



Berg- und Hüttenmännische Zeitung für den Niederrhein und Westfalen.

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

Verantwortlich für die Redaktion: Dr. Katorp in Essen.

Verlag von G. D. Bäcker in Essen.

Diese Zeitschrift erscheint wöchentlich zweimal.

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

Inserate: die viermal gespaltene Nonp.-Zeile oder der Raum 25 A.

Inhalt: Die Kohlenverladungsvorrichtungen in den neuen Hafenanlagen zu Bremen. — Der Steele-Herne-Kanal und der Bergbau. (Schluß.) — Beschluß der vereinigten Civilsenate des Reichsgerichts vom 28. Juni 1888. — Korrespondenzen. — Wagengestellung im Ruhrkohlenreviere vom 1. bis 15. Januar 1889 — Wagengestellung der Dortmund-Gronau-Euscheber Eisenbahn in der Zeit vom 1. bis 15. Januar 1889. — Magnetische Beobachtungen. — Generalversammlungen. — Amtliches. — Anzeigen.

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

△* Die Kohlenverladungsvorrichtungen in den neuen Hafenanlagen zu Bremen.

Auf Veranlassung der Deputation für den Bremer Zollanschluß ist soeben vom Oberbaudirektor L. Franzius ein hochbedeutungsvolles Werk unter dem Titel „Neue Hafenanlagen zu Bremen, eröffnet im Jahre 1888“, herausgegeben worden, das für alle industriellen und handeltreibenden Kreise ein großes Interesse darbietet. Besonders ausführlich werden in diesem Werke auch die Kohlenverladungsvorrichtungen behandelt, und es dürfte die Leser des „Glückauf“ interessieren, einiges darüber zu erfahren.

Die Verladung von Kohlen wird im Freibezirk stattfinden einerseits für den eigenen Bedarf der Schiffe (Bunkerkohle), andererseits für Zwecke der Ausfuhr, wenn auch in letzterer Beziehung — abgesehen von dem schon nicht unbedeutenden Absatz von Koks — vorerst nur darauf gerechnet werden kann, daß Steinkohlen gelegentlich von Schiffen eingenommen werden, welche anders ohne Fracht bzw. mit Ballast auslaufen würden.

Die für diese Zwecke geplanten Anlagen sollen ihren Platz auf der zwischen Winterhafen und Freihafen liegenden Landzunge (Nordmole) finden. Da die Versorgung der Schiffe mit Bunkerkohlen unbedingt jederzeit muß erfolgen können und bei der entfernten Lage der Bechen ein rechtzeitiges Eintreffen der angeforderten Wagenladungen nicht immer mit Bestimmtheit sich erreichen lassen wird, so sind Kohlenlagerplätze vorgesehen. Hier soll die Verladung der Kohlen in Kübeln erfolgen und zwar sind die Einrichtungen so getroffen, daß vom Bahnwagen sowohl zum Lagerplatz wie zu Schiff oder aber vom Lagerplatz zu Schiff verladen werden kann. Für den Fall, daß ein Schiff seine Bunkerkohlen nicht an dem genannten Platz einnehmen will, erfolgt die Verladung vom Bahnwagen aus mittels derselben Krähne, welche für den allgemeinen Gebrauch an jeder Stelle des Kais vorhanden sind, sei es, daß die Kohlenwagen

unmittelbar von der Beche aus zugeführt sind, sei es, daß deren Beladung an den Kohlenlagerplätzen hat vorgenommen werden müssen.

Für Zwecke der Kohlenausfuhr wurde in Erwägung gezogen, ob das Entleeren der Eisenbahnfahrzeuge mittels Krimper oder mittels Krahn erfolgen sollte. Mit Rücksicht auf den Umstand, daß die deutsche Steinkohle weicher und leichter zerbrechlich ist als die englische, wurde die Anwendung eines Kohlensturzkrahnes vorgezogen, weil man sich von dieser Art der Verladung eine erheblich größere Schonung der Kohle versprechen zu sollen meinte. Der geplante Krahn hat vor den in England üblichen den Vorzug, daß durch die getroffene Anordnung der die Hängebühne tragenden Ketten ein Schwanen oder Drehen des angehobenen und geschwenkten Bahnwagens fast ausgeschlossen ist. Die entleerten Fahrzeuge können nach erfolgtem Zurückdrehen und Absetzen von der Geleishängebühne unter dem Krahngerüst hindurch nach der entgegengesetzten Seite abgeführt werden.

Um die leeren Wagen selbstthätig auf geneigter Ebene in das für ihre Aufstellung vorgesehene Geleis ablaufen lassen zu können, wurde zur Erreichung des geforderten Höhenunterschiedes eine besondere Hebevorrichtung für leere Wagen eingeschaltet.

Auf dem zur Aufnahme der ganzen Anlage bestimmten Platz sind östlich die Aufstellgeleise für volle Wagen angeordnet, die Wagen laufen also in der Richtung nach Westen zum Krahn und nach erfolgter Entleerung unter letzteren hindurch in derselben Richtung auf das Hebewerk für leere Wagen. Da nun aber das Aufstellgeleis für leere Wagen wieder östlich liegt, so wurde zur Erreichung der rückläufigen Bewegung das Hebewerk für leere Wagen so eingerichtet, daß mit der Hebung gleichzeitig eine

Drehung des Wagens bewirkt wird, daß also der Wagen gleich in der für das Ablaufen zu den Aufstellgleisen erforderlichen Stellung oben ankommt. Um auch ein selbstthätiges Ablaufen des Wagens von der Hebebühne zu erreichen, wird dieselbe oben angekommen einseitig noch um ein Geringes weiter gehoben.

Der eigentliche Kohlensturzkrahn ist in seinem Unterbau portalartig ausgebildet, sodas die Eisenbahnwagen unter dem Krahne verkehren können. — Zum Anheben der Kohlenwagen dient eine Bühne, welche mit einem Geleis versehen ist und vertieft liegt. Die Bühne wird gleichzeitig mittels 4 Ketten von dem Druckwasserapparat des Krahnes angehoben. Zwei dieser Ketten sind an Hebel gehängt, welche sich beim Anheben um die äußere Achse des Kohlenwagens legen, damit beim Ausschütten der Kohlen der Wagen festgehalten wird. Die beiden anderen, fast mit der Bühne verbundenen Ketten sind über die Rollen des Hebelzylinders und außerdem noch über die Rollen eines besonderen Kippzylinders geführt. Beim Heben und Senken wird an allen 4 Ketten gleichzeitig angezogen oder nachgelassen; nachdem der Kohlenwagen über die Schiffsluke und in die richtige Höhenlage gebracht ist, werden mittels des Kippzylinders die beiden zuletzt genannten Ketten angezogen und so das Ausschütten der Kohlen besorgt.

Um den Fall der Kohlen in den Schiffsraum möglichst zu verringern, ist in demselben ein Kohlen Schubtrichter gehängt, welcher mittels eines besonderen, über dem Hauptausleger angeordneten leichteren Auslegers bewegt werden kann.

Beim Arbeiten soll der Kohlen Schubtrichter stets möglichst voll gehalten werden, damit die Kohlen durch das Ausschütten nicht zu sehr leiden.

Für den Krahnführer ist ein hochgelegenes Wärterhäuschen vorgesehen, in dem die sämtlichen Handhebel für die Steuerung der Druckwasserapparate untergebracht sind, so daß von hier aus alle erforderlichen Bewegungen des Krahnes veranlaßt und beobachtet werden können.

Das ganze Krahngerüst und die beweglichen Ausleger sind aus Walzeisen in Verbindung mit Blechplatten hergestellt gedacht.

