 kr. Oesterr. Währung Noten für 100 kg in Kraft. Breslau, den 4. Febr. 1893. Kgl. Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Holzverkehr. Der Vizinalbahnzuschlag von 0,06 M. für 100 kg auf der Bahnstrecke Holzkirchen-Tölz für die Stationen Oberwarngau, Schaftlach und Tölz der Bayerischen Staatsbahnen ist in Wegfall gekommen. Köln, den 7. Febr. 1893. Kgl. Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Oesterreich. Zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohle 2c. von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn tritt mit dem 20. Febr. d. J. der Nachtrag XII in Kraft. Derselbe enthält neue Frachtsätze für mehrere Haltestellen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und ermäßigte Sätze für einige Verkehrsverbindungen für den Notenkursstand 165/170. Druckabzüge des Nachtrages können von unseren Dienststellen unentgeltlich bezogen werden. Breslau, 9. Febr. 1893. Kgl. Eisenbahndirektion.

Böhmisch-Bayerischer Güterverkehr Mit Wirksamkeit vom 7. Febr. l. J. ist für die Beförderung mineralischer Kohlen und Koks in Ladungen von 10 000 kg ab Falkenau a. d. Eger nach Mainroth ein Frachtsatz von 47,7 M. pro 10 000 kg zur Einführung gelangt. München, 6. Febr. 1893. Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Steinkohlenverkehr von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Von den Frachtsätzen der Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Koks von den diesseitigen Stationen des niederschlesischen Kohlenreviers nach den Stationen a) der österreichischen Nordwest-, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn u. s. w. vom 1. Juni 1889, b) der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft u. s. w vom 1. Januar 1889, c) der österreichischen Südbahn-Gesellschaft u. s. w. vom 1. Juli 1889, d) der westlichen Linien der österreichischen Staatsbahnen, der Aussig-Teplitzer u. s. w. Eisenbahn vom 1. Nov. 1892, e) der östlichen Linien der österreichischen Staatsbahnen und der Mährisch-Schlesischen Centralbahn vom 1. Nov. 1892 und f) von den am 1. Januar 1893 nach den Stationen Hieflau und Zeltweg der österreichischen Staatsbahnen eingeführten ermäßigten Frachtsätzen für Steinkohlen und Koks, sowie für Koks aus dem niederschlesischen Grubenrevier werden vom 1. März 1893 ab bis auf weiteres an Stelle der Kurskürzungen der Tabelle 2 diejenigen der Tabelle 1 in Abzug gebracht. Berlin, 7. Februar 1893. Kgl. Eisenbahndirektion

Statistisches.

Englische Kohlen- und Eisenfrachten. Im Monat Februar 1893 stellten sich die Kohlen- und Eisenfrachten

nach	von Newcastle oder Sunderland	von Newport, Cardiff oder Swansea
Amsterdam	4 s. 3 d.	—
Bilbao	3 „ 7½ „	4 s. 1½ d.
Bremerhafen	—	5 „ 9 „
Geestemünde	—	—
Genua	7 „ 3 „	8 „ 1½ „
Hamburg	4 „ 3 „	5 „ 3 „
Kiel	5 „ 9 „	7 „ 6 „
Lübeck	5 „ 6 „	—
Pillau	5 „ 3 „	—
Stettin	—	—
Swinemünde	5 „ 3 „	5 „ 3 „

Kohlenbewegung in dem Ruhrorter Hafen.

A. Kohlen-Anfuhr.

	auf der Eisenbahn Tonnen	auf der Ruhr Tonnen	Summe Tonnen
im Jan. 1893	51 763,85	—	51 763,85
„ „ 1892	160 934,20	—	160 934,20
1892 mehr	—	—	—
1892 weniger	109 170,35	—	109 170,35

B. Kohlen-Abfuhr.

	Koblenz und oberhalb Tonnen	Köln und oberhalb Tonnen	Düsseldorf und oberhalb Tonnen	Ruhrort und oberhalb Tonnen
im Jan. 1893				
„ „ 1892	61 528,45	887,65	1 476,50	2 143,20
1892 mehr	—	—	—	—
1892 weniger	61 528,45	887,65	1 476,50	2 143,20

Noch: B. Kohlen-Abfuhr.

	Bis zur holl. Grenze Tonnen	Holland Tonnen	Belgien Tonnen	Summe Tonnen
im Jan. 1893				
„ „ 1892	1 290,60	37 479,75	9 823,15	114 629,30
1892 mehr	—	—	—	—
1892 weniger	1 290,60	37 479,75	9 823,15	114 629,30

Vermischtes.

Produktion der staatlichen Bergwerke Preußens im Etatsjahre 1891/92. Bei dem Betriebe der Steinkohlen-, Braunkohlen-, Erz- und Salzbergwerke des Staates bezifferte sich die Gesamtförderung: im Jahre 1891/92 auf 11 901 635 t im Werte von 110 066 711 M. bei 52 429 Arbeitern, im Jahre 1890/91 auf 11 540 553 t im Werte von 110 689 411 M. bei 50 586 Arbeitern. Sowohl die Mehrförderung als auch der Minderwert entfällt fast ausschließlich auf den Steinkohlenbergbau. An Steinkohlen wurden nämlich gefördert: im Jahre 1891/92 10 935 294 t im Werte von 97 002 620 M. bei 45 172 Arbeitern, im Jahre 1890/91 10 590 981 t im Werte von 97 387 017 M. bei 43 877 Arbeitern. Der Durchschnittswert einer Tonne Steinkohle sank von 9,19 M. auf 8,87 M. Die Braunkohlenbergwerke förderten im Jahre 1891/92 429 551 t im Werte von 1 380 797 M. bei 793 Arbeitern, im Jahre 1890/91 430 258 t im Werte von 1 361 286 M. bei 768 Arbeitern. An Eisenerzen wurden gewonnen: im Jahre 1891/92 108 094 t im Werte von 840 893 M. bei 828 Arbeitern, im Jahre 1890/91 111 474 t im Werte von 975 777 M. bei 921 Arbeitern. Die fünf übrigen Erzbergwerke hatten an Zink-, Blei-, Kupfer- und Silbererzen sowie an Schwefelkies u. s. w. eine Gesamtförderung: im Jahre 1891/92 von 78 213 t im Werte von 6 969 085 M. bei 4323 Arbeitern, im Jahre 1890/91 von 77 038 t im Werte von 7 493 269 M. bei 4269 Arbeitern. Durch den Salzbergbau des Staates wurden gewonnen: im Jahre 1891/92 an Steinsalz 93 859 t im Werte von 483 933 M, an Kalisalzen u. s. w. 256 624 t im Werte von 3 389 383 M, zusammen 350 483 t im Werte von 3 873 316 M, dagegen im Jahre 1890/91 330 802 t im Werte von 3 472 062 M. Die im Berichtsjahre geförderten Steine und Erden hatten einen Gesamtwert von 2 315 576 M., gegen 2 370 263 M. im Vorjahre.

Gold- und Silberproduktion der ungarischen Staatswerke in Siebenbürgen im Jahre 1891. Beim Nagyäger Erzbergbau wurden produziert: 545,7 Met.-Ctr. Reicherz und 19,2 Met.-Ctr. Kupfererz, welche 129,05 kg Feingold, 165,09 kg Feinsilber und 19,2 Met.-Ctr. Kupfer enthielten, im Gesamtwerte von 214 523,64 Gulden österr. W. Beschäftigt waren 659 Arbeiter.

Das Verespataker Werk — Erzbergbau und Hütte —, in welchem 9 Pochwerke mit 147 Pocheisen, 4 gewöhnliche und 9 Rittingersche Stoßherde, 4 Gold- und Kehrherde, 128 Amalgamier-Schüsseln und 10 Amalgamierfässer im Betriebe standen, produzierte

man 76 800 Met.-Ctr. Pocherz, 2840 Met.-Ctr. Mittelerz und 17,05 Met.-Ctr. Golderz. Hieraus gewann man 57,165 kg rohes Gold und Silber im Werte von 61 808 Gulden und 774 Met.-Ctr. Gold- und Silberschliche im Werte von 2724 Gulden. Anzahl der beschäftigten Arbeiter: 338.

