



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 -

Bestellungen für das **dritte Quartal 1890** wollen die geehrten Abonnenten baldigst bei dem betr. Postamt machen, damit keine Verzögerung in der Zusendung eintritt. Der Abonnementspreis beträgt für den Postbezug 3 Mark 75 Pfg. pro Quartal.

Inhalt: Die Entladung der Kohlenwagen. — Über den Steinkohlenbergbau und die metallurgische Industrie im Aachener Bezirk während des Jahres 1889. — Über die Lage der oberschlesischen Bergwerks- und Hütten-Industrie im Jahre 1889. (Schluß.) — Roheisen-Preise — Westfälischer Kohlen-Ausfuhr-Verein. — Kohlen-, Eisen- und Metallmarkt. — Korrespondenzen. — Amtliches. — Anzeigen.

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

Die Entladung der Kohlenwagen.

Es ist bekannt, daß bereits seit einer Reihe von Jahren mit Errichtung des Staatsbahnwagenverbandes die größten Anstrengungen gemacht werden, um besonders bei der in jedem Herbst eintretenden Verkehrssteigerung den Wagenumlauf zu beschleunigen und dadurch den Wagenmangel thunlichst einzuschränken. Diese Anordnungen sind im allgemeinen von günstigem Erfolge begleitet gewesen, und es ist nur der strengen Durchführung derselben zu verdanken, daß der Wagenmangel sich nicht in größerem Umfange geltend gemacht hat. In einer Beziehung jedoch, in betreff der raschen Entladung der Kohlenwagen, haben die bisherigen Bestrebungen nur einen teilweisen Erfolg gehabt, da die Staatsbahnverwaltung eine Verbesserung des bisherigen Zustandes zunächst nur in der Richtung gesucht hat, durch eine Beschränkung der Be- und Entladefristen das Publikum in den Zeiten des Wagenmangels zu einer möglichst raschen Be- und Entladung anzuhalten. Keine andere Anordnung ruft jedoch fortdauernd in allen beteiligten Kreisen eine so große Mißstimmung hervor, wie die Abkürzung der Ladefristen, weil dieselbe zu häufig vorkommt, zu störend auf die geschäftlichen Verhältnisse einwirkt, und weil in vielen Fällen, und dies gilt besonders für die Landwirtschaft und für den Verkehr auf den Wasserumschlagplätzen, die Entladung innerhalb der abgekürzten Entladefristen nicht möglich ist, auf diese Verhältnisse aber bei Berechnung des Standgelbes nicht immer in genügendem Maße Rücksicht genommen wird.

In betreff der rascheren und billigeren Entladung der

Kohlenwagen durch Einrichtung derselben zur Selbstentladung sind dagegen in den letzten Jahrzehnten mit Ausnahme derjenigen Wagen, welche für den Schiffsverkehr in Ruhrort, Duisburg und Breslau dienen, und dort mittelst Kohlenkippvorrichtungen entladen werden, keine weiteren Fortschritte zu verzeichnen, obgleich die von Jahr zu Jahr steigende Menge der auf den Eisenbahnen zur Beförderung kommenden Massengüter dringend darauf hinweist, auch in dieser Beziehung den Anforderungen der Zeit nachzukommen. Wenn erwogen wird, daß auf den deutschen Bahnen im Etatsjahr 1888/89 im ganzen 74 103 410 t Stein- und Braunkohlen, Erze und Erden befördert worden sind, und daß diese 7,4 Millionen Wagenladungen mit Ausnahme der nach dem Auslande gehenden, und des größten Teils der zur Verschiffung kommenden Mengen noch in der ursprünglichen Zeit und Arbeit verladen werden, so erscheint es hohe Zeit, hier endlich die bessernde Hand anzulegen. Für die Eisenbahnen und in weiterer Folge für Bergbau, Industrie, Landwirtschaft und Handel ist diese Angelegenheit jetzt von besonderer Wichtigkeit, weil die Beschaffung von Kohlenwagen mit der höheren Tragfähigkeit von 15 Tonnen eine günstige Gelegenheit bietet, die Wagen zur Selbstentladung einzurichten, und weil der nicht allein in den Industriebezirken, sondern auch in landwirtschaftlichen Gegenden, besonders in Ost- und Westpreußen herrschende Arbeitermangel, in Verbindung mit dem überall auftretenden Bestreben nach Erhöhung des Lohnes und Abkürzung der

Arbeitszeit es zur gebieterischen Notwendigkeit macht, auf eine Verminderung der Handarbeit bedacht zu nehmen, und dadurch wenigstens einen teilweisen Ersatz für die Lohnerhöhung und Abkürzung der Arbeitszeit zu gewinnen.

In England, welches uns in bezug auf den Ersatz der Handarbeit durch selbstthätige Einrichtungen und mechanische Arbeit weit überlegen ist, sind alle Kohlenwagen zur Selbstentladung in der Weise eingerichtet, daß sie außer je 2 Thüren an den Langseiten, mit 2 verschließbaren Bodenöffnungen versehen sind, und nach erfolgter Öffnung dieser 6 Thüren unter geringer Beihülfe sich in kurzer Zeit selbst entleeren. Die Mehrkosten, welche diese Einrichtung der Wagen und die Anlage von Sturzgerüsten, auf welche die Wagen bei der Entladung geschoben werden, erfordert, werden durch die bei der Selbstentladung eintretende Ersparnis an Arbeitslohn und Zeit nicht nur ausgeglichen, sondern es ist ein weiterer so erheblicher Vorteil damit verbunden, daß die Bahnen dann unbedenklich auf einen Teil der Expeditionsgebühren verzichten können.

Welcher Wert von der Industrie auf diese Angelegenheit gelegt wird, ist daraus zu entnehmen, daß von Vertretern der Montan-Industrie erklärt wurde, die Kosten der auf den Entladestellen zur Selbstentladung erforderlichen Vorrichtungen gern zu tragen, wenn dafür ein Anteil an der Ersparnis der Expeditionsgebühren gewährt würde. Da die englische Methode der Selbstentladung der Kohlenwagen bereits seit Jahrzehnten auf der Nassauischen und Saarbrücker Bahn mit günstigem Erfolge eingeführt worden ist, und es sich somit um keine unbekanntene Neuerung handelt, so dürfte es sich um so mehr empfehlen, auf die allgemeine Einführung dieser Einrichtung für den Landverkehr bedacht zu nehmen. (B. C.)