Um die geleerten Kohlenwagen leicht zurückführen zu können, ist am Ufer unterhalb des Kohlensturzkrahnes eine Hebebühne in Verbindung mit einer Drehscheibe angeordnet. Die leeren Kohlenwagen werden mittels dieser Einrichtung um ca. 2,50 m gehoben, dann gedreht und so einem erhöhten, geneigt liegenden Geleise zugeführt, auf welchem sie unter dem Einfluß der Gefälle selbstthätig zurücklaufen.

Der Steele-Herne-Kanal und der Bergbau.

(Schluß.)

Die mit Rücksicht auf die Sicherheit des Kanalbaues zu handelnde Frage teilt sich in zwei Punkte: 1. das Verhalten des Kanals bei Bodensenkungen, 2. die Absicherung des Kanalwassers in die Bergwerke. Zum 1. Punkt bemerkt die Denkschrift der bergtechnischen Vereinskommission, daß das ganze Gelände in der Senkung begriffen sei, allein dieser Umstand schließe für den Verkehr keinerlei Gefahr in sich, werde im Gegenteil einen günstigen Einfluß ausüben, indem dadurch die Wassertiefe im Kanal nur zunehme und den Verkehr der Schiffe erleichtern werde. Diese Senkung sei daher sogar nützlich. Der Kanal befinde sich in dieser Beziehung in besserer Lage als die Eisenbahn. Natürlich müssen, so führt das Gutachten weiter aus, dann die Dämme gegen Überflutung geschützt werden.

Dieselben erhalten von vornherein eine Höhe von 3 m über dem Wasserpiegel und eine Krone von 3 m Breite. Wo Senkungen stattfinden, muß die richtige Dammhöhe durch Aufschüttung beibehalten werden. Für alle Fälle jedoch werden ausreichend Vorsichts- und Schutzmaßregeln getroffen. In kurzen Abständen werden unter den Brücken selbstthätige Sicherheitsthore hergestellt, welche sich von selbst schließen, sobald im Kanalwasser Bewegung entsteht. Zwischen Herne und Münster sind für alle 5—10 km ebenfalls derartige Sicherheitsthore in Aussicht genommen. In Verbindung mit einer Brücke kostet eine solche Thoranlage 3500 *M.* Was die Brücken selbst betrifft, so bestehen für dieselben bei Bodensenkungen die gleichen Verhältnisse wie bisher bei den Eisenbahnen. Die Bäche werden durch schmiedeeiserne Röhren (sog. Dücker) unter dem Kanale durchgeführt. Diese Röhren sind elastisch und geben deshalb einer Bodenbewegung nach. Die Brücken erhalten aus diesem Grunde auch schmiedeeisernen Oberbau. Mit Rücksicht auf alle diese Verhältnisse und Einrichtungen hält die Kommission den Kanal durch die Bodensenkungen resp. durch den Bergbau nicht im geringsten für gefährdet. Der zweite Punkt der Untersuchung betrifft die Absickerungen des Kanalwassers in die Gruben. Durch den flöckeren Sattel im Grubenfelde Kaspar Alex teilt sich die Kanallinie bezüglich der Beschaffenheit und Dichtigkeit des Untergrundes in zwei Teile. Der nördliche Teil ist etwa 25 km lang und führt über eine wasserdichte Mergeldecke, deren Stärke von Süden nach Norden beständig zunimmt, während bei der südlichen Strecke mit einer Länge von 2,2 km und über das Grubenfeld Margaretha der Zeche Johann-Deimelsberg führend, die Mergeldecke fehlt. Die Dichtigkeit und Beschaffenheit des Untergrundes ist von seiten der sachverständigen Kommission genauen Untersuchungen unterworfen worden. Danach ist festgestellt, daß die Stärke der Mergeldecke im nördlichen Teile an neun verschiedenen Hauptstellen folgende ist:

bei km	4,00	im Grubenfeld	Bonifazius	23,00 m
" "	5,00	" "	" "	72,00 "
" "	7,00	" "	Rhein-Elbe	92,50 "
" "	8,6	" "	Holland	69,50 "
" "	10,3	" "	Hannover II.	96,50 "
" "	12,0	" "	Hannover I.	81,50 "
" "	13,3	" "	Königsgrube	118,00 "
" "	16,9	" "	Barillon	186,00 "
" "		" "	Zeche Friedrich der Große	218,00 "

Diese mächtige Mergelschicht hält die Kommission zur Sicherheit gegen die Durchsickerung des Kanalwassers für mehr als ausreichend. Übrigens weist sie mit Recht auf den sehr bezeichnenden Umstand, daß zahlreiche Wasserläufe durch die angeblich gefährdeten Grubenfelder ziehen, ohne daß jemals eine Durchsickerung derselben stattgefunden hätte. In dieser Beziehung hält sie das Verhalten des Schwarzbaches und der tiefen Thal-entwässerung im Grubenfelde Bonifazius für besonders bemerkenswert. Dieselben fließen ganz in der Richtung des zukünftigen Kanals, aber eine Versickerung ist niemals eingetreten, trotzdem, und das ist auch sehr zu beachten, auf der Strecke Bodensenkung wiederholt erfolgte. Über das Verhalten der beiden genannten Wasserläufe bei der Bodenbewegung hat der Direktor der Zeche Bonifazius, Herr Dick, spezielle Beobachtungen für diese Zeche angestellt. Derselbe hält die Überführung des Kanals auf dem Grubenfelde Bonifazius für vollständig unbedenklich, obgleich hier die geringste Dicke der Mergelschicht sich vorfindet. Zur

größeren Sicherheit sollen die 5 Brücken, welche zwischen km 3 und 5,2 gebaut werden müssen, selbstthätige Sicherheitsthore erhalten. Da nordöstlich die Mergelschicht an Mächtigkeit immer zunimmt, so wird in dieser Richtung um so weniger Sicherung entstehen. Die Leiter der von der Kanallinie berührten Zechen selbst hegen in dieser Hinsicht nicht die geringsten Befürchtungen; sie halten eine Wasserdurchlässigkeit im Kanal für durchaus ausgeschlossen. Wie oben schon bemerkt, fehlt bei der südlich des flöcleeren Sattels gelegenen Kanalstrecke von Kray bis Steele der Mergelboden. Trotzdem hält die bergtechnische Kommission die vollständige Sicherheit des Kanales auch hier für bestimmt vorhanden. Sie weist dabei auf die Thatsache, daß auch unter dem Ruhrstrom Bergbau getrieben wird, bei Witten, Dahlhausen, Steele, Heisingen, Alstaden. Das ganze Ruhrthal besitzt überhaupt keinen Mergelboden; sein Untergrund besteht bis zu großer Tiefe aus wasserdurchlässigen Kiesablagerungen. Von Unfällen infolge Eindringens von Wasser hat man an den genannten Bergbaustellen trotz alledem nichts gehört. In dieser Rücksicht habe man im Grubenselde Margaretha der Zeche Johann-Deimelsberg verschiedene Bohrungen unternommen, deren Resultat ganz befriedigend ist. In der unter dem Kanal sich durchziehenden Flözenmulde gestattet übrigens allein das liegendste Flöz (das sog. Mäusegatt) bei seiner Mächtigkeit von 1,31—1,65 m einen einigermaßen belangreichen Abbau, alle anderen sind nur 0,47 bis 0,89 m mächtig und daher nicht bauwürdig. Zu der Frage, ob ein Tunnel oder ein offener Einschnitt zur Durchföhrung der Wasserscheide herzustellen sei, erklärt sich die Kommission entschieden für den letzteren trotz etwas erhöhter Baukosten. Sie teilt sodann die für den im ungünstigsten Falle allein geföhrdeten kleineren südlichen Kanalteil erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen in „Anlagen über Tage“ und „Anlagen unter Tage“. Die ersteren bestehen aus folgendem: Über den Flözen wird eine künstliche dichte Decke hergestellt, am besten aus einer kräftigen Thondecke von etwa 2 m Dicke. Eine solche bietet Schutz genug, ist bei Bodensenkungen elastisch und giebt der Bewegung nach. Sollten aber gleichwohl Risse entstehen, so zieht der Wasserdruck von oben den Thon von selbst genügend zusammen, um ein Durchsickern des Wassers zu verhüten. Außer dieser Deckschicht werden vier Sicherheitsthore angelegt, mittelst welcher die verschiedenen Kanalstrecken im Notfalle selbstthätig sich abschließen. Ferner kann durch die Sperrschleuse bei Steele das Kanalwasser vollständig in die Ruhr abgelassen, der Kanal so ganz trocken gelegt und im Trockenen die Dichtung wieder in Stand gesetzt werden. Im nördlichen Teile der Kanalstrecke sind eine Eisenbahnbrücke und zwei Wegebrücken anzulegen. Zu den „Anlagen unter Tage“ können, insofern der Bergbau in dem Felde Margaretha der Zeche Johann-Deimelsberg sich seinem Ende naht, die den Kanal schützenden Anlagen unter Tage in keinem bedeutenden Umfange mehr erforderlich werden. Die Einwirkungen an der Tagesoberfläche, welche bereits stattfanden, werden sich kaum noch erweitern oder erneuern, sonst sind die Vorsichtsmaßregeln dreifach möglich: 1. durch gänzliches Aufopfern von Kohlenpfeilern, 2. durch Ausführung des Abbaues mit Bergwerksatz, bei welchem die durch die Abköhlung entstandenen Hohlräume mit festem Gestein wieder ausgefüllt werden, 3. durch die Herstellung unterirdischer Mauerdämme, welche dem eingedrungenen Wasser den Weg zu der im Betriebe bleibenden Grubenabteilung versperrern. Da keine großen Anlagen dafür nötig sind, so wären die Kosten nur gering.

