



Berg- und Hüttenmännische Zeitung für den Niederrhein und Westfalen.

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

Verantwortlich für die Redaktion: Dr. Ratorp 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 Jahresversammlung des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen. III. — Schwedens Berg- und Hütten-Industrie 1887. — Der ausländische Eisenmarkt im Januar 1889. — Korrespondenzen. — Die Einfuhr westfälischer Steinkohlen und Koks nach dem Hamburger Absatzgebiet im Monat Januar. — Vermischtes. — 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.

III.

b. Gleichstellung der Abfertigungsgebühren im Osten und Westen der Monarchie und die Ausfuhrtarife für Stückgüter.

Als zweiter Berichterstatter nahm hierauf Herr Bued-Verlin das Wort.

Derselbe bespricht zunächst die Ausgleichung der Abfertigungsgebühren. Bereits Ende 1885 hatte der Landes-eisenbahnrat sich für eine gleichmäßige Gestaltung der Gütertarife und für Beseitigung der zwischen den Abfertigungsgebühren der östlichen und westlichen Provinzen bestehenden Ungleichheit ausgesprochen. In den Bezirken Berlin, Bromberg und Breslau betragen die Abfertigungsgebühren für Entfernungen bis 50 km = 6 A, bis 100 km = 9 A, über 100 km = 12 A; dagegen betragen die Abfertigungsgebühren im Westen bis 10 km = 8 A, bis 100 km = 9 A und über 100 km = 12 A. Der Unterschied gegen den Osten beträgt also bis 100 km 2 resp. 3 A. Es hat nun der Landes-eisenbahnrat in seiner letzten Sitzung einen Antrag angenommen, wonach die Gleichstellung in der Weise erfolgen soll, daß die bisher in den östlichen Bezirken erhobenen Sätze für alle übrigen Bezirke eingeführt werden. Eine Erhebung, welche der wirtschaftliche Verein unlängst veranstaltet hat in betreff der Wirkungen der Ermäßigung der Abfertigungsgebühr hat ergeben, daß die dadurch herbeigeführten Ersparnisse sich auf ganz bedeutende Summen beziffern. Für den Fall, daß die Ermäßigung auch auf die im Westen bestehenden Ausnahmetarife für Erze, Kohlen und Koks übertragen wird, stellen sich die Ersparnisse bei einem der größten Werke auf 80 000 M., nämlich bei Steinkohlen und Koks 33 000 M., bei Eisenerzen 6600 M., bei Kalkstein 27 400 M. und bei sonstigen Gegenständen 13 000 M. Diese Summe würde sich um die Hälfte verringern, wenn die Übertragung nicht auf die Ausnahmetarife ausgedehnt würde. Ein anderes Werk würde monatlich an Abfertigungsgebühren etwa 6000 M. ersparen, im Jahre also über 70 000 M. Nicht minder

bedeutend würden die Vorteile für die Landwirtschaft, namentlich aber für die Zuckerrindustrialie sein. Sie würden bei 10 Rohzuckerfabriken und 3 Raffinerien insgesamt über 140 000 M. betragen. Die königliche Staatsregierung ist mit den Zielen des Antrages vollständig einverstanden, jedoch sind nach der Erklärung des Vertreters des Ministers noch bedeutende Schwierigkeiten zu überwinden. Vor allem fragt es sich, in welcher Weise die Ausgleichung vorgenommen werden soll, ob durch einfache Übertragung oder durch Regelung der einzelnen Tarifklassen, teils auf Grundlage der östlichen, teils auf Grundlage der westlichen Abfertigungsgebühren, oder aber durch Einführung eines mittleren Satzes. Allem Anscheine nach beabsichtigt der Minister die Lösung der Frage auf dem zuletzt genannten Wege. Allerdings würden durch die reine Übertragung nicht unbedeutende wirtschaftliche Verschiebungen herbeigeführt werden; wollte man diese aber unter allen Umständen vermeiden, so dürfte überhaupt keine neue Fahrstraße gebaut werden und wir würden zu einer allgemeinen Stagnation der wirtschaftlichen Entwicklung gelangen. (Beifall.) Trotzdem ist darauf Rücksicht zu nehmen, daß namentlich in unserem Bezirk, wo eine Konzentration der Industrie um die Rohmaterialien stattgefunden hat, nicht solche Verschiebungen eintreten, die das zulässige und notwendige Maß überschreiten. Darum ist in der vorgelegten Resolution der vorsichtige Ausdruck „billiger Ausgleich“ gebraucht worden und auch aus diesem Grunde empfiehlt sich die Annahme der zweiten Resolution, welche lautet:

„Der Verein erklärt ferner, daß er von dem Beschluß des Landes-eisenbahnrats 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.“

Nedner geht nun über zur Begründung der dritten Resolution. Dieselbe lautet:

„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 bringend notwendig.“

Für unsere Industrie ist es ein großer Übelstand, daß sie außerordentlich große Entfernungen zurückzulegen hat, um die Seeflässe zu erreichen. Daher die vieljährigen Bestrebungen, durch Ermäßigung der Tarife die Entfernungen gleichsam abzukürzen. Diese Bestrebungen erscheinen um so notwendiger durch den Aufschwung, den der Handel und das Rhedereigewerbe in den deutschen Seestädten in jüngster Zeit genommen haben. Es sind in neuerer Zeit eine ganze Reihe neuer deutscher Schiffsahrtsunternehmungen ins Leben getreten. Hamburg hat regelmäßige Verbindungen nach allen Theilen der Welt, und der Ansturm von Ausfuhrsgütern nach diesem Plage ist in den letzten Monaten ein so gewaltiger geworden, daß zu Zeiten dort viele tausend Tonnen auf Beförderungsgelegenheit warten müssen. Bremen hat in dem Norddeutschen Lloyd eine der ersten Schiffsahrtsunternehmungen der Welt. Es ist nun durchaus nicht gleichgültig für unsere Industrie, ob sie ihre Güter über deutsche oder über holländische und belgische Häfen verschifft, denn sie ist an der Hebung und Entwicklung des Handels und der Schiffsahrt in unseren deutschen Seestädten in hohem Maße interessiert und es wäre für sie offenbar ein Nachteil, wenn sie gezwungen wäre, die ausländischen Transportunternehmungen zu alimentieren. Darum muß der Versuch gemacht werden, die großen Entfernungen durch Tarifiermäßigungen auszugleichen. Bezüglich der Bunkerkohlen und der zum Export bestimmten Kohlen sind nach langen Kämpfen Ermäßigungen zugestanden worden und auch für Naheisen bestehen Ausnahmetarife. Für Stückgüter jedoch findet keine Berücksichtigung statt. Es besteht in bezug auf Hamburg eine Differenz zu gunsten Antwerpens von 24,80 *M.* in der ersten und von 13,38 *M.* in der zweiten Stückgutklasse. Ferner ist der Umstand hinderlich, daß der Sammelladungsverkehr nach der Nordsee nicht so gut organisiert ist, als nach Antwerpen. Der Herr Minister scheint nun, gestützt auf einen Beschluß des Landesisenbahnrats vom 9. November 1887, mit einer Ermäßigung für Stückgüter sowohl nach den Nordseehäfen als nach andern deutschen Häfen vorgehen zu wollen. Nach einer in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen jüngst erschienenen Mitteilung würde demnächst ein neuer Ausfuhrtarif für rheinisch-westfälische Stationen nach Bremen und Hamburg eingeführt werden, wonach für Stückgüter zum Frachtsatz A I, die für den Export bestimmt sind, von Oberhausen nach Bremen 19,20 *M.*, nach Hamburg 26,90 *M.*, nach Antwerpen dagegen nur 12,80 *M.* erhoben würden. Aber auch diese Maßregel würde es unserer Industrie noch nicht ermöglichen, die für das Ausland bestimmten Stückgüter über die deutschen Nordseehäfen zu leiten, denn die Differenz würde immer noch zu gunsten Antwerpens 6,40 *M.* bzw. 14,10 *M.* betragen, und das ist mehr, als die Industrie, welche auf dem Weltmarkt wettbewerbsfähig bleiben muß, aus Patriotismus tragen kann. Vielleicht ist man angesichts der gewährten Ermäßigung für Exportkohlen nach Hamburg zu der Folgerung berechtigt, daß das anscheinend so Große doch geschehen könnte, um diese Tarife gleichzustellen. Nedner empfiehlt schließlich auch die Annahme der dritten Resolution.

