



## Berg- und Hüttenmännische Zeitung für den Niederrhein und Westfalen.

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

Verantwortlich für die Redaktion: Dr. Ratorp in Essen.

Verlag von G. D. Bader 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.-Seite oder der Raum 25 S.

Bestellungen für das **zweite Quartal 1889** wollen die geehrten Abonnenten baldigst bei dem betr. Postamt machen und sich dazu des dieser Nummer beigefügten Abonnementscheins bedienen, damit keine Verzögerung in der Zusendung eintritt.

Der Abonnementspreis beträgt für den Postbezug 3 Mark 75 Pf. pro Quartal.

**Inhalt:** Die Wasserstraßen der westlichen Provinzen vor dem Abgeordnetenhaus am 23. Februar 1889. (Schluß.) — Korrespondenzen. — Wagengestellung der Dortmund-Gronau-Einschieder Eisenbahn in der Zeit vom 1.—15. März 1889. — Ein- und Ausfuhr von Steinkohlen, Koks, Triquettes u. im deutschen Zollgebiet. — Generalversammlungen. — Magnetische Beobachtungen. — Vermischtes. — Amtliches. — Anzeigen.

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

### Die Wasserstraßen der westlichen Provinzen vor dem Abgeordnetenhaus am 23. Februar 1889.

(Nach dem stenographischen Berichte im Auszuge mitgeteilt.)

(Fortsetzung und Schluß.)

Abg. Dr. **Sammacher:** Meine Herren, der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Güte gehabt, auf die Anregung meines politischen Freundes, des Herrn D. Schulz, sich im einzelnen zu äußern. Ich gestatte mir, in der Reihenfolge, wie dies geschehen ist, ebenfalls einige Bemerkungen zu machen, zu denen ich mich für verpflichtet halte, weil auch ich die Ehre habe, einen der industriellen Wahlkreise Rheinland-Westfalens zu vertreten, der an der Entwicklung unseres künstlichen und natürlichen Wasserstraßen-systems das lebhafteste Interesse hat.

Der Herr Abgeordnete Dr. Schulz forderte die Königl. Staatsregierung auf, nuncmehr ungesäumt in die notwendigen Vorarbeiten einzutreten, um den unter Zustimmung der Häuser des Landtags jetzt in Bau zu nehmenden Kanal von den Emsmündungen nach Dortmund bis zum Rhein fortzusetzen. Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten antwortete darauf sinngemäß, er betrachte es als selbstverständlich, daß die Verbindung des Ems-Kanals mit dem Rhein ausgeführt werden müsse. Er meinte aber, daß zur Zeit noch keine genügende Veranlassung vorliege, um die Ausführung dieses westlichen Stückes des Kanals zu beschleunigen. Ich kann dem Herrn Minister so weit folgen; allein, wenn aus den Äußerungen des Herrn Ministers hier und da gefolgert werden sollte, daß es gleichgültig erscheine, ob rechtzeitig, das heißt dann, wenn der Kanal von Dortmund nach den Emsmündungen voraussichtlich fertig ist, auch schon alle Arbeiten zur Fortsetzung bis nach dem Rhein ausgeführt sind, — dann, glaube ich, bewegt man sich in einem wirtschaftlichen Irrtum.

Ich habe als lebhafter Freund und Vertreter des Kanalprojektes von Dortmund nach den Emsmündungen niemals ein Wohl daraus gemacht, daß das in diesen Kanal gesteckte Geld, daß die darauf ver-

wendeten Staatsmittel vergeblich und nutzlos angewandt sein würden, wenn und so lange der Kanal seine Fortsetzung nach dem Rhein nicht findet. Jeder, der nur oberflächlich mit den wirtschaftlichen, mit den Verkehrsverhältnissen in Westfalen, mit den Einrichtungen an der Emsmündung, mit dem geringen Unternehmungsgeiste und mit der Thätigkeit der Bewohner Emdens bekannt ist; jeder, der die Schiffsfahrtsverhältnisse in dem Dollart und die Handelsbeziehungen, die sich daselbst international und überseich entwickelt haben, kennt, der wird mir darin beipflichten, daß der Kanal von Dortmund bis zu den Emsmündungen allein, losgelöst von einem Kanal, der nach dem Westen zum Rhein führt, ein Torso ist, der niemals ein dem darin veranlagtes Kapital entsprechendes wirtschaftliches Leben hervorgerufen kann. Ist diese Voraussetzung richtig, dann, meine Herren, muß es, wie mir scheint, als eine selbstverständliche Verpflichtung der Königl. Staatsregierung anerkannt werden, schon im Interesse unserer Staatsfinanzen in der Durchführung des Gedankens, der überhaupt dem Rhein-Emskanal zu grunde lag, so bald wie irgend möglich mit der Ausarbeitung der Pläne des Kanalstückes von Dortmund nach dem Rhein vorzugehen. Ich folge, überzeuge und mit dem vollen Verantwortlichkeitsbewußtsein, zu dem der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten uns Abgeordnete auffordert, gern dem Räte, daß auch wir die Regierung nicht dazu anregen und auffordern sollen, in ungemessener Weise künstliche Wasserstraßen in unserem Lande herzustellen. Ich bin mit dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten durchaus der Meinung, daß dies in einem Tempo zu geschehen hat, welches unsere Staatsfinanzen in einem günstigen und glücklichen Gleichgewicht erhält; aber, meine Herren, es heißt Zeit vergeuden, oder vielmehr die Sache zu lange hinausschieben, es heißt die großen wirtschaftlichen Interessen, die uns dazu



bewogen haben, überhaupt Geldmittel für den Rhein-Emskanal zu bewilligen, kompromittieren, wenn die Regierung den Bauplan nicht bald auf die Fortsetzung des Kanals bis zum Rheine ausdehnt. Unter der Einschränkung, daß ich doch annehme, der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten werde geneigt sein, schon in der nächsten Zeit wenigstens die Vorarbeiten und die Pläne feststellen zu lassen, erkläre ich mich mit den regierungsseitig entwickelten Ansichten einverstanden.

Ich möchte sobann — um zunächst bei dem Niederrhein und dessen Handelsverkehr zu bleiben — meine volle Zustimmung zu dem aussprechen, was Herr Kollege Biesenbach über die Schiffsahrtsverhältnisse des Rheins äußerte. Die Antwort, welche auf seine Anregung hin vom Ministertisch gegeben wurde, ist eine erfreuliche. Nach zwei Seiten hin möchte ich aber doch im Interesse der Aufklärung noch einiges bemerken.

Wie es mir schien, spitzten sich die Ausführungen des Herrn Kollegen Biesenbach auch zu einem Vorwurf gegen die diesseitige Strombauverwaltung zu. Wenn ich Herrn Biesenbach richtig verstanden habe, so glaube er sich zu der Ansichtäußerung berechtigt, daß auch die Störungen auf der preussischen Rheinstraße zu berechtigten Klagen Veranlassung gegeben hätten. Ich würde mich freuen, wenn ich mich darin irren sollte; ist aber seine Behauptung von mir richtig verstanden, so halte ich mich verpflichtet, ihr auf das entschiedenste entgegenzutreten. Ich halte mich auf Grund der genauen Kenntnis der Verhältnisse zu dem Urteil für berechtigt, daß sich die Leitung der Korrektur des Rheinstroms auf der preussischen Seite in ganz vortrefflichen Händen befindet. Der Strombaudirektor, Herr Bering, erfreut sich der vollsten und offensten Anerkennung aller gewerbetreibenden Kreise der Rheinprovinz und aller derjenigen, die an der Schifffahrt des Rheinstroms ein Interesse haben — das ist die eine Bemerkung. Die andere ist die, daß bei der revidierten Rheinschiffsahrtsakte vom 17. Oktober 1868 die holländische Regierung sich ausdrücklich verpflichtet hat, auf ihrer Strecke den Rheinstrom in guten Zustand zu setzen und zu erhalten.

Sollte es der jetzigen Anregung der königlichen Staatsregierung, von der wir aus dem Munde des Herrn Regierungskommissars Kenntnis erhalten haben, gelingen, die niederländische Regierung zur Erfüllung dieser Verbindlichkeit anzuhalten, so würde ich mich lebhaft darüber freuen; aber wir haben in unseren Relationen zu Holland so viel üble Erfahrungen gemacht, daß ich doch warnen möchte, schon jetzt mit vollem Vertrauen die Hoffnung zu hegen, daß die niederländische Regierung in der That den Wünschen Deutschlands rückhaltslos entgegenkommt. Wenn allerdings etwas zu der Annahme berechtigt, daß man von Seiten der holländischen Regierung geneigt sein wird, auf der holländischen Rheinstraße ein Fahrwasser herzustellen, welches Schiffen mit 3 m Eintauchung die Benutzung dauernd und regelmäßig gestattet, so ist es das in der That überraschend große Interesse, welches gerade die holländische Schifffahrt an der Rheinfahrt hat. Nach der Übersicht über die Wasserbauausführungen im Jahre 1887/88, welche sich in unseren Händen befindet, wurden aus und nach den preussischen Rheinhäfen, also im Verkehr der preussischen Häfen rund 6½ Millionen Tonnen Güter transportiert, und bezieht sich der Verkehr zwischen Deutschland und Holland auf annähernd 5 Millionen Tonnen. Der internationale Verkehr zwischen Deutschland und Holland ist also nur um 1½ Millionen Tonnen geringer als der Gesamtverkehr der preussischen Häfen.

