



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 J.

Inhalt: Die Ermäßigung der Eisenbahntarife für Braunkohlen, Brennholz und Torf. — Die Ermäßigung der Eisenbahn-Gütertarife. — Eine österreichische Enquete über den Mangel an Kohlenwagen im Herbst. — Der rheinisch-westfälische Eisenmarkt im Juni 1890. — Korrespondenzen. — Industrie-Börse zu Essen, 30. Juni 1890. — Die Einfuhr westfälischer Steinkohlen und Koks nach dem Hamburger Absatzgebiet. — Literatur. — Amtliches. — Anzeigen.

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

Die Ermäßigung der Eisenbahntarife für Braunkohlen, Brennholz und Torf.

In der letzten Sitzung des Landeseisenbahnrates (vom 13. Juni 1890) lag ein Antrag des Herrn Haurand und Genossen vor, der die baldige Einführung eines allgemeinen Ausnahmetarifs für Braunkohlen, Brennholz und Torf, „wie solcher in der Vorlage vom 17. September 1889 durch Se. Excellenz Herrn Staatsminister von Maybach im Grundsatz zugesichert worden ist“, zum Gegenstande hatte.

Der Ausschuss des Landeseisenbahnrates hatte beantragt, den gedachten Antrag nicht zu befürworten. Der Landeseisenbahnrat trat nach längerer Beratung dem Vorschlage seines Ausschusses bei.

Über die Verhandlungen im Schoße des Landeseisenbahnrates berichtet das Protokoll der Sitzung folgendes:

Der Herr Vorsitzende teilt mit, daß von den Herren Haurand und Lueg genügend unterstützte Zusatzanträge gestellt seien. Ersterer beantrage, den Artikeln, für welche die baldige Bewilligung des Ausnahmetarifs für Rohstoffe gewünscht werde, Steinkohlen und Erze hinzuzufügen, letzterer beantrage, den Zusatzantrag des Herrn Haurand durch den Artikel „Kalksteine“ zu vervollständigen.

Herr Frenzel erstattet Bericht und hebt hierbei hervor daß bei Beginn der Vorberatungen im Ausschusse die Meinung obgewaltet habe, es werde angängig sein, dem Antrage Folge zu geben. Bei weiterer Erörterung habe man indessen sich der Ansicht nicht verschließen können, daß die aus der augenblicklichen wirtschaftlichen Lage hergeleiteten gegen den Antrag sprechenden Bedenken, sowie die durch eine Trennung der einzeln Brennstoffe zu besorgenden Wettbewerbsverschiebungen eine Befürwortung des Antrages nicht gestatteten.

Es werde erwünscht sein, wenn bei der weiteren Besprechung seitens der Herren Antragsteller die Frage der Bedeutung des Antrages für das Braunkohlengewerbe näher dargelegt werde. Bei dem Mangel einer Übersicht, aus welcher sich ergebe, welche Mengen bisher schon zu niedrigeren Frachtsätzen, als die beantragten, befördert

und welche Mengen zu höheren Ausnahme- oder regelrechten Frachtsätzen aufgegeben seien, habe es im Ausschusse an genügender Grundlage für die Beurteilung dieser Seite der Frage gefehlt. Es habe auch der Gedanke Ausdruck gefunden, ob nicht der zu erwartende Vorteil, insbesondere nachdem noch im vorigen Jahre eine Herabsetzung der Abfertigungsgebühren bei Beförderung auf Entfernungen unter 50 km stattgefunden habe, überschätzt werde.

Die Vertreter des Herrn Ministers weisen darauf hin, daß die heute zur Erörterung stehende Frage sich auf die Tarifierung von Braunkohlen, Brennholz und Torf erstreckte. Die Anträge auf eine allgemeine Ermäßigung der Fracht für Steinkohlen, Erze und Kalksteine könnten nicht als Zusatzanträge, sondern nur als neue Anträge aufgefaßt werden. Sie bedürfen überdies — auch abgesehen von dieser formellen Rücksicht — zunächst einer eingehenden sachlichen Vorberatung u. a. auch über das Verhältnis der Erz- und Kohlenfrachten zu einander, ehe der Landeseisenbahnrat in der Lage sein möchte, ein bestimmtes Gutachten über dieselben abzugeben.

Eine derartige Prüfung zu veranlassen, sei in der Vorlage des Herrn Ministers vom 17. September v. J. für geeignete Zeit vorbehalten, da, wie dort ausgeführt, der erwünschte Ausgleich der Abfertigungsgebühren in den beiden Landeshälften zweckmäßig mit einer umfassenderen Reform der Tarife für die dort bezeichneten Rohstoffe der Montanindustrie zu verbinden sein werde, um die der ersteren Maßregel allein entgegenstehenden wirtschaftlichen Bedenken möglichst zu beseitigen. Für ein weiteres Vorgehen in dieser Richtung werde aus den in der Ausschusssitzung entwickelten Gründen der gegenwärtige Zeitpunkt auch jetzt noch nicht für geeignet erachtet.

Herr Haurand befürwortet den Antrag. Derselbe kann die Bedenken der Vertreter des Herrn Ministers nicht teilen. In dem ersten Antrage sei weder ein bestimmter Satz angeführt, noch eine sofortige Einführung des Tarifs verlangt. Es werde also auch bei der Annahme seines Antrages der Entscheidung des Herrn Ministers vorbehalten, die geeigneten Sätze zu bewilligen und den Zeitpunkt der Einführung — selbst erst in einigen Monaten,

etwa zum 1. Januar künftigen Jahres — festzusetzen. Wie aus seinen Ausführungen in der Ausschussführung hervorgehe, erscheine es im Interesse der Braunkohlenwerke sogar wünschenswert, daß man für den beantragten Tarif nicht eine stoffförmige Bildung, wie sie der am 1. Januar d. J. eingeführte Rohstofftarif zeige, wähle, sondern lieber einen für alle Entfernungen gleichmäßigen Einheitsfuß bewillige.

In der Vorlage vom 17. September v. J. sei eine Ermäßigung der Fracht für alle Brennstoffe in Aussicht gestellt, sobald die wirtschaftliche Bewegung wieder in ruhigere Bahnen lenke. Der Landeseisenbahnrat werde daher zunächst sich entscheiden müssen, ob die wirtschaftliche Bewegung zur Zeit wieder als eine regelmäßige zu bezeichnen sei. Seines Erachtens sei dies zu bejahen. Der wirtschaftliche außerordentliche Aufschwung sei im Niedergang begriffen. Die Kohlenpreise seien im Sinken, auch in anderen Gewerben zeige sich mangelnde Nachfrage und ein Herabgehen der Preise. Die im Reichstage und Landtage geführten Verhandlungen und gefaßten Beschlüsse ließen erkennen, daß ein Bedürfnis nach einer Verbilligung der Tarife, sowohl für Personen- wie für Güterbeförderung, allgemein empfunden werde. Es erscheine gerade als eine Aufgabe des Landeseisenbahnrats, diesen verschiedenen Wünschen gegenüber Stellung dahin zu nehmen, daß derselbe als nächstes Bedürfnis die Ermäßigung der Tarife für alle Massenartikel bezeichne. Die Ermäßigung nach den Frachtsätzen des Rohstofftarifs betrage bei Entfernungen von 100 km bis zu 350 km nur 5 Mark. Ein derartiger Betrag werde ein neues Steigen der Preise nicht hervorrufen. Wenn man trotzdem gegen eine Ausdehnung des Tarifs auf Steinkohlen und Erze noch Bedenken habe, so könnten dieselben doch wohl bei Ausdehnung auf Braunkohlen und die übrigen Brennstoffe nicht obwalten, da dieselben für die Industrie wenig Verwendung fänden.

Ein finanzielles Bedenken dürste gegen den Antrag nicht mehr vorliegen, denn der Herr Minister hat, in der Vorlage vom 17. September v. J. selbst erklärt, daß auch beträchtliche Einnahmehinbußen von der Durchführung der Maßregel nicht abhalten dürften, wenn dieselbe im Interesse der Industrie erforderlich. Die Frachtermäßigung werde indessen auch eine erhebliche Verkehrsvermehrung hervorrufen und auf diese Weise ein Ersatz für die Frachteinbußen im einzelnen eintreten. Wie günstig eine solche Maßregel auf den Verkehr wirke, beweise der Aufschwung des Handels mit Darsteinen nach Berlin.

