№ 99.
XXVI. Jahrgang.

Glückauf.

1890.
10. Dezember.

Berg- und Hüttenmännische Zeitung
für den Niederrhein und Westfalen.

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

Verantwortlich für die Redaktion: Dr. Natorp in Essen. Verlag von G. D Bädeker in Essen.

Diese Zeitschrift erscheint wöchentlich zweimal.
Abonnementspreis vierteljährlich: a) in der Expedition 3 ℳ; b) durch die Post bezogen 3,75 ℳ.
Inserate: die viermal gespaltene Nonp.-Zeile oder der Raum 25 ₰.

Inhalt: Beschlüsse des Centralverbandes zur Gewerbenovelle. — Minister Baroß über den neuen ungarischen Frachtentarif. — Vorteile und Mängel langer Transmissionen mittelst Seile, komprimierter Luft und Elektrizität. — Der ausländische Eisenmarkt im November 1890. — Westfälische Steinkohlen, Koks und Briquettes in Hamburg, Altona, Harburg u. s. w. — Wagengestellung der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn vom 16. bis 30. November 1890. — Amtliches. — Anzeigen.

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

Beschlüsse des Centralverbandes zur Gewerbenovelle.

Unter Vorsitz des Geheimen Kommerzienrats Schwartzkopff fand in Berlin eine Versammlung der Delegierten des Centralverbandes deutscher Industrieller statt, welche sich mit den von der Arbeiterschutzkommission des Reichstags in erster Lesung der Gewerbeordnungsvorlage gefaßten Beschlüssen beschäftigte.

Wir geben die nachstehenden einstimmig gefaßten Resolutionen:

I. Die Ruhe an Sonn- und Festtagen.

§. 105 a bis 105 h. „Durch die Beschlüsse der VIII. Kommission des Reichstags ist die für Sonn- und Festtage obligatorische Ruhezeit wesentlich über die von dem Gesetzentwurf gegebenen Bestimmungen und über die Grenze des auch von dem Centralverbande anerkannten Bedürfnisses hinaus erweitert worden.

In Erwägung, daß es nicht zweckmäßig ist, große Industrieen bezüglich wichtiger, ihre Existenz bedingenden Beziehungen in der Hauptsache abhängig zu machen von Ausnahmemaßregeln, deren Erlaß und Dauer gesetzlich nicht verbürgt sind, erachtet der Centralverband, unbeschadet seiner prinzipiellen Anerkennung der verfolgten Ziele, zunächst die Wiederherstellung der Vorlage für geboten, dann aber auch die Berücksichtigung der in seiner Denkschrift vom 27. Mai d. J. hervorgehobenen Bedenken."

II. Kontraktbruch.

§. 125. „Der Centralverband konstatiert mit Befriedigung, daß mit der dem Abs. 1 des §. 125 gegebenen Fassung von der Kommission anerkannt worden ist, daß die Verweisung auf einen im gewöhnlichen Civilprozeß geltend zu machenden Schadenersatz nicht den erforderlichen Schutz gegen den Kontraktbruch gewährt. Die engen Grenzen der von der Kommission vorgeschlagenen Bestimmungen würden dieselben jedoch unwirksam machen. Sie gewähren auch in keiner Weise eine Ausgleichung für die den Arbeitgebern durch den Kontraktbruch erwachsende Schädigung.

Für den Centralverband bleiben jedoch auch in bezug auf die von der Kommission dem Anspruch des Arbeitgebers gegebene Form die Bedenken bestehen, welche er in seiner Denkschrift gegen die von dem Gesetzentwurf ins Auge gefaßte „Buße" erhoben hat.

Da nach Lage der Verhältnisse eine direkte strafrechtliche Verfolgung des Kontraktbruchs nicht in Vorschlag gebracht werden kann, so erblickt der Centralverband die einzige dem anerkannten Prinzip und praktischen Bedürfnis entspechende Lösung in der dem Arbeitgeber zu erteilenden Ermächtigung, durch Vereinbarung einer mittelst Abzug vom rückständigen Lohn einziehbaren Konventionalstrafe den Schutz gegen Kontraktbruch zu erhöhen."

III. Arbeitsordnung.

§. 134 a bis 134 g. „Unter wiederholter Anerkennung der Bestimmung, durch welche der Erlaß einer Arbeitsordnung für alle Fabriken obligatorisch gemacht wird, muß der Centralverband in bezug auf die weitern, die Arbeitsordnung betreffenden Bestimmungen auf dem in seiner Denkschrift eingenommenen Standpunkte verharren.

Gestützt auf den beiderseits freiwilligen Charakter des Arbeitsvertrages beansprucht der Centralverband für den Arbeitgeber das Recht, den Inhalt der Arbeitsordnung selbständig festzustellen und erhebt er Widerspruch besonders gegen die Bestimmung des §. 134 d.

Die Kenntnis der Bewegung und der Strömungen in den Arbeiterkreisen haben zu der Überzeugung führen müssen, daß das den Arbeitern zu gewährende gesetzliche Recht, über die Arbeitsordnung gehört zu werden, nicht die friedlichere Gestaltung des Verhältnisses zwischen Arbeiter und Arbeitgeber fördern, sondern

zur Verschärfung des Gegensatzes, zur Steigerung der Verbitterung und zu vermehrten heftigen Kämpfen führen wird.

Den Intentionen der Kommission gemäß soll durch das Gesetz das Recht des Arbeitgebers, Strafen zu verhängen, aufs äußerste eingeschränkt, das Recht, mittelst der Arbeitsordnung auch auf das Verhalten der Arbeiter außerhalb der Betriebe einzuwirken abgeschafft werden. Nun wird und kann aber das Recht des Arbeitgebers, nach freiem eigenen Ermessen den Arbeitern zu kündigen und sie zu entlassen, nicht in Frage gestellt werden Die Folge jener Intentionen, wenn sie Gesetz werden, wird daher sein, daß, im Interesse der Erhaltung von Ordnung und Disziplin, an die Stelle der Regelung durch Arbeitsordnung und Strafen, die Entlassung treten wird. Dadurch wird, abgesehen von den immerhin seltenen Fällen außerordentlicher Nachfrage auf dem Arbeitsmarkte, die Lage der Arbeiter wesentlich verschlechtert werden.

Der Centralverband spricht sich daher gegen die in vorstehend bezeichneter Richtung gefaßten Beschlüsse der Kommission aus, für welche freilich gewisse Anhaltspunkte in der Gesetzesvorlage enthalten sind.

Die Errichtung von Arbeiterausschüssen betreffend, muß der Centralverband jeden, auch bereits in der Kommission hervorgetretenen Versuch bekämpfen, die Arbeiterausschüsse von außen her obligatorisch und allgemein einzuführen. Ob und in welcher Form derartige Ausschüsse als zweckmäßig erscheinen, muß dem freien Ermessen des Arbeitgebers nach Maßgabe der speziellen Verhältnisse überlassen bleiben.

Diese Stellungnahme des Centralverbandes ist begründet auf die Erfahrung, daß die Arbeiterausschüsse zur Förderung der allgemeinen Organisation der Arbeiter mißbraucht werden, und daß eine solche Organisation, wie zahlreiche Vorgänge lehren, nicht die Förderung des sozialen Friedens, sondern die äußerste Verschärfung des Gegensatzes und des Kampfes bedeuten."

IV. Die Beschäftigung von Kindern, jugendlichen Personen und Arbeiterinnen.

§§. 135 bis 139. „In seiner mehrerwähnten Denkschrift hat der Centralverband allen bedeutungsvollen, zum Schutze der vorbezeichneten Arbeiterkategorieen in der Vorlage enthaltenen Bestimmungen unumwunden zugestimmt.