Herr Th. Möller-Brackwebe begründete hierauf den vierten Beschlußantrag, worin ausgesprochen wird, daß es in der Billigkeit liege, daß die in Mengen von mindestens 2 t gleichzeitig zur Aufgabe gebrachten Stückgüter dem Sage des Ausnahmetarifs für Stückgüter unterworfen werden, sowie daß der in den Einführungsbestimmungen für den Ausnahmetarif für Stückgüter erfolgte Ausschluß der Stücke von außergewöhnlichem Umfange zur Aufhebung gelangt. In der ersten Zeit sei die letzterwähnte Bestimmung sehr milde gehandhabt worden, gegenwärtig aber sei es so weit gekommen, daß man sogar Eisenbleche ausgeschlossen habe. Ein solches Verfahren sei geeignet, die Ermäßigung für viele Artikel illusorisch zu machen.

Nunmehr nahm Herr W. Funcke-Hagen das Wort, um einen von ihm gestellten Antrag zu begründen. Nedner stimmt sachlich in den wesentlichsten Punkten mit den von dem Referenten gestellten Beschlußanträgen überein; er verlangt ebenfalls die Einführung billiger Frachten für Rohmaterialien und Massengut im Inland-Verkehr und für Fabrikate zur Ausfuhr, ohne welche die inländische Gewerthätigkeit zu einem erfolgreichen und bauenden Wettbewerb auf dem Weltmarkt nicht befähigt sei; er erklärt zu diesem Behufe die Erbauung des Mosellanals als für die Montanindustrie unerlässlich, wünscht dagegen die einstweilige Vertagung der Inangriffnahme des Rhein-Ems-Kanals, bis die Ergebnisse der Frachtermäßigung vorliegen, und zwar dies um so mehr, als der Mangel an Arbeitskräften, welcher sich jetzt schon im Kohlenrevier fühlbar mache, durch den Kanalbau in allerbedenklichstem Maße gesteigert werden würde, und empfiehlt endlich bringen die Aufhebung des so viele Mißstände mit sich führenden Güter-Sammelwesens, dessen ganz erhebliche Rente die Eisenbahn selbst vereinnahmen möge, sowie die Einführung einer niederen Stückgutklasse für Lebensmittel und minderwertige Fabrikate auf Grundlage eines Sages von nicht über 6 *M.* für das Tonnenkilometer. Herr Funcke stellte den Antrag, daß seitens des Vereins eine Kommission erwählt werde mit dem Auftrage, eine Denkschrift auszuarbeiten, worin alle diese Wünsche dargelegt werden, und ferner, daß diese Denkschrift Sr. Majestät dem Kaiser überreicht werde. Vor 38 Jahren habe Nedner zum ersten Male den Versuch gemacht, darzulegen, wie notwendig die Frachtermäßigung wäre, wenn überhaupt unsere Industrie jemals dahin kommen sollte, mit dem Ausland und namentlich mit dem mächtigen England zu konkurrieren. Stets habe er die Erfahrung gemacht, daß in der Verwaltung außerordentlich wenig Verständnis für die Industrie vorhanden war; der Grund dafür habe darin gelegen, daß man es meist mit akademisch gebildeten Leuten zu thun gehabt habe, während da, wo kaufmännisch gebildete Elemente an der Spitze standen, großes Verständnis und auch die Bereitwilligkeit, den Forderungen der Industrie nachzukommen, vorhanden gewesen sei. In all' diesen 38 Jahren aber sei sehr wenig erreicht worden; die Erfahrung zeige, daß die Resolutionen von wirtschaftlichen Vereinen im allgemeinen wenig Frucht tragen, und darum schlage er ein radikales Mittel vor, man solle die Verhältnisse so, wie sie liegen, unsern jungen Kaiser, welcher der Industrie mit Wohlwollen zur Seite stehe, vortragen und die Bitte aussprechen, daß überhaupt in unser Verkehrsweisen ein anderer, kaufmännischer Geist eintrete. Als feinerzeit die Verstaatlichung der Eisenbahnen vorgenommen werden sollte, da seien die besten Versprechungen gegeben worden, und das Vertrauen auf dieselben sei sehr groß gewesen. Nedner allein habe in der Generalversammlung, wo die Verstaatlichung der Bergisch-Märkischen Bahn beschlossen werden sollte, den Antrag gestellt, man möge Garantien verlangen dafür, daß die Intraden der Eisenbahn nur im Interesse des Verkehrs verwendet werden sollten, und habe auch diesen Antrag nicht zurückgezogen, obgleich er vorausgesehen, daß derselbe fallen würde. Die Verstaatlichung habe ein Schablonisierungssystem und bürokratisches Regiment gebracht; das Interesse für die Sache, was früher bei den Privatbeamten der Bahnen vorhanden war, sei jetzt infolge des häufigen Beamtenwechsels vielfach fortgefallen, und jeder wälze soviel als möglich die Verantwortlichkeit von sich ab. Der Herr Minister sei ein bedeutender Fachmann, er habe sich viele Verdienste erworben durch den Bau verschiedener Zweigbahnen, die er mit Recht immer mehr auszudehnen suche, aber er sei kein Kaufmann und kein Finanzmann; wenn er das wäre, dann müsse er ganz entschieden wissen, daß unsere Industrie dem Auslande gegenüber einsteilen noch sehr gefährdet dastehe. Was habe man der Industrie nicht alles aufgeladen? Krankenkassen, Unfallversicherung, Bergwerkskassen und jetzt noch die Alters- und Invalidenversicherung — und bei alledem solle sie noch hohe Frachten bezahlen! In scharfen Worten kritisiert Nedner die Tarifpolitik der Staatsisenbahnverwaltung, durch welche, wie Nedner an einem Spezialfalle nachweist, die Erlangung von Frachtermäßigungen aufs äußerste erschwert würde.

Die Hoffnung auf billige Frachten durch den Bau des Rhein-Ems-Kanals sei übertrieben, auch könne die Industrie nicht noch 6 bis 8 Jahre warten. Wenn es je an der Zeit gewesen sei, billige Frachten zu verlangen, dann sei dies jetzt der Fall, wo die Überschüsse der Eisenbahnen, wie auch der erste Referent dargelegt habe, zu einer nie geahnten Höhe gelangt seien, zu welcher die Vermehrung der Ausgaben in gar keinem Verhältnis stehe. Der Gütersammelverkehr, welcher den Spedituren eine übermäßig hohe Einnahme bringe, sei vollständig in Unordnung, wie das der Bahnhof Hagen zeige, und die Beamten, welche übrigens durchweg ihre Pflicht thun, stehen diesen Mißständen ratlos gegenüber, so daß die Versender sich tagtäglich mit den Spedituren herumzanken müßten, ohne doch etwas zu erreichen. Nachdem die Werke drei bis vier Jahre nicht oder nur zur Hälfte beschäftigt gewesen, stelle sich jetzt plötzlich heraus, daß mehrere tausend Eisenbahnwagen fehlen, und nun müsse in fieberhafter Hast gearbeitet werden, um den Konventionalstrafen zu entgehen. Wenn wir eine abermalige Krise, wie die von 1874, vermeiden wollen, dann müssen wir jetzt für die Lebensfähigkeit unserer Industrie durch Einführung billiger Frachten sorgen, und um die zu erlangen, müssen wir uns an die Stelle wenden, zu der wir die Hoffnung hegen dürfen, daß endlich einmal ein Einsehen geschieht. Lassen wir darum die Resolutionen beiseite und wählen wir eine Kommission, die das heute in so reichem Maße gebotene Material zur Ausarbeitung einer Denkschrift an den Kaiser benutzte. Redner schließt mit der Bitte um Annahme seines Antrages, indem er die Behandlung des den Rhein-Ems-Kanal betreffenden Cases der Versammlung anheimgibt.