Im Ohláláposbányaer Berg- und Hüttenwerke, wo ein Pochwerk mit 171 Pocheisen und 15 kontinuierliche Stoßherde im Betriebe waren, wurden 11 700 Met.-Ctr. Pocherz, 2256 Met.-Ctr. Fördererz und 121 Met.-Ctr. Kupfererz produziert, aus welchen man 13 000 Met.-Ctr. Schliche gewann und 25,1 kg Gold im Werte von 33 952,71 Gulden, 176,4 kg Silber im Werte von 13 779,76 Gulden (und 185 Met.-Ctr. Kupfer im Werte von 7041,73 Gulden) erzeugte. Hier waren 143 Arbeiter beschäftigt.

Auf dem Hüttenwerke zu Horzospataka standen 8 Bodesche Rostöfen, 1 Hoch- und 2 Krummöfen im Betriebe und belief sich die Produktion aus der ärarischen und Privateinlösung auf 31,06 kg Gold im Werte von 43 330,07 Gulden, 295,689 kg Silber im Werte von 26 612,06 Gulden, 165,8 Met.-Ctr. Kupfer im Werte von 7464,82 Gulden (und 367,5 Met.-Ctr. Blei im Werte von 60 51,51 Gulden). Anzahl der beschäftigten Arbeiter: 33

Das Berg- und Hüttenwerk in O-Radna betrieb 10 Pochwerke mit 126 Stempeln und Setzsieben und einen Krummofen, und wurden hier produziert und eingelöst 4341,59 Met.-Ctr Bleischliche und 136,26 Met.-Ctr. Bleierz; aus diesem wurden gewonnen: 1,854 kg Gold, 311,451 kg Silber und 2277,27 Met.-Ctr. Blei im Totalwerte von 63 874,39 Gulden. Das Hüttenwerk erzeugte 2,217 kg Gold im Werte von 3092,92 Gulden und 276,644 kg Silber im Werte von 24 897,96 Gulden (ferner 2128 Met.-Ctr. Blei im Werte von 36 176 Gulden). Beim Bergbau waren 207, bei der Hütte 89 Arbeiter beschäftigt.

Auf dem Gold- und Silber-Hüttenwerke in Zalathna war die Gold- und Silberverschmelzung, wie auch die Erzeugung von Schwefel, Schwefelsäure und Eisenvitriol im Jahre 1891 infolge von verschiedenen Bauten und Neukonstruktionsarbeiten sistiert. (Es wurden hier nur 13 185,6 Met.-Ctr Erze im Werte von 104 670 Gulden eingeschmolzen und hieraus 5110 Met.-Ctr. Schliche in demselben Werte gewonnen, aus welchen man 1720 Met.-Ctr. Schwefelkohlenstoff im Werte von 30 960 Gulden erzeugte.) Das Werk beschäftigte 76 Arbeiter. (Nach „Ung. Montan-Handbuch" 1892.)

Normal-Arbeitsordnung der niederschlesischen Zechen. Die niederschlesischen Zechen haben ebenfalls eine ihren Verhältnissen angepaßte Arbeitsordnung eingeführt, welche wir nachstehend abdrucken. Natürlich finden sich auf den verschiedenen Zechen, wie dies ja in allen Bezirken der Fall ist, kleine Abänderungen.

Die Eigentümlichkeiten des niederschlesischen Reviers kommen in der Arbeitsordnung zum Ausdruck, z. B. die Beförderung der Arbeiter, ihre Uniformierung, Deputatkohle. Andere kleine Eigentümlichkeiten, welche nicht streng zur Arbeitsordnung gehören, sind fortgelassen, z. B. daß bei Beerdigungen die für das Revier bestellte Bergkapelle mitwirken muß.

§. 1. Wer auf der Grube oder in deren unter der Aufsicht der Bergbehörde stehenden Nebenbetrieben arbeitet, ist den Bestimmungen dieser Arbeitsordnung unterworfen

Der Erlaß der Arbeitsordnung erfolgt durch Aushang in den Verleseräumen (Zechenstuben) der Grube. Aenderungen derselben treten frühestens zwei Wochen nach ihrem Erlasse in Kraft.

§. 2. Die Annahme, Kündigung und Entlassung der Arbeiter erfolgt durch den Betriebsführer oder einen Beauftragten desselben.

Alle Arbeitsuchenden haben sich durch Arbeits- und Entlassungs-Zeugnis des bisherigen Arbeitgebers, beziehungsweise durch Zeugnis der Ortspolizei-Behörde auszuweisen.

Die beim Bergbau bisher noch nicht oder seit vier Wochen nicht mehr beschäftigten Personen haben außerdem ein Zeugnis des Knappschaftsarztes bezüglich ihrer Tauglichkeit zur Grubenarbeit beizubringen.

Minderjährige Personen müssen mit einem vorschriftsmäßigen Arbeitsbuche versehen sein.

Sämtliche Ausweis-Papiere werden auf dem Werke in Verwahrung genommen.

§. 3. Bei der Annahme zur Bergarbeit wird für den Arbeiter ein Anlegeschein ausgefertigt und ihm ein Exemplar der Arbeits-Ordnung ausgehändigt. Mit Vollziehung des Anlegescheins tritt der Neu-Angelegte zugleich in die Rechte und Pflichten eines Mitgliedes des niederschlesischen Knappschafts-Vereins nach Maßgabe des Statuts desselben ein.

§. 4. Jeder Arbeiter ist verpflichtet, die ihm übertragenen Arbeiten mit Sorgfalt und nach bergmännischen Regeln auszuführen, sowie alle bergpolizeilichen Vorschriften und Anordnungen (Reglements rc.) der Grubenverwaltung und deren Beamten genau zu befolgen. Die Bekanntgabe derselben erfolgt mündlich oder durch Anschlag im Verleseraum (Zechenstube).

Er ist insbesondere verpflichtet, sofort jedem in Gefahr geratenen Beamten oder Kameraden zu Hülfe zu eilen oder Hülfe herbei zu rufen, sowie alle Umstände sofort anzuzeigen, welche dem Werke oder der Belegschaft Gefahr oder Schaden bringen können.

Er ist ferner verpflichtet, bei Begräbnissen von Besitzern, Beamten oder Arbeitern des Werkes und der Angehörigen der letzteren nach Aufforderung zu erscheinen.

Die Arbeiter haben jederzeit sämtlichen Beamten und Gewerken der Grube mit Achtung zu begegnen.

Die minderjährigen Arbeiter sind insbesondere auch verpflichtet, sich ihren älteren Kameraden gegenüber bescheiden und zuvorkommend zu verhalten und deren Zurechtweisungen Folge zu leisten.

§. 5. Das Arbeitsverhältnis kann durch eine jedem Teile freistehende vierzehn Tage vorher zu erklärende Aufkündigung oder bei gegenseitigem Einverständnis jederzeit gelöst werden.

