



Berg- und Hüttenmännische Zeitung für den Niederrhein und Westfalen.

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

Verantwortlich für die Redaktion: Dr. Ratorp in Essen.

Verlag von G. D. Bäcker in Essen.

Diese Zeitschrift erscheint wöchentlich zweimal.

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

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

Inhalt: Die 31. ordentliche Generalversammlung des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund. (Schluß.) — Der Schiffsverkehr in den deutschen Hafendlägen. — Betriebsergebnisse und Bahneröffnungen im Oktober 1889. — Industrie-Börse zu Essen, 30. Dezember 1889. — Kohlen-, Eisen- und Metallmarkt. — Magnetische Beobachtungen. — Amtliches. — Anzeigen.

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

Die 31. ordentliche Generalversammlung des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund.

(Schluß.)

Herr Dr. Ratorp fährt fort:

Mit der Vermehrung der Transportmittel muß unausgesetzt auf die Verbesserung der Organisation des Eisenbahnbetriebs Bedacht genommen werden, um einen raschen Umlauf der Wagen zu ermöglichen. Für den stetig wachsenden Koksverkehr nach Luxemburg-Lothringen sind, wie Ihnen bekannt, besondere Extrazüge organisiert und es ist durch diese Züge ermöglicht worden, daß die Umlaufzeit der Wagen in diesem Verkehr von 12 Tagen auf 5 bis 6 Tage, also auf die Hälfte der Zeit ermäßigt worden ist. Eine gleiche Organisation des Betriebes nach den anderen entfernteren Absatzpunkten erscheint dringend geboten, aber sie ist bis dahin unausführbar gewesen, weil die großen Rangierbahnhöfe, nach der eigenen Erklärung der Bahnverwaltungen, zu diesem Zwecke nicht mehr ausreichen, sondern vorher einer wesentlichen Erweiterung bedürfen. Es kann damit nicht rasch genug vorgegangen werden, wenn nicht aus diesem Umstande neue Anzuträglichkeiten und Störungen hervorgehen sollen.

Ein anderes Mittel, den Verkehrsstockungen vorzubeugen, ist in der letzten Zeit in der Presse vielfach erörtert worden, es besteht darin, daß man die Ladefähigkeit der Wagen durch Erhöhung der Seitenwände um 2,5 t oder 25 pCt. erhöht. Es ist aber diesem Vorschlage von den Bahnverwaltungen bis dahin keine Folge gegeben worden, und es scheint, daß der Ausführung doch ernste Bedenken im Wege stehen.

Die günstige Geschäftslage der Kohlenindustrie hat nicht verfehlen können, während des abgelaufenen Jahres auch auf das Eisenbahntarifwesen ihren Einfluß auszuüben, und zwar in der Richtung, daß die Staatsbahnverwaltung sich nicht

glaubte veranlaßt zu sehen, mit Transporterleichterungen und Frachtermäßigungen für den Kohlenverkehr vorzugehen, und daß andererseits aus den Kreisen der Kohlenverbraucher der Ruf nach Herabsetzung der Tarife für die aus dem Auslande eingehenden Kohlen erhoben wurde.

Beides ist begreiflich: man hat sich gewöhnt, die Frachtermäßigungen für unsere Erzeugnisse gewissermaßen als eine Förderung und Begünstigung unserer Industrie anzusehen, während in Wirklichkeit doch das verbrauchende Publikum ein mindestens ebenso großes Interesse an einem billigen Bezuge des Brennmaterials hat, wie die Produzenten.

Mit Rücksicht darauf, daß die Kohlenindustrie bei den jetzigen Preisen besonderer Transporterleichterungen nicht bedürfe, hat die Staatsbahnverwaltung im Einverständnis mit dem Landeseseisenbahnrat davon abgesehen, den neuen allgemeinen Ausnahmetarif für andere Rohstoffe, wie für rohe Erden, Sand, Kies, geringwertige Düngemittel, Kartoffeln und Rüben, dessen Einführung sie für die nächste Zeit in Aussicht genommen hat, zur Zeit schon auch auf die Kohlen und Erze auszudehnen, vielmehr beschlossen, die Herabsetzung der Tarife für diese Artikel einer späteren Zeit vorzubehalten.

Mit jenem allgemeinen Ausnahmetarife soll gleichzeitig der Unterschied, der bis jetzt in der Höhe der Abfertigungsgebühren in den östlichen und den westlichen Provinzen zu Ungunsten der letzteren besteht, aus der Welt geschafft werden, und zwar auf der Grundlage, daß fortan ohne Rücksicht auf die Entfernung eine gleichmäßige Abfertigungsgebühr von 7 M. auf die 10 t zur Erhebung ge-

langen wird. Unsere Industrie kann diese Lösung der lange erörterten Frage nur als eine glückliche erachten und die möglichst baldige Einführung der neuen Abfertigungsgebühr wünschen.

Bei den Verhandlungen, die über die Einführung des neuen allgemeinen Ausnahmetarifs für Rohstoffe in den Eisenbahnräten gepflogen sind, ist sowohl von unserer Seite als auch von den Vertretern der Eisenindustrie ausdrücklich betont worden, daß die bereits bestehenden Ausnahmetarife, so weit sie günstigere Transportbedingungen bieten, durch den allgemeinen Ausnahmetarif nicht berührt werden dürfen, vielmehr nach wie vor aufrecht zu erhalten seien.

Um der empfindlichen Verteuerung der Kohle zu begegnen, hat man in den Kreisen der Konsumenten geglaubt, die Staatsbahnverwaltung um Tarifmaßregeln angehen zu sollen, welche der ausländischen Kohle, insbesondere der englischen, den Eingang in das deutsche Wirtschaftsgebiet erleichtern. Namentlich waren es die Handelskammern von Gießen und Darmstadt, sowie die Stettiner Kaufmannschaft, welche an den Herrn Minister das Verlangen stellten, für die überseeisch eingehende Kohle Ausnahmetarife einzuführen, welche den für den Kohlenversand nach den Seehäfen bestehenden Ausnahmetarifen entsprächen.

Ihr Vereinsvorstand hat keinen Augenblick ernstliche Beforgnis gehegt, daß der Herr Minister derartigen Anträgen Folge geben würde, aber er hat es doch für angezeigt erachtet, um keinerlei Bedenken oder Zweifel in dieser Beziehung aufkommen zu lassen, bei dem Herrn Minister gegen die gedachten Anträge Einspruch zu erheben. Diese Anträge laufen im Grunde darauf hinaus, daß die Tarifpolitik der Staatsbahnverwaltung sich der jeweiligen Geschäftslage der einzelnen Gewerbszweige anzupassen habe; denn darüber wird kaum ein Zweifel bestehen können, daß von dem Augenblicke ab, wo die Preise für die deutschen Kohlen wieder auf den niedrigen Stand der hinter uns liegenden Jahre herabgesunken sein werden, die Vergünstigung der ausländischen Einfuhr durch Ausnahmemassregeln wieder in Wegfall kommen müßte. Dadurch aber würde ein ewiges Schwanken herbeigeführt werden, welches nach keiner Seite hin sich als nützlich erweisen würde.

Die Antragsteller befinden sich aber auch in einem Irrtum, wann sie glauben, eine Ermäßigung der Frachten für englische oder andere ausländische Kohlen werde die Preise der Kohlen im Inlande herabdrücken; das ist deshalb nicht möglich, weil die Preissteigerung auf dem Kohlenmarkte in den übrigen Kohlen produzierenden Ländern sich in demselben Maße vollzogen hat, wie in Deutschland.