Ich meine, die hieraus resultierenden Erwägungen könnten und müßten die holländische Regierung dazu bestimmen, den ihr jetzt wiederholt seitens der preussischen Regierung geäußerten Wünschen entgegenzukommen. Sollte aber auch das fruchtlos sein, dann würde ich meinstenfalls die königliche Staatsregierung auffordern, ernstlich in Erwägung zu ziehen, ob man nicht durch Zwangsmaßregeln die holländische Regierung zu einem freundnachbarlichen, auch den deutschen Interessen entsprechenden Verhalten in bezug auf die Regulierung des Rheinstroms bewegen könnte. (Sehr richtig!)

Meine Herren, im Laufe der Debatte wurde am meisten und am eingehendsten von der Kanalisierung der Mosel geredet. Mein verehrter Freund Olzem bezeichnete das Aufwerfen dieser Frage als eine Verfolgung lokaler Interessen.

Ja, meine Herren, in der Regel handelt es sich bei solchen Angelegenheiten um lokale Interessen; aber, meine Herren, das Gewicht der Lokalinteressen, welches bei der Entscheidung entscheidend sein muß, ist doch in diesem Falle ein so gewaltiges, daß man dabei in der That parlamentarisch nicht wohl thut, den Gesichtspunkt der Lokalinteressen in den Vordergrund zu stellen.

Nach der Überzeugung aller Sachkundigen ist es für die nieder-rheinisch-westfälische Hochofenindustrie eine Notwendigkeit, daß ihr

die Minetteerze von Elsaß-Lothringen und Luxemburg zugeführt werden, damit sie lebensfähig bleibt. Der Herr Abgeordnete Dr. Schulz hat dies vorhin meines Erachtens überzeugend dargelegt. Die Erhaltung dieser Industrie, von so gigantischer Bedeutung für die gesamte wirtschaftliche und ich kann sagen politische Machtfstellung unseres Landes, kann man unmöglich mit dem etwas wegwerfenden Ausdruck „lokale Interessen“ kennzeichnen wollen.

Mein Freund Olzem sieht meines Erachtens zu schwarz, wenn er glaubt, daß durch die Ausführung der Moselkanalisation die Interessen der Saar wesentlich geschädigt werden müßten. Wo redet man nicht von einer Schädigung von Interessen, wenn überhaupt auf wirtschaftlichem Gebiete Konkurrenz entsteht? Wir wissen aber aus reichen Erfahrungen in Deutschland, daß alle diese Befürchtungen sich in den weitaus meisten Fällen nicht als zutreffend erweisen haben. Diejenigen, welche heute die Behauptung aufstellen, daß die billige Zufuhr der Minetteerze nach dem nieder-rheinisch-westfälischen Industriebezirk die Saareisenindustrie vernichten würde — denn so weit geht man in den Behauptungen —, sie begeben, glaube ich, ein bitteres Unrecht gegen die in der deutschen Entwicklung begründete wirtschaftliche Überzeugung, daß Raum ist für alle Kräfte, die wir in Deutschland zur Verfügung haben.

Allerdings wird durch den Moselkanal die Konkurrenzfähigkeit des Niederrheins und Westfalens gegenüber den Saarwerken aufrecht erhalten. Die Herren an der Saar, namentlich die Hochofeninteressenten, wissen am besten, daß im Laufe der Jahre die Hochofenindustrie an der Saar sich stets in einer beneidenswert glücklichen Lage befand, — sie wissen, daß die Saarwerke in der Periode, wo namentlich die nieder-rheinisch-westfälischen Eisenwerke einen bitteren Kampf ums Dasein führten, sich einer glänzenden Rentabilität erfreuten. Die Klagen darüber, daß man den Bestrebungen der Hochofenbesitzer am Niederrhein und in Westfalen solch' schroffen Widerstand entgegenstellt, daß man damit berechnigte Interessen niederhält, die weit über die Grenzen örtlicher Verhältnisse hinausreichen und die Aufmerksamkeit aller Politiker im Lande erregen müssen — die Klagen darüber haben deshalb doppelten Grund. Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat allerdings, nachdem ihm seitens der Interessenten eine Summe von 36 000 M. für diesen Zweck zur Verfügung gestellt war, eine neue Untersuchung über die Kanalisierung der Mosel anstellen lassen. Das Resultat liegt bis jetzt nicht vor und es ist deshalb vorzeitig, jetzt über die ganze Angelegenheit zu sprechen. Wenn aber der Herr Kollege Olzem davon redet, es könne unmöglich eine staatsseitige Aufgabe sein, den Moselkanal zu bauen, so möchte ich ihn doch fragen: haben denn etwa die Interessenten an der Saar den Saarkanal gebaut? (Hört! hört!) Haben sie etwa Widerspruch erhoben, als für Staatsrechnung der Kanal zur Ausführung gelangte? Die Rhein-Nahabahn, ist sie nicht mit Aufwendung erheblicher Staatsmittel und mit der klaren Voraussicht der Rentenlosigkeit gebaut, und vom Staat zu teurem Preise angekauft worden? Ich für meinen Teil bin bekanntlich stets Vertreter der Meinung gewesen, daß, wenn es sich um staatliche Bauausführungen der vorliegenden Art handelt, man sich nicht allein bestimmen lassen soll durch das Impetuöse des Verlangens der davon unmittelbar berührten und interessierten Kreise. Ich habe stets die Ansicht vertreten, daß die Staatsregierung derartige öffentliche Bauten nicht ausführen soll, ohne auch denjenigen, die einen unmittelbaren Vorteil davon haben, zuzumuten, daß sie selbst in die Tasche greifen und zu den Kosten der Ausführung beitragen. Das ist mein Standpunkt auch heute bezüglich der Kanalisierung der Mosel. Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten mag mal den Versuch machen und bei den Interessenten anfragen, ob und inwieweit sie dazu bereit sind, den Staat bei der Ausführung des Kanals zu entlasten; ich meinstenfalls bin überzeugt, er wird keine abschlägige Antwort erhalten, und ich stehe nicht an, öffentlich zu sagen: das Interesse der nieder-rheinisch-westfälischen Hochofenindustrie an der billigen Zufuhr der Minetteerze aus Elsaß-Lothringen ist ein so bedeutendes, die Intelligenz der betreffenden Kreise eine so durchschlagend hervorragende, daß der Herr Minister, wenn er die Frage — zu der ich ihn hiermit auffordere — an die Interessenten richtet, er befriedigende Antworten erhalten, daß man in belagreicher Weise auch Privatmittel für die Ausführung dieses Kanals einzusetzen geneigt sein wird.

Der Herr Kollege Olzem ging sogar so weit, von einer Schädigung der Landwirtschaft zu reden. Ja, ich muß sagen: das ist mir am unverständlichsten gewesen. Gerade die Saargegend bedarf der Zufuhr von Cerealien; die dortige Landwirtschaft ist nicht imstande, die nötigen Produkte für den Verbrauch der Bewohner hervorzubringen. Es würde also, wenn man eine billigere Zufuhr aus anderen Gegenden ermöglicht, daraus ein wesentlicher Vorteil für die Arbeiter erwachsen. Und vollends die Berechnung, daß nach Ausführung des Kanals 2000 Arbeiter in den fiskalischen Betrieben entlassen



werden müssen! Nein, meine Herren, glücklicherweise befindet sich unser fiskalisches Saarsteinkohlenbecken in einer außerordentlich günstigen Lage, sowohl was die Produktionsverhältnisse als auch die Entfernung von den Konsumtionspunkten betrifft. Es hat gegen Westfalen in dem Abfah nach Westen und Süden einen Vorsprung von mehr als 300 km, so daß die geäußerte Befürchtung nicht eintreten wird. Die natürliche Zunahme des Verbrauchs von Steinkohlen und Koks durch die Zunahme der Gewerbebetriebe und der Bevölkerung, die fortgesetzte rationelle Ausnützung jenes wertvollen Bergwerksbesitzes seitens der fiskalischen Verwaltung wird jeden Nachteil von der Kohlenindustrie Saarbrückens meiner persönlichen Überzeugung nach fern halten.