§. 6. Vor Ablauf der vertragsmäßigen Arbeitszeit und ohne Aufkündigung können Arbeiter entlassen werden:

1. wenn sie bei Abschließung des Arbeitsvertrages den Arbeitgeber durch Vorzeigung falscher oder verfälschter Abkehrscheine, Zeugnisse oder Arbeitsbücher hintergangen oder ihn über das Bestehen eines anderen, sie gleichzeitig verpflichtenden Arbeitsverhältnisses in einen Irrtum versetzt haben;

2. wenn sie sich eines Diebstahls, einer Entwendung, einer Unterschlagung, eines Betruges oder eines liederlichen Lebenswandels schuldig machen;

3. wenn sie die Arbeit unbefugt verlassen haben oder mehr als drei Tage ohne Urlaub hintereinander feiern oder sonst den nach dem Arbeitsvertrage ihnen obliegenden Verpflichtungen nachzukommen beharrlich verweigern;

4. wenn sie eine sicherheitspolizeiliche Vorschrift bei der Bergarbeit übertreten oder sich groben Ungehorsams gegen die den Betrieb betreffenden Anordnungen des Bergwerksbesitzers, dessen Stellvertreter oder der ihnen vorgesetzten Beamten schuldig machen;

5. wenn sie sich Thätlichkeiten oder grobe Beleidigungen gegen den Bergwerksbesitzer, dessen Stellvertreter oder die ihnen vorgesetzten Beamten oder die Familienangehörigen derselben zu Schulden kommen lassen;

6. wenn sie sich einer vorsätzlichen oder rechtswidrigen Sachbeschädigung zum Nachteil des Bergwerksbesitzers, dessen Stellvertreter der ihnen vorgesetzten Beamten oder eines Mitarbeiters schuldig machen;

7. wenn sie die Vertreter des Bergwerksbesitzers, die ihnen vorgesetzten Beamten oder die Familienangehörigen dieser Personen zu Handlungen verleiten oder zu verleiten suchen, welche wider die Gesetze oder die guten Sitten verstoßen;

8. wenn sie zur Fortsetzung der Arbeit unfähig oder mit einer abschreckenden Krankheit behaftet sind.

In den unter Nr. 1 bis 7 gedachten Fällen ist die Entlassung nicht mehr zulässig, wenn die zu grunde liegenden Thatsachen dem

Bergwerksbesitzer oder dessen Stellvertreter länger als eine Woche bekannt sind.

§. 7. Wenn die Grube einen Arbeiter ohne Innehaltung der vertragsmäßigen Kündigungsfrist in anderen als den in §. 6 bezeichneten Fällen entläßt, so hat sie demselben für jeden Arbeitstag vom Tage der Entlassung ab bis zu demjenigen Tage, an welchem die Entlassung vertragsmäßig erfolgen konnte, jedoch höchstens für 6 Arbeitstage, einen Schadensersatz zu zahlen, welcher für den Arbeitstag gleich dem für die Beiträge zur Krankenkasse und dem für das Krankengeld maßgebenden Tagelohn zu berechnen ist.

Auf weiteren Schadensersatz hat der Arbeiter keinen Anspruch.

§. 8. Vor Ablauf der vertragsmäßigen Arbeitszeit und ohne vorhergegangene Aufkündigung können Arbeiter die Arbeit verlassen:

1. wenn sie zur Fortsetzung der Arbeit unfähig werden;
2. wenn der Bergwerksbesitzer, dessen Stellvertreter oder die ihnen vorgesetzten Beamten sich Thätlichkeiten oder grobe Beleidigungen gegen die Arbeiter oder gegen ihre Familienangehörigen zu schulden kommen lassen;
3. wenn der Bergwerksbesitzer, dessen Stellvertreter oder Beamte oder Familienangehörige derselben sie oder ihre Familienangehörigen zu Handlungen verleiten oder zu verleiten suchen, oder mit den Familienangehörigen derselben Handlungen begehen, welche wider die Gesetze oder die guten Sitten laufen;
4. wenn der Bergwerksbesitzer den Arbeitern den schuldigen Lohn nicht in der bedungenen Weise auszahlt, bei Gedingelohn nicht für ihre ausreichende Beschäftigung sorgt, oder wenn er sich widerrechtlicher Uebervorteilungen gegen sie schuldig macht;
5. wenn wegen Arbeitsunterbrechung (§. 30) sie länger als drei Tage hintereinander zu feiern gezwungen sind.

In den unter Nr. 2 gedachten Fällen ist der Austritt aus der Arbeit nicht mehr zulässig, wenn die zu grunde liegenden Thatsachen dem Arbeiter länger als eine Woche bekannt sind.

§. 9. Wenn ein Arbeiter ohne Innehaltung der vertragsmäßigen Kündigungsfrist in anderen, als den im §. 8 bezeichneten Fällen die Arbeit verläßt, oder von der Arbeit wegbleibt (§. 6 Nr 3), so hat er für jeden Arbeitstag vom Tage des Wegbleibens an bis zu demjenigen Tage, an welchem die Abkehr vertragsmäßig erfolgen konnte, jedoch höchstens für 6 Arbeitstage, einen Schadensersatz zu zahlen, welcher für den Arbeitstag gleich dem für die Beiträge zur Krankenkasse und für das Krankenlohn maßgebenden Tagelohn zu berechnen ist. Zu einem weiteren Schadensersatze wegen Wegbleibens ist der Arbeiter nicht verpflichtet.

Der Betrag ist ohne vorgängiges Verfahren vor dem ordentlichen Gericht oder vor dem Schiedsgericht von dem rückständigen Lohne zu gunsten der Grube einzuziehen.

§. 10. Bei dem Weggange von der Arbeit erhält der großjährige Arbeiter ein Zeugnis über die Art und Dauer seiner Beschäftigung und, hiervon getrennt, auf sein Verlangen auch über seine Führung und seine Leistungen; minderjährige Arbeiter erhalten beides nur auf ihr Verlangen oder auf das des Vaters oder Vormundes; auch sind die Zeugnisse auf Verlangen der letzteren nur diesen auszuhändigen.

§. 11. Bei dem Abgange werden dem Arbeiter das eventuell von ihm hinterlegte Arbeitsbuch und auf Verlangen die sonstigen bei der Annahme übergebenen Papiere zurückgegeben

Eine Aufbewahrung derselben über die Dauer von 6 Monaten nach Abgang des Arbeiters hinaus kann jedoch nicht verlangt werden.

Die Aushändigung des Arbeitsbuches erfolgt nicht an den als minderjährig Abgehenden, sondern an dessen Vater oder Vormund, wenn dieser es verlangt oder der Arbeiter das sechzehnte Lebensjahr noch nicht vollendet hat.

Bei dem Abgange ist das eingehändigte Exemplar der Arbeitsordnung in gutem Zustande auszuliefern, andernfalls dasselbe mit 50 Pfennig zu entschädigen.

§. 12. Jeder Arbeiter ist zu regelmäßigem täglichen Anfahren auf dem Werke verpflichtet.

Zum befugten Wegbleiben von der Arbeit ist Urlaub erforderlich. Auf die Dauer bis zu 3 Tagen wird derselbe vom Abteilungsführer (Steiger, Meister 2c.), bis zu einer Woche vom Betriebsführer und bei längerer Dauer vom Betriebsdirektor erteilt.

Der Urlaub kann verweigert werden, wenn er nicht hinreichend begründet erscheint.

Kranke müssen sofort Mitteilung an den Steiger gelangen und sich eventuell einen Krankenschein oder Kurzettel ausstellen lassen, widrigenfalls sie als unbefugt Feiernde angesehen werden.

§. 13. Alle Arbeiter sind, soweit es gesetzlich zugelassen ist, verpflichtet,

1. sowohl bei Tage, als bei Nacht, sowohl über, als unter Tage an jeder ihnen zugewiesenen Arbeitsstelle zu arbeiten, sowie den Anordnungen betreffs Verlegung innerhalb des Werkes Folge zu leisten;
2. an Sonn- und Festtagen zu arbeiten, wenn es sich um Unglücks- und Notfälle oder um ein öffentliches Interesse, um die Bewachung der Betriebsanlagen, sowie um Arbeiten zur Reinigung und Instandhaltung, durch welche der regelmäßige Fortgang des Betriebes bedingt ist, oder von welchem die Wiederaufnahme des vollen, werktägigen Betriebes abhängig ist, oder um solche Arbeiten, welche zur Verhütung des Verderbens von Rohstoffen (z. B. bei Haldenbrand) erforderlich sind, oder um die Beaufsichtigung des Betriebes handelt;
3. solche Arbeiten an Sonn- und Festtagen zu verrichten, welche auf grund des §. 105d der Gewerbeordnung vom Bundesrate oder des §. 105f von dem Revierbeamten genehmigt worden sind;
4. die Arbeit zeitweise über die regelmäßige Dauer der Arbeitszeit hinaus fortzusetzen, auch Beischichten zu verfahren, wenn infolge von Betriebsunfällen, wegen Mangels an Eisenbahnwagen oder aus anderen ähnlichen Ursachen Arbeitsschichten ausgefallen oder verkürzt worden sind, oder wenn außerordentlicher Bedarf vorliegt.