Der Antrag sei auch im Interesse der Übersichtlichkeit der Tarife zu befürworten, da derselbe die Aufhebung einer größeren Zahl besonderer Kohlenausnahmetarife ermögliche.

Die Braunkohlenindustrie glaube auch ein gewisses Anrecht auf Frachtermäßigungen zu haben, da man den rheinisch-westfälischen Steinkohlen, mit welchen namentlich die Werke in Hessen-Rassau an vielen Stellen in Wettbewerb ständen, weit erheblichere Zugeständnisse (bis zum Satz von 1,25 Pf. für die Tonne und das Kilometer hinunter) gemacht habe. Die für Darsteine nach den Seehäfen gewährten Ausnahmetarife seien zur Ausnahme des Wettbewerbes nicht ausreichend.

Wenn gegen die Bewilligung geltend gemacht werde, die Erhöhung der Förderung der Braunkohlenwerke zeuge von einer günstigen wirtschaftlichen Lage, so sei dem gegenüber zu bemerken, daß diese Erhöhung nur einzelnen besonders begünstigten Werken zugute gekommen sei, die Mehrzahl klage über Mangel an Absatz.

Herr Lueg erklärt, daß von ihm und von Seiten der übrigen in Westfalen angefahren Mitglieder des Landeseisenbahnrats keine Veranlassung zu dem Zusatzantrage des Herrn Vorredners gegeben sei. Da derselbe aber gestellt, so habe im Interesse der Eisenindustrie der bereits in der Verhandlung vom 11. Oktober v. J. ausgesprochene Wunsch auf Einreihung des Artikels „Kalksteine“ in den Tarif wiederholt werden müssen.

Die Aufnahme von Erzen in den Rohstofftarif habe für die Eisenindustrie wenig Wert, da die bestehenden Ausnahmetarife für diesen Artikel vielfach niedriger seien.

Die Beurteilung der wirtschaftlichen Lage seitens des Herrn Vorredners sei seines Erachtens zutreffend, in der geschäftlichen Lage der Eisenindustrie sei auch ein Rückgang festzustellen. Die früher gegen den Antrag geltend gemachten Bedenken, welche er übrigens nie vollständig geteilt, seien zur Zeit nicht mehr vorhanden. Eine Steigerung der Kohlenpreise würde früher nicht eingetreten sein, sei auch jetzt nicht zu befürchten.

Der Zusatzantrag des Herrn Haurand habe bei der ablehnenden Stellung der Staatseisenbahnverwaltung wenig Aussicht auf Annahme. Da derselbe auch formell Zweifeln begegne, empfehle er die Zurückziehung.

Gegenüber den Ausführungen des Herrn Haurand wird seitens der Vertreter des Herrn Ministers geltend gemacht, daß die Verhältnisse der Kohlen- und Eisenindustrie keineswegs in dem Maße geklärt seien, um jetzt mit umfassenden allgemeinen Tarifiermäßigungen vorzugehen. Allerdings sei nach der außergewöhnlichen und ungesunden Preissteigerung im letzten Halbjahr 1889 eine Herabsetzung der Preise im ersten Halbjahr 1890 eingetreten. Dies sei aber durchaus natürlich und nicht ungewöhnlich, da die Preise in der Regel im ersten Halbjahr herabgingen und die Preisherabsetzung bis jetzt in sehr mäßigen Grenzen geblieben sei. Gegenwärtig handle es sich um die Frage, ob dieser Niedergang der Industrie sich fortsetzen werde. Das sei aber sehr zweifelhaft und es sprächen viele Gründe dagegen, insbesondere sei in den Vereinigten Staaten von Amerika bereits wieder ein Anziehen der Eisenpreise erfolgt. Der Antrag auf Einführung von Tarifiermäßigungen sei deshalb verfrüht, man möge die weitere Entwicklung abwarten.

Was die Einführung der beantragten Ermäßigungen nur für Braunkohlen, Torf und Brennholz betreffe, so sei die Behauptung des Herrn Haurand, daß Braunkohlen wenig Anwendung in der Industrie fänden, unrichtig. Wie auch bereits im Ausschusse erwähnt, bestehe ein derartiger Wettbewerb in ausgedehntem Maße, insbesondere in Mitteldeutschland, wo die Zuckerraffinerien, chemischen Fabriken u. s. w. je nach der Preisstellung Braunkohle oder Steinkohle verwendeten. Es werde diese Thatsache auch in dem zur Zeit noch nicht veröffentlichten Jahresberichte der Handelskammer zu Kassel für das Jahr 1889 erwähnt. In demselben werde die Hebung der Förderung und des Absatzes an Braunkohlen in erster Linie dem durch den westfälischen Bergarbeiterausstand herbeigeführten Mangel an Steinkohlen und den hierdurch veranlaßten Preissteigerungen zugeschrieben, welche Umstände auch industrielle Unternehmungen veranlaßt hätten, die heftige Braunkohle anstatt der Steinkohle für ihre Zwecke in ausgedehnterem Maße zu verwenden. Es sei also aus Rücksichten des Wettbewerbes zwischen Stein- und Braunkohlen ganz unthunlich, für Braunkohlen allein eine allgemeine Preisermäßigung zu gewähren.

Ebenso sei es unrichtig, wenn die Lage der Braunkohlenindustrie als ungünstig hingestellt und beklagt werde, daß seitens der Staatsregierung nichts zu ihrer Unterstützung geschehe. Die Braunkohlenindustrie habe allerdings nicht den Preisaufschwung wie die Steinkohlenindustrie genommen, immerhin hätten sich Preise wie Absatz in letzter Zeit verbessert. Dies werde durch den schon vorher erwähnten Jahresbericht bestätigt, in welchem auch bemerkt werde, daß die am 1. August 1889 durch Einführung der östlichen Abfertigungsgebühren erfolgte Tarifiermäßigung für Braunkohlen u. s. w. einen günstigen Einfluß auf die Braunkohlenindustrie gehabt habe.

Der Herr Vorsitzende giebt die Erklärung ab, daß nach seiner auch durch die bisherigen Verhandlungen bestätigten Auffassung, die von den Herren Haurand und Lueg heute gestellten Anträge nicht Zusatzanträge, sondern neue Anträge seien. Dieselben würden daher zunächst dem Ausschusse zur Vorberatung überwiesen werden, wenn nicht die Dringlichkeit beantragt und vom Landeseisenbahnrate beschlossen würde. Letzterer Antrag wird nicht gestellt, die Anträge werden daher an den Ausschuss gelangen.

Herr Vogler hält es als Vertreter des Braunkohlengewerbes der Provinz Sachsen und einer der größten Braunkohlengruben für seine Pflicht, den Antrag des Herrn Haurand zu befürworten.

Entgegen der Ansicht des Vertreters des Herrn Ministers, welcher die Gewährung von Frachtermäßigungen für Braunkohlen ohne gleichzeitige Ausdehnung auf Steinkohlen nicht für angängig erachte, halte er ein solches Vorgehen für durchaus gerechtfertigt. Die Braunkohle habe einen erheblich geringeren Brennwert als Steinkohle. Die eingetretene Erhöhung des Absatzes derselben sei nur durch das erhebliche Steigen der Steinkohlenpreise ermöglicht worden. Die eingetretene Preissteigerung habe den Gruben keinen Vorteil gebracht, da dieselbe durch die notwendig gewordenen Lohn-erhöhungen wohl mehr als ausgeglichen sei.

Eine Verbesserung der Lage des Braunkohlengewerbes sei nur von der weiteren Entwicklung der Darsteinherstellung zu erwarten, diese könne sich aber nur dann heben, wenn es durch Frachtermäßigungen ermöglicht werde, auf weitere Entfernungen den Wettbewerb gegen die englische Kohle und böhmische Braunkohle aufzunehmen. Die für den Verkehr nach den Seehäfen bewilligten Bergünstigungen seien hierzu nicht ausreichend, dies werde nur gelingen, wenn man den Braunkohlen allgemein den dorthin für Darsteine aus dem rheinischen Braunkohlengebiete bei Horrem, Liblar u. s. w. zugestandenem Frachtsatz gewähre. Letzteres erscheine auch schon vom Standpunkte der gleichmäßigen Behandlung aller Frachtinteressenten gerechtfertigt.