Alles zusammengekommen fasse ich mich dahin zusammen: ich möchte den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten ermutigen, daß er seine Untersuchungen über die voraussichtlichen Kosten der Herstellung des Kanals und ferner die Untersuchungen über die aus der Herstellung des Kanals zu befürchtenden Verschiebungen vorurteilsfrei fortsetze. Nach meiner Überzeugung wird der Herr Minister für öffentliche Arbeiten wie die gesamte Staatsregierung sich überzeugen, daß der größte Teil der jetzt ausgesprochenen Befürchtungen, ich will nicht sagen eitel Gesunkter ist, daß er sie aber auf ein höchst geringes Maß zurückführt. Das kann ich dem Herrn Minister wenigstens sagen, daß, solange als die niederthheinisch-westfälische Industrie überhaupt noch imstande ist, mit Bewußtsein ihre Interessen zu vertreten, die Frage der billigeren Zufuhr der Minetteerze aus Elsaß-Lothringen im Interesse der Erhaltung der niederthheinisch-westfälischen Hochofenindustrie nicht von der Tagesordnung verschwinden wird.

Was der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten über die enorm großen Summen der bereits für Wasserbauten bewilligten Mittel gesagt hat, könnte mich abhalten, noch von dem Elb-Trave-Kanal zu sprechen. Ich habe aber die desfallsige Verpflichtung übernommen und thue es zum Schluß meiner Bemerkungen.

Meine Herren, der Kanal, der etwa von Lauenburg aus die Elbe mit Lübeck, mit der Mündung der Trave, verbinden soll, ist bereits wiederholt Gegenstand der Verhandlungen im deutschen Reichstag gewesen. Seitens des Herrn Staatsministers v. Bötticher wurde anerkannt, daß durch die Ausführung des Nord-Ostseekanals die Handelsinteressen von Lübeck wesentlich geschädigt werden würden, und daß auch aus diesem Grunde die preussische Staatsregierung der Ausführung eines Kanals zwischen der Elbe und Lübeck, welcher einen Ersatz für die Nachteile zu bieten imstande sei, freundschaftlich gegenüberstehe. Noch vor wenigen Wochen hat der Vertreter von Lübeck im deutschen Reichstag die Frage an die verbündeten Regierungen gerichtet, ob ihnen bekannt sei, welche Stellung die preussische Staatsregierung dazu einnehme. Es erfolgte keine Antwort, und wir sagten uns, daß das deswegen nicht geschehe, weil die Angelegenheit vor den preussischen Landtag gehöre. Nun ist es mir aus älteren Studien über Korrektion des Steinkanals bekannt, daß der Elb-Travekanal auch für die preussischen Provinzen an der Elbe das allergrößte Interesse hat, namentlich für den Verkehr, der sich elbwärts nach der Ostsee bewegt. Ich glaube stets, daß die preussische Regierung, wie Herr v. Bötticher das im Reichstag mitteilte, in der That geneigt ist, mit dem Bau dieses Kanals in Gemeinschaft mit Lübeck vorzugehen. Ich rege heute die Frage an, damit der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten, sofern die Verhandlungen mit Lübeck dies gestatten, dem hohen Hause darüber Auskunft gebe.

Meine Herren, seit mehreren Jahren hat der Ausbau unserer natürlichen und die Herstellung künstlicher Wasserstraßen in unserem Lande einen bis dahin kaum erwarteten erfreulichen Aufschwung genommen. Die Thatfachen haben die für diese Zwecke aufgewandten Mittel als glücklich verwendet bewiesen; namentlich hat die Kanalisierung des Mains Frankfurt am Main zu einer RheinStadt erhoben und dort einen Verkehr ausgestaltet, der diesen Kanal als einen wohl begründeten erweist. Meine Herren, den Dank dafür schulden wir nach meiner Überzeugung — und ich stehe nicht an, das öffentlich auszusprechen — der Einsicht des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten, der neben den großen Aufgaben, die ihm aus dem Gebiet des Eisenbahnwesens obliegen, aus staatsmännischen Rücksichten und im Hinblick auf die Notwendigkeit, die staatlichen Kräfte in den Dienst des gesamten wirtschaftlichen Lebens zu stellen, den Wasserstraßen stets seine fördernde Stimme hat zu teil werden lassen. Ich meine nicht, daß wir in stürmischer Weise jetzt auf demselben Wege voranschreiten. Wir dürfen uns indessen in der Überzeugung stärken, daß neben den Eisenbahnen auch die Wasserstraßen, sich in die Transportarbeit teilend, die wesentlichen Grundlagen sind, auf denen sich das wirtschaftliche Wohlfahrt unserer Nation aufbaut, daß wir

richtig handeln, indem wir die in diesem Etat reichlich geforderten Geldmittel für die Entwicklung unserer Wasserstraßen bewilligen.

**Abg. Jordan:** Meine Herren, nachdem der Herr Minister darauf hingewiesen hatte, daß er die Hereinziehung des Moselkanalprojektes in die heutigen Verhandlungen für verfrüht erachte, da sowohl die technischen Vorarbeiten als auch die wirtschaftlichen Erhebungen für das genannte Projekt nicht vollendet seien, hatte ich gehofft, daß dieses Thema heute uns nicht weiter beschäftigen würde. Da aber zwei Redner nach diesem nochmals auf dieses Projekt zurückgekommen sind und gegen dasselbe gesprochen haben, bin ich leider genötigt, Ihre Geduld noch auf einige Augenblicke in derselben Angelegenheit in Anspruch zu nehmen. Ich beschränke mich lebhaftig darauf, Bemerkungen, welche hier gefallen sind, im folgenden als nicht ganz zutreffend zu erweisen.

Zunächst wurde gesagt, daß, wenn die Westfalen und die Interessenten des Niederrheins in Lothringen Koks in größerer Menge abzugeben suchten, das hauptsächlich nur in Konkurrenz gegen die belgischen Koks geschehe. In den Hochöfen Lothringens werden seit vielen Jahren sowohl Saarkoks, als auch belgische und westfälische Koks in den verschiedensten Mischungen benutzt. Früher wurden in Lothringen nur Saarkoks zur Aufbarmachung des Eisenerzes eminent verwendet; andererseits giebt es gegenwärtig auch einige Ofen, die nur mit Ruhrkoks betrieben werden. Ich kann Sie versichern, daß eine Sorte die andere zu ersetzen vermag, und daß jeder lothringische Hochofenbesitzer, wenn er Koks einkaufen will, von der Saar, Ruhr und Belgien sich Offerten kommen läßt. Also die Behauptung, daß die Konkurrenz nur gegen Belgien gerichtet sei, steht wohl auf schwachen Füßen.

Sodann hat der Herr Abgeordnete Lehmann gesagt, es seien viele Kreise auch in der Saar- und Moselgegend für das Projekt. Daran zweifle ich nicht im mindesten. Wenn eine so ausgezeichnete Wasserstraße, wie sie hier projektiert wird, durch das Land gelegt wird, dann haben sehr viele Anwohner das lebhafteste Interesse, daß dieser Weg gebaut wird, namentlich dann, wenn sie nicht viel oder gar nichts zu zahlen haben. Das ist bei jeder Eisenbahnlinie, bei jedem Kanal und jeder Chaussee der Fall. Es kommt aber darauf an, abzuwägen, wie bedeutend diese Interessen sind, und da glaube ich, daß die Interessen des Handels an der Mosel und an der Saar sehr gering sind gegenüber den bedeutenden Interessen, welche durch die Großindustrie vertreten werden. Wenn es einmal dazu kommt, daß freiwillige Beiträge à fonds perdu für diesen Kanal gesammelt werden sollen, dann wird sich das erweisen. Wir werden ja sehen, was die Herren Rheinländer und sonstige Interessenten zeichnen werden. Wenn dagegen der ungestörte regelmäßige Fortbetrieb großer Eisenhütten, von denen manche einzelne Tausende von Arbeitern beschäftigen, in Frage kommt, dann wahrlich sind diese Interessen die größten und müssen in erster Reihe berücksichtigt werden.

Sodann ist den Großindustriellen der Saar der Vorwurf gemacht worden, daß sie so lebhaft ihr Interesse geltend machten. Ich glaube nun, diese Herren haben nicht nur das Recht dazu, sondern auch die Pflicht. Wenn ein Besitzer von Hütten Tausende von Arbeitern hinter sich hat, so kann er bei mangelndem Absatz diese Leute nur kurze Zeit hindurch ernähren; ohne genügende Arbeitsgelegenheit werden die Kassen sehr bald sich leeren. Er kann der Pflicht, für diese Tausende zu sorgen, nur dadurch auf die Dauer nachkommen, daß er sich hinreichenden Absatz für seine Werke verschafft; wenn ihm aber der Absatz genommen wird durch die Konkurrenzverhältnisse, dann läßt die Not der Arbeiterbevölkerung nicht lange auf sich warten.