§. 14. Die Dauer einer Schicht beträgt in der Regel:

1. für die eigentlichen Grubenarbeiter an den Wochentagen 10 Stunden einschließlich Ein- und Ausfahrt, am Sonnabend 8 Stunden ausschließlich Ein- und Ausfahrt;
2. für die bei der Förderung, Aufbereitung und Verladung sowie auf den Füllörtern unter Tage beschäftigten Arbeiter an den Wochentagen 11 Stunden, am Sonnabend 9 Stunden;
3. für die Wärter der ununterbrochen arbeitenden Maschinen (Ventilatoren, Wasserhaltungen 2c.), sowie für die Kesselwärter, Kesselheizer, Feuerleute von Wetteröfen 2c. 12 Stunden, soweit besondere Umstände eine kürzere Arbeitszeit nicht bedingen;
4. für alle sonstigen Arbeiter über Tage an den Wochentagen 12 Stunden, an den Sonnabenden 10 Stunden und zwar einschließlich dreier — am Sonnabend zweier — Ruhepausen von zusammen 2 — an Sonnabenden $1^1/_2$ — Stunden Dauer;
5. für die jugendlichen und weiblichen Arbeiter gelten die gesetzlichen Bestimmungen.

Wenn für einzelne Arbeiter über wie unter Tage kürzere Arbeitszeiten, als zu 1, 2 und 3 festgestellt sind, bestimmt werden, gilt solche kürzere Arbeitszeit stets als reine beziehungsweise Arbeitszeit vor Ort, insbesondere gilt dies auch für die etwa 8stündig belegten Arbeiten.

In allen Fällen ist die für die bergpolizeilich vorgeschriebene Kontrolle (s. §. 19) erforderliche Zeit in die Schichtdauer nicht eingeschlossen.

§. 15. 1. Für die Arbeiter zu 1 §. 14 dauert in der Regel an den Wochentagen die Tagschicht von 6 bis 4 Uhr, die Nachtschicht von 5 bis 3 Uhr, an den Sonnabenden die Tagschicht von 6 bis 2 Uhr, die Nachtschicht von 2 bis 10 Uhr abends.

Bei Seilfahrt wird der Beginn der Ein- und Ausfahrt von dem

Betriebsführer mit Rücksicht auf die durchschnittliche Dauer des Ein- und Ausfahrens festgesetzt.

2. Für die zu 2 §. 14 bezeichneten Arbeiter beginnt die betreffende Schicht, je dem Erfordernisse des Betriebes entsprechend, nach der jeweiligen Bestimmung des Betriebsführers 1/4 bis 1/2 Stunde vor dem für die Arbeiter ad 1 §. 14 festgesetzten Schichtanfang und endet 3/4 bis 1/2 Stunde nach dem für die Arbeiter zu 1 §. 14 festgesetzten Schichtschluß.

3. Für die Arbeiter zu 3 §. 14 dauert in der Regel die Tag- wie Nachtschicht von 6 bis 6 Uhr, für die Arbeiter zu 4 §. 14 ebenso, beziehungsweise an Sonnabenden von 6 bis 4 Uhr.

4. Bei 8stündig belegten Arbeiten dauert in der Regel die Arbeitszeit in der Frühschicht von 6 bis 2 Uhr, in der Mittagsschicht von 2 bis 10 Uhr, in der Nachtschicht von 10 bis 6 Uhr und zwar mit Ablösung vor Ort.

§. 16. In allen in §. 13 unter Nr. 2 und 3 erwähnten Fällen sind die Arbeiter auch verpflichtet, die Arbeit über die ordentliche Dauer der Arbeitszeit hinaus fortzusetzen oder Beischichten zu verfahren (z. B. in Zimmerung).

In den in §. 13 Nr. 4 erwähnten Fällen dürfen Ueberstunden die regelmäßige, tägliche Arbeitszeit nicht um mehr als 2 Stunden erhöhen; eine Beischicht darf in jeder Woche nur einmal eingelegt werden.

§. 17. Ueberstunden und Beischichten können auch in anderen Fällen freiwillig mit Genehmigung, beziehungsweise auf Anordnung des Steigers oder Betriebsführers verfahren werden.

§. 18. In den Fällen der §§. 16 und 17 wird der Lohnberechnung, wenn nichts anderes vereinbart ist, an den Wochentagen eine zehnstündige, an den Sonnabenden, Sonn- und Festtagen eine 8stündige Arbeitszeit zu grunde gelegt.

§. 19. Die Ueberwachung der Anwesenheit der Arbeiter in und auf der Grube findet durch Verlesen und Marken-Empfang vor der Schicht und Marken-Abgabe nach der Schicht nach näherer Bestimmung des Betriebsführers statt.

Auf grund dieser Kontrolle werden die Schichten geschrieben.

§. 20. Die Bezahlung der Arbeit erfolgt entweder in Schichtlohn oder in Gedinge.

Ersteres wird durch den Direktor bezw. Betriebsführer festgesetzt; mangels ausdrücklicher Vereinbarung bezw. Mitteilung im einzelnen Falle kommt der für die betreffende Arbeiterkategorie thatsächlich bestehende Lohnsatz zur Anwendung.

Eine Herabsetzung des Schichtlohns kann erst 14 Tage nach erfolgter Ankündigung eintreten.

Auch bei Schichtlohns-Arbeit kann eine gewisse Arbeitsmenge verlangt werden. Bei Minderleistung ist demgemäß das Streichen oder entsprechendes Kürzen der Schicht zulässig. (Schluß folgt.)

Patent-Anmeldungen. Für die angegebenen Gegenstände haben die Nachgenannten die Erteilung eines Patentes nachgesucht. Der Gegenstand der Anmeldung ist einstweilen gegen unbefugte Benutzung geschützt.

Kl. 1. Waschvorrichtung für Sand, Kies, Erze, Kartoffeln u. s. w. U. Boßhard in Zürich, Oberer Mühlensteg; Vertreter: C. Gronert in Berlin NW., Luisenstraße 22a. 5. Dez. 1892. — Kl. 10. Feueranzünder aus Torf. G. Schmidt in Oldenburg i. Gr. 29. Okt. 1892. — Kl. 20. Gelenkige Kuppelung für Feld- und Grubenwagen. Heinrich Groß in Münster, Westfalen, Mecklenbeckerstr. 7. 20. Dez. 1892. – Bewegliche Führungsgabel mit Klemmvorrichtung an Förderwagen für maschinelle Streckenförderung. Heinrich Groß in Münster, Westfalen, Mecklenbeckerstr. 7. 23. Dez. 1892. – Gleitender Prellbock. Kalker Werkzeugmaschinen-Fabrik in Kalk bei Köln, Rhein. 27. Juli 1892. – Rad für Feld- und Grubenbahn-Fahrzeuge. Hermann Sichelschmidt in Dortmund. 3. Dez. 1892. — Kl. 73. Seil aus geteilten Drähten. Firma Felten u. Guilleaume zu Karlswerke in Mülheim, Rhein. 23. Dez. 1892.

