№ 10. XXV. Jahrgang.

Glückauf.

1889. 2. Februar.

Berg- und Hüttenmännische Zeitung
für den Niederrhein und Westfalen.

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

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

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

Inhalt: Die Jahresversammlung des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen. II. — Verhandlungen des Landeseisenbahnrates in 1888. — Der rheinisch-westfälische Eisenmarkt im Januar 1889. — Niederrheinisch-westfälischer Kohlenmarkt im Monat Januar 1889 — Englischer Kohlen-, Eisen- und Metallmarkt. — Korrespondenzen. — Tarife. — Magnetische Beobachtungen. — Litteratur. — Amtliches. — Anzeigen.

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

Die Jahresversammlung des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen.

II.

2. Die Eisenbahn-Frachtfrage.

Zu diesem Gegenstande der Tagesordnung lagen folgende Beschlußanträge des Ausschusses des Vereins vor:

In Anbetracht der schon seit mehreren Jahren in starker Zunahme begriffenen Überschüsse der Staatseisenbahnverwaltung spricht der Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen die Erwartung aus, daß diese Überschüsse, den bei Beratung des Eisenbahngarantiegesetzes und später wiederholt seitens der Königl. Staatsregierung abgegebenen Erklärungen entsprechend, in weit größerem Maße als bisher für die Hebung der wirtschaftlichen Interessen des Landes verwendet werden.

Insbesondere erklärt er es

1. für notwendig, daß die Reform des Tarifs im Sinne der Ermäßigung der Frachtgebühren für Massengüter (Erze, Stein-, Braunkohlen und Koks, Erden und Steine, Kalk und Cement, Roheisen, Rohbaumwolle, Düngemittel u. s. w.), sei es gleichmäßig für das gesamte Staatseisenbahnnetz, sei es für bestimmte, besonders wichtige Verkehrsbeziehungen, in kürzester Frist vorgenommen werde, um so mehr, als die Ausfuhrfähigkeit, namentlich der niederrheinisch-westfälischen Industrie, bei den jetzigen Frachtsätzen auf die Dauer ernstlich bedroht erscheint.
2. Er erklärt ferner, daß er von dem Beschluß des Landeseisenbahnrats vom 8. Dezember 1888 und der bei dieser Gelegenheit seitens des Vertreters der Königl. Staatsbahnverwaltung ausgesprochenen grundsätzlichen Zustimmungserklärung in betreff der Abfertigungsgebühren gern Kenntnis genommen hat, da auch er seinerseits einen billigen Ausgleich der zwischen Osten und Westen bestehenden Ungleichheiten auf dem Gebiete der Abfertigungsgebühren für dringend notwendig hält, und erwartet, daß die Regelung dieser Frage mit Beschleunigung erfolge.
3. Zur weiteren Hebung der Ausfuhr über deutsche Häfen erachtet der Verein eine fernere, den Wettbewerb mit den ausländischen Häfen thatsächlich ermöglichende Herabsetzung der Frachtsätze für die zur Ausfuhr bestimmten Stückgüter für dringend notwendig.
4. In bezug auf den Stückgutverkehr überhaupt liegt es nach Ansicht des Vereins in der Billigkeit, daß die in Mengen von mindestens 2 Tonnen gleichzeitig zur Aufgabe gebrachten Stückgüter dem Satze des Ausnahmetarifes für Stückgüter unterworfen werden, sowie daß der in den Einführungsbestimmungen für den Ausnahmetarif für Stückgüter erfolgte Ausschluß der Stücke von außergewöhnlichem Umfange (vergl. §. 4b der allgemeinen Tarifvorschriften) zur Aufhebung gelangt.

Zu denselben nahm das Wort als erster Berichterstatter Herr Dr. Natorp-Essen.

a. Ermäßigung der Frachtsätze für Massengüter.

M. H.! Wenn Ihr Ausschuß Ihnen vorgeschlagen hat, in der heutigen Generalversammlung bei der Erörterung des Eisenbahn-Transportwesens nur die Tariffrage ins Auge zu fassen, so ging er dabei keineswegs von der Ansicht aus, daß nun nicht auch die übrigen Seiten des Eisenbahntransportwesens, die Verwaltung und Leitung des Betriebes, die Leistungen des Betriebes von unserer Seite einer Beleuchtung und kritischen Beurteilung bedürften, und daß das bei dem Eisenbahnverkehr beteiligte Publikum nach anderen Richtungen hin keine besonderen Wünsche hegte, da, wie Sie wissen, das Gegenteil der Fall ist. Eine Beschränkung, wie die in der Tagesordnung vorgesehene, war schon mit Rücksicht auf die uns zugemessene Zeit geboten. Dann aber fordern die bekannten finanziellen Verhältnisse in unserer Staatseisenbahnverwaltung ganz von selbst und dringend dazu auf, die Frage aufs neue zu untersuchen, ob

und in welchem Umfange es möglich ist, die ungewöhnlichen Überschüsse des Eisenbahnetats zur weiteren Hebung des Verkehrs des Landes zu verwenden.

Die finanziellen Ergebnisse der preußischen Staatsbahnverwaltung haben sich von Jahr zu Jahr günstiger gestaltet und die Überschüsse haben namentlich unter dem Einfluß der ungewöhnlichen Verkehrssteigerung in der letzten Zeit eine überraschende Zunahme erfahren. Selbst in dem ungünstigsten Etatsjahr 1885/86 betrug der Mehrertrag der Einnahmen über die Ausgaben 37 981 130 ℳ. Im Jahre 1886/87 stieg derselbe schon auf 70 307 062 ℳ, im Jahre 1887/88 um 56 Mill. Mark mehr als im Vorjahr. Im laufenden Jahre 1888/89 wird die Mehreinnahme gegen das vorhergehende Jahr von dem Finanzminister auf 56 Millionen geschätzt. Die Einnahme ist im laufenden Jahre um 829 ℳ für das Kilometer, d. h. um nahezu 5 pCt. gegen das Vorjahr gestiegen, ein Ergebnis, welches in um so günstigerem Lichte erscheint, wenn man erwägt, daß unter den 23 000 km unseres Staatsbahnnetzes sich etwa ein Viertel wenig oder gar nicht rentierender Nebenbahnen befindet.

Die Überschüsse des Jahres 1887/88 sämtlicher für Rechnung des Staates verwalteten Bahnen stellen eine Verzinsung von nicht weniger als 6,54 pCt. dar.

Von den Gesamteinnahmen entfielen in demselben Jahre auf den Personenverkehr 25,8 pCt., auf den Güterverkehr 70,9 pCt.; auf die sonstigen Einnahmen 3,8 pCt.

Diese Überschüsse sind nun nur zum kleineren Teile dem Verkehr selbst zugute gekommen, sondern bekanntlich in nicht geringen Beträgen zu Staatsausgaben im allgemeinen verwandt worden. So sind, abgesehen von den bekannten, im Eisenbahn-Garantiegesetz vorgesehenen 2 200 000 ℳ. für allgemeine Staatszwecke zur Verwendung gelangt, in 1884/85 19½ Mill., 1885/86 23 700 000 ℳ., 1886/87 45 Millionen.

Im Gegensatze zu diesen Verwendungen für allgemeine Staatszwecke hat die Königliche Staatsregierung bekanntlich sich entschlossen, in dem dem Landtage vorgelegten Staatshaushaltsetat für 1889/90 den verfügbaren Überschuß des Jahres 1887/88 in Höhe von rund 36 Millionen dieses Mal nicht bloß von der Eisenbahn-Kapitalschuld abzuschreiben, sondern auch zur wirklichen Schuldentilgung zu verwenden. Diesen Entschluß können wir von unserem Standpunkte aus nur freudig begrüßen, denn er entspricht dem auch in unserem Vereine wiederholt ausgesprochenen Verlangen, daß die Überschüsse der Staatsbahnverwaltung, soweit sie nicht zu Tarifermäßigungen dienen, zur Amortisation der Staatseisenbahnschuld und die dadurch frei werdenden Zinsbeträge im Interesse des Verkehrs zu verwenden seien.

Abgesehen von dem letzten Falle, in welchem ganz im Sinne des Garantiegesetzes gehandelt wird, steht die Verwendung der im Staatseisenbahnbetriebe erzielten Überschüsse keineswegs im Einklange mit den bei der Verstaatlichung der Eisenbahnen für dieselbe angegebenen Zwecken. Ausdrücklich ist bei den Verhandlungen über die Verstaatlichung im Schoße der Volksvertretung betont und von der königlichen Staatsregierung anerkannt, daß die Überschüsse der Eisenbahnen nicht für andere Staatszwecke zu verwenden seien, sondern der Hebung des Verkehrs, der Entwickelung der wirtschaftlichen Kräfte des Landes zu dienen haben. Diesen Grundsätzen entsprechend ist aber bis dahin nur in sehr beschränktem Maße verfahren worden, große Summen sind in den allgemeinen Staatssäckel geflossen, und die bei dem Transport beteiligten Kreise des Handels, der Industrie und der Landwirtschaft haben mehr oder weniger das leere Nachsehen gehabt.