Schließlich mag noch erwähnt werden, daß dem Kanal auch von den älteren Grubenbauen bei der Stadt Steele keine Geföhrdung droht. Dieselben sind von Stollen aus betrieben worden, welche über dem Mittelwasser der Ruhr angelegt und ansteigend in das Gebirge getrieben wurden, da in anderer Weise die Abwässerung der Grubenbaue nicht auszuführen war. Nun liegt dagegen die Kanalsohle rund 1,5 m unter dem bisherigen Mittelwasser der Ruhr, bei Steele demnach bedeutend tiefer als jene alten Baue. In Berücksichtigung aller obigen Verhältnisse und Umstände kommt die Kommission des Vereins für Kanalisierung der Ruhr zur Überzeugung, daß die Anlage des Kanals von Steele bis Herne in bergtechnischer Hinsicht gar keinem Bedenken unterliege. Vielleicht führt ihre Denkschrift zur näheren Kenntnissgabe des bisher geheim gehaltenen gegnerischen Gutachtens des fgl. Oberbergamts Dortmund.

Beschluß der vereinigten Civilsenate des Reichsgerichts vom 28. Juni 1888.*)

Klagen auf Leistung von Schadensersatz unter Vorbehalt der Feststellung des Betrages des zu ersetzenden Schadens in einem besonderen Verfahren sind nur zulässig, wenn die Voraussetzungen des §. 231 der Civilprozessordnung vorliegen.

Andernfalls muß der Anspruch in der Weise substantiiert werden, daß in demselben Prozesse sowohl über den Grund, als auch über den Betrag desselben verhandelt und entschieden werden kann.

Gründe.

Der Beklagte und Widerkläger hat gegen das Urteil des Oberlandesgerichts zu Celle vom 9. März 1887, durch welches seine Widerklage als nicht substantiiert abgewiesen worden ist, weil dieselbe als eine prinzipale Schadensersatzklage sich darstelle und daher Beklagter seinen Schadensersatzanspruch nicht nur hätte bezeichnen, sondern auch liquidieren müssen, die Revision eingelegt und über die Abweisung der Widerklage sich beschwert, weil es auch bei prinzipalen Schadensersatzklagen statthaft sei, die Liquidation des Schadensbetrages einem Nachverfahren vorzubehalten.

Der dritte Civilsenat war der Ansicht, daß die Revision des Beklagten zurückzuweisen sei, sah sich jedoch verhindert, dem entsprechend zu erkennen, weil der fünfte Civilsenat in dem in Sachen des Rittergutsbesizers Große-Seege zu Haus Brügge, Klägers, wider den königlich preussischen Fiskus, Beklagten (Rep. V 278/83), am 19. Dezember 1883 erlassenen Urteile (vergl. Entsch. des Reichsgerichts in Civilsachen Bb. 10 S. 413) den Grundsatz ausgesprochen hat, daß eine Klage auf Schadensersatz in bestimmtem Umfange, vorbehaltlich der Feststellung des Betrages in einem besonderen Prozesse, zulässig sei.

Auf Grund der Vorschrift des Gesetzes vom 17. März 1886, betr. Abänderung des §. 137 des Gerichtsverfassungsgesetzes für das Deutsche Reich**), hat daher der dritte Civilsenat beschlossen, die Entscheidung der vereinigten Civilsenate über die Rechtsfrage einzuziehen:

„Ist es auch bei prinzipalen Schadensersatzklagen zulässig, auf Verurteilung des Beklagten zum Ersatze des entstandenen Schadens, unter Vorbehalt der Feststellung des Betrages des zu ersetzenden Schadens in einem besonderen Verfahren, zu klagen, oder muß die Klage in der Art substantiiert sein, daß in diesem Verfahren auch über den Betrag des Schadens erkannt werden kann?“

*) Aus „Juristische Wochenschrift. Organ des deutschen Anwaltsvereins“ Nr. 42 von 1888 S. 362. Die oben angegebenen, durch die vereinigten Civilsenate des Reichsgerichts in Sachen Schmidt wider Schmidt Nr. 151/87 III festgestellten Rechtsgrundsätze sind angesichts der zahlreichen Bergschädenprozesse, in welchen vielfach unter Vorbehalt der Feststellung des Betrages des zu ersetzenden Schadens geltend zu werden pflegte, von größter Erheblichkeit.

**) Reichs-Gesetzblatt von 1886 S. 61, 62.

Die vereinigten Zivilsenate haben den Verweisungsbeschluß für gerechtfertigt erachtet und die gestellte Frage in der oben angegebenen Weise aus folgenden Erwägungen beantwortet:

Der Annahme, daß es auch bei Klagen, deren Hauptgegenstand der Ersatz eines erlittenen Schadens ist (bei prinzipialen Schadensersatzklagen) unbeschränkt zulässig sei, den Antrag auf Verurteilung des Beklagten zum Ersatze des entstandenen Schadens, unter Vorbehalt der Liquidation und Festsetzung des Betrages des zu ersetzenden Schadens in einem besonderen Prozesse, zu richten, so daß es lediglich von dem Belieben des Klägers abhängt, ob er die Frage der Verpflichtung des Beklagten zum Ersatze eines ihm erwachsenen Schadens und die Festsetzung des Betrages des von dem Beklagten zu ersetzenden Schadens in einem oder in zwei Prozessen zur Verhandlung und Entscheidung bringen will, steht der prozessualische Grundsatz entgegen, daß im allgemeinen jede auf eine Leistung gerichtete Klage das Streitverhältnis seinem Grunde und dem schließlichen Antrage nach vollständig angeben muß, daß, dem Zwecke des Prozesses entsprechend, der Richter den zwischen den Parteien bestehenden Streit durch das abzugebende Urteil definitiv entscheiden soll, und daß es dem Kläger nicht gestattet ist, willkürlich die mehreren Streitpunkte auseinander zu reißen und den Beklagten, obgleich er sein ganzes Recht in einem Prozesse durchführen kann, unnötigerweise in zwei Prozessen zu verwickeln.