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

Kl. 10. Nr. 67 890. Herstellung von Briketts aus Kohlenschlamm unter Anwendung von Gährungsprodukten. H. Zippert in Zwickau i. Sachsen. Vom 26. Nov. 1891 ab. – Nr. 67 905. Lösch- und Verladevorrichtung für Koksöfen. F. J. Collin in Dortmund, Beurhausstr. 16 Vom 20. April 1892 ab. — Kl. 20 Nr. 67 900. Seilschmiervorrichtung für Drahtseilbahnen. A. Enke in Krughütte bei Eisleben. Vom 28. Sept. 1892 ab. — Kl. 21. Nr. 67 849. Elektrische Grubenlampe. M. Vorster in Jena, Erfurterstr. 14 I. Vom 22. März 1892 ab.

Verdingungen.

27. Februar 1893, vorm. 11 Uhr. Gefängnisdirektion zu Berlin. Lieferung von ungefähr 1050 t Dampfkesselkohlen, 650 t Würfel- oder Nußkohlen, 175 t Braunkohlen, 250 Raummeter kiefernen Klobenholzes für das Kriminalgerichtsgebäude in Berlin, Alt-Moabit 11—12. Die Lieferungsbedingungen liegen im Verwaltungsgebäude des Untersuchungs-Gefängnisses beim Portier aus, können auch in Abschrift gegen vorherige Einsendung von 1 M. übersandt werden.

27. Februar d. J., vorm 9 Uhr. Generaldirektion der Großherzogl. badischen Staatseisenbahnen zu Karlsruhe. Lieferung von 150 000 t Ruhrkohlen zur Lokomotivfeuerung für das Jahr 1894. Angebotbogen 2c. können beim Centralbüreau der Generaldirektion der Großh. Staatseisenbahnen in Karlsruhe erhoben werden, bei welchem auch die Angebote versiegelt, frankiert und mit der Aufschrift „Angebot auf Ruhrkohlen" versehen, einzureichen sind. Zuschlag erfolgt am folgenden Tage.

28. Februar d. J., vorm. 11 Uhr. Kämmerei-Inspektion zu Stralsund. Lieferung von 500 000 kg Dampfmaschinenkohlen für das Wasserwerk. Die Bedingungen liegen bei dem Stadtbaumeister von Haselberg aus.

1. März 1893. Königliche Berginspektion I Ensdorf a. d. Saar. Für das Königl. Steinkohlenbergwerk Kronprinz soll die Lieferung von Guß- und Schmiedeteilen in dem Etatsjahre 1893/94 vergeben werden. Bedingungen können eingesehen, oder gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 M. bezogen werden. Angebote sind verschlossen und mit gehöriger Aufschrift versehen einzureichen. Die Zuschlagsfrist dauert bis 29. März, nachm. 6 Uhr.

1. März 1893, vorm. 11 Uhr. Hafen-Inspektion zu Neufahrwasser (Hafenbau zu Neufahrwasser). Lieferung des Jahresbedarfs für 1893/94 an schlesischer Maschinen-Stückkohle. Bezügliche, mit der Aufschrift „Lieferung von schlesischen Maschinen-Stückkohlen" versehene Angebote sind einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen. Bedingungen nebst Angebotmuster und Angabe des Jahresbedarfs der beiden Vorjahre liegen zur Einsicht aus, auch werden dieselben gegen Erstattung der Abschreibegebühren (1 M.) übersandt.

2. März 1893. Direktion der Gasanstalt zu Delft, Niederlande. Lieferung von 6 500 000 kg Steinkohlen.

3. März d. J., mittags 1 Uhr. Kaiserliche Werft, Verwaltungs-Abteilung Danzig. Lieferung des Bedarfs der Kaiserl. Werft Danzig an ca. 200 t Koks pro Etatsjahr 1893/94. Angebote, welche den in der Registratur ausliegenden und gegen vorherige Einsendung von 50 Pfg. in bar zu empfangenen Lieferungsbedingungen entsprechen müssen, sind versiegelt, portofrei und auf dem Briefumschlag mit der Aufschrift, Angebot auf Koks versehen, einzusenden.

4. März 1893, vorm. 10 Uhr. Kgl. Bergfaktorei St. Johann a. d. Saar. Anlieferung von 150 000 kg ger. Rüböl, 50 000 kg vegetabilischem Maschinenöl, 50 000 kg Petroleum Angebote sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift „Angebot auf die Lieferung von Oel" bei der Kgl. Bergfaktorei einzureichen. Die Lieferungsbedingungen können daselbst eingesehen oder gegen vorherige kostenfreie Einsendung von 0,25 M. abschriftlich bezogen werden. Ende der Zuschlagsfrist: 8. März 1893, nachmittags 6 Uhr.

4. März d. J., vorm. 10 Uhr. Kgl. Central-Verwaltung der Steinkohlenbergwerke König und Königin Luise zu Zabrze. Lieferung der für das Kgl. Steinkohlenbergwerk König bei Königshütte O.-S. in der Zeit vom 1. April cr. bis 31. März 1894

erforderlichen Schnitthölzer. Bedingungen sind von der Registratur gegen Erstattung der Kopialien im Betrage von 70 Pf. abschriftlich zu beziehen. Offerten sind unter „Angebot auf Schnitthölzer" portofrei an die Centralverwaltung einzureichen. Der ungefähre Bedarf an qu. Schnitthölzern wird betragen: 1200 bis 1500 Fm., bestehend in kiefernen und fichtenen Bohlen, Brettern, Kreuzhölzern, Dachlatten und Kanthölzern. Die Dimensionen dieser Schnittmaterialien sind folgende: 1) Bohlen 5 und 6 m lang, 52 bezw. 78 mm stark und 25—32 cm breit, 2) Bretter 5 und 6 m lang, 26 bezw. 33 m stark und 25—32 cm breit. 3) Kreuzhölzer 6 m lang, 13 cm breit und 85 mm stark, 4) Dachlatten 6 m lang, 65 mm breit und 33 mm stark, 5) Kanthölzer, Dimensionen nach Bedarf. Außerdem sind noch erforderlich: ca. 75 000 Stück Schwarten je 5—6 m lang, 18—20 cm breit und 20—25 cm stark.

6. März d. J., nachm. 3 Uhr. Königl. Berginspektion Dillenburg. Bedarf von 2200 l raff. Rüböl, 3000 kg Pulver, 4500 Ringe Guttaperchazünder, 2300 Ringe gewöhnliche Theerzünder, 110 000 Stück Zündhütchen, 4000 l Petroleum, 1800 t Steinkohlen und 12 000 kg Gelatine-Dynamit für das Etatsjahr vom 1. April 1893/94. Die Submission findet auf dem Büreau der Berginspektion statt und sind Angebote versiegelt und mit der Aufschrift „Submission auf Materiallieferung" versehen einzureichen. Die speziellen Bedingungen können auch gegen 40 Pfg. bezogen werden. Zuschlagsfrist 14 Tage.

6. März d. J., vorm. 11 Uhr. Direktion der Gas- und Wasserwerke Posen. Lieferung der für das Betriebsjahr 1893/94 für die Gasanstalt hierselbst erforderlichen 9 000 000 kg Stückkohle. Die Preise sind pro 100 kg franko Station Posen Gerberdamm abzugeben. Schriftliche, mit entsprechender Aufschrift versehene und versiegelte Offerten sind auf unserem Büreau abzugeben, von wo auch die Lieferungsbedingungen gegen Einsendung von 50 Pfg. Kopialien bezogen werden können.

7. März d. J., vorm. 11 Uhr. Direktion der Provinzial-Irrenanstalt Ueckermünde. Lieferung der nachstehend in ungefährer Menge bezeichneten Kohlen: 650 000 kg Steinkohlen, 120 000 kg Braunkohlen für die obengenannte Anstalt, 7000 kg Steinkohlen für die Korrektions-Anstalt für das Rechnungsjahr 1893/94. Angebote sind versiegelt und auf dem Umschlage mit einer den Inhalt kennzeichnenden Aufschrift versehen portofrei einzusenden. Bedingungen können gegen Zahlung von 50 Pf. durch die Post bezogen werden. Die Lieferung beginnt erst nach Eröffnung der Schiffahrt.

