№ 12.
XXV. Jahrgang.

Glückauf.

1889.
9. 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 Pf.

Inhalt: Beratung des Etats der Berg-, Hütten- und Salinen-Verwaltung im Abgeordnetenhause. — Kohlen, Eisen- und Metallmarkt. — Korrespondenzen. — Wagengestellung im Ruhrkohlenreviere vom 16. bis 31. Januar 1889. — Westfälische Steinkohlen, Koks und Briquettes in Hamburg, Altona, Harburg 2c — Wagengestellung der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn vom 16. bis 31. Januar 1889. — Magnetische Beobachtungen. — Amtliches. — Übersicht der Steinkohlen-Produktion im Oberbergamts-Bezirk Dortmund im Jahre 1888. — Anzeigen.

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

Beratung des Etats der Berg-, Hütten- und Salinen-Verwaltung im Abgeordnetenhause.

Am 31. Januar d. J. fand im preußischen Abgeordnetenhause die Beratung des Etats der Berg-, Hütten- und Salinen-Verwaltung im preußischen Staate statt. Aus den Verhandlungen teilen wir nach dem stenographischen Berichte diejenigen Teile mit, welche für die rheinisch-westfälische Industrie besonderes Interesse darbieten:

I.

Abg. **Schmieding:** M. H., der Etat der Berg-, Hütten- und Salinenverwaltung für 1889/90 ist nicht wesentlich verschieden von demjenigen des vorigen Jahres, und mit Rücksicht auf die veränderte Konjunktur und die Preissteigerung, welche inzwischen bei den Produkten der Bergwerke eingetreten ist, vielleicht etwas zu wenig verschieden. Ich für meine Person bin wenigstens geneigt, dem Herrn Berichterstatter bezüglich seiner Äußerungen, welche er in der Budgetkommission gemacht hat, beizutreten, daß bei dem Titel 1 in Kap. 9 wohl richtiger eine Mehreinnahme anstatt von 1/2 Million von 3 Millionen zu setzen gewesen wäre. Doch ich mache der Staatsregierung aus dieser großen Vorsicht bei Aufstellung des Etats keinen Vorwurf. Es ist ja nicht unangenehm, wenn es im nächsten Jahr heißen wird: der Bergwerksetat hat erhebliche Überschüsse geliefert. Das ist ja für die Staatsregierung, für das Haus und auch für das Land nicht so schlimm, um deshalb das vielleicht etwas zu vorsichtige Vorgehen bei der Aufstellung des Etats zu tadeln.

Bezüglich der mit dem Berg- und Hüttenetat in Verbindung stehenden Fragen hat aber derselbe in den beim Bergbau beteiligten Kreisen manche recht unangenehme Enttäuschung gebracht. Nachdem der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten bei der vorjährigen Etatsberatung die Aufhebung der Bergwerkssteuer in sichere baldige Aussicht gestellt hatte, da war es wohl nicht ungerechtfertigt, eine dementsprechende Vorlage in der diesmaligen Session des Abgeordnetenhauses zu erwarten. Und wie weit schon die Hoffnungswogen nach dieser Richtung in den betreffenden Bergbau treibenden Kreisen gingen, das ersehen Sie am besten aus einem Bericht, welchen der Geschäftsführer des „Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund", unser langjähriges, angesehenes Mitglied dieses Hohen Hauses, Dr. Natorp, am 22. Dezember vorigen Jahres erstattet hat. Er sagt dort:

Ich glaube, meinen Bericht nicht schließen zu dürfen, ohne noch zweier Vorgänge aus dem hinter uns liegenden Jahre zu gedenken, für welche sich die rheinisch-westfälische Bergwerksindustrie dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten zu besonderem Dank verpflichtet fühlen muß. Ich meine erstens die von dem Herrn Minister im Abgeordnetenhause abgegebene Erklärung, daß er entschlossen sei, einem seit langen Jahren von der preußischen Bergwerksindustrie ausgesprochenen Verlangen entgegenzukommen und die Bergwerkssteuer zu beseitigen. (Hört, hört! Lebhafter Beifall.) Vielleicht dürfen wir uns der Hoffnung hingeben, daß schon im Etat der nächsten Session dieser Zusage von Seiten des Herrn Ministers Rechnung getragen werden wird. (Wiederholter Beifall.)

Ja, meine Herren, es scheint allerdings leider, als wenn der Beifall, zum mindesten gesagt, etwas verfrüht gekommen wäre. Wenigstens deutet weder die Thronrede noch der Etat darauf hin, daß wir noch in dieser Session eine entsprechende Vorlage erhalten werden.

Da die innere Haltlosigkeit der heutigen Art der Besteuerung sowohl vom Hohen Hause als auch von der Königlichen Staatsregierung hier wiederholt anerkannt ist, so scheint es mir überflüssig, näher auf das Wesen derselben einzugehen. Ich will nur für die neu eingetretenen Mitglieder des Hauses kurz bemerken, daß die jetzige Besteuerungsform ein Rest des alten Bergzehnten ist, und daß diese Steuer dem Staate zur Zeit noch etwas über 4 Mill. Mark einbringt, wovon allein auf den westfälischen Bergbau 2 1/4 Mill. fallen, welche zu den übrigen Belastungen des Bergbaus hinzutreten.

Bei den Steinkohlenzechen wird die Steuer zur Zeit in Höhe von 2 pCt. von dem Bruttowert der Gesamtförderung erhoben, und zwar ohne jede Rücksicht, ob die Zechen Überschüsse bauen, oder ob sie sich nur durch Zubußen über Wasser halten, und ohne jede Rücksicht auf die Selbstkosten der Gewinnung. Und diese letzteren sind bei den verschiedenen Zechen sehr verschieden. Während die eine Zeche in der glücklichen Lage ist, die Selbstkosten bis auf etwa 15 M. per 100 Ctr. herabzudrücken, beträgt sie für andere das Doppelte bis zu 30 M. und darüber per 100 Ctr. und doch haben beide Zechen bei gleichen Förderquanten die gleiche Bruttosteuer zu tragen. Das würde also, landwirtschaftlich gesprochen, ungefähr heißen: die Bergwerke mit Boden vierter und fünfter Güte haben dieselbe Steuer zu zahlen, wie die Zechen mit Boden erster Klasse.

Die Steuer wirkt aber heute um so drückender, je höher die Belastung der Industrie durch die neue sozialpolitische Gesetzgebung steigt. Der mir gerade vorliegende Betriebsbericht einer Zeche dokumentiert z. B., daß noch im Jahre 1880 die Knappschaftsgefälle pro Mann und pro Jahr ungefähr 27 ℳ. betrugen, während dieselben jetzt unter Hinzutritt der Unfallversicherungsgelder auf den Betrag von 53 ℳ. pro Mann und Jahr gestiegen sind. Und was das bei einer Durchschnittsbelegschaft von etwa 1000 Mann besagen will, das kann ein jeder sich selbst leicht ausrechnen. Ich hoffe deshalb, daß der Herr Finanzminister die Zusage, welche der Herr Verkehrsminister in so entgegenkommender Weise im vorigen Jahre gegeben hat, auch voll und ganz wahrhalten wird.