Bedenken hat der Centralverband wesentlich nur gegen diejenigen Bestimmungen erhoben, welche besonders durch eine zu weit getriebene unterschiedliche Behandlung der verschiedenen in einer Fabrik beschäftigten Arbeiter und Arbeiterinnen eine für die Existenzbedingungen der deutschen Industrie zu weit gehende Kürzung der Arbeitszeit, oder den gänzlichen Ausschluß gewisser Arbeiterklassen von der Fabrikarbeit zur Folge haben müssen.

Diese Bedenken sind noch wesentlich vermehrt worden durch die Beschlüsse der Kommission, welche das System der unterschiedlichen Behandlung und der Kürzung der Arbeitszeit noch weiter ausgebildet haben.

Im Interesse der Industrie, in höherem Maße aber noch im Interesse der Erwerbsfähigkeit und Lebenshaltung der Arbeiterfamilien, welche durch die in Rede stehenden Beschlüsse geschädigt und herabgedrückt werden würden, befürwortet der Centralverband nochmal dringend die Beachtung der in dieser Beziehung in seiner Denkschrift gestellten Anträge."

V. Die dem Bundesrat zu erteilende Ermächtigung, Ausnahmen von den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen zu erlassen.

§. 139a. Durch die Ziffern 2 und 3 des §. 139a der Vorlage soll dem Bundesrate die Ermächtigung erteilt werden, Ausnahmen zu gewähren in bezug auf die Bestimmungen für die Beschäftigung von Kindern, jugendlichen Arbeitern und Arbeiterinnen. Insbesondere soll nach Ziffer 2 die Verwendung von Arbeiterinnen über 16 Jahren zur Nachtzeit für gewisse Fabrikationszweige gestattet werden können, in welchen sie bisher üblich war.

Diese Bestimmung in Ziffer 2 ist von der Kommission abgelehnt worden.

Ferner ist in Ziffer 3 von der Kommission abgelehnt der Erlaß von den betreffenden Ausnahmen für Spinnereien und dabei ausdrücklich bestimmt, daß die Beschäftigung von jugendlichen Arbeitern 60 Stunden wöchentlich nicht übersteigen darf.

In sehr bedeutenden Industrieen findet, teils veranlaßt durch die Natur der Betriebe, teils durch die örtliche Gestaltung der Arbeiterverhältnisse, ohne Gefährdung der Gesundheit und Sittlichkeit, noch Beschäftigung von Arbeiterinnen zur Nachtzeit statt. Ein Verbot solcher Nachtarbeit müßte diese Betriebe in schwere Verlegenheit bringen, da Ersatz durch männliche Arbeiter zu beschaffen vielfach unmöglich sein würde. Es würde sich aber auch für die außer Brot gesetzten Arbeiterinnen nur schwer andere Gelegenheit zu ehrlichem Gewerbe finden, um so mehr, da, wo Tag- und Nachtschichten wechseln, der Ersatz der Nachtschicht durch Arbeiter auch den Ausschluß der Arbeiterinnen von der Tagesschicht zur Folge haben würde.

Durch die von der Kommission inbezug auf die Ziffer 3 gemachten Einschränkungen wird insbesondere die Beschäftigung der jugendlichen Arbeiter in Spinnereien, dem bestehenden Zustande entgegen, beschränkt und dadurch den betreffenden Betrieben wesentliche Erschwernis bereitet, welche in vielen Fällen zum Ausschluß der jugendlichen Arbeiter und damit zur Schädigung der Erwerbsverhältnisse der Arbeiterfamilien führen muß.

In Erwägung aller dieser Umstände beantragt der Centralverband die Wiederherstellung und Annahme des §. 139a Ziffer 2 und 3."

VI. Die Verantwortlichkeit der Gewerbetreibenden für Übertretung der gesetzlich vorgeschriebenen Schutzmaßregeln.

§. 151 Abs. 1: „In der Gesetzesvorlage wird anerkannt, daß die Gewerbetreibenden besonders solcher größeren Betriebe mit in gewissem Grade selbständigen Werkstätten oder Abteilungen, wenn sie in Auswahl und Beaufsichtigung ihrer Beamten mit der erforderlichen Sorgfalt vorgehen, nicht für die Übertretungen verantwortlich gemacht werden dürfen, die inbezug auf die Schutzbestimmungen der Gewerbeordnung von den Beamten begangen werden. Dieser Gedanke ist in dem Absatz 1 des §. 151 zum Ausdruck gelangt, derselbe hat jedoch nicht die Billigung der Kommission gefunden. In Erwägung des Umstandes, daß bei Fortdauer der jetzt geltenden Gesetzgebung und mit Rücksicht auf die vielfach verschärften Schutzmaßregeln viele größere Arbeitgeber der Gefahr einer Bestrafung für eine von ihren Beamten begangene Übertretung sich dadurch entziehen werden, daß sie, soviel als thunlich, die Beschäftigung der geschützten Personen vermeiden werden; in fernerer Erwägung, daß dadurch ganz besonders vielen jugendlichen Personen die Gelegenheit genommen wird, sich zu tüchtigen, leistungsfähigen Arbeitern auszubilden, und daß die Lebenshaltung der betreffenden Arbeiterfamilien herabgedrückt werden wird, beantragt der Centralverband die Wiederherstellung der Bestimmung in §. 151 Abs. 1 der Vorlage."

VII. Die Anwendung von Zwang, Bedrohung, Ehrverletzung oder Verrufserklärung bei Ausübung des Koalitionsrechtes.

§. 153. „Das rechtswidrige Verlassen der Arbeit bei ausbrechenden Arbeitseinstellungen hat nach den von dem Herrn Minister in der Kommission gegebenen Nachweisungen erschreckenden Umfang angenommen. Bei den bedeutendsten dieser Streiks ist zu beobachten gewesen, daß namentlich die älteren, ruhigeren, mehr besonnenen Arbeiter sich nur aus Furcht und gezwungen der Bewegung anschließen.

Es steht daher der durch die Bestimmungen des §. 153 der Vorlage den Arbeitern gegen Vergewaltigung durch die zu Ausschreitungen und Streiks mehr geneigten jüngeren, wüsten Elemente gewährte Schutz an Bedeutung durchaus nicht dem Schutze nach, welcher dem Arbeitgeber gegen Kontraktbruch gewährt werden soll.

Der Centralverband beantragt daher die Wiederherstellung und schließliche Annahme des §. 153 der Vorlage.

Die Delegiertenversammlung beauftragte das Direktorium, die vorstehenden Beschlüsse, unter eingehender Hervorhebung der Einzelheiten und, soweit erforderlich, mit weiterer Begründung derselben, in einer zweiten Denkschrift dem hohen Reichstage zu unterbreiten."

* * *

Wir bemerken hierzu, daß das Referat der Geschäftsführer des Centralverbandes, Herr H. A. Bueck, führte und daß die Resolutionen mit einer von Herrn Dr. Beumer-Düsseldorf vorgeschlagenen redaktionellen Änderung dem Referat gemäß angenommen wurden. Von den Anwesenden sprachen u. a. Geheimrat Jencke über den Kontraktbruch; v. d. Wyngaert wünschte, daß die Bestimmung der 24stündigen Ruhepause auf die großen Mühlen beschränkt bleibe; Generalsekretär Dr. Voltz beantragte, es möge im Interesse der Walzwerkindustrie die Bestimmung, betr. die 24stündige und resp. 36stündige Pause für die zum Reinigen und zur Instandhaltung der Maschinen an Sonn- und Feiertagen verwendeten Arbeiter fallen gelassen werden. An Stelle des Geh. Kommerzienrats Schwartzkopff führte zeitweilig Herr Kommerzienrat Haßler den Vorsitz.

Minister Baroß über den neuen ungarischen Frachtentarif.