Dieser als Regel geltende prozessualische Grundsatz ist auch für das Verfahren nach der Zivilprozessordnung maßgebend und dadurch in derselben zum Ausdruck gelangt, daß sie ein Verfahren und eine Entscheidung über das Bestehen oder das Nichtbestehen eines Rechtsverhältnisses, die Vorabentscheidung über den Grund eines Anspruches in einem besonderen Verfahren, nur unter der im §. 231 der Zivilprozessordnung aufgestellten Voraussetzung, daß der Kläger ein rechtliches Interesse hat, daß das Rechtsverhältnis durch richterliche Entscheidung alsbald festgestellt werde, gestattet.*)

Von dieser Regel ist allerdings in der gemeinrechtlichen Doktrin und Praxis, sowie in der Praxis der preussischen Gerichte eine Ausnahme gemacht, nicht allein bei den Universal- und generellen Klagen, durch deren besondere Natur eine solche Ausnahme geboten erscheint, sondern auch bei den Schadensersatzklagen, indem man Klagen mit dem Antrage auf Verurteilung des Beklagten zum Ersatze eines entstandenen Schadens, unter Vorbehalt der Liquidation des Schadens in einem besonderen Verfahren, vielfach zugelassen hat. Allein abgesehen davon, daß die gemeinschaftliche Doktrin und Praxis keineswegs allgemein für die Zulässigkeit derartigen Klagen sich ausgesprochen, vielmehr die überwiegende Zahl der obersten deutschen Gerichtshöfe deren Zulässigkeit verneint hat, haben bei den Schadensersatzklagen nur Zweckmäßigkeitsrücksichten, welche in dem vor der deutschen Zivilprozessordnung geltenden Verfahren ihren Grund hatten, zu einer Abweichung von der angegebenen Regel geführt. Man wies darauf hin, daß, wenn nicht nur der Betrag des zu ersetzenden Schadens, sondern auch der Grund des Schadensersatzanspruches, die Schadensersatzpflicht streitig sei, es sich empfehle, zunächst über die letztere zu verhandeln und zu entscheiden, die Verhandlung über den Betrag des Schadens einem späteren Liquidationsverfahren vorzubehalten, weil erfahrungsmäßig gerade die Ermittlung und die Feststellung der Art, des Umfangs und des Betrages des Schadens weitläufige und kostspielige Beweisaufnahmen notwendig mache, welche völlig nutzlos seien, wenn demnächst in dem ergebenden Urteile die Verpflichtung zum Schadensersatz, der Grund des Anspruches, verneint werde, und daß es daher sich empfehle, eine solche Trennung des Verfahrens eintreten zu lassen.

Inwieweit diese Erwägungen geeignet waren, die erwähnte Praxis

*) §. 231 lautet: „Auf Feststellung des Bestehens oder Nichtbestehens eines Rechtsverhältnisses, auf Anerkennung einer Urkunde oder auf Feststellung der Unrechtheit derselben kann Klage erhoben werden, wenn der Kläger ein rechtliches Interesse daran hat, daß das Rechtsverhältnis oder die Echtheit oder Unrechtheit der Urkunde durch richterliche Entscheidung alsbald festgestellt werde.“

nach den früher geltenden Prozessnormen zu rechtfertigen, kann dahin gestellt bleiben; für das jetzt geltende Prozessverfahren treffen sie nicht zu.

Abgesehen davon, daß das Verfahren über die Ermittlung und Feststellung der Höhe des Schadensbetrages nach den dem Gerichte im §. 259 und namentlich im §. 260 gegebenen Befugnissen im Verhältnis zu den bisher geltenden Grundsätzen über das Beweisverfahren wesentlich vereinfacht und abgekürzt ist, hat die deutsche Zivilprozessordnung zur Beseitigung der zur Rechtfertigung der Trennung des Verfahrens geltend gemachten, nach dem bisherigen Verfahren anderenfalls eintretenden Unzuträglichkeiten und Mißstände ein anderes Mittel gegeben, indem nach §. 276 der Zivilprozessordnung dem Richter die Befugnis beigelegt ist, in jedem Falle, in welchem ein Anspruch nach Grund und Betrag streitig ist, über den Grund vorab zu entscheiden, die Verhandlung und Entscheidung über den Betrag desselben bis dahin auszusetzen, daß über den Grund rechtskräftig entschieden ist. Bei ordnungsmäßiger Prozessleitung — und es muß vorausgesetzt werden, daß der Richter von der ihm im Gesetze gegebenen Befugnis, dem Zwecke des Gesetzes gemäß, in jedem Falle Gebrauch machen wird, in welchem durch gleichzeitige Verhandlungen über den Grund und den Betrag des Anspruches irgend welche Unzuträglichkeiten zu befürchten sind — können also gegenwärtig diejenigen Nachteile und Unzuträglichkeiten nicht mehr entstehen, welche nach dem bisherigen Verfahren bei einer gleichzeitigen Verhandlung und Entscheidung über den Grund und den Betrag eines streitigen Schadensersatzanspruches hervorgetreten sind. Damit ist aber auch jeder Grund verschwunden, die Schadensersatzklagen bezüglich ihrer Begründung und ihres Antrages anders zu behandeln, als die sonstigen Klagen.

Der Zulassung von Klagen auf Schadensersatz, unter Vorbehalt der Festsetzung des Betrages des zu ersetzenden Schadens in einem besonderen Verfahren, steht aber auch die Vorschrift im §. 230 Absatz 2 der Zivilprozessordnung entgegen. Nach dieser muß die Klageschrift die bestimmte Angabe des Gegenstandes und des Grundes des erhobenen Anspruches, sowie einen bestimmten Antrag enthalten. Ein bestimmter Antrag bildet also, dem Wesen und Zwecke der Klage entsprechend, einen wesentlichen Bestandteil des Schriftsatzes, durch dessen Zustellung die Klage erhoben wird. Bei den auf eine Leistung gerichteten Klagen ist der Antrag aber nur dann ein bestimmter, wenn er erkennen läßt, was der Kläger qualitativ und quantitativ von dem Beklagten fordert, wenn er nicht nur auf die Verurteilung zu einer Leistung im allgemeinen gerichtet ist, sondern zugleich den Anspruch nach Art und Umfang bezeichnet. (Vergl. Entsch. des Reichsgerichts in Zivilsachen Bd. 10 S. 353, Bd. 12 S. 388.)

Folgt daraus zwar nicht mit Notwendigkeit, daß der Anspruch bereits in der Klageschrift der Summe nach genau bezeichnet worden, der Antrag auf Zuerkennung einer bestimmten, ziffermäßig angegebenen Summe gerichtet sein müsse; genügt es vielmehr, wenn nach dem Antrage in Verbindung mit den über den Gegenstand und Grund des Anspruches gemachten Angaben, der erhobene Anspruch in der Art individualisiert ist, daß über dessen Identität ein Zweifel nicht besteht, und daß der Betrag durch richterliches Ermessen, nötigenfalls mit Hilfe von Sachverständigen, festgestellt werden kann, so müssen doch die für die quantitative Feststellung des Anspruches erforderlichen tatsächlichen Grundlagen, die Unterlagen für die qualitative und quantitative Abgrenzung des erhobenen Anspruches angegeben werden. Der Anspruch muß in der Klageschrift bezw. in der mündlichen Verhandlung in der Art substantiiert werden, daß in einem und demselben Verfahren sowohl über den Grund, als auch über den Betrag des Anspruches verhandelt und entschieden werden kann. Es müssen also bei Schadensersatzklagen die tatsächlichen Grundlagen über Art und Umfang des erlittenen und ersetzt verlangten Schadens in der Art angegeben werden, daß das Gericht, sei es auf Grund der erhobenen Beweise, sei es ohne Beweiserhebung, unter Anwendung der Vorschrift in §. 260 der Zivilprozessordnung in demselben Prozesse, falls es die Verpflichtung des Beklagten zum Ersatze des

Schadens angenommen hat, über den Betrag des von diesem dem Kläger zu ersetzenden Schadens erkennen kann, so daß ein Urteil ergeht, auf welches die Zwangsvollstreckung erfolgen kann und durch welches der unter den Parteien bestehende Streit über die Verpflichtung des Beklagten zum Erfasse eines bestimmten, dem Kläger entstandenen Schadens definitiv zum Austrage gebracht wird.