Über den Steinkohlenbergbau und die metallurgische Industrie im Aachener Bezirk während des Jahres 1889

spricht sich der soeben erschienene Jahresbericht der Handelskammer für Aachen und Burtscheid, wie folgt, aus:

Steinkohlenbergbau.

Die allgemeine Lage des Kohlenbergbaues im Bergrevier Aachen trägt wie im Vorjahre 1888 den Charakter einer erfreulichen Weiterentwicklung. Ebenso wie die Gesamtförderung und der Absatz sich vermehrten, in eben solcher Weise erfuhr die Verkaufspreise eine Steigerung.

Am Schlusse des Jahres 1889 standen im Bergrevier Aachen in Betrieb 14 Steinkohlen- und 2 Braunkohlenwerke, zusammen 16 Bergwerke. Von diesen gehörten 4 Gewerkschaften, die übrigen Aktiengesellschaften.

Die Gesamtförderung an mineralischen Brennstoffen betrug 1889: 1 541 293 t (gegen 1 489 931 t im Jahre 1888) mit einem Geldwerte von 9 112 334 *M.* (bzw. 8 092 293 *M.* im Jahre 1888). Der Gesamtabsatz belief sich auf 1 460 087 t, gegen 1 374 713 im Jahre 1888, mithin 1889 um 85 374 t mehr.

Die Steinkohlenförderung setzt sich zusammen

aus 906 985 t Fettkohlen,
„ 222 261 t Flamm- und
„ 404 860 t Magerkohlen.

Im abgelaufenen Jahre wurden 10 210 t Steinkohlenbriketts, 9320 t Magerkoks und 173 341 t Fettkoks dargestellt.

Von der ganzen Erzeugung entfallen auf die im Regierungsbezirk Düsseldorf liegende Grube Rheinpreußen 294 480 t Fett-

kohlen und 3384 t Fettkoks. In Koksöfen waren im ganzen 374, davon 60 auf Grube Rheinpreußen, vorhanden.

In Betriebskräften wurden verwendet 178 Pferde, 4 Wasser- und 153 Dampfmaschinen mit 6973 Pferdekräften.

Es waren unter Tage 4644, über Tage 1809, zusammen 6453 Arbeiter. Unter dieser Summe befinden sich am Jahreschlusse 237 jugendliche Arbeiter, von denen 62 unter Tage beschäftigt wurden.

Die schon vor dem Ausstand im Steigen begriffenen Löhne haben nach demselben eine weitere erhebliche Erhöhung erfahren.

Die Zahl der von den gesamten Werken ernährten Angehörigen betrug 13 726 gegen 13 072 Personen im Jahre 1888.

Von epidemisch auftretenden Krankheiten wurde außer der gegen Ende des Jahres sich einstellenden Influenza nichts wahrgenommen.

Die Zahl der Arbeiter- und Beamtenwohnungen blieb dieselbe wie im Vorjahre, d. h. 705; davon gehörten der Vereinigungsgesellschaft zu Kohlscheid 266, der Grube Maria bei Hönigen 256, der Grube Anna bei Alsdorf 159, der Grube Nordstern bei Alsdorf 5, der Grube Rheinpreußen 19.

Bei 14 Unfällen kamen 22 Leute zu Tode; an Unfällen, die länger als 3 Tage Arbeitsunfähigkeit zur Folge hatten, gelangten 537 zur Anzeige, davon dauerte in 181 Fällen die Heilung über 4 Wochen, in 43 davon über 13 Wochen, 10 zogen dauernde Arbeitsunfähigkeit nach sich.

Die Bergschule zu Bardenberg zählte in der Oberklasse 11, in der Unterklasse 13, die 3 Bergvorschulen zusammen 36 Schüler (gegen 28 im Jahre 1888).

Blei, Zink und Silber.

Die in Aachen domizillierte Aktiengesellschaft für Bergbau, Blei- und Zinkfabrikation zu Stolberg und in Westfalen beschäftigte im Jahre 1889 in ihren Gruben, Aufbereitungsanstalten, Hütten und sonstigen Nebenbetrieben 4210 Arbeiter, und zwar 3650 in Preußen, die übrigen im Auslande (Spanien). Im vorhergehenden Jahre betrug die Gesamtzahl der Arbeiter 4400, wovon in Preußen 3780 sich befanden.

Die Hütten der Gesellschaft, teils in Rheinland, teils in Westfalen gelegen, lieferten pro 1889:

Bei 15 063 t gegen 14 379 t in 1888
Kobzink 14 856 t „ 14 246 t „ 1888
Silber 42 872 kg „ 52 858 kg „ 1888.

Von dem im Jahre 1889 produzierten Kobzink (Zink in Platten) wurden 3338 t in den Walzwerken der Gesellschaft zu Blechen ausgewalzt gegen 3361 t in 1888.

Die Löhne der Arbeiter haben sowohl auf den Gruben als den Hütten der Gesellschaft eine Steigerung erfahren. Unter den allgemeinen Arbeiter-Ausständen im Mai hat der Betrieb mehr indirekt als direkt gelitten, insofern als durch eingetretenen Kohlenmangel zeitweise Störungen entstanden sind. Letzteres war namentlich auf den westfälischen Gruben und Hütten der Fall, wo auch ein Teil der eigenen Arbeiter die Arbeit einstellte und sich Ausschreitungen zu schulden kommen ließ.

Blei hat während des verfloffenen Jahres an dem allgemeinen Aufschwung der Metallindustrie nur geringen Anteil genommen. Während die Arbeitslöhne, sowie die zur Bleierzeugung erforderlichen Rohstoffe wie Bleierz, Kohlen, Schlacken u. a. sich im Laufe des Jahres erheblich verteuerten, konnte das fertige Metall eine entsprechende Wertbesserung nicht erfahren, und der Jahres-Durchschnittspreis stellt sich sogar um

ungefähr 1,50 *M.* für 100 kg niedriger als derjenige des Vorjahres.