Wie Sie wissen, m. H., hat die in Rede stehende Angelegenheit auch den Reichstag beschäftigt. Für unsere Industrie hatten die darüber gepflogenen Verhandlungen insofern ein besonderes Interesse, als in denselben mit besonderer Schärfe hervorgehoben wurde, daß billige Frachten in erster Linie von dem Standpunkte der Förderung der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung des Landes und nicht der Förderung dieses oder jenes Gewerbszweiges geboten seien.

Von diesem Gesichtspunkte geleitet hat es Ihr Vorstand auch für angezeigt erachtet, den deutschen Handelstag anzugehen, die so vielfach, namentlich auch von Ihrem Herrn Vorsitzenden im Landtage angeregte Frage der Verwendung der Überschüsse der preussischen Staatseisenbahnverwaltung zur Tagesordnung der nächsten Hauptversammlung

zu stellen. Nachdem diese Überschüsse von Jahr zu Jahr eine überraschende Steigerung erfahren haben, glaubte Ihr Vorstand den Zeitpunkt gekommen, wo im Sinne des sogenannten Garantiegesetzes an eine durchgreifende Verwendung dieser Überschüsse für die Amortisation der Eisenbahnschuld und die Ermäßigung der Tarife herangegangen werden müsse.

Auf die Anregung Ihres Vorstandes haben sich der Centralverband deutscher Industrieller und der Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen entschlossen, unseren Antrag bei dem deutschen Handelstage zu unterstützen.

Der Ausschuß des deutschen Handelstages ist insofern unserem Antrage entgegengekommen, als er sich entschlossen hat, die Frage der Verwendung der Überschüsse für sämtliche Staats-Eisenbahnen in die Tagesordnung der nächsten Generalversammlung aufzunehmen.

Ich darf das Eisenbahntarifwesen nicht verlassen, ohne noch der lange Jahre hindurch erörterten, nun endlich ihrer Erledigung entgegengehenden Frage der Ermäßigung der Fracht für die im Ortsverbrauch auf dem Hamburger Absatzmarkte zur Verwendung kommenden westfälischen Kohlen zu gedenken. Die Bedingung, an welche der Herr Minister die Ermäßigung der Frachten in diesem Verkehr geknüpft hat, wird in nächster Zeit durch die von sieben Bergwerksgesellschaften unseres Bezirks übernommene Herstellung eines Kohlenlagerschuppens auf der Station Sternschanze in Hamburg erfüllt sein. Verschiedene widrige Umstände haben den Bau dieses Schuppens mehr in die Länge gezogen, als wir anfangs glaubten annehmen zu dürfen; jetzt ist derselbe indes soweit vorgeschritten, daß der Betrieb noch im Laufe dieses Monats oder doch im nächsten Monate eröffnet werden kann. Von Seiten der Königl. Eisenbahndirektion ist vor kurzem Ihrem Vereinsvorstande und der Zechenvereinigung der Bescheid zugegangen, daß die Bekanntmachung über Ermäßigung der Fracht von ihr sofort erfolgen werde, sobald die endgültige Erklärung der vereinigten Zechen über die Inbetriebsetzung der Anlage durch die öffentlichen Blätter erfolgt sein werde. Die Zechen haben sich untereinander dahin verständigt, daß der Vertrieb ihrer Produkte von dem Schuppen aus vorab und bis auf weiteres ein gemeinsamer und einheitlicher sein soll.

Wenn ich nunmehr noch Ihre Aufmerksamkeit auf die dem Transport unserer Erzeugnisse dienenden Wasserstraßen richte, so läßt sich zunächst vom Rhein die erfreuliche Thatsache feststellen, daß er ähnlich, wie im Jahre 1888, während der größten Zeit des Jahres ein vortreffliches Fahrwasser darbot. Es ist erstaunlich und erfreulich zugleich, wie sich der Verkehr auf diesem herrlichen Strome von Jahr zu Jahr mehr und mehr entwickelt, und an dieser Entwicklung ist in erster und oberster Linie unsere westfälische Kohle beteiligt, die in immer größeren Mengen aus unseren Rheinhäfen zu Berg und zu Thal weiter befördert wird. Die Rheinstrombaudirektion ist dabei unausgesetzt thätig, um das Fahrwasser des Flusses den größeren Schiffsgefäßen entsprechend zu verbessern. Auch im Etatsjahr 1888/89 sind, wie uns der Strombaudirektor, Herr Geheimrat Berring, vor drei Wochen in der Sitzung der Rheinschiffahrts-Kommission mitteilte, wiederum über 1½ Millionen Mark auf die Korrektion des Stromes verwandt worden. Die Arbeiten auf dem Niederrhein von Köln bis zur preussischen Grenze sind so weit vorgeschritten, daß der

Strom hier nahezu auf der ganzen Strecke eine Fahrwassertiefe von $2\frac{1}{2}$ m haben wird, und auf niederländischer Seite hat man auch endlich ernstlich begonnen, dem Vorgange Preußens zu folgen.

Der großartige Aufschwung, den die Binnenschifffahrt auf unseren natürlichen Wasserstraßen, namentlich auf dem Rhein und auf der Elbe, sowie auf mehreren der Kanäle des Ostens in dem letzten Jahrzehnt genommen hat, zeigt nicht allein, wie gut angelegt die beträchtlichen Summen sind, welche die Kgl. Staatsregierung und die Volksvertretung vor 12 Jahren zur Verbesserung unserer Wasserstraßen ausgekehrt haben, sondern es liefert zugleich allen Gegnern gegenüber einen unwiderleglichen Beweis dafür, daß die Zeit des Wassertransportes im Austausch der Güter nicht nur nicht vorüber ist, sondern daß wir erst im Anfange derselben stehen. Für den Transport der geringwertigen Massengüter, bei denen es weniger auf die Schnelligkeit als auf die Billigkeit der Beförderung ankommt, ist die Wasserstraße der naturgemäße Verkehrsweg, und die Großindustrie der westlichen Provinzen mit ihren stetig wachsenden Gütermengen kann nur dringend den Zeitpunkt herbeiwünschen, an welchem der Rhein seine Fangarme in unsern Industriebezirk und nach der deutschen Nordsee einerseits und nach dem oberen Moselgebiet andererseits ausstrecken wird.

Was den Rhein-Ems-Kanal anbetrifft, so sind ja für den Teil dieses Unternehmens, welcher die Verbindung des Industriebezirks mit der unteren Ems ins Auge faßt, die Vorbereitungen so weit in die Wege geleitet, daß wir der Inangriffnahme des Baues mit dem kommenden Frühjahr entgegensehen können. Die zu dem Ende niedergesetzte Königliche Kanal-Kommission in Münster ist in voller Thätigkeit, die Aufbringung der Grunderwerbskosten ist gesichert und mit der Erwerbung des Terrains wird man voraussichtlich nicht lange mehr zögern. Aber es handelt sich dabei immerhin zunächst nur um diejenige Teilstrecke, die in ihrer Isoliertheit nur eine beschränkte Lebensfähigkeit zu entwickeln imstande sein wird (Herr Junke-Hagen ruft: Gar keine!) und zu ehrenvoller Bedeutung nur durch die Verbindung mit dem Rheine gelangen kann. Es erscheint deshalb dringend geboten, daß der Ausfühung dieser zweiten Teilstrecke von Henrichsburg nach dem Rhein so bald als irgend möglich näher getreten wird, damit die Inbetriebsetzung derselben nicht hinter derjenigen des Dortmund-Emskanals zu lange zurückbleibt. Glaubwürdigen Mitteilungen zufolge wird auch von der Königlichen Staatsregierung diese Auffassung geteilt. Vorab wird freilich die Frage ihre Lösung finden müssen, ob für die Verbindung mit dem Rhein das Emscherthal oder die Ruhr zu wählen ist, denn an eine zweifache oder gar dreifache Verbindung des Dortmund-Emskanals mit dem Rhein ist für die nächste Zukunft wohl nicht zu denken.