Es liege auch im finanziellen Interesse der Eisenbahnen, für Braunkohlen Frachterabsetzungen zu bewilligen, welche eine Verdrängung der englischen Kohle und böhmischen Braunkohle ermöglichen, weil erstere in der Regel garnicht oder nur auf kurzen Strecken auf der Eisenbahn befördert würden, und für jeden etwa weniger beförderten Wagen Steinkohlen zwei Wagen Braunkohlen zur Beförderung gelangen würden.

Herr Bethke unterstützt ebenfalls den Antrag. Die Lage der Braunkohlenindustrie sei vom Antragsteller richtig geschildert, eine Verbesserung der Rente aus dem Gewerbe sei im allgemeinen nicht eingetreten, weil dem durch erhöhten Absatz und erhöhte Preise erzielten Gewinn beträchtlich größere Aufwendungen an Arbeitslöhnen gegenüberständen. Der Ausschuß habe für seine Ablehnung namentlich zwei Gründe angeführt, welche indes bei näherer Prüfung sich als nicht stichhaltig erweisen dürften. Zunächst habe derselbe über den Mangel genügender Unterlagen zur Beurteilung der Bedeutung des Antrages für die Interessenten geklagt. Diesem Mangel abzuwehren, sei bei der Kürze der Zeit zwischen der Übersendung des Protokolls an die Mitglieder und der heutigen Sitzung nicht möglich gewesen. Eine zahlenmäßige Feststellung des den Interessenten erwachsenden Vorteils durch Angabe der Mengen, welchen die Ermäßigung eine Frachtersparnis bringe, sowie der Verkehrsrichtungen, in welchen die Beförderung stattfinden werde, werde auch zur Beurteilung der Frage nicht nötig sein. Aus den Verhandlungen gehe genügend hervor, daß die beantragte Tarifermäßigung dem Braunkohlengewerbe im ganzen erhebliche und dringend erforderliche Vorteile zuwenden werde. Dies werde für die Entscheidung des Landeseisenbahnrats ausreichend sein.

Für die Ablehnung des Antrages werde weiter ins Feld geführt, daß die wirtschaftliche Lage im großen und ganzen noch dieselbe sei wie im Dezember v. Js. Dies sei keines Erachtens nicht richtig. Außerdem sei aber auch schon bei den Beratungen des Landeseisenbahnrats im Dezember v. Js. mit Unrecht angenommen, daß die Braunkohlenindustrie in einem ähnlichen geschäftlichen Aufschwunge begriffen sei, wie andere Gewerbe, während diese Industrie, wie nachgewiesen, in ganz regelrechten Verhältnissen sich bewegt habe.

Endlich spreche für eine Sonderbegünstigung der Braunkohlen der geringe Brennwert derselben im Vergleich zu den Steinkohlen, welcher den Versender nötige, für den gleichen Heizeffekt das Zweifels- bis Dreifache an Fracht aufzuwenden.

Inbezug auf das von den Herren Vogler und Bethke für den Antrag Angeführte wird seitens der Vertreter des Herrn Ministers entgegnet, daß die Ausführungen des ersteren Herrn sich wesentlich mit der Frage einer weiteren Ermäßigung der Tarife

für Darsteine nach den Seehäfen beschäftigt hätten, für welche die Sätze des von Herrn Haurand gewünschten Tarifs bereits gewährt seien. Wie bereits im Ausschusse erwähnt, sei eine weitere Ermäßigung bei Einführung dieser Tarife mit Rücksicht auf die Kohlenpreise in den Seehäfen Ende v. Js. bezw. Anfang d. Js. nach eingehender Prüfung nicht für erforderlich gehalten. Es müsse den Interessenten anheimgestellt werden, etwaige insolge Veränderung der Sachlage für nötig erachtete weitere Ermäßigungen unter gehöriger Begründung des Bedürfnisses an die betreffenden Direktionen zu richten.

Die Berufung des Herrn Vogler auf die den rheinischen Braunkohlenwerken bei Liblar u. s. w. gewährten Frachtbegünstigungen erscheine nicht zutreffend. Die Frachtsätze, zu welchen diese Werke im Nahverkehr bis zu 50 km verfrachteten, seien höher als die den Braunkohlen der mittleren Provinzen nach Übertragung der östlichen Abfertigungsgebühren jetzt schon bewilligten Frachtsätze. Nach den deutschen Seehäfen, wohin allerdings den rheinischen Braunkohlen die niedrigeren Einheitsätze der Steinkohlenhafentarife zu Gebote ständen, seien nennenswerte Transporte von Braunkohlen aus den rheinischen Gruben nicht befördert, so daß jenen günstigeren Tarifen eine sachliche Bedeutung überhaupt nicht beizumehre.

Herr Bethke sei zuzugeben, daß im Braunkohlengewerbe eine so überstürzte Preisbewegung, wie bei Steinkohlen, nicht stattgehabt. Indessen sei doch auch dort ein nicht unerheblicher wirtschaftlicher Aufschwung zu verzeichnen, und seien Förderung wie Absatz beträchtlich gewachsen. Wie aus den bereits im Ausschusse mitgeteilten Zahlen sich ergebe, habe sich diese günstige Lage auch in das neue Jahr fortgesetzt. Im Oberbergamtsbezirk Halle insbesondere seien im ersten Quartal dieses Jahres Förderung und Absatz erheblich (um 12 bezw. 14,5 pCt.) gestiegen, während die Förderung an Steinkohlen in der gleichen Zeit im allgemeinen nur etwa um 5 pCt. zugenommen habe. Wenn sich auch einzelne Werke in weniger günstiger Lage befänden, so werde doch von anderen Werken (z. B. den Anhaltischen Kohlenwerken) über umfangreiche lohnende Abschlüsse sogar schon für mehrere Jahre und über reichliche Dividenden berichtet.

Für das Gutachten des Ausschusses sei indes nicht die wirtschaftliche Lage der Braunkohlenindustrie entscheidend gewesen, sondern die Unmöglichkeit, in der vorliegenden Frage die Braunkohlen und übrigen Brennstoffe getrennt und anders als die Steinkohlen zu behandeln, und dieser Grund sei bisher durch die heutigen Verhandlungen nicht widerlegt.

Seitens der Herren Vogler und Bethke wird zugegeben, daß die Anhaltischen Kohlenwerke in den letzten Jahren einen günstigen Abschluß erzielt haben, die Verhältnisse derselben könnten aber bei Beurteilung der Lage des gesamten Braunkohlengewerbes nicht maßgebend sein. Gegenüber den Bedenken, daß bei einseitiger Begünstigung der Braunkohle ein Eingriff in die Wettbewerbsverhältnisse der Brennstoffe geschehe, wird von Herrn Vogler noch einmal betont, daß ein Wettbewerb zwischen Braun- und Steinkohle doch nur ausnahmsweise stattfinde, in der Regel hätten beide Kohlenarten ihre besonderen Absatzkreise.

Weitere Bemerkungen knüpfen sich an die Anträge nicht.

Der Landeseisenbahnrat beschließt, entsprechend dem Antrage des Ausschusses, die Ausdehnung des allgemeinen Ausnahmetarifs für Rohstoffe auf Braunkohlen, Brennholz und Torf nicht zu befürworten.

Infolge dieses Beschlusses zieht Herr Haurand den Antrag auf Ausdehnung des Rohstofftarifs auf Steinkohlen und Erze zurück, weil eine alleinige Berücksichtigung dieser Artikel nicht angezeigt erscheine. Damit ist auch der Antrag des Herrn Lueg gegenstandslos geworden.

Die Ermäßigung der Eisenbahn-Gütertarife.