Bei ziemlich lebhafter Nachfrage, sowohl seitens des Verbrauchs als auch der Spekulation, stieg der Preis im Januar in London bis 26,50 *M.* für 100 kg, ging aber im Februar bei wesentlich ruhigerer Marktstimmung auf 25 *M.* zurück. Auch im März war wenig Leben im Geschäft, und der Wert des Metalls sank sogar zeitweise unter letztgenannten Preis. April und Mai verliefen unter etwas günstigeren Marktverhältnissen mit einer Preisaufbesserung bis 25,50 *M.*, welche sich aber nicht von langer Dauer erwies, da im Juni und Juli der Markt in seine alte Unthätigkeit zurück verfiel. So war der Preis in letzterem Monat auf 24,50 *M.* angelangt. Während der drei folgenden Monate August, September, Oktober wiederholten sich am Markte mehr oder weniger die Vorgänge der drei vorhergegangenen Monate: im August und September zogen die Preise etwas an, und der Oktober brachte neuen Abschlag. Erst im November trat eine durchgreifende Besserung ein, und so stieg der Preis, günstig beeinflusst von der großen spekulativen Bewegung am Eisenmarkte, in kurzer Zeit bis 29,50 *M.* Indes auch diese Aufwärtsströmung konnte sich auf die Dauer nicht behaupten. Das Jahr schließt mit rückgängiger Marktstimmung und einem Preisstande von ungefähr 28,50 *M.* für 100 kg. Der Jahresdurchschnitt beträgt in London 25,66 *M.* gegen 27,12 *M.* in 1888.

Die Ursache für den im allgemeinen wenig erfreulichen Gang des Bleigeschäfts während des Berichtsjahres dürfte in erster Linie in den Verhältnissen des Londoner Marktes zu suchen sein. London bleibt — ob mit Recht oder Unrecht mag dahingestellt sein — für die anderen festländischen Bleimärkte fast ausschließlich tonangebend. In London waren es aber während des größten Theiles des vergangenen Jahres die verschiedenartigsten Einflüsse, namentlich auch bedeutende Zufuhren von spanischem und australischem Blei, welche einen nachhaltigen Druck auf den Markt übten und eine dauernde Belebung des Geschäfts nicht aufkommen ließen. Unter solchen ungünstigen Verhältnissen hatte deshalb auch der Bleihandel hierzulande nicht unerheblich zu leiden. Dazu kommt noch, daß den rheinischen Bleihütten der Absatz ihrer Erzeugnisse nach den benachbarten Ländern Belgien, Holland und Nordfrankreich durch den Wettbewerb der bereits früher an dieser Stelle erwähnten großen Bleientföhrungsanstalten bei Antwerpen immer mehr in recht empfindlicher Weise erschwert wird. Die hiesigen Hütten sind deshalb darauf angewiesen, das Absatzgebiet für ihr Blei vorzugsweise im Inlande zu suchen, und wenn auch hier der Verbrauch gegen früher zugenommen haben mag, namentlich für elektrotechnische Zwecke eine Vermehrung erfahren haben dürfte, so genügt letzterer doch immer noch nicht, um die ganze Erzeugung aufzunehmen, umso mehr, als sich der oben erwähnte Antwerpener Wettbewerb auch auf deutschen Verbrauchsplätzen immer fühlbarer macht.

Der amerikanische Markt blieb für die europäischen Bleierzeuger im letzten Jahre gänzlich verschlossen; derselbe hatte noch an den Nachwehen des im Vorjahre zusammengebrochenen amerkanischen „Blei-Ringes“ zu leiden, und die Preise bewegten sich das ganze Jahr hindurch auf einem Standpunkte, der eine Einfuhr von europäischem Blei unmöglich machte. Es dürfte auch in absehbarer Zeit an eine solche nicht zu denken sein, denn die amerikanische Erzeugung von Blei hat auch im Jahre

1889 weiter zugenommen und wird auf ungefähr 171 000 t gegen 168 000 t in 1888 geschätzt.

Die Bleierzeugung Deutschlands hat im verflossenen Jahre um etwa 2000 t zugenommen und sie dürfte sich auf ungefähr 98 000 t gegen 96 000 t in 1888 belaufen. Die Zunahme erstreckt sich ausschließlich auf den rheinisch-westfälischen Distrikt.

Bleierze waren während des ganzen letzten Jahres sowohl in den rheinisch-westfälischen Grubenbezirken als auch in anderen Ländern und namentlich in Südspanien spärlich und meist nur zu so hohen Preisen zu haben, die sich im Vergleich zu den Marktpreisen des fertigen Metalls als nur wenig lohnend erwiesen.

Weit günstiger als bei Blei lagen die Marktverhältnisse während des vergangenen Jahres für Zink. Auch für die Herstellung dieses Metalls war ein weit größerer Kostenaufwand als in früheren Jahren erforderlich; derselbe wurde aber andererseits durch eine allmählich eingetretene Erhöhung des Marktpreises mehr oder weniger ausgeglichen.

Gleichwie im Vorjahre nahm Zink auch in 1889 von Januar bis Anfangs April eine rückgängige Preisbewegung an; in London sank der Preis von ungefähr 37 *M.* für 100 kg mit kurzen Unterbrechungen bis zu seinem niedrigsten Jahresstandpunkt, nämlich 33,50 *M.* Schon Ende April sehen wir denselben aber wieder auf 35 *M.* und im Mai auf 36 *M.* steigen. Unter dem Eindruck der schlimmen Folgen der zahlreichen Arbeiter-Ausstände setzte sich die Steigerung im Juni fort und dieselbe kam bis zum Ende des Jahres nicht mehr zum Stillstand. Nur der Oktober brachte vorübergehende Abschwächung.

Die Durchschnittspreise der einzelnen Monate von Juli ab waren in London wie folgt:

Juli	38,70 <i>M.</i> für 100 kg
August	42,03 " " 100 "
September	44,25 " " 100 "
Oktober	43,75 " " 100 "
November	45,76 " " 100 "
Dezember	47,80 " " 100 "

Der Jahresdurchschnitt in London stellt sich auf 39,55 *M.* gegen 36,14 *M.* in 1888 für 100 kg.

Obige Preisziffern geben der günstigen Lage des Zinkmarktes Ausdruck; derselbe kennzeichnet sich vornehmlich dadurch, daß der Verbrauch von Zink immer mehr zugenommen hat, während die Erzeugung durch die bestehende und bis zu Ende 1892 verlängerte Vereinigung unter den europäischen Zinkwerken in beschränkten Grenzen gehalten wird.