M. H.! Das ist aber nicht der richtige Weg, und wir können und müssen erwarten, daß angesichts der so überaus günstigen Betriebsergebnisse von demselben abgegangen und die Überschüsse weit mehr als bis dahin, in den Dienst des Verkehrs gezogen werden.

Erst wenn dies geschieht, wird wenigstens ein Teil der berechtigten und unberechtigten Klagen, die von Freunden wie von Gegnern des Staatsbahnsystems über die Tarifpolitik der Staatsbahnverwaltung erhoben werden, verstummen.

Allerdings ist ja, m. H., schon bisher ein Teil der Überschüsse zu dem gewünschten Zwecke verwandt worden und wir würden ja ungerecht sein, m. H., wenn wir nicht anerkennen wollten, daß der Herr Minister nicht im Laufe des Jahrzentes, während dessen der größte Teil des preußischen Staatsbahnnetzes unter seiner alleinigen Verwaltung steht, nach mancher Richtung hin darauf bedacht gewesen ist, die Überschüsse seiner Verwaltung zu Verkehrserleichterungen zu verwenden.

Schon die Vereinheitlichung und Gleichstellung der Tarife, die mit der Verstaatlichung notwendig geworden war, hatte eine Menge von Frachtermäßigungen zur Folge; ich erinnere in dieser Beziehung nur an die Ermäßigung der schlesischen Kohlentarife. Ich erinnere ferner an den Ausnahmetarif für eine Anzahl von Stückgütern und an die große Anzahl von sonstigen Ausnahmetarifen, die darauf gerichtet sind, für einzelne Gewerbezweige und Wirtschaftsgebiete, für die Hebung der überseeischen Ausfuhr und für anderes Erleichterungen zu schaffen. Ich erinnere endlich daran, daß der Bau der zahlreichen Nebenbahnen zum Teil aus den Überschüssen bestritten ist.

Das Gebiet der Ausnahmetarife ist freilich ein beschränktes, da eine Staatsbahnverwaltung im Prinzip nur die Gleichstellung und gleiche Behandlung Aller auf ihre Fahne schreiben kann; sie sind der verkümmerte Rest des früheren freien Wettbewerbes der einzelnen Privatbahn-Gesellschaften unter einander. Aber immerhin durchbrechen sie die Schablone und kommt in ihnen die Berücksichtigung des Verkehrinteresses im einzelnen zum Ausdruck, und deshalb ist es schwer verständlich, wie man von einzelnen Seiten gegen diese Ausnahmemaßregeln zu Felde ziehen kann und fordert, alles und jedes über einen Leisten zu schlagen.

Die Anzahl der Ausnahmetarife beträgt zur Zeit nach der letzten Aufstellung der Staatsbahnverwaltung vom Mai vorigen Jahres gegen 300. Ein großer Teil derselben, 119, entfallen auf die Massengüter: Erze, Steinkohlen, Braunkohlen, Erden und Steine, Cement, Düngemittel, Roheisen und Brucheisen, Eisen und Stahl (Spezialtarife I u. II).

Sie sind in ihrer Bedeutung für den Verkehr, so wie in der Höhe der Ermäßigungen sehr verschieden. Die Einheitssätze, zu denen die verschiedenen Artikel gefahren werden, gehen bei der Ausfuhr ins Ausland bis zu 1,4 ₰ und weniger herunter. Für den Transport von Eisenerzen wird allgemein bis zu einer Entfernung von 50 km ein Frachtsatz von 2,0, darüber hinaus von 1,8 neben einer Abfertigungsgebühr von 12 ₰ erhoben. Der sogenannte Notstandstarif für die Erze der Lahn- und Sieggebiete stellt sich auf 1,5 und 6 ₰ Abfertigungsgebühr. Die Kohlenausfuhr-Tarife im Verkehr zwischen Westfalen und Holland und Belgien bewegen sich zwischen 1,7 und 1,9 ₰ nebst eine Abfertigungsgebühr von 5 bezw. 6 ₰. Und so fort.

Wenn wir nun das Verlangen erheben, daß in der Ermäßigung der Frachten weiter vorgegangen werde, sei es durch Erstellung weiterer Ausnahme-Tarife, sei es durch allgemeine, gleichmäßige Maßregeln für das ganze Staatsbahngebiet, so wird es auch unsere Aufgabe sein müssen, zugleich darzulegen, wo in dieser Beziehung in erster Linie der Hebel anzusetzen ist.

Ich glaube m. H., es sind hier von vorn herein die Personentarife auszuscheiden. Ich würde derselben hier gar keine Erwähnung thun, wenn nicht, wie Sie wissen, in neuerer Zeit von den verschiedensten Seiten der Ruf nach einer Reform dieser Tarife, d. h. einer Ermäßigung derselben laut geworden wäre. Zu einer solchen Ermäßigung liegt meines Erachtens kein Anlaß vor; sie würde, wie die Dinge liegen, dazu führen, daß das Mißverhältnis, welches schon jetzt zwischen den Einnahmen aus dem Güterverkehr und denjenigen aus dem Personenverkehr besteht, sich noch mehr zu Ungunsten des Güterverkehrs gestaltete. Allerdings muß dahin gestrebt werden, daß die Einnahmen und die Überschüsse aus dem Personenverkehr eine Steigerung erfahren, allein das kann nicht durch eine einfache Er-

mäßigung der Personentarife herbeigeführt werden, sondern nur durch eine andere Organisation des Personentransportes überhaupt und namentlich durch eine Verminderung der toten Last der Personenzüge, die zur Zeit 75 Prozent der Gesamtlast beträgt.

Das Verhältnis zwischen dem Güterverkehr und dem Personenverkehr, wie es zur Zeit besteht, wo von den Gesamteinnahmen nahezu 73 pCt. auf den Güterverkehr und nur etwa 20 pCt. auf den Personenverkehr, ist jedenfalls kein richtiges. In den Vereinigten Staaten stellen sich die Personentarife nahezu doppelt so hoch, als die preußischen, und dadurch wird es möglich, daß die Güter zu erheblich niedrigeren Frachtsätzen transportiert werden, als bei uns.

Ebenso liegt kein dringendes Bedürfnis vor, eine allgemeine Ermäßigung der Frachten bei den höherwertigen Güter vorzunehmen. Ganz abgesehen von Artikeln, wie seidene und baumwollene Gewebe, so spielt selbst bei den Erzeugnissen der Landwirtschaft, Getreide u. s. w., deren Wert den von Kohlen, Erzen, Steinen um das zwanzigfache und mehr übersteigt, die Transportgebühr eine weit untergeordnetere Rolle, als bei den Rohstoffen und Rohfabrikaten.

Die letzteren sind es, namentlich die Massengüter, Erze, Steinkohlen, Braunkohlen, Kalksteine u. s. w., auf deren billigen Transport die Staatsbahnverwaltung in erster Linie ihre ganze Kraft zu richten hat und mit Recht auch bis dahin gerichtet hat.

Das Gedeihen und die Entwickelung des wirtschaftlichen Lebens in Deutschland ist vorzugsweise von einem billigen Austausch der Massengüter abhängig. Billige Kohle, billige Erze und Steine, billige Düngemittel, billiger Transport dieser und ähnlicher Artikel, ermöglicht auch eine billige Produktion, wie sie Deutschland notwendig braucht, nicht nur für den Verbrauch im Innern, sondern auch im Wettbewerb auf dem Weltmarkt, wo wir seit einigen Jahren mit Erfolg festen Fuß gefaßt haben, wo wir uns aber nur dann behaupten werden, wenn es gelingt, unsere Gütererzeugung noch billiger zu gestalten, als bisher.

Deutschland, insbesondere Preußen, ist in bezug auf diese Rohstoffe, welche die Unterlage für sämtliche Gewerbszweige bilden, gesegnet, wie mit Ausnahme von England kein zweites Land Europas. Es erfreut sich in Lothringen, am Niederrhein und in Oberschlesien, in Sachsen der reichsten Lagerstätten von Erzen, Kohlen und Salzen, und zugleich ist die Ausbeutung dieser Lagerstätten mit verhältnismäßig niedrigen Gewinnungskosten verknüpft.