Handelsminister Baroß gab am 12. November im ungarischen Abgeordnetenhause die ersten offiziellen Aufklärungen über die allgemeine Natur der von ihm geplanten Reform der Frachtentarife auf den ungarischen Staatsbahnen. Der Minister wendete sich zunächst gegen die Forderung, daß die Revision des Tarifs der Beschlußfassung des Parlaments unterbreitet werde. Dadurch würde nach seiner Meinung jeder staatliche Betrieb unmöglich, die leichte Beweglichkeit und rasche Befriedigung neu auftretender Bedürfnisse illusorisch gemacht, und da es dem Abgeordnetenhause um das Wesen der Sache und nicht um die Form zu thun sei, so werde ihm dasselbe gewiß zustimmen, wenn er die geplante Reform mit seiner eigenen Verantwortlichkeit zu decken entschlossen ist. Sodann führte Minister Baroß aus: Die Lokaltarife der ungarischen Staatsbahnen wurden zuletzt im Jahre 1867 festgestellt. Seither sind die ungarischen Staatsbahnen mannigfachen Veränderungen unterworfen gewesen. Es wechselten der Bestand und die Zahl der verstaatlichten Eisenbahnen, es wurde das Netz wesentlich ausgebreitet. Diese Erweiterung des Netzes konnte nur dadurch durchgeführt und erleichtert werden, daß die Neubearbeitung der Tarife immer wieder auf einen späteren Zeitpunkt hinausgeschoben wurde. Jetzt aber, seit auch die Nordostbahn verstaatlicht wurde und das Netz der ungarischen Staatsbahnen eine Ausdehnung von mehr als 8000 km gewonnen hat, wurde es eine nicht länger hinauszuschiebende Pflicht, die Lokaltarife sowohl in formeller als auch in materieller Hinsicht umzuarbeiten, denn der gegenwärtige Frachtentarif ist außerordentlich kompliziert, daß sich in demselben selbst die kompetentesten Kreise nur mit der größten Schwierigkeit zurechtzufinden vermögen. Die Arbeit war eine sehr schwierige und eine sehr wichtige. Es entstand zunächst die Frage, auf welcher Grundlage die neuen Tarife aufgebaut werden sollen. Denn es sollten bei der Publikation derselben alle jene Erfahrungen berücksichtigt und alle jene wirtschaftlichen Interessen gewahrt werden, auf welche uns die Zwecke der ungarischen Staatsbahnen hinweisen. Die Regierung fand zunächst, daß die Tarife wesentlich vereinfacht werden müssen und daß die Tarifsätze, unseren wirtschaftlichen Verhältnissen angepaßt, wohlfeiler sein müssen. Die Einfachheit konnte hauptsächlich dadurch erreicht werden, daß ich die Feststellung einer kilometrischen Einheit als gänzlich überflüssig fallen ließ und mich für die Zehn-Kilometereinheit entschied. Dadurch wurde die Zahl von 1300 spezifischen Additionen sofort auf 130 reduziert, ohne daß dies auch nur im entferntesten mit dem geringsten Nachteile für das Publikum verbunden wäre. Die Tarife werden dadurch übersichtlicher, und selbst der Laie wird sich in denselben mit jenen Hülfsmitteln leicht zu orientieren vermögen, die ihm werden an die Hand gegeben werden. Die Tarife werden ferner auch dadurch vereinfacht werden, daß ein namhafter Teil der Spezialtarife aufhören und nur jene Ausnahmetarife werden in Wirksamkeit bleiben, die schon bisher aus dem Gesichtspunkte unserer volkswirtschaftlichen Interessen aus niedrigeren Sätzen bestanden.

Bei der Feststellung der Lokaltarife habe ich überdies auch jene Erfahrungen zu Hülfe genommen, die seit der Einführung des neuen Personentarifs gemacht wurden. Die vorliegenden Daten stellten außer allen Zweifel, daß auf den ungarischen Staatsbahnen vorwiegend der Nachbar- und der Fernverkehr zu entwickeln seien. Im Nachbarverkehre ist die Eisenbahn der Konkurrenz der verschiedensten Achsenfuhrwerke und anderen Konkurrenzen ausgesetzt, und die Tarifsätze waren in diesem Verkehre übermäßig hohe. Dieselben Daten konstatieren, daß der Verkehr der ungarischen Staatsbahnen über eine gewisse Frequenz hinaus wieder ein mangelhafter ist. Es ist hinsichtlich unserer Rohproduktion eine feststehende Thatsache, daß bei unseren wichtigsten Märkten die Durchschnittsentfernung, welche die Eisenbahn zurücklegt, zwischen 124 und 212 km sich bewegt, bei den allerwichtigsten Märkten aber zwischen 154 und 180 km variiert. Darüber hinaus ist daher der Verkehr noch sehr wesentlich zu steigern. Dabei ist in erster Linie ins Auge zu fassen, daß Ungarn ein Land der Rohproduktion ist, daß wir hauptsächlich Massenwaren verfrachten. Betrachten Sie doch die verschiedenen Gegenden des Landes. Blicken Sie nach Siebenbürgen oder Ober-Ungarn, die von den Centralmärkten sehr entfernt sind. Diese Länderstriche in den Nachteilen der Entfernung zu belassen, wäre ein entschiedener Schaden für unsere Volkswirtschaft. Wenn also die ungarischen Staatsbahnen in der Lage sein werden, diese Nachteile der Entfernung zu beseitigen und sich nebenbei einen großen Verkehr und finanziellen Nutzen zu sichern, so glaube ich, daß auf dem Gebiete der Frachtentarife dem Lande abermals ein großer Nutzen erblühen kann. In abstracto acceptiere ich die Richtigkeit der These, daß Leistung und Gegenleistung gleich sein sollen. Allein die mathematische Durchführung der These führt zu sehr vielen Ungerechtigkeiten. Der Staat, der über ein solches Eisenbahnnetz verfügt, darf sich nicht allein mit mathematischen Wahrheiten beschäftigen, sondern in erster Linie mit der wirtschaftlichen Gerechtigkeit. Diese wirtschaftlichen Wahrheiten müssen sich aber in Siebenbürgen, in Ober-Ungarn, in der Militärgrenze als ebenso richtig erweisen, wie auf welchem Punkte Ungarns sonst. Welch eine Auffassung wäre es, die mathematischen Wahrheiten solchen elementaren Wahrheiten hinzuopfern?

Gleichwie ich bei der Einführung des Personentarifs im Fernverkehre dieselbe Erfahrung gemacht habe, bin ich überzeugt, daß

auch beim Frachtentarif die Eliminierung der Nachteile der Entfernung die wirtschaftliche Lage wesentlich verbessern wird. Diese beiden Ausgangspunkte des Personentarifs habe ich in dem vernunftmäßig zulässigen Maße auch in die Feststellung des Frachten-Lokaltarifs hinübergenommen. Hinsichtlich des Nachbarverkehres ergeben sich keine Schwierigkeiten, denn in diesem Verkehre wurde der Minimalsatz für jede Wagenladung, der unter allen Umständen zu entrichten ist, so gering auch die Entfernung sein möge, von den bisherigen sechs Gulden auf vier Gulden herabgesetzt. Das ist die erste Begünstigung. Die zweite besteht darin, daß die Manipulationsgebühren bis zu einer Entfernung von 40 km auf die Hälfte herabgesetzt wurden. Dadurch entstand im Nachbarverkehre eine so günstige Tarifbildung, daß es sehr wahrscheinlich ist, daß die Eisenbahnen im Nachbarverkehre ein sehr vorteilhaftes Geschäft erzielen werden. Ich habe nämlich bestimmte Kenntnis davon, daß es Linienabschnitte, selbständige Abzweigungen und Lokalbahnen von 30—40 km giebt, längst denen die Fuhrwerke sehr bequem gehandhabt werden, und zwar nicht zum Vorteile des Publikums und der betreffenden Eisenbahn, sondern zum Vorteile des Fuhrwerkes. Die Konkurrenz in dieser Beziehung halte ich auf rationeller Grundlage für sehr gut durchführbar. Hinsichtlich des Fernverkehres wurden die Transportdurchschnitte berechnet, und diese Durchschnitte erwiesen sich als sehr verschiedenartige. Hier habe ich nach Maßgabe der mir vorgelegenen Daten, wie ich glaube, richtig, die Entfernung von 200 km für die Zukunft als die maßgebende angenommen. Bis zu 200 km wird demnach von 1—200 km bei Stück- und Massengütern ein neuer, abfallender Einheitssatz aufgestellt, so daß, nehmen wir an, bis zu 200 km ein Einheitssatz von 13 kr., über 200 km hinaus aber ein solcher von 11 kr. wird eingehoben werden. Infolgedessen wird bei größeren Entfernungen durch die gemeinsame Anwendung der beiden Ziffern ein solcher Gesamtsatz entstehen, welcher den Frachtentransport verwohlfeilt, ohne bis zu 200 km eine Ermäßigung zu gewähren.