Der Zwischenhandel verfügte nur über geringe Mengen, indem das fertige Material meist sofort in den Verbrauch überging; die vielfachen Preisschwankungen, welchen das Metall in früheren Jahren unter dem Einflusse der Unternehmung ausgegesetzt war, blieben deshalb ausgeschlossen, und es machte sich sogar vorübergehend Mangel an sofort greifbarer Ware fühlbar. Diese Sachlage giebt dem Markte ein überaus gesundes Gepräge, und man darf wohl annehmen, daß bei dem festen Zusammenhalten der Schmelzer einerseits, sowie bei den sich von Jahr zu Jahr günstiger gestaltenden Verbrauchsverhältnissen andererseits dieser Zustand von Dauer sein wird.

Eine nicht unwesentliche Vermehrung des Verbrauchs von Zink wurde im letzten Jahre durch den erhöhten Bedarf der Messingfabrikanten herbeigeführt. Die Messingfabrikation, welche lange Zeit infolge der hochgetriebenen Kupferpreise seinerzeit sehr lahm gelegt war, konnte mit Eintritt des sogenannten

Kupferkraches im März v. J. wieder von neuem aufblühen und nahm daher größere Mengen Zink als im vorhergegangenen Jahre aus dem Markt.

Die Verzinkereien waren, namentlich in erster Jahreshälfte, außerordentlich gut beschäftigt, hatten aber später unter dem Einflusse des hohen Preises etwas zu leiden.

Auch Zinkbleche waren besonders in den Monaten, wo solche für Bauzwecke verlangt wurden, stark begehrt und fanden zu guten Preisen Absatz.

Die Verwendung von Zink für elektrotechnische Zwecke hat gleichfalls zugenommen, sie dürfte aber in bezug auf die Menge weniger ins Gewicht fallen.

Der Verbrauch von Zink hat sich namentlich im Inlande gehoben, während die Ausfuhr etwas nachgelassen hat. So wurden z. B. im vergangenen Jahre nur 56 842 t Zink in England eingeführt gegen 61 045 t in 1888.

Die Ausfuhr nach Amerika hat auch für Zink bei den in Europa herrschenden hohen Preisen gänzlich aufgehört.

Die Gesamt-Erzeugung Europas wird im vergangenen Jahre auf ungefähr 275 000 t geschätzt und diejenige Amerikas dürfte sich auf ungefähr 54 000 t belaufen.

Zink war besonders in der ersten Hälfte des vergangenen Jahres schwer zu beschaffen und nur zu erheblich höheren Preisen zu bekommen, da im Inlande höhere Arbeitslöhne und im Auslande höhere Dampfer- und Schiffsfrachten wesentlich zu dessen Verteuerung beigetragen haben. Diejenigen Schmelzer, welche eigene Gruben nicht besitzen und auf den Erzankauf angewiesen sind, befanden sich deshalb zeitweise in recht mißlicher Lage, die erst gegen Ende des Jahres durch reichlicheres Angebot einigermaßen gehoben wurde.

Silber hat seit 10 Jahren unaufhörlich im Werte verloren und diese rückgängige Bewegung auch noch bis gegen Mitte des letzten Jahres fortgesetzt; von da ab trat ein gänzlicher Stimmungswechsel ein, und es hatte fast den Anschein, als ob das Jahre lang so sehr vernachlässigte weiße Metall wieder zu Ehren kommen sollte.

Der Silberpreis bewegte sich in den ersten drei Monaten des letzten Jahres zwischen 125 *N.* und 126 *N.* pro Kilogramm, überschritt sogar Ende Februar letzteren Preis um 25 *S.*, ging im April aber unter 125 *N.* zurück und erreichte bei anhaltend weichender Marktstimmung im Juli seinen niedrigsten Preisstand mit ungefähr 124 *N.* Von August ab kam alsdann eine durchgreifende Besserung zum Durchbruch, die bis zum Jahresende andauerte und sich in folgenden monatlichen Durchschnittspreisen kundgab:

August	125,13	<i>N.</i>	pro	Kilogramm
September	125,98	"	"	"
Oktober	126,76	"	"	"
November	129,17	"	"	"
Dezember	129,28	"	"	"

Der Jahresdurchschnitt bleibt hinter dem vorjährigen noch um ungefähr 40 *S.* zurück und beträgt 125,83 *N.* gegen 126,25 *N.* in 1888.

Man bringt die anhaltende Steigerung am Silbermarkte in zweiter Hälfte des vergangenen Jahres mit der bedeutenderen Ausfuhr von Silber nach Indien und dem Orient, sowie der Erwartung, daß eine Vermehrung der Silberprägung in Amerika stattfinden, in Zusammenhang.

Die Silbererzeugung in Deutschland ist im Jahre 1889 gegen das Vorjahr etwas zurückgeblieben. Man führt diese

Abnahme auf den Umstand zurück, daß infolge des überaus starken Wettbewerbs auf dem Silbermarkte größere Partien überseeischer Erze, die früher ausschließlich in Deutschland verhüttet wurden, in die Hände ausländischer Schmelzer übergegangen sind und dem entsprechend die Zufuhren im letzten Jahre abgenommen haben. Auch nimmt die Verhüttung von Silbererzen in überseeischen Ländern, welche früher ihre Erzeugnisse hauptsächlich nach Europa ausführten, von Jahr zu Jahr zu.

Eisengießereien.

In dem Berichtsjahre waren sämtliche hiesigen Gießereien vollauf beschäftigt, wozu die starke Bauhätigkeit wesentlich mit beigetragen hat. Die Roheisenpreise gingen in den ersten neun Monaten des Jahres langsam aber stetig höher, demnach erfuhren auch die Preise für fertige Gußwaren eine entsprechende Aufbesserung. In den letzten drei Monaten des Jahres wurden die Roheisenpreise jedoch sprunghaft derart stark erhöht, daß die Erhöhung der Preise für fertige Gußwaren damit nicht mehr gleichen Schritt halten konnte, und es wird sich die unbedingt notwendige, weitere Steigerung der letzteren nur langsam durchführen lassen.