Was uns aber in Nachteil setzt gegen andere Länder, insbesondere gegen unseren gefährlichsten Mitbewerber England, das ist, wie Sie wissen, der Umstand, daß die gedachten Lagerstätten weit vom Meere tief ins Land hinein und vielfach zugleich von den Industriecentren weit entfernt gelegen sind, ganz im Gegensatz zu England, wo wenigstens Kohle und Eisen nahe bei einander gelegen sind. Welche ganz andere und wichtigere Rolle deshalb die Transportkosten bei der Gütererzeugung in Deutschland als in England spielen, geht daraus hervor, daß beispielsweise bei der Herstellung des Roheisens die Bahnfrachten in England nur 9—10 pCt. der Gewinnungskosten, dagegen in Preußen 28—30 pCt. derselben bilden.

Ich glaube nicht in diesem Kreise es nötig zu haben, m. H., die Bedeutung, welcher ein billiger Transport der Rohmaterialien gerade in Deutschland für die Entwickelung unserer Industrie und unseres Handels und namentlich auch unserer Landwirtschaft hat, näher darzulegen; es ist das im Laufe der Jahre so vielfach geschehen, daß ich kaum neues hinzuzufügen wüßte.

Die weitere Frage ist nun die, wo und wie die Überschüsse der Bahnen für die Ermäßigung der Frachten für Massengüter zu verwenden sind. Soll dies geschehen durch die Erstellung weiterer Ausnahmetarife in bestimmten Verkehrsbeziehungen, nach dem Auslande ꝛc. oder durch eine allgemeine gleichmäßige Herabsetzung der einschlägigen Tarife? Das letztere würde unzweifelhaft von unserem Standpunkte aus den Vorzug verdienen, weil man dabei auf einen durchschlagenden Erfolg rechnen dürfte. Das ist aber keineswegs zu erwarten, wenigstens so weit es sich um die Bedürfnisse großer Teile der rheinisch-westfälischen Industrie handelt. Die Bedürfnisse dieser Industrie lassen sich kurz zusammenfassen: es handelt sich darum, die mächtigen Kohlen- und Erzlagerstätten von Westfalen und von Lothringen-Luxemburg in eine billigere und engere Verbindung miteinander zu setzen, als dies bisher möglich gewesen ist, eine dauernde gesicherte Versrachtung des westfälischen Koks nach den westlichen Grenzgebieten und ebenso der lothringischen Minette nach Westfalen zu erzielen.

Es handelt sich ferner darum, billige Transportbedingungen zwischen unseren Industriecentren und dem Meere herzustellen.

So dringend sich diese Bedürfnisse für unsere Industie erweisen, so wenig haben die auf die Abhülfe gerichteten Bestrebungen bis dahin zum Ziele geführt.

Eine Ermäßigung der Erzfrachten, wie sie aus den Kreisen unserer Eisenindustrie Jahre lang mit Aufbietung aller Kraft angestrebt wurde, ist nicht erfolgt. Der Ausfall in den Einnahmen, der den Eisenbahnen daraus schlimmsten Falles erwachsen wäre, belief sich auf kaum 1½ Millonen, aber die Erwägung, daß man dem Kohlentransport nicht füglich versagen könne, was man dem Erzverkehr gewähre, und daß alsdann der Ausfall etwa 22 Millionen betragen würde, schreckte die Bahnverwaltungen ab, dem Antrage Folge zu geben.

Ebenso erfolglos waren die Bemühungen um Ermäßigung der Koksfrachten im Verkehr zwischen Westfalen und Lothringen-Luxemburg. Alle übrigen Industriebezirke mit Ausnahme des niederrheinischen Bergbaubezirkes erhoben den lebhaftesten Einspruch gegen das Verlangen und schließlich verneinte der Landeseisenbahnrat einstimmig (mit Ausnahme Ihres Berichterstatters) die Frage des Herrn Ministers, ob für die Gewährung des Antrags ein öffentliches Interesse vorliege.

So hat sich die Tarifpolitik der Staatseisenbahnverwaltung den ihr hier gestellten Aufgaben nicht gewachsen gezeigt, obgleich es doch unzweifelhaft an und für sich als eine wirtschaftliche Ungeheuerlichkeit erscheint, daß 80 000 mit Koks beladene Doppelwagen im Jahr die Mosel aufwärts laufen und leer und unausgenutzt den langen Weg von 350—400 km zurücklaufen, anstatt für den Transport von Erzen benutzt zu werden.

Ich befürchte, wir werden auch für die nächste Zukunft hier nicht viel weiter kommen, es sei denn, daß die Transportinteressenten dem Wunsche, der hier einmal von dem Herrn Geheimerat Jencke geäußert worden ist, nachkommen und ihre Sonderinteressen zum Schweigen bringen möchten, wenn es sich um große durchgreifende Tarismaßregeln handelt. Gründlich zu helfen ist hier nur durch die Herstellung von Verkehrsanstalten, welche einen wesentlich billigeren Transport der Massengüter ermöglichen und den Transport eines Teiles dieser Güter den bestehenden Eisenbahnen abnehmen, sei es durch die Herstellung von Wasserstraßen, sei es, wie es von einigen Seiten verlangt wird, durch den Bau von Schleppbahnen. Ein näheres Eingehen auf diese Frage würde uns von dem eigentlichen Gegenstande unserer Tagesordnung zu weit abführen, und ich verzichte darauf und gestatte mir nur die Aufmerksamkeit der Freunde der Schleppbahnen auf ein Schriftchen hinzuweisen, welches in diesen Tagen erschienen und mir von dem Verfasser, Herrn Ingenieur Koch in Graz, freundlicher Weise zugestellt ist und die einschlägige Frage vom technischen und finanziellen Standpunkte aus eingehend untersucht. Ich lege die Broschüre auf den Tisch des Hauses nieder.

Nach allem, was darüber verlautet, hat nun auch die Königliche Staatsbahnverwaltung ihrerseits schon eine Ermäßigung der Frachten für Massengüter (Steinkohlen, Düngmittel ꝛc.) ins Auge gefaßt, dieselbe wird aber nach den darüber in der Presse gemachten Mitteilungen einen allgemeinen, gleichmäßigen Charakter für die gedachten Güter an sich tragen. In diesem Sinne ist auch der von dem Landeseisenbahnrate in seiner letzten Sitzung gefaßte Beschluß aufzufassen

Nach den Angaben der Zeitungen würde die Staatsbahnverwaltung

beabsichtigen, die Einheitssätze für Steinkohlen und ähnliche Artikel in folgender Weise zu regeln:

Für eine Entfernung von	1— 70 km	2,6 ₰	das Tonnenkilom	
" " " "	71— 80 "	2,5 "	"	"
" " " "	81— 90 "	2,4 "	"	"
" " " "	91—100 "	2,3 "	"	"
" " " "	101—300 "	2,2 "	"	"
" " " "	301—400 "	2,1 "	"	"
" " " "	401—500 "	2,0 "	"	"
" " " "	501—600 "	1,9 "	"	"
" " " "	601—700 "	1,8 "	"	"
" " " "	701—800 "	1,7 "	"	"

Dazu würde eine gleichmäßige Abfertigungsgebühr von 6 ₰ für 100 kg kommen.

Daraus würden sich nicht unerhebliche Ermäßigungen gegen die gegenwärtigen Sätze ergeben, wie sich aus folgender Aufstellung ergiebt:

	Augenblickliche Fracht für 10 t	Vorgeschlagene Fracht für 10 t
Für eine Entfernung von 10 km	11 ℳ.	9 ℳ.
" " " " 20 "	14 "	11 "
" " " " 30 "	17 "	14 "
" " " " 40 "	19 "	16 "
" " " " 50 "	22 "	19 "
" " " " 60 "	25 "	22 "
" " " " 70 "	27 "	24 "
" " " " 80 "	30 "	27 "
" " " " 90 "	32 "	29 "
" " " " 100 "	34 "	31 "
" " " " 200 "	56 "	53 "
" " " " 300 "	78 "	75 "
" " " " 400 "	100 "	96 "
" " " " 500 "	122 "	116 "
" " " " 600 "	144 "	135 "
" " " " 700 "	166 "	153 "
" " " " 800 "	188 "	170 "

Das sind Ermäßigungen für 10 000 kg bis 10 km von 2 ℳ, für 11 bis 300 km von 3 ℳ, für 301 bis 400 von 4 ℳ, für 401 bis 500 von 6 ℳ, für 501 bis 600 km 9 ℳ, für 601 bis 700 km 13 ℳ, für 701 bis 800 km 17 ℳ.

Die Vorschläge erscheinen insofern sehr erfreulich, als sie für die Güter des Spezial-Tarifs III auf alle Entfernungen eine gleiche Abfertigungsgebühr von 6 ℳ. die 10 t vorsehen; im übrigen läßt sich aus diesen nackten Zahlen nicht ohne weiteres ersehen, wie hoch sich die dadurch herbeigeführten Ermäßigungen in ihrer Gesamtsumme belaufen werden; es würde das weiterer Prüfung vorbehalten bleiben müssen.