Ein anderes Schmerzenskind der Montan- und Hüttenindustrie, die leidige Tariffrage, will ich hier an dieser Stelle nicht näher berühren, ich möchte nur konstatieren, daß eine durchgreifende Frachtermäßigung an keiner Stelle eingetreten ist, selbst nicht bei dem Punkte, bei welchem auch der Herr Verkehrsminister im vorigen Jahre eine zustimmende Erklärung abgegeben hat. Ich meine die Frachtermäßigung nach unseren Nordseehäfen, besonders nach dem wichtigen Absatzmarkt der Stadt Hamburg. Die Königl. Eisenbahndirektion zu Altona hatte die Frachtermäßigung von 6 auf 5,50 ℳ. für den Ortsverbrauch in Hamburg befürwortet, und der Herr Minister überwies in korrekter Weise diese Befürwortung der Eisenbahndirektion zu Altona an den Landeseisenbahnrat zur begutachtlichen Äußerung, dieser gab in seiner Sitzung vom 7. November die hochweise Antwort, daß diese Frage überhaupt noch nicht zur Entscheidung reif sei, und verwies sie zur Verhandlung auf eine spätere Sitzung. Meine Herren, ich will eine solche Verschiebung ad Calendas graecas, die in diesem Beschlusse enthalten ist, nicht weiter charakterisieren, ich glaube aber die Hoffnung aussprechen zu dürfen, daß der Herr Minister hier Remedur eintreten lassen wird. Aus den Gründen, welche gegen die Ermäßigung von 50 ₰ von Seiten des Landeseisenbahnrats angeführt sind, will ich nur einen als ganz besonders charakteristisch und symptomatisch hervorheben. Unter anderem wurde gegen die Herabsetzung des Tarifs angeführt, es müsse alles vermieden werden, was dazu dienen könne, das Anwachsen der großen Städte unnötig zu fördern. Solche Begründungen führt man an für die Frage, bei der es sich darum handelt: soll ein solch wichtiges Absatzgebiet, wie die Stadt Hamburg, allein von England mit Kohlen versorgt werden, oder soll auch der deutsche Bergbau wesentlich dabei mit beteiligt werden? Ja, meine Herren, es scheint wirklich der Herr im Landeseisenbahnrat, der solche Gründe in das Gefecht führt, zu glauben, es wäre weniger gefährlich, wenn das Anwachsen der großen Städte durch englischen Brennstoff gefördert würde, als wenn auch Deutschland Kohlen dazu liefere. Doch, wie gesagt, ich will die leidige Tariffrage hier nicht berühren, denn meines Dafürhaltens ist eine wirklich dauernde, befriedigende Lösung dieser Tariffrage nur zu erwarten, wenn es uns gelingt, auch in den westlichen Provinzen der Monarchie den Ausbau der Wasserstraßen in so ernster und energischer Weise zu fördern, wie es unter den großen Regenten Brandenburgs und Preußens für den Osten schon seit mehr als hundert Jahren geschehen ist.

Meine Herren, ich möchte deshalb den Herrn Minister bitten, doch möglichst den Beginn des Baues des Dortmund-Emskanals zu beschleunigen. Es sind ja so wie so schon mehrere Jahre unnütz verstrichen, weil das Gesetz die unglückselige Bestimmung enthält, daß mit dem Bau des Dortmund-Emskanals nicht eher begonnen werden dürfe, als bis von den Interessenten die Kosten für den Grunderwerb vollständig gedeckt und sicher gestellt wären, ohne daß das Gesetz aber eine Möglichkeit bietet, diese Interessenten auch festzulegen.

Meine Herren, es liegt mir fern, gegen die Erhebung eines Präzipualbeitrags zu sprechen; im Gegenteil, ich bin der Ansicht, daß diejenigen Landesteile, welche einen hervorragenden Vorteil vor den anderen Landesteilen durch den Bau solcher Kanäle haben, auch mit Präzipualbeiträgen herangezogen werden müssen. Aber, meine Herren, 5 bis 6 Millionen im Wege der reinen Freiwilligkeit aufzubringen, das ist fast ein Ding der Unmöglichkeit und ist auch mit größeren Ungerechtigkeiten verbunden. Die opferwilligen, ich möchte fast sagen, die anständigen Leute, sind jederzeit gern bereit, die auf sie gelegten Beiträge zu zahlen, während die — verzeihen Sie den Ausdruck — Drückeberger sich an ihren Beiträgen, so viel sie können, herumdrücken, in dem festen Glauben, daß doch schließlich andere Leute den Ausfall decken werden, und es zahlen so gerade diejenigen Leute, die den größten Vorteil von dem Kanalbau haben, oft die geringsten Beiträge, da es nicht möglich ist, sie in irgend einem Zwangswege heranzuziehen.

Ich kann deshalb für die Zukunft nur dringend befürworten, daß, wenn wieder einmal eine ähnliche Gesetzgebung an uns herantritt, dann zugleich mit der Festsetzung des Präzipualbeitrags auch gleichzeitig die Behörde bestimmt wird, welche das Umlageverfahren für die Interessenten regelt, wie es thatsächlich heute bei den Deichverbänden bereits der Fall ist. Meine Herren, ohne die energische Mitwirkung unsererer obersten Provinzialbehörden in Westfalen, insbesondere ohne das thatkräftige Eingreifen des Oberpräsidenten der Provinz, des Herrn v. Hagemeister, glaube ich, würden wir überhaupt in Westfalen nicht zum Ziele gelangt sein.

Zur Zeit sind aber nach endlosen Mühen, soweit ich recht unterrichtet bin, auch die letzten Schwierigkeiten wegen Aufbringung der Grunderwerbskosten in Westfalen überwunden, und ich glaube auch, daß auf Andringen des Herrn Ministers voraussichtlich in Hannover die letzten Förmlichkeiten leicht in Ordnung zu bringen sein werden.

Meine Herren, wir erwarten keineswegs alles Heil in wirtschaftlicher Beziehung von dem Bau des Dortmund-Emskanals. Es ist ja hier immer betont worden, daß der Kanal als solcher in seiner jetzigen Gestalt nur ein Torso bleiben wird, und daß er die eigentliche Aufgabe, die er lösen soll, in Wirklichkeit erst lösen kann, wenn der Ausbau nach beiden Seiten, nach dem Rhein einerseits und nach der Weser und Elbe andererseits, erfolgt sein wird. Aber, meine Herren, was wir dringend wünschen, ist das, daß endlich einmal an einer Stelle ein Anfang gemacht wird; denn wir sind der Ansicht, daß nicht bloß das Wort von der bösen That wahr ist, sondern daß es auch von der guten gilt, daß sie fortzeugend Gutes muß gebären (Bravo!)

Nach einer Rede des Abg. Dr. Arendt ergreift das Wort

Minister der öffentlichen Arbeiten **v. Maybach:** Auf den Gegenstand, den der letzte Herr Redner behandelte (betr. Doppelwährung), brauche ich wohl nicht näher einzugehen. Er hat ganz richtig bemerkt, daß die Frage, welche er behandelte, nicht hier, nicht in Deutschland, sondern in viel weiteren Kreisen zum Austrag gebracht werden würde; sie ist eine bestrittene, und ich denke, sie wird noch recht lange bestritten bleiben. Aber, wie gesagt, hierauf gehe ich jetzt nicht ein, mir hat nur das, was der Herr Abgeordnete Schmieding sagte, Veranlassung gegeben, das Wort zu ergreifen. Ich will hier die Bemerkung einschalten, daß ich nicht von vornherein hier den Verhandlungen habe beiwohnen können, weil ich anderweitig in Anspruch genommen war.

Der Herr Abgeordnete bemerkte, daß die Ergebnisse, wie sie sich in dem gegenwärtig vorliegenden Etat darstellten, vielleicht etwas günstiger hätten gegriffen werden können, wenn man den Etat zu einer anderen Zeit aufgestellt hätte. Ich kann das zugeben, es ist hier gerade so wie im vorigen Jahre auch beim Eisenbahnetat, wo wir uns damit entschuldigen mußten, daß wir den Etat zu einer Zeit aufstellen mußten, wo wir die Entwickelung des Verkehrs noch keineswegs vollkommen übersehen konnten. Indessen die Vorsicht gebietet, in diesen Dingen doch nicht zu weit zu greifen, und um so weniger, als auch die Ausgaben bei angenommenen erhöhten Einnahmen steigen. Es würde sehr schwierig sein, hier einen Zusatz zu machen von so und so viel Prozent, ohne daß man gleichzeitig einen Zusatz machte bei den Ausgaben. Lassen wir es also bei den Ansätzen, wie sie sich in dem Etat finden, wie sie auch Ihre Budgetkommission als zutreffend anerkannt hat.