Bei Waren in ganzen Wagenladungen, bei denen die ungarische Volkswirtschaft besonders interessiert ist, besteht der Tarif aus drei Teilen. Der erste erstreckt sich auf die ersten 200 km, der zweite von 200 bis 400 km, der dritte bezieht sich auf Entfernungen über 400 km hinaus. Dies bitte ich aber nicht so zu verstehen, wie es beim Personentarife der Fall ist, daß für Entfernungen bis zu 200 km ein Gesamtsatz angewendet wird, sondern daß der betreffende Satz nach dem Myriameter stufenweise zur Anwendung gelangt, was einen wesentlichen Unterschied im Vergleich mit dem Personentarif ergiebt. Daraus folgt jedoch, daß für Waren in ganzen Wagenladungen eine weit größere Begünstigung eintritt, als für Stückgüter und für Massengüter in der Regel beabsichtigt wird.

Wie gestaltet sich nun der Tarif in volkswirtschaftlicher Beziehung? Die Warenklassifikation haben wir so, wie sie besteht, aufrecht erhalten, allein nicht deshalb, weil wir in dieser Beziehung an gewisse gemeinsame Feststellungen gebunden wären, sondern aus dem Grunde, weil diese Klassifikation die Grundlage unzähliger Verbandtarife bildet und wir die letzteren nicht zu lösen beabsichtigen. Es ist aber trotzdem gelungen, unser wirtschaftliches Interesse zur Geltung zu bringen, zunächst dadurch, daß unsere Rohprodukte, bezw. die Lebensmittel und ähnliche Artikel insbesondere für die Konsumtionsmärkte der großen Städte und Gemeinden wesentliche Ermäßigungen erhalten. Für die industrielle und kommerzielle Produktion bilden wir einen Sammeltarif. Außerdem werden in unseren Exportrelationen die Tarifsätze für unsere landwirtschaftlichen Produkte sehr wesentlich ermäßigt. Die Hülfsprodukte unserer landwirtschaftlichen und industriellen Produktion aber, wie Kohle, Eisen und andere Rohprodukte, ferner die verschiedenen Gattungen von Kunstdünger erhalten gleichfalls Ermäßigungen, so daß dieselben die größten Entfernungen zurücklegen können, ohne daß deren Verkehrsfähigkeit beeinträchtigt würde. Die innere Einrichtung und Zusammenstellung des Tarifs ist daher unseren wirtschaftlichen Interessen angepaßt.

Nun könnte man fragen, welche finanziellen Vorteile werden infolge des neuen Tarifs gegenüberstehen? Gleichwie bei der Einführung des Zonentarifs im Personenverkehr behaupte ich auch hier, daß es nicht meine Absicht sein kann, zu prophezeihen. Wenn sich jedoch meine Berechnungen und Kalkulationen als richtige erweisen, so bin ich überzeugt, daß auch in diesem Falle dasselbe eintreten wird, was bei dem Personentarif geschehen ist, daß wir nämlich neben einem sehr großen volkswirtschaftlichen Nutzen auch einen sehr namhaften finanziellen Erfolg erzielen werden. Aber schließlich hängt der Frachtenverkehr doch hauptsächlich von den geschäftlichen und landwirtschaftlichen Konjunkturen ab. Es ist unmöglich, unter allen Umständen und Verhältnissen für das beste Ergebnis eine Garantie zu übernehmen. Was aber durch menschliche Kraft zu erreichen ist, das wird die Regierung gewiß unternehmen Sie hat niemals die Grenzen des Zulässigen überschritten Gerade mit Rücksicht auf jene Daten jedoch, die kurzlich mit bezug auf die Herstellung der Valuta vorgebracht wurden, mit Rücksicht auf die Zollpolitik, der wir überall begegnen, mit Rücksicht auf das Sinken der Preise, durch welche sehr viele Produktionszweige schwer getroffen wurden, hält es die Regierung für ihre Pflicht, solche Lokaltarife zu bilden, mit deren Hülfe es in der Zukunft möglich sein wird, die schädliche Rückwirkung der erwähnten unterschieblichen Faktoren zu paralysieren. Es wird dies vielleicht nicht vollständig gelingen, aber jedenfalls wird ein Gegengewicht geschaffen, welches unserer wirtschaftlichen Produktion zu statten kommen und indirekt die Zunahme an Vermögen sowie die Steuerfähigkeit und dadurch alle Grundlagen des öffentlichen Wohles fördern wird. Diese Gesichtspunkte bestimmten die Regierung dazu, den volkswirtschaftlichen Wünschen der Nation durch einen Tarif zu genügen, welcher die weitestgehenden Begünstigungen enthält.

Es bleibt mir noch eine Bemerkung übrig. Was die Hauptstadt betrifft, so kann ich den Standpunkt der Regierung ganz offen darlegen. Die Behauptung, als ob für die Provinzstädte nicht gleichfalls alles geschehen würde, was aus den Gesichtspunkten der wirtschaftlichen Förderung derselben wünschenswert ist, entspricht den Thatsachen nicht. Es ist richtig, daß die Regierung zu gunsten der Hauptstadt auch Ausnahmemaßregeln trifft, aber ich kenne unter denselben keine einzige, welche die Interessen der Provinzstädte verletzen würde Andererseits aber können keine begründeten Einwendungen dagegen erhoben werden, wenn die Regierung zu gunsten des Handels der Hauptstadt auch zu Ausnahmemaßregeln greift. Jeder Staat ist bestrebt, die Entwickelung eines solchen centralisierten Handelsemporiums zu fördern. In Ungarn ist die Hauptstadt hierzu wie geschaffen, und die Regierung Ungarns würde einen großen Fehler begehen, wenn sie den Handel gerade an jenem Punkte decentralisieren würde, der zur Vermittelung desselben am geeignetsten ist Das bedeutet aber nicht so viel, daß die Interessen der Provinzstädte vernachlässigt werden müssen. Ja, die Regierung ist geradezu bestrebt, mit gleichem Maße überall zu messen. Die Regierung trifft im Interesse der Provinzstädte die geeigneten Maßregeln hinsichtlich der Reexpedition. Das ist eine sehr wichtige Frage, und sie bedeutet so viel, daß der vermittelnde Handel durch die Reexpedition an einen bestimmten Ort, an eine bestimmte Stunde und an eine bestimmte Industrie gebunden ist. In dieser Hinsicht wird sich die Regierung in Zukunft auf einen liberaleren Standpunkt stellen, als in den bisherigen Regulativen; sie wird bei der Gewährung der Reexpedition die Interessen der Volkswirtschaft und des vermittelnden Handels sich vor Augen halten und diese Begünstigung in der Weise erteilen, wie dies von den einvernommenen Fachkreisen gewünscht wurde. Durch die liberale und richtige Organisation der Reexpedition werden dem vermittelnden Handel Ungarns ziemlich beträchtliche Vorteile zugewendet werden, so daß derselbe in der Lage sein wird, seine Thätigkeit sehr ansehnlich zu erweitern und sich günstig zu entwickeln. (Lebhafte allgemeine Zustimmung.) (Ztschr. d. Vereins dtsch. Eisenb.-Verw.)