Die Einnahme, welche die Staatsbahnverwaltung im Jahr 1887/88 aus dem Transport von nahezu 50 Mill. Tonnen Kohlen erzielte, betrug 164 700 000 ℳ. Eine Ermäßigung dieser Frachtsumme um 10 pCt. würde demnach sich auf rund 16½ Millionen Mark belaufen.

Möge nun die Ermäßigung der Fracht in der von der Staatsbahnverwaltung in Aussicht genommenen oder in anderer Weise erfolgen, so wird die Industrie unter allen Umständen dabei an der Forderung festhalten müssen, daß von den neuen Frachtsätzen die für Eisensteine, Schlacken, Kohlen ꝛc. bestehenden Ausnahmetarife unberührt bleiben, da dieselben auch in Zukunft zum Teil weit unter die Höhe der allgemeinen Sätze hinabreichen.

M. H.! Sie werden mit großer Befriedigung das Urteil gelesen haben, welches Karl Schurz unlängst nach seiner Rückkehr von Europa vor seinen deutschen Landsleuten in Newyork über die großartige Entwicklung gefällt hat, welche das wirtschaftliche Leben Deutschlands in den letzten zwei Jahrzehnten genommen hat. Schurz knüpfte an seine Auslassungen die Prophezeiung, daß demnächst Deutschland auch in wirtschaftlicher Beziehung die erste Nation Europas sein werde. M. H., soll dieses Ziel, wie wir alle hoffen, wirklich erreicht werden, so ist es vor allem notwendig, auf eine weitere durchgreifende Erleichterung des Güteraustausches auf dem in dem Beschlußantrage bezeichneten Wege hinzuarbeiten.

Verhandlungen des Landeseisenbahnrates in 1888.

Der Eisenbahnminister hat dem Landtage eine kurze Darstellung des Ergebnisses der im Jahre 1888 stattgehabten Verhandlungen des Landeseisenbahnrates und der darauf getroffenen Entscheidungen zugehen lassen. Derselben ist folgendes zu entnehmen: Die königlichen Eisenbahndirektionen sind ermächtigt worden, für Staubkalk (Kalkasche), auch für Mergel, sowie für Kalirohsalze zum Düngen, für letztere auf weitere Entfernungen, um den Absatz in den entfernteren Provinzen zu erleichtern, zum 1. März 1889 Ausnahmetarife zu ermäßigten Einheitssätzen einzuführen. Die Untersuchungen bezüglich anderer Düngemittel werden in der von dem Landeseisenbahnrat empfohlenen Richtung fortgesetzt werden. — Für Baumwolle im Verkehr von den deutschen Seehäfen nach Rheinland, Westfalen, Elsaß und der Schweiz ist die Einführung der beantragten Ausnahmetarife in die Wege geleitet. In betreff der Gewährung gleichartiger Ausnahmetarife für den Verkehr nach Sachsen, Schlesien, Bayern und Böhmen wird die weitere Prüfung vorbehalten. — Hinsichtlich der Gewährung ermäßigter Frachtsätze für die zum Ortsverbrauche in Hamburg bestimmten rheinisch-westfälischen Kohlen sind von neuem Erhebungen angeordnet worden. — Die Frage der Gleichstellung der Abfertigungsgebühren in den östlichen und westlichen Eisenbahndirektionsbezirken ist Gegenstand fortgesetzter Prüfung. — Zur Zeit finden Untersuchungen darüber statt, ob es angängig sein möchte, mit einer weiter greifenden Reform des Tarifs für geringwertige Massenrohprodukte den auch der Staatseisenbahnverwaltung erwünschten Ausgleich der noch obwaltenden Verschiedenheiten in den Abfertigungsgebühren in Verbindung zu bringen. — Die Aufnahme von Dachpappe (Theerpappe) unter die bedeckt zu befördernden Güter der Spezialtarife ist in der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen von den Staatsbahnen befürwortet und dort beschlossen worden. — Die Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen hat die Beschlußnahme auf den Antrag, Borkalk in den Spezialtarif I zu setzen, vertagt, um weitere Ermittelungen, zu denen inzwischen neuer Anlaß gegeben war, eintreten zu lassen. — In allen übrigen Punkten hat den von dem Landeseisenbahnrat in den Sitzungen vom 15. Juni und 7., 8. Dezember gefaßten Beschlüssen beigetreten werden können.

λ Der rheinisch-westfälische Eisenmarkt im Januar 1889.

Essen, 1. Februar 1889.

Was wir im vorigen Monatsbericht andeuten konnten, nämlich daß die Physiognomie des rheinisch-westfälischen Eisenmarktes mit der Jahreswende eine freundlichere geworden, hat der Januar in jeder Beziehung bewahrheitet. Mit sehr wenigen Ausnahmen sind die Preise für fast alle Erzeugnisse der Eisenindustrie in die Höhe gegangen, einige sogar nicht unbeträchtlich und auf der ganzen Linie ist die Nachfrage eine lebhaftere geworden.

Das Eisenerzgeschäft war im Siegen-Nassauischen andauernd lebhaft. Trotz der flotten Förderung waren die Gruben kaum imstande, den an sie gestellten Anforderungen zu genügen, und mußten deshalb noch vielfach Erze von außen bezogen werden. Die Preise sind in die Höhe gegangen und gerösteter Spateisenstein wurde Ende des vorigen Monats mit 130—140 ℳ. per Doppellader bezahlt. Luxemburger Minette war weniger gefragt und die Preise zeigten einen geringen Rückgang. Rote 40prozentige Minette notierte Ende Januar 31,50 ℳ. per Doppellader.

Das Roheisengeschäft hat im Januar einen lebhaften Aufschwung genommen. Trotzdem die Statistik des rheinisch-westfälischen

Roheisenverbandes für den Dezember eine Zunahme der Lagervorräte von rund 4000 Tonnen aufwies, so konnte dieser Umstand aus naheliegenden Gründen den Markt nicht beunruhigen, da im Dezember der bevorstehenden Inventur wegen nur der nötigste Bedarf gedeckt wird und außerdem die vielen Feiertage einen geringeren Verbrauch bedingten. In der That hat die Nachfrage im Januar sich erheblich gesteigert und mit ihr die Preise sämtlicher Roheisensorten. Spiegeleisen war in stetig zunehmender Weise begehrt, namentlich vom Auslande her, so daß fast jeder Wochenbericht höhere Notierungen brachte. Dieselben gingen von 58 ℳ. auf 61 ℳ. für 10—12 pCt. manganhaltige Sorten in die Höhe. Die Steigerung der Rohmaterialien veranlaßte auch die Puddelroheisenproduzenten eine Preissteigerung eintreten zu lassen. Im Siegerlande gingen die Preise rasch auf 50, und Ende des Monats auf 52,50 und 53 ℳ. per Tonne für Qualitätspuddeleisen herauf, während der rheinisch-westfälische Roheisenverband den Preis auf 54 ℳ. erhöhte. Die Einsicht, daß die Preisbewegung noch weiterhin eine aufwärtsgehende sein würde, veranlaßte die Walzwerke vielfach Abschlüsse auf längere Zeit nachzusuchen; doch waren die Hütten im allgemeinen wenig dazu geneigt und ließen sich meist nur auf Lieferungen für das erste Quartal ein, stellenweise wurde jedoch auch schon bis Mitte Juni abgeschlossen. Die Lager sind unter diesen Verhältnissen vielfach gänzlich geräumt und sind weitere Preiserhöhungen in Aussicht genommen. Mit Recht wird jedoch von verschiedenen Seiten vor allzu raschem Vorgehen gewarnt, da sonst die Erzeuger von Fertigfabrikaten mit ihren Preisen kaum folgen können und der so sehr darniederliegende Absatz im Auslande dadurch noch weiter erschwert wird. Gießereiroheisen behauptete sich fest auf seinen Sätzen; für Nr. I wurde 61 ℳ notiert. Thomaseisen wurde lebhaft gefragt und der Preis ging auf 46—47 ℳ. per Tonne in die Höhe. Auch Bessemereisen, obwohl im Verhältnis zu den übrigen Roheisensorten noch immer vernachlässigt, nahm doch der höheren Gestehungskosten wegen an der Preisbewegung teil und wurde stellenweise bis zu 57 ℳ. notiert. Verhältnismäßig niedrig waren die Preise für Luxemburger Roheisen, doch gingen dieselben ebenfalls wieder in die Höhe, so daß graue Sorten von 39—41 ℳ. auf 40—43 ℳ für die Nummern 1—6 heraufgingen. Englisches Bessemereisen gemischte Loose hielt sich auf 45 s. per ton f.o.b. ab Westküste.