Seit dem im Vorjahre eingetretenen Aufschwunge des Kohlenbergbaues sowie der Eisen-Industrie und aller damit verwandten Industriezweige — ein Aufschwung, der ebenso unerwartet und rasch steigend, wie er begonnen hat, ebenso rasch wieder auf den gewöhnlichen Stand zurückzukehren scheint — ist mit Rücksicht auf die eingetretene Steigerung der Kohlen- und Eisenpreise und auf die damit verbundene Erhöhung der Betriebskosten der Eisenbahnen die Frage der Tarifiermäßigungen im Eisenbahn-Güterverkehr von allen Seiten, insbesondere auch von der gesamten Montan-Industrie, von der Tagesordnung abgesetzt worden. Dessenungeachtet ist die Frage der Tarifiermäßigungen im Eisenbahn-Güterverkehr dem Anschein nach ohne Fühlung mit berufener Seite sowohl im Reichstage wie im Abgeordnetenhaus zur Anregung gekommen. Im Reichstage ist der Antrag Schrader mit Rücksicht auf die Kohlentenerung im Interesse der Industrie und Landwirtschaft eine allgemeine Tarifiermäßigung zur Erzielung der verfassungsmäßig vorgeschriebenen geringsten Tarife einzuführen, vorzugsweise aus dem Grunde abgelehnt worden, daß das Reich nur einen sehr geringen Einfluß auf die Bildung der Tarife hat, diese vielmehr von den Einzelstaaten abhängen, im übrigen auch eine befriedigende Lösung dieser Frage nur durch den weiteren Ausbau unserer Wasserstraßen zu erwarten ist. Außerdem hat in der Zwischenzeit die stetige, und dem Anschein nach noch nicht ganz abgeschlossene Ermäßigung der Kohlenpreise dem Antrage bereits die Grundlage entzogen.

Auch die im Abgeordnetenhaus von dem Abgeordneten Broemel gestellten Anträge, nach welchen von der Eisenbahnverwaltung Auskunft über eine große Anzahl von Punkten erbeten und alle wichtigsten den Personen- und Güterverkehr betreffenden Reformvorschläge zur Diskussion gestellt werden sollten; ebenso die von verschiedenen anderen Abgeordneten, u. a. von Schöller gestellten, dem Verkehrsbedürfnis mehr entsprechenden Anträge, insbesondere der Antrag: das Prinzip der Tarifbildung nach fallender Stala — nämlich, daß mit zunehmender Länge des Transportweges die Streckensätze allmählich abnehmen sollen, immer mehr durchzuführen bis zur generellen Anwendung in allen Wagenklassen — haben zwar zu ausgedehnten Debatten, aber zu keinem Ergebnis nach irgend einer Seite geführt. Es ist daraus die Lehre zu ziehen, daß es sich in Zukunft empfehlen wird, sich in der Stellung derartiger Anträge eine größere Beschränkung aufzuerlegen und nur solche Anträge einzubringen, deren überwiegende Unterstützung im Abgeordnetenhaus sicher ist, und deren Annahme seitens der Staatsregierung mit einiger Wahrscheinlichkeit erwartet werden kann. Inzwischen haben die Debatten im Reichstage und Abgeordnetenhaus über die Ermäßigung der Eisenbahn-Personen- und Gütertarife auch zu verschiedenen Vorschlägen in der Fachliteratur Veranlassung gegeben. Leider sind dieselben, wenn man von solchen radikalen Vorschlägen absieht: alle bestehenden Tarife prozentual um den Betrag des jetzt zu Zwecken des allgemeinen Staatshaushalts-Etats verwendeten Überschusses der Staatsbahnverwaltung zu ermäßigen, oder die bestehenden Normaltarife auf den Durchschnittssatz der niedrigeren Ausnahmetarife herabzusetzen und die weitergehenden Ausnahmetarife zu beseitigen, weniger auf Ermäßigung der bestehenden Tarife, als auf Einführung von Reformen gerichtet, für welche weder die Eisenbahnverwaltung, noch die Geschäftswelt besonderes Interesse haben dürfte. Wenn auch die bestehenden Eisenbahntarife, insbesondere die Gütertarife, wie ja von der Staatsregierung selbst anerkannt, noch der Ver-

einfachung und Verbesserung fähig sind, so steht doch eine Aenderung bzw. Reform des Tariffsystems, die nach den bisherigen Erfahrungen mit außerordentlichen Schwierigkeiten und zeitraubenden Verhandlungen verknüpft sein würde, weit zurück gegen das Bedürfnis der Tarifiermäßigungen, die jetzt bei dem Nachlassen des Absatzes im Kohlen- und Eisenverkehr, bei der im letzten Jahre vielfach eingetretenen Verschiebung der Absatzverhältnisse und bei dem schärfer auftretenden Wettbewerb des Auslandes wieder mehr in den Vordergrund treten. Es ist daher sehr erfreulich, aus der im Bezirksseisenbahnrat zu Köln am 4. d. M. abgegebenen Erklärung, daß der sogenannte Notstandstarif für den Transport von Erzen von Sieg, Lahn und Dill nach dem Ruhrgebiet und der von Koks in umgekehrter Richtung bis zum 31. Dezember 1891 verlängert sei, der Herr Minister sich aber eine frühere Kündigung für den Fall vorbehalte, daß ein genereller ermäßigter Tarif für Rohprodukte zur Einführung gelangen würde, schließen zu dürfen, daß eine Wiederaufnahme der von der Staatsregierung seinerzeit beabsichtigten, durch die Erhöhung der Kohlenpreise unterbrochenen Aktion, betreffend die Ermäßigung der Eisenbahn-Gütertarife, jetzt bei dem erheblichen Rückgange der Kohlen- und Eisenpreise wieder in Aussicht steht. Sollte mit diesem Vorgehen, wie bisher angenommen, gleichzeitig der bis jetzt in der Höhe der Abfertigungsgebühren in den östlichen und westlichen Provinzen zu Ungunsten der letzteren bestehende Unterschied aufgehoben werden, so würde damit eine langerörterte Frage ihre Lösung finden. (B.-G.)

Eine österreichische Enquete über den Mangel an Kohlenwagen im Herbst

fand unter Teilnahme von Vertretern der Bahndelegierten und der betreffenden Parteienvertreter statt.

Der erste Redner, Direktionsrat der österreichischen Staatsbahnen Hofrat Liharzik, erblickt die Ursache der regelmäßig in den Herbstmonaten sich einstellenden sprunghaften Verkehrssteigerung hauptsächlich in dem Umstande, daß zur gleichen Zeit, in welcher der Hausbedarf an Heizmaterial für den Winter gedeckt wird, auch die Zuckerindustrie zu arbeiten beginnt. Während der verhältnismäßig kurzen Campagne müssen nebst dem Hausbedarfe an Kohlen massenhafte Quantitäten von Brennmaterial, Kalkstein, Rüben und Rübenschnitten für die Zuckerrfabriken durch die Eisenbahnen verfrachtet werden, welche Quantitäten, wenn sie sich auf einen längeren Zeitraum verteilen ließen, ohne irgend welche Störung bewältigt werden könnten. In betreff der Rüben und Rübenschnitte sei allerdings jede Verlegung der Verfrachtungszeit ausgeschlossen. Was hingegen den Artikel Kalkstein anbelangt, so wurde bereits versucht, durch Tarifiermäßigungen die Interessenten zu veranlassen, ihren diesbezüglichen Bedarf während der Sommermonate zu decken. Allein viel wichtiger wäre die Erzielung einer gleichmäßigen Verteilung des Kohlenverkehrs auf eine längere Verfrachtungsperiode. Dies wäre nur dadurch möglich, wenn die Kohlenkonjumenten, insbesondere die Industrie, zur Deckung des Herbstbedarfes schon in den Sommermonaten für eine entsprechende Bevorratung mit Kohlen Vorkehrungen treffen würden. Man müsse jedoch hierbei berücksichtigen, daß solches für den Bezugsinteressenten mit Opfern verbunden sei, indem eine längere Lagerung von Kohlen außer dem Qualitäts- und Zinsenverluste mit vielfachen anderen Kosten verbunden ist. Um hierfür den Konsumenten eine Kompensation zu bieten, hält der Redner für angemessen,