Herr Direktor Servaes ist in vielen Punkten mit dem Vorredner einverstanden, jedoch nicht mit dessen Äußerungen bezüglich des Rhein-Ems-Kanals. Redner beklagt, daß die Staatseisenbahnverwaltung in jüngster Zeit zu einer Maßregel übergegangen ist, welche die Ruhrorter Werke in hohem Grade schädigt; sie hat nämlich die Frachten von und nach Ruhrort, welche bisher auf der Höhe belassen waren, auf der sie zur Zeit des Trajektverkehrs standen, den wirklichen Entfernungen gemäß normiert, d. h. bedeutend erhöht. Dadurch sei eine sehr unangenehme Verschiebung für die in Frage kommenden Werke herbeigeführt worden.

Herr Böding-Mülheim am Rhein wendet sich gegen die Äußerungen des Herrn Funcke in betreff des Rhein-Ems-Kanals und beantragt, die Resolution durch den Zusatz zu ergänzen:

„Der Verein erwartet, daß bei einer Ermäßigung derselben die Frachten auf größere Entfernungen mindestens in demselben Maße ermäßigt werden, wie diejenigen auf nähere Entfernungen.“

Herr Direktor Brauns-Dortmund ist ebenfalls der Ansicht, daß die Äußerungen des Herrn Funcke teilweise einer gewissen Begründung nicht entbehren und deshalb von der Versammlung unterstützt werden können, er drückt aber sein Erstaunen darüber aus, daß aus der heutigen Versammlung, deren wichtigster Gegenstand die Frachterleichterung sei, ein Antrag hervorgehe, der bezwecke, ein Hauptleichterungsmittel, von dem ein sehr großer Teil der Vereinsmitglieder und der Vertreter der benachbarten Bezirke sich so Großes versprechen, auf unbestimmte Zeit zu vertragen. Die Mehrzahl der Fachleute, die die Frage gründlich studiert haben, habe sich für den Dortmund-Ems-Kanal ausgesprochen. Es könne kein Zweifel darüber bestehen, daß, wenn der Dortmund-Ems-Kanal zu einem Rhein-Ems-Kanal erweitert und auch die Moselkanalisierung, die ja Herr Funcke selbst wolle, zustande gekommen sei, daß dann für die Interessen der gesamten rheinisch-westfälischen Industrie außerordentlich Großes erreicht sei.

Herr Merckens-Köln erklärt seine Zustimmung zu den Bemerkungen des Vorredners über den Rhein-Ems-Kanal.

In seinem Schlußwort bekämpft Herr Bued die Art des von Herrn Funcke vorgeschlagenen Vorgehens, da man des Kaisers Majestät mit derartigen Dingen nicht behelligen dürfe. Im übrigen sei es erfreulich, daß Herr Funcke, der bisher ein Kanalgegner gewesen, ein Freund der Moselkanalisierung geworden sei. Wenn auch der Landes-

eisenbahnrat in seinem Bestreben, alle Frachten gleichmäßig zu gestalten, in einzelnen Fällen gefehlt haben möge, so könne man ihm doch in dem von Herrn Funcke angeführten Falle nichts zur Last legen.

Herr Funcke weist darauf hin, daß der Staat von der Gewerbtätigkeit des Landes lebe. Wenn diese aber in Gefahr sei, und man könne nichts bei dem Herrn Minister erreichen, dann sei es richtiger, sich an den Kaiser selbst zu wenden. Damit komme man entschieden weiter, als wenn man wieder eine Resolution beschliesse.

Bei der nun erfolgenden Abstimmung werden die von den Berichterstatter gestellten Beschlusanträge nahezu einstimmig angenommen, eine Abstimmung über die Anträge des Herrn Funcke wird von der Versammlung mit großer Mehrheit abgelehnt.

Schwedens Berg- und Hütten-Industrie 1887.

Gegen die letzten Jahre heben sich im allgemeinen die 1887er Resultate der schwedischen Berg- und Hüttenindustrie vorteilhaft ab, sie sind fast durchgehend als bessere, zum Teil als erheblich bessere zu bezeichnen und die soeben im Druck erschienene offizielle Statistik gewährt den Eindruck wieder auflebender berg- und hüttenmännischer Thätigkeit und läßt schließen, die Konjunktur habe auch da die abwärts gerichtete Bahn endlich verlassen, wenn auch noch während des ganzen Jahres der Preis einer Tonne rein bei Holzkohlen erzeugten Frischroheisens frei Station Nore 45,75 *M.* nur um eine Kleinigkeit überstieg.

Auffallend vor allen ist das ganz bedeutende letztjährige Wachstum der Erzeugung edler Metalle, welche bezüglich des Goldes die vierfache Höhe der des Jahres 1884 und bezüglich des Silbers die dreifache der des vorhergehenden Jahres erreicht hat; sie beträgt 83,44 bez. 5834,08 kg.

Der weitaus größte Teil der Goldausbeute — 81,39 kg — entstammt der großen Kupferbergsgarbe bei Falun, welche rund 1403 t goldhaltige Quarze neben 14 918 t Kupfererzen und 1222 t Schwefelkies über die Hängebank brechen. 0,34 kg gewann die Kupferhütte Atvidaberg aus Fällprodukten, welche sie als solche exportierte, und 1,70 kg extrahierte das Bleiwerk zu Rasvortorp aus guldischem Silber.

Die Silbererzeugung Schwedens verteilt sich auf fünf verschiedene Werke, von denen König Gustav III. Silberhütte zu Falun rund 322, das Silberwerk zu Sala aus Werkblei durch Abreiben und Feinen, sowie durch Extraktion auf nassem Wege aus Afler von den alten Waschwerken 1160, in Schwefelmetallen 3952, die Rasvortorper Bleihütte durch Extraktion aus Werkblei 196, die Kupferhütte Atvidaberg in bei der Kupfererzeugung gewonnenen Fällprodukten 106,6 und die Extraktionsanstalt zu Helsingborg ebenfalls in Fällprodukten 96,7 kg lieferten. Sämtliche Fällprodukte mit einem gesamten Feinsilbergehalte von 4155,6 kg wurden als solche exportiert.

Silbererze und silberhaltige Bleierze wurden während 1887 aus 27 Gruben insgesamt 15 616 t gefördert; auf die Gruben der alten Silberhütte zu Sala entfallen hiervon rund 11 936, auf die Blendegruben der Vieille Montagne zu Ammeberg rund 1824 t.

Der seit 1682 bestehende eigenartige Zwitterzustand des Salaer Silberwerks hat mit Schluß des Jahres 1887 geendet; Gruben und Hütten gingen ins volle Eigentum der Gewerkschaft über, die dagegen auf gewisse bisher besessene Privilegien zu verzichten hatte. War auch der Betrieb der ausgedehnten Sala-gruben in bezug auf Ausrichtung und Gewinnung ein lebhafter und allseitig befriedigender, so ließ doch die Förderung zu wünschen übrig, da ein ansehnlicher Teil des gebrochenen Materials

mangels Triebwassers für die Fördereinrichtung in den Bauen zurückbleiben mußte. Die gewonnenen erstklassigen Stufferze hielten 0,318, die Stufen zweiter Güte 0,151 pCt. Silber, die nicht aufbereiteten Wascherze neben 0,027 pCt. Silber 3 pCt. Blei; durch Aufbereitung wurde der Silbergehalt des letzteren auf 0,152 pCt. gebracht. Wie wertvoll in alter Zeit als unbrauchbar zur Seite geworfene Abfälle infolge der heutigen vorgeschrittenen Behandlungsweise werden können, zeigt weiter oben angegebener analytischer Feinsilbergehalt — 3952 kg — der bei Salawerk gewonnenen Schwefelmetalle, die durch Aufbereitung und Zugutemachung alter Halden dortselbst in Privatunternehmung des Ingenieur Heberle, des Erfinders der Heberle-Mühle, erzeugt wurden.