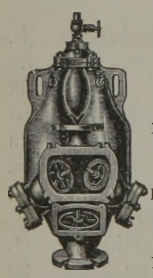
8. März 1893, vorm. 10 Uhr. Eisenbahn-Betriebs-Direktion (Reichs-Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen) zu Straßburg. Lieferung von 1900 t Schmiedekohlen und 360 t Koks. Die Bedingungen liegen in den Stationsbüreaus zu Mülhausen, Straßburg, Metz und Luxemburg zur Einsicht aus, können auch von dem Materialien-Büreau der Reichseisenbahnen gegen kostenfreie Einsendung von 0,70 ℳ für ein Exemplar bezogen werden. Termin im Verwaltungsgebäude der Kaiserl. General-Direktion. Zuschlagsfrist 5 Wochen.

8. März d. J., vorm. 11 Uhr. Landgerichtspräsident zu Ratibor. Lieferung der Steinkohlen für die Gerichtsbehörden des Landgerichtsbezirkes Ratibor, für das Jahr vom 1. April cr. bis 31. März 1894 soll an den Mindestfordernden vergeben werden. Es sind etwa 17 000 Ctr. erforderlich. Zur Abgabe von Geboten, welche auch vorher schriftlich eingereicht werden können, ist Termin im Saal Nr. 18 des Landgerichtsgebäudes vor dem Ersten Gerichtsschreiber Herrn Sekretär Neumann anberaumt. Bedingungen können in der Gerichtsschreiberei Nr. 1 eingesehen, auch abschriftlich gegen Einsendung von 50 Pfg. bezogen werden.

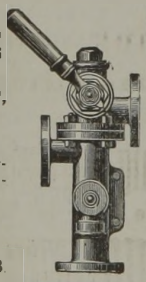
10. März d. J., mittags 12 Uhr. Magistrat zu Stolp i. Pom. Lieferung von 34 000 Ctr. besten englischen Gaskohlen frei Hof der Gasanstalt Stolp. Offerten sind an den Magistrat einzureichen, woselbst auch die Bedingungen einzusehen sind.

10. März d. J., Gerichtsschreiberei des Großherzogl. Amtsgerichts Groß-Umstadt (Hessen-Darmst.). Lieferung der Steinkohlen für das Großherzogl. Amtsgericht Groß-Umstadt pro 1893/94. Bedingungen liegen in der Gerichtsschreiberei offen.

Dieser Nummer ist beigeschlossen das Beiblatt **„Führer durch den Bergbau"**.

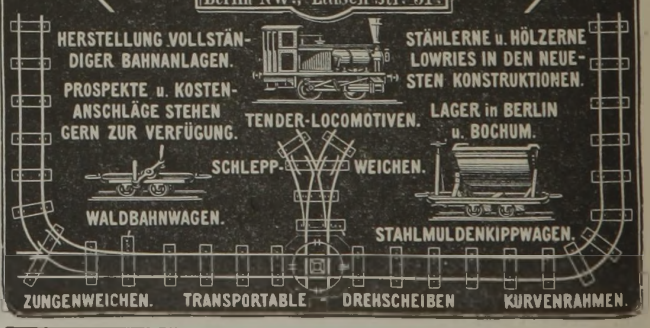


M. Neuhaus & Co.,
Commandit-Gesellschaft, [3706
Luckenwalde.
Pulsometer „Neuhaus", Beste und einfachste **Grubenpumpe.** Grösste Leistungsfähigkeit, Dauerhaftigkeit und Zuverlässigkeit bei minimalem Dampfverbrauch.
Injektor „Neuhaus", Beste Speisepumpe für **Dampfkessel.** Grösste Zuverlässigkeit, leichteste Handhabung, leichte Reinigung, Fortfall aller Reparaturen.
Filiale: **Berlin SW.**, Wilhelmstr. 143



Friedrich Grohé, Köln,
Leder- u. Treibriemenfabrik
Gegründet 1868. liefert *Gegründet 1868.*
Leder-Treibriemen
in allen Breiten und Stärken, geleimt und genäht oder **nur gekittet.**
Riemen für electrischen Betrieb, vollständig gerade laufend und dehnfrei, **Näh- u. Binderiemen, Pumpenklappen, Riemenleder, Pumpenleder,** mit und ohne Abfall, [3717
Baumwoll-, Haar- und Gummi-Riemen.

BOCHUMER VEREIN für BERGBAU und GUSSSTAHL-FABRIKATION in BOCHUM. Westfalen
Abtheilung:
Feld-, Forst- und Industrie-Bahnen aller Art
VERTRETEN DURCH
B. BAARE,
Berlin NW., Luisen-Str. 31.

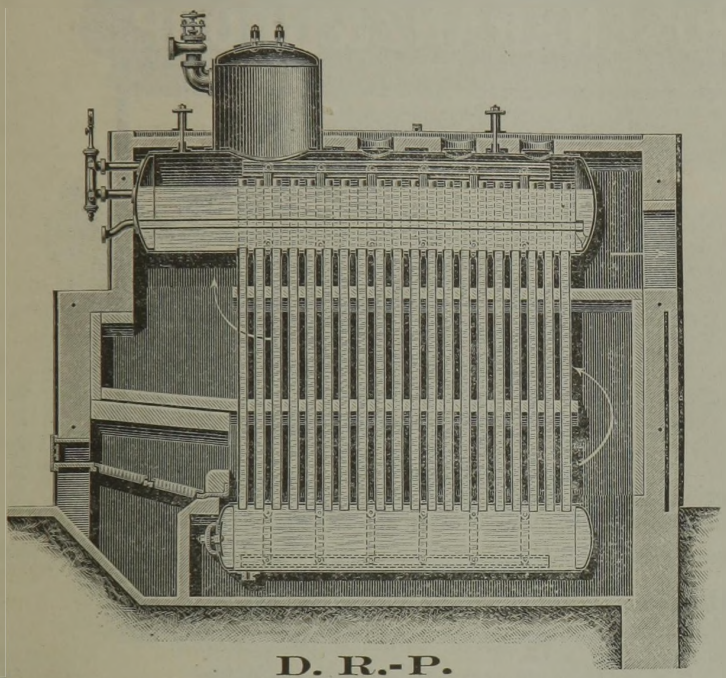


Chem. Laboratorium
von
Dr. Neuhoff,
vereid. Gerichts-Chemiker,
Dortmund. [3772

Neueste Badeeinrichtung.
38 Mark. Zeichnung gratis.
L. Weyl, Berlin 14. [3674

Eine Anzahl schmiedeeiserner
Flanschenröhren,
4 Fuss Durchm., 16 mm Wandstärke, billig zu verkaufen. [3751
Mecklenburgische Waggonfabrik Act.-Ges. in Güstrow.

Lentner-Kessel.



D. R.-P.

Explosionssicher, geeignet für hohe Spannungen (bis 12 Atm.), **heftige Wassercirculation**, wodurch **Kesselstein**-Ansatz verhindert wird, **wenig Raum einnehmend, seit 7 Jahren erprobt.**

Prospecte gratis.

Stanislaus Lentner & Co.

Breslau

Eisengiesserei, Maschinen- u. Brückenbau-anstalt, Dampfkesselfabrik. 3794

H. von der Weppen, Essen a. d. Ruhr

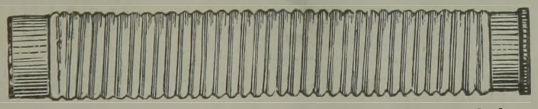
Fabrik für Wetterlutten aus Zink und verzinktem Eisenblech

in jeder Art und Dimension.

von der Weppen's schraubenförmig gerippte Pat.-Zink-Wetterlutte

ist das stärkste und dauerhafteste Material für die Wetterführung.