Wie große Interessen bei dieser Angelegenheit in Frage kommen, das möchte ich an einem Beispiel zeigen und zwar nicht von der Saar. Einer der Herren Vorredner, welcher erwähnte, daß die Interessen der Saar, der Rahn, der Dill und der Sieg dem Projekte des Moselkanals entgegenständen, hat beispielsweise das Aachener Revier ganz vergessen. Das Interesse der Aachener Großindustrie gegen diesen Kanal ist aber ein äußerst lebhaftes. Mir ist vor einiger Zeit das Gutachten der Handelskammer von Aachen und Wurtscheid über die Kanalisierung der Mosel zugeföhrt, in welchem diese kompetente Stelle gemeinschaftlich mit dem Vorstande des Vereins für die berg- und hüttenmännischen Interessen im Aachener Bezirk, mit dem Aachener Hüttenaktienderein und der Handelskammer zu Stolberg sich geäußert hat in dieser Sache. Sie finden da bezüglich der dortigen Eisenindustrie Ausführungen, von welchen ich einige Worte mit Erlaubnis des Herrn Präsidenten hier vorlese:

Die Moselkanalisierung wird eine solche Verschiebung der Produktionsverhältnisse herbeiföhren, daß die hiesige Eisenindustrie nicht mehr konkurrenzfähig sein wird.

Die genannte Industrie beschäftigte im Jahre 1887: 4085 Arbeiter,



an welche rund 4 000 000 *M.* Löhne gezahlt wurden; sie brachte den Staatsbahnen eine jährliche Frachteinnahe von mehr als 3 000 000 *M.*

Sodann wird über die Kohlenindustrie des Aachener Reviers gesagt:

Die Kohlenindustrie des hiesigen Bezirks wird indirekt und direkt geschädigt; indirekt durch den insolge der Moselkanalisation eintretenden Niedergang der hiesigen Eisenindustrie und sonstiger Industriezweige, welche die Hauptkonsumenten ihrer Kohlen sind; direkt durch die Frachtermäßigung, welche der westfälischen Kohlen- und Koksindustrie nach dem Luxemburg-Lothringer Abgabebiet zu teil wird, und welche die Konkurrenzfähigkeit des hiesigen Koks vernichtet.

Diese Kohlenindustrie von Aachen beschäftigte im Jahre 1887: 6521 Arbeiter und zahlte ihnen an Löhnen ca.  $4\frac{1}{3}$  Mill. Mark.

Das ist ein Beispiel, wie großartige Interessen hier ins Spiel kommen und wie großartige Verschiebungen der Moselkanal in den jetzt bestehenden Verkehrs- und Abgabeverhältnissen im Westen Deutschlands herbeiführen wird. Ich mache namentlich darauf aufmerksam, daß nach dem Urteil vieler, ich darf wohl sagen, Sachverständiger, die Rückwirkung der Moselkanalisation auf das Nassauer Berg- und Hüttenrevier eine ganze eminente sein wird, und ich erlaube mir, die Herren Abgeordneten von Nassau schon jetzt hierauf hinzuweisen; das Interesse der von ihnen vertretenen Kreise wird in bringendem Maße erheischen, diesem Projekte ihre Aufmerksamkeit zu schenken.

Dann ist gesagt worden, es dürfe das fiskalische Interesse bezüglich der Staatsgruben in Saarbrücken nicht so stark betont werden. Das ist ja richtig; es muß aber immerhin erwähnt und näher beleuchtet werden bei der allgemeinen Besprechung dieser Angelegenheit. Wenn dann hinzugesetzt wurde, daß durch eine geringe Preisermäßigung der Kohlen auf diesen Gruben leicht geholt werden könne, so mache ich darauf aufmerksam, daß, wenn die Preise der Kohlen in Saarbrücken nur um einen Pfennig pro Centner herabgesetzt werden, das in den Überschüssen einen Anfall von mehr als 1 200 000 *M.* bewirkt. Es wird von den Saarbrücker Gruben pro Centner 6 bis 7 Pfennige durchschnittlicher Überschuß seit einigen Jahren abgeliefert; die Gesamtüberschüsse dieser Gruben von jährlich etwa 7 Millionen Mark würden also sehr leicht bei starken Preisermäßigungen verschwinden.

Es hat sodann einer der Herren Vorredner gesagt, daß die Eisenindustrie Westfalens und des Niederrheins vor einem vollständigen Niedergange stehe, wenn nicht die Minette, also die lothringischen Eisensteine, mit möglichst billigen Frachtsätzen nach den westfälischen Hütten geschafft würden. Da erlaube ich mir, ohne näher darauf einzugehen, mit denjenigen Worten zu antworten, welche derselbe Herr Vorredner kurz darauf gebraucht hat, als er die Befürchtungen des Saarreviers hinsichtlich des Moselkanals hervorhob; er sagte nämlich, daß seine Erfahrungen ihn belehrt hätten, daß in solchen Fällen meist zu schwarz gesehen werde. Ich bin genau derselben Meinung hinsichtlich derjenigen Befürchtungen, welche die Industrie Rheinlands und Westfalens im Falle des Nichtzustandekommens des Moselkanals hegt. — Auf die angeblich glänzende Rentabilität der Eisenindustrie an der Saar näher einzugehen, will ich unterlassen; an geeigneter Stelle werden die Betreffenden darauf zu antworten wissen.

Ferner wurde darauf hingewiesen, daß man sich doch des Baus des Saarkanal erinnern möchte, welcher ohne Beiträge von Privaten hergestellt sei, lediglich aus Staatsgeldern. Darauf ist einfach zu antworten, daß der Saarkanal gerade im Interesse der fiskalischen Gruben gebaut worden ist; tatsächlich sind Kohlen und Koks an dem Verkehre des Saarkanal mit ungefähr 90 pSt. beteiligt; von den übrigen 10 pSt. fällt ungefähr die Hälfte auf die Eisenindustrie und die andere Hälfte verteilt sich auf eine große Anzahl von verschiedenen Gewerben. Man ist also ohne Rücksicht auf diesen Vorgang wohl berechtigt zu verlangen, daß, wenn der Moselkanal mit so einschneidend ungünstiger Wirkung auf verschiedene benachbarte Landesteile verknüpft sein wird, nicht ausschließlich Staatsgelder dazu verwendet werden, sondern daß die Interessenten die erforderlichen großen Summen zum Bau beschaffen; wenn das der Fall sein wird, wenn von den erforderlichen 50 Millionen ein annehmbarer Teil tatsächlich freiwillig hergegeben wird, dann wollen wir über diesen Kanal im allgemeinen Interesse hier wieder sprechen.

Sodann wurde von einem der Herren Vorredner behauptet, die Angabe der Bergverwaltung, daß 2000 Arbeiter auf den Saarbrücker Gruben voraussichtlich weiter keine Beschäftigung finden würden, sobald einmal der Moselkanal fertiggestellt sei, wäre übertrieben. Es wird die Verwaltung jener Gruben selbstverständlich sich möglichst Mühe geben müssen, um eintretendensfalls diesen 2000 Arbeitern weitere

Beschäftigung zu verschaffen, aber es wird natürlich außerordentlich schwer sein, für die regelmäßige Beschäftigung einer solchen Anzahl Arbeiter neue und hinreichende Absatzquellen zu finden. Den Konkurrenten vom Niederrhein werden wir schwerlich einen so bedeutenden Absatz an anderer Stelle entreißen können. Es ist im höchsten Grade schwierig, wenigstens für die ersten Jahre, schnellen Ersatz für einen so starken Ausfall, welcher auf rund 550 000 Tonnen Kohlen anagehen ist, zu finden.

Endlich möchte ich noch auf den Vergleich des Moselkanal mit dem Mainkanal kurz eingehen. Ich habe seinerzeit niemanden gekannt, der nicht von vornherein überzeugt war, daß der Mainkanal ein erstrebenswertes und sachgemäßes Projekt war; er hat sich an die große Rheinstraße angeschlossen und dieselbe mit dem bedeutenden Plake Frankfurt verbunden, da war kein Zweifel, daß, wenn dieser Kanal mit richtigen Dimensionen gebaut würde, auf ihm vom ersten Tage ab ein großer Verkehr stattfinden würde. Ich zweifle auch beim Moselkanal durchaus nicht an der Entstehung eines großen Verkehrs, ich behaupte jedoch, daß dieser große Verkehr nur einigen, der Zahl nach ganz wenigen Interessenten in erheblicher Weise zu gute kommen wird und daß, während bei dem Mainkanal fast in keiner Weise eine Verschiebung der Interessen zu befürchten war und auch nicht eingetreten ist, im vorliegenden Falle von den verschiedensten Seiten, von mehreren Handelskammern, von wirtschaftlichen Gesellschaften und Vereinen eine großartige Verschiebung befürchtet wird.