Die Preise für Schmelzloths sind seit Mai andauernd stark gestiegen und sie stellen sich am Schlusse des Jahres annähernd dreifach so hoch als im vorhergehenden Jahre.

Die Arbeitslöhne sind, entsprechend dem lebhaften Geschäftsgange, ebenfalls weiter gestiegen.

Es waren 10 Eisengießereien im Betrieb (gegen 11 im vorhergehenden Jahre). Hiervon arbeiten zwei (mit Maschinenfabrik verbunden) nur für den eigenen Bedarf. Die Erzeugung fertiger Gußwaren wird in den 8 Lohngießereien zusammen annähernd 3300 t betragen haben. Es wurde, wie schon seit mehreren Jahren, größtenteils deutsches und Luxemburger und nur wenig schottisches und englisches Eisen verwendet.

Über die Lage der oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenindustrie im Jahre 1889.

(Schluß.)

Ich komme nun zu dem zweiten wichtigen Ergebnis, welches das vorige Jahr in bezug auf die Vereinswirksamkeit gehabt hat.

Wie Ihnen allen bekannt ist, hat der Verein seit vielen Jahren sein Hauptaugenmerk darauf gerichtet, durch Herbeiführung von Tarifermäßigungen das Absatzgebiet für die oberschlesischen Kohlen zu erweitern. So lange die Eisenbahnen noch zum größeren Teile in Privatbesitz waren, hat uns auch der Herr Minister in diesen Bemühungen geholfen, und nicht zum wenigsten seinem Einflusse verdanken wir es, daß wir diejenigen Tarife nach den Ostseeprovinzen erhielten, vermöge welcher wir unsere Kohlen überhaupt dorthin versenden konnten. Allerdings nur unter den allergrößten Preisopfern. Meine Herren, seit der Verstaatlichung der Eisenbahnen haben wir in dieser Richtung keinen nennenswerten Schritt mehr vorwärts machen können. Viele Jahre hindurch haben wir uns vergeblich bemüht, die englischen Kohlen aus Stettin zu verdrängen, und die Frage einer durchgreifenden Tarifermäßigung nach diesem Orte haben die Eisenbahnbehörden unter mannigfachen Gestaltungen immer hin und her geschoben. Da kam die Kohlenpreissteigerung des vorigen Herbstes, und wir haben endlich einen definitiven Bescheid des Herrn Ministers dahin erhalten, daß (in der Hauptsache) „die Notwendigkeit einer Tarifermäßigung zur Zeit nicht anzuerkennen sei“. Wir haben uns zwar diesem Bescheide bis auf weiteres ohne Widerspruch gefügt, trotzdem indessen empfiehlt es sich, die zur Erörterung stehende Frage, welche für die ganze Richtung unserer Bestrebungen von Wichtigkeit ist, auch einmal von einer anderen Seite zu betrachten.

Bisher war an der ganzen Ostsee die englische Kohle fast allein preisbildend. Die oberschlesische Kohle konnte selbst mit Hilfe der sogenannten Ausnahmetarife nur dann zur Ostsee oder auch nur an die untere Weichsel gelangen, wenn sie weit unter ihren sonst zu erhaltenden Durchschnittspreisen verkauft wurde. Da trat im vorigen Jahre in England eine erhebliche Kohlenpreissteigerung ein und gleichzeitig gingen die Frachten in die Höhe, so daß auf ein Mal die oberschlesische Kohle, in anbetracht der geringeren Erhöhung ihrer Preise, an der Ostsee Lust bekommt und dort an Feld gewinnt. Insofern hat also der Herr Minister ganz recht mit seiner Entgegnung, die Oberschlesier bedürftig gegenwärtig, um nach Stettin zu gelangen, einer Frachtermäßigung nicht mehr so nötig, wie in der Vergangenheit. Wie steht es denn aber auf der anderen Seite mit den Stettiner Konsumenten? Diese müssen eben infolge des Zurückweichens der englischen Konkurrenz vor die Lücke treten, und müssen jetzt die oberschlesischen Kohlen um so viel teurer bezahlen, als nötig ist, daß sie trotz ihrer gestiegenen Preise nach dort kommen können. Hätten sich, mit anderen Worten, die Herren Stettiner ebenso eifrig wie wir, und dann wahrscheinlich auch mit Erfolg, um die Tarifiermäßigung von Oberschlesien nach dort bemüht, so würden sie jetzt erheblich billigere Kohlen haben. Ebenso wie Stettin stehen aber auch sehr viele andere Kohlenkonsumenten an der Ostsee. Sie alle haben die volle recht erhebliche Preissteigerung der englischen Kohlen zu tragen gehabt, und sind jetzt mehr interessiert an billigen Kohlentarifen von Oberschlesien als wir. Mögen sie daher bei dem Herrn Minister ihre Anträge stellen, vielleicht haben sie mehr Glück damit als wir.

M. H.! Es empfiehlt sich aber auch, die Folgen des so gut wie beständigen Scheiterns unserer auf Tarifiermäßigung gerichteten Anträge für unser Revier zu betrachten. Sie alle wissen, daß bis weit in das Jahr 1888 hinein die Lage des oberschlesischen Steinkohlenbergbaues infolge der ungünstigen Absatzverhältnisse eine recht hoffnungslose war. Der Absatz nach Rußisch-Polen war uns durch die russischen Grenzzölle nahezu verloren gegangen. Der Absatz nach Osterreich hob sich zwar, aber immer hatten wir dort die schwere Konkurrenz der uns nach Osten und Süden vorliegenden Jaworznoer und Ostrauer Gruben auszuhalten. Nach Niederschlesien und Brandenburg liegt uns das Waldenburger Revier vor, und von Bessen her kommt die böhmische Braunkohle auf der Elbe und Havel mit Frachtsägen in unser Absatzgebiet, die nur etwa die Hälfte von den Eisenbahntariffsägen ausmachen, welche unsere Kohlen zu tragen haben. Die schiffbar gemachte Oder würde uns zwar hier helfen, und hat uns auch etwas geholfen, leider indessen bleiben die Umladungsvorrichtungen in Breslau in ihrer Leistungsfähigkeit weit hinter dem Bedürfnisse zurück und begrenzen in der unangenehmsten Weise das der Ober zuzuführende Verladungsquantum. Von Seiten der Eisenbahn werden alle Beschwerden hiergegen mit dem Hinweis auf die geplante Schiffbarmachung der oberen Oder zurückgewiesen, welche noch ver. ältis-mäßig weit im Felde liegt.