Er hat denn, wenn ich nicht irre, gesagt: In der Thronrede haben wir eine Ankündigung vermißt über die Bergwerkssteuer. Meine Antipathie gegen diese Abgabe ist bekannt. Ich habe gegen die Art der Veranlagung und gegen die Höhe derselben erhebliche Einwendungen und bin inzwischen auch nicht müßig gewesen in Verhandlungen über diese Frage. Ich habe die verschiedenen Behörden gehört, in welcher Weise man zu einem rationellen System kommen könne. Ich habe sehr ausführliche Berichte dieserhalb bekommen und bin mit dem Herrn Finanzminister in Verbindung getreten wegen einer Gesetzesvorlage, die eine entsprechende Erleichterung dieser Steuer herbeiführen soll. (Bravo!) Diese Verhandlungen sind so weit gediehen, daß ich hoffen darf, eine Vorlage noch in dieser Session vor das Hohe Haus bringen zu können. (Bravo!)

Dann hat der Herr Abgeordnete so nebenbei gestreift eine Eisenbahntariffrage. Ich möchte auf diese Dinge heute nicht weiter eingehen, da wir noch in der Lage sein werden, später etwas ausführlich über diese und andere Dinge der Staatseisenbahnverwaltung zu sprechen. Er hat indes einen Punkt berührt, über den ich ihn gleich beruhigen kann, nämlich den Export der Kohlen nach Hamburg. Es liegt da so: wir wollen gewinnen den Lokoverkehr in Hamburg, der nicht zu Schiff erreicht werden kann, oder höchstens mit größeren oder geringeren Kosten erreicht werden kann, und auf diese Weise für unsere rheinisch-westfälische Industrie ein neues Absatzgebiet erringen. Die Frage hat selbstverständlich, wie auch schon erwähnt, dem Landeseisenbahnrat vorgelegen. Der Landes-

eisenbahnrat hat Bedenken gehabt; diese Bedenken sind von mir nochmals eingehend geprüft worden, und ich habe auch mit Rücksicht darauf, daß von den Interessenten, dem Bergbau, bereits Einrichtungen in Hamburg auf eigene Kosten getroffen sind, um sich den Markt zu erobern, Kosten, die gar nicht unerheblich sind, meinerseits geglaubt, über die Bedenken, die ich nicht für begründet erachtete, hinweggehen zu können und deshalb bereits eine entsprechende Anordnung getroffen. (Bravo!)

Wir werden — das ist ganz richtig — dorthin Kohlen bringen aus Westfalen, die sonst von England dorthin kamen, ohne Schädigung des Hamburger Handels, worauf es doch ankommt. Wenn wir nicht überall an der Küste mit den westfälischen Kohlen kommen können, so liegt das darin, daß der Handel selbst sich mitunter nicht dafür erklärt, das liegt in der Natur der Sache, daß er die Rückfracht, die er von England gewinnt, nicht aufgeben will, um nicht in bezug auf die Hinfracht benachteiligt zu werden.

Dann hat der Herr Abgeordnete von dem Dortmund-Ems-kanal gesprochen. Diejenigen von Ihnen, die früher dem Hohen Hause angehört haben, wissen, wie sehr ich mich für dieses Unternehmen interessiert habe, wie ich meinerseits gesucht habe, die Hindernisse, die sich immer wieder von neuem ergaben, aus dem Wege zu räumen, damit wir endlich zum Bau dieses großen Unternehmens gelangen könnten, welches auch ich allerdings nur als Stückwerk betrachte. Es ist, Gott sei Dank, jetzt soweit, daß ich glaube, sagen zu können, wir werden binnen kurzem den Kanal wirklich in Angriff nehmen (Bravo!) und damit großen Landesteilen wichtige Vorteile gewähren.

Kohlen-, Eisen- und Metallmarkt.

H.C. **London,** 6. Febr. London. Kupfer. Chili Bars, gute gewöhnliche Qualität *L.* 77. 17. 6. bis *L.* 78. 7. 6. per ton bei sofortiger, Lieferung und Zahlung in drei Monaten — nominell. Engl. zähes *L.* 79. 0. 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. 0. 0. bis *L.* 97. 10. 0. bei Lieferung und Zahlung in drei Monaten. Engl. Ingots *L.* 99. 0. 0. bis *L.* 100. 0. 0. per ton. Zink. Gewöhnliche Marken *L.* 17. 15. 0. bis *L.* 17. 17. 6., spezielle *L.* 17. 17. 6. bis *L.* 18. 0. 0. per ton. Blei. Weiches spanisches *L.* 12. 17. 6., weiches englisches *L.* 13. 2. 6. bis *L.* 13. 5. 0. per ton.

Cleveland. Die Vorräte von Cleveland-Roheisen haben im Laufe des vorigen Monats um 6530 tons abgenommen und betragen jetzt im ganzen 466 000 tons. Diese Thatsache übte einen günstigen Einfluß auf den gestern zu Middlesbrough stattgehabten Eisenmarkt aus, die Preise zogen an, die Nachfrage steigerte sich. Zwischenhändler forderten 34 *s.* per ton für Nr. 3 Gießerei-Roheisen bei sofortiger, 34 *s.* 6 *d.* bei Lieferung über das zweite Quartal, die Hochofenbesitzer 34 *s.* 3 *d.* und 34 *s.* 9 *d.* per ton. Nr. 4 Puddelroheisen kostet 33 *s.* 3 *d.*, Warrants 34 *s.* per ton. Der Export wurde durch das stürmische Wetter gestört. Walzeisen gesucht und fest im Preise, Stabeisen *L.* 5. 5. 0., Schiffsbleche *L.* 5. 10. 0. per ton bei 2½ pCt. Provision. Die Stahlwerke sind in voller Thätigkeit, und trotzdem der Arbeitsausstand auf den Schiffswerften noch anhält, sind die Stahlschiffsbleche in reger Nachfrage zu *L.* 6. 15. 0. per ton. — Kohlen jeder Art finden guten Absatz, und da die Nachfrage anhält, wird in der nächsten Zeit auch noch große Thätigkeit herrschen. Beste Dampfkohlen kosten jetzt 9 *s.* 6 *d.* bis 10 *s.*, 2. Sorte 9 *s.*, Gaskohlen 8 *s.* 6 *d.* per ton. Letztere verkaufen sich trotz der vorschreitenden Jahreszeit sehr gut. Koks kosten 3 *s.* 6 *d.* per ton mehr als im vorigen Frühjahre, die Nachfrage ist größer als die Zufuhr. Ein großer Teil geht nach Bilbao für die dortigen Hochöfen.

Staffordshire. Die Eisen- und Stahlwerke dieses Distrikts sind in voller Thätigkeit; Bandeisen ist 5 *s.* teurer und kostet jetzt *L.* 6. 5. 0.; gewöhnliches Stabeisen *L.* 6. 0. 0, doch wollen Fabrikanten sich nicht auf Lieferungen über März hinaus bei diesem Preise einlassen. Bestes Stabeisen *L* 7. 10. 0. per ton. Schwarzblech ist sehr gesucht zum Grundpreise von *L.* 7. 0. 0. per ton. — Der Kohlenmarkt ist ebenfalls lebhaft, die Gruben können nicht so viel fördern, als die Eisenwerke verbrauchen. Hochofenkoks 13 *s.* 9 *d.* bis 15 *s.*, Gießereikoks 22 *s.* 6 *d.*, Schmiedekohlen 8 *s.* per ton.