Abgeordneter **Berger** (Witten): Meine Herren, ich würde mit Vergnügen in die Widerlegung der Einzelheiten der soeben gehörten Rede meines verehrten Nachbarn, des Abgeordneten Jordan, eintreten, muß aber aus ihm bekannten Gründen an dem heutigen Tage, der gerade für ihn von besonderer Bedeutung ist, darauf verzichten. Ich beschränke mich deshalb, zur Sache der Moselkanalisation zu erklären, daß nach meiner vollen Überzeugung durch dieselbe irgend eine Schädigung des Saarkohlen- und Eisengebietes nirgendwo eintreten wird. Des Pudels Kern, in wenigen Worten zusammengefaßt, ist: Die Herren an der Saar, namentlich die dortigen Eisenindustriellen, gönnen ihren Berufsgenossen an der Ruhr nicht die Vorteile billigen Bezugs der Eisenerze, die sie selbst schon seit Jahren genießen. Ich erinnere bei diesem Anlasse an alle die bekannten Klagen, welche bei jeder Verkehrsverbesserung seitens derjenigen erhoben worden sind, die sich bis dahin unter der Herrschaft der alten Ordnung gewissermaßen im Besitz eines Monopols oder doch großer Vorteile befanden. Als es sich beispielsweise im Anfang dieses Jahrhunderts darum handelte, die steilen Chausseen zu verbessern und dieselbe in Thaler zu verlegen, da haben wir erlebt, daß alle, die an Erhaltung der Steigung irgend ein Interesse hatten, gegen jede Änderung remonstrierten. Die Fuhrleute, welche Vorspann stellten, die Wirte oben und unten am Berge widerlegten sich aufs heftigste und erklärten, im Bewußtsein ihres vermeintlichen guten Rechts, daß die Befestigung des Berges, jedermann nachteiligen Verkehrsverhältnisses eine Schädigung ihrer Interessen sei, die nimmermehr geduldet werden könne. Als es sich später darum handelte, Eisenbahnen und Dampfschiffe in unserem Lande einzuführen, erlebten wir das nämliche Schauspiel. Alle Gewerbetreibende, Wirte und Fuhrleute voran, riefen jammerrnd um Hilfe gegen das Unglück, das angeblich über sie hereinbrechen werde. Pferde sollten nach der Einführung von Eisenbahnen keinen Wert mehr haben, Hafer garnicht mehr angebaut werden können. Und was haben wir hinterher erlebt? Trotzdem wir Eisenbahnen in größerer Fülle herstellten, als wir jemals erwarten durften, sind Pferde teurer wie zu irgend einer Zeit und der Hafer kostet dem Gewichte nach mehr als Weizen und sonstiges Getreide! Ich, meine Herren, bin fest überzeugt, daß, wenn die Moselkanalisation erst fertig ist, dann sich herausstellen wird, daß die Saar absolut nicht geschädigt ist, und die Herren, die jetzt mit so großer Lebhaftigkeit gegen dieses höchst nützliche Unternehmen plaidieren, werden sich freuen, daß es mit vereinten Kräften zustande gekommen ist. Alle Klagen, die heute so beredt vorgebracht wurden, werden dann im wahrsten Sinne des Wortes verstummt sein. (Geht weiter.)

Herr Dr. Hammacher hat meines Erachtens die von Herrn Abgeordneten Wiesenbach vorgebrachten Beschwerden nicht verstanden. Herr Wiesenbach hat nicht von sich aus die Rheinstrombauverwaltung gewisser Nachlässigkeiten angeklagt, sondern nur auf Grund von Zeitungsnachrichten, die auch ich gelesen habe, mitgeteilt, daß derartige Klagen von Seiten gewisser holländischer Schiffahrtsinteressenten an den holländischen Verkehrsminister gerichtet worden seien. Herr Kollege Wiesenbach hat sich indes für seine Person diesen ausländischen Behauptungen durchaus nicht angeschlossen, und ich



meistens bin der Überzeugung, daß unsere Rheinstrombauverwaltung in vollstem Maße ihre Schuldigkeit getan hat. Die Herren Holländer haben wahrscheinlich einmal das Prävenire für die gegenwärtige Session des preussischen Landtags spielen und den Spieß umdrehen wollen, indem sie, die sich so große Unterlassungssünden in bezug auf die Unterhaltung des untersten Stromlaufes und der Mündungen des Rheines zu schulden kommen lassen, jetzt uns vorwerfen, Preußen verabsäume seine Schuldigkeit zu thun in bezug auf den Rhein.

Im übrigen muß ich mich mit dem Abgeordneten Hammacher vollständig darin einverstanden erklären, daß, wenn die Holländer nicht auf preussischer Seite Ernst sehen, sie wenig thun und die Sache verschleppen werden. Wir haben bereits im Jahre 1887 — auch damals unter Führung des Abg. Biesenbach — die nämlichen Beschwerden zur Sprache gebracht wie heute, und der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat uns eine vergleichsweise zufriedenstellende Antwort gegeben. Ich wies damals insbesondere darauf hin, wie die Interessen der holländischen Segelschiffer der Erfüllung der Wünsche unserer preussischen Schifffahrt insofern entgegenstünden, als die holländischen Schiffe flach gehen und auf dem Rhein hin und her zu kreuzen pflegen. Dieselben wünschen deshalb nicht ein in einer sogenannten Fahrinne gründlich vertieftes Fahrwasser, sondern sie wollen, daß der Rhein überall zwischen seinen Ufern ein möglich gleichmäßiges flaches Fahrwasser erhalte, welches ihnen ihre gewohnte Schifffahrtsweise erleichtert. Dann glaube ich aber auch die königliche Staatsregierung an die traurigen Erfahrungen erinnern zu sollen, welche sie respektive ihre Vorgänger vom Jahre 1814, also vom Wiener Frieden ab, bis zum Jahre 1831, gerade in Ansehung des Rheins mit Holland gemacht hat. (Sehr richtig!)

Wer sich — die meisten von Ihnen sind ja schon älter oder haben es doch von ihren Vorfahren gehört — an die skandalöse Behandlung erinnert, mit der damals die holländische Regierung sich gegenüber Preußen benommen hat bezüglich des Rheines und der durch die Wiener Kongresse ausdrücklich übernommenen Verpflichtungen, an ihre ewigen nichtsnutzigen Ausflüchte, an die bekannte Interpretation der Worte: „jusqu'à la mer“ und „ju que dans la mer“ — wer weiß, daß nach fast 15-jährigem Kampfe die holländische Regierung erst dann nachgab, als der Finanzminister Maafsen den Regierungspräsidenten Delius in Köln anwies, jedes von Holland kommende Schiff an der Grenze zurückzuweisen, so lange nicht den berechtigten Forderungen Preußens Genüge geleistet würde — wer, sage ich, diese historischen Thatfachen kennt, die ein halbes Menschenalter andauerten, der wird mit mir darin einverstanden sein, daß die Holländer auch im vorliegenden Falle nur nachgeben, nur dann ihre Schuldigkeit thun werden, wenn die preussische Regierung ihnen, wie man zu sagen pflegt, die Zähne zeigt und Ernst macht.

**Minister der öffentlichen Arbeiten v. Manbach:** Der Gang der Debatte giebt mir Anlaß, dem Herrn Abgeordneten Dr. Hammacher und ebenso dem Abgeordneten Berger meinen Dank auszusprechen für das gute Urtheil, welches sie der Rheinstrombauverwaltung ausgestellt haben. Diese verdient solches auch in der That. Wenn Sie verfolgen, was bei der Korrektur des Rheines geleistet worden ist in den letzten Jahren, so werden Sie zugeben müssen, daß alles geschehen ist, was man verständigerweise erwarten konnte. Ich bin auch nicht der Meinung, daß der Herr Abgeordnete Biesenbach der Strombauverwaltung hat einen Vorwurf machen wollen (Abg. Biesenbach: nein!), sondern daß er nur bezug genommen hat auf eine Notiz in einer rheinischen Zeitung aus Holland. Ich kann diese Stimme nicht als berechtigt anerkennen, muß vielmehr sagen, daß, wenn man Lieferungsverträge mit kurzer Frist für Schiffe für die Monate Januar, Februar und März schließt, das ein gewisser Leichtsinns ist. Eis und Hochwasser werden beim Rhein fast immer eintreten, eine Unterbrechung der Schifffahrt wird also gar nicht zu vermeiden sein; nur muß man das den Elementen, nicht aber der Strombauverwaltung zur Last legen.