daß für den Kohlenbezug während der Sommermonate sowohl seitens der Produzenten als seitens der Bahnanstalten gewisse Begünstigungen gewährt werden. Das Interesse der Verfrachter sei in diesem Falle mit jenem der Produzenten identisch. Die Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen wäre nicht abgeneigt, für derlei Sommertransporte einen besonderen erniedrigten Sommertarif zu erstellen. Da es jedoch wünschenswert wäre, zur Befundung der mißlichen Zustände im Einverständnis mit allen beteiligten Faktoren vorzugehen, stellte der Reder das Ansuchen, die Versammlung möge über die Beantwortung folgender 9 Fragen schlüssig werden, und zwar: 1. Wird eine derartige (von der Generaldirektion angeregte) Aktion für zweckmäßig erachtet und verspricht man sich von derselben einen Erfolg? 2. Wären die Kohlenproduzenten geneigt, sich an einer solchen Aktion zu beteiligen und in welcher Weise? 3. Welche Kautelen wären zur Erreichung des angestrebten Zieles festzustellen? 4. Welche Periode des Jahres wäre diesbezüglich in Relation zu bringen? 5. Soll die von den Bahnen im Rückvergütungswege einzuräumende Begünstigung bloß den Konsumenten oder auch den Zwischenhändlern zu gute kommen, bezw. auf welche Industrien sollte das Zugeständnis eingeschränkt werden? 6. Soll die Begünstigung für die ganze begünstigte Periode gleich sein oder skalarmäßig gegen Ende der Periode sinken? 7. Wie groß hätte unter Berücksichtigung der hierbei in betracht zu ziehenden Momente (Entwertung der Kohle, Zinsenverlust, Lagerungskosten, Affekuranz, erhöhte Manipulationskosten) der Nachlaß zu sein? 8. Soll derselbe in einem fixen Betrage oder prozentuell festgesetzt werden? 9. Soll die Maßregel für den Fall, daß sich derselben die Privatbahnen nicht anschließen würden, auf den Linien der k. k. Staatsbahnen im Lokalverkehre durchgeführt werden? Über den Gegenstand im allgemeinen sowie über diese einzelnen Fragen entspann sich eine lebhafte Debatte.

Nachdem die Vertreter der Privatbahnen die Erklärung abgegeben hatten, daß sie nicht ermächtigt seien, irgend eine Tarifermäßigung in Aussicht zu stellen, wiesen die Vertreter der Konsumenten darauf hin, daß billigere Sommerpreise ohnehin existieren, daß sie jedoch nicht anstehen, die Frage der Beteiligung an der von den Staatsbahnen eingeleiteten Aktion reiflich in Erwägung zu ziehen. Sodann wurde in Beantwortung der einzelnen vom Hofrath Libarzik gestellten Fragen zunächst einhellig die Zweckmäßigkeit der von den Staatsbahnen angeregten Idee anerkannt, als Mittel zur Vornahme einer Parallelaktion seitens der Kohlenproduzenten die Fixierung eines festen Unterschiedes zwischen den Sommer- und Herbstpreisen empfohlen und rücksichtlich der die Erreichung des Zweckes zu sichernden Kautelen bestimmt, daß die Sendungen in der Periode Juni, Juli, August nur dann zu bonifizieren wären, wenn das während der genannten Monate von einem Etablissement bezogene Quantum dem in den nachfolgenden Monaten September, Oktober, November, Dezember von demselben Etablissement bewerkstelligten Kohlenbezüge gleichkommt. Diese Begünstigung wäre allen Industrieunternehmungen demnach mit Ausschluß der Zwischenhändler (wogegen sich allerdings die Vertreter der interessierten Kreise aussprachen) zu gewähren. Bezüglich der Höhe derselben wurde vom Hofrath Libarzik mitgeteilt, daß die Generaldirektion sich die endgültige Festsetzung des Tarifnachlasses allerdings vorbehält, daß jedoch die zu gewährende Tarifbegünstigung nach seiner Meinung 10, vielleicht 15 pSt. des Normal-Tariffsatzes, und zwar bis zur Maximalhöhe von 2 fl. für den Wagen (von

Seite der Interessenten wurde der Maximalbetrag von 3 fl. befürwortet) ausmachen dürfte. Endlich wurde dem Wunsche Ausdruck verliehen, es möge der geplante Sommertarif, falls die Privatbahnen sich in dieser Angelegenheit ablehnend verhalten würden, bezw. bloß auf den k. k. Staatsbahnen zur Einführung gelangen. (Zeitschr. d. Ver. d. Eisenb.-Verw.)

Der rheinisch-westfälische Eisenmarkt im Juni 1890.

Essen, 2. Juli.

Die Geschäftslage des rheinisch-westfälischen Eisenmarktes hat sich im Juni nicht besser gestaltet; im Gegenteile hat die Nachfrage fast in allen Geschäftszweigen nachgelassen. Obgleich die Preise gleich Anfangs des Monats sowohl für Roheisen wie für Fertigereisen heruntergesetzt wurden, so veranlaßte dies die Abnehmer dennoch nicht, mit größeren Aufträgen an den Markt zu treten. Es bewahrheitete sich von neuem wieder die alte Erfahrung, daß, sobald die Preise herabgehen, die Abnehmer erst recht zurückhalten und erst dann sich für größere Posten engagieren, wenn sie glauben, daß der niedrigste Standpunkt erreicht ist. Diese abwartende Haltung kann zwar auf die Dauer den Markt nicht wesentlich beeinflussen, da schließlich der Bedarf an den Markt treten muß und die Verbände den früheren Schleuderpreisen, die nur aus dem Wettbewerb der Werke unter einander hervorgingen, einen wirksamen Damm entgegensetzen. Neben dem schwachen inländischen Absatz kommt dazu noch die Verminderung unserer Ausfuhr und die Vermehrung der Einfuhr ausländischer Produkte.

Das Geschäft in Eisenerzen war im Juni, wie zu erwarten war, still. Wenn an unseren einheimischen Erzgruben die Lagerorräte im Ganzen nicht so bedeutend zugenommen haben, so rührt dies daher, weil im Siegerlande beispielsweise um diese Zeit stets die Förderung eine Einschränkung erleidet, da die Grubenarbeiter vielfach bei der Landwirtschaft lohnendere Beschäftigung finden. Die Preise haben jedoch dem Druck der Verhältnisse nachgeben müssen und sind, wie unten ersichtlich, in den letzten 6 Wochen nicht unbedeutend herabgegangen. Lothringer Minette, die in ihren Absatzverhältnissen weniger vom deutschen Markt abhängt, hat sich in ihren Preisen behauptet.

Auf dem Roheisenmarkte herrschte durchweg große Stille. Allerdings haben die Hochöfen noch auf einige Zeit Aufträge, doch wurde darüber hinaus so gut wie gar nichts gebudt. Die Abnehmer wollen meist die heutigen Preise nicht anlegen, doch sind die Hochöfenwerke vorläufig nicht in der Lage, weitere Nachlässe zu gewähren, da die jetzigen Preise entweder nur geringen Nutzen oder geradezu verlustbringend sind. Es haben nämlich die Hochöfen für ihre Brennstoffe meist zu ziemlich hohen Preisen abgeschlossen. Unter solchen Umständen wird natürlich nur von der Hand zum Mund gekauft und die Statistik wird für Juni eine größere Zunahme der Lagerorräte ergeben als für den Mai. Im letztgenannten Monate betrug dieselbe nach den Mitteilungen des rheinisch-westfälischen Roheisenverbandes im Mai 9500 t und betrafen sich am 1. Juni auf rund 57 000 t bei gleichzeitiger Abnahme des Vorraths um 5000 t. Über die einzelnen Roheisenforten ist näheres nicht zu berichten. Der ausländische Wettbewerb ist in letzter Zeit dringender und aus Luxemburg ist Ruddleiroheisen bereits zu 58 Frs. angeboten.

Auf dem Walzeisenmarkte zeigte sich dieselbe Zurückhaltung der Käufer. Überall glaubt man durch Abwarten einen weiteren Druck auf die Preise ausüben zu können. Die Anfangs Juni erfolgte Herabminderung der Roheisenpreise hat auch verschiedene Geschäftszweige der Fertigereisenbranche veranlaßt, ihre Preise um 10—15 \mathcal{M} . herunterzusetzen. Im Verhältnis zum Roheisen ist das Sinken der Walzwerkfabrikate ein noch stärkeres gewesen. Das Verhältnis der Preise zu denen der Rohstoffe ist in letzter Zeit ein so mißliches geworden, daß wohl diejenigen Stabeisen- und Form-

eisenwalzwerke, welche die benötigten Rohstoffe nicht selbst erzeugen, auf den Absatz im Auslande vollständig Verzicht leisten müssen, denn bereits ist die inländische Nachfrage eine so geringe, daß, wenn dieselbe sich nicht bald belebt, notwendigerweise Betriebsbeschränkung die Folge sein wird. Grobbleche scheinen weniger unter der Ungunst der Verhältnisse gelitten zu haben. Preiserhöhungen sind auf dieser Seite noch nicht erfolgt, doch leiden auch sie unter dem Druck der Verhältnisse. Das Feinblechgeschäft lag im Juni stark im argen. Die Beschäftigung der Werke nahm fast stetig ab und namentlich in letzter Zeit klagten die Werke über Mangel an Beschäftigung. Walzdraht, gezogener Draht und Drahtstifte sind noch immer stark vernachlässigt; da die Ausfuhr, auf welche diese Fabrikate zum großen Teile angewiesen sind, fast gänzlich lahm liegt, so sind die Preise rasch zurückgegangen. Auch Niete sind vernachlässigt und stark im Preise heruntergegangen. Die unter den Werken bestehende Vereinigung hat sich aufgelöst.