Für die Verbindung des Dortmund-Emskanals mit dem Rhein werden mit Rücksicht auf den Rheinschiffahrtsverkehr und die in demselben zur Verwendung kommenden Schiffsgefäße größere Abmessungen zu wählen sein, als sie für die Strecke Dortmund-Ems vorgesehen sind, wenn dieselbe ihrem Zweck entsprechen und eine Umladung der Güter in den Rheinhäfen verhütet werden soll. Ihr Vorstand hat es für notwendig erachtet, an den Herrn Minister das Gesuch zu richten, solche größere Abmessungen mit einer Drempeltiefe von $2\frac{1}{2}$ m für die Schleusen von vornherein zugleich für denjenigen Teil des Emskanals, welcher die Verbindung zwischen Henrichsburg und

Dortmund herstellt, vorzusehen. Er hat aber geglaubt, damit die weitere Bitte verbinden zu sollen, daß wenigstens bei dem Bau den Schleusen eine Drempeltiefe von $2\frac{1}{2}$ m gegeben werde, damit eine Erweiterung der Abmessungen dieses Kanals, wenn sie sich im Laufe der Zeit als notwendig herausstellen sollte, ohne größere Umbauten sich bewerkstelligen lasse. Auf diesen unsern Antrag ist uns seitens des Herrn Ministers bis jetzt keine Antwort zu teil geworden. Ich weiß überhaupt nicht, wie der Herr Minister über die Sache denkt, denn im vorigen Jahre ist uns auf einen ähnlichen Antrag ebenfalls keine Bescheidung zugegangen.

Die Frage der Kanalisierung der Mosel, bezw. der gleichzeitigen Kanalisierung der unteren Saar und Lahn, ist seit der letzten Generalversammlung Ihres Vereins nur wenig weiter gerückt. Die Versammlung der Vertreter der bei diesem Projekte als Freunde oder als Gegner beteiligten Interessentengruppen, gewöhnlich in der Presse kurz als Mosellandtag bezeichnet, hat bis dahin infolge verschiedener widriger Umstände nicht stattgefunden, obgleich bereits wiederholt ein Tag dazu festgesetzt war. Nunmehr ist aber bestimmte Aussicht vorhanden, daß die Versammlung in nächster Zeit zusammentreten wird. Der neue Oberpräsident der Rheinprovinz, Herr Freiherr von Berlepsch, wird dieselbe nach einer dem Vorstande in den letzten Tagen zugegangenen Mitteilung auf einen Tag in der zweiten Hälfte des Monats Januar anberaumen. Im ganzen dürfen wir dem Ergebnis dieser Beratung mit Vertrauen entgegensehen: je länger das wichtige Projekt der öffentlichen Erörterung unterzogen und das Für und Wider erwogen wird, desto mehr haben die Gegner dieses Projektes sich zurückziehen müssen, weil ihre Gründe nicht als stichhaltig befunden worden sind, und desto mehr befestigt sich die Überzeugung in den beteiligten Kreisen, daß es sich hier um ein Unternehmen, eine Verkehrsanstalt ersten Ranges handelt, deren Verwirklichung wohl eine Weile hinausgeschoben, nicht aber dauernd unterlassen werden kann. Ich glaube, daß der neue Herr Oberpräsident, der so lange in unserem Bezirk gewohnt hat und die Bedürfnisse unserer Industrie gründlich hat kennen lernen, nicht eine ablehnende, sondern vielleicht sogar eine wohlwollende Haltung zu dieser Sache einnehmen wird. (Zustimmung.)

Meine Herren! Zum Schluß kann ich nur die Hoffnung und den Wunsch aussprechen, daß die gegenwärtige für unsere Bergwerksindustrie so günstige Geschäftslage eine nicht zu rasch dahin schwindende sein möge, sondern daß sie sich noch recht lange derselben erfreuen und so gründlich von den Wunden erholen möge, die ihr die 15jährige wirtschaftliche Krisis geschlagen hat. (Lebhafte, allseitiger Beifall.)

Vorsitzender Herr Bergassessor Krabler: M. H! Ich glaube schon aus Ihrem beifälligen Zuruf die Aufforderung entnehmen zu dürfen, unserem Herrn Geschäftsführer für seine lichtvollen Ausführungen den Dank des Vereins auszusprechen. (Beifall.) Er hat gezeigt, daß er trotz der Aufregung, die ihm das Jubiläum verursacht haben muß, die Situation mit klarem und festem Blick betrachtet, und dadurch wird die Hoffnung in uns erweckt, daß es ihm noch lange Jahre möglich sein wird, in bisheriger erfolgreicher Weise für die Interessen unseres Vereins und des gesamten rheinisch-westfälischen Bergbaues zu wirken. (Bravo!)

Ich eröffne nunmehr die Diskussion und bitte die Herren, welche sich an derselben zu beteiligen wünschen, sich zum Worte zu melden.

Herr W. Funke-Hagen: M. H.! Ich hatte die Absicht, über die Arbeiterfrage zu sprechen, doch will ich dem Wunsche Ihres Vorstandes gemäß mich beschränken und heute in diese Frage nicht eingreifen. (Bravo!) Das stimmt gerade nicht mit meinen Wünschen, denn ich glaube, daß wir als die Vertreter einer so großen Industrie dem Vorgehen der Regierung gegenüber es uns selbst schuldig sind, in dieser Frage ein Wort mitzureden, aber ich unterwerfe mich dem Wunsche ihres Vorstandes. Nach einer Richtung aber möchte ich doch meine Meinung aussprechen. Sie haben jetzt die traurigen Erfahrungen in Beziehung auf die Arbeiterfrage gemacht: hüten wir uns, daß wir nicht noch etwas anderes heraufbeschwören! Das ist die Schwächung der anderen Industrien, die außerordentlich leiden unter den exorbitanten Kohlenpreisen, welche namentlich danach angethan sind, das in dem Export für Fabrikate aus Eisen und Stahl angelegte bedeutende Kapital in Gefahr zu bringen. Es ist eben schon von dem Herrn Referenten hervorgehoben worden, wie sehr die Deutschen darüber aus gewesen sind, in den letzten Jahren den Export zu heben; wenn aber, wie das jetzt im Frühjahr der Fall gewesen, die Kohlen auf einmal über alles Maß hinaufgetrieben werden, wenn die hohen Kohlen- und Kokspreise die Hochöfen und folgerichtig auch die Walzwerke zur Erhöhung der Preise ihrer Fabrikate veranlassen, dann stehen wir da, daß wir sagen müssen: unser Exportgeschäft geht verloren. Es erscheint deshalb durchaus notwendig, daß man Maß halte mit den Preisen der Kohlen. Die Preise sind ja nicht so sehr durch die Zechenverwaltungen, sondern durch andere Faktoren in die Höhe getrieben worden. Einmal durch die Angst des Publikums, welches der Ansicht war, man müsse sich für spätere Zeiten Kohlen sichern; dann durch die Zwischenhändler, die sich eines Teils des Geschäfts bemächtigt haben; endlich drittens haben die Einkäufe des Auslandes beigetragen zur Erhöhung der Preise, namentlich sind dadurch die Kokspreise in die Höhe geschraubt worden. Es handelt sich jetzt entschieden darum, wie wird es in den Jahren 1890 und 91 aussehen; sollen da die Preise, wie sie jetzt existieren, Anwendung für fernere Verträge finden auch für die Großindustrie? Dann sage ich, das ist verwerblich, und es muß dem entgegengewirkt werden. Ich kann deshalb nur an den Vorstand die Bitte richten, dahin zu wirken, daß in dieser Hinsicht Maß gehalten wird. Ich könnte Ihnen dugendweise Briefe vorlegen, welche das Gesagte bestätigen; ich will Ihnen aber nur aus einem Briefe der bedeutendsten Exportfirma in Barmen, des Herrn Otto Schuchard, eine Stelle mitteilen, die Sie interessieren dürfte. Herr Schuchard schreibt: „Vom wirtschaftlichen Standpunkt wird es für Sie vielleicht von Interesse sein, zu vernehmen, daß nicht daran zu denken ist, für die jetzigen enormen Preise auf Artikel der Großindustrie, Schienen, Träger u. s. w., überflüssig eine Kompensation zu finden. Die vielen schriftlichen Anfragen, welche während der letzten Monate eingelaufen sind, haben zu keinem einzigen Abschluß mit deutschen Werken geführt; die Aufträge fallen jetzt Belgien, Frankreich und Nordamerika zu.“ Ich glaube doch, daß man auch Rücksicht nehmen sollte auf eine Zeit, wo das Geschäft im Inlande nicht so liegt, wie es jetzt der Fall ist. Wodurch haben Sie denn das jetzige große inländische Geschäft? Einerseits durch die viel zu spät eingegangenen Bestellungen auf Verkehrsmittel. Unser Verkehrsminister hat jahrelang den Lokomotiven- und Wagenbau verschoben. Die Fabriken sind früher nicht in der Lage gewesen, nur die Hälfte ihrer Leute beschäftigen zu können; jetzt, wo die