Daß bei solchen Absatzverhältnissen die Preise der oberschlesischen Kohlen immer mehr abbröckelten, und daß namentlich viele Verwaltungen den Mut verloren, das immer schwieriger werdende Kohlen-geschäft selbständig zu betreiben, das ist wohl ganz natürlich. Aus diesen schlechten Zeiten schreiben sich denn auch die Generalagenturen und Gesamt-Kohlenverkäufe, schreiben sich die ominösen Verträge her, durch welche der größte Teil der oberschlesischen Kohlenproduktion zu sehr billigen Preisen in die Hände weniger großer Kohlenfirmen gelangte, welche letztere allerdings sich ihre Bemühungen durch erhebliche Überpreise jetzt bezahlen lassen. Wäre der oberschlesischen Kohlenindustrie durch die Erstellung von Tarifen nach der Ostsee nach Einheitsrägen, wie sie in anderen Ländern für so große Entfernungen vorhanden oder auch nur, wie sie sogar in Preußen für manche westfälische Relationen in Geltung sind, die Möglichkeit gegeben gewesen, die englische Kohle aus den Ostseeprovinzen zu verdrängen, so hätten sich die oberschlesischen Gruben schon früher in ganz anderer Weise entwickelt, wäre das Kohlen-geschäft Oberschlesiens

ein wesentlich gesunderes geblieben, und wäre endlich die Kohlenversorgung des ganzen östlichen Deutschlands im verfloffenen Jahre unendlich erleichtert gewesen. Wie die Dinge jetzt liegen, kann und muß das oberschlesische Revier mehr an das Halten seiner Preise, als an die Ausdehnung seines Absatzgebietes denken. Denn das können wir uns unmöglich verhehlen, daß unsere Selbstkosten durch die bedeutende Steigerung der Löhne und der Preise aller Materialien, sowie namentlich auch durch das ungeahnte Wachsen der Beiträge zu den Arbeiterunterstützungskassen, jetzt einen Schritt aufwärts gemacht haben, durch welchen auch den besten Gruben in Zukunft das Verkaufen der Kohlen zu den alten Preisen wird unmöglich gemacht werden. Außerdem wird aber auch den meisten Kohleninteressanten erst jetzt klar, daß sie den Posten der Abschreibung für Tiefbauanlagen und Substanzabnahme bisher viel zu niedrig bemessen haben, so daß, wenn der Kohlenbergbau überhaupt weiter bestehen und sich das Vertrauen des Kapitals für weitere Aufwendungen erhalten soll, er in Zukunft auf Preise wird halten müssen, die erheblich über denen der vergangenen Jahre stehen. Findet dann aber das Land diejenigen Kohlenpreise, welche die entfernt von den Kohlengruben belegenen Provinzen zahlen müssen, für zu hoch, so mag es den Herrn Eisenbahnminister zur Stellung billigerer Tarife veranlassen.

M. H.! Zu denjenigen Aufgaben, welche der Minister der verstaatlichten Eisenbahnen jedenfalls zu lösen hat, gehört es unbedingt, darauf zu halten, daß nicht einzelne Landesteile und einzelne Produktionsbezirke durch die Ungunst ihrer geographischen Lage zu sehr geschädigt werden. Der Vorstand hält unter diesem Gesichtspunkt die Klagen der Landwirte der östlichen Provinzen über die zu hohen Getreidetarife der preußischen Staatsbahnen für ebenso gerechtfertigt, wie er es für unzweifelhaft hält, daß, wie die Dinge jetzt liegen, die Konsumenten der Ostprovinzen auch noch die bestehenden hohen Kohlentarife bezahlen müssen. Hoffen wir, daß dem Einflusse dieser Konsumenten, der weit größer als der unserer ist, gelingen möge, was uns nicht gelungen ist: eine vorwiegend auf die Erzielung hoher Gelbeinnahmen gerichtete Eisenbahnpolitik in andere Bahnen zu lenken.

Die Entwicklung der Eisenindustrie im Berichtsjahre ist sehr ausführlich in der Statistik geschildert. Das vorige Jahr ist sowohl nach der Entwicklung der Produktion, als auch nach der Höhe der erzielten Preise seit vielen Jahren weitaus das beste für die oberschlesische Eisenindustrie gewesen. Von großer Bedeutung erwies sich hierbei die Vereinigung der Eisenindustriellen zum Zweck des gemeinsamen Verkaufes ihrer Produkte, von welcher auf keiner Seite bestritten werden wird, daß sie nicht nur den Produzenten selbst in der Stabilität der Preise Vorteile gebracht hat, sondern daß sie, durch den Ausschluß ungesunder Spekulation, auch den Konsumenten von Nutzen war.

Ganz ähnlich stellte sich die Lage der Zinkindustrie. Bei dieser haben, wie schon bekannt ist, die Produzenten eine Vereinigung lediglich auf Begrenzung der Produktion geschlossen. Diese Vereinigung schließt aber alle bedeutenden Produktionsreviere Europas in sich und es glauben die Produzenten, durch ihr Abkommen die Zinerzeugung der bezüglichen Nachfrage angepaßt zu haben. Die jetzt noch in Zink vorkommenden Schwankungen rühren lediglich daher, daß, während die Produktion das ganze Jahr hindurch gleichmäßig andauert, der Konsum sich vorzüglich auf die zweite Jahreshälfte kumuliert. Dieses Verhältnis haben von jeher und auch im vorigen Jahre die Händler benutzt, um unter dem Schutze der angesammelten Vorräte im Frühjahr die Preise zu drücken und im Herbst sodann den Vorteil hieraus zu ziehen. Hoffentlich werden die Produzenten endlich auch so weit kommen, die unvermeidlichen Frühjahrsbestände auf eigene Rechnung an sich zu halten, und sich dadurch vor großen Verlusten zu bewahren.