Schottland. Glasgow-Warrants kosten 41 *s.* 6 *d* per ton. Die Preise für Nr. 1 und 3 einiger bekannten Firmen frei Schiff Glasgow sind augenblicklich: Coltneß 50 *s.* und 48 *s.*; Gartsherrie 47 *s.* 9 *d.* und 45 *s.* 9 *d.*, Langloan 49 *s.* und 46 *s.*, Summerlee 49 *s.* 6 *d.* und 46 *s.* 6 *d*, Calder 50 *s.* und 44 *s.* 9 *d.*, Glengarnock 46 *s.* 9 *d.* und 41 *s.*, Eglinton 41 *s.* und 40 *s.*, Shotts 48 *s.* 6 *d.* und 46 *s.* per ton. Die Eisen- und Stahlwerke sind gut beschäftigt und werden voraussichtlich auf längere Zeit in voller Thätigkeit bleiben. Stabeisen *L.* 5. 12. 6., Bandeisen *L.* 6. 10. 0., Nageleisen *L.* 6. 0. 0., Winkeleisen *L.* 6. 2. 6., Kesselbleche *L.* 7. 0. 0., Schiffsbleche *L.* 6. 15. 0. per ton frei Schiff Glasgow. — Der Kohlenmarkt wird durch die Arbeiter-Umtriebe gestört; die Kohlenpreise sind allerdings höher, die Eisenbahngesellschaften rächen sich aber durch erhöhte Frachtsätze, infolgedessen wird es den Grubenbesitzern schwer, die Kohlen abzusetzen, sodaß Vorräte sich mehren.

Wales. Die Eisen- und Stahlwerke sind in voller Thätigkeit, die hohen Kohlenpreise machen sich jedoch unangenehm bemerkbar. Hamatit-Roheisen 47 *s.* 6 *d.*, Stabeisen *L.* 5. 0. 0. bis *L.* 5. 2 6. 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 ton, Weißblech Eisen-Koks 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 Holzkohlen 17 *s.* bis 22 *s.* 6 *d.* per Kiste. Die Kohlen finden außerordentlich guten Absatz. Von Cardiff wurde in voriger Woche die höchste Menge bis jetzt, 230 000 tons verschifft, es hätte jedoch noch weit mehr versandt werden können, wenn nur Kohlen zu erhalten gewesen wären. Natürlich stiegen die Kohlenpreise, beste Dampfkohlen 14 *s.* bis 14 *s.* 6 *d.*, stellenweise 15 *s*, 2. Sorte 12 *s.* 6 *d.* bis 13 *s.*, kleine 5 *s.* 9 *d*, Hochofenkoks 16 *s.*, Gießereikoks 18 *s.* per ton.

Korrespondenzen.

?Aus dem Oberbergamtsbezirk Dortmund, 8. Febr. Die Art und Weise, wie die neuen Allgemeinen Bedingungen für die Anlage, Bedienung und Unterhaltung von Anschlußgeleisen von den Eisenbahn-Verwaltungen zur Durchführung gebracht werden, zeigt, wie sehr der Vorstand des Vereins für die bergbaulichen Interessen Veranlassung hatte, gegen verschiedene Bestimmungen dieser neuen Verträge bei dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten vorstellig zu werden. Was befürchtet wurde, ist nur zu sehr eingetreten: die Bahnverwaltungen machen von den neuen Bedingungen schon jetzt vielfach eine Anwendung, welche es den industriellen Werken zum Bewußtsein bringt, in welche Abhängigkeit sie von der monopolistischen Stellung der Transportanstalten geraten sind. Daß die industriellen Werke ihre besten Kunden sind, denen sie einen großen Teil ihrer Einnahmen verdanken, und die sie deshalb allen Anlaß hätten auf das entgegenkommendste zu behandeln, diese Einsicht scheint den Bahnverwaltungen ganz abhanden gekommen zu sein. Wie fern liegen heute die Zeiten, in denen die früheren Privatbahnverwaltungen durch Zugeständnisse und Erleichterungen aller Art sich den Anschluß industrieller Unternehmungen an ihre Linie zu verschaffen suchten! Heute dagegen überall Klagen über die büreaukratische Behandlung aller Fragen die auf die Anschlußbahnen bezug haben! Auf grund des §. 6 der Allgemeinen Bedingungen, welcher den Bahnen das Recht zuspricht, „jederzeit die aus Betriebs- und Verkehrsrücksichten erforderlichen Änderungen und Erweiterungen der vorhandenen Einrichtungen sowohl der Hauptbahn, wie der Anschlußanlagen anzuordnen", werden Anforderungen an die Werke gemacht, die oft genug über jedes billige Maß hinausgehen. Oder ist es etwa in der Billigkeit begründet, wenn den Werken zugemutet wird, die Kosten für Änderungen der vorhandenen Einrichtungen der Anschlußgeleise auch dann zu übernehmen, wenn diese Änderungen nur im Interesse der Bahnverwaltungen, nicht aber in dem der Werke vorgenommen werden? Oder wenn gar von den Werken Änderungen verlangt

werden, die auszuführen diese überhaupt gar nicht imstande sind? Von dem endlosen Hin- und Herverhandeln, von der zum Unmaß gesteigerten Schreiberei, welche die notwendige Folge solchen Vorgehens sind, wollen wir gar nicht reden. Bei der Feststellung der Abholegebühren wiederholt sich dasselbe Schauspiel. Im Frühjahr 1888 wurden die Anschlußgebühren auf Anordnung des Herrn Ministers ermäßigt. Die Einführung der bescheidenen Ermäßigung ward aber sofort von den Bahnverwaltungen benutzt, um die Werke zur Annahme der allgemeinen Bedingungen zu nötigen. Kaum sind die neuen Sätze der Anschlußgebühren festgesetzt, so wird den Werken im Herbst die Mitteilung gemacht, man habe sich geirrt, den soeben festgesetzten Gebühren lägen falsche Entfernungen zu grunde, die Länge der Anschlußbahnen betrage nicht die früher angenommene Meterzahl, sondern das Zwei- und Dreifache derselben, und demgemäß müsse auch die Anschlußgebühr wieder erhöht werden! Ob für die Bemessung der Länge der Anschlußgeleise neue Grundsätze zur Anwendung gebracht werden und worin diese bestehen, erfährt man nicht. Die Werke haben die neue Anordnung einfach hinzunehmen. Schon in der letzten Generalversammlung des Vereins für die bergbaulichen Interessen in dem diesseitigen Bezirke wurde mit Recht darauf hingewiesen, daß derartige Vorgänge, wie die angedeuteten, notwendig dahin führen müßten, das Verhältnis zwischen der Industrie und den Transportanstalten, die doch auf einander angewiesen sind, gründlich zu vergiften und eine Mißstimmung hervorzurufen, die beiden Teilen nur zum Nachteil gereichen kann. Angesichts solcher betrübenden Wirren muß die Industrie das Verlangen erheben, daß ein Forum geschaffen werde, vor welchem die zwischen ihnen und den Transportanstalten entstehenden Streitigkeiten durch eine objektive und unparteiische Prüfung der Streitpunkte zum Austrage gebracht werden können.

? **Aus dem Oberbergamtsbezirk Dortmund,** 8. Febr. Die Erklärung, welche der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten vor einigen Tagen in betreff der Ermäßigung der Frachten für die zum Ortsverbrauch in Hamburg dienenden Steinkohlen im Abgeordnetenhause abgegeben hat, wird nunmehr in folgendem Schreiben der Königlichen Eisenbahndirektion Altona an den Vorstand des Vereins für die bergbaulichen Interessen in dem diesseitigen Bezirke bestätigt.

Altona, 5. Februar 1889.

Im Auftrage des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten teilen wir dem Vorstande auf die an denselben gerichtete Eingabe vom 14. Dezember 1888 betreffend die Ermäßigung der Eisenbahn-Frachtsätze für die zum Ortsverbrauch in Hamburg bestimmten rheinisch-westfälischen Kohlen ergebenst mit, daß wir versuchsweise und widerruflich ermächtigt sind, die beantragte Frachtermäßigung von 5 ℳ für 10 000 kg unter Beschränkung auf Sendungen von 50 000 kg und mehr von einer Zeche mit dem 1. Oktober d. J. durchzuführen. Hierbei ist vorausgesetzt, daß die von Seiten der rheinisch-westfälischen Kohlenzechen zum Zwecke des Vertriebes der Kohlen in Hamburg auf dem Bahnhofe Sternschanze beabsichtigten Einrichtungen, insbesondere die Lagerschuppen bis zur Einführung der Tarifermäßigung fertig gestellt sein werden, ferner daß die Frachtermäßigung nicht durch Erhöhung des Grubenpreises paralisiert werden wird.