Leute sich im Laufe der Zeit verkrümelt haben, kommt der Minister auf einmal mit großen Aufträgen heran und verlangt das Unmögliche, nämlich die Ausführung mit kurzen Lieferungsfristen. Die Werke sind also gar nicht in der Lage, diese Ordres so schnell auszuführen, wie der Minister sich das vorgestellt hat. Ferner erinnere ich an die großen Marinebestellungen und an die Bestellungen für die Artillerie, die ja kolossale Dimensionen angenommen haben in diesem Jahre, wovon ich die triftigsten Beweise selbst in Händen habe. Es wird also die Zeit kommen, wo die inländische Gewerthätigkeit nicht mehr so beschäftigt ist wie jetzt; haben wir dann unser Exportgeschäft vollständig verloren, so ist das nicht wieder so schnell zur Hand geschafft, dann gehen wir traurigen Zeiten entgegen, dann kommt die Reaktion, die um so schwerer sein wird, je weniger jetzt Maß gehalten wird. Ich glaube, das sollten wir wohl berücksichtigen. Ich gehöre keiner Partei an; ich habe im öffentlichen Leben immer gestrebt und gekämpft, ohne Parteiinteresse zu haben, mir liegt die Kohlenindustrie gerade so nahe wie die Eisenindustrie, aber viel näher steht mir das Wohl der gesamten Industrie.

Herr Generaldirektor Kirdorf: M. H.! Die Ausführungen des Herrn Vorredners sind sehr dankenswert. Ich glaube, wir stehen alle auf dem Standpunkte, daß uns das Gedeihen der gesamten Industrie ebenso am Herzen liegt wie Herrn Funke. Nur die eine Mahnung, die er an uns richtete, möchte ich nicht unerrwidert lassen, nämlich die Mahnung, Maß zu halten. Herr Funke hat schon gesagt, daß die Preistreiberei nicht von Seiten der Zechen ausgegangen sei; ich glaube, für dieses Anerkenntnis können wir ihm nur dankbar sein. Herr Funke hat ebenso wie mehrere Vertreter der Eisenindustrie, die heute hier anwesend sind, an Verhandlungen teilgenommen, die zwischen Vertretern der Kohlen- und der Eisenindustrie stattgefunden haben; in allen diesen Verhandlungen ist seitens der Vertreter der Eisenindustrie den Kohlenindustriellen die Anerkennung gezollt worden, daß wir das „Maßhalten“ als Parole ausgegeben haben und der Preistreiberei nach Kräften entgegengearbeitet haben. Demgegenüber aber muß nochmals und wiederholt betont werden, daß, wenn eine Preissteigerung sich vollzogen hat, zunächst die frevelhafte Unterbrechung der gewerblichen Thätigkeit im Mai d. J. dafür verantwortlich zu machen ist. (Sehr richtig!) Diese Preissteigerung fällt uns in keiner Weise zur Last und sie ist auch in dem Maße, wie sie stattgefunden, von allen, die einsichtsvoll die Lage beurteilten, am wenigsten freundlich begrüßt worden. Also in dieser Richtung kann der Bergwerksindustrie kein Vorwurf gemacht werden. Ebenso wenig möchte ich zugeben, daß die Preistreiberei ausschließlich der zweiten Hand zufällt. Inbetreff der geringen Mengen, die sich noch frei befanden in der zweiten Hand, hat eben der Geschäftsmann den Vorteil der Lage ausgenutzt. Den Grund der Preissteigerung hat unser Herr Geschäftsführer in seinem Bericht deutlich dargelegt. Es ist darin ja betont worden, daß, wenn die Nachfrage entsprechend unserer Förderung gestiegen und die Einschränkung nicht eingetreten wäre, wir eine Steigerung von 8 bis 10 pCt. hätten haben müssen, während wir vielleicht nur auf 1½ bis 2 pCt. kommen werden. Darin liegt der Grund der Preissteigerung. So gern wir Maß halten wollen, es liegt nicht in der Hand des einzelnen, vielleicht nicht einmal in der Hand der Gesamtheit. Früher wurde uns auch Maßhalten empfohlen, dasselbe hat der Herr Minister den Werken in Saarbrücken empfohlen, und doch sind seitdem dort die Preise unaufhaltsam gewaltig in die Höhe gegangen. Wie der Her

Minister samt der fiskalischen Bergwerksverwaltung es nicht in der Hand hat, dem kohlenverbrauchenden Publikum zu Lasten des Steuerzahlenden etwas zu schenken, ebenso wenig sind wir in der Lage, künstlich die Preise herunter zu schrauben. Der Einzelne kann es eben nicht. Ich möchte darauf noch einmal hinweisen, damit nicht etwa Ausführungen wie die des Herrn Junke fälschlich ausgelegt werden.

Noch auf eins möchte ich mir gestatten aufmerksam zu machen. Gewiß ist es bedauerlich, wenn gewisse Industrien in ihrer Ausfuhr gestört werden, und wir werden ja in erster Linie dazu beitragen, daß dies am allerwenigsten geschieht auf dem Gebiet der uns so nahe stehenden Eisenindustrie. Ich glaube aber, daß das Bild, welches Herr Dr. Natorp uns vorgeführt hat, für das kommende Jahr nicht so ganz zutreffen wird. Herr Dr. Natorp hat nämlich sachlich ganz richtig nach den Thatfachen berichtet, aber wenn er darauf hinwies, daß die Kohlenausfuhr bis jetzt in keiner Weise zurückgegangen ist, so ist dabei übersehen worden, daß wir bei all diesen Geschäften nur zu rechnen hatten mit den Preisen, wie sie vor dem Streik eingetreten waren. Erst das nächste Jahr bringt das Geschäft zu den erheblich gestiegenen Preisen, und ob wir da die Ausfuhr in dem ganzen bisherigen Umfange aufrecht erhalten können, das glaube ich nicht, und ich glaube, wir dürfen es nicht, denn der Bedarf unserer heimischen Industrie ist ein so großer und ihre Anforderungen steigern sich beständig so sehr, daß wir wahrscheinlich gezwungen werden, auf manche Ausfuhrgeschäfte zu verzichten, um nur der einheimischen Industrie ihren Bedarf zu sichern. Es nützt nicht, zu verhehlen, daß leider noch weitere Preissteigerungen folgen werden, die eben die Gefahr in sich schließen, die Herr Junke hervorgehoben hat. Es ist fast allgemein bekannt, mit welcher einem großen Bedarf unsere Staatsbahnen auf den Markt treten werden, während die Bechen zum größten Teil unter den bereits abgeschlossenen Verträgen stehen und nur verschwindende Mengen verfügbar sind. Darin liegt ein neues Moment zur Preissteigerung, dem wir nicht entgegenwirken können. Die Preissteigerung wird sich leider weiter vollziehen, und wir müssen uns mit den Folgen derselben vertraut machen. Tragen wir die Folgen gemeinschaftlich, und suchen wir, wenn andere Zeiten kommen, das Gebiet wieder zu gewinnen, das wir verloren haben. Aber heute läßt sich mit Ermahnungen zum Maß halten und mit Erwägungen in dieser Richtung nichts machen, denn ich habe die feste Überzeugung, daß wir bei dem heutigen Zwange, der uns in der Förderung auferlegt ist, und bei der Gefahr, daß ein Rückgang der Förderung eintreten kann, weiteren Preissteigerungen entgegengehen, die wir nicht vermeiden können. (Bravo!)