Das Blei ist das einzige oberschlesische Produkt gewesen, für welches im verfloffenen Jahre kein Aufschwung zu verzeichnen ist. Die amerikanische Produktion an diesem verhältnismäßig leicht

Beste Dampfkohlen 15 s. bis 15 s. 6 d., mittlere Sorte 14 s bis 14 s. 3 d., kleine 9 s. 6 d. per ton. Beste Hausbrandkohlen 14 s. bis 14 s. 3 d., Koks für Gießereien 20 s. bis 21 s., für Hochöfen 18 s. 6 d. bis 19 s. per ton.

In den Monaten Mai 1888, 1889 und 1890 wurden ausgeführt (die in Klammern angegebenen Mengen nach Deutschland und Holland):

	Mai 1888		Mai 1889		Mai 1890	
	t		t		t	
I. Roheisen	(27 072 u. 21 807)	123 638	(34 440 u. 16 826)	101 780	(44 922 u. 19 885)	136 330
II. Blech	(381 u. 324)	26 325	(361 u. 275)	25 471	(436 u. 343)	15 607
III. Schienen *)		94 460		107 986		128 203
IV. Gußachsen		6 659		6 050		5 685
V. Stabeisen	(781 u. 820)	35 201	(668 u. 151)	33 953	(638 u. 349)	26 088
VI. Draht	(1 577 u. 287)	35 140	(230 u. 217)	39 227	(558 u. 374)	37 697
VII. Weißblech	(677 u. 1 865)	38 144	(823 u. 507)	37 026	(912 u. 1 658)	46 295
VIII. Bandisen		8 283		12 782		10 315
IX. Rohstahl	(543 u. 389)	18 712	(834 u. 1 015)	12 698	(1 789 u. 1 881)	13 432
X. Bearbeiteter Stahl		1 841		2 144		2 428
XI. Kohlen, Koks	(333 762 u. 23 638)	2 383 684	(407 804 u. 77 627)	2 745 597	(320 510 u. 59 630)	2 791 031
XII. dto. Selbstverbrauch der Dampfschiffe		600 625		671 548		724 249

In den ersten fünf Monaten der Jahre 1888, 1889 und 1890 wurden ausgeführt (die in Klammern angegebenen Mengen nach Deutschland und Holland):

	1888		1889		1890	
	t		t		t	
I.	(73 566 u. 86 826)	401 720	(99 384 u. 95 279)	415 400	(131 735 u. 102 267)	476 320
II.	(2 249 u. 1 601)	125 302	(2 423 u. 2 260)	119 610	(2 351 u. 1 263)	80 320
III. *)		431 045		440 914		489 664
IV.		25 723		23 274		23 219
V.	(3 692 u. 3 036)	157 573	(4 857 u. 2 494)	159 138	(3 888 u. 2 440)	121 610
VI.	(3 264 u. 1 275)	153 781	(1 505 u. 1 132)	187 786	(3 210 u. 1 785)	151 490
VII.	(2 820 u. 6 583)	171 381	(3 426 u. 3 546)	194 195	(4 284 u. 6 446)	206 220
VIII.		50 555		47 966		49 277
IX.	(2 656 u. 1 759)	58 404	(3 561 u. 3 833)	60 332	(12 843 u. 7 173)	62 067
X.		6 139		9 989		12 781
XI.	(965 342 u. 90 413)	9 802 463	(1 190 938 u. 154 322)	11 321 329	(1 186 534 u. 239 502)	11 690 319
XII.		2 733 512		3 056 752		3 307 015

Dagegen wurden eingeführt:

	Mai 1888	Mai 1889	Mai 1890	In den ersten fünf Monaten des Jahres		
				1888	1889	1890
Eisenerz	288 641	362 904	345 143	1 668 227	1 860 238	2 124 258
Stab- u. Eisen	5 852	7 182	6 946	26 633	27 750	27 770
Träger u.	4 718	7 650	5 018	22 289	33 219	31 904
Bearbeitetes Eisen	15 661	12 410	12 876	61 050	61 802	64 692
Rohstahl	748	1 297	1 131	3 887	2 980	2 892

*) Schwellen eingeschlossen.

Korrespondenzen.

Börse zu Düsseldorf. Amtlicher Preisbericht vom 19. Juni 1890. A. Erze: 1. Rohspat — M. 2. Gerösteter Spateisenstein 14,50—15,50 M. 3. Somorrostro f.o.b. Rotterdam — M. 4. Nassauischer Roteisenstein mit ca. 50pSt. Eisen 10—11,25 M. 5. Rasenerze franco — M. B. Roheisen: 1. Spiegeleisen I. 10—12 pSt. Mangan 91 M. 2. Weißstrahliges Eisen: Rheinisch-Westfälische Marken I. 72 M., dto. Thomaseisen 60 M., Siegener Marken — M., Nassauische Marken — M. 3. Luxemburger Puddeleisen — M. 4. dto. Gießereieisen Nr. III. 52—54 M. 5. Deutsches Gießereieisen Nr. 1 78 M. 6. dto. Nr. II. — M. 7. dto. Nr. III. 60 M. 8. dto. (Sämatit) Nr. I. 78,00 M. 9. Span. Gießereieisen, Marke Rubela, Ioto Ruhrort — M. 10. Englisches Roheisen Nr. 3, Ioto Ruhrort 61—62 M. 11. dto. Bessmereisen Ioto Verschiffungshafen — M. 12. Spanisches Bessmereisen, Marke Rubela cit Rotterdam — M. 13. Deutsches Bessmereisen 78 M. C. Stabeisen (Grundpreis) frei Verbrauchsstelle im ersten Bezirk: Gewöhnliches Stabeisen — M. D. Bleche (Grundpreise): 1. Gewöhnliche Bleche 220 M. 2. Kesselbleche 240 M. 3. Feinbleche 225 bis 235 M. E. Draht. 1. Eisenwalzdraht — M. 2. Stahlwalzdraht

— M. Berechnung in Mark pro 1000 kg und, wo nicht anders bemerkt, ab Werk. Die abwartende Stimmung dauert an. Nächste Börse am 3. Juli 1890.

Amtliches.

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

Nr. 18. Bessmerbirne mit Windeinstromungsschlißen. Hermann Gint in Rosenbergl, Oberpfalz. — Nr. 20. Notbremse für Eisenbahnfahrzeuge. Robert Weigel, Nr. 35, Erste Str., Louis Carle, Nr. 35, Erste Str., Leon Deutsch, Nr. 139, West 44te Str., und Hugo S. Macd, Nr. 5, Beekman Str., sämtlich in Newyork, V. St. A.; Vertreter: C. Rob. Walber in Berlin SW., Großbeerenstraße 96.