Mit der Gewinnung kupferhaltiger Erze waren in 1887 zehn schwedische Gruben, unter ihnen die bereits oben genannte, der Faluner Gewerkschaft gehörige große Kupferberggrube — Förderung 14 918 t — besetzt. Die gesamte Förderung aller Gruben belief sich auf 20 653 t. Nächste der großen Kupferberggrube erscheinen nur noch zwei Gruben in Östergötland — bei Alvidaberg — von Bedeutung, deren Förderung zusammen rund 4080 t betrug.

Die Kupferproduktion Schwedens bestand in 37,2 t Garkupfer, 570,5 t Raffinadkupfer und 311,6 t Cementkupfer. Die bedeutendsten Kupferhütten des Landes sind die zu Falun und zu Alvidaberg, von denen erstere 417,7 t Raffinade, letztere 173,3 t Raffinade und Garkupfer erzeugte; die Gesamtmenge des Cementkupfers ging aus dem Helsingborger Kupferextraktionswerke hervor und wurde teils zum Garen im Inlande, teils nach dem Auslande verkauft. Die Hütte zu Rasvortorp erhüttete in diesem Jahre lediglich Kupfererz; die Kupferwerke zu Bangbro und Lunaberg erzeugten zusammen rund 17,75 t Garkupfer.

Nickel und nickelhaltige Schmelzprodukte wurden im Berichtsjahre nicht produziert, dagegen wurden aus einer Grube in Östergötland 85 t Nickelerze gefördert.

Messingfabrikate, 3 Werke, geschlagenes und gewalztes Kupfer, 3 Werke, und Metallguß, abgesehen von Eisen- und Stahlguß, 7 Werke, wurden 271,1, 258,5 bez. 55,5 t hervorgebracht.

An Blei, Handelsqualitäten und Silberglätte wurden 281,8 bez. 30,9 t erhüttet, 42,8 pCt. Blei mehr als im Jahre vorher; an der Erzeugung dieses Quantums war das Salaer Silberwerk mit 25,9, die Bleihütte zu Rasvortorp (Drebro) mit 44,1 pCt. beteiligt.

Metallisches Zink produziert Schweden nicht, dagegen ist seine Zinkblendeförderung, an der im Gegenstandsjahre 37 Gruben teil hatten, nicht ganz unbedeutend: sie belief sich auf 46 233 t. Die wichtigsten Blendegruben gehören der Vieille Montagne; Amnebergfeld, Kollektivname dieser bergbaulichen Besitzung, liegt auf der Grenze der Statthaltereien Drebro und Östergötland, reicht in beide hinein und hat zur Zeit 17 Förderpunkte, aus denen allein 41 679 t Blende zu Tage gebracht wurden. Aus diesem Förderquantum wurden 6905 t Stufferze ausgeschieden, der Rest wurde zu 15 775 t konzentrierter Waschblende angereichert. 21 875 t Stoff- und Waschblende gelangten zur Röstung und ergaben 20 064 t geröstetes Gut. Außer den Amneberggruben haben nur noch die Langfallsgrube im Kirchspiele Grangårde (Kopparberg), Förderung 1790 t, und die Dannemore Schwefelgrube (Upsalälän), Förderung 1102 t,

Bedeutung. 14 Gruben förderten 8658 t Manganerze, 1 Grube 20 kg Molybdänerze, 3 Gruben 2506 t Schwefelkiese, 2 Gruben im Kirchspiele Gladhammer (Kalmar) 231 t Kobalterze und 1 Grube bei Riddurhytta (Westmanland) rund 39 t Cerit, der ins Ausland verkauft wurde.

Die Eisenerzförderung zum Belaufe von rund 902 201 t wurde aus 655 Gruben zu Tage gebracht, neben denen noch 280 nicht in Förderung stehende vorhanden waren. In den Statthaltereien Kalmar, Jönköping und Kronoberg ließen außerdem fünf Hochöfen 973 t See- und Moorerze gewinnen.

Die bedeutendsten Fördermengen stellten die Statthaltereien Drebro (245 338 t), Kopparberg (220 431 t) und Westmanland (212 173 t); die altberühmten Dannemoragruben brachten 49 310 t über die Hängebank und das während der letzten Jahre häufig genannte Gellivara-Revier förderte 2199 t.

Der Größe der Erzförderung entsprach auch der Hochofenbetrieb: Drebro produzierte 115 305, Kopparberg 106 889 t Roheisen und Hochofengußwaren; im ganzen Reiche waren 164 Hochöfen im Feuer und ihre gesamte Produktion bestand in 451 633,5 t Roheisen und 4985,4 t Gußwaren, in Summa 456 618,9 t Eisen. Die durchschnittliche Tagesproduktion eines schwedischen Holzkohlenhochofens hat sich innerhalb der letzten 50 Jahre nahezu vervierfacht: sie stieg von 3,1 t im Jahre 1837 auf 11,2 t im Berichtsjahre. Die 1887er Hochofenproduktion übertraf die des Vorjahres um 14 242 t, erreichte aber noch nicht die Höhe der des Jahres 1886.

Die offizielle Statistik kennt 118 Establishments, welche Eisengußwaren zweiter Schmelzung herstellen; ihre Produktion belief sich insgesamt auf 24 155 t; rechnet man hierzu die vorher angegebene Gewichtsmenge des Hochofengußes mit 4985,4 t und die der aus Martinmetall gegossenen Stücke mit 1373 t, so ergibt sich ein Gesamtgewicht von 30 513,4 t Gußwaren aus Eisen und Flußmetall.

189 Hütten mit 529 Herden und Öfen produzierten rund 255 337 t Stangeneisen, andere 28 mit 87 Herden 45 958 t abgefaßte Puppen, von denen etwa 10 pCt. ohne vorherige Weiterbearbeitung zum Export kamen. Im ganzen Reiche sind nur vier Puddelöfen vorhanden, was sich aus dem Mangel brauchbarer einheimischer Steinkohlen und andererseits aus dem Reichtume des Landes an Kohlholtz leicht erklärt. Unter den Fabrikaten der Raffineriewerke befanden sich 19 688 t aus Bessemer- und 14 547 t aus Martinmetall hergestellte; die ganze Summe der Erzeugung übertrifft die des Vorjahres um rund 18 250 t.

68 187 und 41 891 t Flußmetall wurden in 15 Bessemerwerken und 17 Martinhütten hergestellt; zwei Martinhütten und ein Bessemerwerk standen außer Betrieb; an Brenn- und Gerbstahl wurden von zwei Werken 451, an Uchatius-, Tiegel- und Puddelstahl auf vier Werken 1017 t produziert. Gegen das Vorjahr erscheint die Produktion der Bessemerwerke, deren Anzahl unverändert geblieben, um 14 175 t, die der um 6 vermehrten Martinanlagen um 19 534 t vergrößert, die Erzeugung an Brenn-, Gerb-, Uchatius- u. s. w. Stahl dagegen wird statistisch gegen das Vorjahr um 281 t kleiner ausgewiesen.

Auch die Fabrikation von Eisen- und Stahlmanufakturwaren hat statistisch gegen das Vorjahr eine gewichtige Zunahme um 20,6 pCt. erfahren, da unter das Rubrum auch die erstmalige Jahresproduktion des Schienenwalzwerks zu Donnarpvet mit 8642 t aufgenommen worden ist; ohne diese würde sie

gegen das Vorjahr mit rund 453 t zurückgeblieben sein. Sie beläuft sich in 1887 auf 49 242 t, darunter 12 392 t Bleche und 10 237 t Nägel und Hufnägel; beteiligt waren an dieser Fabrikation 146 Etablissements.

Steinkohlen, jüngeren Alters, fördert Schweden nur allein in der Statthalterei Malmöhus, im südlichsten Teile der Halbinsel; die gesamte Förderung davon betrug 21 249 m³ und ist seit 1885 im langsamen Rückgange begriffen; die Kohle ist sehr aschenreich und eignet sich für hüttenmännische Zwecke nicht. Nicht weniger als 465 vermessene und 442 noch nicht vermessene Beleihungen auf Kohlen wurden in Fristen gehalten.

Die Erzeugung von Schwefel, Kupfer- und Eisenvitriol, von Rotfarbe und Alaun, die Förderung von Graphit und die Produkte der Marmorbrüche sind nicht von Bedeutung und bleiben hier außer Berücksichtigung.