Muß darnach die Zulässigkeit der Klagen auf Leistung von Schadenersatz unter Vorbehalt der Feststellung des Betrages des von dem Beklagten zu ersetzenden Schadens in einem besonderen Verfahren, als Regel verneint werden, so sind derartige Klagen doch für zulässig zu erachten, wenn die Voraussetzungen des §. 231 der Civilprozeßordnung vorliegen, wenn also der Kläger ein rechtliches Interesse an der alsbaldigen Feststellung der Verpflichtung des Beklagten zum Erfasse eines ihm zugefügten Schadens durch richterliche Entscheidung hat. Denn mit dem Antrage, den Beklagten zum Erfasse eines entstandenen Schadens, unter Vorbehalt der Liquidation des Betrages desselben in einem besonderen Verfahren, zu verurteilen, wird in der That die Feststellung eines Rechtsverhältnisses (einer rechtlichen Beziehung der Parteien zueinander), aus welchem für den Beklagten die Verpflichtung zur Entschädigung des Klägers erwachsen ist, bezweckt. Der Kläger, welcher eine solche Verurteilung des Beklagten begehrt und beantragt, will nur die Feststellung der Schadenersatzpflicht; er verlangt in diesem Verfahren keine Leistung. Der Regel nach wird zwar ein rechtliches Interesse an der alsbaldigen Feststellung der Schadenersatzpflicht nicht vorliegen, wenn bereits ein Schaden entstanden ist, da der Kläger meist in der Lage sein wird, die Leistungsklage, die Klage auf Verurteilung des Beklagten zur Leistung eines bestimmten, wenn auch in der Klageschrift noch nicht ziffermäßig bezeichneter Schadens zu erheben und die Unterlagen für diese Bestimmung des Betrages des Schadens anzugeben. Allein es lassen sich Fälle denken, in welchen der Kläger nicht in der Lage sich befindet, eine Klage auf Erstattung eines bestimmten Schadens in dieser Art zu substantiieren, dennoch aber ein rechtliches Interesse an der alsbaldigen richterlichen Feststellung der Verpflichtung des Beklagten zum Schadenersatz oder besjenigen Rechtsverhältnisses, aus welchem die Verbindlichkeit des Beklagten zum Schadenersatz sich ergibt, hat. In solchen Fällen ist dem Kläger gestattet, seinen Klageantrag auf Feststellung der Verpflichtung des Beklagten zum Schadenersatz zu beschränken und die Ermittelung und Festsetzung des Schadensbetrages einem besonderen Verfahren vorzubehalten.

Korrespondenzen.

? Offen, 20. Jan. Von den Steinkohlenzügen des nieder-rheinisch-westfälischen Industrie-Bezirks wurden während der ersten Hälfte des Monats Januar 1889 an Steinkohlen und Koks durchschnittlich im Tag abgefahren auf den Bahnstrecken im

Elberfelder Direktionsbezirk	3 637	gegen	3 808
Rechtsrheinischen Direktionsbezirk	6 116	„	6 339
insgesamt 9 753 gegen 10 147			

Wagen zu 10 t in der Zeit vom 16.—31. Dezember 1888, mithin durchschnittlich 394 Wagen täglich weniger als in der vorausgegangenen vierzehntägigen Periode. — In der Zeit vom 1.—15. Januar 1888 bezug der Versand an jedem Tage durchschnittlich im

Elberfelder Bezirke	3 376
Rechtsrheinischen Bezirke	5 351
zusammen 8 727	

Doppelwagen und stellte sich derselbe somit im Durchschnitt um 1026 Wagen zu 10 t niedriger als in der entsprechenden Periode des laufenden Jahres. — Insgesamt wurden in der Zeit vom 1.—15. Januar 1889 abgefahren im Bezirk

Elberfeld	43 579
Köln (rrh.)	73 341
zusammen 116 920	

Wagen zu 10 t = 1 169 200 t (in 12 Arbeitstagen und 3 Sonntagen) gegen 1 116 060 t (in 11 Arbeitstagen und 5 Sonntagen) in

der vorhergehenden Periode und gegen 983 380 t (in 12 Arbeitstagen und 3 Sonntagen) in 1888.

Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen. Wir machen auch an dieser Stelle nochmals auf die am nächsten Sonnabend, den 26. Januar, in Düsseldorf (Gasthof Heed) stattfindende Generalversammlung des genannten Vereins aufmerksam. Beide Gegenstände der Tagesordnung, der Alters- und Invaliden-Gesetz-Entwurf (Berichterstatter: Dr. Beumer), wie auch die Eisenbahntarif-Frage (Dr. Natorp und H. C. Vuedt) berühren die Interessen der Bergwerks- und Hütten-Industrie so nahe, daß wohl auf eine lebhafte Beteiligung an den Verhandlungen aus den Kreisen der gedachten Industriezweige gerechnet werden darf.

**** Aachen, 23. Jan.** In der Sitzung des berg- und hüttenmännischen Vereins zu Aachen am 12. Januar 1889 wurde u. a. beschlossen, eine vom ober-schlesischen berg- und hüttenmännischen Verein verfaßte Eingabe betr. Aushebung der preussischen Bergwerksteuer zu unterzeichnen. Von einer Kollektivausstellung des Vereins für die Ausstellung für Unfallverhütung wurde Abstand genommen. Den Hauptgegenstand der Verhandlungen bildete die Stellung der Knappschaftskassen zu dem neuen Entwurf eines Gesetzes betr. die Alters- und Invaliditätsversicherung der Arbeiter. Unter Bezugnahme auf die bezüglichen Verhandlungen im Ausschuss des Knappschaftsverbandes wurden zunächst, namentlich von dem Vereinssekretär Dr. N. van der Borcht und dem Mitgliede Dir. Schwand (Köln), die Angriffe auf die Berufsgenossenschaften scharf zurückgewiesen. Des weiteren wurde ausgeführt, daß die Erhaltung der Knappschaftskassen und die Anwendung des Umlageverfahrens nur dann möglich sei, wenn die Knappschaftsberufsgenossenschaft an der Durchführung der Invalidenversicherung beteiligt sei. Die Garantie für die dauernde Leistungsfähigkeit der Knappschaftskassen sei nur durch das auf dem Prinzip der Normalausgabe beruhende Umlageverfahren zu schaffen, und ein derartiges Verfahren bedinge, daß die einzelnen Knappschaftskassen zu einem Rückversicherungsverband vereinigt werden. Der gegebene und naturgemäße Rückversicherungsverband der Knappschaften sei aber die Knappschaftsberufsgenossenschaft. Wolle man diese umgehen, so sei die Schaffung eines zweiten Verbandes neben der Knappschaftsberufsgenossenschaft erforderlich, was einen erheblichen Mehraufwand an Kraft und Geld bedinge. In diesem Sinne lautet auch der Beschluß, der in der Angelegenheit gefaßt wurde.