Herr Hanau-Mülheim: Ich schließe mich den Ausführungen des Herrn Kirdorf voll und ganz an, möchte aber noch eine Seite des Gegenstandes hervorheben, die mir der Beachtung wert erscheint. Sechzehn Jahre lang haben die Kohlenindustriellen geduldet, es ist aber, glaube ich, nicht das Angebot gemacht worden, daß man die Kohlen bezahlen wolle zu einem Preise, zu welchem sie den Kohlenproduzenten noch einen Nutzen gewährten. Wir haben uns begnügen müssen mit einem Preise, der uns in den meisten Fällen nicht die Selbstkosten brachte. (Herr Junke: Eigene Schuld!) Trotzdem gehöre ich nicht zu denen, die die Kohlenpreise hinaufzuschrauben wünschen. Vor dem Streik habe ich schon gesagt: ich fürchte, die Kohlenpreise gehen zu sehr in die Höhe, und Herr Kirdorf hat ganz mit Recht hervorgehoben, daß der Streik die Ursache

der außerordentlichen Preissteigerung gewesen ist. Wäre der Streik nicht eingetreten, so würde die Preissteigerung langsam vor sich gegangen sein. Ich bin vollständig mit Herrn Kirdorf einverstanden, daß wir alle es nicht in der Hand haben, die Preise herunterzuschrauben, wir müssen uns darein fügen, was heute geschieht; vielleicht werden schon wir selbst, vielleicht wird erst die jüngere Welt auch wieder die Schattenseite erleben. (Bravo!)

Vorsitzender: Wünscht noch jemand das Wort? (Pause.) Das ist nicht der Fall. Damit ist denn der vierte Gegenstand unserer Tagesordnung und unsere heutige geschäftliche Aufgabe erledigt. Ich schließe die Generalversammlung und bemerke, daß das Festmahl um 1/2 3 Uhr beginnt und daß für diejenigen, die es interessiert, hier das Album offenliegt. (Schluß 2 Uhr.)

Der Schiffsverkehr in den deutschen Hafenplätzen

stellte sich im Jahre 1888 auf 120 312 zu Handelszwecken angekommene und abgegangene Schiffe mit 23 234 030 Reg.-Tonnen gegenüber 119 737 Schiffen mit 21 501 953 Reg.-Tonnen im Vorjahre. Es ergibt dies gegen das Vorjahr eine Zunahme des Schiffsverkehrs um 575 Schiffe und 1 732 077 Reg.-Tonnen. Der Verkehr der Segelschiffe hat der Zahl nach um 1385 Schiffe abgenommen, dem Tonnengehalt nach jedoch sich um 50 019 Reg.-Tonnen vergrößert. Der Dampferverkehr hat sowohl der Zahl wie auch dem Tonnengehalt nach zugenommen, und zwar um 1960 Schiffe mit 1 682 058 Reg.-Tonnen. In bezug auf die drei Hauptverkehrsrichtungen ergibt die Vergleichung folgendes Ergebnis:

1. Im Verkehr der deutschen Häfen unter sich verringerte sich die Zahl der Schiffe um 326, dagegen vermehrte sich der Tonnengehalt derselben um 163 993 Reg.-Tonnen,
2. im Verkehr mit anferdeutschen europäischen Häfen vermehrte sich die Zahl der Schiffe um 894, der Tonnengehalt derselben um 1 373 007 Reg.-Tonnen,
3. im Verkehr mit außereuropäischen Häfen (einschl. der deutschen Schutzgebiete) vermehrte sich die Zahl der Schiffe um 7, der Tonnengehalt derselben um 195 077 Reg.-Tonnen.

Von der Gesamtzahl der ein- und ausgegangenen Schiffe waren 59 pSt. Segelschiffe und 41 pSt. Dampfschiffe, und von je 100 Reg.-Tonnen der verkehrenden Schiffe kommen auf Segelschiffe 20,6 pSt., auf Dampfschiffe 79,4 pSt. Der Flagge nach waren unter den sämtlichen Schiffen 70,6 pSt. deutsche und 29,4 pSt. fremde; in bezug auf den Tonnengehalt stellt sich das Verhältnis der deutschen Schiffe zu denen fremder Nationalität wie 49,9 : 50,1. Den bei weitem bedeutendsten Seeverkehr unter den deutschen Häfen hat sowohl der Zahl wie auch dem Raumgehalt der ein- und ausgegangenen Schiffe nach Hamburg, demnächst folgen nach der Gesamtzahl der verkehrenden Schiffe die Häfen: Kiel, Stettin, Norderney (fast nur Watten- und Fährverkehr), Lübeck, Danzig und Königsberg; nach dem Raumgehalt sämtlicher verkehrenden Schiffe dagegen: Bremerhafen, Stettin, Danzig, Lübeck, Kiel und Königsberg. Die Gesamtzahl der von deutschen Schiffen gemachten Seereisen betrug im Jahre 1888: 65 504 und der entsprechende Tonnengehalt 22 262 621 Reg.-Tonnen; dies ergibt im Vergleich mit den im Vorjahre nachgewiesenen Reisen eine Abnahme in der Zahl der Seereisen um 1047, dagegen eine Vergrößerung des Gesamttonnagehalts der be-

treffenden Schiffe um 1 960 055 Reg.-Tonnen. Werden die im Ballast oder leer gefahrenen Schiffe (zusammen 12 412) außer Betracht gelassen und nur die beladenen berücksichtigt, so belief sich im Jahre 1888 die Zahl der Reisen deutscher Schiffe zwischen deutschen Häfen auf 26 751 mit 1 534 424 Reg.-Tonnen Raumgehalt (27 788 Reisen und 1 537 119 Reg.-Tonnen im Vorjahre), vom Auslande nach deutschen Häfen auf 8222 mit 3 681 330 Reg.-Tonnen (8439 und 3 554 414 Reg.-Tonnen im Vorjahre), von deutschen Häfen nach dem Auslande auf 6930 mit 3 163 874 Reg.-Tonnen (7315 Reisen und 3 077 872 Reg.-Tonnen im Vorjahre) und zwischen außer-deutschen Häfen auf 11 189 mit 11 112 947 Reg.-Tonnen (10 450 und 9 652 721 Reg.-Tonnen im Vorjahre).