Die Frachtermäßigung ist in der Weise in Aussicht genommen, daß die Kohlentarife für Hamburg—Venlooer Bahnhof und Sternschanze — für die erste Gruppe — von 60 auf 55 ℳ, für Schulterblatt, Altona—Ottensen von 61 auf 56 ℳ, für Wandsbeck von 64 auf 60 ℳ, für Bahrenfeld von 62 auf 59 ℳ. für 10 000 kg ermäßigt werden.

In Verfolg der Verhandlung d. d. Düsseldorf, den 28. Aug., wird nunmehr schleunigst die Feststellung der Bedingungen vorzunehmen sein, unter welchen die Verpachtung des Lagerplatzes zu erfolgen hat. Für die Verhandlung wird der in der Düsseldorfer Konferenz vorgelegte Entwurf zu einem Vertrage als Unterlage dienen können. Wir setzen hierbei voraus, daß die Zechen-Verwaltungen sich inzwischen über die technische Ausführung des Projektes verständigt haben.

Um die Angelegenheit zu einem baldigen Abschluß zu bringen, gestatten wir uns zu einer mündlichen Besprechung einzuladen, und stellen ergebenst anheim, Zeit und Ort der Konferenz dortseits bestimmen zu wollen, auch die beteiligten Zechen-Verwaltungen von dort aus zu verständigen.

Einer baldgefälligen Rückäußerung dürfen wir ergebenst entgegensehen. (gez.) Krahn.

Damit findet endlich ein Wunsch des westfälischen Bergbaubezirkes Gewährung, dessen Verwirklichung seit Jahren von den beteiligten Kreisen mit allen Kräften, aber vergeblich angestrebt ist. Wir können es nur anerkennen, daß der Minister durch die Bedenken, welche noch in letzter Stunde im Schoße des Landeseisenbahnrates gegen die Gewährung der Ermäßigung geltend gemacht wurden, sich nicht hat abhalten lassen, die für die heimische Bergwerksindustrie so wichtige Maßregel zu treffen. In der That waren die in der genannten Körperschaft gegen die Ermäßigung vorgebrachten Gründe größtenteils so fadenscheinig, daß sie kaum einer ernsten Widerlegung bedurften. Die Zechenverwaltungen, welche sich in dankenswerter Weise im Interesse der Gesamtheit der westfälischen Gruben zur Herstellung des Kohlenschuppens auf der Station Sternschanze in Hamburg bereit erklärt haben, obgleich die dafür zu bringenden finanziellen Opfer nicht gering sind, werden es nunmehr sicher an nichts fehlen lassen, um den Bau desselben nach Möglichkeit zu beschleunigen. Über die Erfolge, welche mit der Herabsetzung des Frachtsatzes von 6 auf 5,50 ℳ für den Absatz der westfälischen Kohle verknüpft sein werden, darf man sich freilich nicht übertriebenen Hoffnungen hingeben; es wird immerhin einiger Zeit bedürfen, bevor die westfälische Kohle die englische aus dem Innern des Hamburger Stadtgebietes verdrängt haben wird. Mit der Frachtermäßigung ist aber den Zechen eine wirksame Waffe gegen den fremden Eindringling in die Hand gegeben, und namentlich die sieben Werke, welche sich zum Bau eines eigenen Magazins entschlossen haben, werden sicher von dieser Waffe Gebrauch zu machen wissen.

? **Essen,** 8. Febr. Von den Steinkohlenzechen des niederrheinisch-westfälischen Industrie-Bezirks wurden während der zweiten Hälfte des Monats Januar 1889 an Steinkohlen und Koks durchschnittlich im Tag abgefahren auf den Bahnstrecken im

Elberfelder Direktionsbezirk . . .	3 743	gegen	3 637
Rechtsrheinischen Direktionsbezirk .	6 159	„	6 116
insgesamt	9 902	gegen	9 753

Wagen zu 10 t in der Zeit vom 1.—15. Januar 1889, mithin durchschnittlich 149 Wagen täglich mehr als in der vorausgegangenen vierzehntägigen Periode. — In der Zeit vom 16.—31. Januar 1888 betrug der Versand an jedem Tage durchschnittlich im

Elberfelder Bezirke	3 554
Rechtsrheinischen Bezirke	5 477
zusammen	9 031

Doppelwagen und stellte sich derselbe somit im Durchschnitt um 871 Wagen zu 10 t niedriger als in der entsprechenden Periode des laufenden Jahres. — Insgesamt wurden in der Zeit vom 16.—31. Januar 1889 abgefahren im Bezirk

Elberfeld	52 306
Köln (rrh.)	86 196
zusammen	138 502

Wagen zu 10 t = 1 385 020 t (in 14 Arbeitstagen und 2 Sonntagen) gegen 1 169 200 t (in 12 Arbeitstagen und 3 Sonntagen) in der vorhergehenden Periode und gegen 1 263 590 t (in 14 Arbeitstagen und 2 Sonntagen) in 1888.

Börse zu Düsseldorf. Amtlicher Kursbericht vom 7. Februar 1889. A. Kohlen und Koks. I. Gas- und Flammkohlen: a. Gaskohle 8,00—9,00 ℳ, b. Flammförderkohle 6,40 bis 7,40 ℳ, c. Stückkohle 8,50—10,00 ℳ, d. Nußkohle 7,60—8,40 ℳ, e. Gewaschene Nußkohle 45—80 mm 8,50—11,00 ℳ., dto. 25 bis 15 mm 8,00—9,00 ℳ, dto. 8—25 mm 6,50—7,60 ℳ., f. Nuß-

gruskohle 5,60—6,20 ℳ, g. Gruskohle 3,50—4,50 ℳ. II. Fettkohlen: a. Förderkohle 6,00—7,50 ℳ, b. Stückkohle 7,60—8,40 ℳ, c. Gewaschene Nußkohle 45—80 mm 8,30—11,00 ℳ, dto. 25 bis 45 mm 8,30—9,00 ℳ, dto. 8—25 mm 6,30—7,50 ℳ, d. Kokskohle, gewaschen, 5,60—6,20 ℳ. III. Magere Kohlen: a. Förderkohle 5,40—6,60 ℳ., b. Stückkohle 10,50—12,00 ℳ., c. Nußkohle 40—80 mm 14,00—17,00 ℳ, dto. 20—40 mm 14,00—17,00 ℳ, d. Gruskohle unter 20 mm 4,00—4,60 ℳ. IV. Koks: a. Gießereikoks 10,00—12,00 ℳ, b. Hochofenkoks 9,80—10,50 ℳ., c. Nußkoks, gebrochen, 11,00—13,50 ℳ. B. Erze: 1. Rohspat 9,50 bis 10,50 ℳ. 2. Geröfteter Spateisenstein 13,00—14,50 ℳ. 3. Somorrostro f.o.b. Rotterdam — ℳ. 4. Nassauischer Roteisenstein mit ca. 50 pCt. Eisen 9,50—10 ℳ. 5. Rasenerze franko — ℳ. C. Roheisen: 1. Spiegeleisen I. 10—12 pCt. Mangan 62—63 ℳ. 2. Weißstrahliges Eisen: Rheinisch-Westfälische Marken I. 54—57 ℳ, dto. Thomaseisen 46,00 ℳ, Siegener Marken 52,00—54,00 ℳ, Nassauische Marken — ℳ. 3. Luxemburger Puddeleisen 38,40 ℳ. 4. dto Gießereieisen Nr. III. 43—44 ℳ. 5. Deutsches Gießereieisen Nr. I. 61 ℳ. 6. dto. Nr. II. 58,00 ℳ. 7. dto. Nr. III. 54 ℳ. 8. dto. (Hämatit) Nr. I. 61,00 ℳ. 9. Spanisches Gießereieisen, Marke Mudela, loko Ruhrort 70,00 ℳ. 10. Englisches Roheisen Nr. 3, loko Ruhrort 54,00 ℳ. 11. dto. Bessemereisen loko Verschiffungshafen — ℳ. 12. Spanisches Bessemereisen, Marke Mudela cif Rotterdam — ℳ. 13. Deutsches Bessemereisen 55,00 ℳ. D. Stabeisen (Grundpreis): Gewöhnliches Stabeisen, franko Rayon 125,00 bis 127,50 ℳ. E. Bleche (Grundpreise): 1. Gewöhnliche Bleche 155,00 ℳ. 2. Kesselbleche 175,00 ℳ. 3. Feinbleche 155—160 ℳ. F. Draht. 1. Eisenwalzdraht 5,3 mm und dicker — ℳ. 2. Stahlwalzdraht 5 mm und dicker — ℳ. Berechnung in Mark pro 1000 kg und, wo nicht anders bemerkt, loko Werk. Die auf dem Kohlenmarkte herrschende Festigkeit ist durch zahlreiche, seitens der Industrie gethätigte Jahres-Abschlüsse ab 1. Juli weiter gekräftigt worden. Auf den Eisenwerken ist die Beschäftigung durchweg flott. Nächste Börse 21. Februar 1889.