Die Beschäftigung der Eisengießereien und Maschinenfabriken ließ im Juni zu wünschen übrig, dagegen waren die Bahnwagenanstalten in regem Betriebe. Eisenbahnmaterialien sind nur wenige zur Verbringung gekommen. Für Unterlagsplatten ging bei den badischen Staatsbahnen 199,50 M. als niedrigstes Angebot ein.

Zur Vergleichung der Preisbewegung im Juni mit der der Vormonate stellen wir in folgendem die Endnotierungen der letzten 3 Monate aus den Marktberichten der „Rheinisch-Westfälischen Zeitung“ gegenüber:

	1. Mai M.	2. Juni M.	1. Juli M.
Spateisenstein geröstet	170—180	150—160	130—135
Spiegeleisen mit 10—12 pSt. Mangan	103	95	90
Ruddeleisen Nr. I, rhein.-westfäl. Marken	78	78	72
Desgl. Nr. II	76,50	76,50	70,50
Gießereiroheisen Nr. I	82	82	78
„ III	65	65	60
Bessmereisen	82	82	78
Thomasseisen	68	68	60
Stabeisen (gute Handelsqualität)	180—185	180—185	165—170
Winkelisen	190—195	190—195	175
Bauträger	150	150	150
Randblech	190—195	190—195	175—180
Kesselblech von 5 mm Dicke und stärker	240—245	240	240
Behälterblech	200	200	200
Siegener Feinblech	—	225	220—225
Kesselblech aus Flußeisen und Bessmerstahl	205—210	205	205
Walzdraht in Eisen	190	170—180	155—160
„ Stahl	190	170—180	155—160
Drahtstifte	200—220	200	170—175
Niete (gute Hblzqual.)	290	290	250—265
Bessmerstahlschienen	166—173	160—166	160
Flußeiserne Querschwell. (Verbindungsergebni.)	158—161	—	—

Korrespondenzen.

Aachen, 28. Juni. Der Verein für die berg- und hüttenmännischen Interessen im Aachener Bezirk hat aus Anlaß der Wiederkehr des Tages, an dem vor 25 Jahren das Berggesetz erlassen wurde, dem Wirklichen Geh. Oberberggrat und Berghauptmann Herrn Dr. jur. Brassert in Bonn eine überaus kostbare Adresse gewidmet, welche dem Gefeierten morgen durch die Herren Oberberggrat Breuer, Justizrat Maas und Professor Schulz überreicht werden soll. Die mit edlen Steinen, Aquarellmalereien u. verzierte Adresse hat folgenden Wortlaut:

„Unter den Tagen, welche mit ehernen Lettern die großen Ereignisse in der Geschichte des waterländischen Bergbaues

festhalten, ist keiner von so hervorragender Bedeutung, als der 24. Juni 1865, welcher Preußen nach vielen vergeblichen Anläufen das allgemeine Berggesetz gab, ein Gesetz, das wegen seiner Vortrefflichkeit der Hauptsache nach in die Rechtsbücher der meisten deutschen bergbautreibenden Staaten übergegangen ist. Das unvergängliche Verdienst, dieses Gesetz geschaffen zu haben, gebührt Ihnen. Ihren außerordentlichen Kenntnissen, Ihrem strengen Rechtsgeföhle, Ihrem Verständnis für die Bedürfnisse des Bergbaues ist es zu danken, daß endlich die den Bergbau bevormundende und die wirtschaftlichen Interessen desselben schädigende Partikulargesetzgebung einem einseitlichen Berggesetz weichen mußte, welches den Bergbau von allen nachteiligen Fesseln befreite und die Aufsicht der Bergbehörde auf die Wahrung des öffentlichen Interesses beschränkt. Die 25jährige Jubelfeier jenes für die freie Entwicklung des preußischen Bergbaues so wichtigen Gesetzes ist uns nun eine hochwillkommene Gelegenheit, Ihnen den Zoll unserer unwandelbaren Verehrung darzubringen, gleichzeitig mit den innigsten Glück- und Segenswünschen zu der bereits im Dezember v. J. erfolgten Wiederkehr des Tages, an dem Sie vor 25 Jahren durch Seine Majestät zum Berghauptmann und Direktor des Oberbergamts zu Bonn ernannt worden sind. In dieser Stellung haben Sie die Herzen aller derer gewonnen, welche den Vorzug hatten, mit Ihnen in Verkehr zu treten. Insbesondere kann auch unser Verein sich fortbauender Beweise Ihres wohlwollenden Entgegenkommens rühmen, wofür wir tiefgefühlten Dank auszusprechen uns gedrungen fühlen. Ihren ferneren gesegneten Lebenstagen ein von Herzen kommendes Glückauf!“ Der Verein für die berg- und hüttenmännischen Interessen im Aachener Bezirke. gez. Breuer. Chr. Banja.

Die diesjährige Generalversammlung des Vereins für Sozialpolitik

wird am 26. und 27. September in Frankfurt a. M. abgehalten werden. Gemäß der Tagesordnung werden zunächst die Herren Landtagsabgeordneter Sombart und Oberpräsident a. D. von Ernsthausen über „die Reform der Landgemeindeordnung in Preußen“ referieren; den zweiten Gegenstand der Tagesordnung bilden „die Arbeitsverträge“ und die Fortbildung des Arbeitsvertrags“. Der Verein wird wenige Wochen vor der Versammlung eine darauf bezügliche Vereinschrift sowie eine Abhandlung Obenbergs über die rheinisch-westfälische Bergarbeiterbewegung an seine Mitglieder versenden. Die Vereinschrift wird durch ein Referat des Professors Brentano über das Thema eröffnet werden, der es auch übernimmt hat, die Debatte der Versammlung mit einem kurzen Vortrag vom Standpunkte der Interessen der Gesamtheit einzuleiten. Neben ihm sind zwei Korreferenten bestellt, und zwar wird Herr Bueck, Geschäftsführer des Centralverbandes deutscher Industrieller, die Frage vom Standpunkte der Arbeitgeber, das Reichstagsmitglied Herr Redakteur Stökel dieselbe vom Standpunkte der Arbeiter behandeln. Auch ist zu erwarten, daß die verschiedenen zur Zeit in Deutschland vorhandenen sozialpolitischen Bestrebungen durch repräsentative Männer in der Debatte vertreten werden. Man darf hoffen, daß für die Beratungen des Vereins, der nunmehr seit 18 Jahren den wichtigsten Gesetzesvorlagen auf verwaltungsrechtlichem wie auf sozialpolitischem Gebiet vorgearbeitet hat, sich aus allen Kreisen der Bevölkerung rege Teilnahme kundgeben wird. Die Aufnahme in den Verein für Sozialpolitik, mit welcher selbstverständlich das Recht, sich an den Verhandlungen zu beteiligen, verbunden ist, erfolgt zu jeder Zeit auf schriftliche Anmeldung — welcher 10 M. Jahresbeitrag beizulegen sind — bei dem Schriftführer (Verlagsbuchhändler E. Geibel in Leipzig); sie kann auch gelegentlich der Generalversammlung selbst bewirkt werden.

Der Eintretende erhält die sämtlichen Vereinspublikationen des laufenden Jahres, die sich zumeist auf die Gegenstände der Tagesordnung beziehen, unberechnet zugesandt.