Betriebsresultate und Bahneröffnungen im Oktober 1889.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte, im Reichs-Anzeiger enthaltene Übersicht der Betriebsresultate deutscher Eisenbahnen für den Monat Oktober d. J. ergibt für die 74 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesamt-Betriebslänge von 35 391,79 km, folgendes: Im Oktober d. J. war die Einnahme aus allen Verkehrsweigen auf 1 km Betriebslänge bei 61 Bahnen, mit zusammen 33 325,31 km, höher und bei 13 Bahnen, mit zusammen 2066,48 km (darunter 1 Bahn mit vermehrter Betriebslänge), niedriger als in demselben Monat des Vorjahres. In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Oktober d. J. war dieselbe auf 1 km Betriebslänge bei 65 Bahnen, mit zusammen 34 443,55 km, höher und bei 9 Bahnen, mit zusammen 948,24 km (darunter 1 Bahn mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschließlich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende Oktober d. J. das gesamte konzessionierte Anlagekapital 22 860 000 M. (15 405 100 M. Stammaktien, 2 454 900 M. Prioritäts-Stammaktien und 5 000 000 M. Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 116,83 km, so daß auf je 1 km 195 669 M. entfallen. Bei den unter eigener Verwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende Oktober d. J. das gesamte konzessionierte Anlagekapital 595 912 529 M. (305 516 550 M. Stammaktien, 79 381 650 M. Prioritäts-Stammaktien und 211 014 329 M. Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche dies Kapital bestimmt ist, 3891,81 km, so daß auf je 1 km 153 120 M. entfallen.

Größtenteils wurden am 1. Oktober die Strecken Nordschles-wigische Weiche-Niebuß 40,50 km (Königliche Eisenbahndirektion zu Altona), Königsberg i. Pr.-Labiau 50,32 km (Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg), Veimstruth-Feudingen 8,50 km und Grndtebrück-Birkelbach 3,50 km (Königliche Eisenbahn-direktion zu Gberfeld), Naumburg-Arttern 55,44 km (Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt), Neusalz a. D.-Freystadt 9,61 km (Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau), Holthusen-Ludwigs-luft 26,56 km (Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn), Drlamünde-Pörsnek 11,76 km (Saalbahn), am 2. Oktober Leutkirch-Vandeszgrenze 24,97 km (Königlich Württembergische Staats-Eisenbahnen) und am 7. Oktober Rangenlonzheim-Simmern 37,00 km (Königliche Eisenbahndirektion [linksrheinische] zu Köln).
(Zeitg. d. W. Deutsch. Eisenb.-V.)

Industrie-Börse zu Essen, 30. Dezember 1889.

Bericht der Börsen-Kommission.

Vereidete Senfale F. Voigt, Ludwig v. Born u. Oscar Vogt.

I. Gewerkschaftlich betriebene Bergwerke.

a. In 1000 Ruxe eingeteilt:	Königin Elisabeth	. . . 10 400 bz.	
Altendorf Tiefbau	. . . 4200 G.	König Ludwig	. . . 4800 G.
ver. Carolinenglück	. . . 1900 G.	u.	4900 Bf.
Carolus Magnus	. . . 2100 G.	Lothringen	. . . 5800 bz.
Centrum	. . . 10000 G.	ver. Massener Gewerksch.	. . . 3900 bz.
Concordia, Bergb.-Ges.	6200 G.	Mont Genis	. . . 4100 G.
ver. Dorstfeld	. . . 5200 G.	Orange	. . . 1250 G.
Swalb	. . . 6000 G.	ver. Röringstiepen	. . . 3600 Bf.
v. Franziska Tiefbau	4350 G.	Schlägel und Eisen	. . . 2300 G.
Friedrich der Große	. . . 6300 Bf.	Steingatt	. . . 1950 bz.
Graf Moltke	. . . 4500 G.	Viktor	. . . 4400 G.
ver. Hagenbeck	. . . 2950 G.	ver. Westfalia	. . . 5400 G.
ver. Hannibal	. . . 5000 G.	b. in 10 000 Ruxe eingeteilt:	
Johann Deimelsberg	1250 G.	Tremonia	. . . 290 bz. u. 295 Bf.
Kaiser Friedrich	. . . 2000 G.		

II. Bergwerks-Gesellschaften.

Holland, Bergbau-Aktien-Gesellschaft	152 G.
Neuessen, Bergbau-Gesellschaft	390 G.

III. Obligationen und Grundschuldbriefe.

	Zinsfuß.	Kurs.		Zinsfuß.	Kurs.
Alfstadt	5	102 G.	ver. Hoffnung und		
Arenberg	4	101 1/2 G.	Schr. Mat (103		
		u. 101 3/4 Bf.	rückzahlbar)	5	102 1/4 G.
Bochumer St.-Anb.	4 1/2	102 1/2 G.	Holland (rückz. 105)	5	102 1/2 G.
Carolinenglück	4 1/2	102 G.	Johann Deimels-		
Centrum (mit 105			berg (103 rzb.)	5	102 1/2 G.
rückzahlbar)	5	105 G.	König Ludwig		
Consolidation	5	102 1/4 G.	(105 % rückz.)	5	105 G.
Eintracht Tiefbau	5	102 3/4 G.	Königin Elisabeth	4	102 G.
Essener Akt.-Bier-			Königsborn (105		
brauerei	5	103 3/4 G.	rückzahlbar)	5	105 G.
Emalb (103 rückz.)	5	103 1/2 G.	Lothringen	5	102 G.
Friedrich d. G.	5	100 G.	Monopol (103 rzb.)		
Graf Bismarck	5	102 1/2 G.	Mathildenhütte		
Graf Moltke (105			(105 rückzahlb.)	5	104 1/2 G.
rückzahlbar)	5	104 1/2 G.	Sycum (103 rzb.)	5	103 1/2 G.
ver. Hannibal	4 1/2	102 G.	Unser Friß (I. u.		
Harpen (103 rückz.)			II. Emission)	5	102 1/2 G.
I. Emission	5	103 G.	Wolfsbank u. Neu-		
II. Emission	5	103 G.	Wesel (103 rzb.)	5	103 G.

Kohlen und Koks.

Preisnotierungen im Oberbergamtsbezirke Dortmund,

aufgestellt vom Kohlen-Klub.

Sorte.	Preis pro Tonne
I. Gas- und Flammkohlen:	lofo Wert.
a. Gaskohlen	M. 14,00—16,00
b. Flammförderkohlen	" 12,00—14,50
c. Stückkohlen	" 14,00—16,00
d. Halbgesiebte Kohlen	" 13,00—14,00
e. Rußkohle	" 13,00—14,00
f. Gewaschene Rußkohle Korn I	" 14,00—15,00
" " " II	" " " "
" " " III	" 13,00—14,00
" " " IV	" 12,00—13,00
g. Rußgruskohle	" 10,00—11,50
h. Gruskohle	" 8,00—9,00
II. Fettkohlen:	
a. Förderkohle	" 11,00—12,00
b. " beste melierte	" 12,00—13,50
c. Stückkohle	" 13,50—14,50
d. Gewaschene Rußkohle Korn I	" 13,50—14,50
" " " II	" " " "
" " " III	" 12,50—13,50
" " " IV	" 12,00—13,00
" " Koks-kohle	" 12,00—13,50

III. Magere Kohlen:	
a. Förderkohle	M. 10,50—11,00
b. beste melierte	" 12,00—13,00
c. Stückkohle	" 16,00—19,00
d. Rußkohle Korn I	" 17,00—20,00
	II
e. Fördergrußkohle	" 9,00—10,50
f. Grußkohle unter 10 mm	" 7,00— 8,00
IV. Koks:	
a. Gießerei-Koks	" 25,50—27,00
b. Hochofen-Koks	" 24,00—26,00
c. Rußkoks, gebrochen	" 25,00—27,00
V. Briquettes	
	" 14,00—16,00

Marktlage sehr fest, Preise steigend. Auch aus dem Absatzgebiete der belgischen Kohle liegt vielfach Nachfrage für sofortige Lieferung vor. Nächste Börsen-Versammlung findet am Montag den 13. Januar 1890, nachmittags 4 Uhr, im Berliner Hof (Hotel Hartmann) statt. (Telephon-Anschluß Nr. 88.)