Wagengestellung im Ruhrkohlenreviere vom 16. bis 31. Jan. 1889

nach Wagen à 10 Tonnen.

Datum.	Es sind: verlangt.	gestellt.	verlangt.	gestellt.	In Summa verlangt.	gestellt.
	Berg.-Märkische Eisenbahn.		Rechtsrheinische Eisenbahn.			
16. Jan.	3 549	3 704	6 211	6 368	9 760	10 072
17. „	3 629	3 841	6 250	6 417	9 879	10 258
18. „	3 715	3 857	6 170	6 289	9 885	10 146
19. „	3 728	3 943	6 240	6 663	9 968	10 606
20. „	160	163	204	204	364	367
21. „	3 601	3 757	5 638	5 872	9 239	9 629
22. „	3 631	3 766	6 077	6 313	9 708	10 079
23. „	3 560	3 732	6 139	6 329	9 699	10 061
24. „	3 728	3 859	6 273	6 430	10 001	10 289
25. „	3 695	3 796	6 306	6 513	10 001	10 309
26. „	3 583	3 663	5 514	5 721	9 097	9 384
27. „	170	171	214	216	384	387
28. „	3 241	3 328	5 241	5 407	8 482	8 735
29. „	3 439	3 529	5 646	5 817	9 085	9 346
30. „	3 397	3 530	5 672	5 874	9 069	9 404
31. „	3 514	3 667	5 621	5 763	9 135	9 430
Summa	50 340	52 306	83 416	86 196	133 756	138 502
Durchschnitt.	3 599	3 743	5 962	6 159	9 561	9 902
Verhält.-Zahl	3341		5600		8941	

Die Zufuhr nach den Rheinhäfen betrug:

bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn	nach	Ruhrort	2371	Wagen
„ „ „	„ „	Duisburg	739	„
„ „ „	„ „	Hochfeld	268	„
„ „ Rechtsrheinischen	„ „	Ruhrort	8533	„
„ „ „	„ „	Duisburg	2483	„
„ „ „	„ „	Hochfeld	900	„

Westfälische Steinkohlen, Koks und Briquettes in Hamburg, Altona, Harburg 2c.

Die Mengen westfälischer Steinkohlen, Koks und Briquettes, welche während des Monats Januar 1889 (1888) in hiesiger Gegend laut amtlicher Bekanntmachung eintrafen, sind folgende:

	Tonnen*) 1889	1888
In Hamburg Platz	24 320 t	19 340 t
Durchgangsverkehr p. Altona-Kieler Bahn	26 160 „	19 260 „
„ „ Lübeck-Hamb. „	7 880 „	5 860 „
„ „ Berlin- „ „	2 990 „	2 300 „
Insgesamt	61 350 t	46 760 t
In Harburg Platz	3 190 t	2 150 t
Durchgangsverkehr Unterelbesche Strecke	7 050 „	3 890 „
Insgesamt	10 240 t	6 040 t
Durchgangsverkehr Oberelbe nach Berlin	— t	250 t
Zur Ausfuhr wurden verladen . . .	60 „	120 „

Die Einfuhr betrug im Monat Januar 1889 gegen voriges Jahr nach Hamburg Platz 4980 Tonnen und nach Hamburg Durchgangsversand 9610 Tonnen mehr. Die Einfuhr betrug gegen voriges Jahr im Januar 1889 nach Harburg Platz 1040 Tonnen und nach der Unterelbeschen Strecke 3160 Tonnen mehr. Die Preise für englische Kohlen weichen zur Zeit außerordentlich von einander ab. Thatsache aber ist, daß seit ca. 5—6 Wochen trotz aller Mühe und auf grund der noch bisher günstigen Abschlußpreise durchaus nichts von westfälischen Produkten außer noch laufenden Abschlüssen mit hiesigen Kunden abzusetzen ist.

(Mitgeteilt durch Anton Günther, Hamburg und Harburg.)

*) In dem Bericht des Herrn Blumenfeld in der vorigen Nummer d. Bl. waren irrtümlich Wagen statt der Tonnen angegeben. Die Red.

Wagengestellung der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn

in der Zeit vom 16.—31. Januar 1889.

	Verlangt.	Abgefahren. Ladungen à 10 t.		Verlangt.	Abgefahren Ladungen à 10 t.
16. Jan.	201	201	24. Jan.	225	225
17. „	200	200	25. „	226	226
18. „	202	202	26. „	306	306
19. „	295	295	27. „	—	—
20. „	—	—	28. „	201	201
21. „	205	205	29. „	200	200
22. „	237	237	30. „	216	216
23. „	274	274	31. „	219	219
			in Summa	3207	3207
			Durchschnittl.	229	229

Magnetische Beobachtungen.

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

1889 Monat	Tag	um 8 Uhr vorm. °	′	″	um 1 Uhr nachm. °	′	″	im Mittel °	′	″
Januar	27.	14	4	—	14	7	—	14	5	30
„	28.	14	4	45	14	8	15	14	6	30
„	29.	14	3	45	14	6	45	14	5	15
„	30.	14	4	—	14	6	30	14	5	15
„	31.	14	3	30	14	6	—	14	4	45
Februar	1.	14	6	15	14	6	15	14	6	15
„	2.	14	4	30	14	3	15	14	3	52,5
							Mittel =	14	5	20

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

Amtliches.

Dem Markscheider Karl Bonnemann aus Altenessen ist von uns heute die Konzession zur Verrichtung von Markscheiderarbeiten für den Umfang des preußischen Staats erteilt worden.

Klausthal, den 2. Februar 1889.

Königliches Ober-Bergamt. Siemens.

* Übersicht der Steinkohlen-Produktion im Oberbergamts-Bezirk Dortmund im Jahre 1888.