Frachtermäßigung für Kohle für den Herbst- und Winterbedarf. Um wegen des alljährlich in den Herbstmonaten auftretenden Wagenmangels den Industrieunternehmungen die Versorgung mit Kohlen in den Monaten Juni, Juli und August 1890 für den Herbst- und Winterbedarf zu erleichtern, hat die Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen infolge der hierüber jüngst abgehaltenen Enquete (siehe oben) für den internen Kohlenverkehr in obigen 3 Monaten auf ihren westlichen Linien, mit Ausnahme einiger Lokalbahnlinien, von den offiziellen Tariffrachtsätzen einen Nachlaß von 15 pCt, in maximo aber 2 fr. für 100 kg unter gewissen Bedingungen zugesandt.

Industrie-Börse zu Essen, 30. Juni 1890.

Bericht der Börsen-Kommission.

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

I. Gewerblich betriebene Bergwerke.

a. In 1000 Ruzge eingeteilt:	ver. Hoffnung und Sekr.
Carolus Magnus . . . 1350 G.	Alf . . . 1500 Pf.
Charlotte . . . 700 G.	Kangenbrahm . . . 6000 Pf.
ver. Constantin d. Gr. . 6000 Pf.	Lothringen . . . 4300 Pf.
Dorffeld . . . 4500 Pf.	Steingatt . . . 2000 Pf.
Eintracht Tiefbau . . 4000 G.	ver. Westfalia . . 4000 Pf.
Friedrich der Große . . 4500 Pf.	b. in 10 000 Ruzge eingeteilt:
Helene und Amalia . 10 000 Pf.	Armonia . . . 150 G.

II. Bergwerks-Gesellschaften.

Holland, Bergbau-Aktien-Gesellschaft	130 G.
--	--------

III. Obligationen und Grundschuldbriefe.

Zinssfuß.	Kurs.	Zinssfuß.	Kurs.
Alf	5 102 G.	König Ludwig (105% rückz.) . .	5 104 G.
Artenberg	4 100 G.	König Wilhelm . . .	6 102 1/2 G.
Bochumer St.-Fnb. 4 1/2	101 G.	König Wilhelm (103 rückzahlb.)	5 102 1/2 G.
Carolinenglüd . . . 4 1/2	102 1/2 G.	Königin Elisabeth	4 100 G.
Eintracht Tiefbau . .	5 102 G.	Königsborn (105 rückzahlbar)	5 104 G.
Erwald (103 rückz.)	5 102 G.	Manopol (103 rzb.)	103 G.
Friedrich d. Gr. . . .	5 100 G.	Styrum (103 rzb.)	5 102 G.
Graf Bismarck	5 102 G.	Unser Fritz (I. u. II. Emission)	5 102 G.
ver. Hannibal	4 1/2 101 G.	ver. Westfalia . . .	4 1/2 101 G.
Harpen (103 rückz.)	5 103 G.	Wolfsbank u. Neuwesel (103 rzb.)	5 102 1/2 G.
I. u. II. Emission	5 102 G.		
ver. Hoffnung und Sekr. Alf (103 rückzahlbar)	5 102 G.		
Holland (rückz. 105)	5 104 G.		

Auf dem Kohlenmarkte macht sich bessere Nachfrage geltend. Nächste Börsen-Versammlung findet am Montag, den 28. Juli 1890, nachmittags 4 Uhr, im Berliner Hof (Hotel Hartmann) statt. (Telephon-Anschluß Nr. 88.)

Die Einfuhr westfälischer Steinkohlen und Koks nach dem Hamburger Absatzgebiet

	1890	1889
für Hamburg Platz	37 500 t*)	26 370 t
über Hamburg		
auf Altona-Kieler Bahn	20 930 "	18 390 "
" Lübeck-Hamburger Bahn	4 950 "	4 580 "
" Berlin-Hamburger Bahn	3 190 "	2 020 "
zusammen	66 570 t	51 360 t

*) Davon überseeisch ausgeführt 2070 t, in Elbfähnen verladen 1600 t. (Mitgeteilt von Wb. Blumenfeld, Hamburg.)

L i t t e r a t u r.

Verhandlungen, Mitteilungen und Berichte des Centralverbandes deutscher Industrieller. Herausgegeben vom Geschäftsführer H. A. Bued, Berlin. Inhalt des Juni-Hefes: I. Bericht über die Sitzung des

Ausschusses vom 21. Mai 1890 in Frankfurt a. M.: 1. Bericht des Geschäftsführers; 2. Die Tagesordnung der am 22. Mai stattfindenden Delegiertenversammlung: a) der Gesekentwurf betr. die Gewerbeberichte; b) der Gesekentwurf betr. Abänderung der Gewerbeordnung. — II. Bericht über die Delegiertenversammlung vom 22. Mai 1890 in Frankfurt a. M.: 1. Wahlen zur Ergänzung des Ausschusses; 2. die Gesekentwürfe, betr. a) die Abänderung der Gewerbeordnung; b) die Gewerbeberichte; 3. Zusammenstellung der Resolutionen. — III. Litterarisches: 1. Jahresbericht der Auskunftsstelle von Schimmelpfeng für 1889; 2. Eingegangene Bücher. — IV. Präferenzlisten.

A m t l i c h e s.

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

- Kl. 13. Dampfüberhitzer für Lokomotiven, Lokomobilen und ähnliche Maschinen. F. C. Glaser, Königl. Kommissionsrat, in Berlin SW., Lindenstr. 80. — In einer Membran befestigtes Sicherheitsventil Wilhelm Krüger in Berlin O., Holzmarktstr. 44 a. — Kl. 14. Expansions-Reguliervorrichtung für Dampfmaschinen. Schäffer u. Budenberg in Magdeburg-Budau. — Kl. 20. Einrichtung zum selbstthätigen Blockieren von Eisenbahnstrecken und zum gleichzeitigen Anzeigen des Ganges des Zuges auf der Abfahrts- und Anfahrtsstation. Alfred Berry und Léo Simon Symons in Paris, 243 Boulevard Raspail bezw. 21 Rue de Verne; Vertreter: C. Fehlert u. G. Loubier, in Firma C. Kessler in Berlin SW., Anhaltstr. 6. — Kraft sammelnde Bremse. Johannes Lindner in Teterow, Mecklenburg. — Kraft sammelnde Bremse. Josiah Ross in Buffalo, Nr. 1449 Niagara Street, Grasschaft Erie, Newyork, U. St. A.; Vertreter: Wirth u. Co. in Frankfurt a. M.

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

- Kl. 13. Nr. 52 988. Verkleidung für den Feuerungsraum von Wasserröhrenkesseln. J. Cresty in Dlanstage, Manchester, County of Lancaster, England; Vertreter: J. Brandt u. G. W. v. Namrock in Berlin W., Friedrichstr. 78. Vom 7. Dezember 1889 ab. — Kl. 14. Nr. 53 094. Hahnsteuerung für direkt wirkende Pumpen. P. Mügel in St. Johann-Saarbrücken. Vom 30. Juni 1889 ab. — Kl. 19. Nr. 53 087. Eisenbahnschwelle aus Kunststein mit eingegossenen, unter sich verbundenen Verschraubungsbolzen. E. Voitel in Vaugen. Vom 16. Februar 1890 ab. — Nr. 53 088. Schienenbefestigung mittels wendbarer Doppelkeile. W. Hohenegger in Wien IX., Liechtensteinstraße 11; Vertreter: F. C. Glaser, Königl. Kommissionsrat in Berlin SW., Lindenstr. 80. Vom 19. Februar 1890 ab. — Kl. 31. Nr. 52 992. Schmelzöfen mit Dampfstrahl. F. A. Herberg in Köln a. Rh. Vom 21. Januar 1890 ab. — Nr. 52 995. Schmelzöfen mit Dampfstrahl. F. A. Herberg in Köln a. Rh. Vom 11. Februar 1890 ab. — Kl. 35. Nr. 52 999. Schachtthürenverschluss für Fahrstühle. G. A. Kroll u. Co. in Hannover. Vom 3. Dezember 1889 ab. — Kl. 46. Nr. 53 039. Gasmaschine mit Saug- und Verdichtungspumpe, besonderer Ladekammer und Schiebersteuerung. L. Boudret und F. Moran in Rom, Capelle 75; Vertreter: C. Fehlert u. G. Loubier, in Firma C. Kessler in Berlin SW., Anhaltstr. 6. Vom 12. März 1889 ab. — Nr. 53 040. Gasmaschine mit vom Geschwindigkeitsregler auslösbarem Gaseinlasse. E. H. Gaze in Watterton Road, Middlesex, England; Vertreter: Th. Lorenz in Berlin SW., Hoenstraße 11. Vom 12. März 1889 ab. — Nr. 53 049. Reguliervorrichtung für Viertaktgasmaschinen. Gasmotorenfabrik Deuß in Köln-Deuß. Vom 24. Dezember 1889 ab.