Allgemeiner deutscher Knappschafts-Verband. Der Allgemeine deutsche Knappschaftsverband hat dem Reichstag die folgenden Beschlüsse seiner Generalversammlung übermittelt: 1. Das Weiterbestehen der altbewährten Knappschafts-Institutionen ist durchaus notwendig und die Erhaltung derselben in ihrer bisherigen Verfassung und Organisation dringen wünschenswert; sie sind daher nicht gemäß §. 4 des Gesetzesentwurfs betreffend die Alters- und Invaliden-Versicherung vom 22. November 1888 umzumodeln, sondern in Anlehnung an die Bestimmungen des §. 27 a. a. D. in ihrer bisherigen Verfassung zu belassen. Es wird beantragt, in §. 27 Absatz 1, erster Satz am Schlusse a. a. D. statt der Worte: „in entsprechendem Verhältnisse herabgemindert werden“, zu sagen: „in einem der Entlastung der Kassen durch die Bestimmungen des Gesetzes entsprechenden Verhältnisse herabgemindert werden“. 2. Das vorgeschlagene Deckungsverfahren für die Beiträge der Arbeitgeber und Arbeiter ist durch das Umlageverfahren zu ersetzen. 3. Die Berufsgenossenschaften eignen sich nicht als Träger der geplanten Alters- und Invalidenversicherung.

Preussische Staatsbahnen. Die Einnahmen der preussischen Staatsbahnen haben nach dem Rechenschaftsbericht für 1887 bis 1888 betragen.

1886/87	1887/88
677 586 074	730 522 511 M.

Davon entfallen auf		
Personeu	176 925 725	184 630 121 M.
Güter	473 228 133	517 511 479 "
Diverse	27 432 216	28 380 861 "
Die Gesamt-Ausgaben belaufen sich		
	1886/87	1887/88
	373 303 949	385 834 065 M.
Der Überschuf beträgt		
	304 282 125	343 575 931 M.

Im Verhältnis zu dem statistischen Anlagekapital ergibt der Überschuf eine Verzinsung von 5,77 pCt. Da dieses Anlagekapital jedoch lediglich im statistischen Interesse nur die Gesamtsumme der für die einzelnen Bahnstrecken im Laufe der Zeit aufgewendeten Baukosten, ohne Rücksicht auf inzwischen stattgehabte Abschreibungen umfasst, so wird durch eine prozentuale Vergleichung des Betriebsüberschusses mit demselben ein zutreffendes Bild des finanziellen Ergebnisses des Betriebes nicht erreicht. Bei Berechnung der aus dem Überschuf sich ergebenden Rentabilität der im Berichtsjahre für Rechnung des preussischen Staates betriebenen Bahnen ist daher, wie in den Vorjahren, von dem Staatsbahnkapital, d. h. dem für die im Berichtsjahre im Betriebe befindlich gewesenen Bahnstrecken aufgewendeten Anlagekapitale unter Berücksichtigung der inzwischen erfolgten Abschreibungen auszugehen. Im Verhältnis zu diesem ergibt der Überschuf sämtlicher im Berichtsjahre für Rechnung des Staates verwalteten Bahnen eine Verzinsung von 6,54 pCt.

Eisenbahnwagenmangel in Oberitalien. Genua, 31. Dez. Große Aufregung herrscht unter den hiesigen Kaufleuten über den anhaltenden Eisenbahnwagenmangel. Die Übelstände sind geradezu schreiend und die Verkehrsstockungen nehmen einen Umfang an, daß niemand mit Sicherheit Lieferungsverträge eingehen kann. Den wiederholten Vorstellungen ist seitens der Bahnverwaltung nicht in genügender Weise Folge gegeben worden. Heute erklären sämtliche Kohlenhändler, daß sie ihre Lieferungen einstellen und nicht eher Ware verkaufen würden, bis die Bahnen eine genügende Wagenzahl zur Verfügung hätten. Dieser Zwischenfall berührt tief die Verhältnisse der Fabriken, welche teilweise schwach versorgt sind.

Amerikanische Bahnen. Die großen amerikanischen Bahnen haben neuerdings einen Tarifkrieg geführt, der niemand genügt zu haben scheint und dessen nun alle Teile überdrüssig sind. Es sind deshalb neuerdings Vereinbarungen getroffen, deren Kern es ist, daß die Bahnen die Tarif-Unterbietungen, die Frachten-Abfertigungen und Entziehungen, welche zeitweilig in einem garnicht zu rechtfertigenden Maß stattgefunden haben, aufgeben und daß auch der Bau von Konkurrenzlinien beschränkt werden soll. Zu dem Zweck hat sich ein Tarif-Verein der westlichen Bahnen gebildet, über dessen Abmachungen Londoner Blätter folgendes berichten. Es wird eine Association von Eisenbahnbeamten eingesetzt, deren Aufgabe darin besteht, das Interstategesetz wegen Aufrechterhaltung der regulären Tarife durchzuführen, die Eisenbahn-Gesellschaften vor dem Anruf der Konkurrenz zu bewahren und vollständige Berichte über allen Verkehr einzufordern. Die Association, bestehend aus einem Geschäftsführer und dem Präsidenten jeder zugehörigen Bahn, soll monatlich zusammenkommen. Ein Tarif-Comité soll ernannt werden, welches über alle Beschwerden zu befinden hat und dessen einstimmige Beschlüsse ausgeführt werden müssen. Tarifveränderungen dürfen nur mit Zustimmung des Comitées eingeführt werden. Die Mitglieder des Comitées sind verpflichtet, jede Verletzung des Interstate-Gesetzes anzuzeigen. Die Präsidenten haben jeden Beamten, der Unterbietungen versucht, sofort zu entlassen, jede Verletzung der Abmachungen wird mit Strafe belegt, die Minimalstrafe ist auf 250 Doll. festgesetzt. Dieser Vereinbarung werden sich die Präsidenten der großen sogenannten Trunk-Linien anschließen und überdies haben erste Firmen der New-Yorker Börse erklärt, Aktien und Bonds, welche zum Bau von Parallel-Linien oder Fortsetzungen, die von dem Executiv-Comité nicht einstimmig gutgeheißen sind, ausgegeben werden, nicht handeln oder annehmen zu sollen. Dies sind, wie

man sieht, kräftige Maßregeln, die vielleicht endlich dazu führen werden, daß der große Krebschaden des amerikanischen Eisenbahnwesens, die wilde, ungezügelte Konkurrenz, endlich beseitigt wird. — Der New-York Herald bestätigt, daß die Präsidenten der bedeutenderen amerikanischen Eisenbahnen am letzten Freitag zusammentraten, und beschlossen, einen beratenden Ausschuf von fünf Mitgliedern zu ernennen, welcher eine allgemeine Aufsicht über den Eisenbahnverkehr des Landes ausüben soll. Ein Mitglied soll die östlichen Trunk-Eisenbahnen, eins die westlichen, eins die südlichen, eins die nordwestlichen und eins die südwestlichen Bahnen vertreten. Der Ausschuf wird keine Vollzugsgewalten besitzen, aber einen starken moralischen Einfluß im Sinn einer Abstellung der bisherigen verderblichen Konkurrenz auf andere Eisenbahnen ausüben. (Die Botschaft hör' ich wohl, allein mir fehlt der Glaube.)

Wagenstellung im Ruhrkohlenreviere vom 1. bis 15. Jan. 1889 nach Wagen à 10 Tonnen.