Namen der Reviere.	Im Jahre 1887. Anzahl der betriebenen Werke.	Bestand am Anfange des Jahres. t	Förderung. t	Absatz. t	Bestand am Schlusse des Jahres. t	Arbeiter.	Im Jahre 1888. Anzahl der betriebenen Werke.	Bestand am Anfange des Jahres. t	Förderung. t	Absatz. t	Bestand am Schlusse des Jahres. t	Arbeiter.
Osnabrück	7	18 395	123 695	127 471	14 619	939	5	14 619	130 371	131 438	13 552	927
Nördlich Dortmund	6	2 071	1 003 577	1 003 553	2 095	3 357	6	2 095	1 144 232	1 144 490	1 837	3 890
Östlich Dortmund	13	9 249	1 888 802	1 890 508	7 543	6 814	14	7 543	2 057 613	2 060 855	4 301	7 307
Westlich Dortmund	13	10 980	2 229 564	2 236 811	3 733	7 586	12	3 733	2 334 922	2 335 337	3 318	7 769
Witten	9	4 966	1 625 479	1 627 683	2 762	5 646	9	2 762	1 692 273	1 692 522	2 513	5 852
Sprockhövel	21	6 038	525 542	526 274	5 306	2 132	21	5 306	517 371	520 854	1 823	2 161
Dahlhausen	15	7 026	2 009 352	2 009 549	6 829	7 299	14	6 829	2 056 202	2 058 257	4 774	7 445
Bochum	11	15 403	2 915 834	2 928 309	2 928	9 253	12	2 928	3 079 113	3 079 747	2 294	9 712
Herne	7	2 756	2 209 196	2 209 032	2 592	7 131	7	2 592	2 548 094	2 548 180	2 506	7 650
Recklinghausen	10	8 297	2 303 697	2 309 759	2 235	7 335	10	2 235	2 679 972	2 680 044	2 163	7 989
Gelsenkirchen	8	1 883	3 367 670	3 367 469	2 084	11 007	8	2 084	3 788 170	3 788 870	1 384	12 006
Essen	8	8 747	3 048 593	3 052 209	5 131	8 743	8	5 131	3 344 129	3 347 819	1 441	8 948
Frohnhausen	11	5 112	2 383 966	2 388 522	556	7 185	11	556	2 672 207	2 672 466	297	7 492
Oberhausen	13	34 535	3 000 903	3 009 607	25 831	9 653	13	25 831	3 491 528	3 502 463	14 896	10 646
Altendorf	15	17 508	963 022	968 559	11 971	3 071	13	11 971	1 082 768	1 093 518	1 221	3 184
Werden	8	24 745	373 388	381 020	17 113	1 259	9	17 113	406 313	422 083	1 343	1 325
Summa Privatwerke	175	177 711	29 972 116	30 036 499	113 328	98 410	172	113 328	33 025 278	33 078 943	59 663	104 303
Hierzu Königl. Werke	2	953	178 122	178 340	735	1 124	2	735	198 336	198 461	610	1 125
Summa im ganzen O.-B.-Bezirk	177	178 664	30 150 238	30 214 839	114 063	99 534	174	114 063	33 223 614	33 277 404	60 273	105 428

Namen der Reviere.	Im Jahre 1888: Mehr. Anzahl der betriebenen Werke.	Bestand am Anfange des Jahres. t	Förderung. t	Absatz. t	Bestand am Schlusse des Jahres. t	Arbeiter.	Im Jahre 1888: Weniger. Anzahl der betriebenen Werke.	Bestand am Anfange des Jahres. t	Förderung. t	Absatz. t	Bestand am Schlusse des Jahres. t	Arbeiter.
Osnabrück	—	—	6 676	3 967	—	—	2	3 776	—	—	1 067	12
Nördlich Dortmund	—	24	140 655	140 937	—	533	—	—	—	—	258	—
Östlich Dortmund	1	—	168 811	170 347	—	493	—	1 706	—	—	3 242	—
Westl. Dortmund	—	—	105 358	98 526	—	183	1	7 247	—	—	415	—
Witten	—	—	66 794	64 839	—	206	—	2 204	—	—	249	—
Sprockhövel	—	—	—	—	—	29	—	732	8 171	5 420	3 483	—
Dahlhausen	—	—	46 850	48 703	—	146	1	197	—	—	2 055	—
Bochum	1	—	163 279	151 438	—	459	—	12 475	—	—	634	—
Herne	—	—	339 062	338 984	—	519	—	164	—	—	86	—
Recklinghausen	—	—	376 275	370 285	—	654	—	6 062	—	—	72	—
Gelsenkirchen	—	201	420 500	421 401	—	999	—	—	—	—	700	—
Essen	—	—	295 536	295 610	—	205	—	3 616	—	—	3 690	—
Frohnhausen	—	—	288 241	283 944	—	307	—	4 556	—	—	259	—
Oberhausen	—	—	490 625	492 856	—	993	—	8 704	—	—	10 935	—
Altendorf	—	—	119 746	124 959	—	113	2	5 537	—	—	10 750	—
Werden	1	—	32 925	41 063	—	66	—	7 632	—	—	15 770	—
Summa Privatwerke	3	225	3 061 333	3 047 864	—	5 905	6	64 608	8 171	5 420	53 665	12
Hierzu Königl. Werke	—	—	20 214	20 121	—	1	—	218	—	—	125	—
Summa im ganzen O.-B.-Bezirk	3	225	3 081 547	3 067 985	—	5 906	6	64 826	8 171	5 420	53 790	12
Daher in Wirklichkeit mehr	—	—	3 073 376	3 062 565	—	5 894	—	—	—	—	—	—
Daher in Wirklichkeit weniger	—	—	—	—	—	—	3	64 601	—	—	—	—

Delta-Metall

von goldähnlicher Farbe, zähe wie Schmiedeeisen, stark wie Stahl und von grosser Widerstandsfähigkeit gegen Seewasser, saure Wasser etc.

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

DELTA-METALL.
D. R.-P.

gegossen, geschmiedet, heiss ausgestanzt.

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

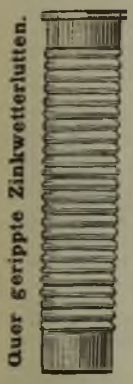
Vorräthig bei
G. D. Baedeker in Essen:

Handbuch der Baukunde.

I. 1. Bauführung u. Baurecht M. 7,-
I. 2. Anleitung z Perspective. Resultate der reinen Mathematik . . . . „ 2,-
I. 3. Technische Mechanik . „ 7,-
I. 4. Reine und angewandte Physik . . . . . „ 6,-
II. 1. Eisen und Eisenconstructionen . . . . „ 9,-
III. 1. Der Grundbau . . . . „ 7,-

Gebundene Exemplare kosten je 1 Mark mehr.

Schraubenförmig gerippte



Quer gerippte Zinkwetterlutten.

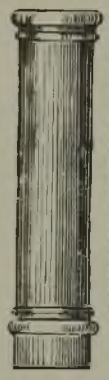
Patent-Zinkwetterlutten.

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

Zinkwetterlutten

in jeder Art u. Dimension fertigt zu den billigsten Concurrenz-Preisen

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



Glatte Zinkwetterlutten.

Dammthüren.

Deutsches Reichs-Patent Nr. 2669
Modelle vorräthig bis zu 50 Atmosphären Druck
Heintzmann & Dreyer
Bochumer Eisenhütte zu Bochum.

Gruben-Ventilatoren.

D. R. Patente.

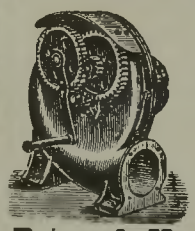
Neuerdings sucht man englische **Capell-Ventilatoren** bei uns einzuführen unter eben so unklaren als vielversprechend aussehenden Anpreisungen. In Wirklichkeit stehen dieselben nicht entfernt auf der Höhe der deutschen wissenschaftlich arbeitenden Technik. Zum Beweise dessen und zur Illustrirung der Behauptung, dass der Capell'sche Ventilator „weit leistungsfähiger als alle sonst bekannten Ventilatoren sei" erbiete ich mich: **jeder Bergwerksverwaltung zu garantiren, dass ein Ventilator Patent Pelzer jeden beliebigen Capell'schen unter gleichen Verhältnissen arbeitenden um ein Bedeutendes übertrifft — bei Strafe, den ganzen Kaufpreis zu verlieren. —**

Voraussetzung ist eine unparteiische, wissenschaftlich strenge Untersuchung.

Friedrich Pelzer, Ingenieur, **Dortmund.**

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.

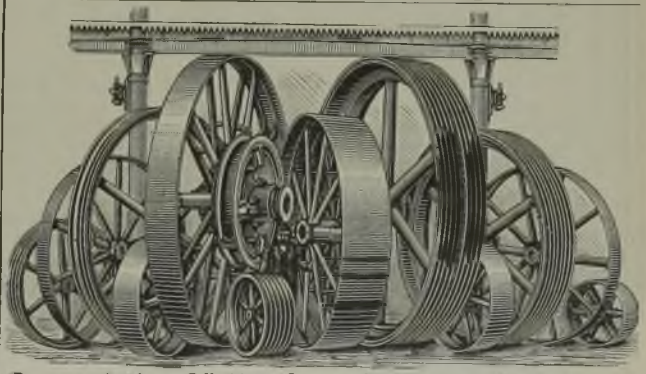
Handventilatoren, Grubenventilatoren,
compl. Ventilationsanlagen
unter Garantie der Leistung.
Deutsches Reichs-Patent.
In mehreren Tausend Exemplaren ausgeführt



Handventilatoren Westfalia
aus Schmiedeeisen mit geschütztem Getriebe
Reparaturen fast ausgeschlossen. Sofortiger Versandt ab Lager.
Illustrirte Prospecte stehen zu Diensten.