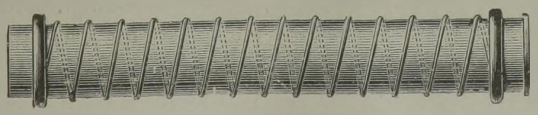
D. R.-P. Nr. 30274.
D. R.-P. Nr 37566.



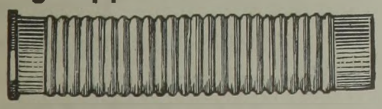
Ca. 40 fache Stärke der glatten Lutten gleicher Material-Stärke, einfacher und exacter Verschluss; sehr bequem einzubauen; leicht transportabel; geringer Preis-Unterschied gegen glatte Zink- und verzinkte Eisenblech-Lutten.

D. R.-P. Nr. 30274.
D. R.-P. Nr. 37566.

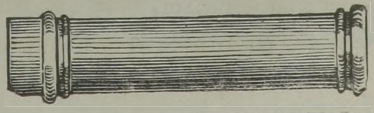
Glatte Zinkwetterlutte mit verzinkter Stahldraht-Spirale.



Quer gerippte Zink-Wetterlutte.

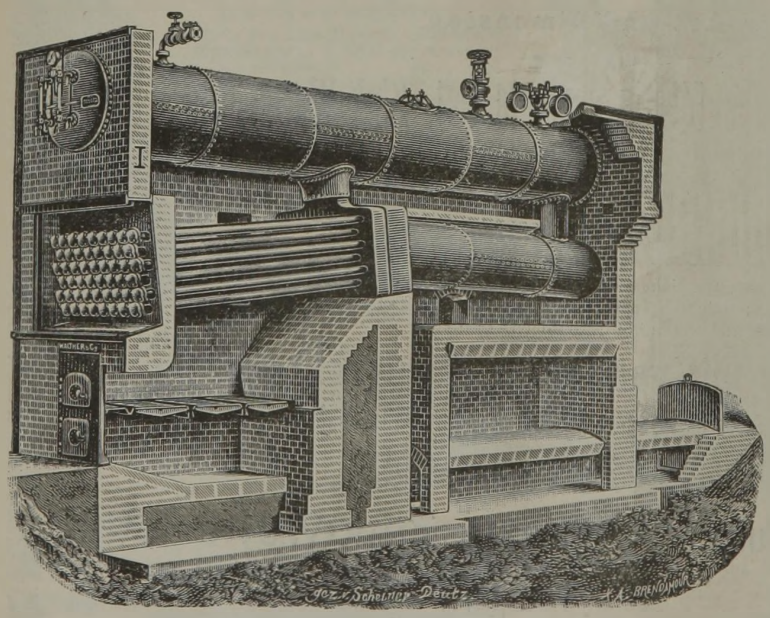


Glatte Zink-Wetterlutte.



[3747

Walther & Co. in Kalk bei Köln a. Rh.



bauen als Specialität:

Sicherheits-Wasser-Röhren-Dampfkessel

aller bewährten Systeme.

Patentirt in Deutschland und im Auslande.

Vorzüge: Sicherheit, ökonomischer Betrieb, rasches Anheizen, hoher Dampfdruck, trockener Dampf, leichte und einfache Aufstellung, bequeme Reinigung, billige Einmauerung, grosser Dampf- und Wasserraum.

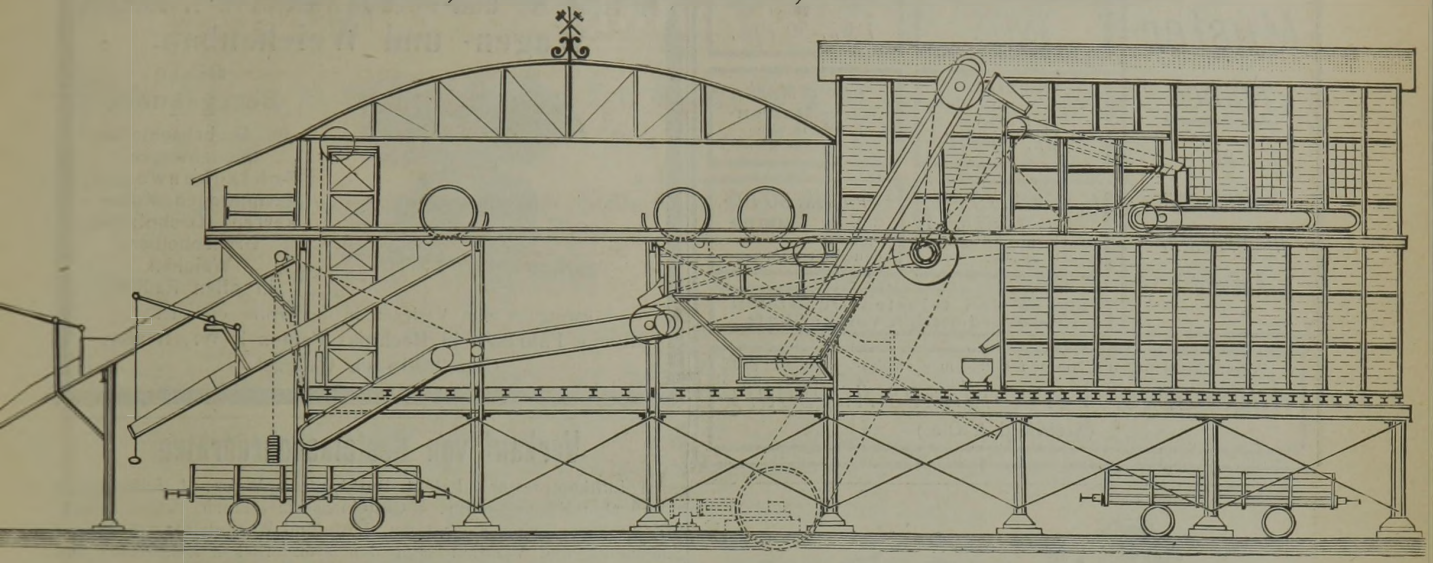
Prämiirt auf den Ausstellungen in Köln 1875, Köln 1876, Köln 1888, Berlin 1879, Melbourne 1880/81, Frankfurt a. M. 1881, Mailand 1887, München 1888, Melbourne 1888.