Die Nachfrage nach Stabeisen hat sich im Januar merklich gehoben, dagegen hört man über den Absatz nach dem Auslande noch immer dieselben Klagen, wenn auch vereinzelt eine geringe Besserung gemeldet wird. Das Mißverhältnis, in welchem die Stabeisenpreise zu den erhöhten Rohmaterialien standen, hat den Deutschen Walzwerksverband schon im Anfang des Monats veranlaßt, den Grundpreis für Stabeisen um 2,50 ℳ. per Tonne zu erhöhen. Die kaum erwartete rasche weitere Aufwärtsbewegung der Roheisenpreise läßt jedoch eine weitere Aufbesserung in der nächsten Zeit mit ziemlicher Sicherheit erwarten. Die augenblicklichen Aufträge sichern den Werken für das erste Quartal meist einen regelrechten Betrieb, nichts destoweniger spürt man den Wettbewerb der außer dem Verband stehenden Werke, sowie des Flußeisens gegen Schweißeisen. Im übrigen rechnet man allenthalben auf ein lebhaftes Frühjahrsgeschäft. Die Formeisenwalzwerke haben durch den Beitritt eines größeren Werkes in ihrem Verbande eine weitere Festigung erhalten; auch hat der Verband eine Preiserhöhung von 3 ℳ. per Tonne beschlossen. In Bandeisen hat sich im abgelaufenen Monat die Nachfrage ebenfalls gebessert und gleich im Anfange gingen die größeren Werke mit einer Preiserhöhung um ca. 3 ℳ pro Tonne vor. Es zeigte sich nun hier wie so oft die Erscheinung, daß bei steigenden Preisen die Käufer in großer Zahl an den Markt traten und Abschlüsse auf längere Zeit suchten, doch hielten sich die Werke meistens ablehnend, da sie bei den heutigen Preisen 125—127,50 kaum einen Nutzen erzielen. Außerdem hat man die Hoffnung auf das Zustandekommen einer neuen Verständigung bis jetzt noch nicht ganz aufgegeben. Im Grobblechgeschäft hat die lebhafte Nachfrage angehalten; die Werke waren ausnahmslos mit Aufträgen so reichlich versehen, daß mit kurzen Lieferfristen nirgend anzukommen war. Da auch hier die Preise in einem Mißverhältnis zu den Rohstoffen standen, so wurde von Seiten des Verbandes westdeutscher Blechfabrikanten auch hier eine Erhöhung der Minimalgrundpreise um 5 ℳ. beschlossen, sodaß Kesselbleche im Januar von da ab auf 175 ℳ, Behälterbleche auf 155 ℳ. per Tonne zu stehen kamen. Das Geschäft in Feinblechen hat sich im Februar lebhafter entwickelt, wenn auch der Absatz im allgemeinen noch zu wünschen übrig läßt. Wir haben schon im vorigen Monatsberichte mitgeteilt, daß der Verband eine Erhöhung des Grundpreises von 150 auf 155 ℳ hat eintreten lassen; trotzdem sind infolge der stets steigenden Rohstoffe die Preise keine lohnenden gewesen und es verlautet bereits von einer weiteren Preiserhöhung. Da die früheren meist zu niedrigen Preisen getätigten Lieferungsverträge mit Ende des Jahres meist abgelaufen sind, so konnten die Händler jetzt nicht mehr unter den Syndikatspreisen ankommen, sodaß sich erst jetzt der eigentliche Erfolg des Syndikats zeigen wird. Das Walzdrahtgeschäft hat ebenfalls eine merkliche Belebung erfahren, nachdem dasselbe seit Oktober sehr darniedergelegen. Thatsache ist, daß die Abnehmer, denen früher vielfach die gestellten Bedingungen zu hoch waren, im Februar noch wesentlich höhere Preise zahlen mußten. Sowohl für Eisen- als auch für Stahlwalzdraht sind die Preise erheblich in die Höhe gegangen und erst kürzlich von den rheinisch-westfälischen und den schlesischen Werken um 10 ℳ pro Tonne erhöht worden. Auch das Ausland ist in letzter Zeit wieder mehr als Käufer aufgetreten In gezogenen Drähten und Drahtstiften liegt das Geschäft noch immer darnieder und die Preise können sich nicht heben.

Die Eisengießereien und Maschinenfabriken waren meist gut beschäftigt; auch haben die Preise eine, wenn auch nicht der Verteuerung des Rohmaterials entsprechende Aufbesserung erfahren. Die Bahnwagenfabriken waren reichlich mit Aufträgen versehen; in letzter Zeit kamen allein 7000 Güterwagen und 500 Personen- und Gepäckwagen in Vergebung. Die letzten Verdingungen von Eisenbahnmaterialien zeigen allenthalben einen bemerkenswerten Fortschritt in den Preisen, während noch bei der Bromberger Schienenverdingung 117,50 und 119,50 ℳ. die niedrigsten Angebote waren, gingen dieselben in Altona nicht unter 124,10 ℳ. und bei der Lieferung für die Königl. Eisenbahndirektion in Hannover war 128 ℳ. das niedrigste Angebot, während die höchsten Preise bis 137,10 ℳ gingen. Das Ausland hatte sich bei keiner dieser Verdingungen beteiligt.

** Niederrheinisch-westfälischer Kohlenmarkt im Monat Januar 1889.

Der Berichtsmonat weist einen merklichen Rückgang im Kohlenversand auf, welcher aber nur zum kleinsten Teil auf verminderte Nachfrage zurückzuführen ist. Allerdings gestaltete sich auch diese, und zwar soweit Hausbrandkohlen in betracht kommen, infolge der außergewöhnlich milden Januar-Witterung, schwerfälliger als sonst um diese Zeit, doch fällt der Hauptanteil an der Absatzbehinderung dem äußerst niedrigen Rheinwasserstande zu. Der letztere war schon zu Beginn des Jahres als ein der Schiffahrt ungünstiger zu bezeichnen; ist aber seitdem, unter wiederholtem Erscheinen von Treibeis, immer weiter zurückgegangen, sodaß während des ganzen Monats der Kohlenversand rheinwärts sehr beschränkt war und gegenwärtig fast zur Unmöglichkeit geworden ist. Es ist nicht zu verwundern, wenn dieselben Zechen, die, durch eine lange Reihe von Monaten seitens der Hafenabnehmer aufs äußerste wegen Lieferung gedrängt, ihre Förderung fortgesetzt zu steigern genötigt waren, heute ernstlichen Absatzschwierigkeiten gegenüberstehen und sogar bereits Feierschichten erfahren mußten. Ob die in den letzten Tagen am Oberrhein und hier gefallenenen Niederschläge genügend sein werden, den Rheinstand auf eine für die Schiffahrt ausreichende Höhe zu bringen, ist sehr zweifelhaft und es liegt daher die Möglichkeit vor, daß der für die Rheinhafenfirmen wie für die beteiligten Zechen gleich

unerquickliche Zustand noch ferner andauert; die ersteren werden vielleicht sogar gezwungen werden, den in Süddeutschland übernommenen Lieferverpflichtungen auf Eisenbahnwegen zu genügen. Ungeachtet dieser, die Fortentwickelung des Geschäfts lähmenden Schwierigkeiten sind während des Berichtsmonats dennoch größere, für den Rheinversand bestimmte Lieferungen, bis in das Jahr 1890 hinreichend, zu den von den Zechen beanspruchten Tagespreisen abgeschlossen worden. Die gewerblichen Zwecken dienenden Kohlensorten behaupten ihre bisherigen Preise fest, Koks und Kokskohle verkehren immer noch in steigender Richtung. Die Preisvereinigung der Fettkohlenzechen des Dortmunder Bezirks ist in einer allen Wünschen entsprechenden Form zu stande gekommen, über die gleichen Vereinigungen für das Bochumer und das Essener Revier wird noch verhandelt. Wenngleich die Essener Industriebörse vom 28. Januar, deren Notierungen in unserer jüngsten Nummer ausführlich enthalten sind, in ihren Preisbezifferungen für Hausbrandkohle den (bei einem milden Winter Ende Januar übrigens natürlichen) Marktverhältnissen Rechnung tragen mußte, so konnte sie doch auch für die ganze Flamm- und Fettkohlen-Gruppe behauptete und für Koks anziehende Preise feststellen. Aus der gegenwärtigen Störung des Hafenabsatzes sind daher Besorgnisse für die Zukunft des Kohlenmarktes nicht herzuleiten, vielmehr beweisen die trotz der mehrgedachten Hindernisse noch immer sehr hohen täglichen Eisenbahn-Versandziffern, daß der allgemeine Bedarf sich auf seiner Höhe erhält.