Herr Dr. Hammacher sagt, man solle mit den Vorarbeiten für den Dortmund-Rheinkanal in Ergänzung des Dortmund-Emskanals nicht zu lange warten. Er meint, daß dieses Stück des Kanals nötig sei, um den Kanal erst zu einem ganzen zu machen. Ich bin vollkommen damit einverstanden und will zur Beruhigung hinzufügen, daß die generellen Vorarbeiten bereits fertig sind, in dieser Hinsicht also nichts im Wege stehen würde, mit den Geldforderungen vorzugehen. Ich wünsche aber zunächst, daß wir mit der Bauinangriffnahme des Dortmund-Emskanals vorgehen können. Ich strebe dahin, daß wir, wenn es irgend geht, noch in diesem Frühjahr beginnen. (Bravo!)

Dann ist vom Herrn Abgeordneten Berger angeregt, ob es zweckmäßiger sei, bei der Ausführung des Baues des Dortmund-Emskanals die Leitung einem technischen oder einem administrativen Beamten

anzuvertrauen. Nach der Praxis in Preußen, die sich meines Erachtens bewährt hat, wäre an die Spitze der Baubehörde ein tüchtiger Techniker zu stellen, und ich habe nicht die Absicht, in diesem Falle von dieser Praxis abzugeben.

## Korrespondenzen.

### ? Aus dem Oberbergamtsbezirk Dortmund,

19. März. Die Vorbereitungen für Herstellung eines Lagers für westfälische Kohlen auf dem Bahnhof Sternschanze in Hamburg haben in den letzten Tagen eine wesentliche Förderung erfahren, indem die Bechen, welche sich zum gemeinsamen Bau des Lagers entschlossen haben, nunmehr auch dahin übereingekommen sind, den Betrieb ihrer Erzeugnisse von der gedachten Station aus gemeinsam in die Hand zu nehmen und demgemäß eine einheitliche Verwaltung für denselben niederzusetzen. Der zwischen den betreffenden Grubenverwaltungen und der kgl. Eisenbahndirektion in Altona abzuschließende Vertrag ist bereits vereinbart und in seinen einzelnen Punkten festgestellt. Sobald derselbe vollzogen ist und die Pläne für das Kohlenlager genehmigt sein werden, wird der Bau denselben beginnen, und man hofft bestimmt, das Lager bis zu Anfang September d. J. dem Betriebe übergeben zu können.

**Düsseldorf, 17. März.** In den mehr als vierstündigen Verhandlungen der hier selbst tagenden Generalversammlung des „Vereins deutscher Eisenhüttenleute“ wurden die „Lieferungsbedingungen für Eisen und Stahl“ festgesetzt. Sodann sprach Geh. Bergrat Dr. Wedding-Berlin „über die Lichtabbildung des Kleingefüges im Eisen und über die Herstellung von Schiffen“. Endlich referierte Generaldirektor Brauns-Dortmund „über die Verwendung eiserner und hölzerner Schwellen auf den königlich preussischen Staatsbahnen“, indem er statistisch den Nachweis erbrachte, daß die Vermehrung der hölzernen Schwellen seit 1883/84 auf den preussischen Bahnen 11,5 pCt., auf den gesamten deutschen Bahnen nur 0,53 pCt. betrage. Durch das Vorgeben der preussischen Bahnen erwachse dem Waldbesitzer kein besonderer Vorteil, da jährlich 1 800 000 Stück Schwellen aus ausländischem Holze importiert werden müßten, was einen Ausfall an Löhnen für die deutschen Eisenarbeiter von 5 568 750 M. und einen Ausfall für die Staatsbahnen an Frachten von 1 485 000 M. zur Folge habe. Infolgedessen wurde beschlossen, in Verbindung mit der nordwestlichen Gruppe des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller an den Arbeitsminister das Ersuchen zu richten, an Stelle der ausländischen Holzschwellen thunlichst eiserne Schwellen verwenden lassen zu wollen. (Wir bringen den Bericht des Herrn Brauns in einer der nächsten Nummern des Blattes.)

**Der neue Duisburger Hafen.** Die Pläne über die beschlossene Vergrößerung desselben um 1100 m bei 60 m Sohlenbreite werden demnächst zur öffentlichen Auslegung gelangen und mit der Ausführung derselben sofort noch in diesem Frühjahr begonnen werden. Der Hafen soll 2,25 m Duisburger Pegel Tiefe erhalten. Zugleich beabsichtigt die königl. Eisenbahnverwaltung, bedeutende Eisenbahn-Anlagen sowohl im Hafen selbst als auch durch Herstellung eines großen Güterbahnhofes zur Versorgung der gesamten Hafenerladungen und zur Entlastung des Hauptbahnhofes zu machen. Die Bauzeit des Hafens ist auf drei Jahre festgesetzt worden; seitens der technischen Sachverständigen hofft man jedoch mit Zuhülfenahme von Nacharbeiten den Bau in 2¼ bis 2½ Jahren vollenden zu können. Die Kosten werden sich einschließlich der zu erbauenden Brücken und Dämme auf 2½ Millionen Mark belaufen; allerdings dürfte sich wohl im Laufe des Baues ein Mehrbedarf von einigen Hunderttausend Mark herausstellen, da gleichzeitig der Anschluß an den Rhein-Emskanal geplant ist und die Vorbauten bei der jetzigen Anlage schon mit ausgeführt werden sollen. (R. Z.)

**Saarbrücken, 7. März.** Auch im abgelaufenen Monat Februar haben bei den andauernd günstigen wirtschaftlichen Verhältnissen



Förderung und Absatz der staatlichen Saargruben sich ungestört fortentwickeln können. Mäßiges, doch anhaltendes Frostwetter begünstigte obendrein die sonst um diese Zeit bereits abnehmende Nachfrage nach Hausbrandkohlen. Andererseits hemmte das Frostwetter den Wasserabsatz, da die Schifffahrt oberhalb Saargemünd insolge des durch Eis gesperrten Kanals bis zum heutigen Tage noch nicht aufgenommen werden konnte. Eisenbahn- und Land-Absatz gestalteten sich desto lebhafter. Von der Gesamtförderung in der Höhe von 506 168 t wurden 492 294 t abgesetzt. Zur Bahn wurden 352 857 t, zu Wasser 11 540 t verladen. Gegen Februar 1888 ist die Förderung um 3 pCt., der Absatz um 1,5 pCt. gestiegen. Die Schiffsfrachten haben ein wenig angezogen; nach Mülhausen wurden gegen Monats-schluß 3,32 *M.* für eine Tonne verlangt.

**Belgiens Eisenbahnverbindung mit Deutschland.** Das von dem belgischen Eisenbahnministerium ausgearbeitete Projekt, welches durch Umgehung der gefährvollen, bei Lüttich belegenen schiefen Ebenen eine leichtere und schnellere Verbindung mit Deutschland herbeiführen soll, ist nunmehr festgestellt. Die Ausführung

soll 5 Millionen Francs kosten; dieselbe wird umsomehr beschleunigt werden, als die jetzt befahrenen großen Maasbrücken sich in keinem guten Zustande mehr befinden und ihr Umbau bedeutende Summen erfordern würde.

### Wagengestellung der Dortmund-Gronau-Enschede Eisenbahn

in der Zeit vom 1.—15. März 1889.

Verlangt.		Abgefahren.		Verlangt.		Abgefahren.	
Labungen à 10 t.		Labungen à 10 t.		Labungen à 10 t.		Labungen à 10 t.	
1. März	221	221	9. März	252	252		
2. "	249	249	10. "	—	—		
3. "	—	—	11. "	213	213		
4. "	205	205	12. "	244	244		
5. "	199	199	13. "	233	233		
6. "	188	188	14. "	215	215		
7. "	229	229	15. "	230	230		
8. "	227	227					
				in Summa	2905	2905	
				Durchschnittl.	224	224	

### \* Ein- und Ausfuhr von Steinkohlen, Koks, Briquettes u. im deutschen Zollgebiet.

Für den Monat Januar 1889.