Berggewerkschaftl. Laboratorium.

Der in neuer Auflage (Bochum, Januar 1886) erschienene

Honorar-Tarif

enthält ausser den Tarifsätzen auch Bestimmungen über:

Entnahme, Sendung und Aufbewahrung von Proben.

Zweimal täglich erscheinende Zeitung.

== Nur 4 Mark 75 Pfg. ==

für das III. Quartal 1890 kostet die

Rheinisch-Westfälische Zeitung

Essener Zeitung, Essen. — Westfälische Zeitung, Dortmund.
Hauptorgan des Niederrheins und Westfalens.

Die **Morgenausgabe** enthält auf telegraphischem Wege Nachrichten über alle Ereignisse vom vorhergehenden Tage (namentlich die Vorgänge im Reichs- und Landtag), die neuesten Berliner Börsencourse, den Pariser, Antwerpener und Bremer Productenmarkt, ferner ein interessantes Roman-Feuilleton, politische, provinzielle, landwirthschaftliche und industrielle Nachrichten etc.

Die **Nachmittagsausgabe** bringt den ausführlichen Bericht über die parlamentarischen Verhandlungen (Reichstag und Landtag) vom vorhergehenden Tage, einen interessanten Parlamentsbrief über die letzte parlamentarische Sitzung, den telegraphischen Bericht über den Newyorker Productenmarkt, die neuesten Berliner und auswärtigen Nachrichten, einen ausführlichen Coursbericht etc.

Durch ihre belehrenden und anregenden **Leitartikel**, ihre Spezialkorrespondenzen aus **Berlin, London, Paris, Brüssel, Wien** und jeder bedeutenderen Stadt **Westdeutschlands**, durch die reiche Fülle **gewerblicher** und **industrieller** Privatnachrichten aus dem niederrheinisch-westfälischen Industriebezirk bei eifriger Pflege der **landwirthschaftlichen Interessen**, für welche eine besondere Rubrik besteht, ist die „Rheinisch-Westfälische Zeitung“ schnell am Niederrhein und in Westfalen zu einem der beliebtesten politischen Tagesorgane geworden, welches durch seinen reichen Inhalt das Halten irgend einer anderen grösseren Zeitung entbehrlich macht.

Neu eintretende Abonnenten erhalten nach Einsendung ihres quittirten Abonnements-Scheines von jetzt ab bis Ende Juni die Zeitung **gratis** zugeschickt

== Nr. 5126 der officiellen Zeitungspreisliste. ==



Wegen des durch Gesundheitsrücksichten veranlassten bevorstehenden Rücktritts des langjährigen **Betriebsdirigenten** unserer Grube von seinem Posten suchen wir als Nachfolger für denselben einen

nicht zu jungen Bergbeamten mit höherer Schul- und Bergschulbildung

oder mit academischer Bildung und mit mehrjährigen Erfahrungen im Braunkohlenbergbau **zum baldigen Antritt**; diesbezügliche Offerten erbittet der Vorstand der Braunkohlengrube „**Consolidirte Sophie**“ bei Wolmsleben, Reg.-Bez. Magdeburg.

Gewerkschaft Schalker Eisenhütte, Schalke (Westfalen),

liefert als Specialitäten:

Maschinen für Bergbau und Hüttenbetrieb

Druckeätze, Saug- und Hebepumpen, Dampfaufzüge, einfache und Zwillings-, Schachtgestänge, Förderwagen, Dammthüren bis zu 50 Atm. Druck, Ziegelm-Anlagen für Trockenpressung, Steinfabriken für granulirte Hohenschlacke, Dampfmaschinen mit u. ohne Präcisionsteuerung, Dampfpumpen, Flanschenrohre und Steigerohre,

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

Stahlfaconguss in Temperstahl, als Grubenwagenräder, Rollen, Radsätze.

Referenzen über Ausführungen stehen zu Diensten.

Verlag von G. D. Bädcker in Essen, zu beziehen durch alle Buchhandlungen:

Elementarbuch

der

Steinkohlen-Chemie

für Praktiker

von

Dr. F. Muck.

Zweite vermehrte Auflage.

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

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

Gruben-Ventilatoren

Patent Capell.

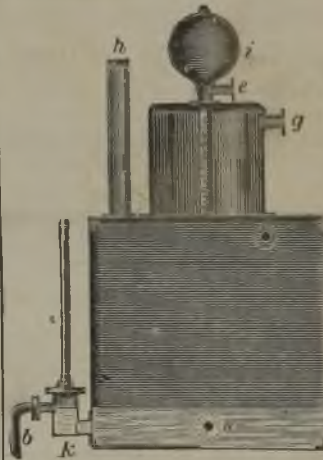
Allein-Fabrikant für Deutschland

R. W. Dinnendahl

Kunstwerkerhütte, Steele.

13 grosse Anlagen im Betrieb; 12 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 Spoisewasser.

Bedeutende Kohlenersparnis.
Grössere Verdampfungskraft des Kessels.

Illustrirte Prospekte werden zugesandt.

Wiederverkäufer gesucht.

Petry & Hecking,
Maschinenfabrik,
Dortmund.

Muttern u. Schrauben,

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

Heinrich Lueg, Haspe, Westf.

Verdingung.

Die Lieferung von 12 400 T. Lokomotiv-Kohlen, 600 T. dopp.-gesiebten (Handstiek) Kohlen u. 600 T. Schmelzkohls für den 1. Juli 1890 bis 1. Juli 1891 ist zu vergeben.

Bedingungen auf Anfrage vom Maschinen-Ingenieur C. W. Verloop in Utrecht zu beziehen.

Angebote sind spätestens bis zum 24. Juni n. h. an genannten Herrn zu richten.

Utrecht, Juni 1890.

Direction der
Niederländischen Rhein-Eisenbahn.

Baumwollene und lederne
Gummi- und Kamelhaar-
Treibriemen

liefert in bester Qualität
Friedrich Hoeks, Aachen.

FLASCHENZÜGE

Reparaturen
übernimmt G. Pickhardt, Bonn