Kohlen-, Eisen- und Metallmarkt.

H.C. **London**, 30. Jan. London. Kupfer. Chili Bars, gute gewöhnliche Qualität *L.* 73. 0. 0. bis *L.* 73. 10. 0. per ton bei sofortiger, nominell bei Lieferung und Zahlung in drei Monaten. Engl. zähes *L.* 76. 0. 0. bis *L.* 76. 10. 0. per ton. Zinn. Straits *L.* 96. 15. 0. bis *L.* 97. 5. 0. Australisches *L.* 97. 0. 0. bis *L.* 97. 10. 0. per ton bei sofortiger, Straits *L.* 97. 7. 6. bis *L.* 97. 17. 6. bei Lieferung und Zahlung in drei Monaten. Englische Ingots *L.* 100. 0. 0. per ton. Zink. Gute gewöhnliche Marken *L.* 17. 15. 0., spezielle *L.* 17. 17. 6. per ton. Blei. Weiches spanisches *L.* 12. 17. 6., englisches *L.* 13. 2. 6. bis *L.* 13. 5. 0. per ton.

Cleveland. Die Stimmung auf dem gestrigen Eisenmarkte zu Middlesbrough war fest, Nachfrage gut. Verschifft wurden in diesem Monate bis vorgestern Abend etwa 61 000 tons, so viel ist in dem erstem Monate seit langer Zeit nicht versandt worden. Zwischenhändler und Hohofenbesitzer verkauften zu erhöhten Preisen, erstere zu 33 *s.* 10½ *d.*, letztere zu 34 *s.* per tons für Nr. 3 Gießerei-Roheisen bei sofortiger Lieferung und Zahlung. Obwohl Käufer 34 *s.* 3 *d.* bis 34 *s.* 6 *d.* per tons für Lieferungen in den nächsten 3 Monaten boten, ließen sich die Verkäufer nicht darauf ein, da sie mit dem Fortschreiten der Jahreszeit bessere Preise erwarten. Warrants 33 *s.* 9 *d.*, Hämatit Roheisen 47 *s.* per tons. Stahl und Walzeisen sind ebenfalls fest im Preise, die Werke sind gut beschäftigt und sollen die Eisenarbeiter hohe Löhne erhalten, gewöhnliches und Stabeisen *L.* 5. 2. 6., bestes *L.* 5. 12. 0., Schiffsbleche *L.* 5. 10. 0. per tons bei 2½ pCt. Provision. — Der Kohlenmarkt ist sehr lebhaft, seit mehreren Jahren sind nicht so hohe Preise erzielt worden, die 2 *s.* 6 *d.* höher sind, als vor einem halben Jahre. Schiffsgelegenheit ist seltener und teurer, von Newcastle nach Kiel 5 *s.* 6 *d.* per tons. Beste Dampfkohlen kosten 9 *s.* 6. *d.* bis 10 *s.*, den anderen Kohlensorten entsprechend. Die Bergleute sind darüber aus, eine Lohnerhöhung von 10 pCt. zu fordern und glaubt man, daß diese ihnen bewilligt werden wird. Bunkerkohlen sind außerordentlich stark gefragt.

Staffordshire. Der Eisenmarkt zu Birmingham am vorigen Donnerstag war sehr fest. Schwarzblech wird 5 *s.* höher quotiert mit einem Grundpreise von *L.* 7. 0 0. per tons. Die lokalen Industriellen haben ungewöhnlich viel Eisen entnommen, dazu kommen noch schwere Bestellungen aus den Kolonieen, sodaß viele Fabrikante, die schon auf einige Zeit zu thun haben, höhere Preise fordern. Voraussichtlich werden die Geschäfte in diesem Vierteljahre noch bedeutend zunehmen und werden infolgedessen bestehende Werke schon vergrößert. — Kohlen für Hausbrand finden mäßigen Absatz, solche für die Industrie dagegen werden in doppelt so großen Mengen abgesetzt als vor einem Jahre.

Schottland. Am 23. Januar waren 79 Hochöfen im Betrieb, davon 20 auf Hämatit, 6 auf basisches und 53 auf gewöhnliches schottisches Roheisen. In der Woche vom 12. bis 19. Januar wurden nach dem Auslande 3322, küstenweise 6077 ton Roheisen verschifft, gegen 3470 und 3325 im vorigen Jahre. Die Vorräte in den Warrantstores stiegen von 1 032 875 t am 18. Januar d. J. auf 1 033 345 t, am 23. Januar gegen 942 507 und 943 134 im vorigen Jahre. Glasgow-Warrants kosteten gestern 41 *s.* 2 *d.* per tons. Die Eisen- und Stahlwerke sind in voller Thätigkeit, wären die kolossalen Vorräte nicht, müßten die Roheisenpreise rasch in die Höhe gehen. Gewöhnl. Stabeisen *L.* 5. 7. 6, Schiffsstahlbleche *L* 7. 10. 0., Kesselstahlbleche *L.* 8. 0. 0. per tons. — Der Kohlenmarkt ist lebhaft, obwohl einige Käufer die erhöhten Preise nicht zahlen wollen, und ihre Kohlen aus anderen Distrikten beziehen.

Wales. Die Eisen- und Stahlwerke sind in voller Thätigkeit; die Preise sind aber nicht in die Höhe gegangen, wie erwartet wurde. Stabeisen *L.* 4. 17. 6. bis *L.* 5. 0. 0., Schwarzblech Grundpreis *L.* 7. 15. 0. bis *L.* 8. 0. 0. Stahlschienen, schwere *L.* 4 10. 0. bis *L.* 4. 12. 6., leichte *L.* 4. 17. 6. bis *L.* 5. 15. 0. per tons. Weißblech Eisenkoks 13 *s.* bis 13 *s.* 3 *d.*, Bessemer Koks 13 *s.* 3 *d.* bis 13 *s.* 6 *d.*, Siemens Koks 13 *s.* 9 *d.* bis 14 *s.* Siemens Holzkohlen 26 *s.* 6 *d.* bis 28 *s.*, beste Eisen-Holzkohlen 17 *s.* bis 22 *s.* 6 *d.* per Kiste. — Der Absatz von Kohlen ist außerordentlich groß, die Nachfrage wird durch die Zufuhr nicht gedeckt, sodaß Preise noch weiter gestiegen sind. Beste Dampfkohlen, bei sofortiger Lieferung 14 *s.* bis 14 *s.* 6 *d.*, zweite Sorte 12 *s.* 6 *d.* bis 12. *s.* 9. *d.*, kleine 5 *s.* 3 *d.* bis 5 *s.* 6 *d.* Hausbrandkohlen 12 *s.* 6. *d.* bis 12. *s.* 9 *d.*, Koks für Gießereien 15 *s.* bis 17 *s.* 6 *d.*, für Hohöfen 14 *s.* 6 *d.* bis 15 *s.* per tons.

Korrespondenzen.

? **Aus dem Oberbergamtsbezirk Dortmund**, 1. Febr. Bei der Beratung des Etats der Berg-, Hütten- und Salinen-Verwaltung, welche gestern im Abgeordnetenhause stattfand, gab der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten infolge einer Anregung des Abgeordneten Schmieding mehrere Erklärungen ab, die nicht verfehlen können, in den Kreisen der westfälischen Berg- und Hüttenindustrie große Befriedigung hervorzurufen. Nach denselben steht es in der Absicht der Königlichen Staatsregierung, noch im Laufe der gegenwärtigen Session eine Gesetzesvorlage in betreff einer Erleichterung bei der Bergwerkssteuer einzubringen. Was sodann die längst angestrebte Ermäßigung der Eisenbahnfracht für die zum Ortsverbrauch in Hamburg bestimmten westfälischen Kohlen anbetrifft, so ist der Herr Minister entschlossen, dieselbe trotz der von dem Landeseisenbahnrate in seiner letzten Sitzung gegen die Maßregel geäußerten Bedenken eintreten zu lassen. Endlich eröffnete der Herr Minister die Aussicht, daß mit dem Bau des Dortmund-Ems-Kanals in nächster Zeit werde vorgegangen werden. Auf die Verhandlungen im Abgeordnetenhause kommen wir demnächst näher zurück.

Kokserzeugung im Oberbergamtsbezirk Dortmund für 1888. Nach den Angaben des „Bochumer Kokssyndikats" beträgt die gesamte Kokserzeugung der Zechen und Privat-Koksanstalten im Oberbergamtsbezirk Dortmund für 1888: 3 592 990 t gegen 3 143 922 t im Jahre 1887, also mehr 450 068 t, gleich 14,3 pCt. Zunahme. — Was die Absatzverteilung dieser Mengen betrifft, so sei bemerkt, daß davon 70 pCt. von der Eisen- und Stahlindustrie, 22 pCt. von Gießereien, Metallhütten, Eisenbahnen, Cementfabriken und sonstigen Heizungen, 2 pCt. von Zuckerfabriken, 4,5 pCt zu Brechkoks, und der kleinste Rest als Export verbraucht sind.