Vorteile und Mängel langer Transmissionen mittelst Seile, komprimierter Luft und Elektrizität.

Im schwedischen Bergreviere Nora besteht zu Hjulsjö eine Übertragung von 25 Pferdekr. auf 2370 m Entfernung mittelst Seils, die nach Wenström außer der Wassermaschinerie ca. 7000 ℳ kostet. Eine elektrische Transmission unter gleichen Verhältnissen würde vielleicht 40 pCt. teurer sein, obgleich auch die Seilanlage heute etwas mehr kosten würde. Andererseits aber ist die Unterhaltung einer elektrischen Leitung wesentlich billiger und bequemer. Die Seilscheiben sind nämlich zweimal täglich zu schmieren, während die einmal fertige elektrische Anlage fast nie irgend etwas nötig hat; die Seile sind unaufhörlich nachzuspannen und ab und zu zu theeren. Dies verursacht verschiedene Hantierungen und bei großen Entfernungen viel Arbeit. Übrigens wird eine Seiltransmission bei ungünstigen Terrainverhältnissen unmöglich, während eine elektrische Leitung natürlich in allen Krümmungen verlaufen kann; auch hat letztere den Vorteil, daß man die Kraft auf den verschiedenen Betriebsmaschinen direkt verteilen kann, während bei Seilanlagen die Kraft auf Pumpen, Förder- und andere Maschinen durch besondere Seile an Ort und Stelle zu überführen ist, was natürlich neue Kosten verursacht.

Die Bedeutung der elektrischen Kraftübertragung gegenüber der bisher benützten komprimierten Luft und den Seiltransmissionen tritt natürlich noch deutlicher hervor, wenn es sich um größere Entfernungen handelt, wobei nur die Schwierigkeit der Isolierung mitspricht, da man hohe Spannungen anwenden muß, um die Leitungskosten nicht zu groß zu machen. Dabei sind Wechselstrommotoren von Nutzen. Bei der Kraftquelle hat man einen Wechselstromgenerator, der ohne Risiko zu handhaben ist, wenn er passende Spannung erzeugt; unmittelbar außerhalb des Gebäudes kann man einen Transformator haben, der die Spannung auf die hinreichende Höhe umsetzt, um den Strom auf die erforderliche Entfernung leiten zu können; am Endpunkt endlich befindet sich ein gleicher Konverter, der den Strom wieder auf die kleinere Spannung umsetzt, so daß er wieder anwendbar wird. Die Größe der Spannung hängt von der Beschaffenheit der Linie ab, aber Tausende Volt zu leiten hat keine Schwierigkeit. So besteht in London eine Anlage für Beleuchtungszwecke, die einen Strom von 10 000 Volt anwenden soll. In Amerika existieren viele Centralstationen für elektrische Kraftübertragung, wobei die Kleinindustrie Maschinen bis zu 10 Pferdekr. und mehr anwendet; täglich befinden sich da mindestens 6000 Elektromotoren im Gange, die gewöhnlich dieselbe Centrale zur Beleuchtung und Kraftübertragung haben. Aber man baut auch Centralstationen für Krafttransmission allein, besonders auf den Gruben des Westens, wo man dabei ist, die großen Luftkompressionsanlagen durch Elektrizität zu ersetzen. In Städten dagegen benützt man in der Regel das gemischte System; die Einnahmen einer solchen Beleuchtungsstation wachsen dadurch ganz bedeutend, da auch während des Tages ein großer Teil der Maschinerie zur Erzeugung von Betriebskraft voll geht, was eine reine Nebeneinnahme bildet.

Nichtcentralisierte Einzelanlagen finden sich in den Alpenländern, auch im amerikanischen Westen, zumal bei gutem Wassergefälle. Die Grube Comstock Lodge besitzt eine solche große Anlage. Ein Pochwerk treibt man dort teils direkt mit Turbinen, teils mit elektrischen Motoren, die dasselbe Wasser, nur weiter unterhalb benützen. Diese unteren Turbinen benützen 1630′ Gefälle und sind 125 Pferdekr. stark. Der Durchmesser des Wasserstrahles ist nur $^5/_8$″ und die Turbinen aus Phosphorbronze sind 40″ weit und machen in der Minute 900 Touren. Sie sitzen auf derselben Achse wie die Armaturen der Dynamomaschinen, von da leitet man den elektrischen Strom durch einen Schacht zum Pochwerk hinauf, wo die Motoren dieselbe Welle wie die oberen Turbinen treiben. Die Leistung beträgt 80 Pferdekr. für jede der 6 Leitungen, was 70 pCt. Nutzeffekt entspricht. Die Entfernung ist nicht groß; die ganze Leitung wird 1,3 engl. Meilen betragen.

Eine große Kraftübertragung findet sich ferner in Kalifornien. Dort bildet ein goldführender Fluß um einen Berg einen großen Bogen; derselbe war so unzugänglich, daß das Gold nur durch Ableitung des Wassers gewonnen werden konnte. Man stellte einen Tunnel her und grub zwischen den Endpunkten des Bogens einen Kanal aus. Die Leitung ist da 29 km lang, geht rund herum dem Flußbett entlang und über den Berg zurück. An 14 Stellen findet Kraftentnahme statt. Dies einige Beispiele größerer amerikanischer Anlagen, deren jedenfalls viele in der Ausführung begriffen sind. Die großen Eisengruben in Michigan und Minnesota z. B. konstruieren große Centralstationen, um die Lufttransmissionen zu ersetzen und Beleuchtung zu schaffen. Auch verschiedene Kohlengruben beginnen Elektrizität zu benützen, hauptsächlich zum Eisenbahnbetrieb.

Die wichtigsten Vorteile oder Verdienste der elektrischen Kraftübertragung bestehen darin, daß dieselbe nach vielen und verschiedenen Richtungen hin erfolgen kann und daß Wassergefälle dadurch nutzbar werden, daß man dieselben sozusagen an Eisenbahnen oder Kanäle versetzt; aber diese Übertragung hat auch ihre natürlichen Nachteile, da man bald eine Grenze erreicht, bei welcher die elektrische Spannung gefährlich hoch wird. Die Erfahrung lehrt weiter, daß die Anlagekosten gegenwärtig höhere wie für Seiltransmissionen sind, mindestens auf kleine Abstände; aber diese mäßigen Mehrkosten können gegenüber den mancherlei Vorteilen kaum hinderlich sein, zumal in Fällen, in denen keine Konkurrenz in Frage kommen kann.

Auf die Bedeutung der elektrischen Kraftübertragung macht Lamm aufmerksam. Manche Arbeiten werden zu Hause anstatt wie bislang in Fabriken ausführbar werden. Die Pariser Kompressionsanlagen haben schon die günstigsten Resultate gezeitigt; früher suchte man Dampf auf größere Abstände zu leiten, aber die Verluste waren große, besonders mit nicht billigen Kohlen. Neben allen Vorteilen der Elektrizitätsbenützung ist aber zu bemerken, daß die elektrischen Maschinen sehr schwer zu leiten sind, daß die große Allgemeinheit sie nicht versteht und deren Unterhaltungskosten nicht kennt.