	Eingeführt aus:			Ausgeführt nach:		
	Stein-	Koks	Briquettes	Stein-	Koks	Briquettes
	lohlen			lohlen		
	t	t	t	t	t	t
den deutschen Zoll-Ausschlüssen	7 034,1	3 093,5	28,5	26 858,0	237,4	91,9
Belgien	17 943,0	15 670,6	350,2	36 545,2	1 970,3	124,4
Dänemark	115,7	0,6	—	308,0	770,0	51,1
Frankreich	4 383,2	39,7	—	53 736,3	31 906,3	875,0
Großbritannien	191 922,9	3 345,2	—	272,5	0,4	—
Italien	—	—	—	7 430,0	2 210,0	60,0
den Niederlanden	2 794,7	25,1	4,7	208 205,2	8 479,3	4 602,4
Norwegen	—	—	—	—	—	—
Osterreich-Ungarn	54 394,0	674,2	1 840,2	293 473,2	18 770,2	10,8
Rußland	1 157,6	—	—	20 128,2	7 114,9	—
Schweden	—	—	—	424,3	1 050,5	—
Schweiz	34,5	100,3	2,1	57 415,5	4 850,1	3 491,6
Spanien	—	—	—	—	—	—
den Vereinigten Staaten von Amerika	—	0,3	—	2 140,0	—	—
den übrigen Ländern und nicht ermittelt	—	—	—	20 330,0	20,0	290,0
<b>Summa</b>	<b>279 779,7</b>	<b>22 949,5</b>	<b>2 225,7</b>	<b>727 266,4</b>	<b>77 379,4</b>	<b>9 597,2</b>
In demselben Zeitraum des Vorjahres	180 157,0	24 268,5	2 354,8	738 166,8	72 231,9	12 571,4

	Eingeführt:	Ausgeführt:
	Tonnen	Tonnen
Roheisen aller Art	16 441,3	20 116,4
Schmiedbares Eisen in Stäben	785,3	15 316,5
Eisenbahnschienen	390,9	8 020,9
Eisenbraut	134,6	15 258,9
Eisenbahnachsen, Eisenbahnräder u.	30,6	2 141,9
Röhren aus schmiedbarem Eisen	72,5	2 000,0
Große Eisenwaren, andere	595,3	5 266,2
Feine Eisenwaren mit Ausnahme von Rahnadeln, Schreibfedern, Uhr-	72,5	655,1
fournituren u.		968,4
Braunkohlen	343 201,0	

### Generalversammlungen.

Gewerkschaft der Zeche ver. Westfalia, Dortmund.  
Samstag, 23. März cr., nachmittags 3 Uhr, im Kasino zu Dortmund.

Gelsenkirchener Bergwerks-Aktien-Gesellschaft Rhein-Elbe bei Gelsenkirchen. Dienstag, den 26. März cr., vormittags 11 Uhr, Berlin, Behrenstr. 43/44.

Westfälischer Grubenverein, Zeche Hansa bei Dortmund.  
Mittwoch, 27. März cr., nachmittags 1 Uhr, in den Geschäfts-

räumen der Direktion der Diskontogesellschaft in Berlin, Behrenstraße 43/44.

Gewerkschaft Drange, vorm. Schaller Verein für Kesselfabrikation, Bulmke bei Gelsenkirchen. Sonnabend, 6. April d. J., nachmittags 3½ Uhr, im Lokale der Gesellschaft „Verein“ in Essen.

Bergwerks-Gesellschaft Hibernia, Zeche Shamrock bei Herne. Dienstag, den 9. April d. J., vormittags 9½ Uhr, im Breidenbacher Hof zu Düsseldorf.

### Magnetische Beobachtungen.

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

1889		um 8 Uhr vorm.			um 1 Uhr nachm.			im Mittel		
Monat	Tage	°	'	"	°	'	"	°	'	"
März	3.	13	48	50	13	51	30	13	50	10
"	4.	13	48	15	13	53	20	13	50	47
"	5.	13	48	25	13	51	30	13	49	58
"	*6.	13	54	20	13	52	35	—	—	—
"	7.	13	51	50	13	54	5	13	52	57
"	8.	13	51	—	13	51	50	13	51	25
"	9.	13	48	15	13	52	50	13	50	33
Mittel =								13	50	58
= hora 0								14,8		16

\* Magnetische Störung.

### Magnetische Beobachtungen.

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

1889		um 8 Uhr vorm.			um 1 Uhr nachm.			im Mittel		
Monat	Tage	°	'	"	°	'	"	°	'	"
März	3.	14	3	30	14	6	—	14	4	45
"	4.	14	3	30	14	7	30	14	5	30
"	5.	14	3	30	14	6	45	14	5	7,5
"	6.	14	5	—	14	7	—	14	6	—
"	7.	—	—	—	14	4	30	—	—	—
"	8.	14	3	45	14	7	15	14	5	30
"	9.	14	3	45	14	8	45	14	6	15
Mittel =								14	5	31
= hora 0								15		16

### Vermischtes.

△\* **Nachen**, 10. März. Eine neue Metalllegierung hat sich Herr C. Bülls hier selbst patentieren lassen. Zu geschmolzenem Kupfer oder Zinn setzt man 16 pCt. in Kupferhülsen eingeschlossenes Arsenik, wonach die Mischung in Wasser granuliert und als Zusatz zu Metallen benutzt wird. Nach diesem Verfahren hergestellte Bronze soll elastischer, fester und dichter als Phosphorbronze sein.

△\* **Kappel** bei Chemnitz, 10. März. Auf einen Mitnehmer für Streckenförderung ist den Herren D. & L. Hering hier selbst ein Patent erteilt worden. Die Mitnehmergabel ist mit dem Mitnehmerschaft nicht stark verbunden, sondern in Lagern, die mittels Niete am Schaft befestigt sind, um Zapfen drehbar, wodurch ein leichtes Aus- und Eintreten der Kette ermöglicht ist.

△\* **Freiburg i/S.**, 10. März. Herr D. Wilharz hier selbst hat auf eine Wolzenmühle zur Verkleinerung von Erz ein Patent erhalten. Ein Teller und eine runde Scheibe drehen sich in entgegengesetzten Richtungen, während in Öffnungen der Scheibe Stahlbolzen, auf dem Boden des Tellers aufruhend, lose geführt sind. Das Erz wird am Umfang des Tellers ausgegeben und verläßt ihn durch das mittlere Abfallrohr.

### A m 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.

Kl. 5. Gesteinbohrmaschine mit Wassermotor und stoßendem Werkzeug. D. Gebhardt in Charlottenhof. — Kl. 13. Vom Manometer aus bewegtes Sicherheitsventil für Dampffessel. Mofiel Fintelzstein in Wladyzyslaw, Nr. 11 Mazowiecka, Kreis Rabin, Siedec, Rußland; Vertreter F. Engel in Hamburg. — Umhüllung des Dampfamplers von Wasserrohren-Dampffesseln mit einem Rohrbündel. Königliches Hüttenamt in Gleiwitz. — Als Pumpe wirkender Dampfwascher-Ableiter. John Murray Mitchell, Advokat in New-York, Stewart Building 280 Broadway; Vertreter G. Brandt in Berlin SW., Kochstr. 4. — Kl. 20. Neuerung an einem Ventil-Apparat für Luftdruckbremsen; Zusatz zur Patent-Anmeldung w. 5148. Westinghouse Brake Company Limited in London. Vertreter C. Pieper in Berlin SW., Gneisenaustr. 110. — Kl. 47. Absperrhahn mit Doppelfonus und schrägliegender Bohrung. Joh. Friedr. Petermann in Sulzbach a. T. — Kl. 85. Verschlussvorrichtung für Hähne. Carnaby u. Co. in London; Vertreter Brdges u. Co. in Berlin. — Stahlrohr mit selbstschließendem Ventil. Richard Papperig in Berlin N., Uferdomstr.