Zum Schlusse mag noch angeführt werden, daß die schwedische Berg- und Hüttenindustrie im Jahre 1887 direkt 29 348 Arbeiter beschäftigte und sich bei ihrer Bethätigung 178 Dampfmaschinen bediente.

Der ausländische Eisenmarkt im Januar 1889.

Essen, 5. Februar 1889.

Die ausländischen Märkte zeigten im Januar im ganzen und großen eine befriedigende Physiognomie. Allenfalls war man mit der Nachfrage zufrieden und wenn die Preisverhältnisse sich nicht dementsprechend überall verhältnismäßig günstig gestalteten, so lagen die Gründe tiefer als in der augenblicklichen Konjunktur.

Die Tendenz des englischen Eisenmarktes war im Januar allgemein eine feste. Die Nachfrage war durchweg lebhafter und von vielen Seiten wurde sogar Deckung für das zweite Jahresviertel gesucht, ein Zeichen, daß man auch auf Seiten der Abnehmer auf weiteres Steigen der Preise rechnete. Im allgemeinen war jedoch wenig Neigung vorhanden, größere Roheisenposten für längere Lieferfrist zu buchen. Zur Hebung der Stimmung konnte jedenfalls auch die Ausfuhrziffer des verfloffenen Jahres beitragen. Dieselbe betrug 938 348 tons, mit Ausnahme der Jahre 1883 und 1880 die höchste bis jetzt erreichte Ziffer, trotzdem Amerika nur etwas über ein Fünftel des vorjährigen Quantums bezogen hat. Der Preis von Cleveland-Roheisen Nr. III G. M. B. hat sich fest auf 34 s. per Tonne behauptet. Hämatiteseisen war stellenweise etwas weniger lebhaft, hielt sich aber dennoch auf dem Preise von 45 s. für gemischte Loose Bessemerisen f. o. b. ab Westküste. Auch in Spiegeleisen belebte sich die Nachfrage merklich. Besser noch als Roheisen war während des abgelaufenen Monats die Haltung von Fertigeisen. Die Preise waren durchweg fest und gingen für einige Sorten noch in die Höhe, so hielten sich Stabeisen und Bleche fest auf 5 L. 2 s. 6 d. bzw. 6 L. 10 s., während Feinbleche, infolge der gestiegenen Arbeitslöhne in dieser Branche, um 2 s. 6 d. bis 5 s. in die Höhe gingen. Auch in Hartguß waren brachte der Januar eine geringe Besserung; die Nachfrage war lebhafter und die Preise zeigten vereinzelt eine geringe Erhöhung. Weißblech war anhaltend fest. Sehr lebhaft hat sich auch das Stahlgeschäft entwickelt. Alle Werke waren in äußerst regem Betrieb, da den ganzen Monat hindurch zahlreiche Aufträge in Schienen, Blechen und Winkeln eingelaufen sind. Stahlschienen, sowie fast alle Sorten Schiffbaustahl waren so lebhaft gefragt, daß stellenweise Aufträge für kurze Lieferfristen nicht mehr gebucht worden sind. Die Preise von Stahlschienen hielten sich daher fest auf 4 L. Halbfertigfabrikate, wie z. B. Rohstahlblöcke konnten nur in kleineren Posten abgegeben werden und war das Geschäft im ganzen sehr still und die Preise zeigten sogar Rückgänge. Auch Knüppel, Nagelstrammen, Walzdraht hielten sich nicht auf ihrer früheren Höhe. Letzterer ging von 5 L. 15 s. auf 5 L. 12 s. für Nr. 5 Standard. Bessemer- und Siemensstahl waren dagegen steigend und auch Werkzeugstahl

fand flotten Absatz. Die Schiffbauwerke konnten zahlreiche neu. Aufträge buchen und die Maschinenfabriken waren lebhaft beschäftigt.

Auf dem schottischen Eisenmarkte war das Geschäft im letzten Monat kein sonderlich erfreuliches; im ganzen war die Tendenz matt. Das Spekulationsgeschäft war wenig reger; an sich ist der Bedarf keineswegs ein geringer, allein die schon häufig erwähnten ungeheuren, sich stets noch mehrenden Lagerbestände stehen einer Aufbesserung des Geschäfts überall hemmend entgegen. Dazu kam noch, daß im abgelaufenen Monat das dringende Angebot einer größeren Firma einen Druck auf den Markt ausübte, sodaß ein kleiner Anlauf zur Besserung nur vorübergehenden Einfluß ausübte. Trotz alledem ist man noch nicht zu der Einsicht gekommen, daß allein eine energische Verminderung der Produktion gesündere Verhältnisse herbeizuführen imstande ist. Die Zahl der Hochofen beträgt zwar 4 weniger als im Vorjahre, nämlich 79; allein trotzdem wird wöchentlich noch immer eine große Quantität Eisen erzeugt, welche, da sie den Bedarf nicht zu decken hat, leiblich Spekulationszwecken dient. In letzter Zeit hat noch das Gerücht, daß das Kupferhindikat in seinem Weiterbestehen bedroht sei, ein Sinken der Warrantpreise veranlaßt. Besser als für Roheisen liegen die Verhältnisse für Fertigeisen. Hier haben sich die Werke meist in lebhafter Thätigkeit erhalten und es ist anzunehmen, daß dieselbe noch eine geraume Zeit andauern wird. Die günstige Lage dieses Teils der Eisenindustrie spricht sich auch in einer Aufbesserung der hierhin gehörenden Artikel aus, da dieselben meist 5—10 s. im Preise gestiegen sind. Den Stahlwerken sind ebenfalls sehr viele Aufträge zugeflossen und die Preise wurden durchweg fest behauptet. Auch Eisengießereien und Maschinenfabriken, sowie die Schiffswerke waren lebhaft beschäftigt.

Der belgische Eisenmarkt zeigte im ganzen und großen eine gute Tendenz. Die Aufträge gingen stetig ein; zwar hätte die größere Zahl der Werke noch weitere Aufträge annehmen können, doch genügte die vorhandenen zu regelmäßigem Betriebe. Durch die verhältnismäßig hohen Preise der Rohmaterialien waren auch die Walzwerke gezwungen, mit ihren Notierungen in die Höhe zu gehen und so sind denn mit Ausnahme der Träger die meisten Walzwerkprodukte gegen Ende des abgelaufenen Monats um 5 Frcs. in die Höhe gegangen. Für Träger fürchtete man nämlich den Wettbewerb der nördlichen französischen Werke, welcher sich in letzter Zeit namentlich für die geringeren Sorten vielfach bemerkbar gemacht hat. Bemerkenswert sind die im Januar erfolgten Verbindungen von Eisenbahnmateriale. Stahlschienen waren in letzter Zeit in guter Nachfrage doch sind die Preise auf dem Weltmarkte nicht sonderlich lohnend. Immerhin ist der Preis, der Cockerill für 2700 t Stahlschienen bewilligt wurde, nämlich 106 Frcs. f. o. b. Antwerpen, etwas höher als die letzterzielten. Bei den für die Staatsbahnen ausgeschrieben 3000 t Schienen (System Goliath) bewegten sich die abgegebenen Preise zwischen 124,80 und 125,50 Frcs. Der Société des Acieries d'Angleur, welche sich in letzter Zeit namentlich auf die Erzeugung von Metallschwellen geworfen hat, ist ein Auftrag von 10 000 t Schwellen aus Thomasstahl für verschiedene auswärtige Bahnen zugefallen. Man hat in letzter Zeit auch Anstalten gemacht, Werkzeugstahl in Belgien zu produzieren; man gedenkt mit diesem Artikel namentlich England Konkurrenz zu machen. Die Maschinenfabriken sind gut beschäftigt, weniger jedoch die Gießereien.