Die große Pariser Centralstation für Luftkompression hat Nutzleitungen geliefert, die sich voll mit denen der besten elektrischen Leitungen vergleichen lassen. Man hat dabei auch den Vorteil, daß die nötigen Motoren in den kleinsten und unzugänglichsten Lokalitäten aufstellbar sind und daß man als wertvolle Zugabe kostenlose Ventilation erlangt. Als Motoren kann man gewöhnliche einfache Dampfmaschinen anwenden, was bekanntlich dadurch ermöglicht wird, daß man die komprimierte Luft vor deren Anwendung erwärmt. Dadurch hat man größeren Nutzeffekt erzielt und die Ungelegenheiten beseitigt, die durch die Abkühlung bei der Lufterpansion entstehen.

Nur vorübergehend seien die äußerst großen Vorteile angedeutet, die die komprimierte Luft durch Billigkeit und Ungefährlichkeit bei der Anwendung bietet; wie bequem dieselbe

industriell zu benützen ist, beweist z. B., daß man sogar Nietmaschinen damit betreiben kann; mit 70—80 Pfd. Luftdruck übt man dabei einen Druck von ungefähr 50 t auf den Nietnagel aus. Die Anlage entspricht ihrem Zwecke vollkommen.

Nach Angström ist komprimierte Luft absolut ungefährlich und gestattet die beste und sicherste Kraftüberführung. Jedermann kann sie handhaben und überallhin ist sie verteilbar. Wie anders mit Seiltransmissionen. Auch damit kann man wohl weit Kraft übertragen, aber verteilen läßt sie sich nicht gut und in Städten sind sie unanwendbar. Bei der Luftübertragung liegt die Hauptschwierigkeit in der Verlegung der Leitungsrohre, da dieselbe von der Bodenbeschaffenheit abhängt. In Paris z. B. sind dazu die Kloakenkanäle geeignet. Aber auch auf weniger günstigem Terrain dürfte komprimierte Luft für die Kleinindustrie anwendbar sein. Auch die Elektrizität ist leicht zu verteilen, aber in Städten entstehen doch Schwierigkeiten rücksichtlich der Leitungen. Die Führung derselben durch die Luft hat ihre Ungelegenheiten und die unter den Straßen ist mit besonderen Schwierigkeiten verknüpft. Für diese Leitungsart hat man nämlich noch kein vollständig erprobtes System, obgleich man neuerlich ein solches als zuverlässig bezeichnet hat. Immerhin ist es aber vorteilhaft, daß diese verschiedenen Leitungsarten zu Gebote stehen, die unter einschlägigen Verhältnissen alle gut anwendbar sein können.

In der letzten Zeit hat es sich gezeigt, daß der Effekt der elektrischen Übertragungen ein ganz günstiger sein kann. Auch bei richtig ausgeführten Seiltransmissionen haben sich die Verluste als sehr gering herausgestellt, was ebenso von der Luftübertragung mit rationell angelegten Leitungen gilt. Das Pariser Verfahren ist sehr einfach; die vollständig glatten Röhren werden stumpf zusammengestoßen und über den Zusammenstoß legt man eine Hülse, deren Enden wieder mit Guttapercharingen versehen werden, welche man mit Schrauben vollkommen dichtet. Die Leitungsröhren werden dadurch sehr biegsam und kommen weniger leicht in Unordnung. Riedler und Radinger in Berlin und Wien haben diese Leitungen untersucht und rühmen sie außerordentlich. Die Anwendung von Guttapercha erscheint zwar auffallend, da dieselbe gewöhnlich nicht lange widersteht; jedenfalls kommt dabei viel auf die Qualität an. Die Pariser Leitung hat sich nämlich viele Jahre gut gehalten.

Was die Kraftübertragung beim Bergbau betrifft, so werden nach Nordenström in Schweden Luft- und Seiltransmissionen bis auf 2400 m Entfernung ausgeführt. Handelt es sich um sehr große Abstände, so wird man künftig wohl allemal Elektrizität benützen. Kürzlich wurde angeregt, eine Wasserkraft 18 km weit einem Grubenfelde zuzuführen, in welchem Falle Elektrizität unzweifelhaft am Platze ist, ganz besonders bei coupiertem Terrain. Für kleinere Abstände scheint sich dagegen Luft- oder Seiltransmission am besten zu empfehlen. Da kann man die Kraft ohne Schwierigkeit direkt über Tage und in der Grube anwenden, um Bohrmaschinen ꝛc. zu treiben; zugleich erhalten die Arbeitsräume frische Luft, was ein sehr beachtenswerter Vorteil ist, der der Elektrizität ganz abgeht. Deshalb hat der Bergbau bei kurzen Abständen stets komprimierte Luft vorzuziehen.

(Ingeniörs-Föreningens Förhandlingar, 1890, S. 32.
Nach Österr. Zeitsch. f. B. u. H.-W.)

Der ausländische Eisenmarkt im November 1890.

Essen, 9 Dez

Der ausländische Markt zeigt für den abgelaufenen Monat kein besonders erfreuliches Bild, fast überall weichende Tendenz und geringe Nachfrage. Allgemein hat man wenig Vertrauen in die augenblickliche Geschäftslage und deckt daher meist nur den allernötigsten Bedarf, ein Verhalten, welches auf jede gesunde Entwickelung der Industrie wie ein Hemmschuh wirkt.

Der englische Eisenmarkt war Anfangs des vorigen Monates in ziemlich fester Haltung. Die Roheisenpreise sowie auch Fertigeisen gingen zuerst sogar um ein Geringes in die Höhe, dann aber trat durch die bekannten Ereignisse auf dem Geldmarkte ein Rückschlag ein. Der Londoner Krach hatte natürlicherweise auch seine Schatten auf das Eisengeschäft geworfen, aber man kann sagen, daß die Grundlage des Geschäftes eine gesunde sein muß, denn sonst würde der eben erwähnte Einfluß sich noch stärker geltend gemacht haben, als dies thatsächlich der Fall war. Die Preise fingen erst in den letzten Wochen des November und Anfangs Dezember an in nennenswertem Betrage herunterzugehen, wie dies am besten aus den weiter unten mitgeteilten Ziffern ersichtlich ist. Dazu kam noch, daß die für den November aufgestellte Statistik ein nichts weniger als günstiges Ergebnis hatte, indem sich herausstellte, daß die Lagervorräte im November sich nur um 3388 t vermindert hatten, während die Abnahme im Oktober eine um ungefähr 10 000 t größere war. Entsprechend den gewöhnlichen Roheisensorten ging auch Hämatiteisen im Preise herunter. Die Arbeiterfrage ist gleichfalls nicht geeignet, um die Eisenindustrie in ruhigere Bahnen einlenken zu lassen. Man kann noch nicht übersehen, wie die Dinge sich nach dieser Hinsicht gestalten werden, da die Ansprüche der Arbeiter eher zunehmen, als sich mäßigen werden. Aus den denkbar nichtigsten Gründen werden die Arbeitgeber vor unangenehme Alternative gestellt, so daß man nicht weiß, mit welchen Faktoren man zu rechnen hat. Dabei schwebt die Agitation für den achtstündigen Arbeitstag, welcher durch Parlamentsbeschluß zum Gesetz erhoben werden soll. Hartgußwaren waren ziemlich vernachlässigt und die Preise nicht sonderlich fest. Im Weißblechgeschäft hat die Zurückhaltung der Käufer zwar noch immer angedauert; im ganzen aber war die Haltung dieses Artikels eine feste. Ebenso wie das Roheisengeschäft, hatte auch Fertigeisen unter der Ungunst der Verhältnisse zu leiden. Gegen Ende des Monates schwächten sich die Preise ab, und es hatte dieses zum Teil seinen Grund darin, daß die Werke mit einer gewissen Hast nach Aufträgen jagten, weil das billiger gewordene Roheisen ihnen hier und da einige Konzessionen gestattete. Der Stahlmarkt ließ gleichsam an Regsamkeit nach. Schienen wie auch Halbfertigfabrikate waren gegen Ende des Monates ziemlich vernachlässigt. Die Maschinenbauanstalten sowie die Schiffsbauwerfte waren verhältnismäßig gut beschäftigt. Zur besseren Vergleichung der Preisbewegung im vorigen Monate geben wir für einige Erzeugnisse eine Übersicht über die Preise der letzten Wochen, nach den der „Rheinisch-Westfälischen Zeitung" zugehenden Spezialberichten zusammengestellt:

	26. Oktober	2. November	10. November	16. November	23. November	1. Dezember
Clevelandeisen Nr 3 G.M.B.	47 s 9 d. bis 48 s.	48 s.	48 s. 6 d.	48 s. 6 d.	46 s. 6 d. bis 47 s.	45 s. bis 45 s. 6 d.
Bessemereisen gem. Loose	58 s. bis 59 s.	58 s.	59 s. 6 d. bis 60 s.	59 s.	59 s.	56 s.
Stabeisen	6 L.	6 L.	6 L.	6 L. 2 s. 6 d.	6 L. bis 6 L. 2 s. 6 d.	6 L.
Stahlschienen . . .	5 L. 2 s. 6 d.	5 L. 2 s. 6 d.	5 L. 2 s. 6 d.	5 L. 2 s. 6 d.	5 L. 2 s. 6 d.	5 L.
Walzdraht Nr. 5 Standard	7 L. 10 s.	7 L. 10 s.	8 L. 10 s.	8 L. 10 s.	—	8 L. 10 s.

Der schottische Eisenmarkt, welcher Anfangs des Monates ziemlich lebhaft eröffnete, verflaute gegen Ende immer mehr und mehr. Die Finanzkrisis zeigte auch hier ihren verderblichen Einfluß. Die Wogen der Spekulation gingen natürlich hoch. Es beteiligte sich jedoch das größere Publikum nur wenig am Eisengeschäft, da es demselben meist zu gewagt schien, größere Summen in Warrants anzulegen. Man hatte außerdem geglaubt, daß durch den Ausstand der Hochofenarbeiter, welcher, nebenbei bemerkt, noch immer andauert

und noch keine Anzeichen zu einer baldigen Verständigung bietet, viel Eisen aus den Lagern entnommen werden würde, allein auch diese Hoffnung hat sich nicht verwirklicht, da man zunächst die Lagervorräte der einzelnen Hütten zur Deckung des Bedarfs heranzog Diese letzteren dürften indessen jetzt nahezu aufgezehrt sein, und man hofft, daß dann auch der Markt etwas mehr Festigkeit erhalten wird. Gegen Ende November betrugen die Vorräte in Connals Store 606 502 t. Was die Räumung der Lager hindert, ist außerdem die starke Einfuhr von englischem Roheisen, welche jetzt in hohem Grade zugenommen hat. Dieselbe betrug beispielsweise in der letzten Woche 4878 t, während dieselbe in der entsprechenden Woche im vorigen Jahre nur 710 t betrug.

In Belgien haben sich die Verhältnisse des Eisenmarktes im November nicht erfreulicher gestaltet. Während Anfangs des Monates die Walzwerke noch ziemlich gut mit Aufträgen versehen waren, ein Ergebnis, das sie immerhin nicht ohne einige Opfer erreicht haben, so fingen doch bereits um die Mitte des Monats die Werke, und zwar in erster Linie die Walzwerke, über Mangel an Beschäftigung zu klagen an. Die Gestehungskosten bleiben meistens, infolge der auf dem Kohlenmarkt herrschenden Festigkeit, hoch, allein die Verkaufspreise gingen, wie die unten mitgeteilte Tabelle zeigt, nach und nach herunter. Unter diesen Umständen beginnt auch die Erzeugung von Roheisen in Belgien eine so wenig lohnende zu werden, daß man jetzt schon an das Ausblasen eines Hochofens denkt, dem ein zweiter in kurzer Zeit folgen soll, falls nicht bald ein energischer Umschwung eintritt. Der Stand der augenblicklichen Preise ergiebt sich am besten aus einem Vergleich der am 30 November und 31. Oktober geltenden Notierungen. Dieselben betrugen:

	31. Oktober	30. November
	Frcs.	Frcs.
Luxemburger Gießereieisen (Nr. 5)	58,00	56,00
Charleroi „	— —	— —
Qualitätspuddelroheisen . . .	63,00	60,00
Luxemburger Puddelroheisen . .	52,00	50,00
Stabeisen Nr. I frei Bahnstation	142,50	135,00
„ „ I „ Antwerpen .	142,50	132,50
Träger frei Versandstation . .	140,00	135,00
„ „ Antwerpen . . .	140,00	132,50
Winkeleisen frei Bahnstation .	152,50	145,00
„ „ Antwerpen . .	152,50	142,50
Schiffswinkeleisen	160,00	152,50
Bleche Nr. 2 für In- u. Ausland	165,00	160,00
Feinbleche 3 für In- u Ausland	185,00	180,00
„ 4 „ „ „ „	255,00	250,00
Feinbleche	205,00	200,00
Stahlbleche „ „ „ „	205,00	200,00
Stahlschienen frei Schiff Antwerpen	125,00	125,00

Der französische Eisenmarkt, welcher vor einem Monate noch leidlich feste Haltung zeigte, hat während des November bedeutend eingebüßt und die dortige Fachpresse, die noch immer dazu neigte, die Verhältnisse etwas rosig auszumalen, muß selbst zugestehen, daß die Preise der letzten Wochen rein nominell waren. Es behalten in Paris immer mehr die Abnehmer die Oberhand und wenn noch 175 Frcs. für Stabeisen notiert wird, so kann man doch ohne Schwierigkeit zu 170 Frcs. ankommen. Ebenso wird Formeisen zu 175 Frcs. statt wie offiziell notiert zu 180 verkauft. Bleche Nr. 2 gehen zu 205 Frcs. per ton und bei irgendwie bedeutenden Posten dürften noch weitere Konzessionen zu erzielen sein. An Aufträgen ist ganz bedeutender Mangel und selbst gegen die erste Hälfte des Monats ist hier ein Rückschritt unverkennbar. Die Eisengießereien sind noch befriedigend beschäftigt, klagen aber, daß nur wenig neue Aufträge eingehen. Stahldraht hielt sich gegen Ende des Monats auf 215—220 Frcs. Drahtstifte gingen unverändert zu 250 Frcs, doch wurden für diesen Artikel nur wenig Aufträge gebucht. Es verlautet aus Longwy immer bestimmter, daß die Hochöfen ein Verkaufssyndikat für das Ausland sowohl als wie für das Inland gebildet hätten.

In Amerika war das Geschäft den ganzen Monat hindurch wenig befriedigend. Die Nachfrage hielt sich durchweg in sehr bescheidenen Grenzen und die Preise waren in ihrer Haltung wenig fest. Man erwartet auch übrigens in den industriellen Kreisen vor Beginn des neuen Jahres keine energische Wiederbelebung. Da das Gesagte für fast alle Erzeugnisse gilt, so hat es wenig Zweck auf dieselben näher einzugehen Die untenstehenden Preise kennzeichnen bereits deutlich die Lage der Dinge. Die folgende Tabelle giebt eine Übersicht über den Stand der Preise vom Anfang und Ende des Monats.

	30. Oktober	4. Dezember
	Doll.	Doll.
Amerikanisches Anthrazitroheisen	17—18	17—18
Spiegeleisen engl. 20 Prozent manganhaltig per t ex Schiff	30,50—31	29—29,50
Alte Schienen	26—26,50	25—26,50
Abfalleisen	21—21,50	21—21,50
Stahlschienen	28,50—29	28—28,50
Stahlwalzdraht	40—41	38—38,50

Westfälische Steinkohlen, Koks und Briquettes in Hamburg, Altona, Harburg u. s. w.