Anlagen von über 3000 qm Heizfläche ausgeführt. 13641

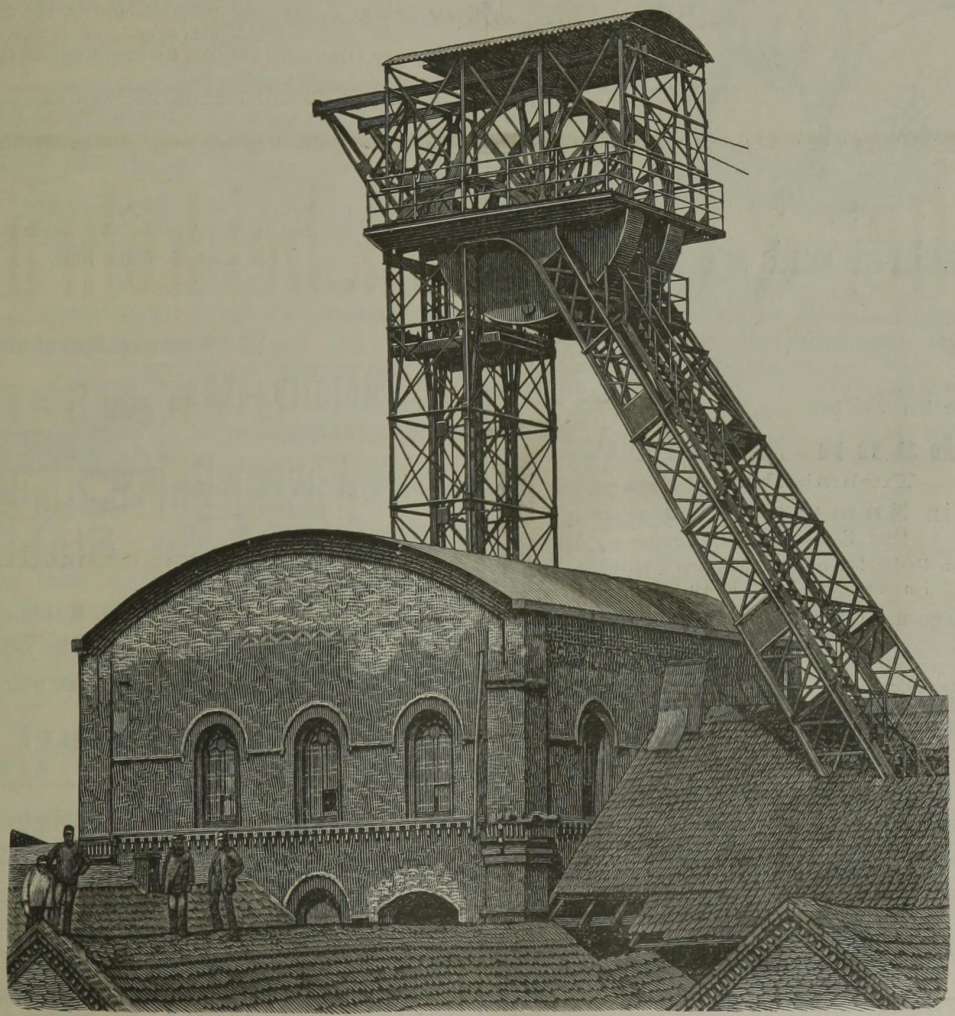
Bestehende Kesselanlagen können leicht nach nebenstehendem verbessertem System Mac-Nicol umgebaut werden.

Aug. Klönne, Dortmund.

Brückenbau, Kesselschmiede, Maschinenfabrik.



3728



Eisenconstructionen.

tung: Fördergerüste, Verladehallen, Kohlen- und Koksseparationen etc.

Special-Versand
in Buckskin, Cheviot, Kammgarn und Damentuchen.

Muster franco an Jedermann in grösster Auswahl.

Zwirnstoff für Herren Anzüge per Meter *80 Pfg.*

Buckskin, schwere Qualität per Meter *1 Mk. 50 Pfg.*

Cheviot, extrafein, marineblau per Meter *2 Mk. 50 Pfg.*

Für 6 Mark 5 Meter **Damentuch** in allen Farben zum Kleide.

Für 6 Mk. 75 Pfg. 3 Meter **Diagonal** zu einem gediegenen Anzug.

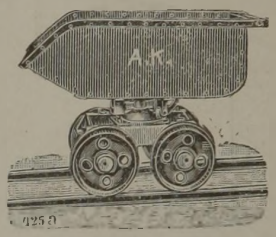
Für 7 Mk. 80 Pfg. 3 Meter **Kammgarn** zu einem dauerhaften Anzug.

bis zu den feinsten Qualitäten ausserordentlich vortheilhaft.

Wegen Zusendung der Muster schreibe man an das [3765

Augsburger Versandhaus Augsburg
(Steinfeld & Cie.)

Arthur Koppel,
Bochum i. W.,
Industrie- und Feldbahnfabrik I. Ranges,
Wagen- und Weichenbau.



Beste Bezugsquelle
für Grubenschienen, Grubenwagen, Schlackenwagen, Kippwagen, Kokskarren, Drehplatten, Drehscheiben, Weichen in allen Radien,
construirt zum Verlegen in der Grube etc. etc.
Eigene Fabriken in Bochum, Camen i. W., Berlin. Gussstahlwerk Wolgast. [3661

Viel Geschrei und wenig Wolle,

das ist die Devise, welche leider so viele Tuch-Versandtgeschäfte auf ihr Banner geschrieben haben. Das Publikum kann nicht vorsichtig genug in der Wahl seiner Bezugsquelle für Herren-Anzug-, Mantelstoffe, Damentuch etc. sein, denn es gibt viel nur für das Auge erzeugte Schundwaare. Man kaufe die Stoffe nur **direct** aus erster Hand, so bei

Johann Müller,
Tuchfabrikant,
in **Sommerfeld** 3784
(Bez. Frankfurt Oder).

Denkbar billigste Preise bei nur vorzüglichen Qualitäten, die sich im Tragen bewähren.

Man verlange die reichhaltige Mustercollection.

Zimmermann-Hanrez & Co.
Maschinenfabrik
in Monceau-sur-Sambre (Belgien)

bauen als langjährige Specialität nach eigenem bewährtestem System

Briquettmaschinen
für rechteckige und eiförmige Briquetts.

Anlagen im Betrieb in Deutschland (Rheinprovinz, Westfalen Schlesien, Hannover, Baden), Mähren, Böhmen, England, Portugal, Frankreich, Belgien, Holland. [3795

Verkauf von Gesteinsbohrgeräten.

1 Luftkompressor, Patent Burkhardt & Weiss, 1 Luftreservoir mit 5 cbm Fassungsraum, 4 Gesteinsbohrmaschinen, Patent Frölich, mit 3 hydraulischen Bohrsäulen, Luft- und Wasserleitungsröhren mit Schläuchen und Ventilen samt den erforderlichen Zubehörden und Ersatzstücken; ferner eine Schmiedeeinrichtung mit Esse, Metallbohrmaschine und verschiedenem Schmiedewerkzeug, sowie 20 eiserne Förderwagen (Hunde), Fülltröge, Kratzen, Lampen, Oelgefässe u. dergl. werden dem Verkauf ausgesetzt.

Die Gegenstände sind 4 Monate lang verwendet gewesen; dieselben können auf dem Bahnhof Schiltach besichtigt werden.

Das Verzeichniss derselben sowie die Kaufsbedingungen können bei der unterzeichneten Stelle eingesehen und von dort gegen Kostenersatz auch bezogen werden.

Kaufliebhaber wollen ihre Angebote schriftlich, versiegelt, portofrei und mit der Aufschrift „Angebot für Gesteinsbohrgeräte“

bis zum 15. März 1893

bei der Bausektion Schiltach einreichen 3781

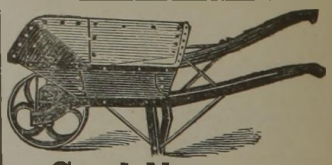
Schiltach (Baden), den 6. Februar 1893.

K. Württ. Eisenbahnbausektion.

Bronce-Metallpackung
für Stopfbüchsen
fertigt [3778
Gustav Pickhardt, Bonn.

Roppel, Cramer & Co,
Johanneshütte, [3631
Dortmund,
liefern für
Eisenbahnanschluss-Gelelse:
Weichen aller Arten, Herzstücke, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichenstell-Vorrichtungen.
Reparaturarbeiten billigst.

Ein theoretisch und practisch bergmännisch gebildeter Fachmann, der im Gruben- wie Maschinenbetrieb durchaus erfahren ist, auch geognostisch die Haupt-Eisensteinreviere Deutschlands genau kennt und den Umgang mit der Behörde versteht, sucht sofort, gestützt auf vorzügliche Zeugnisse, Stelle als **Betriebsleiter.** Off. a. d. Exp. d. Bl. unter V. W. erb. 3796



Stahlkarren
für
Erde, Kohlen, Schlacken etc.
Alle Sorten Wagen
für Bergwerke und Hütten
liefert billigst
Karl Weiss,
Siegen. [3743

Stellen-Gesuche.

In dieser Abtheilung kostet die Zeile 10 Pfg.

Ein jüngerer, tüchtiger Grubenverwalter sucht sofort Stellung im Eisenstein- oder Braunkohlenbergbau. Offerten unter D. 125 an die Exped. d. Bl. erb. [3776

Verantwortlich für den redaktionellen Theil Dr. Reismann-Grone, für den Anzeigentheil Herm. Gehring, beide in Essen.