Der französische Eisenmarkt zeigte im Januar keine sonderlich befriedigende Haltung. Die Hoffnungen, welche man sich im Anfang des Jahres auf eine lebhaftere Entwicklung des Geschäftes machte, fanden keine Verwirklichung. Im Norden herrschte von Seiten einiger Walzwerke wieder ziemlich starkes Angebot, was natürlich von der Spekulation möglichst ausgebeutet wurde. Danach scheint es, als ob die Übereinkunft, welche zwischen den Walzwerken des Nordens und des Centrums geschlossen wurde, keine sonderlich feste sei. Die politischen Verhältnisse waren ebenfalls wenig dazu angethan, beruhigend auf die Entwicklung der Industrie einzuwirken. Das Geschäft hielt sich daher im ganzen und großen in sehr mäßigen Grenzen und außer einem großen Posten Roheisen, welcher für

dreijährige Lieferzeit zum Preise von 46,50 Fres. mit einem von den Kotspreisen abhängigen Zuschlage gebucht wurde, sind größere Geschäfte kaum zu verzeichnen. Stabeisen war ziemlich vernachlässigt. Träger gingen ohne Schwierigkeit zu 145 Fres. ab, dagegen hielt sich Handelseisen gegen Ende des Monats nur schwach auf 140 Fres. Die Statistik des abgelaufenen Jahres zeigt für die Ausfuhr von Roheisen eine Verminderung fast um ein Drittel des vorhergehenden Jahres und auch Walzeisen zeigte eine Abnahme um 20 pSt. Die Ausfuhr von Stahl und Stahlprodukten hat um mehr als die Hälfte abgenommen. Man glaubt, daß ein Umschwung durch einen neuen Tarif angebahnt werde, welcher von der Compagnie du Chemin de fer du Nord der ministeriellen Genehmigung unterbreitet wurde, dem zufolge der Transport von Eisen und Stahl und anderen Metallprodukten nach Paris um 8 Fres. ermäßigt werden sollte. Alle Schienen wurden Ende des Monats zu 80 Fres. angeboten.

Die Haltung des amerikanischen Eisenmarktes, welche bereits im Verlaufe des Dezember eine schwache war, hat sich im Januar nicht gebessert; im Gegentheil ist das Geschäft im ganzen und großen noch stiller geworden. Die Tendenz der Preise war durch verschiedene ungünstige Einflüsse eine weichende. Trotzdem die amerikanischen Stahlschienenproduzenten sich im Dezember zu einem gemeinsamen Preise von 29 Doll. per ton, an der Küste verladen, einigten, so konnte dieser Preis doch nicht behauptet werden. Von Woche zu Woche ging derselbe herunter; statt 28 Doll. im Anfang des Monats wurden Ende Januar nur noch 26—27 Doll. notiert und ein größerer Posten wurde zu 26—26,50 Doll. k. o. b. Pittsburg abgesetzt, der niedrigste Preis, welcher jemals von amerikanischen Stahlschienenproduzenten acceptiert wurde. Erfreulicherweise haben jedoch diejenigen Fabrikate, bei welchen das deutsche Ausfuhrgeschäft in erster Linie beteiligt ist, nicht nur eine feste Haltung, sondern eine steigende Tendenz gezeigt. So sind ausländische Sorten Stahlwalzdraht stetig im Preise in die Höhe gegangen und zwar von 39 und 39,50 auf 42 Doll., wogegen amerikanische Sorten zu gleicher Zeit einen Rückgang von 41 auf 40 Doll. erlitten haben. Auch Spiegeleisen behauptete sich fest; die Nachfrage war ziemlich reger. Die Preise haben sich versteift und sind von 27—28 auf 28—29 Doll. für 20 pSt. manganhaltige Sorten heraufgegangen.

Korrespondenzen.

Tarif-Ermäßigungen. Der „Berliner Aktionär“ macht in seiner Nummer vom 2. Februar über die von verschiedenen Seiten erwarteten Eisenbahn-Tarifermäßigungen folgende, nicht gerade große Aussichten erweckende Mitteilungen: An der Berliner Börse spricht man seit einigen Tagen von Tarif-Reduktionen, welche die preussischen Staatsbahnen im Güterverkehre einführen sollen und welche die noch vorhandenen Privatbahnen nötigen würden, mit gleichen Herabsetzungen zu folgen. Insbesondere wird durch solche Tarifreduktionen der Rückgang des Kurses der östlichen Getreidebahnen erklärt. Ohne direkte Informationen zu besitzen, möchten wir doch zu einiger Vorsicht in dieser Beziehung raten, selbst für den Fall, daß, wie wir vermuten, irgend eine gemeinhin als offiziös geltende Feder eine entprechende geschäftsmäßige Notiz in die Presse lancieren sollte. Es ist ja zweifellos, daß die deutsche Industrie sich augenblicklich bemüht, die günstige Lage der Staatsbahn-Einnahmen für Herabsetzung von Frachten zu fruktifizieren. Aber ebenso zweifellos ist, daß die preussische Staatsregierung auf diesem Gebiete sehr vorsichtig und nicht ohne die eingehendste Prüfung der finanziellen und auch der wirtschaftlichen Tragweite einget. Derartige prinzipielle Tarif-Änderungen größeren Umfangs pflegen auch im Staatshaushalts-Etat vorgeesehen und mit dem Beginn des Etatsjahres in Kraft gesetzt zu werden. Der neue Etat hat keine Änderung in Aussicht gestellt; es könnte also, wollte die Regierung der deutschen Industrie entgegengekommen, doch immer erst mit dem Etatsjahre 1890/91 eine allgemeine Änderung eintreten. Einzelne mehr lokale Änderungen, wie sie z. B. im Westfälisch-Hamburger Kohlenverkehre beabsichtigt sind, mögen sich

besseunegeachtet früher bewerkstelligen lassen. Zu allgemeinen Tarif-Änderungen im Interesse der deutschen Industrie sich drängen zu lassen, hat ja die preussische Staatsregierung zur Zeit um so weniger Veranlassung, als die von einer Notlage weit entfernte Situation dieser Industrie gerade augenblicklich eine reissende Erhöhung der Folgen von Tarifreduktionen nach allen Richtungen hin wohl gestattet. Die preussische Staatsbahn-Verwaltung hat zudem durch den Wegfall der Brückenzuschläge, durch Revision der Anbring- und Abholgebührensätze für die Anschlußbahnen größerer Etablissements, durch Gleichstellung resp. Herabsetzung der Personentaxen zc. bereits recht erhebliche Erleichterungen für die Industrie eintreten lassen oder für die nächste Zeit vorbereitet, und ein weiteres Zugeständnis des Staates an die Industrie findet sich in der erfolgten Ankündigung einer Änderung der Bergwerks-Steuer, die von allen Faktoren der Gesetzgebung seit Jahren als dringend geboten anerkannt ist. Die Überschüsse der Staats-Eisenbahn-Verwaltung sollten allerdings vorzugsweise zur Pflege des Verkehrs verwandt werden. Allein die sonstigen Bedürfnisse der Finanz-Verwaltung lassen sich doch auch nicht leiblich um der Durchführung eines wichtigen Prinzips willen einfach von der Hand weisen und nicht nur alle Zweige der Staatsverwaltung, sondern auch alle Kreise der Selbstverwaltung treten an die Finanz-Verwaltung mit offenen Händen heran und die Ansprüche, welche ein Recht auf Anerkennung haben, heischen auch Berücksichtigung. Es wird sich nicht vermeiden lassen, daß die Erträgnisse der Eisenbahn-Verwaltung teil- und zeitweise zur Befriedigung anderer Bedürfnisse herangezogen werden, bis die Entwicklung unserer sonstigen Einnahme-Verhältnisse deren Verwendung im Verkehrs-Interesse bezw. deren Verringerung durch allgemeine Tarif-Reduktion gestattet. Wie aber auch die preussische Regierung der deutschen Industrie mit Tarifherabsetzungen entgegenkommen mag, wir bezweifeln insbesondere, daß sie auch russischen Getreide-Export durch zwangsweise Detroierung billiger Tarife wird fördern wollen und können. Es sind das doch zwei grundverschiedene Dinge. Die Rückgänge der Aktien ostpreussischer Getreidebahnen mögen andere Gründe haben, — wir wollen das nicht untersuchen, — auf erzwungene Tarif-Reduktionen wird man sie nicht zurückführen können und dürfen.