Kohlen-, Eisen- und Metallmarkt.

H.C. London, 25. Dez. London. Kupfer. Chili Bars, gute gewöhnliche Qualität L. 50. 0. 0. bis L. 50. 7. 6. per ton bei sofortiger, L. 50. 0. 0. bis L. 50. 7. 6. bei Lieferung und Zahlung in drei Monaten. Engl. Zinns L. 101. 0. 0. per ton. Zinn. Straits L. 96. 0. 0. bis L. 96. 10. 0., australisches L. 96. 5. 0. bis L. 96. 15. 0. per ton bei sofortiger, Straits L. 96. 0. 0. bis L. 96. 10. 0. bei Lieferung und Zahlung in drei Monaten. Engl. Zinns L. 101. 0. 0. per ton. Zinn. Gewöhnliche Marken L. 24. 0. 0. bis L. 24. 5. 0., spezielle L. 24. 5. 0. bis L. 24. 10. 0. per ton. Blei. Weiches spanisches L. 14. 2. 6. bis L. 14. 5. 0., weiches englisches L. 14. 2. 6. bis L. 14. 5. 0. per ton.

Essexland. Der gestrige Eisenmarkt zu Middlesbrough war gut besucht, und die Stimmung fest. Nr. 3 Gießerei-Kohleisen wurde zu 61 s. per ton bei sofortiger, 61 s. 6 d. bei Lieferung im nächsten, 62 s. 6 d. in den darauf folgenden Monaten. Warrants 61 s. 9 d. bis 62 s., Hämatit 77 s. per ton. Es wurde in diesem Monate verhältnismäßig wenig Kohleisen verschifft, 31 000 t bis vorgestern Abend. Walzeisen und Stahl fest, gewöhnl. Stabeisen L. 8. 0. 0., Schiffsbleche L. 8. 0. 0., Winkelseisen L. 7. 15. 0. per ton bei 2 1/2 pCt. Provision. Stahlbahnen L. 7. 0. 0., Schiffsstahlbleche L. 8. 15. 0. bis L. 9. 0. 0. per ton. — Der Kohlenmarkt ist lebhaft. Die Grubenbesitzer klagen, daß die Bergleute die Förderung einschränken. Gastkohl 11 s. 6 d. bis 13 s., Hochofenkoks 28 s., Gießerei-Koks 30 s. per ton.

Staffordshire. Der Eisenmarkt zu Birmingham war am vorigen Donnerstag fest. Bestes Stabeisen L. 9. 0. 0., gewöhnliches L. 8. 5. 0. Schwarzblech L. 10. 10. 0., Walzdraht L. 9. 0. 0. per ton. Die Eisenwerke sind in voller Thätigkeit, und die Ausfichten werden allgemein als sehr günstig bezeichnet. — Der Kohlenmarkt war ebenfalls fest, die Preise steigen.

Schottland. Am 19. d. M. waren 88 Hochofen im Betriebe gegen 75 im vorigen Jahre, davon 26 auf Hämatit, 8 auf basisches, 54 auf gewöhnliches schottisches Kohleisen. In der Woche vom 7. bis 14. Dezember wurden nach dem Auslande verschifft 4813, kistenweise 4302 t gegen 2930 und 1901 t im vorigen Jahre. In den Warrantstores in Glasgow befanden sich am 13. Dez. 951 460, am 19. Dez. 946 563 t gegen 1 030 680 und 1 031 210 t im vorigen Jahre. Glasgow Warrants kosteten gestern 61 s. 5 1/2 d. bis 61 s. 11 d. per ton. Die Walzwerke sind voll beschäftigt, und die Stahlwerke können immer noch nicht die massenhaften Aufträge promptly erledigen. — Dampf- und Hausbrandkohlen sind sehr gesucht bei festen Preisen.

Wales. Die Eisen- und Stahlwerke sind in vollem Schwunge. Stabeisen L. 7. 10. 0. bis L. 7. 15. 0., Schwarzblech Grundpreis L. 9. 10. 0. bis L. 10. 10. 0., schwere Stahlbahnen L. 7. 0. 0. bis L. 7. 10. 0., leichte L. 7. 15. 0. bis L. 8. 5. 0. per ton, Weißblech Eisen Koks 15 s. 9 d. bis 16 s., Bessmer Koks 16 s. 3 d. bis

16 s. 6 d., Siemens Koks 17 s. bis 17 s. 6 d., Eisen Holzkohle 25 s. bis 30 s. per Kiste. — Dampfkohlen sind sehr gesucht, und da die Vorräte nicht groß sind, waren die Preise sehr fest. Beste 14 s. bis 14 s. 6 d., zweite Sorte 12 s. 6 d., kleine 7 s. 3 d., Hausbrandkohlen 13 s. 3 d. bis 13 s. 6 d., Koks für Gießereien 24 s. bis bis 25 s., Hochofenkoks 23 s. per ton.

Magnetische Beobachtungen.

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

1889	Monat	Tag	um 8 Uhr vorm.			um 1 Uhr nachm.			im Mittel		
			°	'	"	°	'	"	°	'	"
	Dezember	22.	13	43	20	13	47	5	13	45	13
	"	23.	13	43	30	13	45	40	13	44	35
	"	24.	13	43	—	13	46	45	13	44	52
	"	25.	13	43	55	13	45	20	13	44	38
	"	26.	13	43	20	13	46	20	13	44	50
	"	27.	13	45	30	13	47	40	13	46	35
	"	28.	13	43	10	13	46	15	13	44	43
			Mittel =			13	45	4			
						= hora 0		14,7			
									16		

A m t l i c h e s.

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

Nr. 19. Federnder Schienenstuhl. Benjamin Warfort Ellicott in Flemington, Grafschaft Hunterdon, N. J., B. St. A., Pennsylvania Avenue; Vertreter: Specht, Ziese u. Co. in Hamburg. — Nr. 36. Circulations-Wasserverbunfts-Apparat für Centralheizungen. Emil Heinrich Konrad Dhlmann in Berlin S., Dresdenerstraße 70. — Nr. 40. Verfahren zur elektrolytischen Gewinnung von Kupfer aus Lösungen unter Benutzung eines geteilten Stromes kupferchlorürhaltiger Salogensalzlauge. Dr. Karl Höpffner in Gießen, 36 Frankfurter Straße.