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

Kl. 1. Nr. 47 217. Schlangengewinnungsvorrichtung bei der Kohlenaufbereitung; Zusatz zum Patente Nr. 31 770. Firma Schüchterman u. Kremer in Dortmund. Vom 4. Oktober 1888 ab. — Kl. 5. Nr. 47 214. Tiefbohrmaschine mit stoßendem Werkzeug. Fr. H. Pötsch in Magdeburg, Breitenweg 4. Vom 26. September 1888 ab. — Nr. 47 221. Verfahren und Vorrichtung zur Ermittlung des Streichens der Schichten in Bohrlöchern. Dr. W. Wolff in Berlin W., Kaiserhofstr. 3. Vom 27. Oktober 1888 ab. — Kl. 13. Nr. 47 260. Stehender Dampffessel mit einer inneren und einer äußeren ringförmigen Feuerkammer. H. V. Budland in Byfer Terrace, Low Walker Northumberland; Vertreter F. E. Thobe u. Knoop in Dresden, Analienstraße 3 I. Vom 9. Oktober 1888 ab. — Kl. 18. Nr. 47 211. Zuschläge beim Schmelzen von Tiegelgußstahl aus Granatien von reinem Flußeisen. C. Caspar in Furtchhof, Nieder-Ostereich; Vertreter Specht, Fiese u. Co. in Hamburg. Vom 7. September 1888 ab. — Nr. 47 215. Kohlung von Eisen durch Filtrieren des flüssigen Metalls durch eine Schicht von Kohlenstoff. „Phönix“, Aktiengesellschaft für Bergbau und Hüttenbetrieb in Saar bei Ruhrort a. Rh. Vom 28. September 1888 ab. — Nr. 47 254. Rillenschienen-Fertigwalzwerk; Zusatz zum Patente Nr. 29 977. Gesellschaft für Stahlindustrie zu Bochum in Bochum i. W. Vom 10. Juni 1888 ab. — Nr. 47 257. Rillenschienen-Fertigwalzwerk. 11. Zusatz zum Patente Nr. 29 977. Gesellschaft für Stahlindustrie zu Bochum in Bochum i. W. Vom 5. August 1888 ab. — Kl. 20. Nr. 47 266. Lenkbare Untergetriebe für Eisenbahnsfahrzeuge. W. Boumans in Astoria, Queens County, New-York, V. St. A.; Vertreter C. Fehler u. G. Loubier, in Firma C. Kesseler in Berlin SW., Anhaltstr. 6. Vom 23. Mai 1888 ab. — Kl. 21. Nr. 47 265. Herstellung von Elektrizitäts-Erzeugern für intermittierenden Gleichstrom oder Wechselstrom. Aktiengesellschaft für elektrisches Licht und Telegraphenbau Helios in Ehrenfeld-Köln. Vom 5. Mai 1888 ab. — Kl. 36. Nr. 47 258. Heizungsanlage mit Dampferzeugung aus überhitztem Wasser. National Heating Company in New-York, 44 Broadway; Vertreter Brdges u. Co. in Berlin SW., Königgräferstr. 101. Vom 8. August 1888 ab. — Kl. 46. Nr. 47 256. Schalldämpfer für die Auspuffgase von Gasmaschinen. D. Blessing in Neuditz bei Leipzig. Vom 8. Juli 1888 ab. — Nr. 47 263. Steuerung für Gasmaschinen. Sächsische Sticmaschinenfabrik in Kappel bei Chemnitz. Vom 2. Dezember 1888 ab. — Kl. 47. Nr. 47 209. Schwungrad mit straff aus Draht gewickeltem Schwungrad und stab- oder rohrförmigen Speichenstützen. R. Mannesmann in Remscheid-Bleibinghausen. Vom 12. August 1888 ab. — Nr. 47 225. Doppelstächen-Reibkuppelung mit Bremsband-Ein- und Ausrichtung. D. Danielowksky in Breslau, Louisenstr. 33 III. Vom 29. Juni 1888 ab. — Kl. 49. Nr. 47 249. Hydraulische Presse zur Herstellung von Bleiumhüllungen an Kabeln und von Bleirohren. Osterreichisch-Alpine Montangesellschaft in Wien I., Maximilianstraße 2; Vertreter C. Fehler u. G. Loubier, in Firma C. Kesseler in Berlin SW., Anhaltstr. 6. Vom 10. Juli 1888 ab. — Kl. 50. Nr. 47 244. Steinbrechmaschine. J. F. Brinjes in Dalston, Graffschaft Middlesex, England; Vertreter Brdges u. Co. in Berlin SW., Königgräferstr. 101. Vom 14. März 1888 ab.



**Bergbau-Abtheilung  
der Königlichen Technischen Hochschule in Aachen.**

Die Vorlesungen an dieser, den Preussischen Bergakademien gleichberechtigten Bergbau-Abtheilung mit Bergingen zur-Prüfung beginnen im Sommer-Semester 1889 am 29. April.  
Ein praktischer Vorbereitungscursus kann abso virt werden.  
Programme sind vom Sekretariate gratis zu beziehen.

Rheinisch-Westfälische Roburit-Gesellschaft  
**Korfmann & Franke**  
Commandit-Gesellschaft auf Actien  
Witten a. d. R.  
Alleinige Fabrikanten des neuen Sicherheitssprengstoffes

**„Roburit“  
für Deutschland**  
liefern in grossen und kleinen Quantitäten

**Roburit**  
und die dazu erforderlichen **Zündhütchen u Zündschnüre**  
in garantirt prima Qualitäten zu billigen Preisen,  
sowie **Sicherheits-Zünder** zum Anzünden der Zündschnüre  
in Schlagwetterstrecken „Patent Dr. Roth“. — Proben dieser  
Zünder werden gratis abgegeben.

Soeben erschien:

**Liederbuch**  
für  
**Berg- und Hüttenleute**  
herausgegeben von  
**C. Trog.**  
Preis 60 Pfg.  
Vorrätig bei  
**G. D. Baedeker in Essen.**

**Grubendirector gesucht.**

Für die technische Leitung eines umfangreichen aus mehreren Zechen bestehenden, rheinisch-westfälischen Kohlenbetriebs wird ein erfahrener

**Grubendirector**

gesucht. Akademische Bildung erwünscht. Bewerber belieben ihre Angebote unter Befügung von Zeugnisschriften sub J. B. 7684 an **Rudolf Mosse, Berlin S.W.,** einzureichen.

**Magnesit** gebrannt in Stücken und gemahlen, offerirt bei grossen Abschüssen sehr billig ab **Schlesien,**  
auch **Thonerden, Kieselerden, Magnesiaerden, Asbest, Talkschiefer u. Speckstein,** roh und gemahlen  
**Bruck's Gruben-Comptoir, Berlin S.O.**

Soeben erschien im Verlag von **G. D. Baedeker** in **Essen** und ist durch alle Buchhandlungen zu beziehen:

**Bergwerks-  
und Hütten-Karte**

des  
**Westfälischen  
Ober-Bergamts-Bezirks.**  
(Dortmund.)

**Zwölfte, bereicherte und verbesserte Auflage**  
mit 3 Nebenkarten, einem Seiger- und Querprofil.  
Preis 3 M. 50 J.

Enthält die Steinkohlen- und Eisenstein-Gruben, Kokereien, Briquets-Anlagen, Eisen- und Hüttenwerke, Eisenbahnen, Kohlenzweigbahnen, Flüsse, Chausseen, Städte, Dörfer etc. des Oberbergamts-Bezirks **Dortmund.**

Nebst einem alphabetischen Verzeichniss der Steinkohlen- und Eisenstein-Gruben, Briquets-Anlagen sowie Cokereien mit Angabe der Bergreviere, Post- und Eisenbahnstationen, Kohlensoiten, Aufbereitung, Förderschächte, Förderung und Production im Jahre 1888.



**Tender-  
Lokomotiven,**  
normal- und schmalspurig  
für  
**Gruben und Hütten**  
liefert als Specialität  
die  
**Maschinenbau-Gesellschaft  
HEILBRONN**  
zu  
**Heilbronn.**

**Wichtige Erfindung.  
Vorwärmer.**

Deutsches Reichs-Patent.

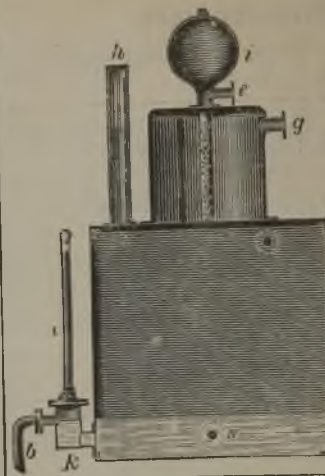
Garantie für siedendes Speisewasser.

Bedeutende Kohlenersparniss.  
Grössere Verdampfungskraft des Kessels.

Illustrirte Prospekte werden zugesandt.

Wiederverkäufer gesucht.

**Petry & Hecking,**  
Maschinenfabrik,  
**Dortmund.**



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

Das Wesen  
und die  
Behandlung von brisanten  
Sprengstoffen

1888. — Preis 60 Pfg.  
Vorrätig bei

**G. D. Baedeker in Essen.**

Ein erstes Berliner

**Finanz-Consortium**

mit ganz bedeutend flüssigen Kapitalien sucht grosse in Betrieb befindliche industrielle Etablissements sowohl der Eisebranche, wie Spinnereien, Webereien, chemische Fabriken, Bierbrauereien, Kohlenzechen etc. behufs Umwandlung in Actien-Gesellschaften von 1 Million an und höher zu kaufen. Discretion selbstverständlich. Gefl. Offerten unter **H. 9848 an Rudolf Mosse in Köln.**

**Ein Bergreferendar.**

technisch und geschäftlich gründlich vorgebildet, zur Zeit in seiner Ausbildung im Revierbeamtendienst, beabsichtigt, da ihm die Mittel zur Fortsetzung der Staatscarriere fehlen, auf Avancement in Privatdienste zurückzutreten u. sucht entsprechende Stellung. Gute Zeugnisse und Empfehlungen stehen demselben zu Gebot. Diesbezügliche gefl. Offerten bitte unter **E. M. 366** in der Exped. d. Bl. niederlegen zu wollen.

**Maschinenmeister**

für den Maschinenbetrieb eines grösseren Bergwerks-Unternehmens mit mehreren Schachtanlagen im rhein-westf. Industriebezirke gesucht. Derselbe muss theoretisch und praktisch durchaus erfahren und in ähnlicher Stellung bereits längere Zeit thätig gewesen sein.

Franco-Offerten nebst Zeugnis- Abschriften und Aufgabe von Referenzen unter **C. S. 708 an Haasenstein & Vogler** in Köln erbeten

Druck von G. D. Baedeker in Essen.