Aus Breslau wird uns geschrieben: Der Minister der öffentlichen Arbeiten hatte am 17. Februar 1886 mit bezug auf den Erlass vom 10. Mai 1883, nach welchem für Reisen größerer Arbeitsgesellschaften in IV. Wagenklasse Fahrpreisermäßigungen durch Bewilligung der Militärfahrpreise gewährt werden können, soweit öffentliche Interessen in Frage kommen, zur Vermeidung von Zweifeln bestimmt, daß ein für die Gewährung dieser Vergünstigung ausreichendes öffentliches Interesse bei Reisen von Arbeitern, welche in größerer Anzahl ihres Erwerbes wegen vorübergehend einer auswärtigen Arbeit nachgehen oder von derselben in ihre Heimat zurückkehren, stets als vorliegend anzusehen sein werde, wenn aus den Umständen des Falles nicht klar ein anderes erhelle. Es ist nun im Laufe der Zeit die Wahrnehmung gemacht worden, daß diese Erleichterungen für die ober-schlesischen Bezirke einen Arbeitsmangel im Gefolge haben, da sich beispielsweise die Zahl der aus dem Regierungsbezirke Oppeln zeitweise abgezogenen Arbeitermassen für das Jahr 1887 auf über 12 500 belaufen hat, und daß nach Ermittlungen der Eisenbahndirektionen zu Breslau und Berlin die Zahl der Arbeiter, welche von Schlesien nach anderen Provinzen befördert worden sind, in den ersten 4 Monaten des Jahres 1888 nicht weniger als 12 928 betragen hat. Unter diesen Umständen wird gegenwärtig durch eine Enquete zu ermitteln gesucht, ob und in welcher Weise es nach Lage der Sache angezeigt sein möchte, eine Abänderung des Erlasses vom 17. Februar 1886 eintreten zu lassen. Die etwa zu machenden Vorschläge müssen sich zu allgemeiner Anwendung eignen, da eine besondere Behandlung einzelner bestimmter Arbeiterklassen oder einzelner Landesteile grundsätzlich nicht angängig erscheint, auch nach aller Voraussicht schwer abzuweisende Beschwerden von verschiedenen Seiten hervorrufen würde.

Wagenmangel. Auf eine Beschwerde des Vorstandes des Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Vereins in Rattowitz, betreffend den Wagenmangel auf den Eisenbahnen, ist dem Verein von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten folgender Bescheid zugegangen:

Berlin, den 9. Januar 1889.

Auf die Eingabe vom 16. November v. J. eröffne ich dem Vorstand, daß der ausgiebigen Versorgung der schlesischen Kohlenreviere mit leeren Wagen von den königlichen Eisenbahn-Direktionen fortgesetzt die eingehendste Fürsorge gewidmet werden wird. Außer der Beschleunigung des Wagenumlaufs durch Einlegung zahlreicher neuer Züge und Ausdehnung oder Einführung des Nachdienstes auf verschiedenen Strecken wurde schon im Sommer des vergangenen Jahres auf eine Erweiterung des für die regelmäßige Versorgung der schlesischen Kohlenbezirke bestimmten Zuführungsgebiets Bedacht genommen und steht noch eine weitere Ausdehnung des letzteren, soweit irgend thunlich, in Aussicht. Außerdem hat wiederholt eine außerordentliche Überweisung von leerem Material aus den mittleren Bezirken nach Schlesien durch die zuständige königliche Eisenbahn-Direktion zu Magdeburg stattgefunden; es ist hierdurch gelungen, den Wagenansforderungen des oberschlesischen Reviers im Dezember v. J. wieder fast vollständig gerecht zu werden und die Kohlen- und Koksabfuhr aus dem dortigen Bezirk um nahezu 30 pSt. gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres zu steigern. Es steht zu hoffen, daß mit Hilfe jener Maßregeln in Verbindung mit der inzwischen andauernden Anlieferung neuer Wagen und der weiter eingeleiteten recht beträchtlichen Vermehrung des Lokomotiv- und Wagenparks, sowie der Verbesserung der Betriebsanlagen im Kohlenrevier, insbesondere auch der Lade- und Geleisanlagen auf verschiedenen Anschlußwerken, die auch von der Staats-Eisenbahn-Verwaltung auf das lebhafteste gewünschte und angestrebte regelmäßige und vollständige Versorgung des Kohlenreviers mit leeren Wagen auch in Zeiten ungewöhnlichen Verkehrsandranges thunlichst erreicht werden wird. Wenn dies im vergangenen Jahre nicht immer gelungen ist und namentlich in den Monaten Oktober und November v. J. die Wagengestellung hinter den Anforderungen nicht unbeträchtlich zurückblieb, so hat doch auch im Oktober eine Mehrgestellung von 5684 Wagen oder von 6,7 pSt. und im November eine solche von 10834 Wagen oder von nahezu 12 pSt. gegenüber den gleichen Monaten des Vorjahres stattgefunden, während die Anforderungen in beiden Monaten gegenüber dem Vorjahre in ganz außergewöhnlichem Maße gestiegen waren. Auch durch die Erweiterung des Abfahrs oberschlesischer Kohlen in entfernteren Bezirken, so im Direktionsbezirk Bromberg im Oktober um 27200 t (oder 28 pSt.) und im November um 18200 t (oder 15 pSt.), auch in Österreich-Ungarn im Oktober um 21470 t (oder 11,5 pSt.) und im November um 25000 t (oder 11,7 pSt.), wurde die rechtzeitige Bestellung leerer Wagen erschwert. Die königlichen Eisenbahndirektionen sind indessen wiederholt angewiesen und auf das eifrigste bemüht, auch unter schwierigen Verhältnissen den Anforderungen des Verkehrs zu genügen und die Durchführung der zu diesem Behuf erlassenen Anordnungen auf das sorgfältigste zu überwachen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten: gez.: v. Maybach.

Die Einfuhr westfälischer Steinkohlen und Koks nach dem Hamburger Abfahrggebiet
betrug im Monat Januar

	1889	1888
für Hamburg Platz	24 230 Wagen zu 10 t*)	19 340 Wagen.
über Hamburg		
auf Altona-Kieler Bahn	26 160 "	19 260 "
" Lübeck-Hamburger Bahn	7 880 "	5 860 "
" Berlin-Hamburger Bahn	2 990 "	2 300 "
zusammen	61 350 Wagen	46 760 Wagen

*) Davon überseeisch ausgeführt 600 t.

(Wügeteilt von Wb. Blumenfeld, Hamburg.)

Vermischtes.

Gegen Übertreiben der Förderschale ist bei der neuen Fördermaschine des dem Steinkohlenbergwerke Maria bei Söngen (Neb. Aachen) gehörigen Hauptschachtes eine Einrichtung getroffen, durch welche in entsprechendem Momente die Bremse selbstthätig zur Wirkung kommt. Zu dem Zwecke wurden die Teufsenzeiger mit gezwungener horizontaler Bewegung (mittels in Umdehung verfesteter Schraubenspindel) ausgeführt. Beim Zubochtreiben der Schale stoßen die Gleitbacken des Teufsenzeigers gegen einen Winkelhebel, welcher mit einer Nase mit schiefer Fläche verbunden ist, wodurch diese aufgehoben und der Schieber der Dampfremse durch den Dampfdruck auf einen einerseits mit dem Schieber verbundenen Plungerkolben selbstthätig so verstellt wird, daß die Bremse zur Wirkung kommt. Die Steuerung des Schiebers ist so eingerichtet, daß er auch von der Hand verstellt werden kann.

Am t l i c h e s.

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

Nr. 13. Stehender Dampfessel mit rechtwinkelig gebogenen Heizröhren. Prosper Dupuis in Aachen, Lütticherstr. 28. - Neuerung an Wasserabscheidern für vertikale Dampfleitungen. Halle'sche Armaturen- und Maschinenfabrik A. Werneburg u. Co. in Halle a. d. Saale. - Hydraulischer Zugregulator. C. Schulz, in Firma Kahles u. Schulz in Köln, Mathiasstr. 15. - Nr. 16. Verfahren zur Verkleinerung und Aufschliefung von Thomaschlacke. Dr. Emil Meyer in Berlin NW., Lessingstr. 48. - Nr. 31. Reinigungsverfahren für geschmolzenes Eisen. Thomas Lemay in Nottingham, Nr. 1 Grephound-Street, England; Vertreter: Karl Pieper in Berlin SW., Gneisenaustr. 110.