Datum.	Es sind:				In Summa	
	verlangt.	gestellt.	verlangt.	gestellt.	verlangt.	gestellt.
	Berg-Märkische Eisenbahn.		Rechtsrheinische Eisenbahn.			
1. Jan.	96	96	168	168	264	264
2. "	2 634	2 758	4 618	4 699	7 252	7 457
3. "	3 125	3 275	5 376	5 527	8 501	8 802
4. "	3 166	3 304	5 940	6 109	9 106	9 413
5. "	3 494	3 687	6 020	6 436	9 514	10 123
6. "	186	187	193	194	379	381
7. "	3 343	3 501	5 567	5 746	8 910	9 247
8. "	3 543	3 733	5 957	6 156	9 500	9 889
9. "	3 604	3 717	6 318	6 507	9 922	10 224
10. "	3 705	3 875	6 422	6 520	10 127	10 395
11. "	3 696	3 795	6 387	6 503	10 083	10 298
12. "	3 848	4 104	6 225	6 614	10 073	10 718
13. "	153	153	255	261	408	414
14. "	3 556	3 677	5 636	5 856	9 192	9 533
15. "	3 574	3 717	5 903	6 045	9 477	9 762
Summa	41 723	43 579	70 985	73 341	112 708	116 920
Durchschnittl.	3 478	3 637	5 923	6 116	9 401	9 753
Verhäll.-Zahl	3341		5600		8941	

Die Zufuhr nach den Rheinhäfen betrug:
bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn nach Ruhrort 1916 Wagen
" " " " Duisburg 929 "
" " " " Hochfeld 147 "
" " Rechtsrheinischen " " Ruhrort 5703 "
" " " " Duisburg 2131 "
" " " " Hochfeld 712 "

Wagenstellung der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn in der Zeit vom 1.—15. Januar 1889.

Verlangt. Abgefahren.		Verlangt. Abgefahren.	
Ladungen à 10 t.		Ladungen à 10 t.	
1. Jan.	—	9. Jan.	238
2. "	147	10. "	290
3. "	201	11. "	230
4. "	223	12. "	290
5. "	253	13. "	—
6. "	—	14. "	220
7. "	208	15. "	246
8. "	270		
		in Summa	2816
		Durchschnittl.	235
			235

Magnetische Beobachtungen.

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

1889	Monat	Tag	um 8 Uhr vorm.			um 1 Uhr nachm.			im Mittel		
			°	'	"	°	'	"	°	'	"
Januar	13.	13	49	37	13	54	11	13	51	54	
	14.	13	49	32	13	52	26	13	50	59	
	15.	13	49	23	13	52	31	13	50	57	
	16.	13	50	7	13	51	2	13	50	35	
	17.	13	49	57	13	50	37	13	50	17	
	18.	13	49	47	13	52	17	13	51	2	
			Mittel =			13	50	47			
						= hora 0			14,8		
									16		

Magnetische Beobachtungen.

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

1889	Monat	Tag	um 8 Uhr vorm.			um 1 Uhr nachm.			im Mittel		
			°	'	"	°	'	"	°	'	"
Januar	6.	14	2	45	14	3	15	14	3	—	
	7.	14	2	45	14	3	30	14	3	7,5	
	8.	14	2	30	14	3	—	14	2	45	
	9.	14	2	45	14	3	15	14	3	—	
	10.	14	2	45	14	6	15	14	4	30	
	11.	14	5	30	14	9	—	14	7	15	
12.	14	4	30	14	6	30	14	5	30		
			Mittel =			14	4	10			
						= hora 0			15		
									16		

Generalversammlungen.

Gelsenkirchener Bergwerks-Aktien-Gesellschaft, Rhein-Elbe bei Gelsenkirchen. Donnerstag, 31. Jan. cr., vormittags 11 Uhr, außerordentliche Generalversammlung in Berlin, Behrenstraße 43/44.

A m t l i c h e s.

Bei dem am 20. Januar in Berlin stattgehabten Krönungs- und Ordensfeste erhielten:

Den Roten Adler-Orden dritter Klasse mit der Schleife: v. Rohr, Geheimer Bergtrat und Mitglied des Oberbergamts zu Halle.

Den Roten Adler-Orden vierter Klasse: Besser, Bergtrat und Salinen-Direktor zu Inowrazlaw. v. Detten, Bergtrat, Bergwerksdirektor zu Barsinghausen, Kreis Wennigsen.

Das Allgemeine Ehrenzeichen: Biermann, Knappschaftsältester zu Altendorf, Landkreis Essen. Feige, Maschinenwerkmeister zu Louisenthal, Kreis Saarbrücken. Fischer, Knappschaftsältester zu Katernberg bei Essen. Gerke, Obersteiger zu Ostwig, Kreis Meschede. Goldbeck, gewerkschaftlicher Schichtmeister zu Rüdinghausen, Kreis Hörde. Humpert, Obersteiger zu Grube Dörnberg bei Ramsbeck, Kreis Meschede. Kalthoff, Knappschaftsältester zu Haarzopf bei Mülheim a. d. Ruhr. Oberheiden, vormalig Ober-Knappschaftsältester und Kranken-Kontrollleur bei der Mülheimer Knappschaftskasse zu Oberhausen, Kreis Mülheim. Ossendorf,

gewerkschaftlicher Steiger zu Buer, Kreis Recklinghausen. Schneider, Bergwerks-Produkten-Auffeher zu Rahwinkel, Kreis Altentirchen.

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. 13. Anordnung eines Kipprostes bei Kessel- und anderen Feuerungen. James Hunter Annandale in Bolton Paper Works, Bolton, Schottland; Vertreter Brydges u. Co. in Berlin SW, Königgräberstr. 101. - Rohrverschluß. Karl Preis in Ratingen. - Wasserstandszeiger mit Messingschuhrohr. B. Schrader und G. Schmidbauer in Passau, Bayern. - Kl. 19. Schienenstoßverbindung mittelst gelenkigen Schienenstahles. William Lowe und Shepard Tappen in Troy, New-York, V. St. A.; Vertreter J. Brandt u. G. W. von Nawrocki in Berlin W. - Kl. 20. Notbremse für Fahrzeuge von Feld- und Industriebahnen. Heinrich Giesecke in Berlin. - Kl. 21. Neuerung an elektrischen Beleuchtungsanlagen. Eugen Ritter von Möse-Rollenborn in Wien; Vertreter Brydges u. Co. in Berlin. - Kl. 40. Verfahren zur Wiedergewinnung des Zinns aus Abfällen von verzintem Eisen. John Muir in Mainz House, Beith, England; Vertreter Leng u. Schmidt in Berlin. - Kl. 49. Loch- und Nietmaschine für Blechrohren. Heinrich Spühl in St. Fiden bei St. Gallen, Schweiz; Vertreter A. Kuhnt u. K. Deißler in Berlin C.