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

Nr. 20. Nr. 50 748. Doppelschlauch für Eisenbahnbremsen. L. Soulerin in Paris; Vertreter: F. Brandt und G. W. v. Nawrocki in Berlin W., Friedrichstr. 78. Vom 5. September 1889 ab. — Nr. 21. Nr. 50 717. Regulierungseinrichtungen für elektrische Maschinen. W. Rahmeyer in Aachen, Pontdrisch 8. Vom 13. November 1888 ab. — Nr. 40. Nr. 50 718. Verfahren zur Gewinnung des Zinns aus Weißblechabfällen und anderen zinnhaltigen Substanzen. Dr. B. Schulte in Trotha bei Halle a. d. Saale. Vom 9. Februar 1889 ab. — Nr. 50 723. Verfahren zur Reinigung einer zur Aluminiumgewinnung bestimmten Reduktionsmischung. The Alliance Aluminium Company Limited in 7 Great Winchester Street, London, E. C.; Vertreter: C. Fehlert und G. Loubier, in Firma C. Kessler in Berlin SW., Anhaltstr. 6. Vom 4. April 1889 ab. — Nr. 50 735. Verfahren und Apparat zur Gewinnung von Zinn, Lot u. dergl. aus Weißblechabfällen. R. C. Thompson in St. Helens, Junction Lane, Grafschaft Lancaster, England; Vertreter: F. u. W. Pataky in Berlin SW., Königgräberstr. 41. Vom 27. Juni 1889 ab. — Nr. 46. Nr. 50 746. Reguliervorrichtung für Gasmaschinen; Zusatz zum Patente Nr. 49 230. J. Marquard-Schlimbach in Berlin N., Auguststr. 80. Vom 7. April 1889 ab. — Nr. 50 767. Steuerung für das Auspuffventil von Gasmaschinen. S. Lawson in Newyork, 203 und 205 Center Street; Vertreter: F. Edmund Thobe und Knoop in Dresden, Amalienstr. 5. Vom 8. Mai 1889 ab. — Nr. 50 768. Ventilvorrichtung für Gasmaschinen. S. Lawson in Newyork, 203 und 205 Center Street; Vertreter: F. Edmund Thobe und Knoop in Dresden, Amalienstr. 5. Vom 8. Mai 1889 ab. — Nr. 50 771. Gas-Dampfmaschine. A. B. Draug in Stuttgart. Vom 13. Juni 1889 ab.

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

Die Gesetze und Verordnungen
betreffend den
Betrieb der Bergwerke

und
der damit verbundenen Anlagen

im
Preussischen Staate.

Für den praktischen Gebrauch
systematisch zusammengestellt von

E. Buff,
Königlicher Bergrath.

Preis: geheftet 2 M., gebunden in Ganzleinen 2 M. 50 S.

Die zahlreichen Gesetze und Verordnungen über den Betrieb der Bergwerke und der damit verbundenen Anlagen sind in den verschiedenen Sammlungen (Gesetzsammlung für den Preussischen Staat, Reichsgesetzblatt, Zeitschrift für das Berg-, Hütten- und Salinenwesen, Zeitschrift für Bergrecht, Regierungsamtsblätter), so zerstreut, dass eine Uebersicht und genaue Kenntniss derselben sehr erschwert ist. In der vorliegenden Sammlung sind — unter Ausschluss der auf die Erwerbung des Bergwerkseigentums und dessen rechtliche Verhältnisse bezüglichen Bestimmungen — alle den Betrieb betreffenden gesetzlichen Vorschriften und die für den ganzen Staat bezw. die einzelnen Oberbergamtsbezirke erlassenen Verordnungen nebst den einschlagenden Ministerialerlassen in einer systematischen, übersichtlichen Weise zusammengestellt.

Einem Anhang sind überwiegend die auf den Betrieb der Salinen bezüglichen Verordnungen und einige Gesetze und Verordnungen, welche den Betrieb auf Mineralien, die dem Allgemeinen Berggesetze nicht unterliegen, betreffen.

Ergänzungsheft

zu dem Werke:

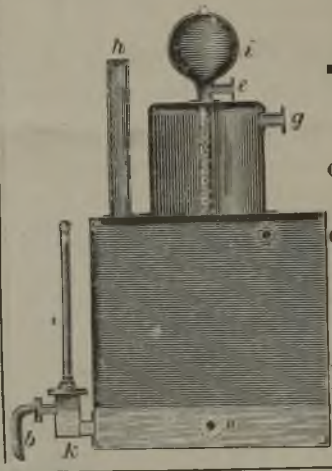
Die Gesetze und Verordnungen betreffend den Betrieb der Bergwerke
und der damit verbundenen Anlagen im Preussischen Staate.

Für den praktischen Gebrauch systematisch zusammengestellt
von

E. Buff, Königl. Bergrath.
Preis 40 Pfg.

Dampfpumpen
100, 130 und 150 mm Plungerdurchmesser
stets vorräthig.
Heintzmann & Dreyer
Bochumer Eisenhütte. Bochum

Gruben-Ventilatoren
Patent Capell.
Allein-Fabrikant für Deutschland
R. W. Dinnendahl
Kunstwerkhütte, Steele.
7 grosse Anlagen im Betrieb; 9 grosse Anlagen bis 4000 cbm pr. Minute
in Ausführung begriffen.
Handventilatoren Patent Capell stets auf Lager.



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.

Dampfschornsteine * *Reparaturen ohne Betriebsstörung. Blitzableiter.*

Ringöfen *bewährten Systems für Ziegelsteine (v. ca. 9000 M. an), Kalk, Thonwaren, Cement*

Besonders empfehlen wir unsere
Oefen *mit überschlagender Flamme, (auch mit Kessel-Einmauerungen etc.) für feine Verblend-der, Falzziegel, Thonröhren etc. (ca. 7500 M.)*

Munscheid & Jeenicke in Dortmund.

Alle Erscheinungen
der
berg- u. hüttentechnischen
Literatur,
Flötzkarten
hält stets auf Lager
G. D. Baedeker in Essen.
Auskunft umgehend.

1 auf ca. 60 Pf. indic.
Dampfmaschine
zum Nasspress- od. Ziegelpress-Betrieb
besond. geeignet, gut erhalt., incl. abgereicht. Schwungr als Riemsch., wegen Abbruch billig zu verk. Anfr. erb. b. d. Verw. d. Bergw. Kaiser Wilhelm zu Lichtenau in Schles.

Von einem **Hohofenwerke Rheinlands**, mit Grubenbesitz, wird ein tüchtiger Hohofenmann als **technischer Direktor** gesucht. Off mit Lebenslauf, Referenzen und Gehaltsansprüchen werden erbeten sub W. 610 an die Exped. dies. Blattes.

Cassirer
gesucht von einer Steinkohlen-Grube mit einer Förderung von ca. 6000 Schefel. Derselbe muss die Ansehnits-Rechnung und kaufmännische Buchführung genau kennen. Caution wird verlangt. Bewerber belieben Ansprüche, Zeugnisse in Abschrift u. Lebenslauf sub S. B. 626 an die Exped. des Blattes einzureichen.

Gewerkschaft Schalker Eisenhütte, Schalke (Westfalen),
Liefert als Specialitäten:
Maschinen für Bergbau und Hüttenbetrieb

als

Drucksätze, Saug- und Hebpumpen, Dampfaufzüge, einfache und Zwillingen-, Schachtgestänge, Förderwagen, Dammthüren bis zu 50 Atm. Druck, Ziegelei-Anlagen für Trockenpressung, Steinfabriken für granulirte Hohofenschlacke, Dampfmaschinen mit u. ohne Präcisionsteuerung, Dampfpumpen, Flanschenrohre und Steigerohre, <td>Unterirdische Wasserhaltungen, Complete Schmiede-Einrichtungen, Cokeauspressmaschinen, Armaturen für Cokeöfen und Dampfkessel, Wasserstrahlapparate, Walzenstrassen, Luppenbracher, Scheeren, Verzinkapparate, Anlagen für Kettenförderung, Gussstücke jeder Art u. Gewicht, roh u. bearbeitet.</td>	Unterirdische Wasserhaltungen, Complete Schmiede-Einrichtungen, Cokeauspressmaschinen, Armaturen für Cokeöfen und Dampfkessel, Wasserstrahlapparate, Walzenstrassen, Luppenbracher, Scheeren, Verzinkapparate, Anlagen für Kettenförderung, Gussstücke jeder Art u. Gewicht, roh u. bearbeitet.
--	---

Stahlfaçonguss in Temperstahl, als Grubenwagenräder, Rollen, Radsätze.
Referenzen über Ausführungen stehen zu Diensten.