Petry & Hecking, Dortmund, Maschinenfabrik.

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



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

Berlin-Anhaltische
Maschinenbau-Actien-Gesellschaft.
Dessau — Moabit — Berlin.
(Abtheilung für Kraftübertragungen).
Die Geschäftsstellen haben Fernsprechverbindung unter einander.

Gegründet 1808.

GUTEHOFFNUNGSHÜTTE

Gegründet 1808.

Actienverein für Bergbau und Hüttenbetrieb

in OBERHAUSEN 2 (Rheinland)

liefert:

A. Bergbau-Erzeugnisse.

Förderkohlen von den eigenen Zechen Oberhausen, Osterfeld und Ludwig, vorzüglich geeignet für Locomotiv- und Kesselfeuerung, Ziegeleien und Kalkbrennereien, sowie für Hausbrand.
Gewaschene Nusskohlen der Zechen Oberhausen, Osterfeld und Ludwig. Erzeugungsfähigkeit pro Jahr: 800 000 t.

B. Hochofen-Erzeugnisse.

Puddel-, Giesserei-, Hämatite-, Bessemer- und Thomas-Roheisen.
Spiegeleisen und Ferro-Mangan. Jährliche Erzeugungsfähigkeit 200 000 t.

C. Erzeugnisse der Stahl- u. Eisenwerke aus Schweisseisen. Flusseisen u. Flussstahl.

Eisenbahnschienen und Strassenbahnschienen.
Laschen und Unterlagsplatten.
Lang- und Quer-Schwellen für ganz eisernen Bahn-Oberbau.
Stab- und Fein-Eisen, als: Rund-, Vierkant-, Flach- und Schneideisen.
Flacheisen für Bauzwecke.
Formeisen, als: L-, T-, I-, C-, Speichen-, Reifen-, Säulen-, Halbrund-, Fenster-, Roststabeisen u. s. w.
Gruben- und Winkelschienen.
Streckengestelle für Gruben.
Bleche, als: Kesselbleche in allen Beschaffenheiten, Fein-, Brücken-, gesteinte und gerippte Bleche.
Walzdraht.
Stahl- und Feinkorn-Knüppel. — Platinen.
Rohe und vorgeschmiedete Stahlblocke.

Jährliche Erzeugungsfähigkeit:

Eisenbahnschienen u. Schwellen	70 000 t
Sonstige Stahlerzeugnisse	10 000 t
Bleche	10 000 t
Handelseisen einschl. Baneisen	40 000 t
Walzdraht	15 000 t

D. Erzeugnisse der übrigen Werke.

Dampfmaschinen, besonders für Zechen, als: Fördermaschinen, Wasserhaltungsmaschinen, Ventilatoren, Dampfkabel, Dampfpumpen u. s. w.
Schiffsmaschinen bis zu den grössten Abmessungen.
Druck- und Hebepumpen für Bergwerke.
Gestänge für Bergwerkspumpen von Formeisen.
Geschmiedete Rundgestänge mit Patentschlössern aus bestem Hammereisen.
Waggonkipper, vollständig selbstthätig, Patent Gutehoffnungshütte.
Maschinenguss jeder Art und Grösse.
Walzen. — Gussformen.
Schmiedestücke jeder Form und jeder Grösse.
Schiffsketten, Anker und Steven.
Krahnenketten, sowie Ketten jeder Art.
Dampfkessel, eiserne Behälter u. s. w.
Eiserne Brücken. Dächer u. s. w. jeder Grösse.
Drehscheiben, Schwimm- und Trockendocks.
Dampfschiffe, vollständig ausgerüstet für den Personen- und Güterverkehr.
Eiserne Kähne, Brückenschiffe.
Feuerfeste Birnen-Düsen, Stopfen, Ausgüsse u. s. w.

Ausgeführte grössere Eisenbauten.

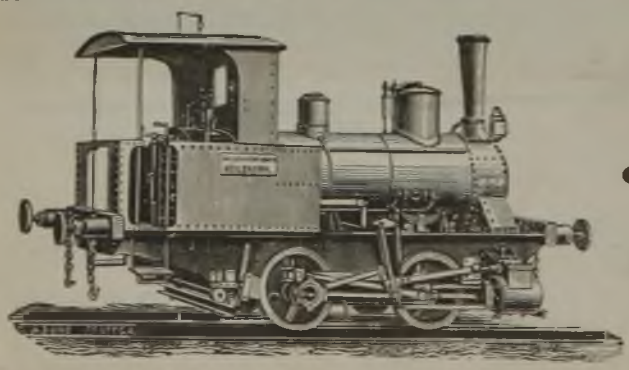
Verschiedene Brücken über den Rhein, die Weichsel, Elbe, Weser, Mosel.
140 Brücken für die Gotthardbahn.
Ein grosses eisernes Schwimmdock für die Kaiserlich deutsche Marine, 100 Meter lang, 34 Meter breit und 14,75 Meter hoch.
Eine Halle für den Anhalter Bahnhof in Berlin von 62,50 Meter Spannweite und 168 Meter Länge = 10 000 Quadratmeter Grundfläche.
Die Hallen für den Hauptbahnhof in Frankfurt am Main (grösste Hallen in Europa), sowie die sonstigen Eisenbauten für diese Anlage im Gesammtgewicht von 7500 Tonnen.
Die drei Frankfurter Bahnhofshallen haben je eine Spannweite von 56 Meter und je eine Länge von 187 Meter = zusammen 31 416 Quadratmeter Grundfläche.

Der Verein besitzt folgende Werke:

I. Gutehoffnungshütte zu Sterkrade.
II. Hammer Neu-Essen in Oberhausen 2.
III. Walzwerk Oberhausen in Oberhausen 2.
IV. Walzw. Neu-Oberhausen in Oberhausen 2.
V. Eisenhütte Oberhausen in Oberhausen 2.
VI. Zeche Oberhausen in Oberhausen 2.
VII. Schiffswerft Ruhrort in Ruhrort.
VIII. Zeche Ludwig in Rellinghausen.
IX. Zeche Osterfeld in Osterfeld.
X. Eisensteingruben in Nassau, Siegen, Bayern, der Eifel u. s. w.

Gegenwärtig beschäftigte Arbeiterzahl: 8000.

Für Drahtnachrichten: „Hoffnungshütte Oberhausenruhr".



Tender-Lokomotiven,

normal- und schmalspurig

für

Gruben und Hütten

liefert als Specialität

die

Maschinenbau-Gesellschaft HEILBRONN

zu

Heilbronn.

Soeben erschien:

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.

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.

Muttern u. Schrauben,

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

Heinrich Lueg, Haspe, Westf.

Grössere Partie

Thomasphosphatmehl

zu kaufen gesucht. Billigste Offerten erbittet

J. Meyer, Königsberg i. Pr.

Herm. Weissenburger & Cie.

Cannstatt a. N (Württemberg)

Metallwaaren- und Feuerwehrrequisiten Fabrik

empfehlen ihre seit vielen Jahren bewährten

Schachthäuerhelme

von Stahlblech mit starkem u. grossem Nackenleder à Mk. 7,50, für Händler mit Rabatt. Muster zu Diensten.

Kippwagen

von 785 mm Spurweite und 2 km Inhalt stehen billig zu verkaufen.

Frc. Offerten unter U. 107 befördert **Rudolf Mosse, Essen** (Ruhr).

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.

Druck von G. D. Baedeker in Essen.