B **Essen,** 25. Jan. In der letzten Versammlung des Vereins der technischen Grubenbeamten hier erstattete der Vorstand Bericht über die im Laufe des Jahres entfaltete Thätigkeit des Vereins. Der Verein hat mit Ende des verflossenen Jahres das 11. Geschäftsjahr abgeschlossen. Am 8. Januar v. J. zählte derselbe 259 Mitglieder. Im Laufe des Jahres sind hinzugetreten 32, durch Verzug und Tod ausgeschieden 13, sodaß der Verein heute 278 Angehörige zählt. Der Vorstand besteht bis zu Ablauf d. J. aus den Herren: Bergrat Schrader als Vorsitzender, Betriebsführern Backwinkel, Koch, Zurnieden, Halfmann, Nolting, Knipp, Helf, Hegemann und den Steigern Schäfer und Baumann. Im Vereinsjahre fanden 9 Vereinsversammlungen statt, in welchen außer vielfachem Austausch gemachter Erfahrungen 8 Vorträge und eine Besprechung über die neuen Bergpolizeiverfügungen vom 6. und 12. Oktober 1887 erfolgten. Einer freundlichen Einladung folgend, unternahmen im Juli die Mitglieder des Vereins einen belehrenden Ausflug nach den Selbecker Erzbergwerken.

Tarife.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Kohlen-Verkehr. Am 1. Februar 1889 trat der Nachtrag I zum Ausnahmetarife vom 1. Juli 1888 in Kraft, enthaltend Einbeziehung der Station Würselen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.) in den Verkehr, anderweitige Frachtsätze für den Verkehr mit verschiedenen Stationen der Bayerischen Staatsbahn, direkte Frachtsätze ab Zeche für mehrere Zechen des Ruhrkohlenbezirks, sowie Aufhebung der Frachtsätze für die Stationen Mülheim a. d R. B-M. (E.) und Mülheim a. d. R. Rh. (K. r.) zum 15. März 1889, ferner Berichtigungen nnd Ergänzungen.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den Güter-Expeditionen zu haben.

Köln, den 30. Januar 1889.

Namens der beteiligten Verwaltungen:

Königliche Eisenbahn-Direktion (rechtsrheinische).

Magnetische Beobachtungen.

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

1889		um 8 Uhr vorm.			um 1 Uhr nachm.			im Mittel		
Monat	Tag	°	′	″	°	′	″	°	′	″
Januar	20.	—	4	45	—	8	15	14	6	30
„	21.	—	3	45	—	6	15	14	5	0
„	22.	—	3	30	—	6	45	14	5	7,5
„	23.	—	3	30	—	5	30	14	4	30
„	24.	—	6	0	—	9	0	14	7	30
„	25.	—	5	45	—	7	15	14	6	30
„	26.	—	5	15	—	7	15	14	6	15
							Mittel =	14	5	55

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

Litteratur.

Zeitschrift für das Berg-, Hütten- und Salinenwesen im Preußischen Staate. Herausgegeben im Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Inhalt der 2. Statistischen Lieferung des 36. Bandes: Der Bergwerksbetrieb im Preußischen Staate während des Jahres 1887: I. Steinkohlenbergbau. II. Braunkohlenbergbau. III. Eisenerzbergbau. IV. Zinkerzbergbau. V. Bleierzbergbau. VI. Kupfererzbergbau. VII. Bergbau auf andere Erze. — Gewinnung von Steinen und erdigen Mineralien im Preußischen Staate während des Jahres 1887. — Der Mineralsalzbergbau im Preußischen Staate während des Jahres 1887. — Der Salinenbetrieb im Preußischen Staate während des Jahres 1887. — Der Betrieb der Hüttenwerke im Preußischen Staate während des Jahres 1887. — Erläuterungen zur Statistik der Metalldarstellung aus Erzen im Oberbergamtsbezirk Breslau während des Jahres 1887. — Betriebsverhältnisse bei den einzelnen Zweigen der Metallproduktion im Preußischen Staate während des Jahres 1887: I. Roheisendarstellung II. Zinkhütten. III. Blei- und Kupferhütten, Silber- und Goldgewinnung. — Statistik der im Oberbergamtsbezirke Dortmund in dem Zeitraume vom 1. Januar 1883 bis Schluß 1887 erfolgten Explosionen schlagender Wetter.

Amtliches.

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. Einbau in Dampfkessel zum Reinigen des Speisewassers. A Guion in Paris. 17 Boulevard St. Marcel und J. T. Knight in Paris, 125 Rue de Allemagne; Vertreter: C. Fehlert u. G. Loubier, in Firma C. Kesseler in Berlin SW., Anhaltstr. 6. - Rauchkammer unter stehenden Dampfkesseln, welche mit einem Kranz abwärts führender Heizröhren versehen sind E. G. Vonhof in Sachsenburg, bei Bahnhof Heldrungen. — Kl. 14. Daumensteuerung für Dampfmaschinen. Theodor Glauch in Plauen bei Dresden, Florastr. 6 p. - Kraftmaschine mit einem, die normale Cylinderlänge übertreffenden Kurbelhub. George Waller in Fairlight House, Leyton, und Thomas William Cole, 12 Grange Road, Leyton, England; Vertreter: C. Fehlert u. G Loubier, i. F. C. Kesseler in Berlin SW., Anhaltstr. 6. — Kl. 26. Verfahren zur Herstellung von Leuchtgas und Koks. Gustav Mauritz Westman von Stockholm, z. Zt. in 305 Fifth Avenue, New-York, V. St. A.; Vertreter C. Fehlert u. G. Loubier, in Firma C Kesseler in Berlin SW., Anhaltstraße 6.

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. 7. Nr. 46 582. Lötung bei der Herstellung von Metallstangen oder Draht mit nahtlosen Überzügen. L. L. Burdon in Providence, Nr. 89 Aborn Street, Rhode Island, V. St. A.; Vertreter: Brydges u. Co. in Berlin SW., Königgrätzerstraße 101. Vom 25 April 1888 ab. - Nr. 46 636 Selbstthätiger Wickler für Walzdrahtringe. G. Erkenzweig in Hagen i Westf, Körnerstr. 63. Vom 21. Juli 1888 ab. — Kl. 10. Nr. 46 595. Neuerung an Koksöfen. F. Stroehmer in Dresden. Vom 17 Juli 1888 ab. — Kl. 13. Nr. 46 587. Neuerung an Feuerungsanlagen für Dampfkessel; III. Zusatz zum Patente Nr 32 206. Gust. Hose in Elberfeld, Simonstr. 27. Vom 12. September 1888 ab. - Nr. 46 590. Cirkulations-Röhrenkessel; Zusatz zum Patente Nr. 42 319. C. A. Horn in Dehnitz bei Wurzen, Sachsen. Vom 11. Oktober 1888 ab. - Nr 46 656. Feuerung für Flammrohrkessel. R. Scott in Newcastle on Tyne, Northumberland, England; Vertreter: G. Dittmar in Berlin SW., Hornstr. 11. Vom 25. August 1888 ab. - Nr 46 657. Flammrohre mit gebuckelten Mittelwänden; Zusatz zum Patente Nr 43 702. G. Eggers in Sudenburg-Magdeburg, Breite Weg 30 a. Vom 28. August 1888 ab. - Nr. 46 659. Entlastungsvorrichtung für Ventile an Dampfwasser-Ableitern. E. A. Tänzer in Berlin S., Brandenburgstr. 6. Vom 17. Oktober 1888 ab. — Kl. 14. Nr. 46 619. Dampfmaschine. Ch. H. Benton in London, 47 Upper Bedford Place; Vertreter: F. E. Thode u. Knoop in Dresden, Amalienstr. 3 I. Vom 15. Mai 1888 ab. — Kl. 18. Nr 46 584. Schmelz-Kupol-Ofen. E. Boeing in Bad Nauheim, Hauptstr. 2. Vom 18. Juli 1888 ab. — Kl. 20. Nr. 46 599. Neuerung an einem aufschneidbaren Weichenspitzenverschluß; Zusatz zum Patente Nr. 40 186. Firma Joseph Vogele in Mannheim. Vom 14. Oktober 1888 ab. — Kl. 21. Nr. 46 600. Apparat zum Messen der Leistung eines elektrischen Stromkreises. Sir W. Thomson, Doktor der Rechte, Professor der Naturphilosophie an der Universität in Glasgow, Grafschaft Lanark, Nord-Britannien; Vertreter: C. Pieper in Berlin SW., Gneisenaustr. 110. Vom 14. Mai 1887 ab. - Nr. 46 616. Neuerungen an Elektromotoren. Dr. F. Borel in Cortaillod und E. Paccaud in Lausanne, Schweiz; Vertreter: M. M. Rotten in Berlin NW., Schiffbauerdamm 29 a. Vom 7. Februar 1888 ab. — Kl. 24. Nr. 46 635. Drehbarer Gaserzeuger. A. Sailler in Witkowitz; Vertreter: F. C. Glaser, Königl. Kommissionsrat in Berlin SW., Lindenstr. 80. Vom 19. Juli 1888 ab. — Kl. 36. Nr. 46 579 Pneumatische Central-Regulierung für Lüftungs- und Heizungsanlagen. C. A. Mayrhofer in Berlin SW., Möckernstr. 147 Vom 16 November 1887 ab. — Kl. 37. Nr. 46 629 Neuerung an Schornsteinanlagen. A. Rost in Frankfurt, Oder. Vom 29. Mai 1888 ab. — Kl. 46. Nr. 46 581. Neuerung an Gasmaschinen. Joh. Fr. Hey in Straßburg i. E. Vom 17. April 1888 ab.