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.

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

Bergwerks- und Hütten-Karte

des
Rheinischen Ober-Bergamts-Bezirks.

Zweite neubearbeitete Auflage. Aus 4 Sectionen bestehend.

- | | |
|---------------------|------------------------|
| 1. Aachener Bezirk. | 3. Nassauer Bezirk. |
| 2. Siegener Bezirk. | 4. Saarbrücker Bezirk. |

Preis der Karte complet (4 Sectionen) 7. \mathcal{M} 50 J.
Preis jeder Section apart 3. \mathcal{M} . (incl. Verzeichniss.)

Enthält die in diesen Bezirken befindlichen Steinkohlen-Gruben, Eisenerz-Gruben, Blei-Gruben, Kupfererz-Gruben, Zinkerz-Gruben, Braunkohlen-Gruben, Silbererz-Gruben, Manganerz-Gruben, Dachschiefer-Gruben, Schwefelkies-Gruben. — Ferner: Hohöfen, Kupferhütten, Bleihütten, Zinkhütten und sonstige Eisenwerke.

Die „Berg- und Hüttenmännische Zeitung“ schreibt: Die Karte besteht aus den vier Sectionen: Aachen, Siegen, Nassau, Saarbrücken nebst alphabetischem Verzeichniss der in den Jahren 1833 und 1834 betriebenen Gruben und Hütten aller Art. Das Verzeichniss erleichtert in Verbindung mit der auf den Kartenrändern angebrachten Zeichnung der Quadrate mit Buchstaben und Zahlen das Auffinden des Namens einer Grube auf der Karte. Ein weiterer Vorzug derselben ist die deutliche Unterscheidung nicht allein der Landesgrenzen, sondern auch der Grenzen der Regierungsbezirke, Kreise, Oberbergamtsbezirke und Bergreviere. Dabei haben die Bezeichnungen dieser Bezirke und ihrer Grenzen verschiedene Farben und Buchstaben, was die Karte ungemein übersichtlich macht. Gruben und Hütten haben schwarze, Städte und Ortschaften rothe Benennungen. Unter Fortlassung aller für den vorliegenden Zweck unnöthigen Sachen enthält die Karte in der vollständigsten Weise alle Verkehrsmittel, wie Chausseen, sonstige Wege, Eisenbahnen, in Betrieb stehende und projectirte, Bahnhöfe und Tunnels, Pferdebahnen und Seilbahnen, ausserdem in blauer Farbe die Flüsse und Bäche. Fügen wir dem noch hinzu, dass auf der Karte die Längen- und Breitengrade und zwar die ersten in Abständen von 0,10 Grad, die letzteren von 0,5 Grad, angegeben sind, sowie dass die Ausführung von dem Berliner lithographischen Institut in Bezug auf Klarheit und Sauberkeit von Farbe und Schrift eine vorzügliche ist, so erscheint es gerechtfertigt, die Lüling'sche Bergwerkskarte zu den besten Werken ihrer Art zu zählen.

Gruben-Ventilatoren.

Deutsche Reichs-Patente Friedr. Pelzer.



Gruben-Ventilatoren mit allein richtigem weil verstellbarem Diffusor, daher allen anderen Systemen hinsichtlich des Nutzeffectes weit überlegen, demgemäss geringster Dampfverbrauch u. kleinste Maschinen- und event. Kessel-Anlage; für die höchsten beim Bergbau zulässigen Depressionen sicher u. dauerhaft construirt.

Friedrich Pelzer

Civil-Ingenieur und Ventilatoren-Fabrikant
Dortmund.

Gewerkschaft Schalker Eisenhütte, Schalke (Westfalen),

liefert als Specialitäten:

Maschinen für Bergbau und Hüttenbetrieb

Drucksätre, Saug- und Hebepumpen, Dampfauflüge, einfache und Zwillingen-, Schachtgestänge, Förderwagen, Dammtüren bis zu 50 Atm. Druck, Ziegelsai-Anlagen für Trockenpressung, Steinfabriken für granulirte Hohofenschlacke, Dampfmaschinen mit u. ohne Präcisionssteuerung, Dampfpumpen, Flanschenrohre und Steigerohre,

Unterirdische Wasserhaltungen, Complete Schmiede-Einrichtungen, Cokeauspressmaschinen, Armaturen für Cokeöfen 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. Baedeker in Essen, zu beziehen durch alle Buchhandlungen:

Die Calculation in der Eisen-Giesserei

und
bei Form-Maschinen-Betrieb,
sowie

Accordverträge und Bestimmung aller Accord-Gedinge der Formstücke wie der Modelltischlerei,

erläutert durch vielfache Beispiele und Skizzen
nebst

Einführung in alles Wissenswerthe der Giesserei-Technik,
Anhang über die Inoxydation des Gusseisens
und

die gebräuchlichsten Giesserei-Schmelzöfen und den Formmaschinenbetrieb
nebst Zeichnungen.

Herausgegeben von

A. Messerschmitt,
Ingenieur in Dortmund.

Mit verschiedenen Holzschnitten und Tafeln.

2., durchgesehene u. sehr erweiterte Auflage. Preis: geb. in ganz Leinen 7 \mathcal{M} .

Veranlasst durch die allseitig günstige Beurtheilung und Aufnahme, welche der ersten Auflage der „Giesserei-*Calculation*“ allerorts zu Theil wurde, und bestärkt durch den grossen Erfolg, welcher in kurzer Zeit schon eine zweite Auflage nothwendig machte, hat der Verfasser den Entschluss gefasst, aus dem Rahmen des Inhalts der 1. Auflage herauszutreten und eine Erweiterung des Werkchens um mehr als das Doppelte in dem Sinne eintreten zu lassen, dass auf fast alles Wissenswerthe der ganzen Giesserei-Technik und deren calculatorischer Bezeichnung möglichst Bezug genommen wurde. Hervorgehoben mögen werden die Kapitel über „Brandeisen“, „Stäuben u. d. Schwärzen“ der Gussformen, sowie über die „Inoxydation des Gusseisens“ mit besonderer Berücksichtigung der calculatorischen Zwecke.

Handventilatoren, Grubenventilatoren, compl. Ventilationsanlagen

unter Garantie der Leistung.

Deutsches Reichs-Patent

In mehreren Tausend Exemplaren ausgeführt

Handventilatoren Westfalia

aus Schmiedeeisen mit geschütztem Getriebe
Reparaturen fastausgeschlossen. Sofortiger Versand
ab Lager.

Illustrirte Prospective stehen zu Diensten.



Petry & Hecking, Dortmund, Maschinenfabrik.

Hasenbring'sche
Composition,
feuersicherer Anstrich

für Wäschen u. Briquetfabriken,
von Autoritäten geprüft und
empfohlen, liefert
H. Hasenbring,
Essen (Ruhr).

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

Heinrich Lueg, Haspe, Westf.

**Baumwollene und lederne
Gummi- und Kamelhaar-
Treibriemen**

liefert in bester Qualität
Friedrich Hocks, Aachen.

Tiefbohrung!

Ein qualifizirter Bohrunternehmer, welcher seit vielen Jahren Tiefbohrungen im westfälischen Steinkohlengebirge mit bestem Erfolge ausführte, sucht, vom 1. Januar 1891 beginnend, weitere Aufträge zu übernehmen.
Anfragen u. A. B. 255 an die Expedition d. Blattes, worauf näherer Bescheid erfolgt.

Das D. R.-Patent Nr. 52662

Baugerüsthalter

ist gegen einmalige Entschädigung zu verkaufen. Fabrikation für Hüttenwerke geeignet. Offerten erbittet

Reg.-Baumeister Danekwardt,
Strassburg, Els.

Druck von G. D. Baedeker in Essen.