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.

Nr. 5. Nr. 46 691. Gesteinbohrmaschine. J. M. Jullouch in Minas di Rio Tinto, Huelva, Spanien; Vertreter: Robert R. Schmidt in Berlin SW., Königgräberstraße 43. Vom 27. Mai 1888 ab. - Nr. 7. Nr. 46 679. Verfahren zur Herstellung von Blech, Band Eisen und Draht. R. Mannesmann in Remscheid. Vom 1. März 1888 ab. - Nr. 13. Nr. 46 662. Einbau für Oberessel zur Regelung der Wasser- und Dampfströmung. W. Werth in Mödling bei Wien; Vertreter: C. Pieper in Berlin SW., Gneisenaustr. 110. Vom 26. Februar 1888 ab. - Nr. 19. Nr. 46 669. Schienenbefestigung für Stahlschienen. G. W. Wilford in Attercliffe Sheffield, Grafschaft York, England; Vertreter: Karl T. Burchardt in Berlin SW., Friedrichstraße 48. Vom 28. Juni 1888 ab. - Nr. 20. Nr. 46 723. Luftauslaß für Luftdruckbremsen. A. Brüggemann, königlicher Eisenbahn-Bauinspektor in Breslau, Oberthor-Bahnhof. Vom 25. März 1888 ab. - Nr. 21. Nr. 46 725. Neuerung an Bogenlichtlampen, bei welchen die positive Kohle aus zwei horizontalen Kohlenstäben zusammengesetzt ist. F. G. Chapman, W. G. Chapman und F. M. Dearing in London; Vertreter: L. Buzgrath in Berlin SW., Dessauerstr. 33. Vom 4. April 1888 ab. - Nr. 32. Nr. 46 704. Apparat zum Blasen und Formen von Glas. J. Armstrong in Nr. 11 Queen Victoria Street, London, England; Vertreter: Wirth u. Co. in Frankfurt a. M. Vom 31. Mai 1888 ab. - Nr. 42. Nr. 46 701. Geschwindigkeitsanzeiger für Maschinen. W. Galeischky, stud. arch. nav. und Vize-Maschinist der kaiserlichen Marine, in Berlin S., Wasserthorstr. 14 III. Vom 3. Oktober 1888 ab. - Nr. 46 713. Entlastungsvorrichtung für Brückenwagen. H. Redeker u. Nauß in Bielefeld. Vom 24. April 1888 ab. - Nr. 46. Nr. 46 670. Steuerung des Einlaßventiles an Petroleum-Motoren. D. Engel in Berlin, Ackerstraße 68. Vom 1. Juli 1888 ab. - Nr. 46 674. Neuerung an Zündvorrichtungen für Gasstrommaschinen; Zusatz zum Patente Nr. 41 976. Fr. Wrede in Bielefeld. Vom 9. Sept. 1888 ab. - Nr. 46 703. Neuerung an Petroleum-Motoren. A. Spiel in Berlin W., Steglitzerstr. 22. Vom 21. April 1888 ab. - Nr. 46 714. Einrichtung an Gasmotoren zur selbstthätigen Kühlung des Verbrennungsraumes. F. Capitaine in Berlin, Friedrichstr. 125. Vom 10. Juli 1888 ab. - Nr. 81. Nr. 46 685. Vorrichtung zum Abwärtstransport von Steinkohlen-Briquets. Gutzeit, Königl. Reg.-Baumeister in Wilhelmshaven. Vom 17. Juli 1888 ab.

Elementarbuch
der
Steinkohlen-Chemie
für Praktiker
von
Dr. F. Muck.

Zweite vermehrte Auflage.

Preis geb. in ganz Leinen mit Goldtitel 1 Mk. 60 Pfg.

In der Zeitschrift für das Berg-, Hütten- und Salinenwesen im Preussischen Staate wird folgendermassen über das Buch geurtheilt: „Wir stehen nicht an, das treffliche Büchlein nach Form und Inhalt zu dem Besten zu rechnen, was seit längerer Zeit erschienen ist, um die Ergebnisse der Wissenschaft dem „Praktiker“ zugänglich zu machen und verfehlen daher nicht, die Aufmerksamkeit aller Fachgenossen angelegentlichst auf das Schriftchen hinzulenken.“

Grubenventilatoren
Patent Pelzer

D. R. Patente.



mit neuesten
Verbesserungen.
Unerreicht in ihrer
Wirkung.
Den Guibals bedeutend
überlegen auch für weite
Gruben.
Billigster Betrieb.

Handventilatoren
Patent Pelzer

verbreitetste und wie allgemein anerkannt vorzüglichste
Construction.

Alle Grössen auf Lager.

Ventilatoren mit Turbinenbetrieb
Patent Pelzer

für Separat-Ventilation. Geringer Wasserbedarf.
Sehr ausgiebige Wirkung. Keine Bedienung.

Fr. Pelzer, Ingenieur, Dortmund.

Ferro-Chrom Ferro-Mangan Ferro-Silicium Ferro-Aluminium etc.	} Spezialität
liefert	
F. Pradez in Lüttich (Belgien).	

Delta-Metall

in Barren, Bolzen,
Blechen, Stangen,
Drähten, Röhren



gegossen,
geschmiedet, heiss
ausgestanzt.

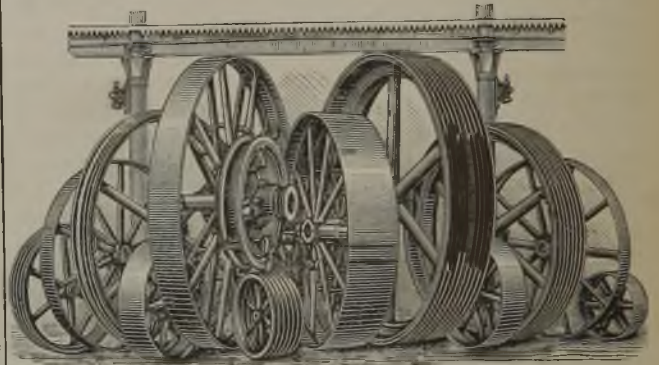
Zu beziehen durch: **Deutsche Delta-Metall-Gesellschaft**
Alexander Dick & Co., Düsseldorf.
Alleinige Patent-Inhaber für Deutschland.

C **OKEAUSDRÜCKMASCHINE** **N**
(seit 1870 136 Stück ausgeführt)
halten sowohl ganze Maschinen, als alle
einzelnen Theile vorrätzig
HEINTZMANN & DREYER
Bochumer Eisenhütte zu Bochum.

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

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

Agenturen und Aufträge.



Riemenscheiben, Wellen, Lager, Seilscheiben, Riemenleiter,
Zahnräder, Reibungshupplungen und einfache Kupplungen,
sowie andere Wellenleitungstheile.

Berlin-Anhaltische
Maschinenbau-Actien-Gesellschaft.
Dessau — Moabit — Berlin.
(Abtheilung für Kraftübertragungen).

Die Geschäfte stellen haben Fernsprechverbindung unter einander.

Soeben erschienen:

General-Tarif
für
Kohlen-Frachten.

Aufgestellt nach offiziellen
Quellen
von
G. Schaefer.
1889. Nr. I. Preis 15 Mark.
Preis des Jahrgangs (3 Nrn.) 30 Mark
G. D. Baedeker, Essen.

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

Heinrich Lueg, Haspe, Westf.

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 ver-
breiteten Buches ist vollständig ver-
ändert, vermehrt und auf das Niveau
des heutigen Standes der Gewerbe-
wissenschaften gebracht worden.

Bestellungen nimmt entgegen
G. D. Baedeker in Essen.

Gut erhaltene
Markscheider-Mess-Instrumente

billig abzugeben. Gefl. Offerten unter
N. O. 27 an die Exped. d. Bl. erbeten.

Druck von G. D. Baedeker in Essen.