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

Kl. 19. Nr. 46 470. Schienenlasche mit Schraubensicherung. G. S. Lee in Denver, Grafschaft Arapahoe, Colorado, V. St. A.; Vertreter Wirth u. Co. in Frankfurt a. M. Vom 10. März 1888 ab. - Nr. 46 475. Schienenbefestigung auf metallenen Schwellen. J. Buch in Weß. Vom 26. Mai 1888 ab. - Nr. 46 480. Metallene Querschwellen für Eisenbahn-Oberbau und Schienenbefestigung. J. S. Mc. Giehan in Bayonne City, New-Jersey, V. St. A.; Vertreter Brydges u. Co. in Berlin SW, Königgräberstr. 101. Vom 18. Juli 1888 ab. - Nr. 46 484. Schienenbefestigung mittelst geteilter Krampen. H. Bader in Magdeburg-Neustadt. Vom 17. August 1888 ab. - Kl. 20. Nr. 46 488. Selbstthätige Bremse für elektrisch betriebene Wagen. A. L. Lineff, 12 Buckingham Street, Westminster, und G. H. Bayley in Eltham, Grafschaft Kent, beide in England; Vertreter F. C. Thobe u. Knoop in Dresden, Amalienstr. 3. Vom 20. Januar 1888 ab. - Kl. 42. Nr. 46 443. Elektrisch bethätigte Anzeige-Vorrichtung an Wassermessern. H. Meinede jr. in Breslau, Gabisstr. 90 a. Vom 10. Juni 1888 ab. - Nr. 46 448. Kontaktwerk für elektrischer Wasserstandsanzeiger. H. Th. Spohr, in Firma Lechner u. Spohr in Frankfurt a. M. Vom 4. August 1888 ab. - Kl. 46. Nr. 46 436. Steuerungsmechanismus an Gasmaschinen. Hees u. Wilberg in Magdeburg, Kronprinzenstr. 1. Vom 28. Juli 1888 ab. - Kl. 59. Nr. 46 457. Bremsvorrichtung beim Antrieb von Kolbenpumpen durch Zahnräder. G. Dhlmann in Berlin S., Dresdenerstr. 70. Vom 12. September 1888 ab. - Nr. 46 472. Schnellgehende Kolbenpumpe zum Fördern kleiner Flüssigkeitsmengen. E. Capitaine in Berlin, Friedrichstraße 125. Vom 13. Mai 1888 ab. - Kl. 78. Nr. 46 425. Verfahren zur Darstellung von Explosionsstoffen mittelst pikrinäurer Kohlenwasserstoffe. Dr. phil. Th. Chandelon in Lüttich (Belgien); Vertreter G. A. Hardt in Köln a. Rh. Vom 27. März 1888 ab. - Kl. 81. Nr. 46 429. Neuerung am Mitnehmer-Apparat für Seilbahnen; Zusatz zum Patente Nr. 32 865. J. P. Roe in Loting, Surrey, England, und P. R. Bedlington in Bilbao, Spanien; Vertreter: F. C. Thobe u. Knoop in Dresden, Amalienstraße 3 1. Vom 5. Juni 1888 ab. - Kl. 85. Nr. 46 454. Hahn mit doppeltem Ventilschluß. H. Thamm und L. Bührlen in Basel; Vertreter: R. Müller in Freiburg, Baden. Vom 4. September 1888 ab.

Berggewerkschaftl. Laboratorium.

Der in neuer Auflage (Bochum, Januar 1886) erschienene **Honorar-Tarif**

enthält ausser den Tarifsätzen auch Bestimmungen über: **Entnahme, Sendung und Aufbewahrung von Proben.**

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

Die Calculation der Eisenconstruktionen

insbesondere der

Brücken, Dampf- und Lokomotivkessel, wie der Gerüstbauten und

der Ingenieur in seinem Betriebe

nebst Bestimmung aller einschlägigen Accordgedinge erläutert durch

vielfache Beispiele und Zeichnungen von Gerüstbauten

herausgegeben von

A. Messerschmitt,
Ingenieur in Dortmund.

Mit verschiedenen Holzschnitten und Tafeln.

Preis: geb. in ganz Leinen mit Goldtitel 4,75 M.

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

Zufolge Verordnung Sr. Excellenz des k. ung. Ministers für öffentliche Arbeiten und Communication wird auf die bei dem Diósgyörer k. ung. Eisen- und Stahlwerke zu besetzende Stelle des **Werkschef** hiermit

der öffentliche Concurs

ausgeschrieben.

Mit dieser Stelle ist ein jährliches Gehalt von Fl. 2500.—, Fl. 250.— Heizdeputat und Naturalwohnung in der Fabriks-Anlage, sowie eine, mit dem jährlichen Betriebsüberschusse in einem gewissen Verhältnisse stehende, von Fall zu Fall zu vereinbarende und besonders zu genehmigende Tantième verbunden.

Das Diósgyörer Eisen- und Stahlwerk ist auf den Bessemer-, Martin- und Walzwerks-Betrieb eingerichtet und besitzt eigene Braunkohlengruben.

Bewerber müssen den Nachweis liefern

1. dass sie eine berg- und hüttenmännische Hochschule mit gutem Erfolge absolvirten,
2. dass sie ein ähnliches Werk bereits selbstständig leiteten und
3. dass sie ungarische Staatsbürger und der ungarischen Sprache in Wort und Schrift vollkommen mächtig sind.

Diejenigen, die auf die hiermit ausgeschriebene Stelle zu concurriren die Absicht haben, wollen ihr mit den die obigen Eigenschaften nachweisenden Documenten, sowie mit der Beschreibung ihrer bisherigen Thätigkeit, Sprachkenntnisse, Alter, Stand etc. und mit einer Stempelmarke von 50 Kreuzer versehenes Offert, mit Angabe des für ihren eventuellen Eintritt möglichen Termines bis **15. Februar 1889** bei der gefertigten Direction in Budapest (Steinbrucher Strasse) einreichen.

Budapest, im Januar 1889.

Die Direction

der Maschinenfabrik der k. ung. Staatseisenbahnen
und des Diósgyörer k. ung. Eisen- u. Stahlwerkes.

Gruben-Ventilatoren.

D. R. Patente.



Neuerdings sucht man englische **Capell-Ventilatoren** bei uns einzuführen unter eben so unklaren als vielversprechend aussehenden Anpreisungen. In Wirklichkeit stehen dieselben nicht entfernt auf der Höhe der deutschen wissenschaftlich arbeitenden Technik. Zum Beweise dessen und zur Illustration der Behauptung, dass der Capell'sche Ventilator „weit leistungsfähiger als alle sonst

bekanntem Ventilatoren sei“ erbiere ich mich: **jeder Bergwerksverwaltung zu garantiren, dass ein Ventilator Patent Pelzer jeden beliebigen Capell'schen unter gleichen Verhältnissen arbeitenden um ein Bedeutendes übertrifft — bei Strafe, den ganzen Kaufpreis zu verlieren.** —

Voraussetzung ist eine unparteiische, wissenschaftlich strenge Untersuchung.

Friedrich Pelzer, Ingenieur, Dortmund.

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

Spezialität

liefert

F. Pradez in Lüttich (Belgien).

C **O** **K** **E** **A** **U** **S** **D** **R** **Ü** **C** **K** **M** **A** **S** **C** **H** **I** **N**
(seit 1870 136 Stück ausgeführt)
halten sowohl ganze Maschinen, als alle einzelnen Theile vorrätzig
HEINTZMANN & DREYER
Bochumer Eisenhütte zu Bochum.

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

Demnächst erscheint:

Handbuch
der
Chemischen Technologie.
Von

Rudolf von Wagner.

13. stark vermehrte Auflage.

Neu bearbeitet

von

Dr. Ferdinand Fischer.

Mit 623 Abbildungen. Preis 15 Mark.

Die vorliegende Auflage des rühmlichst bekannten und weit verbreiteten Buches ist vollständig verändert, vermehrt und auf das Niveau des heutigen Standes der Gewerewissenschaften gebracht worden.

Bestellungen nimmt entgegen

G. D. Baedeker in Essen.

Druck von G. D. Baedeker in Essen.

Autographische Umdrucke mit voller Wahrung des Originalmaassstabes.

Die Lithographische Anstalt und Steindruckerei von

Berlin W9
Linkstr. 29

Bogdan Gisevius

Berlin W9
Linkstr. 29

liefert Karten, Pläne und Zeichnungen jeder Art u. Ausführung, von einfachster Autographie bis zu feinstem Stich

für
Berg-, Hütten-, Eisenwerke; Maschinen-, Hoch-, Wasser- u. Eisenbahnbau
in Schwarz, Buntdruck oder colorirt, auch auf Leinen und Carton in beliebigen Maassstäben, vergrössert oder verkleinert, oder hochgeätzt für den Buchdruck.

Sachgemässeste Behandlung und sorgfältigste Ausführung auswärtiger Aufträge auf Grund eingehendster Fachkenntnis.

Specialität: Colorirte Zeichnungen jeder Art bis zu doppelt Whatmanformat, in allen Maassstäben

— Alle Proben und Muster gratis und franco. —