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

Bergwerks- und Hütten-Karte

des

Rheinischen Ober-Bergamts-Bezirks.

Zweite neubearbeitete Auflage. Aus 4 Sectionen bestehend.

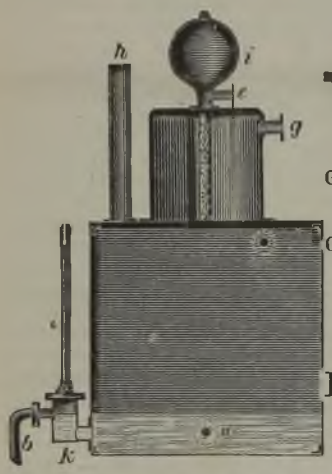
1. **Aachener Bezirk.**
2. **Siegener Bezirk.**
3. **Nassauer Bezirk.**
4. **Saarbrücker Bezirk.**

Preis der Karte complet (4 Sectionen) 7 ℳ 50 ₰.

Preis jeder Section apart 3 ℳ. (incl. Verzeichniss.)

Enthält die in diesen Bezirken befindlichen Steinkohlen-Gruben, Eisenerz-Gruben, Bleierz-Gruben, Kupfererz-Gruben, Zinkerz-Gruben, Braunkohlen-Gruben, Silbererz-Gruben, Manganerz-Gruben, Dachschiefer-Gruben, Schwefelkies-Gruben. — Ferner: Hohöfen, Kupferhütten, Bleihütten, Zinkhütten und sonstige Eisenwerke.

Die „Berg- und Hüttenmännische Zeitung" schreibt: Die Karte besteht aus den vier Sectionen: Aachen, Siegen, Nassau, Saarbrücken nebst alphabetischem Verzeichniss der in den Jahren 1883 und 1884 betriebenen Gruben und Hütten aller Art. Das Verzeichniss erleichtert in Verbindung mit der auf den Kartenrändern angebrachten Bezeichnung der Quadrate mit Buchstaben und Zahlen das Auffinden des Namens einer Grube auf der Karte. Ein weiterer Vorzug derselben ist die deutliche Unterscheidung nicht allein der Landesgrenzen, sondern auch der Grenzen der Regierungsbezirke, Kreise, Oberbergamtsbezirke und Bergreviere. Dabei haben die Bezeichnungen dieser Bezirke und ihrer Grenzen verschiedene Farben und Buchstaben, was die Karte ungemein übersichtlich macht. Gruben und Hütten haben schwarze, Städte und Ortschaften rothe Benennungen. Unter Fortlassung aller für den vorliegenden Zweck unnöthigen Sachen enthält die Karte in der vollständigsten Weise alle Verkehrsmittel, wie Chausseen, sonstige Wege, Eisenbahnen, in Betrieb stehende und projectirte, Bahnhofe und Tunnels. Pferdebahnen und Seilbahnen, ausserdem in blauer Farbe die Flüsse und Bäche. Fügen wir dem noch hinzu, dass auf der Karte die Längen- und Breitengrade und zwar die ersteren in Abständen von 0,10 Grad, die letzteren von 0,6 Grad, angegeben sind, sowie dass die Ausführung von dem Berliner lithographischen Institut in Bezug auf Klarheit und Sauberkeit von Farbe und Schrift eine vorzügliche ist, so erscheint es gerechtfertigt, die Lüling'sche Bergwerkskarte zu den besten Werken ihrer Art zu zählen.



Wichtige Erfindung.

Vorwärmer.

Deutsches Reichs-Patent.

Garantie für siedendes Speisewasser.

Bedeutende Kohlenersparniss.

Grössere Verdampfungskraft des Kessels.

Illustrirte Prospecte werden zugesandt.

Wiederverkäufer gesucht.

Petry & Hecking,

Maschinenfabrik,

Dortmund.

Dampfpumpen

100, 130 und 150 mm Plungerdurchmesser

stets vorräthig.

Heintzmann & Dreyer

Bochumer Eisenhütte. Bochum.

Die Werkzeugmaschinen-Fabrik

Wagner & Co.

in Dortmund

empfiehlt ihre aufs Beste eingerichtete

Eisengiesserei

zur Anfertigung und Lieferung von:

Maschinen-Gusstheilen, roh und fertig bearbeitet,
Rädern,
Zahnrädern nach Modell oder mit der Maschine geformt,
Riemscheiben, Seilscheiben und
sämmtlichen Gusstheilen für Berg- und Hüttenwerke.

Ferro-Chrom
Ferro-Mangan
Ferro-Silicium
Ferro-Aluminium
etc.
} **Spezialität**

liefert

F. Pradez in Lüttich (Belgien).

Civil-Ingenieur **Ed. Guillaume,** Civil-Ingenieur

früherer General-Director der Société anonyme des hauts fourneaux et usines de Charleroi, wohnt jetzt in **Brüssel,** avenue da la Porte de Hal 36, und übernimmt in das **Hüttenfach** einschlagende

Agenturen und Aufträge.

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

Heinrich Lueg, Haspe, Westf.

Für die technische Leitung eines umfangreichen rheinisch-westfälischen **Kohlenbetriebes** wird ein erfahrener

Grubenverwalter

gesucht. Akademische Bildung erwünscht, aber nicht Vorbedingung. Reflectanten wollen sich unter Einreichung von Zeugnissabschriften bei **Rudolf Mosse, Berlin S.W.,** sub J. O. 6836, melden.

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 Gewerbewissenschaften gebracht worden.**

Bestellungen nimmt entgegen

G. D. Baedeker in Essen.

Gewerkschaft Schalker Eisenhütte, Schalke (Westfalen),

liefert als Specialitäten:

Maschinen für Bergbau und Hüttenbetrieb

als

Drucksätze, Saug- und Hebepumpen,
Dampfaufzüge, einfache und Zwillings-,
Schachtgestänge, Förderwagen,
Dammthüren bis zu 50 Atm. Druck,
Ziegelei-Anlagen für Trockenpressung,
Steinfabriken für granulirte Hohofenschlacke,
Dampfmaschinen mit u. ohne Präcisionssteuerung,
Dampfpumpen,
Flanschenrohre und Steigerohre,

Unterirdische Wasserhaltungen,
Complete Schmiede-Einrichtungen,
Cokeauspressmaschinen,
Armaturen für Cokeöfen und Dampfkessel,
Wasserstrahlapparate,
Walzenstrassen, Luppenbrecher, Scheeren,
Verzinkapparate,
Anlagen für Kettenförderung,
Gussstücke jeder Art u. Gewicht, roh u. bearbeitet.

Stahlfaçonguss in Temperstahl, als **Grubenwagenräder, Rollen, Radsätze.**

Referenzen über Ausführungen stehen zu Diensten.

Ein Grundstück

(Wiese) im Kohlenrevier, günst. Arbeiterverhältnisse, in unmittelbarer Nähe eines Bahnhofes mit Eisenbahnanschluss, Grösse 1 ha 95 a, speciell zu jeder industriellen Anlage geeignet, **ist zu verkaufen.**

Auskunft ertheilt die Exped. dieses Blattes.

Für Kohlen-Zechen.

Eine Ia.-Firma in Nordbayern — Cassa-Regulirung — feinste Referenzen — wünscht Alleinvertretung für Würzburg und Rayon. Gefl. Offerten unter E. C. 875 an die Exped. d. Bl. erb.

Druck von G. D. Baedeker in Essen.