Die Mengen westfälischer Steinkohlen, Koks und Briquettes, welche während des Monats November 1890 (1889) in dem hiesigen Verbrauchsgebiet laut amtlicher Bekanntmachung eintrafen, sind folgende:

	1890	1889
In Hamburg Platz	37 172 t	32 990 t
Durchgangsverkehr p. Altona-Kieler Bahn	27 980 „	21 570 „
„ „ Lübeck-Hamb. „	7 180 „	7 290 „
„ „ Berlin- „ „	3 110 „	5 090 „
Insgesamt	75 442 t	66 940 t
In Harburg Platz	3 262 t	3 180 t
Durchgangsverkehr Unterelbesche Strecke	3 160 „	5 690 „
Insgesamt	6 422 t	8 870 t
Durchgangsverkehr Oberelbe nach Berlin	1 080 t	340 t
Zur Ausfuhr wurden verladen . . .	200 „	150 „

(Mitgeteilt durch Anton Günther, Hamburg und Harburg.)

Wagengestellung der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn

in der Zeit vom 16.—30. Nov. 1890.

	Verlangt.	Abgefahren. Ladungen à 10 t.		Verlangt.	Abgefahren Ladungen à 10 t.
16. Nov.	—	—	24. Nov.	219	219
17. „	252	252	25. „	289	289
18. „	293	293	26. „	253	253
19 „	299	299	27. „	234	234
20. „	304	304	28. „	205	205
21. „	293	293	29. „	257	257
22. „	293	293	30. „	—	—
23. „	—	—			
			in Summa	3191	3191
			Durchschnittlich	266	266

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.

Kl. 13. Ventilführung für Wasserstandszeiger; 2. Zusatz zum Patente Nr. 37 447. Friedrich Gottfried Gottlieb Dietze in Hamburg. — Kl. 14. Wasserfang für Auspuffrohre von Dampfmaschinen Theodor Kautz in Duisburg. — Kl. 20. Weichenstellvorrichtung für Straßenbahnen. Adolf Machalup in Leipzig. — Kl. 40. Verfahren zur kontinuierlichen Darstellung von Aluminium auf elektrischem Wege unter Benutzung einer mit Alkalinitraten oder Alkalisulfiden versetzten Mischung einer thonerdehaltigen Verbindung und Kohle. Maurice Jacques Berg in Paris, Nr. 16 Rue des Filles du Calvaire; Vertreter: H. u. W. Pataky in Berlin NW., Luisenstr. 25.

Im Verlage von G. D. Baedeker in Essen
ist soeben erschienen und durch alle Buchhandlungen zu beziehen

26. Jahrgang.

P. Stühlen's Ingenieur-Kalender 1891

für Maschinen- u. Hüttentechniker.

Unter Mitwirkung von
R. M. Daelen, Civil-Ingenieur, Düsseldorf, und Ludw. Grabau, Civil-Ingenieur, Hannover, herausgegeben von

Friedrich Bode,
Civil-Ingenieur, Dresden-Striesen.

Hierzu
1) Bode's Westentaschenbuch,
2) Die sozialpolitischen Reichsgesetze
mit dem gewerblichen und literarischen Anzeiger nebst Beilagen.

Preis des Kalenders incl. Westentaschenbuch:
Ausgabe A. In Ledereinband mit Klappe und Bleistift 3 Mark 50 Pfg.
Ausgabe B. In Brieftaschenform mit Gummiband u. Bleistift 4 Mk. 50 Pfg.

Im Verlage von G. D. Baedeker in Essen
ist soeben erschienen und durch alle Buchhandlungen zu beziehen

Berg- u. Hütten-Kalender

für das Jahr
1891.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Nebst Beigabe
enthaltend die „Sozialpolitischen Reichsgesetze", „Gewerblichen und Literarischen Anzeiger" sowie „Beilagen".
In weichem Ledereinband mit Bleistift. — **Preis 3 Mk. 50 Pfg.**

Verein für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund.

Zu der diesjährigen

ordentlichen Generalversammlung

unseres Vereins, welche am

Sonnabend den 20. Dezember d. J.

im Gasthofe **„Zum Römischen Kaiser"** in **Dortmund** stattfinden und um **11½ Uhr Vormittags** daselbst ihren Anfang nehmen wird, beehren wir uns, die Vertreter unserer Vereinszechen unter Hinweisung auf die folgende Tagesordnung hiermit einzuladen

Tagesordnung:

1. Bericht der Rechnungs-Revisions-Kommission und Wahl einer neuen Kommission für das neue Geschäftsjahr.
2. Festsetzung des Etats für das neue Geschäftsjahr.
3. Ergänzungswahl des Vorstandes.
4. Bericht über die Vereinsthätigkeit in dem abgelaufenen Geschäftsjahr.
5. Beschlussfassung über die Fortdauer des Ausstand-Versicherungs-Verbandes.
6. Die Anpassung des Allgemeinen Knappschaftsvereins an das Invaliditäts- und Alters-Versicherungsgesetz.

Der Vorstand des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund.

Der Vorsitzende **Jencke.** Der Geschäftsführer **Natorp.**

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.

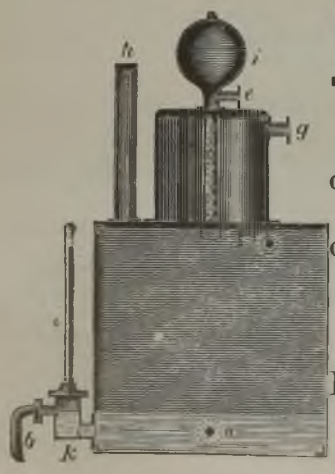
Friedrich Pelzer
Civil-Ingenieur und Ventilatoren-Fabrikant
Dortmund.

Adolf Bleichert & Co.
Leipzig-Gohlis.
Special-Fabrik
für den Bau
von
Bleichert'schen

DRAHTSEILBAHNEN

15jährige Erfahrungen.

Ueber
500 Anlagen
mit mehr als
520 000 Meter
wurden bereits von uns ausgeführt
General-Vertreter: Ingen. **Heinr. Macco**, Siegen.



Wichtige Erfindung.

Vorwärmer.

Deutsches Reichs-Patent.

Garantie für siedendes Speisewasser.
Bedeutende Kohlenersparniss.
Grössere Verdampfungskraft des Kessels.
Illustrirte Prospecte werden zugesandt.
Wiederverkäufer gesucht.

Petry & Hecking,
Maschinenfabrik,
Dortmund.

Soeben erschien die wiederum bedeutende Veränderungen und Vermehrungen enthaltende

Nr. III
des Generaltarifs für Kohlenfrachten
1890, von G. Schäfer.
Preis: 15 Mk.

Abonnementspreis für 1891, 3 starke Bände, 30 Mk. besorgen alle Buchhandlungen u. Güterabfertigungen, sowie die Verlagshandlung
Baedeker'sche Buch- u. Kunsthandlung und Buchdruckerei
(A. Martini u. Grüttefien)
Elberfeld.

Muttern u. Schrauben,
gepresst u. geschmiedet, roh u. blank, sowie **Bergbau-, Hütten-Geräthe** und **Werkzeuge** empfiehlt in bester Waare
Heinrich Lueg, Haspe, Westf.

Soeben ist erschienen:

Jahrbuch
für das
Berg- und Hüttenwesen
im Königreiche Sachsen
auf das Jahr 1890.

Auf Anordnung des Königl. Finanzministeriums herausgegeben von
C. Menzel,
k. s. Bergamtsrath.
Mit 20 lithograph. Tafeln.
Preis 8 Mk.
Craz & Gerlach (Joh. Stettner)
in **Freiberg** i. Sachsen.

Seilfahrts-Concessions-Gesuche
fertigt
Ingenieur **Vogel** in **Bochum.**

Druck von G. D. Baedeker in Essen.